

Lentoaikataulut historian lähteinä

Oppimateriaali yläkouluun ja lukioon: historia

Opettajan ohje

Lentoaikataulut historian lähteinä

Suomen Ilmailumuseon kokoelmiin kuuluvat lentoaikataulut kertovat lentomatkustuksen muutoksesta yli 70 vuoden ajalta. Suomalaisen ilmailun ensimmäisten toimintavuosien aikaan lentoaikatauluja julkaistiin sanomalehdissä, mutta pian niitä alettiin julkaista omina painatteinaan. 1930-luvun loppupuolelta lähtien käyttöön tulivat erilliset kesä- ja talviaikataulut. Painetuista aikatauluista luovuttiin digitalisaation myötä 2000-luvun alussa.

Aikataulut ovat monipuolinen lähde lentoliikenteen ja ihmisten liikkumisen historiaan. Ne sisältävät tietoa lentoreiteistä, lippujen hinnoista, uusista kohteista ja lentomatikustajille tarjolla olleista palveluista. Jotkut lentoaikatauluista ovat eräänlaisia tiiviitä matkaoppaita yhteystietoineen ja kohdekuvauksineen. Oppimateriaalin tavoitteena on perehtyä lentomatikustamisessa tapahtuneisiin muutoksiin, mutta myös siihen, miten suomalaisen yhteiskunnan muutokset ja historialliset tapahtumat näkyvät lentoaikatauluissa.

Oppimateriaalin kohderyhmä ja tavoite

Oppimateriaali on suunnattu perusopetuksen vuosiluokkien 7-9 sekä lukion historian oppiaineen opetukseen.

Oppimateriaali tukee perusopetuksen vuosiluokkien 7-9 sisältöalueista seuraavia:

- S1 teollisuusyhteiskunnan synty ja kehitys
- S2 Ihmiset muuttavat maailmaa

Lukion historian oppiaineissa oppimateriaali sopii seuraaviin kursseihin:

- HI1 Ihminen, ympäristö ja historia
- HI3 Itsenäisen Suomen historia

Oppimateriaalin tehtävien tavoitteissa on hyödynnetty voimassa olevan valtakunnallisen lukion opetussuunnitelman (LOPS2019) opetuksen tavoitteita ja tehtäviä.

Oppimateriaalin sisältö

Oppimateriaali koostuu tästä opettajan ohjeesta, jonka yhteydestä löydät myös tehtävien vastaukset. Lisäksi oppimateriaaliin kuuluu erillinen oppijoille jaettava tehtävätiedosto. Tehtävät on suunniteltu antamaan ideoita siihen, kuinka lentoaikatauluja voidaan tulkita ja analysoida historian opetuksessa. Aihetta voi lähestyä valitsemalla tehtävistä yhden tai useamman. Tehtäviä on kaikkiaan seitsemän ja ne voi tehdä joko yksilö-, pari- tai ryhmätehtävinä. Tehtäväideoita voi muokata eri oppiasteisiin ja oppiaineisiin. Lentoaikataulut on lisensoitu CC-lisenssillä CC BY 4.0., eli niitä ja niiden osia saa jakaa, levittää ja näyttää. Nimeä aina aineiston lähde.

Osassa kysymyksiä käsitellään lippujen hintoja. Hintoja voi käsitellä oman aikansa valuuttoina ilman että niitä tarvitsee välttämättä muuntaa nykyrahaksi. Oppijat voivat kuitenkin tehdä paremmin vertailuja oman aikansa hintatasoon, jos heidät ohjataan käyttämään esimerkiksi tätä Rahamuseon rahanarvon laskuria: <http://apps.rahamuseo.fi/rahanarvolaskin#FIN>

Oppimateriaalin tehtävien vastaukset

Tehtävä 1

- 1.1. Helsingistä lennettiin vuonna 1928 suoria lentoja Tallinnaan ja Tukholmaan. Itämeri on luonut yhteyksiä, mutta tavallaan se myös rajoittaa liikkumista Suomesta ulkomaille. Olikin luontevaa, että ensimmäiset lentoreitit avattiin naapurimaiden pääkaupunkeihin. Ensimmäisiä kotimaan sisäisiä lentoreittejä alettiin liikennöimään vasta 1930-luvun lopulla.
- 1.2. Lento Tallinnaan kesti noin 45 minuuttia ja Tukholmaan 3 tuntia.
- 1.3. Lentomatkustus oli vielä vuonna 1928 uusi ja monelle tuntematon liikkumisen tapa. Taulukolla haluttiin osoittaa kuinka nopeasti ja helposti lentokone veisi matkustajat perille. Tukholmasta matkustajien oli tarkoitus matkaansa junalla, yhteyksiä ei muidenkaan lentoyhtiöiden lennoilla ainakaan tässä aikataulussa ollut tarjolla.
- 1.4. HKI-Tallinna (Reval) yksisuuntainen lippu maksoi 300 Fmk eli Suomen markkaa (= 92,67 € v. 2020) ja HKI-Tukholma 1 000 markkaa (= 308,90 € v. 2020). Lentäen matkustivat tuolloin lähinnä yhteiskunnan ylimpään kerrokseen kuuluvat varakkaat ihmiset. Lentomatkustamisella oli tuolloin varmasti myös jonkinlaista uutuus- ja statusarvoa, mutta toisaalta monet eivät luottaneet uuteen teknologiaan ja sen turvallisuuteen.

Tehtävä 2

2.1. Lentäen Helsingistä: Turku, Tukholma, Tallinna, Riika, Tilsit, Königsberg, Danzig, Berliini, Leningrad, Vilna, Varsova, Malmö, Amsterdam, Pariisi, Lontoo. Junalla yhteys Tukholmasta: Oslo, Göteborg, Malmö.

2.2. Lentolippujen hinnat vaihtelevat mm. ostopaikan, ajankohdan, kokonaiskysynnän ja välilaskujen määrän perusteella.

2.3. Matka alkoi Helsingistä aamulla 9:30 ja päättyi Berliinissä 20:30 paikallista aikaa (21:30 Suomen aikaa), joten matkan kokonaiskestoksi tuli noin 12 h. Lipun hinta muodostuu kahdesta osasta, Helsingistä Tallinnaan 250 markkaa ja edelleen neljän välilaskun kautta Berliiniin 110 Ekr eli Viron kruunua.

Tehtävä 3

3.1. "Jos Olympiakisat peruutetaan, maksetaan kaikki lunastetut liput takaisin 10% vähennystä lukuunottamatta."

3.2. 10 % alennus meno- tai menopaluu lipun hinnasta myönnettiin kansainvälisten ja kansallisten olympiakomiteiden jäsenille, sekä kisoihin osallistuvien joukkueiden johtajille ja urheilijoille.

3.3. Lipun hinta oli 970 mk (= 283,80 € v. 2020).

Tehtävä 4

4.1. Sodan jälkeinen aikataulu on ulkoasultaan kaikin tavoin vaatimaton. Alkuperäinen kuva on ilmeisesti piirretty käsin eikä aikataulutietojen lisäksi muuta informaatiota ole tarjolla. Suomessa oli sodan päätyttyä pulaa lähes kaikista resursseista ja lentomatrustajien määräkin oli varsin vaatimaton. Maamme lentoliikenne ja Aero Oy:n talous elpyivät kunnolla vasta vuodesta 1947 alkaen uusien DC-3 lentokoneiden ja lentotoiminnalle asetettujen rajoitusten purun myötä.

4.2. Keskuspaikkana Aero Oy:n lentotoiminnalle toimi Hyvinkää Malmin lentokentän ollessa Neuvostoliiton valvontakomission hallussa tammikuuhun 1947 asti. Hyvinkäältä matkustajat kuljetettiin Helsinkiin linja-autolla.

Tehtävä 5

5.1.

- **Vuonna 1928** reitillä lennettiin arkipäivisin kerran päivässä eli kaikkiaan viisi lentoa viikossa.
- **Vuonna 1933** päivittäin reitillä lennettiin kerran päivässä eli seitsemän lentoa viikossa.
- **Vuonna 1940** ajalla 1.-14.7. ja 9.-31.8. neljä lentoa päivässä eli 28 viikossa ja 15.7.-8.8. peräti 12 päivittäistä lentoa eli 84 viikossa.
- **Vuonna 1952** suorita lentoja oli (ks. aikataulun ”merkkien selitys”) viikossa 49. Varsinkin tehtävän 5 aikataulun tulkinta on monimutkaista, eikä lentojen tarkka lukumäärä ei sinänsä ole tärkeää, oppijan on olennaista huomata aikataulutettujen lentojen määrän voimakas kasvu ja siten ymmärtää ulkomaanyhteyksien paraneminen ja ihmisten liikkuvuuden lisääntyminen.

5.2. Scandia-merkkinen lentokone lähti aikataulun mukaan Helsingistä 7:50 ja saapui Kööpenhaminaan 10:10 paikallista aikaa. Kööpenhaminasta lähti 10:40 DC-6 -merkkinen lentokone Pariisiin, jossa se oli perillä 13:45 paikallista aikaa.

5.3. Valtioiden osittain tai kokonaan omistamien kansallisten lentoyhtiöiden kotimaa on usein pääteltävissä niiden nimistä. Monet niistä ovat olleet pitkäikäisiä yhtiöitä, sillä niillä on ollut kokonaan yksityisomisteisia lentoyhtiöitä paremmat edellytykset selvitä lentoliikennealan kokemista haasteista.

Aero Oy - (nyk. Finnair Oyj) Suomen kansallinen lentoyhtiö vuodesta 1946

Aeroflot - Neuvostoliiton (myöh. Venäjän) kansallinen lentoyhtiö

Air France - Ranskan kansallinen lentoyhtiö

British European Airways Corp., BEA - Iso-Britannia, yhdistettiin vuonna 1974 British Airwaysiin (Britannian kansallinen lentoyhtiö)

Ceskoslovenske Aerolinie, CSA - Tsekkoslovastian (myöh. Tsekin tasavallan) kansallinen lentoyhtiö

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N/V, KLM - Alankomaiden kansallinen lentoyhtiö

Scandinavian Airlines System, SAS - Ruotsin ja Tanskan kansallinen lentoyhtiö

Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Sabena - Belgian kansallinen lentoyhtiö, teki konkurssin vuonna 2001

Veljekset Karhumäki Oy – (myöh. Karhumäki Airways, Kar-Air Oy, Karair Oy) Suomi, Finnair osti osake-enemmistön yhtiöstä 1960-luvulla ja 1990-luvulla sulautettiin emoyhtiönsä.

Tehtävä 6

6.1. Kar-Airin omalla lennolla olisi päässyt Tukholmaan Tampereen kautta, ja Tukholmasta New Yorkiin lentoja tarjosi lentoyhtiö Scandinavian Airlines System eli SAS. Helsingistä lento Tukholmaan lähti 9:50 ja saapui perille 11:55. Tukholmasta jatkoyhteys oli 19:45 lähtevällä koneella, joka oli perillä New Yorkissa 6:50 seuraavana aamuna. Aikaeron huomioiden matkaan olisi siis aikataulun mukaan mennyt noin 27 h. Aero Oy (lennon tunnus AY=Aero Oy) puolestaan tarjosi lentoja Helsingistä Pariisiin, välilaskut tehtiin Hampurissa ja Amsterdamissa. Lähtöaika oli 8:00 ja saapumisaika määränpään paikallista aikaa 14:30 eli matka-aika oli noin 7,5 h.

6.2. ”Ensiluokkainen keittiö huolehtii koko matkan ajan hyvinvoinnistanne. Hymyilevä lentoemäntämme tarjoilee Teille herkullisia aterioita, juomia ja hedelmiä. Tunnette olevanne huolenpidon kohteena ja viihdytte mainiosti.” Vuonna 1958 lentomatkat kestivät kauemmin kuin nykyään, ja lentokoneruokailukin oli tästä syystä nykyistä välttämättömämpi palvelu. Matkustamohenkilökunnalla oli käytettävissään enemmän aikaa yksittäisen matkustajan palvelemiseen, joten jossain määrin lupaus ”huolenpidosta” saattoikin täytyä. Lentokoneruokailu on kuitenkin aina ollut pienten säilytys- ja tarjoilutilojen, tiukkojen painorajojen sekä tiiviiden aikataulujen sanelemaa ja rajoittamaa.

6.3. Yhtiön lentolippuja myytiin kuudessa toimipaikassa, Helsingissä, Tampereella ja Tukholmassa sillä oli omat lipputoimistot ja kolmella muulla kotimaan paikkakunnalla lippuja myytiin matkatoimistoissa. Nykyään lentoliput ostetaan pääasiassa verkon kautta. Kuluttajan on helppo itse vertailla eri yhteyksiä ja niiden hintoja, kilpailu on avointa ja ostopäätöksen voi tehdä kaikessa rauhassa. Toisaalta kuluttaja ei saa lippujen ostoon ammattilaisen neuvoja ja on itse vastuussa ostotilanteessa tekemistään virheistä ja valinnoista.

Tehtävä 7

7.1. Välipysähdyksineen matkan kesto oli 12 h 20 min.

7.2. Vuonna 1958 käytössä olleilla lentokoneilla ns. kantomatka ei vielä ulottunut riittävän pitkälle, tarvittiin teknisiä välilaskuja muun muassa polttoaineen tankkausta varten. Välilaskuja saatettiin kuitenkin tehdä enemmänkin kuin oli teknisesti välttämätöntä, sillä niiden ansiosta samalla reitillä voitiin palvella myös niitä matkustajia, jotka tarvitsivat kuljetusta vain osalle matkaa.

7.3. Aikataulu toimii samalla reittikarttana, jossa kohteiden väliset yhteydet on helppo hahmottaa, mutta varsinaiset kellonajat ja muu tieto lentoreiteistä on vaikeampi erottaa ja tulkita.

7.4. Etenkin nopeampien suihkumootorikoneiden yleistyessä 1960-luvulta alkaen lentomatkojen kestot lyhenivät ja yhä kauemmas voitiin lähteä lyhyelläkin lomalla. Viimeistään 1990-luvulla lentoyhtiöiden välisen kilpailun vapautuessa lentolippujen hinnat laskivat ja yhä useammalla suomalaisella oli varaa lomailla lentäen. Lentomatkestamisesta tuli monille vakiintunut tapa viettää vapaa-aikaa, useat suomalaiset kävivät vuosittain ehkä yhdellä pitkällä kaukomatkalla ja lisäksi muutamalla lyhyemmällä viikonloppulomalla. Yhä useammalle oli mahdollista itse nähdä eksoottisia ja kaukaisiakin paikkoja sekä solmia kansainvälisiä kontakteja. Ilmastokysymysten myötä 2010-luvun lopulla lentomatkestamisen päästöt alkoivat yhä suuremmin huolestuttaa ihmisiä, ja lentomatkestamisen tarpeellisuus ja tulevaisuus nousivatkin esiin julkisessa keskustelussa ehkä enemmän kuin koskaan aikaisemmin.