

Jani Korttesluoma

KOUVOLAN PUNAISET KOTKAT

Kaarlo Vilho Roine ja keskisen rintaman lento-osasto



Kannen toteutus: Tmi Graafinen suunnittelu Vilma Matilda

KOUVOLAN PUNAISET KOTKAT
Kaarlo Vilho Roine ja keskisen rintaman lento-osasto

© 2023 Jani Kortessuoma

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-33-0393-5

Sisällysluettelo

1. Johdanto	3
2. Aikaisempi tutkimus ja kirjallisuus	5
2.1 Ilmavoimien historiaan painottuvat julkaisut.....	5
2.2 Yleisteokset sisällissodasta	16
2.3 Keskisen rintaman taisteluja kuvaavat teokset.....	19
2.4 Yhteenveto kirjallisuudesta ja tutkimuksen tavoite	22
3 Keskisen rintaman lento-osaston venäläiset	25
3.1 Venäjän lentoaseen tilanne vuonna 1918	25
3.2 Suomeen lähetetyn lento-osaston muodostaminen ja sen venäläinen henkilöstö.....	29
3.2 Venäläisten lentäjien ja mekaanikkojen koulutus	39
4 Keskisen rintaman lento-osaston suomalaiset	44
4.1 Osaston päällikkö Kaarlo Vilho Roine.....	44
4.2 Apulainen ja tulkki Emil Jaakkola	71
4.3 Lento-osastoon kuuluneiksi väitetyt suomalaiset	74
5 Punaisten ilmailutoiminnan organisointi ja johtaminen	82
5.1 Johtaminen keskisellä rintamalla	82
5.2 Yleisesikunnan johtamistoiminta	87
6 Lentokoneet, pommit ja lentonuolet sekä varusteet	95
6.1 NIEUPORT 10 -tiedustelukone.....	97
6.2 NIEUPORT 21 -hävittäjä	99
6.3 SPAD S. VII -hävittäjä	101
6.4 Pommit ja lentonuolet	105
6.5 Varusteet.....	113

7 Kouvolan lentokenttä	117
7.1 Kentän sijainti	117
7.2 Ilmailuaseman vartiointi	130
8 Utin lentokenttä	138
8.1 Kentän sijainti	138
8.2 Lento-osasto ja muut Utin punakaartilaiset	146
8.3 Mysteerikuva.....	148
9 Lentotoiminta	153
9.1. Lennot maaliskuussa 1918.....	153
9.2 Lentotoiminnan hiipuminen	175
9.3 Lennot huhtikuussa 1918	184
9.4 Saavutukset	194
9.5 Lento-osaston toiminnan päättyminen	196
10 Toistuvista teemoista	206
10.1 Lentäjien palkkauksesta	206
10.2 Lentäjien poliittisesta motivaatiosta.....	210
10.3 Punaisten uskosta lentoaseen merkitykseen.....	213
10.4 Toiminnan amatöörimäisyydestä	215
11 Lopuksi	218
LIITTEET	221
Lähdeluettelo	224

KOUVOLAN PUNAISET KOTKAT

Kaarlo Vilho Roine ja keskisen rintaman lento-osasto

1. Johdanto

Varhaisinta suomalaista sotilasilmailua on perinteisesti tarkasteltu itsenäisen Suomen Ilmavoimien historian kautta, jossa sisällissodan hävinneillä punaisilla on luonnollisesti ollut vain sivuosa. Usein sisällissodan hävinnän osapuolen lentotoiminnan käsittelyyn näyttää riittäneen lyhyt virke tai pari: *Punaisilla oli keväällä 1918 Utissa muutamia lentokoneita, jotka he polttivat perääntyessään.* Kymenlaakson tunnetuimpana punaisten sotilasilmailuperintönä voidaan pitää Utin tukikohtaa. Useimmat Suomen ilmavoimien historiikit mainitsevat Utissa sijainneen punaisten lentokentän ja valkoisten ottaneen saman alueen omaan käyttöönsä toukokuussa 1918.

Entisenä uttilaisena lentoupseerina kiinnostuin jo vuosia sitten tuosta punaisten osuudesta Utin historiassa. Mieltäni askarrutti muun muassa se, mitä nuo punaisten lentokoneet olivat, ketkä niillä lensivät ja mihin niitä käytettiin. Mielenkiintoni kasvoi entisestään, kun minulle selvisi, että seudun ensimmäinen lentokenttä ei sijainnutkaan Utissa vaan Kouvolassa, varsin lähellä perheeni kotia. Lisäksi molempien kenttien tarkasta sijainnista sisällissodan aikana vaikutti olevan epävarmuutta ja hieman erimielisyyttäkin.

Perehtyessäni aiheeseen minulle alkoi muodostua mielikuva, että 1930-luvun jälkeen ei punaisten lentotoiminnasta ole kirjotettu oikeastaan mitään uutta. Kaikki uudempi kirjallisuus tuntui tukeutuvan käytännössä yhteen melko pian sisällissodan jälkeen julkaistuun teokseen. Siksi esittelen tuon kirjan varsin kattavasti ja viittaan siihen useita kertoja.

Kirjallisuudesta huomioni kiinnittyi muutamiin toistuviin teemoihin, joiden kautta punaisten sotilasilmailua on lähestytty. Mitä enemmän perehdyin asiaan, sitä merkillisemmässä valossa nuo teemat näyttäytyivät. Sisällissodan aikainen propaganda ja pian sodan jälkeen kirjoitettu punaisia halventava materiaali vaikuttivat saavuttaneen miltei myyttisen aseman. Esittelen nämä toistuvat teemat seuraavassa luvussa ja palaan niihin aivan kirjan lopussa.

Oman merkittävän osansa tässä kirjassa saa Kouvolassa ja Utissa toimineen punaisten keskisen rintaman lento-osaston päällikkö Kaarlo Vilho Roine. Hänen roolinsa punaisten johdossa osoittautui merkittävämmäksi kuin olin uskonut, joten olen omistanut yhden kirjani luvuista hänen sotilaallisen toimintansa kuvaamiselle.

Haluan kiittää kaikkia teitä, jotka olette joutuneet lukuisten kysymysteni kohteeksi tai muutoin osallistuneet tämän kirjan valmistumiseen. Erityiskiitoksen haluan osoittaa äidilleni.

Kouvolassa 15.6.2023

2. Aikaisempi tutkimus ja kirjallisuus

Olen jakanut tämän pääluvun neljään alalukuun. Näistä ensimmäisessä tarkastelen itsenäisen Suomen Ilmavoimien historiaan painottuvia julkaisuja, toisessa sisällissodan yleishistoriateoksia ja kolmannessa keskisen rintaman alueen taisteluihin keskittyviä kirjoja. Neljännessä alaluvussa on yhteenveto aiemmasta tutkimuksesta ja kirjallisuudesta. Viimeisen alaluvun yhteydessä selvitan lisäksi ne tavoitteet, jotka tälle tutkimukselle asetin.

2.1 Ilmavoimien historiaan painottuvat julkaisut

Ilmeisesti ensimmäinen Sisällissodan sotilasilmailua käsittelevä ammatillinen kirjoitus on Aimo Pajusen *Aero*-lehdessä vuonna 1922 julkaistu **Lentojoukot Vapaussodassa**. Pajusen noin viiden sivun mittainen artikkeli keskittyy kuvailemaan valkoisen osapuolen lentotoimintaa ja lentojoukkojen organisaation kehitystä. Kirjoituksen sävy on varsin kriittinen omaa toimintaa kohtaan, ja Pajunen nostaakin esiin monia seikkoja, jotka olisivat mahdollistaneet ilma-aseen tehokkaamman käytön.¹

Punaisten ilmailutoimintaa Pajunen kuvaa hyvin lyhyesti. Hän arvelee, että koska punakaartin johdossa ei ollut sotilaskoulutuksen saaneita henkilöitä, ei näillä ollut lentokoneiden käytöstä muuta tietoa kuin, että niistä voi pudottaa pommeja vihollisen niskaan. Punaisten mainitaan saaneen käytettäväkseen sodan kuluessa muutamia koneita venäläisiltä. Pajunen tietää punaisten palkanneen helmikuun lopulla muutamia venäläisiä lentäjiä pal-

¹ Aero: Suomen ilmailuvoimien esikunnan toimittama julkaisu 1922, 1.5.1922 no 4-5, s. 63-68

velukseensa. Hän kertoo omiin tietoihinsa viitaten, punaisilla olleen kaksi konetta Tampereella ja yksi Viipurissa, mutta keski-sen rintaman koneista Kouvolassa ei ole mainintaa.²

Lentäjien palkkaus oli Pajusen mukaan järjestetty siten, että heille maksettiin 500 markkaa lennolta. Hän jatkaa kertomalla, että nämä olisivat olleet kiinnostuneita lähinnä palkkansa nostamisesta. Tämän tiedon todisteeksi Pajunen esittää sen, että venäläiset eivät koskaan lentäneet kuin enintään pari kilometriä rintaman yli. Muutamat pommituslennot Vilppulan ja Viipurin rintamilta Pajunen mainitsee todeten kuitenkin punaisten lentotoiminnan olleen erittäin laimeaa koko sodan ajan. Hän kertoo venäläisten lentäjien poistuneen rintamalta ja luultavasti koko maasta valkoisten aloitettua etenemisen.³

Pajusen artikkeli on, kuten hän itse toteaa, hänen henkilökohtaiset muistelmansa lentojoukoista Vapaussodan ajoilta. Hän kertoo, että hänellä ei ole ollut käytettävissään minkäänlaisia kirjallisia lähteitä aiheesta. Pajunen päättää kirjoituksensa mainintaan, että hänen tietääkseen vastaavia muistelmia Vapaussodan lentojoukoista ei ole aikaisemmin tehty, vaikka aihe on erittäin mielenkiintoinen.⁴

Aero-lehden artikkelin tavassa käsitellä punaisten johtoa ja venäläisten lentäjien toimintaa voidaan tunnistaa samoja piirteitä, joita Kimmo Lehtimäki kuvaa kirjassaan **Punaisen ylipäällikön kuolema**. Lehtimäen mukaan heti sisällissodan jälkeen julkaisussa kirjallisuudessa punaista osapuolta usein halvennettiin ja sen osaamattomuutta pilkattiin.⁵

² sama, s. 64 ja 67

³ sama, s. 67

⁴ sama, s. 68

⁵ Lehtimäki, Kimmo: *Punaisen ylipäällikön kuolema*, Warelia, 2021, s. 243-244 ja 300

Aarne Bremerin vuonna 1934 julkaistu **Ilmavoimien osallistuminen Suomen Vapaussotaan vuonna 1918** on ylivoimaisesti käytetyin lähde teos punaisten lentotoiminnasta sisällissodan aikana. Mitä enemmän aiheeseen tutkimustyöni aikana perehdyin, sitä selvemmäksi minulle tuli, että lähes kaikki vuoden 1934 jälkeen punaisten ilmailusta kirjoitettu pohjaa Bremeriin. Vain hie-
man yleistäen uskallan sanoa, että kaikki Bremerin jälkeen jul-
kaistut, aihetta edes jotenkin käsittelevät kirjoitukset, toistavat
pääpiirteissään Bremerin kirjoittamaa. Hyvin harva uudempi
teos tuo mitään uutta tietoa siihen, mitä Bremerin kirjassa on esi-
tetty. Koska **Ilmavoimien osallistuminen Suomen Vapaussotaan vuonna 1918** on punaisten lentotoiminnan osalta muodos-
tunut kanonisoivaksi teokseksi, koin tarpeelliseksi esitellä sen
tässä yhteydessä varsin tarkasti.

Kirjansa alkusanoissa Bremer myöntää avoimesti, että hänen Sota-arkistosta saamansa tiedot ovat olleet hyvin vaillinaisia ja siten tapahtumista on ollut hankalaa saada ehdottoman tarkkoja ja yksityiskohtaisia tietoja. Hänen mukaansa on siten mahdol-
lista, että teos on vaillinaisen ja siihen on saattanut eksyä vir-
heellisyyksiä.⁶ Mahdollisten puutteiden ja virheellisyyksien sel-
vittäminen osoittautui osin haastavaksi, koska Bremer ei ole vii-
teistänyt tekstiään, eikä kirjassa ole lähdeluetteloa. Sama vii-
teistämättömyys vaivaa valitettavasti montaa myöhempääkin
kirjoitusta.

Nimensä mukaisesti Bremerin teoksen pääpaino on valkoisen
osapuolen toiminnassa. Kirjan kolmas eli viimeinen luku käsit-
telee kuitenkin punaisten toimintaa yhteensä 23 sivun verran,
mikä on noin 10 % koko julkaisun tekstisivuista. Bremer kuvai-
lee luvun alussa, että punaisten lento-osastojen toiminnasta ja

⁶ Bremer, Aarne: Ilmavoimien osallistuminen Suomen Vapaussotaan vuonna 1918, Otava, Helsinki 1934. s. 5-6

järjestelyistä on säilynyt vain hyvin vähän tietoja. Hänen mukaansa punaisten oli turvauduttava venäläisiin lentäjiin, joita jäi muutamia punaisten palvelukseen pääosan poistuessa Suomesta sisällissodan alussa.⁷

Bremer toteaa, että lentäjät eivät toimineet minkään aatteen, vaan rahan innoittamina. Hän arvelee punaisten maksaneen lentäjilleen 500 markkaa palkkaa lentotunnilta. Tämän hän edelleen kertoo vaikuttaneen niin, että lentotoiminta ei olisi ollut lainkaan tuloksellista sotilaalliselta kannalta, koska lentäjiä kiinnosti vain lentotuntien kerääminen luvatus palkkion saamiseksi.⁸ Vaikuttaa siltä, että lentäjien palkkaan liittyvän tiedon Bremer on saanut edellä kuvatusta Aimo Pajusen kirjoituksesta. Lentokohtainen korvaus on vain muuttunut lentotuntikohtaiseksi lisäksi. Tuon suuruinen lentolisä olisi ollut todella merkittävä summa, jos sitä verrataan tavallisen punakaartilaisen 450 markan kuukausipalkkaan. Tämä merkittävää rahallista korvausta vastaan lentäminen vain heikkoja tuloksia saavuttaen on yksi niistä myöhemmissä punaisten ilmailusta kirjoitetuissa teoksissa toistuvista teemoista, joihin palaan hetken kuluttua tarkemmin.

Kouvolaan toimineen keskisen rintaman lento-osaston osuus Bremerin kirjasta on seitsemän sivua tekstiä ja muutamia kuvia. Hän aloittaa tämän luvun mainitsemalla Keskisen Rintaman ylipäällikön Viktor Hasun anomuksen 21.2.1918 Suomen punaisen kaartin (S.P.K.) yleisesikunnalle lentokoneiden saamisesta Kouvolaan. Bremer kertoo koneiden saapuneen Kouvolaan 25.2.1918. Lentokentäksi hänen mukaansa on raivattu Kouvolan aseman eteläpuoliset pellot.⁹ Käsittelen Kouvolan lentokenttää laajemmin tuonnempana omassa luvussaan.

⁷ sama, s. 203

⁸ sama, s. 203

⁹ sama, s. 214–215

Bremer esittää Kouvolan lentokenttäalueesta kuvan, johon on itse kenttäalueen lisäksi merkitty kolmea lentokonetta varten laudoista rakennettu vaja sekä pommivarastona käytetty halkovaja. Hän kertoo osastolle saapuneen maaliskuussa neljännenkin koneen, mutta sen jääneen asemalle kokoamattomana. Lentokoneiden öljyt lämmitettiin Bremerin kertoman mukaan ulkona. Lento-osaston henkilöstöstä Bremer kertoo lyhyesti mainiten ainoaksi ohjaajaksi Jefimow-nimisen¹⁰ venäläisen. Mekaanikkoja hän kertoo olleen 3 – 4, mutta ei nimeä näitä. Osaston päällikkönä tai komissaarina Bremer kertoo olleen karhulalaisen metallimiehen Kaarlo Roineen, joka oli palvellut Venäjän armeijassa 1. maailmansodassa. Lisähenkilöstöä osasto sai Tampereen valtauksen jälkeen, kun sieltä pakeni yksi venäläinen lentäjä ja kaksi mekaanikkoa Uttiin.¹¹

Bremerin mukaan lentotoimintaa osastolla oli seuraavasti:

- 2.3.1918: Yhdellä koneella lentoja Mäntyharjun rintamalle ml. muutamien pommien pudotus Varpasen kylään. Pommitus ei aiheuttanut mainittavia vahinkoja.
- 3.3.1918: Pari pommia tippui Mäntyharjulle, mutta pommien vaikutuksesta ei tietoja.
- 4.3.1918: Tiedustelulento Mouhun seutuville
- 5.3.1918: Pommituslento Mäntyharjulle, jossa maalina asema ja kaksi valkoisten junaa
- 18.3.1918: Tiedustelulento Heinolan seudulle
- 1. – 2.4.1918: Kahden koneen siirtolennot Kouvolaan Uttiin
- 23.4.1918: Viestinpudotuslento Riihimäelle
- 24.4.1918: Viestinpudotuslento Riihimäelle

¹⁰ Käytän tässä Bremerin käyttämää kirjoitusasua lentäjän nimestä. Jatkossa kirjoitan nimen Jefimoff jollei kyse ole suorasta lainauksesta lähteeseen, jossa nimi kirjoitettu toisin.

¹¹ Bremer 1934, s. 217

- Huhtikuu 1918: Joitakin tiedustelulentoja Loviisan ja Lahden suuntaan liittyen saksalaisen osasto Brandesteinin etenemiseen
- Huhtikuu 1918: Mahdollisesti lentoja Utista iltahämärässä ja pimeässä¹²

Bremerin mukaan lentotoiminta Kouvolasta oli alkuvaiheen jälkeen laimeaa. Vaikka maaliskuun lopulle ei tekstistä löydy lentotehtäviä, mainitsee hän lämpenevän sään vaikeuttaneen lentokoneiden lentoonlähtöjä ja laskuja.¹³ Tästä syntyy mielikuva, että jotain lentotoimintaa on ollut, mutta siitä ei Bremerillä ole tarkempaa tietoa.

Osaston siirryttyä Uttiin huhtikuun alussa jäi lentotoiminta Bremerin mukaan sielläkin vähäiseksi. Tämän hän sanoo johtuneen koneiden jatkuvista vioista sekä heikkolaatuisesta polttoaineesta. Tilanteesta toistuvasti valittanut ja siihen tuskastunut Jefimoff oli lopulta hakenut Pietarista uuden koneen, joka sitten koottiin Utissa. Henkilöstö asui ilmeisesti Utin asemalla samassa II-luokan matkustajavaunussa, joka oli ollut heidän käytössään jo Kouvolassa. Osaston johtajana toimi edelleen Roine, jonka tehtäviin Bremer lukee tässä vaiheessa myös tähystäjänä toimimisen.

Bremer kertoo, että rintaman joukot kaipasivat lentokoneita. Todisteena hän esittää raportin, jossa Mäntyharjun rintamalta joukot olisivat vielä 20.4.1918 pyytäneet lisää lentokoneita: *Päälikkömme pyytää 5 varista tai vähemmänkin*.¹⁴ Raportti, johon

¹² sama, s. 215–219

¹³ sama, s. 216

¹⁴ sama, s. 217

Bremer viittaa, on kuitenkin laadittu jo 20.2.1918 Suomen punakaartin yleisesikunnan tiedusteluosastolle. Tarkalleen sama sanamuoto löytyy raportin kohdasta, jossa käsitellään Mäntyharjun rintaman tapahtumia 15.2.1918. Koneella kirjoitettuun tekstiin on sanan *varis* päälle lisätty lyijykynällä *lentokone*.¹⁵ Ei liene mahdollista, että täysin samaa sanamuotoa käyttäen olisi tasan kahden kuukauden välein pyydetty lisää *variksia*.

Bremer mainitsee vielä erikseen lentäjien levittäneen usein lentolehtisiä sekä Kansanvaltuuskunnan *Tiedonantaja*-lehteä. Huhtikuun lopulla, maayhteyden katkettua itään venäläiset polttivat koneensa Utin aseman lähellä olevalla pellolla ja hautasivat käyttämättömät lentopommit läheiseen Haukkasuohon. Palaneista koneista on säilynyt valokuva, ja pommeja on löydetty suosta kesästä 1930 alkaen. Osaston taru päättyi kirjan mukaan siihen, että venäläiset pakenivat takavarikoidulla Fiat-henkilöautolla Haminan kautta Kotkaan ja sieltä edelleen Pietariin Roksána-nimisen aluksen kyydissä.¹⁶

Mielenkiintoista on, että Bremer oli julkaissut kirjansa punaisten lentotoimintaa käsittelevän osan artikkeleina *Aero*-lehdessä alkaen marraskuun 1933 numerosta. Kirjan ja artikkelien välillä on muutamia pieniä eroja, joita pohdin kirjan lopulla lentoiminnasta kertovan luvun yhteydessä.

K.W. Janarmon vuonna 1963 ilmestynyt **Varhaisilmailumme** käsittelee punaisten lentotoimintaa muutaman kappaleen verran. Kyseinen osuus alkaa toteamuksella punaisten ylimmän johdon lujasta uskosta ilma-aseeseen luja ja tämän uskon iskostamisesta

¹⁵ Raportti Yleisesikunnan tiedusteluosastolle 20.2.1918, VSA 29aa

¹⁶ Bremer 1934, s. 220

joukoille propagandan kautta. Janarmon mukaan luottamus ilma-aseeseen kostautui punaisten sotaonnen kääntyessä.¹⁷

Luvussa mainitaan keskisen rintaman lento-osasto ja sen tukikohdat ensin Kouvolassa veturitallien lounaispuolella olevilla pelloilla ja myöhemmin entisellä kilpa-ajoradalla Utissa. Janarmo kertoo osastolla olleen 3 – 4 Nieuport-konetta, jotka poltettiin ennen henkilöstön lähtöä pakomatkalle. Lento-osaston johtajaksi ja tähystäjäksi Janarmo nimeää Venäjän armeijassa palvelleen karhulalaisen metallimies Kaarlo Roineen.¹⁸

Mielenkiintoista on, että Janarmon mukaan venäläiset lentäjät olivat päteviä, mutta heidän käyneen enenevässä määrin haluttomiksi lentää sitä mukaa, kun tilanne sodassa kehittyi punaisille epäedullisemmaksi. Janarmo toistaa kirjassaan arvelun 500 marcan lentotuntikohtaisesta korvauksesta.¹⁹

Janarmon arviossa punaisten lentotoiminnan vaikutuksista todetaan teknisiä vikoja olleen paljon. Tämän hän katsoo johtuneen huonosta polttoaineesta sekä siitä, että mekaanikot olivat venäläisiä. Punaisten ilma-aluksia hän pitää kuitenkin valkoisten koneita sotakelpoisempina. Yksityiskohtana Janarmo nostaa esiin lentokoneiden merkinnät – venäläisissä koneissa oli vanhat rengastunnukset punatähden sijaan. Ilma-aseen käyttötavoista mainitaan pommitus, tiedustelu sekä lentolehtisten pudottaminen. Tulosten Janarmo kertoo jääneen heikoiksi koska toiminnalta puuttui yhtenäinen johto. Toiseksi syyksi hän mainitsee lentokoulutusta vailla olleiden suomalaisten tähystäjien kokemattomuuden.²⁰

¹⁷ Janarmo, K.W.: Varhaisilmailumme, Otava 1963, s. 94-95

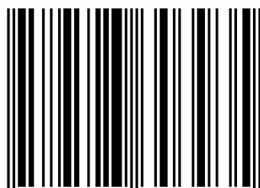
¹⁸ sama, s. 94-95

¹⁹ sama, s. 94-95

²⁰ sama, s. 94-95

Sisällissodan aikana, helmikuun 1918 lopussa, Kouvolaan saapui Pietarista lähetetty venäläinen lentäjä, mekaanikkoja ja lentokoneita. Tuon joukon johtoon asetettiin Helsingistä lähtöisin ollut autonkuljettaja, entinen tsaarin armeijan sotilas Kaarlo Vilho Roine. Näin syntyi keskisen rintaman lento-osasto, joka tuki punaisten taistelua ilmailuasemiltaan Kouvolasta ja Utista toukokuun 1918 alkuun saakka.

Tämä kirja on tutkielma tuon lento-osaston vaiheista Suomessa, siihen kuuluneista venäläisistä ja suomalaisista, sen taisteluvälineistä, Kouvolan ja Utin ilmailuasemista sekä taistelulennoista, joita osasto suoritti sodan aikana.



9 789523 303935