

# **Palautettu kunnia – uudestisyntynyt Italia**

Italo Balbon transatlanttinen lento *Corriere della Sera*n uutisoinnissa 1933

Samuli Oksanen

Pro gradu -tutkielma

Yleinen historia

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

Turun yliopisto

Toukokuu 2022

*Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu*

*Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.*

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos  
Humanistinen tiedekunta

OKSANEN, SAMULI: Palautettu kunnia – uudestisyntynyt Italia: Italo Balbon transatlanttinen lento *Corriere della Sera* uutisoinnissa 1933.

Pro gradu -tutkielma, 74 s.

Yleinen historia

Toukokuu 2022

---

Tiivistelmä:

Pro gradu -tutkielmassani tarkastelen milanolaisen *Corriere della Sera* -sanomalehden uutisointia Italian ilmailuministeri Italo Balbon transatlanttisesta massalennosta Italiasta Yhdysvaltoihin kesällä 1933. Balbon 25 lentoveneen luotsaama laivue oli ilmailun historian suurin transatlanttinen massalento, ja siitä muodostui eräs fasisin Italian merkittävämpiä propagandavoittoja. Tutkin sitä, millaisin mielikuvin *Corriere* uutisoi Balbon lennosta lukijoilleen viestittääkseen kuvaa uudestisyntyneestä Italiasta. Tarkastelen myös miten *Corrieren* uutisissa esitetyt väitteet peilautuvat osaksi aikalaismassojen tutkimuskirjallisuutta hyödyntäen.

1900-luvun alkuvuosikymmenien aikalaismassojen määritys erityisesti ihmisen uusi suhde teknologiaan, ja ilmailusta muodostui nopeasti valtioiden edistyksellisuuden mittari. Italiassa ilmailu valjastettiin nopeasti osaksi valtion propagandakoneistoa, ja maan ilmavoimista pyrittiin rakentamaan fasisin hallinnon sielun peili. Tiedotusvälineet olivat fasisin hallinnon sensuurin alaisia vuodesta 1926, ja olen tutkinut miten *Corrieren* uutisointi asemoituu osaksi fasisin hallinnon vallankäyttöä. *Corrieren* uutisoinnissa Balbon lento miellettiin urotyöksi, joka nosti Italian kansainvälisesti uskottavien suurvaltojen joukkoon. Balbon julkisuuskuva rakennettiin varsin nopeasti fasisin mallikansalaisen esimerkki, ja kirjoituksillaan lehti pyrki aktiivisesti sitomaan italialaismassoja osaksi fasisin politiikkaa.

*Corrieren* uutisoinnin välittämän kuvan mukaan Italia teki onnistuneen kansainvälisen maineenpalautuksen Balbon siivillä. Tutkielmassani olen vertaillut lehden väitteitä sekä kansainvälisiin uutisjulkaisuihin, että tutkimuskirjallisuudessa esitettyyn tietoon. Tätä menetelmää hyödyntäen olen pyrkinyt muodostamaan analyyttisen kokonaiskuvan lähdekritiikki ja vertailu metodeinani. Tutkimukseni perusteella Balbon lentoa voi pitää merkittävänä julkisuusvoittona Benito Mussolinin Italialle, joskin sen tarkastelu kansainvälisen lehdistön piirissä oli usein *Corrieren* kirjoittelua maltillisempaa. Lennolla näytti olevan suurin merkitys Yhdysvaltain italialaissiirtolaisten parissa, jotka juhlistivat Balbon välittämää viestiä fasisin ylivoimaisuudesta, kuitenkin täysin ymmärtämättä Mussolinin politiikkaa saati sen seurauksia.

Asiasanat: fasismi, nationalismi, siirtolaisuus, ryhmäidentiteetti, ilmailu, lentäjät, Italia, italialaiset, sanomalehdet

# Sisällysluettelo

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>1</b>
1.1	Lentäminen fasismin symbolina	3
1.2	Tutkimuksellinen viitekehys	7
1.3	Alkuperäislähde, tutkimuskysymykset ja metodi	10
<b>2</b>	<b>Euroopasta Amerikkaan</b>	<b>15</b>
2.1	Kohti Chicagon maailmannäyttelyä	17
2.2	Italian pojat Chicagon taivaalla	28
2.3	Rauhanomaisia voittoja	38
<b>3</b>	<b>New Yorkin vastaanotto</b>	<b>44</b>
3.1	Rooseveltin vieraana – palautettu kunnia	49
3.2	Paluu Eurooppaan	57
<b>4</b>	<b>Lopuksi</b>	<b>64</b>
	<b>Lähteet</b>	<b>69</b>
	<b>Liitteet</b>	<b>74</b>
	Liite 1: Pilapiirros Balbosta	74
	Liite 2: Balbon lento Perugina -suklaatehtaan mainoksessa	74

# 1 Johdanto

Heinäkuussa 1933 Chicagon taivaan ylle ilmestyi 25 lentoveneen vahvuinen muodostelma, joka sai raikuvat suosionosoitukset Michiganjärven rannalle kerääntyneeltä yli satatuhatpäiseltä yleisöltä. *Regia Aeronautica*, Italian kuninkaallisten ilmavoimien lentäjien parhaimmista edustanut yli 80-päinen lentäjäjoukko oli onnistunut ylittämään vaarallisena pidetyn Pohjois-Atlantin valtameren ennennäkemättömän vähäisin henkilöstö- ja kalustotappioin. Kyseessä oli historian suurin massalento, jonka johtohahmona toimi ilmailuministeri Italo Balbo, eräs Benito Mussolinin uskottuimpia luottomiehiä. Balbo oli noussut asemaansa Ferraran kaupungin fasistiorganisaation johtajana, ja hän oli yksi Rooman-marssin, fasistien vuoden 1922 vallankaappauksen, pääarkkitehteistä. Vuonna 1926 hänet nimitettiin maan ilmavoimien johtoon, ilmailuasioden valtiosihteeriksi. Ilmavoimien vuosinaan Balbo organisoivat neljä massalentoa, jotka toivat niin Balbolle kuin Italiallekin kansainvälistä mainetta. Vuonna 1929 hän organisoivat massalennon Odessaan, vuotta myöhemmin Rio De Janeiroon ja vuonna 1933 Chicagoon.<sup>1</sup>

*Crociera Aerea del Decennale*ksi, Kymmenvuotisilmaristeilyksi, ristityn tapahtuman oli tarkoitus juhlistaa fasistien valtaannousua. Laivueen pysähtyminen maailmannäyttelyä isännöineessä Chicagossa oli fasistihallinnolle ennen kaikkea mahdollisuus positiivisen julkikuvan rakentamiseen. Ilmailuministeri Balbo oli nimitetty toimenkuvaansa vuonna 1926, vain seitsemän vuotta ennen kuuluisinta Atlantin ylitystään. Tuona aikana hän oli rakentanut maan ilmavoimat käytännössä tyhjästä sotilaallisesti uskottavaksi puolustushaaraksi. Yhdysvaltoihin hän saapui paitsi juhlistuna sankarina, myös fasistihallinnon sanansaattajana, ja miehen viesti maan sadoille tuhansille italialaissiirtolaisille oli vahva: Mussolini oli luonut uuden, vahvan Italian, eikä italialaisuus ollut enää häpeän aihe.<sup>2</sup>

Lentäjäjoukkion edesottamukset olivat koristaneet niin italialaisen kuin kansainvälisenkin median palstatiloja liki päivittäin ilma-armadan lähdettyä liikkeelle Toscanan Orbetellosta heinäkuun ensimmäisenä päivänä 1933. Matkan varrella laivue oli pysähtynyt Alankomaissa, Pohjois-Irlannissa, Islannissa ja Kanadassa ja tavannut

---

<sup>1</sup> Esposito 2017, 325–327, Clark 2014, 159-160; O’Connor 2014, 50.

<sup>2</sup> Segre 1987, 247.

innostuneita väkijoukkoja, paikallisia fasistiryhmittymiä unohtamatta.<sup>3</sup> Loputtomilta tuntuneet juhlallisuudet korostivat lennon vahvaa kulttuuridiplomaattista luonnetta – uudistuneen Italian viestiä vietiin trikolorin koristamin siivin maailman kaukaisimpiin kolkkiin.

Lentäjien matka huipentui välilaskuihin Chicagossa ja New Yorkissa, jossa heitä juhlistettiin mittavine paraateineen ja seremonioineen. Sankarillinen vastaanotto odotti laivuetta myös paluumatkalla Roomassa, ja Balbon lennosta muodostuikin eräs fasistihallinnon merkittävimmistä julkisuustempuista.<sup>4</sup> Se oli osoitus niin italialaisen teknologiaosaamisen kuin sotilaskoulutuksenkin kehittymisestä ja samanaikaisesti osa fasistiliikkeen laajempaa poliittista visiota. Tähän visioon sisältyivät näkemykset uuden, vahvan Italian rakentamisesta sotakoneistointeen ja imperiumeineen, mutta myös kansalaiskasvatus. Mussolinin hallinnon visiona oli rakentaa italialaisuuden uusi massidentiteetti, jonka keskiössä olisi kunnianhimoinen, kylmähermoinen ja sisukas fasisti-ihminen.<sup>5</sup>

Uusien mielikuvien luonti Italiasta uskottavana teknologian ja kehityksen suunnannäyttäjämäana oli eräs fasistiliikkeen tärkeimpiä pyrkimyksiä. Kulttuurin kentällä Italia oli jäänyt monesti niin sanotun ulkoilmamuseon rooliin – antiikin Rooman perinnön varassa levänneellä maalla ei nähty olevan juurikaan tarjottavaa eurooppalaisen kehityksen kelkkaan, kun vertailukohtina toimivat Saksan, Ranskan ja Iso-Britannian kaltaiset suurmaat. Italiaa saattoi luonnehtia maineensa vangiksi: perinteikäs mutta primitiivinen, agraarinen ja köyhä.<sup>6</sup> Pohjoisen ja etelän välinen epätasa-arvo näkyi yhteiskunnan jokaisella osa-alueella, ja monet eteläitalialaiset päätyivätkin jättämään kotimaansa tavoitellessaan parempaa elintasoja erityisesti Pohjois- ja Etelä-Amerikasta. Vuoteen 1930 mennessä yli 4,5 miljoonaa italialaista oli jättänyt kotimaansa ja suunnannut kohti Yhdysvaltoja.<sup>7</sup>

Mussolinin hallinnon visiona oli karistaa vanhentuneet mielikuvat ja luoda Italiasta dynaaminen ja aktiivinen, modernin teknologian aallonharjalla toimiva valtio. Liike

---

<sup>3</sup> Segrè 1987, 236–242.

<sup>4</sup> Segrè 1987, 263.

<sup>5</sup> Morgan 2004, 233.

<sup>6</sup> Adamson 1993, 36.

<sup>7</sup> Mangione & Morreale 1992, 33.

hyödynsi samanaikaisesti myös Rooman imperiumin kulttia mielensä mukaan poliittisten päämääriensä tavoittelussa.<sup>8</sup> Ensimmäisessä maailmansodassa kärsitty geopoliittinen arvoaltatappio, maata riivanneet yhteiskunnalliset levottomuudet, talouskurimus sekä stagnaatio nähtiin maan liberaalidemokraattisten hallitusten aikaansaannoksina, joiden pohjalta fasisien valtaannousu pitkälti onnistui.<sup>9</sup> Stagnaatiota oli aiheuttanut myös Yhdysvalloista Eurooppaan levinnyt globaali talouslama, jonka vastavoimana fasistiliike pyrki näyttäytymään.<sup>10</sup>

Chicagon vuoden 1933 maailmannäyttely keskittyi pitkälti teknologiaa ja tieteentekoa ylistäviin teemoihin. Aikakauden historiallista kontekstia määrittivät ensimmäisen maailmansodan karut opetukset sekä globaali talouslama. Tämän viitekehyksen valossa ihmiskunnan edistystä eteenpäin ajavana voimana pidettiin pitkälti teknologiakehitystä. Mussolinille maailmannäyttely oli samalla tilaisuus todistaa Italian modernisaatio kansainvälisellä näyttämöllä, ja fasistihallinto ei säästellyt kuluissa lähettäessään omat näyttelynsä Chicagoon. Italian lähettämiä näyttelyitä oli niin paljon, että niiden esittelemiseksi vaadittiin maan oman paviljongin lisäksi tiloja kolmesta eri näyttelytilasta. Italian panostuksen kruununjalokivenä toimisi Balbon satapäisen joukkion speaktaakkelimainen saapuminen Chicagon taivalle.<sup>11</sup> Pro gradu -tutkielmassani tarkastelen milanolaisen *Corriere della Sera* -sanomalehden uutisointia Balbon transatlanttisen lennon ajalta 1933. Pohdintani pääpaino keskittyy niihin mielikuviin, joita *Corriere* pyrki lukijoilleen välittämään Italian maakuvasta sekä teknologisesta kehityksestä Balbo-uutisoinnin kautta.

## 1.1 Lentäminen fasismin symbolina

Poliittisena liikkeenä fasismi hyödynsi erityisesti politiikan performatiivista ulottuvuutta: Mussolinin fasistihallinnon poliittinen visio ja identiteetti rakentuivat rituaalien, myyttien, kuvien ja imagojen varaan. Vallan ja auktoriteetin ilmentämisen symboleina toimivat niin ikään henkilökultit ja puheet. Fasistiselle doktriinille tyypillisesti ihmismassat nähtiin luonnostaan irrationaalisena kokonaisuutena, jota vahvan johtajan tulisi hallita.

---

<sup>8</sup> Painter 2005, 3; Härmänmaa 2015, 35.

<sup>9</sup> Clark 2014, 40.

<sup>10</sup> Ben-Ghiat 2001, 94.

<sup>11</sup> Ganz 2008, 3; 133–134.

Ilman vahvaa hallitsijaa ihmismassat taipuisivat niille luonnollisena ominaispiirteenä pidettyyn kaaokseen sekä sosiaaliseen muodottomuuteen. Täten massojen tulisi järjestäytyä homogeeniseksi poliittiseksi toimijaksi poliittisten symbolien avulla, ja kansallista henkeä sekä yhtenäisyyttä oli syytä korostaa juhlin, rituaalein ja seremonioin.<sup>12</sup> Ilmailussa edellä mainittu politiikan symbolismi juhlineen ja seremonioineen yhdistyi siihen kansalaisyhteiskunnan malliin, jota fasisti-ideologiassa pidettiin tavoiteltavana. Täten ilmailu toimii merkittävänä näyteikkunana propagandan ja italialaisuuden mielikuvien analysointiin.

Vallankumousten ja sotien repimässä 1900-luvun alun Euroopassa lentäminen edusti tietynlaista täydellisyyden tilaa. Se yhdisti lentäjien subjektiiviset kokemukset niiden mekaanikkojen, insinöörien ja teoreetikkojen kanssa, jotka tekivät lentämisestä mahdollista. Lentäjähahmo luonnonlakien yläpuolella olevana olentona oli omanlaisensa synteesi sekä konservatiivisia että avantgardistisia arvoja. Konservatiiveille lentäminen tarjosi uuden viitekehyksen, jonka kautta tarkastella nationalistisia arvoja, ja fasisteille lentäminen oli merkki teknologiakehityksen mahdollistamasta, uuden huomisen saapumisesta.<sup>13</sup>

Teknologiakehityksestä ja tulevaisuuskuvista viehättynyt, futurismiksi nimitetty taidesuuntaus oli niin ikään kiinnostunut lentämisen mahdollisuuksista. Lentämisen viitekehyksen kautta oli mahdollista tarkastella inhimillisyyttä koneiden ja teknologian maailmassa, jossa liike ja dynaamisuus edustivat edistystä ja parempaa tulevaisuutta. Staattisuus sen sijaan miellettiin lähtökohtaisesti negatiiviseksi piirteeksi.<sup>14</sup>

Myyttinen uusi huomisen toisi tullessaan myös uuden, elinvoimaisen Italian, ja täten ilmailu oli mahdollista valjastaa erittäin tehokkaaksi propaganda-aseeksi. Lentämisen kautta saadut ylevyyden kokemukset kietoutuivat 1900-luvun alkuvuosikymmeninä tiiviisti yhteen kansallisyhteisyyden kanssa. Jokainen lentäjä ei ollut fasisti, mutta moni fasisti oli lentäjä, tai vähintäänkin ilmailusta viehtynyt. Idea kollektiivisen yhteistyön

---

<sup>12</sup> Gentile 1996, 159; Falasca-Zamponi 1997, 5.

<sup>13</sup> Cook 2003, 36–37; Caprotti 2011, 333; Esposito 2015, 2.

<sup>14</sup> Falasca-Zamponi 1997, 31; Bohn 2006, 207.



voimin toteutetusta teknologisesta harppauksesta kohti uutta maailmaa ja yhteiskuntajärjestystä oli fasisti-ideologian peruspilareita.<sup>15</sup>

Fasismien ja lentämisen linkkiä ymmärtääkseen on syytä ymmärtää myös erään tunnetuimman fasisti-ideologin henkilöhistoriaa. Vuonna 1863 Pescarassa syntynyt Gabriele D'Annunzio oli italialainen poliitikko, kirjailija, runoilija ja sotasankari. Mahtipontisesta julkisuuskuvasta nauttinut D'Annunzio oli myös italialaisen ilmailun merkittävimpiä puolestapuhujia. Miehen kirjoitukset sekä julkiset puheet olivat huomattavassa roolissa italialaisten sotamielialan muokkaamisessa. D'Annunzion retoriikassa sota oli ennen kaikkea mahdollisuus kansalliseen ja yksilölliseen uudestisyntymiseen, ja hän yhdisteli lentämisen subjektiivisia kokemuksia kristilliseen symboliikkaan. D'Annunzion kirjoituksissa lentäjä kehittyi sekä moderniksi superihmiseksi että messiaaniseksi pelastajahahmoksi: lentäjä oli vanhan elämänsä taakseen jättävä sankarihahmo, taivaalle nousevan lentokoneen symboloidessa ihmisen ylivoimaisuutta ja luonnonvoimien kahleista vapautumista teknologisten saavutusten kautta.<sup>16</sup>

Vuonna 1910 Brescian ilmanäytöksessä ensimmäistä kertaa lentokoneen kyytiin istunut D'Annunzio suoritti ensimmäisen maailmansodan ajan kuuluisimman urotyönsä 1915, kun hän lensi Wienin yllä ja pudotti propagandalehtisiä kaupungin kaduille ja katoille. Kyseinen lento saavutti sittemmin myyttiset mittasuhteet, ja D'Annunzio nähtiin elävänä esimerkkinä tavasta yhdistää ilmailu poliittiseen ulottuvuuteen. Propagandalento oli esimerkki onnistuneesta kansallisvaltioiden rajojen yli tapahtuneesta poliittisesta vaikuttamisesta. Lennosta muodostui Italian sotaonnan kääntymisen symboli ikääntyneen runoilijan ollessa ”moderni ritari”, joka yhdisteli uutta teknologiaa ja patriotismia voiton saavuttamiseksi.<sup>17</sup>

Fasisteille lentokoneiden visuaalinen representaatio oli keino levittää poliittis-ideologista viestiä ”ylhäältä päin”, ja teknologiakehitys olikin liikkeelle eräs olennaisimpia vallankäytön oikeuttamisen muotoja. Ilmailusta tuli yksi tärkeimmistä poliittisen ja kulttuurisen propagandan välittämisen muodoista, sillä se edusti

---

<sup>15</sup> Cook 2003, 36–37; Esposito 2015, 2.

<sup>16</sup> Esposito 2015, 80–125; Pieri 2016, 336.

<sup>17</sup> Cook 2003, 41; Caprotti 2008, 189; Esposito 2015, 80–125.

tieteenteon ylivoimaisuutta sekä modernin ajan saavutuksia. Lentämisestä muodostui modernin valtion edistyksen mittari.<sup>18</sup> Nämä mahdollisuudet huomattiin myös muualla maailmassa: Neuvostoliitossa kommunistihallinto käytti ilmailua keinona siirtää kansan huomio sortotoimista teknologiakehitykseen Stalinin esiintyessä ilmailun ja lentäjien empaattisena isähahmona.<sup>19</sup> Saksassa ilmailua ja sen mahdollisuuksia käytettiin vertauskuvana maalle, joka nousisi häpeällisen maailmansodan nöyryytyksen jälkeen takaisin jaloilleen, ja kotkasta tuli eräs tunnetuimpia natsihallinnon symboleita. Lentämisen oli tarkoitus muistuttaa Saksan kunniakkaasta historiasta, johon kuuluivat niin vuorikiipeily kuin ilmalaivatkin. Ilmavoimien komentaja Hermann Göring haki tukea Saksan militaristiselle imperialismille toteamalla, että Saksan tulisi kehittyä ”lentäjien kansakunnaksi”.<sup>20</sup>

Mikään kone ei vaadi käsittelijältään yhtä paljon inhimillistä sielun- ja tahdonvoimaa toimiakseen kuin lentokone. Lentäjä ymmärtää kontrollin merkityksen täydellisesti. Täten näyttää olevan, että fasismien ja lentämisen välillä on intiimi hengellinen yhteys. Jokainen lentäjä on syntyjään fasisti. – Guido Mattioli: *Mussolini aviatore*, 1936.<sup>21</sup>

Italiassa ilmailu oli keino siirtää kansan huomio pois taloudellisista, sosiaalisista ja poliittisista ongelmista. Fasistit koreografoivat Mussolinin Rooman-marssin ja sitä seuranneen vallankaappauksen uuden ajan avanneeksi kansalliseksi vallankumoukseksi, joka tarvitsi ja loi uuden ihmisen mallin. Ilmailu symboloi ikuisen järjestyksen syntymistä – sen keskiössä oli vaaraa rakastava, tahdonvoimainen ja rohkea, omasta kohtalostaan vastuussa oleva ihminen. Lentäjä edusti kaikkia edellä mainittuja arvoja, ja monet ensimmäisen maailmansodan taivailla taistelleet löysivätkin fasistiliikkeestä uuden ideologisen kodin itselleen. Tätä kautta lentämisestä itsestään tuli vertauskuva fasismille, ja liike omaksui lentokoneen nopeasti osaksi omaa symboliikkaansa.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Lee; Kennedy 2020, 3.

<sup>19</sup> Palmer 1995, 210.

<sup>20</sup> Segre 1987, 149; Caprotti 2008, 182–189; Esposito 2015, 273–274.

<sup>21</sup> Mattioli 1936, 2.

<sup>22</sup> Cook 2003, 36; Esposito 2017, 273.

## 1.2 Tutkimuksellinen viitekehys

Lentämisen 1900-luvun alkuvuosikymmeninä nauttiman kokonaisvaltaisen julkisuustilan vuoksi työni sivuaa useita eri tutkimuskenttiä. Työssäni lähteenä käyttämäni *Corriere della Sera* Balbo- uutisoinnissa nousee toistuvasti esiin teemoja, joista olennaisimpia työni kannalta ovat fasistisen Italian historia nationalismin ja propagandan näkökulmasta, lentämisen suhde politiikkaan ja maakuvatyöhön sekä Italian ja Yhdysvaltain kahdenväliset suhteet 1930-luvun alussa. Kokonaiskuvan saavuttamiseksi olen myös analysoinut italialaisen siirtolaisuuden ilmiötä Pohjois-Amerikassa, sillä Balbon lento oli myös vaikutusyritys Yhdysvaltojen italialaisyhteisöön.

Lentämisen suhdetta propagandaan sekä kansallisen identiteetin rakentamiseen 1900-luvun alkupuolella on tutkittu varsin runsaasti. Näiden tutkimusten keskiössä ovat olleet erityisesti Yhdysvallat, Ranska ja Saksa. Tutkimuskentällä Italian kontribuutiot kyseisellä saralla ovat jääneet monesti vähemmälle huomiolle. Monesti lentämisen ja poliittisen lähihistorian suhdetta koskevissa teoksissa tutkijoiden analyysi on rakentunut peilailemalla lentämisen kehitystä osaksi poliittisia ja teknologisia kehityskaaria. Toistaiseksi tutkimuksia, joissa pääpainona on erityisesti lentämistä koskeva sanomalehti uutisointi, on tehty varsin vähän. Balbon lentoa analysoitiin toki runsaasti kansainvälisessä mediassa kesällä 1933, joskin sen rooli fasistisessa propagandakoneistossa on tutkimuskentällä jäänyt vähemmälle huomiolle. Historiantutkimuksen kentällä suurempi huomio fasistisen Italian propagandakoneistolle on perinteisesti suotu Mussolinin rakentamalle elokuvateollisuudelle sekä italialaiselle jalkapalloilulle, jotka molemmat valjastettiin osaksi hallinnon työkaluja. Lentäminen sitoutuu myös osaksi tätä tematiikkaa, sillä kuten elokuvateollisuus ja jalkapallo, oli lentäminen Mussolinin Italiassa niin ikään tuotteistettua massakulttuuria. Toisaalta Balbon lennon aikaansaama vähäisempi huomio selittyy sillä, että lentämisen teknologia kehittyi erittäin nopeasti 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, jolloin italialaisten saavutukset ja ennätykset rikkoutuivat varsin nopeasti.

Oma työni hyödyntää lentämistä tutkivissa teoksissa esitettyjä väittämiä peilailemalla *Corrieren* uutisointia osaksi aikalaiskontekstia sekä laajempia poliittisia kehityskulkuja.

Tässä prosessissa keskeisimpiä teoksia ovat olleet Fernando Espositon *Fascism, Aviation and Mythical Modernity*, jossa Esposito avaa lentämisen laajempaa kulttuurishistoriallista kontekstia 1800-luvulta fasismin valtakaudelle.<sup>23</sup> Toinen aihepiirini kannalta relevantti teos on Peter Fritzschen *A Nation of Fliers*, jossa Fritzsche avaa fasismin ja lentämisen suhdetta poliittis-historiallisesta näkökulmasta, sitoen lentämisen osaksi fasistista kansalaisykskasvatusta sekä yhteiskunnallista mielenmaisemaa.

Koska työni henkilöityy vahvasti sekä Italo Balbon että Benito Mussolinin rooliin Italian johtohahmoina, olen käyttänyt analyysini apuna Claudio Segrèn sekä Martin Clarkin kirjoittamia elämäkertoja.<sup>24</sup> Erityisesti Segrèn Balbosta kirjoittama teos on ollut olennaisessa roolissa vertaillen sekä kontekstualisoidessani *Corrieren* kirjoituksia asioiden todelliseen laitaan. *Corriere* on tehnyt tietoisia linjanvetoja julkaistessaan esimerkiksi Balbon ja Mussolinin välistä sähkeenvaihtoa, jossa Mussolini näyttää ohjailevan Balbon toimintaa mieltymystensä mukaan. Miesten elämäkertojen kautta uutisointi on ollut mahdollista sovittaa osaksi fasistijohtajien valtakamppailua, jossa Balbon julkisuudesta on ennen pitkää muodostunut Mussolinin huolenaihe.

Fasismin suhdetta politiikan symbolismiin, sakralisaatioon ja massakulttuuriin sen sijaan on tutkittu varsin mittavasti, ja aiheesta ovat kirjoittaneet muun muassa historioitsija Emilio Gentile sekä tutkija Simonetta Falasca-Zamponi. Teoksissaan tutkijat ovat tarkastelleet erityisesti massakulttuurin luonnetta sekä siihen liitettyä vallankäyttöä ja poliittista symbolismia fasistihallinnon työkaluina. Fasismin poliittiseksi uskonnoksi määritelty Gentile on käsitellyt liikkeen suhdetta ja tapaa hyödyntää kristillistä perintöä ja symboliikkaa vallankäytön välineenä teoksessaan *The Sacralization of Politics in Fascist Italy*.<sup>25</sup> Falasca-Zamponin teoksessa *The Aesthetics of Power in Mussolini's Italy* tarkastelun kohteena on vallankäytön visualisaatio, vallan symbolien ilmentäminen sekä niiden käyttö fasistisessa Italiassa.<sup>26</sup> Teosten avulla olen pyrkinyt hahmottamaan, miten lentäminen oli mahdollista sommitella osaksi fasistihallinnon vahvaa visuaalista kulttuuria sekä vallankäyttöä. Poliittisen

---

<sup>23</sup> Esposito 2017.

<sup>24</sup> Segrè 1987; Clark 2014.

<sup>25</sup> Gentile 1996.

<sup>26</sup> Falasca-Zamponi 1997.

vallankäytön hahmottamiseksi olen analyysini apuna hyödyntänyt myös teoksia fasistihallinnon harjoittamasta sensuurista sekä lehdistönvapaudesta Italiassa. Näistä olennaisimpia ovat Guido Bonsaverin ja George Talbotin tutkimukset, jotka määrittelevät italialaisen sanomalehdistön julkista roolia ja liikkumatilaa fasistihallinnon aikakaudella.<sup>27</sup>

Italian ja Yhdysvaltain kahdenvälisiä suhteita sekä italialaisiirtolaisten historiaa Yhdysvalloissa on tutkittu mittavissa määrin. Tutkimuksessani olen käyttänyt apuna Gian Giacomo Migonen, Stefano Luconin sekä Jerre Mangionen ja Ben Morrealen teoksia.<sup>28</sup> Italialaisiirtolaisten historian sekä italialaisen siirtolaisuusilmiön ymmärtäminen on ollut työni kannalta olennaisessa roolissa, jotta olen voinut tarkastella miten italialaisten yhteisö Yhdysvalloissa on vastaanottanut Balbon välittämän viestin Mussolinin Italian kansainvälisestä uskottavuudesta. *Corrieren* uutisoinnista välittyvä kuva on varsin yksiselitteisesti fasismia ylistävä, joskin italialaisiirtolaisten poliittinen indoktrinaatio ei tutkimuksellisen tiedon valossa sujunut yhtä luontevasti, mitä lehti antoi ymmärtää. Italialaisiirtolaisten historia Yhdysvalloissa kietoutuu myös osaksi maiden kahdenvälisen suhteiden kontekstia, jonka analysoinnissa olen hyödyntänyt Franklin D. Rooseveltin hallintokaudesta kertovia teoksia. Näistä olennaisimmassa roolissa on ollut Maurizio Vaudagnan artikkeli *Mussolini and Franklin D. Roosevelt* Cornelis A. Van Minnenin sekä John F. Searsin toimittamassa teoksessa *FDR and his Contemporaries*.<sup>29</sup> Rooseveltin hallintokaudella Italian ja Yhdysvaltain kahdenväliset suhteet olivat varsin lämpimät vuoteen 1935 asti, jolloin Italia hyökkäsi Etiopiaan ja päätyi kansainvälisen yhteisön tuomitsemaksi. *Corrieren* yhdysvaltalaisyhteiskuntaa koskevassa kirjoittelussa onkin syytä ymmärtää laajempaa aikalaiskontekstia, jossa kilpailevasta yhteiskuntajärjestelmästä huolimatta Yhdysvallat ja fasistinen Italia näyttivät tulevan toimeen keskenään varsin sopuisasti. Rooseveltin New Deal -politiikka, jota erityisesti Wolfgang Schivelbusch analysoi,<sup>30</sup> lainasi fasistisen politiikan teoriasta tuttua ajatusmallia vahvan johtajan luotsaaman valtion interventiosta. Samalla 1930-luvun politiikkaa Euroopassa ja

---

<sup>27</sup> Bonsaver 2007; Talbot 2007.

<sup>28</sup> Migone 1980; Mangione & Morreale 1992; Luconi 2015.

<sup>29</sup> Vaudagna 1992.

<sup>30</sup> Schivelbusch 2006.

Yhdysvalloissa näytti määrittelevän kansakunnan yhä vahvempi henkilöityminen johtajaansa.<sup>31</sup>

### 1.3 Alkuperäislähde, tutkimuskysymykset ja metodi

Työssäni tarkastelen millaisia propagandistisia mielikuvia Italo Balbon ilmailuristeilystä maalailtiin Italian laajalevikkisimmän sanomalehden, milanolaisen *Corriere della Sera* sivuilla heinä-elokuussa 1933. Koska kyseessä oli eräs fasisistihallinnon merkittävimpiä julkisuustempauksia, toimii lennon ajanjakso hedelmällisenä tarkastelun kohteena niihin mielikuviiin, joiden kautta hallinto pyrki luomaan kuvaa Italiasta aktiivisena kansainvälisesti uskottavana toimijana. *Corrieren* sivuilla näitä mielikuvia markkinoitiin luonnollisesti eniten italialaisille lukijoille, mutta lehden kirjeenvaihtajat kirjoittivat myös ahkerasti italialaisvieraiden liki fanaattisesta vastaanotosta ympäri Eurooppaa sekä Pohjois-Amerikkaa. Palstatilaa sai myös kohdemaiden paikalliskulttuuri, ja kirjeenvaihtajien eksoottisissa matkakertomuksissa lukijakunta sai tarkastella, miten italialaisuuden viesti levisi ympäri maailmaa Balbon siivillä. Olen valinnut *Corrieren* lähdeaineistokseni pitkälti sen yhteiskunnallisen roolin kannalta, sillä sanomalehdistö oli merkittävä osa fasisistihallinnon vallankäyttökoneistoa. Vuonna 1933 Italiassa päivittäin ilmestyvistä valtakunnallisista sanomalehtijulkaisuista merkittävimmät olivat milanolainen *Corriere* sekä torinolainen *La Stampa*. Näistä kahdesta *Corriere* oli luetumpi, joten on perusteltua väittää lehden tiedonvälityksellisen roolin olleen varsin merkittävä.<sup>32</sup> Tarkasteluajankohtani aikana *Corriere* ilmestyi kahdesti päivässä ympäri Italiaa, noin seitsemän tai kahdeksan sivun pituisena. Ajankohtaisten aiheiden sekä politiikan lisäksi lehti käsitteli merkittävästi myös kulttuuria sekä urheilua.

Koska lentäminen toimi 1900-luvun alkuvuosikymmeninä pitkälti valtion edistyksellisyyden mittarina, on perusteltua analysoida miten Mussolinin Italia pyrki rakentamaan uudistunutta maakuvaansa italialaisille juuri Balbo-uutisoinnin kautta. Mussolinin fasisteille oli tyypillistä sijoittaa politiikka uskonnolliseen viitekehykseen, jossa hallinnon vallankäyttöä oikeutettiin ja vahvistettiin erinäisten rituaalien, henkilökulttien, performanssien ja paraatien kautta.<sup>33</sup> Myös lentäminen on mahdollista

---

<sup>31</sup> Vaudagna 1992, 162.

<sup>32</sup> Bonsaver 2007, 43; Talbot 2007, 23.

<sup>33</sup> Falasca-Zamponi 1997, 3–4.

sovittaa kyseiseen kontekstiin, sillä Balbon ilma-armadaa koskeva uutisointi oli varsin vahvasti propagandasävytteistä, tuotteistettua massakulttuuria nimenomaan italialaisyleisölle. Balbon lentoa oli mahdollista pitää jopa vaikuttavimpana yrityksenä sitoa italialaisten massa osaksi fasistista politiikkaa ja moraalialueita, sillä sen aikaansaama julkisuus vuonna 1933 oli varsin mittavaa.

Balbon lennosta tehdyt uutiset ovat tyypeiltään monenkirjavia. Niihin sisältyy yksityiskohtaisia kuvauksia lennon valmistelusta, lentäjien rutiineista sekä kirjeenvaihtajien reportaaseja odottavasta tunnelmasta saapumiskohteissa. Myös Mussolinin ja Balbon välinen sähköpostivaihto sai usein palstatilaa *Corrieren* sivuilla. Lennon edetessä *Corriere* uutisoi runsaasti myös kansainvälisen lehdistön Balboa ylistävistä arvioista ja yhdysvaltalaiskaupunkien juhlatunnelmasta, jonka kapellimestareina lentäjien joukko toimi. *Corrieren* pääkirjoituksissa lento saavutti myös myyttiset mittasuhteet, kun toimitus hyödynsi suoritusta vertauskuvana Italian uudestisyntymiselle. Lennon loppupuolella Balbon hahmo nähtiin jo omanlaisenaan uuden Italian sankarihahmona, joka oli toiminnallaan kirjoittanut itsensä historiaan Kolumbuksen, Da Vincin, Vespuccin sekä Marconin rinnalle.

Fasistiliike aloitti oppositiolehdistön tukahduttamisprosessin vuonna 1924, ja vuoden 1926 lehdistölailla valtio sai määrätä vapaasti, millaista sisältöä lehdistö sai tuottaa. Toimittajien tuli kuulua fasistien hallinnoimaan ammattiyhdistykseen, ja esimerkiksi lehtien päätoimittajat tuli hyväksyttäväksi puolueen kautta. Rikoksista, onnettomuuksista saati köyhyydestä ei saanut uutisoida. Niin ikään kiellettyjä olivat ehkäisymenetelmiin sekä aborttiin liittyneet kirjoitukset. Valtiollisesta sensuurista vastasi hallinnollinen taho, jonka nimeksi vakiintui vuoteen 1935 mennessä *Ministero della Cultura Popolare*, kansankulttuuriministeriö.<sup>34</sup> Totalitaristisille yhteiskunnille tyypillisesti lehdistössä ei saanut käsitellä hallinnolle arkoja aiheita, oli kyse sitten fasistihallinnon kritisoinnista, tai hallinnolle haitallisen julkisuuskuvaan levittämisestä.<sup>35</sup>

Valtion virallista linjaa myötäillen myös *Corriere* pyrki kuvailemaan lentäjien matkaa niin totuudenmukaisesti kuin ajan poliittisessa ilmastossa oli soveliaista. Lehden

---

<sup>34</sup> Talbot 2007, 31–32; Tannenbaum 1972, 213 ; Bonsaver 2007, 26, 120.

<sup>35</sup> Aron 1965, 185.

kirjoittelu ei aina tarjoa täysin todenmukaista kuvausta asioiden todellisesta laidasta. Esimerkiksi transatlanttisella lennolla sattuneiden onnettomuuksien ja kuolemantapauksien kohdalla mediahuomio pyrittiin kääntämään uhrautuvuuden merkitykseen osana nationalistisia päämääriä. Monet sanomalehdet palkkasivat toimitukseensa 1900-luvun alkuvuosikymmeninä ilmailuasioihin keskittyneitä toimittajia, ja myös *Corrierella* oli omansa. Ilmailukirjeenvaihtaja Mario Massain matkakertomukset olivat olennaisessa osassa lentäjien edesottamuksista uutisoidessa. Massai oli eräs fasistihallinnon tunnetuimpia journalisteja ilmailuasioden saralla. Journalistiksi valmistuttuaan Massai oli liittynyt *Corrieren* toimitukseen, ja keskittyi ilmailuaiheisten uutisten toimittamiseen.<sup>36</sup> Joidenkin uutisten, erityisesti pääkirjoitusten osalta lehti ei ole ilmoittanut tekijää.

Tutkimuksen tueksi olen tarkastellut myös yhdysvaltalaislehti *Chicago Readerin* uutisointia Balbon saapumisesta Chicagoon 1933. Sävyerojen vertailu *Corrieren* ja yhdysvaltalaislehden välillä on ollut huomionarvoista kokonaiskuvan saavuttamiseksi. Monesti italialaisuudesta markkinoidut mielikuvat ovat amerikkalaislehdissä olleet vaikuttavia, vaikkakin italialaismedian tulkintojen rinnalla kalpenevia. Samalla ne kertovat omaa kieltään siitä, millaisena Mussolinin Italia on näyttäytynyt muille, ja vastaanotto onkin usein ollut positiivinen. Amerikkalaislehdistö pyrki tekemään selkeän pesäeron Balbon ja fasismin ylistämisen välille – lentäjäsankarien suitsutus ei ollut Mussolinin politiikan tukemista. Tutkielman pääpaino on kuitenkin niiden mielikuvien analysoinnissa, mitä *Corriere* pyrki italialaislukijoilleen välittämään.

Tutkimuskirjallisuutta ja alkuperäislähdettä tarkastellen on mahdollista nostaa esiin lehtikirjoittelussa toistuvia teemoja, jotka ovat osa fasismin laajempaa poliittista visiota. Näitä teemoja tarkastelemalla on mahdollista analysoida, miten esimerkiksi Balbosta ja hänen lentäjistään rakennettiin uuden italialaisen ihmisen esikuvaa. Entä miten taivaalle nouseva moottorien jylisevä parvi symboloi kansallista uudelleenheräämistä? Keskeistä on myös tarkastella, miten Balbon ja Mussolinin kautta fasistihallinto pyrki vaikuttamaan italialaissiirtolaisten massoihin erityisesti Yhdysvalloissa, ja miten *Corrieren* sivuilla esitetyt väitteet peilautuvat aikalaistekstiin.

---

<sup>36</sup> Ferrari 2005, 88.



Sanomalehtien luonteesta johtuen on syytä miettiä minkälaisesta viitekehuksesta niissä annettua tietoa tarkastelee. Oman erityispiirteensä tutkimukselleni antaa juurikin italialaislehdistön vahvasti propagandistinen luonne, joka näkyy *Corrieren* uutisoinnissa säännöllisesti. Henrik Boberg esittää sanomalehtiä koskevassa artikkelissaan ”julkisen tiedonvälityksen olevan vallankäyttöä”.<sup>37</sup> Tämän ajatuksen pohjalta on syytä tiedostaa vallankäytön rooli *Corrieren* kirjoituksissa, ja fasistihallinnon rooli lehdistön sensuurissa. Täten *Corrieren* artikkeleja analysoidessa olen pyrkinyt pohtimaan, miten fasistiliikkeen vallankäytön elementit ilmenevät lehtikirjoitteluissa sekä eksplisiittisin että implisiittisin keinoin. Näiden elementtien pohjalta on perusteltua tutkia nimenomaisesti *Corrieren* uutisointia, sillä lehden merkittävän levikin myötä julkaisu toimi merkittävässä julkisen tiedonvälityksen roolissa Italiassa. Bobergin ajatusten lisäksi olen analyysissäni tukeutunut Mussolinin propagandaa tutkineen Manuela Williamsin ajatukseen siitä, miten massaviestintävälineistä muodostui vuoden 1929 laman myötä vallankäytön oikeuttamisen symboleita. Mediamanipulaation kautta tiedotusvälineille luotiin sosiaalista koheesiota sekä vallankäyttöä ylläpitävä rooli, jolloin on olennaista pohtia millaista vallankäyttöä *Corrieren* kirjoitukset edustavat.<sup>38</sup>

Työni rakenne etenee kronologisesti, ajoittuen Balbon lennon ensimmäisestä päivästä heinäkuun alussa elokuun puoliväliin, jolloin laivue oli palannut takaisin Roomaan. Ensimmäisessä luvussa pohdintani pääpaino on Balbo-uutisoinnin ensimmäisten kolmen viikon ajanjakson tapahtumissa, jolloin laivue lensi Italiasta Euroopanvälilaskujen kautta Pohjois-Amerikkaan. Kyseisissä uutisoinneissa toistuvia teemoja ovat erityisesti kulttuuridiplomaattisten suhteiden ylläpito sekä lennon teknisten erityispiirteiden analysointi. Toisessa käsittelyluvussa pääpaino on ennen kaikkea uutisoinnin poliittisissa teemoissa, joissa keskiössä ovat Italian ja Yhdysvaltain kahdenväliset suhteet sekä kysymys italialaisten siirtolaisuudesta. Luvun lopussa tarkastelen millaisin sanankääntein *Corriere* sekä kansainvälinen lehdistö uutisoivat onnistuneen lennon vaikutuksista ja merkittävydestä.

---

<sup>37</sup> Boberg 2004, 40.

<sup>38</sup> Williams 2006, 6.

Tutkimuskirjallisuutta apua käyttäen on mahdollista nostaa esiin vertailukohtia lehden kuvaamille tapahtumille. Metodologisesta näkökulmasta tutkimusprosessini rakentuukin ensisijaisesti lähdekriittisen tarkastelun, kontekstualisoinnin sekä vertailun kautta. Lähdekriittisessä tarkastelussa apunani on ollut Ville Vuolannon artikkeli historiantutkimuksesta, jossa hän kirjoittaa sisäisen lähdekritiikin tarkoittavan menneisyyden jäänteiden todistusvoiman arvioimista suhteessa tutkijan tutkimuskysymykseen.<sup>39</sup> Tämän prosessin apuna olen pyrkinyt analysoimaan mistä lähdeaineistoni kertoo, minkälaisesta näkökulmasta, sekä millainen välineellinen arvo sillä on. Omaa kieltään kertoo myös se, mitkä historialliset tapahtumakulut on jätetty aineistoni ulkopuolelle.

Olen rajannut tarkasteluni kohteeksi kaiken Balbon lentoa koskevan uutisoinnin heinäkuun ja elokuun väliseltä ajanjaksolta vuodelta 1933. *Corriere* on digitoinut aineistot omille internet-sivuilleen, joista painoksia on ollut mahdollista hakea lehden perustamisajankohdasta lähtien. Olen koonnut aineistoni kaikista Balbon lennon aikana ilmestyneistä *Corrieren* painoksista, joskin tarkasteluni ulottuu myös lennon päättymisen jälkeiseen ajanjaksoon. Rajaukseen olen päätenyt siksi, että lennon onnistuttua *Corriere* julkaisi useita lehdistökatsauksia kansainvälisestä mediasta, joissa luonnehdittiin Italian maineenpalautusta kansainvälisellä näyttämöllä. Aineistoni ulkopuolelle olen rajannut lehtikirjoittelun, joka ei ole olennaista tutkimuskysymyksilleni. Näitä ovat esimerkiksi artikkelit päiviltä, jolloin laivue on joutunut pysähtymään kohdemaissa odotettua pidempään epäsuotuisten sääolosuhteiden vuoksi. Aineistoni mittavasta koosta huolimatta tarkastelen lehtikirjoittelua puhtaasti kvalitatiivisesta näkökulmasta, laadullinen sisällönanalyysi metodinani. Jouni Tuomen sekä Anneli Sarajärven ajatuksia mukailen laadullista analyysiani ei ohjaa mikään tietty teoria tai epistemologia, mutta siihen on sovellettavissa monia teoreettisia sekä epistemologisia lähtökohtia.<sup>40</sup> Oma analyysiani ei ohjaa mikään teoria, jolloin laadullinen sisällönanalyysi on pätevin metodi tutkimukselleni.

---

<sup>39</sup> Vuolanto 2007, 36.

<sup>40</sup> Sarajärvi, Tuomi 2018.

## 2 Euroopasta Amerikkaan

Tässä luvussa tarkastelen *Corriere della Sera*n uutisointia heinäkuun ajalta 1933, jolloin Italo Balbon lentolaivueen massalentoa Toscanan Orbetellosta Yhdysvaltoihin Chicagon maailmannäyttelyyn seurattiin lehden sivuilla päivittäin. Fasistien valtaannousua sekä Italian ilmavoimien taivalta juhlistaen *Crociera Aerea del Decennaleksi*, Kymmenvuotisilmailuristeilyksi, ristitty 25 lentokoneen armada oli ja on yhä lukumäärältään suurin Atlantin ylittänyt massalento, josta muodostui eräs fasistisen Italian maakuvatyön noteeratuinta speaktaakkeja.<sup>41</sup> *Corrieren* uutisoinnissa käyttämä kieli pyrki aktiivisesti luomaan ideologisen linkin lentäjien urotöiden sekä fasistihallinnon edistyksellisyyden välille. Kirjoituksissa heijastuvat erityisesti aikakauden ideaalit lentäjistä ideaaleina fasisti-ihmisinä, mutta myös fasismin perusajatus kollektiivisesti toteutetusta teknologisesta harppauksesta kohti uutta yhteiskuntajärjestystä, ”uutta huomista”, on vahvasti läsnä.<sup>42</sup> Lennon ensimmäisten viikkojen aikana *Corrieren* uutisoinnin pääpaino oli pitkälti Balbon harjoittamassa kulttuuridiplomaattisessa työssä, toisaalta lehden lukijoille esiteltiin varsin mittavissa määrin lentosuorituksen organisointia, valmistautumista sekä teknologiaa.

*Corrieren* kirjoituksissa ylläpidettiin myös linkkiä Yhdysvaltain italialaissiirtolaisten sekä heidän entisen kotimaansa välillä. Uutisten toistuvana tematiikkana oli usein italialaisuuden identiteetti, jonka Pohjois-Amerikan italialaissiirtolaiset olivat onnistuneet säilyttämään synnyinmaastaan poistuttuaan. Aikakauden kielellä nämä ominaisuudet miellettiin italialaisuuden ”vanhan rodun hyveiksi” – universaaleiksi luonteenpiirteiksi, jotka olivat säilyneet italialaisten mielissä Rooman valtakunnan ajoilta asti. Näiden universaalien italialaisuuden piirteiden rinnalle Mussolini oli luonut ”uuden italialaisuuden” identiteetin, joka edusti fasismille miellettyjä inhimillisiä arvoja. *Corrieren* uutisoinnin kautta Balbon transatlanttinen lento näyttäytyy siten myös yrityksenä luoda transnationaalinen sidos Italian sekä italialaissiirtolaisten välille. Tässä roolissa Balbo toimi ennen kaikkea Mussolinin Italian sanansaattajana niin lentäjän, fasistipoliitikon kuin sotilashenkilönkin ilmentymänä.

---

<sup>41</sup> Fritzsche 1992, 151.

<sup>42</sup> Esposito 2017, 270.

Huomionarvoista on myös tarkastella kirjoituksissa nähtyä linkkiä Benito Mussolinista kaikkea kollektiivista toimintaa ohjaavana valtionjohtajana. Valtiollisen propagandan peruseriaatteena oli samaistaa Mussolini osaksi valtiota – ilman Mussolinia ei ollut Italiaa saati fasismin eteenpäin työntävää yhteiskunnallista, sosiaalista ja henkistä voimaa. Balbo oli pääasiallisesti vastuussa lennon suunnittelusta, koulutuksesta sekä toteutuksesta, mutta valtiollisen tiedotuslinjan mukaisesti kaikkea tätä ohjasi ja valvoi Mussolini. Toisaalta *Corrieren* uutisointi ryhtyi painottamaan Mussolini-näkökulmaa toden teolla vasta, kun Balbon tehtävässä onnistuminen näytti varmalta.

Ensimmäistä kertaa vuonna 1928 Yhdysvalloissa vierailut Balbo oli vaikuttanut läntisen suurvallan oloista: hänelle maa edusti ”loistavaa mekaanisen kehityksen ennakoijaa, optimismin, terveyden ja vallan ehtymätöntä varantoa, sekä takuuta vakaasta yhteiskuntarauhasta”.<sup>43</sup> Vierailullaan Balbo oli tavannut myös merkkihenkilöitä Henry Fordista Orville Wrightiin, ja huomasi antifasististen ajatusten olevan italianamerikkalaisten joukossa marginaalista. Tällöin väestö olisi potentiaalista maaperää fasistisen Italian julkisuuskuvan kiillottamiseen.<sup>44</sup> Pohjois-Atlantin ylittänyt lento tarjosi mahdollisuuksia niin ilmailuteknologian kuin lentäjäkoulutuksen testaamiseen käytännössä, ja Balboa kiehtoi ajatus lennon potentiaalista transatlanttisten, kaupallisten lentoreittien rakentamisessa. Lennon propagandistinen potentiaali kulttuuridiplomaattisine ulottuvuuksineen oli ilmiselvää.<sup>45</sup>

Ilmiselvää oli myös lennon riskialttius: Balbon aiempi transatlanttinen lento Orbetellosta Rio De Janeiroon joulutammikuussa 1930–1931 oli vaatinut viiden lentäjän hengen, ja johtanut kahden lentoveneen menetykseen.<sup>46</sup> Pohjois-Atlantin taival oli lentoreittinä huomattavasti eteläistä Atlanttia haastavampi, ja tällä kertaa Balbon laivue oli kooltaan kaksinkertainen aiempaan ylitykseen verrattuna. Riskeistä tietoisina Balbon kunnianhimoa pyrkivät suitsimaan niin miehen ystävät, Mussolini kuin kuningas Viktor Emanuel III. Vuosia hankettaan hionut Balbo pitäytyi kunnianhimoisessa suunnitelmassaan. Kantapään kautta vastoinkäymisistään oppineena Balbo ei jättänyt enää pienintäkään yksityiskohtaa sattuman varaan.

---

<sup>43</sup> Segrè 1987, 233.

<sup>44</sup> The Flight of the Fascist, Chicago Reader 16.9.1993.

<sup>45</sup> Segrè 1987, 231.

<sup>46</sup> Segrè 1987, 233.

Epäonnistuminen reitin varrella olisi merkinnyt paitsi hengenvaaraa, myös Balbon poliittisen pääoman rapautumista – Mussolinilla olisi tilaisuus hankkiutua eroon potentiaalisesta kilpakumppanistaan.<sup>47</sup>

## 2.1 Kohti Chicagon maailmannäyttelyä

Toukokuussa 1931 yli 80-päinen lentäjäjoukko, heistä 70 vasta-alkajia ja noin tusinallinen transatlanttisten lentojen veteraaneja aloitti intensiivisen koulutusjakson lentoa varten: kaksivuotisen taipaleen aikana Balbon valitsevat lentäjät opiskelivat matematiikkaa, fysiikkaa, aerodynamiikkaa, termodynamiikkaa ja englannin kieltä. Koulutusjaksoon sisältyi noin 500 lentotuntia, lentoveneiden edellyttämää purjehduskoulutusta unohtamatta.<sup>48</sup> lentokenttien määrä reitin varrella oli kaupallisen ilmailun kapeasta roolista johtuen vielä vuonna 1933 vähäinen, jolloin lentovene soveltui laivueen käyttöön parhaiten. Koulutus oli kovaa: alkuperäisistä 70 hakijasta 35 reppu koulutuksen, ja heidät korvattiin uusilla hakijoilla. Liki viisi vuotta kestänyt suunnittelu- ja koulutustyö realisoitui otollisten sääolosuhteiden myötä heinäkuun ensimmäisenä päivänä 1933, jolloin Balbon laivue nousi Orbetellosta Toscanan taivaalle, ensimmäisenä pysähdyskohteenaan Amsterdam.<sup>49</sup>

Balbon lennon speaktaakkelimaisesta luonteesta kertoo parhaiten *Corrieren* etusivu heinäkuun ensimmäiseltä päivältä: se oli omistettu kokonaan hänen tehtävälleen. ”Balbon johtamat laivueet aloittavat mahtavan lennon valtameren yli Ducen nimessä”, kertoi pääotsikko. Lukijoille kerrottiin niin lähtövalmisteluista tervehdyksineen ja hyvästeineen, lentäjien aamurutiineista, laivueen kokoonpanosta, lentokoneiden teknisistä ominaisuuksista, reitin mukanaan tuomista haasteista, kuin myös odottavasta tunnelmasta Amsterdamissa. *Corrieren* kirjeenvaihtaja kertoi hollantilaisten seuraavan mielenkiinnolla italialaislentäjien tehtävää.<sup>50</sup> Fasistihallinnon identiteetti ja poliittinen visio rakentuivat usein myyttien ja kuvien lisäksi myös rituaalien varaan. Nämä toimivat ennen kaikkea vallan ilmentämisen sekä auktoriteetin symboleina. *Corrieren* toistuvat kirjoitukset lentäjien rutiineista huolto- sekä teknisine

---

<sup>47</sup> Segrè 1987, 215; 230–231.

<sup>48</sup> Segrè 1987, 233.

<sup>49</sup> Segrè 1987, 230–234.

<sup>50</sup> Nel nome del Duce le squadriglie comandate da Balbo iniziano il formidabile volo che dovrà portarle oltre Oceano, *Corriere* 1.7.1933.

taukoineen on mahdollista nähdä osana suurempaa rituaalia, jolla lehti pyrki rakentamaan kuvaa sotilaallisesti uskottavasta operaatiosta.<sup>51</sup>

Niin ikään Balbon nimi oli kirjoittajan mukaan tullut jo tutuksi paikallisille, jotka ”liittivät sen yhteen Mussolinin taian kanssa”. Kyseisestä synteesisistä muodostui seuraavien viikkojen aikana lentoa koskevan uutisoinnin punainen lanka, kun Balbon edesottamuksia pyrittiin samaistamaan osaksi Mussolinin ja fasisin Italian yliveritaisuutta yhä suuremmissa määrin. *Corrieren* etusivulla kerrottiin myös, miten lentäjien edesottamukset ”ylittävät kaikki aiemmat italialaiset kuin ulkomaalaisetkin yritykset ilmailun historiassa”.<sup>52</sup>

Liki seitsemän tuntia kestäneen lennon jälkeen Balbon laivue laskeutui Amsterdamiin, jossa heitä odotti sankarillinen vastaanotto. Claudio Segrèn mukaan jo matkan ensimmäisestä etapista muodostui massiivinen spekteakkeleli, kun valokuvaajat ikuistivat Balbon lentovenemuodostelman Alppien yllä.<sup>53</sup> Ranskan ja Hollannin ilmatilassa maiden ilmavoimat nousivat taivaalle tervehtiäkseen muodostelmaa. Italialaisvieraiden juhlatunnelmaa latisti kuitenkin lennon ensimmäinen vastoinkäyminen lentokapteeni Mario Baldinin epäonnistuttua laskeutumisyrityksessään. Sen seurauksena Savoia Marchetti SM.55X-lentovene upposi Amsterdamin satamaan koneen mekaanikko Ugo Quintavalle mukanaan.<sup>54</sup>

Fasistiliikkeen suhde kuolemaan sekä uhrautumiseen näkyi menehtyneen Quintavallan muistikirjoituksessa: nuoren kersantin kuoleman kerrotaan saaneen koko lentueen surun valtaan, kuitenkin häiritsemättä miesten tahdonvoimaa saati halua onnistua tehtävässään. ”Jokainen suuri inhimillinen teko vaatii uhrauksia. *Navigare necesse est*”,<sup>55</sup> *Corriere* uutisoi fasistien suosimaa mottoa toistaen. Myös Balbo lähetti Quintavallan omaisille myöhemmin sähkeen Yhdysvalloista, jossa hän kertoi nuoren mekaanikon nimen kirjoitettavan ”italialaisen ilmailun marttyyrien

---

<sup>51</sup> Falasca-Zamponi 1997, 3-4.

<sup>52</sup> Nel nome del Duce le squadriglie comandate da Balbo iniziano il formidabile volo che dovrà portarle oltre Oceano, *Corriere* 1.7.1933.

<sup>53</sup> Segrè 1987, 237.

<sup>54</sup> Ali italiane, *Corriere* 2.7.1933.

<sup>55</sup> ”*Navigare necesse est, vivere non est necesse*” - Purjehtiminen on välttämätöntä, eläminen ei. Niin Gabriele D’Annunzion kuin Mussolininkin suosima, antiikin ajoista lainattu sankarillista elämää romantisoiva motto.

kultaiseen kirjaan”. Mekaanikon ruumis oli poissa, mutta hänen ”kuolematon sielunsa kulki ikuisesti Rooman kotkien lennon edellä”, Balbo totesi.<sup>56</sup>

*Corrieren* lentäjiä kunnioittavat muistokirjoitukset kertoivat omaa kieltään siitä merkityshorisontista, minkä fasismi pyrki antamaan kuolemalle. Merkityksiä haettiin eritoten kristillisestä semantiikasta: yksilö uhrautui kansakunnan ja valtion tulevaisuuden edessä – kuolemasta tuli täten kollektiivin elämän ja uudelleensyntymisen elinehto. Yksilön elämän päättyminen sai tätä kautta merkityksensä, sillä se oli korvaamaton valtion ikuisen elämän saavuttamisessa. Saman viitekehyksen kautta fasismi pyrki antamaan merkityksen Italian miestappioille ensimmäisessä maailmansodassa, jossa noin 7,5% maan miesväestöstä oli menehtynyt.<sup>57</sup>

*Corrieren* uutisoinnin mukaan lennosta uupuneiden miesten iltapäivä Amsterdamissa täyttyi levon sijaan juhlavastaanottoon kuuluneista ohjelmanumeroista puheineen, musiikki- ja tanssiesityksineen, onnittelusähkeineen, toimittajien haastattelupyynnöitä unohtamatta. Yhdysvaltalaisessa pilapiirroksessa Balbo kuvattiinkin valittelemassa olutilaansa kaupungin avainten, onnittelusähkeiden ja ryhmävalokuvien ympäröimänä Mussolinille: ”He antoivat meille kaikkea paitsi lepoa ja unta”.<sup>58</sup> Uupuneisuudestaan huolimatta piirroksessa Balbon kasvoilta näytti paistavan ylpeys, Mussolinin ollessa kiusallisen hämmentynyt.

Kuva 1. *Columbus* -aikakauslehden pilapiirros Balbosta esittelemässä Yhdysvalloista saamiaan tulsia Mussolinille.



Lähde: Segrè 1987, 240.

<sup>56</sup> Ali italiane, Per l'Italia e per il Duce, Corriere 2.7.1933; Un elargizione del Duce alla famiglia Quintavalla, Corriere 26.7.1933.

<sup>57</sup> Esposito 2015, 102–103.

<sup>58</sup> Ali italiane, Corriere 2.7.1933; Segrè 1987, 238.

Laivueen saavuttua Amsterdamiin *Corrieren* etusivu oli omistettu kokonaan lentäjien urotöille, ja suurin huomio kohdistettiin ilmailuun fasismin ja italialaisuuden maallistumana. Ensimmäisen etapin luonnehdittiin onnistuneen lentäjien pikkutarkan ja harkitun valmistelun seurauksena, jota ilman ”rohkeus muuttuisi tyhmänrohkeudeksi”, totesi lehden pääkirjoitus. Nämä moraaliset hyveet yhdistettiin osaksi vahvaa italialaista teknologiaosaamista ja lentäjäkoulutusta. Miesten kuvailtiin olevan parhaimpia, mitä italialaisella ilmailulla oli tarjota – kun he eivät olleet koulutuslennoilla, he viettivät ”mitä seesteisintä, urheilullista elämää”, sanaili lentäjäkoulutusta koskenut uutinen, peilaten fasistiseen ruumiin kulttuuriin liitettyjä arvoja.<sup>59</sup> Näille arvoille keskeistä oli erityisesti toiminnallisuus ja aktiivinen, liikunnallinen elämäntyyli. Virallista tiedotuslinjaa mukaillen ylenpalttista juhlintaa oli syytä välttää, sillä se edusti modernin, liberaalin yhteiskunnan turmelevia kiroja.<sup>60</sup> Uutisen värikkäät kuvailut lentäjien välisestä toveruudesta sekä yhteishengestä peilautuvat osaksi laajempaa viitekehystä, jossa fasistiliikkeen tavoitteena oli luoda Italiaan uusi, yhteiskunnan johtavassa asemassa toimiva sosioekonominen luokka, joka korvaisi niin kutsutut vanhat eliitit.<sup>61</sup>

*Corrieren* artikkelissa todettiin koko Italian kansan sydämien seuraavan lentäjien edesottamusta ”koko lämmöllään, sitoutumisellaan ja toiveikkuudellaan”.<sup>62</sup> Niin ikään *Corrieren* Amsterdamin-kirjeenvaihtaja luonnehti italialaislentäjien voittaneen puolelleen jopa hollantilaisten sydämet, joita hän kuvaili ”pohjoismaalaisen” varautuneiksi. Kansalaisten kerrottiin hurranneen Mussolinin nimeä Balbon miehistön saapuessa kaupunkiin, ja jopa ”tuhansien käsien” nousseen roomalaiseen tervehdykseen.<sup>63</sup> Kertomus sopii hyvin yhteen sen kanssa, miten fasistiliikkeelle oli ominaista korostaa kansallishenkeä juhlien ja seremonioiden kautta.<sup>64</sup> Hurraavat hollantilaiset toimivat tässä roolissa politiikkaan osallistuvana massana, ja rituaalin kapellimestarina toimi Balbo.

---

<sup>59</sup> Näitä arvoja olivat esimerkiksi aktiivinen, liikunnallinen elämäntyyli sekä ylipäättään pidättäytyminen kaikenlaisista dekadenteista huveista, jotka miellettiin modernin yhteiskunnan kiroiksi.

<sup>60</sup> Ali italiane, *Corriere* 2.7.1933.

<sup>61</sup> Ben-Ghiat 2001, 93–94.

<sup>62</sup> Ali italiane, *Corriere* 2.7.1933.

<sup>63</sup> Superbo arrive nel cielo di Olanda, Per l’Italia e per il Duce, *Corriere* 2.7.1933.

<sup>64</sup> Falasca-Zamponi 1997, 5.



Lennon seuraava välilasku tapahtui Pohjois-Irlannin Londonderryssä, jonne Balbon laivue laskeutui sunnuntaina 2. heinäkuuta puoliltapäivin liki kuusituntisen lennon jälkeen. *Corrieren* etusivulla koko Londonderryn väestön kerrottiin kerääntyneen kaupungin satamaan, ja kaupungin pääkadun olleen Italian trikolorin koristamien viirien täyttämä. Innokkaimpien katsojien kerrottiin viettäneen yönsä taivasalla italialaislentäjiä odottaen, kaupungin rajoitetun majoitustilanteen vuoksi. ”Tänään Londonderry on elänyt historiansa fantastisimman päivän”,<sup>65</sup> julisti lehden etusivu.

Niin ikään palstatilaa sai New Yorkista saapunut sähke, jossa koko Yhdysvaltojen kansan kerrottiin seuraavan Balbon edesottamuksia suurella mielenkiinnolla. Kirjoittaja totesi paikallisten sanomalehtien omistaneen lennolle etusivun artikkeleita, joissa eriteltiin lennon välilaskuja, lentokarttoja, unohtamatta kuvia Balbosta lentäjiineen. Erityisen innostuneena lennon kulkua seurasi luonnollisesti maan runsas italialaisväestö, jonka innokkuuden kerrottiin olleen sanoinkuvaamatonta.<sup>66</sup> Ylisanoja ei myöskään säästellyt *New York Journal* –lehden pääkirjoitus, jossa Balboa verrattiin modernin ajan Kolumbukseen, *Corriere* toteaa.<sup>67</sup> Vastaavanlaiset Kolumbusvertaukset toistuivat Balbo-utisoinnissa säännöllisesti seuraavien viikkojen aikana, kun lehdistö niin Italiassa kuin ulkomaillakin pyrki korostamaan Balbon roolia transnationaalisten yhteyksien rakentajana sekä modernina tienraivaajana.<sup>68</sup>

Ennen saapumistaan mantereelle Balbon oli laivueineen kuitenkin ylitettävä matka Londonderrystä Reykjavikiin, eikä säätila ollut osoittanut leppymisen merkkejä. *Corriere* noteerasi Italian kulttuuridiplomaattisen vaikutuksen pohjoismaisessa saarivaltiossa jo 3. heinäkuuta ilmestyneessä numerossaan, jossa paikallisten orkesterien kerrottiin ottaneen italialaissävellyksiä osaksi repertoariaan vieraiden saapumista odotellessa. Jälleen kerran Reykjavikin kadut olivat trikolorin sekä Mussolinin ja Balbon muotokuvien koristamia, lehden artikkeleissa kirjoitettiin. Palstatilaa sai myös Islannin luonnon eksotiikka yöttömine öineen – artikkelista on rivien välistä tulkittavissa italialaisen kulttuurin olleen niin kauaskantoista, että jopa

---

<sup>65</sup> Una fantastica giornata a Londonderry, *Corriere* 3.7.1933.

<sup>66</sup> Vivissima attesa in America, *Corriere* 3.7.1933.

<sup>67</sup> Un magnifico gesto di amicizia fra Italia e America, *Corriere* 3.7.1933.

<sup>68</sup> Segrè 1987, 243.

Islannin kaltainen kaukainen pohjoismainen saarivaltio oli päätynt sen vaikutuspiiriin.<sup>69</sup>

Vaikeat sääolosuhteet pitivät Balbon joukkion maissa Pohjois-Irlannissa heinäkuun viidenteen päivään asti, jolloin laivueen onnistui ylittää Londonderryn ja Reykjavikin välinen 1528 kilometrin taival. Paikan päältä raportoinut *Corrieren* kirjeenvaihtaja Pietro P. Carbonelli kertoi useamman miehen silmäkulmien kostuneen ilon kyynelistä Balbon jyrisevän moottoroidun muodostelman laskeutuessa Reykjavikin satamaan. Kyseenalaiseksi jäänee kuitenkin kirjoittajan väite siitä, miten Balbon astuessa laskeutumisensa jälkeen koneensa siivelle vieraita tervehtiäkseen Reykjavikin taivaan sankka sumupeite repesi ”ympäröiden hänet voitokkaan valon aurassa”.<sup>70</sup>

Voitokas auringonpaiste auroineen ei kuitenkaan kauaa vieraita hellinyt, sillä sääolojen myötä Balbon vierailu Reykjavikissa venyi kuuden päivän mittaiseksi. Päivät täyttyivät juhlallisuuksista vastaanottoineen ja seremonioineen: Balbon kerrottiin keskustelleen jopa latinaksi Reykjavikin pormestarin kanssa, ja miehet olivat löytäneet yhteisen sävelen rakkaudesta Italiaa kohtaan, sekä eritoten maiden välisiä taloudellisia ja kauppasuhteita ruodittaessa. Lennon kulttuuridiplomaattista luonnetta korosti vahvasti *Corrieren* kirjeenvaihtajan toteamus, jossa Balbon vierailun nähtiin jättävän positiivisten muistojen lisäksi vahvat siteet Italian ja Islannin välisten suhteiden edistämiseksi niin taloudellisessa kuin kulttuurin ulottuvuudessa.<sup>71</sup> Maininnan latinankielisestä keskustelusta saattoi olettaa kumartavan antiikin Rooman perinnölle, toisaalta se oli myös osoitus islantilaisten sivistyksestä.

Islantilaisten lämpimän vastaanoton kerrottiin voittaneen Balbon, ”juhlia ja korulauseita” karsastavan ”toiminnan ja taistelun miehen”, puolelleen, *Corrieren* kirjeenvaihtaja sanaili.<sup>72</sup> Todellisuudessa Balbo oli elementissään julkisuudessa ja parrasvalojen paisteessa erityisesti ilmailuministerin vuosinaan, mutta ideaalin fasistikansalaisen julkiseen imagoon kattavat juhlallisuudet lasinkilistelyineen, rakastajattarista puhumattakaan, eivät sopineet.<sup>73</sup>

---

<sup>69</sup> Attesa festosa nella notte boreale alla baia di Reykjavik in Islanda, *Corriere* 3.7.1933.

<sup>70</sup> L’indimenticabile apparizione nel cielo boreale, *Corriere* 6.7.1933.

<sup>71</sup> L’entusiasmo dell’Islanda per gli eroi venuti dal Sud, *Corriere* 8.7.1933.

<sup>72</sup> L’entusiasmo dell’Islanda per gli eroi venuti dal Sud, *Corriere* 8.7.1933.

<sup>73</sup> Segrè 1987, 220.

Lennon seuraava välilasku tapahtui Cartwrightin kylässä Newfoundlandin ja Labradorin provinssissa Kanadassa, jota ennen lentäjien oli ylitettävä 2400 kilometrin matka Pohjois-Atlantin hankalissa olosuhteissa. Reitillä lentäjiä odottivat myrskytuulet sateineen sekä sankkoine sumuineen – huolta aiheuttivat myös kylmyys sekä jään muodostuminen koneen siiville sekä ohjauspintoihin, joka oli ajan teknologiakehityksen huomioon ottaen hengenvaarallista. Vuonna 1933 lentokoneiden ohjaustehostimet eivät olleet yleistä teknologiaa, jonka seurauksena jää saattoi pahimmillaan tehdä koneen lentokelvottomaksi ja johtaa hengenvaaralliseen hallinnan menetykseen.<sup>74</sup> Oman huolenaiheensa aiheutti myös lentomuodostelman pitäminen yhtenäisenä, sillä sumuverhon ympäröimänä riski laivueen ajautumisesta erilleen muodostui merkittäväksi.

Heinäkuun kahdententoista päivänä Balbon laivue nousi sumun ja sateen täyttämälle taivaalle, ja sitä seuranneet tunnit kuluivat laivueen lipuessa usvapeitteestä toiseen. Balbo vertasi päiväkirjassaan äärettömältä tuntuneen valtameren yllä lentämistä aavikolla eksymiseen: usvan täyttämä taivas ei tarjonnut kiintopisteitä saati seurattavaa, ja tunnit tuntuivat venyvän kuukausien mittaisiksi. Kaiken kaikkiaan lentue lensi sumupilvien seassa liki kymmenen tunnin ajan. Hermojaan rauhoittaakseen hän siemaili satunnaisia konjakkiryppyjä kahvihetkiensä ohella. Kahdentoista tunnin ilmassaolon jälkeen lentue saapui Cartwrightin ylle – tiedon saavutettua italialaismedian radiokanavat keskeyttivät ohjelmanumeronsa ilmoittaakseen Balbon onnistumisesta.<sup>75</sup>

Ylisanoja ei jälleen säästely *Corrieren* uutisoidessa laivueen menestyksestä: ”Mussolinin Italian vahvat ja rohkeat siivet voittavat toistamiseen Atlantin” julisti lehden pääotsikko 13. heinäkuuta. Kirjoitus jatkui taustoittaen, miten Balbon joukot olivat kohdanneet lukemattoman määrän haasteita, vaaroja, esteitä ja ongelmia ”valtameren vaarallisimman alueen” yllä. Kirjoittaja totesi koko maailman silmälleen ”italialaisen ilmailun riemuvoittoa”, joka symboloi niin italialaista rohkeutta kuin järjestelmällisyyttäkin.<sup>76</sup> Toistamiseen otsikon värikäs muotokieli ennakoii asetelmaa,

---

<sup>74</sup> Aviation Publishers 2017, 154–155.

<sup>75</sup> Il rapporto di Balbo al Duce, Corriere 13.7.1933; Segrè 1987, 240–241.

<sup>76</sup> Le ali forti e audaci dell’Italia di Mussolini trionfano per la seconda volta dell’Atlantico, Corriere 13.7.1933.

jossa lentolaivueen oli ohjannut turvallisesti Atlantin yli ennen kaikkea Mussolini poliittisella päättäväisyydellään.

Seuraavaksi lukijan huomio kiinnitettiin teknologiaosaamisen sijaan fasisti-ihmisen mielen henkisiin ominaisuuksiin: kirjoittaja ruoti lentäjiä todeten odottamisen ja kärsivällisyyden olevan heille ”satakertaisesti hankalampaa” rohkeuteen ja uskallukseen verrattuna. Oikeaoppisen kärsivällisyyden myötä ”kehon jokainen impulssi” oli valjastettavissa oikeaa hetkeä varten – hetkeä, jolloin ihminen yhdistäisi kaikki ruumiin ja sielunsa voimavarat täyttääkseen tehtävänsä. Tämän kaltaisessa tiukassa mielen- ja kehonhallinnassa tiivistyivät kirjoittajan mukaan sekä fasistinen koulutuksen, että Mussolinin luoman ”uuden italialaisen mielen” ydin.<sup>77</sup> Samalla teksti peilasi 1900-luvun alun ilmaisu-uutisoinnille tyypillistä teemaa, jonka keskiössä oli ihmisten ja valtioiden taistelu luonnonvoimia vastaan.<sup>78</sup>

Lentäjäkulttia tarkastellessa esiin nousee myös omanlaisensa ideologinen ristiriita: osana fasismin keskeisiä antirationalistisia sekä antipositivistisia arvoja ideaali fasisti-ihminen miellettiin impulsiiviseksi, vahvojen tunneperäisten reaktioiden toimijaksi. Samanaikaisesti hänen kuitenkin otaksuttiin olevan täydessä kontrollissa tunneilmaisustaan, ja kanavoivan primitiivisimmät impulssinsa otolliseksi katsomaansa toimintaa varten.<sup>79</sup>

Laivueen laskeuduttua Cartwrightiin italialaisjoukkiolla oli runsaasti syytä juhlaan: koko 99-päiväinen laivue oli saapunut vahingoittumattomana perille, eikä yksikään lentovene ollut korjauksen saati varaosien tarpeessa. Cartwrightin satamaan ankkuroitu *Alice* – rahtilaiva varaosalasteineen osoittautui tarpeettomaksi.<sup>80</sup> Jokseenkin yllättäen reitin vaarallisimpana tapahtumana Balbo piti kuitenkin laivueen saamaa vastaanottoa Cartwrightin yllä: italialaisten saapumista varten ”amerikkalaiset elokuvantekijät” olivat nousseet koneineen ilmaan kuvaamaan muodostelman saapumista. Isäntäväen koneet olivat Balbon mukaan tunkeutuneet italialaismuodostelman sekaan, aiheuttaen lukuisia vaaratilanteita, kuitenkin yhteentörmäyksiä aiheuttamatta.<sup>81</sup> Rivien välistä

---

<sup>77</sup> Le ali forti e audaci dell’Italia di Mussolini trionfano per la seconda volta dell’Atlantico, Corriere 13.7.1933.

<sup>78</sup> Esposito 2017, 129.

<sup>79</sup> Esposito 2017, 229–230.

<sup>80</sup> Segrè 1987, 241.

<sup>81</sup> ”Mussolini, da Roma, ispira e propizia le ali tricolori”, Corriere 17.7.1933.

saattoi tulkita, miten fasisteille ominaispiirteeksi mielletty järjestelmällisyys saati organisointikyky eivät kuuluneet amerikkalaisäntien luonteenpiirteisiin. Myöhemmissä muistelmissaan Balbo totesi grappapullon kiertäneen pöydässä italialaislentäjien juhlistaessa urotyötään illallisen äärellä. Lentäjät lauloivat yhteislauluja, eikä ”korkeasta yhteishengestä ollut puutetta”, hän myöhemmin kirjoitti.<sup>82</sup>

Kiireellisimmät onnittelusähkeet ehtivät tavoittaa laivueen jo Cartwrightissa, ja valtiotasolla ensimmäisten onnittelijoiden joukossa oli Unkarin äärioikeistolainen pääministeri Gyula Gömbös. *Corrieren* etusivulla julkaistussa sähkeessään pääministeri julisti lentäjien edesottamusten ”valaisevan Italian uudessa kunnian valossa”. Huomionarvoista oli sähkeen muotokieli: lentospektaakkelin kerrottiin syntyneen Mussolinin tahdonvoimasta, jonka toteuttajina diktaattorin ”rohkeat toverit” olivat toimineet.<sup>83</sup> Viittaamalla Balboon Mussolinin ”rohkeana toverina” tiedotusvälineet peilasivat jälleen diktaattorin julkisuuskuvasta tuttua asetelmaa – oliko Atlantin ylittänyt Mussolini vai Balbo?

Seuraavana aamuna 13. heinäkuuta laivue suuntasi Cartwrightista kohti Shediacin kaupunkia New Brunswickin provinssissa. Kuusituntinen lento sujui erinomaisessa säässä, ja Shediacin kaupungin väkiluvun kerrottiin väliaikaisesti kolminkertaistuneen liki 30 000 asukkaaseen lentäjien saapumisen seurauksena.<sup>84</sup> *Corrieren* etusivulla nostettiin esiin brittiläissanomalehti *Manchester Guardianin*, *Daily Mailin* sekä *Daily Telegraphin* kuvauksia tapahtumista. Esiin nousivat niin lentoreitin vaarallisuus kuin italialaisen ilmailun jatkossa nauttima julkisuus. *Daily Telegraph* –lehdellä kerrottiin olevan jopa oma ilmailuasioihin keskittynyt toimittajansa, joka luonnehti italialaisten suoritusta ”ilmailun historian suurimmaksi ja riskialttiimmaksi tapahtumaksi”.<sup>85</sup> Oma kieltään ilmailun julkisesta roolista 1900-luvun alkuvuosikymmeninä kieli, miten sanomalehdillä oli omat toimittajansa ja kirjeenvaihtajansa ilmailuasioita koskevien asioiden hoidossa.

---

<sup>82</sup> Segrè 1987, 241–242.

<sup>83</sup> I rallegramenti di Gömbös al generale Balbo, *Corriere* 14.7.1933.

<sup>84</sup> Segrè 1987, 242.

<sup>85</sup> ”Uno spettacoloso trionfo tecnico”, *Enorme impressione in Inghilterra*, *Corriere* 14.7.1933.

Ylistävää säveltä toistelivat *Corrieren* mukaan myös saksalaislehdet *Morgenpost*, *Börsen Zeitung*, *Lokal Anzeiger*, *Deutsche Allgemeine Zeitung* sekä propagandaministeri Joseph Goebbelsin perustama sanomalehti *Der Angriff*, jotka vuoron perään kehuivat niin Balbon johtajuutta kuin laivueen teknistä taituruutta. *Corrieren* Berliinin-kirjeenvaihtaja kertoi lehtien omistaneen ”runsaasti tilaa” Cartwrightista saapuneille laivueen lähettämille sähköille.<sup>86</sup> Lehden seuraavalla sivulla esiteltiin vielä Ranskan, Itävallan ja Yhdysvaltojen lehdistön ylistävät arviot laivueen urotyöstä, jottei italialaisen ilmailun maailmanlaajuinen vaikutus olisi jäänyt lukijoille epäselväksi.

Huomionarvoisena on syytä nostaa esiin ranskalaislehti *Quotidien*’n uutisointi Balbon lennosta, jossa laivueen Atlantin ylitys asetettiin jo kaksi viikkoa ensimmäisen taivaallenousun jälkeen osaksi kansainvälisen ilmailun kontekstia: Balbo oli osoittanut, että Pohjois-Atlantin valtameri oli mahdollista kesyttää ”järjestelmällisellä hengellä ja rationaalisella valmistautumisella”. Ranskalaislehden toimittaja Hubert Bouchet luonnehti Balbon avanneen toiminnallaan uuden ”transatlanttisen lentoliikenteen aikakauden”, peilaten samanaikaisesti Balbon omaa visiota lentoliikenteen tulevaisuudesta, jossa kaupalliset lentoyhteydet Atlantin yli olivat arkipäivää. Artikkelissa kaikuivat vertaukset Jules Vernestä Kolumbukseen, ja myös *Regia Aeronautican* kymmenvuotinen kehitys sai ylistystä osakseen. Mussolinia saati fasismia kehujen keskiössä ei kuitenkaan nähty.<sup>87</sup>

*Corrieren* sivuilla yleisön kiinnostusta Balbon Atlantin ylitykseen ruokittiin myös mainosten keinoin. Heinäkuun 14. päivän lehdessä konvehdeistaan tunnettu Perugia-suklaatehdas haastoi lukijat veikkaamaan, millä kellonlyömällä ensimmäinen Balbon laivueen lentokoneista palaisi takaisin Italian taivaille. Ilmaristeilyn kunniaksi yritys oli tuonut markkinoille oman *Crociera Aerea del Decennale* -konvehtinsa, ja kilpailun pääpalkintona oli ilmaisia reittilento- ja junamatkoja Italian ”kauneimpiin kaupunkeihin, kuten Tripoliin ja Rodokselle”.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> Entusiastici commenti tedeschi, *Corriere* 14.7.1933.

<sup>87</sup> L’era dei grandi trasporti aerei aperta dalle ali italiane, *Corriere* 14.7.1933.

<sup>88</sup> *Corriere* 14.7.1933.

Kuva 2. Balbon lento Perugia -suklaatehtaan mainoksessa.

**CROCIERA AEREA DEL  
DECENNALE**



**A che ora...**

ammarerà in Italia il primo idrovolante nel viaggio di ritorno dalla  
Crociera Aerea del Decennale?

Acquistate con lire 10 una scatola di cioccolatini Perugia:  
"Crociera Aerea del Decennale" e partecipate al grande Concorso.

Viaggi aerei e ferroviari gratuiti per gruppi di persone per le più  
belle città d'Italia compreso Tripoli e Rodi.

Soggiorni gratuiti nei più grandi e lussuosi alberghi.

Lähde: Corriere della Sera, 14.7.1933.

*Corrieren* sivuilla nähtyjä mainoksia tarkastelemalla on myös mahdollista analysoida fasistiliikkeen suhdetta moderniin kulutuskulttuuriin, jonka kanssa liike oli lähtökohtaisesti ristiriidassa. Kulutuskulttuuri miellettiin liberaalidemokratioille ominaiseksi amerikkalaisuuden piirteeksi, mutta sitä ei Italiassakaan ollut mahdollista kiihdyttää vaikuttamatta maan teollisuussektoriin. Fasistit omaksuivatkin kulutuskulttuurilta visuaalisen representaation keinoja, joihin liittyivät niin mustapaidat kuin maan elokuvateollisuuskin. Mainostamalla tuotteitaan Balbon lennon kautta yritykset sitoivat fasistisen politiikanteon speaktaakkelin yhteen kaupallisen speaktaakkelin kanssa. Tämä osallisti massoja arkielämän tasolla osaksi politiikkaa, ja toimi samalla keinona sitoa kansa osaksi Balbon kunnianhimoista yritystä.<sup>89</sup>

Laivueen laskeutuessa Montrealiin perjantaina 14. heinäkuuta lentäjiä odotti liki 200 000 ihmisestä koostunut väkijoukko, *Corrieren* ilmailukirjeenvaihtaja Mario Massai kirjoitti. "Latinalaisen sivistyksen lipunkantajakaupungin" kaduilla lentäjäjoukkio sai hädin tuskin kulkea rauhassa, sillä kirjoittajan mukaan innostunut väkijoukko yritti

<sup>89</sup> Falasca-Zamponi 1997, 144–145.

kaikin keinoin lähestyä Balbon miehiä halauksin ja hellyydenosoituksin. Myös Balbo intoutui kehumään kaupunkia yhdeksi reitin häikäisevimmistä kohteista.<sup>90</sup>

*Corrieren* sivuilla esiin ei kuitenkaan noussut laivueen jo aiemmin kohtaaman vaaratilanteen paluu: laskeutuessaan Montrealin satamaan ensimmäisenä Balbo huomasi alueen olleen täynnä utelioiden sivustaseuraajien veneitä. Muistelmissaan mies kertoi karjuneensa veneilijöille käskyjä tyhjentää alue, muttei saanut viestiään kuuluviin kirkonkellojen, sireenien ja väkijoukon melulta. Hermostuksissaan Balbo päästi sarjan ”epäparlamentaarisia herjauksia” häntä mikrofonin kanssa lähestyneelle toimittajalle. Vaaratilanteista huolimatta laivue onnistui laskeutumaan yhtenä kappaleena.<sup>91</sup> Seuraavana päivänä lentäjien ohjelmassa oli matkan huippukohta, sillä määränpäänä siinsi vuoden 1933 maailmannäyttelyä isännöinyt Chicagon kaupunki.

## 2.2 Italian pojat Chicagon taivaalla

Taivaalla olleet ilmalaiivat vetivät perässään pitkiä banderolleja, joissa tervehdittiin Italian sankareita. Korkeammalla nelisenkymmentä yhdysvaltalaisilmavoimien hävittäjää lensi ylitse toivottaen vieraat tervetulleiksi. Koko Michiganjärven etelärannikon pikavenelaivasto oli vesillä. Isojen rakennusten (joiden suhteen Chicago tahtoo kilpailla New Yorkin kanssa tässä amerikkalaisuuden erityisessä ilmaisussa) parvekkeilla ihmisillä ei ollut tuumaakaan vapaata tilaa. Korkean terästornin näköalatasanteelle, juuri ja juuri laivueen lentokorkeuden alapuolelle, oli ahtautunut sadoittain kansalaisia, emmekä tiedä kuinka he löysivät tilaa liikuttaa käsiään.<sup>92</sup>

Balbon ilma-armada ilmestyi Chicagon taivaalle heinäkuun 15. päivänä kello 18.23 paikallista aikaa. Samalla kellonlyömällä yhdysvaltalaisisännät juhlistivat tapahtunutta tykinlaukauksella, ja paikalla ollut yleisö äityi äänekkäisiin suosionosoituksiin, joita *Corrieren* kirjeenvaihtaja Mario Massai kuvasi ”pelottavan väkivaltaisiksi”. Italialaisten muodostelmaa johti asianmukaisesti Balbon nimikkokone I-BALB –tunnuksineen. Laivueen rinnalla lensi isäntämaan lentäjistä koostunut lentosaattue, joka muodosti taivaalle sanan ”Italia”.<sup>93</sup> Sitä oli syytä pitää myös Balbon unelman toteutumisenä: Italialaisuuden aatetta julistettiin maailmanlaajuisella näyttämöllä isoin kirjaimin. Erään

---

<sup>90</sup> Il volo tra le raffiche, *Corriere* 15.7.1933.

<sup>91</sup> Segrè 1987, 242.

<sup>92</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporalì, *Corriere* 17.7.1933.

<sup>93</sup> In una esplosione di entusiasmo per l’Italia fascista Chicago accoglie trionfalmente i cento transvolatori dell’Atlantico, *Corriere* 16.7.1933.



ilmalaivan perässä liehui lakana, jossa tervehdittiin Balboa ja ”Italian mahtavia poikia”.<sup>94</sup> Michiganjärven rannalle kerääntynyt utelias väkijoukko oli haltioissaan, heistä eniten vaikuttuneita olivat ymmärrettävästi italialaista alkuperää olleet katsojat. ”Räjähtävää innostusta fasistiselle Italialle – Chicago toivottaa satapäisen Atlantin ylittäjien joukon riemukkaasti tervetulleeksi” totesi *Corrieren* artikkeli seuraavana päivänä italialaisvieraiden vastaanotosta.<sup>95</sup>

*Corrieren* kirjeenvaihtaja Mario Massai arvioi Michiganjärven rannoille kerääntyneen jopa kymmeniä tuhansia sivustaseuraajia kiikareineen sekä kameroineen – vielä reippaampi oli arvio, jonka mukaan jopa puoli miljoonaa kansalaista oli edeltävän päivän ja yön aikana saapunut Chicagoon seuraamaan italialaisten armadan saapumista. Yhteensä yli miljoonapäiseksi arvioidun väkijoukon seassa kaikuivat *Viva Italia* sekä *Viva Balbo* -huudot, kerrottiinpa myös liki sadan fasistikansalaisen nostaneen kätensä roomalaiseen tervehdykseen vieraiden saapuessa. Kansojen välisen ystävyuden merkiksi Chicagon pormestari Edward Kelly julisti puheessaan heinäkuun 15. päivän Balbon päiväksi, ja *Italo Balbo Day* oli syntynyt. Samalla kaupungin *Seventh Avenuena* tunnettu katu uudelleennimettiin *Balbo Avenueksi* – nimi, jota katu kantaa yhä.<sup>96</sup>

Balbon Chicagon-laskeutumista koskevassa uutisoinnissa toistuivat kaikki fasistisen politiikanteon visuaaliset elementit sekä vaikuttamiskeinot. *Atlanticin* moottoriparvi oli vahva valtaa ilmentävä poliittinen symboli, joka samanaikaisesti osallisti ihmismassoja politiikkaan. Se symboloi energisyyttä, dynaamisuutta ja rohkeutta.<sup>97</sup> Fernando Espositon näkemyksen mukaan lentäjien voitto samaistettiin sitä katselleiden katsojien voitoksi patrioottisen identifikaation kautta – tämän identifikaation myötä myös yleisö saattoi tuntea valloittaneensa ilmojen valtakunnan. Lentäjän voitto symboloi valtion moderniutta, ja samaistuessaan lentäjähahmoihin sivustakatsovat massat omaksuivat kansallisympyyden kietoutuneen ajatuksen modernisaatiosta.<sup>98</sup>

---

<sup>94</sup> Segrè 1987, 243.

<sup>95</sup> In una esplosione di entusiasmo per l’Italia fascista Chicago accoglie trionfalmente i cento transvolatori dell’Atlantico, *Corriere* 16.7.1933.

<sup>96</sup> In una esplosione di entusiasmo per l’Italia fascista Chicago accoglie trionfalmente i cento transvolatori dell’Atlantico, *Corriere* 16.7.1933; Segrè 1987, 243; Carter 2019, 221.

<sup>97</sup> Falasca-Zamponi 1997, 25; 70.

<sup>98</sup> Esposito 2017, 132.

*Corrieren* etusivu heinäkuun 16. päivästä välitti vahvan viestin fasistisen politiikanteon speaktaakkelimaisesta luonteesta. Balbon saapuminen Chicagoon ei suinkaan noussut päivän ykkösuutiseksi, sillä samaisena päivänä italialaiset saivat taidonnäytteen valtakunnanjohtajansa Mussolinin diplomaattisista kyvyistä. // *Ducen* johdolla Italia, Ranska, Saksa sekä Iso-Britannia olivat Roomassa allekirjoittaneet nelikantasopimuksena tutuksi tulleen asiakirjan, jonka tarkoituksena oli vakauttaa ja rauhoittaa Euroopan valtioiden välistä politiikkaa.<sup>99</sup>

Nelikantasopimuksen johdolla maat sitoutuivat tiiviimpään kansainväliseen yhteistyöhön, lupautuen muun muassa ratkaisemaan konfliktit ei-sotilaallisin keinoin. Allekirjoittaneet maat sitoutuivat etsimään ratkaisuja ongelmiinsa diplomaattisin keinoin, ja päätöksiin tarvittiin nelikon yhteinen konsensus. Käytännön vaikutuksena oli vahvistaa edellä mainittujen maiden vaikutusvaltaa Kansainliitossa pienempien maiden kustannuksella, ja sopimuksen elinkaari jäi lyhytaikaiseksi. ”Mussolini varmistaa kymmenvuotisen rauhan ajanjakson Euroopalle ja koko maailmalle”, julisti *Corrieren* etusivu osoituksena *Ducen* neuvottelukyvyydestä.<sup>100</sup>

Samanaikaisesti *Corrieren* etusivua tarkastellessa huomaa, miten ilmassa näkyi myös merkkejä Mussolinin ja Balbon välillä kytevästä julkisen tilan kamppailusta. Vielä vuonna 1933 Balbon ja Mussolinin välit olivat sopuisat, mutta karismaattisen ilmailuministerin vuosi vuodelta säkenöivämpi rooli valtakunnan politiikan huipulla tulisi ennen pitkää muodostumaan Mussolinille vakavaksi riippakiveksi. Helpotusta tilanteeseen eivät tuoneet päivittäiset uutiset Balbon saamasta säkenöivästä vastaanotosta ympäri Yhdysvaltoja. Molemmilla miehillä oli täysi työ vakuuttaa kansainvälinen yleisö Mussolinin uudelleenmuovaaman Italian potentiaalista, eikä niinkään Balbon henkilökohtaisesta uskalluksesta saati sankaruudesta, johon mediahuomio näytti liiankin usein kääntyvän.

Samaisessa *Corrieren* painoksessa Balboa luonnehdittiin yhdeksi fasismin suosituimmista hahmoista, sekä ”yhdeksi uuden Italian miehistä, jotka kouluttautuivat ja karaistuivat intohimon, innostuksen ja uskon, sodan ja vallankumouksen tulisessa

---

<sup>99</sup> Mussolini assicura all’Europa e al mondo dieci anni di pace, Corriere 16.7.1933.

<sup>100</sup> Mussolini assicura all’Europa e al mondo dieci anni di pace, Corriere 16.7.1933.

ilmapiirissä.”<sup>101</sup> Ilmailuministerin karisma noteerattiin myös yhdysvaltalaisessa lehdistössä, ja Chicago Tribunen toimittaja kuvaili Balbon keikarimaista valovoimaisuutta yksityiskohtaisesti:

Kenraali Balbo käveli muutama minuutti tämän historiallisen lennon päättymisen jälkeen vesilentokoneensa kannelle kuin lähteäkseen iltapäiväteelle. Hänellä oli yllään harmaansininen univormu, jota koristivat kotka ja kruunu, sekä sodassa ansaitut mitalit. Kävelykeppi kädessään, hän sytytti savukkeen, katseli maisemaa ja hymyili tyytyväisenä.<sup>102</sup>

Omanlaistaan intohimoa, innostusta ja uskoa täynnä oli myös Balbon *Corrierelle* kirjoittama matkakertomus reitin siihenastisista tapahtumista, joka julkaistiin *Corrieren* etusivulla 17. heinäkuuta. Artikkelit keskittyi ensisijaisesti lennon organisointiin, teknologisiin yksityiskohtiin sekä luonnonvoimien aiheuttamiin haasteisiin, mutta viimeisissä tekstikappaleissaan Balbo intoutui jälleen pohtimaan lennon merkitystä laajemmassa kontekstissa, ilmailun tulevaisuuden potentiaalia peilaten. Hän julisti kansainvälisen yleisön ymmärtäneen, miten laivueen saavutus oli merkki ”eteenpäin kulkevasta maailmasta, sekä uudesta sielusta, joka ottaa meidät kaikki mukaansa ja työntää meitä kohti edistystä, kohti uusia inhimillisiä saavutuksia.”<sup>103</sup> Eteenpäin työntävän voiman keskiössä oli luonnollisesti fasistinen lentäjähahmo, tässä tapauksessa Balbo, joka uhkarohkeudellaan toimi eräänlaisena tienraivaajana.

Balbo näki ilmailun nousseen tasavertaiseksi matkustusmuodoksi laivaliikenteen rinnalle, sillä jatkossa suuret valtameret olisi mahdollista ylittää myös ilmaitse, josta ”Italia oli antanut ensimmäisen näytteen”. Jotta totuudet julkisen tilan hallinnasta speaktaakkeleineen eivät päässeet unohtumaan, Balbo julisti varsin päälle liimatun oloisesti kaiken edellä mainitun olleen mahdollista valtakunnanjohtaja Mussolinin ”suuren sydämen ja mielen” ansiosta.<sup>104</sup>

Muistamme, mitä tapahtui kaksi vuotta sitten Rio de Janeirossa ja São Paulossa vastaanlaisessa tilaisuudessa, italialaisten loistavan voiton äärellä. Se, mitä näimme viime yönä, oli varmasti kaksikymmentä kertaa vaikuttavampaa ja kaksikymmentä kertaa pelottavampaa, jos näin voi ilmaista sitä ihmisen kokemaa tunnetta, kun näkee itsensä

---

<sup>101</sup> Gli audaci piloti della Crociera e il loro Comandante, Corriere 16.7.1933.

<sup>102</sup> The Flight of the Fascist, Chicago Reader 16.9.1993.

<sup>103</sup> ”Mussolini, da Roma, ispira e propizia le ali tricolori”, Corriere 17.7.1933.

<sup>104</sup> ”Mussolini, da Roma, ispira e propizia le ali tricolori”, Corriere 17.7.1933.

tukehtuvan ja murskautuvan ylivoimaisen massan hyökkäyksen alle, joka näyttää saavuttaneen hulluuden äärirajat. Tämä oli Chicagon ensimmäinen tervetuliaistoivotus Balbolle ja hänen urheille miehilleen.<sup>105</sup>

Laivueen vastaanottoa ylläolevin sanoin kuvailleen kirjeenvaihtaja Massain sanoissa oli paljon Balbon ajatusmaailmasta tuttua tematiikkaa. Vauraudellaan, koollaan ja vallankäytöllään Yhdysvallat edusti länsimaisen yhteiskuntajärjestelmän eräänlaista kulminaatiopistettä.<sup>106</sup> Loputtomilta tuntuneet, liki holtittomasti käyttäytyneet ihmismassat edustivat kasvotonta hurjistuneiden joukkoa, jossa yksilön rooliksi jäi olla osana ilakoivaa ja riehuvaa kollektiivia. Kaikki Yhdysvalloissa oli suurempaa, jylhistä rakennuksista ihmisten väkijoukkoihin, mutta maalta puuttui fasistien ihannoima määrätietoinen johtaja, joka muovaisi ihmismassojen primitiivisenä näyttäytyneen tunneperäisen toiminnan kohti yhteistä, kollektiivista tarkoitusta.

Samanaikaisesti Yhdysvaltain "väkivaltaisia massoja" kuvailleet kirjoitukset kertoivat omaa kieltään siitä, miten merkittävänä Balbon saavutusta oli *Corrieren* mukaan pidettävä. Väkijoukot hurmokselliseen tilaan saattanut Balbo nautti vahvasta poliittisesta pääomasta, ja teki kaikkensa alleviivataksaan saavutuksiansa olevan ennen kaikkea fasistisen yhteiskuntajärjestelmän mahdollistamia. Viestinä näytti olevan, miten sellainen poliittinen liike, joka kykeni lietsomaan kilpailevan yhteiskuntajärjestelmän alla elävät kansalaiset toimittajien kuvailemaan hurmioon, oli syytä ottaa vakavasti. Huomionarvoista on myös noteerata, miten amerikkalaisten laumakäyttäytymistä analysoidessa *Corrieren* kirjoituksissa oli usein vahvan primitiivistä, jopa raakalaismaista luonnehdintaa sisältänyt sävy. Rivien välistä oli luettavissa, miten maltillisuus saati tunnekontrollit eivät kuuluneet "amerikkalaisen rodun" hyveisiin.

Chicagoon laskeuduttuaan laivue vieraili ensi töikseen maailmannäyttelyn alueella, paviljonkeja kiertäen.<sup>107</sup> Italian paviljonki Chicagon maailmannäyttelyssä muistutti muodoltaan lentokonetta, symboloiden maan teknologista kilpailukykyä. Valtavassa näyttelyssä korostettiin maan "merkittäviä saavutuksia tekniikan, fysiikan, lääketieteen,

---

<sup>105</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, *Corriere* 17.7.1933.

<sup>106</sup> Segrè 1987, 204.

<sup>107</sup> Segrè 1987, 243.

maantieteen, tähtitieteen, maatalouden, merenkulun ja ilmailun alalla keisarien ajoista nykypäivään", kuten *Chicago Reader* -sanomalehti uutisoi Balbon vierailusta kertovassa artikkelissaan.<sup>108</sup>

Lentäjät tapasivat amerikanitalialaisia elinkeinoelämän vaikuttajia sekä paikallisia fasistiryhmittymiä, josta seurueen matka jatkui Soldier Fieldille, kaupungin tunnetuimmalle urheilustadionille. Stadionin satatuhatpäisen yleisön reaktiota Balbon seurueen sisääntuloon kirjeenvaihtaja Massai kuvaili "hurrikaanimaisen" voimakkaaksi, sekä sellaiseksi, joka sai "vahvimman miehen pään huimaamaan ja tuntemaan ylpeyden palan kurkussaan".<sup>109</sup> Stadionilla järjestetyssä tilaisuudessa Balbon lisäksi ääneen pääsivät niin Illinoisin osavaltion kuvernööri Henry Horner kuin liittovaltion hallituksen edustajatkin, jotka puheissaan välittivät presidentti Rooseveltin tervetuliaistoivotukset italialaisvieraille. Balbo pitäytyi annetussa käsikirjoituksessa, todeten olleensa "ylpeä voidessaan toteuttaa *Ducen* käskyn tuomalla Chicagoon elävän todisteen Italian vastustamattomasta uudestisyntymisestä vitsakimppulipun alla", kirjeenvaihtaja Massai sanaili.<sup>110</sup>

Seuraavana Massai siirtyi käsittelemään artikkelissaan teemaa, joka oli toistunut säännöllisin väliajoin niin Balbon visioissa kuin fasistihallinnon tavoitteissa transatlanttisen lennon potentiaalista: italialaisten siirtolaisuutta. Massain tekstistä välittyi vahvan tunteikas kuva menneiden vuosikymmenten traumasta sekä vallinneesta epätoivon ilmapiiristä, jossa kotimaan maaperä ei enää tarjonnut kansalaisilleen tarvittavaa toimeentuloa.<sup>111</sup> Italialaissiirtolaisten erityispiirteistä Massai kirjoitti:

Valtaosa kansastamme oli tunteiden vallassa, liian suuren ilon ravistelemia, liian suuren tunteen muuttamia. Suurin osa heistä oli iäkkäitä miehiä ja naisia, jotka olivat tulleet tänne monta vuotta sitten, koska maamme ei riittänyt ruokkimaan heitä, mutta joukossa oli myös huomattava määrä nuoria: Amerikassa syntyneitä, jotka olivat sidoksissa alkuperäänsä enemmän murretta kuin kieltä muistuttavan puheenparren, tai vanhempiensa säilyttämien elintapojen avulla: ihmisiä, jotka muistivat Italian joko hyvin kaukaisena tai hienovaraista nostalgiaa herättävänä asiana.<sup>112</sup>

---

<sup>108</sup> The Flight of the Fascist, *Chicago Reader* 16.9.1933.

<sup>109</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, *Corriere* 17.7.1933.

<sup>110</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, *Corriere* 17.7.1933.

<sup>111</sup> Mangione & Morreale 1992, 32–33.

<sup>112</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, *Corriere* 17.7.1933.

Massai jatkoi ruotimalla italialaisten tunnetiloja niiden kaikessa dramaattisuudessaan:

Näimme miehiä ja naisia, jotka tarroutuivat epätoivoisesti lentäjien autoihin, itkivät, eivätkä kenneet sanomaan sanaakaan; ihmisiä, jotka olivat kuin olisivat nähneet jumalallisen ihmeen. Ihmisiä, jotka hyväilivät sankareitaan äärettömän hellästi, kyynelten kostuttama ylevä ylpeys kasvoillaan, ja jotka lopulta, palan tunne kurkussaan, huusivat: "*Italia, meidän Italiamme*". Speaktaakkeli kesti tuntikausia, ja sen edessä lentäjämme eivät voineet peittää kalpeuden ja kirkkaiden silmiensä paljastamaa liikutusta.<sup>113</sup>

Dannunziomainen linkki uskonnon ja fasistisen politiikanteon välillä paistoi ilmiselvänä Massain tekstissä. Balbo laivueineen oli lentourakkansa myötä noussut jonkinlaiseen myyttiseen ulottuvuuteen, jossa kansallisylpeys ja teknologinen osaaminen kietoutuivat yhteen nationalististen päämäärien uhkarohkeassa tavoittelussa. Laivue ei ollut enää Kolumbuksen jalanjalkia seurannut, uudesta maailmasta viehättynyt joukkio – pikemminkin henkensä riskeerannut messiaaninen viestintuoja merkkinä paremmasta huomisesta. Uudestisyntyneen Italian viesti oli niin voimakas, että sen äärellä kansalaiset näyttivät menettävän tunnekontrollinsa viimeisetkin rippeet, vaipuen hurmokselliseen, katarsiksenomaiseen tunnetilaan.

Balbo ja hänen miehensä tiesivät siitä hetkestä lähtien saavuttaneensa palkinnoista parhaimman: oli henkensä riskeeraamisen arvoista antaa kaukana asuville italialaisille aihetta olla ylpeitä kotimaastaan. [...] Se olisi ollut sen arvoista jo pelkästään tämän jättiläismäisen kaupungin italialaisyhteisön jumalallisen tunnekuohunnan vuoksi.<sup>114</sup>

Kirjeenvaihtaja Massain kirjoitus jatkoi ruotimalla lentäjien iltapäiväohjelmaa, johon sisältyi messu Chicagon Pyhän nimen katedraalissa. "Erittäin koskettavan" tilaisuuden jälkeen seurue siirtyi Stevens Hoteliin italianamerikkalaisten heidän kunniakseen järjestämälle juhla-aterialle. Salin päätyseinää koristivat Mussolinin ja kuningas Viktor Emanuel III:n muotokuvat, ja juhlatunnelmaa nostatti italialaisia ja yhdysvaltalaisia sävelmiä esittänyt Chicagon oopperatalon orkesteri. Lentäjien saavuttua saliin osa vieraista nosti kätensä roomalaiseen tervehdykseen – Claudio Segrèn mukaan ele nostatti vihaisten kirjeiden ryöpyn chicagolaissanomalehtien päätoimittajia kohtaan.

---

<sup>113</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, Corriere 17.7.1933.

<sup>114</sup> Con gli Atlantici tra raffiche e temporali, Corriere 17.7.1933.

Balbon yllätykseksi Chicagossa sijaitseva Loyolan yliopisto myönsi hänelle kunnia-tohtorin arvon.<sup>115</sup>

Kuohuviinilasillisten äärellä entinen Yhdysvaltain Rooman-suurlähettiläs, sekä sittemmin Mussolinin propagandistina tunnetuksi tullut Richard Washburn Child luki presidentti Rooseveltin välittämän tervetuliaisviestin liki viidentuhannen illallisvieraan suurten suosionosoitusten saattelemana. Italialaisten ”riemuvoitosta” vaikuttanut Roosevelt suitsutti viestissään erityisesti laivueen ”tarkkaa tieteellistä valmistautumista”, joka merkitsisi ”tärkeää edistysaskelta ilmojen valloituksen prosessissa”. Puhetta seurasi Childin suorittama lentäjien nimenhuuto – lähettilään lausussa menehtyneen mekaanikko Ugo Quintavallen nimen, huudahti Balbon seurue yhteen ääneen ”läsnä”, Massai kirjoitti lentäjätoverien yhteishengestä.<sup>116</sup>

Jos Roosevelt jätti Mussolinin mainitsematta onniteluissaan joko tietoisesti tai tiedostamattaan, piti Balbo puheenvuorossaan jälleen huolen siitä, että paikalla ollut yleisö oli tietoinen laivueen saavutuksen todellisesta ohjaajasta sekä suunnannäyttäjistä. Samalla Balbo luovutti tietoisesti tilaansa julkisuudessa parhaansa mukaan esimiehelleen, jonka muovaama uuden italialaisen identiteetti oli ylipäätään mahdollistanut lentäjien urotyöt, virallista tiedotuslinjaa noudattaen. Balbon puheesta uutisoanut kirjeenvaihtaja Massai kertoi Balbon kiitelleen puheessaan amerikanitalialaista väestöä kiintymyksen osoituksista, jatkaen olevansa ylpeä saadessaan johtaa ”joukkoa, joka tarjoaa suoran ja elävän todisteen Mussolinin Italiasta, joka on noussut suuren sivistyneen kansakunnan tietoisuuteen”.<sup>117</sup>

Seuraavaksi Balbo otti puheeksi kiperämmän aiheen, käsitellessään italialaisten siirtolaisilmiötä. Ilmailuministeri muisteli ja ylisti italialaisten sukupolvien ponnisteluja, jotka ”kaikenlaisten vaikeuksien keskellä kykenivät luomaan vauraan ja arvokkaan siirtokunnan Amerikan suurimpaan metropoliin”. Balbo jatkoi vakuuttaen aikojen nyt muuttuneen, ja ettei ”Italia jättäisi kaukana asuvia lapsiaan oman onnensa nojaan, vaan auttaisi ja suojelisi heitä”. Balbon mukaan sama ”poliittinen, sosiaalinen ja

---

<sup>115</sup> Un ”Te Deum” nella Cattedrale, Corriere 17.7.1933; Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, Corriere 18.7.1933; Segre 1987, 244.

<sup>116</sup> Un ”Te Deum” nella Cattedrale, Corriere 17.7.1933; Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, Corriere 18.7.1933.

<sup>117</sup> Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, Corriere 18.7.1933.

kansalaisyhteiskunnan ylösnousemus”, jonka Mussolinin nerokkuus oli saanut aikaan Italiassa, heijastui myös ulkomailla, jossa maanmiehet olivat vihdoinkin ylpeitä italialaisuudestaan, Massai kirjoitti.<sup>118</sup>

Puheen kerrottiin herättäneen syviä tunteita, varsinkin Balbon puhuessa italialaisten siirtolaisuuden ensimmäisistä vaiheista ja köyhien työläisten kamppailuista, joita he ”taistelivat Amerikassa ilman paluulippua”. Ajan oppien mukaisesti italialaissiirtolaiset olivat onnistuneet taistelussaan ”rotunsa voittamattoman hyveen” ansiosta. Massain mukaan liki neljä viidesosaa puhetta seuranneista italialaisista oli kokenut ”moisen traagisen odysseian”.<sup>119</sup>

Balbon varovainen, ylistävä ote siirtolaiskysymyksen suhteen oli tarkka linjanveto, ja kertoi kuvaavaa kieltä fasistihallinnon suhtautumisesta menneisyyden kiperiin solmukohtiin. Fasistien luoma nyky-Italia nivoutui italialaissiirtolaisiin kulttuuriperinnön, luonteenpiirteiden ja kielen kautta. Sen sijaan se Italia, joka ei ”kyennyt ruokkimaan kansaansa”, oli puhtaasti menneiden liberaalidemokraattihallitusten aikaansaama painajainen, jonka fasistit olivat kertomansa mukaan saattaneet loppuun. Mussolinin puheista tuttu taistelu-diskurssin käyttö ilmensi niin ikään virallista poliittista linjaa, jolloin italialaissiirtolaiset miellettiin samalla epäsuorasti fasismin satureiksi sekä sanansaattajiksi maailmalla. Puheessaan Balbo tarjosi ymmärrystä ja empatiaa, sekä vision paremmasta huomisesta ymmärrettävän diplomaattisessa hengessä.

Balbon saapuminen noteerattiin myös newyorkilaislehdistön sivuilla, josta *Corriere* teki myös oman koontinsa heinäkuun 17. päivän iltapäiväpainoksessa. Esimerkiksi *New York Times* ei säästellyt ylisanoja peilatessaan vertailukohtia laivueen suorituksen sekä Italian renessanssimenneisyyden välillä. Artikkelissa Balbon joukkion kerrottiin valloittaneen taivaan tavalla, jota Ikaroksen tarusta viehtynyt Leonardo Da Vinci ”ei olisi osannut kuvitellakaan”. Balbon johtama ”siipien parvi” yhdisti Da Vincin maan Amerigo Vespuccin mukaan nimettyyn mantereeseen, ja kyseiset siivet julistivat ”ikuista rauhaa kansojen välillä, ja enkelikuoron tavoin ne lausuivat Da Vincin, Balbon edeltäjän, nimen.”<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, *Corriere* 18.7.1933.

<sup>119</sup> Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, *Corriere* 18.7.1933.

<sup>120</sup> Nuova York emulerà Chicago nelle accoglienze ai transvolatori, *Corriere* 17.7.1933.



*Corriere* noteerasi myös lehdistön olevan täynnä kuvia Balbosta, italialaisten lentokoneista sekä lentäjistä. Oman osuutensa muodostivat sanomalehdistön julkaisemat kartat, joissa esiteltiin New Yorkin parhaimpia näköalapaikkoja, joista tarkastella Atlantin ylittäjien, *Atlanticin* saapumista. Kaupungin italialaiskortteleissa vallitsi juhlatunnelma, ja Balbon kuvien kerrottiin koristavan kaupungin ikkunoita, seiiniä sekä kioskeja. Uskonnolliset vertailukohtat menivät vielä pidemmälle *Corrieren* uutisoidessa ”eräästä kauppiasta”, jonka kerrottiin pystyttäneen kadulle suuren alttarin, jossa Neitsyt Marian kuvaa ympäröi italialaislentäjien muotokuvien joukko.<sup>121</sup>

Heinäkuun 17. päivänä italialaisten seurue teki virallisen vierailun Chicagon kaupungintalolle, jonka juhlallisuuksissa lentue tapasi Chicagon pormestarin sekä paikallispoliitikkoja. Balbolle välitettiin presidentti Rooseveltin esittämä kutsu vierailusta valkoiseen taloon, ja pormestari Kelly luovutti hänelle kultaiset kaupungin avaimet. Vastavuoroisesti Balbo luovutti nimikkokoneensa ankkuripoijun Chicagon historialliselle seuralle, jonka kokoelmia koristi entuudestaan yksi Kolumbuksen karavelien ankkuripoijuista.<sup>122</sup> Seurueen matka jatkui Chicagon Grant Park -puistoon, jossa heitä odotti Kolumbuksen patsaan paljastamisseremonia. Puheen pitänyt Italian Chicagon-kunniakonsuli ei Kolumbus-vertauskuvia säästellyt peilatessaan genovalaisen tutkimusmatkailijan edesottamuksia Balbon miehistön urotyöhön, *Corriere* kirjoitti. ”Tämä muistomerkki on nähnyt Italo Balbon johtamien italialaisten siipien loiston, 15. heinäkuuta 1933.” luki patsaan juureen tehdyssä kaiveruksessa.<sup>123</sup>

Samana iltapäivänä Balbon seurue kohtasi mahdollisesti matkansa eriskummallisimman seremonian, kun viiksekäs ilmailuministeri vihittiin Siouxi-intiaaniheimon jäseneksi. *Corrieren* kirjoituksissa tilaisuutta ei huomioitu, mutta tarina jäi elämään jälkipolville Balbon elämäkerran kautta. Julkisuuskuvastaan varsin tarkka Balbo ei ollut varma kunnian vastaanottamisesta, mutta suostui kuultuaan presidentti Calvin Coolidgen olleen viimeisin kyseisen kunnianosoituksen saanut henkilö, Claudio Segrè kirjoitti. Tusinoittain lehtimiehiä ja valokuvaajia dokumentoi tilaisuutta, ja kameroiden paisteessa Balbon kerrottiin näyttäneen ”jäykältä ja epäröivältä”. Mies itse

---

<sup>121</sup> Nuova York emulera Chicago nelle accoglienze ai transvolatori, *Corriere* 17.7.1933; Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, *Corriere* 18.7.1933.

<sup>122</sup> Segrè 1987, 244.

<sup>123</sup> Le gloriose giornate degli Atlantici a Chicago, *Corriere* 18.7.1933; Segrè 1987, 244.

julisti olleensa ”enemmän huvittunut kuin liikuttunut”, kirjoitti Segrè. Ilmailuministerin kasvoille levisi lopulta ilo hänen saatuaan oman sulkapäähineensä, ja Balbon intiaaninimeksi ristittiin Lentävä Kotka.<sup>124</sup>

On hankala arvuutella syitä, miksi *Corriere* valitsi olla tiedottamatta seremoniasta. Fanaattisimmalle fasistikansalaiselle se olisi parhaimmillaan saattanut näyttäytyä kehityskulkuna, jossa fasismi onnistui penetroitumaan yhdysvaltalaismassat hurmanneesta liikkeestä myös vähemmistökansalaisten suosioon. Osana tätä prosessia fasismiin saattoi nähdä liikkuvan sulavasti kulttuurien välillä, ja jopa eri aikatasoilla, katsoen samanaikaisesti niin menneeseen kuin tulevaankin. Konkreettisimmin tämä näyttäytyi fasistiliikkeen toistuvine viitauksineen Rooman imperiumiin. Todennäköisimpänä syynä tiedottamatta jättämiseen voinee kuitenkin pitää Balbon julkisuuskuvaa kotimaansa fasistijohtajana. Oma päätelmäni on, että intiaanipäähineessä poseeraaminen olisi ajan hengen huomioon ottaen saattanut näyttäytyä epäuskottavana ja jopa humoristisena italialaislukijoiden silmissä.

### 2.3 Rauhanomaisia voittoja

*Corrieren* heinäkuun 18. päivä ilmestyneessä painoksessa etusivulle nostettiin belgialaisen sanomalehden *L'Étoile belge*n päätoimittajan Paul Beaupain'n ylistävä arvio Balbon ”ilmaristeilystä”. Beaupain kirjoitti ”Balbon rohkean risteilyn” onnistuneen ”yli kaikkien odotusten”. Italialaisten menestyksen avaintekijöinä päätoimittaja näki niin ”vertaansa vailla” olevat lentäjät kuin mekaanikotkin, mutta onnistumisen suurin elementti näytti henkilöityvän yhteen avainhahmoon:

Tällainen lento, joka toteutetaan näin tarkasti ja täydellisessä järjestyksessä [...] on mahdollista toteuttaa vain sellaisen rohkean johtajan käskystä, joka maksaa henkilökohtaisesti ja antaa kaikille loistavan esimerkin rohkeudestaan, tahdostaan ja luottamuksestaan [...] Tällaisen yrityksen menestyksekkäs toteuttaminen edellytti Italo Balbon kaltaista johtajaa ja miehiä, jotka olivat jo etukäteen uhranneet henkensä, täydellisiä varusteita ja ennen kaikkea sitä, että kansallinen ylpeys oli nostettava korkeimmalle tasolle.<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Segrè 1987, 244.

<sup>125</sup> Entusiastico commento belga, *Corriere* 18.7.1933.

Beaupainin kirjoitus tuskin päättyi koskaan Mussolinin luettavaksi asti, mutta sen ylistävä arvio Balbosta jatkoi pitkälti samaa teemaa, jollaisessa valossa kunnianhimoista ilmailuministeriä lähiviikkojen aikoina ruodittaisiin. Samalla se edusti erinomaista esimerkkiä Balbon nauttimasta tähti-ilmiöstä, jonka vuoksi mies teki kaikkensa muistuttaakseen kuulijoitaan käskyttäjänsä erinomaisuudesta sekä valtiomiestaidoista. Samoja arvoja hehkutti myös *Corrieren* pääuutinen kyseiseltä päivältä: Mussolinin ajama nelikantasopimus oli luonut ”yhteisymmärryksen ja yhteistyön ilmapiirin länsivaltojen välille rauhan ja eurooppalaisen jälleenrakennuksen puolesta”, julisti otsikko.

Uudelleensyntynyt italialaisuus näytti olevan suurimmassa nosteessaan kansainvälisellä näyttämöllä, kun valtakunnanjohtaja Mussolini sai suitsutusta Britannian, Ranskan ja Saksan valtiopäämiestasolta ajamistaan diplomaattisista tavoitteista. Samanaikaisesti Mussolinin luottomies Balbo oli hurmaamassa väestöä Atlantin toisella puolen, hyvin mahdollisesti jopa suuremmalla menestyksellä.

Keskiviikkona 19. heinäkuuta 1933 julkaistussa *Corrieren* pääkirjoituksessa lukijoille tarjottiin eräänlainen yhteenveto fasistisen Italian tuoreimmasta ”kahdesta voitosta”. Nämä voitot olivat aiemmasta tekstikappaleesta tutut Mussolinin nelikantasopimus sekä Balbon luotsaaman *Atlanticin* onnistunut ilmaristeily. Ideologian ja propagandan kontekstissa arvioituna tekstissä toistuivat kaikki fasistipropagandan tehokeinot: toimitus nosti esiin antiikin Rooman perinnön, Mussolinin valtiomiestaidot, taisteluretoriikasta tutut sanavalinnat, sekä uuden fasisti-ihmisen uskalluksen ja johdonmukaisuuden. ”Mussolinin Italian suuret, rauhanomaiset voitot – Nelikantasopimuksesta Atlantin-risteilyyn” toimi pääkirjoituksen otsikointina, samalla heijastellen tekstin kantavaa teemaa: rauhanaatetta.<sup>126</sup>

Pääkirjoitus avautui antiikin Rooman vanhalla motolla, *pax cum dignitate*, jolla viitattiin ihmisarvoiseen rauhaan. *Corrieren* kirjoituksessa ihmisarvoisuus määriteltiin kunniakkaaksi ja maltilliseksi elämäntyyliksi – kyseisen elämäntyylin myötä kansakunnat ja valtiot saattoivat alentua pysähtyneisyyden tilaan, mutta fasistien Italiassa ihmisarvokkuus olisi ennen kaikkea ”oman persoonallisuuden voimakasta ja

---

<sup>126</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, Corriere 19.7.1933.

tunnistettavaa vahvistamista”. Tämä henkisten ominaisuuksien karaiseminen ei lähtökohtaisesti ollut rauhanvastaista, muttei myöskään sille alisteista, pääkirjoituksessa muotoiltiin. Kansakunnan luonnehdittiin elävän onnellisinta aikaansa, kun edellä mainitut rauhanaatteen periaatteet elivät tasapainossa keskenään. Moinen rinnakkaiselo saavutettiin Italiassa ”loistavien valtiomiestaitojen” kautta, *Corriere* muotoili. Mussolini oli täten onnistunut luomaan kansakunnan, joka edusti omanlaistaan jatkuvuutta antiikin Rooman arvokkaaksi mielletyn tradition kehityskaaressa.<sup>127</sup>

Mussolinin Italia oli ennen kaikkea ”erittäin rauhanomainen”, ja kuitenkin samanaikaisesti kykenevä ”puolustamaan arvokkuuttaan kaikin tavoin” – maa nautti ”yleismaailmallista arvostusta”, joka suotiin kansakunnista vain kaikkein vahvimille sekä voittajille, kirjoituksessa luonnehdittiin. Nelikantasopimuksen sekä Atlantin ylilennon myötä Italia oli koko maailman keskipisteenä ”monena peräkkäisenä päivänä” – maalla oli niin diplomatiataituruutta kuin huippuluokan teknologista osaamistakin. Balbon lennosta *Corriere* huomautti, miten oli ”vaikea muistaa vastaavaa tulosta, joka olisi saavutettu ilman avointa konfliktia, ilman verisiä voittoja ja ilman väkivaltaa”.<sup>128</sup> Lause heijasteli fasistisen ideologian perusajatusta siitä, miten sota ja väkivalta olivat ennen kaikkea kansallisen puhdistumisen sekä uudestisyntymisen keino.

Atlantin ylitystä luonnehdittiin ”erinomaisen rauhanomaiseksi”, ja samalla kaikessa kunniakkuudessaan sodanajan sankariteon vertaiseksi, jolle ei löytynyt vastinetta siviili-ilmailun alalla käytävistä kilpailuista palkintoineen sekä saavutuksineen. Militaristiset vertauskuvat saivat jatkoa, kun kirjoittaja luonnehti Balbon ”urheiden miesten lähestyneen raskasta tehtävää samalla hengellä kuin hän, joka lähtee hyökkäämään mahtavaa juoksuhaudaa vastaan”. Lentäjät olivat täynnä sotilaallista kuria ja ylpeyttä, ja Italia oli onnistunut uudistautumaan ilman sodan puhdistavaa vaikutusta – ”yksinkertaisin ja pohjimmiltaan hengellisin keinoin”, kirjoitus arvioi. Nelikantasopimus sekä Atlantin ylilento edustivat niin sanottua rauhan aikana käytyä taistelua, joka nähtiin varsinaista sotilaallista konfliktiakin arvokkaampana toimintana

---

<sup>127</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, *Corriere* 19.7.1933.

<sup>128</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, *Corriere* 19.7.1933.

kansallisympyyden kohottamisen prosessissa. Samalla uudestisyntynyt Italia oli jälleen noussut kaikkein vahvimpien kansakuntien joukkoon.<sup>129</sup>

Kirjoitus jatkui ruotien, miten Atlantin ylitys ”lumimyrskyjen ja sumun” läpi oli iskostunut kansojen mielikuvitukseen ”paitsi suurena ja ihmeellisenä seikkailuna myös todisteena siitä mitä ihmisen rohkeus voi saavuttaa, kun se asetetaan nationalistiseen palvelukseen, ja kun sitä tuetaan järjestelmällisyyden ihmeellisillä ja korvaamattomilla hyveillä”.<sup>130</sup> Onnistunut Atlantin ylitys ei ollut lentäjien akrobaattinen onnenkantamoinen – se oli todiste ”italialaisen rodun ikivanhoista hyveistä”, jotka Italian uusi poliittinen ilmapiiri oli herättänyt jälleen henkiin, tekstissä todettiin.<sup>131</sup> Täten laivueen suoritus oli teknisen taidonnäytteen lisäksi näytös uuden italialaisen identiteetin henkisestä kestävydestä, joka kuitenkin kumarsi samanaikaisesti antiikin Rooman perinnölle.

Parrasvaloihin pääsi myös italialainen teknologiaosaaminen: lukijoille muistettiin alleviivata sekä koneiden että niiden moottorien olevan täysin italialaista alkuperää. Huomionarvoista on, miten kirjoittaja viittasi moottoreihin ”metallisydäminä, jotka kuljettivat miehistöjämme valtameren sumujen ja myrskyjen läpi”.<sup>132</sup> Vertauskuva oli tulkittavissa osaksi koneen inhimillistämisen prosessia – kun konetta kuljetti moottorin sijaan ”metallisydän”, oli kirjoituksessa vahvan ruumiillinen elementti. Lentäjästä oli tullut yhtä koneen kanssa, jolloin hän tuli lainanneeksi inhimillisyydestään osan koneelle. Kuvaillun symbioosin myötä lentäjä ja kone loivat yhtenäisen, myyttiseksi taruolenoksi miellellävän sekä kaiken maallisen yläpuolelle nousseen toimijan. Täten kirjoituksessa näyttäytyivät vahvasti ihmisen uutta suhdetta teknologiaan erittelevät elementit, joista olivat inspiroituneet niin futuristitaiteilijat kuin Gabriele D’Annunziokin.<sup>133</sup>

Jotta fasistijohtajien saama julkisuustila olisi tasapuolinen, kirjoituksen viimeisessä kappaleessa nelikantasopimus ja *Atlantici* rinnastettiin vielä kertaalleen toisiinsa, osoituksena Italian rauhanomaisista aikeista sekä kansallisesta heräämisestä:

---

<sup>129</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, Corriere 19.7.1933.

<sup>130</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, Corriere 19.7.1933.

<sup>131</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, Corriere 19.7.1933.

<sup>132</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, Corriere 19.7.1933.

<sup>133</sup> Esposito 2017, 186–187.

[...] kaksoisvoiton myötä Italia katsoo nyt tulevaisuuteen: se on pohjimmiltaan rauhanomainen, mutta haluaa kuitenkin osoittaa voimakkuutensa sekä suunnittelun että toteutuksen aloilla. Nelikantasopimuksen tekemistä vastustaneiden valtaviennakkoluulojen voittaminen oli yhtä suuri urakka kuin valtameren ylittäminen. [...] Tehtyjä tekoja ei voi tuhota, kun ne ovat puhtaan kauniita ja harmonisen rohkeita aikaansaannoksia. Täten Italia on koristanut roomalaista rauhaansa kahden jalon saavutuksen pokaaleilla. [...] Italia ei halua rauhaa arkuudesta tai kyvyttömyydestään, vaan korkeasta vastuuntunnosta, joka on omiaan niille, jotka ovat rohkeudessaan aina valmiita riskeeraamaan kaiken.<sup>134</sup>

Varsin rikasta kieltä sisällään pitänyt pääkirjoitus tiivistä ylläolevaan sitaattiin fasistihallinnon tavoitteen Italiasta uskottavana globaalina toimijana, joka oli Rooman valtakunnan ainoa oikeutettu perijä ja soihdunkantaja. Maa toimisi kansainvälisellä näyttämöllä kyvykkäänä rauhanvälittäjänä, ja samanaikaisesti italialaisten militantti rohkeus ja asenne pitäisivät maan sotilaallisen uskottavuuden korkealla. Linkki fasismiin ja politiikan speaktaakkelimaisuuden välillä tiivistyi viittaamalla Mussolinin ja Balbon tekoihin kauniina ja harmonisina aikaansaannoksina – valtiomiesten tekojen estetisaation kautta diplomaatiasta ja lennosta tuli vallankäytön symboliikan lisäksi kulutuskulttuurin objekteja massoille. D’Annunzion ajatuksia mukailleen poliitikosta oli tullut taiteilija ja artisti, joka muovasi nauttimansa kansalaisluottamuksen teoillaan osaksi yhteistä tavoiteltavaa päämäärää.<sup>135</sup>

*Atlanticin* Chicagon-vierailu lähestyi päätöstään, ja laivueen määränpäänä siinsi New Yorkin metropoli, amerikkalaisen yhteiskuntajärjestelmän kruununjalokivi. Samanaikaisesti Palazzo Venezian, Mussolinin virka-asunnon kulisseissa Roomassa kuohui. Chicagon uusi Balbo Avenue oli synnyttänyt varsinaisen kriisin, Claudio Segrè kirjoittaa. Varjoon jäämisen pelossa Mussolini halusi merkittävän kadun nimettävän hänen mukaansa New Yorkissa tai Washingtonissa. Suunnitelman epäonnistuttua mies halusi Balbon kieltäytyvän hänelle osoitetusta kunnianosoituksesta, johon Balbo ei suostunut.<sup>136</sup>

Mussolini onnistui kuitenkin päättämään kompromissiin, josta *Corrieren* etusivulla uutisoitiin 20. heinäkuuta: // *Duce* julisti lahjoittavansa Chicagon kaupungille Antiikin

---

<sup>134</sup> Le grandi vittorie pacifiche dell’Italia di Mussolini, *Corriere* 19.7.1933.

<sup>135</sup> Esposito 2017, 332.

<sup>136</sup> Segrè 1987, 249.

Rooman aikaisen pylvään. *Corrieren* värikkäässä luonnehdinnassa pylvään todettiin symboloivan "suuren Italian valtion ystävyyttä", sekä edustavan "Roomaa, sivilisaation äitiä Chicagossa".<sup>137</sup> Pylväs päätyi lopulta Chicagon Burnham Parkin puistoon, jota ei Mussolinin vaatimuksista huolimatta nimetty diktaattorin mukaan. Segrèn mukaan Balbon hienovaraisista vihjailusta huolimatta yhtäkään pilvenpiirtäjää ei niin ikään nimetty Mussolinin mukaan.<sup>138</sup> Diktaattorin lahjoittama pylväs seisoo kuitenkin yhä Chicagossa, jossa se tunnetaan nykyisellä nimellään *Balbo Monument*.

---

<sup>137</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

<sup>138</sup> Segrè 1987, 249.

### 3 New Yorkin vastaanotto

Tässä luvussa tarkastelen *Corrieren* Balboa koskevaa uutisointia heinäkuun ja elokuun ajalta, jolloin lentolaivue vieraili New Yorkissa, Washingtonissa, ja aloitti lopulta paluumatkansa kohti Eurooppaa. Keskeisiä tarkastelun kohteita ovat italialaisten siirtolaisyhteisöä koskevat kirjoitukset ja Yhdysvaltain sekä Italian kahdenväliset suhteet. Luvun lopussa erittelen *Corrieren* sekä lehden sivuilla nähtyjen kansainvälisten sanomalehtien arvioita lennon merkityksestä.

Muodostelma pysyy edelleen joen varrella, mutta siirtyy sen vasemmalle rannalle niin, että se näyttää lipuvan rauta- ja betonijättiläisten rinnalla, jotka näyttävät asennossa seisovilta sotilailta. Tässä on Empire State Building, Manhattanin suurin rakennus, jonka huippu on 400 metriä lentokorkeutemme alapuolella; tuolla ovat Rockefeller- ja Chrysler-rakennukset. Perän luukuista näemme suuren vihreän puiston. Olemme maailman mahtavimman rakennuskokoelman korkeudella. Tunnistamme Broadwayn [...] ja tässä kohtaa Manhattan työntyy lahteen joen suulla kuin jokin apokalyptinen alus. Tiuhaan rakennettuja, tummia pilvenpiirtäjiä, autojen musta massa, väkijoukkojen kihelmöintiä. Tuolla on Battery Park, [...] toisaalla Vapaudenpatsas pienellä saarellaan. [...] New York, todellinen, ainoa moderni suurkaupunki, jossa kaikki on jättimäisen suurta, jossa elämänmeno on hektistä, on ihmeellinen näky ilmasta, ja me syleilimme sitä yhdellä silmäyksellä, sen loputtomia esikaupunkeja, valtavia naapurikaupunkeja, mahtipontisia puistoja, satoja Hudsoniin työntyneitä laitureita, ja ennen kaikkea tuota viimeistä Manhattanin korttelia, joka kohoaa taivaalle jumalanhylkäämine Baabelin torniensa kanssa.<sup>139</sup>

Balbon laivue nousi Chicagon taivaalle heinäkuun 19 päivänä, rinnallaan 36 Yhdysvaltain ilmavoimien lentokoneen saattue. Matkan varrella laivue ylitti niin Eriejärven kuin Niagaran putouksetkin, kunnes muodostelma saapui vihdoinkin New Yorkiin kolmen aikaan iltapäivällä. *Corrieren* luottokirjeenvaihtaja Mario Massai intoutui varsin värikkäisiin luonnehdintoihin New Yorkin metropolista seuratessaan laivueen matkaa. Massain tekstissä New Yorkin jättiläismäinen skaala oli niin vahva aistiärsyke, että kaupungin betoniviidakko näyttäytyi jopa ihmisymmärrystä suurempana – olivathan Manhattanin pilvenpiirtäjät jylhässä kolkkoudessaan ”jumalanhylkäämiä” kolosseja. New York edusti länsimaisen yhteiskuntajärjestelmän kulminaatiopistettä, ja sen jättiläismäisen mittakaavan alla yksilö hukkui osaksi fanaattista massaa, ja kadotti lopulta niin sosiaalisen kuin hengellisen identiteettinsä.<sup>140</sup>

---

<sup>139</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

<sup>140</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.



Nopealla silmäyksellä Massain teksti saattoi näyttäytyä yhdysvaltalaisjärjestelmää kritisoivana, mutta varsinaista halveksuvaa sävyä kuvauksissa ei ollut. Tekstistä huokui yhä ihailu kaikkea sitä potentiaalia kohtaan, jota hyväksikäyttäen amerikkalaiset olivat rakentaneet metropolinsa. Samalla Massai näytti kuitenkin vierastavan yhdysvaltalaisten halua palvoa rahan voimaa – he asettivat ”bisnes-jumalan patsaan kaiken muun edelle”, kuten Massai kirjoitti kirjeenvaihdossaan *Corrieren* heinäkuun 20. päivän painoksessa.

Elementit yhdysvaltalaismassojen fanaattisuudesta kaikuivat myös Massain kuvauksissa chicagolaisten vieraanvaraisuudesta lentäjiä kohtaan: yleisön mielenkiinto ei osoittanut ”alkuräjähdyksenkään” jälkeen laantumisen merkkejä, mies kirjoitti. Virallisten seremonioiden ohella lentäjät olivat ”herkeämättömän ankaran piirityksen” ympäröimiä. Tämä innostus jatkui, ”kunnes se saavutti tyypilliset kiintymyksellisen julmuuden muodot, jotka murskaavat ihmisen, koska ne eivät enää anna heille edes vapautta lukea sähköttä rauhassa”, kirjeenvaihtaja sanaili. Chicagolaiset janosivat lentäjien kädenpuristuksia ”tyypilliseen amerikkalaiseen tapaan, joka jättää käden tunnottomaksi kymmenennen tervehdyksen kohdalla”.<sup>141</sup>

Massat tavoittelivat nimikirjoituksia laivueelta ”kaduilla, pöydissä ja jopa sängyssä”, mikäli lentäjien hotellihuoneiden ovet olivat jääneet epähuomiossa lukitsematta. Vastaavanlaisia tunnekuohuja kaupungin italialaisväestö ei kuitenkaan osoittanut, Massai ylpeänä sanaili. ”Alati läsnä” olleet italialaismassat olivat valmiita odottamaan jopa kuusi tuntia nähdäkseen vilauksen sankareistaan. Ennen kaikkea he olivat Massain mukaan ymmärtäneet, millaisen taakan alla Balbon miehet olivat, ja tyytyivät lähestymään ja ihailemaan lentäjiä ”hellästi ja ylpeydellä”. Ihailijoita ympäröi jopa ”todellinen italialaisuuden sädekehä”, joka ”symboloi rodun parhaita hyveitä”, kirjeenvaihtaja kiteytti ylpeänä.<sup>142</sup>

Rodun hyveet näkyivät myös Massain luonnehtiessa Balbon viriiliä olemusta, joka näytti olevan ”tuore, pirteä ja paremmassa kunnossa kuin koskaan” komentajan

---

<sup>141</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

<sup>142</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

hypätessä moottoriveneeseen, joka kuljetti hänet ankkuroidulle lentoveneelle. Kirjoittajan mukaan ilmailuministerin kokema rasitus Atlantin ”tuhansien sudenkuoppien” yltä ihmismassojen ihailtavaksi olisi ”murskannut sata muuta miestä”, mutta Balbo oli jäntevämpää tekoa.<sup>143</sup> Balboa ruotivan uutisoinnin sävy oli niin ylistävää, ettei Mussolinin huolessa oman sädekehänsä himmenemisestä ollut juuri hämmästeltyä. Kyseisessä kontekstissa tarkasteltuna ylistävä kirjoittelu Mussolinin pylväsprojektista näyttäytyy nykyvalossa varsin päälle liimatun oloisena, propagandistisena mielistelynä.

Massai onnistui myös löytämään sävyeroja Chicagon ja New Yorkin kulttuurien väliltä: kulttuurien sulatusuuniksi profiloitunut New York oli Massain mukaan ”avoimempi ulkomaalaisille, enemmän vuorovaikutuksessa Eurooppaan ja henkisesti ravitumpi”<sup>144</sup> Chicagoon verrattuna. Viimeisen kahden luonnehdinnan osalta korrelaation saattoi olettaa johtavan kausaliteettiin. Chicagolaiset mielsivät Massain mukaan itsensä ”sataprosenttisen amerikkalaisiksi”. Siitä huolimatta, tai kenties siitä johtuen, Massai kiitteli chicagolaisten jäähyväisiä vuolaasti, kuvaten niitä ”upeiksi lämmössään ja rehellisyydessään”. Miehen mukaan koko seitsemän miljoonan asukkaan metropolin väestö oli kokoontunut kaupungin ”kaduille, toreille, terasseille ja pilvenpiirtäjien katoille” seuraamaan italialaisten lähtöä. Italialaisvieraiden visiitti oli jättänyt unohtumattoman muistijäljen niin laivueelle kuin chicagolaisillekin, ja Massai visioi sen elävän kansojen muistissa vielä vuosikausien ajan.<sup>145</sup>

Lentolaivueen liki 600 km pitkä taival Chicagosta New Yorkiin oli sivunnut Isojenjärvien aluetta, mutta vahva sumupeite teki matkasta varsin tapahtumaköyhän, Mario Massai sanaili *Corriere*lle kirjoittamassaan matkakertomuksessa. Miehen mukaan taival ei olisi jopa sisältänyt ”mitään historiallista, ellei kaikilla koneissa olleilla olisi ollut suurta uteliaisuutta nähdä Niagaran putoukset”. Eräs Pohjois-Amerikan kuuluisimmista luonnonnähtävyyksistä muodostui kuitenkin miehistöille varsinaiseksi pettymykseksi: latistavassa korkeudessaan ja vääjäämättömyydessään putoukset näyttäytyivät miehille ”kuin italialaisen puutarhan vesielementtinä”, Massai pohti lievän ylpeyden sävyn saattelemana.

---

<sup>143</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

<sup>144</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

<sup>145</sup> Il superbo arrivo della Squadra atlantica a Nuova York, Corriere 20.7.1933.

Coney Islandilla sijaitsevan Floyd Bennett'n lentoasemalle laskeuduttuaan laivuetta vastaanottaneen väkijoukon seassa parveili myös aikansa kuuluisuuksia. Heistä merkittävimpiä olivat lentäjälegendat Amelia Earhart ja Frank Hawks, sekä silloinen nyrkkeilyn raskaan sarjan maailmanmestari, italialainen Primo Carnera. "Tunteidensa vallassa" olleen Carneran kerrottiin kätelleen ilmailuministeri Balboa ensimmäisten joukossa voimakkaasti, *Corriere* kirjoitti. Laivueen vastaanoton lentoasemalla kerrottiin olleen niin intensiivinen, ettei "newyorkilainen elämänmeno ollut aiemmin muuttunut yhtä perusteellisesti". Kirjoittajan mukaan vastaanoton rinnalla kalpeni jopa Charles Lindberghin saama kohtelu muutamaa vuotta aiemmin. Lindbergh oli kirjoittanut nimensä ilmailun historiaan lentämällä New Yorkista Pariisiin vuonna 1927 *Spirit of St. Louis* -lentokoneellaan. Palattuaan New Yorkiin hän oli saanut kansallissankarin vastaanoton. Myös Mussolini oli ylistänyt Lindberghin saavutusta, kiitellen miehen "superihmisen tahdonvoimaa".<sup>146</sup>

*Corrieren* iltapäiväpainoksessa 20. heinäkuuta huomiota sai myös newyorkilaislehdistön kirjoittelu laivueen saapumisesta, ja referoinnin kohteeksi päätyi *New York Journalin* artikkeli:

Koko kaupunki käänsi katseensa kohti taivasta, kun Italian laivue ohitti sen. Broadway pysähtyi helvetilliseen liikkeeseensä, esiintyjät ja teatteriyleisö astuivat ulos ulkoilmaan, autoilijat ja maantiepoliisit seisoivat katsellen ilmaan. Kaupungin eri puolilla, kaikkialla missä lentolaivue näkyi, kaupankäynti ja liiketoiminta loppui, kunnes viimeinenkin laivue oli kadonnut näkyvistä.<sup>147</sup>

Hetken historiallisuutta yhä alleviivatakseen *New York Journal* luonnehti myös liikenteen pysähtyneen jopa viideksikymmeneksi minuutiksi kaupungin italialaiskortteleiden kaduilla.<sup>148</sup> Coney Islandilta italialaisten seurue suuntasi tuttuun tapaan Manhattanille autokaravaanissaan. Päiväkirjassaan Balbo oli silminnähdessä vaikuttunut vastaanotosta, ja totesi "Italian nimen olevan kaikkien huulilla"<sup>149</sup> sekä "vilkkuvansa suuri pala kurkussaan".<sup>150</sup> Sadoiksi tuhansiksi arvioidun ihmismassan vastaanottoa Balbo vertasi tukahtumisen ja jopa rusikoiduksi tulemisen tunteeseen.<sup>151</sup>

---

<sup>146</sup> Kessner 2010, 118.

<sup>147</sup> L'attività di Nuova York si arresta per festeggiare le ali italiane, *Corriere* 20.7.1933.

<sup>148</sup> L'attività di Nuova York si arresta per festeggiare le ali italiane, *Corriere* 20.7.1933.

<sup>149</sup> Segrè 1987, 245.

<sup>150</sup> Segrè 1987, 245.

<sup>151</sup> Balbo descrive al Duce le memorabili accoglienze americane, *Corriere* 21.7.1933.

Päiväkirjassaan hän luonnehti Italian trikolorilipun liehuneen Brooklynin ja Manhattanin italialaiskorttelien jokaisessa talossa, mikä liikutti häntä suuresti, Claudio Segrè kirjoittaa. Italialaisvieraiden hämmennys Yhdysvaltojen massiivisuutta kohtaan ei osoittanut laajentumisen merkkejä, ja Balbo noteerasi maalla olevan ”hillitsemättömän individualismin” maine. New Yorkin kaltaisessa kaupungissa ”yksilö hukkuu massaan”, Balbo kirjoitti päiväkirjaansa, ja peilasi *Corrieren* kirjeenvaihdosta tuttua luonnehdintaa.<sup>152</sup>

Onnistunut Atlantin ylitys sai osakseen suitsutusta myös Yhdysvaltain ilmavoimien isänä pidetyltä Billy Mitchelliltä, jonka kommentti noteerattiin odotetusti myös *Corrieren* sivuilla. Kaunopuheisten korulauseiden lisäksi Mitchellin sanoissa oli myös vahvan militaristinen sävy – Mitchell oli kotimaassaan ilmavoimien sotilaallisen potentiaalin vahva puolestapuhuja.<sup>153</sup> Sotilaallisista huomioista merkillepantavaa oli Mitchellin toteamus siitä, miten Italia pystyisi yhdellä lentolaivueella lentämään minne tahansa länsi-Euroopassa. Mitchell jatkoi arviotaan muistuttamalla, miten jokainen Balbon koneista pystyisi kuljettamaan 4000 kiloa pommeja tai rahtia, ja lennosta oli saatu ”suuri opetus”.<sup>154</sup>

Arviosta merkittävän tekee pitkälti se, miten se oli oletettavasti ensimmäinen kerta, kun Balbon saavutusta vertailtiin puhtaan sotilaallisten päämäärien kautta. Mitchellin kommenttia saattoi täten pitää varoittavana esimerkkinä siitä, millaiset seuraukset ilmailun sotilasteknologisen potentiaalin ohittamisella olisi. Samalla arvio ennakoii uhkakuvia, jotka realisoituivat Euroopan ja Aasian taivaille seuraavalla vuosikymmenellä, satojen lentolaivueiden pommittaessa niin kaupunkeja kuin sotilaskohteitakin maan tasalle. Tokion ja Dresdenin palopommitukset olivat alkusoitto kehitykselle, jonka päätepiste oli tilanne, jossa kokonaisen kaupungin tuhoamiseen riittäisi vain yksi lentokone.<sup>155</sup>

Balbo oli jälleen laatinut esimiehelleen Mussolinille raportin tapahtumista Chicagossa sekä vastaanotosta New Yorkissa. Se julkaistiin kokonaisuudessaan *Corrieren*

---

<sup>152</sup> Segrè 1987, 245.

<sup>153</sup> Mitchell (1925) 2010, 119.

<sup>154</sup> Gli orizzonti aperti alla civiltà dal volo delle ali fasciste, *Corriere* 20.7.1933.

<sup>155</sup> Davis Biddle 2004, 229.

etusivulla 21. heinäkuuta. Aavistus ylpeyttä sävyssään, Balbo kirjoitti miten ”Chicagon tapahtumat olisivat eskaloituneet kolossaaliseksi festivaaliksi”, mikäli laivue olisi ”antanut vapaat kädet kansan innostukselle”. Virke sivusi fasistisesta politiikanteosta tuttua teemaa, jossa poliitikko toimi taiteilijana, joka muovaisi ihmismassojen tahtoa kohti yhteistä päämäärää. Omien sanojensa mukaan Balbo pyrki minimoimaan laivueen kunniaksi järjestettyjen tilaisuuden määrän ”miehistön jaksaminen” mielessään. Todellisuudessa kyse oli jälleen johtajien välisestä julkisuuspelistä.<sup>156</sup>

Matkan propagandistista ulottuvuutta Balbo alleviivasi pohtiessaan, miten Soldier Fieldin yleisön italialaisväestöstä suurin osa oli työväenluokkaa, jotka ”fasistisen Italian ylistyksessä” tunsivat ”moraalista rehabilitaatiota, uudistunutta arvovaltaa ja palautettua arvokkuutta”. Toisaalta italialaista alkuperää oli Balbon sanojen mukaan runsaasti myös Yhdysvaltain ”silmäätekevien” sekä korkeiden julkisten viranhaltijoiden joukossa – jälleen uutena todisteena italialaisen rodun resilienssistä. Jatkossa yleisö saattoi luottaa suurten tapahtumien koittavan italialaisten kotimaalle, ilmailuministeri tuumi. Varsin reipas oli kuitenkin Balbon luonnehdinta siitä, miten yhdysvaltalaisyleisö oli yltynyt intensiivisimpään riemuunsa vasta saatuaan tiedon Mussolinin lahjoittamasta pylväästä. Amerikkalaisten suhdetta ”suuria historiallisia monumentteja” kohtaan Balbo arvioi ”kultinomaiseksi”, ja toteamuksen voidaan todeta pitävän paikkansa yhä.<sup>157</sup>

### 3.1 Rooseveltin vieraana – palautettu kunnia

Heinäkuun 20. päivänä koitti Atlantin-risteilyn diplomaattinen huippukohta, kun Balbon seurue vieraili Valkoisessa Talossa presidentti Rooseveltin luona. Toiminnan miehenä Balbo oli luonnollisesti halunnut itse istua ohjaimissa, kun häntä kuljettaneen koneen oli aika nousta ilmaan, *Corriere* uutisoi. Matkalle hän otti mukaan laivueen 12 vanhinta upseeria. Isännöimällään lounaalla Roosevelt kehui Balbon suunnitelmantarkkaa valmistautumista sekä järjestelmällisyyttä vuolaasti, *Corrieren* artikkelissa kerrottiin. Varsin latautunut oli kuitenkin artikkelin virke, jossa Rooseveltin kerrottiin esittäneen toiveensa laivueen viipymisestä Yhdysvalloissa useamman kuukauden ajan.

---

<sup>156</sup> Balbo describe al Duce le memorabili accoglienze americane, *Corriere* 21.7.1933.

<sup>157</sup> Balbo describe al Duce le memorabili accoglienze americane, *Corriere* 21.7.1933.

Useamman kaupungin ja organisaation kerrottiin esittäneen toiveensa italialaisvieraiden kestitsemisestä – kaikkiin kutsuihin vastaaminen olisi edellyttänyt *Atlanticin* vierailun venymistä moniviikkoiseksi.<sup>158</sup> Pohjois-Atlantin toisella puolen tämä ei ymmärrettävästi käynyt päinsä.

Roosevelt pohti Italian ja Yhdysvaltain välillä vallinneen jo pitkään ”yhteisiä ideoita ja tunteita”, ja näitä siteitä Balbon ilmaristeily oli vahvistanut entisestään, *Corrieren* artikkelissa kerrottiin.<sup>159</sup> Balbon elämäkerrassa esitetyn tiedon perusteella ilmailuministeri jakoi Rooseveltin tuntemukset. Roosevelt näytti olevan samaa mieltä Mussolinin politiikan kanssa, muun muassa urbanisaation vastaisissa kysymyksissä, Claudio Segrè kirjoittaa. Päiväkirjassaan Balbo pohti Rooseveltin suhdetta fasismiin, eikä ollut varma lämpesikö presidentti ideologialle. ”Joka tapauksessa, hän on diktaattori”, Balbo päätti pohdintansa.<sup>160</sup> Balbon värikäs kielenkäyttö selittyy parhaiten Rooseveltin hallintokauden politiikalla. Maurizio Vaudagnan mukaan Rooseveltin New Deal -politiikkaa määrittelevä ajatus valtion vahvasta väliintulevasta roolista lainasi paljon fasistisen politiikan teoriasta. Tämän ajatusmallin kautta monet fasistikommentaattorit halusivat nähdä Yhdysvaltain ja Italian välillä toisiaan peilailevia elementtejä, minkä johdosta Rooseveltin hallintokauteen viitattiin Italiassa hetkellisesti Rooseveltin diktatuurina. Vaudagnan mukaan se oli ensisijaisesti sympatian osoitus ja toiseksi vastaveto Rooseveltin esittämälle kritiikille Italian autoritaarisesta politiikasta.<sup>161</sup> Samalla Rooseveltin sisäpoliittinen rooli kansakunnan symbolina peilaili pitkälti 1930-luvun Saksasta ja Italiasta tuttuja arvoja.<sup>162</sup>

Tutkimustiedon valossa Balbon väitteet Rooseveltin sympatioista Mussolinin politiikkaa kohtaan eivät olleet tuulesta temmattuja. Vuonna 1933 maiden kahdenvälisiä suhteita saattoi luonnehtia lämpimiksi – Gian Giacomo Migonen mukaan Roosevelt näki Mussolinin potentiaalisimpana yhteistyökumppanina rauhan ja taloustilanteen vakauttamisprosessissa Euroopassa. Globaalin talouslaman vaikutukset tuntuivat myös Euroopassa, ja yhdysvaltalaishallinnon näkemyksen mukaan Mussolinin talouspolitiikassa sekä Rooseveltin New Dealissa oli paljon

---

<sup>158</sup> I transvolatori a Washington, Corriere 21.7.1933.

<sup>159</sup> I transvolatori a Washington, Corriere 21.7.1933.

<sup>160</sup> Segrè 1987, 246.

<sup>161</sup> Vaudagna 1992, 162.

<sup>162</sup> Schivelbusch 2006, 80.

samaa. Molemmat nojasivat erityisesti valtion vahvaan rooliin. Roosevelt näki Mussolinin maltillisena, rauhallisempana vastavoimana Hitlerin aggressiiviselle politiikalle. Italialaisen fasismin maine säilyi suhteellisen myönteisenä Yhdysvalloissa vuoteen 1935, jolloin Mussolinin hyökkäys Etiopiaan pakotti myös Yhdysvallat uudelleenarvioimaan suhdettaan Italiaan.<sup>163</sup>

Huomionarvoisena sivuseikkana mainittakoon *Corrieren* artikkelin lausahdus siitä, miten Roosevelt lupasi lähettävänsä henkilökohtaisen kiitossähkeen Italian kuningas Viktor Emanuel III:lle.<sup>164</sup> Käytännön mukaisesti tällainen sähke tuli osoittaa korkeimmalle valtionpäämiehelle, jota Mussolini ei ollut. Claudio Segrèn mukaan tämä ei kuitenkaan estänyt Mussolinia vaatimasta omaa kiitossähköttään presidentiltä. Sellaisen hän myös lopulta sai, tosin Yhdysvaltain ulkoministeriöltä.<sup>165</sup>

Saman päivän lehdessä lukijoille tarjottiin jälleen katsaus yhdysvaltalaislehdistön reaktioihin, tällä kertaa *Corriere* referoi muun muassa *The New York Timesin* sekä *New York Herald Tribunen* artikkeleita. *Timesin* sivuilla laivue nousi etusivun suurimmaksi jutuksi, ja otsikko julisti, miten ”Miljoonat ylistävät Italian ilmavoimien armadaa sen lentäessä kaupungin yllä”. Artikkelin oli pitkälti entuudestaan tuttua ylistystä Balbon järjestelmällisyydestä, mutta se nosti myös esiin historiallisia yhtymäkohtia. *Timesin* toimittajalle laivueen lento toi mieleen Wilbur Wrightin lennon New Yorkin yllä 1909, ja samalla se muistutti miten merkittävästi ilmailu oli kehittynyt kahden vuosikymmenen kuluessa. Wright oli lentänyt näytöslennon New Yorkin vesistöjen yllä, ja tapahtuma oli vain muutaman minuutin kestoista huolimatta merkittävä mediatapahtuma Yhdysvalloissa.<sup>166</sup>

Rinnastus ilmailun ensimmäisiin pioneereihin ei ollut kevyt teko, ja tätä *Corriere* pyrki myös lukijoilleen alleviivaamaan. Militaristiset sekä rauhanaatteen päämäärät risteytyivät *Timesin* ennakoidessa Balbon raivanneen tietä transatlanttisten reittilentojen tulevaisuudelle. Kyseessä oli ”vaikuttava sotilasmanööveri”, jonka

---

<sup>163</sup> Migone 1980, 304–307.

<sup>164</sup> I transvolatori a Washington, *Corriere* 21.7.1933.

<sup>165</sup> Segrè 1987, 249.

<sup>166</sup> L’America glorifica l’impresa inneggiando all’Italia e al Duce, *Corriere* 21.7.1933.; McCullough 2015, 218–220.

jalanjäljissä ”rauhan argonautit saattoivat seurata”, *Times* sanaili ylistävästi.<sup>167</sup> *Herald Tribune* pääkirjoituksessa satojentuhansien newyorkilaisten kerrottiin pakkautuneen pilvenpiirtäjien kattotasanteille tervehtimään lentäjien saapumista. Kunnianosoituksena yhdysvaltalaiselle modernille teknologiakehitykselle *Tribune* julisti pilvenpiirtäjien olevan ”kuin tehtyjä taivaalta saapuvien tervehtimiseen”. Perinteisten ylistyssanojen lisäksi lehti kiitteli Balboa hänen tarjoamastaan ”intensiivisestä tunteesta ja ilosta”. Muodostelman ihastelu katujen varsilla oli kirjoituksen mukaan tarjonnut newyorkilaisille viisiminuuttisen tauon arjen puurtamisesta, joiden aikana maalliset huoletkin saattoivat unohtua.<sup>168</sup> Virke peilaili aiemmalta vuosikymmeneltä tuttua maa ja ilma -vastakkainasettelua: lentäjäfiguuri nousi taivaalle jättäen samalla maalliset huolet taaksensa, eivätkä keskivertoihmisen ongelmat saati murheet enää koskettaneet häntä.

*Corrieren* pääkirjoitus 22. heinäkuuta oli otsikoitu nimellä *Dignità restaurata* – palautettu kunnia. Kansallismielisessä julistavuudessaan se oli vahva kannanotto italialaisen identiteetin uudelleenheräämisen puolesta, ja tekstissä Atlantin ilmaristeily esiteltiin tämän kehityksen vahvaksi moottoriksi. Balbon tekninen taidonnäyte oli syytä nähdä ennen kaikkea sen moraalisen merkityksen kautta, *Corriere* julisti. Empiirisen analyysin perusteella yhdysvaltain italialaissiirtolaiset olivat yksimielisiä fasistisen Italian erinomaisuudesta, kirjoituksessa luonnehdittiin.<sup>169</sup> Virke ei ollut täysin valheellinen, sillä antifasistinen liikehdintä oli Balbon Yhdysvaltain-vierailun aikana varsin marginaalista. Arvioiden mukaan noin kymmenen prosenttia italialaissiirtolaisista mielsi itsensä antifasistisiksi.<sup>170</sup>

Balbo korosti niin ikään puheissaan ja kirjoituksissaan ”moraalisen kuntoutuksen, uudistuneen arvovallan ja palautuneen kunnian” tunnetta. Hänen havaintojensa perusteella italialaissiirtolaiset eivät enää olleet ”köyhiä, kurjia ja hylätyksi tulleita pakolaisia”, *Corrieren* pääkirjoitus julisti. He olivat jatkossa italialaisen rodun ”elinvoimaisia jälkeläisiä”, joilla oli ahkeruutensa myötä varaa ylellisyyteen ”asuttaa Amerikka imemättä sitä kuiviin”.<sup>171</sup> Kirjoituksen värikäs luonnehdinta mitä ilmeisimmin

---

<sup>167</sup> L’America glorifica l’impresa inneggiando all’Italia e al Duce, *Corriere* 21.7.1933.

<sup>168</sup> L’America glorifica l’impresa inneggiando all’Italia e al Duce, *Corriere* 21.7.1933.

<sup>169</sup> Dignità restaurata, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>170</sup> Luconi 2015, 17.

<sup>171</sup> Dignità restaurata, *Corriere* 22.7.1933.



viittasi siihen, ettei Yhdysvaltain italialaisväestö ollut riippuvainen valtion sosiaalietuuksista saati muusta taloudellisesta avusta. Samalla Balbo pyrki puheessaan samaistamaan italialaisten siirtolaisyhteisön osaksi fasistisia arvoja – Mussolinin ajattelutavan mukaan ulkomailla asuvien italialaisten tulisi toimia fasismin lähettiläinä.<sup>172</sup>

Ennen kaikkea Italia kykeni antamaan Yhdysvalloille ”erinomaisia ja uskollisia kansalaisia, joita Yhdysvallat ei hylkäisi”, *Corriere* sanaili.<sup>173</sup> Tähän tiivistyi myös fasistisen kansalaiskasvatuksen ydin: oikeaoppisen moraalikasvatuksen kautta valtion kansalaisista muodostui sille uskollisia yksilöitä. He antoivat isänmaansa aatteelle kaikkensa, ja saattoivat vastineeksi luottaa siihen, ettei valtio hylännyt heitä hädän hetkellä. Täten fasismin aikaansaama poliittinen ja moraalinen muutos oli jopa niin vahvaa, että liikkeen viesti kykeni muovaamaan italialaissiirtolaisten mielenmaisemaa myös sellaisissa yhteiskunnissa, joiden hallintomuoto oli kaikkea muuta kuin totalitaristinen. Epäselväksi jäi vain se, missä vaiheessa tämä mielenmaiseman muutos italialaissiirtolaisten joukossa oli *Corrieren* mukaan tapahtunut – olihan italialaissiirtolaisilla ollut varaa ylellisyydessään asuttaa Amerikan monet kolkat jo ennen *Atlanticin* laskeutumista Chicagoon.

Mussolinin luoma uuden Italian todellisuus oli sellaista, jonka jokaisen oli syytä panna merkille, *Corriere* julisti. Tämän tunteen kieltävät olivat ”vihamielisistä tunteista ja mielen horroksesta” kärsiviä yksilöitä. Heidän poliittinen heräämisensä tapahtuisi ”Balbon laivueiden 48 mahtavan moottorin jyllinän” myötä, kirjoituksessa linjattiin.<sup>174</sup> Kielellisesti lause oli tähänastisen uutisoinnin vahvin rinnastus propagandistisen maakuvatyön ja laivueen urotyön välillä. *Atlanticin* moottorien jyllinä oli kansalaisen moraalisen kuntoutuksen moottori niin symbolisesti kuin kirjaimellisestikin. Se heijasteli niin fasismille tyypillistä teknologiafetisointia kuin keinoja levittää poliittis-ideologista viestiä yläilmoista massoille teknologiakehityksen kautta. Jo aiemmin *Corrieren* sivuilla lentoveneiden moottoreista uutisoitiin laivueen turvallisesti perille kuljettaneina metallisydäminä. Tällä kertaa ne toimivat poliittisen heräämisen välineenä, mikä kieli teknologialle asetettujen merkitysten moniäänisyydestä aikakaudella.

---

<sup>172</sup> Finchelstein 2010, 38.

<sup>173</sup> Dignità restaurata, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>174</sup> Dignità restaurata, *Corriere* 22.7.1933.

Pääkirjoituksen lopetuksessa *Corriere* julisti Mussolinin nimestä muodostuneen synonyymi Italialle ja italialaisuudelle.<sup>175</sup> Täten on tulkittavissa, miten Mussolinin nimen ylistäminen väkijoukossa ei ollut pelkkä intohimoinen kunnianosoitus. Se toimi myös yksilön keinona uudelleenrakentaa omaa siirtolaisidentiteettiään sekä suhdetta kotimaahansa. Uudessa lähtöasetelmassa yksilön suhde kotimaahansa ei ollut enää kiellettävä taakka kannettavaksi, minkä saattoi odottaa synnyttävän voimaantumisen tunteita siirtolaisten joukossa. Fasismi oli luvannut pelastaa ja ohjata kansoja pois sen moraalisen rappion ja epäjärjestelmällisyyden alta, johon ne olivat luonnontilassaan taipuvaisia. Tästä Mussolinin Italia oli antanut taidonnäytteitä, ja vuonna 1933 niistä vahvin oli Balbon onnistunut Atlantin ylitys.

Heinäkuun 21 päivänä New Yorkin kaupunki järjesti paraatin lentäjien kunniaksi, ja seurue matkasi autosaattueessa Battery Parkin puistosta kaupungintalolle Broadwayta pitkin. *Corrieren* ilmailutoimittaja Mario Massai oli jälleen tehnyt tapahtumista reportaasin, ja Balbon seurueen autoletka ikuistettiin myös filmille. Massai arveli yleisön lukumäärän ”miljooniksi”, ja kirjoitti vastaanoton olleen jopa Atlantin ylittäneen Charles Lindberghin paluuvastaanottoa suurempi.<sup>176</sup> Ylistystä jakoi myös yhdysvaltalaislehdistö, kirjoittaessaan miten vastaavanlaista juhlintaa ei New Yorkin kaduilla oltu nähty sitten ensimmäisen maailmansodan päättymisen.

Massain tekstissä lentäjien paraati rinnastettiin osaksi italialaisen ”vanhan rodun” ylistystä: ”sankareiden, oppineiden, taiteilijoiden rodun, jolle koko maailma on velkaa vanhan ja uuden sivistyksensä”. Kirjeenvaihtajan mukaan paraati oli seurausta ”Mussolinin ihmeellisen työn täydellisestä ymmärtämisestä”, joskin vastaavia sävyjä yhdysvaltalaislehdistön kirjoituksista ei ollut löydettävissä.<sup>177</sup> Monesti paikallismedian fokus olikin Balbon henkilökohtaisessa johtajuudessa sekä loputtomilta tuntuvissa Kolumbus -vertauskuvissa. Claudio Segrèn mukaan yhdysvaltalaislehdistön pääkirjoituksissa linjattiinkin monesti, että Balbon ylistäminen oli ennen kaikkea lennon ja italialaisamerikkalaisen ystävyyden ylistämistä, ei Mussolinin ja fasismin.<sup>178</sup>

---

<sup>175</sup> Dignità restaurata, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>176</sup> Balbo e i trasvolatori della Crociera Atlantica passano messaggeri d’italianità e di gloria nell’apoteosi di Nuova York, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>177</sup> Balbo e i trasvolatori della Crociera Atlantica passano messaggeri d’italianità e di gloria nell’apoteosi di Nuova York, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>178</sup> Segrè 1987, 250–251.

Massain tekstissä Broadwaysta tuli äärimmäisten inhimillisten tunteiden katu: 1 200 000 italialaissiirtolaista oli joutunut ”liian voimakkaan ilon, ylpeän ja liian äkillisen onnellisuuden valtaan”. Toimittajan mukaan Broadway jäi laivueelle mieleen juurikin kyyneleiden, itkun ja ”musertuneiden kasvojen” katuna.<sup>179</sup> *Corrieren* virallisen narratiivin mukaan italialaissiirtolaiset olivat onnistuneet integroitumaan Yhdysvaltain yhteiskuntajärjestelmään resilienssillä ja sisukkaalla tavalla. Samanaikaisesti heidän kaipuunsa kotimaataan kohtaan näyttäytyi intensiivisinä tunnepurkauksina. Liikituksen pala kurkussa ei kuitenkaan ollut rodullisista ominaisuuksista johtuvaa mielen heikkoutta, pikemminkin tapa ilmaista nationalistista ylpeyttä sen kaikessa äärimmäisyydessään.

Paraatin aistilliset kokemukset saivat Massain luonnehtimaan New Yorkin konfettisadetta lumimyrskyksi, jossa ei saattanut nähdä sadan metrin päähän. Varsin vertauskuvallisesti Balbon miehet olivat ylittäneet myrskyisän Pohjois-Atlantin vain joutuakseen uudelleen, ihmismassojen muovaamaan myrskyyn. Fasistisen politiikan sakraalista elementtiä Massai sivusi luonnehtiessaan väkijoukon huudon kuulostavan ”valtavan messun pauhulta”.<sup>180</sup> Päiväkirjassaan Balbo luonnehti newyorkilaisten vastaanottoa ”uskomattomaksi orkesteriksi, jolla yhdysvaltalaiset ilmaisevat innostuksensa”. Toistamiseen massojen reaktioissa oli Balbon mukaan ”primitiivisiä, jopa raakalaismaisia” piirteitä, Segrè kirjoittaa.<sup>181</sup>

Mario Massai jatkoi lentäjien päiväohjelman ruotimista matkakertomuksessaan *Corrierelle*, ja kirjoitti miten pormestari John P. O’Brien vastaanotti Balbon seurueen New Yorkin kaupungintalolla. O’Brien tarjosi tervetuliaispuheessaan uusia sävyjä laivueen urotyön luonnehdintaan, Massai noteerasi. Tyypillisten Kolumbus-vertausten lisäksi O’Brien luonnehti Balbon yhdistäneen Italian ja Amerikan lennättimen keksijänä pidetyn Guglielmo Marconin jalanjäljissä. Tähän kansojen yhdistämisen prosessiin Balbo oli valanut oman kädenjälkensä ilma-armadallaan. Lentosuoritusta pormestari luonnehti ”maailman suurimmaksi ja erityisimmäksi”, Massai kirjoitti.

---

<sup>179</sup> Balbo e i trasvolatori della Crociera Atlantica passano messaggeri d’italianità e di gloria nell’apoteosi di Nuova York, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>180</sup> Balbo e i trasvolatori della Crociera Atlantica passano messaggeri d’italianità e di gloria nell’apoteosi di Nuova York, *Corriere* 22.7.1933.

<sup>181</sup> Segrè 1987, 246.

Balbo ei peiteltyt puheessaan ihailuaan yhdysvaltalaisia arvoja ja kansalaisyhteiskuntaa kohtaan. Mahtavuudessaan ja vieraanvaraisuudessaan Yhdysvallat oli saanut lentäjät tuntemaan olonsa niin kotoisiksi, että he tunsivat olevansa omassa kotimaassaan, Massai kirjoitti Balbon sanoja referoiden. Ilmailuministeri ylisti myös Wrightin veljesten saavutuksia, sekä puheen hetkellä maailmanympärilennollaan ollutta yhdysvaltalaislentäjä Wiley Postia. ”Tämä sielujen veljeys on ainoa todellinen veljeys – ainoa, joka voi palauttaa rauhan maailmaan”, Balbo julisti.<sup>182</sup> Sanoista oli tulkittavissa, miten optimisten suhtautuminen ilmailuun uutena teknologiana yhdisti Italiaa ja Yhdysvaltoja. Samalla puheessa kaikuivat sävyt antiikin ihannoivasta suhtautumisesta lentämiseen: lentäjähahmo oli ennen kaikkea jalo rauhanlähettiläs, ja ilmailu toimisi sillanrakentajana kansojen välillä.

Juhlallisuudet jatkuivat seuraavana päivänä, kun *Atlantici* vieraili Madison Square Gardenin areenalla. Balbo itse arveli tilaisuuden väkimääräksi 200 000 henkeä, Mario Massain tekstissä se oli noin 100 000. Yhdysvaltalaislehdistön näkemyksen mukaan heitä oli noin 60 000. Balbo itse muisteli tervetuliaisaplodien kestäneen tunnin, paikallislehdistön arvio oli kymmenen minuutin luokkaa, Segrè kirjoittaa.<sup>183</sup> Samalla areenalla italialainen Primo Carnera oli kuukautta aiemmin tyrmännyt tiensä nyrkkeilyn raskaan sarjan maailmanmestaruuteen, Mario Massai muistutti. Myös Balbon pitämä puhe sisälsi omanlaistaan fyysistä intohimoa Mussolinin saavutuksia kohtaan, joskaan tyrmäystä se ei yleisölle tällä kertaa tarjonnut.<sup>184</sup>

Balbon puhe seurasi jälleen pitkälti tuttua käsikirjoitusta, ja tarjosi italialaisväestölle runsaasti syitä tuntea ylpeyttä juuristaan. Sen tärkein pointti tiivistyi Balbon julistaessa, miten Mussolini oli lopettanut ”nöyryytysten aikakauden”<sup>185</sup> ja italialaisuus oli jatkossa ”merkki kunniakkuudesta”. Balbo nosti esiin vertailukohtia niin menneisyydestä kuin nykyisyydestä: hän julisti italialaisten kantavan sisällään samaa nerokkuutta ja kärsivällisyyttä, kuin ”Rooman rakentajatkin”. Samanaikaisesti italialaiset edustivat ”Ducen rakkautta ja ylpeyttä” ympäri maailman. Samalla puheessa toistui jälleen

---

<sup>182</sup> Balbo e i trasvolatori della Crociera Atlantica passano messaggeri d’italianità e di gloria nell’apoteosi di Nuova York, Corriere 22.7.1933.

<sup>183</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, Corriere 23.7.1933; Segrè 1987, 247.

<sup>184</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, Corriere 23.7.1933.

<sup>185</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, Corriere 23.7.1933.

teema koneen inhimillistämisestä, kun Balbo puhui laivueen moottoriparvienvuon "isänmaan sykkeen taivaalle". Ilmailuministerin ylistys Ducea kohtaan ei osoittanut laantumisen merkkejä tälläkään kertaa, ja Massain referoimassa puheessa Balbo viittasi Mussoliniin peräti neljästi.<sup>186</sup>

Harvinaisempia ylistyssanoja Balbo jakoi yleisölleen todetessaan, miten New Yorkin italialaiset edustivat "sitä kohtaloa, jota Mussolini valmisteleo Italialle". Ahkeruudellaan ja resilienssillään italialaissiirtolaiset edustivat täten sellaisia universaaleja arvoja, joita fasistit pitivät kunniakkaina – siitäkin huolimatta, että olivat traagisesti jättäneet kotimaansa. Yhdysvaltain ja Italian kahdenvälisistä suhteista Balbo totesi, etteivät maat olleet menneisyydessä eronneet saati olisi sitä tulevaisuudessakaan. Samoja sävyjä toisteli Balbon jälkeen puhunut pormestari O'Brien, lausueessaan miten Italian ja Yhdysvaltain välinen ystävyys ei ikinä rikkoutuisi.<sup>187</sup>

### 3.2 Paluu Eurooppaan

*Corrieren* iltapäiväpainos 24. heinäkuuta nosti etusivulleen Balbon Mussolinille lähettämän tilannekatsauksen matkan tuoreimmista tapahtumista. Sähkeessä Balbo raportoi vastaanotosta New Yorkissa ja Washingtonissa. Roosevelt oli "konstailemattomalla käytöksellään" tehnyt vahvan vaikutuksen Balboon, ilmailuministeri sanaili. Bilateraalisuhteita voideltiin myös Balbon referoidessa, miten Roosevelt kertoi olleensa vaikuttunut Mussolinin aikaansaamasta "restaaraatiotyöstä" Italiassa sekä diktaattorin valtiomiestaidoista. Erityisen huomion Roosevelt oli antanut Mussolinin deurbanisaatiohankkeille, joille presidentti oli myös antanut siunauksensa, Balbo sanaili. Innostuneemmalle lukijalle saattoi jäädä mielikuva siitä, että Mussolinin sosiaalipolitiikkaa toteutettiin jo Yhdysvalloissa, "maailman moderneimmassa maassa", kuten Balbo sanaili. Näiden innostuneiden lukijoiden joukkoon saattoi laskea myös Mussolinin, jonka kerrottiin olleen "erittäin mielissään" Rooseveltin lausunnoista, Claudio Segrè kirjoittaa.<sup>188</sup>

---

<sup>186</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, *Corriere* 23.7.1933; Segrè 1987, 247.

<sup>187</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, *Corriere* 23.7.1933.

<sup>188</sup> L'ammirazione del popolo americano per l'Italia di Mussolini consacrata dalle grandiose accoglienze alla Squadra atlantica, *Corriere* 24.7.1933; Segrè 1987, 249.

Yhdysvaltaisten merkkihenkilöiden ylistävät lausunnot olivat Balbon mukaan tärkeitä todisteita siitä, miten Italian kansainvälinen asema oli kokenut täydellisen suunnanmuutoksen kuluneen kymmenvuotiseen taipaleen aikana. Tässä suunnanmuutoksessa *Regia Aeronautica* oli ollut Balbon mukaan aallonharjalla. Parhain taistelukeino lamaa ja taantumusta vastaan oli toiminta, sillä toiminta piti yllä ihmisen taisteluhenkeä uskon ja rohkeuden kautta, Balbo julisti. Lause heijasteli viikkojen aikana yhä tutummaksi tullutta kielenkäyttöä, jossa lentäminen oli henkisen ravitsemuksen väline, ja lentäjät massoista erottuvia mallikansalaisia. Viitaten Madison Square Gardenissa pitämäänsä puheeseen, Balbo luonnehti halunneensa antaa tilaisuudelle ”poliittisen propagandan luonteen”, jota saattoi pitää varsin suorana ulostulona. Toisaalta fasistisen politiikan peruselementtinä oli asetelma, jossa karismaattinen poliitikko kiihotti massat hurmokselliseen tilaan, eikä Balbo jättänyt tilaisuuttaan käyttämättä. Omien sanojensa mukaan Balbo toimi näin ”paljastaakseen antifasistisen liikehdinnän bluffin”.<sup>189</sup>

*Corrieren* uutisoinnin kautta välittyi varsin vahva kuva poliittisesti yksimielisestä, kahta mannerta asuttavasta italialaisten kansasta, joka oli vuosien nöyryytyksen päätteeksi noussut takaisin jaloilleen. Italian osallistuminen Chicagon maailmannäyttelyyn sekä sitä seuranneet juhlallisuudet Yhdysvalloissa herättivät toki suurta innostusta maan italialaissiirtolaisissa. Heistä suurin osa suhtautui kuitenkin loppujen lopuksi yhdentekevästi fasismiin ja Mussolinin politiikkaan, osaa se ei kiinnostanut ollenkaan. Italialaissiirtolaisten yhteisö oli kärsinyt 1900-luvun alkupuolella järjestäytyneen rikollisuuden leimasta, ja Balbon onnistunutta lentoa saattoi pitää onnistuneena maineenpalautuksena, tosin väliaikaisesti. Cheryl Ganzin mukaan Balboa juhlistamalla italialaissiirtolaiset julistivatkin ensisijaisesti italialaista isänmaallisuutta, ymmärtämättä sen suuremmin Mussolinin politiikan vaikutuksista.<sup>190</sup>

Koska antifasistinen liikehdintä oli Balbon Yhdysvaltain-vierailun aikana niin marginaalista, italialaisuuden ylistys kääntyi ihmismassojen juhlinnan keskellä myös

---

<sup>189</sup> Balbo parla agli Italiani di Nuova York e ne raccoglie il grido di fede per il Duce, *Corriere* 23.7.1933; L’ammirazione del popolo americano per l’Italia di Mussolini consacrata dalle grandiose accoglienze alla Squadra atlantica, *Corriere* 24.7.1933.

<sup>190</sup> Ganz 2008, 134.

fasismin ylistämiseksi, sen koommin fasismin doktriinia ymmärtämättä. Samanaikaisesti myös yritykset perustaa fasistisia ryhmittymiä esimerkiksi Chicagoon eivät ottaneet tuulta alleen, Ganz kirjoittaa. Aate ei täten varsinaisesti puhutellut kansaa puolelleen Yhdysvalloissa niin intohimoisesti, kuin *Corrieren* uutisoinnista välittyi. Italialaissiirtolaisten saattoi nähdä elävän kahden nationalismien tilassa: heidän siteensä kotimaahansa olivat ennen kaikkea nostalgisoivan nationalistiset. Tämä teema toistui myös Mario Massain luonnehdinnassa italialaissiirtolaisten piirteistä, kun hän kirjoitti siirtolaisten olevan sidoksissa isänmaahansa lähinnä kulttuurisen perinnön kautta. He olivat kadottaneet kielellisen sidoksensa, josta todisteena oli ennen kaikkea siirtolaisten puhuma ”murre”. Samanaikaisesti italialaissiirtolaiset osoittivat uskollisuuttaan uudelle kotimaalleen varsin mutkattomasti, jolloin nationalistinen ylpeys sekä Italiaa että Yhdysvaltoja kohtaan ei ollut lähtökohtaisesti ristiriidassa, Ganz esittää. Mikäli Balbon lentoa tarkastelee transnationaalista, kulttuureja yhdistävästä viitekehuksesta, voi sen todeta olleen onnistunut.<sup>191</sup>

Laivueen viimeisenä päivänä New Yorkissa Balbolle sateli yhä ylistystä yhdysvaltalaisien parissa. *Corriere* kirjoitti varsin mittavan artikkelin lentäjäleenda Charles Lindberghin Balbolle osoittamista kehuista. Aihetta ylistykseen oli, sillä Lindbergh julisti lentoa ”ilmailun historian suurimmaksi tapahtumaksi”, ja Italian ilmavoimat olivat jatkossa ”esimerkki koko maailmalle”. Oman uutisensa *Corriere* omisti myös yhdysvaltalaiskustantaja William Randolph Hearstin sanoille, joka totesi italialaisten ”avanneen suuremman ystävyuden ja intiimimmän kansojen välisten yhteyden” aikakauden. Sen sijaan lehti ei kirjoittanut Balbon ja hiljattain maailmanympärilennolta palanneen Wiley Postin kohtaamisesta, joka sekin oli sujunut ystävällisissä merkeissä. Claudio Segrèn mukaan Post totesi varsin konstailemattomaan sävyyn pitävänsä ”kaikkia kenraaleja huijareina”, mutta Balbo oli todistanut kenraalin arvonsa esimerkillisellä johtamisellaan.<sup>192</sup>

*Atlanticin* paluumatka kohti Eurooppaa alkoi 25. heinäkuuta, ja ensimmäisenä pysäkinä oli jälleen kanadalainen Shediacin kaupunki. Lennon aikana Balbo lähetti sarjan jäähyväissähkeitä niin Rooseveltille kuin muillekin yhdysvaltalaisille

---

<sup>191</sup> Ganz 2008, 134–136.

<sup>192</sup> L’aviazione militare italiana è d’esempio al mondo, *Corriere* 24.7.1933; Segrè 1987, 248.

merkkihenkilöille, jotka kaikki julkaistiin *Corrieren* etusivulla 26. heinäkuuta. Niistä tunteikkain oli osoitettu Chicagon pormestari Kellylle, jossa Balbo vakuutteli, miten muistot Chicagossa saadusta vastaanotosta ”eivät ikinä poistuisi lentäjien silmistä ja sydämistä”. Kirjeenvaihtaja Massai luonnehti varsin värikkäästi Mussolinin lentäjille antamaa käskyä ylimääräisten juhlien välttämisestä: innostuneet väkijoukot olivat lentäjien ”humalluttajia”, ja tilaisuuksien pitkittyessä ”sielut ja lihakset saattoivat menettää kovettuneen luonteensa”, joka oli saavutettu suunnitelmantarkalla valmistautumisella kotimaassa.<sup>193</sup> Massain luonnehdinta heijasteli liberaalidemokratian ominaispiirteeksi miellettyä dekadenssia.<sup>194</sup> Merkillepantavaa oli myös oletus siitä, miten demokraattisissa yhteiskunnissa poliitikon ja yleisön roolit kääntyivät pääläelleen. Karismaattinen poliitikko ei huumannut yleisöä päätöksellään, sillä huumaavana toimijana olivatkin ihmismassat, ja poliitikko altis heidän turmiollisille vaikutuksilleen.

*Corriere* tarjosi uutta näkökulmaa Balbo-uutisointiin heinäkuun 28. päivän painoksessaan, jonka kulttuurisivuilla julkaistiin kirjailija Alfredo Panzinin kirjoitus *Viaggio di Italo Balbo – Italo Balbon matka*. Panzinin pääteesinä oli, miten Balbo oli toiminnallaan liittynyt osaksi italialaisten nationalistien valiojoukkoa. Panzinin mukaan transatlanttinen lento ansaitsisi oman säkeensä italialaisrunoilija Ugo Foscolon klassikkoteos *Dei Sepolcrin* jatkeeksi. Elämää ja kuolemaa pohtivan runon pääteemoja on, miten menneisyyden monumentit kykenevät inspiroimaan ihmisiä sankarillisiin tekoihin nykyisyydessä. Panzini vertaili Balbolla olevan samaa rohkeutta, kuin Homeroksen ja Horatiuksen teosten sankarihahmoilla. Modernin teknologian myötä Balbo hyötyi niin moottoreista, radiosuuntaimista kuin säätiedotteistakin. Myös järjestelmällisyys oli Panzinin mielestä merkki moderniuudesta. Kaikki edellä mainittu teknologia oli kuitenkin alisteista ”ihmiskoneen sisäiselle salaiselle moottorille” – sydämelle. Panzinin tekstissä ihmisen ja koneen väliset rajat olivat häilyviä ja symbioottisia, futuristisesta kirjallisuudesta tutuin tavoin.<sup>195</sup>

Ennen kaikkea Balbon lento oli vanhan ja uuden maailman kohtaaminen: Balbo oli ”antiikin Rooman kansalainen”, ja Rooma oli Panzinille menneisyyden sivilisaatioiden

---

<sup>193</sup> Gli Atlantici di Balbo iniziano il ritorno verso la Patria, *Corriere* 26.7.1933.

<sup>194</sup> Morgan 2004, 198–199.

<sup>195</sup> Il viaggio di Italo Balbo, *Corriere* 28.7.1933.



ainoa elossa oleva perillinen. Tämä vanha maailma oli täynnä ”obeliskeja, torneja ja pyramideja”, joita uudessa maailmassa edustivat New Yorkin ja Chicagon jylhät, kolkot pilvenpiirtäjät. Panzinin artikkeli kuvasti värikkäästi sitä, millaisin eri näkökulmin transatlanttista ylitystä oli mahdollista ruotia. Teknologisen ja diplomaattisen saavutuksen lisäksi se heijasteli seikkailukirjallisuudesta tuttuja arvoja, joissa universaaleja hyveitä edustava sankarihahmo matkasi kohti uutta ja tuntematonta kunnia ja velvollisuudentunto mielessään.<sup>196</sup>

Laivueen paluu Roomaan ei tarjonnut lentäjille saati medialle Chicagon ja New Yorkin kaduilta nähtyä kansanjuhlaa. Syitä tähän oli useampia, sillä alkuperäiseksi reitiksi suunniteltu paluu Irlannin kautta Englannin ja Ranskan yli estyi niin sääolosuhteiden kuin Mussolinin mielipiteiden johdosta. *Atlantici* päätyi ylittämään Atlantin eteläpuolelta, päätyen lopulta Azorien kautta Lissaboniin. Mussolini ei halunnut Balbon laskeutuvan Lontoossa, Pariisissa saati Berliinissä. Tästä osoituksena *Corrieren* sivuilla julkaistussa sähköenvaihdossa Mussolini kertoi ilmoittaneensa Pariisiin ja Berliiniin, ettei laivue pysähtyisi kaupungeissa. Viralliseksi syyksi kerrottiin Mussolinin valtiomiestaidot meteorologina, todellisuudessa kyse oli poliittisista päämääristä.<sup>197</sup> Gaetano Salveminin mukaan Mussolini pyrki esiintymään julkisuudessa myös meteorologin roolissa, ja säätiloja analysoimalla diktaattori kykeni ennustamaan esimerkiksi sadonkorjuukauden tuloksia.<sup>198</sup> *Corrieren* virallisen tulkinnan mukaan Mussolini oli täten osannut ennustaa säätä myös Balbon lentoreitin varrella, ja ohjasi laivuetta suotuisampiin ilmatiloihin.

Elokuun 12. päivänä *Atlantici* laskeutui lopulta Roomaan, jossa laivuetta odottivat useamman päivän mittaiset juhlallisuudet paraateineen ja illallisineen. Rooman katuja korostaneissa julisteissa kuvattiin lentoreittiä, sekä Mussolinia lentäjän asussa poseeraamassa lentokoneiden rinnalla. Mussolinin nimi ja kasvot korostivat karttoja. Sivustaseuranneiden toimittajien mukaan oli Roomassa oli hankala hahmottaa, oliko Atlantin ylittänyt Mussolini vai Balbo.<sup>199</sup> Kuluneiden päivien aikana *Corrieren* sivuilla julkaistiin runsaasti niin kansainvälisen kuin italialaisen lehdistön arvioita, joissa Balbon

---

<sup>196</sup> Il viaggio di Italo Balbo, *Corriere* 28.7.1933.

<sup>197</sup> I telegrammi del Duce a Balbo, *Corriere* 19.8.1933; Segrè 1987, 254.

<sup>198</sup> Salvemini 1931, 31.

<sup>199</sup> Segrè 1987, 257.

lentoa arvioitiin useista eri näkökulmista. Näissä arvioissa toistuvia teemoja olivat järjestelmällisyys sekä nationalismi.

Tunnustusta sateli kansainväliseltä lehdistöltä, jonka kommenteista *Corriere* nosti esiin ranskalaissanomalehti *Journalin* artikkelin. Lehden kirjeenvaihtaja tunnusti Italian kansainvälisen maineen olleen ”kunniakkaiden raunioiden ja kauniin sinisen taivaan” maa.<sup>200</sup> *Corriere* jatkoi referoiden, miten unkarilainen *Magyarsag* -sanomalehti tarjosi värikkäämpää luonnehdintaa kuvaillessaan Italiaa ”suurvaltojen Tuhkimoksi”, joka oli joutunut sietämään liittolaistensa pilkkaa ensimmäisessä maailmansodassa. Fasismin johdolla italialaisten itsetunto oli kuitenkin kääntynyt, artikkeli julisti, josta todisteena olivat fasismin aikaansaamat voitot kansainvälisellä näyttämöllä.<sup>201</sup>

Ranskalaisen uutistoimisto *Havas*in kirjeenvaihtaja luonnehti Rooman kaduilla nähtyä juhlintaa konkreettiseksi esimerkiksi siitä, miten Italian kansa oli onnistuttu sitomaan osaksi fasismin yhteisiä arvoja.<sup>202</sup> Syvempään poliittiseen pohdintaan innostui cincinnatilaisen sanomalehti *Times Starin* toimittaja. Artikkelissa Balbon lento oli ennen kaikkea fasistihallinnon sielun peili – poliittisin päämäärin tehty nationalistinen ystävyden ele, jossa yksilöt asettivat valtion kunnian kaiken edelle. Yksilöllistä taituruutta vaatinut lentosuoritus edusti pohjimmiltaan kollektiivin saavutusta, ja kollektiivi oli ensisijaisesti alisteinen valtiolle, *Times Star* pohti *Corrieren* mukaan.<sup>203</sup>

Saksan ilmailuministeri Hermann Göringille lento oli ennen kaikkea todiste Italian ilmavoimien sotilaallisesta suorituskyvystä, mutta myös vedenjakajahetki transatlanttisten lentoyhteyksien rakentamisessa. Se oli mahdollista sitoa poliittiseen ulottuvuuteen myös saksalaisesta näkökulmasta – Göringin mukaan Balbon lento oli todiste siitä, mitä ”ilmailumielinen valtio” kykenisi saavuttamaan, ja vastaavanlaista kehitystä oli syytä ruokkia myös Saksassa. Ilmavoimat eivät soveltuneet ”heikoille tai pelokkaille”, ja Göringin sanoissa oli varsin suora linkki ilmailun ja kansaliskasvatuksen välillä.<sup>204</sup>

---

<sup>200</sup> Uno stormo di apparecchi francesi saluterà la Squadra a Berre, *Corriere* 4.8.1933.

<sup>201</sup> Impresa degna di Roma, *Corriere* 12.8.1933.

<sup>202</sup> Cordiali manifestazioni francesi, *Corriere* 14.8.1933.

<sup>203</sup> Il valore spirituale della gesta esaltato da un foglio americano, *Corriere* 11.8.1933.

<sup>204</sup> L'importanza dell'impresa, *Corriere* 12.8.1933.

*Corrieren* uutisoinnissa italialaisuuden häpeälliseen stigmaan oltiin aiemmin viitattu lähinnä Yhdysvaltain siirtolaisia koskevassa uutisoinnissa, mutta lentosuorituksen tullessa päätökseensä olivat häpeää koskevat teemat huomattavasti vahvemmin läsnä. *Corrieren* toimittaja Carlo Delcroix jopa julisti, ettei ”kukaan olisi voinut uskoa”, miten Italian ”epävarma ja eripurainen kansa” päätyi antamaan lennon kaltaisen esimerkin ”yhtenäisyydestä ja harmoniasta”. Pidemmälle pohdinnassa edettiin *Corrieren* pääkirjoituksessa muutamaa päivää myöhemmin, kun toimitus kirjoitti miten ”eräiden historianfilosofien” mukaan italialainen temperamentti ollut yhteensovittavissa organisaatiokyvyn kanssa. Kirjoituksen mukaan fasismi oli onnistunut liki mahdottomassa tehtävässä – italialaisten yhdistämisessä yhteisten päämäärien tavoittelemiseksi. Delcroix’n mukaan Balbossa yhdistyivät niin italialaisten ”erilaiset hyveet” kuin aikakauden ”syvälliset arvotkin”.<sup>205</sup> Balbon nousu taivaalle oli samanaikaisesti ollut Italian nousu uskottavaksi sivilisaatioksi – takaisin sille jalustalle, jonka se oli menettänyt Rooman imperiumin luhistuessa.

---

<sup>205</sup> Il significato di un volo, *Corriere* 3.8.1933; Il valore della vittoria, *Corriere* 13.8.1933.

## 4 Lopuksi

Työni alussa olen eritellyt, miten ilmailusta muodostui 1900-luvun alkuvuosikymmeninä optimististen tulevaisuuskuvien, poliittisen vallankäytön sekä nationalististen päämäärien väline. Ensimmäisen maailmansodan haavojen ja globaalin talouslaman keskellä riutuneessa Euroopassa erityisesti teknologiakehitystä pidettiin ihmiskuntaa eteenpäin ajavana voimana – sama visio toistui myös Atlantin toisella puolen. Lentäminen symboloi uuden aikakauden alkua, ja siitä tuli nopeasti suurvaltojen moderniuden mitta. Ilmailu korvasi laivastot poliittisen arvovallan ilmentäjinä, ja imperiumien tulevaisuus oli ilmassa, ei merillä. Italiassa lentämisen symboliikka omaksuttiin nopeasti osaksi fasistiliikkeen kuvastoa – maan ilmavoimista rakennettiin fasistihallinnon sielun peili.

Italo Balbon luotsaama massalento Orbetellosta Chicagoon ja New Yorkiin oli merkittävä propagandavoitto Mussolinin Italialle. Sen synnyttämä julkisuus nousi etusivun jutuksi italialaislehdistön lisäksi myös kansainvälisessä mediassa, eritoten Yhdysvalloissa. *Corrieren* lentoa koskevissa uutisoinneissa suoritusta analysoitiin varsin moniulotteisista näkökulmista. Näissä uutisissa keskeisimpiä kantavia teemoja olivat Balbon rooli fasistisen yhteiskunnan mallikansalaisena, niin sanottuna fasismin uutena miehenä, italialaisen teknologiaosaamisen kyvykkyys ja uskottavuus, sekä Yhdysvaltain italialaissiirtolaisiin kohdistettu poliittinen viestintä. Tutkimuskontekstin valossa *Corrieren* sivuilla näyttäytyi myös Mussolinin ja Balbon välillä kytenyt valtakamppailu, sekä Yhdysvaltain ja Italian ystävälliset kahdenväliset suhteet maailmansotien välisenä aikana.

Tutkimukseni kannalta tärkein anti ei kuitenkaan *Corrieren* yksittäisissä artikkeleissa, vaan niiden synteestistä rakentuvassa kokonaiskuvassa. Uutisoinnin moninäkökulmaisuus muodostaa suuremman kokonaiskuvan siitä, miten Italia pyrki asemoimaan omaa paikkaansa maailmankartalla sekä rakentamaan italialaisuuden identiteettiä universaalien arvojen että muuntuvien käsitteiden kautta. Tekstit toimivat näyteikkunana myös siihen, millaisena fasistiliike näki johtajansa. Transatlanttisen lennon uutisointi ei ollut pelkkää teknologisten ja inhimillisten saavutusten puimista – se oli olennainen osa fasistiliikkeen rakentamaa prosessia, jossa Italia ja

italialaisuuden käsitteet syntyivät uudelleen johtajansa kautta, teknologiakehitys apunaan.

*Corrieren* kirjoitukset kuvastavat erinomaisesti sitä tapaa, millä fasistihallinto pyrki kultivoimaan näkemystä lentäjistä ideaaleina fasisti-ihmisinä: huomiota kiinnitettiin lentäjien tarkan valmistautumisen lisäksi heidän vähäeleisyyteensä ja maltillisuuteensa – lennot tapahtuivat ilman turhaa akrobatiaa saati ”vaikutuksenhakuisuutta”. Kyseessä kerrottiin olevan ihmisen ja koneiden kollektiivinen yritys, johon vain *Regia Aeronautica*, Italian kuninkaalliset ilmavoimat, oli kykeneväinen. Vain Italialla kerrottiin olevan käytössään sellainen miehistö ja teknologia, joiden avulla Balbon massalentospektaakkeli oli mahdollista toteuttaa, sillä ilmavoimissa tiivistyivät koko fasistihallinnon, ja täten myös italialaisuuden ydin. Fasistien ihannoimat arvot, kuten jatkuvuus, aloitteellisuus sekä uhrautuvuus yhdistivät koko ilmavoimia, ja ”mahdollistivat mahdottomankin saavuttamisen”, *Corriere* kirjoitti.

*Corrieren* artikkeleissa sekä niissä käytetyssä kielessä fasistihallinto pyrki ennen kaikkea samaistamaan lentäjät osaksi uuden fasisti-ihmisen ideaalin ruumiillistumaa. Esimerkillinen fasisti-ihminen oli vakaumukselleen omistautunut maltillinen ja harkintaa käyttävä kylmäpäinen sankarihahmo, joka ei kaihtanut itsensä vaaraan asettamista omistautuessaan fasistiselle valtiokoneistolle ja sen edustamille ideoille. Myös fasistien ihannoima ruumiin kulttuuri, sekä siihen liitetyt arvot kuten aktiivisuus ja toiminnallisuus, näkyivät varsin suorasti lentäjien teoista uutisoidessa. Balbo lentäjiin edusti kaikkia edellämainittuja arvoja, joita *Corriere* myös tietoisesti pönkitti uutisoinnillaan. Lehden kirjoituksissa maalattiin kuvia isänmaan asialle omistautuneista siivekkäistä sotureista, joiden toimintaa ohjasi vahva nationalistinen palo. He vieroksuivat turhina pitämiään juhlallisuuksia, paraateja ja seremonioita, ja Yhdysvaltain riemukkaasta vastaanotosta huolimatta suhtautuivat varovaisesti kansaan, joka näytti palvovan vain rahan valtaa. Juhlatilaisuuksien ja kehujen ympäröimänä he korostivat kaiken olleen mahdollista kaikkea diktaattori Mussolinin tahdonvoiman ja viisauden ansioista, kääntäen mediahuomion pois henkilökohtaisesta sankaruudestaan. *Corrieren* välittämä kuva ei tietenkään ollut koko totuus – se edusti tarkkaa identiteetinrakennuksen prosessia, joka määritteli fasismin kaksikymmenvuotista taivalta Italiassa.

Teknologiaosaamista hyödyntäen lentäjä oli noussut taivaalle, luonnonvoimien yläpuolelle, josta hän levitti vakaumustaan alhaalla ihannoiville massoille. Tätä kautta lentäminen voidaan nähdä kulttuuridiplomatian jatkumona, kuten Reykjavikin vierailua koskevasta uutisoinnista on tulkittavissa: italialainen kulttuuri oli saavuttanut kaukaisen Pohjoismaan ensin musiikin ja esitettävien taiteiden muodossa, seuraavana sanansaattajan roolissa toimi Balbo kunnianhimoisen performatiivisella lentoseikkailullaan. Samalla lentäminen, lentäjät sekä lentokoneet toimivat olennaisessa roolissa fasismin estetisaation prosessissa, jossa lentämisestä tuli ennen kaikkea tuotteistettua massojen kulttuuria, jolla fasistihallinnot pyrkivät oikeuttamaan vallankäyttöään. Tämä tuotteistettu massakulttuuri oli Italiassa vahvasti sidoksissa politiikkaan, mikä johti kehityskulkuun, jossa politiikasta tuli mainonnan kohde. Konkreettisimmin se näkyi *Corrieren* sivuilla mainosten kautta, joilla pyrittiin osallistamaan ihmismassoja osaksi Balbon yritystä esimerkiksi asiakaskilpailujen kautta. Massakulttuurin tutkiminen on kuitenkin tutkimusasetelmani kannalta sivuroolissa, vaikkakin se toimii esimerkkinä Balbon lennon asemasta julkisessa tilassa.

Fasistit ja futuristit hyödynsivät symboliikassaan ja retoriikassaan 1900-luvun alkuvuosikymmeninä syntynyttä ihmisen uutta suhdetta teknologiaan. Tämä uusi suhde määritteli myös Chicagon maailmannäyttelyä 1933, jonka keskeisimpänä teemana olivat teknologiakehityksen tarjoamat mahdollisuudet ihmiskunnalle. Mussolinille maailmannäyttely oli ohittamaton tilaisuus, ja Italia panosti vientiosaamisensa esillepanoon Chicagossa erittäin mittavasti. Näistä panostuksista speaktaakkelimaisin oli Balbon lento. *Corrieren* kirjoituksissa ihmisen uusi suhde teknologiaan yhdistettiin osaksi italialaisen teknologiaosaamisen ylivertaisuutta. Tämän suhteen häilyvyys näkyi erityisesti kirjoitusten kielellisissä valinnoissa: koneiden moottoreista tuli metallisydämiä, mutta moottoreista ylivertaisin oli ihmissydän, joka oli alistanut teknologian palvelukseensa.

Balbon Yhdysvaltain-vierailuun sisältyi runsaasti tapaamisia maan italialaissiirtolaisten parissa. Näissä tilaisuuksissa Balbo esiintyi ennen kaikkea Mussolinin sanansaattajana, vältellen hänelle tarjottua sankarin viittaa useampaan otteeseen. Tutkimukseni valossa onkin syytä todeta, että suurin propagandistinen merkitys

Balbon suorituksella oli eritoten Yhdysvaltain italialaissiirtolaisten yhteisöön. *Corrieren* kirjoituksissa italialaissiirtolaiset miellettiin osaksi yhtenäistä, fasismista lumoutunutta kollektiivista massaa. Siirtolaisyhteisö jakoi kollektiivisen italialaisuuden identiteetin, jolloin Balbon onnistuminen ja sankaruus muuntuivat myös siirtolaisyhteisön sankaruudeksi. Samanaikaisesti lehti kuitenkin korosti siirtolaisten asetelmaa kahden nationalismin välissä – italialaiset olivat uskollisia, ahkeria työtätekeviä kansalaisia Yhdysvalloissa, jotka pärjäsivät omillaan eivätkä tarvinneet valtiota apuun. Nämä olivat ”italialaiselle rodulle” miellettyjä universaaleja ominaispiirteitä, jotka olivat säilyneet Rooman imperiumin ajoista lähtien. Siirtolaisten massa oli saattanut unohtaa italian kielen, ja *Corrieren* mukaan he olivat sidoksissa entiseen kotimaahansa lähinnä nostalgisten kulttuuritapojen ja -tuotteiden kautta. *Corrieren* teksteissä tämä ei kuitenkaan näyttäytynyt negatiivisena piirteenä, pikemminkin todisteena italialaisten sopeutumiskyvystä sekä resilienssistä.

Italialaisten siirtolaisyhteisö päättyi omaksumaan Balbon välittämän vahvan Italian viestin tavoin, joka *Corrieren* kirjoituksissa saavutti uskonnonomaisen hurmoksellisuuden. Tämä heijasteli fasismien tapaa tuoda sakraalinen tematiikka osaksi politiikan ulottuvuutta – fasistisen politiikan speaktaakkelimaisuuden edessä edes yhdysvaltalaisyhteiskuntaan täysin assimiloituneen italialaiset eivät kyenneet peittelemään impulsiivisimpia tunteitaan. He olivat kärsineet negatiivisista stereotyyppioista Yhdysvaltain maaperällä, joista merkittävimpiä olivat järjestäytynyt rikollisuus sekä köyhyys. *Corrieren* luonnehdinta poliittisesti yksimielisestä massasta ei ollut kaukana totuudesta, sillä tutkimuskirjallisuuden valossa voidaan antifasististen aatteiden olleen Yhdysvaltain italialaissiirtolaisten parissa marginaalista. Toisaalta siirtolaisten toimintaa näytti määrittelevän välinpitämättömyys ja mielenkiinnon puute Mussolinin politiikkaa kohtaan. Balbon vastaanotto kääntyikin monesti asetelmaan, jossa mies puhui haltioituneille kuulijoille fasismien mahtavuudesta, ja yleisö hurrasi ymmärtämättä täysin mitä Mussolinin politiikka ja sen seuraukset olivat. Yksinkertaisimmillaan fasismien ylistys oli uudistuneen Italian ylistystä sekä vanhan häpeätaakan karistamista. Tästä näkökulmasta fasistien tavoitteen poliittisesta viestinnästä siirtolaisyhteisöä kohtaan voidaan todeta onnistuneen.

Tutkimuksessani olen sivunnut myös asetelmaa Italo Balbon ja Benito Mussolinin välillä. Vertaillen *Corrieren* uutisointia tutkimuskirjallisuuteen olen pyrkinyt muodostamaan kuvaa siitä, millainen asetelma Mussolinin ympärille lennon toteuttajana rakennettiin. Koska valta henkilöityi Italiassa Mussoliniin, on työni kannalta ollut olennaista tarkastella Mussolinin roolia Balbon lentosuorituksessa. Asetelman pohjalta olen vertaillut, mitä *Corriere* on uutisoinut ja jättänyt uutisoimatta. Mitä pidemmälle Balbon suoritus eteni, sitä intensiivisemmin Mussolini pyrki näyttäytymään lennon toteuttajana. Tätä asetelmaa *Corriere* ruokki kielellisin elementein, viitaten jatkuvasti Mussolinin siipiin ja satureihin Atlantin yllä. Tutkimuskirjallisuuden valossa Balbon rooli muodostui kuitenkin nopeasti ongelmalliseksi, kun diktaattorille kävi ilmi, miten valovoimaisena persoonana ilmailuministeriä Yhdysvalloissa pidettiin. Mussolinille kriisejä aiheuttivat niin katujennimeämiset, patsaat kuin ylenpalttiset ja loputtomilta tuntuneet juhlallisuudet. Kulissien takana Mussolini pyrki ohjailemaan Balbon käyttäytymistä sähköitse, *Corrieren* sivuilla lentäjien juhlistakieltäytymiset kuitattiin lepoetkien tarpeella. Mussolinin ohjailu näkyi lennon jälkeen myös *Corrieren* julkaistessa Balbon kanssa käytyä sähköenvaihtoa.

Olen työssäni nostanut esiin myös *Corrieren* sivuilla esiteltyjä kansainvälisen lehdistön arvioita Balbon suorituksista, pääosin niiden poliittista viestintää ja vallankäyttöä ilmentävän viitekehyksen kautta. Tästä kehyksestä tarkasteltuna *Corriere* maalasi aktiivisesti kuvaa, jossa Balbon lento dominoi myös kansainvälistä julkisuustilaa. Eritoten lentueen palattua Roomaan *Corriere* nosti esiin ylistäviä arvioita Italian arvovallan palauttamisesta. Näissä kirjoituksissa lehti näytti ottavan jopa itseinhon ominaisia piirteitä italialaisuutta kohtaan, kun sen sivuilla tunnustettiin avoimesti Italian olleen ”suurvaltojen Tuhkimo”. Myös lehden omien toimittajien arviot olivat paikoitellen sivaltavia, kun he kirjoittivat italialaisten eripuraisuudesta, järjestelmällisyyden puutteesta saati temperamentista. Kesän 1933 myötä asetelma näytti jatkossa olevan toisenlainen – onnistuneen maineenpalautuksen myötä Italia oli noussut sille jalustalle, joka maalle oli historiassa kuulunut. Lehdistö ympäri maailmaa tarttui myös varsin nopeasti havainnoissaan siihen, miten Balbon lento sekä massojen sitominen osaksi fasistista politiikkaa näyttivät kulkevan käsi kädessä.



## Lähteet

### Alkuperäislähteet

*Corriere della Sera*, 1933 (Corriere).

*Chicago Reader*, 1993.

### Tutkimuskirjallisuus

Adamson, Walter, L: *Avant-Garde Florence: From Modernism to Fascism*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1993.

Aron, Raymond: *Democracy and Totalitarianism*. Alkuteos: Démocratie et totalitarisme (1965). Toim. Valence Ionescu. Camelot Press Ltd., Lontoo 1968.

Ben-Ghiat, Ruth: *Fascist modernities: Italy, 1922-1945*. University of California Press, Berkeley 2001.

Boberg, Henrik: Mustaa valkoisella. Näkökulma sanomalehtiin historiallisena lähteenä. *Lähde* (1) 1/2004, 39–49.

Bohn, Willard: *The Poetics of Flight: Futurist Aeropoesia*. *MLN* (121) 1/2006, 207–224.

Bonsaver, Guido: *Censorship and Literature in Fascist Italy*. University of Toronto Press, Toronto 2007.

Caprotti, Federico: “Overcoming Distance and Space Through Technology: Record Aviation Linking Fascist Italy With South America.” *Space and Culture* (14) 8/2011, 330–348.

Caprotti, Federico: “Technology and geographical imaginations: representing aviation in 1930s Italy.” *Journal of Cultural Geography* (25) 2/2008, 181–205.

Carter, Nick: "*The meaning of monuments: remembering Italo Balbo in Italy and the United States.*" *Modern Italy* (24) 2/2019, 219–235.

Clark, Martin: *Mussolini*. Routledge, New York 2014.

Cook, Colin: "*The Myth of the Aviator and the Flight to Fascism.*" *History Today*, (53) 12/2003, 36–37.

Davis Biddle, Tami: *Rhetoric and Reality in Air Warfare : The Evolution of British and American Ideas about Strategic Bombing, 1914-1945*. Princeton University Press, Princeton 2004.

Esposito, Fernando: *Fascism, Aviation and Mythical Modernity*. Palgrave Macmillan, New York 2015.

Falasca-Zamponi, Simonetta: *Fascist Spectacle: The Aesthetics of Power in Mussolini's Italy*. University of California Press, Berkeley 1997.

Ferrari, Massimo: *Le Ali del Ventennio: L'aviazione italiana dal 1923 al 1945*. FrancoAngeli s.r.l., Milano 2005.

Finchelstein, Federico: *Transatlantic Fascism: Ideology, Violence and the Sacred in Argentina and Italy, 1919–1945*. Duke University Press, Lontoo 2010.

Fritzsche, Peter: *A nation of fliers: German aviation and the popular imagination*. Harvard University Press, Cambridge 1992.

Ganz, Cheryl: *The 1933 Chicago World's Fair : century of progress*. University of Illinois Press, Chicago 2008.

Gentile, Emilio: *The Sacralization of Politics in Fascist Italy*. Harvard University Press, Cambridge Massachusetts 1996.

Härmänmaa, Marja: "Gabriele D'Annunzio and War Rhetoric in the *Canti della guerra latina*." *Annali d'Italianistica* (33) 1/2015, 31–51.

Kessner, Thomas: *The Flight of the Century: Charles Lindbergh and the Rise of American Aviation*. Oxford University Press, New York 2010.

Lee, Christopher., Kennedy, Claire: "Race, technological modernity, and the Italo-Australian condition: *Francesco De Pinedo's 1925 flight from Europe to Australia*." *Modern Italy* (25) 3/2020, 243–259.

Luconi, Stefano: "*Fascism and Italian-American Identity Politics*." *Italian Americana* (33) 1/2015, 6–24.

Mangione, Jerre., Morreale, Ben: *La Storia: Five Centuries of the Italian American Experience*. Harper Collins, New York 1992.

Mattioli, Guido: *Mussolini aviatore e la sua opera per l'aviazione*. Roma, Rooma 1936.

McCullough, David: *The Wright Brothers*. Simon & Schuster, New York 2015.

Migone, Gian Giacomo., Tambor, Molly: *The United States and Fascist Italy : The Rise of American Finance in Europe*. Cambridge University Press, Cambridge Massachusetts 2015.

Mitchell, William: *Winged Defense: The Development and Possibilities of Modern Air Power--Economic and Military*. 2. painos. University of Alabama Press, Tuscaloosa 2009 (1925).

Morgan, Philip: *Italian Fascism, 1915–1945*. Palgrave Macmillan, New York 2004.

O'Connor, Derek: "Italy's Consummate Showman." *Aviation History* (24) 6/2014, 50–53.

Palmer, Scott W.: "On wings of courage: *Public 'air-mindedness' and national identity in late imperial Russia.*" *The Russian Review* (54) 2/1995, 209–226.

Painter, Borden W. Jr.: *Mussolini's Rome: Rebuilding the Eternal City.* Palgrave MacMillan, New York 2005.

Pieri, Giuliana: "Gabriele d'Annunzio and the self-fashioning of a national icon." *Modern Italy* (21) 4/2016, 329–343.

Salvemini, Gaetano: "Mussolini's Battle of Wheat." *Political Science Quarterly* (46) 1/1931, 25–40.

Sarajärvi, Anneli., Tuomi, Jouni: *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi.* Tammi, Helsinki 2018.

Schivelbusch, Wolfgang: *Three New Deals – Reflections on Roosevelt's America, Mussolini's Italy and Hitler's Germany, 1933–1939.* Metropolitan Books, New York 2006.

Segrè, Claudio G.: *Italo Balbo : A Fascist Life.* University of California Press, Berkeley 1987.

Talbot, George: *Censorship in Fascist Italy, 1922–43.* Palgrave Macmillan, Basingstoke 2007.

Tannenbaum, Edward: *The Fascist Experience: Italian Society and Culture 1922-1945.* New York : Basic Books, New York 1972.

Vaudagna, Maurizio: Mussolini and Franklin D. Roosevelt. *FDR and his contemporaries: Foreign Perceptions of an American President.* Toim. Cornelis A. van Minnen & John F. Sears. Macmillan Press Ltd, Basingstoke 1992.

Vuolanto, Ville: Tutkimusprosessi, metodit ja historiantutkimuksen ominaislaatu. *Historiallinen aikakauskirja* (105) 3/2007, 304–316.

Williams, Manuela: *Mussolini's Propaganda Abroad: Subversion in the Mediterranean and the Middle East, 1935–1940*. Routledge, Lontoo 2006.

## Liitteet

### Liite 1: Pilapiirros Balbosta



Lähde: Segrè 1987, 240.

### Liite 2: Balbon lento Perugia -suklaatehtaan mainoksessa

**CROCIERA AEREA DEL DECENNALE**



**A che ora...**

ammarerà in Italia il primo idrovolante nel viaggio di ritorno dalla Crociera Aerea del Decennale?

Acquistate con lire 10 una scatola di cioccolatini Perugina: "Crociera Aerea del Decennale", e partecipate al grande Concorso.

Viaggi aerei e ferroviari gratuiti per gruppi di persone per le più belle città d'Italia compreso Tripoli e Rodi.

Soggiorni gratuiti nei più grandi e lussuosi alberghi.

Lähde: *Corriere della Sera*, 14.7.1933.