

# Muisteltu menestys ja piilotettu pelko

Muistelmatutkimus saksalaislentäjien taistelukokemuksista itärintamalla  
vuosina 1941–1945

Oulun yliopisto

Historiatieteet

Pro gradu -tutkielma

2.5.2018

Joni Rissanen

# Sisällys

JOHDANTO.....	3
1. MENESTYKSEN MUISTAMINEN.....	20
1.1. Monipuolista menestystä tehtävissä .....	22
1.2. Menestyksen sosiaalinen puoli .....	24
1.2.1. <i>Poissa silmistä, poissa mielestä</i> .....	24
1.2.2. <i>Elä ja anna vastustajan kuolla</i> .....	30
1.3. Kalusto menestyksen avaimena.....	33
2. PELON MUISTAMINEN.....	40
2.1. Kuolemanpelko mukana tehtävillä .....	41
2.2. Pelloissa muut sotilaat .....	50
2.2.1. <i>”...huusin raivoa ja kauhistusta täynnä radioon... Sitten en enää voinut pidätellä kyyneleitäni ja ulvoin täyttää kurkkua”</i> .....	50
2.2.2. <i>”He oppivat suunnattoman nopeasti”</i> .....	54
2.3. Kalustovioista johtuva pelko .....	59
2.3.1. <i>”Sen elinkaari rintamaoloissa oli keskimäärin korkeintaan 40 tuntia”</i> .....	60
2.3.2. <i>”Ne saattoivat olla vain P-51 Mustangeja” – amerikkalaiset varastavat show:n</i> .....	67
LOPPULAUSE.....	70
LIITTEET.....	72
LÄHDELUETTELO.....	76

# JOHDANTO

## *Aiheen motivointi*

Selvitän ja vertailen pro gradu -tutkielmassani mitä Saksan itärintamalla taistelleet lentäjät kertovat taistelukokemuksista toisessa maailmansodassa muistelmissaan. Sotakokemuksia on alettu tutkia yksilön näkökulmasta vasta hiljattain, joten tämän tutkimuksen aihe on ajankohtainen. Sotilaslentäjien kokemuksia ei ole tutkittu aiemmin muistelmien näkökulmasta eikä vertailtu keskenään, joten tutkimukseni tuo uutta tietoa tutkimuskentällä. Aiemmassa itärintamaa koskevassa tutkimuksessa on keskitytty pääosin sotilasyksiköihin, seuraamaan suuria sotatapahtumia tai kuvaamaan johtohenkilöitä. Yksilöiden kokemusten vertailuun taas ei ole keskitytty juuri lainkaan. Siitä johtuen saksalaislentäjien muistelmien tutkiminen valottaa vähän tutkitun saksalaisen sotilaiden ryhmän sodan muistamista. Lentäjien kokemuksia ei ole lisäksi tutkittu niin paljon kuin esimerkiksi muiden aselajien edustajien (kuten maavoimat). Sotahistorian tutkimus on hyvin paljon pinnalla oleva historiatieteen suuntaus akateemisen maailman ulkopuolella, joten tutkielma soveltuu akateemiseen maailmaan että perinteisen historian kirjoituksen tutkimustraditioon.

## *Tutkimustehtävä*

Tutkimustehtäväni on selvittää toisen maailmansodan saksalaislentäjien taistelukokemusten muistamista itärintamalta ja miten siitä on kirjoitettu. Etsin ratkaisua tutkimustehtävääni lentäjien muistelmien kautta vastaamalla seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Mitä saksalaislentäjät kirjoittavat muistelmissaan itärintaman taisteluista ja miksi?
- Mitä samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia taistelukokemuksissa nousee esiin eri lentäjryhmien välillä?
- Miten samassa lentäjryhmässä taistelleiden lentäjien kertomukset taistelukokemuksista eroavat ja ovat samankaltaisia?

Olen valinnut tutkimukseeni 10 muistelmaa, joita käytän aineistona etsiessäni vastausta tutkimuskysymyksiini. Nämä muistelmat esittelen tarkemmin johdannon kohdassa *Lähdeaineisto*.

### *Tutkielman rakenne*

Käsittelyjärjestykseni tutkimuksessa on temaattinen. Valitsin tämän käsittelyjärjestyksen, koska kronologisen käsittelyjärjestyksen myötä tutkimukseni olisi ollut liian paljon kytköksissä suurimpiin taisteluihin ja olisi kulkenut taistelusta toiseen, jolloin tarkastelemani aihepiirit olisivat toistaneet itseään. Temaattinen tarkastelu mahdollistaa diskursioiden järkevän esittelyn, eikä tee tekstistä liian vaikeaselkoista.

Muistelmien analyysivaiheessa nousee esiin viisi erilaista diskurssia eli puhetapaa, joiden kautta kirjoittajat käsittelivät itärintaman sodankäyntiä. Nämä viisi diskurssia ovat tehtävistä, menestyksestä, muista sotaan osallistuvista ihmisistä, käytetystä konekalustosta ja peloista kirjoittaminen. Materiaalia läpikäydessäni ymmärsin, että nämä viisi diskurssia esiintyvät muistelmissa limittäin. Analysoidessani aineistoa havaitsin, että taisteluista puhutaan kahden suuren diskurssin eli menestyksen ja pelkojen kautta. Näiden kokonaisuuksien alla sitten puhutaan tehtävistä, muista sotaan osallistuneista ihmisistä ja konekalustosta. Ensimmäinen pääluvuni käsittelee saksalaislentäjien taistelukokemuksista kirjoittamista menestyksen kautta. Toisessa pääluvussa tuon vastaavasti esiin lentäjien taistelussa koetuista peloista. Pääluvuissa muistelmissa esiin nostamani havainnot ja teemat käsittelen järjestyksessä hävittäjä-, maataistelu- ja pommituslentäjät sekä vertailen näitä havaintoja keskenään lentäjärühmien välillä.

### *Tutkimustilanne*

Muistitietotutkimuksen uranuurtaja on esimerkiksi TIINA KINNUNEN, joka lottatutkimuksillaan ja sodan muistamisen kulttuuriin liittyvillä tutkimuksillaan on Suomen sotahistorian muistamisen merkittäviä tutkijoita. Hän käsittelee Suomen sotien muistamista ja suhteuttanut sitä yleiseen muun Euroopan sotahistorian muistamiseen esimerkiksi teoksen *Finland in World War II – History, Memory, Interpretations* -teoksessa olevassa artikkelissa. VILLE KIVINIEMI vastaavasti keskittyy teoksessaan *Murtuneet mielet – Taistelu suomalaissotilaiden hermoista 1939–1945* Suomen sotahistorian ko-

kemushistoriaan ja käsittelee teoksessaan sotilaan mielen kestämistä raskaissa taistelutilanteissa. Oma tutkimukseni linkittyy samansuuntaiseen historiantutkimukseen. Muistelmista on mahdollista löytää tietynlaisia valloillaan olevia historian tulkinnan muotoja, jotka ovat tulleet vakiintuneiksi historian käytänteiksi<sup>1</sup>. Toisaalta muistelmiin on voitu kirjata raskaita kokemuksia paljon vapaamuotoisemmin, kun kirjoittaja laatii kirjaansa itsenäisesti jäsennellen samalla tapahtumia.

Oulun yliopiston historiatieteissä on viime vuosina tutkittu sotien muistamisen kulttuuria pro gradu -tutkielmissa. MARIA SKYTTÄ käsittelee (2014) tutkielmassaan *Näiden pitkien, kalpeiden päivien läpi – brittisotilaiden kokemuksia ensimmäisestä maailmansodasta 1914–1919* sotilaiden sotakokemuksia kirjeiden, päiväkirjojen ja sotarunojen näkökulmasta. PAULIINA IMMONEN avaa (2017) pro gradu -tutkielmassaan *Muisteltu sotalapsuus – Sotalasten yhteisö ja sotalapsuudesta kertominen* muistelun kontekstia sotalasten kohdalla ja käsittelee sitä, miten asioista puhutaan. Myös RIIKKA ALAJONEN pro gradu -tutkielman (2013) *Yhdysvaltojen etelävaltioiden yläluokan naisten sisälissota (1861–1865) aikainen elämä, suhtautuminen sotaan ja sen henkiset vaikutukset* pureutuu muistelmatutkimuksen avulla naisten kokemiin sosiaalisiin muutoksiin kriisiaikana ja kuinka se on vaikuttanut heihin. Oma pro graduni keskittyy vastaavanlaiseen muistamisen perinteen tutkimukseen, jota sovellan tuomalla tutkimuskentälle lentäjien muistelmat. Skyttän, Immosen ja Alajoen pro gradut toimivat loistavana vertailupintana gradulleni, koska ne ovat vastaavanlaisia opinnäytteitä kuin omani.

SÖNKE NEITZEL ja HARALD WELZER analysoivat ja tulkitsevat (2011) teoksessaan *Sotilaat – taistelemisesta, tappamisesta ja kuolemasta* toisen maailmasodan aikaisien saksalaisten sotavankien salakuunteluja esimerkiksi joukkojen taistelutahdosta ja kalustokokemuksistaan. Tutkimus keskittyy saksalaisten sotavankien keskinäiseen muistelun kulttuuriin. Tutkimuksen aineistona käytetään saksalaisten sotavankien keskustelujen tallenteita, jotka on nauhoitettu heidän tietämättään. Tutkimus on loistavaa vertailevaa tutkimusta tutkielmalleni, koska Neitzel ja Welzer käyttävät aineistonaan sodan aikana tehtyjä salakuunteluja.

Sotilasyksiköiden toimintaa on tutkittu sotilassosiologiana. Varsinkin Yhdysvalloissa nimikkeellä ”military sociology” kulkeva tutkimusala on perehtynyt amerikkalaisten sotilaiden toimintaan ja sosiaalisiin suhteisiin sodissa. Suomessa armeijan yksiköitä on

---

<sup>1</sup> Foucault 2005, 24.

tutkittu esimerkiksi KNUT PIPPINGIN toimesta (1978) ”*Komppania pienoisyhteiskuntana*”-teoksessa. Pipping on tutkinut jalkaväkikomppaniaa, jossa hän palveli toisen maailmansodan aikana (1939–1945) sekä suorittanut arkistotutkimusta ja haastatteluja.<sup>2</sup> Kyseistä teosta käytän ohjenuorana tutkiessani saksalaislentäjiä ja heidän yksiköitään sosiaalisena ryhmänä. Muusta sotilassosiologisesta tutkimuksesta poiketen oma tutkimukseni pohjaa muistelmatutkimukseen, ei niinkään arkistolähteisiin, osallistuvaan havainnointiin tai haastatteluihin.

Oma tutkimukseni kuuluu näin ollen muistelmaja- ja sotilassosiologiseen tutkimustraditioon ja lähestyy aihettaan historiankirjoituksen diskurssista poikkeavalla tavalla tutkiesseen niitä, jotka eivät olleet valtaapitäviä. Muistelmia on toki tutkittu ja niitä on käytetty kartoittamaan Luftwaffen historiaa, mutta niiden tulkinnessa ei ole keskitytty niinkään yksiköiden sisäiseen ja väliseen arkeen taistelujen kontekstissa. Tutkimuksessani käsitelen useiden ja eri koneyksiköistä olleiden lentäjien taistelu- sekä kalustokokemuksia.

### *Tutkimuskirjallisuuden esittely*

Tutkielmassani tärkeäksi tutkimussuuntaukseksi nousee sotilassosiologia. Olli Harin sen sotilassosiologian tutkimuksessa *Sotilasjoukon kiinteys ja sotilasorganisaatio* (1992) käsitellään teemaa erikokoisista kiinteistä ryhmistä. Tutkimuksessa käsitellään, kuinka sotilaiden kiinteys muutaman hengen ryhmässä ja joukkuetasolla ilmenee toisista, samankokoisista, ryhmistä tulevien sotilaiden kanssa keskustellessa. Vastaavasti, jos sotilaat ovat eri rykmenteistä, korostetaan omaa rykmenttiä ja silloin pienemmät sotilaiden keskuudessa vallitsevat ryhmät unohdetaan. Harinen tuo esiin käsitteen primääri-ryhmästä eli sotilaan itselleen tärkeästä sosiaalisesta verkosta yksikössä.<sup>3</sup> Sovellan primääri-ryhmäkäsitystä tutkimuksessani tutkiessani muistelmien kirjoittajien suhdetta muihin yksikkönsä sotilaisiin.

Ilmasotahistorian kirjallisuudesta hyödynnän muun muassa lentäjistä tehtyjä elämäkertoja, kuten DAVID BAKERIN (2012) *Adolf Galland – Elämäkerta*-teosta. Itärintaman sotaa kuvaavaa tutkimuskirjallisuutta on muun muassa CHRISTER BERGSTRÖMIN teokset (2016a) *Operaatio Barbarossa 1941* ja (2016b) *Ässä pari – Hermann Graf ja*

---

<sup>2</sup> Pipping 1978, 13–34.

<sup>3</sup> Harinen 1992, 58–59.

*Alfred Grislawski*. Vertailevana tutkimuksena länsirintaman sotanäyttämöltä hyödynnän DONALD CALDWELLIN teosta (2013) *JG 26 – Kanaalin ässät* ja muita samaa aihepiiriä käsitteleviä teoksia. Keskeisenä tutkimuskirjallisuutena käytän tässä tutkielmassa saksalaisista lentokoneyksiköistä tehtyjä historioita, jotka auttavat täydentämään itärintaman taisteluiden luonnetta ilmasodan näkökulmasta. WOLFGANG DIERICHIN teokset (2011) *Chronik Kampfgeschwader 51 "Edelweiss"* ja (1994) *Kampfgeschwader 55 "Greif"*. Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1937–1945 ovat esimerkiksi pommitusyksiköiden historioita, joita käytän suunnan antajina. Lentokonekalustoa koskevissa analyyseissä käytän lentokoneista tehtyjä historian teoksia, joista yksi on MARCO FERNANDEZ-SOMMERAUN teos (2004) *Messerschmitt Bf 109 – Recognition Manual*. A Guide to Variants, Weapons and Equipment.

#### *Asia-, aika- ja aluerajaukset*

Saksan ilmavoimissa, Luftwaffessa, palvelleet lentäjät toimivat monissa erilaisissa tehtävissä, kuten hävittäjä-, pommitus-, maataistelu-, tiedustelu-, kuljetuskone- tai meripelastuslentäjinä. Tutkimuksessani tarkastelen itärintamalla taistelleiden hävittäjä-, maataistelu- ja pommituslentäjien kokemuksia ja vertaan heidän kokemuksia toisiinsa. Olen valinnut vuodet 1941–45 tarkasteluajankohdaksi, koska itärintaman sodankäynti keskittyy kyseisille vuosille. Vuosina 1941–45 lentäjät ovat taistelleet ja palvelleet aktiivisesti itärintamalla. Tietysti saksalaislentäjiä siirrettiin sodan kuluessa rintamalta toiselle, mutta olen huomionut kyseisen seikan lopettamalla kyseisen lentäjän tarkastelun, mikäli hänen palveluksensa päättyy haavoittumiseen tai rintamalta poislähtöön. Olen näin ollen keskittynyt ainoastaan itärintamalle sijoittuvaan taistelukokemusten muisteluun.

Tutkimuksessani tarkastelun kohteena ovat itärintamalla palvelevat lentokoneosastot, koska toiminta-alueen laajuus, Jäämereltä Mustallemerelle, ja operatiivisen toiminnan edellytykset ovat erilaisia kuin Saksan muilla sotanäyttämöillä. Itärintaman selvitan tarkemmin seuraavaksi.

## *Käsitteet ja niiden määrittely*

Keskeinen määritelmäni on, mitä tarkoitan Saksan itärintamalla tutkielmani kontekstissa. Itärintamalla tarkoitan Saksan ja Neuvostoliiton välistä taistelukenttää, joka ulottuu pohjois-eteläsuunnassa Baltian maista Mustallemerelle (vuonna 1942 myös Kaukasukselle) olevaa maantieteellistä aluetta sekä länsi-itäsuunnassa Puolan itäisten alueiden ja Moskovan välistä aluetta.<sup>4</sup> Saksan itärintamaan kuului myös Pohjois-Suomeen asettuneet Saksan vuoristoarmeijan joukot, joka vastasivat rintamalinjasta Petsamon tasalta Kiestingin korkeudelle.<sup>5</sup> Tutkielmassani viittaan tähän alueeseen Napapiirinä tai itärintaman pohjoisosana.

Tutkimukseni aiheen kannalta tärkeitä selitettäviä käsitteitä ovat Luftwaffen eli Saksan toisen maailmansodan aikaisten ilmavoimien organisaatiossa käytettävät, tutkimukseni kannalta validit, termistöt. Tällaisia ovat lähteissä esiin nousevat Luftwaffen rakenteet sekä lentoyksiköihin liittyvät termistöt. Muistelmaan kirjoittajien käyttämät konemallit on löydettyvissä tutkielman liiteosion lentokoneiden tunnistuskuvastosta, jotta lukija ymmärtää millaisesta koneesta kulloinkin puhutaan. Puhuttaessa saksalaisia lentäjiä vastassa olleista koneista (kuten venäläisistä ja amerikkalaisista malleista), en ole saanut käsiini kuvamateriaalia, joten se puuttuu käsillä olevasta tutkielmasta. Kuvaan konemallit tekstissä parhaani mukaan.

Tässä tutkimuksessa olen jakanut lentäjät erilaisiin ryhmiin heidän lentäjätaustansa mukaan. Kutsun näitä kokonaisuuksia lentäjärhymiksi. Tutkielmani osalta keskeisiä lentäjärhymiä ovat hävittäjälentäjät, maataistelulentäjät ja pommituslentäjät, joihin aineistona käytettävien muistelmien kirjoittavat kuuluvat.

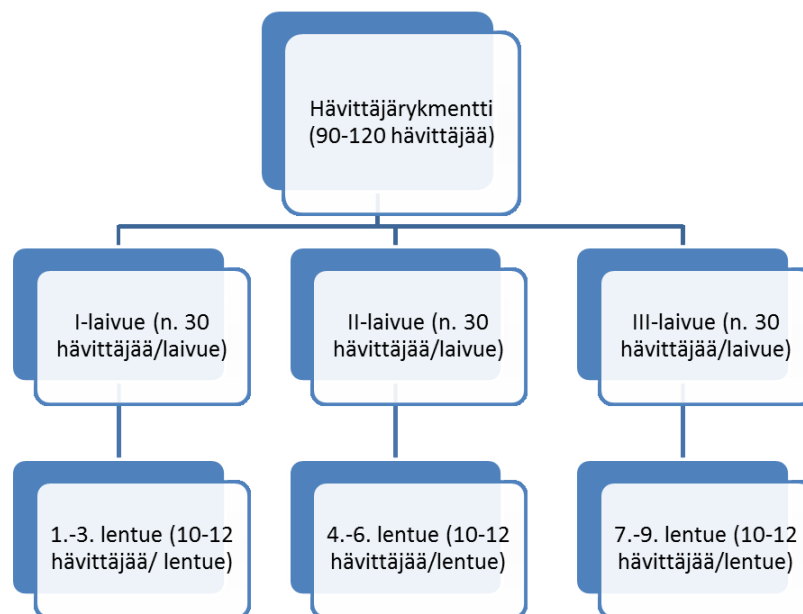
Jotta tutkielma olisi mahdollisimman selkeä, esittelen seuraavaksi, mitä Luftwaffen organisaatiossa tarkoitetaan erilaisilla taisteluyksiköillä ja lentokonetyypeillä. Luftwaffen perustaisteluyksikkö on rykmentti. Käsillä olevassa tutkielmassa keskeisimpiä rykmenttejä ovat hävittäjä-, maataistelu- ja pommitusrykmentit. Seuraavassa kaaviossa esitän, kuinka hävittäjärykmentti edelleen jakaantuu pienempiin taktisiin osastoihin:

---

<sup>4</sup> Swanston & Swanston 2013, 128–129.

<sup>5</sup> Raunio & Kilin 2007, 17.





Taulukko 1. Luftwaffen perustaisteluyksikön, rykmentin, kokoonpano. Taulukon rykmentti on perinteinen päivähävittäjäyksikkö.<sup>6</sup> Laivueista tavataan käyttää Luftwaffen kohdalla roomalaista ja lentueista arabialaista numerointimenetelmää.<sup>7</sup> Samaa kaaviota voidaan soveltaa tarkastelussa oleviin pommitus- ja maataisteluyksiköihin. Erilaisten koneyksiköiden välillä on luonnollisesti eroavaisuuksia, mutta huomioin kyseiset erot tutkimukseni aikana.

Yksiköiden rakenteen avaamisen jälkeen esittelen nyt yksikössä käytettävien lentokoneiden yleisiä piirteitä. Sovellan tutkielmassa Saksan ilmavoimien käyttämää termistöä. Käytän esimerkkinä hävittäjäyksikössä käytettyä kalustoa, mutta kaava on sovellettavissa myös muihin taisteluyksiköihin. Hävittäjäyksiköistä käytetään siis nimitystä hävittäjärykmentti ja ne voivat koostua yksi- tai kaksimoottorisista lentokoneista. Saksalaisten kaksimoottorisia hävittäjäkoneita kutsutaan raskashävittäjäksi, jotka kuuluvat raskashävittäjärykmentteihin.<sup>8</sup>

Hävittäjällä tarkoitetaan yksi- tai kaksimoottorista lentokonetta, joka operoi erilaisissa tehtävissä, mutta pääsääntöisesti ampuu alas toisia lentokoneita. Saksan ilmavoimissa itärintamalla toimivien koneiden tehtävät käsittivät yleensä pommikoneiden turvaamista

<sup>6</sup> Spick 2012, 198.

<sup>7</sup> Bergström 2016a, 281.

<sup>8</sup> Spick 2012, 198.

viholliskoneita vastaan tai vapaata metsästystä, jossa hävittäjät lentävät vapaasti toimialueella etsien vastustajan koneita.<sup>9</sup>

Maataisteluyksiköiden tehtävänä oli tukea Saksan maavoimia, Wehrmachtia, tiiviisti ja lähietäisyydeltä tuhoamalla vihollisjoukkojen keskittymiä.<sup>10</sup> Maataistelurykmentit koostuivat sodan alussa pääsääntöisesti syöksypommittajista, mutta sodan kuluessa maataistelurykmentit alkoivat korvata vanhaksi käyvää syöksypommituskalustoa uudemmilla hävittäjäpommittajilla eli maataistelukoneilla.<sup>11</sup> (ks. tämä tutkielma s. 73). Maataistelukone, joilla maataistelurykmenttien lentäjät lensivät, on yksi- tai kaksimoottorinen hävittäjäpommittaja. Lentokone on tehtävänsä sopivaksi muunneltu hävittäjälentokone.

Maataisteluyksiköihin lukeutuvat myös Saksana ilmavoimien pikapommitusrykmentit (Schnellkampfgeschwader, SKG). Ne toimivat maavoimien tukitehtävissä maataistelukoneilla. Tutkielmani kontekstissa tärkein kyseinen yksikkö on Pikapommitusrykmentti 210, joka toimi itärintaman taisteluissa kaksimoottorisilla maataistelukoneilla. Yksikkö nimettiin Raskashävittäjärykmentti 1:ksi (Zerstörergeschwader 1, ZG 1) vuonna 1942.<sup>12</sup>

Pommitusrykmentti (Kampfgeschwader, KG) vastaavasti koostuu vaaka- tai syöksypommituskalustosta, jonka tehtävänä on laajoilla aluepommituksilla tuhota ja rampauttaa vihollisen joukkojen sekä huollon liikkeet omien maavoimien toiminnan helpottamiseksi.<sup>13</sup>

### *Lähdeaineisto*

Luftwaffe ja toisen maailmansodan sotilasilmailua on tutkittu varsin runsaasti. Saksalaislentäjien edesottamuksia on tutkittu niin arkistolähteiden ja taisteluraporttien kuin haastatteluiden avulla. Lentäjien toimintaa rintamalla on tutkittu muistelmien avulla esimerkiksi yksikköhistorioita koostettaessa. Yksilöiden muistelmat pohjautuvat yleensä omaan sotapäiväkirjaan, joita sotilaat ovat pitäneet yllä. Lentäjien tapauksessa on kyse lentopäiväkirjasta, johon lentäjä on kirjannut kaikki lentonsa, niiden keston, käyttämän-

---

<sup>9</sup> Spick 2012, 26-39, 73-80.

<sup>10</sup> Weal 2003, passim.

<sup>11</sup> Spick 2015, 134-135, 147-148.

<sup>12</sup> De Zeng IV & Stankey 2013, 331-335.

<sup>13</sup> Spick 2015, passim.

sä lentokonemallin ja tehtävyytin<sup>14</sup>. Lentäjien lentopäiväkirjoja ei ole julkaistu, mutta lentäjien muistelmat tai heistä kirjoitetut elämäkerrat pohjautuvat lentopäiväkirjoihin.

Lähdemateriaalinani toimii 10 saksalaisen lentäjän toisen maailmansodan aikaisista tapahtumista kertovaa muistelmaa, jotka jakaantuvat seuraavasti: muistelmista viisi kapaletta on hävittäjälentäjien muistelmia, kolme maataistelulentäjien ja kaksi pommituslentäjien. Syy näiden muistelmien valintaan on päivähävittäjä-, maataistelu- ja pommituslentäjien suorittamien tehtävien samankaltaisuudessa: kyseiset lentäjät taistelevat tiiviissä yksiköissä ja lähikontaktissa vihollisen kanssa. Meripelastus, yöhävittäjä-, tiedustelu- ja kuljetuskoneilentäjien muistelmat olen jättänyt pois heidän erilaisen tehtäväkenttensä vuoksi.

Maailmalla saksalaisten lentäjien muistelmia on julkaistu runsaasti, varsinkin heidän kotimaassaan Saksassa. Teoksia on käännetty laajamittaisesti myös englannin kielelle, mistä johtuen saksalaislentäjien edesottamuksiin on pystytty perehtymään paremmin henkilö, joka ei puhu saksaa. Näin ollen muistelmat ovat saavuttaneet suuremman lukijakunnan. Saksalaislentäjien muistelmia on käännetty harvoin suomeksi, koska Suomessa on keskitytty julkaisemaan suomalaisten sotilaslentäjien sotakertomuksia. Muutaman kuuluisan saksalaislentäjän muistelmat, kuten Adolf Gallandin ja Helmut Lipfertin muistelmat on julkaistu suomeksi vuosina 1956 ja 1978. Kustannusyhtiö Koala kustannus on alkanut aktiivisesti julkaista saksalaisten lentäjien muistelmia 2000-luvun alusta lähtien ja on nykyisin selkeästi eniten saksalaislentäjien sotamuistelmia suomeksi kääntävä kustantamo. Koala kustannuksen monipuolinen lentäjämuistelmien tarjonta on taannut tutkielmalleni laajan lähdemateriaalipohjan, koska olen voinut valita lentäjien muistelmat heidän eriävien sotilastaustoihin perustuen. Kymmenes muistelmia, pommituslentäjä Klaus Häberlenin *A Luftwaffe Bomber Pilot Remembers* -teos, valikoituu minulle Schiffer Military History Book -sarjasta, koska Koala kustannus ei ole julkaissut enempää saksalaisia pommikoneilentäjiä käsitteleviä muistelmia kuin Peter Wilhelm Stahlin *Pommituslentäjä*.

Muistelman kirjoittaneet lentäjät toimivat erilaisissa hallinnollisissa asemissa yksiköissä, osan ollessa rivilentäjiä, osan taas toimiessa osatonjohtajina. He kaikki omaavat laajan sotaa edeltävänä ja sodan alkupuolen aikana hankitun lentäjäkoulutuksen. Käyt-

---

<sup>14</sup> Tehtävyytillä voidaan tarkoitaa esimerkiksi tiedustelulento, pommituslento tai pommikoneiden saatotehtävä. Tekijän huomio.

tämäni lähteet ovat suomennoksia saksan kielisistä alkuperäisteoksista, mutta ovat tutkimukseeni valideja, koska en tutki niinkään lentäjien retoriikkaa. Tutkimukseni kohteina eivät ole tietyt sanavalinnat ja kuinka asiaa on käsitelty, vaan pikemminkin diskursit.

Seuraavaksi esittelen päälähteeni lentäjien itärintaman sotanäyttämön sijoituksen mukaan alkaen pohjoiselta rintamaosalta ja jatkuen etelään. WALTER SCHUCK muistelmassaan (2010) *Pudotus! – Hävittäjälentäjänä Jäämerellä ja valtakunnanpuolustuksessa* (alkuperäinen teos [2008] *Abschuss!: Von der Me 109 zur Me 262. Erinnerung an die Luftkämpfe beim Jagdgeschwader 5 und 7*) kuvaa palvelustaan pohjoisessa palvelleen Hävittäjärykmentti 5:ssä (Jagdgeschwader 5, JG 5 eli Jäämeri-rykmentti). Hänen yksikkönsä kalustona pohjoisessa koostui Messerschmitt Bf 109- yksimoottorisista hävittäjistä. Walter Schuck palveli itärintaman sotanäyttämöllä vuoden 1942 alusta syksyyn 1944.

Samaisen rykmentin raskashävittäjälentueessa<sup>15</sup> palveli WOLFGANG WOLLENWEBER, joka kuvaa uraansa lentueen palveluksessa muistelmassaan *Valtakunnankotka – Napapiiriltä suihkühävittäjän ohjaimiin* (alkuperäisteos [2012] *Die Reichsadler: Dokumentation über die Einsätze mit der Me 110 und der He 162*). Pohjoisessa olonsa aikana Wollenweber ohjastaa Messerschmitt Bf 110- kaksimoottorista raskashävittäjää. Hänen palveluksensa itärintamalla sijoittui vuoden 1943 puolivälistä vuoden 1944 alkuun. Schuck ja Wollenweber edustavat tutkielmassani pohjoisessa palvelleita hävittäjälentäjiä.

Tutkielmani lähdeaineistona on Hävittäjärykmentti 54:n ”Vihreä sydän” (JG 54) lentäjä NORBERT HANNIGIN teos *Hävittäjälentäjä loppuun saakka* (englanninkielinen teos [2004] *Luftwaffe Fighter Ace*). Hannig kuvaa teoksessaan matkaansa rykmentin mukana, sekä Bf 109- ja Focke Wulf 190-hävittäjien ohjaamossa. Hän palveli itärintamalla kevästä 1943 kevääseen 1944, jonka jälkeen hän toimi lennonopettajana Saksassa. Hannig palasi itärintamalle syksyllä 1944 Kuurinmaan mottiin, jonne hänen yksikkönsä oli sijoitettu. Huhtikuussa 1945 hänet komennettiin suihkühävittäjäkoulutukseen Saksaan.

---

<sup>15</sup> Raskashävittäjärykmentit ja hävittäjärykmentit toimivat yleensä omina yksikköinä, mutta Hävittäjärykmentti 5:en yhteyteen oli muodostettu oma raskashävittäjälentue 13. (Zerstörer)/ JG 5. Weal 2012, 6-8. Girbig 1978, 286–340.

Käytän tässä tutkielmassa kahden etelämpänä rintamalinjalla, Hävittäjärykmentti 52:ssa (JG 52), palvelleen lentäjän muistelmaa. WALTER WOLFRUM muistelmissaan *Tuntematon pakollinen – Hävittäjä- ja taitolentäjä 1923–2009* (alkuperäinen teos [2009] *Unbekannte Pflicht: Meine Erinnerungen als Jagd- und Kunstflieger 1923–2009*) kuvaa palvelustaan itärintamalla vuosina 1943–45. Myös GÜNTHER RALL, *Lentopäiväkirjani – muistelmat 1938–2004* (alkuperäinen teos [2004] *Mein Flugbuch: Erinnerungen 1938–2004*), kirjoittaa taipaleestaan rykmentin mukana taisteluiden tuiskeessa. Rall oli palveluksessa itärintamalla vuodesta 1941 vuoteen 1944, jonka jälkeen hän toimi Saksan valtakunnanpuolustuksessa. Hävittäjärykmentti 52 lentäjien koneena toimi Messerschmitt Bf 109:n.

Itärintamalla maataistelulentäjät olivat tärkeässä asemassa maavoimien tukitehtävissä. Heidän panoksensa auttoi Saksan maavoimia itärintaman sotaretken hyökkäysvaiheessa sekä katkerissa puolustustaisteluissa.<sup>16</sup> HANS ULRICH RUDEL kuvaa teoksessaan *Stuka-lentäjä* syöksypommitus- ja maataistelulennoston kehitystä itärintaman sodan aikana Syöksypommitusrykmentti 2:ssa (myöhemmin Maataistelurykmentti 2). Itärintamalla vuosina 1941–45 palvelut Rudel toimi Junkers Ju 87 Stuka- syöksypommittajan ja Fw 190- maataisteluversion ohjaimissa.

HERMANN BUCHNER toimii myös maataistelulentäjänä Messerschmitt Bf 109- ja Focke Wulf 190-koneiden ohjaimissa, Buchnerin uraa tarkastelen teoksen *Myrskylintu* (alkuperäinen teos [1991]) pohjalta. Buchner toimi vuosien 1942 ja 1944 välisenä aikana Maataistelurykmentti 1 ja 2 (SG 1 ja 2) palveluksessa. JOHANNES KAUFMANN vastaavasti palvelee Pikapommitusrykmentti 210:ssä (SKG 210), kalustonaan Bf 110-hävittäjäpommittaja, yksikön rynnistäessä Neuvostoliiton maayksiköitä vastaan. Pitkää lentäjäuraansa hän käsittelee *Sotilaslentäjä 1935–45* (alkuperäinen teos [1989] *Meine Flugberichte 1935 – 1945*) muistelmassaan.

Pohjois-Norjan ja Lapin alueella Neuvostoliittoa vastaan taistelivat myös PETER WILHELM STAHL. Stahl toimi pommikonelentäjänä Pommitusrykmentti 30:ssa (KG 30) Kuolan niemimaalle suuntautuvissa operaatioissa sekä Muurmannin rataa vastaan suoritetuissa tehtävissä vuosina 1941–43. Stahl toimi myös itärintaman keskisektorilla vuosien 1941–42 taitteessa. Hänen lentämänsä lentokone on malliltaan Junkers 88- pommi-

---

<sup>16</sup> Weal 2003, passim.

kone. Hän käsittelee taivaltaan teoksessa *Pommituslentäjä (alkuperäinen teos [1970-luku] Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara)*.

Pommitusrykmentti 51 ”Alppitähti” (KG 51) osallistui itärintaman taisteluihin alusta lähtien. KLAUS HÄBERLEN kuvaa muistelmissaan *A Luftwaffe Bomber Pilot Remembers – World War II from the Cockpit* (alkuperäinen teos [2001] *Davongekommen: Als Kampfflieger über den Fronten*) yksikön toimintaa pommituslentäjän näkökulmasta Junkers 88- pommikoneen ohjaimista. Häberlen palveli itärintamalla vuoden 1941 puolivälistä vuoden 1943 kevääseen. Olen valinnut lentäjien muistelmat kattamaan koko itärintaman alueen maantieteellisesti ja erilaisista lentoyksiköistä sekä erilaisesta asemasta koostuneista henkilöistä. Näiden henkilöiden kautta etsin vastaukset tutkimuskysymyksiini.

#### *Tutkimusmetodi, näkökulma, lähestymistapa ja teoreettisten lähtökohtien esittely*

Historian kirjoituksessa on 1950-luvulta lähtien otettu muistelemisen sisältämä tieto osaksi historian muodostamista. 1900-luvun puolivälistä alkaen julkaistujen muistelmien määrä on kasvanut, mikä on vastaavasti johtanut 1970–80-lukujen taitteessa muistitietotutkimuksen määrän kasvuun.<sup>17</sup> Muistitietotutkimukselle on ominaista tutkia sitä miten tapahtunut muistetaan, ei sitä mitä tapahtui. Tästä syystä en tarkastele myöskään tässä tutkielmassa historian absoluuttisia totuuksia vaan sitä, mitä itärintaman sodasta muistetaan. Muistelmat ovat kaunokirjallisia julkaisuja, joissa muistelmien kirjoittaja on pääosassa ja määrittänyt kirjoitustyylin. Kirjoittajien elämänvaiheita tarkastellaan läpi teoksen, jolloin hänelle tärkeät tapahtumat ja asiat nousevat esiin.<sup>18</sup>

Kaikki lähdeaineistona käyttämäni muistelmat on kirjoitettu tapahtumien jälkeen<sup>19</sup>. Ne on laadittu useampi vuosikymmen toisen maailmansodan loppumisen jälkeen ja ne pohjautuvat lento- tai sotapäiväkirjaan. Muistelmat eivät välttämättä tästä syystä kerro siitä, mitä kirjoittajille todellisuudessa tapahtui sodan aikana, vaan miten he muistavat tämän ajan. Muistitietotutkimuksen luonteesta johtuen tämä ei kuitenkaan muodostu ongelmaksi, koska muistaminen on tutkimuskohteeni tässä tutkielmassa. Lentäjien sotakokemuksien tutkiminen muistelmien avulla kiinnostaa minua, koska yksilön tuntemukset

---

<sup>17</sup> Miettunen 2014, 167.

<sup>18</sup> Miettunen 2014, 171.

<sup>19</sup> Miettunen 2014, 171.

konfliktien aikana eroavat rauhan ajan tuntemuksista selvästi. Muistelmista on mahdollista saada selville, kuinka yksilö on kokenut todelliset kriisitilanteet, mitä hän on katsonut aiheelliseksi kertoa tästä ajasta.

Muistelmätutkimusta tehdessä on otettava huomioon muutamia seikkoja. Ensinnäkin muistelmien kirjoittajat kertovat asioista omasta näkökulmastaan. Tutkielmassani on huomioitava, että kaikki tarkastelemani saksalaislentäjät eivät olleet yhtä pitkää aikaa itärintamalla (koko aikaa vuosien 1941–1945 tarkastelujaksolla). Lentäjät, jotka kirjoittivat tutkimani muistelmat, selvisivät sodasta hengissä ja päättivät kirjoittaa kokemuksensa ylös. On muistettava, että valikoimani muistelmat eivät ole objektiivisia, koska ne edustavat henkiin jääneiden lentäjien muistamista. Sodassa menehtyneiden ja niiden, jotka jättivät muistelmansa kirjoittamatta, kokemuksia ei voida näin ollen tutkia valitsemillani menetelmillä.

Toiseksi on tiedostettava kustantajan vaikutus muistelmaan lopulliseen asuun (sekä alkuperäisessä, että suomennoksessa) voi olla merkittävä, sillä muistelmaan kokoa voidaan rajoittaa tai sen sävyä halutaan muokata lukijakunnalle soveltuvammaksi. Kustantaja on voinut myös rajata mielestään kirjaan sopimatonta tai muuten vain irrelevanttia aineistoa, jolloin muistelmaan kirjoittajan kaikki näkemykset eivät ole päässeet julkaistavaksi. Nämä asiat on otettava huomioon muistelmista tehtävässä tulkinnassa.

Muistelmat mahdollistavat tutkimuksen siitä, mitä mahdollisesti jätetään sanomatta tai halutaan kuvata asioita toisin<sup>20</sup>. Esimerkiksi ideologisissa kysymyksissä, jotka Saksan kansallissosialismin aikaista ajankohtaa tutkittaessa ovat hyvin keskeisiä. Kansallissosialismia ylistäviä näkökohtia ei ole voitu kirjoittaa muistelmiin, mutta sanavalinnat ja sanomatta jättämiset kuvastavat kuitenkin ajan henkeä, sekä kertovat lentäjien keskuudessa esiintyneistä puheenaiheista.

Tutkimuksessani metodeina toimivat laadullinen sisällönanalyysi, diskurssianalyysi ja vertailu. Sisällönanalyysin avulla voidaan tutkia niin kirjoitettuja, kuultuja kuin nähtyjä aineistojakin. Se on tekstianalyysia, joka auttaa hahmottamaan aineistosta tulkittavissa olevaa merkityskenttää.<sup>21</sup> Kyseessä on yleinen aineiston analyysimenetelmä, jota sovelletaan tässä tutkielmassa muistelmien analyysin työkaluna. Sisällönanalyysin avulla loin viisi suurempaa kokonaisuutta muistelmista esiintyvien teemojen mukaan. Ne ovat me-

---

<sup>20</sup> Miettunen 2014, 171.

<sup>21</sup> Tuomi & Sarajärvi 2009, 103–106.

nestys, pelot, kalustoon liittyvä muistelu, muiden sotaan osallistuvien muistelu (sekä saksalaisten puolella taistelleet, että vastustajat) ja taistelutehtävien muistelu. Tärkeimmiksi nousivat menestys ja pelot, joiden kautta lentäjät puhuvat muista teemoista. Olen muodostanut päälukuni tämän jaottelun mukaisesti.

Toisena aineiston analyysimenetelmänä minulla on diskurssianalyysi. Se on tarkemmin rajattu menetelmä, joka keskittyy asioista puhumisen tapoihin. Diskurssianalyysi on yhteiskuntatieteissä käytetty metodologis-teoreettinen työkalu. Sitä sovelletaan yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa tutkittaessa puhumisen ja kirjoittamisen suhdetta tiedon merkitysjärjestelmien tuottamiseen ja siihen liittyviin sosiaalisiin tekijöihin, mutta myös näitä prosesseja pohjustaviin sääntöihin ja resursseihin sekä niiden seurauksiin yhteiskunnassa.<sup>22</sup> Eli miten yksilö heijastaa omaa käsitystään yhteiskunnasta puheeseen/kirjoituksiinsa. Lentäjien muistelmien kohdalla olen soveltanut diskurssianalyysiä tulkitessani kirjoittajien muistelmia osana yhteiskuntaa. Kirjoitukset eivät ainoastaan heijasta lentäjien näkemyksiä, vaan myös heidän suhdettaan ympäröivään yhteiskuntaan eli miten esimerkiksi sodasta tai asetovereista on tapana puhua/kirjoittaa.

Diskurssianalyysi esittää kysymyksiä tietyssä ajassa ja paikassa esiintyvistä kielellisistä ilmaisusta sekä sen muotoutumiseen vaikuttaneista tekijöistä. James Paul Gee teoksessaan (2011) *An Introduction to discourse analysis: theory and method* listaa seitsemän kielen diskurssin syntymiseen vaikuttanutta tekijää: (1.) merkittävyys, (2.) käytännöt, (3.) identiteetit, (4.) suhteet, (5.) politiikka, (6.) yhteydet kielessä ja (7.) merkitysjärjestelmät ja tieto.<sup>23</sup> Tutkimuksessani sovellan näitä näkemyksiä muistelmaan kirjoittajien teoksen julkaisuun vaikuttavina tekijöinä. Toisen maailmasodan saksalaislentäjien ovat taistelleet kansallissosialistisen valtion armeijassa, joten he kokivat ideologian vaikutteita sodan aikana jossakin määrin. Toisaalta kansallissosialistinen Saksa hävisi toisen maailmasodan ja ideologia kukistui, mutta sitä kannattaneet henkilöt kuitenkin jäivät elämään. On siis voinut käydä niin, että lentäjät ovat ajatelleet kansallissosialismin ideologian mukaisesti, mutta eivät voi esittää asioita enää samalla tavalla kuin sota-aikana. Toisaalta muistelmista yhdeksän on kirjoitettu 1970–2010-lukujen välisenä aikana, joten näkemykset kielellisessä ilmaisussa olisivat voineet olla erilaisia kuin heti sodan jälkeen. Sovellan sitä löytääkseni muistelmista tietynlaisia diskursseja eli asioista pu-

---

<sup>22</sup> Keller 2013, 2.

<sup>23</sup> Gee 2011, 121–122.



humisen tapoja. Sovelsin sisällönanalyysiä ja diskurssianalyysiä jäsentääkseni muistelmista nousseita havaintoja johtopäätöksiksi.

Tutkimukseni on luonteeltaan kvalitatiivinen eli laadullinen. Tarvittaessa sovellan myös kvantitatiivisia eli määrällisen tutkimuksen menetelmiä asioiden esiintyvyyden esittämisessä.

### *Historiallinen tausta*

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen laaditussa Versailles'n rauhansopimuksessa pyrittiin rajoittamaan Saksan asevoimia, jotta Saksa ei kykenisi koskaan aloittamaan uutta sotaa. Sodan voittaneet ympäröivät valtiot varmistivat Saksan sotilasmahdin heikkenemisen supistamalla sen armeijaa.<sup>24</sup> Ilmavoimat ja konesuunnittelu oli myös tämän jälkeen kiellettyä, mikä aiheutti saksalaiselle sotilasilmailulle lyhyen pysähtyneisyyden ajanjakson. Siviili-ilmailun pysyminen vireänä sotilasilmailun ollessa kiellettyä mahdollisti Saksan uusien ilmavoimien kehittelyn kielloista huolimatta. Ilmavoimien salassa suoritettu kehittäminen ja lentäjäkoulutus huipentuivat uudistetun Luftwaffen paljastamiseen 1935, vaikka se oli edelleen kielletty Versailles'n rauhansopimuksessa.<sup>25</sup>

Elämä lentäjänä erosi muista aselajien palveluksesta, minkä vuoksi se herätti mielenkiintoa kansan keskuudessa. Jo ensimmäisessä maailmansodassa oli syntynyt kuva, jonka mukaan lentäjät valmistautuivat tehtävään nousemalla mukavista olosuhteista ja palasivat melko mukaviin lentokenttäolosuhteisiin, jos palasivat. Lentäjäelämä oli erilaista kuin maajoukoilla, jotka värjöttelivät asemissaan maankamaralla.<sup>26</sup>

Uudet ilmavoimat tarvitsivat kipeästi lentäjiä, jonka seurauksena lentäjien kouluttamiseen alettiin panostaa. Kansallissosialistien noustua valtaan Saksassa perustettiin puolueen omat ”lentojoukot”, joissa harjoiteltiin lentämisen alkeita liitokoneilla. Luftwaffeen virtasi lentäjiä liitokonekerhoista, Lufthansa-matkustajalentoyhtiöstä ja armeijasta. Luftwaffessa lentäjät koulutettiin ensin teoriolla ja ilmailun alkeilla, jonka jälkeen suoritettiin lentäjän perustutkinto eli A/B- lentäjätutkinto. Tutkinnossa erikoistuttiin lentämään useilla koulukonemalleilla.<sup>27</sup> Perustutkinnon myötä lentäjät siirrettiin koulutusta

---

<sup>24</sup> Saarinen 2006, 879–880.

<sup>25</sup> Spick 2012, 12–13.

<sup>26</sup> Spick 2008, 15-21, 42-47.

<sup>27</sup> Holmes 2012, 54–56.

vastaavaan yksikköön, kuten esimerkiksi hävittäjä- tai syöksypommituskoulutukseen.<sup>28</sup> Sijoituksen selvittyä saksalaislentäjä alkoi erikoistua pääsijoitusyksikkönsä kalustoon.<sup>29</sup> Koulutuksen päätteeksi keskiverto saksalainen lentäjä oli 260 lentotunnin ja 30 erilaisen lentokoneen taitaja vuonna 1942.<sup>30</sup> Vastaavasti raskaammilla ja useampimoottorisilla koneilla, kuten pommituskoneilla tai kuljetuskoneilla, lentävät sotilaat kävivät C-kurssin, jossa heille koulutettiin ilman visuaalista näköyhteyttä, mittariston varassa suoritettavaa, mittarilentoa ja kookkaampien koneiden käsittelyä. Valmistuneet saivat pätevyysluokakseen ”laajennetun ilmavoimien ohjaajatodistuksen”.<sup>31</sup> Sodan edetessä ja Saksan sotaonnen kääntyessä, lentäjien koulutusta pyrittiin nopeuttamaan, minkä seurauksena pikaisesti koulutetut ohjaajat eivät omanneet tarvittavia taitoja sotalentoja varten. Heidät kuitenkin asetettiin taisteluun käytännössä vastustajan tykinruoaksi.<sup>32</sup>

Toisen maailmansodan puhjettua Saksan ilmavoimien painopisteeksi määrättiin maavoimien tukeminen. Se koki vuosien 1939–1940 aikana tappioita, joista se ei koskaan toipunut. Kokeneiden lentäjien ja kaluston menetystä ei otettu vakavasti, mikä johti siihen, että kaluston tuotantomääriä ei nostettu eikä lentäjäkoulutusta tehostettu riittämiin. Vuoden 1941 kesäkuussa Saksan asevoimat aloittivat marssin Neuvostoliittoa vastaan. Tuolloin Luftwaffe oli edelleen sidottu maavoimien tukeen ja saavutti hetkellisesti ilmaherruuden itäisellä taivaalla.<sup>33</sup>

Itärintamalla toimi Operaatio Barbarossan alkamispäivämääränä, 22. kesäkuuta 1941 Saksan neljä ilma-armeijaa, joiden yhteisvahvuus oli 3400 konetta. 5. Ilma-armeijan yksiköt taistelivat Pohjois-Norjan ja Pohjois-Suomen alueella. Nämä lentoyksiköt toimivat Norjaan sijoitetun Saksan armeijan ilmatukena.<sup>34</sup> Etelämpänä Saksan vastaisella itärajalla ilmavoimat oli jaettu seuraavasti: Itä-Preussista hyökkäävän Pohjoisen Armeijaryhmän joukot saivat tukea Ilma-armeija 1:ltä, johon kuului osia kolmesta hävittäjärykmentistä, kolme pommitusrykmenttiä ja lukuisia tiedustelulentueita. Ryhmän tehtävänä oli suunnata hyökkäyksensä Baltian maihin. Varsovan korkeudella Valko-Venäjän vastaisella alueella olivat sijoittuneena Keskeisen armeijaryhmän joukot. Ilmatuesta vastasivat Ilma-armeija 2:n yksiköt, joihin lukeutui osia kolmesta hävittäjärykmentistä,

---

<sup>28</sup> Rudel 2007, 272; Wolfrum 2010, 44.

<sup>29</sup> Holmes 2012, 54–56.

<sup>30</sup> Braatz 2005, 330.

<sup>31</sup> Drewes 2012, 44–45; Wolfrum 2010, 44.

<sup>32</sup> Spick 2012, 138, 159.

<sup>33</sup> Spick 2012, 26–69, 73–74.

<sup>34</sup> Bergström 2016a, 271.

yhdestä raskashävittäjärykmentistä, yhdestä pikapommitusrykmentistä, osia neljästä maataistelurykmentistä, osia kolmesta pommitusrykmentistä ja tiedustelulentueista. Eteläisimpänä toimiva Eteläinen armeijaryhmä sai tukensa 4. Ilma-armeijalta, johon kuului osia viidestä hävittäjärykmentistä, viidestä pommitusrykmentistä ja tiedustelulentueista.<sup>35</sup>

Saksan sotajoukkojen hyökkäys Neuvostoliittoon oli voittoa vuodelta 1941 kesän ja syksyn ajan, mutta lähestyvä talvi ja pidentyneet huoltolinjat hidastuttivat saksalaisten hyökkäyksen Moskovan porteille. Kesällä 1942 aloitettu uusi suurhyökkäys ei kohdistunutkaan Moskovaan, vaan Kaukasuksen öljykentille, koska Hitlerin tavoitteena oli saada niiden sisältämät öljyvarainnot Saksan sotavoimien käyttöön. Saksalaiset kokivat kuitenkin murskatappion Stalingradissa alkuvuodesta 1943 ja kesällä 1943 Saksa epäonnistui Kurskin alueelle muodostuneen rintamalinjan pullistuman tuhoamisessa. Kurskin taistelussa kokeman tappion jälkeen Saksan armeijan joukot olivat vetäytymiskannalla ja pystyivät suorittamaan vain alueellisia vastahyökkäyksiä. Kesäkuussa 1944 puna-armeijan hyökkäys Keskistä armeijaryhmää vastaan tuhosi lähes kaiken saksalaisen puolustuksen, minkä seurauksena saksalaiset joukkoyksiköt joutuivat yhä voimakkaammin taistelemaan rintamalinjan ehjänä pitämiseksi.<sup>36</sup> Rauhallisena pysynyttä Napapiirin rintamaa vastaan hyökättiin ensimmäisen kerran syyskuussa 1944, jolloin saksalaiset joutuivat vetäytymään Petsamosta ja muualta Pohjois-Suomesta. Suomi oli ollut saksalaisten liittolaisena vuodesta 1941 asti, mutta kesäkuun 1944 raskaat puolustustaistelut ajoivat suomalaiset rauhanneuvotteluihin Neuvostoliiton kanssa.<sup>37</sup> Saksan luhistuvan rintamatilanteen seassa Saksan taistelulentäjät kamppailivat vihollista vastaan.

---

<sup>35</sup> Bergström 2016a, 10; 271-275.

<sup>36</sup> Swanston & Swanston 2013, 128-143, 188-215, 238-243, 324-329.

<sup>37</sup> Raunio & Kilin 2007, 10-17, 26-27; Raunio & Kilin 2008, 292-298.

# 1. MENESTYKSEN MUISTAMINEN

Kymmenelle saksalaiselle lentäjälle, joiden muistelmia tarkastelin tässä pro gradu -tutkielmassa, on yhteistä, että itärintaman taisteluista muistetaan siellä koettu menestys. Menestyksen diskurssi vaihteli kuitenkin eri lentäjäryhmästä tulevien lentäjien välillä. Keskeisempiä menestyksen ilmentymiä olivat hävittäjälentäjien ilmavoittojen tavoittelu ja sitä kautta kunniamerkkien saavuttaminen. Pommituslentäjät pyrkivät tuhoamaan kohteita auttaakseen itärintamalla eteneviä Saksan maavoimia ja mittasivat menestystään laskemalla lennettyjen sotalentojen määrää. Vastaavasti maataistelulentäjillä tuhotu kalusto (kuten panssarivaunut) oli menestymisen mitta. Joissain tapauksissa maataistelulentäjät muistelivat myös ilmataisteluista vihollisen lentokoneiden kanssa. Menestyksen mittari määrittyi siis sen mukaan, mihin lentäjät tehtävissään erikoistuivat.

Itärintaman sotaretken alussa palvelleet lentäjät muistelivat lentäjäryhmästä riippumatta vastustajan ilmavoimien tuhoutumista omille lentokentilleen. Alun menestyksen korostus välittyi kaikista muistelmista, jotka käsittelivät vuosien 1941–1942 sotatapahtumia.<sup>38</sup> Myöhemmin mukaan tulleet lentäjät ja sotaretken alusta asti mukana olleet eivät enää muistelleet niinkään koko Saksan sotakoneiston onnistumista, vaan omia henkilökohtaisia menestymisiä.<sup>39</sup> Menestyksen muistelu oli samanlaista Napapiirin ja muun itärintaman välillä. Napapiirin alueella menestyksen saavuttaminen koettiin haastavaksi vuodesta 1942 eteenpäin eli samoihin aikoihin kuin muualla itärintamalla.<sup>40</sup>

Sotahistorian kirjoituksessa painotetaan pohjoisen rintamaolojen muutosta neuvostoilma-voimien saatua käyttöönsä amerikkalais- ja englantilaisvalmisteisia lentokonemalleja, jotka saavuttivat lukumäärällään tasavertaisuuden pohjoisen saksalaisyksiköihin nähden.<sup>41</sup> Lukumääräinen ylivoima nujersi lentoyksiköt itärintamalla yleisesti ottaen.<sup>42</sup> Yhteisenä piirteenä lentäjäryhmien sisällä koettiin, että sodan edetessä rintamaolosuhteet muuttuivat menestymisen näkökulmasta haastaviksi. Toisaalta lentäjien menestyksestä kirjoittamiseen voi vaikuttaa, kuinka itärintaman sodasta on kirjoitettu toisen maailmansodan jälkeen. Ilmasodan vaikeuksien kuvailu tutkimuksen tarkastelujaksolla alkaa vuosien 1942–43 aikana, mutta lentäjät itse ovat voineet kokea, että muutos on ta-

<sup>38</sup> Häberlen 2001, 70-73; Kaufmann 2002, 110-111; Rall 2015, 73-80; Rudel 2007, 27-36; Stahl 2001, 72.

<sup>39</sup> Hannig 2005, 107; Schuck 2010, passim.

<sup>40</sup> Schuck 2010, 100; Wolfrum 2010, 87-88.

<sup>41</sup> Röhl 2017, 8-9; Valtonen 1997, 133–134.

<sup>42</sup> Spick 2012, 170–171.

pahtunut paljon hitaammin ja myöhempänä ajan kohtana. Veteraanitapahtumilla on osaltaan vaikutusta lentäjien näkemykseen, mitä enemmän sodasta kuluu aikaa. Taisteluiden kuvaukset voivat alkaa muistuttaa toisiaan ja asioita aletaan muistaa aivan eri tavalla kuin mitä todella tapahtui. Voidaan siis todeta, että ihminen ei muista miten asiat todella tapahtuivat, vaan miten hän tulkitsee ne jälkikäteen<sup>43</sup>.

Lentäjärühmien välillä oli havaittavissa samankaltaisuuksia myös menestyksen motiiveista. Muistelmien kirjoittajat osoittivat tehneensä menestystä omien joukkojen ja huollon asemaa helpottaakseen.<sup>44</sup> Empatia epä mukavampaa elämää viettävien maavoimien ja merellä turvattomana seilaavia merimiehiä kohtaan oli suuri diskurssi kaikkien lentäjien muistelmista<sup>45</sup>. Kyseiset aselajien edustajat turvasivat lentäjien olot maassa omalla toiminnallaan ja pitivät osaltaan yllä lentäjien perustarpeita, kuten lentokoneiden varaosien toimitusta. Sen vuoksi muistelmaan kirjoittajat kokivat tärkeäksi menestyksen esiin nostamisen kirjassaan.

Toisen maailmansodan aikana lentäjien menestystä mitattiin koneisiin tehdyillä henkilökohtaisilla merkinnöillä. Myös yksikkötunnukset ja pudotusmerkinnät<sup>46</sup> olivat yleisiä saksalaisissa lentokoneissa.<sup>47</sup> Kymmenestä muistelmasta vain kahdessa puhutaan merkinnöistä. Walter Wolfrum kirjoittaa muistelmassaan merkintätadition häviämisestä, kun taas Hermann Buchner mainitsee henkilökohtaisen Intiaani- tunnuksensa ja ilmavoittojen lukumäärän maalaamisesta koneeseensa.<sup>48</sup> Muut lentäjät eivät mainitse samaisista asioista teoksissaan, vaikkakin korostavat mitalien, ylennysten, tuhottujen kohteiden määrää ja ilmavoittojen määrää. Tulkintani mukaan suurinta osaa muistelmaan kirjoittajista nämä menestyksen ulkoiset seikat eivät ole taistelunkuvauksen diskurssissa merkittäviä, koska niitä ei katsottu tarpeelliseksi mainita muistelmissa. Muistelmien kuvaliitteissä lentokoneissa on kuitenkin havaittavissa erilaisia tunnuksia, joka osoittaa lentäjien kuitenkin käyttäneen omia tunnuksiaan lentokoneissa.

---

<sup>43</sup> Hyvärinen 2014, 31–33.

<sup>44</sup> Rudel 2007, 146–149, 180; Schuck 2010, 165–167, 183–187, 199–200.

<sup>45</sup> Esim. Rall 2015, 94–96.

<sup>46</sup> Pudotusmerkinnällä tarkoitetaan hävittäjänlentäjän koneen peräsimeessä ollutta merkintää, mikä kertoo siitä, kuinka monta vastustajaa hän on ampunut alas. Jokaisen alas ammutun vastustajan jälkeen peräsimeen maalattiin uusi viiva. Vastaavasti pommituslentäjät saattoivat merkitä upottamansa laivat pommikoneen peräsimeen. Tekijän huomio.

<sup>47</sup> Weal 1996, 58–68; Weal 1999, 37–46.

<sup>48</sup> Buchner 2002, 137; Wolfrum 2010, 112.

## 1.1. Monipuolista menestystä tehtävissä

Tehtävien kuvaus nousi muistelmista esiin osana menestyksen diskurssia. Yksikön suorittamia operaatioita muistettiin yksityiskohtaisesti ja varsinkin itärintaman sodan alkupuolella palvelleet lentäjät kirjoittivat operaatio Barbarossan avauspäivien tuloksekkaita iskuista vastustajan lentokentille. Hyökkäyssodan edetessä kuvataan maavoimien saavuttamia voittoja, mutta myös maataistelulentäjien ja pommikonelentäjien panosta maavoimien auttamisessa. Sodan muuttuessa yhä haastavammaksi ja Saksan sotaonnan kääntyessä (vuosina 1942–43) tehtäviä kuvataan yhä enemmän oman henkilökohtaisen menestyksen kautta. Sotavoimien saavuttamien voittojen kautta kuvaaminen vähenee. Näin ollen samanlainen ilmiö on havaittavissa sodan loppuun asti itärintamalla palvelleissa muistelmaan kirjoittajissa. Saksan maavoimien menestystä ei ole havaittavissa muistelmista sotaonnan kääntymisen jälkeen. Tämän jälkeen lentäjät muistelevat omaa ja kanssalentäjien menestymistä.<sup>49</sup>

Sönke Neitzel ja Harald Welzer kirjoittavat tutkimuksessaan (2010), kuinka Luftwaffen sotilaiden voittousko muotoutui toisen maailmansodan aikana. Vuosina 1939–42 menestys ja tietynlainen voitonvarmuus kuvastivat lentäjien suhtautumista sotaan. Kuten muistelmissakin, Neitzel ja Welzer painottavat myös vuosien 1944–45 olleen ainoastaan lentäjäkohtaisen menestyksen korostamisen aikaa, jolloin yksittäiset lentäjät onnistuivat saavuttamaan menestystä Saksan sotakoneiston epätoivoisesta tilanteesta huolimatta. Sodan voittoon ei uskottu yleisesti, kun vihollisen määrällinen ylivoima kävi sietämättömäksi.<sup>50</sup> On siis tärkeä huomio, että sodan aikana salakuunnellut saksalaiset sotavangit ja paljon sodan jälkeen muistelmiaan kirjoittavat puhuvat asioista samalla tavalla. Saksan sotakoneiston tappiollinen taistelu vaikuttaa olleen niin suuri teema, jonka takia lentäjien on ollut pakko keskittyä käsillä olevaan menestykseen ja jota he sitten muistelmien kirjoitushetkinäkin muistelevat.

Keskeisenä piirteenä muistelmista välittyi itärintaman sotalentäjien tehtäväkentän laajuus. Tehtäväkentästä kirjoitettiin tarkasti ja kirjoittajat korostivat onnistumisia näissä omalle lentäjryhmälle ominaisissa tehtävissä<sup>51</sup>. Jos lentäjä ei pitänyt joistain tehtävistä,

---

<sup>49</sup> Esim. Hannig 2005, 107; Stahl 2001, 88-89, 107-109, 110-111.

<sup>50</sup> Neitzel & Welzer 2011, 157, 170.

<sup>51</sup> Hannig 2005, 76-80; Wollenweber 2013, 22-23.

kuten Walter Schuckin muistelmista on lainauksessa huomattavissa, ne ohitettiin lyhyellä maininnalla ja keskityttiin jälleen tehtäväkenttään, jossa hän oli vahvoilla:

*”I/St.G 5:n Stukat vedettiin helmikuun alussa 1943 itärintaman muille painopistealueille, piti meidän ottaa niiden aiemmat tehtävät ja lentää yhdessä hävittäjäpommittajina Focke Wulfien kanssa venäläisiä alusmaaleja vastaan pohjoisella rannikolla. En pitänyt sellaisista tehtävistä lainkaan. (...) ilmaantui 2000 metrissä äkkiä yksinäinen Pe-2 eteeni. Sehän oli se saalis, joka tarvittiin poistamaan hyvityksen tarpeeni epäonnistuneen Jabo-keikan jälkeen.”<sup>52</sup>*

Hävittäjälentäjien tehtäväkentän laajentuminen oli varsin yleistä Luftwaffessa, kun hävittäjälentueita alettiin varustaa pommeilla jo vuodesta 1940 ja käytäntö jatkui itärintaman yksiköissä<sup>53</sup>. Pommitusyksiköt sekä itä-, että länsirintamalla toimivat myös eräänlaisina raskashävittäjäyksiköinä, joiden kohteena olivat junakuljetusten ja vihollisten lentokenttien häirintä syvällä vastustajan hallitsemalla alueella<sup>54</sup>. Vaikka uudenlaiset tehtävät tuottivat muistelman kirjoittajille ahdistusta, he kuvasivat mahdollisen menestyksen korostaakseen sopeutuvuutta epätavalliseen tilanteeseen. Toisaalta aiheen ohitus osoittaa, että menestyksen jäädessä tehtävissä vaillinaiseksi, haluaa kirjoittaja ohittaa kipeän muiston ja keskittyä positiivisempiin asioihin. Voidaan vain kuvitella, kuinka uuvuttavia ja henkisesti raskaita tehtävät ovat olleet, jos lentäjä ei ole kokenut onnistuvansa niissä.

Kuten Schuckin käyttämä sanavalinta ”hyvityksen tarpeeni” osoittaa, että pieleen menneelle tehtävälle täytyy saada korvausta. Schuckin kirjoitustyyli rentoutuu välittömästi hänen kuvattuaan onnistunutta Pe-2-pommikoneen pudotusta, joten tehtävillä epäonnistuminen vaikuttaa olleen raskas taakka lentäjille ja osoittaa, että epäonnistuminen yhteisissä sotapommisteluisissa on tärkeää lentäjän jaksamiselle. Tämä liittyi juuri menestyksestä kirjoittamisen diskurssiin, koska omat epäonnistumiset kuitattiin lyhyesti ja kirjoittamisessa keskityttiin menestykseen.

Muistelmissa kuvattiin siis laajaa tehtäväkenttää itärintaman taisteluissa. Pääsääntöisesti lentäjät mainitsivat muistelmissaan poikkeavissa, omalle lentäjärühmälle epätyypillises-

---

<sup>52</sup> Schuck 2010, 121-122.

<sup>53</sup> Baker 2012, 290-291.

<sup>54</sup> Balke 1990, 302-303; Dierich 1994, 221-227, 340-346; Weal 2010, 79, 84-85.

sä tilanteessa menestymisen. Mikäli aiheesta koettiin ahdistusta tai lentäjä ei menestynyt jossain tehtävyyppissä, oli hänellä tapana ohittaa aihe kiireesti ja kuvata jälleen menestystä. Ahdistusta koettiin kauan toisen maailmansodan jälkeen aina muistelmin kirjoitushetkelle saakka. Tästä voidaan vetää johtopäätökseksi, että lentäjät olivat hyvin kilpailuhenkisiä ja halusivat menestyä.

Tehtäväkentistä puhuttiin kuitenkin menestyksen diskurssissa, joten haasteellinen tehtävä ympäristö tuotiin lukijalle yleilyn aiheena. Vaikka menestyksestä puhuttiin runsaasti, mainintaa ilmavoittomerkinnöistä ja henkilökohtaisista tunnuksista ei ollut löydettävissä kuin kahdesta muistelmasta. Menestyksen osoittavia merkintöjä ei siis pidetty muistelmissa erityisen tärkeänä, vaikka ilmasotahistoriassa painotetaan lentäjien tekemien merkintöjen yleisyyttä.

## **1.2. Menestyksen sosiaalinen puoli**

Muistelmissa oli yleistä kuvata muita sotaan osallistuneita lentäjärühmien sisällä ja välillä. Omia yksikkötovereita kuvattiin suuressa määrin, mutta huomiota saivat myös vastapuolella taistelleet lentäjät. Muistelmissa oli yleistä, että muiden saksalaisten menestystä kuvattiin ja verrattiin omaan menestymiseen. Vastaavasti menestys suhteessa vastustajaan korostui muistelmissa erityisesti itärintaman sodan alkuaikoina. Saksalaislentäjät saavuttivat menestystä juuri vastustajan ohjaajia vastaan sodan alussa, jolloin heidän osuuttaan on tärkeä käsitellä myös tässä alaluvussa. Kun vastustajan lentäjät alkoivat kehittyä, heistä muodostui uhka saksalaisten lentäjien menestykselle, minkä vuoksi käsittelen vastustajan paremmista lentäjistä kirjoittamista alaluvussa 2.2.

### *1.2.1. Poissa silmistä, poissa mielestä*

Aineistona olevista muistelmista oli havaittavissa diskurssi, jonka mukaan kaikki lentäjät, sekä lentäjärühmien sisällä, että niiden välillä muistelivat kuuluisia lentäjiä itärintaman sotänäyttämöltä. Kirjoittajan omassa lentueessa menestyneet muut lentäjät muistettiin muistelmissa hyvinkin tarkasti. Laivuetasolla merkittävistä lentäjistä kirjoitettiin



samalla tavalla kuin lentueidenkin kohdalla. Kaikkein menestyksekkäimmät lentäjät muistettiin siis lentue- ja laivuetasolla hyvin yksityiskohtaisesti. Menestyneiden lentäjien meriittien kuvaamiseen käytettiin runsaasti palstatilaa muistelmaan sisällä. Kirjoittajan omalla rykmenttitasolla vastaavasti kuuluisia lentäjiä muistettiin paljon vähemmän. Esimerkiksi rykmentin menestynein hävittäjälentäjä, mainetta niittänyt pommikonelentäjä tai eniten panssarivaunuja tuhonnut maataistelulentäjä kuvattiin hyvinkin tarkasti. Eli mitä pienemmästä lentäjien joukosta oli kyse, sitä enemmän muistelmiin kirjoitettiin kuuluisia, mutta vähemmän ansioituneiden lentäjien urasta.

Toisten saksalaisrykmenttien menestyjiä muistettiin samalla tarkkuudella kuin oman rykmentin kuuluisuuksia, jolloin heitä mainittiin yleensä yksi tai kaksi<sup>55</sup>. Muistelmiin kirjoittajien tapauksessa lentäjät ottavat esiin rykmenttinsä menestyneimmät lentäjät vertailussa toisten rykmenttien kuuluisiin lentäjiin. Sotilaista tehdyissä tutkimuksissa tulee esiin tapa, jolla sotilaiden puhetyyli muuttuu kontekstin mukaan, esimerkiksi eri joukkoyksiköstä tulevan sotilaan kanssa keskustellessa nostetaan esiin erilaisia kuin oma joukkoyksikön sotilaan kanssa puhuttaessa<sup>56</sup>. Kyseessä on siis sotilaiden primääri-ryhmä, johon he kokevat kuuluvansa vahvimmin sosiaalisella tasolla<sup>57</sup>. Toisaalta ryhmään kuulumisen lisää turvallisuuden tunnetta sen jäsenten joukossa<sup>58</sup>.

Mitä lähemmäs omaa primääriryhmää muistelmissa mennään, sitä tarkemmin ryhmää kuvataan. Kirjoittaja haluaa näin ollen korostaa omaa primääriryhmää ennemmin kuin koko rykmenttiä. Menestyneiden lentäjien kautta taas halutaan osoittaa oman primääri-ryhmän menestys suhteessa muihin ryhmiin. Toisaalta menestys primääriryhmässä tuo turvallisuuden tunnetta lentäjien joukkoon, kun he osallistuvat taistelutilanteisiin. Lentäjät uskaltavat käydä taisteluun paremmin ryhmässä, jonka kanssa he tietävät selviytävänsä taisteluista. Ainakin oma primääriryhmä halutaan muistaa tällä tavoin muistelmia kirjoittaessa ja osoittaa, että ryhmään kuuluttiin. Maria Skyttä kirjoittaa pro gradu-tutkielmassaan englantilaisten sotilaiden runouden sisältävän kriittisiä kuvauksia asetovereista<sup>59</sup>. Tutkimuksessani ei ollut havaittavissa vastaavanlaista taistelutovereiden voimakasta kritisointia lentäjien muistelmissa. Paljon toisen maailmansodan jälkeen

---

<sup>55</sup> Buchner 2002, 115; Häberlen 2001, 86-87; Rudel 2007, 88, 124-126.

<sup>56</sup> Pipping 1978, 213-215.

<sup>57</sup> Harinen 1992, 58-59.

<sup>58</sup> Pennington 2005, 14-15.

<sup>59</sup> Skyttä 2014, 38.

julkaistuissa muistelmissa ei kirjoiteta asetovereista niin voimakkailla negatiivisilla tunteilla sävyttyneesti kuin sodan aikana kirjoitetuissa teksteissä.

Lentäjärhmien sisällä ja välillä oli kuitenkin selkeä ero siinä, ketä omasta primääri-ryhmästä muistellaan taisteluiden aikana. Yksipaikkaisilla hävittäjillä lentävät pilotit kokivat tärkeimmiksi oman muodostelmansa eli parven jäsenet. Jos kirjoittajat olivat osastonjohtajina, heidän muistelmissaan korostui huoli siipimiehistään. Mikäli he toimivat siipimiehinä osastonjohtajan turvaaminen ja häneltä oppiminen olivat keskeisemmät muistettavat asiat muihin ihmisiin liittyen.<sup>60</sup> Wollenweber toimi Hävittäjärykmentti 5:ssä raskashävittäjälentäjänä ja hänen koneensa oli vastaavasti kaksipaikkainen hävittäjä (Bf 110). Muodostelman muiden jäsenten tärkeys oli yhtä merkittävä kuin muillakin hävittäjälentäjillä, mutta muistelmassaan Wollenweber korosti ennen kaikkea samassa lentokoneessa olevan radisti-ampujan tärkeyttä tehtäviä suorittaessaan.<sup>61</sup> Pipping tuo vuoden 1978 tutkimuksessaan esiin niin sanotut ”keittoporukat”, joissa sotilaat tapaavat syödä yleisemmin yksikössä ja jotka ovat sotilaille luonnostaan tärkeimpiä ryhmiä<sup>62</sup>.

Koneen paikkojen lukumäärä vaikutti lentäjien määrittämiseen, kuka oli tärkeä heidän primääriryhmässään. Wollenweberin tapauksessa hänen taka-ampujansa voidaan laskea samaan ”keittoporukkaan” kuuluvaksi. Taka-ampuja on ollut tärkeä henkilö lentäjälle, koska hän muistaa miehistöön kuuluneen jäsenen kirjoitushetkellä, joka on paljon toisen maailmansodan jälkeen (muistelmien alkuperäisteos on vuodelta 2012). Ihmissuhteissa käytetään termiä kiintyminen, kun puhutaan ystävyysuhteiden muodostumisesta<sup>63</sup>. Taka-ampujan ja lentäjän välinen toveruussuhde vaikuttaa olleen vahva ja muodostuneen yhdessä suoritetuilla tehtävillä. Muistelman kirjoittajan on täytynyt kokea kiintymyssuhde miehistönsä jäseneneen, koska hän on suorittanut tärkeää tehtävää ja suojannut lentäjää takaapäin tulevilta hyökkäyksiltä.

Samanlainen havainto oli tehtävissä maataistelulentäjien kohdalla. Mikäli maataistelulentäjät (kuten Rudel ja Kaufmann) lensivät monipaikkaisella koneella, heille muodostui erityinen suhde muihin saman koneen ihmisiin, käytännössä taka-ampujaan. Heidän toimintaansa kuvattiin ylistävästi sekä heidän panoksensa taisteluiden onnistumisessa

---

<sup>60</sup> Hannig 2005, 110; Rall 2015, 76-80, 145; Schuck 2012, 202-209, 216-217, 233-234; Wolfrum 2010, 79-79, 109.

<sup>61</sup> Wollenweber 2013, 49, 74.

<sup>62</sup> Pipping 1978, 158-159.

<sup>63</sup> Lahikainen & Pirttilä-Backman 2005, 112-113.

oli lentäjien kirjoituksessa merkittävä.<sup>64</sup> Taka-ampujat hoitivat radioliikennettä, tähystivät maakohteita ja pitivät taaksepäin ampuvalla aseistuksella vihollisen koneet loitolla, joten heidän tehtävänsä oli lentäjälle tärkeää.<sup>65</sup> Maataistelulentäjät Rudel ja Buchner lensivät yksipaikkaisella Focke Wulf-kalustolla ainakin osan tehtävistään, jolloin heille merkittävimmiksi henkilöiksi muodostuivat osastonjohtajat ja siipimiehet.<sup>66</sup> Kiinteiksi hioutuneet primääriryhmät ovat tiiviimpiä ja sen vuoksi tehokkaita toiminnassaan.<sup>67</sup> Maataistelulentäjilläkin, kuten myös hävittäjälentäjillä, koneiden paikoituksen lukumäärä vaikutti siihen, kenet määritettiin taistelun muistamisessa tärkeimmiksi henkilöiksi. Muistelmista on tulkittavissa, että eniten muistellut henkilöt ovat muistelijan tiiviiksi hioutunut primääriryhmä, jonka kanssa toiminta on kaikista luontevinta ja tehokkainta.

Johannes Kaufmann, kuten myös Rudel ja Wollenweberkin, kuvaa lentokoneensa kyydissä ollutta radisti-taka-ampujaa ja hänen toimintansa tärkeyttä tehtävällä. Suurena erona hänen kirjoituksessaan on, että hän ei puhu henkilöistä nimillä kuten Rudel ja Wollenweber tekevät.<sup>68</sup> Toisaalta Kaufmann on kirjoittanut muistelmansa alkuperäisversion 1980-luvulla, jolloin nimet ovat painuneet unohduksiin tai hän haluaa yleisesti käyttää anonymiteettiä muista osallistuneista. Kaufmannin tarkoituksensa voi olla, että hän ei tahdo asettaa ketään huonoon valoon teoksessaan kuvatessaan taisteluiden sekavaa tilannetta. Tästä johtuen hän on saattanut päätyä anonyymiin kuvaukseen yksikkötovereistaan, jolloin kenenkään muistoa tai suorituksia ei arvosteltaisiin kirjoittajan toimesta.

Häberlen ja Stahl korostivat oman miehistön tärkeyttä tehtävillä, mikä ilmeni heidän tavassaan kuvata oman koneen miehistön<sup>69</sup> erinomaista toimintaa. Erona hävittäjä- ja maataistelulentäjiin pommikoneentäjät eivät korostaneet osastonjohtajan tai siipimiehen merkitystä, vaan ensisijaisesti oman miehistönsä suoriutumista. Muista pommikoneista mainittiin ainoastaan koneen lentäjä, ja hänetkin ainoastaan silloin, jos he aiheuttivat muistelman kirjoittajalle jonkinlaisen ”läheltä piti” -tilanteen tai pelastivat toisen lentäjän vihollisen linjojen takaa.<sup>70</sup> Mikael Salo korostaa väitöskirjassaan (2011) *United We Stand – Divided We Fall* korostaa pienten ryhmien yhteenkuuluvuutta urheilu- ja

---

<sup>64</sup> Kaufmann 2002, 110-111; Rudel 2007, 130-134.

<sup>65</sup> Spick 2015, passim.

<sup>66</sup> Buchner 2002, 61, 139-149; Rudel 2007, 187-188.

<sup>67</sup> Harinen 1992, 32-33.

<sup>68</sup> Kaufmann, 110-111.

<sup>69</sup> Junkers 88 -pommikoneessa oli nelihenkinen miehistö. Grielhel 2015, 77.

<sup>70</sup> Häberlen 2001, 108-110; Stahl 2001, 73-74.

työryhmissä, jolloin ryhmä pyrkii toimimaan yhdessä tehtävän suorittamiseksi. Hän korostaa niin ikään sosiaalisen yhtenevyyden merkitystä ryhmän yhteishengen luomisessa, jolloin ryhmästä tulee kiinteämpi.<sup>71</sup> Ryhmien toiminnan tavoitteena on myös suorittaa niille annettuja tehtäviä ja vahvistaa siteitä ryhmän jäsenten välillä<sup>72</sup>.

Häberlenin ja Stahlin kohdalla heidän miehistönsä ja he itse ovat pitkän yhdessä toimimisen tuloksena muodostuneet sosiaalisesti vahvoiksi ryhmiksi. Sen seurauksena muistellaan mieluummin henkilöitä, joiden kanssa lentäjät olivat enemmän tekemisissä. Lentäjän ja miehistön välille on syntynyt voimakas sosiaalinen side. Toisen koneen lentäjää muistellaan sen vuoksi, että hän edustaa samaa lentäjäryhmää kuin kirjoittaja, mutta negatiiviset tapaukset ovat jättäneet syvemmän muistikuvan kuin arkipäiväisemmät tapahtumat.

Tutkimusten mukaan primääriryhmään kuuluminen on siis sotilalle tärkeää, koska hän on luonut ryhmässä tärkeimmät sosiaaliset kontaktit. Suurempaan organisaatioon kulluttaessa organisaatio muotoutuu ainoastaan sekundaariryhmäksi.<sup>73</sup> Ryhmien välillä on kuitenkin yhteydenpitoa, joka mahdollistaa yhteistoiminnan. Toimet voivat johtaa ristiriitatilanteeseen, jossa ryhmien jäsenillä on vaikeuksia saada sopua aikaan.<sup>74</sup> Häberlenin ja Stahlin tapauksessa tämä ilmenee juuri sellaisten ihmisten muisteluna, jotka ovat olleet heidän kanssaan tärkeässä vuorovaikutussuhteessa. Henkilöt, jotka ovat aiheuttaneet heille riskitilanteen, ei muistella lämpimään sävyyn. Sekundaariryhmään kuuluvat muut pommikonemiehistöt ovat toisarvoisessa asemassa muistelmassa ja heidän aiheuttamansa vaaratilanteet voidaan laskea ristiriitatilanteiksi, kun muiden pommikoneiden miehistöt ovat aiheuttaneet muistelmaan kirjoittajan primääriryhmälle vaaratilanteen, joka olisi voinut koitua heidän kohtalokseen.

Toisaalta Häberlenin ja Stahlin kirjoituksissa omaa ja muita ryhmiä koskien on havaittavissa selkeä ero. Oman miehistön lisäksi Stahl korostaa oman laivueensa ja rykmenttinsä tärkeyttä, kun niitä verrataan muihin tappioita kokeneisiin yksiköihin.<sup>75</sup> Vastaavasti Häberlen ei analysoi oman yksikön suoriutumista suhteessa muihin yksiköihin, mutta kuvaa omaa miehistöään ja omaa lentuetta.<sup>76</sup> Knut Pippingin tutkimuksessa (1978)

---

<sup>71</sup> Salo 2011, 20–22.

<sup>72</sup> Jasinskaja-Lahti & Mähönen 2012, 236–237.

<sup>73</sup> Salo 2011, 34–35.

<sup>74</sup> Pennington 2005, 102–103, 169–175.

<sup>75</sup> Stahl 2001, 85–86, 112–113.

<sup>76</sup> Häberlen 2001, 70–71, 74–75, 80–81, 86–87.

*Komppania pienenisyhteiskuntana* korostetaan yksiköiden ”rykmenttihenkeä” suhteessa toisiin vastaaviin yksiköihin ja joukko-osastoihin. Pipping osoittaa kyseisen yhteishengen menevän myös pienempiin ryhmiin, kuten ryhmä-, joukkue- ja komppaniatasolle.<sup>77</sup> Muistelmista on siis havaittavissa, että Stahl puhuu miehistöstään tärkeimpänä ryhmänä ja hyppää suoraan ”rykmenttihengen” mukaiseen vertailuun, kun vertailee omaa pomikoneyksikköään muihin vastaaviin yksiköihin. Stahlin kohdalla on siis havaittavissa voimakas rykmenttitason me-henki. Häberlen kuvaa myös omaa miehistöään, mutta pysyttelee yksikkönsä pienemmissä rakenteissa eli laivueessa ja lentueessa, mikä kuvastaa hänen primääriryhmänsä muotoa ja tärkeyttä. Me-henki on siis keskittynyt Häberlenillä ydinryhmään, jonka kanssa hän toimii päivittäin taistelutilanteissa.

Lentäjät ovat näin ollen muistelleet muiden saksalaisten läsnäoloa itärintaman taistelukokemuksissaan. Muistelmissa nousee esiin kuitenkin myös mainintoja saksalaisten liittolaismaista, jotka kävivät myös sotaa itärintamalla. Liittolaismaat otetaan esiin yleisesti ottaen maininnan tasolla eli heidän olemassa olonsa noteerataan silloin, kun kirjoittaja on kohdannut liittolaismaiden edustajia sattumalta tai he ovat pelastaneet lentäjän pakkolaskun jälkeen.<sup>78</sup> Rudel vastaavasti korostaa Stalingradin taisteluiden aikana romanialaisten liittolaisten pelkurimaista asennetta, kun joukkojen nähtiin vetäytyvän ilman vastarintaa.<sup>79</sup> Pohjoisessa palvelut Stahl korostaa suomalaisten vieraanvaraisuutta ja mainitsee taisteluyhteistyön olleen helppoa tulkkien avustamana.<sup>80</sup> Muiden pohjoisessa palvelleiden muistelmista ei ole löydettävissä suomalaismainintoja taistelutilanteista, sillä Wollenweber ja Schuck keskittyvät vain saksalaisten sotaponnistuksiin. Havainto on varsin mielenkiintoinen ottaen huomioon sen, kuinka monia liittolaismaita toimi saksalaisten rinnalla itärintamalla. Tässä tapauksessa kirjoittajien primääriryhmäksi vaikuttavat nousseen saksalaiset, jolloin liittolaismaat ovat jakaantuneet muut-osioon, joihin saksalaisia joukkoja tai ryhmittymiä verrataan. Kuten Rudelin kuvaus romanialaisten pelkuruuden piirteistä osoittaa, että saksalaiset joukot joutuvat sen seurauksena taistelemaan entistä kovemmin ja kenties saksalaisten tappioille halutaan hakea syntipukkeja.

Lentäjien kohdalla on siis havaittavissa oman primääriryhmän tärkeys taistelukokemuksia muistellessa. Tästä johtuen lentäjälle tärkeiksi nousseet oman yksikön edustajat mainitaan muistelmissa toistuvammin, jolloin esimerkiksi liittolaismaiden edustajat jäävät

---

<sup>77</sup> Pipping 1978, 213-215.

<sup>78</sup> Buchner 2002, 147-149; Rall 2015, 90-92.

<sup>79</sup> Rudel 2007, 70-72.

<sup>80</sup> Stahl 2001, 160-165.

vähemmälle huomiolle. Vastakkain asettelua ilmenee näin ollen niin saksalaisista ryhmistä, että muista ryhmistäkin puhuttaessa. Kirjoittajalle tärkeää ryhmää korostetaan suhteessa muihin saman maalaisiin ryhmiin, kun taas oman maalaista kokonaisuutta verrataan muiden maiden ryhmiin.

### *1.2.2. Elä ja anna vastustajan kuolla*

Neuvostoliittolaiset lentäjät olivat saksalaislentäjien päätoimisia vastustajia itärintamalla vuosien 1941–45 välisenä aikana. Muistelmissa oli havaittavissa, että operaatio Barbarossan alkuaikoina menestys vihollisen lentäjiä vastaan oli huomattavaa. Hävittäjärykmentti 52:n lentäjä Günther Rall koki saavuttavansa menestystä vihollisia vastaan varsin helposti, minkä seurauksena hän alkoi kartuttaa ilmavoittojaan tasaista tahtia.<sup>81</sup> Maataistelulentäjä Johannes Kaufmannilla tämä ilmeni vähäisinä vihollislentäjien aiheuttamien tappioiden kuvaamisena (ilmatorjunnan tappioina kylläkin) ja myös henkilökohtaisina menestyksinä viholliskoneita vastaan<sup>82</sup>. Pommikoneentäjät Stahl ja Häberlen eivät jaa tätä samaista tuntemusta toisten lentäjäryhmien kanssa. Heidän kokemustensa mukaan vihollisen hävittäjätorjunta oli vahvaa aina vuodesta 1941 siihen saakka, jonka pommikoneentäjät palvelivat itärintaman taisteluissa. Toisaalta itärintaman taisteluiden alussa saavutettiin menestystä, kun vastustajan koneita tuhottiin heidän omille lentokentilleen.<sup>83</sup>

Lentäjäryhmien välillä vallitsee suuria eroja vastustajaa kohtaan saavutetussa menestyksessä. Tämä selittyy lentäjien koulutustaustalla, koska hävittäjälentäjät luonnollisesti käyvät taisteluun vihollisen koneiden kanssa ajaakseen ne pois omien lentokoneidensa kimpusta. Hävittäjälentäjät ovat aktiivisemmin kosketuksissa vastustajansa kanssa, kun taas Kaufmannin kaltaiset maataistelulentäjät keskittyvät pääsääntöisesti tuhoamaan vihollisen maavoimia. Näin ollen heidän kohtaamisensa vihollislentäjien kanssa on satunnaista, mikäli heidän lentoratasensa sattuu risteämään maataistelulentäjien kohdealueen lähetyvillä. Pommikoneentäjillä taas kokemukset vastustajan hävittäjätorjunnan voi-

---

<sup>81</sup> Rall 2015, 76-83.

<sup>82</sup> Kaufmann 2002, 108-113, 159-160.

<sup>83</sup> Häberlen 2001, 72-73, 77-78; Stahl 2001, 72-74.

makkuudesta osoittaa heidän kamppailevan vastustajan hävittäjää vastaan verraten huomion suorituskyvyn omaavalla koneella.

Itärintaman sodankäynnin muuttuessa Saksan sotajoukoille epäsuotuisaksi (vuodet 1942–44) muuttuvat myös hävittäjä- ja maataistelulentäjien taistelukuvaukset samansuuntaisiksi kuin pommikonelentäjillä. Hävittäjälentäjillä, kokemukseen katsomatta, ilmavoittojen saavuttaminen käy haastavammaksi yhä suurempien vihollisjoukkojen hyökätessä saksalaisten kimppuun. Saksalaislentäjät korostivat muistelmissaan tällä ajanjaksolla omien joukkojensa vähyyttä ja vihollisen muodostelmien monipuolisuutta (voivat koostua hävittäjistä, maataistelukoneista tai pommikoneista) sekä Napapiirillä, että itärintaman muilla sektoreilla. Taistelukuvaukset muodostuivat tiukoista tilanteista, jotka saattoivat päättyä kirjoittajalle epämukavaan tilanteeseen eli alas ampumiseen tai vaurioituneella koneella pakkolaskun tekoon.<sup>84</sup>

Sodankäynnin painopiste muuttui idästä länteen, jonka takia hävittäjien määrä väheni. Vähimmillään vain neljän hävittäjärykmentin osat turvasivat leveää rintamaa (Jäämeren rannoilta aina Mustallemerelle). Sen vuoksi myös monet muut yksiköt joutuivat järjestämään ilmasuojauksensa, kuten vaikka maataisteluyksiköt, kun saksalaisilla ei ollut tarpeeksi lentokoneita tehtäville. Asiaa ei helpottanut neuvostoliittolaisten kasvava osaaminen.<sup>85</sup> Taistelukokemuksista kirjoittaminen siis muodostuu yhteneväiseksi lentäjäryhmien välillä, kun kuvataan vastustajaa vastaan hankittua menestystä. Itärintaman taistelujen luonne on siis muistettu lentäjien joukossa samalla tavalla, eikä muistelmissa ole tehtävissä eroa siinä onko kirjoittaja millaisesta lentäjätaustasta lähtöisin.

Hävittäjälentäjien muistelmissa kasvaa taistelukuvauksien kiivaus sodan loppua kohti edetessä. Luftwaffen johdon suorittamat itäisten yksiköiden heikennykset kasasivat torjuntavastuuta jäljelle jääneille yksiköille<sup>86</sup>. Saksan idässä sijaitsevien hävittäjäjoukkojen olemus on luettavissa myös muistelmien sivuilta. Toisaalta muistelmien kaunokirjalliseen ulottuvuuteen kuuluu draaman ainekset, joilla kirjoittaja pitää lukijan mielenkiintoa yllä. Jännittävät, surulliset ja mieleenpainuvat kohtaukset seuraavat yleensä toisiaan.<sup>87</sup> Kirjoittajilla on ollut mahdollisuus kuvata omaa tukalaa tilannettaan luhistuvalla

---

<sup>84</sup> Rall 2015, 166-167; Schuck 2010, passim; Wolfrum 2010, 80-81, 90-91, 104.

<sup>85</sup> Spick 2012, 78, 170-173.

<sup>86</sup> Spick 2008, 161-168.

<sup>87</sup> Korkiakangas 1999, 166-167.

Saksan itärintaman taivaalla korostaakseen taistelutehtävien hankaluutta sekä osoittaa oman yksikön tukalaa tilannetta.

Maataistelulentäjät kokivat samansuuntaisia tilanteita kuin hävittäjälentäjät, kun he joutuivat sodan loppupuolella (1943–45) kamppailemaan enenevässä määrin ilmatilasta kyetäkseen suorittamaan annetut tehtävät. Lentäjät, kuten esimerkiksi Rudel osastoineen, ajautuvat vihollislentäjien kanssa taisteluihin yhä useammin. Tällöin tehtävän suorittamiseen tarvittiin hyvää taktiikkaa ja enemmän apua hävittäjiltä (tai maataisteluyksikön omilta ilmataistelukykyisiltä lentokoneilta). Maataistelulentäjien muistelmat täyttyvät tiukoista tilanteista, mutta lentäjät korostivat alueellisia menestyksiä epätoivoisesta tilanteesta huolimatta.<sup>88</sup> Itärintaman taisteluiden paine oli saksalaisia koneyksiköitä vastaan, kun ne yrittivät luoda rintaman ylle alueellista ilmaherruutta vähäisillä koneäärillä. Vastapuolen ilmavoimien reservit olivat lopulta ylivoimaiset ja työnsivät saksalaisia länteen päin, vaikka lentäjät saavuttivat henkilökohtaisia menestyksiä.<sup>89</sup>

On huomattavaa, että kahdesta lentäjäryhmästä tulevien kirjoittajien välillä on näin suuria samankaltaisuuksia vuosien 1943–45 taistelukupauksissa. Selittäväenä tekijänä voidaan pitää Luftwaffen tilanteen huonontumista, kun yksiköt keskittyvät yhä enemmän länteen. Itään jääville koneyksiköille, niin hävittäjä- kuin maataistelulaivueille, se tarkoittaa yhteisen kärsimysnäytelmän alkamista. Siitä johtuen muistelmista on luettavissa yhteneväinen taistelutilanteiden kuvausten kehitys. Muistelmista on tehtävissä tulkinta, että yhteinen vaikea tilanne esimerkiksi kitkee lentokoneista aiheutunutta kateutta. Lentäjät, jotka olivat kateellisia toisten saksalaislentäjien paremmista koneista, keskittyvät kuvaamaan taisteluiden tiukkuuteen kuin konekateuteen.

Pommikonelentäjien kohdalla ei valitettavasti ole saatavissa tietoa, miten heidän näkemyksensä menestyksestä itärintamalla muuttuu sodan loppua kohden vai muuttuuko se lainkaan. Häberlen ja Stahl sijoitettiin länsirintamalle liittoutuneiden suorittamia hyökkäyksiä vastaan. Stahlin yksikkö siirrettiin pommitustehtäviin Välimerelle ja Häberlenin yksikkö aloitti uudelleen kouluttautumisen Me 410 -raskashävittäjiin, joiden tarkoitus oli torjua amerikkalaisten nelimoottoristen pommikoneiden tunkeutumiset Saksan valtakunnan ilmatilaan.<sup>90</sup> Olisi ollut erittäin mielenkiintoista selvittää, kuinka pommikonelentäjien taistelukokemukset olisivat muuttuneet tai pysyneet samanlaisina itärin-

---

<sup>88</sup> Esim. Rudel 2007, 130-134.

<sup>89</sup> Spiek 2012, 170–173.

<sup>90</sup> Häberlen 2001, 118–119; Stahl 2001, 192-195.



taman sodan käydessä loppua kohti, ennen kaikkea menestyksen näkökulmasta. Lähtöiden saatavuus ei kuitenkaan mahdollistanut tällaista tarkastelua.

Sodan aikana pommikoneyksiköt kokivat suuria menetyksiä, varsinkin nuorten ja kokemattomien miehistöjen täyttäessä ohjaamot<sup>91</sup>. Havainnot voivat antaa osviittaa saksalaisten pommikonelentäjien mahdollisista taisteluiden muistamisen kokemuksista, jos he olisivat palvelleet sodan loppupuolella itärintamalla.

### 1.3. Kalusto menestyksen avaimena

Lentäjien tärkein ”työkalu” taisteluissa sotänäyttämöstä riippumatta oli heidän käyttämänsä kalusto eli lentokoneet. Muistelmien kirjoittajien yhteisenä piirteenä oli lentokonekaluston muistaminen koko tarkastelujaksolla. Lentäjärühmien sisällä odotettiin innokkaasti yksikön erikoiskaluston päivittämistä. Tämä käy ilmi siitä, että uuden kaluston saapuminen rintamalle muistetaan erittäin tarkasti. Kaluston päivittäminen oli sekä lentäjärühmien sisällä, että välillä tärkeää, koska omasta kalustosta oltiin kiinnostuneita ja sen avulla haluttiin pitää etumatkaa vastustajan kalustoon.

Kaikki hävittäjälentäjät kirjoittivat tarkastelemisiani muistelmissa kalustostaan, joka käsitti lentokonemallit Messerschmitt Bf 109, Messerschmitt Bf 110 ja Focke Wulf Fw 190. Yleisesti ottaen kaikki odottivat innokkaasti uutta kalustoa, mutta varsinkin itärintaman pohjoisosissa palvelleet Schuck ja Wollenweber korostivat uuden kaluston saamisen tärkeyttä, koska kirjoittajien mukaan heidän kalustonsa oli vanhinta koko Luftwaffessa<sup>92</sup>.

*”Kun venäläisten pommihyökkäykset lentokenttäämme vastaan yhä lisääntyivät, meidät vihdoin varustettiin uudella Bf 109 G-2:lla.”*<sup>93</sup>

Hävittäjärykmentti 5 (Schuckin ja Wollenweberin yksikkö) sai käyttöönsä Bf 109 G-2-kaluston vuonna 1943<sup>94</sup>. Samaan aikaan Luftwaffen hävittäjäyksiköt muualla alkoivat

---

<sup>91</sup> Dierich 1994, 338-340, 439-462; Gundelach 1978, 335-379.

<sup>92</sup> Schuck 2010, 180; 183-189. Wollenweber 2013, 39-40, 74.

<sup>93</sup> Schuck 2010, 128-130.

<sup>94</sup> Weal 2016, 38-39.

saada uutta voimakkaammin aseistettua Bf 109 G-6-konetta rintamapalvelukseen<sup>95</sup>. Schuckin sanavalinta ”vihdoinkin varustettiin” osoittaa, että hän muistaa yksikkönsä periferisenä Luftwaffen osastona, jonne kalustoa saadaan viimeisenä.

Muistelmaluontoisilla teoksilla on tapana kuvata kirjoittajan elämää ja sen vaiheita erilaisia näkökulmia korostaen. Niiden tarkoitus on ylläpitää traditioita tai sotia juurtuneita näkemyksiä vastaan, jossa esityksellä pyritään saamaan lukijan huomio kiinnitettyä.<sup>96</sup> Pohjoisen Hävittäjärykmentti 5:n kohdalla se tarkoittaa vanhentuneella kalustolla suoritettuja tehtäviä suhteessa muihin Luftwaffen yksiköihin<sup>97</sup>. On huomattavissa, että pohjoisessa Hävittäjärykmentti 5:ssä palvelleet lentäjät haluavat muistelmissaan tuoda esiin omaa tukalaa tilannettaan vanhalla kalustolla toimiessa. Muistelmien kirjoittajat korostavat omaa henkilökohtaista menestymistään vanhentuneella kalustolla, joten näillä vaikuttamisen keinoilla halutaan tehdä vaikutus lukijaan. Kirjoittajalla on tarkoitus saada lukija puolelleen ja saada sympatioita tukalasta tilanteestaan.

Itärintaman pääsuunnalla palvelleiden Rallin, Wolfrumin ja Hannigin muistelmissa ei ole löydettävissä samanlaisia katkeruuden piirteitä, sillä Hävittäjärykmentti 52 ja 54 vaikutti kirjoittajien mukaan saavan ajanmukaista kalustoa koko sotaretken ajan. Hannig lensi pääsääntöisesti Fw 190 -kalustolla ja saavutti ilmavoittoja vastustajan lentokoneita vastaan, mutta muisti tarkasti myös milloin yksikkö sai uusinta mallia olevat koneet. Hän saavutti koneillaan kiitettävää menestystä. Rall ja Wolfrum odottivat myös uutta Bf 109-kalustoa, mutta joutuivat pettymään pahasi, koska muistelmissaan he korostavat Messerschmittin G-malliston laskeneita suoritusarvoja. He tiedostivat koneensa heikkoudet (joista tarkemmin luvussa 2.3.1.), mutta käyttivät sen hyviä puolia menestyksen kartuttamiseen<sup>98</sup>.

Neitzel ja Welzer ovat tehneet saksalaisten sotavankien kohdalla havainnon tekniikan ja muutenkin lentokoneiden merkityksestä. Saksalaiset vangit analysoivat koneiden toimivuutta ja pohtivat niiden pärjäämistä vihollista vastaan.<sup>99</sup> On siis huomion arvoista, että lentäjät kokevat käyttämänsä kaluston tärkeäksi omalle toiminnalleen, vaikka se ei kaikilta osin täytä lentäjien toiveita. Uuden kaluston odotus on yleinen sotahistorian muistamisessa esiin nouseva diskurssi, koska muistamisen kulttuuri on pysynyt samanlaisena

---

<sup>95</sup> Bowman 2012, 93, 100–101.

<sup>96</sup> Mazzerella 1997, 27, 30–31.

<sup>97</sup> Weal 2016, 30, 33–40, 62. Vertaa. Weal 1999, 37–46; Weal 2001b, 33–42.

<sup>98</sup> Rall 2015, 71–72; Wolfrum 2010, 62, 158–159.

<sup>99</sup> Neitzel & Welzer 2011, 141–149.

lentäjien keskuudessa niin maailmansodan aikana salakuunneltujen lentäjien puheissa kuin paljon sodan jälkeen muistelmansa kirjoittaneiden lentäjien teoksissa.

Tarkastelemillani maataistelulentäjillä oli myös käytössään Fw 190- ja Bf 110-kalustoa, mutta lisäksi myös Junkers Ju 87-syöksypommituskalustoa. Johannes Kaufmann, joka käyttää Pikapommitusrykmentti 210 riveissä Bf 110 -raskashävittäjällä, ylistää konettaan tehtäväkenttään juuri sopivaksi raskaan aseistuksen ja pommin kantokyvyn vuoksi.<sup>100</sup> Buchner vastaavasti lentää Fw 190-koneella maa- ja ilmataisteluolosuhteissa ja muistelmassaan kertoo heittäytyneensä ennakkoluulottomasti kaikkiin taistelutilanteisiin Focke Wulf'n hyvien suoritusarvojen avulla<sup>101</sup>. Junkers 87-pilottina toiminut Hans-Ulrich Rudel saavutti menestystä pommitustehtävissä, mutta ”tykki-Stukan”<sup>102</sup> saatuaan erikoistui panssarivaunujen tuhoamiseen<sup>103</sup>. Hänen kohdallaan menestys muutti muotoon koneen mallin mukaan.

Pommituslentäjäkaksikko Häberlen ja Stahl lensivät molemmat Junkers Ju 88 -pommikoneella idässä olon aikana. Heidän näkemyksensä Ju 88 -kalustosta olivat yhtenevät, koska heidän mielestään kalusto pärjasi hyvin ilmatorjuntatulessa sekä vihollishävittäjiä vastaan kestävyuden ja torjunta-aseistuksen turvin. Pommituslennoilla koneella saavutettiin lentäjien mukaan menestystä. Sekä Häberlen, että Stahl muistavat Junkers 88 A-4 -alasarjan koneen, jossa oli ”tehokkaat moottorit, paranneltu automaatio ja raskaampi torjunta-aseistus”.<sup>104</sup> Parannukset aikaisempiin malleihin teki A-4 -sarjan Junkers 88 menestyksellisen pommikonemallin, vaikka sitä valmistettiin lukuisia alasarjoja.<sup>105</sup> Junkers 88 A-4 oli käytössä monilla pommikoneyksiköillä vuodesta 1941, kunnes yksikkö vaihtoi toiseen kalustoon ja kuten Pommitusrykmentti 54:llä koneita oli käytössä vielä vuosien 1944–45 taitteessa, kunnes yksikkö siirtyi suihkukoneisiin.<sup>106</sup> Yleinen tyytyväisyys Luftwaffessa Junkers 88 A-4-kalustoon osoittaa selvän syyn, miksi saksalaiset pommituslentäjät ylistävät konettaan kauan toisen maailmansodan jälkeenkin.

---

<sup>100</sup> Kaufmann 2002, 108–111.

<sup>101</sup> Buchner 2002, 93–94, 116–119.

<sup>102</sup> Junkers 87D ”Stuka” -syöksypommitajan siipiin kiinnitettiin kaksi 37mm ilmatorjuntatykeistä modifioitua panssarintorjuntatykkiä, minkä seurauksena sillä kyettiin taistelemaan panssarivaunuja vastaan. Tällöin mallin merkinnäksi tuli Ju 87 G. Griebel 2015, 73.

<sup>103</sup> Rudel 2007, 36–39, 96–97.

<sup>104</sup> Häberlen 2001, 88; Stahl 2001, 82–83.

<sup>105</sup> Mackay 2001, 22–23.

<sup>106</sup> Dierich 2011, passim. Radtke 1990, passim.

Lentäjäröymille yhtenäisenä piirteenä oli havaittavissa uusista konemalleista haaveilu. Huhuista, jotka koskivat suihkukoneita, suorituskykyisempiä mäntämoottorihävittäjiä ja tehokasta pommituskalustoa, kirjoitettiin läpi itärintaman taisteluiden. Kaluston kehittymistä seurattiin lentäjäröymissä tarkkaavaisesti ja naapuriyksikössä käyttöön otettu kalusto herätti kirjoittajissa pohdintoja omasta, tulevasta, kalustosta. Monessa tilanteessa osasto jäi toimimaan vanhalla kalustolla.<sup>107</sup> Lentäjät vaikuttivat alistuvan tähän ratkaisuun ja pyrkivät saavuttamaan menestystä sen avulla mitä heillä oli käytössään. Muistelmia tulkittaessa on kuitenkin hyvä muistaa, että kirjoittajien muisti voi olla kultaunutta ja todelliset tunteet muistellusta asiasta ovat jääneet taka-alalle<sup>108</sup>.

Pauliina Immonen käsittelee pro gradussaan sotalaisten yhteisössä vallitsevaa muistamisen tapaa. Hän havaitsee, että muistelu on varsin positiivisävytteistä tässä kontekstissa.<sup>109</sup> Hänen havaintonsa tukee tulkintaani muistelmiin vaikuttavista tekijöistä. Kirjoittajan yhteiskunta on saattanut käyttää jonkinlaista diskurssia sotaan muistamiseen liittyen ja tällainen puhetapa siirtyy helposti yhteiskunnan jäsenen kirjoittamaan teokseen. Muistelmista on tästä syystä luettavissa ensisijaisesti sen kirjoittajan muistoihin liittyviä asioita, mutta nämä asiat ovat aina kirjoittajan tulkintoja ja sitä, minkä hän muistaa. Muistelmissa heijastuu kirjoittajan muistot tapahtuneesta, mutta nämä muistot saattavat olla jollakin tavalla sävyttyneitä ja hänen kulttuurissaan yleisesti käytettyjen diskurssien värjäämiä. Saksalaislentäjien muistelmissa kalusto muistetaan pääosin positiivisesti menestyksestä puhuttaessa. Muistamisen taustalla saattaa siis hyvinkin olla yhteiskunnassa yleisesti käytössä oleva diskurssi, jota kirjoittajat ovat halunneet mukailia esimerkiksi saadakseen teokselleen hyväksyntää.

Neitzel ja Welzer korostavat Sotilaat-teoksessa sotavankien puhuneen paljon uusien ja mystisten lentokonemallien saapumisesta sekä niiden vaikutuksesta sodan kulkuun. Lentokoneiden ja laitteiden toiminnassa keskityttiin niiden yliveritaisuuteen, suoritusarvoja liioiteltiin ja niiden huonoista puolista ei puhuttu. Ilmavoimien henkilöstölle aseiden kehittyminen oli erityisen tärkeää heidän taisteluissa suoriutumisensa kannalta.<sup>110</sup> Jos toisen maailmansodan aikaiset saksalaiset sotavangit ovat kokeneet tärkeäksi kaluston muistelun, ei ole kovin tavatonta, että näistä samoista koneista kirjoitetaan muistelmissa paljon toisen maailmansodan jälkeen. Toisaalta saapumatta jääneen kaluston ai-

---

<sup>107</sup> Esim. Kaufmann 2002, 149-151.

<sup>108</sup> Korkiakangas 1999, 171-173.

<sup>109</sup> Immonen 2017, 53.

<sup>110</sup> Neitzel & Welzer 2011, 141-149, 156.

heuttamaa pettymystä ei ole välttämättä voinut käsitellä ennen muistelmaan kirjoittamista. Sotilaan on sotatilanteessa täytynyt toimia kalustolla, joka hänelle on osoitettu.

Kymmenen muistelmaan kirjoittajan joukosta oli havaittavissa niin ikään eräänlaista haaveilua uudesta käänntekeväen kaluston saatavuudesta. Lentäjärühmien edustajilla vaikuttaa olleen mielessä tietty lentokone, jonka varaan he laskivat kaiken luottamuksensa. Hävittäjälentäjien ryhmässä muistellaan suihkukoneita, kuten Wolfrum ajoittaa muistelunsa vuoteen 1943.<sup>111</sup> Saksan ilmavoimat saivat käyttöönsä suihkukoneita vasta vuoden 1944 puolen välin jälkeen<sup>112</sup>. On siis hyvin epätodennäköistä, että Wolfrum olisi tiennyt suihkühävittäjistä tuhon aikaan. Jos rivilentäjät olisivat tiedneet noin laajasti uusista salaisista aseista, olisi vastustaja pyrkinyt tuhoamaan tällaisen uhan ennalta ehkäisevästi pommittamalla tuotantolaitoksia. Wolfrumin pohdinnat ovat jälkiviisauden värittämiä, koska suihkukoneista puhutaan ajallisesti liian aikaisin.

Günther Rallin kohdalla itärintaman hävittäjäkalustosta käsitellään enemmän Bf 109:n alasarjoja ja hän vertailee niiden pystyvyyttä suhteessa vastustajan koneisiin. Hän pohtii suihkühävittäjien ja kehittyneempien mäntämoottorihävittäjien paremmuutta vasta valtakunnanpuolustuksessa taistellessaan länsiliittoutuneita vastaan.<sup>113</sup> Rall vaikuttaa siis olleen enemmän mieltynyt hävittäjien tilanteeseen idässä kuin lännessä. Muiden hävittäjälentäjien kohdalla kaluston odotus on kohtuullisemmissa rajoissa. Hävittäjärykmentti 54:n Norbert Hannig on varsin tyytyväinen käyttämäänsä kalustoon. Hän korostaa uusimpien mallien saapumisen olevan yhteydessä koko muun laivueen täydennykseen, joten hänellä on uusin kalusto samaan aikaan kuin muillakin yksikkönsä miehillä.<sup>114</sup> Koneiden toimituksessa on ollut huomattavan suuria eroja Luftwaffen yksiköiden välillä, joten hävittäjälentäjien sisällä kokemukset eroavat toisistaan suuresti. Kirjoittajien muistelutyyli nousee tässä erittäin keskeiseksi tekijäksi, koska toisten kohdalla keskitytään paremmin sodan sen hetkien tilanteen kuvaukseen, kun toisten kirjoittajien teksteissä on havaittavissa jälkiviisaus tulkinnoissa.

Maataistelulentäjien ryhmässä uudesta kalustosta haaveilevat Rudel ja Kaufmann. Rudel on Hitlerin luona vastaanottamassa kunniamerkkiä, kun hän saa kuulla Führerin ajatuksista uuden Ju 87 koneen kehittämisessä. Paranneltu aseistus ja sisään vedettävät

---

<sup>111</sup> Wolfrum 2010, 128–129.

<sup>112</sup> Baker 2012, 364–365.

<sup>113</sup> Rall 2015, 71–72; 117–120; 147–148; 164–165.

<sup>114</sup> Hannig 2005, 97.

laskutelineet miellyttivät Rudeliä välittömästi, mutta hän joutui ajan saatossa pettymään, koska kyseistä konetta ei saada koskaan käyttöön. Rudel palasi Stukan ja Focke Wulfin ohjaamoon loppusodaksi.<sup>115</sup> Kaufmann pääsee koelentämään Messerschmitt 210-raskashävittäjää, jonka on tarkoitus korvata Pikapommitusrykmentti 210 (myöhemmin Raskashävittäjärykmentti 1) Bf 110-lentokoneet. Kaufmann havaitsee Me 210 olleen kaikilla osa-alueilla parempi kuin Bf 110, joten hänen toiveensa vaihtuvat katkeraan pettymykseen, kun itärintamalla palataan vanhalla Bf 110 -kalustolla.<sup>116</sup> Vanha kalusto oli kirjoittajille toisaalta tuttua, joten se on varmaankin lievittänyt ahdistusta uuden kaluston jäätyä saapumatta.

Hermann Buchner vastaavasti on tyytyväinen käyttämäänsä kalustoon koko tarkastelujakson ajan. Hänen näkemyksensä eroaa muista maataistelulentäjistä, mutta on yhteneväinen pommikonelentäjä Stahlin kanssa, joka arvostaa ”Cäsariksi” nimettyä Junkers 88-konettaan. He ovat kirjoittajista ne, jotka eivät kirjoita peloista kalustonsa toimivuudesta. Heidän kuvaksensa jopa lähentelevät jopa yli-itsevarmuutta suhteessa vastustajaan. Kyseinen piirre on hyvin yleinen muistelmissa, kun halutaan korostaa omaa osaansa historiallisissa tapahtumissa<sup>117</sup>.

Pommikonelentäjä Häberlen kirjoittaa huhusta, jonka mukaan hänen yksikkönsä varustettaisiin Heinkel 177 -pommikoneella korvaten käytössä olevat Junkers 88-koneet. Heidän sijastaan naapuriyksikkö varustetaan kyseisellä koneella, mikä aiheuttaa harmia Häberlenissä. Lopuksi hän toteaa He 177 -koneen teknisistä vioista, jotka toinen yksikkö on joutunut kokemaan.<sup>118</sup> Heinkel He 177 -pommikone oli tarkoitus olla Saksan ilmavoimien strateginen nelimoottorinen pommikone, jossa kaikki neljä moottoria on valjastettu pyörittämään kahta potkuria. Yhdistelmä oli aluksi hankala, koska se aiheutti ylikuumenemisiä ja tulipaloja lennon aikana.<sup>119</sup> Häberlenin toteamuksesta onkin havaittavissa jälkiviisauden helpotusta, koska viallinen kalusto olisi johtanut pelottaviin tilanteisiin sekä tehtävien mahdolliseen epäonnistumiseen.

Kokemukset itärintamalla käytetystä kalustosta olivat hyvin samanlaisia erilaisista lentäjätaustoista tulevilla piloteilla. Uuden kaluston saaminen oli kirjoittajille tärkeää, koska se oli heidän menestymisensä tae. Vaikka kalusto ei ollut parasta mahdollista, mikä

---

<sup>115</sup> Rudel 2007, 213-215.

<sup>116</sup> Kaufmann 2002, 149-151.

<sup>117</sup> Miettunen 2014, 172-173.

<sup>118</sup> Häberlen 2001, 107.

<sup>119</sup> Crosby 2011, 362-363.

oli havaittavissa Messerschmitt 109 -lentäjien muistelmista, he olivat tottuneet kalustoonsa, luottivat siihen ja saavuttivat menestystä. Toisaalta haaveileminen uusista konekalustoista on todennäköisesti ylläpitänyt positiivista ilmapiiriä lentäjien keskuudessa, koska uusi kalusto voisi tuoda suurempaa menestystä. Toiveikkuus on mitä todennäköisimmin tuonut raskaisiin taisteluihin toivon pilkahdusta ja auttanut sulkemaan raskaita asioita pois mielestä.

Taistelukokemuksista kirjoittaessaan lentäjät muistivat erityisesti heidän lentokoneensa ja kuinka ne muuttuivat tarkastelujakson aikana. Käytettyyn konekalustoon oltiin tyytyväisiä ja sillä saavutettiin toivottua menestystä, oltiin sitten pohjoisosissa itärintamaa tai sen pääsuunnalla. Ennen kaikkea kaikissa lentäjärühmissä odotettiin uutta kalustoa, sekä käänteen tekevää viholliset ”polvilleen pakottavaa” kalustoa odotettiin. Salaiset aseet jäivät kuitenkin kaikissa tapauksissa tulematta.

## 2. PELON MUISTAMINEN

Muistelmia tutkiessani huomasin, että toinen vallitseva diskurssi, jonka kautta saksalaislentäjät käsittelevät itärintaman taistelujen muistamista, oli pelko. Oli huomion arvoista, että peloista ei puhuta yleisesti ottaen suoraan. Pelko-sanaa ei itsessään käytetty, koska pelko vaikutti olevan aiheena tabu ja se ei kuulunut taistelusta puhumisen diskurssiin. Pelko ilmenee lentäjillä erilaisten teemojen kautta, joita olivat esimerkiksi ilmatorjunnan ja vihollishävittäjien tarkka kuvaus ja niistä huokuva epävarmuuden tunne. Nämä kaksi teemaa olivat yläkäsitteenä alas ampumiselle, jota lentäjät halusivat viimeiseen asti välttää. Saksalaisilla lentäjillä oli riskinä joutua sotavankeuteen, jos lentokone vaurioitui rintamalinjojen vastusajan puolella. Sotavankeuden ja vangitsijoiden pelko olikin seuraava esiinnoussut pelonmuoto, jota lentäjät käsitelivät rintamalla kiertävien huhujen kautta.

Pelosta puhuttaessa lentäjät suuntasivat keskustelun useasti tovereihinsa, joiden menestystä tietyssä mielessä pelättiin. Laivuetoverin kuolema järkytti lentäjiä voimakkaasti, jos he taas joutuivat sotavankeuteen, epätietoisuus vangiksi jääneiden kohtalosta kalvoi kanssalentäjien mieliä tulevina vuosina. Joissain tapauksissa epätietoisuus vaivasi kirjoittajia vielä kauan sodan jälkeen. Tovereiden lisäksi muistelmaan kirjoittajat korostivat epävarmuutta vihollisen kokeneita lentäjiä kohtaan. Taitaviksi havaitut venäläiset ja sotänäyttämölle ilmestyvät amerikkalaiset lentäjät muisteltiin hyvin vaarallisiksi vastustajiksi. Kirjoittajat korostivat heidän suurta vaikutusta saksalaislentäjille aiheutettuun kuoliniskuun.

Vaikka kaluston avulla koettiin menestystä, aiheutti se muistelijoissa myös suurta huolen aihetta. Ensimmäisessä luvussa osoitin, kuinka kalusto koettiin menestymisen taakkeksi. Tässä luvussa käyn läpi henkilöitä vaivanneet, kalustoa koskevat huolet, jotka näyttäytyivät epäsuorina pelkotiloina kaluston suoriutumisen vastustajaa vastaan sekä sen toimintavarmuudesta. Kuten menestystä kuvaavassa luvussa, käyn pelkotiloja läpi myös tässä luvussa tehtävänkuvasten, muihin sotaan osallistuneiden ja kalustoa kohtaan koetun pelon kautta.



## 2.1. Kuolemanpelko mukana tehtävillä

Konkreettisin pelkoa herättävä asia lentäjien taistelutehtävien kuvauksissa oli vihollisen torjunnan suuruus. Torjunta ilmeni muistelmissa ilmatorjuntana sekä vihollishävittäjien suurina osastoina. Nämä kaksi teemaa nousevat esiin kaikista kymmenestä muistelmasta useaan otteeseen, lentäjärühmästä riippumatta.

Eräs pelon ilmentymä taistelukokemuksissa näyttää olleen saksalaislentäjien tuntemukset neuvostoliittolaisesta ilmatorjunnasta. Tuntemus yhdistää kaikkien lentäjryhmien muistelijoita ja ilmatorjuntaa muistellaan tarkaksi, runsaslukaiseksi ja tuhovoimaiseksi. Ilmatorjunta aiheuttaa muistelijoiden teksteissä paljon vaurioita lentokoneisiin ja myös tovereiden kuolemia, kun koneet saavat täysosumia torjunnan tuesta.<sup>120</sup> Neuvostoliiton joukkojen läheisyydessä toimivien ilmatorjuntayksiköiden lukumäärät kasvoivat vuodesta 1942 eteenpäin, minkä jälkeen itärintamalla toimivaa puna-armeijaa suojasi tuhansia tykkeitä<sup>121</sup>. Saksalaismuistelijoiden kokemukset ilmatorjunnasta ovat yhteneväisiä historian kirjoituksessa kuvattuun ilmatorjunta tulen voimistumiseen, ja aivan syystä. Ilmatorjunta oli muistelman kirjoittajille vihollishävittäjien ohella konkreettisin vastustajan ilmenemismuoto taistelualueiden yllä. Sen vuoksi lentäjät ovat kokeneet tärkeäksi kirjoittaa muistelmista vielä kauan toisen maailmansodan jälkeen. Lentäjien ajatuksia summaa yhteen Walter Wolfrumin toteamus:

*”Ilmatorjunnan kunnioitusta pitää aina olla.”<sup>122</sup>”*

Tehtävien suorittamisessa pelkoa lievittäviä asioita vaikuttivat olevan lentäjien käyttämien koneiden moottorien lukumäärä. Osuman saatuaan yksimoottorinen lentokone saattoi pudota alas varsin nopeasti, kuten Günther Rallin kuvauksessa pommikoneyksikön saattolennotta:

*”Vähän myöhemmin ammun toisen LaGG 3:n melkein törmäysetäisyydeltä. Kun se hajoaa, en saa enää väistettyä ja huomaan miten hyllyn kappaleet osuvat Messerschmittiini. ”Musta 13 – savua!” huutaa siipimieheni luutnantti Hans Funcke. ”Osuma jäähdyttäjään!” Johan myrkyn lukkäsi. Soldatskaja on ainakin 130 kilometrin päässä ja taas yhden kerran meillä*

<sup>120</sup> Kaufmann 2002, 121-123; Stahl 2001, 66-67, 72, 81-82; Wolfrum 2010, 78-79, 80-81.

<sup>121</sup> Lappi 2000, 284-291.

<sup>122</sup> Wolfrum 2010, 89.

*ei ole selvää kuvaa rintaman kulusta. Tässä autta vain se sama, joka pelasti minut kesällä 1941 Kiovan lähellä. Luotisuoraan länteen, säästettävä moottoria ja toivottava, että laskeutuu omien joukkojen luokse, kun ei pääse enää pitemmälle.”<sup>123</sup>*

Rall selvisi kuitenkin omalle lentokentälleen, mutta kuvaus vaurioituneesta moottorista ja paluun epävarmuudesta on vain yksi esimerkki pelottavista tilanteista, joita yksimoottorisilla lentokoneilla lentävät lentäjät muistelivat itärintamalta. Messerschmitt 109:n oli nestejäähdytteisen moottorinsa vuoksi altis esimerkiksi ilmatorjunnan osumille, kun yksi ainoa jäähdyttäjään osunut luoti saattoi lopettaa matkan teon<sup>124</sup>. Suurin osa tarkastelemistani hävittäjälentäjistä lensi kyseisellä konemallilla, joten moottorin vauriot ovat täytyneet olla lentäjille arkipäivää. Lentäjät ovat varmasti tottuneet ajatukseen uhkavasta vaarasta ja asiaa on pohdittu, mikäli vaurio sattuu omalle kohdalle. Asian esiin nostaminen muistelmassa osoittaa, että asia on ollut pinnalla lentäjien keskuudessa mahdollisesti jo sodan aikana ja siitä on keskusteltu, jotta vaurion sattuessa osataan toimia oikein lentokoneen kotiin saamiseksi. Toisen maailmansodan aikaisessa lentäjäkoulutuksessa lentäjiä valmennettiin toimimaan vaaratilanteiden manuaaleissa esitettyjen toimintaohjeiden mukaan<sup>125</sup>.

Riikka Alajoki nostaa pro gradu -tutkielmassaan esiin sotaan liittyvän epätietoisuuden. Hän korostaa epävarmuuden liittyvän sotaan keskeisesti ja kertoo sen aiheuttavan negatiivisia tunteita sotaan osallistuville.<sup>126</sup> Saksalaisten lentäjien kohdalla epävarmuustekijät korostuvat, koska tulevaisuudesta ei voi olla varma niin kauan kuin sota jatkuu. Kuolemanpelko ja epävarmuus liittyvät toisiinsa, sillä kuoleman riski kasvaa epävarmuutta aiheuttavissa tilanteissa. Alajoen pro gradu -tutkielmassa tätä epävarmuutta ja epätietoisuutta käsitellään kotirintamalla olevien näkökulmasta, kun taas tässä tutkielmassa tutkimuskohteena ovat taistelukokemukset. Teeman nouseminen esiin niin koririntamalla kuin taisteluissakin kertoo epävarmuuden liittyvän sotaan keskeisesti. Ei siis ole ihme, että muistelmienkin kirjoittajat muistavat epävarmuutta aiheuttavat tekijät vielä monta kymmentä vuotta sodan päättymisen jälkeeni ja tahtovat lisäksi kirjoittaa niistä muistelmiinsa kuvaamaan heidän taistelukokemuksiaan.

---

<sup>123</sup> Rall 2015, 131–132.

<sup>124</sup> Weal 2001a, 6-7.

<sup>125</sup> AAF Manual 51-127-5, 79-80.

<sup>126</sup> Alajoki 2013, 62–64.

Lentäjät listaavat monia heikkouksia Bf 109:llä lentämiseen liittyen. Hermann Buchnerin kohdalla Bf 109:n heikkoksi kohdaksi osoittautui moottorin jäähdytin, joka tuhoutuu yhdestä tarkasta osumasta<sup>127</sup>. Jäähdytin ja varaosapuutteen takia huoltamatta jäänyt moottori huolettivat myös Wolfrumia lennettäessä laajojen vesialueiden yllä. Yksimoottorisella koneella moottorin ei hänen mukaansa ole varaa lakata toimimasta, koska silloin takaisinpääsy kotikentälle voi olla peräti mahdotonta. Hän joutuu todistamaan myös kollegan Bf 109 tuhoutumisen suorassa ilmatorjuntaosumassa. Kevytrakenteinen hävittäjä menee palasiksi, eikä alas leiju kuin muutama kappale.<sup>128</sup> Itärintamalla Messerschmitt 109:n heikkoudet korostuivat, koska koneiden huolto oli jatkuvan varaosapuutteen takia haastavaa ja vastustajan koneiden sekä maajoukkojen tulitus saattoivat tuoda koneen alas yhdellä onnekkaalla osumalla<sup>129</sup>. Vaikka oma konekalusto koettiin turvallisiksi, oli lentäjien mielessä jatkuvasti koneen heikkoudet, jotka tuli huomioida taistelun aikana. Tämä on osaltaan vaikuttanut turvallisuuden tunteeseen koneella lennettäessä.

Focke Wulf 190-hävittäjällä (myös maataistelukone) koettiin samanlaisia tuntemuksia kuin Bf 109-piloteilla. Norbert Hannig kuvaa saattolennolla tapahtunutta tykin putkiräjähdyistä:

*”Koneessani oli räjähdys. (...) Oikeasta siivestä oli kärjestä repeytynyt aina pääsalkoon saakka noin yhden neliön kokoinen kappale, oikea teline heilui irtonaisena ilmapirrassa, oikea siipitykki puuttui, luukku oli repeytynyt matkoihinsa – putkiräjähdyt! Olin ampunut itseni alas. Öljyä valui moottorin ympyräisestä säiliöstä pitkin rungon oikeaa sivua. Lisäseikka oli se, että olin vihollisalueella, hyppääminen olisi tiennyt varmaa vankeutta.”<sup>130</sup>*

Hannig teki seuranneen paluulennon päätteeksi pakkolaskun saksalaisten puolelle rintamalinjaa ja pääsi omien joukkojen luokse suojaan<sup>131</sup>. Focke Wulf 190:n saavuttua itärintamalle koneen kestävyydestä ja ylivoimaisuudesta alkoi kiertää huhuja. Niiden mukaan näitä lentokoneita saapui taistelusta vaurioituneina, mutta edelleen lentokyykyisinä.<sup>132</sup> Muistelmaan kirjoittajat eivät vaikuta olleen yhtä optimistisiä koneensa ylivertai-

---

<sup>127</sup> Buchner 2002, 77.

<sup>128</sup> Wolfrum 2010, 70; 79–80.

<sup>129</sup> Weal 2001a, 7; Weal 2001b, 56.

<sup>130</sup> Hannig 2005, 86-87.

<sup>131</sup> Hannig 2005, 88-89.

<sup>132</sup> Weal 2001a, 6-7.

suudesta osumia saadessaan kuin yleisesti oli huhuna. Tuntemukset ovat ennemminkin samansuuntaisia Bf 109-lentäjien kanssa. Jos kone sai osuman taistelun aikana, kokemus on ollut varmasti tarpeeksi pelottava ja lentäjän on täytynyt keskittyä tuomaan kone takaisin kotikentälle. Tässä vaiheessa muistelija ei ole uskaltanut luottaa koneensa voittamattomaan maineeseen, vaan kohdellut konettaan kuin mitä tahansa vaurion saanutta lentokonetta.

Myöskään yksimoottorisilla maataistelukoneilla lentäneet Buchner ja Rudel eivät luottaneet koneiden kestävyYTEEN niiden saatua osuman. Kuten seuraavista kuvauksista on havaittavissa, koneen saama osuma aiheutti muistelijalle voimakkaan stressitilan, joka on haluttu kirjoittaa ylös osoittamaan sodan aikana koettuja epämurkavia tuntemuksia:

*”Osuma moottoriin. Havaitseen sen itse, vain vaivoin siitä irtoaa enää murto-osa sen tehoista.”<sup>133</sup>*

*”Moottori sai osuman ja alkoi savuta. Venäläinen herkesi hyökkäämästä ja saatoin vilkaista lämpömittaria – se kertoi ylikuumentumisesta.”<sup>134</sup>*

Buchnerin ja Rudelin tyyli kuvata osumansaantihetkeä kertoo tilanteen vaikeudesta, jonka lentäjä joutuu vaurioituneessa koneessaan kokemaan. ”Osuma moottoriin”-toteamus on täynnä epäuskoa, jota seuraa kylmän viileän toiminnan täyteinen kuvaus. Muistelijat osoittavat lukijalle, että ei ollut aikaa panikoida kiperässäkin tilanteessa.

Maataistelurykmenttien koneet olivat yleisesti ottaen paremmin panssaroituja kuin esimerkiksi hävittäjälentäjien koneet. Varsinkin moottorin ja ohjaamon ympärille oli lisätty paksumpi panssarointi voimanlaitteen ja lentäjän suojaamiseksi maasta sekä ilmasta tulevalta tulitukselta.<sup>135</sup> Parempi panssarointi ei nouse esiin muistelmassa kirjoittajien kokemuksissa yksimoottoristen koneiden kohdalla. Vaurioitunut kone edusti muistelmien kirjoittajille vaarallista ja ahdistavaa tilannetta, joka on koettu muistelemisen arvoiseksi. Vaikka koneen moottori oli panssaroitu paremmin kuin kevyemmissä koneissa, oli se laiha lohtu osuman saaneen lentäjän kohdalla. Koneen kestävyys oli tässä tilanteessa rajallinen, joten lentäjien täytyi valmistautua mahdolliseen pakkolaskuun tai laskevarjohyppyyn.

---

<sup>133</sup> Rudel 2007, 177.

<sup>134</sup> Buchner 2002, 76-77.

<sup>135</sup> Weal 2001a, 35-45.

Vastaavasti kaksimoottorisilla koneilla lentävät Kaufmann, Wollenweber ja Häberlen eivät koe samansuuntaisia ahdistuneisuuden tunteita ilmatorjunnan ja hävittäjien iskuissa. Heidän käyttämänsä koneet (Bf 110 ja Ju 88) olivat hyvin panssaroituja, mutta niihin kuului lisäksi myös kaksi moottoria. Jos kone sai vaurioita vihollisen hyökkäyksistä tai torjuntatulesta, lentäjien oli mahdollista lentää takasin tukikohtaan vain toista moottoria käyttäen.<sup>136</sup> Lentäjien tuntemukset kiteytyvät Kaufmannin toteamukseen:

*”Sellainen pikkujuttu kuin yksimoottorilento ei säpsähdyttänyt tänä aikana. Oli yksinkertaisesti opittava elämään tappioiden kanssa.”<sup>137</sup>*

Myös Peter-Wilhelm Stahl lensi kaksimoottorisella lentokoneella, mutta hänen ylitsevarmat kuvauksensa ilmatorjuntaa ja vihollishävittäjiä vastaan eivät anna tартtuma-pintaa yhdellä moottorilla suoritetun lentämisen analysointia varten. Hän ei muista tai ole kokenut tätä tarpeeksi uhkaavaksi lentäjäurallaan, jotta sitä olisi tarvinnut kirjoittaa muistelmiin. Muiden lentäjien kohdalla toinen moottori osoittautui hengenpelastajaksi, koska yksimoottorisilla lentäjillä oli moottoriosuman saatua oli puolet huonommat mahdollisuudet selviytyä takaisin. Yhdellä moottorilla lentäminen ei kuitenkaan tarkoittanut varmaa selviytymistä, koska jäljellä oleva moottori saattoi ylikuumentua ja lakata toimimasta, lisäksi vihollisen hävittäjät ampuivat helposti alas tällaiset ”rammat” vastustajat.

Koneiden saamat osumat saattoivat johtaa saksalaislentäjien putoamiseen vihollisen hallitsemalle maaperälle. Muistelmista nousi esiin eräänlaisia kauhutarinoita, jotka aiheuttivat muistelman kirjoittajissa rauhattomuutta ja levottomuutta taistelutehtäviä suorittaessa. Nämä kauhutarinat liittyivät yleensä sotavangeiksi joutuneiden saksalaislentäjien kohtaloihin, kun jotkut onnettomat surmattiin välittömästi maahantulon jälkeen. Joissain tapauksissa kirjoittajat muistelevat, kuinka saksalaisten joukkojen vallatessa alueita venäläisiltä, löydetään lentoyksiköistä kadonneet toverit kaltoin kohdeltuina tai jopa murhattuina.

Esimerkiksi itärintaman pääsuunnalla palvelleet Günther Rall ja Klaus Häberlen käsittelevät sotavankeuden pelkoasiaa seuraavasti:

---

<sup>136</sup> Häberlen 2001, 112-113; Kaufmann 2002, 114-115; Wollenweber 2013, 64-66.

<sup>137</sup> Kaufmann 2002, 124.

*”Mutta pakkolaskun teko tänne tai hyppääminen olisi itsemurha. Puna-armeijalaiset eivät ota vankeja, etenkin eivät tämmöisessä mottitaistelussa.”<sup>138</sup>*

*”Kymmenen päivää myöhemmin Tarnopolin kaupunki saatiin haltuun. Vankilasta löysimme todisteita barbaarisesta kostosta, jota emme olleet kuvitelleet edes mahdolliseksi. Joitain tovereitamme oli kidutettu mitä raaemmilla tavoilla. Heidät oli sokaistu, ja heidän korvansa ja sukuelimensä oli raa’asti leikattu pois. Monilla oli katkenneita käsiä ja jalkoja myös. Yksikkömme tohtorille jäi tehtäväksi tunnistaa heidät hammaskuvista. Valokuvaajamme dokumentoi kaiken. (...) Kun uutiset kidutetuista miehistä levisivät, seuraamukset vaikuttivat tovereihimme tulevaisuudessa.”<sup>139</sup>*

Itärintaman sodankäynnin aikana rikokset sotavankeja kohtaan olivat käsittämättömissä lukemissa sekä saksalaisten, että venäläisten puolella. Toisen osapuolen rikokset ruokkivat kostohalua, joka johti lopulta hetken mielijohteesta suoritettuihin teloituksiin.<sup>140</sup> Lentäjät, jotka palvelivat itärintaman pääsuunnalla, muistelevat lentäjiä kohtaan suoritettuja kauheuksia. On aivan ymmärrettävää, että he ovat kokeneet tämän tärkeäksi aiheeksi kirjata ylös, koska lentäjien keskuudessa on mietitty, että ”voisin itse olla tuossa hänen tilallaan” tai ”se olisin voinut olla minä”. Toisaalta lentäjät eivät kommentoi niinkään paljon saksalaisten sotilaiden tekemiä sotarikoksia. On hyvin mahdollista, että kustantaja on editoinut näitä аспектеja julkaisuprosessissa tai asia on ollut kirjoittajille arkapaikka. Juutalaisia kohtaan suoritettu kansanmurha on edelleen kipeä aihe saksalaisessa yhteiskunnassa, joten ei ole ihme, että asia halutaan sivuuttaa muistelmissa.

Napapiirin rintamalla taistelevat Schuck ja Stahl kirjoittavat muistelmissaan sotavankeudesta ahdistuneeseen sävyyn. Lentäjät eivät kuitenkaan muistele samanlaisia kosto-

---

<sup>138</sup> Rall 2015, 90-92.

<sup>139</sup> “Ten days later, the town of Tarnopol was captured. In the prison, a barbaric act of revenge was found, which we would not have thought possible. Some of our comrades had been tortured in a most bestial manner. They had been blinded, and their ears and genitals had been brutally cut off. Most had broken arms and legs, too. It was left to our unit’s doctor to identify them from the dental photos. Our photographer documented everything. – As the news of the tortured men became widespread, the consequences for the future had an effect on our comrades.” Tekijän suomennos. Häberlen 2001, 75.

<sup>140</sup> Neitzel & Welzer 2011, 65-70.

tarinoita pohjoisessa.<sup>141</sup> Pohjoisessa palvellut Wollenweber toteaa sotavankeudesta lyhyesti:

*”Hyppy venäläisten alueen yläpuolella ei tullut kysymykseen, sitä paitsi en tiennyt missä korkeudessa olin.”<sup>142</sup>*

Wollenweberin kommentti viittaa samanlaiseen sotavankien kohteluperinteen muisteluun, jota esiintyy enemmän itärintaman pääsuunnalla palvelleiden kirjoittajien muistelmissa, mutta sotavangiksi joutumisen epävarmuudesta puhutaan enemmän vihjailevaan sävyyn. Wollenweber ei siis kommentoi suoraan, mitä vangiksi joutumisesta saattaisi seurata. Sotavankeutta pyrittiin välttämään kaikkien itärintamalla palvelleiden kirjoittajien toimesta, koska sotavangiksi joutuminen ei välttämättä taannut hengissä selviytymisen mahdollisuutta. Epävarmuus sotavangeiksi jääneiden kohtalosta oli lentäjiä ahdistava tekijä, joten he pyrkivät kaikin mahdollisin keinoin pääsemään omiensa pariin ja pitivät venäläisjoukoille antautumista viimeisenä keinona.

Saksalaisilla oli havaittavissa muistelmissaan myös tietynlainen pelkotila lentokenttäolosuhteiden järkkymisestä. Lentokentät yleisesti ottaen olivat yleisesti ottaen turvallisia alueita vielä sodan alkupuolella, mutta itärintaman monet hävittäjä- ja maataisteluyksiköiden käytössä olleet kentät olivat kuitenkin lähellä rintamalinjaa, jolloin neuvostoliittolaiset lentokoneet tekivät ”vierailuja” kenttien pommittamiseksi.<sup>143</sup> Hävittäjä- ja maataistelulentäjät pohjoisessa sekä itärintaman pääsuunnalla muistelevat yhtä lailla kenttien kimppuun hyökänneitä vihollisen koneyksiköitä ja epävarmuuden ilmapiiriä, joka vallitsee hyökkäysten aikana: lentäjät eivät voi tietää, osuuko pommi heidän kohdalleen tai kuoleeko joku ystävästä tällaisessa hyökkäyksessä.

Vastaavasti pommikoneentäjien kohdalla ei ole muistelmista löydettävissä mainintoja kenttää häiriköivistä venäläiskoneista. Pommitusyksikköjen lentokentät oli sijoitettu kauemmas selustaan, minkä vuoksi yksiköiden kimpussa ei ollut niin tiheästi vastustajien lentokoneita. Tämän on mielenkiintoinen huomio, koska muiden lentäjien muistelmissa puhutaan paljon lentokentistä, jotka ovat monen eri yksikön yhteiskäytössä (kuten kuljetus-, pommitus-, maataistelu- ja hävittäjäyksiköiden)<sup>144</sup>.

---

<sup>141</sup> Schuck 2010, passim. Stahl 2001, 132-152.

<sup>142</sup> Wollenweber 2013, 32-38.

<sup>143</sup> Buchner 2002, 87; Hannig 2005, 169; Rall 2015, 83, 94-96.

<sup>144</sup> Spick 2015, 145.

Itärintaman pääsuunnan vaihtelevat tilanteet aiheuttivat myös lentokenttä olosuhteissa epämiellyttävän ilmiön, koska rintaman murruttua vihollisen maavoimat uhkasivat muistelmaan kirjoittajien turvallisuutta. Muistelmaan kirjoittajista Kaufmann, Buchner, Rudel, Rall, Wolfrum ja Hannig muistelevat kenttien joutumista taistelutantereeksi. Aivan itärintaman sotaretken alkua kuvaava Johannes Kaufmann kirjoittaa lentokentän läheisyydessä vallitsevasta tilanteesta:

*”Lentokenttämme oli joutunut venäläistykistön tulittamaksi ja meitä paukutettiin öisin topakasti. (...) Ennen muuta saattoi jopa lentoonlähtö- ja laskukuvioissa tulla joitain kiväärinlaukauksia.”<sup>145</sup>*

Norbert Hannig kuvaili vuoden 1943 loppupuolella tapahtunutta vihollishyökkäystä näin:

*”Äkkiä kuului portin edestä panssarivaunujen telaketjujen kalinaa, sitten vain moottoreiden tuksutusta. Panssarit lähenivät (...) (Seuraavana päivänä) Lang päätti heti lentää (koko osaston) myös Fastoviin, koska pitemmän viipymisessä ei ole järkeä”<sup>146</sup>*

Vaikka muistelmaan kirjoittajat ovat palvelleet itärintamalla eri aikoina, puna-armeijan hyökkäykset kenttiä vastaan muistetaan varsin yleiseksi ilmiöksi koko tarkastelujakson ajalla. Tällöin lentokenttähyökkäykset eivät ajoitu tiettyyn aikakauteen itärintamalla, vaan ne muistetaan yleiseksi ilmiöksi, joka aktualisoitui rintamalinjan katkeamisen yhteydessä.

Pohjoisessa palvelleet Schuck, Wollenweber ja Stahl eivät mainitse maavoimien hyökkäyksiä lentokentille lainkaan muistelmissaan. Kenttien sijoitus etäämmälle rintamalinjasta pelasti pohjoisessa palvelleet muistelijat maavoimien hyökkäyksien aiheuttamalta epätietoisuudelta. Toisaalta pohjoisen alueen rintamalinja oli niin vakaa ja liikkumaton, että lentäjien ei tarvinnut pelätä paikalle harhailevien vihollisten maayksiköiden aiheuttavan tuhoa omalle lentokenttäympäristölle. Muistelijoiden mielessä pohjoinen vaikuttaa olleen seesteisempi rintama tältä osalta. Neuvostoilmavoimat kuitenkin kasvatti painetta Napapiirillä samalla tavalla kuin itärintaman pääsuunnalla, mikä ilmenee kirjoittajien lukuisista kenttää vastaan kohdistuneiden iskujen kuvauksista<sup>147</sup>. Punailmavoimien

---

<sup>145</sup> Kaufmann 2002, 134.

<sup>146</sup> Hannig 2005, 117-118.

<sup>147</sup> Schuck 2010, 100, 148; Stahl 2001, 85-86; Wollenweber 2013, 42, 64-66, 84-87.



kasvavat osastot aiheuttivat pohjoisessa oleville yksiköille hankaluuksia vuoden 1943 kesästä lähtien, varsinkin Hävittäjärykmentti 5:lle, joka vastasi yksi Pohjolan puolustamisesta ainoastaan kahdella laivueella. Tappiot kasaantuivat ja tehtävien suorittamisesta tuli hankalampaa.<sup>148</sup>

Muistelmien kirjoittajilla on havaittavissa tehtävien suorittamisesta kirjoittamisessa tietynlaisia samankaltaisuuksia, koska lentäjät suorittivat myös tehtäviä, jotka periaatteessa kuuluivat toisen lentäjäryhmän vastuualueelle. Pommikoneilentäjä Stahl korosti pohjolan rauhallisuutta verrattuna etelämpänä sijaitsevaan itärintaman pääsuuntaan. Hän kuvasi tekstissään itärintaman sekavaa maatilannetta, kun saksalaiset maajoukot vetäytyivät ensimmäisenä sotatalvena vuonna 1941. Pohjois-Suomen ja Pohjois-Norjan suunta koettiin rauhallisempaan stabiiliin maatilanteen vuoksi. Stahl ei edes kutsunut Napapiirin pohjoispuolta itärintamaksi, vaikka viholliskohteena olivat venäläiset kohteet Kuolan niemimaalla (sekä länsiliittoutuneiden laivasaattueet, jotka kuljettivat aseapuna Murmanskiin).<sup>149</sup> Vastaavasti Napapiirillä palvelevat Schuck ja Wollenweber eivät kuvanneet sota-aluetta rauhalliseksi, kun neuvostoilmavoimat lisäsivät painetta ja hävittäjälentäjät olivat yhä enemmän ilmassa valtavaa vihollista vastaan<sup>150</sup>.

Vuoden 1941 hyökkäysvaiheen jälkeen maasota Pohjois-Suomen ja Pohjois-Norjan seisahdutti, jonka jälkeen Luftwaffe jatkoi operaatioitaan Kuolan niemimaalla sijaitsevia kohteita vastaan<sup>151</sup>. Vastaavasti itärintaman pääsuunnalla taistelut jatkuivat kiivaina ja saksalaisjoukot joutuivat perääntymään neuvostoliiton kasvavan paineen alla vuodesta 1942–43 taitteesta lähtien<sup>152</sup>. Ilmasodan näkökulmasta sekä pohjoinen, että itärintaman pääsuunta koetaan muistelmissa vaikeiksi taistelualueiksi, kun vastassa on ylivoimainen vastustaja. Stahlin muistelmissa kuvataan hänen lento-operaatioita molemmilla taistelualueilla, joten hänen tulkintansa itärintaman pääsuunnan sekavuudesta liittyy vahvasti Saksan armeijan sekavampaan maatilanteeseen. Pohjoisessa vallitsevien selkeiden olosuhteiden vuoksi alue näyttäytyy hänen kirjoituksissaan rauhallisempaan, vaikka Stahlin muistelmissa on taistelun kuvauksia yhtäläillä kuin muillakin pohjoisen alueen muistelijoiden muistelmissa.

---

<sup>148</sup> Girbig 1976, 174–194.

<sup>149</sup> Stahl 2001, 78-79, 128-129. Vertaa Stahl 2001, 107-111.

<sup>150</sup> Schuck 2010, 100, 128-130, 165-167, 183-187; Wollenweber 2013, passim.

<sup>151</sup> Bergström 2016a, 167–169.

<sup>152</sup> Swanston & Swanston 2013, 188-195.

Stahlin havainto itärintaman pääsuunnan epävakaasta tilanteesta on havaittavissa muistakin muistelmista, joiden kirjoittajat palvelivat kyseisellä rintamaosalla suunnalla. Havainto kertoo itärintaman pääsuunnan olleen varsin sekava taistelukenttä suhteessa pohjoisessa vallitsevaan sotaan, jonka rintamat pysyivät lähes stabiilina vuoden 1944 syksyyn.

## 2.2. Pelloissa muut sotilaat

Kuten menestyksen kohdalla myös muistelman kirjoittajien pelkojen muistelu on jakaantunut omien ja vihollisten kuvaukseen. Tarkastelen seuraavaksi saksalaisten toverien menettämisen diskurssia, minkä jälkeen siirryn kuvaamaan vastustajien aiheuttamaa pelon diskurssia muistelmissa.

*2.2.1. ”...huusin raivoa ja kauhistusta täynnä radioon... Sitten en enää voinut pidätellä kyyneleitäni ja ulvoin täyttä kurkkua”*

Lentäjärhmiä yhdistävänä tekijänä muistelmista nousee esiin taistelutovereiden ja muiden lentueen kanssalentäjien menetykset itärintamansotaretken aikana. Hävittäjälentäjät kokevat kovimmaksi menetyksen, joka sattuu toverin tai lentueen (tai laivueen) menestyneen lentäjän kohdalle. Tuttavat ovat yleensä samasta lentokoulusta, kun taas menestyneen lentäjän kohdalla jäädään kaipaamaan yksikön menestyksen tuojaa.<sup>153</sup> Nuorten, tuttuun ohjaajien menetys koskettaa siis lentäjiä yksilötasolla, koska kirjoittaja ja kaatunut toveri omaavat yhteisen historian. Toisaalta ässä-statuksen omaavan lentäjän menetys koskettaa koko yksikköä, koska hän on nuorempien ohjaajien esikuva tai yksikön menestyksen ruumiillistuma.

Primääriryhmän hajoamisella on näin ollen suora vaikutus joukon kiinteyteen. Erilleen joutuvat ryhmät ovat primääriryhmän positiivisten vaikutteiden ulkopuolella, jolloin suoriutuminen heikkenee.<sup>154</sup> Esimerkiksi länsirintamalla palvelleessa hävittäjärykmen-

---

<sup>153</sup> Hannig 2005, 83, 166, 185; Rall 2015, 94-96, 126-127, 160-163, 169, 189; Schuck 2010, 82-83, 134, 142-145, 183-187; Wolfrum 2010, 80-82, 98-99; Wollenweber 2013, 67, 73, 110.

<sup>154</sup> Harinen 1992, 71.

tissä menetettiin menestynyt ässä keväällä 1944, josta seurasi laivueen henkilökunnan keskuudessa moraalinen lasku jota ei kyetty eheyttämään edes sodan loppuun mennessä<sup>155</sup>. Läheisen lentäjän tai koko lentueen innoittajana toimineen ässän menettäminen hajottaa muistelijoiden primääriryhmää, jolloin toiminnalla on vaarana lamaantua. Toisaalta lentäjien on täytynyt sulkea asioita mielestään, jotta heidän toimintavalmiutensa säilyy ja he itse eivät kuole taisteluissa.

Havainnot ovat samansuuntaisia kuin lentäjien menestysdiskurssin muistelemisessa. Menestyksestä kirjoittaessa muistettiin keskeisesti primääriryhmän toimintaa ja primääriryhmä koettiin joukkojen toiminnalle tärkeänä. Pelosta puhuttaessa oli havaittavissa samanlainen muistelemisen traditio, kun primääriryhmää kohdannut menetys koettiin kaikista raskaimpana. Primääriryhmä siis oli saksalaislentäjille tärkeä niin ilossa kuin surussa.

Walter Schuck tuo ainoana hävittäjälentäjänä esiin muistelmissaan traagisen tapauksen, joka koskee Stuka-lentäjän traagista kohtaloa taistelulennon aikana. Schuck jatkaa asiasta näin:

*”(...) näin, että eräs Stuka oli saanut pahan osuma keskelle runkoa ja ohjaamon kuomusta oli lennellyt palasia pois, hivuttauduin lähemmäksi katsomaan. (...) Taka-ampujan pää nojasi konekivääriin ja hän oli varmasti kuollut. Ohjaaja antoi merkin pysyä kauempana koneineni, koska hän tulisi hyppäämään. Kun hän pääsi ulos ohjaamosta, hänen on täytynyt heti vetää laskuvarjon laukaisimesta. Laskuvarjon punokset sotkeutuivat peräsimeen ja vetivät kaveriparkaa koneen perässä, joka vielä pysyi vaakalennossa. Sitten se painui loivissa kaarroissa alaspäin, jolloin ohjaaja, joka oli vielä tajuissaan, sinkoutui koneen takana sinne tänne liikutellen villisti käsiään ja jalkojaan. Pääni oli haljeta, koska en voinut auttaa tätä miesparkaa (...) Koskaan ennen kokematon avuttomuus täytti minut täysin ja kun kone lähes loputtoman pitkältä tuntuneen ajan kuluttua iskeytyi maahan, huusin raivoa ja kauhistusta täynnä radioon: ”Mitä kirottua sikamai...” Sitten en enää voinut pidätellä kyyneleitäni ja ulvoin täyttä kurkkua.”<sup>156</sup>*

---

<sup>155</sup> Caldwell 2013, 304-305.

<sup>156</sup> Schuck 2010, 110-111.

Monissa tapauksissa sotilaat joutuivat muodostamaan psyykkisiä barrikadeja suojellakseen itseään taistelutilanteiden karmeissa olosuhteissa, jotta he pystyisivät säilyttämään toimintakuntonsa.<sup>157</sup> Schuckin kuvailema tapaus on vaivannut häntä sota-ajoista lähtien. Tämä on havaittavissa hänen tyylistään esittää Stuka-lentäjän kohtalon hyvin tunteisiin vetoavasti. Muistelmat ovat voineet olla ainoa paikka, jossa Schuck on voinut käsitellä tätä traumaattista tapahtumaa, jonka hän vuoden 1942 loppupuolella koki ja joutui syssäämään syrjään säilyttääkseen taistelukuntonsa.

Trauma voi jäädä yksilön muistiin ja vaikuttaa hyvin paljon myöhemmissä elämän vaiheissa. Yleensä trauma ei vaikuta ainoastaan yksilöön, vaan se yleensä vaikuttaa myös trauman kokijan lähipiiriin. Vastaavasti trauman ollessa erittäin suuri, se voi vaikuttaa koko yhteiskuntaan kollektiivisena traumana, jonka voi aiheuttaa esimerkiksi sota.<sup>158</sup> Saksalaislentäjien kohdalla itärintama on luonut heille traumoja eri muodoissa. Jos lentäjät ovat sattuneet kohtaamaan kauhealla tavalla kuolleen toverin, se on jäänyt heidän mieleensä pitkäksi aikaa. Toisaalta niin traumaattinen asia kuin sota on saanut monet vaikenemaan kokemuksistaan ja muistelmien kirjoittaminen vuosikymmenien jälkeen voi olla ainoa keino käsitellä padottua traumaattista kokemusta.

Maataistelulentäjien muistaminen kulkee pitkälti samaa rataa hävittäjälentäjien kanssa, kun Kaufmann, Rudel ja Buchner muistelevat menetetyistä tovereistaan juuri vanhoja tuttuja sekä kuuluisia lentäjiä<sup>159</sup>. Maataistelulentäjien suorittamat tehtävät itärintamalla muistuttivat suuresti hävittäjälentäjien suorittamia operaatioita, kun yksiköt taistelivat vastusajan maa- ja ilmavoimia vastaan heikkenevässä rintamatilanteessa. Yksikköhistorioissa korostetaan yksikön johtajien ja suurien kuuluisuuksien menetystä.<sup>160</sup> Ei siis ole yllättävää, että muistelu menee yksi yhteen hävittäjä- ja maataistelulentäjien kohdalla. Toisaalta täytyy pohtia vaihtoehtoa, että yksikköhistoriat ovat voineet vaikuttaa tietyllä tavalla lentäjien kirjoittamiseen, jos historia korostaa menetettyä henkilöä suurmieheksi yksikön sisällä. Muistelmaan kirjoittaja voi kokea, että henkilön mainitsematta jättäminen olisi epäkunnioittavaa kaatunutta kohtaan, joten hän on päättänyt lisätä maininnan muistelmiinsa.

---

<sup>157</sup> Kivimäki 2013, 214–215.

<sup>158</sup> Parviainen 2014, 183–187.

<sup>159</sup>; Buchner 2002, 139–140; Kaufmann 2002, 112–113, 121–123; Rudel 2007, 46–47, 50–51, 64–65, 124–126.

<sup>160</sup> De Zeng IV & Stankey 2013, 222–229, 232–248, 265–275, 331–335.

Toisaalta näiden kahden lentäjäröhmän välillä kaksipaikkaisten koneiden lentäjät kokevat miehistön jäsenen menetyksen raskaasti. Hans-Ulrich Rudel toteaa muistelmissaan, kuinka syöksypommitustehtävän jälkeen vaurion saanut kone täytyy laskea vastustajan puolelle. Rudel pakenee vihollista taka-ampujansa Hentschelin kanssa jalan, mutta rintamalinjojen väliin jää suuri Dnestrin joki. Kaksikko pyrkii ylittämään joen, mutta Hentschel, Rudel pitkäaikainen taka-ampuja, ei selviydy:

*”Istun tarkkailemassa Hentscheliä. Vielä 80 metriä. Äkkiä hän nostaa kätensä ylös ja huutaa: ”En jaksa enää, en jaksa enää!” ja uppoaa veden alle. Vielä kerran hän nousee esiin, sitten ei enää. Hyppään uudestaan veteen, nyt viimeisillä kymmenen prosenttien voimilla, jotka minulla ehkä on vielä tallella. Pääsen paikalle, jossa juuri näin Hentschelin. Sukellan, en voi, sillä siihen tarvitaan ilmaa, palelemisen takia en saa ilmaa sisään. Monen turhan yrityksen jälkeen pääsen itse vaivoin takaisin rannalle. Jos olisin onnistunut saamaan Hentschelin kiinni, olisin jäänyt hänen kanssaan Dnestriin. (...) jostakin nousee syvä kurjuuden tunne kalliin Hentschelin puolesta.”<sup>161</sup>*

Pienryhmän tuhoutuminen oli sota-aikana traaginen tapaus, joka vaikutti sotilaisiin suuresti. Taistelu kuitenkin lujitti näitä ryhmiä nopeasti ja oman ryhmän hajottua sotilaat muodostivat uusia ryhmiä verrattain nopeasti.<sup>162</sup> Vaikka Rudel menetti itselleen hyvin läheisen henkilön taistelutilanteessa, hänelle määrättiin uusi taka-ampuja nopealla tahdilla. Rudelin täytyi palata takaisin yksikkönsä pariin ja taistelulenkoille, joten hän joutui työntämään asian sivuun ja muistelmat ovat antaneet hänelle mahdollisuuden nostaa itselleen tärkeän henkilön tarinan esiin.

Peter-Wilhelm Stahl joutui myös alas ammutuksi pohjoisen erämaahan miehistöineen, vieläpä vihollisen hallitsemalle alueelle. Hän kuvaa muistelmassaan yrityksiään etsiä miehistön jäseniä laskuvarjohyppynsä jälkeen, mutta yritykset eivät tuota tuloksia. Stahl palaa yksin omille linjoilleen ja palautuu lentoyksikkönsä pariin jatkamaan taisteluitaan. Eksyneitä miehistön jäseniä ei kommentoida oman selviytymisen kuvauksen rinnalla.<sup>163</sup> Henkeä uhkaavissa tilanteissa tiedetään sotilaiden keskittyneen vain sen hetken tilantee-

---

<sup>161</sup> Rudel 2007, 134–135.

<sup>162</sup> Kivimäki 2013, 155–159.

<sup>163</sup> Stahl 2001, 132–152.

seen ja unohtaneen selviytymisen mietiskelyn<sup>164</sup>. Juuri näin Stahlkin muistelmissaan kuvaa matkaansa omille linjoilleen, mutta on hyvin erikoista, että muissa tilanteissa tärkeiksi koettu oman miehistön kuvaus unohdetaan. Kirjoittaja siis osoittaa, että loppujen lopuksi hänen oma selviytyminen on hänelle tärkeimpänä aspektina ja menetetyn miehistön kuvausta ei kannata jäädä murehtimaan.

### 2.2.2. ”He oppivat suunnattoman nopeasti”

Ensimmäisessä pääluvussa osoitin, kuinka saksalaislentäjät kokivat saavuttavansa menestystä neuvostoliittolaislentäjiä vastaan taistellessaan heidän suuresta määrästäään huolimatta. Itärintaman sotaretken pidentyessä lentäjät kuvaavat vastustajien osastojen vain suurenevan omien joukkojen käydessä yhä pienemmiksi. Sodan edetessä muistelmista oli havaittavissa, että vuodesta 1943 eteenpäin taistelukupauksissa ilmestyi mainintaa taitavista venäläispiloteista. Kymmenestä muistelijasta kuusi muistaa kohtaamisen poikkeuksellisen taitavan vihollislentäjän kanssa. Itärintamalta länteen vuoden 1943 aikana siirretyt lentäjät, kuten pommikoneentäjät Häberlen ja Stahl, ja maataistelulentäjä Kaufmann eivät jaa näitä kokemuksia. Heidän kohdallaan vastustaja on vaihtunut länsiliittoutuneiksi, joten heidän tulkintansa menee ohi tutkimuksen rajauksen enkä käsittele näitä muistelman osia tässä tutkielmassa. Wolfgang Wollenweber on vuoden 1943 aikarajauksen puitteissa itärintamalla, mutta ei tee mainittavaa eroa venäläisohjaajien välillä.

Länsirintamalle siirrettyjen saksalaislentäjien vihollisen kuvaus eroaa idässä koetuista taisteluista. He kuvaavat vihollisen ylivoimaisuutta ja suuria osastoja, mutta englantilaisten ja amerikkalaisten käyttämät ilmailutaktikat koetaan haastaviksi. Lennot muodostuvat selviytymiskamppailuiksi, kun viholliset hyökkäävät saksalaisosastojen kimppuun järjestelmällisesti ja suurella voimalla.<sup>165</sup> Lännessä kohdataan siis kirjoittajien mielestä vaativampi vastustaja, koska voitokkaaseen hyökkäysasemaan pääseminen on työn ja tuska takana. Kirjoittajien teksteistä on tulkittavissa, että itärintamalla hyökkä-

---

<sup>164</sup> Kivimäki 2013, 163.

<sup>165</sup> Häberlen 2001, 127-134; Kaufmann 2002, 208-215; Rall 2015, 192-205; Schuck 2010, 275-308; Wollenweber 2013, 163-196. Huom. Stahlin näkemystä länsirintaman vastustajasta ei ollut mahdollisuutta saada suomennoksen rajauksesta johtuen. Länsirintamaa koskevat taistelun kuvaukset oli jätetty pois suomennoksesta.

ysasemaan pääseminen oli huomattavasti helpompaa, vaikka vastustaja oli siellä ylivoimainen. Vaikuttaa siltä, että lentäjät kokivat venäläisen vastustajan jättävän ilmatilaan vartioimattomia tiloja, joista oli mahdollista päästä hyvään hyökkäysasemaan.

Yleisesti ottaen taitava vihollislentäjä kuvataan hävittäjälentäjäksi. He olivat suurin uhka saksalaislentäjille lentäjäryhmään katsomatta. Muistelmia kirjoittaneiden saksalais-hävittäjälentäjien kohdalla taitavan vastustajan kone erottautuu tavallisesta vihollislentäjästä taitavalla liikehdinnällä. Näin toteaa Günther Rall neuvostoliittolaisten parhaimmista yksiköistä punalipun kaartinrykmenteistä:

*”Niiden (lentokoneiden) suorituskyky ei ole kovinkaan paljon Bf 109:ää huonompi ja niitä lennetään taktisesti lähes meidän tapamme.”*

Kaartinhävittäjärykmenttien lentäjät olivat parhaiten koulutettuja ja he lensivät uusimmalla mahdollisella kalustolla.<sup>166</sup> Ei siis ole ihme, että Rall koee tärkeäksi muistelmissaan korostaa uuden ja tehokkaamman vihollisen ilmestymistä rintamalle. Kirjoittajan sävystä on aistittavissa hänen pelkotilansa siitä, että kohtaako hän ilmataistelussa vertaisensa tai paremman.

Vastaavanlaisia tilanteita on havaittavissa myös Norbert Hannigin muistelmista, kun hän kuvaa siipimiehen kanssa suoritettua tehtävää, jossa taitava venäläiskaksikko pistää heidän ilmataistelutaitonsa koetukselle<sup>167</sup>. Wolfrumin ja Schuckin muistelmissa vihollisen taitavia ohjaajia ei sinänsä eritellä, mutta he korostavat vastustajan vahvistumista ja epätoivoista taistelua kasvavaa vihollista vastaan<sup>168</sup>. Pohjoisen ja eteläisen rintamaosion välillä ei näin ollen ole siis havaittavissa mainittavaa eroa, kuinka vastustajan taitavuutta muistellaan. Taitavien venäläisohjaajien analysointi on hukkunut ilmataistelun muistamiseen ja vihollisen vahvistuminen nostettiin vain yleisellä tasolla. Muut hävittäjälentäjät, Rallia lukuun ottamatta, eivät kuvaa venäläisten kehitystä taitavan lentäjän ruumiillistumalla. Kirjoittajien sotalentojen lukumäärän huomioiden olisi ihmeellistä, jos he eivät olisi kohdanneet taitavia vastustajan lentäjiä. Kirjoittajat ammuttiin alas venäläisten toimesta pariinkin otteeseen, joten he ovat voineet tässä kohdata vertaisensa ohjaajan, mutta sitä ei koeta maininnan arvoiseksi.

---

<sup>166</sup> Toliver & Constable 2003, 118–119.

<sup>167</sup> Hannig 2005, 110.

<sup>168</sup> Schuck 2010, 148; Wolfrum 2010, 104.

Lentäjät luultavasti haluavat välttää tällaisten asioiden miettimistä, jotta heidän toimintakykynsä ei lamaantuisi seuraavassa ilmataistelussa. Jos lentäjät jäisivät pohtimaan, onko ilmassa enemmänkin taitavampia ohjaajia kuin hän itse, sotalennoille lähteminen voisi muodostua pelottavaksi kokemukseksi. Muistelmien kirjoitushetkellä asiaa ei koeta tärkeäksi, vaikka sota-aikana asioita olisi saatettu miettiä saksalaisten lentäjien keskuudessa.

Buchner ja Rudel korostavat taas selvemmin venäläisten taitavien ohjaajien läsnäoloa ilmataisteluissa. Buchnerin mukaan etivät venäläispilotit tunnisti koneiden ulkoisista merkinnöistä:

”Koneissa oli punaisiksi maalatut moottoripeitteet ja kultaiset sovjetitähdet (...) ne olivat Punaiset haukat.”<sup>169</sup>

Rudelin kuvauksessa taitava lentäjä ei erotu koneessa havaittavissa olevista ulkoisista tekijöistä, vaan ”erinomaisesta” koneen käsittelytaidosta. Venäläisohjaaja seuraa Rudelin hidasta Stukaa matalalennossa tarkoituksenaan ampua tämä alas, mutta ohjausvirhe lähettää venäläisen koneineen maahan surmaten taitavan vastustajan.<sup>170</sup> Kirkkaat merkinnät koneissa ja poikkeuksellisen vahva taistelumotivaatio oli yleistä Kaartin hävittäjäyksiköille. Heidät sijoitettiin yleensä rintamalla tapahtumien keskipisteeseen.<sup>171</sup> Buchner ja Rudel kokevat nämä vastustajat uhkana omalle selviytymiselleen ja se kuvastuu muistelmissa esimerkiksi taitavasta hävittäjätaistelusta kirjoittamisena. Toisaalta kirjoittajat ovat halunneet korostaa omaa vaikeaa taivaltaan itärintaman ilmasodassa. Muistelmien kaunokirjalliseen luonteeseen kuuluu, että tapahtumiin voi eläytyä ja kertonta pysyy jännittävänä<sup>172</sup>. Taitavien lentäjien kohtaamisen muistaminen onkin noussut kirjoittajilla keskeiseksi, jotta lukijakunta ymmärtää, kuinka vaikeista olosuhteista he ovat selviytyneet.

Kyseessä on samankaltaisuus menestyksen muistamisen kulttuurin kanssa. Sotatilanteen käännyttyä Saksalle haastavaksi, lentäjät kirjoittivat muistelmissaan omista haastavista tilanteistaan ja kuinka menestys saavutettiin vaikeiden tilanteiden kautta. Kaunokirjallisuudelle ominaisena piirteenä saksalaislentäjien muistelmat tarjoavat myös peloista puhuttaessa tiukkoja selviytymistilanteita. Taitavat vastustajat näyttäytyvät muistelijoille

---

<sup>169</sup> Buchner 2002, 116–119.

<sup>170</sup> Rudel 2007, 155.

<sup>171</sup> Toliver & Constable 2003, 124–125.

<sup>172</sup> Hyvärinen 2014, 31–35.



kirkkaasti koristelluissa koneissaan ja taitavissa lentäjätaidoissaan. Vastustajan hurjasta olemuksesta huolimatta kirjoittajat ovat selvinneet kohtaamisistaan näiden vastustajien kanssa ja jääneet kertomaan tarinaansa edelleen. Toisaalta lentäjät haluavat irrottautua ihmisten ampumisen kokemuksesta, kun he korostavat ajavansa takaa lentokoneita ja ampuvansa niitä alas. He eivät muistele ampuneensa niinkään ihmisiä, jotka lentävät vastustajan koneilla.

Toinen suureksi uhaksi koettu vihollisryhmä koostui amerikkalaisista, jotka ilmestyivät muistelmissa itärintaman taivaalle ensimmäisen kerran Romaniassa<sup>173</sup> vuonna 1944. Kaikki siihen aikaan itärintamalla palveluksessa olleet muistelmaan kirjoittaja eli Rall, Wolfrum, Buchner ja Rudel muistelevat tapausta merkittävänä ja käännteentekevänä kohtana ilmasodassa<sup>174</sup>. Myös Walter Schuck kohtaa uuden vastustajan pohjoisella rintamalla, kun hän joutuu kamppailemaan länsiliittoutuneita vastaan Norjassa.

On siis huomion arvoista, että niin hävittäjälentäjät kuin maataistelulentäjät muistavat amerikkalaisten läsnäolon sotänäyttämöllä. Günther Rallin ja Walter Wolfrumin muistelmissa on havaittavissa selkeä ero siinä, miten asiasta kirjoittaan. Rall kirjoittaa muistelmissaan hyvin yleisluontoisesti Romanian öljynjalostamoja vastaan kohdistuneista hyökkäyksistä ja amerikkalaisten vaikutuksesta saksalaisiin puolustajiin. Hän toimii tuohon aikaan Romaniassa ja hänet siirrettiinkin pian valtakunnanpuolustukseen amerikkalaisia vastaan, jossa hän sitten haavoittui ilmataistelussa.<sup>175</sup> Wolfrum vastaavasti kuvaa amerikkalaisia vastaan käytyjä operaatioita muodostelmanjohtajan näkökulmasta ”sekasotkuksi”. Hänen havaintonsa taistelusta tiivistyy seuraavaan toteamukseen:

*”Käden käännteessä ne hajottivat pienen laumani reilulla ylivoimalla. Nyt oli kysymys pelkästään hengissä selviämisestä (...) Emme saavuttaneet mainittavaa tulosta. (...) Keskimäärin palasi vain puolet startanneista ohjaajista kentälle. Loput oli ammuttu alas, pakotettuja pakkolaskuun polttoaineen loputtua ja lojuivat maastossa mikä missäkin, josta ne piti korjata pois. (...) aivan liian monet eivät tulleet ollenkaan”<sup>176</sup>*

---

<sup>173</sup> Amerikkalaisten Välimerelle sijoitetut pommikoneyksiköt ottivat Ploestin öljynjalostamot kohteekseen tarkoituksenaan rampauttaa saksalaisten öljyntuotanto. Ploesti oli yksi merkittävistä Saksan valtakunnan öljynjalostamoista. Toliver & Constable 2003, 152–153.

<sup>174</sup> Hannig on tuohon aikaan lennonopettajana Saksassa ja kohtaa amerikkalaisten osastojen voiman siellä, kun hän koulutusyksiköiden kanssa osallistuu pommikoneiden torjuntaan. Hannig 2005, 131-162.

<sup>175</sup> Rall 2015, 180.

<sup>176</sup> Wolfrum 2010, 121.

Wolfrumin kuvaksessa amerikkalaispommikoneiden saattohävittäjät hajottavat muodostelman. Romanian öljynjalostamoita vastaan suoritetuissa pommituslennoissa amerikkalaisilla oli käytössään suuri määrä pommikoneita suojaavia pitkänmatkan saattohävittäjiä, jotka yleistyivät vuoden 1944 alusta lähtien. Hävittäjärykmentti 52 oli vastaanottamassa vastaan näitä hyökkäyksiä, mutta koki raskaita tappioita ja menetti paljon koneita, venäläisiä vastustajia vastaan menestyneitä, lentäjiä. Muistelijoiden kirjoittamat havainnot Romaniaan tehdyistä iskuista menevät yksi yhteen yleisen ilmasotahistorian kirjoituksen kanssa.<sup>177</sup> Tapauksen on täytynyt olla kuluttava ja traumatisoiva kokemus, jota on myös käsitelty veteraanitapahtumissa. Sen vuoksi asia on koettu tärkeäksi kirjata ylös muistelmiin.

Buchner osallistui oman yksikkönsä kanssa amerikkalaisten torjuntaan. Hänen kuvauksessaan painotetaan menestystä nelimoottorisen pommikoneen alas ampumisessa, sekä tiukkoja ilmataisteluita amerikkalaisten hävittäjien kanssa. Oman menestymisen kuvauksen jälkeen hän painottaa lopun laivueen tuloksetonta toimintaa amerikkalaisia vastaan. Buchner selviää ilmataisteluista itsekkin vaivoin.<sup>178</sup> Maataisteluyksiköitä vedettiin pois puna-armeijaa vastaan käydystä taistelusta kohtaamaan uutta uhkaa. Kesän 1944 taisteluissa II/SG 2:n (Buchnerin yksikkö) joukot kävivät kahta kamppailua niin pommikoneita, että venäläisten maavoimia vastaan.<sup>179</sup> Muistelijan oma pohdinta keskittyy niin paljon amerikkalaisiin, että hän ei mainitse maataistelutehtäviä laisinkaan. Se osaltaan kertoo Buchnerin arvottavan amerikkalaiset uudemmaksiksi ja suuremmaksi uhaksi kuin puna-armeijan. Ensimmäisessä pääluvussa tulkitsin Buchnerin myös hakevan menestystä ilmataisteluiden kautta, joten tämä myös selittänee hänen haluaan korostaa vaikeita ilmataisteluita amerikkalaisten kanssa.

Kolmeen edelliseen lentäjään verrattuna Rudelin kuvaus amerikkalaisista eroaa pelonsekaisena kunnioituksena. Kahdessa eri taistelunkuvauksessa Rudel esittää vetäytyvänsä amerikkalaisten koneyksiköiden tieltä, koska tiedostaa heidän olevan parempia lentäjiä kuin venäläiset vastustajat. Ensimmäisessä kuvauksessa Rudel lentää siipimiehensä kanssa Fw 190-maataisteluversiolla, mutta huomattuaan amerikkalaiset hävittäjät hän palaa takaisin kentälle ja selviytyy juuri ja juuri amerikkalaishävittäjien matalahyökkäyksistä kentälle. Toisessa tilanteessa Rudel lentää Ju 87-syöksypommittajaosastonsa

---

<sup>177</sup> Toliver & Constable 2003, 152–153.

<sup>178</sup> Buchner 2002, 142–147.

<sup>179</sup> De Zeng IV & Stankey 2013, 243.

kanssa, kun amerikkalaiset ilmestyvät näköpiiriin. Kirjoittaja kuvaa osaston välittömän paluun kentälle ja mainitsee toisen Ju 87-yksikön kärsineen kyseisten hävittäjien kynsissä.<sup>180</sup> Toisin kuin Rall, Wolfrum ja Buchner muistelmissaan, Rudel osoittaa tapahtumakuvauksissaan tervettä pelkoa uutta vastustajaansa kohtaan. Hän ei edes yritä kokeilla onneaan, kuinka hän tai hänen yksikkönsä selviytyisi kamppailusta vaan mainitsee aina vetäytyneensä kohdatessaan heidät. Muistelmaan kirjoittaja on halunnut korostaa urheuttaan pelottavan vastustajan edessä, mutta myös lojaaliuttaan miehiään kohtaan.

Tämä muodostaa osin myös lentäjien välille eroja. Rudelin kuvaus osoittaa, että hän luonnehtii amerikkalaiset vastustajat vaarallisemmiksi kuin esimerkiksi venäläiset ja ei näin ollen käy taisteluihin amerikkalaisten kanssa. Rall, Wolfrum ja Buchner vastaavasti huomioivat amerikkalaiset uutena uhkana, mutta käyvät heidän kanssaan taisteluun epäröimättä.

Muistelmien kirjoittajille, jotka palvelivat itärintamalla vuonna 1944, amerikkalaisten saapuminen itärintaman ilmatilaan tuli suurena järkytyksenä. Lentäjärhmiem sisällä, kuten hävittäjälentäjillä, amerikkalaisten osoitetaan antaneen kuolettava isku idässä oleville hävittäjäosastoille, koska niitä vastassa on, ei ainoastaan yhden, vaan kahden ei vastustajan koneet. Myös maataistelulentäjillä erot lentäjärhmiem sisällä on merkittävät, koska Buchner kuvaa käyvänsä taisteluihin sumeilematta amerikkalaisten kanssa, kun taas Rudel välttää taistelua turhien tappioiden välttämiseksi. Lentäjärhmiem välillä, eli hävittäjälentäjät suhteessa maataistelulentäjiin, on kuitenkin vedettävissä selkeä johtopäätös – amerikkalaiset olivat uhka itäisellä taivaalla, eikä sitä ei voinut sivuuttaa.

### **2.3. Kalustovioista johtuva pelko**

Kuten *1.3. Kaluston menestysdiskurssi* -alaluvussa käsittelin lentäjien suhdetta kalustoonsa ja sillä saavutettuun menestykseen, tässä alaluvussa otan esille lentäjien kokemia pelkotiloja kalustoon liittyen. Itärintaman rankoissa olosuhteissa koneet joutuivat kovalle koetukselle varaosien käydessä vähiin. Sääolosuhteiden luomat haasteet oli havaittavissa kaikista muistelmista, koska yksikään lentäjästä ei voinut välttää itärintaman rankoja talvikuukausia. Niitä muisteltiin hyvin raskaiksi ajoiksi, jolloin lentokoneita ei lä-

---

<sup>180</sup> Rudel 2007, 169, 187-188.

hestulkoon saatu käyntiin.<sup>181</sup> Yhteenvetona lentäjien itärintama kalustoon liittyvistä peloista voidaan osoittaa Johannes Kaufmannin lausahduksesta:

*”Vikailmoituksia tehtiin, mutta usein puuttui korjausmahdollisuus.”*<sup>182</sup>

Toteamus on itärintaman sodan alkuvaiheilta, syksyltä 1941. Kaufmann jatkaa vuoden 1942 syksyllä:

*”Moottorit pyörivät vielä hyvin, mutta kaikki muu oli hyväksyttävän alarajalla.”*<sup>183</sup>

Näkemykset kaluston kunnosta pysyvät hyvin kriittisinä. Saksan vallattua yhä enemmän alueita itärintamalla huoltojoukkojen tehtävät vaikeutuivat silminnähden, kun varaosat ja polttoaineen toimitus jouduttiin huolehtimaan yhä kauemmas rintamille. Toimitukset tehtaista ja työpajoilta ottivat aikansa, jolloin yksiköt, niin maavoimilla kuin ilmavoimillakin, joutuivat operoimaan murto-osalla vaadittavasta huoltokapasiteetista. Mekaanikot joutuivat turvautumaan väliaikaisratkaisuihin, joka taas aiheutti konekannan laskea, kun lentokoneita ei ollut käyttökuntoisena.<sup>184</sup> Ei ole siis ihme, että olosuhteista kirjoitetaan muistelmissa. Itärintaman sodan alussa, kun lentäjät kokevat vielä mahdollista innostusta, heillä on riskinä jäädä pois sotalennoilta kaluston takia eivätkä he voi saavuttaa kunniaa. Vastaavasti myöhemmässä vaiheessa itärintaman taisteluita pelot voivat liittyä lentäjän kykyyn suojella itseään, kun lentokoneen toiminnasta ei voida olla varmoja ja se ei välttämättä tuokaan lentäjää turvallisesti takaisin tai se pettää kesken kovimman taistelun.

### *2.3.1. ”Sen elinkaari rintamaoloissa oli keskimäärin korkeintaan 40 tuntia”*

Tarkastelemistani lentäjistä puolella on kokemusta Messerschmitt Bf 109 -hävittäjästä itärintaman sotänäyttämöllä. Heistä Hannig ja Buchner lensivät koneella vähemmän aikaa, joten heidän analyysinsä eivät ole niin kattavia ja pysyvät enemmän yleisellä tasolla kuin pidempään Bf 109-koneilla lentäneillä. Vastaavasti Schuck, Wolfrum ja Rall lensivät neuvostoilmavoimia vastaan yksinomaan tällä koneella. Messerschmitt Bf 109-

<sup>181</sup> Rudel 2007, 48-49; Schuck 2010, 104, 106-109; Wollenweber 2013, 97-98.

<sup>182</sup> Kaufmann 2002, 142-143.

<sup>183</sup> Kaufmann 2002, 180.

<sup>184</sup> Bergström 2016a, passim; Weal 2001b, 32.

hävittäjän tarkastelu on tärkeää, koska se on ainoa muistelijoiden suuresti arvostelema lentokone. Muihin koneisiin oltiin tyytyväisiä, mutta ”sataysi” vaikutti saavan eniten lokaa niskaansa.

Pohjoisessa palvellut Walter Schuck ja etelämpänä itärintamalla palvelleet Walter Wolfrum, Günther Rall, Norbert Hannig sekä Hermann Buchner muistelevat Bf 109:stä yhteneväisesti samoja piirteitä. Pilotit korostavat hävittäjän lentoonlähtöominaisuuksien olevan haastavia, kun pyrkii vetämään vasemmalle lähtökiidossa. Laskeutuminen vaatii heidän mukaansa lähes yhtä paljon keskittymistä, kun koneen kapea ja heikko laskuteline tekee koneen istuttamisen lentokentälle varsin haasteelliseksi. Kun oli päästy ilmaan, Bf 109 vaikutti käyttäytyvän siellä moitteettomasti. Ainoa huomio lentäjiltä oli huono näkyvyys ohjaamosta lentokoneen takasektoriin.<sup>185</sup> Toimintaympäristönä itärintama oli Bf 109 -hävittäjälle haastava, koska onnettomuudet vaivasivat yksiköitä maassa ja vihollisen paljous ilmassa johti siihen, että vastustaja pääsi yllättämään kokeneenkin lentäjän.<sup>186</sup> Asiaa ei helpottanut Bf 109 kuomun raskas runko, joka häytti näkyvyyttä joka suuntaan<sup>187</sup>.

Lentäjien kokemukset hävittäjän suoriutumisesta ovat hyvin samankaltaisia yleisen Messerschmitt 109:stä tehdyn tulkinnan kanssa<sup>188</sup>. Toisen maailmansodan aikana Kuningaallisissa ilmavoimissa testilentäjänä palvellut Eric Brown toteaa Messerschmitt 109 olleen miellyttävä kone lentää pienemmillä nopeuksilla, mutta hänen mukaansa ohjattavuus muuttui jähmeäksi suurilla nopeuksilla. Brown listaa lukuisia epämiellyttäviä piirteitä Messerschmittin ohjaamon koosta, kuomun näkörajoitteisuudesta ja siivekkeiden toiminnasta lennon aikana.<sup>189</sup> On toki mahdollista, että hävittäjän saama suuri huomio ilmasotahistoriallisissa julkaisuissa on ohjannut lentäjien muistelmia ja mielipidettä muistelmien kirjoitushetkellä.

Walter Schuck tuo esiin muistelmissaan esiin Bf 109 G-6 -malliin siirryttäessä kasvavien moottoriongelmiensä määrän Pohjolassa palvelevassa yksikössään<sup>190</sup>. Walter Wolfrumin syväanalyysi G-sarjan Messerschmittien moottoreista on lähes murskaava:

---

<sup>185</sup> Buchner 2002, 47-48; Hannig 2005, 72-74; Rall 2015, 71-72; 117-120; 147-148, 164-165; Schuck 2010, 33; Wolfrum 2010, 62, 158-159.

<sup>186</sup> Toliver & Constable 2003, 106-119.

<sup>187</sup> Bowman 2012, 124; Spick 2012, 174-175.

<sup>188</sup> Esim. Bowman 2012, 82-145.

<sup>189</sup> Brown 1977, 149-155.

<sup>190</sup> Schuck 2010, 180-187.

*”Kerta kerralta vahvistettiin rakennetta, asennettiin lisää varustusta sisälle ja päälle, paino kasvoi ja se piti korvata suuremmalla moottoriteholla. Myös Daimler Benzin voimanlaite oli kuitenkin saavuttanut mahdollisuksiensa rajan. Sen uusin versio oli DB 605, mutta tyyppinä se pysyi aina DB 601:n lähteen, joka oli Messerschmitteissä jo sodan alusta lähtien. Kehityksessä moottorista tuli täysin yliviritetty. Se oli hyvin vika-altis ja, moottoriviat ja häiriöt lisääntyivät ja jos sillä lensi pakkoteholla kaasuedessä niin kolmen neljän minuutin kuluttua sillä ei ollut enää käyttöä. Sen elinkaari rintamaoloissa oli keskimäärin korkeintaan 40 tuntia.”<sup>191</sup>*

Myös Günther Rall käyttää G-6-alasarjaa kuvatessaan sanaa ”yliviritetty”. Hän ei pidä koneeseen tehdyistä lisäyksistä, jotka ovat aiheuttaneet koneen runkoon ulkonemia, kun raskaammat aseet ja tehokkaammat moottorit on pyritty mahdollistamaan Messerschmittin kapeaan runkoon. Erityisesti Rall painottaa koneen painon nousua, mikä vaatii hänestä totuttelua.<sup>192</sup> Myös Schuck joutui arvostelevaan Bf 109 G -mallistoa, koska hänen mukaansa sen suoritusarvot olivat laskeneet kasvaneen aseistuksen ja painon myötä. Kalustonsa heikkouksista huolimatta saksalaishävittäjälentäjät kokivat kalustonsa ylivoimaisiksi vihollisen kalustoon nähden, mutta sotatilanteen huononuttua tämän edun katoaminen oli havaittavissa muistelmista.<sup>193</sup> Altavastajaksi jääminen aiheuttaa lentäjille pelkotiloja omasta menestymisestään, kun kalusto ei anna etulyöntiasemaa vastustajaan nähden. Lentäjien täytyy laskea yhä enemmän oman osaamisensa varaan, jotta selviytyvät taisteluista ehjin nahoin.

Pohjolassa palvelevat Wollenweber ja Schuck keskittyvät kuvaamaan ennen kaikkea pelkoja, jotka liittyvät uusimman käytössä olleen konemallin saamiseen. Uusien koneiden mentyä muille kokeneemmille lentäjille, katkeruus kumpuaa muistelmien sivuilta, vaikka lopulta kirjoittajat saavat uusimmankin konemallin pienten viivytyksien jälkeen. Walter Schuck toteaa:

*”Kateellisina meidän piti katsoa, kun uudet koneet jälleen kerran menivät ensimmäisenä ässälentueelle.”*

---

<sup>191</sup> Wolfrum 2010, 158–159.

<sup>192</sup> Rall 2015, 164–165.

<sup>193</sup> Schuck 2010, 180; 183–189.

Schuckin olotila helpottuu vasta, kun saa itsekin uudempaa mallia olevan lentokoneen. Wollenweber toteaa käyttämästään Messerschmitt 110-kalustostaan seuraavasti:

*”Noustessani ylöspäin huomasin vanhoilla DB-601 -moottoreilla varustetun (Bf110) E-mallin koneeni heikkouden. Toisin kuin tehokkaammassa G-mallissa, niissä ei ollut suurin korkeuksiin tarkoitettua ahdinta. 5500 metrin yläpuolella IB+AX henki loppui, ja minulla oli täysi työ saada se käskettyyn 7000 metrin korkeuteen. (...) Samalla kun muut nousivat yhä korkeammalle, minulla oli jo 5000 metrin korkeudessa vaikeuksia seurata heitä. (Muilla lentäjillä osastossa on G-mallin Bf 110).”<sup>194</sup>*

Wollenweberin kuvaus korostaa pelkoja kaluston heikkoudesta ja niiden mahdollisista seuraamuksista lentäjille itselleen. Hänen pelkonsa kalustoa kohtaan katoavat, kun hän saa uudempaa mallia edustavan Bf 110 G-hävittäjän.

Messerschmitt 109 kalustolla lentävät lentäjät vastaavasti arvosteleva lent ominaisuuksien lisäksi asekehitystä, joka ei miellyttänyt lentäjiä sodan lähetessä loppua. Walter Wolfrumin kaltaista menestynyttä pilottia vaivasi erityisesti seuraavanlainen havainto:

*”Sen lisäksi aseistuksenkaan alalla ei oltu saavutettu mitään oleellista edistystä. Uusi 30 mm:n MK 108 -tykki, joka tulitti Bf 109:n potkurinavan läpi, oli tosin paperilla ehdottoman tappava tykki ja näytti ennen muuta soveltuvan taisteluun joka paikan Il-2:ia vastaan, mutta sillä oli taipumus lataushäiriöihin. (...) Tässä puuhassa oli vanha MG 151/20 minusta parempi pienemmästä kaliiberistaan huolimatta.”<sup>195</sup>*

Walter Schuck ja Walter Wolfrum käyttivät mieluusti 20mm tykin ja konekiväärin yhdistelmää, koska tarkalla ampumisella ammuskulutus voitiin pitää pienenä<sup>196</sup>. Itärintamalla palvelevat lentäjät eivät olleet ainoita, jotka kärsivät vioittuneista aseista, etenkin 30mm tykin kanssa. Julius Meimberg, joka toimi Hävittäjärykmentti 53:n vahvuudessa valtakunnanpuolustuksessa, oli menettä henkensä 30mm tykin putkiräjähdyksessä ilmataistelussa<sup>197</sup>. Monet muutkin yksiköt kokivat siis samanlaisia haasteita viholliskos-

---

<sup>194</sup> Wollenweber 2013, 39-40, 74.

<sup>195</sup> Wolfrum 2010, 159.

<sup>196</sup> Schuck 2010, 208-209; Wolfrum 2010, 159.

<sup>197</sup> Meimberg 2004, 277.

ketuksissa, jolloin täytyi turvautua koneen muihin aseisiin. Aseiden toimimattomuus lisäsi inhoa tiettyjä Messerschmittin alatyyppejä kohtaan.<sup>198</sup> On huomioitava, että voituneet aseet olivat taistelutilanteissa vain painolastina, joka saattoi koitua ilmataistelussa kohtalokkaaksi.

Günther Rall osoittaa kritiikkinsä vastaavasti Bf 109 G:n siipiasevaihtoehtoihin:

*”Myöhemmät, vielä voimakkaammat ja nopeammat tuotantosarjat G ja K eivät nekään minun mielestäni ole F:n veroisia, etenkin kun jotkut niiden versiot taas varustetaan siipiasein. Niin pian kuin minulle tulevina vuosina osoitetaan sellainen, otatan pois siipien alta kaiken ampumiseen liittyvän.”<sup>199</sup>*

Rall perustaa mielipiteensä siipitykkien taipumukselle huonontaa oman koneensa lento-ominaisuuksia vihollisten hävittäjiä vastaan käydyssä taistelussa (ks. tämä tutkielma s. 73–74). Ilmasotahistorian kirjoituksessa siipitykkeille on annettu yleisesti Bf 109:n suorituskykyä huonontava vaikutelma. Siipitykkeitä kuitenkin käytettiin hyvin yleisesti Luftwaffen koneyksiköissä sekä idässä, että lännessä. Kyseiset koneet oli pyhitetty raskaiden kohteiden tuhoamiseen, kuten amerikkalaisten pommikoneiden tai raskaiden venäläisten maataistelukoneiden alas ampumiseen. Suurempi määrä aseita koneessa auttoi keskinkertaisia ampujia saavuttamaan parempia tuloksia vastustajaa ampuessa.<sup>200</sup> Lisäaseiden käyttö siis näyttää olleen henkilökohtaista. Kuten Rallin tapauksessa, jos lentäjä on viehtynyt kevyempään ja liikehtimiskykyiseen koneeseen, hän pitäytyy siinä tulivoiman kustannuksella.

Aivan sodan loppupuolella myös Rudel esittää pieniä pelon viitteitä liittyen yksikkönsä Junkers 87-syöksypommituskalustoon. Hän lensi Fw 190-koneilla, jolloin hänen suhteensa Junkers 87:ään muuttui seuraavasti:

*”Vanha Ju 87:mme on etanan hidas viholliskoneisiin verrattuna ja jatkuvat ilmataistelut rasittavat meitä äärimmäisyyksiin, kun lennämme tehtävän mukaiselle maalille.”<sup>201</sup>*

---

<sup>198</sup> Caldwell 2013, 314-315.

<sup>199</sup> Rall 2015, 71–72.

<sup>200</sup> Caldwell 2013, 314-315; Caldwell & Muller 2007, 87; Weal 1999, 50, 52; Weal 2001b, 52, 62

<sup>201</sup> Rudel 2007, 250.



Rudelin muutos Junkers 87:n muistelemissa on huomattava. Aikaisemmin muistelmissaan Rudelin ylistämä Junkersin muistelu muuttuu ja lentokonetta muistellaan yhä enemmän vain ahdistusta aiheuttavana lentokoneena. Huomio käy hyvin yhteen ilmasotahistoriassa kuvatun Junkers 87:n pystyvyydestä rintamaolosuhteissa<sup>202</sup>. Rudel kirjoitti muistelmansa melko pian sodan jälkeen, joten hänen tulkintansa Ju 87:stä on realistinen, koska hänellä ei ole ajan tuomaa nostalgiaa muistelmissaan. Junkers 87-syöksypommittaja ei tuonut enää turvaa ja menestystä, vaan se hitaudellaan aiheutti pelkoja tehtävien suorittamisesta.

Sodan alussa saksalaiset lentäjät muistavat kokeneensa vastustajan kaluston hyvin vanhan aikaiseksi. Vuosien 1941–43 välisenä aikana taistelukupauksissa ilmestyy amerikkalaisten ja brittien lahjoittamia koneita<sup>203</sup>, joiden aiheuttamaa uhkaa ei pidetä kovinkaan vakavana Schuckin, Wolfrumin, Rallin, Hannigin ja Buchnerin muistelmissa. Vastaavasti Stahl, Häberlen, Kaufmann, Wollenweber ja Rudel pitävät kaikenlaista hävittäjien kehitystä uhkaavana.

Muistelmista nousee kuitenkin muutama vastustajan konemalli, jotka ylittävät maininnoissa kaikki muut. Kyseessä on Jakolev (Jak) ja Lavotskin (La) -hävittäjät. Stahlin, Häberlenin, Wollenweberin ja Kaufmannin muistelmista maininnat puuttuvat, koska heidät oli siirretty länsirintamalle länsiliittoutuneita vastaan jo ennen kuin koneet alkoivat yleistyä itärintamalla. Hävittäjälentäjät pitivät venäläisiä Jak- ja La 5-hävittäjiä Messerschmitt 109:n veroisena, mutta tasaveroisuus katoaa, jos kohdataan vastapuolen taitava lentäjä<sup>204</sup>. Walter Wolfrum myöntää Bf 109 edun katoavan Jak-3-hävittäjän saavuttua sotänäyttämölle. Hänen koneensa ammutaan alas välittömästi<sup>205</sup>. Myös Focke Wulf-lentäjät Buchner ja Hannig ovat koneiden tasavertaisuuden kannalla, kun he joutuvat alas ammutuksi venäläisten Jak- ja La -pilottien toimesta<sup>206</sup>. Tilastojen valossa saksalaisten ja venäläisten koneiden ominaisuudet ovat samanveroisia<sup>207</sup>. Saksan Luftwaffessa toisen maailmansodan aikana koelentäjänä palvellut Hans-Werner Lerche osoittaa myös venäläishävittäjien kehittyneen alitehoisilla moottoreilla varustetuista koneista saksalaisia uhkaavaksi kalustoksi. Hän kuvaa Jakolevin ja Lavotskinin tuotan-

---

<sup>202</sup> Spick 2015, 137, 147–148.

<sup>203</sup> Kyseessä on amerikkalaisten ja englantilaisten lahjoittamat Lend Lease -lainatilausohjelman yhteydessä toimitetut länsivalmisteiset lentokoneet. Esim. Schuck 2010, 69.

<sup>204</sup> Schuck 2010, 165; Wolfrum 2010, 156–157.

<sup>205</sup> Wolfrum 2010, 157.

<sup>206</sup> Buchner 2002, 99; Hannig 2005, passim.

<sup>207</sup> Spick 2012, 140, 172.

toa ensiluokkaisiksi ja pystyviksi laitteiksi.<sup>208</sup> Ei ole siis ihmeellistä, että lentäjät muistelevat juuri kyseisiä vastustajan kääntein tekeviä koneita Saksan itärintamalta. Toisaalta he saavuttivat myös menestystä näitä konemalleja vastaan, joka voidaan laskea heidän taitavuutensa piikkiin.

Suorituskykyisillä koneilla lentävien ohjaajien tuntemukset tiivistyvät Günther Rallin katkeraan kommenttiin:

*”Useammin kuin kerran koetin turhaan saada kiinni La-5:ia tai Jak-9:iä Bf 109:llä vaakalennossa, vaikka kaasuvipu oli aivan edessä.”<sup>209</sup>*

Hans-Ulrich Rudelin kokemukset ovat hieman erilaiset, koska hän toimi lähestulkoon saaliina näille vastustajan hävittäjille hitaalla Stuka-syöksypommittajallaan. Ilmataistelut hän muisti erittäin haastaviksi ja paljon strategiaa vaativiksi, kun heikomman suorituskyvyn omaavat koneet tuli johtaa kohdealueelle ja takaisin vihollisen hävittäjien ahdistellessa ympärillä lakkaamatta.<sup>210</sup> Stuka-yksiköt kärsivät taisteluissa melkoisesti ja koneet tulivat vähintään vaurioituneina takaisin kentille, koska ne saivat hitautensa vuoksi paljon osumia. Kurskin taistelujen aikana La-5 -hävittäjälentäjä teki voittoilmoituksen seitsemästä Stuka-koneesta yhden sotalennon aikana.<sup>211</sup> Syöksypommittajan ohjaajan muistelmat ovat kouriintuntuva todiste saksalaislentäjien kokemista uhista itärintaman sotänäyttämöllä.

Muistelmien kirjoittajat ovat hyvinkin totuudenmukaisia vastustajien koneita muistelllessaan, mutta käy ilmi, että koneen suorituskyky ei ratkaise ilmataistelua kenenkään eduksi. Kokenutkin ohjaaja voidaan ampua helposti alas, mutta alasammuttujen kirjoittajien kohdalla heillä on ollut onnea. Kaikki alasammutut lentäjät eivät selvinneet ulos koneistaan.

Vastaavasti pääsääntöisesti hävittäjälentäjinä taistelevat pilotit kokevat paikoitellen Bf 109 aseistuksen riittämättömäksi, kun taistellaan raskaasti panssaroituja vastustajia vastaan<sup>212</sup>. Aseistus on riittävää Walter Wolfrumin mielestä, kun kyseessä on hieman vähemmän panssaroituja kohteita, kuten toisia hävittäjiä<sup>213</sup>. Hävittäjä vastaan hävittäjä-

---

<sup>208</sup> Lerche 1999, 152–155.

<sup>209</sup> Rall 2015, 152–153.

<sup>210</sup> Rudel 2007, 250-251.

<sup>211</sup> “Turkey Shoot.” *Luftwaffe Eagle (LE)* 1/2014.

<sup>212</sup> Schuck 2010, 130.

<sup>213</sup> Wolfrum 2010, passim.

kamppailuissa Messerschmitt 109:n oli omassa elementissään. Saksalaiset kuitenkin huomasivat aseistuksen tehottomuuden itärintamalla ilmestyneitä raskaita Il-2-maataistelukoneita vastaan.<sup>214</sup> Tilanne syveni myös lännessä, kun Messerschmitt-lentäjät kohtasivat amerikkalaisten raskaita nelimoottorisia pommikoneita. Koneisiin jouduttiin asentamaan yhä raskaampaa aseistusta<sup>215</sup>, mikä huononsi suorituskykyä koneen alkuperäisestä tehtävästä eli vihollisen hävittäjäkoneiden metsästyksestä.<sup>216</sup> Näin selkeät erot lentäjien mielipiteiden välillä johtuu heidän suorittamien tehtävien erilaisuudesta. Schuck ja Wolfrum kamppailevat kasvavien ja voimistuvien vihollisvoimien kanssa ilmassa. Aseistus tulee tärkeäksi elementiksi ja sen tulee toimia hyvässä yhteydessä koneen suorituskyvyn kanssa.

### 2.3.2. ”Ne saattoivat olla vain P-51 Mustangeja” – amerikkalaiset varastavat show:n

Kuten edellä on mainittu, että amerikkalaisten ilmestyminen Romanian taivaalle suuressa pommittaja- ja saattohävittäjäpaljoudessa vuoden 1944 puolella välissä oli shokki saksalaisille lentäjille. Saksalaisissa heränneen pelon tunteiden ruumiillistuma vaikuttaa olleen amerikkalaisten North American P-51 Mustang -saattohävittäjä. Tämä vallankumouksellinen hävittäjä tuli Yhdysvaltojen armeijan ilmavoimien (USAAF) käyttöön suurissa määrin alkuvuodesta 1944, jolloin se alkoi näyttää mainetta saksalaisten länsirintaman ja valtakunnanpuolustuksen koneyksiköiden parissa. Amerikkalaiset pommikoneet olivat kärsineet tappioita syvälle Saksan ilmatilaan suuntautuneissa tehtävissä, mutta nyt pommikonemiestöjen turvana oli pitkän kantomatkan hävittäjä, joka pystyi saattamaan pommikoneet kohteelle ja takaisin kotitukikohtiin Englannissa tai Pohjois-Afrikassa.<sup>217</sup>

Kuten jo aiemmin käy ilmi, Rallin ja Wolfrumin Hävittäjärykmentti 52 joutuu koviin taisteluihin amerikkalaisia vastaan. Rall kuvailee P-51 Mustangia Saksan ilmavoimat tuhoavaksi hävittäjäksi, koska se ei toiminta säteellään jättänyt Saksan ilmatilaan turval-

---

<sup>214</sup> Bergström 2016b, 151.

<sup>215</sup> Messerschmitt 109 G-sarjaan voitiin asettaa 20mm tykit siipiin, ulkoihin telineisiin. Aseet olivat painavia ja huononsivat ohjattavuutta. Weal 1999, 50, 60.

<sup>216</sup> Weal 1999, 50.

<sup>217</sup> Toliver & Constable 2003, 152–153; Bergström 2016b 234–253.

lista aluetta, vaan se ylettyi kaikkialle.<sup>218</sup> Osastonjohtajana toiminut Wolfrum kuvaa, kuinka Mustangit hajottavat hänen osastonsa täysin ja saksalaiset joutuvat taistelemaan selvittääkseen edes hengissä takaisin tukikohtaan.<sup>219</sup> Samankaltaisia tarinoita oli kuultavissa länsirintaman yksikön edustajilta, jopa niin suuressa määrin, että Luftwaffessa puhuttiin hävittäjien pelosta.<sup>220</sup> Hävittäjärykmentti 52 tappioiden noustua kestäämättömiksi yksikköä kiellettiin osallistumasta taisteluun amerikkalaisten kanssa.<sup>221</sup>

Saksalaislentäjien taistelutilannetta syventää amerikkalaisten hävittäjien mukaantulo vuodesta 1944 alkaen. Bf 109:n lentäjät kuten Schuck hyödyntävät hätätehoa koneessaan taistellessaan Mustangeja ja Thunderbolteja vastaan ja onnistuvat myös kukistamaan vastustajansa.<sup>222</sup> Focke Wulfin suorituskyky amerikkalaisia vastaan ratkaistaan Buchnerin tapauksessa lentäjän taidoissa. Hänen koneensa pärjää hyvin ilmataistelussa hävittäjien kanssa, hän myös onnistuu ampumaan alas nelimoottorisen pommikoneen.<sup>223</sup> Väliaikaisesti Fw 190:llä lentävä Rudel vastaavasti ei edes harkitse amerikkalaisen muodostelmaan kimppuun hyökkäämistä, mutta ei epäröi hetkeäkään hyökätä venäläisten hävittäjien kimppuun<sup>224</sup>. Tilastojen pohjalta saksalaiskoneet häviävät amerikkalaisille saattohävittäjille kaikilla suorituskyvyn saroilla<sup>225</sup>. Tuntemattoman vastustajan kimppuun hyökkääminen on aina riski, koska hänen käyttäytymistapojaan ei tiedetä. Itärintaman hävittäjälentäjät mieluusti taistelivat tuntemaansa vastustajaa vastaan kuin amerikkalaisten muodostamaa uutta uhkaa, jonka amerikkalaiset muodostivat. Sotilaalla ei kuitenkaan ole paljon vaihtoehtoja taistelutilanteessa.

Ainoana absoluuttisen kriittisenä lentäjäryhmänä voidaan esittää Messerschmitt 109:n lentäjät, joiden kalustoa kohtaan koetut huolet lisääntyivät itärintaman taisteluiden pitkittyessä. Muistelmat vahvistavat ilmasotahistorian tulkintaa Messerschmitt 109 suorituskyvyn puutteista, mutta muistelmaan kirjoittajat painottavat, että koneella yleensä pärjäksi todella hyvin.

Eroavaisuudet kaluston tulkinnasta menevät yli lentäjäryhmien, mutta tilanteesta on tehtävissä havainto: hävittäjätaisteluihin taipuvaiset lentäjät (Schuck, Wolfrum, Rall,

---

<sup>218</sup> Rall 2015, 180.

<sup>219</sup> Wolfrum 2010, 121–125.

<sup>220</sup> Caldwell 2013, 239–251.

<sup>221</sup> Toliver & Constable 2003, 152.

<sup>222</sup> Schuck 2010, 272–273.

<sup>223</sup> Buchner 2002, 146–150.

<sup>224</sup> Rudel 2007, 186–187, 203.

<sup>225</sup> Spick 2012, 140–141.

Hannig ja Buchner) eivät koe uusia konemalleja itselleen vaarallisiksi niin kauan kuin niiden suoritusarvot pysyvät omaa konetta huonompana. Vastaavasti toisen ryhmän edustajat (Stahl, Häberlen, Kaufmann, Wollenweber ja Rudel) lentävät altavastaajien koneilla, kuten pommikoneille, syöksypommittajilla ja raskashävittäjillä, jotka eivät pärjää ketterämmille yksimoottorisille vihollishävittäjille. Pienikin parannus vihollisen kalustossa koetaan siis uhkana. Toisaalta Rudel saa sodan loppupuolella saa käsiinsä Focke Wulf -kalustoa, jolla hän heittäytyy rohkeammin taisteluun hävittäjiä vastaan. Tällöin hänen kokemuksensa muuttuvat hävittäjätaisteluihin taipuvaisten lentäjien tulkintaan verrattuna.

Kirjoittajat käsittelivät muistelmissaan pelkoa erilaisina vihollista kuvaavina diskursseina. Alas ampuminen, sotavankeuden pelko, lentokentälle tehdyt hyökkäykset, taitavat vastustajat ja viallinen lentokonekalusto aiheutti suurta huolenaihetta kaikkien lentäjien itärintaman taistelukuvauksissa. Erilaisista sotavankeuteen liittyvistä kauhutarinoista kertominen kuvaa muistamisen kulttuuria, koska sotavankeuden pelko on ollut suurin ahdistava teema sota-ajalla. Koneen saamista osumista oltiin erityisen huolestuneita, koska osumat johtivat huonossa tapauksessa sotavankeuteen. Koneen saamat osumat kauhistuttivat yksimoottorisia lentäjiä enemmän kuin kaksimoottorisilla lentäviä lentäjiä.

## LOPPULAUSE

Tässä tutkielmassa tutkin, mitä saksalaislentäjät kirjoittavat muistelmissaan itärintaman taisteluista ja miksi. Etsin analyysissäni myös vastausta kysymyksiin: Mitä samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia taistelukokemuksissa nousee esiin eri lentäjärühmien välillä sekä miten samassa lentäjärühmässä taistelleiden lentäjien kertomukset taistelukokemuksista eroavat ja ovat samankaltaisia? Sain tulokseksi kaksi myös päällekkäisinä muistelmissa esiintyvää diskurssia.

Muistelmien menetydiskurssissa oli havaittavissa muutos lentäjärühmien sisällä tarkastelujaksoni aikana. Sodan alkupuolesta kertova muistelmien osio käsitteli menestystä runsaasti. Menetydiskurssi keskittyi pääosin yksittäisten lentäjien ja Saksan armeijan menestyksen kuvaamiseen. Mitä pidemmälle muistelmissa päästään itärintaman sodasta kertomisessa, sitä haastavammaksi kuvataan menestyksen saavuttaminen vastustajaa vastaan. Sodan loppupuolella lentäjät keskittyivät kuvaamaan omia henkilökohtaista menestystään, koska Saksan armeijan menestyksestä ei voitu enää ammentaa jaksamista. Havaintoni menivät yksi yhteen yleisen sotahistoriaperinteen kanssa, joten sotahistorian tulkinta on osaltaan voinut vaikuttaa saksalaisten muisteluun sodasta.

Tutkielmani osoittaa, että saksalaislentäjien muistelmiin on sisällytetty itselle tärkeän kokonaisuuden, primääriryhmän, kuvaus. Primääriryhmästä muistetaan lähimmät ystävät ja kuuluisat lentäjät, mutta mitä kauemmas muistelmissa mennään oman primääriryhmän kuvaamisesta, sitä vähemmän muistellaan yksittäisiä henkilöitä. Primääriryhmästä puhuminen vaihtelee muistelmissa myös sen mukaan, oliko muistelijan käyttämässä koneessa miehistö vai ei. Yksipaikkaisten koneiden lentäjät muistelivat osastoa, jossa lennettiin, mutta monipaikkaisten koneiden lentäjien muistelmissa kuvattiin ensin omaa miehistöä ja sitten vasta muita lento-osaston jäseniä.

Oman lentäjärühmän lisäksi muistelmissa kirjoitetaan myös toisissa lentäjärühmissä taistelevista sotilaista ja yhteistyöstä heidän kanssaan esimerkiksi saattotehtävissä. Yhteistoiminta yksiköiden välillä itärintaman ankarissa olosuhteissa oli elintärkeää, minkä takia erilaisten lentoyksiköiden lentäjät toimivat tiiviisti yhdessä erilaisesta lentäjäkoulutuksestaan huolimatta. Vastustajaan liittyen muistelmissa otettiin esiin koko sodan ajalta pääosin oman menestyksen saavuttaminen voittamalla vihollinen.

Vuosien 1941–42 menestymisen helppoa aikaa kuvataan muistelmissa tarkasti, mutta vastustajan alkaessa kehittää itseään muuttuu menestyksen kuvaaminen peloksi. Vastustajan lukumäärä ja osaaminen kasvoi, minkä seurauksena muistelmien sävy muuttuu pelkosävytteiseksi. Pelkodiskurssia ei kuvattu suoraan saksalaislentäjien muistelmissa, vaan se oli tulkittavissa heidän tyylistään kuvata omaa selviytymistään uhkaavia asioita. Vastustajan hävittäjä- ja ilmatorjunta aiheutti huolta lentäjissä tehtävien aikana ja erityisesti kehittyvät vihollislentäjät koettiin suurena uhkana kirjoittajille itselleen ja heidän taistelutovereilleen. Primääriryhmään kohdistuvat menetykset olivat alituinen pelon aihe, joka oli havaittavissa lukuisista tovereiden muistoa kunnioittavista tekstikatkelmista. Myös kaluston suhteen koettiin pelkoja teknillisten ongelmien muodossa, mutta myös lentokoneissa niiden suunnittelun kariutuessa sodan loppupuolen.

Itärintaman sodan alkuvaiheiden kuvaus muistelmissa on siis menestyksen kuvaamista painottavaa, kun taas sodan loppu on pelkoja korostavaa. Muistelmissa tehdyt havainnot ovat yhteneviä ilmasotahistoriassa tehdyn tulkinnan kanssa, joten muistelussa ei ole tehtävissä selkeää eroa historian kuvauksen perinteeseen. Muistelmissa kumpuaa edellä mainittuja teemoja luultavasti siksi, koska itärintaman sotänäyttämö oli ainutlaatuinen ympäristönä ja alituinen vihollisen pelko sai lentäjät kirjoittamaan heille parhaiten mieleen jääneistä asioista.

Muistelmissa on tehtävissä havainto, että taisteluista kirjoittamisen diskurssi yhtenäistyy itärintaman sodan loppupuolella, kun vain tietyt lentäjäryhmät osallistuvat sotaan. Toisaalta pommikoneilentojen kohdalla ei ollut mahdollisuutta saada tarkasteluun muistelmia, jotka käsittelevät itärintaman taisteluiden loppuaikaa (vuodet 1944–45). Olisi hyvin mielenkiintoista saada tarkasteluun sodan loppupuolella palvelleiden pommikoneilentojen muistelmia, josta muodostuisi yksi erittäin keskeinen jatkotutkimusmahdollisuus. Näistä muistelmissa olisi myös mielenkiintoista tutkia, onko pommikoneilentojen kohdalla nähtävissä ilmasodan muistelun perinteen muutosta samanlaiseen suuntaan kuin mitä hävittäjä- ja maataistelulentäjillä tutkimissani muistelmissa. Toisaalta olisi myös mielenkiintoista nähdä, siirrettiinkö pommikoneilentoja samanlaisella intensiteetillä länsiliittoutuneita vastaan kuin muiden lentäjäryhmien jäseniä. Stalinin ja Häberlerin siirrot antavat siitä viitteitä, että se olisi hyvin mahdollista.

# LIITTEET

## Liite 1. Lentokoneiden tunnistuskuvasto



**Kuva 1. Messerschmitt Bf 109 F -hävittäjä. (Kuva: SA-kuva)**



**Kuva 2. Messerschmitt Bf 109 G-6 -hävittäjä. (Kuva: SA-kuva)**





**Kuva 3. Messerschmitt Bf 109 G-6 -hävittäjä siipitykkiaseistuksella ja lisäpolttoainesäiliöllä. (Kuva: SA-kuva)**



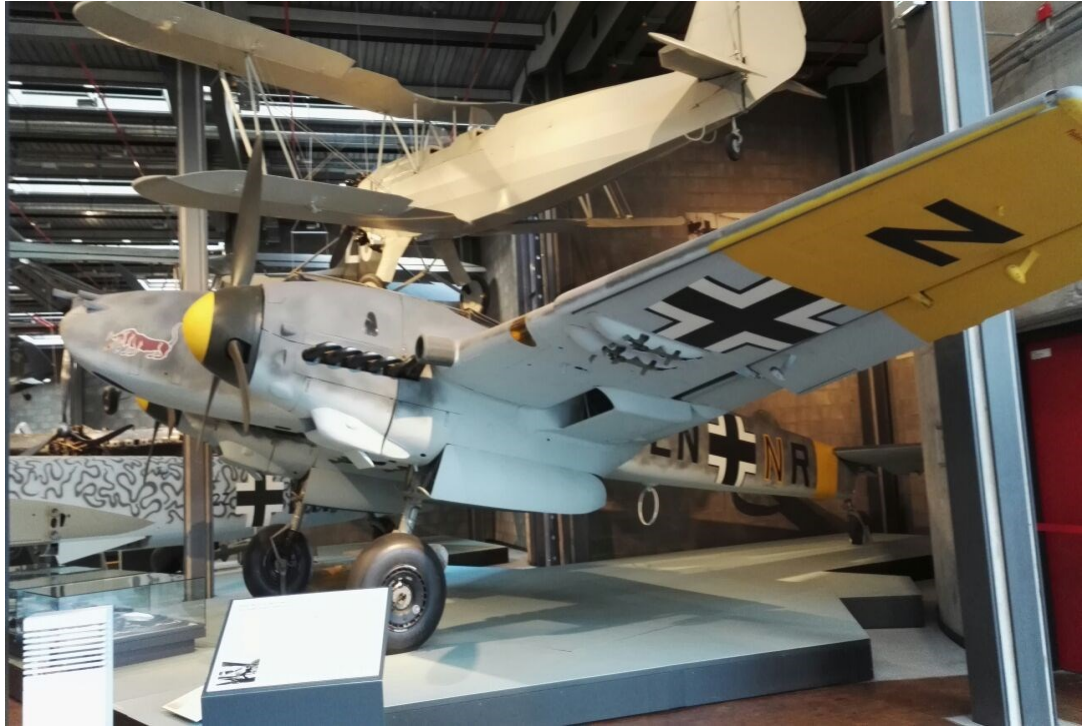
**Kuva 4. Focke Wulf Fw 190 A -hävittäjä. (Kuva: SA-kuva)**



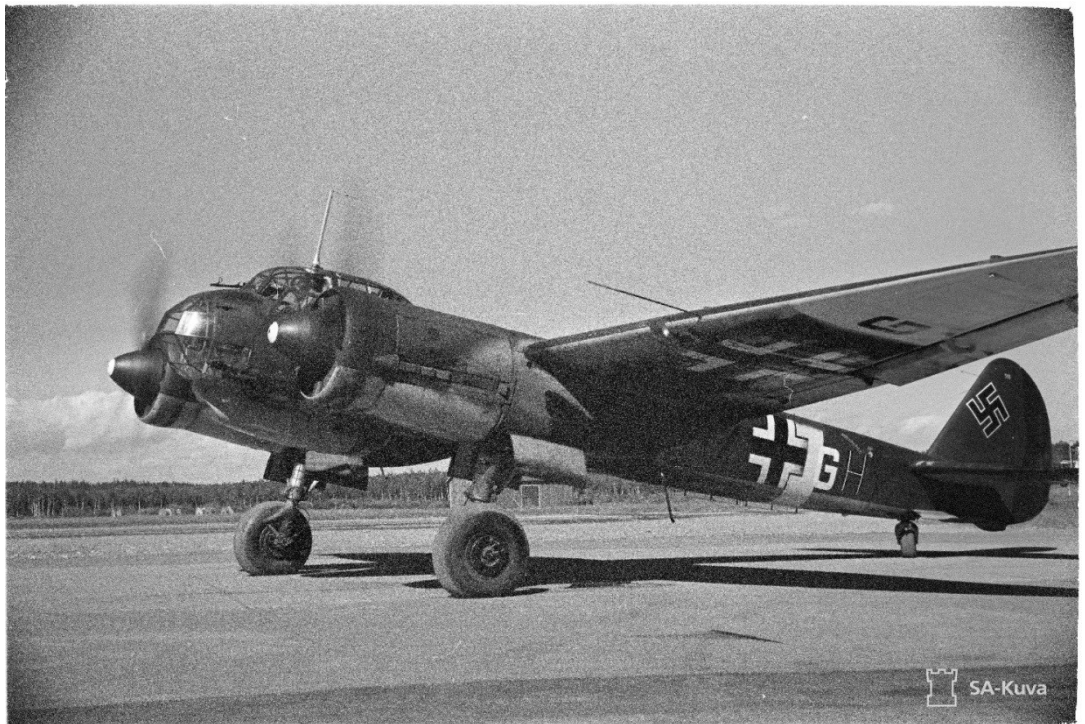
**Kuva 5. Focke Wulf Fw 190 F -maataistelukone. Koneen pohjassa on havaittavissa pommiripustin. (Kuva: SA-kuva)**



**Kuva 6. Junkers Ju 87 D -syöksypommittaja. (Kuva: SA-kuva)**



**Kuva 7. Messerschmitt Bf 110 G -raskashävittäjä. (Kuva: Jasmin Ruotsalainen)**



**Kuva 8. Junkers Ju 88 A -pommikone. (Kuva: SA-kuva)**

# LÄHDELUETTELO

## I Painetut lähteet

### 1. Lähdekirjallisuus

Buchner, Hermann 2002: *Myrskylintu – Maataistelulentäjänä itärintamalla ja suihkühävittäjä-lentäjänä valtakunnanpuolustuksessa*. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Hannig, Norbert 2005: *Hävittäjälentäjänä loppuun saakka*. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Häberlen, Klaus 2001: *A Luftwaffe Bomber Pilot Remembers – World War II from the Cockpit*. Schiffer Publishing, Atglen.

Kaufmann, Johannes 2002: *Sotilaslentäjänä 1935–1945*. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Rall, Günther 2015. *Lentopäiväkirjani – muistelmat 1938–2004*. Suom. Hannu Valtonen. 3. painos. Koala kustannus, Helsinki.

Rudel, Hans-Ulrich 2007: *Stuka-lentäjä*. 4. painos. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Stahl, Peter Wilhelm 2001: *Pommituslentäjä*. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Schuck, Walter 2010: *Pudotus! Hävittäjälentäjänä Jäämerellä ja valtakunnanpuolustuksessa*. 2. painos. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Wolfrum, Walter 2010: *Tunteaton pakollinen – Hävittäjä- ja taitolentäjänä 1923–2009*. Suom. Hannu Valtonen. Koala kustannus, Helsinki.

Wollenweber, Wolfgang 2013: *Valtakunnankotka – Napapiiriltä suihkühävittäjän ohjaimiin*. Suom. Raimo Malkamäki. Koala kustannus, Helsinki.

### 2. Sanoma- ja aikakauslehdet

*Luftwaffe Eagles*, Flypast 1/2014.



## II Tutkimuskirjallisuus

Alajoki, Riikka 2013: ”*Yhdysvaltojen etelävaltioiden yläluokan naisten sisällissota (1861–1865)*”. Historian pro gradu –tutkielma. Oulun yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-201305301392> (luettu 4.4.2018).

Balke, Ulf 1990: *Der Luftkrieg in Europa - Die Operativen Einsätze des Kampfgeschwader 2 im zweiten Weltkrieg*. Teil 2 – Der Luftkrieg gegen England und über dem Deutschen Reich 1941-1945. Bernard und Graefe Verlag, Koblenz.

Baker, David 2012: *Adolf Galland – Elämäkerta*. Suom. Mauri Kontinen. 2. painos. Koala kustannus, Helsinki.

Bergström, Christer 2016a: *Operaatio Barbarossa 1941*. Suom. Juha Peltonen. Koala-Kustannus, Helsinki.

Bergström, Christer 2016b: *Ässäpari – Hermann Graf & Alfred Grislawski*. Suom. Raimo Malkamäki. Koala-Kustannus, Helsinki.

Bowman, Martin 2012: Taistelupommikoneista: Eurooppa 1943–1945. P-47 Thunderbolt vastaan Bf 109 G ja K. Teoksessa *Taistelu ilmojen herruudesta – toisen maailmansodan parhaimmat hävittäjät*. Toim. Tony Holmes. Suom. Simo Liikanen. Gummerus, Slovenia.

Braatz, Kurt 2005: Luoja vai lentokone – Hävittäjälentäjä Günther Lützowin elämä ja kuolema. Suom. Hannu Valtonen. Koala-Kustannus, Helsinki.

Brown, Eric 1977: *Wings of the Luftwaffe*. Macdonald and Jane Publishers Limited, UK.

Caldwell, Donald L. 2013: *JG 26 – Kanaalin ässät*. Suom. Lauri Mäkeä. Koala-Kustannus, Helsinki.

Caldwell, Donald & Muller, Richard 2007: *The Luftwaffe over Germany – Defence of the Reich*. Greenhill Books, London.

Crosby, Francis 2011: *The World Encyclopedia of Fighters & Bombers*. Anness Publishing Ltd., Leicestershire.

Dierich, Wolfgang 1994: *Kampfgeschwader 55 "Greif"*. Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1937-1945. 2. Auflage. Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Dierich, Wolfgang 2011: *Chronik Kampfgeschwader 51 "Edelweiss"*. Motorbuch Verlag, Gerlingen.

Drewes, Martin 2012: *Hiekkaa ja tulta*. Hävittäjälentäjänä Irakissa ja pommittajavirroissa. Koala kustannus, Helsinki.

Fernandez-Sommerau, Marco 2004: *Messerschmitt Bf 109 – Recognition Manual*. A Guide to Variants, Weapons and Equipment. Classic Publications, Surrey.

Foucault, Michel 2005: *Tiedon arkeologia*. Suom. Tapani Kilpeläinen. Vastapaino, Tampere.

Gee, James Paul 2011: *An Introduction to discourse analysis: theory and method*. Third edition. Routledge, Abingdon.

Girbig, Werner 1976: *Jagdgeschwader 5 "Eismeerjäger"*. Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten 1941-1945. 2. painos. Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Griehel, Manfred 2015: *Typenkompass – Junkers Flugzeuge seit 1915*. Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Gundelach, Karl 1978: *Kampfgeschwader „General Wewer“ 4*. Motorbuch Verlag, Stuttgart.

Headquarters, Army Air Forces 1945: *Pilot Training Manual for the Mustang P-51*. AAF Manual 51-127-5. US

Holmes, Tony 2012. *Taistelu Englannista – Spitfire vastaan Bf 109 E*. Teoksessa *Taistelu ilmojen herruudesta – toisen maailmansodan parhaimmat hävittäjät*. Toim. Tony Holmes. Suom. Simo Liikanen. Gummerus, Slovenia

Hyvärinen, Matti 2014: *Muisti, kertomus ja kerronnallisuus*. Teoksessa *Muisti*. Toim. Jani Hakkarainen, Mirja Hartimo ja Jaana Virta. Acta Philosophica Tamperensia vol 6. Juvenes Print, Tampere.

Immonen, Pauliina 2017: *Muisteltu sotalapsuus – Sotalasten yhteisö ja sotalapsuudesta kertominen*. Historian pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-201704061439> (luettu 6.4.2018).

Jasinskaja-Lahti, Inga & Mähönen, Tuuli Anna 2012: Ryhmien väliset suhteet yhteiskunnallisessa sosiaalipsykologiassa. Teoksessa *Sosiaalipsykologian sukupolvet*. Toim. Anna Riitta Lahikainen, Eero Suoninen, Irmeli Järventie & Marko Salonen. Bookwell Oy, Jyväskylä.

Keller, Reiner 2013: *Doing Discourse Research: An Introduction for Social Scientists*. Translated by Brayan Jenner. Sage cop, London.

Kivimäki, Ville 2013: *Murtuneet mielet - Taistelu suomalaissotilaiden hermoista 1939–1945*. WSOY, Helsinki.

Korkiakangas, Pirkko 1999: Muisti, muistelu, perinne. Teoksessa *Kulttuurin muuttuvat kasvot – Johdatus etnologiatieteisiin*. Toim. Bo Lönnqvist, Elina Kiuru & Eeva Uusitalo. RT-Print Oy, Pieksämäki.

Lahikainen, Anja Riitta & Pirttilä-Backman, Anna-Maija 2005: *Sosiaalipsykologian perusteet*. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.

Lappi, Ahti 2000: *Ilmatorjunta ilmasodassa 1794–1945*. Ykkös-Offset Oy, Vaasa.

Mackay, Ron 2001: *Junkers Ju 88*. The Crowood Press Ltd, Ramsbury.

Mazzerella, Merete 1997: Oman elämän kirjoittamisesta - ja muiden. Teoksessa *Aina uusi muisto*. Toim. Katarina Eskola ja Eeva Peltonen. Suom. Risto Hannula. Nykykulttuurin tutkimusyksikkö, Jyväskylän yliopisto. Gummerus, Saarijärvi.

Meimberg, Julius 2004: *Viholliskosketus*. Toim. Kurt Braatz. Suom. Hannu Valtonen. Koala-Kustannus, Helsinki.

Miettunen, Katja-Maria 2014: Muistelu historian tutkimuksen haasteena ja mahdollisuutena. Teoksessa *Muisti*. Toim. Jani Hakkarainen, Mirja Hartimo ja Jaana Virta. Acta Philosophica Tamperensia vol 6. Juvenes Print, Tampere.

Neitzel, Sönke & Welzer, Harald 2011: *Sotilaat – taistelemisesta, tappamisesta ja kuolemasta*. Suom. Mervi Ovaska. Gummerus, Juva.

- Parviainen, Jaana 2014: Kehomuisti: Traumaperäisistä stressihäiriöistä kollektiivisiin traumoihin. Teoksessa *Muisti*. Toim. Jani Hakkarainen, Mirja Hartimo ja Jaana Virta. Acta Philosophica Tamperensia vol 6. Juvenes Print, Tampere.
- Pennington, Donald C. 2005: *Pienryhmän sosiaalipsykologia*. Suom. Marja Ahokas. Tammer-Paino, Helsinki.
- Pipping, Knut 1978: *Komppania pienoisyhteiskuntana*. Otava, Keuruu.
- Radtke, Siegfried 1990: *Kampfgeschwader 54 – Von der Ju 52 zur Me 262*. Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Berichten und Dokumenten 1935-1945. Schild Verlag, München
- Raunio, Ari & Kilin, Juri 2007: *Jatkosodan hyökkäystaisteluja 1941*. Otava Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Raunio, Ari & Kilin, Juri 2008: *Jatkosodan torjuntataisteluja 1942–44*. Otava Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Röll, Hans-Joachim 2017: *Petsamon ässä – Yliluutnantti Hans Döbrich*. Suom. Raimo Malkamäki. Koala Kustannus, Helsinki.
- Saarinen, Hannes 2006: Demokratian kriisi ja toinen maailmansota (s.875–951). *Maailmanhistorian pikkujättiläinen*. Toim. Seppo Zetterberg. WSOY, Helsinki.
- Salo, Mikael 2011: *United We Stand – Divided We Fall*. A Standard Model of Unit Cohesion. Department of Social Research, University of Helsinki. Unigrafia, Helsinki.
- Skyttä, Maria 2014: *Näiden pitkien, kalpeiden päivien läpi – brittisotilaiden kokemuksia ensimmäisestä maailmansodasta 1914–1919*. Historian pro gradu -tutkielma. Oulun yliopisto. <http://urn.fi/URN:NBN:fi:oulu-201406191763> (luettu 8.4.2018).
- Spick, Mike 2008: *Viimeiseen asti – Luftwaffen hävittäjä-ässien nousu ja tuho*. Suom. Lauri Mäkelä. Koala kustannus, Helsinki.
- Spick, Mike 2012: *Luftwaffen hävittäjä-ässät*. 4. painos. Suom. Lassi Eskola. Koala kustannus, Helsinki.
- Spick, Mike 2015: *Luftwaffe Bomber Aces – men, machines, methods*. Frontline Books, London.



Swanston, Alexander & Swanston, Malcolm 2013: *Toinen maailmansota – Historiallinen Atlas*. 170 karttaa piirtävät kattavan kuvan ihmiskunnan historian tuhoisimman sodan tärkeimmistä tapahtumista. Suom. Tapani Lahtinen. Readme.fi, Helsinki.

Toliver, Raymond F. & Constable, Trevor J. 2003: *Erich Hartmann*. Suom. Petri Korteso. Koala Kustannus, Hämeenlinna.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2009: *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Tammi, Helsinki.

Valtonen, Hannu 1997: *Luftwaffen pohjoinen sivusta – Saksan ilmavoimat Suomessa ja Pohjois-Norjassa 1941–1944*. Keski-Suomen ilmailumuseon julkaisuja 6. Gummerus, Jyväskylä.

Weal, John 1996: *Focke Wulf Fw 190 Aces of the Western Front*. Osprey Aircraft of the Aces 9. Osprey Publishing, London.

Weal, John 1999: *Bf 109 F/G/K Aces of the Western Front*. Osprey Aircraft of the Aces 29. Osprey Publishing, London.

Weal, John 2001a: *Itärintaman Focke-Wulf Fw 190 -ässät*. Osprey hävittäjä-ässät 2. Suom. Petri Korteso. Koala-Kustannus, Hämeenlinna.

Weal, John 2001b: *Bf 109 Aces of the Russian Front*. Osprey Aircraft of the Aces 37. Osprey Publishing, Oxford.

Weal, John 2003: *Luftwaffe Schlachtgruppen*. Aviation Elite Units 13. Osprey Publishing, London.

Weal, John 2010: *Junkers Ju 88 Kampfgeschwader on the Eastern Front*. Osprey Combat Aircraft 79. Osprey Publishing, Suffolk.

Weal, John 2016: Arctic Bf 109 and Bf 110 Aces. Osprey Aircraft of the Aces 124. Osprey Publishing, Oxford.