

## Eisflüge 1920 – Air Forces Helping in Ice Winter 1920

Jorma Keturi, Helsinki (FIN) und Thomas Löbbbering, Holzappel (D)

„**Lentopostia**“, also „Flugpost“, lautet der Titel des auf Finnisch im Jahre 2016 erschienenen Buches, welches auf 240 Seiten die Geschichte der finnischen Flugpost von ihrer Entstehung 1918 bis zu den Olympischen Spielen 1952 in Helsinki beleuchtet. Dank der freundlichen Unterstützung seiner Autoren Jorma Keturi und Timo Pokela kann im Folgenden das uns besonders interessierende Kapitel der **Eisflüge 1920** zwischen Helsinki und Tallinn aus finnischer Sicht weiter beleuchtet und ergänzt werden.

Die Übersetzung aus dem Finnischen in das Englische besorgte Jorma Keturi, die auszugsweise Übertragung in das Deutsche sowie die redaktionelle Bearbeitung des Artikels samt der Abbildungen Thomas Löbbbering.

Ende August 1919 hatte die Russische Sozialistische Föderative Sowjetrepublik (RSFSR) erstmals der Republik Estland Friedensgespräche angeboten, um den seit November 1918 zwischen beiden Staaten herrschenden Kriegszustand zu beenden. Nach zähen Verhandlungen unterzeichneten beide Staaten zunächst am 31. Dezember 1919 einen Waffenstillstand und am 2. Februar 1920 schließlich den Friedensvertrag von Tartu.

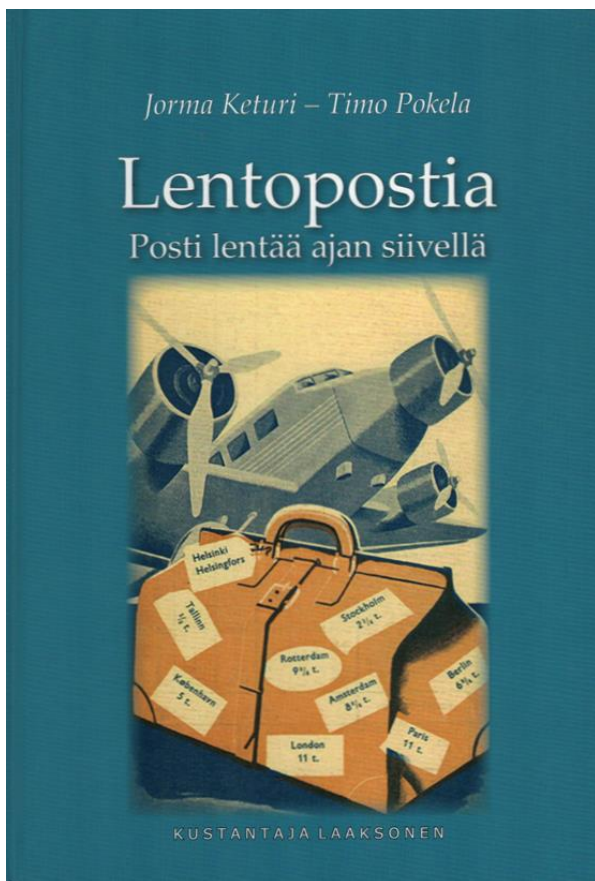


Bild 1 Buchvorderseite

Mit ihm anerkannte die RSFSR die Unabhängigkeit Estlands. Dieses gewann Grenzgebiete im Osten hinzu (Gebiete um Narva und Petseri, Red.) und erhielt Kompensationszahlungen für zuvor durch die RSFSR auf estnischem Staatsgebiet verursachte Schäden. Im Gegenzug gewährte Estland der RSFSR Transitrechte.

Zu dieser Zeit, Anfang der 1920er Jahre, wickelte Estland einen erheblichen Teil seiner Außenkontakte über Finnland ab, da in Lettland unverändert Bürgerkrieg herrschte. Als Ergebnis des strengen Winters 1919/20 musste der Schiffsverkehr zwischen Estland und Finnland Anfang des Jahres infolge Eisgangs weitgehend eingestellt werden.

In dieser Lage kontaktierte die estnische Regierung die finnische Regierung mit der Bitte, einen Postaustausch per Flugzeug zu organisieren. So gerieten die Eisflüge des Winters 1920 zu einer Premiere in der Geschichte der finnischen Luftfahrt: Erstmals erfolgte der Transport von Post durch die Luft aufgrund eines offiziellen Abkommens zwischen zwei Staaten, Postverwaltungen und Luftfahrtunternehmen.

Der Transport von Post zwischen Estland und Finnland mit Militärmaschinen begann am 7. Februar 1920 und endete am 15. März 1920. Die Esten transportierten Post von Tallinn nach Santahamina in Finnland und brachten Post von dort nach Estland. Der Transport umfasste einfache und eingeschriebene Briefsendungen (Privatpost) sowie Dienstpost (Kurierpost, Diplomatenpost).



Bild 2 Breguet 14 A2

Finnische Militärflugzeuge des französischen Typs Breguet 14 A2 des Luftwaffenbataillons in Santahamina transportierten die Post zum Flugfeld von Lasnamäe bei Tallinn. Die finnischen Flugzeuge transportierten überwiegend Dienstpost und nur zu einem geringen Teil private Post.



Bild 3 Buchrückseite

Eine Nachricht der finnischen Postverwaltung an die estnische Postverwaltung, datiert auf den **13. Februar 1920**, besagte: "Aufgrund Ihrer Funksprüche vom 9. und 11. Februar haben wir heute die Post mit dem **Eisbrecher Sampo** (Baujahr 1898, Red.) **von Hanko nach Baltischport** gesandt." Die generelle Annahme, zwischen dem 7. Februar und dem 15. März 1920 sei sämtliche Post zwischen Finnland und Estland per Flugzeug transportiert worden, trifft also nicht zu.

Ebenfalls am 13. Februar informierte die estnische Postverwaltung die Öffentlichkeit über die Ausgabe einer besonderen **Flugpostmarke** zu 5 Marka.

Bereits **ab dem 12. März** erfolgte die Ausgabe der Marke an ersten Postschaltern (nur in Tallinn, Red.). Der Nachweis ihrer bestimmungsgemäßen Nutzung für den **Eisflug am 15. März** verlangt zwingend den Abschlag des **Ankunftstempels von Helsinki** vom 15. März, 3 Uhr nachmittags.

Bild 4 Ankunftstempel Helsinki 15. III. 1920

Der bekannte Pilot und Philatelist Rainer Ahonius hat die Details der Eisflüge von 1920 erforscht und die Ergebnisse in Eesti Filatelist Nr. 9 / 1963 erstmals veröffentlicht.

Auch in Örjan Lünings Publikation "Luftpostens history i Norden" finden sich recht detaillierte Angaben zu diesen Flügen. Diese Informationen beruhen mit hoher Wahrscheinlichkeit auf der Arbeit von Rainer Ahonius.



Er gelangte bereits in den 1960er Jahren zu der Schlussfolgerung, dass der **Flug am 15. März 1920 in der Tat der letzte Eisflug** des Jahres war. Ahonius folgerte dies aus der



Tatsache, dass die finnischen Tageszeitungen bis dahin regelmäßig über die Eisflüge berichtet hatten, ab dann jedoch überhaupt nicht mehr. Weiters von Bedeutung erscheinen Berichte über die **Eislage vor den drei großen Häfen Finnlands an dessen Südküste: Hanko, Turku und Helsinki**. Lediglich der Hafen von Turku konnte während des Winters 1920 mithilfe von Eisbrechern regelmäßig angelaufen werden, während die Häfen Hanko und Helsinki über Wochen durch das Eis vollständig blockiert waren.



Bild 5 "Vorersttags-" Brief mit Stempel Tallinn vom 12. März 1920

Unabhängig von den philatelistisch bedeutsamen Eisflügen hatte die finnische Luftwaffe **erstmalig am 10. März 1920 Erkundungsflüge** unternommen, um Informationen über die generelle Eislage im finnischen Meerbusen zu erhalten. Flüge zur Erkundung der Eislage stellten in den 1920er Jahren eine Seltenheit dar und waren bis dahin allgemein nur unternommen worden, um im Eis festsitzende Schiffe zu orten und deren Besatzung mit Lebensmitteln zu versorgen.

Interessant erscheint in diesem Zusammenhang auch, dass im Februar und März der Leiter der finnischen Postverwaltung mehrmals den Kommandeur der Luftwaffe bat, die Postversorgung der äußeren Inseln im finnischen Meerbusen aus der Luft sicherzustellen: Suursaari, Seiskari, Lavansaari, Tytärsaari and Haapasaari. Diese Postflüge kamen schließlich

nicht zustande, da die entsprechenden Flugzeuge und Piloten fehlten. Lediglich **Postflüge zwischen Sortavala und Porajärvi sind für Ende März 1920 belegt.**

Der Kommodore des finnischen Luftwaffenbataillons in Santahamina, Major Väinö Mikkola, unterbreitete im Februar 1920 dem Kommandeur der finnischen Luftwaffe den Vorschlag, gegen Kostenerstattung zugunsten der Luftwaffe private Post mit Flugzeugen der Luftwaffe zu transportieren. Den Vorschlag erörterte man mündlich mit dem Generaldirektor der finnischen Postverwaltung, welche zu diesem Zeitpunkt (gleich der estnischen Postverwaltung, Red.) die Herausgabe einer besonderen Flugpostmarke für die Eisflüge plante. Die schriftliche Fixierung des Vorschlags und seine ministerielle Abstimmung zwischen Kriegs- und Transportministerium dauerte dann allerdings so lang, bis alles Eis geschmolzen war und nicht länger die Notwendigkeit zur **Herausgabe einer finnischen Eisflugmarke** bestand.

Anfang Juni 1920 schließlich wandte sich der estnische Konsul in Finnland, **Oskar Kallas**, an den finnischen Außenminister, Rudolf Holst, mit dem Ersuchen, dass Finnland die Republik Estland diplomatisch anerkennen möge. Am **7. Juni 1920** unterzeichnete der finnische Staatspräsident Kaarlo Juho Ståhlberg die Urkunde, mit der Finnland die Unabhängigkeit Estlands anerkannte. Konsul Kallas erhielt von der finnischen Regierung ein **Flugzeug**, mit dem er die **diplomatische Kurierpost** unverzüglich **von Helsinki nach Tallinn** flog und von dort als Botschafter bis 1922 nach Finnland zurückkehrte.

### Liste der Eisflüge 1920

07.02. Tallinn-Helsinki	3 estnische Flugzeuge (Wahlman, Ots, Teelman), 164 kg Privatpost
11.02. Helsinki-Tallinn	1 estn. Flugzeug (Wahlman), n.n. kg Post (Privat / Dienst)
12.02. Helsinki-Tallinn	2 estn. Flugzeuge (Ots, Teelman), 131 kg Privatpost
12.02. Helsinki-Tallinn	1 finnisches Flugzeug (Lt. Anthoni, Lt. Järvinen), nur Dienstpost
16.02. Tallinn-Helsinki	1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni, Lt. Järvinen), nur Dienstpost
20.02. Helsinki-Tallinn	1 finn. Flugzeug (Lt. Leijer & Mech. Pihlajanmaa), nur Dienstpost
20.02. Tallinn-Helsinki	1 finn. Flugzeug (Lt. Leijer & Mech. Pihlajanmaa), nur Dienstpost
21.02. Tallinn-Helsinki	2 estn. Flugzeuge, 82 kg Privatpost
21.02. Helsinki-Tallinn	2 estn. Flugzeuge, n.n. kg Post (Privat / Dienst)
21.02. Helsinki-Tallinn	1 finn. Flugzeug, 30 kg Privatpost
22.02. Tallinn-Helsinki	1 finn. Flugzeug, n.n. kg Post (Privat / Dienst)
23.02. Helsinki-Tallinn	1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni und Uffz. Virtanen), nur Dienstpost
23.02. Helsinki-Tallinn	1 finn. Flugzeug (Lt. Hannelius & Lt. Osolin EST), nur Dienstpost

- 26.02. Helsinki-Tallinn 1 finn. Flugzeug, "viel Luftfracht" Post (Privat / Dienst)
- 01.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni und Uffz. Virtanen), 64 kg Privatpost
- 01.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug (Lt. Hannelius & Zivilist EST), 64 kg Privatpost
- 01.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug, kein Posttransport
- 01.03. Tallinn-Helsinki 2 estn. Flugzeuge, zusammen 113 kg Privatpost
- 01.03. Helsinki-Tallinn 2 estn. Flugzeuge, 42 kg Privatpost
- 02.03. Tallinn-Helsinki 1 estn. Flugzeug, kein Posttransport
- 02.03. Helsinki-Tallinn 1 estn. Flugzeug, keine Information über Posttransport
- 02.03. Helsinki-Tallinn 1 finn. Flugzeug, n.n. kg Post (Privat / Dienst)
- 02.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug, n.n. kg Post (Privat / Dienst)
- 03.03. Helsinki-Tallinn 1 finn. Flugzeug (HFW Burello, Lt. Chanson, Fluggast FR Konsul Herme, Notlandung auf Insel Wrangel, Rückflug nach Helsinki 05.03.; kein Posttransport
- 05.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug (HFW Burello, Lt. Chanson, Lt. Järvinen), kein Posttransport
- 05.03. Tallinn-Helsinki 1 estn. Flugzeug, n.n. kg Post (Privat / Dienst)
- 09.03. Helsinki-Tallinn 1 estn. Flugzeug, "viel Luftfracht" Post (Privat / Dienst)
- 09.03. Helsinki-Tallinn 1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni & ein Zivilist), n.n. kg Post (Privat / Dienst)
- 09.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni & Lt. Leijer), nur Dienstpost
- 10.03. Helsinki-Tallinn 1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni, Flugschüler Ahlgren, US Lt. Cole), kein Posttransport
- 10.03. Tallinn-Helsinki 1 finn. Flugzeug (Lt. Anthoni, Flugschüler Ahlgren), keine Information über Posttransport
- 15.03. Tallinn-Helsinki 2 estn. Flugzeuge, Luftfracht Privatpost mit Eisflugmarke

### **Anmerkungen zum Gebrauch der Liste:**

**Personenangaben**      Soweit bekannt, benennen die Personenangaben in Klammern jeweils den Piloten an erster Stelle und den Navigator an zweiter Stelle, ggf. gefolgt von einem Fluggast.

**Luftfracht**              Soweit bekannt, wird die pro Flug transportierte Luftfracht in Kilogramm (kg) benannt. Sind keine Angaben bekannt, so wird dies ebenfalls vermerkt.

Privatpost / Dienstpost	Die auf Finnisch bzw. Estnisch verfassten Originaldokumente wurden zunächst auf Englisch übersetzt. Der hierbei verwendete Begriff "post" wurden auf Deutsch der Klarheit halber durchgehend mit "Privatpost" im Sinne von "privater Post" übersetzt und der Begriff "government mail" mit Dienstpost im Sinne von "dienstlicher Post" (Diplomatenpost, Kurierpost).
Zuladung	Die für die Eisflüge verwendeten Flugzeugtypen ermöglichten neben dem Piloten und dem Navigator als Luftfracht entweder den Transport einer dritten Person oder maximal 64 kg sonstiger Zuladung, z.B. Post.
Maximal	Hieraus und aus der Summe konkreter Angaben zu einzelnen Flügen errechnet sich die auf den Eisflügen vom 07.02. bis 15.03.1920 maximal mögliche Luftfracht von etwa 760 kg Dienstpost und etwa 1.160 kg Privatpost. Setzt man für letztere ferner ein durchschnittliches Gewicht von 20 Gramm voraus, so ergeben sich bis zu 58.000 transportierte Poststücke Privatpost.

## Literatur

1. Keturi, Jorma & Pokela, Timo 2016: *Lentopostia Posti lentää ajan siivellä*. Keuruu.
2. Lüning, Orjan 1978: *Luftpostens historia i Norden – The History of Airmail in Scandinavia*, (Hg.) Sveriges Filatelist-Förbund, Specialhandbook Nr. 10. Stockholm.
3. Ahonius, Rainer 1963: Postilennud Tallinn–Helsingi Talvel 1920 (Postflüge Tallinn–Helsinki im Winter 1920). In: *Eesti Filatelist Nr. 9/1963*. New York. S. 3 ff.