

Kasper Wrede nosti suomalaisen moottori-ilmailun siiville

Jääkäriylikersantti **Kasper Fabian Wrede af Elimä** on suomalaisen ilmailuhistorian varhainen pioneeri. Hänen rakentamansa moottorilentokone ylitti kevättalvella 1915 Kymijoen jäällä metrin korkeudelle pingotetun lossivaijerin. Historiallinen ensilento ajoittui Venäjän vallan aikaan, joten Kasper Wrede joutui pian lennon jälkeen piilottamaan koneen osat ja pakenemaan lentokieltoalueella viranomaisia "maan alle".

Kasper syntyi 24. lokakuuta 1892 Eurassa. Isä oli kihlakunnantuomari, varatuomari **Kasper Hjalmar Wrede** ja äiti ruotsinmaalainen aatelisnainen **Anna Sofia Ihre**. Senaattori **Otto Wrede** ja "Parkanon paroni" **Gustaf Wrede** olivat hänen setiään ja, vankien ystävänä tunnettu **Mathilda Wrede** hänen tätinsä. **Eva Wrede** oli Kasperin sisar.

Anjalan Rabbelugnin kartanossa lapsuutensa viettänyt Kasper osoitti jo varhain kiinnostusta paitsi hurjiin leikkeihin, myös teknisiin laitteisiin. Tuskin neljä vuotta täyttäneenä hän saattoi seurata myllyjen ohella lumoutuneena veturin männän työskentelyä. Paikkakunnan vanhat asukkaat ovat muistelleet "Kaiju-paroonin" tempauksista muun muassa uhkarohkeaa pyöräilyä kapulalossin vaijerilla. Renkaattomilla vanteilla tapahtunut ajelu päättyi puolessa välissä jokea kylmään kylpyyn.

Kouluvuosina Kasper osoittautui jo varhain oman tien kulkijaksi. Laskento, fysiikka ja matematiikka herättivät intohimoja, mutta urheilun sijaan kaikki lentämiseen liittyvä täytti nuoren pojan mielen.

Ilmailukipinän Kasperin uskotaan saaneen saksalaisista ilmailulehdistä. Vuonna 1910 hän rakensi itselleen lokin siivet, joiden kanssa hän teki hyppyjä kellarin tai puuvajan katolta. Kaikki olisi ollut hyvin, ellei Kasperin elämää olisi jo lapsena varjostanut aikakauden vitsaus, tuberkuloosi. Sen johdosta Kasperille tehtiin jo poikasena sormileikkaus. Tulevan ilmailupioneerin systemaattisuutta omalle harrastukselleen kuvasti Kotkan poliisimestarilta haettu lupa kalalokin ampumiseen. Täytetystä linnusta nuori Kasper haki mallia omalle liitotason siivelleen. Testipaikka liitosiivelle löytyi läheiseltä Pöllömäeltä, jonka viettävältä rinteeltä kaadettiin ensin puut nurin. Tosi toimiin päästiin talvella 1911. Vain kerran tuolloin 19-vuotiaan Kasperin tiedetään satuttaneen lievästi itseään.

Seitsemäs luokka suomalaisessa koulussa sai jäädä kesken, kun Kasper matkusti Saksan Sleesiaan Warmbrunnin rautatehtaaseen harjoittelijaksi. Vuonna 1912 työpaikka oli vaihtunut Treptovin lentokonetehtaaseen Berliinin lähellä ja myöhemmin itse lentokentälle. Saksalaisten kuuluisin kone Taube teki vaikutuksen Kasperiin.

Tarjolla olisi ollut myös lentokoulutusta, mutta ohjaajakurssin tuhannen DM:n hinta muutamaa lentotuntia vastaan ei innostanut. Nopeasti Kasper ymmärsi, ettei oma lentäminen voi onnistua ilman riittäviä teoriaopintoja. Niiden pohjaksi tarvittiin ylioppilastutkinto, jonka Kasper suoritti yksityisoppilaana Helsingin ruotsalaisessa normaalilyseossa vuonna 1913.

Opintoja hän jatkoi Dresdenin teknillisen korkeakoulun koneinsinööriosastolla vuosina 1913-1914. Opinnot keskeytti ensimmäinen maailmansota – vihollismaa venäjän opiskelijat erotettiin koulusta. Opiskelu jatkui Helsingin teknillisessä korkeakoulussa. Heti Saksasta paluun jälkeen loppukesällä 1914 Kasper käynnisti "oikean lentokoneen" rakentamisen Rabbelugnin ja Toivolan kartanon välillä sijainneessa kookkaassa lautojen kuivausvajassa. Apuna oli taitavaksi osoittautunut syksyllä 1913 kartanoon metsänvartijaksi tullut 21-vuotias **Otto Eriksson**.

Vuoden 1913 alussa Kasper oli suorittanut Pöllövuoren rinteellä liitolentoja Rumpler-Taubea taso- ja pyrstörakenteeltaan muistuttavalla koneella. Eriksson oli jo aiemmin saanut Kasperilta Saksasta kirjallisia ohjeita koneeseen tarvittavista puutavarasta, niiden laadusta ja mitoista. Kasper oli laatinut koneesta sekä yleis- että osapiirustukset. Joitain osia Kasper toi Saksasta, mutta metalliosia valmistettiin myös Myllykosken tehtaalla. Rahoitusta varten Kasper myi yhden pankkiosakkeensa. Valmistuvan koneen tasot ja runko oli verhottu öljykankaalla. Sukset olivat 15-20 senttiä leveitä, ja myös pyrstön alla oli pieni suksi.

Potkureita valmistettiin liimaamalla ohuita vanerilevyjä yhteen. Moottoriksi hankittiin kolmisylinterinen V-muotoinen, noin 30-40 kilon painoinen autonmoottori Ranskasta. Varmakäytisen moottorin ongelmaksi havaittiin pian polttoaineputkien jäätyminen pakkasessa ja viimassa.

Ilmaan yritettiin Kymijoen jäällä vuoden 1915 alkupuolella neljänä tai viitenä päivänä, mutta moottorin käynti oli epävarmaa. Kone teki lyhyitä hyppyjä. Viimeinen lento onnistui Erikssonin mukaan parhaiten. Silloin kone kohosi puolen kilometrin matkalla useasti kolmen tai neljän metrin korkeuteen ja ylitti noin metrin korkeudelle pingotetun kartanon kapulalossin vajerin.

Kirvesmies **Veikko Yrjölä**, sittemmin monivuotinen kunnanvaltuuston puheenjohtaja, pääsi 13-vuotiaana poikasena ihmettelemään Kasperin historiallista lentoa. Moottorin kova ääni houkutteli muitakin poikia jäälle. Ilta alkoi jo hämärtää, kun paroni Wreden potkurinpyörittäjä Eriksson taas käynnisteli moottoria.

"Värkmestari" **Luckman** ehti jo ennustamaan, että "ei se tohi ilmaan nousta". Tällä kertaa tekniikka toimi, kone teki taidokkaan käännöksen ja lähti viilettämään kartanoa kohti – siis yläjuoksun suuntaan. Yrjölä arvioi koneen nopeudeksi noin 60 kilometriä tunnissa sillä perusteella, etteivät poikaset pysyneet koneen perässä. Suksien jäljet jäällä kertoivat koneen tehneen matkalla muutaman metrin pituisia hyppyjä. Ennen katoamistaan joen mutkan taakse kone oli lentänyt lauttavarppien yli puhtaasti ja törmäilemättä.

Tieto lennosta levisi nopeasti paikkakunnalla kantautuen myös venäläisviranomaisien korviin. Pian kartanolle saapuikin nimismies kahden venäläisen upseerin kanssa etsimään lentolaitetta ja sen rakentajaa. Lähialueen ladot, vajat ja myös kartanon huonekaluja täynnä ollut ullakko pengottiin ja "kiivaasti popotettiin", mutta mitään ei löydetty. Kasper Wrede oli saanut vihiä tarkastuskäynnistä ja ehti paria vuorokautta aiemmin piilottaa koneen osat omiin kätköihin. Myös lentäjä itse oli poissa.

Helmikuun 15. päivänä Kasper oli matkalla ystävänsä ja koulutoverinsa **Pehr Norrménin** kanssa Ruotsin kautta Saksaan. Toverukset ilmoittautuivat 25. helmikuuta Lockstedt Lagerissa. Innokkuudesta kertoo sekin, että Kasper oli yksi 55:stä ensimmäisenä päivänä ilmoittautuneista, jotka halusivat vapaaehtoisina sotilaskoulutusta Pfadfinder-kurssilla. Kasper sijoitettiin 1. komppaniaan 189-miehisessä joukossa. Unelmat olisivat taas olleet lähempänä toteutusta, mutta piilevän epilepsian oireet pakottivat Kasperin jättämään koulutuksen kesken 15. huhtikuuta 1915 vajaan kahden kuukauden kuluttua.

Suomeen ei ollut vallanpitäjien vuoksi paluuta. Syyslukukauden Kasper vielä jatkoi opiskelua ja harjoittelua lentokoneitehtaissa. Jouluksi hän muutti Ruotsiin äitinsä sukulaisten luo terveyttään hoitamaan. Ajatus oli myös jatkaa teknillisiä opintoja Chalmersin teknillisessä opistossa Göteborgissa, mutta sitten hän sai kuulla **Enoch Thulinin** avanneen siviililentokouluun Ljungbyhedissä. Kasper läpäisi pääsykokeet, vaikka sukulaiset, lähinnä setä, ratsumestari **Ihre** epäilivät ja varoittelivat. Uusi lentokoulu valmisti lentäjiä muun muassa Suomen Ilmavoimille, vaikka monet onnettomuudet ja konerikot nakersivat koulun mainetta. Kirjeissä Kasper valitteli huonoja lentosäitä. Puutetta oli myös koneista ja polttoaineesta.

Joulukuussa 1916 kotiin tullut kirje kertoi Kasperin olinpaikaksi USA:n Newport Newsin. Kasper työskenteli Curtisin lentokoneitehtaalla Buffalossa. Kaupunki sijaitsi Virginian ja Pohjois-Carolinan rajalla. Maa oli liittymässä sotaan, joten lentokoneitehtaat työskentelivät kuumeisella kiireellä. Olosuhteet olivat Kasperille mieleen myös siksi, että työ ja touhu pitivät ajatukset poissa omasta terveydentilasta.

Helmikuun 21. päivänä 1917 Amerikan Ilmailuklubi myönsi Wredelle - näin uskotaan - ensimmäisenä suomalaisena kansainvälisen lentokoneohjaajatodistuksen numero 661. Kokeet suoritettiin Curtiss JN-4-koneella, jossa oli sadan hevosvoiman moottori. Suomeen Kasper palasi kansalaissodan jälkeen elokuussa 1918.

Suomessa Kasper Wrede ilmoittautui 12. lokakuuta 1918 Suomen Ilmailuvoimien komentajalle **Hauptman Carl Seberille** esittäen lentolupakirjansa. Henkilöluettelon mukaan Wrede oli valmis ohjaaja ja upseeriehdokas. Kasper sijoitettiin kersantin sotilasarvolla Hermannin lento-osastoon. Hänet määrättiin mekaanikoksi Lentopataljoonaan ja myös lyhyeksi aikaa Utin lentoasemalle. Merkintä 16. tammikuulta 1919 kertoo, että ylikersantti Kasper Wrede on vapautettu yli-ikäisenä sotapalveluksesta – lentoupseeriksi koulutettavien ikäraja oli tuolloin 25 vuotta. Sotilaslentäjän ura jäi siten haaveeksi. Taustalla uskotaan olleen pahentunut sairaus. Pessimismi ja toivottomuus sai nyt Kasperin mielessä vallan, ja hän halusi karistaa kaiken taakseen. Niinpä hän vuokrasi itselleen Australian itäpuolelta Fidzi-saaristosta pienen asumattoman Yagasa-nimisen saaren, jonka muun muassa Googlen karttaohjelma paikantaa Yagasa Island -saaren itäpuolelle, aivan Fidzin saariston itäreunalle. Luonnonvarainen elämä alkoi vähitellen miellyttää Kasperia, mutta sitten vaikea lisäsairaus katkaisi hänen elämänlankansa 16. lokakuuta 1921 Lakembessa. Tämän niminen kohde löytyy Australian mantereelta Sydneyn suurkaupungin lounaisreunalta. Ikää Kasperilla oli tuolloin vain 29 vuotta.

Kasper Wreden haudan arvellaan sijainneen kuolinpaikan lähistöllä. Paikka saattoi olla joku muu kuin virallinen hautausmaa. Mahdollisesti Englannissa asuvan Wrede-suvun jäsenen tiedetään aikoinaan kuulleen, että mahdollinen hautapaikka olisi uhattuna, koska alueelle oli suunniteltu uutta asutusta. Siksi jäämistö olisi pitänyt toimittaa alueelta pois. Kun Suomessa asuvalta suvulta kysyttiin, olisiko suvun hautapaikka Anjalassa tullut kyseeseen, tiedusteluun vastattiin myöntävästi. Sen jälkeen uutta tietoa ei ole saatu, ei myöskään sitä, onko hautapaikalle jo rakennettu, **Fabian** ja hänen poikansa **Rabbe Wrede** tiesivät asiasta kertoa.

Kasperin värikäs elämäntarina olisi saattanut jäädä monen muun varjoon, ellei Ummeljoelta lähtöisin ollut, Porissa asuva **Matti Siukkola** olisi vuoden 2004 lopulla muistutellut tamperelaisia ilmailun ystäviä siitä, kenelle kunnia ensimmäisestä suomalaisesta moottorilennosta kuuluu. Siukkola "löysi" myös kartanon ullakolta lasivitriiniin sijoitetun runkokehikon, jota Kasper oli kehitellyt uutta ohjausjärjestelmää varten. Patenttia ei jostain syystä koskaan laitteelle haettu.

Rakentamiseen liittyviä asiapapereita tai valokuvia ei ole löytynyt, mutta Siukkola sai Takamaalta **Sophie Wredeltä** lainaksi Kasperin rakennusvaiheista kertovan muistikirjan. Se oli saksan-, ruotsin-, ja suomenkielinen ja varustettu suhteellisen selkein piirroksin. Koneaihiolle saatiin mahdollisimman alkuperäinen malli. Suurin ansio hankkeen toteutumiselle nykyiseen muotoon lankeaa tamperelaiselle Lentovarikon Killalle, joka otti haasteen vastaan Lentotekniikan Killan kiinnostuksen hiipussa.

Lentovarikon Killan huoneentauluun on kirjattu maapuolustusaatteen ja ilmailuhengen vaaliminen, Lentotekniikkalaitoksen ja ilmailuteollisuuden entisen ja nykyisen henkilön yhdyssiteenä toimiminen sekä perinteiden vaaliminen. Tiimi työsti neljän vuoden aikana tuhansia tunteja rakentaen mahdollisimman aitoa näköiskonetta. Koneen pääasiallisin tekopaikka oli tekijänä myös tituleeratun **Raimo Ilvosen** autotalli. Lopullinen kokoonpano tapahtui vuoden 2010 heinäkuussa työryhmässä, johon kuuluivat Ilvosen ohella **Aarno Saramäki**, **Samuli Puotila** ja Matti Siukkola. Avustajina toimivat **Juha Kotti**, **Heikki Paukkunen**, **Erkki Uponen** ja **Veikko Parviainen**. Prosessin vaativuutta kuvaa se, että puutavaraksi kelpasi vain tiheäsyinen, suolla kasvanut mänty, joka sahautettiin erikseen Vesilahdella. Koska sata vuotta sitten elettiin materiaalipulan aikaa, myös näköiskoneen tarveaineiksi oli hankittava perinteitä kunnioittaen pellavakangasta ja selluloosalakkaa. Tilaukseen tehtaalle oli annettava oma resepti. Pellavakangas käsiteltiin lakalla useita kertoja, jolloin siihen muodostui siiven tarvitsema rumpukalvo. Myös ristijänteinä siivistä runkoon vedetyille tukivaijereille piti löytää oikeanlaisen jännelukot. Avuksi tuli Hallinportin ilmailumuseon tarjonta ja 60-luvulla Ilmavoimien koneista hylätyt osat.

Kasperin koneen erikoisuus oli ohjaus, joka tapahtui siipiä taivuttelemalla. Ratti liikutti vaijereita, jotka kääntelivät siipiä sopivasti "kieroon".

Kun Lentovarikon kilta julkisti Kasperin koneen näköismallin Tampereen Vapriikissa 19.4. 2011, heräsi samalla huoli, mistä löytyisi koneelle arvoisensa, pysyvä sijoituspaikka. Keskisen Kymenlaakson paikallislehti Anjalankosken Sanomat herätteli artikkeleillaan kotikaupungissa tuolloin vähän tunnettua Kasper Wredeä julkisuuteen. Samaan aikaan

Ummeljoella ilmailuharrastus yksityisen **Tuomo Salosen** lentokentän ympärillä alkoi nopeasti viritä. Paikkakunnan ilmailupioneeria haluttiin kunnioittaa ristimällä kylän lentokenttä Kasper Wreden nimen mukaan.

Hyväkään hanke ei etene ilman toteuttajaa. Lasivitriinin rakennuttajaksi Kasperin näköiskoneelle ilmoittautui Ummeljoen kyläyhdistys. Puheenjohtaja **Jukka Naukkarisen** ja yhdistysväen innostus auttoivat hankkeen loppuun viemisessä. Taloudellista tukea projekti sai paikallisen elinkeinoelämän lisäksi koko maakunnan alueelta.

Vitriinin näköiskoneessa on toistaiseksi puu-valmisteinen alkuperäismoottorin kopio. Sen tilalle on herätelty myös mahdollisuutta löytää aito moottori. Alkuperäistyyppinen Anzani-moottori on paikallistettu muun muassa Lontoon läheltä Sciensen museosta.

Kun vuonna 2015 täyttyy sata vuotta ensimmäisestä onnistuneesta suomalaisesta moottorilennosta, arvokkaat puitteet juhlinnalle ovat jo olemassa. Silloin lentopaikan itäinen vastaranta saa myös oman muistokiveen kiinnitetyn laattansa.

Martti Kivistö

(Lähteinä Wikipedia, K.W. Janarmon Varhaisilmailumme 1753-1919, Matti Siukkolan keruuaineisto, lasivitriinin lehdistömateriaalit sekä Lentovarikon Killan arkistot ja yksityisten jäsenien haastattelut)