

Yläluostari, ”Petsamon pikalinjan” päätepiste



Teksti: Jukka Nisula

Kuvat: G. Stähle via Seppo Sipilä, Suomen Ilmailunseura, Suomen Matkailijayhdistys

Kun Petsamon lentokenttä Yläluostarille Jäämeren rannalla valmistui Talvisodan kynnyksellä 1939 ja lentoliikenne sinne alkoi Aero Oy:n toimesta kesällä 1940, oli se viimeisin ja pohjoisin lentoasema ketjussa, joka kulki Helsingistä Pohjanmaan kautta Suomen pohjoisimpaan kolkkaan. Petsamo oli tuolloin myös Euroopan pohjoisin lentoasema. Tätä lentokenttien ketjua läpi Suomen oli suunniteltu jo 1930-luvun alusta asti. Valmistuttuaan Euroopan pisin lentoreitti sai nimen ”Petsamon Pikalinja”. Kansainvälinen nimitys ”Lapland Express” kuvasti osaltaan reitin tärkeyttä maaillemme, turismin kasvua sekä modernin lentomatkustamisen nopeutta muihin kulkuvälineisiin verrattuna.

Petsamon alueen merkitys Suomelle kasvoi 1930-luvulle mentäessä sekä matkailumielestä että sotilaspoliittisesti. Jäämerentie oli jo valmistunut aiemmin ja sitä pitkin pääsi autolla aina Liinahamarin saakka vuonna 1931. Petsamossa sijaitsevat tuon Suomen ainoa jäätyvät satama ja alueen vetovoima matkailumielestä vain kasvoi myös kansainvälisesti ajateltuna. Jäämeren jylhät rannat ja eksoottinen arktinen luonto houkuttivat ihmisiä sinne. Kulttuuri kiinnosti myös, siellä sijaitsi maailman pohjoisin munkkiyhdyksunta, kolttasamelaiset kylissään sekä valtamerikalas-

Petsamon Yläluostarin kenttä 15.7.1940. ”Sampo”-koneen OH-ALK vieressä hallinto- ja terminaalirakennus, joka jo syksyn reittitarkastuksessa todettiin ahtaaksi ja rauhattomaksi. (Stählen albumi via S.Sipilä)

The Petsamo Yläluostari airport 15th of July 1940. To the left of OH-ALK ”Sampo” is the combined administrative and terminal building, that had been found ”cramped and rough” during the route inspection the previous autumn (1939). (The Stähle collection, via S. Sipilä).

tajat. Lisäksi alueen rikkaat nikkeliesiintymät ja niiden hyödyntämisen vaikuttivat alueen tulevaisuuteen. Kauppa- ja teollisuusintressit painoivat vahvasti vaakakupissa ja puolustivat pysyvän lentoyhteyden saamista Etelä-Suomesta Petsamoon. Oli saatava varma ja nopea lentoyhteys Suomenlahdelta Jäämerelle. Kulkulaitosten ja yleistien töiden ministeriö puolisikin vuonna 1937 lentoreitin rakentamista Petsamoon yhdessä Aero Oy:n kanssa ja asiaa kannattivat puolustusministeriö ja ilmavoimat. Petsamossa oli tuki käyty vesi- ja suksivarusteisilla koneilla, mutta aluetta puuttui maalentokenttä.

Kun valtio aloitti lentokenttien rakennusohjelman 1930-luvun puolivälissä, tuli selväksi, että lentoverkoston tuli ulottua pohjoisimpaan Lappiin saakka. Tätä lentoreittiä suunniteltiin vuosikausia ennen Talvisotaa, joka sitten keskeytti sen loppuun viemisen. Ennen Talvisotaa oli Petsamon Yläluostarille jo alettu rakentaa lentokenttää, mutta sitä ei ollut otettu käyttöön sen keskeneräisyyden, määrärahojen vähyyden ja alueella vallinneen jännittyneen tilanteen takia. Sodan uhka oli konkreettinen syksyllä 1939. Talvisodan jälkeen kenttä

rakennettiin valmiiksi ja Aero Oy hankki luvat lentoliikenteen aloittamista varten. Kulkulaitusministeriö järjesti laitteet ja palvelut reitille. Se myönsi myös lennonjohto-oikeudet 12.6.1940 Rovaniemen, Sodankylän ja Petsamon kentille ”toistaiseksi suotuisan sääsuhteen vallitessa” johtuen osaksi puutteista, joita vielä oli lähinnä viestitys- ja sääasemien varustuksissa ja määrässä. Valtioneuvosto myönsi myös oikeudet Aero Oy:n harjoittaa ammattimaista lentoliikennettä 20.6.–31.8.1940 Helsingin ja Petsamon välisellä lentoreitillä. Väliarhauksen aikana koko 1930-luvun suunnitellusta pitkästä Jäämeren lentoreitistä sitten vihdoin tuli täyttä totta.

Aerologisia tutkimuslentoja pohjoisessa

Kun pohjoisen lentokenttiä 1930-luvun loppupuoliskolla suunniteltiin, lensi Aero uudella De Havilland Dragon Rapide D.H.86 ”Salamana” -kaksitasolla Lapin alueella aerologisia tutkimuslentoja, joilla pyrittiin selvittämään lentoreitillä tarvittavien suunnistus- ja radiolaitteiden sijainnit. Niitä suunniteltiin v. 1937 sijoitettavaksi ainakin reitin varrella oleville lentokentille. Lennoilla pyrittiin myös löytämään

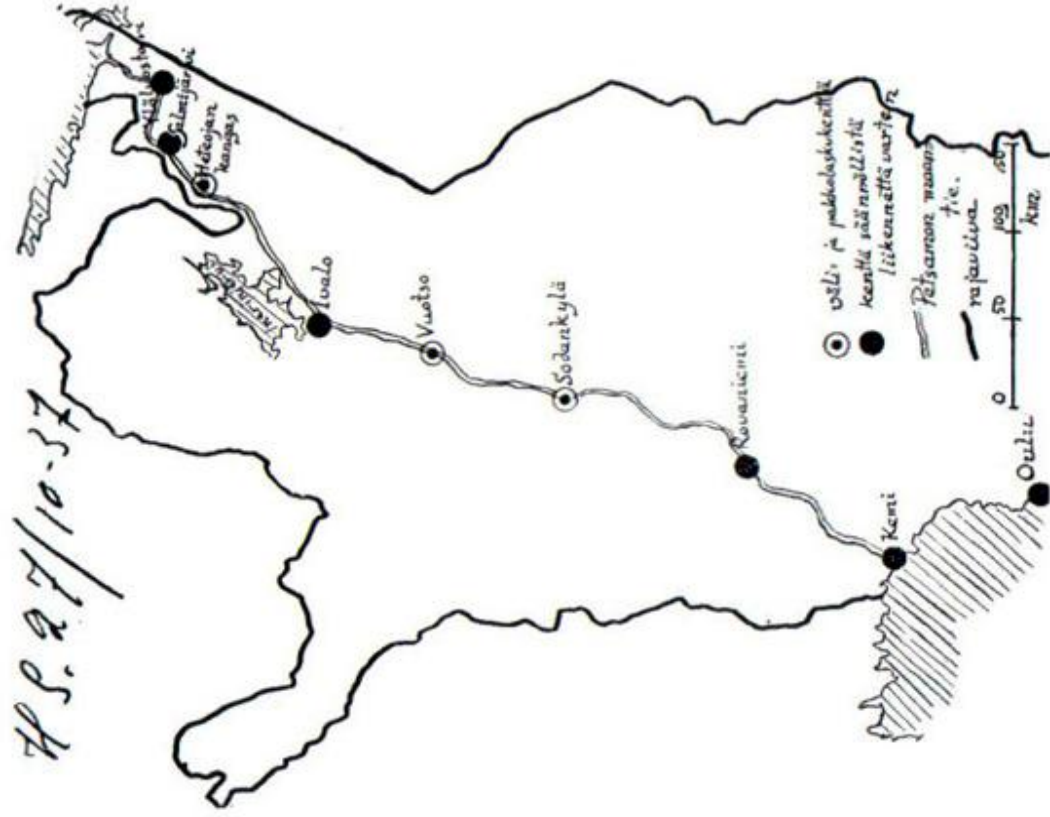


maastosta hyvät paikat varalaskukentille. Esimerkiksi Salmijärven Markkinakankaalle perustettavalle varalaskukentälle rakennettaisiin radioasema ja sieltä puhelinyhteys Petsamon Yläluostarin kentälle. Salmijärvelle tulisi myös rakentaa suoja matkustajia ja lennonjohtoa varten, koska oli hyvin todennäköistä, että huonoilla talvikeleillä ei Petsamon tunturien yli aina päästäisi lentämällä. Salmijärveä voitaisiin näin käyttää vakituksena liikennelentokentänä tarvittaessa. Tutkimuslentoja lennettiin mm. maaliskuun lopulla 1939, mutta vuoden 1938 keväällä ne jäivät lentämättä huonon lumitilanteen takia. Nämä keväiset tutkimuslennot lennettiin kanadalaisilla suksilla varustetulla Dragon Rapidella, ja lennoilla saatiinkin hyviä kokemuksia, joita hyödynnettiin myöhemmin. 28.3-30.3 1939 suoritetuista lennoista lentokapteeni Mainio Raunio raportoi seuraavasti: "Kaikkiaan lensimme 5.605 km, 40 laskua, radiolentoja 1.551 km ja yleisölennoiksiä 15. Teimme radiokoe lentoja posti- ja lennätinhallituksen lukuun

Petsamon lentoliikennettä varten tarvittavia kenttiä ja varalaskupaikkoja Pohjois-Suomessa. TVH:n suunnitelma vuodelta 1937 (Aero 4/1937 ja HS 27.10.1937 via J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I *Other airfields and alternative landing strips in northern Finland, needed for the operation of "The Arctic Air Express" routes. The National Board for Roads and Waterways plan from 1937. (Aero magazine 4/1937 and Helsingin Sanomat 27.10.1937 via J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I).*

D.H.89 A Dragon Rapide OH-BLB "Lappi". Aero O/Y hankki koneen "Arctic Air Route" eli Helsingin-Petsamon lentolinjaa varten toukokuussa 1938. Koneessa oli hieman parempi navigointivärius sen edeltäjään "Salamaan" verrattuna. Koneella lennettiin Petsamoon asti kuitenkin vasta kesällä 1940. (Suomen Ilmailumuseo)

The D.H. 89 A Dragon Rapide OH-BLB "Lappi". Aero O/Y acquired the plane for the "Arctic Air Express" route (Helsinki-Petsamo) in May 1938. This plane's navigational equipment was better than that of its predecessor, OH-BLA "Salama". The first flight to Petsamo using "Lappi" did not take place until the summer 1940! (Picture: The Finnish Aviation Museum).



(herra Blomqvist) pitkällä ja lyhyellä aalloilla". Dragon Rapide -konetta hän hieman kritisoi, se oli arka jäätymiselle eikä sähkölämmittäjä ole ilmeisesti tarpeeksi tehokas. Koneen mittarivarustukseen sekä kanadalaisten suksien toimivuuteen hän ei ollut täysin tyytyväinen. Metallirakenteinen kone olisi siksi soveliaampi Lapin talviolosuhteisiin.

Muut maat kiinnostuvat Petsamon lentoreitistä

Petsamon lentokenttähanke sai runsaasti palstatilaa lehdistössä Ruotsissa. Vuonna 1937 mainostettiin seuraavana vuonna aloitettavaa lentolinjaa siten, että "Tukholmasta pääsee Jäämerelle nyt 11 tunnissa 228 kruunulla!". Ruotsalaisen AB Aerotransport yhtiön tekninen johtaja Carl Lignell teki marraskuun alussa vuonna 1937 yhdessä Aero Oy:n pääjohtaja Gunnar Ståhlen kanssa Aeron koneella tutustumislennon tulevalla Petsamon reitillä. Lignellin kertoman mukaan Petsamossa oli jo kolme huippuhotelia, Euroopan rikkaimmat kalavedet, hieno luonto ja erämaat vieressä. Tämä kiinnostaisi suuresti pohjoismaisia turisteja. Lentolinja palvelisi myös teollisuuden tarpeita. Lignell kehui vuolaasti reittiprojektia ja odotti innolla sen aloittamista. Lehdistössä hän kertoi lisäksi suomalaisten olevan onnekkaita, kun pohjoisen Lapin tunturimaastoon on mahdollista rakentaa halvoin kustannuksin sopivia lentokenttiä sen tasaisuuden takia. Riittäisi kun aluskasvillisuus poistettaisiin ja maata tasoitettaisiin hieman.

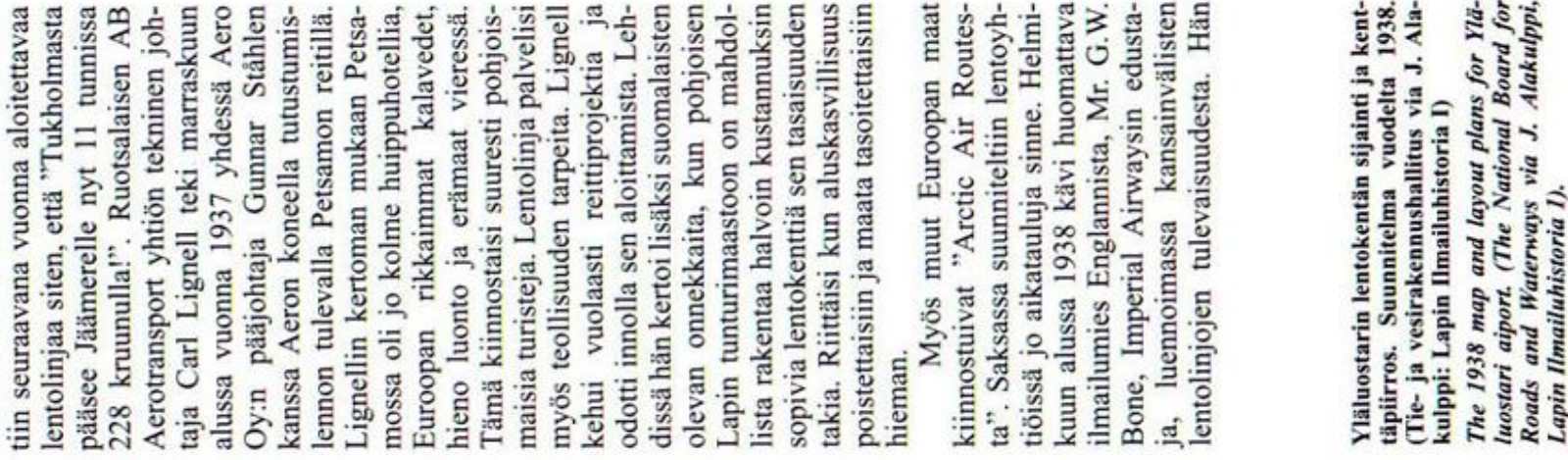
Myös muut Euroopan maat kiinnostuivat "Arctic Air Routes". Saksassa suunniteltiin lentoyhtiössä jo aikatauluja sinne. Helmi-kuun alussa 1938 kävi huomattava ilmailumies Englannista, Mr. G. W. Bone, Imperial Airwaysin edustaja, luennoimassa kansainvälisten lentolinjojen tulevaisuudesta. Hän

piti Petsamon reittiä erittäin mielenkiintoisena, kysymys olisi vaan kuinka se saataisiin oikein markkinoitua englantilaisille ja ihmiset kiinnostumaan asiasta. Eli kuinka saamme myytyä Suomen, "Selling Finland". Uutta ainutlaatuista reittiä mainostettiin lehdistössä kertomalla, että "Lontoosta pääsisi Jäämerelle 33 tunnissa entisen 7 vuorokauden sijaan". Englantilaisia pidettiin erinä potentiaalisimpina reitin käyttäjinä; eksoottinen Lappi ja varsinkin Petsamo tulisi varmasti

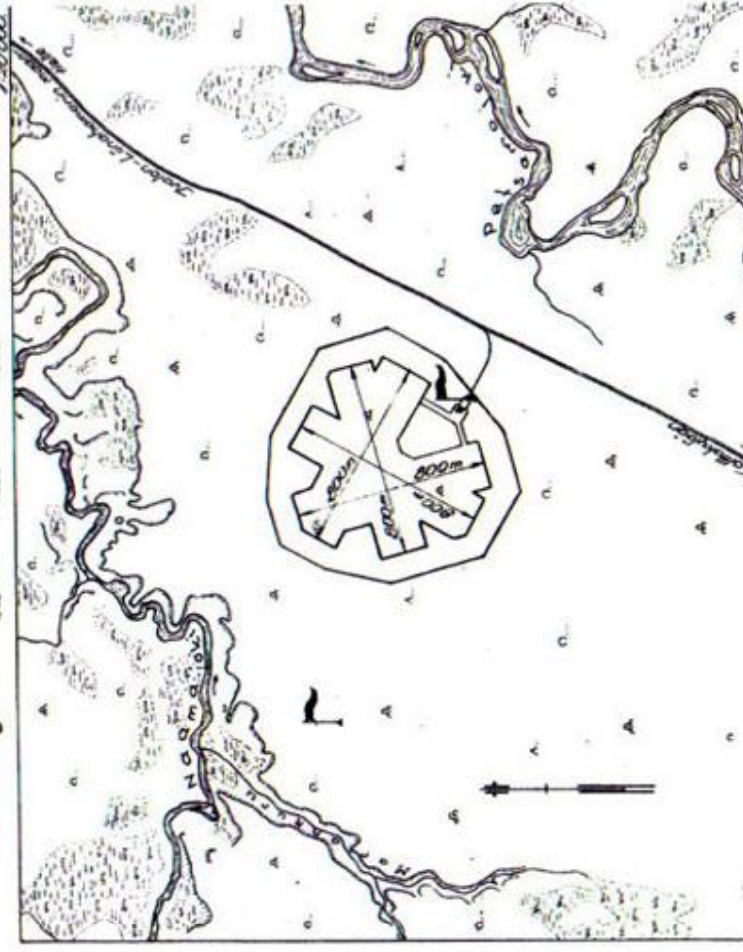
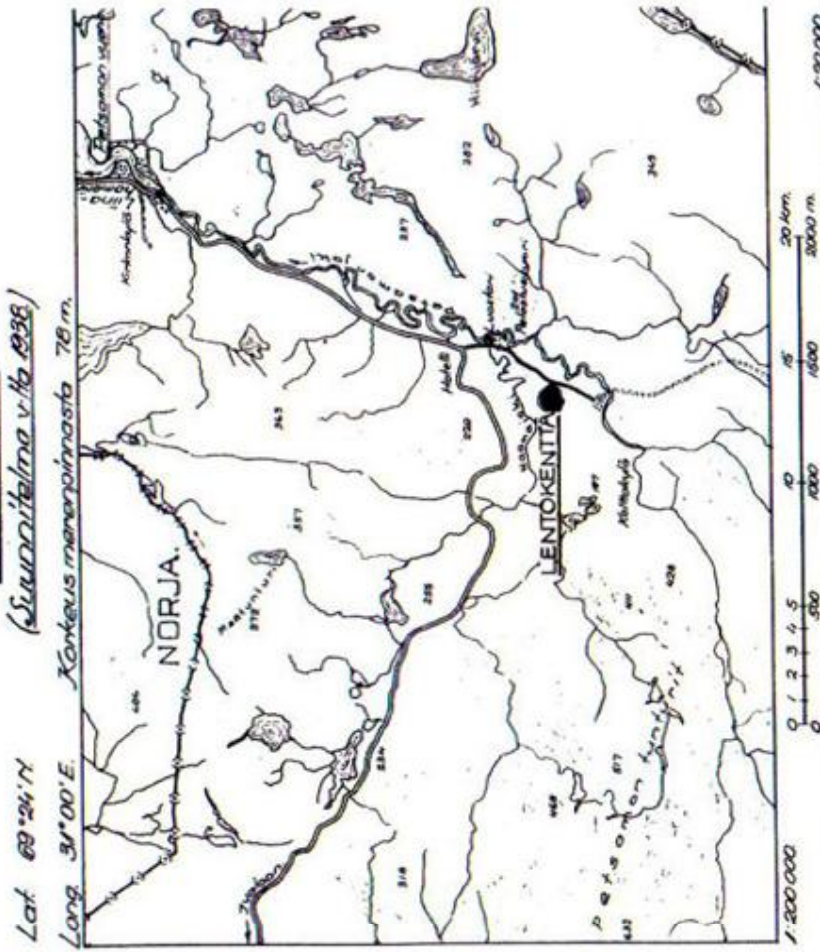
vetämään puoleensa turisteja sieltä. Jopa viikonloppumatkoja Englannista Jäämeren rannalle mainostettiin mahdollisiksi uuden nopean yhteyden ansiosta.

"Arctic Air Express"

Uusi noin 1200 km pitkä lentolinja Helsingistä Petsamoon saisi komealta kalskahtavan nimen "Arctic Air Express". Se olisi silloin maailman ainoa säännöllisesti toimiva lentoreitti Pohjoiselle Jäämerelle ja Petsamon Yläluostarin



*Petsamo.
(Suunnitelma v. lta 1936)*



Yläluostarin lentokentän sijainti ja kenttäpiirros. Suunnitelma vuodelta 1938. (Tie- ja vesirakennushallitus via J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I)

The 1938 map and layout plans for Yläluostari airport. (The National Board for Roads and Waterways via J. Alakulppi, Lapin Ilmailuhistoria I).



kenttä maailman pohjoisin lentoasema. Reitin pohjoinen lentoliikenteen keskus tulisi olemaan Rovaniemi, johon rakennettaisiin lämmitettävät tilat matkustajia ja lennonjohtoa varten sekä lentokonevaja, jossa olisi varaosakeskus ja välttämätön radiopeilausasema. Professori Keräsen suorittamien tutkimusten mukaan Petsamossa oli sumupäiviä keskimäärin 18 vuodessa. Etelä-Suomessa, Helsingissä, Turussa ja Maarianahminassa vastaava luku on 40, joten Petsamo soveltuisi hyvin lentoliikenteeseen. Aero Oy suunnitelti vakavasti Petsamon reitin avaamista jo v. 1938. Reittiä varten ostettiin Englannista upouusi Dragon Rapide, joka sai tunnuksen OH-BLB ja nimen ”Lappi” juuri tuota pohjoisen reittiä varten. Lentokapteeni Mainio Raunio lensi sen Helsinkiin 7.-8.5.1938. Koneen navigointilaitteisto oli parempi kuin edeltäjänsä ”Salaman”, ja suksivarustus oli helpompi vaihtaa alle, muuten koneet olivat samanlaiset.

Petsamon reitin suunnitelmat kuitenkin viivästyivät valtion määrärahojen puutteen sekä pohjoisten kenttien ja niiden varustusten keneräisyyden takia. Suurista toiveista huolimatta reittiä ei aloitettukaan vielä v. 1938 ja Petsamoon lentäminen lykkääntyi parilla vuodella. Uusi Dragon Rapide ”Lappi”

Aero OY:n matkalaukku-merkki vuodelta 1940. Petsamon Pikalinja merkittynä karttaan.

Aero OY luggage sticker from 1940, with the "Arctic Air Express" route shown on the map.

asetettiin siksi lähinnä Helsingin -Vaasan liikenteeseen, joka alkoi alkukesällä 1938. Tampereellehan Helsingistä oli lennetty jo vuodesta 1937. Petsamo ja muut uudet Lapin kentät saivat vielä odottaa valtion määrärahoja kenttien valmiiksi rakentamista ja lentoliikenteen aloittamista varten. Maaliskuussa 1939 Suomen Matkailu-lehti laskei, että matkalippu 1230 km lennolle Helsinki-Petsamo tulisi maksamaan 1650 mk ja edestakainen matka 2970 mk. Sitä ei pidetty ollenkaan niin kalliina kuin moni luuli. Haa-veet Petsamon reitin saamisesta käyttöön olympiavuonna 1940 elivät vahvasti ja reitillä tuntui olevan loistava tulevaisuus!

Kemi pohjoisin kenttä ennen Talvisotaa

Ennen Talvisotaa valtiojohtoisen Aero Oy:n lentoverkko ulottui pohjoisessa Kemiin asti. Ouluun ja Kemiin päästiin lentämään 15.6.1939 alkaen. Talvisota keskeytti reitin jatkamissuunnitelmat, mutta kesällä 1940 sitä jatkettiin vihdoinkin Petsamoon saakka. Reitin varrelle

valmistuivat Rovaniemen, Sodankylän ja Ivalon kentät, varalento- kentiksi Vuotso, Nautsin Heteoja ja Salmijärvi pohjoisessa. Ivalo oli mukana suunnitelmissa Petsamon reitin välilaskukentäksi jo v. 1937, mutta määrärahojen puute ja Talvisodan alkaminen keskeytti suunnitelmat. Jatkosodan takia keskeytys toistui, mutta lopulta kenttä valmistui v. 1943 saksalaisten ja heidän apunaan olleiden venäläisten sotavankien avulla.

Kaikki tämä Lapin uusien lentokenttien rakentaminen tapahtui 30-luvun lopulta alkaen tiiviissä tahdissa. Näin saatiin aikaan lentokenttien ketju, jonka varrella oli taissaesti sopivan etäisyyden päässä kenttiä. Tuon ajan koneille, joiden navigointilaitteet ja mittarivarus- tus ja moottorien toimintavarmuus oli toista luokkaa nykyisiin verrattuna, se oli välttämättömyys. Samalla toteutettiin sotilaspoliittiset tarkoituksiperät, koska myös sotilaskoneissa oli 1930-luvulla siirretty vesikoneista pyöräkoneisiin. Uusia kenttiä voitiin hyödyntää myös il- mavoimiemme tarpeita ajatellen.

Yläluostarin maakenttää suunnitellaan

Suomen Ilmapuolustusliitto esitti jo v. 1932 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle rakennusohjelman uusista kentistä ja Petsamo oli mukana listassa. Petsamon Ilmapuolustusyhdistys perustettiin v. 1933. Yhdistyksen tärkeitä tavoitteita oli maalentokentän saaminen Petsamoon. Yhdistys ja Petsamon kunta näyttävät etsineen tuolloin lentokentän paikkaa alueelta, joka sijaitsi Parkkinan ja Trifonan välillä Sieniniemessä Petsamonvuonon rannalla. Puolustusministeriö piti vielä tuolloin hanketta vähemmän kiireellisenä ja tärkeänä. Ministeriö vetosi muihin sotilaskenttähankkeisiin, mutta piti hanketta kuitenkin oikeutettuna. Yleiset liikenne- ja sotilallaalliset syyt puolsivat asiaa v. 1934 tehdyn majuri Kustaa Sihvon esitelmän mukaan. Lentokenttääsia edistyi ja kesällä 1937 tutkittiin Petsamon Sieniniemen lisäksi Yläluostarin alueen soveltuvuutta lentokentäksi. Alue:ta kutsuttiin Iso-kuolpunaksi, se oli kangasmaastoa, ja sijaitsi Yläluostarin-Kolttakylän tien varrella 28 km Petsamon kir- konkylältä ja 30 km ”nikkelikau-

pungista". Yläluostarissa oli Petsamon varsinainen munkkiyhdyksunta, josta alue sai nimensä. Yläluostarissa sijaitsi myös Suomen Matkailijayhdistyksen ylläpitämä retkeilymaja. Myös tärkeä Jäämerentie kulki aivan kentän ohitse. Petsamonvuonoon työntyvä Sieniniemi taasen oli aivan Liinahamarin vieressä lähellä turistikeskusta, mutta kahden tunturin välissä, ja sinne oli sen takia hankalampi päästä perille. Yläluostari soveltuisi näin paremmin lentokentän paikaksi.

Petsamon kunnanvaltuusto ryhtyikin suunnittelemaan maalen- tokentän rakentamista ja lähetti sitä koskevat paperit Ilmapuolustusliitolle, joka toimitti ne edelleen ministeriölle. Aero-lehti numero 11/1937 mainitsee myös lentokentän rakennettavan Petsamoon Yläluostariin ja kertoo määrärahoista seuraavasti: V. 1938 esitetään Petsamon kentän rakentamiseen työttömyysvaroja siten, että se saa niitä 500.000 mk. Petsamon lentokenttää varten oli Valtion neuvosto jo samana vuonna päättänyt antaa 260.000 mk. Syksyllä 1939

kululaitosministeriö hyväksyi tie- ja vesirakennushallituksen tekemät kenttäsuunnitelmat. Varat, yhteensä 390 000 markkaa, annettiin lentokentän rakentamiseen Yläluostariin. Tavoite oli, että kentälle tulee neljä kiitoaluetta, suuruudeltaan 200 metriä kertaa 800 metriä. Kenttä oli suhteellisen helppo ja edullinen rakentaa tasaiseen kangasmaastoon, jossa oli matalaa kasvillisuutta. Mielenkiintoinen yksityiskohta on myös, että Petsamon Nikkeli Oy:llä oli aikomuksena rakentaa oma lentokenttä ja lentokonehalli kaivosalueensa läheisyyteen, jos Petsamon lentolinjasta tulee totta. Hanke kuitenkin kaatui sodan melskeisiin.

Talvisota uhkaa, "hämärämiehiä" liikkeellä

Kevätkesällä 1939 tuli Rovaniemeltä insinööri Pokki lentokenttäpiirustusten kanssa Petsamoon ja kenttää alettiin suunnitella paikan päällä Yläluostarissa.

Paikka sijaitsi Naamajoen ja Petsamojoen välisellä kannaksella, vain 5 kilometriä Ivaloon ja Liinahamarin menevän Jäämerentien risteyksestä. Liinahamarin oli matkaa noin 30 kilometriä. Tulevasta lentokentästä itään sijaitsi reilut 200 metriä korkeakea komea Pelastusvuori. Maastoon tehtiin ensimmäiseksi kiitoradan keski- ja sivulinjat Petsamon tiepiirin tiemestarin Toivo Hakalan sijaisen Ville Matilaisen ollessa vastuussa kentän rakentamisesta. Insinööri Pokki toimi Matilaisen esimiehenä. Hakala oli komennettu Liinahamarin uuden satamatyön vastaavaksi mestariksi. Rakennustyöt aloitettiin pikaisesti, koska tuli käsky saada kenttä nopeasti valmiiksi. Soranajoon komennettiin kuorma-autoja niin paljon kuin saatiin. Sodan uhka läheni. Lentokenttätymä oli vain parin kilometrin päässä Petsamon munkkiluostarista, jonka alueella oleviin tyhjiin rakennuksiin majoitettiin rakennusväkeä vuokralle. Kentälle ei tarvinnut rakentaa kuin pieni työkaluvarasto ja pieni toimis-



Petsamo, Yläluostari.

107

Petsamon Yläluostarin munkkiluostari kuvattuna Pelastusvuorelta käsin syyskuun lopulla 1931. Edessä mutkainen Petsamojoki. Lentokenttä rakennettiin n. 3 km:n päähän luostarista sen lounaispuolelle, kuvassa vasemmalle Petsamojoen ja Naamajoen väliselle maakannakselle. Maasto on kumpuilevaa kangasmaastoa. (Suomen Matkailijayhdistys no. 107, Petsamo, Yläluostari. Kortin teksti: "Petsamo 28/9 1931")

The Petsamo Yläluostari monastery photographed, presumably from Pelastusvuori at the end of September 1931. In the foreground the winding Petsamo-river. The airfield was built ca. 3 kilometers south-west of the monastery, in the picture to the left, onto the isthmus between the Petsamo and Naamajoki rivers. The terrain is rolling moorland. (Suomen Matkailijayhdistys no. 107, Petsamo, Yläluostari. text on the postcard: "Petsamo 28/9 1931").



Lokakuussa 1939 Suomen Matkailu uutisoi Lapin lähiajan näkymistä seuraavasti: ”Rovaniemä-Petsamo rautatiestä näyttää vihdoinkin tulevan tosi... Myös matkailijaliikenne tulee siitä suuresti hyötymään. Nykyisten ennakkosuunnitelmien mukaan tulee rata vedettäväksi Rovaniemeltä Meltauksen kautta Sodankylään. Sieltä eteenpäin on ratasuunta vielä epäselvä. Lappi lähestyy... Lentokentän rakentaminen Petsamoon on aloitettu”.

Tilanne Petsamossa oli syksyllä 1939 outo ja salaperäinen. Lentokenttäänkin sai osansa noina jännittyneinä aikoina. Kentän koppiin murtauduttiin ja kiitotien piirustus oli levitetty pöydälle. Siihen oli piirretty paksulla punaisella kynällä sirppi ja vasara. Huhuja oli ilmassa ja vakoilijoita liikkeellä. Syksyllä 1939 kentälle toimitettiin teräsvaijereita, joilla pyrittiin tarpeen vaatiessa estämään laskeutumiset. Niiden toimitamisesta tuli Matlaj-selle tieto piiri-insinööri Eerikäiseltä. Kiitorata olisi suljettava välittömästi kun käsky tulisi ja vaijereilla voitaisiin koneiden laskeutumiset estää. Vaijereista ja niiden käytöstä tuli myöhemmin riitaa ja asiaan oli sotkeutunut myös sotilashenkilöitä. Valpo pidätti ja vei Kemiin kuulusteltaviksi toistakymmentä miestä. Samalla paljastui erittäin iso vakoi-lujuttu. Petsamossa liikkui tuolloin ”hämärämiehiä” monesta valtiosta, ilmassa oli jo kovasti jännitettä ja sodan tuntua. Alueella oleva nikkelijääntymätön satama Liinahamarissa tekivät Petsamon alueesta halutun ja sotilaspoliittisesti kiinnostavan. Eikä alue kiinnostanut vähiten Neuvostoliittoa ja Norjaa, joiden välissä se sijaitsee. Alueen merkitys tuli erikoisen selväksi sittemmin jatkosodassa, jolloin liittolaisemme Saksa kynsin hampain piti kiinni hankimastaan alueesta ja sen luonnonvaroista, jotka oli valjastettu Saksan sotateollisuuden käyttöön. Saksa yritti valloittaa myös Murmanskin siinä kylläkään onnistumatta. Petsamossa vuosina 1940 – 44 tuotettiin 16 000 tonnista nikkeliä 14 000 tonnia kuljetettiin Saksaan. Määrä vastasi Saksan noin puolentoista vuoden nikkelitarvetta.

kyynyksellä

Yläluostarin lentokenttä saatiin valmiiksi noin viikko ennen Talvisodan syttymistä. Ensimmäisen koneen piti laskeutua kentälle jo muutaman viikon kuluttua, mutta yhtään konetta ei ehtinyt laskeutua kentälle ennen sotaa. Lopputarkastuksen pitivät insinöörit Pokki ja Sirola, joku armeijan lentomajuri sekä muutama lentäjä. Marraskuun 28. päivän iltana 1939 tuli yllättäen käsky suluttaa kenttä välittömästi. Se oli tehtävä kustannuksista välittämättä ja aamukuuteen mennessä. Tehtävän antoi em. insinööri Eerikäinen Lapin piirin TVH:sta. Työhön ryhdyttiinkin ripeästi, kentälle ajettiin yöllä kuorma-autoilla kantoja, rojua ja muita esteitä. Seuraavana päivänä ilmestyi kaksi venäläistä hävittäjäkonetta kiertäen kentän ja tullen uudelleen takaisin ampuen autoja, jotka olivat matkalla Liinahamariin. Näin alkoi Talvisota Petsamossa.

Vähälukuiset suomalaiset joukot joutuivat vetäytymään Yläluostarin alueelta jo 3.12.1939 ja siirtyivät viivytykseen ja tällöin munkkiluostarin rakennukset sytytettiin suomalaisten toimesta palamaan, jottei viholliselle jäisi majoituspaikkoja. Venäläiset saivat kuitenkin Yläluostarin lentokentän haltuunsa heti Talvisodan alussa ja käyttivät sitä tukikohtanaan. Suomalaiset komppaniit siirtyivät Haukilammelle ja Maajärvelle ja venäläisten 104. divisioona pysähtyi. Venäläisten ilmatoiminta aktivoitui tammikuussa 1940, ja koneet hyökkäsivät Kuotsjärven, Petsamon ja Murmanskin lentokentiltä suomalaisten kimppuun. Ivaloa, Nautsia ja Suonikylän kenttävartiota pommitettiin. Hävittäjäkoneet hyökkäsivät suomalaisjoukkoja vastaan Kometiojalla ja Heteojalla. Neuvostoliiton ilmavoimat käyttivät tukikohtinaan Petsamon lentokenttää sekä myös Salmijärven väliilaskupaikkaa, jonne vihollishävittäjät oli sijoitettu. Pommikoneita venäläisillä oli noin 30 kappaletta, hävittäjiä lähes yhtä paljon. Lisäksi ilmataisteluihin osallistui lisää koneita Murmanskista. Tavallinen näky oli, että vihollisen koneita oli ilmassa 50 - 60 konetta yhtä aikaa. Kun Suomi ja Neuvostoliitto solmivat rauhan 13.3.,

eesta rauhansopimuksen mukaisesti ja vetäytyminen alkoi 16.3.1940.

”Petsamon Pikalinja” nousee siivilleen kesällä 1940

Yläluostarin lentokenttä rakennettiin nopeasti valmiiksi keuhään 1940 aikana. Toukokuussa lennetyn reittitarkastuksen mukaan ”lentojen alkaminen on sekä Ju 52- että D.H.89-tyypeillä mahdollista, mitä kenttiin tulee”. Radio- ja sääpalvelu puuttui vielä reitin loppuosalta Kemistä pohjoiseen. Lentolinjat Kemistä Petsamoon avattiin väliaikaiseen käyttöön Aero Oy:n toimesta 21.6.1940. Reitti sai uuden nimen ”Petsamon Pikalinja”, englanniksi ”Lapland Express” v. 1938 suunnitellun ”Arctic Air Expressin tai Routen” tilalle. Ensimmäisen kaupallisen reittilennon Petsamoon lensi Aeron D.H.89 A Dragon Rapide OH-BLA ”Salama”. Helsingistä lähti 21.6. klo 7.30 kolme matkustajaa, mutta kone tuli täyteen matkustajavarrella. Koneeseen mahtui kuusi matkustajaa matkatavaroineen kahden ohjaajan lisäksi. Tällä lennolla oli mukana myös rahtina sanomalehtiä. Yläluostarin kentälle oli valmistunut pienehkö hallintorakennus, jota pidettiin jo syksyllä pidetyssä kenttätarkastuksessa ahtaana ja rauhattomana. Henkilökunnan asuintaloja suunniteltiin rakennettavaksi ja yhdistetty palo- ja sairausauto oli myös hankintalastalla. Muuten kenttä oli kaikin puolin lentokunnossa. Petsamon Parkkinaa saatiin kesällä 1940 ilmailuviestiasema, kutsun myös Kemiin, Rovaniemelle ja Sodankylään. Ne saatiin toimimaan hyvin ja yhteydet koneiden ja maan aseminen kanssa pelasivat. Lennonjohto oli järjestetty myös samoille kentille. Viestipalvelun kehittämistä ja laajentamista tulisi kuitenkin jatkaa kaikilla reitin lentoasemilla, todettiin myöhemmin syksyllä 1940 Kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriön suorittamassa kenttätarkastuksessa. Ruotsissa ylistettiin suomalaisten tarmoa ja tahtoa saada Jäämeren lentoreitti nopeasti valtuksi vain muutama kuukausi raskaan sodan jälkeen. Ruotsissa aloitettiin myös suunnitelmat liittämään oma lentoverkkonsa Petsamon linjaan.

Petsamoon asti reittiä lennet-

tiin kesäkuusta 1940 aluksi kolme kertaa viikossa joko Aeron Junkers Ju 52/3m OH-ALK "Sampo" tai De Havilland Dragon Rapide D.H.89A OH-BLA "Salama"-koneella. Lentotaika oli 8 tuntia 40 minuuttia reitin ollessa Helsinki-Vaasa-Kokkola-Oulu-Kemi-Rovaniemi-Sodankylä-Petsamo. Reitin virallisenä avajaispäivänä heinäkuun 15. päivänä 1940, Aeron Ju 52 "Sampo"-koneella Petsamoon lentäneen kirjailija Olavi J. Paavolaisen kuvauksen mukaan "Yläluostarin turvepintainen lentokenttä lepää maatalien koivujen ja alakuloisen harmaasinisten tunturien saartamassa autiossa tundramaisessa maisemas-

sa...Tuoksuu Lapille. Aeron bussi lähtee kiidättämään meitä 30 km:n päässä olevaa Liinahamarista kohdalla "Tällä historiallisella lennolla toimi lentokapteeni Ville Leppänen "Sampon" ohjaajana. Kun "Petsamon Pikalinja" avattiin, mukavana yksityiskohtana voi mainita, että ensimmäisellä paluulennolla 15.7. Petsamosta Helsinkiin tällä samalla Aeron Junkers Ju 52 "Sampolla" tuotiin tasavallan presidentti Risto Rytille tuliaisina 20 kilon painoinen lohki. Aittoa Jäämeren kalaa saatiin Helsinkiin ensimmäistä kertaa kahdeksassa tunnissa!

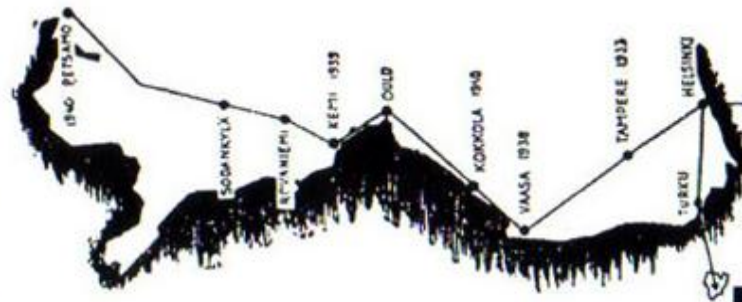
Aero Oy joutui lisäämään lentoja suuren kysynnän vuoksi ja

LENTOLIIKENNE



Petsamon

pikalinja



vi e T e i d ä t 8 ½ tunnissa
Helsingistä P e t s a m o o n !

Lentoliikenne tällä linjalla alkoi 21:6 jatkuen kaksi kuukautta 3 vuorokauden viikossa alla olevan taulukon mukaan.

M.K.P.*)	Helsinki	Tampere	Vaasa	Kokkola	Kokkola	Oulu	Kemi	Kemi	Rovaniemi	Rovaniemi	Sodankylä	Sodankylä	Petsamo	T.I.T.L.**)	
7.30	8.20	8.35	9.40	9.55	10.35	11.00	11.55	12.10	12.45	13.00	13.35	13.55	14.30	16.10	12.35
															11.45
															11.30
															10.25
															10.10
															9.30
															9.05
															8.10
															7.55
															7.20
															7.05
															6.30
															6.15
															5.40
															5.30
															4.00

*) Maanantaista, keskiviikkoihin ja perjantoihin.
**) Tiistaina, torstaina ja lauantaina.

Nauttikaa matkasta — säästääkää aikaa — **lentäkää!**

Lähempiä tietoja saa matkatoimistoista tai suoraan meiltä.

AERO

myös toinen Dragon Rapide "Lappi" jouduttiin laittamaan pian reitille. Ensin lennettiin kahdella Rapidella, toisella kuitenkin vain joko Vaasaan, Kokkolan Laajalahteen tai Oulun Orrikariin toisen jatkaessa aina Petsamon Yläluostariin saakka. Reitin vilkkauden takia jouduttiin toisen Rapiden tilalle vaihtamaan melko pian vielä isompi kone eli Junkers Ju 52 "Sampo". "Junnu" kuljetti 15 matkustajaa, ja hyvän määrän rahtia Rapiden kuljettaessa kuusi matkustajaa. Elokuun 21.päivään asti 1940 lennettiin samanlaisesti reittiä Rapidella että Ju 52 "Sampolla".

Yllätysvieraita sekä vientiä ja tuontia Liinahamarin kautta

Juuri ennen Aero Oy:n Petsamon liikenteen aloittamista Yläluostarin kentälle laskeutui 8.6.1940 yllättäen Norjasta saapunut Norjan ilmavoimien De Havilland Tiger Moth -koulukone. Kone internettiin ja siitä tuli vuosi myöhemmin Suomen Ilmavoimille kone tunnuksella MO-159. Samana ja seuraavana päivänä aikoihin laskeutui norjalaisia koneita Salmijärvelle, kolme Höver M.F.11-vesikonetta ja yksi Heinkel He 115. Koneet lennettiin Suomeen tahallaan, koska Saksa miehitti juuri Norjaa tuolloin. Myös nämä koneet liitettiin Ilmavoimiimme. Höver-koneet saivat vuosi laskeutumisensa jälkeen uudet tunnuksiset NK, josta johtuivat lempinimet "Norjan-Kalle".

Kesällä 1940 Petsamon kentällä vieraili ruotsalainen Junkers Ju 52 ABA-lentoyhtiöstä. Se kävi tutustumassa alueeseen kuljetus- ja yhteystehtäviä varten. Ruotsin kanssa oli nimittäin sovittu ulkomaalaisen tavaraliikenteen järjestyksestä Liinahamarin kautta. Näin Petsamosta tuli kansainvälinen halinto- ja liikennekeskus ja säännöllinen tavarautoliikenne läpi Suomen Lapin Jäämerentiellä kasvoi suuriin mittoihin. Liinahamarista tuli tärkeä vienti- ja tuontisatama. Vuonna 1940 valtio perusti Oy Pohjan Liikenne Ab:n, joka alkoi hoitamaan tavaraliikennettä Jäämerentiellä. Se oli erittäin merkittävä työnantaja Lapissa työllistään melkein 10.000 henkeä. Yhtiö on voimissaan edelleen. Se mahdollisti Ruotsin ja Suomen välisen huolto- reitin toimivuuden Tanskansalmien

Petsamon Pikalinjan aikataulu kesällä 1940. (J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I).
The "Arctic Air Express" route timetable for the summer 1940 (J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I).



Aero O/Y:n Junkers Ju 52 OH-ALK "Sampo" miehistöineen ja matkustajat Petsamon Yläluostarin lentokentällä reitin virallisena avajaispäivänä 15.7.1940. Kuvassa kolmas vas.tämän virallisen ensilennon lentänyt lentokapteeni Ville Leppänen. Toisena ohjaajana lennolla oli Valter Westermarck ja sähköttäjänä Tauno Hartikainen. Dragon Rapide OH-BLA "Salama" oli toki lentänyt kentälle jo 21.6.40, tuoden mukanaan matkustajien lisäksi mm. sanomalehtiä. (Stählen albumi via S.Sipilä)

Aero O/Y's Junkers Ju-52 3m OH-ALK "Sampo", its crew and passengers at the Petsamo Yläluostari airport on the official opening day of the "Arctic Air Express" route July 15 th 1940. Third from the left is the pilot in command on this official inauguration flight, flight captain Ville Leppänen. The co-pilot on the flight was Valter Westermarck and the radio-telegrapher was Tauno Hartikainen. The Dragon Rapide OH-BLA "Salama" had already flown to the airport on the 21th of June 1940, carrying both passengers and newspapers. (The Stähle collection, via S. Sipilä).

ollessa suljettuina Saksan toimesta. Lentokoneitakin kuljetettiin muun tavaran seassa. Muun muassa ruotsalainen yhtiö AB Transitotrafik eli "Petsamotrafiken" hoiti Yhdysvalloista tilattujen hävittäjälentokoneiden kuljetuksen Jäämerentietä pitkin Liinahamarista Haaparannan kautta Ruotsiin. Seversky EP-1 koneet, 36 kappaletta sekä varaosat, saapuivat S/S Mathilda Thordella Liinahamariin 25. - 26.6.1940. Lastikon-teissa olleet lentokoneet siirrettiin neljälläkymmenellä kuorma-autolla Haaparantaan kapeaa Jäämerentietä pitkin. Vielä muutama Fiat-hävittäjä kuljetettiin Ruotsiin sekä muutakin rahtia välirauhan aikana Petsamon kautta kunnes saksalaiset aloittivat omat kuljetuksensa.

Siviililentoliikenne Petsamoon loppuu kesällä 1941

"Petsamon Pikalinja" aloitettiin uudelleen pienen tauon jälkeen 2.6.1941 Aero Oy:n Petsamon reitille hankituilla käytetyillä Douglas

DC-2-koneilla. Ensimmäisenä sen lensi lentokapteeni Ville Leppänen ohjaama OH-LDA "Voima" Mainio Raunion ollessa toisena ohjaajana ja reitti oli hieman suurempi Helsingin-Vaasa-Kemi-Rovaniemi-Petsamo. Kun muutama välilasku jäi pois, eli Kokkola, Oulu ja Sodankylä ja kone oli nopeampi, niin lentoaika oli 6 tuntia ja 15 minuuttia. Kone otti samat 15 matkustajaa kuin "Junnukin", mutta hieman vähemmän rahattia. Tukholmasta pääsi Petsamoon myös nyt kymmenessä tunnissa. Lentoja lennettiin kolmesti viikossa. Näin lennettiin 21.6.1941 asti ja viimeisen Aero Oy:n kaupallisen lennon teki silloin DC-2 OH-LDB "Sisu". Lentoliikenne Petsamoon päättyi näin kesällä 1941. Hieman ennen saksalaisten kentän haltuottoa suomalaisille tuli äkkiähtö sieltä. Kentällä työskennelleet siviilit piti siirtää pois sotavoimien tieltä. Täyteen ahdettu Aeron DC-2 kuljetti ihmiset ja tavarat pois osan matkustajista siirtyessä suoraan

Helsinkiin Malmille 19.6.1941. Taas oli Petsamossa sodan tuntua ilmassa. Tämän jälkeen saksalaiset ottivat kentän sotilaskäyttöön, virallisesti 30.8.1941. Sen jälkeen "Lapland Express" -reittiä lennettiin Aeron toimesta pohjoisessa ainoastaan Rovaniemelle saakka, silloin tällöin myös Sodankylään.

Ilmateitse tuonne Suomen pohjoisimpaan kolkkaan kuljetettiin "Petsamon Pikalinjan" toimesta kahtena kesäkautena vuosina 1940 - 41 1048 matkustajaa, 6983 kg matkatarvaa, 444 kg postia ja 1996 kg rahtia. Laskutumisista vuonna 1940 kirjattiin 30 kappaletta ja 1941 enää vain 9 laskua. Kesällä 1941 Petsamossa oli vain 156 lentomatkustajaa, joista 96 oli saksalaisten takia pois lähteviä matkustajia.

Saksalaisten ja venäläisten sotilaskenttänä

Petsamon Yläluostarin kentän käyttö suomalaisena siviililentokenttänä jäi toisen maailmansodan

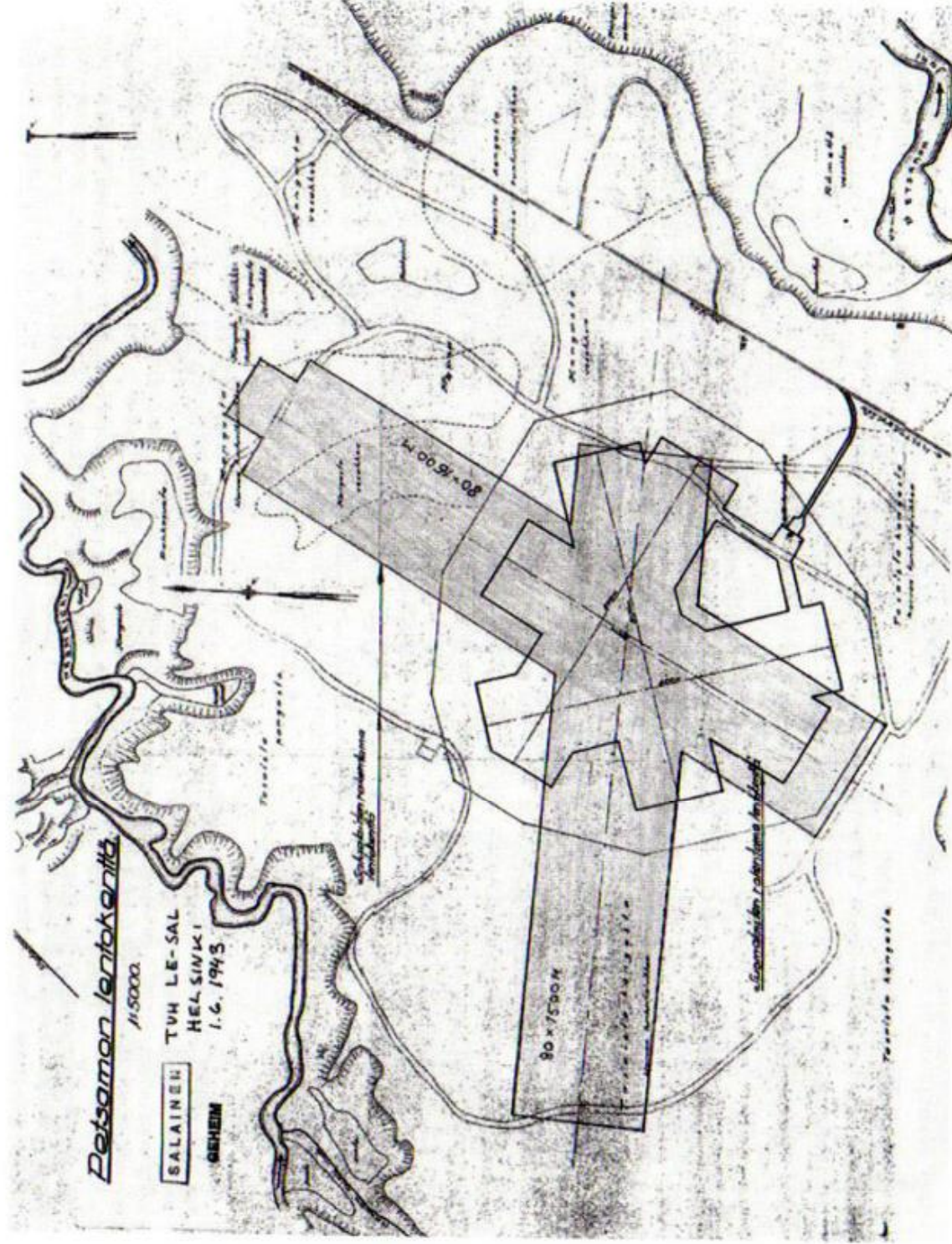
pyörteisissä lyhytikäiseksi ja varsinkin vaatimattomaksi nykymittapuun mukaan. Kuitenkin se ja varsinkin muut tuolloin Lappiin rakennetut lentokentät loivat maahamme nopeassa tahdissa infrastruktuurin, joka edelleen palvelee ja toimii lentoliikenteen palveluksessa Pohjois-Suomessa. Lyhyeksi jääneellä ”Petsamon Pikalinjalla” oli siis kaasuntähtäviä seurauksia. Saksalaiset aseveljet ottivat jatkosodan alussa Petsamon lentokentän komentoon ja siitä lähtien kenttä on palvelut kahden eri valtion ilmavoimien. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen, jota laajennettiin väkivoimalla, pidennettiin kiitoratoja, ja johon tukeutui hävittäjäkoneita, syöksypommittajia sekä pommikoneita vuosina 1941–44. Sen jälkeen kenttä on ollut Neuvostoliiton ja myöhemmin Venäjän ilmavoimien tukikohtana. Viimeksi siellä on ol-

lut helikopteritukikohta. Lentokentän nimi on Pechanga nykyään.

Yläluostarin kentällä ja sen yllä Petsamon ja Liinahamarin sekä Murmanskin alueilla käytiin kovaa ilmataistelua lähinnä Saksan ja Neuvostoliiton ilmavoimien välillä Jatkosodan aikana, mutta se onkin jo toinen juttu...

Lähteet:

- Jaakko Alakulppi: *Lapin ilmailuhistoria I*
- *Petsamo-Seura ry, Rovaniemi 1999: Vahola Jouko, Onnela Samuli: Turjanmeren maa, Petsamon historia 1920–1944*
- *Aero-lehti 11/1937 ja 9/1938*
- *Suomen Matkailu-lehti, maaliskuu ja lokakuu 1939*
- *Suomen Ilmailumuseo: Aero O/Y:n lehtileikearkisto vuosilta 1937–1941*
- *John Wegg: FINNAIR, the art of flying since 1923*
- *Heikki Haapavaara: Aika lentää, Finnair 75*
- www.finnairgroup.com
- www.mobilia.fi/petsamo/automatkaa-lua30.htm
- www.postileimat.com, *Yksityiskokielma: Suomen Matkailijayhdistys no. 107, Petsamo.*
- *Yläluostari. Kortin teksti: "Petsamo 28/9 1931"*



Petsamon kentän laajentamissuunnitelma vuodelta 1942. (TVH LE-SAL, Helsinki 1.3.1943 via J. Alakulppi: *Lapin Ilmailuhistoria I*) Saksalaiset laajensivat kenttää suunnitelman mukaan. The 1942 plans for the extension of the Petsamo airport. (The National Board for Roads and Waterways, LE-SAL, Helsinki March 3rd, 1943, via J. Alakulppi: *Lapin Ilmailuhistoria I*). The Germans made the extensions according to this plan.



Första dags
brev

R Helsinki
Helsingfors
00285

Par avion
Ilmaposti - Luftpost

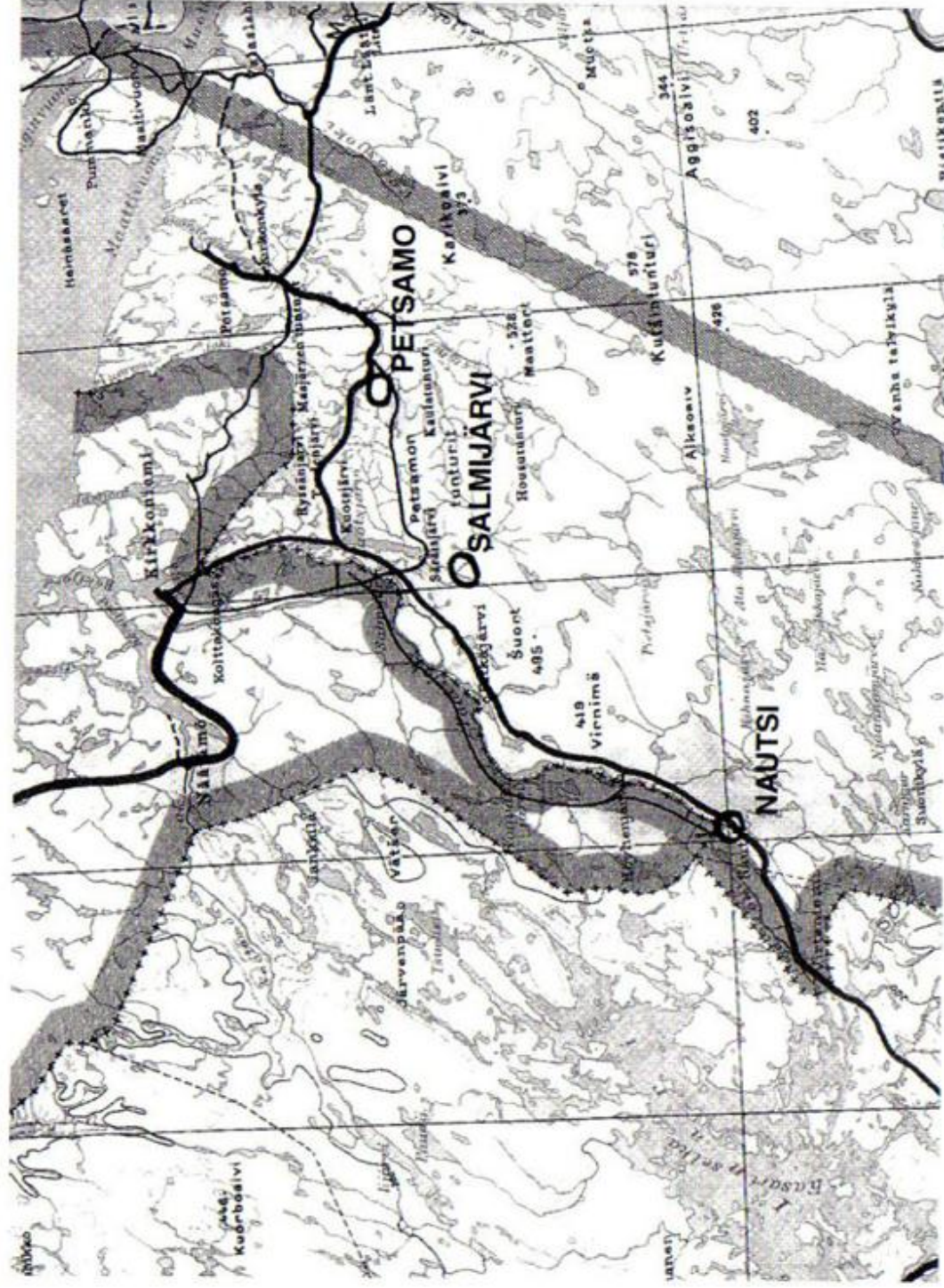
Ista Flyg Helsingfors-Vasa-Kemi-Rovaniemi -
-Petsamo 2/6 - 30/8 1941.



Herr John Wahlgren
NORRBYSTRAN,
Sve r i g e .

Ilmapostia ensimmäiseltä lennolta 2.6.1941. (Suomen Ilmailumuseo)

First day air-mail cover from the route - June 2nd 1940 (via The Finnish Aviation Museum)



Nautsin Heteojan ja Salmijärven Markkinakankaan varalaskuenttien sekä Petsamon Yläluostarin lentokentän sijainnit vuonna 1940. (J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I, karttapohja "Itärajan kahta puolta 1939-44")

The locations of the Nautsi Heteoja and Salmijärvi Markkinakangas alternative landing strips and the Petsamo Yläluostari airport in 1940. (J. Alakulppi: Lapin Ilmailuhistoria I, map "Both sides of the eastern border 1939-44").

Kiitos 13.6.07 edesmenneelle ilmailuhistorioitsija Jaakko Alakul-
pille, joka ennen poismenoaan antoi
luvan käyttää kirjansa materiaalia
tässä artikkelissa. Seppo Sipilälle
myös kiitos avusta lähdeaineiston
kokoamisessa.



The □ Eluostari Airport in
Petsamo was the last of the last one
in the chain of landbased airports
planned and built in Finland during
the 1930-ies (also see article about
Ortikari airport in Feeniks I □7).

The planning of this very
northern airport had also rased
some interest abroad, both in Swe-
den and in the UK. The technical
director of the Swedish ABA, Carl
Lignell covered the to-be route by
air together with the managing di-
rector of Aero Oy, Gunnar Ståhle,
in November 1937, and in Decem-
ber 1938, Mr G.W. Bone, of the
British Imperial Airways, visited
Finland lecturing on the future of
international air travels. He got ex-
cited about the planned route, urg-
ing Aero Oy to but in enough effort
non international marketing of this
route. "The Arctic Air Express", as
well as Finland.

With clouds of war gathering
on the horizon, this airport project
also got its fair share of attention
from foreign, especially Soviet, in-
telligence services.

The airfield was almost ready
to be taken into use in the fall of
1939, but the Winter War begun,
and commercial operations had to
be postponed until the summer of
1940.

Aero O □ (now Finnair Oy))
operated the 1203 km long "Arctic
Air Express" route from Helsinki to
Petsamo using the D.H. 89 A Drag-
on Rapide (OH-BLA "Salama")
but the route proved so succesfull,
that they soon had to add another
Dragon Rapide (OH-BLB "Lappi")
to the service to be able to satisfy
the demand, and later they had to
further increase the capacity by re-
placing one of the Dragon Rapides
with a larger Junkers Ju-□2 3m
(OH-ALK "Sampo").

A few days before the traffic
began, a Norwegian Air Force Ti-
gger Moth, being flown out of Nor-



Aeron linja-auto on tullut noutamaan matkustajat Yläuostarin kentältä 30 km:
n päässä olevaan Liinahamarin 15.7.1940. Etualalla heidät tuonut Junkers Ju 52
"Sampo" OH-ALK, ja taustalla hallintorakennus. (Ståhlen albumi via S.Sipilä)

Aero O/Y:s coach has arrived at the Yläuostari airport (15th July 1940) to pick up the
passengers for Liinahamari, some 30 kilometers away. In the foreground the Junkers Ju-□2
3-m OH-ALK "Sampo" used for the flight, in the background the administrative building.
(The Ståhle collection, via S. Sipilä).

way to avoid being captured by the
invading german forces, landed at
the □ Eluostari airport. The plane
was "interned" a a year later it
became part of the FAF inventory
as MO-I □9.

From the 2nd of June 1941
Aero O □ operated the route using
Douglas DC-2:s, OH-LDA "Voi-
ma" and OH-LDB "Sisu". The last

flight was on June 21st 1941, when
operations were ceased, because of
the worsening international situa-
tion.

During the war it was used
by Luftwaffe, and after the war it
has been a Soviet and now Russian
air-base, named Pechanga, the last
known use being as a base for heli-
copter operations.

