

Jesper Kristiansson

KANSAN SANKARIT –
HÄVITTÄJÄLENTÄJIEN SANKARIMYYTTI
ENSIMMÄISESSÄ MAAILMANSODASSA JA SEN
JÄLKEEN

Pro gradu -työ

Historian ja etnologian laitos

Jyväskylän yliopisto

3.5.2015

Tiedekunta – Faculty Humanistinen tiedekunta	Laitos – Department Historian ja etnologian laitos
Tekijä – Author Jesper Kristiansson	
Työn nimi – Title KANSAN SANKARIT – HÄVITTÄJÄLENTÄJIEN SANKARIMYYTTI ENSIMMÄISESSÄ MAAILMANSODASSA JA SEN JÄLKEEN	
Oppiaine – Subject Yleinen historia	Työn laji – Level Pro gradu -tutkielma
Aika – Month and year Toukokuu 2015	Sivumäärä – Number of pages 102
Tiivistelmä – Abstract	
<p>Sotilaslentokone sai tulikasteensa ensimmäisessä maailmansodassa. Lentokoneilla taivaalla sotineet miehet nousivat sodan aikana kansan sankareiksi. Tutkin ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjien sankarimyyttä Englannissa ja Saksassa sodan aikana ja sen jälkeen. Tutkin aihetta analysoimalla englantilaisen <i>The Manchester Guardian</i> -lehden ja saksalaisen <i>Freiburger Zeitung</i> -lehden kirjoituksia hävittäjälentäjistä. Tutkin lehdistä vuosia 1915–1924. Analysoin lisäksi kuuden kuuluisan hävittäjälentäjän omaelämäkertoja. Päähuomioni kiinnittyy kysymyksiin: miksi ja miten hävittäjälentäjille luotiin sankaristatusta; miten sankaruus muuttui sodan jälkeen; miten lentäjät kokivat sankaristatuksensa? Tutkimukseni on vertailevaa historiantutkimusta. Vertailen saksalaisten ja englantilaisten tapoja luoda sankarimyyttä lentäjille.</p> <p>Saksalainen ja englantilainen ilmasotautisointi poikkesivat toisistaan: saksalaiset nostivat useita eri hävittäjälentäjiä sankariasemaan, kun taas britit nostivat vain muutaman. Britit loivat zeppelinin alas ampuneista lentäjistä sankareita, saksalaiset kohottivat paljon viholliskoneita alas ampuneet lentäjät sankareiksi. Lentäjäsankarien sankarimyytti sai kliimaksinsa sankarikuoleman myötä.</p> <p>Sodan jälkeen saksalaisten kiinnostus ilmailuun väheni huomattavasti hävityn sodan nöyryytyksen ja rauhansopimuksen lentokonerajoitteiden takia. Brittilentäjät kunnostautuivat sodan jälkeisissä kilpalennoissa. Ensimmäisinä Atlantin ylittäneet lentäjät olivat todella juhlintuja sankareita rohkeutensa ja sinnikkyytensä ansiosta. Ensimmäisinä Lontoosta Australiaan lentäneet lentäjät olivat sankareita, koska he toivat emämaata lähemmäs siirtomaitaan.</p> <p>Saksalaislentäjät olivat kotimaassaan paljon kuuluisampia kuin brittiläisen kansanyhteisön riveissä taistelleet menestyksekkäät lentäjät Englannissa. Osa lentäjäsankareista koki ihailun todella työläänä. Kansallisen sankarin status oikeutti sosiaaliseen nousuun lähelle yläluokkaa. Lentäjäsankarit saivat sankaristatuksensa ansiosta vahvan lähdön upseerin uralle, lahjoja, huomiota naisilta ja mitaleja.</p>	
Asiasanat – Keywords Sankarimyytti, hävittäjälentäjät, ensimmäinen maailmansota, ilmailu, The Manchester Guardian, Freiburger Zeitung, Saksa, Iso-Britannia, omaelämäkerta, sankaruus.	
Säilytyspaikka – Depository Historian ja etnologian laitos	
Muita tietoja – Additional information	

1. Johdanto.....	1
1.1. Sankaritutkimuksen metodeja	2
1.2. Lähteet	7
1.3. Aiempi tutkimus	10
2. Sotilasilmailun synty	13
3. Hävittäjälentäjien sankarimyytti lehdistössä sodan aikana	16
3.1. Ilmasodasta kirjoittaminen yleisesti	16
3.2. Suuret lentäjäsankarit	25
3.3. Lentäjän sankarikuolema.....	39
4. Sodanjälkeinen lentäjäsankari	51
4.1. Lentäjäsankarit sodan jälkeen.....	51
4.2. Epäonnistujan sankarimyytti	62
4.2. ”Insinööritaidon ja brittiläisen sinnikkyuden ja sietokyvyn riemuvoitto” – Ensimmäiset Atlantin ylittäjät.	69
4.3. Seikkailulentäjät – Lento Lontoosta Australiaan.....	73
5. Sankarien suhde sankarimyyttiin.....	79
5.1. ”En ollut tullut ajatelleeksi, että kuuluisuuteen liittyisi niin paljon vaivaa.” – Miten sankarilentäjät kokivat ihailun?	79
5.2. ”[...] sain taas kutsun Baijerin kruununprinssin seuraan.” – Mitä sankaruus antoi lentäjille?	86
5.3. ”Boelcke tietysti näki heidät ensimmäisenä, koska hän näkee paljon enemmän kuin muut ihmiset.” – Miten lentäjät suhtautuivat toisiin lentäjäsankareihin?.....	91
6. Päätäntö	95
Lähteet	99

1. Johdanto

Sotilaslentokone sai tulikasteensa ensimmäisessä maailmansodassa. Lentokoneita lentävät miehet ovat olleet kansan kiinnostuksen kohteina jo aivan ilmailun alkua ajoista lähtien. Ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjille luotiin sankarillinen kuva, joka on kestänyt tähän päivään saakka.¹

Tässä pro gradu -työssä tutkin ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjien sankarimyyttiä Englannissa ja Saksassa sodan aikana ja sen jälkeen. Tutkin aihetta analysoimalla englantilaisen *The Manchester Guardian* -lehden ja saksalaisen *Freiburger Zeitung* -lehden kirjoituksia hävittäjälentäjistä. Samankaltaisten maakuntakeskusten lehtiä tutkimalla pääsen käsiksi lentäjistä tuotettuun julkiseen kuvaan. Tutkin lehtien kirjoituksia sotavuosina 1915–1918 ja sodan jälkeisinä vuosina 1918–1924. Olen rajannut tutkimuksestani ulos sotavuoden 1914, koska ilmasodankäynti oli vähäistä vielä tuolloin. Sodanjälkeisille vuosille olen asettanut takarajan vuoden 1924 loppuun, koska tuolloin sotaa seurannut tilanne oli molemmissa maissa jo stabiloitunut. Saksaa pitkään vaivannut hyperinflaatio oli saatu loppumaan: sodan ja talouskurimuksen luoma kärsimys oli ohi.² Laajempi 1920-luvun tutkiminen olisi paisuttanut työtä kohtuuttomasti. Koen luoneeni tällä rajauksella eheän kokonaisuuden. Lehtilähteiden lisäksi tutkin kuuluisien hävittäjälentäjien omaelämäkertoja. Tutkin brittiläisen kansainyhteisön puolelta kahta omaelämäkertaa ja neljää saksalaista omaelämäkertaa.

Työni päähuomio keskittyy siihen, miksi ja miten hävittäjälentäjille luotiin sankaristatusta. Miten sankaruus muuttui sodan jälkeen? Työni vastaa myös siihen, miten sankarilentäjät kokivat sankaristatuksensa. Työni on vertailevaa historiantutkimusta, joten vertailen Saksan ja Iso-Britannian tapoja suhtautua sankarilentäjiinsä.

¹ Hävittäjälentäjällä tarkoitan yksipaikkaisella taistelulentokoneella lentävää lentäjää.

² Holtfrerich 1986, 312–313.

1.1. Sankaritutkimuksen metodeja

Perinteinen sotahistoria on yleensä keskittynyt sodan tapahtumahistoriaan ja poliittisiin tapahtumiin. Viime vuosikymmeninä perinteinen sotahistorian tutkimus on vähentynyt, koska sotahistoriaan on syntynyt uudenlaisia näkökulmia. Näitä uusien näkökulmien rypästä on kutsuttu uudeksi sotahistoriaksi. Siinä ihminen nousee tutkimuksen keskiöön. Yksi uuden sotahistorian tutkimuskohteista on sankaruus.³

Mitä sankaruus on? Websterin vuoden 1913 sanakirja antaa sankari-käsitteelle kolme määritelmää. Ensimmäisen määritelmän mukaan sankari on ”mytologiassa loistava mies, joka kuolemansa jälkeen liittyy jumalten joukkoon; puolijumala, kuten Herkules.”⁴ Toisen määritelmän mukaan ”sankari on vaaran hetkillä urhoollisuudella kunnostautunut tai kärsimyksessä suurta luonteenlujuutta näyttänyt mies; jonkin huomattavan tapahtuman keskeinen hahmo; näin ollen sankari on suuri tai loistava mies.”⁵ Kolmannen määritelmän mukaan sankari on esimerkiksi jonkun kirjan päähenkilö.⁶ Tässä tutkimuksessa määrittelen sankarin aikaissaan kirjan toisen määritelmän mukaan. Sankari voidaan erottaa julkisuuden henkilöstä tämän määritelmän avulla.

Mikä on myytti? Websterin aikaissaan kirjasta löytyy kaksi määritelmää myytille. Ensimmäisessä myytti nähdään loistokkaan tuntemattoman ajan tarinana, jossa luonnon- ja sielunvoimat ovat ottaneet ihmisen muodon. Myytti on antiikin legenda jumalasta tai sankarista; myytti on esihistoriallinen ihmeellinen tarina tai suosittu historiallinen taru. Toisen määritelmän mukaan myytti on asia, joka on vain mielikuvituksen tuotetta eikä sen todellisuutta voida todistaa.⁷ Myytin tulkitsen tässä tutkimuksessa ihailtuun

³ Teräs ym. 2012 1–2.

⁴ Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913. ”(Myth.) An illustrious man, supposed to be exalted, after death, to a place among the gods; demigod, as Hercules.”

⁵ Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913. ”A man of distinguished valor or enterprise in danger, or fortitude in suffering; a prominent or central personage in any remarkable action or event; hence, a great or illustrious person.”

⁶ Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913.

⁷ Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913.

henkilöön liitetyksi loistokkaaksi kuvitelmaksi tai uskomukseksi. Sankarimyytillä tarkoitan sitä, millainen kuva hävittäjälentäjistä oli rakennettu lehdissä ja elämäkerroissa.

Usein suuren yleisön tuntemille sankareille on tietoisesti rakennettu sankarimyyttiä. Sankaritutkimuksessa on tärkeää yrittää löytää tahot sankarimyytin luomisen takana. Sankarimyyttiä voidaan levittää useita eri kanavia pitkin. Tässä pro gradu -työssä tutkin lehdistöä ja omaelämäkertoja. Millaiselle henkilölle sankarimyyttiä luodaan, ja mitä sankaruus häneltä edellyttää? Saksalaislentäjien sankarimyyttiä tutkinut Fernando Esposito kuvailee yhteiskunnan konstruoimaa sankaria sellaiseksi, että sankari on aina yhteiskunnan palvomien arvojen, normien, toiveiden, unelmien ja pelkojen peili. Yhteiskunnan hyveihanne henkilöityy sankareissaan.⁸ Vastaako sankari senhetkisen yhteiskunnan ihanteita vai pyritäänkö myytillä luomaan uudenlaisia ihanteita?

Sankaritutkimuksessa on otettava huomioon ajallinen ja yhteiskunnallinen konteksti: esimerkiksi äänekäs sodanvastainen yleisö näki Vietnamin sodan yhdysvaltalaisveteraanit lapsenmurhaajina eikä kunnioitettuina sankareina, kuten aiempien sotien veteraanit oli nähty. Sankarimyytit kuihtuvat ajan myötä: keskiajalla juhlittuja ritareita ei enää juuri muisteta.⁹ Selvitän, millaiseksi hävittäjälentäjien sankarimyytti muuttui sodan jälkeen.

Freiburgin yliopistossa on käynnissä sankaritutkimukseen keskittyvä tutkimushanke, joka on jakautunut kolmeen lähestymistapaan. Ensimmäinen lähestymistapa tutkii artikulaatiota: käsitteitä ja ilmaisuja, joita sankareista käytettiin. Toinen lähestymistapa keskittyy sankaruuden rakenteeseen: miten sankaruutta rakennettiin, rahoitettiin ja miten se muuttui. Kolmas lähestymistapa on kiinnostunut sankareiden suhteista toisiinsa, yleisöön ja itseensä.¹⁰ Tässä tutkimuksessa tutkin ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjien sankarimyyttiä kaikkien tällaisten lähestymistapojen kautta. Lehdistö-

⁸ Esposito 2011, 203.

⁹ Ks. myös Kirschenbaum & Wingfield 2009.

¹⁰ Projektbereiche und Teilprojekte n.d.

ja omaelämäkertalähteistä voin vertailla sankaruuteen liittyviä käsitteitä, rakenteita ja muutoksia. Omaelämäkertoja tutkimalla saan kuvan siitä, miten lentäjät suhtautuivat toisiinsa ja omaan sankarimyyttiinsä.

Sankarimyytin rakentamiseen voi liittyä ideologista latausta. Kirschenbaum ja Wingfield selvittivät Neuvostoliiton ja Tsekkoslovakian sotasankareita käsittelevässä tutkimuksessaan, että kansan tunteisiin vetoava sankarimyytti kestää vahvemmin kuin ideologiaan perustuva sankarimyytti. Heidän tutkimuksessaan tuli selvästi esiin valtion rooli sankarimyytin luomisessa.¹¹ Missä suhteessa sankarimyyttiä rakennetaan kansan tunteisiin perustuen, ja missä suhteessa ideologisiin vaikuttimiin perustuen? Löytyykö lähteistäni vihjeitä siitä, oliko valtio hävittäjälentäjien sankarimyytin takana? Miten lentäjät erosivat muista sotilaista? Olivatko kaikki lentäjät sankareita vai vain hävittäjälentäjät?

Sankarin näkökulma sankarimyytiin korostuu John McCannonin tutkimuksessa, jossa hän tutki 1930-luvun neuvostoliittolaisten Arktis-tutkijoiden sankarimyyttiä. Tutkijat olivat paljon esillä neuvostomediassa, mutta kun valokeila heikkeni, tutkijat pyrkivät takaisin median valokeilaan. Tutkijat halusivat kuuluisuutta, jotta voisivat saada lisää määrärahoja tutkimuksiinsa. Eräs tutkija oli halunnut sankarimyytinsä kautta rahaa ja parempaa asemaa yhteiskunnassa. Stalinin puhdistusten aikaan sankaristatus oli pitänyt Arktis-tutkijoita elossa. Sankarit olivat kamppailleet keskenään suurimman sankarin tittelistä. Tarpeeksi kuuluisaksi tullut sankari saattoi jalostaa sankarimyyttiään eteenpäin.¹² Oliko ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjillä tarvetta hakeutua julkisuuden valokeilaan? Miten hävittäjälentäjät hyötyivät sankarimyytistään? Kamppailivatko lentäjät suurimman sankarin asemasta?

Joukkotiedotusvälineet ovat keskeisessä roolissa sankarimyytin tutkimisessa. Laajalevikkisillä lehdillä on paljon lukijoita ja lehdet voivat kirjoittelullaan vaikuttaa

¹¹ Kirschenbaum & Wingfield 2009, 480–484.

¹² McCannon 1997, 346–365.

yleiseen mielipiteeseen.¹³ Tämä työ on isolta osaltaan lehdistöntutkimusta. Käytän apunani diskurssianalyysin metodia. Kirjoitukset rakentavat sosiaalista todellisuutta, ja merkitykset rakentuvat sekä muuttuvat ihmisten keskinäisissä toimissa.¹⁴ Pääsen näiden konstruointien ja muutoksien äärelle analysoimalla sanomalehtien ja omaelämäkertojen kirjoituksia Quentin Skinnerin opein kirjoittajan tarkoitusperiä pohtimalla. Haluan selvittää, mitä kirjoittaja on halunnut tekstillään saada aikaan.¹⁵

Sanomalehtien tuottamien sisältöjen tutkiminen johtaa tutkimaan sitä, miltä asiat ”näyttivät”.¹⁶ Sanomalehteä lukemalla siis saa sellaisen kuvan asioista, minkä sanomalehti halusi antaa asioista. Nykyään Suomen kouluissa opetetaan nuoret oppilaat kyseenalaistamaan mediaa. Kriittinen suhtautuminen joukkotiedotusvälineisiin on melko uutta. 1900-luvun alussa kansalaiset ovat luultavasti suhtautuneet lehtien kirjoituksiin vähemmän kriittisesti kuin nykylukijat nykypäivänä.

Sankarimyytti on sosiaalinen konstruktio. Käytän eräänä apuvälineenäni käsitehistoriaa, joka paneutuu juuri sosiaalisten konstruktioiden olemukseen. Käsitehistoria paneutuu käytettyihin käsitteisiin ja tarkastelee niiden muutoksia. Käsitteellä tarkoitetaan käsitehistoriassa monikerroksista ja monipaikkaista kertomusta, jonka historian tutkija rekonstruoi.¹⁷ Miten sankari-käsitteen merkitys muuttui sodan kuluessa ja sodan jälkeen? Käytettiinkö lähteissä kilpailevia käsitteitä sankarille? Minun tulee analysoida, mitä pyritään tarkoittamaan lehdissä käytetyillä sanoilla tai artikkeleilla. Poimin laajasta aineistosta aiheelleni relevantit kohdat, eli ne, missä osallistutaan juuri sankarimyyttiin liittyvään diskurssiin.

Sankarilentäjän kuolema oli aina sankarikuolema. Ilona Kemppainen tutki väitöstutkimuksessaan suomalaista sankarikuolemaa toisen maailmansodan aikana. Hän

¹³ Torvinen 1982, 8, 11.

¹⁴ Pynnönen 2013, 9.

¹⁵ Skinner, 2002, 98, 100–101.

¹⁶ Salokangas 2012, 31.

¹⁷ Koselleck 2002, 56–60.

korosti, että sotilaan kuolemaa tutkittaessa on tarkasteltava kansakuntiin ja yhteiskuntaan liittyviä kysymyksiä, kuten nationalismia.¹⁸ Nationalismi on Kemppaisen mukaan merkittävä sankarikuoleman taustoittaja. Kemppainen käsitteli tutkimuksessaan muistokirjoituksia ja sankarihautajaisia, ja aion hyödyntää Kemppaisen käyttämiä näkökulmia omassa tutkimuksessani. Hautajaisissa kuollut siirretään elävien yhteisöstä kuolleiden yhteisöön, ja häntä voidaan sen jälkeen muistaa yhteisön vainajana. Muistaminen ja muistelu ovat tärkeitä osia kansakunnan myyttisen menneisyyden hahmottamisessa.¹⁹

Sankarimyyttitutkimuksessa on syytä ottaa huomioon myös monipaikkaisen keskustelun analyysi. Sankarimyyttiin liittyvä diskurssi on monipaikkaista, ajassa ja tilassa liikkuvaa keskustelua. Eri tasoilla ja näyttämöillä tapahtuvat diskurssit ovat useilla tavoilla toisiinsa linkittyneitä.²⁰ Historiantutkijana minun on pyrittävä olemaan tulkitsematta historiaa siten, että tiedostan koko ajan mitä sen jälkeen tapahtui. Esimerkiksi, kun tutkin hävittäjäalentäjä Boelckesta tehtyä uutisointia, ei ole mielekästä ajatella, että ”tämä on viimeinen uutinen Boelckesta ennen kuin hän kaatuu”, koska uutisen kirjoittajakaan ei ole sitä tiennyt.

Käytän apunani retorista lähestymistapaa. Siinä kysytään, kuka tekstin on kirjoittanut ja kenelle sekä missä kontekstissa teksti on. Retoriikan keskeiset käsitteet ethos, pathos ja logos pyrkivät vastaamaan näihin kysymyksiin. Retoriseen lähestymistapaan kuuluu kysymys siitä, millaisia vastaanoton mahdollisuuksia (vastarinta, sopeutuminen) tekstile on.²¹ Lähteitä analysoidessa tulee pitää mielessä, mille yleisölle teksti on tarkoitettu. Kenelle se on ensisijaisesti suunnattu, mutta ketkä sitä lukevat myös? Miten kirjoittaja haluaa vaikuttaa ajattelutapoihin?²² Lehdet ovat olleet osaltaan sotapropagandaa, joten niiden kirjoituksia tulee analysoida kriittisesti. Tällainen lähdekritiikki korostuu

¹⁸ Kemppainen 2006, 32.

¹⁹ Kemppainen 2006, 128, 143.

²⁰ Ihalainen 2013, 31.

²¹ Keränen 2008, 55–56.

²² Salokangas 2012, 31.

omaelämäkertojen analysoinnissa: lentäjät saattoivat haluta korostaa sankaritekojaan ja ihailuaan lisätäkseen kirjojensa myyntiä.

Tutkimusaiheeni on osaltaan vertailevaa ja poikkikansallista historiantutkimusta. Olen valinnut hyvin vertailtavissa olevat lähdeaineistot, jotta vertailu maiden välillä olisi mielekästä. Vertailevalla historiantutkimuksella sankarimyytteihin saa uudenlaisia ulottuvuuksia, kun ei jää kansallisen historian suppeaan näkökulmaan. Kansallisia debatteja ei tule kontekstualisoida omaksi erilliseksi saarekkeekseen, vaan niitä tulee vertailla ja keskustelujen poikkikansallisia yhteyksiä analysoida.²³ Selvitän keskeisten käsitteiden merkityserot ja vertaan sitä kuvaa, miten hävittäjälentäjiä kuvailtiin eri maiden lehdissä. Tutkin kysymystä myös yksilötasolla: miten saksalaisen lentäjän ja brittilentäjän kokemus ihailusta erosi?

1.2. Lähteet

Käytän alkuperäislähteinäni saksalaista *Freiburger Zeitung* -lehteä ja englantilaista *The Manchester Guardian* -lehteä. *Freiburger Zeitungia* julkaistiin Freiburgin alueella, ja siitä ilmestyi päivittäin kahdesta neljään julkaisua. Ensimmäisen maailmansodan aikana yleensä lehdestä julkaistiin kaksi aamupäivännumeroa ja yksi iltapäivännumero. Yhteensä *Freiburger Zeitung* -lehdille kertyi pituutta noin kymmenen sivua päivässä.

Molemmat lähteinäni käyttämät lehdet löytyvät digitalisoituina Internetistä. *Freiburger Zeitung* -lehden digitalisoidusta versiosta ei voi käyttää sanhakua, joten olen selaillut läpi sotavuosien lehdet. Selailussa syntyi hyvä vainu ilmailu-uutisten löytämiselle, mutta kaikkia aiheeseen liittyviä uutisia en varmasti havainnut. Olen silti saanut muodostettua hyvän yleiskäsityksen siitä, miten lehdessä kirjoitettiin lentäjistä ja ilmasodasta. *The Manchester Guardian* -lehden digitalisoidussa versiossa on sanahakutoiminto, jota olen

²³ Ihalainen 2013, 32, 34.

käyttänyt ahkerasti. Olen hakenut aiheeseeni liittyviä artikkeleja muun muassa hakusanoilla ”aviator”, ”airman” ja ”hero”. Näiden hakujen lisäksi olen tehnyt hakuja tunnettujen lentäjien nimillä. Kun vuoden 1915 lehdistä hakee hakusanalla ”aviator”, hakukone antaa 342 hakutulosta; jos haku kattaa vuodet 1915–1918, löytyy jo 951 tulosta. Olen siis kahlannut todella monia artikkeleja läpi. Tähän tutkimukseen olen valinnut arviolta hieman yli sata uutista, joiden kautta mielestäni saa parhaan kokonaiskuvan hävittäjälentäjien sankarimyytistä. Olen selannut *The Manchester Guardian* -lehtiä kannesta kanteen, jotta käytännön metodi ei poikkeaisi liiaksi vertailtavasta lehdestä.

The Manchester Guardian -lehteä julkaistiin Manchesterin alueella. Lehdestä ilmestyi numero päivässä. Numero oli pituudeltaan noin kymmenen sivua. *The Manchester Guardian* oli liberaali lehti, joka pysyi ensimmäisen maailmansodan aikana asiallisena ja harkitsevana, kun monet muut englantilaislehdet kirjoittivat räikeän propagandistisesti.²⁴

Nämä lehdet ovat hyvin vertailtavissa, koska molemmat ilmestyivät likipitään yhtä suurissa maakuntakeskuksissa, ja molempia kaupunkeja pommitettiin sodan aikana. Lehtien lukijoilla saattoi siis olla samansuuntaisia sotakokemuksia. *The Manchester Guardianin* oletettu harkitsevampi ja asiallisempi linja tulee ottaa huomioon uutisointia analysoidessa.

Yleensä uutisten tai artikkelien kirjoittajien nimiä ei mainittu lehdissä. Uutisella tarkoitan tässä tutkimuksessa sellaista kirjoitusta, joka tarjosi uutta, ajankohtaista tietoa asioista. Artikkelilla puolestaan tarkoitan lyhyttä asiatekstiä. Lehdet olivat paikallislehtinä alueen väestön tiedonlähteitä. *Freiburger Zeitungissa* ei pääsääntöisesti julkaistu lukijoiden mielipiteitä, joten lukijat olivat passiivisen tiedon omaksujan roolissa. *The Manchester Guardianissa* julkaistiin lukijoiden kirjeitä, joten lehden lukijoilla oli mahdollisuus saada äänensä kuuluviin.²⁵

²⁴ Torvinen 1982, 92.

²⁵ Esim. *The Manchester Guardian*, 22.8.1917, John Morton, ”The mysteries of foreign politics”, 3.

Tutkin hävittäjälentäjien suhtautumista sankarimyyttiinsä heidän omaelämäkertojensa kautta. Ilmasotakirjat olivat sodan jälkeen hyvin suosittuja, koska ihmiset ihannoivat ilmataisteluiden kaksintaisteluasetelmia ja uuden teknologian hyväksikäyttöä.²⁶ En kuitenkaan paneudu kirjojen keskeisimpään teemaan, eli siihen, millaisena lentäjät kuvasivat ilmataistelua, vaan pyrin selvittämään, miten he kokivat sankaristatuksensa, ja miten he suhtautuivat toisiin sankarilentäjiin. Elämäkertojen avulla voin nostaa esiin tutkimuskohteideni oman äänen, tunteet ja toiminnan, elämän luonteen ja merkityksen.²⁷

Olen valinnut käsittelyyn neljä saksalaista, yhden kanadalaisen ja yhden englantilaisen elämäkerran. Saksalaisia elämäkertoja on tarkastelussa enemmän, koska Saksassa hävittäjälentäjiä juhlittiin paljon enemmän kuin briteissä. Max Immelmannin teos on kooste hänen kirjoittamistaan kirjeistä äidilleen, ja se julkaistiin vuonna 1916. Oswald Boelcken teos on hänen sotapäiväkirjansa, joka julkaistiin vuonna 1917. Manfred von Richthofenin omaelämäkerta julkaistiin 1918 ja Ernst Udetin omaelämäkerta 1935. Englantilaisen James McCuddenin ja kanadalaisen William Bishopin omaelämäkerrat julkaistiin 1918. Bishop ja Udet olivat tarkastelluista elämäkerran kirjoittajista ainoat, jotka selvisivät sodasta. Olen valinnut nämä kirjat tarkasteluun, koska niiden kirjoittajat olivat todella menestyneitä hävittäjälentäjiä, ja jokaisessa käsitellään sankaruuden kokemista jollain tasolla. Kanadalainen Bishop sopii mielestäni Iso-Britannia-Saksa-vertailuun, vaikka hän ei ollut englantilainen. Eräässä *The Manchester Guardian* -lehden uutisessa kerrottiin, että koko brittiläinen imperiumi soti sekä imperiumin että ihmisyyden ja sivilisaation puolesta.²⁸ Britit halusivat korostaa imperiumin yhtenäisyyttä: kaikki kuuluivat samaan perheeseen. Bishop lensi brittien ilmavoimissa yhteistä vihollista vastaan, enkä usko, että Bishopin ajatukset erosivat paljoa englantilaislentäjien ajatuksista.

²⁶ Esposito 2011, 231.

²⁷ Syrjälä 2001, 204–205, 213.

²⁸ The Manchester Guardian, 8.8.1915, ”Overseas soldiers’ club”, 9.

Omaelämäkertojen kirjoittajat olivat arvostettuja lentäjäsankareja. Heidän kirjojaan lukivat ilmasodasta ja lentäjäsankareista kiinnostuneet ihmiset. Lukijakuntaa oli muuallakin kuin lentäjien kotimaassa, esimerkiksi saksalaisen von Richthofenin kirjaa mainostettiin *The Manchester Guardianissa* sodan jälkeen.²⁹ Kirjoja käännettiin useille kielille. Kaikkiin omaelämäkertoihin tulee suhtautua kriittisesti, koska on mahdollista, että ne on kirjoittanut haamukirjoittaja. Omaelämäkerrat olivat tarkoitettu kaupalliseen myyntiin, joten julkaisijat halusivat, että niissä on jotain kansaan vetoavaa. On mahdollista, että tarinoita on väritetty, jotta niistä tulisi jännittävämpiä. Omaelämäkertoja saatettiin sensuroida. Kirjoittajat ovat saattaneet jättää kirjoittamatta sellaisia asioita, jotka voisivat joutua sensuroiduiksi. Ernst Udetin kirja julkaistiin niin kauan sodan jälkeen, että hänen näkemyksensä sodanaikaisista asioista on saattanut muuttua sodan jälkeisinä vuosina. Max Immelmannin äidilleen kirjoittamansa kirjeet kertovat mielenkiintoisesti erilaista tarinaa kuin omaelämäkerta. Samoin Boelcken päiväkirjamerkinnot tarjoavat jännittävän näkökulman lentäjän ajatusmaailmaan. Tutkijan tulee kuitenkin huomioida, että Immelmann ei välttämättä ole halunnut kertoa kaikkea äidilleen eikä Boelcke ole halunnut sanoa kaikkea kirjassaan. Boelcken ja Immelmannin teokset julkaistiin kirjoina, joten on mahdollista, että alkuperäisiä merkintöjä on jouduttu sensuroimaan tai poistamaan, jotta kirja sopisi yleiseen levitykseen.

1.3. Aiempi tutkimus

Ensimmäisen maailmansodan ilmasotaa on tutkittu melko paljon. Tutkimus keskittyy pääasiassa sodan tapahtumahistoriaan. Hävittäjälentäjiä koskeva tutkimus rajoittuu isoilta osin henkilöhistoriaan tai lentäjien pudotusmäärien vahvistamiseen. Lentäjien sankaristatusta on tutkittu huomattavasti vähemmän. Olen kahlannut läpi paljon tutkimuskirjallisuutta, ja löytänyt muutamia aiheeseeni liittyviä julkaisuja.

²⁹ The Manchester Guardian, 9.7.1919, 25.

Yhdysvaltalaislentäjien julkikuvasta on julkaistu Linda R. Robertsonin kirja *The Dream of Civilized Warfare: World War I Flying Aces and the American Imagination* (2003). Robertsonin kirja kytkee lentäjien julkisuuden kansallisten ilmavoimien rakentamiseen. Robertson kuvailee yhdysvaltalaislentäjien lisäksi brittilentäjien sankariaseman konstruointia.³⁰ Robertsonin mukaan lentäjien ritaristatusta käytettiin värväyksen apuna. Lentäjät olivat ristiretkeläisiä, jotka puolustivat sivilisaatiota ja sen arvoja.³¹ Kirjassa on laaja kappale, jossa kuvataan modernin tekniikan ja ihmisen sulautumista yhdeksi ilmasodankäynnissä.

Saksan kansan suhdetta ilmavoimiin on analysoitu Peter Fritzschen kirjassa *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*. Kirjassa on ensimmäisen maailmansodan hävittäjälentäjien julkikuvaa käsittelevä 42-sivuinen kappale. Kappaleessa on käytetty muutamaa saksalaista viikkolehteä, sanomalehteä, aikalaisesseetä ja elämäkertaa lähteenä. Siinä keskitytään kuvailemaan muun muassa sitä, miten ritarillisia lentäjä-ässät olivat, miten ilmasota kehittyi ensimmäisen aikana ja miten teknologia yhdistyi sodankäyntiin.³² Fritzschen tutkimus on ansiokas katsaus saksalaisiin hävittäjä-ässiin, mutta ei käytä samoja lähteitä kuin oma tutkimukseni eikä vastaa riittävän hyvin esittämiini tutkimuskysymyksiin.

Florian Schnürer on tutkinut saksalaisten hävittäjälentäjien hautajaisseremonioita. Schnürer toteaa, että kuuluisien lentäjien kuolema ja etenkin hautajaisseremonia osoittaa, miten paljon heitä käytettiin poliittisten ja propagandististen tavoitteiden tavoittelussa hyväksi. Toiset saivat näyttävät hautajaiset, toiset jäivät rintamalle. Schnürerin mukaan näyttävät hautajaisseremoniat levittivät sankareista kuvaa median välityksellä ympäri maailmaa.³³ Jon Guttman on kirjoittanut artikkelin eniten pudotuksia saaneesta ranskalaisesta René Fonckista. Hän väittää, että Fonckia vähemmän viholliskoneita

³⁰ Robertson 2003, 158–175.

³¹ Robertson 2003, 157.

³² Fritzsche 1992, 59–101.

³³ Schnürer 2008, 652.

puodottanut ranskalainen Georges Guynemer muistetaan paremmin kuin Fonck, koska Guynemer kuoli marttyyrinä sodassa ja Fonck selvisi.³⁴ Tutkimukseni eräs alaluku on pyhitetty lentäjän sankarikuoleman tutkimiselle.

Fernando Esposito on tutkinut ilmailua, fasismia ja järjestyksen kaipuuta Saksassa ja Italiassa. Hän lähestyy aiheitaan modernisuuden näkökulmasta. Esposito näkee lentäjäsankarien sankarimyytin liittyvän läheisesti sodan ensimmäisten vuosien asemasotavaiheessa syntyneeseen Langemarckin myyttiin. Myytin mukaan Langemarckin taistelussa kuoli tuhansia saksalaisia marssilauluja laulaen. Langemarckista tuli uhrautuvuuden ja massasodankäynnin symboli. Espositon mukaan porvarilliset ihanteet eivät vastanneet Langemarckin ihannetta, joten porvaristo etsi sankareita, joiden hyveisiin he voisivat samaistua. Porvarillisia hyveitä olivat työmoraali, urheus, yksilöllisyys ja vastuuntuntoisuus. Näitä hyveitä edustamaan syntyi lentäjien sankarimyytti.³⁵

Esposito korostaa Fritzschen ja Robinsonin tavoin ihmisen ja teknologian yhdistymistä. Hänen tulkinnassaan sankaruuskertomukset puhuvat vauhdin, vaaran ja tekniikan suoman laajentuneen elinpiirin ihannoinnista. Espositon mukaan koko yhteiskunta oli ihastunut uusimpaan teknologiaan. Lentäjäsankarien käsissä tekniikka pelastaisi kansankunnan.³⁶ Esposito kertoo teknisen sankarimyytin täydentyneen ilmataisteluiden ritarillisista ”mies vastaan mies” -ihanteesta. Ilmasota loi käsityksiä huimapäisyydestä, riskinottovalmiudesta ja ”todellisesta” sankarillisesta miehuudesta.³⁷ Ensimmäinen maailmansota oli ensimmäinen todellinen mekaaninen massasota, joka vaati miljoonien sotilaiden hengen.³⁸ Sodan jumittuminen asemasodaksi ja miljoonien sotilaiden kuolema synnyttivät tarvetta sankareille. Tällainen tila sankaruudelle löytyi ilmasodasta.

³⁴ Guttman, 2009, 45.

³⁵ Esposito 2011, 218.

³⁶ Esposito 2011, 224, 228–229.

³⁷ Esposito 2011, 229, 231.

³⁸ Esposito 2011, 198.

Seuraavassa luvussa kerron yleisesti, millaista ensimmäisen maailmansodan sotilasilmailu oli. Työni kolmannessa luvussa käsittelen sitä, miten lehdet kirjoittivat sankarilentäjistä sodan aikana. Kenestä tuli sankareita ja miten sankarilentäjien kuolemaan suhtauduttiin? Työni neljäs luku kertoo, miten sodanaikainen kuva muuttui sodan jälkeisinä vuosina. Käsittelen luvussa maailmansodan jälkeisiä lentokilpailuja uudenlaisen sankaruuden areenana. Viimeisessä käsittelyluvussa selvitan omaelämäkertojen kautta, miten sankarilentäjät kokivat ihailun, millainen suhde heillä oli toisiin lentäjäsankareihin, ja miten he hyötyivät sankaruudestaan.

2. Sotilasilmailun synty

1800–1900-lukujen taite oli ilmailulle hedelmällistä aikaa. Ensimmäiset kunnan liitokoneennot suoritettiin vuonna 1891, zeppeliinien aikakausi alkoi vuodesta 1900 ja Wrightin veljesten kuuluisa ensimmäinen lento lennettiin vuonna 1903. Kilpailullisuus ajoi lentokonetekniikkaa eteenpäin: 1909 Louis Blériot lensi ensimmäisenä Englannin kanaalin yli. Kun Balkanin tilanne alkoi kiristyä 1911, ilmailunäytöksistä tuli entistä nationalistisempia. Saksa, Ranska ja Venäjä alkoivat panostaa ilmavoimiin ja kouluttivat sotilaslentäjiä. Ennen ensimmäistä maailmansotaa lentokoneiden rooli sodankäynnissä oli epäselvä, mutta ilmavoimien symbolinen rooli oli kansallisesti tärkeä.³⁹

Ensimmäisen maailmansota oli ensimmäinen sota, jossa lentokoneet todella löivät itsensä läpi. Ennen sotaa lentäviä koneita pidettiin todella ihmeellisinä ja epätavallisina. Sodan aikana ihmiset tottuivat lentokoneiden yleistymiseen.⁴⁰ Sota synnytti useita tunnettuja lentäjiä, joista menestyneimmät tunnetaan nykypäivänäkin hyvin. Vuonna 1915 lentokoneiden välinen taistelu yleistyi huomattavasti. Ranskalaista Roland Garrosia pidetään ensimmäisenä, joka onnistui pudottamaan viisi vihollislentokonetta. Garrosia

³⁹ Fritzsche 1992, 1–2.

⁴⁰ Fritzsche 1992, 59; Bishop 1918, 103.

kutsuttiin tämän merkkipaalun takia ässäksi⁴¹, ja nykyään kaikkia viisi ilmavoittoa saavuttaneita lentäjiä kutsutaan ässiksi.⁴² Tässä tutkielmassa en käytä termiä ässä, koska Saksassa ja Iso-Britanniassa se yleistyi vasta sodan jälkeen.

Ensimmäisen maailmansodan alussa lentokoneita käytettiin tiedusteluun ja alkeellisiin pommituslentoihin. Tiedustelukoneet pyrkivät selvittämään vihollisjoukkojen liikkeitä ilmasta. Sodan alun pommituslennoilla lentäjä tai koneen tähyistäjä heitteli kranaatteja ohjaamostaan.⁴³ Joidenkin lentokoneiden pohjassa oli luukku, josta saattoi pudottaa kranaatteja.⁴⁴ Saksalaiset ilmalaivat, zeppeliinit, tekivät sodan aikana paljon pommituslentoja. Sodan loppupuolella pommituslentoihin erikseen tarkoitettujen pommikoneet yleistyivät.⁴⁵ Toisinaan pommikoneet iskivät strategisiin kohteisiin, kuten ammusvarastoihin tai lentokentille, mutta toisinaan ne pommittivat siviilikohteita.⁴⁶ Pommituslennot eivät olleet tehokkaita kaupunkien raunioittajia kuten toisessa maailmansodassa, mutta silti ihmiset pelkäsivät pommituksia paljon. Freiburgiakin pommitettiin sodan aikana. *Freiburger Zeitungissa* ”Lentäjäpelko”-otsikolla julkaistun kertomuksen mukaan ihmiset olivat aivan kauhuissaan, ja muutama jopa kuoli sydänkohtauksiin kaupunkipommitusten aikana.⁴⁷

Ilmasodankäynnissä teknologia kehittyi hurjaa vauhtia. Esimerkiksi vuonna 1915 suurin pulma oli, miten lentäjä pystyisi ampumaan pyörivän potkurin läpi. Hollantilainen insinööri Anthony Fokker oli ensimmäinen, joka rakensi yleistyvän tahdistimen, jolla tulitus taukosi automaattisesti niillä hetkillä, kun potkuri oli piipun kohdalla. Saksalaiset ottivat keksinnön ensimmäisinä käyttöönsä elokuussa 1915 ja saavuttivat paljon menestystä sen ansiosta.⁴⁸ Sodan edetessä länsirintamalla sotivien valtioiden panostus

⁴¹ Ranskaksi ”As”.

⁴² Fritzsche 1992, 64, 66.

⁴³ Fritzsche 1992, 61.

⁴⁴ Udet 1935, 27.

⁴⁵ Stephenson 2004, 14–16.

⁴⁶ Esposito 2011, 217.

⁴⁷ *Freiburger Zeitung Zweites Morgenblatt*, 5.4.1919, R. Kaulitz-Riebeck, ”Fliegerschreck”, 3.

⁴⁸ Guttman 2012, 43.

ilmavoimiin kasvoi kasvamistaan, vaikka materiaalipula toisinaan vähensi lentokonetuotantoa. Lentokoneita pidettiin arvokkaina. Lentäjä Ernst Udet kirjoitti muistelmissaan saaneensa korkean kunniamerkin siitä, että hän onnistui ”pelastamaan lentokoneen isänmaalle”.⁴⁹

Ilmataistelut syntyivät siitä, että hävittäjäkoneet pyrkivät estämään vihollisen tiedustelukoneita tai pommikoneita lentämästä linjojen yli. Tiedustelu- ja pommikoneilla saattoi olla hävittäjäkoneita turvanaan. Ilmataistelujen alkuaikoina lentokoneet olivat yleensä kaksipaikkaisia, joissa tähystäjä käytteli konekivääriä ja lentäjä ohjasi konetta. Hävittäjälentokone oli yksipaikkainen lentokone, jossa lentäjä käytti myös konekivääriä. Esimerkiksi kuvassa 1 on vuosina 1915–1916 käytetty saksalainen Fokker Eindekker, jolla saksalaiset saavuttivat paljon menestystä. Kuvassa olevassa lentokoneessa ei ole konekivääriä. Konekiväärin paikka olisi lentäjän edessä.



Kuva 1. Saksalainen Fokker Eindekker -hävittäjäkone.⁵⁰

⁴⁹ Udet 1935, 17.

⁵⁰ Fokker E-III ~ ¾ Scale Ultralight n.d.

Sodan alussa lentokoneilla kesti pitkään nousta niin korkealle, että tähyttäminen olisi tehokasta. Tekniikka kehittyi nopeasti, ja kesällä 1917 keskivertohävittäjä pystyi nousemaan 3000 metrin korkeuteen noin 14 minuutissa. Kesällä 1918 parhaat saksalaishävittäjät nousivat samassa ajassa jo 5000 metrin korkeuteen.⁵¹ Parhaimmillaan koneet pystyivät kiipeämään 7000 metrin korkeuteen.⁵² Lentokoneet olivat hyvin onnettomuusalttiita ja rakenteellisesti heikkoja. Ensimmäisen maailmansodan aikana kuoli 6840 saksalaista lentäjää ja 1371 katosi. Näistä 1962 kuoli kotimaan sisäisillä lennoilla tai koululennoilla. Lentokoneiden lentonopeudet vaihtelivat noin 80 kilometrin tuntinopeudesta noin 150 kilometrin tuntinopeuksiin. Nopeimmilla koneilla pystyi lentämään lähes nopeudella 200 kilometriä tunnissa.⁵³

3. Hävittäjälentäjien sankarimyytti lehdistössä sodan aikana

3.1. Ilmasodasta kirjoittaminen yleisesti

Tässä luvussa kuvailen sitä, miten *Freiburger Zeitungissa* ja *The Manchester Guardianissa* yleisesti kerrottiin ilmasodasta ja lentäjistä. Jo ensimmäisiä ilmataisteluita kuvattiin *The Manchester Guardianissa* käsitteellä ”duel” – kaksintaistelu.⁵⁴ Ensimmäisiä *Freiburger Zeitungissa* kuvattuja ilmataisteluita kuvattiin käsitteellä ”Heldenkampf” – sankaritaistelu.⁵⁵ Käytetyt käsitteet kertovat siitä, että jo ensimmäisistä ilmataisteluista lähtien oli selvää, että ilmasotaan liittyi jotain erityistä. Englantilaislehden käyttämä duel-käsite säilyi käytössä sodan loppuun saakka.⁵⁶ Aina ilmataisteluita ei kuvattu tuolla käsitteellä, vaan usein *The Manchester Guardian* käytti ilmataisteluista

⁵¹ McCudden 1918, 2466; Munson 2006, 129.

⁵² Esposito 2011, 210.

⁵³ Esposito 2011, 210.

⁵⁴ *The Manchester Guardian*, 22.2.1915, ”A duel in the air”, 4.

⁵⁵ *Freiburger Zeitung Abendausgabe*, 2.9.1915, ”Der Tod Pégouds”, 2.

⁵⁶ Duel-käsite mm. *The Manchester Guardian*, 18.5.1918, ”Air duel off Jutland”, 5; *The Manchester Guardian*, 4.6.1917, ”Our London correspondence – Captain Albert Ball”, 4.

käsitettä ”air battle” – ”ilmataistelu”. Ilmataistelusta puhuminen oli luontevampaa etenkin, kun taisteluun osallistui selkeästi muutamaa lentokonetta enemmän koneita.⁵⁷ Saksalaislehdessä käytettiin enemmän perinteisempää käsitettä ”ilmataistelu” – ”Luftkampf”, vaikka taisteluiden mies miestä vastaan -luonnetta korostettiin.⁵⁸

Toisinaan molemmissa lehdissä oli tapana lisätä lentäjän sotilasarvon eteen lentäjä-etuliite.⁵⁹ Saksassa ”Flieger”-sanaan yhdistettiin sotilasarvo, esimerkiksi ”Fliegerleutnant – lentäjäluutnantti”. Britit käyttivät termejä ”Pilot” tai esimerkiksi ”Flight Lieutenant” – lentäjäluutnantti. Tämä lentäjäluutnanteista tai lentäjäkapteeneista kirjoittaminen korosti lentäjien erityisyyttä luoden eroa heidän ja muiden sotilaiden välille.

*The Manchester Guardian*issa ilmataisteluja kuvattiin yksityiskohtaisemmin kuin *Freiburger Zeitung*issa.⁶⁰ Saksalaislehdessä julkaistiin harvoin tarkkoja kertomuksia ilmataisteluista, vaikka joskus siinä kerrottiin jopa proosalliseen tyyliin jännittäviä tarinoita ilmasodasta.⁶¹ Jos *Freiburger Zeitung*issa julkaistiin tarkempia kuvauksia ilmataisteluista, yleensä tällöin niihin taisteluihin liittyi jotain suurta tai sankarillista. Esimerkiksi neljän saksalaislentokoneen hyökkäyksestä 20 viholliskoneen kimppuun kerrottiin tarkasti, koska saksalaiset ampuivat neljä konetta alas menettämättä itse ensimmäistään.⁶²

Loppuvuodesta 1915 Max Immelmannista tuli ensimmäinen saksalainen hävittäjälentäjä, jonka lentäjäuraa alettiin seurata *Freiburger Zeitung*issa aktiivisesti. Lentäjäuraa määrittä pitkälti pudotettujen viholliskoneiden määrä. Immelmannin viides ilmavoitto oli iltapäivänumeron etusivulla suuri uutinen. Lehden etusivun lyhyissä uutiskatsauksissa

⁵⁷ Mm. *The Manchester Guardian* 13.11.1916, ”Battle of seventy aeroplanes”, 5.

⁵⁸ *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 13.5.1918, ”19 feindliche Flugzeuge abgeschossen”, 1.

⁵⁹ Mm. *Freiburger Zeitung* 1. Abendausgabe, 17.4.1917, ”Fliegerleutnant Baldamus”, 2; *The Manchester Guardian*, 8.6.1915, ”Flight Lieutenant Warnford”, 5.

⁶⁰ Esim. *The Manchester Guardian*, 22.2.1915, ”A duel in the air”, 4.

⁶¹ *Freiburger Zeitung Morgenausgabe*, 30.4.1917, ”Ein Fliegerstückchen”, 3.

⁶² *Freiburger Zeitung Erstes Morgenblatt*, 29.6.1918, ”Luftkampf und Seegefecht an der flandrischen Räfte”, *Der Chef des Admiralstabs der Marine*, 1.

mainostettiin ”menestyksestä lentäjätaistelua”.⁶³ Lyhyessä uutisessa kerrottiin, miten luutnantti Immelman ampui ranskalaisen kaksitason alas, ja molemmat koneessa olleet saatiin vangeiksi.⁶⁴ Tästä eteenpäin saksalaisten hävittäjälentäjien pudotustilien karttumisesta alettiin uutisoida näkyvästi lehdessä. Saksalaislentäjien sankareiksi julistaminen oli alkanut.

Pudotustilien etenemisen seuraaminen oli *Freiburger Zeitungin* lukijoille helppoa. Pääsääntöisesti vuodesta 1917 lähtien *Freiburger Zeitung* julkaisi päivittäin pääotsikoissaan tiedon siitä, kuinka monta viholliskonetta oli pudotettu aikaisemman päivän aikana.⁶⁵ Usein näiden otsikoiden alla oli lyhyt maininta siitä, monennenko ilmavoiton tietty lentäjä oli saavuttanut. Esimerkiksi 11.8.1918 aamulehden etusivulla oli tyypillinen uutinen, jossa kerrottiin ilmavoitoista: ”Ammuimme taistelukentällä 32 vihollislentokonetta alas. Luutnantti Loewenhardt saavutti 52. ja 53., luutnantti Udet 46., 47. ja 48., kapteeni Berthold 41. ja 42. [...] ilmavoittonsa.”⁶⁶ Ilmasodankäynti oli jatkuvasti esillä saksalaislehdessä.

Eräässä artikkelissa lukijoille kerrottiin yleisesti siitä, miten ilmavoittoa lasketaan.⁶⁷ Lehdessä oli jopa julkaistu kokonainen ajankohtainen tilasto otsikolla ”Menestyneimmät hävittäjälentäjämme”, josta lukijat saattoivat verrata eri lentäjien – sekä elävien että kaatuneiden – pudotusmääriä.⁶⁸ Huhtikuusta 1917 lähtien *Freiburger Zeitung* uutisoi yksittäisten lentäjien pudotussaldojen lisäksi kuuluisimman ilmalaivueensa, ilmalaivue von Richthofenin pudotuksista.⁶⁹ Tämän voi tulkita liittyneen joko ilmalaivueen komentajan, hävittäjälentäjä von Richthofenin sankaristatuksen kasvattamiseen tai

⁶³ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 27.10.1915, ”Westlicher Kriegsschauplatz”, 1. ”Erfolgreiche Fliegerkämpfe”.

⁶⁴ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 27.10.1915, ”Westlicher Kriegsschauplatz”, 1.

⁶⁵ Esim. *Freiburger Zeitung* 5.6.1917, ”Tagesbericht der deutschen Heeresleitung”, 1.

⁶⁶ *Freiburger Zeitung* 11.8.1918, ”Tagesbericht der deutschen Heeresleitung”, 1. ”Ueber dem Schlachtfelde schossen wir 32 feindliche Flugzeuge ab. Leutnant Löwenhardt errang seinen 52. und 53., Leutnant Udet seinen 46., 47. und 48., Hauptmann Berthold seinen 41. und 42. [...] Luftsieg.”

⁶⁷ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 27.4.1917, ”Der Luftkrieg im Westen”, 2.

⁶⁸ *Freiburger Zeitung* 1. Abendausgabe, 17.4.1917, ”Unsere erfolgreichsten Kampfflieger”, 2.

⁶⁹ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 23.4.1917, ”Vier feindliche Tefelballons und elf Flugzeuge abgeschossen”, 1.

lentäjien yhteisen panoksen arvostamisen kasvuun. Lentäjille myönnettyistä korkeimmista Pour le Mérite -kunniamerkeistä ja kuuluisimpien lentäjien ylennyksistä tiedotettiin etusivulla.⁷⁰

Freiburger Zeitungissa kerrattiin alkuvuodesta 1916 lähtien kuukauden ilmataistelutilastot kuukausittain. Niissä oli lueteltu pudotettujen ja menetettyjen koneiden lukumäärät, mutta ei yksittäisten lentäjien pudotustilejä.⁷¹ *The Manchester Guardianissa* julkaistiin samanlaisia tilastoja pudotetuista ja menetetyistä koneista.⁷² Tilastojen sisältämät luvut olivat erilaiset *The Manchester Guardianissa* ja *Freiburger Zeitungissa*, joten numeroita lienee muokattu näyttämään kotimaassa hyviltä.

The Manchester Guardian -lehden uutisoinnissa omituista saksalaiseen tapaan verrattuna oli se, että oman maan lentäjiä ei muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta seurattu aktiivisesti lehdistössä. Sodan alussa ranskalaislentäjien urotöistä lehdessä uutisoitiin melko paljon – ainakin kerran kuukaudessa.⁷³ Yleisön kiinnostusta ranskalaisiin lentäjiin selittää sodan alkuvuosina se, että muun muassa hävittäjälentäjänä sodassa kunnostautunut Adolphe Pégoud oli tunnettu taitolentäjä jo ennen sotaa.⁷⁴ Taitolentäjät olivat olleet aikansa kuuluisuuksia, ja heistä uutisoitiin vielä sodan aikanaikin melko paljon.⁷⁵ *The Manchester Guardian* -lehdessä uutisoitiin suurista pudotusmääristä saksalaislehden tapaan, mutta pääsääntöisesti nimiä ei mainittu näiden uutisten yhteydessä.⁷⁶ Toisinaan ranskalaislehtien uutisia kierrätettiin *The Manchester*

⁷⁰ Mm. *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 2.7.1916, "Drei Flugzeuge abgeschossen. Der Pour le Mérite für Leutnant Wintgens.", 1; *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 10.4.1917, "Auszeichnungen für die Luftstreitkräfte", 2.

⁷¹ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 10.3.1915, "Unsere Ueberlegenheit im Luftkrieg", 1.

⁷² *The Manchester Guardian*, 21.2.1918, "107 German aeroplanes down in four days", 5.

⁷³ Esim. *The Manchester Guardian*, 6.4.1915, "Pegoud brings down an enemy airman", 10; *The Manchester Guardian*, 2.4.1915, "German aviators shot down", 7.

⁷⁴ Fritzsche 1992, 2.

⁷⁵ Esim. *The Manchester Guardian*, 16.3.1915, "Aviator's 2,000-feet fall", 14.

⁷⁶ Esim. *The Manchester Guardian*, 29.5.1917, "British airmen's good day in France", 5; *The Manchester Guardian*, 7.8.1917, "German attacks repulsed", 5.

Guardianiin, jolloin englantilaisyleisökin sai lukea ranskalaislentäjien pudotustilien karttumisesta.⁷⁷ Ranskalaislentäjistä uutisoiminen jatkui koko sodan ajan.

Linda Robertsonin mukaan Englannin oli niin vaikea pitää maasodankäyntiin liittyvät uutiset positiivisina, että heidän oli parempi alkaa korottaa lentäjiään jalustalle. Heinäkuussa 1916 parlamentissa oli kysely syitä sille, miksi brittilentäjät eivät esiinny lehdistössä. Tämän jälkeen brittipilotit alkoivat saada enemmän julkisuutta saksalaisten ja ranskalaisten tapaan.⁷⁸ Lukemieni *The Manchester Guardian* -artikkelien perusteella en voi allekirjoittaa Robertsonin väitettä. Havaintojeni perusteella vasta keväällä 1918 ansioituneista englantilaislentäjistä alettiin kirjoittaa enemmän lehdissä.⁷⁹ Esimerkiksi majuri Mannock, yli 50 pudotusta tililleen saanut lentäjä, esiintyi ensimmäistä kertaa lehdessä elokuussa 1918, kun hänen katoamisestaan uutisoitiin.⁸⁰ Kapteeni Albert Ball oli poikkeus tästä säännöstä, koska hän sai paljon julkisuutta *The Manchester Guardianissa* vuosina 1916–1917. Ballin viimeisestä lennosta kertovassa artikkelissa Ballin kanssa lentänyt kapteeni nimettiin ”kapteeni X:ksi”.⁸¹ Ball oli tunnettu lentäjä, mutta hänen toverinsa nimeä ei julkaistu lehdessä. Ero saksalaiseen tapaan oli merkittävä.

Denis Winter on selittänyt syitä brittiläisen ilmailu-uutisoinnin eroja vuonna 1983 julkaistussa kirjassaan. Hänen mukaansa korkea-arvoiset brittiläiset sotilasjohtajat olivat sitä mieltä, että hävittäjälentäjistä ei tullut tehdä julkisuuden henkilöitä samaan tapaan kuin saksalaiset ja ranskalaiset tekivät omistaan. Sotilasjohtajat ajattelivat näin, koska saattoivat karsastaa propagandaa ja halusivat korostaa ryhmätyön merkitystä ja nöyryyttä sodankäynnissä. Marsalkka Douglas Haig oli sanonut: ”Olen varma, että ilmavoimien

⁷⁷ Mm. *The Manchester Guardian*, 27.4.1915, ”French aviator’s ninth victim”, 6; *The Manchester Guardian*, 19.3.1917, ”French bring down German flyers”, 6; *The Manchester Guardian*, 7.2.1916, ”Air successes in west”, 7.

⁷⁸ Robertson 2003, 161.

⁷⁹ Mm. *The Manchester Guardian*, 23.4.1918, ”Richthofen’s fate”, 5; *The Manchester Guardian*, 5.8.1918, ”Heroes of the air”, 5.

⁸⁰ *The Manchester Guardian*, 3.8.1918, ”Major Mannock missing”, 7.

⁸¹ *The Manchester Guardian*, 18.5.1917, ”British exploits in the air”, 5.

upseerit ovat ylpeästi anonyymejä kuten muidenkin aselajien brittiläiset sotilaat.”⁸² Sotilasjohtajien vastahakoisuus nimien julkistamiseen saattoi olla syynä brittien hävittäjälentäjien vähäiseen julkisuuteen. Toinen syy saattoi olla brittien vähäisempi tarve sankaripropagandalle. Saksalaisten tarvetta sankareille saattoi osaltaan selittää keväällä 1916 alkaneet ruokahuolto-ongelmat, joiden takia Saksassa nähtiin nälkää.⁸³ Lentäjä sankareita korostamalla voitiin parantaa kotirintaman moraalia.

Sodan alussa *Freiburger Zeitung* -lehden ilmailu-uutiset kertoivat isolta osin pommituslennoista.⁸⁴ Uutiset kertoivat sekä omien että vihollisten tekemistä pommituslennoista. Zeppeliinien tekemiä pommituslentoja mainostettiin lehdessä usein, etenkin sodan alkupuolella.⁸⁵ Pommituslentojen tekijät tai maataistelukoneet saivat lehdistöltä kehuja, kun he saivat jotain poikkeuksellisen suurta aikaan.⁸⁶ Esimerkiksi ranskalaisen ammusvaraston räjäyttämässä onnistuneita saksalaislentäjiä kehuuttiin urheiksi.⁸⁷ Ammusvarastojen räjäyttämiset olivat suuria saavutuksia, ja niillä saattoi päästä etusivun isoihin otsikoihin.⁸⁸ Pommikone lentäjät säilyivät aina nimettöminä, kun taas hävittäjä lentäjät mainittiin toisinaan nimeltä. Yleensä uutisoitiin joko hävittäjä lentäjistä tai pommituslennoista, mutta toisinaan molempia aiheita käsiteltiin yhdessä.⁸⁹ Pommikonemiehet eivät saaneet *Freiburger Zeitungissa* läheskään yhtä paljon medianäkyvyyttä kuin hävittäjä lentäjät eikä heidän tekojaan kehattu yhtä runsaasti. Pommikoneisiin ei liitetty samanlaista sankarillista romantiikkaa, koska pommikoneet

⁸² Winter 1983, 132–134. ”I feel sure that officers of the R.F.C. are proud of being anonymous like their comrades in other branches of the British army.”

⁸³ Starling 1920, 237–238.

⁸⁴ Mm. *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 4.1.1915, ”Die Bombenwürfe feindlicher Flieger über Freiburg”, 3; *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 2.1.1915, ”Deutsche Flieger über Dünkirchen” ja ”Die Angst vor den Zeppelin”, 3; *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 9.1.1915, ”Der Luftkrieg”, 2; *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 26.3.1915, ”Die Zeppelinangst in Paris”, 2.

⁸⁵ *Freiburger Zeitung* 1. Abendausgabe, 10.9.1915, ”Die Wirkung des Luftangriffs auf England”, 2.

⁸⁶ Maataistelukone on lentokone, jonka tehtävä on hyökätä maakohteita vastaan.

⁸⁷ *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 8.11.1916, ”Französische Munitionslager vernichtet”, 1-2.

⁸⁸ *Freiburger Zeitung* Abendblatt, 22.5.1918, ”Ein deutsches Bombengeschwader vernichtete ausgedehnte französische Munitionslager”, 1.

⁸⁹ *Freiburger Zeitung* Morgenausgabe, 13.4.1917, ”Heftige Luftkämpfe im Westen”, 2.

eivät käyneet kaksintaisteluita ilmassa eikä heidän saavutuksistaan voitu pitää kirjaa samalla tapaa kuin hävittäjälentäjien kohdalla.

The Manchester Guardianissa englantilaiset pommikonemiehet näyttivät saaneen suhteellisesti enemmän kehuja osakseen kuin saksalaiset pommittajat *Freiburger Zeitungissa*. Usein englantilaisten pommituslentojen kohteena olivat zeppeliinihallit. Englannissa zeppeliineihin suhtauduttiin vihamielisesti ja pelokkaasti. Zeppeliinivihaa kuvasi hyvin zeppeliineistä eräessä uutisessa käytetty nimi ”giant tormentor” – jättimäinen ahdistelija.⁹⁰ Zeppeliinit syyllistyivät lehden mukaan murhiin, koska pommituksista ei ole mitään sotilaallista hyötyä.⁹¹ Jokainen uutinen, joissa zeppeliinejä oli vahingoitettu, otettiin innolla vastaan.⁹² Esimerkiksi uutisessa, jonka otsikko oli ”Ilmalaivan pommitus Brysselissä – Kansan ilo”, kerrottiin pommituslennosta, jolla saatiin tuhottua zeppeliini halliinsa. Uutisen mukaan Brysselin asukkaat kerääntyivät sankoin joukoin tämän saavutuksen takia laulamaan Marseljeesia ja Brabançonnea. Lopussa kerrottiin pommituslennon suorittaneiden sotilaiden nimet, joka oli *The Manchester Guardianille* poikkeuksellista.⁹³ Zeppeliinin tuhonneet miehet muistettiin ainakin pari viikkoa, koska vähän ajan kuluttua pommituslennon jälkeen uutisoitiin, että kuningas oli myöntänyt heille Distinguished Service Cross -mitalit.⁹⁴ Britit todella arvostivat zeppeliinien tuhoamista. Ainoat kaksi lehdessä suuriksi sankareiksi nostettua miestä – Albert Ballia lukuun ottamatta – olivat juuri zeppeliinin tuhoajia. Heistä lisää seuraavassa alaluvussa.

Freiburger Zeitung ja *The Manchester Guardian* keskittyivät uutisoinnissaan vahvasti länsirintaman ilmasotaan. *Freiburger Zeitungissa* tuotiin joskus esille laivaston lentäjien urotekoja. Eräs uutinen oli alaotsikolla ”Eräs menestyksekkäimmistä

⁹⁰ The Manchester Guardian, 9.6.1915, ”The duel with the zeppelin”, 6.

⁹¹ The Manchester Guardian, 22.1.1915, ”The airship raid”, 8.

⁹² Esim. The Manchester Guardian, 1.1.1915, ”Airship and gas-producing plant destroyed”, 7.

⁹³ The Manchester Guardian, 14.6.1915, ”Bombing of an airship in Brussels – Joy of the people”, 9.

⁹⁴ The Manchester Guardian, 23.6.1915, ”A second Zeppelin destroyed”, 7.

merihävittäjälentäjistämme”.⁹⁵ Pitkässä artikkelissa arvostettiin Carl Weber -nimisen lentäjän urotekoja merellä. Harvoin lukijat saivat lukea muista kuin länsirintaman lentäjistä.

Koska ensimmäisen maailmansodan aikaiset lentokoneet olivat melko onnettomuusalttiita, sattui lentäjille paljon onnettomuuksia. Näistä onnettomuuksista uutisoitiin sodan alussa tiuhaan, mutta myöhemmin onnettomuusutisointi väheni. Utisointi oli molemmissa lehdissä varsin suoraa. Heinäkuussa 1915 *Freiburger Zeitungissa* oli uutinen otsikolla ”Lentäjäepäonne”. Siinä kerrottiin, että saksalaiskone syttyi ilmassa tuleen ja syöksyi 300 metrin korkeudesta maahan. Molemmat kyydissä olleet paloivat hengiltä.⁹⁶ Myös englantilaisten onnettomuuksista uutisoitiin *Freiburger Zeitungissa*.⁹⁷

Brittipoliitikko Harold Tennant oli kritisoinut brittien huonoa menestystä ilmasodassa tammikuussa 1916. Tennantin esittämälle kritiikille kerrottiin perusteluja *The Manchester Guardianissa* 21.1.1916. Huonoa menestystä ilmassa perusteltiin sillä, että Saksa oli vetäytynyt ilmasodassa puolustukseen. Saksalaiset lensivät artikkelin mukaan vain omien linjojensa sisäpuolella ja näin välttivät pakkolaskut vihollisalueelle; brittien tuli lentää vihollislinjojen yllä. Toinen perustelu kasvaville menetyksille oli saksalainen uusi Fokker-lentokone. Artikkelissa muisteltiin, että sodan alussa brittien lentokoneet olivat saksalaisia parempia, mutta nyt tilanne oli toinen: ”Henkilökohtainen paremmuus voi yhä säilyä, mutta lentokoneen paremmuus on mennyttä.”⁹⁸ Lainauksessa tarkoitetaan sitä, että vaikka brittilentäjät ovat taidollisesti saksalaisia parempia, he lentävät heikommilla lentokoneilla.⁹⁹ Seuraava lainaus kertoo oivasti, miksi ilmavoimat nähtiin briteille tärkeinä:

⁹⁵ *Freiburger Zeitung*, 4.6.1917, ”Ehrentafel”, 3. ”Einer unserer erfolgreichsten Seekampfflieger.”

⁹⁶ *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 29.7.1915, ”Fliegerunglück”, 3.

⁹⁷ *Mm. Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 2.7.1915, ”Englischer Flieger abgestürzt”, 3.

⁹⁸ ”The personal superiority may still remain, but the superiority of their craft is gone.”

⁹⁹ *The Manchester Guardian*, 21.1.1916, Harold Tennant, ”The war in the air”, 6.

”Ilmaherruus on sodankäynnin osa, josta tämä maa on enemmän huolissaan kuin muut maat, koska jos olisimme huomattavasti heikompia ilmassa, menettäisimme saarivaltion ja maailman parhaan laivaston suomat edut.”¹⁰⁰

Ilmatilan hallinta nähtiin saarivaltiolle ja laivastolle elintärkeinä. Ilmavoimien tehtävänä oli turvata laivastoa, jonka britit kokivat myös todella tärkeäksi. Lentäjien rooli Iso-Britannian suojelemisessa oli siis uniikki verrattuna muiden aselajien rooliin. Mielenkiintoisesti *Freiburger Zeitungissa* mainittiin tämä *The Manchester Guardianin* artikkeli. Saksalaislehdessä korostettiin, että brittienkin mielestä saksalainen lentokoneteollisuus oli parempaa.¹⁰¹ Molemmissa lehdissä korostettiin aika ajoin omien lentäjien paremmuutta vihollisiin verrattuna.

Silloin tällöin lehdissä oli kommentteja tai poimintoja vihollismaiden medioiden uutisista. Esimerkiksi *Freiburger Zeitung* otsikoi erään ilmasota-aiheisen uutisen ohessa ”ranskalaisten valheista”. Uutisen mukaan ranskalaisissa radiolähetysissä oli virheellisesti kerrottu saksalaisen lentokoneen maahansyöksystä. Radio oli ilmoittanut saksalaiskoneen tuotantonumeroksi perusteella sellaisen, jota ei *Freiburger Zeitungin* mukaan ollut vielä edes lennätetty rintamalla.¹⁰² Lehdet pyrkivät kyseenalaistamaan vihollismedioiden luotettavuuden tarttumalla niiden vähänkään kyseenalaisiin uutisiin.

Linda Robertson väitti, että lentäjiä käytettiin väräyksen apukeinona, mutta näiden lehtien sivuilta ei löydy suoraa tukea tälle väitteelle.¹⁰³ On mahdollista, että nuoret miehet ovat hakeutuneet ilmavoimiin, koska lentäjät olivat arvostettuja, mutta suoranaisia väräysilmoituksia ei lehdistä löytynyt.

¹⁰⁰ The Manchester Guardian, 21.1.1916, Harold Tennant, ”The war in the air”, 6. “The mastery of the air is a branch of war in which this country is more concerned than any other country, because if we were markedly inferior in the air it would destroy some of the privileges of being an island country and having the greatest navy in the world.”

¹⁰¹ *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 24.1.1916, ”Die deutsche Ueberlegenheit in den Luftkrieg”, 2.

¹⁰² *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 4.7.1918, ”Französische Lüge”, 1–2.

¹⁰³ Robertson 2003, 157.

Saksalainen ja englantilainen ilmasotauutisointi poikkesivat toisistaan. *Freiburger Zeitung* loi useista saksalaislentäjistä sankareita, *The Manchester Guardian* vain muutamista englantilaislentäjistä. Saksalaiset seurasivat lentäjiensä pudotustilien karttumista, englantilaiset eivät. Saksalaislehdissä pudotetuista viholliskoneista kerrottiin 1917 lähtien noin kerran päivässä, brittilehdessä paljon harvemmin. Britit eivät korottaneet hävittäjälentäjiään sankareiksi mahdollisesti siksi, että korkea-arvoiset sotilasjohtajat halusivat korostaa ryhmätyötä ja nöyryyttä sodassa. Saksalaislehdessä hävittäjälentäjät nauttivat suurempaa julkisuutta kuin pommikoneentäjät. *The Manchester Guardian* nosti huomattavasti saksalaislehteä enemmän pommikonemiehiä sankarin asemaan, etenkin kun pommitukset olivat kohdistuneet zeppeliineihin tai zeppeliinihalleihin. Molemmissa maissa käytetyt käsitteet olivat samankaltaisia. Lehdissä käytettiin toisinaan ilmaisuja, kuten ”lentäjälutnantti”, jotka korostivat lentäjien erityisyyttä muihin aselajeihin verrattuna. Molemmissa maissa uutisointi keskittyi voimakkaasti länsirintaman ilmasotaan.

3.2. Suuret lentäjäsankarit

Kaikkia hävittäjälentäjiä pidettiin sankareina, mutta osaa pidettiin suurempina sankareina kuin toisia. Tässä kappaleessa esittelen suurimpia lentäjäsankareita koskevaa uutisointia lehdissä. Aineistosta löytyi kolme saksalaista ja kolme englantilaista suurta sankaria, jotka saivat poikkeuksellisen paljon huomiota tarkastelemissani lehdissä. Esittelen tässä kappaleessa saksalaisista hävittäjälentäjistä Oswald Boelcken, Max Immelmannin ja Manfred von Richthofenin sankarimyytit. Brittiläinen sankarimyytin rakennus poikkesi hieman saksalaisesta. Esittelen tässä kappaleessa brittilentäjistä Albert Ballin, Reginald Warnefordin ja Leefe Robinsonin sankarimyytit.

Lentäjälutnantit Boelcke ja Immelmann olivat ensimmäiset lentäjät, joille myönnettiin Preussin korkea-arvoisin kunniamerkki Pour le Mérite. Tämä oli etusivun uutinen *Freiburger Zeitungissa*. Uutisessa kerrottiin keisarin myöntäneen näille ”pelottomille

upseereille” Pour le Méritet.¹⁰⁴ Vähitellen Immelmannin ja Boelcken vanaveteen alkoi ilmestyä muita lehdessä seurattuja hävittäjäalentäjiä.

Freiburger Zeitung hehkutti, että Immelmannista oli Boelcken kanssa tullut ”kansan sankareita” – ”Volkshelden”. Lehden mukaan Immelmann kuului kansan sydämissä sankareiden ensimmäiseen riviin yhdessä Otto von Weddigenin ja kreivi Speen kanssa.¹⁰⁵ Hävittäjäalentäjä rinnastettiin mielenkiintoisesti kuuluisaan sukellusvenekapteeniin ja amiraaliin. Weddigenistä tuli sankari syyskuussa 1914, kun hänen johtamansa sukellusvene upotti kolme brittiläistä risteilijää. Britit kärsivät 60 upseerin ja 1400 miehen tappiot.¹⁰⁶ Amiraali von Spee puolestaan niitti mainetta useissa meritaisteluissa, muun muassa Coronelin taistelussa, jossa von Speen laivat upottivat kaksi brittiläistä panssariristeilijää.¹⁰⁷ Ilmasodan erityinen maine näkyi siinä, että Max Immelmann nähtiin tuhansien miesten tappiot aiheuttaneiden sotilaiden vertaisena sankarina, vaikka hän pudotti urallaan ”vain” 16 viholliskonetta. Aselajeja vertailtaessa sankaruutta ei määrittänytkään kuolleiden vihollisten lukumäärä.

Sukellusveneiden toimia seurattiin melko aktiivisesti *Freiburger Zeitungin* sivuilla. Yleensä uutisissa kerrottiin sukellusveneiden upottamien laivojen uppouma tonneina, missä upotus oli tapahtunut, ja toisinaan uutisessa mainittiin vielä sukellusveneen johtajan nimi.¹⁰⁸ *Freiburger Zeitung* julkaisi ilmataisteluista kuukausittaisia tilastoja siitä, kuinka monta konetta oli pudotettu aikaisemman kuukauden aikana. Merisodasta oli samanlaisia tilastoja. Niissä kerrottiin kuinka monta uppoumatonnia oli upotettu kuukauden aikana.¹⁰⁹ Ilmasodasta ja merisodasta, erityisesti sukellusvenesodasta, uutisoitiin siis melko samalla tavalla.

¹⁰⁴ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 13.1.1916, ”Der Orden Pour le Mérite für die Fliegerleutnants Boelcke und Immelmann”, 1. “[...] unerschrockenen Offizieren[...].”

¹⁰⁵ *Freiburger Zeitung* Erstes Morgenblatt, 21.6.1916, ”Oberleutnant Immelmann”, 2.

¹⁰⁶ Herzog 1965, 271–275.

¹⁰⁷ Protasio 2012, 48–53.

¹⁰⁸ *Freiburger Zeitung* Erstes Abendblatt, 15.5.1918, ”33000 Br. Reg. Tonnen versengt”, 1; *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 26.5.1918, ”Der U-Boot Krieg”, 1.

¹⁰⁹ *Freiburger Zeitung* Abendblatt, 22.5.1918, ”Im April 652 000 Br. R. Tonnen versengt”, 1.

Freiburger Zeitung uutisoi sukellusveneestä, joka vaurioitui Portugalin edustalla, mutta selvisi takaisin kotimaahan miehistön hyvän koulutuksen ja saksalaisten sukellusveneiden toimintavarmuuden ansiosta.. Toimintavarmuudesta kiiteltiin rakentajien taitoa ja telakkatyöläisten tunnollisuutta. Uutisessa ylistettiin näitä uutteria työmiehiä mielenkiintoisen patrioottiseen sävyyn: ” Niin myös he tekevät osansa sukellusvenesodan menestyksen ja lopullisen Saksan voiton hyväksi.” On mielenkiintoista, että telakkatyömiehiä kiiteltiin, mutta lentokonemekaanikkoja tai lentokonesuunnittelijoita ei lentokoneuutisissa mainittu lainkaan. Sukellusvenesota nähtiin luultavasti enemmän tiimityönä kuin yksinäinen ilmasota, vaikka uutisessa muistettiin kehua sukellusveneen komentajaa, ja kertoa hänen saamastaan Pour le Mérite -kunniamerkistä.¹¹⁰

Hävittäjälentäjien urat olivat usein lyhyitä. Sekä Immelmann että Boelcke kaatuivat ilmataisteluissa vuonna 1916. Pian heidän kuolemansa jälkeen Saksan seuratuimmaksi ja menestyneimmäksi lentäjäksi kohosi vapaaherra Manfred von Richthofen. Von Richthofen niitti mainetta etenkin niin sanotun ”verisen huhtikuun” aikana, huhtikuussa 1917. Tuolloin saksalaiset olivat vahvasti niskan päällä länsirintaman ilmasodassa ja aiheesta uutisointi oli saksalaislehdessä vilkasta. Von Richthofenin pudotuksista oli uutisoitu alkuvuodesta 1917 lähtien, mutta kun hän huhtikuussa alkoi lähestyä Boelcken ennätysellistä pudotusmäärää, hänestä kirjoitettiin yhä useammin, muun muassa yksi pitkä artikkeli. Artikkelissa kerrottiin, että von Richthofenista tuli upseeri vuonna 1912, ja nyt – juuri ratsumestarin arvoon ylennettynä – hän oli korkea-arvoisempi kuin useat 15 vuotta palvelleet ammattiupseerit. Von Richthofenia verrattiin paljon Boelckeen: ” Vain meille kaikille unohtumaton kapteeni Boelcke on yltänyt yhtä maineikkaaseen ja kunniaakkaaseen uraan”.¹¹¹ Samassa artikkelissa kerrottiin, että nuori upseeri Voss oli

¹¹⁰ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 2.1.1918, ”Feruunternehmung eines U-Bootes”, 1. ” So trägt auch diese ihr Teil zu den Erfolg des U-Bootkrieges und damit zum endlichen deutschen Siege bei.”

¹¹¹ ”Nur der von uns allen noch unvergessene Hauptmann Boelcke konnte die gleiche ruhm- und ehrenwolle Laufbahn aufweisen.”

esimerkillisen lyhyessä ajassa saavuttanut 24 ilmavoittoa.¹¹² Richthofenin ja Vossin saavutukset kuvattiin esimerkillisinä ja tavoiteltavina. Espositon mukaan lentäjien sankarimyytti edusti porvarillisia ihanteita, kuten urhoollisuutta, työmoraalia ja yksilöllisyyttä.¹¹³ Tämä *Freiburger Zeitungin* artikkeli ihaili juuri tällaisia arvoja sankarilentäjissään.

Saksalaislehdessä uutisoitiin englantilaisten muodostaneen vapaaehtoislaivueen, jonka tehtävänä oli ampua vapaaherra von Richthofen alas. Von Richthofenin ampujalle oli luvassa muun muassa suuri rahapalkinto, oma lentokone ja Englannin korkein kunniamerkki. Englantilaisten mukana kerrottiin lentävän valokuvaaja, jonka tehtävänä oli ikuistaa von Richthofenin pudotus. Saksalaiset kirjoittivat vieikkaasti, että me vastaamme tähän nostamalla tähystyspalloja taivaalle seuraamaan näytöstä erikoispaikoilta; ilmalaivue von Richthofen vastaa siitä, että esityksestä tulee mielenkiintoinen.¹¹⁴ Lehti loi luottamusta omien hävittäjälentäjien ylivertaisiin taitoihin.

Kun saksalaisista eniten pudotuksia tililleen saanut Manfred von Richthofen oli kaatunut huhtikuussa 1918, kukaan elossa ollut lentäjä ei ollut lähelläkään von Richthofenin huimaa 80 vihollisen pudotusmäärää. *Freiburger Zeitungin* mukaan luutnantti Bongartz oli ainakin muutaman päivän ajan Saksan menestynein elossa oleva lentäjä. Bongartz haavoittui vakavasti ja joutui jättämään lentäjäuransa kesken. Lehden mukaan hän oli onnekkaampi kuin monet kunniakkaat toverinsa. Lehdessä kerrottiin uskomattomalta kuulostava tarina Bongartzin viimeisestä lennosta: Kolmitaso-Fokker laskeutui vaappuen, ja lentokoneesta nousi lentäjä, jolta oli ammuttu silmä irti. Verta vuotaen hän kiersi koneensa ja teki kumartaen ilmoituksen auttajilleen. Kun häntä kiidätettiin sairaalaan, hän totesi: ”Kyllä, kyllä, me kaikki vuorollamme.”¹¹⁵ Tällä hän saattoi tarkoittaa sitä, että nyt oli hänen vuoronsa joutua ammutuksi. Uutisessa kerrottiin veren

¹¹² *Freiburger Zeitung* 1. Abendausgabe, 11.4.1917, “Von unsern Fliegern”, 1.

¹¹³ Esposito 2011, 218.

¹¹⁴ *Freiburger Zeitung* Morgenausgabe, 7.5.1917, “Englisches Kopfgeld für einen deutschen Flieger”, 2.

¹¹⁵ ”Ja, ja, wir kommen alle ran”

tahrimasta koneesta ja siitä, että hän onnistui näin vaikeasti haavoittuneena laskeutumaan koneellaan. Artikkelin lopussa kerrottiin, että hänelle oli myönnetty Pour le Mérite -kunniamitali ja että hän oli pudottanut 36 viholliskonetta.¹¹⁶ Kertomus luo lentäjästä sankarillisen, sisukkaan kuvan. Pääosumakaan ei estänyt lentäjää laskeutumasta turvallisesti oman rintamalinjan puolelle. Vakavasti haavoittuneenakin lentäjä piti kiinni sotilaallisesta ohjesäännöstä ja ilmoittautui pelastajilleen. Kuten Websterin aikalaissanakirja määritteli sankaruutta, sankari on kärsimyksessä suurta luonteenlujuutta osoittanut mies. Tarina on erityisen mielenkiintoinen, koska se kuulostaa niin uskomattomalta. Voi olla, että lehtimiehet tai tarinaa alun perin lehdille välittäneet tahot ovat lisänneet tarinaan elementtejä, joiden valossa lentäjä näyttäisi vielä sankarillisemmalta – urhoollisemmalta ja lujaluonteisemmalta.

Freiburger Zeitung uutisoi näyttävästi sodan loppuun asti muun muassa Erich Loewenhardtin ja Ernst Udetin ilmavoitoista, mutta uutisointi ei yltänyt samoihin mittoihin kuin aiemmin esiteltyjen sankarilentäjien kohdalla.¹¹⁷ Manfred von Richthofenin Lothar-veljen pudotustilin karttumista seurattiin myös. Lothar oli sotilasarvoltaan luutnantti, kun Manfred oli ratsumestari. Molempia kutsuttiin *Freiburger Zeitungissa* vapaaherra von Richthofeniksi, mutta sotilasarvosta lukijat saattoivat päätellä kummasta veljestä oli kyse.¹¹⁸

Ensimmäinen suuri englantilainen lentäjä sankari oli lentäjälutnantti Reginald Warneford, joka ampaisi suuren yleisön tietoisuuteen kesäkuussa 1915 tuhoamalla zeppelinin ilmassa. Zeppelinin tuhoaminen oli brittien silmissä erittäin arvostettava teko. Guardianissa julkaistiin useita artikkeleja tästä uroteosta, muun muassa otsikolla ”Värikäs kertomus brittilentäjän uskaliaasta teosta”.¹¹⁹ Artikkelissa kuvattiin tarkasti, miten Warneford oli pudottanut pommeja zeppelinin päälle. Voittoa kuvattiin

¹¹⁶ *Freiburger Zeitung* Erstes Morgenblatt, 18.5.1918, ”Der Luftkrieg”, 1.

¹¹⁷ *Freiburger Zeitung* 11.8.1918, ”32 feindliche Flugzeuge abgeschossen”, 1.

¹¹⁸ *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 4.8.1918, ”Tagesberichte der deutschen Heeresleitung”, 1.

¹¹⁹ *The Manchester Guardian*, 8.6.1915, ”Vivid account of British flier’s daring exploit”, 7.

lentokoneille niiden historian suurimmaksi. Warnefordin urhea teko todisti sen, että zeppeliini oli haavoittuvainen ilmassakin. Tämä tieto oli varmasti huojentava zeppeliinejä pelkääville briteille. Uutisessa huomautettiin, että valitettavasti zeppeliini putosi nunnaluostarin päälle. Onnettomuudessa surmansa sai muutama sivullinen. Samassa uutisessa kerrottiin pari päivää aikaisemmin suoritetusta onnistuneesta pommituksesta, jossa zeppeliini tuhottiin halliinsa. Warnefordin sekä zeppeliinin halliinsa pommittaneet miehet, Wilson ja Mills, esiteltiin artikkelissa lyhyesti. Esittelyä seurasi toteamus:

” Kuten nähdään, kaikki kolme upseeria ovat hyvin nuoria lentäjiä. Toistaiseksi heillä ei ole ollut tilaisuutta kunnostautua, mutta joka tapauksessa kaikilla heistä on hyvä maine uskaliaina ja kykenevinä lentäjinä upseeriveljiensä keskuudessa.”¹²⁰

Lainaus paljastaa, että upseereilta odotettiin urotekoja, joiden myötä he kunnostautuisivat. Uskaliaisuus ja kyvykkyys nähtiin upseereille hyveellisenä. Upseerit heijastivat sota-aikana kansalta vaadittuja hyveitä. Samanlaisia hyveitä liitettiin saksalaisiin sankarilentäjiin Saksassa.

Warnefordista julkaistiin kuva lehdessä samana päivänä, kun hänen uroteostaan kerrottiin.¹²¹ Kuvassa (kuva 2) on komea, hymyilevä nuori upseeri lentäjälasit rennosti otsalla. *The Manchester Guardianissa* ei yleensä julkaistu edes englantilaislentäjien nimiä, joten se, että Warnefordin kuvaa levitettiin yleisölle, oli todella erityistä.

¹²⁰ ” It will be seen that all three officers are very young as pilots. Hitherto they had no opportunity of distinguishing themselves, but nevertheless all have fine reputations among their brother officers as daring and capable pilots.”

¹²¹ *The Manchester Guardian*, 8.6.1915, ”Flight Lieutenant Warneford”, 5.



Kuva 2. Lentäjälutnantti Warneford.¹²²

Seuraavan päivän lehdessä uutisoitiin, että Warnefordille oli myönnetty Iso-Britannian korkein kunniamerkki, Viktorian risti. Uutisessa oli kuninkaan viesti lentäjälutnantille. Kuningas sydämellisesti onnitteli lentäjää tämän loistavasta saavutuksesta, jossa hän yksin tuhosi zeppelinin.¹²³ Samassa lehdessä mainittiin, että Warnefordin teko oli ollut ykköspuheenaihe Lontoossa. Uutisen mukaan kansalaiset tietävät, mihin zeppeliinit pystyvät, ja uutinen siitä, että yksi tällainen ”jättimäinen ahdistelija” oli tuhottu, otettiin ilolla vastaan. Uutisessa korostettiin sitä, että zeppelinin mukana kuoli 28

¹²² The Manchester Guardian, 8.6.1915, ”Flight Lieutenant Warneford”, 5.

¹²³ The Manchester Guardian, 9.6.1915, ”V.C. for zeppelin destroyer”, 7.

ammattitaitoista ilmalaivan miehistön jäsentä. Luku oli lehden mukaan suurempi kuin ilmapommituksissa kuolleiden siviilien määrä.¹²⁴ Voidaan tulkita, että Warneford tavallaan sai kostettua zeppelinipommituksissa kuolleet siviilit. Zeppelinin tuhoaminen lentokoneella saavutti suurta huomiota Ranskassa: ranskalaistenkin uutisoitiin myöntäneen Warnefordille kansakuntansa korkeimman kunniamerkin, Legion of honorin.¹²⁵ Urhea brittilentäjä voitiin nähdä länsiliittoutuneiden yhteisenä sankarina.

Uutisessa kerrottiin, että kaksi julkiselle mielikuvalle tärkeintä sotatapahtumaa olivat turkkilaisen sotalaivan upottaminen sukellusveneellä ja tämä zeppelinin tuhoaminen. Loppukaneetti summaa yleisen mielipiteen: ”Olemme ylpeitä kaikista Viktorian risteistämme, mutta näillä on erityinen paikka kansan ihailussa.”¹²⁶ Kuten saksalaiset, brititkin rinnastivat ilmasodan ja sukellusvenesodan erityisinä aselajeina. Warnefordin julkisuus ei kestänyt kauaa, koska hän kuoli lentokoneonnettomuudessa vain kymmenisen päivää urotekonsa jälkeen.¹²⁷

On mielenkiintoista, että molemmissa maissa sankarilentäjät rinnastettiin sukellusvenekapteeneihin. Lentokone ja sukellusvene olivat molemmat uusia sodankäynnin laitteita. Kuten tutkimuskirjallisuudesta nousi esille, uuden teknologian käyttö voi olla yksi syy sille, miksi lentäjiä arvostettiin niin paljon.¹²⁸ Tutkimuskirjallisuudessa oli korostettu paljon ihmisen ja koneen yhdistymistä lentokoneiden myötä, mutta aineistostani ei noussut erityisesti esille tällaista näkökulmaa. Lentäjät nähtiin ihmisinä, jotka käyttivät lentokoneita sotimiseen – he eivät olleet puoliksi mekanisoituja koneita.

¹²⁴ The Manchester Guardian, 9.6.1915, ”The duel with the zeppelin”, 6. “[...] giant tormentor [...]”

¹²⁵ The Manchester Guardian, 10.6.1915, ”Legion of honour for lieut Warneford V.C.”, 7.

¹²⁶ The Manchester Guardian, 9.6.1915, ”The duel with the zeppelin”, 6. ”We are proud of all our V.C.’s, but these have a special place in popular admiration.”

¹²⁷ The Manchester Guardian, 19.6.1915, ”Accident while testing a new airplane”, 8.

¹²⁸ Esposito 2011, 229, 231; Fritzsche 1992, 59–101.

Zeppeliinin ilmassa tuhoaminen toi varman sankaristatuksen lentäjälle. *The Manchester Guardianissa* kerrottiin ensimmäisenä Iso-Britannian yllä zeppeliinin tuhonneesta luutnantti Leefe Robinsonista. Robinson pudotti zeppeliinin muutama kilometri Lontoon pohjoispuolella. Robinsonille myönnettiin heti Viktorian risti uroteostaan: ”for most conspicuous bravery” – ”huomattavasta urhoollisuudesta”. Uutisessa ylistettiin lentäjän urheutta todella paljon. Siinä kerrottiin, miten Robinson uhmasi sankkaa vihollistulitusta ja heikkoja olosuhteita, mutta päättäväisyytensä ansiosta sai ammuttua zeppeliinin alas. Uutisessa oli silminnäkijöiden tarkka kuvaus ilmataistelusta. Silminnäkijöiden mukaan toisen alueella olleen zeppeliinin komentaja säikähti näkemäänsä ja lähti karkuun. Zeppeliinin raunioita tutkineet ihmiset löysivät sieltä saksalaisen kunniamitalin ja revolverin. Ihmisjoukko halusi antaa tavarat sankarilentäjälleen.¹²⁹ Tapaukseen liittyi hienoa symboliikkaa: sankarilentäjä Robinson pelasti alueen ihmiset inhottavilta zeppeliineiltä, ja nyt ihmiset halusivat konkreettisesti palkita pelastajansa trofeella. Uutisen mukaan eräs maanviljelijä oli tokaissut, että ”hän – hitto vieköön – ansaitsee enemmän kuin pelkän rautapalan [...] Hän, jos joku, ansaitsee Viktorian ristin.”¹³⁰ Hävittäjälentäjä oli suorittanut sankaritekonsa yleisön edessä, ja sai todella paljon kiitosta kansalta.

Robinsonin kerrottiin joutuneen pakoilemaan ihailijoitaan heti tapauksen jälkeen. ”Valtava ihailijoiden joukko” seurasi Robinsonia, mutta Robinson pakeni ”heidän nolostuttavaa huomiotaan” poliisien avustuksella ihailijoiden hurratessa sankarilleen.¹³¹ Robinsonin oletettiin nolostuvan huomiosta, joten hänestä luotiin vaatimaton urho -kuva.

Zeppeliiniuutisen yhteydessä kerrottiin lentäjän voittaneen 2000 punnan palkintorahan eversti Cowenilta, koska hän oli ensimmäinen, joka pudotti zeppeliinin Iso-Britannian

¹²⁹ The Manchester Guardian, 6.9.1916, ”How the zeppelin was caught”, 5.

¹³⁰ The Manchester Guardian, 6.9.1916, ”How the zeppelin was caught”, 5. “He’s won durned sight more than that bit o’ old iron [...] He’s won the Victoria Cross if ever a man did.”

¹³¹ The Manchester Guardian, 6.9.1916, ”How the zeppelin was caught”, 5. “[...] admiring throng.” “[...] its embarrassing attentions [...]”

maaperällä. Uutisessa kerrottiin myös muista palkintorahoista ja tulevista palkinnoista: tulevaisuudessakin zeppelinin tuhoamisesta tulisi saamaan palkkioita!¹³² Sankarille satoi ylistystä ja kiitosta, mutta hänelle haluttiin antaa konkreettisiakin palkintoja. Sankari hyötyi uroteostaan taloudellisesti.

Myöhemmin lehdessä uutisoitiin vielä erikseen siitä, että kuningas oli myöntänyt luutnantti Robinsonille Viktorian ristin. Suuri ihmisjoukko oli ollut hurraamassa hänelle Windsorin linnan lähetyvillä.¹³³ Lehdessä julkaistiin kuva sankarilentäjistä (kuva 3), jotta kaikki osaisivat tunnistaa sankarinsa.¹³⁴ Kuva oli otsikoitu ”Mies, joka pudotti zeppelinin”.¹³⁵ Kuvassa luutnantti Robinson kävelee nauravien ”upseeriveljiensä” välissä. Sotilaat näyttävät kulkevan käsikynkässä, ja sankarilentäjällä on kävelykeppi. Ehkä Robinson oli loukannut jalkaansa. Loukkaantumisesta ei ollut mitään mainintaa uutisteksteissä. Kuva huokuu sotilaallista romantiikkaa ja iloista ilmapiiriä.

¹³² The Manchester Guardian, 6.9.1916, ”How the zeppelin was caught”, 5.

¹³³ The Manchester Guardian, 9.9.1916, ”The airman V.C.”, 6.

¹³⁴ The Manchester Guardian, 7.9.1916, ”The man who brought down the zeppelin”, 6.

¹³⁵ ”The man who brought down the zeppelin.”

THE MAN WHO BROUGHT DOWN THE ZEPPELIN.



Lieut. Leefe Robinson, V.C., photographed yesterday morning with two brother officers. Lieut. Robinson is in the centre.

Kuva 3. Mies, joka pudotti zeppelinin: luutnantti Robinson (keskellä) upseeriveljiensä seurassa.¹³⁶

Brittiläiset tiesivät zeppelinien olleen rakkaita saksalaisille, joten he näkivät näissä uutisissa oivan paikan korostaa saksalaisten menetyksiä. Eräässä uutisessa kerrottiin tarkka kuvaus zeppelinin putoamisesta ja ihmisten reaktioista. Samassa mainittiin, että saksalaisessa mediassa zeppelinin oli kerrottu pudonneen ilmatorjuntatulen takia. Uutinen oli *The Manchester Guardianin* mukaan aiheuttanut ”mitä kivuliaimman

¹³⁶ The Manchester Guardian, 7.9.1916, ”The man who brought down the zeppelin”, 6.

yllätyksen ja masennusta” Saksassa. Saksalaiset olivat aloittaneet villit spekulatiot brittien uusista ilmatorjunta-aseista, joilla tällainen voisi olla mahdollista.¹³⁷ Englantilaislukija pääsi hymäilemään, että eipä asialla ollutkaan ilmatorjunta, vaan meidän luutnantti Robinsonimme! *The Manchester Guardian* levitti lukijoilleen käsitystä, jonka mukaan Robinson aiheutti teoillaan maanlaajuista masennusta saksalaisille.

Kuukausi Robinsonin uroteon jälkeen *The Manchester Guardian* -lehden Lontoon kirjeenvaihtaja pohti kriittisesti zeppelinin alas ampuneille sotilaille myönnettävien palkintojen perusteita. Artikkelissa kysyttiin, miksei luutnantti Brandon, joka pudotti zeppelinin keväällä 1916, saanut yhtä merkittävää tunnustusta teostaan kuin Robinson.¹³⁸ Brandonin urotyöstä oli kirjoitettu *The Manchester Guardianissa* vain pari artikkelia urotyön jälkeisenä päivänä ja pari sen jälkeen. Toisessa artikkelissa kirjoitettiin luutnantti Brandonin pudottaneen zeppelinin mereen.¹³⁹ Toisessa artikkelissa kysyttiin, että kuka zeppelinin pudotti, koska saksalaisten mukaan brittien väitökset ilmalaivan kohtalosta olivat täysin väärä.¹⁴⁰ Luutnantti Brandonin teko oli jäänyt hieman hämärän peittoon. Sillä ei ollut ollut silminnäkijöitä, kuten Robinsonin teolla.

Kriittisesti zeppelinien pudottajien palkitsemisia pohtineen kirjoittajan mukaan ”ammattilaismielipiteen mukaan Brandonin teko on huomattavin kaikista”. Kirjoittajan mukaan Viktorian risti -kunniamerkkien myöntäminen oli mystistä: miksi luutnantti Brandon sai alempiarvoisen kunniamerkin samasta teosta kuin Robinson? Kirjoittajan mielestä Robinson ansaitsi kunniamerkkinsä, mutta jos virallinen taho olisi reagoinut tapaukseen hitaammin, olisi Viktorian risti luultavasti jäänyt Robinsonilta saamatta. Artikkelissa kerrottiin, että ilmavoimissa suhtauduttiin ennakkoluuloisesti palkintorahoihin, joita zeppelinien pudottamisesta on myönnetty. Tapaa verrattiin

¹³⁷ *The Manchester Guardian*, 3.10.1916, ”How the zeppelin fell”, 5. ”[...] has caused most painful surprise and depression.”

¹³⁸ *The Manchester Guardian*, 6.10.1916, ”The awards to our zeppelin destroyers”, *Private Wire*, 4.

¹³⁹ *The Manchester Guardian*, 3.4.1916, ”The destruction of a zeppelin”, 5.

¹⁴⁰ *The Manchester Guardian*, 3.4.1916, ”Two more zeppelin raids”, 5.

sukellusvenekomentajille myönnettyihin rahapalkintoihin.¹⁴¹ Tämä uutinen oli erinomainen osoitus siitä, että lehti ei välittänyt passiivisesti yksiväristä kuvaa sotasankareistaan, vaan pystyi kyseenalaistamaan ja kritisoimaan heitä. Tämä artikkeli selitti osaltaan sitä, että toisista lentäjistä tuli palvottuja sankareita, ja toisista ei. Robinson ja Brandon oletetusti tekivät osapuilleen yhtä rohkean teon pudottamalla zeppelinin, mutta Robinson teki tekonsa Lontoon lähellä satojen silminnäkijöiden edessä. Brandonin teko tapahtui epäselvissä oloissa merellä. Näistä syistä Robinson sai paljon enemmän huomiota mediassa kuin Brandon.

Robinsoniin liittyviä uutisia julkaistiin *The Manchester Guardianissa* vielä noin kuukausi uroteon jälkeen. Uutisia uroteon jälkeisen päivän jälkeen oli noin puoli tusinaa, ja niissä kerrattiin uroteon tapahtumat tai kerrottiin palkitsemisista.¹⁴² Hän pikkuhiljaa katosi valokeilasta, ja jäi 7 kuukautta urotekonsa jälkeen sotavangiksi.¹⁴³

Ennen kevättä 1918 *The Manchester Guardianissa* oli hävittäjälentäjistä kirjoitettu enemmän vain Warnefordista, Robinsonista ja kapteeni Albert Ballista. Ball poikkesi kahdesta muusta, koska hän ei taistellut zeppeliinejä vastaan, vaan pudotti viholliskoneita länsirintamalla. Kapteeni Ball nousi yleisön tietoisuuteen, kun hänet lokakuussa 1916 palkittiin ylennyksellä ja kunniamerkeillä. Hän oli tuolloin osallistunut ainakin sataan ilmataisteluun, joissa oli pudottanut 29 saksalaiskonetta. Ballin todella nopeaa urakehitystä ja valtavaa taitopotentiaalia ihasteltiin lehdessä. Lukijat saivat lukea hänen elämäntarinansa *The Manchester Guardianin* sivuilta.¹⁴⁴

”Suuri brittiläinen lentäjä” -otsikolla julkaistu artikkeli kertoi kapteeni Ballia kunnioitetun Nottinghamissa helmikuussa 1917. Kunniaavartio ja suuri ihmisjoukko olivat

¹⁴¹ The Manchester Guardian, 6.10.1916, ”The awards to our zeppelin destroyers”, Private Wire, 4. ”[...] professional opinion generally places Lieutenant Brandon’s achievement as the most notable of all.”

¹⁴² The Manchester Guardian 14.10.1916, ”Destroyed zeppelin”, 7; The Manchester Guardian, 3.10.1916, ”How the zeppelin fell”, 5.

¹⁴³ The Manchester Guardian, 3.5.1917, ”Lieut. Robinson, V.C.”, 4.

¹⁴⁴ The Manchester Guardian, 6.10.1916, ”Airman of 100 fights”, 5; The Manchester Guardian, 11.10.1916, ”British airman’s wonderful record”, 6.

kapteeni Ballia vastassa. Pormestari oli pitänyt puheen, jossa hän oli ylistänyt kapteeni Ballin taitoja: ”Saksalaiset ilmailijat olivat saavuttaneet suurempia pudotusmääriä, mutta kukaan heistä ei ollut enää elossa, ja näin ollen kapteeni Ball on paras elossa oleva ilmasodankäynnin ekspertti!”¹⁴⁵ Ball oli puheessaan ilmaissut isänmaallisia halujaan: ”Toivon olevani rintamalla mahdollisimman nopeasti, ja ainoa haluni on palvella isänmaatani sekä kotikaupunkiani”.¹⁴⁶ Suurilla sankareilla oli massoja liikkeelle laittava vaikutus: ihmiset pyrkivät sankoin joukoin näkemään vilauksen sankaristaan; sinne, missä sankarin tiedettiin kulkevan, keräytyivät isot ihmisjoukot. Albert Ball korosti omassa puheenvuorossaan isänmaallisia arvoja ihanteellisen sotilaan tapaan.

Ball toimi englantilaisyleisölle rintamalentäjien keulakuvana. Kuuluisa lentäjä loi kuuluisuuden viittaa myös lähipiiriinsä. Esimerkiksi kapteeni Ballin veljen katoamisesta uutisoitiin helmikuussa 1918, koska hän sattui olemaan kuuluisuuden veli.¹⁴⁷ Albert Ball pysyi julkisuudessa lokakuusta 1916 kuolemaansa saakka toukokuuhun 1917.¹⁴⁸ Ennen kuolemaansa uutisia hänestä oli julkaistu noin kymmenkunta.

Koska maasodankäynnistä ei löytynyt positiivista uutisoitavaa, oli brittien parempi alkaa korottaa lentäjiään jalustalle, kuten Linda Robertson kirjassaan esitti. Albert Ball lienee nostettu julkisuuden valokeilaan, koska hän oli tuolloin menestyksekkään brittilentäjä. Ball oli ihanteellinen keulakuva: nuori ja urhoollinen lentäjäsankari. Muita syitä ei aineistosta löydy sille, miksi juuri Albert Ball nostettiin esiin.

Lentäjäsankarit olivat vaaran hetkillä urhoollisuudellaan kunnostautuneita miehiä. Sankaruus edellytti urotekoja ja median huomiota. Lehdet rakensivat sankarimyyttiä valitsemilleen, ansioituneille lentäjille ylisanojen ja seurannan avulla. Etenkin Iso-

¹⁴⁵ The Manchester Guardian, 20.2.1917, ”Great British aviator”, 5. ”German airmen had established bigger records, but none of them was now alive, and captain Ball stood as the greatest living expert in aerial warfare.”

¹⁴⁶ Ibid. ”I am hoping to be at the front again very soon, and my only desire is to serve my country and my native city.”

¹⁴⁷ The Manchester Guardian, 10.2.1918, ”Captain Ball’s brother missing”, 8.

¹⁴⁸ The Manchester Guardian, 4.6.1917, ”Captain Ball killed”, 4.

Britanniassa sankarimyyttiä rakennettiin kansan tunteisiin pohjautuen: sankareita juhlivien ihmismassojen iloa korostettiin, ja sankarit nähtiin kotien puolustajina. Hävittäjälentäjät nähtiin kansan sankareina. Nationalismi-ideologia näkyi sankarimyyteissä oman kansakunnan korostamisena: omia lentäjiä pidettiin etevämpinä kuin vihollisten. Lentäjäsankarit olivat upseereja, joihin molemmissa maissa yhdisteltiin hyveellisiä arvoja. Näitä ihanteita olivat porvarilliset ihanteet: työnteko, yksilöllisyys ja urhoollisuus.

Saksassa lentäjän sankaruusarvoa määritti pitkälti pudotustilin saldo. Max Immelmann ja Oswald Boelcke olivat ensimmäisiä kuuluisia hävittäjälentäjiä, joten heidän nimensä jäivät elämään, vaikka pudotussaldo jäi sodan loppupuolelle verrattuna suhteellisen pieneksi. Englannissa puolestaan sankaruusarvoa määritti enemmän kotimaan puolustaminen. Zeppelinin tuhonneet miehet olivat suuria sankareita, koska he puolustivat konkreettisesti maan siviiliväestöä. Silti sankarin asemaan pääsemiseen vaikutti muun muassa se, missä zeppeliiniin pudotti. Lontoon lähellä pudotettu zeppeliini oli juhlitumpi kuin merelle pudotettu. Kapteeni Ball kohotettiin sankariksi rintamalentäjien joukosta, koska oli niin menestynyt. Molemmissa maissa lentäjiä verrattiin sankareina pidettyihin sukellusvenesotilaihin.

3.3. Lentäjän sankarikuolema

Tässä kappaleessa käsittelen sitä, miten lehdissä suhtauduttiin kuuluisien lentäjien kuolemaan. Kuvaan miten *Freiburger Zeitung* kirjoitti lentäjien sankarikuolemasta. Esittelen Max Immelmannin ja Saksan kunnioitetuimman lentäjän, Oswald Boelcken, sankarikuolemista käytyä diskurssia. Kuvaan, miten *The Manchester Guardian* kirjoitti Reginald Warnefordin ja Albert Ballin kuolemista.

Kun vähänkään lehdessä seurattu hävittäjälentäjä kaatui, *Freiburger Zeitungissa* julkaistiin muistokirjoitus lentäjästä. Tunnetun lentäjän muistokirjoituksessa oli usein

ylistävä lauseenparsi, kuten: ”Jälleen korjasi kuolema yhden ilmajoukkojemme parhaista”.¹⁴⁹ Muistokirjoituksessa yleensä puhuttiin ”sankarikuolemasta” – ”Heldentod”, ja siitä, että lentäjän ”henki” – ”Geist”, jatkoi ilmavoimien tai Saksan kansan mukana. Lisäksi muistokirjoituksessa usein kerrottiin lentäjän pudotustilasto ja keuhuttiin hänen taitojaan. Jos lentäjä oli menestyneempi, hänen elämänsä kerrottiin lyhyesti muistokirjoituksessa.¹⁵⁰

Saksan kielen Geist-käsite tarkoittaa suomennettuna henkeä. Raymond Geuss on tutkinut 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kulttuurikäsitteitä Saksassa. Geussin tutkimus on filosofian historiallinen, ja hän toteaa, että Geist on käsitteiden ”Kultur” ja ”Bildung” kanssa lähellä englannin kielen ”culture”-termiä.¹⁵¹ Geist siis voisi tarkoittaa kulttuuria. Sankaridiskurssissa Geist-käsite liittyy kuitenkin vahvasti yksilöiden henkiseen esimerkkiin, joten Geist voitaisiin sankaridiskurssissa tulkita henkisen esimerkin kulttuuriksi.

Brittiläinen sankarilentäjämalli poikkesi saksalaisesta vahvasti. *The Manchester Guardianissa* ei uutisoitu lentäjien saavutuksista samaan tapaan kuin *Freiburger Zeitungissa*, joten menestyneiden lentäjien kuolemakaan ei usein rikkonut uutiskynnystä. Brittilentäjät olivat Englannissa usein niin huonosti tunnettuja, että he uutisoivat ylistäen vain kaikkein tunnetuimpien lentäjiensä kuolemista.

Max Immelmann ja Oswald Boelcke olivat ensimmäiset laajalti seuratut saksalaiset hävittäjälentäjät. Kesäkuussa 1916 Saksan kansa suri Max Immelmannin kuolemaa.

¹⁴⁹ Freiburger Zeitung 1. Morgenausgabe, 10.4.1917, ”Oberleutnant Berr”, 2. ”Wieder hat der Tod einen der Besten aus den Reihen der Fliegertruppe gerissen.”

¹⁵⁰ Mm. Freiburger Zeitung Erstes Blatt, 10.6.1917, ”Zum Heldentod des Fliegerleutnants Schäfer”, 2; Freiburger Zeitung Morgenblatt, 29.6.1917, ”Der Luftkrieg”, 2; Freiburger Zeitung Abendblatt, 3.7.1917, ”Der Luftkrieg”, 2; Freiburger Zeitung Abendblatt, 27.9.1916, ”Fliegerleutnant Wintgens gefallen”, 1; Freiburger Zeitung Morgenblatt 13.10.1918, ”Fliegerleutnant Löwenhardt”, 3; Freiburger Zeitung 1. Morgenausgabe, 4.9.1915 ”Kriegsflugfahrt”, 2; Freiburger Zeitung 1. Morgenausgabe, 10.4.1917, ”Oberleutnant Berr”, 2; Freiburger Zeitung 1. Abendausgabe, 17.4.1917, ”Fliegerleutnant Baldamus”, 2; Freiburger Zeitung, Morgenausgabe, 8.5.1917, ”Der Luftkrieg”, 2.

¹⁵¹ Geuss 1996, 153. ”Kultur = kulttuuri; Bildung = koulutus; culture = kulttuuri.”

Freiburger Zeitung uutisoi tapahtuneesta pitkällä muistokirjoituksella. Kirjoituksessa ylistettiin Immelmannin, kansansankarin, ikuista elämää kansan sydämissä. Muistokirjoituksen yhteydessä kerrottiin Immelmannin elämänhistoria: kotipaikka, koulut, korkeakoulut, armeijapalvelus ilmavoimissa, pudotustilasto ja kunniamerkit.¹⁵² Viimeistään kuolemassa sankarilentäjälle luotiin inhimillinen kehys: Immelmann oli kotoisin Dresdenistä ja opiskellut teknillisessä korkeakoulussa.

Viikko muistokirjoituksen jälkeen *Freiburger Zeitung* uutisoi Immelmannin hautajaisista. Muut lentäjät kävivät kunnioittamassa sankariaan arkun vierellä. Uutisessa kerrottiin Boelcken tulleen kunnioittamaan kuolleen toverinsa ja ystävänsä muistoa. Valtavat ihmisjoukot täyttivät kadut, kun Immelmannin arkku kulki viimeistä matkaansa. Sotilaat ja ranskalainen siviiliväestö seisoivat kadun molemmin puolin. ”Kaikki, kaikki tervehtivät hiljaisesti kunnioittaen kuollutta lentäjää, joka oli hitaasti matkalla kotimaahansa viimeiseen leposijaansa.” Immelmannin henki – Geist – tulisi säilymään kaikkien kentällä olevien sotilaiden mielissä.¹⁵³ Lentäjien uroteoilla viitattiin olleen vaikutusta myös rintamamiesten moraalille. Lentäjäsankarin hautajaiset olivat suuri tapahtuma. Ihmiset olivat lähteneet sankoin joukoin liikkeelle nähdäkseen vilauksen kuuluisan sankarin arkusta. Immelmannin ja Boelcken välistä ystävyyttä korostettiin paljon, ja se huokui saksalaisten sotilaiden välistä veljeyttä. Immelmannin hengen odotettiin kai kannustavan rintamasotilaita yhtä rohkeisiin tekoihin. Ranskalaisen siviiliväestön kerrottiin kunnioittaneen lentäjän hautajaisia, joten lehti on halunnut levittää saksalaisesta lentäjäsankarista ylikansallista sankarikuva.

Immelmannin kuoltua Oswald Boelcke oli vuonna 1916 selvästi menestynein ja seuratuin saksalainen hävittäjälentäjä. Hänen kuolemansa lokakuussa 1916 kosketti Saksan kansaa syvästi. Boelcken kuolema oli etusivun uutinen. Alaotsikossa kerrottiin, että Boelcke

¹⁵² *Freiburger Zeitung* Erstes Morgenblatt, 21.6.1916, ”Fliegerleutnant Immelmann”, 2.

¹⁵³ *Freiburger Zeitung* Erstes Morgenblatt, 28.6.1916, ”Der Luftkrieg: Immelmanns letzte Fahrt”, 2.

”Alle, alle grüssen in ehrfürchtigem Schweigen den toten Flieger, der nun langsam der deutschen Heimat zur letzten Ruhe zurollt.”

menehtyi ilmassa sattuneen epäonnisen yhteentörmäyksen takia. Boelckea keuhuttiin Saksan parhaaksi ilmataistelijaksi. ”Koko Saksa suree tätä rohkeaa ja ritarillista upseeria.”¹⁵⁴ Uutisessa lainattiin muissa lehdissä ilmestyneitä muistosanoja. Isänmaan puolustaminen, Boelcken esimerkillisyys ja upseerien hyveellisyys nousivat muistosanoista selviten esiin. Pitkässä artikkelissa kerrottiin lyhyesti kuolleen lentäjän elämäntarina: Boelcke oli kotoisin Giebichensteinista, hänen isänsä oli opettaja; Boelcke kävi armeijan lentäjäkoulun, ja siirtyi heti lentojoukkoihin.¹⁵⁵ Muistotekstin laajuus oli omaa luokkaansa. Kukaan muu lentäjä ei ollut saanut yhtä paljon näkyvyyttä kuolemansa jälkeen kuin Boelcke. Boelcke oli kohotettu suurimman lentäjäsankarin asemaan, ja häntä tuli muistaa sen mukaisesti.

Ylimmät sotajohtajat, kuten jalkaväenkenraali von Bülow ja kenttämarsalkka von Hindenburg kirjoittivat hänestä muistokirjoituksia lehtiin. Muistokirjoituksissa korostettiin Boelcken esimerkillisyyttä ja sitä, että Boelcken henki elää vahvana koko Saksan armeijassa. Muistokirjoitusten jälkeen artikkelissa korostettiin, että satojen ilmataisteluiden ja 40 ilmavoiton jälkeen kapteeni Boelcke pysyi voittamattomana viimeisessäkin taistossaan.¹⁵⁶ Hänen kuolemansa haluttiin kuvata onnettomuutena. Kukaan vihollislentäjä ei ollut kyennyt häntä päihittämään, vaan hän kaatui huonon tuurin takia. Sotajohtajien muistokirjoitusten sanoma oli, että Boelcke oli esimerkillään luonut taistelutahtoa rintamajoukoille ja pysyi yhä esikuvana sotiville sotilaille.

Boelcken hautajaisista kerrottiin erityisen yksityiskohtaisesti *Freiburger Zeitungissa*. Lukijoille kuvattiin tarkasti muun muassa missä kohdin alttaria sankarin arkku lepäsi. Uutisessa kerrottiin, mitä keisari Wilhelmin lähettämä sähke sankarivainajan isälle sisälsi. Keisari kehui Boelcken esimerkkiä ja urheutta. Lehdessä kerrottiin, että kuuluisin ranskalainen lentäjä, kersantti Chainat, oli ylistänyt Boelcken ritarillisuutta ja taitavuutta

¹⁵⁴ ”Ganz Deutschland wird um diesen kühnen und ritterlichen Offizier trauern.”

¹⁵⁵ *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 30.10.1916, ”Hauptmann Bölcke”, 1-2.

¹⁵⁶ *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 31.10.1916, ”Zum Tode Bölckes”, 2.

pariisilaisessa lehdessä.¹⁵⁷ Seuraavan päivän aamunumerossa kerrottiin tarkasti Boelcken arkun viimeisestä matkasta ja siitä, kuinka tuhannet ihmiset kunnioittivat Boelckeä tervehtimällä hänen arkkuaan. Artikkelissa lueteltiin läsnä olleita merkkihenkilöitä, lähinnä sotilasjohtajia. Lopussa kerrottiin Boelcken kanssa lentäneiden lentäjien tuntemuksia ja kokemukset Boelcken viimeiseltä lennolta. Boelcke oli vihollista jahdatessaan törmännyt saksalaisen koneen kanssa.¹⁵⁸ Se, että törmäyksen toisen osapuolen kohtalosta ei kerrota mitään, kertoo paljon lentäjien epätasa-arvosta

Boelckeä muisteltiin *Freiburger Zeitungissa* vielä kolme kuukautta hänen kaatumisensa jälkeen. Tammikuussa 1917 julkaistussa artikkelissa Boelcken kanssa lentäneet upseerit muistelivat Boelckeä. He korostivat sitä, että hän sai todella paljon kirjeitä ihailijoiltaan, mutta vastasi jokaiseen henkilökohtaisesti, vaikka se vei tunteja. Useimmiten kirjeet olivat nimikirjoituspyyntöjä ujoilta tytöiltä ja lukiolaisilta.¹⁵⁹ Artikkelit määrittivät sankarin hyveellistä toimintaa. Kansansankari piti hyvää suhdetta ihailijoihinsa yllä vastailemalla näiden yhteydenottoihin. Edesmenneestä Boelckesta luotiin kansaa lähellä olleen sankarin perikuvaa.

Ilmasotaan liittyvä uutisointi muuttui hieman Boelcken kuoleman jälkeen – ainakin hetkeksi. Etusivuilla ilmoitettiin vain, että tietty määrä viholliskoneita oli jälleen pudotettu, mutta pudottajien nimiä ei mainittu. Aina ei pudottajien nimiä ollut mainittu ennenkaan, mutta Boelcken kuoleman jälkeen oli poikkeuksellisen pitkä aika, ennen kuin ilmavoittoa annettiin kenenkään nimiin lehdessä. Suuren kansansankarin menetys lienee ollut niin kova isku, että muiden lentäjien sankaruuden korostamisesta haluttiin pitää taukoa. Tämä kertoi sankarimyytin kunnioituksesta: suruaikana ei haluttu korostaa muita, vaan hiljentyä kuolleen sankarin muisteluun. Voi olla, että lehti pelkäsi nostaa ketään suuren sankarin asemaan, koska suuren sankarin kuolema olisi aina iso moraalinen tappio

¹⁵⁷ Freiburg Zeitung 1. Morgenausgabe, 2.11.1916, "Zum Tode Boelckes", 3.

¹⁵⁸ Freiburg Zeitung 1. Morgenausgabe, 3.11.1916, "Boelckes Beisetzung", 2.

¹⁵⁹ Freiburg Zeitung Abendausgabe, 12.1.1917, "Erinnerung an Hauptmann Boelcke", 2.

kansalle. Suurten sankarien kuolema saattoi johtaa epäilyihin Saksan mahdollisuuksista voittaa sota.

Boelcke oli arvostetuin saksalainen hävittäjälentäjä. Hänen arvostuksestaan kertoi se, että toisinaan myöhemmissä *Freiburger Zeitungin* ilmasotauutisissa kerrottiin hyvän sotamenestyksen kertoneen siitä, että Boelcken henkinen esimerkki – Geist – eli yhä voimakkaana saksalaisissa ilmajoukoissa.¹⁶⁰

Eräs *Freiburger Zeitungin* uutinen avasi hyvin hävittäjälentäjän marttyyriyttä. Hävittäjälentäjä Fritz Stiefvatter haavoittui vaikeasti ilmataistelussa ja tapahtuneesta uutisoitiin *Freiburger Zeitungissa*. Stiefvatterin elämästä kerrottiin uutisessa lyhyesti, mutta sankaruuden korostamisessa haavoittuneen lentäjän veli varasti suuremman kunnian. Uutinen intoutuikin kertomaan haavoittuneen lentäjän veljestä, joka oli jo kauan aikaisemmin kaatunut ilmataistelussa: ” [...] kuuluisa pilotti ja maineikas entinen ennätyslentäjä, lentäjäluutnantti Otto Stiefvatter, koki sankarikuoleman isänmaan puolesta kunnian kentillä vihollista vastaan taistellessaan.” Muistosanat olivat hyvin ylistäviä. Haavoittunutta lentäjääkin ylistetään, mutta todellinen sankaruus syntyi vasta sankarikuoleman myötä.¹⁶¹

Zeppelinin urheasti ilmassa tuhonnut lentäjäluutnantti Warneford ei ennättänyt nauttia suosioistaan kauaa. Kymmenkunta päivää kuuluisaa urotekoa myöhemmin hänen kuolemastaan uutisoitiin *The Manchester Guardianissa*. Uuden lentokoneen koelennolla hän ja kyydissä ollut matkustaja putosivat kiitoradalle. Warnefordin saamia vammoja kuvattiin inhottavan tarkasti: hänen päänsä oli pahasti murskana, molemmat kädet, sääri ja kaikki kylkiluut murtuneet ja hän vuosi ylen määrin verta.¹⁶² On mielenkiintoista, että

¹⁶⁰ Mm. *Freiburger Zeitung* 1. Morgenausgabe, 14.4.1917, “Unsere Ueberlegenheit in der Luft”, 1 & *Freiburger Zeitung* Morgenausgabe, 10.5.1917, “Das Ergebnis der Luftkämpfe im April”, 2.

¹⁶¹ *Freiburger Zeitung* Abendausgabe, 13.3.1916, “Der Luftkrieg”, 2. ”[...] der bekannte Pilot und frühere Rekordflieger, Fliegerleutnant Otto Stiefvatter, den Heldentod fürs Vaterland auf dem Felde der Ehre im Kampf mit den Feinden gefunden.”

¹⁶² *The Manchester Guardian*, 19.6.1915, ”Accident while testing a new airplane”, 8.

arvostetun sankarin vammat lueteltiin näin tarkasti. Kouriintuntuvan realistisella kuvauksella keinotekoinen sankarikuva sai inhimillisiä piirteitä. Seuraava artikkeli oli otsikoitu ”Kymmenen suosion päivää”. Siinä kerrattiin Warnefordin uroteko ja elämäntarina. Artikkelissa kerrottiin, että Warneford oli ollut sodan syttyessä Chilessä, mutta palasi kotiin palvellakseen maataan.¹⁶³ Esimerkillinen sotilas palasi merten takaa palvelemaan maataan, kun maa häntä tarvitsi. Uutisen mukaan tuhannet ihmiset olivat Warnefordin arkkua vastassa Pariisissa ja Lontoossa.¹⁶⁴ Toisessa artikkelissa todettiin, että Warneford selvisi kaksinkamppailusta zeppelinin kanssa, mutta joutui lentäjien jokapäiväisen riskin uhriksi.¹⁶⁵ Kaikilla sotilaille oli jokapäiväinen riski kuolla taistelussa, mutta lentäjillä oli tämän lisäksi jokapäiväinen onnettomuusriski.

Myöhemmin uutisoitiin muun muassa, että onnettomuuslentokoneen valmistamisesta vastuussa oleva yritys, Morane-Saulnier, lähetti lahjan Warnefordin äidille.¹⁶⁶ Yli vuosi oli kulunut Warnefordin kuolemasta, kun Guardianissa uutisoitiin hänen kunniakseen pystytetystä muistomerkistä. Muistomerkkin paljastusta Lontoon Bromptonin hautausmaalla oli seuraamassa suuri yleisö, ja juhlavassa puheessa Warnefordin urotekoa ylistettiin. Puheessa muun muassa sanottiin, että mahdollisesti mikään muu uroteko ei ole vaikuttanut kansaan yhtä paljon kuin tuo zeppelinin tuhoaminen. Warneford lähti todennäköisyyksiä uhmaten kostamaan naisia ja lapsia murhaavalle zeppelinille.¹⁶⁷ Warneford muistettiin suojattomia naisia ja lapsia suojelleena sankarina. Miehet juoksuhaudoissa taistelivat maansa puolesta ja estivät vihollisen pääsyn maahan, mutta lentäjät suojelivat koteja pommeilta.

Toukokuussa 1917 kapteeni Albert Ballin kohtalosta ei ollut pariin viikkoon mitään tietoa. *The Manchester Guardian* uutisoi Ballin olleen ilmataistelussa ylivoimaista

¹⁶³ The Manchester Guardian, 19.6.1915, ”Ten days of fame”, 8. ”Kymmenen päivää julkisuutta.”

¹⁶⁴ The Manchester Guardian, 21.6.1915, ”The airman V.C. to be buried in England”, 6.

¹⁶⁵ The Manchester Guardian, 19.6.1915, ”Lieutenant Warneford’s death”, 8.

¹⁶⁶ The Manchester Guardian, 9.8.1915, ”Lieut Warneford V.C.”, 7.

¹⁶⁷ The Manchester Guardian, 12.7.1916, ”Memorial unveiled by Lord Derby”, 4.

vihollista vastaan, ja hänen koneensa nähtiin putoavan.¹⁶⁸ *The Manchester Guardian*issa julkaistiin Ballin mukana lentäneen lentäjän kertomus viimeisestä taistelusta. Hän oli kamppailut todella montaa saksalaiskonetta vastaan. Ball taisteli urheasti viimeiseen saakka, mutta lopulta hän näytti putoavan maata kohden. Artikkelissa uskottiin, että saksalaiset tulisivat vielä kertomaan mitä hänelle tapahtui, koska tiedonjako rintaman yli oli yleistä.¹⁶⁹

Ballin kohtalosta oli keskusteltu parlamentin alahuoneessakin. Edustajat kysyivät sotalishteeriltä oliko heillä mitään tietoa Ballista, ja että oliko Ballin selviämisestä mitään toivoa.¹⁷⁰ Lehdessä julkaistiin toivonkipinöitä herättävä uutinen, jossa kerrottiin ilmavoimien kappalaisen kirjoittaneen Ballin isälle positiivissävyisen kirjeen. Lehden mukaan tämä oli nostanut optimistisia tunteuksia Ballin turvallisuudesta. ”Hän on luultavasti vanki. Virallista tietoa kapteeni Ballin isältä ei ole saatu.”¹⁷¹ Suuren lentäjäsankarin menetys olisi suuri moraalinen tappio, joten lehti halusi valaa uskoa ihmisille, vaikka se tarkoittaisi katteettomien arvausten esittämistä.

Noin kuukausi Ballin viimeisen lennon jälkeen *The Manchester Guardian* uutisoi virallisilla tiedoilla Ballin kuolleen. ”Kapteeni Ball oli saavuttanut kansainvälistä mainetta ansioituneena ilmailijana, koska oli pudottanut noin viisikymmentä viholliskonetta.” Uutisessa kerrottiin hänelle myönnetyt kunniamerkit, ja siinä mainittiin myös ranskalaisista ja venäläisistä kunnianosoituksista.¹⁷² Brittiläinen sankarilentäjä oli kansainvälinen – hän taisteli kotimaansa lisäksi kaikkien ympärysvaltojen puolesta.

Lehti uutisoi, että kapteeni Ballille myönnettiin Viktorian risti postuumisti. Kunniamerkin myöntämistä olivat puoltaneet Ballin poikkeuksellinen urheus,

¹⁶⁸ *The Manchester Guardian*, 15.5.1917, ”The fate of captain Ball”, 4; *The Manchester Guardian*, 18.5.1917, ”British exploits in the air”, 5.

¹⁶⁹ *The Manchester Guardian*, 21.5.1917, ”Captain Ball’s last flight”, 6.

¹⁷⁰ *The Manchester Guardian*, 17.5.1917, ”House of Commons”, 6.

¹⁷¹ *The Manchester Guardian*, 21.5.1917, ”Captain Ball’s safety”, 4.

¹⁷² *The Manchester Guardian*, 4.6.1917, ”Captain Ball killed”, 4. ”Captain Ball had won an international reputation as an accomplished airman, having brought down some fifty enemy machines.”

päättäväisyys, esimerkillisyys ja taito.¹⁷³ Ansioitunut nuori hävittäjälentäjäupseeri oli hyvä roolimalli. Ballin kotikaupungin, Nottinghamin, pormestari ilmoitti aikeistaan perustaa rahasto kapteeni Ballin patsasta varten. Hän toivoi, että rahasto saisi tukea ympäri maata.¹⁷⁴ Nottinghamin kaupunki halusi kunnioittaa omaa poikaansa patsaalla. En löytänyt tarkasteluajanjaksollani uutisia siitä, että Ballille todella olisi pystytetty patsas Nottinghamiin.

Lontoon kirjeenvaihtaja kirjoitti Ballin kuolemasta:

”Urhea kapteeni Ball on kuollut. Häntä suree koko Englanti, tai oikeastaan iso osa koko maailmaa, koska hänen teoistaan kirjoittivat jokaisen maan sanomalehdet. Kun ilmailijat käyvät kaksintaisteluitaan armeijoiden yllä, on siinä sellaista maineikkuuden roihua, jollaista ei ole ollut taisteluissa sitten temppeliritarien aikojen.”¹⁷⁵

Oli merkittävää mainostaa sitä, että ”jokaisen maan sanomalehdet” lukivat brittilentäjän teoista. *Freiburger Zeitungista* ei löytynyt uutisia Albert Ballin kuolemasta, joten ainakaan vihollismaan kaikki mediat eivät noteeranneet tätä lentäjäsankaria. Artikkelissa maalattiin kuvaa, jossa britit olivat sodassa koko maailman puolesta, Albert Ball sankarillisesti etunenässä. Kaksintaisteluanalogia ja vertaus temppeliritareihin loivat lentäjästä myyttistä sankarikuva: uljaat, hyveelliset ritarit kamppailivat herrasmiehinä keskenään.

Lehdet korostivat hävittäjälentäjien ritarillisuutta erityisesti näiden kuoltua: viimeistään kuolema löi sankarilentäjät ritareiksi. Ritarius liitettiin lentokoneiden kaksintaisteluihin. Zeppeliiniä vastaan käydyissä taisteluissa ei tuotu esiin ritarillisuuden käsitettä. Saksassa

¹⁷³ The Manchester Guardian, 11.6.1917, ”The late captain Ball”, 7.

¹⁷⁴ The Manchester Guardian, 5.6.1917, ”A statue to captain Ball”, 6.

¹⁷⁵ The Manchester Guardian, 4.6.1917, ”Our London correspondence – Captain Albert Ball”, 4. ”So the gallant Captain Ball is dead. He will be mourned by all England, indeed by a big part of the whole world, for his deeds were written of by the press of all countries. There is a blaze of fame about the airman, fighting his duels in the sky over the armies, that has come to no other fighters since the days of Paladins.”

lentäjiä kuvattiin enemmän ritareina. Ritaristatus oli varattu kuitenkin vain osalle lentäjistä: vain menestyneimpien lentäjien yhteydessä käytettiin ritari-käsitettä.

Toisinaan lehdet uutisoivat kuuluisien vihollisten kuolemista tarkasti. Eräessä *Freiburger Zeitung* -lehden uutisessa kerrottiin useiden nimekkäiden vihollislentäjien kuolemista. Lehti uutisoi, että ”eräs parhaista maataistelulentäjistä”, ranskalainen kapteeni Meisser, kuoli matalalennon yhteydessä. Legion d’Honneur -kunniamerkillä palkittu luutnantti Demeuldre ja erään kuuluisan ranskalaisen laivueen komentaja, Chaput, olivat myös kaatuneet.¹⁷⁶ Kyseiset lentäjät eivät liene olleen ketään kovin kuuluisia sankarilentäjiä, mutta uutisoimalla tällä tavalla, siirrettiin lukijoille käsitystä siitä, että viholliset menettivät kuuluisia lentäjiä.

Manfred von Richthofen oli pudotustilastoltaan sodan eniten pudotuksia saanut lentäjä. Hänen kuolemansa oli laajalti uutisoitu tapahtuma *Freiburger Zeitungissa*, mutta diskurssi oli hyvin samankaltaista kuin aiemmissa esimerkeissä. *The Manchester Guardianin* uutisointi von Richthofenin, kuolemasta oli erityisen mielenkiintoinen. Uutisessa kerrottiin, että von Richthofenin koneetta oli tulitettu maasta ja ilmasta, kunnes se putosi kivenä maahan brittien linjoille. Britit olivat hakeneet lentäjän ruumiin koneesta. Uutisessa kerrottiin von Richthofenin ampumahaavasta ja miestä kuvattiin ”partansa ajaneeksi, hyvännäköiseksi nuoreksi mieheksi, jolla oli vaaleat hiukset ja hyvinmuotoinen pää”.¹⁷⁷ Brittien ilmavoimat piti hänelle juhlalliset hautajaiset. Sadat sotilaat osoittivat kunniaansa hautajaisille. Arkulla oli useita seppeleitä. Yhdessä oli lukenut, että ”urhoollinen ja arvollinen vastustaja”.¹⁷⁸

Toisessa von Richthofenin kuolemaan liittyvässä uutisessa kirjoitettiin, että ”Voimme tuntea, että ei ole meidän kansallinen roolimme yrittää tyrkyttää ’Kultur’:ia muulle

¹⁷⁶ *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 12.5.1918, ”Französische Fliegerverluste”, 1.

¹⁷⁷ *The Manchester Guardian*, 24.4.1918, ”Richthofen’s last fight”, 5. “[...] clean-shaven, good-looking young man, with light hair and well-shaped head.”

¹⁷⁸ *The Manchester Guardian*, 24.4.1918, ”Richthofen’s last fight”, 5. ”A valiant and worthy foe.”

maailmalle, mutta me todellakin jatkamme ritarillisten tapojen harjoittamista vihollisiamme kohtaan”.¹⁷⁹ Britit pääsivät näyttämään maailmalle, että ainakin he noudattivat ritarillisia ja hyviä tapoja sodankäynnissä. Samassa uutisessa korostettiin von Richthofenin taitoja lentäjänä ja johtajana, ja häntä pidettiin paljon merkittävämpänä kuin Immelmannia ja Boelckeä. Uutisessa ihmeteltiin sitä, miksi britit surivat vaarallisen vihollisen kuolemaa. Brittilentäjät olivat toivoneet von Richthofenin jääneen vangiksi, jotta olisivat voineet vertailla muistoja eri tilanteista. Uutisessa muistutettiin, että saksalaiset olivat merkinneet hänelle 80 ilmavoittoa, mutta pudotusten laskutapa poikkesi hieman brittien laskutavasta; von Richthofenilla oli tapa lentää laivueensa kanssa, kun taas brittien oma, 57 ilmavoittoa saavuttanut kapteeni McCudden lensi aina yksin. Lehden mukaan oli hyvä muistaa, että nykylentäjät lensivät paljon paremmilla koneilla kuin ”alkuaikojen sankarit”.¹⁸⁰ Lentäjien välillä vaikutti olleen jonkinlaista ylikansallista toveruutta ja yhteenkuuluvuuden tunnetta. Vaikka saksalaislentäjää ylistettiin kovasti, nostettiin hänen rinnalleen brittiläinen McCudden.

Uutisen lopussa *The Manchester Guardian* mainosti von Richthofenin kaatumisen moraalista vaikutusta saksalaisiin. Von Richthofenin kuoleman uskottiin olevan merkittävä isku moraalille, koska Immelmannin ja Boelckenkin kuolemien jälkeen saksalaislentäjien moraaliksi oli kokenut selvästi havaittavan iskun.¹⁸¹

Lehti välitti todella arvostavan kuvan parhaasta saksalaisesta hävittäjälentäjästä tämän kuoltua. Kuolema teki hänestä vihollisen puolellakin arvostetun ja ihailun myyttisen sankarihahmon. Lentäjien sankarimyytin kliimaksi syntyi kuolemassa. Von Richthofenin kohdalla erittäin menestyneen lentäjän kuolema johti yleismaailmalliseen sankaruuteen, jossa lentäjän kansallisuudella ei ollut väliä. Schnürer on tutkimuksessaan todennut, että

¹⁷⁹ The Manchester Guardian, 23.4.1918, ”Richthofen’s fate”, 5. ”We may not feel that it is our national role to try and impose Kultur upon the rest of the world, but we certainly do continue to practice chivalry towards our enemies.”

¹⁸⁰ The Manchester Guardian, 23.4.1918, ”Richthofen’s fate”, 5. [...] than were the heroes of the early days.”

¹⁸¹ The Manchester Guardian, 23.4.1918, ”Richthofen’s fate”, 5.

näyttävä hautajaisseremonia saattoi luoda median kautta sankarista sankarillista kuvaa yli kansallisten rajojen.¹⁸² Näin tapahtui von Richthofenin kohdalla.

Kuukausi menestyksekkäimmän hävittäjälentäjän Manfred von Richthofenin kuoleman jälkeen *Freiburger Zeitung* kertoi keisarin vahvistaneen von Richthofenin johtaman hävittäjälentolaivueen nimeksi ”Jagdgeschwader Freiherr v. Richthofen Nr. 1”.¹⁸³ Ratsumestari von Richthofenia haluttiin muistaa hävittäjälentolaivueen nimessä. Hänen sankarimyyttinsä jatkuisi näin kuolemankin jälkeen. Hävittäjälentäjiä tutkineen Tapani Harmajan mukaan Boelcken kuoleman jälkeen hänen johtamansa laivueen nimi muutettiin ”Jagdstaffel Boelckeksi” keisarin käskystä, mutta *Freiburger Zeitungissa* ei erikseen mainostettu tällaisen laivueen pudotuksia.¹⁸⁴

Suuren lentäjänsankarin kuoltua lehdet halusivat välittää arvostetun ja kunniakkaan kuvan vainajasta. Sankarimyytin rakennus oli tullut viimeiseen vaiheeseensa. Koskettavilla muistosanoilla ja näyttävillä hautajaisseremonioilla siirrettiin sankari kansan yhteisiin muistoihin – elävien yhteisöstä kuolleiden yhteisöön.

Sankarilentäjän kuolema oli lehtien mukaan iso isku kansalliselle mielialalle. Sankareista kirjoitettiin ylistäviä muistokirjoituksia ja syvän surun kirjoitettiin koskettaneen koko kansaa. Nationalismi-ideologia nousi vahvemmin esiin kuoleman ja hautajaisseremonioiden kautta. Britit eivät nostaneet lentäjiään yhtä korkealle sankarin jalustalle kuin saksalaiset, ja tämän takia saksalaisten lentäjien sankarikuolemista uutisoiminen oli huomattavasti yleisempää ja tarkempaa kuin briteillä. Ritari-käsite oli varattu menestyksekkäimpien hävittäjälentäjien käyttöön. Zeppeliinin tuhoajia ei mielletty ritareiksi.

¹⁸² Schnürer 2008, 652.

¹⁸³ *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 21.5.1918, ”Der Luftkrieg”, 1.

¹⁸⁴ Harmaja 1941, 60.

Lentäjäsankarin sankarimyytti sai kliimaksinsa sankarin kuoltua. Muistosat paljastavat sankarimyytistä puolia, joita muissa uutisissa ei ollut kerrottu. Saksalaiset hävittäjälentäjät olivat koko kansan esikuvia. He auttoivat rintamamiehiä jaksamaan juoksuhaudoissa, ja heidän henkisen esimerkin kulttuuri – Geist – jäi elämään kansan mieliin. Englantilaishävittäjälentäjät puolustivat siviiliväestöä tuhoamalla pommittavat zepeliinit. Menestyneimmän saksalaisen hävittäjälentäjän, Manfred von Richthofenin, kuoleman kohdalla lentäjien sankarimyytti sai yleismaailmallisia piirteitä, jossa kansallisuudella ei ollut väliä. Albert Ball nähtiin hänen kuolemansa jälkeen sankarina useassa maassa, mutta ei vihollismaassa.

4. Sodanjälkeinen lentäjäsankari

4.1. Lentäjäsankarit sodan jälkeen

Fernando Esposito on kirjoittanut, että sodan aikana muistuteltiin sankarien jäävän kansan historiaan ikuisiksi ajoiksi. Sotasankarit ovat kahlittuja ajan ihanteisiin, ja kun ajan ihanteet uudistuvat, sankarien edustamat ihanteet vanhenevat ja siirtyvät syrjään uusien tieltä.¹⁸⁵ Vaikka lehdet sankarien kuolemista uutisoidessaan lupailivat heille ikuista elämää kansan muistoissa, sodan päätyttyä sodassa kaatuneiden sankarien uhrilahja vaikutti painuvan unholaan. Tässä käsittelyluvussa pyrin selvittämään, miten lentäjäsankarit esitettiin *Freiburger Zeitungissa* ja *The Manchester Guardianissa* sodan jälkeen.

Ensimmäinen maailmansota päättyi ympärysvaltojen voittoon. Aselepo solmittiin 11.11.1918, ja heti tämän jälkeen ympärysvallat alkoivat neuvotella rauhansopimuksesta. Sodan lopputulos oli Saksalle todella katkera. Koko kansakunta tunsi epäonnistuneensa. Sisäiset viholliset – bolsevistit ja sosiaalidemokraatit – puukottivat selkään, kun maa oli

¹⁸⁵ Esposito 2011, 207.

haavoittuvaisimmillaan. Saksalle suuri sota oli ollut nöyryytys, ja nöyryytys vain lisääntyi Versaillesin rajoittavan rauhansopimuksen myötä.

Britit olivat olleet suuressa sodassa voittajien puolella, joten he katsoivat sota-aikaa ylpeinä. Tällaiset brittien ja saksalaisten kansakuntien sodanjälkeisen kehityksen erot näkyvät *Freiburger Zeitungissa* ja *The Manchester Guardianissa*. Sodan päättymisen myötä sotilaslentäjät eivät nauttineet enää yhtä suurta huomiota kummankaan lehden sivuilla. *Freiburger Zeitungin* sivuilta lentäjiä koskevat uutiset katosivat lähes tyystin.

Osasyys saksalaisten hävittäjälentäjäuutisten joukkokatoon löytyy Versaillesin rauhansopimuksesta. Sopimus kielsi Saksalta ilmavoimat ja lentokoneiden kehittämisen.¹⁸⁶ Peter Fritzschen kirjassa kerrotaan miten saksalaiset purkivat hienoja lentokonemoottoreita ja lentokoneita lentokentillään Versaillesin rauhansopimuksen ”pakottamina”. Saksalaiset lentokentät olivat jo keväällä 1919 ”eristäytyneitä romuläjiä”. Saksalaisen *Flugsport*-lehden päätoimittaja Oskar Ursinus totesi, että sodan häviäminen ja laitteiden purkaminen ei ollut saksalaisen ilmailun suurin ongelma, vaan suurin ongelma piili henkisessä ajattelussa. Hänen mukaansa ilmailualan pioneerit olivat idealisteja ja laittoivat itsensä likoon ilmailun puolesta; sodan aikana ilmailussa vaikuttivat vain autoritaarisuus ja etuoikeudet. Ursinus väheksyi veteraanilentäjien odotuksia saada leppoisat eläkepäivät tai työpaikat siviili-ilmailun alalta, koska olivat olleet sotilaslentäjiä sota-aikana.¹⁸⁷ Saksalaisen ilmailun sukelluksen syinä voidaan siis olettaa olleen tiukan rauhansopimuksen lisäksi lentäjien henkinen taantuma. Ehkä sodan aikana lentäjille jaettiin liikaa tunnustusta, ja sodan päätyttyä he kokivat jo tehneensä riittävästi. Tällainen ajattelu johtaa helposti siihen, että kehitys lakkaa.

Saksalaista sodanjälkeistä mentaliteettiä ilmensi hyvin eräs *Freiburger Zeitungin* uutinen, jonka mukaan eräs Landwehr-joukkojen kapteeni oli vangittu kuulusteltavaksi Belgiassa.

¹⁸⁶ Esposito 2011, 217.

¹⁸⁷ Fritzsche 1992, 104.

Kapteeni oli riistänyt itseltään hengen. Uutisen otsikko oli ”Saksalainen sotilaskunnia”.¹⁸⁸ Uutinen ihanoi itsensä uhrannutta sotilasta. Sota oli päättynyt epäsuotuisasti ja sotilaat olivat epäonnistuneet. Kunnian sai palautettua ”kunniallisella itsemurhalla”. Jos tällainen ajattelutapa oli laajemmin valloillaan, selittää se osaltaan lentäjäsankarien vähäistä uutisointia. Sodan päätyttyä saatoit olla sankari, jos otit vastuun tappiosta, ja riistit henkesi.

Vuosi sodan jälkeen *Freiburger Zeitungissa* uutisoitiin paljon aselepoon ja kommunistilevottomuuksiin liittyen.¹⁸⁹ Sodanaikainen retoriikka säilyi lehdessä, ja sota jäi selvästi päälle. Aselepoon liittyviä vaatimuksia kritisoitiin voimakkaasti. Ilmailuaiheisia uutisia oli todella vähän. Ilmailuaiheiset uutiset olivat luonteeltaan informaalisia, kuten uutinen uuden lentoreitin perustamisesta Kapkaupungin ja Kairon välille.¹⁹⁰ Zeppeliinien kohtalosta kuhistiin. Eräässä uutisen otsikossa kauhisteltiin: ”Zeppeliinitkin he haluavat!”¹⁹¹ Zeppeliinit koettiin vahvasti saksalaisiksi eikä niistä haluttu luopua. Kun rauhanehdot selkenivät, ja tieto zeppeliinirakentamisen rajoituksista tuli, kommentoitiin niitä artikkelissa otsikolla: ”Hyväksymätöntä!”¹⁹² Zeppeliinien patenteja oli jouduttu myymään Amerikkaan, ja joka kolmas valmistettu ilmalaiva oli luovutettava ”ententelle”.¹⁹³ Saksalaisen ilmalaivateollisuuden tulevaisuus näytti synkältä.¹⁹⁴ On mielenkiintoista, että lentokoneisiin liittyviä rajoituksia ei mainittu näissä uutisissa. Rajoitukset saattoivat olla niin häpeällisiä, ettei niistä haluttu pitää ääntä. Ehkä saksalaiset kokivat zeppeliinit niin uniikisti saksalaisiksi, että ne ilmensivät enemmän saksalaisuutta kuin lentokoneet.

¹⁸⁸ *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 22.7.1919, ”Deutsche Soldatenehre”, 2.

¹⁸⁹ Aselevosta mm. *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 2.12.1918, ”Die Durchführung der Waffenstillstandsbedingungen”, 2; kommunisteista mm. *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 6.2.1919, ”Der Kampf gegen Spartacus”, 2.

¹⁹⁰ *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 30.12.1918, ”Luftverbindung Kairo-Kapstadt”, 3.

¹⁹¹ *Freiburger Zeitung Erstes Blatt* 5.1.1919, ”Auch die Zeppeline wollen sie haben”, 2; myös *Freiburger Zeitung Abendblatt*, 24.1.1919, ”Zukunft der Zeppelin-Luftschiffe”, 1.

¹⁹² *Freiburger Zeitung Erstes Abendblatt*, 13.5.1919, ”Unannehmbare!”, 3. ”Unannehmbare!”

¹⁹³ Erityisesti briteistä ja ranskalaisista käytettiin nimitystä entente *Freiburger Zeitungissa*.

¹⁹⁴ *Freiburger Zeitung Zweites Blatt*, 30.7.1920, ”Die Zukunft des deutschen Luftschiffbaues”, 2.

Freiburger Zeitung julkaisi tilaston ranskalaisten ilmavoimien menetyksistä sotavuosina 1914–1918. Ranskan ilmavoimien kerrottiin menettäneen 7757 miestä. Uutisessa ei kerrottu muiden maiden menetyksiä eikä mainita, montako ranskalaista saksalaiset olivat ampuneet alas.¹⁹⁵ Uutinen oli tunneköyhä eikä siihen liittynyt samanlaista uhmaa kuin sodan aikana.

Sodan loputtua *The Manchester Guardian*issa ymmärrettävästi väheni hävittäjälentäjiä koskeva uutisointi. Ei enää ollut taistelukenttää, jossa sankarit tekivät urotoitään. Heti sodan jälkeen *The Manchester Guardian* -lehdessä julkaistiin artikkeli, jossa ilmavoimien lääkäri kertoi selvityksestään, jossa hän oli tutkinut parhaiden hävittäjälentäjän mentaalisia ihanneominaisuuksia. Artikkelin kuvasi lentäjiin yleisesti liitettyjä ominaisuuksia. Suurten hävittäjälentäjien menestys kertoi siitä, että lentäjän tuli olla nopea ja tarkka tilannearvioissaan sekä itsevarma ja tunteiltaan tasapainoinen. Vaikka ennen taistelua lentäjät eivät olleet aina rauhallisia, suuret nimet, kuten Boelcke, Ball ja Richthofen pitivät hermonsa kurissa taistelun alettua. Artikkelissa verrattiin hävittäjälentäjiä metsästäjiin: kun lentäjän ”metsästysvaisto” aktivoitui, hänestä tuli kylmä ja harkitseva. Lentäjät olivat metsästäjiä, joilla oli suuri kilpailuvietti. Kilpailu- ja taisteluhalu oli suurin tekijä, joka erotti keskivertolentäjän ensiluokan lentäjästä.¹⁹⁶ Artikkelin antoi erilaisen kuvan hävittäjälentäjistä kuin useat muut lehtiartikkelit: isänmaan ritarillinen sankari olikin kylmä ja harkitseva vihollismetsästäjä. Hävittäjälentäjistä sai inhimillisemmän kuvan tällaisesta uutisesta kuin kehuja pursuavista ylistysuutisista. Lentäjäkään ei aina ollut rauhallinen. Tämän uutisen pohjalta voisi luulla, että heti sodan jälkeen ritarillisten sankarien sankariviittaa ruvettiin muuttamaan metsästäjän kaavuksi.

Pari kuukautta sodan päättymisen jälkeen *The Manchester Guardian* kertoi lukijoilleen, mihin ilmailu nyt suuntasi. Ilmailu kiinnosti kansaa yhä kovasti: ”Lähes jokainen haluaa tietää, mitä seuraavaksi tapahtuu lentokonealalla.” Artikkelin mukaan maassa oli pari

¹⁹⁵ *Freiburger Zeitung Morgenblatt*, 4.6.1919, ”Die Verluste der französischen Luftstreitkräfte”, 2.

¹⁹⁶ *The Manchester Guardian*, 20.1.1919, ”The fighting airman”, 4.

miljoonaa ihmistä, jotka halusivat lentokoneen kyytiin. Ilmailusta povattiin tulevaisuuden urheilumuotoa ja vakavasti otettava liiketoimintaa. Artikkelissa toivottiin, että hallitus vähentäisi siviili-ilmailun harrastamisen ja lentokoneteollisuuden rajoitteita, jotta Saksa ja Amerikka eivät ohittaisi heitä maailmanmarkkinoiden auetessa.¹⁹⁷

*The Manchester Guardian*issa uutiskynnyksen rikkoivat ilmailussa tehdyt uudet ennätykset, kuten lentovauhti- tai korkeuslentoennätykset.¹⁹⁸ Erilaiset uskaliaat lennot, kuten lento Pariisin Riemukaaren läpi, saivat näkyvyyttä lehden sivuilla.¹⁹⁹ *The Manchester Guardian*issa lentokoneonnettomuuksista kirjoitettiin informaaliseen tapaan: niissä yleensä kerrottiin vain, että lentäjä oli kuollut syöksyessään maahan.²⁰⁰

Sodan aikana sotavangiksi jäänyt zeppelinin tuhoaja, kapteeni Leefe Robinson, palasi sotavankeudesta kotiin eikä tämä jäänyt lehdeltä huomaamatta. *The Manchester Guardian*issa julkaistu uutinen oli otsikoitu ”Cuffleyn Viktorian risti – Kapteeni Robinson palaa vankeudesta”. Otsikko viittasi paikkaan, jossa kapteeni Robinson ampui zeppelinin alas, ja hänelle myönnettyyn Viktorian ristiin. Sotavankien paluuta käsittelevässä lyhyessä uutisessa kerrottiin, että 2000 saapuneen sotavangin joukossa oli zeppelinin alas ampunut kapteeni Robinson. Uutinen muistutti, että Robinson ajettiin alas Douain lähellä ja joutui vangiksi. Robinson kertoi lehdistölle vain, että häntä oli kohdeltu sotavankileireillä erittäin huonosti.²⁰¹

Pari viikkoa myöhemmin *The Manchester Guardian* uutisoi kapteeni Robinsonin kuolemasta. Hänen kerrottiin kuolleen influenssaan. Uutisessa kerrattiin jälleen lyhyesti, että Robinson ampui zeppelinin alas. Robinson oli yrittänyt kolme tai neljä kertaa paeta

¹⁹⁷ The Manchester Guardian, 8.1.1919, ”Next steps in aviation”, 8. ”Almost everyone wants to know what is going to happen next in connection with aeroplanes.”

¹⁹⁸ Mm. The Manchester Guardian, 22.8.1919, ”129 miles per hour – new British aeroplane speed record”, 7; The Manchester Guardian, 16.9.1919, ”New height record”, 7.

¹⁹⁹ The Manchester Guardian, 8.8.1919, ”Flight under the Arc de Triomphe”, 14.

²⁰⁰ The Manchester Guardian 19.2.1919, ”Two airmen killed”, 3; The Manchester Guardian, 15.8.1919, ”Airman killed near Marlow”, 8.

²⁰¹ The Manchester Guardian, 16.12.1918, ”The Cuffley V.C. – Captain Robinson returns from captivity”, 7.

sotavankileiriltä, jonka jälkeen hänet oli pantu eristysseleihin. Sotavankileirillä hän oli saanut influenssaviruksen, joka koitui hänen kohtalokseen.²⁰² On mielenkiintoista, että uutisessa kerrottiin Robinsonin karkausyrityksistä. Vangiksi jääneeltä sotasankarilta lienee odotettu pakoyrityksiä.

Kapteeni Robinsonin hautajaisista uutisoitiin todella pienieleisesti verrattuna aiemman zeppelinin tuhoaja Warnefordin hautajaisten uutisointiin sodan aikana. Kotimaan uutiset -otsikon alla mainittiin muutamalla rivillä, että lentokoneet saattoivat Robinsonin hautajaiskulkueen hautuumaalle. Arkun kerrottiin olleen Iso-Britannian lippuun verhottu ja arkun päällä oli ollut suuri orkideoista muodostettu risti.²⁰³ Tämän sankarilentäjän hautajaiset eivät olleet suuri mediatapaus. Jos Robinson olisi kuollut sodan aikana ilmataistelussa, olisi hänen hautajaisistaan varmasti tehty speaktaakkeli. Jos Robinson olisi kuollut sodan aikana vankileirillä, olisi häntä luultavasti muistettu korullisin ylisanoin. Hänen kohtalokseen muodostui juuri sodan jälkeen kuoleminen. Silloin kansakunta oli palaamassa rauhaan eikä sotasankarin kohtalo enää kiinnostanut.

Zeppelinin tuhonnut ja pian sen jälkeen menehtynyt kapteeni Warneford ei näkynyt paljoa *The Manchester Guardian* -lehden sivuilla enää sodan jälkeen. Eräässä laskuvarjohyppyä koskeneessa uutisessa mainittiin lentokoneen navigaattorin olleen kuuluisan Warnefordin serkku.²⁰⁴ Lehdessä kerrottiin tulevista radio-ohjelmista, ja eräässä radiosinfoniassa oli kapteeni Warnefordista tehty musikaalinen muotokuva.²⁰⁵ Tämäkin musiikkinumero hukkui lehdessä muiden esitysnumeroiden sekaan eikä sankarilentäjäviittausta helposti edes huomaisi. Etenkin urotyönsä ja kuolemansa aikana suurta suosiota nauttinut kapteeni Warneford painui sodan jälkeen unholaan.

²⁰² The Manchester Guardian, 1.1.1919, "Captain Leefe Robinson, V.C. – Death from influenza after repatriation", 4.

²⁰³ The Manchester Guardian, 4.1.1919, "At home", 4.

²⁰⁴ The Manchester Guardian, 6.5.1919, "Manchester-Aberdeen flight – 3 ½ hours journey – Successful descent by parachute", 7.

²⁰⁵ The Manchester Guardian, 24.10.1924, "To-day's wireless programmes", 9.

Puolisen vuotta sodan päättymisen jälkeen *The Manchester Guardian* -lehdessä julkaistiin kirjakustantamon mainos, jossa mainostettiin sota-ajan ilmasodasta kertovia kirjoja. Kirjojen joukossa olivat muun muassa tässä tutkimuksessa lähteinä käytetyt James McCuddenin ja Manfred von Richthofenin omaelämäkerrat. *The Times* -lehden mainittiin kommentoineen, että ”McCudden vaikuttaa kokeneen kaiken”.²⁰⁶ *The Manchester Guardian* ilmoitti uusien ilmasota-aiheisten muistelmien julkaisusta. Lehdessä julkaistiin kirja-arviot James McCuddenin ja ranskalaisen Georges Guynemerin omaelämäkertoista. Arvostelija kirjoitti McCuddenin, Guynemerin, Richthofenin ja Bishopin muistelmien sekä Ballin elämäkerran olevan korvaamattomia niille, jotka halusivat ymmärtää sota-ajan lentäjiä. Kirjoittaja arvotti hävittäjälentäjät paremmuusjärjestykseen: McCuddenille pärjäisi brittilentäjistä vain yksi tai kaksi. Arvostelija kirjoitti Guynemerin ja McCuddenin olleen erilaisia: Guynemeriä ajoi raivo tuhota ja temperamenttinen lentäjä otti paljon riskejä. McCuddenia hän kuvasi harkitsevammaksi ja laskelmallisemmaksi.²⁰⁷ Olisiko arvostelija voinut kritisoida McCuddenin kirjaa? Sankarilentäjät olivat yhä arvostettuja, joten heidän kirjoillaan oli hyvät markkinat. Kustantamot yrittivät palauttaa lentäjien sankarimyytin kansan mieliin lisätäkseen kirjojen myyntiä.

The Manchester Guardian -lehden sodan aikana syntynyt tapa uutisoida paljon ranskalaislentäjistä jatkui sodan jälkeenkin. Kuuluisan ranskalaisen lentäjän Navarren kuoltua lento-onnettomuudessa kesällä 1919, lehti uutisoi hänen olleen ensimmäinen ranskalaislentäjä, joka pudotti 10 saksalaista. Ranskalaispilottien mukaan hän oli paras kaikista. Uutisen mukaan hän oli ollut kiinnostunut Atlantin yli lentämisestä.²⁰⁸ *The Manchester Guardian* uutisoi ranskalaisässien aikeista kiertää Yhdysvaltoja. Heidän tulisi pitää kokouksia kaikissa suurissa kaupungeissa. Uutisessa kerrottiin, että ”ranskalainen ässien ässä” kapteeni Fonck ei vielä lähde matkalle Yhdysvaltoihin, vaan vasta myöhemmin. Matkaan lähtevät kolme hävittäjä-ässää lueteltiin nimeltä, ja jokaisen

²⁰⁶ The Manchester Guardian, 9.7.1919, 25. ”Seems like McCudden experienced it all.”

²⁰⁷ The Manchester Guardian, 13.2.1919, ”New Books – Flying men”, 5.

²⁰⁸ The Manchester Guardian, 11.7.1919, 6.

pudotustili mainittiin. Lehti kutsui heitä ”oivaksi trioksi”.²⁰⁹ Liittolaismaan lentäjäsankarit olivat lähes omia sankareita.

Kun kolme vuotta sodan päättymisestä oli kulunut, ilmailu-uutisia alkoi näkyä entistä tiheämmin *Freiburger Zeitungissa*. Ehkä pahin sotanöyryytys oli tuolloin pureksittu valmiiksi. Lehdessä kerrottiin muun muassa uusista lentoliikenteeseen vaikuttavista säännöistä.²¹⁰ Saksan alueella tapahtuneet lento-onnettomuudet rikkoivat usein uutiskynnyksen.²¹¹ Kansan kiinnostusta lentämiseen kiihotti muun muassa puolen sivun mittainen tarinamuotoinen kertomus postilennosta Bremenin ja Wangeroogin saarten välillä, jossa sään armoilla oleva lentäjä ihaili kertomuksessa kauniita maisemia. Artikkelissa kuvattiin lentoonlähtöä: ”Allamme oleva nurmikko näyttää vihreältä matolta, joka vedetään altamme. Pian maankamاران tärinää ei enää tunnu [...]” Ilmaannousua kuvattiin ”epätodelliseksi”.²¹² Kirjoittaja ihasteli maisemia lentokoneesta: ”Voi, liian nopeasti maisemat muuttuvat allamme. Haluaisin viivytellä tunteja samalla kohdalla.”²¹³ Artikkelit toi esille ilmailun ihmeellisyyttä ja kauneutta. Sodanaikaiseen sankarieetokseen nojannut ilmailuretoriikka muuttui ilmailun esteettisyyden ja ihmeellisyyden ihailuun.

Freiburger Zeitung uutisoi kesällä 1922 hillitysti ”kuuluisan ’punaisen hävittäjälentäjän’ veljen”, Lothar von Richthofenin kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta. Lothar oli ollut menestyksekkäs *Freiburger Zeitungissa* seurattu hävittäjälentäjä itsekin. Onnettomuuslentokoneen kyydissä olivat olleet von Richthofenin lisäksi amerikkalainen elokuvatähti Fern Andra ja hänen managerinsa. Elokuvatähti sai pieniä haavoja, mutta

²⁰⁹ The Manchester Guardian, 24.2.1919, ”French ”aces” to tour United States”, 7. ”[...]fine trio[...]”

²¹⁰ *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 24.8.1921, ”Die Regelung des Luftverkehrs”, 1.

²¹¹ *Mm. Freiburg Zeitung* Zweites Blatt, 5.3.1922, ”Ein französisches Militärflugzeug verunglückt”, 3.

²¹² *Freiburger Zeitung* Zweites Blatt, 26.8.1921, H. Schelble, ”Im Postflugzeug”, 1. ”Die Wiese erscheint wie ein sattgrünes Tuch, das unter uns weggezogen wird. Schon fühlt man die leise Erschütterung durch den Boden nicht mehr [...]” ”Wie unwirklich!”

²¹³ *Freiburger Zeitung* Zweites Blatt, 26.8.1921, H. Schelble, ”Im Postflugzeug”, 1. ”Ach, zu rasch wird gerade hier das Panorama unter uns vorbeigezogen. Ich möchte stundenlang an einer Stelle verweilen können.”

hänen managerinsa tarvitsi sairaalahoitoa.²¹⁴ Filmitähden loukkaantuminen sai uutisessa yhtä paljon huomiota kuin lentäjäsankarin kuolema. Lentäjäsankarit olivat kaukana julkisuuden valokeilasta Saksassa 1922: entisen sankarilentäjän kuolema oli vain pieni uutinen sivulla kaksi otsikon ”sekalaisia uutisia” alla. Sota-aikana yleinen ”hengen säilymisen” -retoriikka oli tiessään. Uutinen kertoi vain, mitä oli tapahtunut. Lothar von Richthofenin hautajaisista ei uutisoitu millään tavalla *Freiburger Zeitungissa*. Ensimmäisen maailmansodan lentäjäsankareita ei enää muistettu.

Kesällä 1919 *The Manchester Guardian* uutisoi, että kuningas oli myöntänyt postuumisti majuri Mannockille Viktorian ristin ensiarvoisesta rohkeudesta ilmataisteluissa. Uutisessa ylistettiin Mannockin olleen ”loistava esimerkki pelottomasta rohkeudesta, huomattavasta taituruudesta, palvelukselle omistautumisesta ja uhrautuvaisuudesta”. Uutisessa mainitaan Mannockin ampuneen 50 viholliskonetta alas.²¹⁵ Espositon mainostamat porvarilliset ihanteet työmoraali, urheus ja vastuuntuntoisuus näkyivät vielä sodan jälkeen sankarilentäjiin liitetyissä uutisissa Iso-Britanniassa. Majuri Mannockin teoista ei ollut kirjoitettu sodan aikana kuin vasta hänen katoamisensa jälkeen, joten hänet nostettiin esille sodan jälkeen.²¹⁶

The Manchester Guardian palasi Mannockin palkitsemiseen vielä syksyllä 1919. Silloin lehti uutisoi Mannockin isän olleen vastaanottamassa pojalleen myönnettyjä kunniamerkkejä. Uutisessa mainittiin Mannockin aiemmat kunniamerkit ja pudotettujen vihollisten lukumäärä (50). Samassa uutisessa kerrottiin muistakin Viktorian ristin saaneista, mutta heidän kohdallaan uutisessa ei mainittu muuta kuin nimi, sotilasarvo ja yhdessä tapauksessa palkinnon vastaanottaja.²¹⁷ Uutisen otsikko oli ”Kuolleen Victorian risti, ilmailijan kuusi kunnianosoitusta”, ja se kertoi myös lentäjien arvostuksesta.

²¹⁴ *Freiburger Zeitung* Zweites Blatt, 7.7.1922, ”Vermischte Nachrichten”, 2. ”[...] der Bruder des berühmten ’Roten Kampffliegers’ [...]”

²¹⁵ *The Manchester Guardian*, 19.7.1919, ”V.C. for dead airman – Major Mannock’s 50 victories in aerial fights”, 8. ”...outstanding example of fearless courage, remarkable skill, devotion to duty, and self-sacrifice...”

²¹⁶ *The Manchester Guardian*, 3.8.1918, ”Major Mannock missing”, 7.

²¹⁷ *The Manchester Guardian*, 27.11.1919, ”Dead V.C. Airman’s six honours”, 5.

Lentäjien palkitsemisesta kirjoitettiin paljon laajemmin kuin muiden aselajien miesten palkitsemisesta. Oli selvää, että sankarilentäjät nauttivat yhä erityisarvostusta.

Lentäjäsankarien julkisuus tarttui heidän lähipiiriinsäkin. McCuddenin kolmen lentäjäveljeksensä isä kuoli metro-onnettomuudessa, ja *The Manchester Guardian* -lehti uutisoi tapauksesta otsikolla ”Viktorian ristin kantajan isä menehtyi metro-onnettomuudessa”. Uutisessa kerrottiin, että miehen pojista kaikki olivat kuolleet sodassa, ja yksi heistä oli Viktorian ristillä palkittu James McCudden.²¹⁸

Vuosi myöhemmin McCuddenin perheen äidille annettiin kunniatehtävä toimia brittien seppeleenlaskijana yhdysvaltalaisessa tuntemattoman sotilaan hautajaisseremoniassa. Uutisessa kerrottiin, että McCudden valittiin äitien joukosta, koska hän menetti kolme poikaansa sodalle, ja koska hänen miehensä oli palvellut brittiarmeijassa 30 vuotta. Rouva McCuddenin valintaa puolsivat hänen poikiensa sankariteot. Uutisessa kerrattiin jokaisen pojan kunniamerkkikokoelmat. Perheen suurin sankari oli kuitenkin James McCudden, jolla ”oli kaikki mahdolliset kunniamerkit Viktorian rististä lähtien” ja lisäksi ulkomaalaisia kunniamerkkejä.²¹⁹ Kuudestasadasta halukkaasta äidistä valittiin McCuddenin perheen äiti. Kahdeksan noista kuudestasadasta äidistä oli menettänyt kolme tai useamman lapsen sodassa. Uutisen perusteella ei voi väittää, että kuuluisan lentäjän äiti valittiin vain sankaripojan takia. Jokaisen pojan lentäjätausta, maan puolesta kaatuminen ja yhden suuri sankaristatus lienevät olleet valinnan ratkaisevat tekijät. Tämän uutisen päähenkilöksi muodostui lopulta kapteeni James McCudden, sodassa kaatunut lentäjäsankari.

Kyseinen seppeleenlasku sai paljon huomiota *The Manchester Guardian* -lehdessä. Rouva McCuddenin lähtö Yhdysvaltoihin rikkoi uutiskynnyksen. Uutisessa kerrottiin jälleen rouvan olevan James McCuddenin äiti. Hän pitäisi seremoniassa kaikkia poikiensa

²¹⁸ The Manchester Guardian, 6.7.1920, ”V.C.’s father killed in tube accident”, 16.

²¹⁹ The Manchester Guardian, 13.10.1921, ”British wreath for U.S. unknown warrior – selection of a mother to take it”, 7. ”[...] held every decoration from the V.C. downwards [...]”

ja miehensä kunniamerkkejä. Rouva McCuddenista, sepeleestä ja Yhdysvaltoihin matkalla olevista kukista julkaistiin suuri kuva lehdessä.²²⁰ Seppeleen kuva julkaistiin lehdessä kaksi kertaa lyhyiden selosteiden kanssa.²²¹ Sankarimyytti kattoi siis myös perheenjäsenet, ja sodan jälkeen muistettiin äitejäkin, vaikka jokaisessa rouva McCuddenia koskevassa uutisessa muistettiin mainita hänen kuuluisin poikansa.²²² Vaikka lentäjäsankaripoika nousi esiin, voi uutisoinnista havaita sankarimyytin muuntamista feminiinisempään suuntaan. Suuren sotasankarin taustalla oli nainen, äiti. Kun sota oli ohi, haluttiin korostaa naisten asemaa rauhaan paluussa.

Sodasta selvinneet kuuluisat lentäjät pysyivät toisinaan otsikoissa sodan jälkeen. Brittiläisen yhteisön menestynein lentäjä, eversti William Bishop, leikattiin tulehtuneen umpilisäkkeen takia, ja tästä uutisoitiin *The Manchester Guardian* -lehdessä.²²³

The Manchester Guardian -lehdessä julkaistiin artikkeli, jossa kommentoitiin ilmailuministeriölle esitettyä kysymystä siitä, tulisiko lentäjäupseerienkin käyttää miekkaa. Kirjoittajan mielestä miekka oli todella vanhentunut ase eikä se sopinut lentäjille. Hänen mielestään suurten lentäjäsankarien, kuten Ballin, McCuddenin tai Bishopin näkeminen miekan kanssa olisi vain vitsi.²²⁴ Lentäjät käyttivät uusinta teknologiaa eikä vanha kirjoittajan mielestä toiminut uuden rinnalla. Tämä on harvoja artikkeleja, joiden voisi tulkita liittyvän tutkimuskirjallisuudessa esiin nousseeseen ”lentäjä on koneen ja ihmisen välimuoto” -diskurssiin.

Saksalle ensimmäinen maailmansota oli häpeällinen. He eivät halunneet muistella hävittyä sotaa, ja tämän takia hävittäjälentäjiä koskevat uutiset katosivat *Freiburger Zeitungin* sivuilta. Iso-Britannia kuului sodan voittajiin, ja lentäjäsankarien maltillinen

²²⁰ The Manchester Guardian, 29.10.1921, ”The British wreath for America”, 7.

²²¹ The Manchester Guardian, 27.10.1921, ”The British wreath for America”, 5; The Manchester Guardian, 7.12.1921, ”The British wreath for America”, 5.

²²² Ks. myös The Manchester Guardian, 17.12.1921, ”U.S. president’s farewell to Mrs. McCudden”, 8.

²²³ The Manchester Guardian, 19.3.1919, ”Illness of colonel Bishop, V.C.”, 6.

²²⁴ The Manchester Guardian, 15.7.1921, ”The airman’s sword”, 6.

ylistäminen jatkui *The Manchester Guardianissa*. Iso-Britanniassa ylistettiin sellaisia sankarilentäjiä, joista ei ollut sodan aikana kirjoitettu. Kummassakaan maassa sodanaikaisten sankarilentäjien kuolemat eivät olleet enää isojakaan uutisia. *The Manchester Guardian* -lehdessä näkyivät yhä sankarilentäjiin sodan aikana liitetyt porvarilliset ihanteet, mutta muutoin sodanaikainen retoriikka oli muuttunut. Iso-Britanniassa kuuluisan hävittäjälentäjän sankarimyytti levisi sodan jälkeen myös hänen perheenjäseniinsä; lentäjän sankarimyyttiä sovitettiin rauhan ajan muottiin tuomalla siihen naisnäkökulmaa.

4.2. Epäonnistujan sankarimyytti

Lentokoneiden syntyajoista lähtien alan pioneerit pyrkivät kisaamaan muun muassa siitä, kuka lentää ensimmäisenä paikasta toiseen. Lentäjät olivat olleet rajojaan kokeilevia idealisteja.²²⁵ Ensimmäinen maailmansota häiritsi uusien matkaennätyslentojen tekemistä, mutta sodan aikana lentokoneiden suorituskyvyt kehittyivät huimasti.²²⁶ Sodan päätyttyä lentäminen oli suositumpaa kuin ennen sotaa. Ilmailijat alkoivat jälleen jahdata erilaisia lentoennätyksiä. Kiinnostavimpia ennätyksiä olivat kilpailut, joissa piti olla ensimmäinen, joka lensi joltain lentokentältä toiselle. Maineen ja kunnian lisäksi kisaajia motivoivat usein kilpailun voitosta luvatut palkintorahat. Näissä lentokilpailuissa piili uudenlaisen lentäjäsankarin siemen.

Lentokoneilla tehtävistä ennätyksistä luvattiin rahapalkintoja. Ranskalainen lentäjä Vedrines voitti 25000 frangin pääpalkinnon, koska oli ensimmäinen lentäjä, joka onnistui laskeutumaan Pariisiin Lafayette-gallerian tasaiselle katolle.²²⁷ Jo ennen sotaa oli luvattu 10000 puntaa sille lentokonekunnalle, joka ensimmäisenä lentää keskeyttämättömän lennon Atlantin yli. Kun sota oli ohi, kiinnostus kilpailua kohtaan kasvoi. Huhtikuussa

²²⁵ Fritzsche 1992, 104.

²²⁶ Esim. Kristiansson 2011.

²²⁷ Mm. *The Manchester Guardian*, 20.1.1919, 6.

1919 kilpailuun oli ilmoittautunut useita osanottajia, ja osa lentokonekunnista esiteltiin *The Manchester Guardianissa*.²²⁸ Uutiset sisälsivät lähinnä teknistä tietoa lennon vaativuudesta, kertomuksia lyhyiltä testilennoilta, asiantuntijoiden arvioita lennon haasteista ja lentäjien odotuksia tulevasta. Lentäjiä ylistettiin maltillisesti: esimerkiksi Harry Hawkerista kirjoitettiin, että ”Hän on kuuluisa kovuudestaan, kun hän on lentänyt korkealla kylminä päivinä ilman ylimääräistä vaatetusta”. Erään toisen pilotin pommikoneelentäjätaustaa kiiteltiin, ja toinen lentäjä oli menettänyt jalkansa sodassa. Amerikkalaisten osallistujien tietoja *The Manchester Guardianilla* ei ollut. Kilpailussa oli maaottelun tuntua: brittiläisen imperiumin osallistujat pyrkivät lyömään amerikkalaiset. *The Manchester Guardian* seurasi tiiviisti australialaisen Harry Hawkerin lentokonekunnan yritystä ylittää Atlanti. Lehti korosti kilpailuasetelmaa kertaamalla kilpailun tilanteen Hawkerin lähdön aikaan: kolme lentokonekuntaa oli kateissa, yksi oli pelastettu mereltä, yksi kone rikkoontunut lähdön yhteydessä ja neljä odotti lähtöä. Hawkerin lähtöä oli seuraamassa suuri joukko ihmisiä, ja kaikki oli loistavaa: viileä sää, kevyt koillistuuli ja lentäjän inspiroiva asenne.²²⁹ Hawkerille ladattiin suuria odotuksia, ja hänen lähdöstään tehtiin mediailmiö. Koko Iso-Britannia asettui tukemaan Hawkeria kilpailussa.

Seuraavan päivän lehdessä kauhisteltiin suurilla otsikoilla sitä, että Hawkerista ei ollut kuulunut mitään. Lähimmän laivastotukikohdan kaikki kynnelle kykenevät laivat lähetettiin etsimään lentokonetta. Lehdestä lähes puoli sivua käsitteli lentokoneen katoamista.²³⁰ Lehdessä mainittiin, että vain aselepopäivänä kaikki ihmiset puhuivat samasta asiasta, ja nyt tilanne oli todella lähellä sitä, että kaikki ihmiset puhuivat taas samasta asiasta: Hawkerin katoamisesta.²³¹ Hawkerin lento oli ollut todella iso mediatapaus, ja hänen kokemansa epäonni vain suurensi kansan kiinnostusta asiaan.

²²⁸ Esim. 29.5.1919, ”The Sopwith machine recovered”, 7; *The Manchester Guardian*, 9.4.1919, ”Atlantic Flight”, 7.

²²⁹ *The Manchester Guardian*, 19.5.1919, ”Hawker starts for Ireland”, 7.

²³⁰ *The Manchester Guardian*, 20.5.1919, ”No news of Hawker”, 7.

²³¹ *The Manchester Guardian*, 20.5.1919, ”Our London correspondence”, 6.

Seuraavan päivän lehdessä oli suuri kuva Hawkerista ja hänen navigaattoristaan testaamassa kokoontaitettavaa soutuvenettä, joka heillä oli mukanaan lennolla. Kuvateksti korosti, että tähän turvautuminen olisi ainoa mahdollisuus, jolla Hawker ja Grieve olisivat voineet selvitä.²³² Seuraavien päivien uutiset olivat synkkiä: toivo hiipui, ja uusista yrityksistä alettiin jo puhua.²³³ Hawkerin etsintöjen lopettamisesta uutisoitiin kolmen päivän etsintöjen jälkeen. *Daily Mail*, joka oli luvannut 10000 punnan palkinnon ensimmäiselle Atlantin ylittäjälle, lupasi jakaa 10000 puntaa Hawkerin ja Grieven perheille.²³⁴ Hawkerin tapaus oli ollut surullinen, mutta kansaa yhdistävä.

Parin päivän päästä *The Manchester Guardian* uutisoi Hawkerin ja Grieven pelastuneen tanskalaisen laivan ansiosta. Laivassa ei ollut ollut radiota, joten tieto lentäjien pelastumisesta viipyi siihen saakka, että laiva saavutti sataman. Lehden uutisissa kerrattiin lennon kulku, pelastumisen oletettu ajankohta ja se, mihin lentäjät menevät seuraavaksi. Uutiseen oli haastateltu myös Hawkerin vaimoa. *Daily Mail* päätti jakaa 5000 punnan palkinnon Grievelle ja Hawkerille, vaikka he eivät päässeet lopputavoitteeseensa.²³⁵ Sana lentäjien pelastumisesta oli kiirinyt, ja suuri joukko ihmisiä oli kerääntynyt satamaan, johon lentäjät saapuivat.²³⁶ Kansa halusi nähdä sankarinsa.

Hawkeria ja Grieveä ylistettiin lehdessä, vaikka he epäonnistuivatkin tavoitteessaan. Lordi Denbigh kuvasi Hawkeria ”lannistumattoman brittiläisen hengen edustajaksi”. Lordin mukaan tätä henkeä tuli vaalia, jotta vältettäisiin saksalaisten bolsevistiagitaattorien lietsoma luokkasota.²³⁷ Tämä oli harvoja uutisia, joissa lentäjää pyrittiin suoraan käyttämään keinona poliittisten päämäärien hyväksi. Lannistumaton, kuolemaa uhmaava lentäjä nähtiin esimerkkinä, jollainen kansalaisen olisi oltava, jotta

²³² The Manchester Guardian, 21.5.1919, ”Mr. Hawker’s only chance”, 8.

²³³ The Manchester Guardian, 22.5.1919, ”The Atlantic flight – No light on Hawker’s end”, 7.

²³⁴ The Manchester Guardian, 23.5.1919, ”The Atlantic flight – Search for Hawker to be abandoned”, 6.

²³⁵ The Manchester Guardian, 26.5.1919, ”Hawker and Grieve safe”, 7.

²³⁶ The Manchester Guardian, 26.5.1919, ”Hawker’s message – A great gathering at Thurso”, 7.

²³⁷ The Manchester Guardian, 26.5.1919, ”Hawker’s message – Lord Denbigh on ”The Hawker spirit””, 7. ”The exponent of the indomitable British spirit.”

bolsevismi ei nielisi koko Britanniaa. Espositon mainostamat lentäjäsankareihin liitetyt porvarilliset ihanteet näkyivät tässäkin tapauksessa.

”Sydämet joka puolella maata ja jokaisessa maassa iloitsivat, kun tieto lentäjien kotiinpaluusta kajahti.”²³⁸ Vaikka lentäjät eivät tavoittaneet asettamaansa tavoitetta, lehti ylisti heidän saavuttaneen suuria, ja heidän nimensä tultaisiin ikuisesti muistamaan Atlantin välisten lentojen historiassa. Heitä kuvattiin sankarillisiksi pioneereiksi ja urheilijoiksi. Nationalistisia piirteitä näkyi siviili-ilmailuosaston päällikön kehuissa suorittaa Atlantin ylitys brittiläisellä miehistöllä ja täysin brittiläisellä koneella. Hawkerin nähtiin avanneen tietä muille yrittäjille, ”kuten englantilaiset yleensä raivaavat tiensä valtavien vaikeuksien läpi”. Samassa artikkelissa referoitiin myös onnentoivotukset muun muassa kuninkaalta, Australian laivastoministeriltä ja Yhdysvaltain laivastolta.²³⁹ On mielenkiintoista, miten britit halusivat esittää Hawkerin brittiläisenä. Australialaiset puolestaan korostivat hänen australialaisuuttaan. Eräs artikkelin alaotsikko oli: ”Australian ylpeys”. Otsikon alla kehuittiin Hawkerin olevan ”tyypillinen australialainen”, ja että ”Australia on todella ylpeä urhoollisesta pojastaan”.²⁴⁰ Tällaisessa yhteydessä britit halusivat näyttää, että brittiläisen imperiumin asukkaat voitaisiin nähdä britteinä. Siirtomaavalta alkoi olla haasteiden alaisena, joten Hawker voitiin nähdä brittiläisen imperiumin yhteyden symbolina. Britit halusivat omia sankarillisen Hawkerin omakseen.

Hawker tapasi suuria väkijoukkoja minne menikin.²⁴¹ Lehdessä julkaistiin kuva, jossa Hawker ja Grieve olivat suuren väkijoukon keskellä (kuva 4).²⁴² Kuvassa ihmiset tungeksivat Hawkerin ja Grieveen ympärillä. *The Manchester Guardian* kirjoitti, että

²³⁸ The Manchester Guardian, 27.5.1919, ”Mr. Hawker’s account”, 7. ”Throughout the length and breadth of the land, and of every land, the news of their safe deliverance was ringing, and hearts everywhere were rejoicing.”

²³⁹ The Manchester Guardian, 27.5.1919, ”Mr. Hawker’s account”, 7. ”[...] as Englishmen always will struggle to break through such colossal difficulties.”

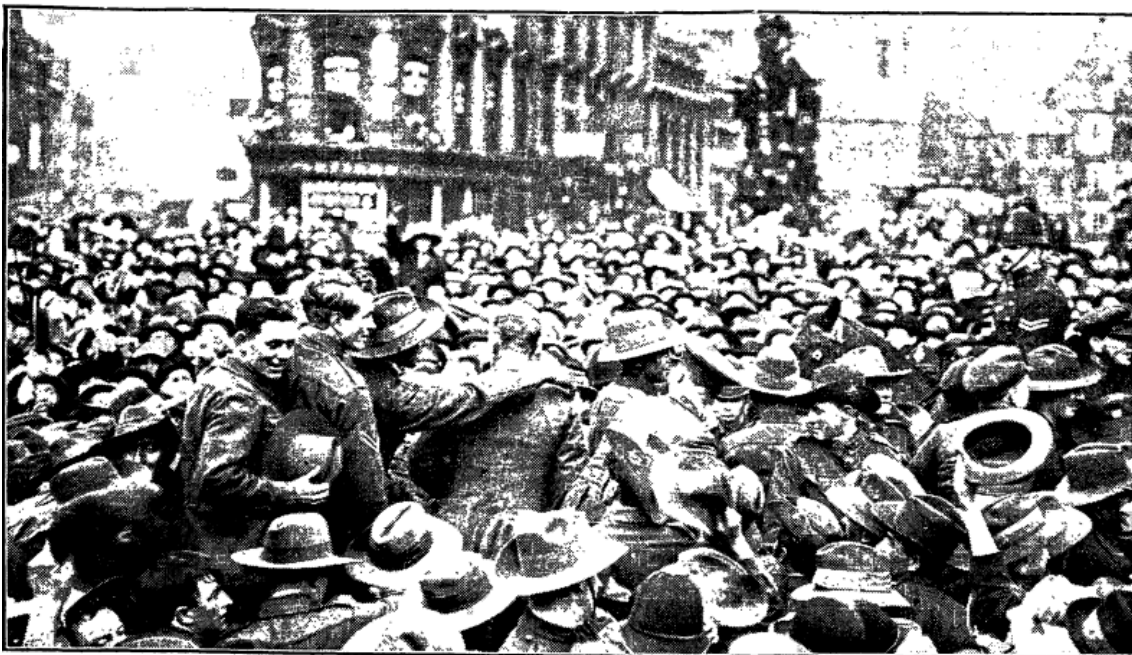
²⁴⁰ The Manchester Guardian, 27.5.1919, ”Mr. Hawker’s account”, 7. ”[...] typical Australian [...]”; ”Australia is very proud of her valiant son.”

²⁴¹ The Manchester Guardian, 27.5.1919, ”Our London correspondence”, 6.

²⁴² The Manchester Guardian, 29.5.1919, ”The return of Hawker and Grieve”, 5.

kansaa kerääntyi Lontooseen Hawkeria ja Grieveä vastaan niin paljon, että poliisilla ei ollut mitään mahdollisuuksia hallita niin suurta väkijoukkoa. Suuren väkijoukon intoa perusteltiin sillä, että lentäjien pelastaminen tuotti ihmisille suurinta iloa moniin kuukausiin. Lentäjät menivät kalpeiksi, kun väkijoukot hurrasivat ”sankareitaan”.²⁴³ Uroteon ansiosta Hawker ja Grieve saivat kuninkaalta kutsun Buckingham Palaceen.²⁴⁴ Kuningas jakoi heille Royal Air Force Cross -kunniamerkit. Miehet tapasivat myös kuningattaren ja prinssin.²⁴⁵ Hawkerin lennon mediahuomio oli hyvä esimerkki sankarimyytin rakentamisesta. Lehti teki Hawkerista ilmiön jo ennen lento-olähtöä. Lentäjille rakennettu sankarimyytti sai ihmiset sekaisin sankareistaan. Ketään ei tuntunut haittaavan se, että Hawker ja Grieve olivat epäonnistuneet yrityksessään. Jos lentäjien pelastaminen oli syy väkijoukon riehaantumiselle, miksei pelastajia muistettu, vaan ainoastaan pelastettuja?

THE RETURN OF HAWKER AND GRIEVE.



Outside King's Cross on Tuesday evening. Commander Grieve, who is wearing an Anzac hat, has his hand on Hawker's shoulder.

²⁴³ The Manchester Guardian, 28.5.1919, "Our London correspondence", 6. "[...] heroes [...]."

²⁴⁴ The Manchester Guardian, 28.5.1919, "Hawker's return", 7.

²⁴⁵ The Manchester Guardian, 29.5.1919, "King sees Hawker and Grieve", 8.

Kuva 4. Hawkerin ja Grieven paluu sai liikkeelle suuret ihmismassat.²⁴⁶

Ei ehtinyt kulua edes kahta kuukautta ylitysyriytyksestä, kun *The Manchester Guardian* jo mainosti Hawkerin ja Grieven lennostaan kirjoittamaa kirjaa.²⁴⁷ Kustantamot olivat ymmärtäneet, että rautaa oli taottava, kun se oli kuumaa. Hawker ja Grieve olivat vielä vahvasti ihmisten muistissa, joten oli otollista saada heidän lennostaan kertova kirja pian markkinoille. Sankaristatuksesta oli hyötyä kirjoittajillekin: he saivat varmasti osansa tuotoista.

Lontoossa järjestettiin kesäkuussa 1919 ilmailunäytös, jossa huutokaupattiin lippuja Hawkerin kyytiin. Hawkerin tekemät lennot kansalaisten kanssa olivat lehden mukaan ilmailunäytöksen kiinnostavinta antia. Erään miehen kerrottiin maksaneen 60 puntaa lennosta Hawkerin kyydissä.²⁴⁸ 60 puntaa oli tuolloin suuri määrä rahaa. Hawker oli kuuluisuutensa huipulla, ja lennätystempaukset olivat keino rahastaa hänen kuuluisuudellaan.

The Manchester Guardian huomautti eräässä uutisessaan siitä, että Hawkerin ja Grieven pelastumisen iloittamisen keskellä suurelta yleisöltä jäi helposti huomaamatta yhtä urheiden ilmailijoiden teot. Uutisen mukaan kukaan ei muistanut ajatuksissaan kapteeni Rawlingsia, joka kuoli maailman suurimman kolmitasokoneen testauksissa toukokuussa 1919. Kapteeni Rawlingsin mainittiin olleen pommikonealentäjä sodassa. Nyt hän antoi henkensä ilmailualan kehittymisen puolesta. ”Kapteeni Rawlings kuoli, kuten monet hänen maanmiehensäkin kuolivat sodassa, eikä hän luultavasti olisi pyytänyt, että hänestä sen enempää sanottaisiinkaan.”²⁴⁹ Lehti kertoi lukijoilleen, että kansan huomio oli kiinnittynyt yhteen asiaan, ja muitakin tärkeitä asioita tapahtui koko ajan. Tässä

²⁴⁶ The Manchester Guardian, 29.5.1919, ”The return of Hawker and Grieve”, 5.

²⁴⁷ The Manchester Guardian, 15.7.1919, ”The first attempt to fly the Atlantic”, 14.

²⁴⁸ The Manchester Guardian, 2.6.1919, ”Our London correspondence – Mr. Hawker at Hendon”, 6.

²⁴⁹ The Manchester Guardian, 27.5.1919, ”Our London correspondence”, 6. ”Captain Rawlings has died as so many of his comrades died in the war, and he would not probably have asked for any more to be said than that.”

yhteydessä lehti nosti esiin sodassa ansioituneen miehen. Mielenkiintoista oli, että hänen kerrottiin antaneen henkensä ilmailualan kehittymisen puolesta. Sodan aikana korostettiin isänmaata, mutta nyt oltiin siviili-ilmailun ajassa. Kapteeni Rawlings oli sotilas, joten hänestä käytettiin sodan ajan lentäjäsankarien tapaan tittelinä sotilasarvoa. Siviili-ilmailun yleistyessä yhä useampi lentäjä ei ollut sotilas. Esimerkiksi Hawkerista käytettiin titteliä ”Mr.” – herra. Tämä kertoi siitä, että ilmailun militaristinen mielikuva oli jäämässä taakse.

Harry Hawker menetti henkensä lentokoneonnettomuudessa 1921. *The Manchester Guardian* uutisoi tapahtuneesta näyttävästi. Hawkeria keuhuttiin alaotsikossa ”Atlantin lennon sankariksi”. Uutisessa ilmauksen muoto muuttui: siellä puhuttiin ”epäonnistuneen Atlantin lennon sankarista”. Lehdelle tyypilliseen tapaan lentäjän kokemat vammat kuvattiin inhottavan tarkasti. Uutisessa kerrottiin Harry Hawkerin – ”Suuren ilmailijan” – elämänselämästä.²⁵⁰ Hawkerin sankarimyytti pysyi vahvana, ja hän kuoli sankarina.

Harry Hawkerin sankarimyytti on hyvä esimerkki konstruoidusta sankaruudesta. Media loi Hawkerista ilmiön jo ennen lentoa. Lennon epäonni, ilmailijoiden kuolleeksi julistaminen ja kuolleista palaaminen olivat erityisen väkevät ainekset sankaritarinaan. Harry Hawker osoitti urhoollisuutta vaaran hetkinä, ja luonteenlujuutta kärsimyksen aikana. Nämä tekijät tekivät sankariksi jo aikalaissanakirjankin mukaan. Eräässä kirjoituksessa Hawkerin sankaruutta pyrittiin käyttämään keinona poliittisten päämäärien hyväksi: bolsevismin nujertamiseksi. Sankariksi saattoi tulla, vaikka epäonnistuikin alkuperäisissä tavoitteissaan.

²⁵⁰ The Manchester Guardian, 13.7.1921, ”Famous British airman killed”, 7. ”The hero of an Atlantic flight.” “[...] the hero of an unsuccessful Atlantic flight.” ”A great airman.”

4.2. ”Insinööritaidon ja brittiläisen sinnikkyuden ja sietokyvyn riemuvoitto”²⁵¹ – Ensimmäiset Atlantin ylittäjät.

Hawkerin yrityksen jälkeen *The Manchester Guardian* alkoi seurata brittiläisten Alcockin ja Brownin ennätyslentoyritystä.²⁵² Heidän lähdöstään ei tehty yhtä suurta mediatapausta kuin Hawkerin tapauksessa, mutta Alcockista ja Brownista tuli kesäkuussa 1919 ensimmäiset lentäjät, jotka onnistuivat ylittämään Atlantin ilman välilaskuja. *The Manchester Guardian* julkaisi kattavan artikkelin lennosta ja miehistä. Lehti korosti sitä, että ennätyslennon ilmailijat olivat manchesterilaisia, ennätyslentoartikkelin yläotsikko oli ” Manchesterilaiset miehet lensivät ensimmäisinä suoran lennon Atlantin yli”. Lentokoneen saapumista Britanniaan kuvattiin romanttisesti: ”[...] he saapuivat mereltä läpi aamu-usvan, ja ensimmäisinä heidät näki lomalla ollut australialainen sotilas ja karjaa hoitanut maanviljelijän poika.”²⁵³ Tällaisten romanttisten mielikuvien myötä lentokoneisiin liitetyt tuntemukset saivat rauhan aikaan sopivia kuvauksia.

Atlantin ensimmäisinä ylittäneiden miesten kerrottiin lentäneen hurjassa tuulessa ja jäätuiskujen läpi. Koko lentokone oli neljä tuntia jääpeitteessä. Uutisissa oli paljon heidän haastattelujaan. Haastatteluissa miehet kertoivat halunneensa saada lennon tehtyä. Suuret laumat lähialueen asukkeja saapuivat katsomaan ilmailijoita. Ennätysmiehet kirjoittivat halukkaille nimikirjoituksia.²⁵⁴

Ennätysuutisen ohessa oli artikkeli, jossa kerrottiin ilmailijoiden henkilöhistoriat. Manchesterilaisen kapteeni Alcockin ominaisuuksista korostettiin harkintakykyä, silmää havaita mekaanisia yksityiskohtia ja hermojen kestävyyttä. Hänen kerrottiin palvelleen sodassa lentäjänä Turkin rintamalla. Lennon navigaattori, luutnantti Brown, palveli

²⁵¹ The Manchester Guardian, 17.7.1919, ”The Atlantic flight”, 6. ”[...] a triumph of engineering and of British pluck and endurance.”

²⁵² The Manchester Guardian, 11.6.1919, ”Atlantic flight – Alcock hoping to start to-day”, 7.

²⁵³ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”Manchester men first to fly Atlantic direct”, 7.

”[...] their approach through the morning mist over the sea was first noticed by an Australian soldier on holiday and a farmer’s boy tending cattle near by.”

²⁵⁴ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”Manchester men first to fly Atlantic direct”, 7.

sodassa ilmavoimissa. Yhdessä toverinsa kanssa hän ampui alas ensimmäisen pudotetun Albatros-koneen. Hänen koneensa ammuttiin alas palavana, mutta hän sai laskeuduttua, vaikka lähes kaikki vaatteet olivat palaneet hänen päältään. Brown oli ollut sotavankina, ja yrittänyt karata neljätoista kertaa.²⁵⁵ Ilmailijoiden sotapanosta korostettiin uutisissa. Ennätyslentäjien suosiota saattoi lisätä se, että he olivat antaneet panoksensa suuressa sodassa.

Lehti julkaisi kuvat ilmailijoista ja heidän lentokoneestaan.²⁵⁶ Kuvassa luutnantti Brown oli pukeutunut paksuun päällystakkiin ja hänellä on ilmavoimien koppelakki päässään. Kapteeni Alcock oli pukeutunut tummaan pukuun ja fedoraan. Brownin asu näytti sotilaalliselta, mutta Alcock oli aivan siviilivarusteissa. Miesten asusteisiin voisi tulkita kuuluvan symboliikkaa: rauhanajan ennätyslennoissa sotilas- ja siviili-ilmailu yhdistävät voimansa, olihan heidän lentokoneensakin alkujaan pommikoneeksi rakennettua mallia.

The Manchester Guardian kertoi miesten olleen samanlaisissa varusteissa Lontoon juhlallisuuksissakin: Alcock tummassa puvussa ja huopahatussa, Brown ilmavoimien univormussa. Lehden kuvaus miesten ulkonäöstä on mielenkiintoinen. Alcockia kuvattiin leveäharteiseksi, pitkäksi ja punakkakasvoiseksi. Brown kuvattiin keskipituiseksi, hoikaksi ja harmaahiukseksi. Brownin kerrottiin muistuttaneen ulkonäöltään professoria.²⁵⁷ Lentäjä oli maskuliininen, miehekäs mies, kun taas navigaattori oli pienempi, viisaan näköinen mies.

Ilmailijoille satoi onnitteluja. Muun muassa kuninkaan, pääministerin, ilmailuministerin, Yhdysvaltojen presidentin ja Manchesterin sekä Lontoon pormestarien onnittelusähkeet julkaistiin lehdessä. Aiemmin lentoa yrittänyt Harry Hawker onnitteli onnistujia myös. Onnittelusähkeissä korostettiin teon olevan ”suurenmoinen saavutus”.²⁵⁸ Manchesterin

²⁵⁵ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”Pilot and navigator”, 7.

²⁵⁶ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”The flight across the Atlantic”, 5.

²⁵⁷ The Manchester Guardian, 18.6.1919, ”Alcock and Brown in England”, 9.

²⁵⁸ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”Pilot and navigator”, 7. ”Splendid achievement.”

pormestari kuvaili lennon olleen ”insinööritaidon ja brittiläisen sinnikkyuden ja sietokyvyn riemuvoitto”.²⁵⁹ Yhdysvaltain edustajanhuoneen kerrottiin ilmaisseen arvostustaan siten, että se antoi presidentti Wilsonille oikeuden myöntää sankareille Yhdysvaltojen korkein kunniamerkki, Medal of Honor.²⁶⁰ Ennätysmiesten sankarimyytti levisi yli kansallisten rajojen.

Intomieliset väkijoukot olivat Alcockia ja Brownia vastassa. Väkijoukossa oli brittien lisäksi paljon yhdysvaltalaisia. He heiluttelivat omien maidensa lippuja. Ilmailijoiden tulevasta liikkeistä kerrottiin tarkasti lehdessä. Heidän saapumisensa Lontooseen koettiin niin suurena yleisötapahtumana, että poliisin tuli ohjata liikennettä pois joiltain väyliltä. Miesten siirtymistä Eustonin asemalta Kuninkaalliselle ilmailuklubille mainostettiin sanoilla ”voitonriemuinen siirtymä”, joten odotettavissa oli suuri voittokulkue.²⁶¹

Lontoossa ilmailijoita vastassa olivat jälleen suuret ihmismassat. Uutisten mukaan monet miehet pyrkivät kättelemään kuuluisuuksia ja nuoret naiset ja pojat pyytelivät heiltä nimikirjoituksia. Alcockin pelättiin musertuvan innokkaiden ihmisten puristuksiin, joten poliisit muodostivat suojakehän hänen ympärilleen. ”Tämän hetken sankarit” istuivat kulkueessa autossa, ja ihmisiä oli joka puolella niin kauas kuin silmällä näki. Maan liput liehuivat väkijoukoissa.²⁶² *The Manchester Guardian* uutisoi näyttävästi Alcockin ja Brownin paluusta Manchesteriin. Siellä järjestettiin samanlainen kansanjuhla.²⁶³ Vaikka sankarimyytti oli kasvanut yli kansallisten rajojen, oltiin lentäjien kotikaupungissa poikkeuksellisen innostuneita omien poikien suurteoista.

²⁵⁹ The Manchester Guardian, 17.7.1919, ”The Atlantic flight”, 6. ”[...] a triumph of engineering and of British pluck and endurance.”

²⁶⁰ The Manchester Guardian, 17.6.1919, ”The Atlantic airmen”, 7.

²⁶¹ The Manchester Guardian, 17.6.1919, ”The Atlantic airmen”, 7. ”[...] triumphal procession [...]”

²⁶² The Manchester Guardian, 18.6.1919, ”Alcock and Brown in England”, 9. ”[...] the heroes of the hour [...]”

²⁶³ The Manchester Guardian, 17.7.1919, ”The Atlantic flight”, 6.

Haastatteluissa ilmailijat puhuivat lentokoneiteollisuuden kehittymisen puolesta. Brown uskoi, että vuoden sisällä voidaan kuljettaa 20–33 matkustajaa Atlantin yli.²⁶⁴ Lentokoneiden tulevaisuus oli vahvasti läsnä ennätyslentouutisissa. Tällaisten näyttävien tapausten siivittämistä lentokoneiteollisuus lienee saanut kansan tuen puolelleen. Jotkin tahot pyrkivät käyttämään lentäjien sankarimyyttiä hyväkseen. Ennätyslentouutisen ohessa oli uutinen, jossa kerrottiin suunnitellun Tyynenmeren yli lennon olevan vaarassa, jos merivoimien ilmailujaostolta leikattaisiin määrärahoja 30 miljoonaa puntaa.²⁶⁵ Uutinen oli ovelasti sijoitettu, koska suurenmoisista ennätyslennoista lukiessaan kansa on saattanut kokea, että Tyynenmeren ylityslennosta tulisi samanlainen jännittävä spektaakkeli. Kansan mielipide voisi olla määrärahojen säilyttämisen puolella, jotta Tyynenmeren lennot voisivat toteutua.

Sodan aikana hävittäjälentäjien maine sai ihmiset ostamaan sotaobligaatioita. *The Manchester Guardian* uutisoi lordi Cowdrayn ostaneen miljoonalla punnalla sotaobligaatioita, mutta Alcock ja Brown veivät huomion tässäkin uutisessa. Brown kertoi uutisessa, että he aikoivat ostaa koko 10 000 punnan palkintosummallaan sotaobligaatioita.²⁶⁶ Kuuluisien sankaripoikien lahjoitus lienee puhutellut kansaa enemmän kuin varakkaan tehtailijan tekemä lahjoitus. Alcock ja Brown olivat uutisen julkaisun aikaan suosionsa huipulla ja kansan suosikkeja. Ennätyslennon palkintorahojen sijoittaminen sotaobligaatioihin toi lennolle jälleen nationalistista virettä.

Sodan jälkeen lentäjien sankarimyytti muuttui. Sankariteoille tuli luoda uusi areena, koska sankariareenaa tarjonnut sota oli päättynyt. Kilpalentäjille alettiin luoda uudenlaista sankarimyyttiä. Lentäjät olivat kansan mielissä jo erityisiä, joten heille oli helppo jalostaa uudenlainen, rauhan ajan sankarikuva. Yhteiskunnan hyveihanne peilautui uskaliaissa ja pioneerihenkisissä lentäjäsankareissa. Sotaa edeltänyt kokeilun henki oli palannut ilmailuun. Briteissä suuret ihmismassat tunkivat katsomaan

²⁶⁴ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”The Atlantic airmen”, 7.

²⁶⁵ The Manchester Guardian, 16.6.1919, ”Pilot and navigator – A trans-pacific flight?”, 7.

²⁶⁶ The Manchester Guardian, 21.6.1919, ”The victory loan”, 9.

lentoennätyksen tehnyttä sankariaan juuri samalla tavalla kuin saksalaiset olivat tungeksineet katsomaan lentäjäsankareitaan sodan aikana. Sankareista kertova retoriikka oli sovitettu rauhan ajan malliin, mutta nationalistinen leima oli vahva. Sankarimyytti ylitti kansalliset rajat, mutta ainakaan *Freiburger Zeitungissa* ennätyslennosta ei kerrottu.

4.3. Seikkailulentäjät – Lento Lontoosta Australiaan.

Atlantin ylityslennon lisäksi toinen kiinnostava lentokonekilpailu villitsi kansaa. Huhtikuussa 1919 *The Manchester Guardian* mainosti, että brittiläinen kansainyhteisö lupaa 10000 puntaa sille lentokonekunnalle, joka ensimmäisenä lentäisi Lontoosta Australiaan alle kolmessakymmenessä päivässä.²⁶⁷ Kisaan osallistujien tuli olla australialaisia.²⁶⁸ Vaikka kisa oli rajattu australialaisille, se sai huomattavan suurta huomiota manchesterilaislehdessä. Lehdessä kerrottiin kilpailuun osallistuvien konekuntien tiedot. Uutisessa kerrottiin, että ”kilpailijat [...] tunnistavat ja hyväksyvät urheasti riskit, jotka liittyvät karujen tulivuorisaarten, viidakoiden ja soiden yli lentämiseen”. Uutisessa korostettiin muitakin riskejä, kuten matkan varrella asuvien ihmisten mahdollista vihamielisyyttä sekä juomaveden ja radiolaitteiden puutetta.²⁶⁹ Lehti korosti lentäjien urheutta ja loi tästä kilpailusta seikkailuhenkistä kuvaa. Atlantin ylilento oli ollut lyhyt pyrähdys, mutta tässä kilpailussa menisi pidempi aika, ja lentäjät ylittäisivät eksoottisia maita matkallaan. Australian kilpailulennosta kertovan uutisoinnin retoriikka oli melko samanlaista kuin sodanaikaisen ilmailu-uutisoinnin retoriikka: kilpailu-uutisissa seikkailuhenkisyys oli korvannut sodan ajan isänmaallisuuden, mutta lentäjien urheutta ja luonteenlujuutta korostettiin molemmissa.

²⁶⁷ The Manchester Guardian, 1.4.1919, ”Australian £ 10000 prize”, 6.

²⁶⁸ The Manchester Guardian, 21.5.1919, ”By air to Australia – Conditions of the £ 10000 prize contest”, 8.

²⁶⁹ The Manchester Guardian, 17.10.1919, ”Competition flight to Australia”, 12. ”Competitors [...] recognising and accepting gallantly the risks attending the long flights over this region of rugged volcanic islands, jungle and swamps.”

Sodanaikaisen retoriikan vertailu lentokilpailuretoriikkaan onnistuu hyvin *The Manchester Guardian* -lehden uutisissa, jossa kerrottiin sodassa kunnostautuneen ”Australian ässien ässä”, kapteeni Howellin, panoksesta Australian lentokilpailuun. Jo ensimmäisen uutisen otsikossa kerrottiin, että kilpailun viidennen lentokonekunnan lentäjä on lentäjä-ässä. Uutinen kehuu ”Kapteeni Howellin omaavan ainakin australialaisille lentäjille uniikin palvelushistorian”. Hänellä kerrottiin olevan yli 2000 lentotuntia ja ainakin 32 pudotettua viholliskonetta kontollaan.²⁷⁰ Sodassa mainetta niittäneen hävittäjälentäjän osallistuminen kilpailuun oli suuri uutinen, vaikka hän lähti yli viikon muiden kilpailijoiden jälkeen. Hävittäjä sankariin liittyvät uutiset ylittivät uutiskynnyksen helpommin kuin muihin lentäjiin liittyvät uutiset.

Pari viikkoa myöhemmin *The Manchester Guardian* uutisoi, että kapteeni Howellin koneesta peräisin olevia osia oli huuhtoutunut Corfun rannalle Kreikassa. Uutisen mukaan selviytyjistä ei ollut toivoa. Uutisessa kerrattiin Howellin palvelushistoria lähes täysin samoilla sanoilla kuin häntä koskeneessa aiemmassa uutisessa. Uutisen traagisuutta lisäsi kertomus siitä, että Howell oli lähettänyt vaimonsa laivalla Australiaan ja suunnitellut tervehtivänsä vaimoaan Napolin edustalla pudottamalla viestin lentokoneesta laivaan. On hyvin mielenkiintoista, että melko pitkässä uutisartikkelissa mainitaan turman toinen kuolonuhri, mekaanikko G. H. Fraser vain yhden kerran. Koko muu uutinen keskittyy kertomaan kapteeni Howellin tarinaa.²⁷¹ Lentäjät olivat kansan kiinnostuksen kohteita, eivät niinkään taustajoukot.

Kilpailulento Australiaan vaati toisenkin lentokonekunnan uhrikseen: luutnantit Douglas ja Ross syöksyivät heti kilpailun alussa maahan ja kuolivat. Heidän kuolemastaan kertova uutinen ei ollut yhtä traaginen kuin lentäjä-ässä kuolemasta kertonut uutinen, vaikka tätäkin tapausta kuvattiin ”katastrofaaliseksi”. Miesten palvelushistoriasta mainittiin

²⁷⁰ The Manchester Guardian, 5.12.1919, ”Flight to Australia – fifth contestant starts on Martinsyde”, 8. ”The ace of Australian aces [...]”; ”Captain Howell holds a unique record of war service so far as Australian airmen are concerned.”

²⁷¹ The Manchester Guardian, 15.12.1919, ”Australian flight disaster – Capt. Howell’s machine wrecked at sea.”

vain, että molemmat palvelivat kunniakkaasti Australian ilmavoimissa sodan aikana.²⁷² Australialaisesta kapteeni Howellista ei ollut aiemmin kirjoitettu *The Manchester Guardian* -lehdessä, mutta hänen sota-ajan sankaritekonsa tekivät hänestä erityisen, vaikka sota oli päättynyt jo yli vuosi sitten. Kapteeni Howellin kanssa lentänyt mekaanikko jäi tyyliä lentäjän varjoon kuolinuutisessa, mutta Douglasin ja Rossin tapauksessa sekä lentäjää että mekaanikko-navigaattoria kuljetettiin uutisen läpi tasavertaisesti mukana.

Kilpailulentoa Australiaan seurattiin tiuhasti *The Manchester Guardian* -lehdessä. Kilpailijoiden välilaskuista uutisoitiin. Kilpailussa alusta alkaen parhaiten menestynyt kapteeni Ross Macpherson Smithin konekunta oli uutisissa seuratuin.²⁷³ Ross Smith voitti kilpalennon Australiaan ylivoimaisesti. Kun hänen voittonsa varmistui, lehdessä mainostettiin, että hänen seikkailullinen tarinansa on ilmailuhistorian merkittävin. Uutisissa kerrottiin Ross Smithin tehneen Palestiinassa merkittävää työtä murskatessaan saksalaispommittajia.²⁷⁴ ”Lentäjän armeijapalvelus” -artikkelissa häntä kuvattiin erääksi itärintaman parhaista lentäjistä. Hänen ulkonäkönsä kuvailtiin ja lisäksi kerrottiin, mitkä kunniamerkit hän sodassa ansaitsi.²⁷⁵ Lentämistä kuvattiin seikkailuna, ja vanhat sotameriitit muistettiin jälleen mainita. On mielenkiintoista, että häntä mainostettiin itärintaman lentäjänä, koska sodan aikana seurattiin erityisesti länsirintaman ilmasotaa. Ross Smithin pudottamien viholliskoneiden lukumäärää ei kuitenkaan mainittu.

The Manchester Guardian mainosti lentoa ”lentämisen historian parhaaksi uroteoksi” ja ”erääksi ihmiskunnan suurimmista seikkailuista”. Ross Smithin kerrottiin kohdanneen ennätyslennollaan sellaisia ilmaston ja maaston vaikeuksia, joita kukaan lentäjä ei aiemmin ollut kohdannut. Lennon onnistuminen ei ollut onnesta kiinni, vaan se todisti

²⁷² The Manchester Guardian, 14.10.1919, ”Flight to Australia – two airmen killed soon after start”, 7. ”[...] disastrous [...]”

²⁷³ Mm. The Manchester Guardian, 15.10.1919, ”The Australian flight – Capt. Ross Smith in Italy”, 8 ja The Manchester Guardian, 20.10.1919, ”Flight to Australia”, 12.

²⁷⁴ The Manchester Guardian, 8.12.1919, ”Ross Smith nearing Australia”, 9.

²⁷⁵ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”Captain Ross Smith in Australia – Pilot’s army service”, 7.

ihmisen sietokyvyn, taidon ja lentokoneiden tehokkuuden voittoa. Ross Smith miehistöineen todisti, että inhimillisillä voimavaroilla ja rohkeudella pärjää, vaikka tekniikka ja luonto hidastaisivatkin.²⁷⁶ Ennätyslentoa keuhuttiin todella vuolaasti. Retoriikka korosti uusia olosuhteita ja sietokyvyn äärimmilleen viemistä.

Menestys henkilöityi isolta osalta kapteeni Ross Smithiin, lentäjään. Monestakaan uutisesta ei selvinnyt, että lentokonekuntaan kuului kapteenin lisäksi myös perämies ja kaksi mekaanikkoa. *The Manchester Guardian* -lehdessä julkaistiin kuva ennätyslennon lentokoneesta ja sen koko miehistöstä.²⁷⁷ Kuvassa miehistö seisoivat ryhdikkäänä suuren lentokoneen edessä ja kaikki oli mainittu nimeltä. Toisessa uutisessa kerrottiin mekaanikkojen työtehtävistä lennolla, mutta korostettiin sitä, että Ross Smith oli suunnitellut tehtävät niin.²⁷⁸ ”Miehistö”-otsikon alla oli lueteltu kaikki ryhmän jäsenet nimeltä, mutta vain lentäjästä kerrottiin enemmän kuin nimi.²⁷⁹ Näitä uutisointeja lukuun ottamatta ennätyslennon menestys henkilöityi vahvasti Ross Macpherson Smithiin.

Lehdessä julkaistiin onnittelusähkeet muun muassa kuninkaalta ja pääministeriltä. Kuningas onnitteli seuraavin sanoin: ”Olen ilahtunut, kun pääsitte turvallisesti perille. Menestyksenne tuo Australiaa lähemmäs emämaata ja lämpimästi onnittelen teitä ja miehistöänne.”²⁸⁰ Kuningas korosti ennätyslennon vaikutusta brittiläiseen imperiumiin: lentämisen aikakaudella kaikki maat tulivat lähemmäs emämaata. Kuningas korosti myös emämaata: Australia on osa imperiumia.²⁸¹ Brittien kiinnostusta lentokilpailuihin voitaneen selittää sillä, että lentämällä imperiumin kaukaisiin kolkkiin tiivistettiin brittiläistä kansainyhteisöä. Britit tunsivat imperiumin kaukaisimpien osien olevan lähempänä, kun niihin oli lennetty. Australiakin oli enää vain noin kolmenkymmenen

²⁷⁶ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”The Flight to Australia”, 6. ”[...] the greatest feat in the annals of flying [...]” “[...] one of the greatest in the records of man’s high emprise in all times.”

²⁷⁷ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”The Flight to Australia”, 5.

²⁷⁸ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”Captain Ross in Australia – Through snowstorm and monsoon”, 7.

²⁷⁹ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”Captain Ross in Australia – The crew”, 7.

²⁸⁰ ”Delighted at your safe arrival. Your success will bring Australia nearer to the mother country and I warmly congratulate you and your crew.”

²⁸¹ The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”Captain Ross Smith in Australia – Congratulations”, 7.

päivän lennon päässä. Tämä kaukaisten maiden helpompi saavuttaminen voidaan nähdä imperialismiin uutena vaiheena. Emämaa oli lähempänä siirtomaita, joten emämaan ote siirtomaihinsa lujittui.

Pääministeri D. Lloyd George kertoi onnitelusähkeessään, että ennätyslento osoitti sodan ajan keksintöjen voivan edistää rauhaa. Pääministeri voi tarkoittaa sodan ajan keksinnöllä Ross Smithin konekunnan lentämää pommikoneesta modifioitua lentokonetta, koska pommikoneet syntyivät vasta sodan aikana. Tulkitsen pääministerin kuitenkin tarkoittavan lentokonetta yleensä: sodassa tarpeellisuutensa osoittanut uusi aselaji osoittaa nyt tarpeellisuutensa rauhan aikana. Sota- ja ilmailuministeri Churchill kehuu sähkeessään lennon osoittaneen, että jälleen yksi uusi elementti oli valloitettu ihmisen käyttöön. Urheat lentäjät laajensivat koko ihmiskunnan elintilaa.²⁸²

Lentäjien sodanjälkeiseen sankarimyyttiin liittyi myös länsimaisen teknologian ylistystä. Kun Australiaan matkalla ollut lentokonekunta laskeutui korjaustauolle vieraalle maaperälle, alueen alkuasukkaat luulivat heidän olleen paholaisia ja yrittivät tappaa heidät. Uutisen mukaan lentäjät olivat onneksi aseistautuneita.²⁸³ Haluttiin kertoa lukijoille, että britit olivat huimasti alkuasukkaita edellä sekä teknologiassa että maailmankatsomuksessa. Lentokone oli brittiläisen teollisuuden tuote, ei paholainen.

Freiburger Zeitungin sivuilla ei uutisoitu samoista kilpailuista kuin *The Manchester Guardianissa*. Esimerkiksi Atlantin ylityslennosta ei löydy mitään mainintaa *Freiburger Zeitungista*. Tuohon aikaan – kesäkuussa 1919 – saksalaisia puhutti erityisen kovasti Versaillesin rauha.²⁸⁴ Saksalaisia eivät kiinnostaneet kilpailut, joissa ei ollut lainkaan saksalaisosallistujia. Brittilentäjien suurista saavutuksista kertominen olisi voinut lisätä häpeän tunnetta entisestään. Lentokonetehtailun rajoittamisen takia ilmailu ei kiinnostanut saksalaisia, kunnes 1920-luvun alussa heitä alkoi kiinnostaa liitolento.

²⁸² The Manchester Guardian, 11.12.1919, ”Captain Ross Smith in Australia – Congratulations”, 7.

²⁸³ The Manchester Guardian, 17.11.1919, ”Poulet’s flight to Australia – Airmen taken for devils”, 7.

²⁸⁴ Mm. *Freiburger Zeitung*, 17.6.1919, ”Die Antwort der Allierten”, 1.

Lentokilpailuja aiemmin palkintorahoillaan innostanut *Daily Mail* oli luvannut 1000 punnan palkinnon sille, joka lentäisi pisimmän lennon liitokoneella. *Freiburger Zeitung* uutisoi erään ranskalaisen liitäneen 3 tuntia ja 21 minuuttia, ja rikkoneen saksalaisen ennätyksen 15 minuutilla.²⁸⁵

Saksassa järjestettiin 1920-luvun puolivälissä vuosittain liitolentokisoja. *Freiburger Zeitung* uutisoi elokuussa 1924 liitolentäjien kokoontuneen jälleen kisailemaan. Kilpailijat olivat parannelleet laitteitaan viime kerrasta.²⁸⁶ Parin viikon päästä lehdessä uutisoitiin kisojen tuloksista. Uutisessa kerrottiin palkitut joukkueet ja lentäjät. Sodan aikana *Freiburger Zeitung* seurattiin lentäjäsankari Udet osallistui ryhmineen kilpailuun, mutta Udetin sodanaikaisista saavutuksista ei uutisessa mainittu sanallakaan. Eräs kilpailuissa jaettu kunniapalkintokin oli nimetty ”Prinz Heinrichiksi”.²⁸⁷ Miksi ilmailuaiheisia kunniapalkintoja ei nimetty sodanaikaisten lentäjäsankarien mukaan?

Australian ennätyslento jatkoi sodan ajan lentäjien sankarimyytin jalostusta. Retoriikassa isänmaallisuutta ja uhrautuvuutta korvattiin uskaliaisuuden, ihmisen valtapiirin kasvattamisen ja seikkailullisuuden ihanteilla. Kisoihin osallistuivat lentokonekunnat, mutta päähuomion varasti yleensä lentoa johtanut lentäjä. Saksalaiset kärsivät hävityn sodan aiheuttamasta kansallisesta häpeäntunteesta sekä ilmailua rajoittavasta rauhansopimuksesta. Saksalaiset alkoivat vasta 1920-luvun alussa taas kiinnostua ilmailusta, mutta lehden uutisannin pohjalta kiinnostus ei vaikuttanut järin suurelta.

²⁸⁵ *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 23.10.1922, ”Französischer Rekord-Gleitflug?”, 3.

²⁸⁶ *Freiburger Zeitung* Erstes Blatt, 20.8.1924, ”Rhönsegelflüge”, 3.

²⁸⁷ *Freiburger Zeitung* Drittes Blatt, 3.9.1924, ”Preisverteilung im Rhön-Segelflug-Wettbewerb”, 1.

5. Sankarien suhde sankarimyyttiin

5.1. ”En ollut tullut ajatelleeksi, että kuuluisuuteen liittyisi niin paljon vaivaa.” – Miten sankarilentäjät kokivat ihailun?²⁸⁸

Ilmasodasta kertovat kirjat olivat hyvin suosittuja. Espositon mukaan niiden suosio perustui kansan käsityksiin ilmasodan ”mies vastaan mies” -asetelmasta.²⁸⁹ Tässä pääluvussa käsittelen muutaman hävittäjälentäjän omien kokemusten kautta sitä, miten he kokivat sankarimyyttinsä. Lentäjien omaelämäkerrat keskittyivät voimakkaasti ilmataisteluihin. Kirjoittajat kuvasivat huimia ilmataisteluja hämmästyttävällä tarkkuudella, mutta muistivat kommentoida sota-ajan lentäjän arkeakin. Tämän tutkimuksen kannalta arvokkaimpia ovat lentäjien kommentit omista ja tovereidensa sankarimyyteistä. Jokainen ihminen on erilainen, joten jokainen lentäjä-sankari muodosti omanlaisensa suhteensa julkisuuteen ja myyttiin. Tässä pääluvussa tutustun Immelmannin, Boelcken, von Richthofenin, Udetin, McCuddenin ja Bishopin omaelämäkertoihin. On huomioitavaa, että McCudden ja Bishop olivat hävittäjälentäjiä rintamalla eikä heidän julkisuutensa ollut yhtä suurta kuin saksalaisten kollegoidensa. Aiemmissa kappaleissa käsitellyt zeppelinin tuhoajat Warneford ja Robinson sekä hävittäjälentäjä Ball eivät ehtineet kirjoittaa elämäkertoja.

Alaluvun otsikossa on suora lainaus Max Immelmannilta hänen kirjeestään äidilleen. Hän kirjoitti olleensa yllätynyt, kun hän alkoi saada suuria määriä ihailijakirjeitä. Lentäminen

²⁸⁸ Immelmann 1916, 87–88. ”Ich hätte es nicht gedacht, dass Berühmtheit mit solcher Unbequemlichkeit verbunden ist.”

²⁸⁹ Esposito 2011, 231.

oli Immelmannin mukaan helpompaa kuin kuuluisuuden seurauksista suoriutuminen. Kirjeissä häneltä pyydeltiin henkilökohtaisia kertomuksia sodasta, mutta Immelmannin mukaan kirjeitä tuli niin paljon, ettei niihin kaikkiin ollut mahdollisuuksia vastata. Immelmann kertoi lähettäneensä ihailijoilleen valokuvakortteja itsestään.²⁹⁰ Kansa lähestyi sankareitaan suoraan, ja heitä kiinnostivat lentäjien tarinat kokemuksistaan. Immelmann turhautui kansan laajasta huomiosta.

Julkinen huomio oli lentäjistä aluksi jännittävää. Lentäjäuriensa alussa sekä von Richthofen että Immelmann iloitsivat siitä, että heidät mainittiin armeijan tiedonannoissa, kun olivat onnistuneet pudottamaan viholliskoneita.²⁹¹ Boelcke mainitsi syyskuussa 1915 kävelyllään huomanneensa olevansa päivän uutistiedotteessa.²⁹² Tämä oli Boelckelle uutta: sodan alussa lentäjistä ei paljoa kirjoitettu lehdissä. Myöhemmin lentäjät lukivat paljon armeijan tiedonantoja ja heitä kiinnosti, mitä heistä tai muista siellä kirjoitettiin. Von Richthofen kertoi ihailien ilmasodan alkuaikoina, että Oswald Boelcke oli nimeltä mainittu armeijan tiedonannoissa.²⁹³ Virallisiin tiedonantoihin pääseminen koettiin saksalaisten lentäjien keskuudessa jonkinlaisena meriittinä. ”Onnistuneen lentokerran jälkeen laivueen lentäjät menivät ylpeinä nukkumaan [...] seuraavana päivänä lukivat riemuissaan edellisen päivän teoista virallisesta tiedonannosta.”²⁹⁴ James McCudden kirjoitti, että tieto hänen saamastaan kunniamerkistä julkaistiin illan määräyksissä.²⁹⁵

Armeijan tiedonannoista seuraava kuuluisuuden taso oli sanomalehdet. Lentäjät olivat hyvin tietoisia siitä, että heidän pudotuksistaan kerrottiin koko kansalle.²⁹⁶ Immelmann kirjoitti äidilleen, ettei aio enää pyrkiä sanomalehtiin, koska ”[...] koko kotiseutu pitää kirjaa menestyksistäni”. Immelmann ei pitänyt julkisuudesta, vaan kuvasi sitä ”vallan

²⁹⁰ Immelmann 1916, 87.

²⁹¹ Immelmann 1916, 78; Richthofen, 53–54

²⁹² Boelcke 1917, 48.

²⁹³ Von Richthofen 1918, 56.

²⁹⁴ Von Richthofen 1918, 118. ”Abends legten wir uns kolossal stolz [...] am Tage lasen wir unter grossem Hallo im Heeresbericht von den Taten des Tages vorher.”

²⁹⁵ McCudden 1918, 1316.

²⁹⁶ Immelmann 1916, 82; Udet 1935, 95.

kauheaksi”.²⁹⁷ Von Richthofen vitsaili eräästä uutisesta, jonka mukaan englantilaiset olivat koonneet laivueen häntä metsästämään.²⁹⁸ Virallisten tiedonantojen ja sanomalehtien lisäksi lentäjien sankariteoista tiedotettiin radiossa. Englantilainen James McCudden kirjoitti kuunnelleensa saksalaisradiosta muun muassa von Richthofenin ja Immelmanin uusimmista pudotuksista.²⁹⁹

Omaelämäkerroissaan lentäjät keskittyivät kirjoittamaan ilmataisteluista ja muistivat usein mainita, monenhenko pudotuksen saivat tililleen. Immelman voivotteli, kun hän sai pakotettua ranskalaisen yksitason maahan ranskalaisten puolelle. Jos viholliskone olisi laskeutunut saksalaisten alueelle, hän olisi saanut siitä pudotusmerkinnän.³⁰⁰ Kanadalainen William Bishop kirjoitti halunneensa saada kapteeni Ballin jälkeen toiseksi eniten pudotuksia, koska ei uskonut yltävänsä Ballin pudotusmääriin.³⁰¹ Pudotustilin karttuminen oli lentäjille tärkeää. Lentäjät kisailivat keskenään eniten pudotuksia saaneen lentäjän tittelistä.

McCudden ja von Richthofen toistelivat kirjoissaan omien pudotusten lisäksi laivueidensa pudotustilejä. Tämä viittaisi lentäjien tuntemaan kollektiivisuuteen: omien pudotusten lisäksi laivueen pudotuksilla on iso merkitys. Hävittäjälentäjän elämä oli isolta osalta tiimipeliä.

Hävittäjälentäjät kokivat työnsä eräänlaisena metsästämisenä. Saksalaiset käyttivät ilmasotaan liittyen paljon Jagd-sanaa, joka tarkoittaa ”metsästystä”. Heidän hävittäjälentolaivueensa olivat Jagdstaffeleita – metsästys- tai jahtiosastoja. William Bishop kuvasi onnettomia uhrejaan toisinaan jäniksiksi tai ”eräänlaisiksi ihmisjäniksiksi”.³⁰² Bishopin mielestä lentokoneen alas ampuminen oli samanlaista kuin

²⁹⁷ Immelman 1916, 82. ”[...] die ganze Heimat an meinen Erfolgen teilnimmt.” ”Es ist ja ungeheuer.”

²⁹⁸ Von Richthofen 1918, 133–134.

²⁹⁹ McCudden 1918, 1175, 2906–2918.

³⁰⁰ Immelman 1916, 81.

³⁰¹ Bishop 1918, 106, 134.

³⁰² Bishop 1918, 153. ”[...] a sort of human rabbit [...].”

savikiekkojen ampuminen.³⁰³ Udet puolestaan kirjoitti kokeneensa alussa todella suuria omantunnontuskia viholliskoneiden alas ampumisessa, mutta hän oppi hyväksymään tehtävänsä sodan kuluessa.

Jotkut näkivät lentäjät koston enkeleinä. Eräs ranskalainen eversti oli kertonut McCuddenille, että edesmenneen ranskalaisen hävittäjälentäjän Georges Guynemerin sielu vaati kostoja. McCudden kirjoitti: ”Hän [ranskalainen eversti] oli varma, että Guynemer iloitsi jokaisesta pudottamastani ’Bochestra’, sillä kostin hänen puolesta joka kerta, kun pudotin yhden hunnin lisää.”³⁰⁴

Oswald Boelcken isä oli kysellyt pojaltaan, että olisiko hänellä mitään sitä vastaan, että hänen kirjeitään julkaistaisiin sanomalehdissä. Lentäjä kirjoitti asiasta päiväkirjaansa:

”En paljoa välitä sanomalehtikuuluisuudesta enkä usko, että raporttini olisi kirjoitettu sanomalehdille sopivaan tyyliin. Ihmiset haluavat runollisia ja värikkäitä, hirvittäviä, hermoja raastavan jännittäviä kertomuksia, kostotarinoita, vuorimaisia pilviä, sinisiä, tuulen pieksemiä taivaita.”³⁰⁵

Lopuksi Boelcke totesi, että jos raporttien julkistamisesta on mitään iloa, ei hän vastusta sitä.³⁰⁶ Lentäjä tiivisti hyvin käsityksensä siitä, millaisena hän luuli ihmisten pitävän ilmasotaa. tarinat ilmojen sankarillisista ritareista ja kaksintaisteluista olivat varmasti ruokkineet tuollaista käsitystä ilmasodasta. On syytä huomioida, että Boelcke totesi, ettei

³⁰³ Bishop 1918, 167.

³⁰⁴ McCudden 1918, 3940. ”He [the speaker] was sure that Guynemer was glad for every ’Boche’ that I downed, for I avenged his memory whenever I brought down a further Hun.” Boche ja hunni olivat termejä, joita ympärysaltojen sotilaat käyttivät saksalaisista.

³⁰⁵ Boelcke, 1917, 40–41. ”Das Reklamemachen in der Zeitung schätze ich nicht allzu hoch, auch glaube ich, dass mein Bericht nach Stil und Umfang gar nicht in eine Zeitung passt. Die Leutschen wollen doch so etwas viel poetischer und schauerbarer geschildert haben, von angstdurchzitterter, nervenerregender, seelicher Spannung, von jauchzender Genugtuung, von himmelhohen, alpenähnlichen Wolten oder von zephardurchflüstertem Blau des Himmels usw. hören.”

³⁰⁶ Boelcke, 1917, 40–41.

paljoa piitannut sanomalehtikuuluisuudesta. Tämä antaa sankarilentäjistä vaatimattoman kuvan.

Immelmann valitteli myöhemmin postinsa paisumista: hän kertoi saaneensa 30–40 kirjettä päivässä. Hän ihmetteli julkisuuttaan vaatimattomasti: ”En koe tehneeni mitään niin merkillistä.” Hän myös kielsi äitiään julkaisemasta kirjeitään, koska piti Hänen Majesteettinsa julkista mainintaa riittävänä huomionosoituksena.³⁰⁷ Immelmann korosti vaatimattomuuttaan. Hän ei kokenut olevansa suuri sankari ja hölmistyi saamastaan huomiosta. Hän valitteli kirjeiden suurta määrää, joten hän saattoi kokea ne myös ylimääräisenä työnä.

Lentäjäsankarit olivat todella juhlittuja miehiä – ainakin Saksassa. Immelmann kirjoitti äidilleen: ”Joka päivä ja hetki kaikilta tahoilta saamistani monista kunnianosoituksista en voi antaa mitään kuvausta”.³⁰⁸ Immelmannin mukaan oli aivan uskomatonta ja sanoin kuvaamatonta, miten häntä juhlittiin.³⁰⁹ Hän kirjoitti, että hänelle lähetettiin paljon erilaisia onnenamuletteja, jotka olivat ”[...] nuorten tyttöjen mielettömiä päänäpistöjä [...]”, mutta joista hän kuitenkin iloitsi niiden hyvien tarkoituksien takia.³¹⁰ Kun tieto Boelcken ja Immelmannin korkeista kunniamerkeistä, Pour le Méritéistä, levisi, Boelckella ei ollut eräänä päivänä muuta tekemistä kuin vastaanottaa onnitteluja kunniamerkin johdosta. Hän kyynisesti totesi, että hänen pitäisi kantaa mukana kuulustelupöytäkirjaa, johon vastaukset yleisimpiin kysymyksiin olisi jo täytetty. Tätä Boelcke kuvasi ”mitalin kääntöpuoleksi”.³¹¹ Lentäjäsankareiden tekoja arvostettiin kovasti ja kaikki halusivat kuulla heiltä tarinoita.³¹²

³⁰⁷ Immelmann 1916, 102. ”Es will mir noch gar nicht in den Kopf, daß ich etwas Besonderes geleistet habe.” Keisarin kiitoksia myös Immelmann 1916, 117.

³⁰⁸ Immelmann 1916, 88. ”Die kleinen Ehrungen, die mir noch von anderen Seiten täglich und stündlich zuteil werden, kann ich Dir gar nicht berichten.”

³⁰⁹ Immelmann 1916, 82.

³¹⁰ Immelmann 1916, 127. ”[...] viele junge Mädchen, die solche sinnigen Einfälle haben.”

³¹¹ Boelcke 1917, 61. ”[...] die Kehrseite der Medaille.”

³¹² Mm. Boelcke 1917, 65. Boelcke mainitsi kruununprinssin ”pumpanneen hänestä kaiken informaation” – ”Mich hat er tüchtig ’ausgequetscht [...]”.

Bishop kirjoitti, että hänelle satoi onnitteluja tovereiltaan ja onnittelusähkeitä kauempaa, kun hän oli suoriutunut eräästä vaativasta lentokerrasta poikkeuksellisen hyvin. Bishop oli säilyttänyt kaikki onnittelusähkeet.³¹³ Koska brittilentäjät eivät olleet kansan keskuudessa niin tunnettuja kuin saksalaiset, ei heidän postilaatikkonsa tulvinut ihailijakirjeitä. He kuitenkin saivat onnitteluja heiltä, jotka tiesivät, mitä lentäjät olivat tehneet.

Kuningas myönsi William Bishopille Viktorian ristin Buckinghamin palatsissa. Bishop oli aivan kauhuissaan koko virallisen seremonian ajan. Ulkona palatsin porteilla häntä oli vastassa suuri joukko ihmisiä ja valokuvaajia. Bishop kirjoitti: ”Onneksi minulla oli auto odottamassa lähistöllä, ja kun pääsin autoon, pystyin välttämään heidät kaikki.”³¹⁴ Hän ei vaikuttanut olleen kovin innokas tapaamaan väkijoukkoja. Bishop ei omaelämäkerrassaan kuvannut muita tilanteita, joissa olisi ollut vuorovaikutuksessa ihailijoidensa kanssa.

Boelcke mainitsi päiväkirjassaan, että ”Muutamaa nimikirjoituksen pyytäjän hyökkäystä lukuun ottamatta, matka meni rauhallisesti”.³¹⁵ Sanavalinnasta ”hyökkäys” voidaan päätellä, että Boelcke ei pitänyt nimikirjoituksen jakamisesta. Boelcke mainitsi erään toimittajan seuranneen häntä kaksi päivää, jotta pääsisi haastattelemaan tätä. Boelcken mukaan toimittajan kysymyksiin oli hauska vastaila.³¹⁶ Boelcke lienee tahtonut kertoa totuuden ilmasodankäynnistä, ja ehkä hän ei pitänyt ihmisistä, joilla oli vääränlainen kuva siitä. Tämä voisi selittää sen, miksi hän suhtautui ihailijoihin varautuneesti, mutta piti toimittajalle vastaamisesta. Toimittajan kautta hän saattoi päästä korjaamaan ihmisten vääriä käsityksiä ilmasodasta.

³¹³ Bishop 1918, 192.

³¹⁴ Bishop 1918, 271–272. ” Luckily, I had a car waiting in the enclosure, and by getting into this managed to evade everybody.”

³¹⁵ Boelcke 1917, 91. ”Bis auf einige Attacken von Autogrammsammlern verlief die Reise ruhig.”

³¹⁶ Boelcke 1917, 92–93.

Boelcke kirjoitti tavanneensa 12-vuotiaan pojan, joka tunnisti hänet ja muisti lähes jokaisen päivän, joina Boelcke oli pudottanut vihollisia. Tuon nuoren pojan mukaan maailman kauhein asia oli se, että hänen tätinsä ei tiennyt kuka oli Immelmann.³¹⁷ Tämä kuvasi hyvin sitä, miten suosittuja lentäjät olivat nuorten lastenkin keskuudessa.

Suuret lentäjäsankarit olivat jatkuvan huhumyllyn aiheena. Immelmannin mukaan rintamalla, kotirintamalla ja jopa armeijan päämajassa kierteli sakeasti huhuja siitä, oliko hän kuollut, haavoittunut tai kadonnut.³¹⁸ James McCudden kirjoitti, että jo sodan alkuhetkillä kuuluisista lentäjistä liikkui ”koomisia huhuja”. Huhujen mukaan ranskalainen lentäjä Garros olisi törmännyt zeppeliiniin ja kuolleen.³¹⁹ Kansakunnan kiinnostuksen kohteena lentäjät joutuivat hyväksymään sen, että olivat huhujen kohteina. Boelcke kirjoitti napakasti, että ”Huhut minun pää-, kaula-, käsi-, vatsa-, jalka- ja niin edelleen vammoistani ovat täysin typerää”. Hän toivoi, että nyt ihmiset uskoisivat tämän, eivätkä tulisi sitä häneltä kyselemään.³²⁰ Boelcke vaikutti olleen ärtynyt siitä, että hänen hyvinvointinsa oli huhumyllöjen kohteena.

Kun armeijakunnan komentaja kiitti James McCuddenia henkilökohtaisesti, tajusi lentäjä olevansa todella kunnioitettu mies.³²¹ Samalla tavalla Bishop ihmetteli, kun eräs kenraali halusi puhua hänelle puhelimesta. Bishopin Viktorian ristin ansiosta hänen laivueessaan pidettiin suuret juhlat.³²² Kun McCudden siirrettiin laivueestaan koulutuslentolaivueeseen, hänen kunniaukseen järjestettiin laivueessa jäähyväiskonsertti.³²³ Brittilentäjät saivat tietää arvostuksestaan eri tavalla kuin saksalaiset. Brittilentäjien postilaatikot eivät pursunneet ihailijakirjeitä. Heitä juhlittiin pienemmässä piirissä kuin saksalaisia kollegoita.

³¹⁷ Boelcke 1917, 93–94.

³¹⁸ Immelmann 1916, 111.

³¹⁹ McCudden 1918, 374. ”[...] comic rumours [...]”

³²⁰ Boelcke 1917, 69. ”Die Gerüchte über meine Kopf-, Hals-, Arm-, Bauch-, Bein- usw. Schüsse werden wohl nun verstummen.”

³²¹ McCudden 1918, 3952.

³²² Bishop 1918, 255–257.

³²³ McCudden 1918, 3952.

Lentäjät olivat tietoisia ihailustaan. Saksalaiset lentäjät saivat osakseen paljon enemmän ihailua kansalta kuin Iso-Britannian lipun alla lentävät lentäjät. Immelmann ja Boelcke kokivat yleisön ihailun työläänä. Bishopkaan ei pitänyt saamastaan ihmismassojen huomiosta. Sankarilentäjät pyrkivät antamaan vaatimattoman kuvan itsestään. Ehkä he eivät vaatimattomina halunneet erota liikaa joukosta, ja kokivat siksi julkisuuden kiusallisena. Lentäjät kokivat työnsä metsästämisenä, ja olivat jatkuvasti heitä ärsyttävän tai huvittavan huhumyllyn kohteina.

5.2. ”[...] sain taas kutsun Baijerin kruununprinssin seuraan.” – Mitä sankaruus antoi lentäjille?³²⁴

Otsikossa on lainaus Max Immelmannilta, joka seurusteli paljon Baijerin kruununprinssin kanssa. Kuuluisat lentäjät – sekä saksalaiset että brittiläiset – viettivät illanistujaisia ylhäisten herrojen ja rouvien seurassa.³²⁵ Kun lentäjät istuivat juhlassa aatelisten kanssa, jalkaväen upseerit istuivat korsuissaan länsirintamalla. Saksalaisen hävittäjälentäjän luokkatausta oli useimmiten keskiluokkainen. Yli viisi ilmavoittoa saavuttaneita saksalaislentäjiä oli Fritzschen mukaan 362. Näistä vain 27 oli aatelisia. Sankaristatus takasi sankarilentäjille sosiaalisen nousun lähelle eliittiä.³²⁶

Ernst Udet kirjoitti muistelmissaan: ”Yksipaikkaisen ohjaaja? Hävittäjälentäjä? Se, mistä jokainen meistä uneksii?”³²⁷ Hävittäjälentäjän status oli jokaisen unelma. Jokaisella Udet luultavasti tarkoitti ainakin ilmavoimien henkilöstöä: jokainen pommikoneen tai tiedustelukoneen lentäjä halusi hävittäjälentäjäksi. William Bishopkin kirjoitti

³²⁴ Immelmann 1916, 89. ”[...] wurde ich wiedermal zum Kronprinzen von Bayern geladen.”

³²⁵ Mm. McCudden 1918, 3939–3952; Immelmann 1916, 89.

³²⁶ Fritzsche 1992, 98.

³²⁷ Udet 1935, 29. ”Einsitzerflieger? Jagdflieger? Das, was jeder von uns erträumt?”

halunneensa hävittäjälentäjäksi heti, kun ensi kertaa näki hävittäjälentokoneita.³²⁸ Udet kuvaili makeaa hävittäjälentäjän elämää: ”[...] Asumme kuin prinssit [...] huvilassa.”³²⁹ Bishop kehui asuinpaikkaansa kauniiksi vehreäksi puutarhaksi.³³⁰ Lentäjillä oli ajoittain paljon vapaa-aikaa, ja he saattoivat harrastaa erilaisia huvituksia lentokenttien läheisyydessä.³³¹ Hävittäjälentäjät olivat etuoikeutettuja muihin aselajeihin verrattuna. Lentäjätkään eivät olleet tasa-arvoisia. Boelcken mukaan Bulgariaan sijoitetut lentäjät asuivat puisissa hökkeleissä.³³² Länsirintaman kuuluisat hävittäjälentäjät pääsivät välillä asumaan hienompiin paikkoihin kuin toverinsa.

Immelmann kertoi saaneensa saksalaiselta autoklubilta lahjaksi jalokivin varustetun kultaneulan.³³³ Lentäjäsankarit saattoivat saada hulppeita lahjoja, joiden myötä heidän taloudellinen tilansa koheni. Immelmann kertoi eräässä kirjeessään ylpeänä, että vuosi sitten hän oli upseerin sijainen ilman arvoa ja nyt jo herra yliluutnantti. Hän korosti yllenneensä esimerkillisen nopeasti korkea-arvoiseksi upseeriksi.³³⁴ Menestyneet lentäjät saavuttivat korkeita sotilasarvoja huomattavasti nopeammin kuin armeijan puolella taistelevat sotilaat. Lentäjien nopeaa urakehitystä korostettiin myös sanomalehdissä.

Kuuluisuudesta oli hyötyä myös kuuluisuuden lähipiirille. Udet kirjoitti, että aina kun von Richthofenin lentolaivueen elintarvikevarasto tyhjeni, von Richthofenin tarvitsi vain lähettää nimikirjoituksellaan varustettuja valokuvia ruokatavaravirastolle, ja heille lähetettiin ruokaa yllin kyllin. Näitä nimikirjoituksella varustettuja kuvia pidettiin suuressa arvossa.³³⁵ Kuuluisilla sankarilentäjillä oli kyky luoda kauppatavaraa nimikirjoituksistaan.

³²⁸ Bishop 1918, 21.

³²⁹ Udet 1935, 32. ”[...] wir wohnen wie die Prinzen in der leerstehenden Villa [...].”

³³⁰ Bishop 1918, 172.

³³¹ Bishop 1918, 199–208.

³³² Boelcke 1917, 106.

³³³ Immelmann 1916, 110.

³³⁴ Immelmann 1916, 121.

³³⁵ Udet 1935, 71.

Englantilaiset juhlivat omia ja toveriensa saamia kunniamitaleita. Lentäjien messissä oli laivueen kunniaa, johon ilmestyi lentäjän nimi, kun hänelle myönnettiin kunniamerkki.³³⁶ Sankaritekojen motiivina ei varmasti ollut ainoastaan isänmaan palveleminen, vaan jokainen lentäjä tunsu sosiaalista painetta ja kunnianhimoa saada kunniansa kunniaa. Kunniaa tuotti arvostusta ja kunniaa toverien keskuudessa. McCudden ja Albert Ball olivat naureskellen vertailleet kunniamerkkirivistöjään. Ball oli McCuddenin mukaan halunnut samat mitalit kuin hänellä.³³⁷ Englantilaislentäjien välillä oli veljellinen kilpailu kunniamerkeistä. Negatiiviset tunteet, kuten kateus, eivät esiintyneet englantilaislentäjien välisissä suhteissa omaelämäkertojen perusteella.

Saksalaiset ihailivat kunniamerkkejä suuresti. Saksalaiset lentäjäsankarit olivat riippuvaisia omista kunniamerkeistään: he pitivät niitä taistelulenkoillaankin. Hukattuaan Pour le Méritensä, Boelcke etsi sitä pitkään. Hän ei voinut edes ajatella lähtevänsä ilman sitä.³³⁸ Udet ei malttanut odottaa virallisen Pour le Mériten saapumista, vaan heti, kun hän kuuli myöntämispäätöksestä, hän tilasi berliiniläiseltä yritykseltä kopion kunniamerkistä, jotta pääsisi pitämään sitä treffeillään.³³⁹ Sotilasvartion tuli tehdä ilmoitus Pour le Mériten kantajalle, ja Udetin tyttöystävä vaati, että he kulkisivat yhä uudestaan vartiopaikan ohi, jotta vartiomiehet saisivat toistuvasti tehdä kunniaa heille.³⁴⁰ Kunniamerkeillä palkittu lentäjä saattoi tuottaa näin suurta iloa naisväelle! Udet kirjoitti, että vei lomillaan tyttöystävänsä syömään siviilivaatteissa. Tyttö oli loukkaantunut Udetin asuvalinnasta, koska siviilivaatteissa hän ei näyttänyt tarpeeksi sankarilta.³⁴¹

Sekä von Richthofen että McCudden jakoivat kunniaa jalkaväkisotilaille. McCudden kirjoitti: ”Me onnekkait R.F.C:ssä työskentelimme kovasti, mutta meidän tehtävämme ei

³³⁶ McCudden 1918, 2958–2971.

³³⁷ McCudden 1918, 1950–1963.

³³⁸ Boelcke 1917, 90.

³³⁹ Udet 1935, 91–92.

³⁴⁰ Udet 1935, 92–93.

³⁴¹ Udet 1935, 88.

ollut mitään verrattuna brittiläisen siirtoarmeijaan, joka taisteli, marssi, ja taisteli uudestaan.” McCuddenin mukaan lentäjien kärsimykset eivät olleet mitään jalkaväen kärsimyksiin verrattuna.³⁴² Von Richthofen kirjoitti lentäjän saavan suurta tyydytystä auttaessaan jalkaväkeä, jonka tehtävä on raskain. Hän jakoi kunniaa myös tiedustelu- ja tykistölentäjille.³⁴³ McCuddenin mukaan taistelulentäjäkoulutuksessa opetettiin mitä jalkaväki on velkaa ilmavoimille, ja että ilmavoimat tekivät kaiken täydellisesti auttaakseen jalkaväkeä.³⁴⁴ Bishop puolestaan huomautti siitä, että lentokoneiden tähystäjät eivät saaneet ansaitsemaansa huomiota kansalta, vaikka olivat hyvin arvostettuja ilmajoukoissa. Hän kirjoitti: ”Hävittäjäkoneiden kamppailut muodostavat ilmailun vaikuttavan ja kiehtovan puolen, mutta pommikoneilentojen, ilmakeuhkajien ja tähystäjien päivittäinen raadanta ovat jalkaväen taistelijalle paljon hyödyllisempää”.³⁴⁵ Kaikissa tutkimissani sodan aikaan kirjoitetuissa omaelämäkertoissa jaettiin kunniaa toisille aselajeille, ja näin väritettiin hieman vaatimattomampaa kuvaa itsestä.

Sankariasema teki lentäjistä tärkeitä henkilöitä koko taistelevan kansakunnan moraalin kannalta. Sotajohto tiesi, että suuren lentäjä sankarin kuolema oli aina kova isku moralille. McCuddenia kiellettiin lentämästä sairaana.³⁴⁶ McCudden siirrettiin alkuvuonna 1918 rintamalaiivueesta kotirintamalle kouluttamaan uusia lentäjiä. McCudden kirjoitti: ”Yritin erittäin kovasti suostutella päättäjiä, jotta he antaisivat minun jäädä, mutta siitä ei ollut hyötyä, koska he olivat järkkymättömiä.”³⁴⁷ Päättäjät ymmärsivät McCuddenin rintamakomennuksen jatkamisen riskit ja halusivat pitää tärkeän lentäjä sankarin elossa sodan loppuun saakka.

³⁴² McCudden 1918, 574. ”Although we fortunates in the R.F.C. had to work hard, our task was nothing compared to that of the bulk of the B.E.F., who fought, marched, and fought again.”

³⁴³ Von Richthofen 1918, 166.

³⁴⁴ McCudden 1918, 3924.

³⁴⁵ Bishop 1918, 21. ”The feats of the fighting planes form the spectacular and fascinating side of flying, but in a sense the daily drudgery of the bombers, the photographers and the observers is of even greater value to the fighting men on the ground.”

³⁴⁶ McCudden 1918, 3876.

³⁴⁷ McCudden 1918, 3924. ”I tried very hard to induce the authorities to let me stay out, but it was no use, for they were adamant.”

Pian Max Immelmannin kuoleman jälkeen Saksan sen ajan suurin lentäjäsankari Oswald Boelcke siirrettiin rintaman taakse ”lepuuttamaan hermojaan”. Hänet asetettiin lentokieltoon. Boelcke toteaa olleensa raivoissaan, mutta ei mahtanut käskyille mitään.³⁴⁸ Boelcke ei esimiesten käskystä saanut lentää edes siirtymiä, vaan hänen tuli matkustaa autolla.³⁴⁹ Kun toinen suurista sankareista oli juuri menetetty, sotajohto ei halunnut riskeerata mahdollisuutta, että Boelckekin kaatuisi. Kahden suurimman sankaritähden kuolema olisi ollut liian suuri isku kansakunnan taistelutahdolle. Lentäjäsankarit joutuivat hyväksymään asemansa sotamoraalin tärkeinä pelinappuloina.

Boelcke lähetettiin turvaan matkustamaan Balkanin rintamalle ja itärintamalle. Matkamuistiinpanojen mukaan hän kierteli nähtävyyksiä kuin turisti, söi hulppeita aterioita paikallisten merkkihenkilöiden kanssa ja asui hienoissa huviloissa.³⁵⁰ Mahdollisuus matkustella rintaman verenvuodatukselta eksoottisille huviloille voidaan laskea sankarina olemisen hyviin puoliin, vaikka Boelcke väittikin halunneensa jäädä rintamalle. Lentäjien lentoajat olivat muutenkin säännösteltyjä, mahdollisesti heidän turvallisuutensa takia. Von Richthofenkin kirjoitti nousseensa eräänä päivänä ilmaan määräysten vastaisesti ja pudottaneensa kaksi vihollista.³⁵¹

Lentäjät saivat erityiskohtelua muiden aselajien edustajiin verrattuna. Kansakunnan sankari oli ansainnut sosiaalisen nousun lähelle yläluokkaa. Uralla eteneminen oli nopeaa. Sankarilentäjät saivat asua osan aikaa hulppeissa huviloissa. Tunnetut sankarilentäjät saivat lahjoja ihmisiltä ja yrityksiltä. Lentäjät saivat huomiota naisilta ja pystyivät hankkimaan erilaisia tarvikkeita maineellaan. Sotajohto halusi pitää sankarilentäjät turvassa, ja yritti vetää tunnetuimpia sankareita turvaan, jos arvioivat riskit lentäjän menettämisen taistelutahtoon heijastuvat riskit liian suuriksi.

³⁴⁸ Boelcke 1917, 87. ”[...] um meine ’Nerven’ zu schonen.”

³⁴⁹ Boelcke 1917, 102.

³⁵⁰ Boelcke 1917, 97, 100, 101, 104–105.

³⁵¹ Von Richthofen 1918, 141.

5.3. ”Boelcke tietysti näki heidät ensimmäisenä, koska hän näkee paljon enemmän kuin muut ihmiset.” – Miten lentäjät suhtautuivat toisiin lentäjäsankareihin?³⁵²

Otsikon lainaus on Manfred von Richthofenin omaelämäkerrasta. Hän kirjoitti ”kunnioitetun johtajansa” Oswald Boelcken nähneen paremmin kuin muut ihmiset.³⁵³ Richthofen näki Boelcken ylivertaisena muihin ihmisiin verrattuna, jopa puolijumalaisena. Von Richthofen ylisti Boelckea useita kertoja kirjassaan. Hän muun muassa kirjoitti, että muut laivueen lentäjät luottivat Boelckeen sokeasti. Mahdollisuutta, että joku omista jätettäisiin pulaan, ei ollut.³⁵⁴ Hänen omaelämäkerrassaan on lyhyt kappale, jonka otsikkona on ”Kuinka opin tuntemaan Boelcken”. Von Richthofen kirjoittaa, että Boelcken esimerkin ansiosta hänkin halusi oppia lentämään Fokker-hävittäjälentokoneella, jotta hänkin onnistuisi ilmassa paremmin.³⁵⁵ Samalla tavalla kuin von Richthofen kirjoitti Boelckesta, von Richthofenin ”oppipoika” Ernst Udet kirjoitti mestaristaan.³⁵⁶ Hän kuvasi von Richthofenia toimelleen ehdottomasti omistautuneeksi: ”Täysin preussilainen. Ja suurin sotilas.”³⁵⁷ William Bishop kirjoitti menestyksekkään kapteeni Albert Ballin olleen hänelle suuri inspiraation lähde.³⁵⁸ Suuret lentäjäsankarit toimivat esikuvina nuorille lentäjille, jotka halusivat tulla yhtä hyväksi kuin he.

Von Richthofenin kirjoitti, että ”Tänään suuri Boelcke tulee meidän, tai pikemminkin veljiensä luokse vierailulle”.³⁵⁹ Oli merkillepantavaa, että von Richthofen korjasi, että Boelcke ei tullutkaan heidän, vaan veljiensä luokse vierailulle. Ilmaus kertoi

³⁵² Von Richthofen 1918, 81. ”Boelcke war natürlich der erste, der es sah, denn er sah eben mehr als Andere Menschen.”

³⁵³ Von Richthofen 1918, 81. ”[...] verehrten Führer [...]”

³⁵⁴ Von Richthofen 1918, 85.

³⁵⁵ Von Richthofen 1918, 56. ”Wie ich Boelcke kennenlernte.”

³⁵⁶ Mm. Udet 1935, 70–71, 94.

³⁵⁷ Udet 1935, 94. ”Ganz preussisch. Und der grösste Soldat.”

³⁵⁸ Bishop 1918, 41.

³⁵⁹ Von Richthofen 1918, 79. ”Heute kommt der grosse Boelcke und will uns, oder vielmehr seinen Bruder in Kowel besuchen.”

lentäjyhteisön tiiviystä: menestyntä lentäjää ihailtiin suuresti, mutta hänet nähtiin silti veljenä. Ainakin kuuluisuutta vielä saavuttamattomat lentäjät lienevät halunneet korostaa sitä, että kuuluisat sankarilentäjät olivat heidän veljiään. Lentäjyhteisö oli ensimmäisessä maailmansodassa suhteellisen pieni, ja useat kuuluisat lentäjät olivat hyviä tovereita keskenään.³⁶⁰

Boelcke otti raskaasti tiedon Immelmannin kuolemasta. Hän mainitsi ensin ottaneensa tiedon vain perättömänä huhuna. Hän kuvaili hautajaisten olleen todella vaikuttavat. Boelcke moitti sanomalehtiä, joiden mukaan Immelmann olisi kaatunut taistelussa: ”Kaikki, mitä lehdet kirjoittavat ilmataistelusta ynnä muusta, on hölynpölyä”.³⁶¹ Hän uskoi vankasti, että kyseessä oli potkurin irtoamiseen liittyvä onnettomuus. Mielenkiintoisesti Boelcke mainitsi, että Immelmannin kuoleman moraalista vaikutusta vihollisiin ei tullut aliarvioida.³⁶² Hän tiedosti sen, että vihollinen tulisi mainostamaan kuuluisan saksalaisen kuolemaa ja heidän lentäjänsä saisivat varmasti lisää puhtia tapahtuneesta. Näin ollen sankarilentäjät ovat tiedostaneet asemansa sekä oman että vihollisen taistelumoraalin muuttajina.

Lehdistöstä tuttu saksalainen henkisen esimerkin kulttuurin käsite – Geist – toistui von Richthofenin omaelämäkerrassa. Hän kirjotti, että ”Johtajan henki tarttui hänen oppilaihinsa”. Boelcken henkinen esimerkki eli von Richthofenin mukaan yhä hänen seuraajiensa keskuudessa: laivueen pudotustili karttui roimasti Boelcken kuoleman jälkeenkin.³⁶³ Edes kuolema ei pysäyttänyt myyttistä sankarilentäjää, vaan haudan takaakin hän vaikutti henkisen esimerkin kautta saksalaisiin lentäjiin. Boelcken, Udetin ja Immelmannin kirjoissa Geist-käsite ei noussut erityisemmin esille. Von Richthofenin kirja oli – toisin kuin muut tarkastelluista saksalaiskirjoista – kirjoitettu sodan aikana

³⁶⁰ Esim. Boelcke 1917, 46–47. Boelcke kertoo yhteisistä lennoista Immelmannin kanssa.

³⁶¹ Boelcke 1917, 84–85. ”Alles was die Zeitungen über Luftkampf usw. schreiben, ist Unsinn.”

³⁶² Boelcke 1917, 85.

³⁶³ Von Richthofen 1918, 85. ”Der Geist des Führers übertrug sich auf seine Schüler.”

omaelämäkerraksi, ja suunnattu suurelle yleisölle, joten tässä voi olla syy lehdistöstä tutun retoriikan käyttöön.

Lentäjät tiesivät ainakin vastapuolen kuuluisimmat lentäjät usein nimeltä. McCudden myönsi käyttäneensä Immelmannin ilmasotataktiikkaa.³⁶⁴ Oswald Boelcke mainitsi kuulustelleensa vangeiksi jääneitä vihollislentäjiä, jotka tiesivät hänet hyvin nimeltä.³⁶⁵ Udet kirjoitti, että eräältä kaatuneelta vihollislentäjältä oli löydetty sanomalehdestä peräisin oleva Udetin kuva. Kuvatekstissä oli lukenut ”As des as” – ”ässien ässä”.³⁶⁶ Immelmann kirjoitti, että hänen alas ampumansa englantilainen lentäjä oli sanonut: ”No niin, kun minut on kerran ammuttu maahan, olen ainakin iloinen siitä, että voittajani oli Immelmann.”³⁶⁷ Lentäjien maine oli kiirinyt ei-kenenkään-maan yli muun muassa sanomalehtien, radiolähetysten ja vankien kuulustelun avulla.

Kuuluisat lentäjät uskoivat toisinaan kohdanneensa toisia kuuluisia lentäjiä ilmassa.³⁶⁸ McCudden kertoi kiistelleensä lentäjätoveriensa kanssa, oliko pudotettu saksalainen von Richthofen, Wolff vai Voss.³⁶⁹ Bishop kirjoitti, että von Richthofen tunnettiin juoksuhaudoissa nimellä ”Pieni punainen paholainen”. Bishop laivueineen oli usein yrittänyt napata hänet, mutta siinä he eivät koskaan onnistuneet.³⁷⁰ Udet uskoi tunnetun Pégoudin lennelleen samoilla tienoilla kuin hän.³⁷¹ Hän oli kuullut, että rintaman toisella puolella heidän lohkoltaan olivat Nungesser ja Guynemer, jota hän kuvasi ”vihollisen Richthofeniksi”.³⁷²

³⁶⁴ McCudden 1918, 2341–2354.

³⁶⁵ Boelcke 1917, 55.

³⁶⁶ Udet 1935, 105.

³⁶⁷ Immelmann 1916, 105. ”Na, wenn ich schon einmal abgeschossen bin, so bin ich doch wenigstens froh, daß es Immelmann ist, dem ich unterlegen bin.”

³⁶⁸ Mm. McCudden 1918, 1087–1099, 1213–1225, 2429–2441 ja 2906; Udet 1935, 16, 65, 75–77.

³⁶⁹ McCudden 1918, 2819–2832.

³⁷⁰ Bishop 1918, 141. ”[...] Little Red Devil [...]” Richthofenin kohtaamisista mm. Bishop 1918, 145–146.

³⁷¹ Udet 1935, 17.

³⁷² Udet 1935, 44. ”[...] der Richthofen des Feindes.”

Udet kertoi käyneensä parikin kertaa tiukkoja ilmataisteluja kuuluisan ranskalaisen Georges Guynemerin kanssa. Kun viholliskone ilmestyi kuin tyhjästä ja ampui saksalaiskoneen alas, Udet ajatteli, että ”[...] se voi olla vain Guynemer!”³⁷³ Toisella kohtaamisellaan Udet tunnisti vihollisen varmasti Guynemeriksi. Kaartotaistelun aikana Udet tajusi vihollisen olleen etevämpi kuin hän. Pitkässä kaksintaistelussa Udetin konekivääreihin tuli lataushäiriö. Udetin mukaan Guynemer saattoi tajuta tämän, ja viittasi hänelle kädellään. Sen jälkeen Guynemer irtautui taistelusta länteen.³⁷⁴ Udet kirjoitti:

”On ihmisiä, jotka sanovat että Guynemerillä olisi silloin itsellään ollut lataushäiriö. Toisia, jotka väittävät hänen pelänneen, että epätoivoissani tulisin ilmassa törmäämään hänen koneeseensa. Mutta en usko heitä. Uskon, että vielä meidän päivänämme on jotakin jäljellä vanhan ajan ritarillisesta sankaruudesta. Ja sen tähden lasken tämän myöhäisen seppeleen Guynemerin tuntemattomalle haudalle.”³⁷⁵

Sitaatissa kulminoitui Udetin ihanne reilusta kaksinkamppailusta: jos toinen menettää taistelukykynsä, ritarillinen sankari ei korjaa helppoa saalista, vaan jättää hänet rauhaan. Udet vahvisti käsitystä sankarilentäjien ritarillisuudesta: ensimmäisen maailmansodan ilmasodassa todella oli reilua ja ritarillista kamppailuhenkeä. On hyvä muistaa, että Udet kirjoitti kirjansa vuonna 1935, joten hänen näkemyksensä sota-ajasta olivat saaneet tekeytyä lähes parikymmentä vuotta. Tässä ajassa hänen muistojaan olivat saattaneet värjätä muut kertomukset sodasta ja ilmataisteluista.

William Bishop puolestaan usein kritisoi saksalaisten ilmasotastrategiaa. Hän väitti, että saksalaiset harvoin ryhtyivät taisteluun ilmassa, ellei heillä ollut selvää, vähintään kolmen

³⁷³ Udet 1935, 52. ”[...] das kann nur Guynemer sein!”

³⁷⁴ Udet 1935, 58–60.

³⁷⁵ Udet 1935, 60. ”Es gibt Leute, die sagen, Guynemer habe damals selbst eine Ladehemmung gehabt. Andere, die behaupten, er habe gefürchtet, ich würde ihn Verzweiflung in der Luft rammen. Aber ich glaube ihnen nicht. Ich glaube, dass auch heute noch ein Stück von ritterlichen Heldentum alter Zeiten lebendig geblieben ist. Und deshalb lege ich diesen späten Kranz auf Guynemer’s unbekanntes Grab.”

suhde yhteen, ylivoimaa.³⁷⁶ Hänen mukaansa saksalaiset ”päänahan metsästäjät” väijyivät korkeuksissa odottamassa vaurioituneita ja yksinäisiä koneita, jotka olisivat helppoja maaleja. ”Tämä on hienoa urheiluhenkeä”, Bishop kirjoitti ivallisesti.³⁷⁷ Bishop kirjoitti kohdanneensa von Richthofenin laivueen punaiset koneet ilmassa useasti. Hänen mukaansa laivueen lentäjät olivat taitavia lentäjiä, mutta heillä ei ollut rehtiä urheiluhenkeä.³⁷⁸ Yleensä lentäjät kehuivat sodan ilmasotakulttuurin hyvää henkeä, mutta Bishop muodosti poikkeuksen olemalla avoimen kriittinen saksalaisten strategiaa kohtaan.

Lentäjäsankarit olivat esikuvia muille lentäjille. Suuria sankareita kunnioitettiin syvästi. Saksalaissankarit kehuivat toisiaan porvarillisia ihannearvoja käyttäen. Lentäjät tunsivat asemansa kansojen taistelutahdon muuttujina. Lentäjyhteisö oli pieni, joten lentäjät tunsivat hyvin toisensa. Rintaman toisella puolella olevat kuuluisat viholliset tunnettiin nimeltä, ja usein lentäjät uskoivat kohdanneensa kuuluisia vihollislentäjiä ilmassa. Useimmat lentäjät suhtautuivat kunnioittaen vihollisiinsa, mutta Bishop kritisoi saksalaisten ilmasotataktiikkaa epäurheilijamaiseksi. Vastapuolen meriittejä painottamalla korostettiin omia urotekoja.

6. Päätäntö

Hävittäjälentäjät erosivat muista sotilasta käymällä mies miestä vastaan -sotaa ilmassa. Lentäjien erilaisuutta korostettiin käyttämällä lentäjä-etuliitettä. Hävittäjälentäjiä verrattiin sukellusvenekapteeneihin mahdollisesti siitä syystä, että sekä lentokoneet että sukellusveneet olivat uutta teknologiaa. Molemmat aselajit poikkesivat juoksuautojen mekaanisesta sodankäynnistä.

³⁷⁶ Bishop 1918, 109.

³⁷⁷ Bishop 1918, 45. ”[...] head-hunters [...]”; ”Fine sportsman, that!”

³⁷⁸ Bishop 1918, 110.

Freiburger Zeitung rakensi ansioituneimmille hävittäjälentäjille sankarimyyttiä julkaisemalla säännöllisesti tietoja heidän sotamenestyksestään. Saksalaiset kohottivat useita hävittäjälentäjiä sankarin asemaan läpi sodan. *Manchester Guardian* uutisoi enemmän vain kolmesta hävittäjälentäjästä. Saksalaishävittäjälentäjien sankaruutta määritti pitkälti ilmavoittotilin saldo tai ”ensimmäisten suurten joukossa oleminen”. Englantilaisten hävittäjälentäjien sankaruutta määritti lähinnä konkreettinen siviilien suojele. Zeppeliinin tuhoaminen oli suuri sankariteko. Lehdet rakensivat sankarimyyttiä ylistämällä lentäjiä ylisanoin, ja kertomalla massojen villiintyneen sankareistaan. Sankarimyytti oli sosiaalinen konstruktio, joka oli rakennettu sen pohjalle, mitä eliitti halusi kansan tuntevan. Konstruktioita oli täydennetty nationalistisella retoriikalla. Hävittäjälentäjistä tehtiin kansan sankareita.

Sodan alussa englantilaislehti korotti pommikoneilentäjiä sankariasemaan. Saksassa pommikoneilentäjät eivät nauttineet läheskään yhtä suurta arvostusta kuin hävittäjälentäjät. Käytetyt käsitteet olivat samansuuntaisia molemmissa lehdissä. Sankarilentäjiin liitettiin molempien maiden lehtidiskurssissa porvarillisia ihannearvoja, kuten yksilöllisyyttä, urheutta, työmoraalia ja vastuuntuntoisuutta. Sankarilentäjät kehuivat toisissaan samoja hyveitä.

Hävittäjälentäjiä kohotettiin sankarin asemaan *Freiburger Zeitungissa*, jotta rintamamiehillä ja kansalla olisi esikuvia, jotka auttavat heitä jaksamaan sodassa. Saksalaiset sankarilentäjät auttoivat rintamamiehiä jaksamaan juoksuhaudausotaa, ja heidän henkisen esimerkin kulttuurinsa – Geist – jäi elämään kansan mieliin. *The Manchester Guardian* kohotti zeppeliinejä torjuvia hävittäjälentäjiä sankarin asemaan, jotta siviiliväestö voisi tuntea olonsa turvalliseksi. Hävittäjälentäjän sankarimyytti saavutti kliimaksinsa sankarikuolemassa. Kuolema loi lentäjästä marttyyrin, jonka nimi muistettaisiin ikuisesti; tämä lupaus ei pitänyt, koska sodan jälkeen sankarilentäjät painuivat unholaan. Manfred von Richthofenin kuollessa hänen sankarimyyttinsä sai ylikansallisia piirteitä.

Hävittäjälentäjät unohdettiin sodan jälkeen Saksassa nopeasti. Sodan aikana lupailtu ikuinen muistaminen unohtui. Sota-ajan ihanteet muuttuivat ja sodan lentäjäsankarien tilalle tuli Iso-Britanniassa uusia lentäjäsankareita. Saksassa sodan häviämisen synnyttämä kansallinen häpeä ja Versaillesin lentokoneteollisuutta rajoittava rauhansopimus olivat omiaan karkottamaan kiinnostuksen lentäjäsankareista. Iso-Britanniassa sodan lentäjäsankareita muistettiin maltillisesti sodan jälkeen. Heti sodan päätyttyä lehdessä kerrottiin sodassa kuolleista lentäjäsankareista, joita ei sodan aikana ollut mainostettu lainkaan. Sankarimyytti levisi myös sankarien perheenjäseniin. Tätä kautta saatiin naisia mukaan miehiseen sankarimyyttiin. Sodanaikainen sankarimyytti siirtyi ennätyslentoihin. Atlantin ensimmäisinä ylittäneistä lentäjistä tuli heti sankareita rohkeutensa ja sinnikkyytensä ansiosta. Lehdistön esiin nostamista lentäjistä tuli sankareita, vaikka tavoitteessa olisi epäonnistuttu. Lontoosta Australiaan ensimmäisinä lentäneistä miehistä tuli sankareita, koska heidän seikkailullinen matkansa toi kaukaisia siirtomaita lähemmäs emämaata. Sankaridiskurssi pysyi porvarillisissa ihannearvoissa, mutta ennätyslennot nostivat esiin myös seikkailullisuuden ja sinnikkyuden ihanteita.

Tutkimistani hävittäjänsankareista Oswald Boelcke ja Max Immelmann kokivat sankaruuden työläänä. Ihailu aiheutti heille päänvaivaa, kun piti kirjoittaa nimikirjoituksia ja vastata kirjeisiin. Brittilentäjien kuuluisuus oli huomattavasti vähäisempää: heitä juhlittiin pääsääntöisesti vain pienemmän piirin sisällä. Lentäjäsankarit saivat sankaristatuksellaan vahvan lähdön upseerin uralle, mitaleja, huomiota naisilta ja lahjoja. Kuuluisat saksalaiset ja brittiläiset lentäjäsankarit illastivat usein yläluokkaisten isäntien seurassa. Kansallisen sankarin status oikeutti sosiaaliseen nousuun lähelle yläluokkaa. Lentäjäpiireissä vallitsi vahva me-henki, joten lentäjät suhtautuivat toisiinsa usein kunnioittavasti ja toverillisesti. Omaelämäkertojen perusteella vihollislentäjiin suhtauduttiin pääsääntöisesti kunnioittavasti, mutta kanadalainen Billy Bishop kritisoi saksalaisia epäurheilijamaisiksi.

Jatkotutkimuksissa voisi ottaa sankarimyyttivertailuun mukaan ainakin Ranskan. Yhdysvaltojen lentäjäsankarien tutkiminen olisi mielenkiintoista. Tutkimusta voisi

syventää muun muassa Albert Ballin ja muiden tässä tutkimuksessa äänettömiksi jääneiden lentäjä sankarien kirjeisiin. Lentäjien sankarimyytin muuttumista voisi tarkastella pidemmällä ajanjaksolla ottamalla tarkasteluun mukaan esimerkiksi 1930-luvun tai koko toisen maailmansodan. Kansallissosialistisen Saksan sankarimyyttejä voisi vertailla näihin ensimmäisen maailmansodan aikaisiin sankarimyytteihin. Olisi todella mielenkiintoista tutkia toisten aselajien, esimerkiksi sukellusvenemiestöjen, sankarimyyttejä.

Lähteet

Alkuperäislähteet

Sanomalehdet:

Freiburger Zeitung 1.1.1915 – 31.12.1924. (Freiburgin yliopiston internet-sivusto: <http://az.ub.uni-freiburg.de/show/fz.cgi?pKuerzel=FZ>, viitattu 2.5.2015.)

The Manchester Guardian 1.1.1915 – 31.12.1924. (ProQuest, JY)

Omaelämäkerrat:

Bishop, William (1918), *Winged Warfare*. George H. Doran Company: New York.

Boelcke, Oswald (1917), *Hauptmann Bölckes Feldberichte*. Verlag Friedrich Andreas Perthes A.G. Gotha.

Immelmann, Max (1916), *Meine Kampfflüge*. Druck und Verlag von August Scherl G. m. b. H. Berlin.

McCudden, James (1918), *Flying Fury – Five Years in the Royal Flying Corps*. Casemate: Philadelphia & Newbury. Kindle-julkaisu. Sivunumeroiden asemesta viitteisiin merkitty reader-ohjelmien location-numero.

Udet, Ernst (1935), *Mein Fliegerleben*. Im Deutschen Verlag. Berlin. Ullstein A.G. Berlin.

Von Richthofen, Manfred (1918/2010), *Der Rote Kampfflieger*. Reihe: Classic pages.

Tutkimuskirjallisuus

Esposito, Fernando (2011), *Mythische Moderne: Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*. Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, München.

Fokker E-III ~ ¾ Scale Ultralight n.d. Airdrome Airplanes. <http://www.airdromeairplanes.com/FokkerE-III%7B3-4scale%7D.html>, viitattu 3.5.2015.

Fritzsche, Peter (1992), *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England.

- Geuss, Raymond (1996), Kultur, Bildung, Geist. *History & Theory* Vol. 35 Issue 2, 151–164. (JSTOR, JY)
- Guttman, Jon (2009), Allied Ace of Aces. Julkaistu *Aviation History* -lehdessä syyskuussa 2009 sivuilla 44–49.
- Guttman, Robert (2012), Fokker's Fabulous Flying Coffin. Julkaistu *Aviation History* -lehdessä toukokuussa 2012.
- Harmaja, Tapani (1941), *Pilven veikot – maailmansodan kuuluisimpien lentäjien tarina*. Toinen painos. Porvoo, Helsinki. Werner Söderström Osakeyhtiö.
- Herzog, Bobo (1964), Fifty years ago: The victory of Weddigen on 22 September 1914. Julkaistu *Marine-Rundschau*-lehdessä numerossa 61 sivuilla 271–275.
- Holtfrerich, Carl-Ludwig (1986). *The German Inflation 1914–1923*. Walter De Gruyter & Co.: Berlin.
- Ihalainen, Pasi, 2013. Vertaileva Euroopan historian tutkimus parlamenttihin historian näkökulmasta. Julkaistu *Tieteessä tapahtuu* -lehdessä Vol 31, Nro 4 (2013), 30-35.
- Kempainen, Ilona (2006), *Isänmaan uhrit – sankarikuolema Suomessa toisen maailmansodan aikana*. Suomalaisen kirjallisuuden seura: Helsinki.
- Keränen, Marja (2008), Poliittisen osallistumisen epäpolitisoituminen. Teoksessa Korvela, Paul-Erik & Lindroos, Kia 2008. *Avauksia poliittiseen ajatteluun*. s. 35–59. Minerva: Helsinki / Jyväskylä.
- Kirschenbaum, Lisa & Wingfield, Nancy (2009), Gender and the Construction of Wartime Heroism in Czechoslovakia and the Soviet Union. *European History Quarterly*. 07/2009, Vol. 39 Issue 3, 465–489. (JSTOR, JY)
- Koselleck, Reinhart, 2002. *The Practice of Conceptual History. Timing History, Spacing Concepts*. Stanford: Stanford University Press.
- Kristiansson, Jesper (2011), *Polttomoottorien kehittyminen ensimmäisen maailmansodan länsirintaman hävittäjälentokoneissa*. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu,.
- McCannon, John (1997), Positive Heroes at the Pole: Celebrity Status, Socialist-Realist Ideals and the Soviet Myth of the Arctic, 1932–39 Teoksessa *Russian Review*, Vol. 56, No. 3 7/1997, 346–365. (JSTOR, JY)

Munson, Kenneth. (2006), Ensimmäisen maailmansodan hävittäjät. Näköispainos vuonna 1969 ilmestyneestä painoksesta. Helsinki, Otava.

Projectbereiche und Teilprojekte n.d. – Heroisierungen – Heroismen. <http://www.sfb948.uni-freiburg.de/?page=1>. Viitattu 28.2.2015.

Protasio, John (2012), British Naval Disaster at Coronel. Julkaistu Military Heritage -lehdessä helmikuussa 2012 sivuilla 48–53.

Pynnönen, Anu (2013), Diskurssianalyysi: tapa tutkia, tulkita ja olla kriittinen. Jyväskylän yliopisto. Luettavissa internetissä: <https://www.jyu.fi/jsbe/tutkimus/julkaisut/workingpaper/wp379> Viitattu 7.3.2015.

Salokangas, Raimo (2012), Tekstit, kontekstit ja poikittaistatse mediahistorian kohtauspaikalla. Teoksessa: Railo, Erkki & Oinonen, Paavo 2012. Media historiassa, s. 25-46. Turku: Turun historiallinen yhdistys.

Schnürer, Florian (2008), 'But in death he has found victory': the funeral ceremonies for the 'knights of the sky' during the Great War as transnational media events. Julkaistu European Review of History -lehdessä joulukuussa 2008 sivuilla 643–658.

Skinner, Quentin (2002), Visions of politics – Volume 1: Regarding Method. New York: Cambridge University Press. (EBSCOhost, JY)

Starling, Ernest H. (1920). The Food Supply of Germany during the War. Julkaisussa: Journal of the Royal Statistical Society, Vol. 83, No. 2 (Mar., 1920), 225–254. (JSTOR, JY)

Stephenson, Charles (2004), Zeppelins: German Airships 1900-40. London: Osprey Publishing.

Syrjälä, Leena (2001), Elämäkerrat ja tarinat tutkimuksessa. Teoksessa Aaltola, Juhani & Valli, Raine (toim.) 2001. Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Jyväskylä: PS-kustannus, 203–217.

Teräs, Kari & Keskinen, Jarkko & Seppälä, Suvianna (toim.), (2012), Häkäpöntöistä nurkkatansseihin. Arjen ilmiöitä sota-aikana. 1-19. Suomen historian julkaisuja 2. Turku: Turun yliopisto.

Torvinen, Taimi (1982), Ulkomaisen sanomalehdistön historia. Helsinki: Weilin+Göös.

Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913.
<http://machaut.uchicago.edu/?action=search&word=myth&resource=Webster%27s&quicksearch=on> Viitattu 7.3.2015.

Webster's Revised Unabridged Dictionary 1913.
<http://machaut.uchicago.edu/?resource=Webster%27s&word=hero&use1913=on&use1828=on> Viitattu 7.3.2015.

Winter, Denis (1983). *The First of the Few: Fighter Pilots of the First World War*. Penguin: Suffolk.