

Flygveckan i Helsingfors

Den 13 januari 1911 rapporterar *Nya Pressen* att den ryktbare danske aviatikern Robert Svendsen är på väg till Helsingfors i slutet av månaden för att "presentera det tjugunde seklets stora, intressanta uppfinning, aeroplanet". Några dagar senare kan huvudstadstidningarna förtälja att även Svendsens landsman, Knud Thorup, ämnar bevista den historiska flygveckan i Finland.

Primus motor bakom den första flygveckan i Finland var den då 20-årige Aleko Lilius, som råkat Robert Svendsen under ett besök i Köpenhamn hösten 1910. Robert Svendsen var ett namn på allas läppar sedan han som första pilot någonsin korsat Öresund med sitt Voisin-aeroplan den 17 juli 1910 och när Aleko inspekterade Svendsens flygmaskin i hangaren på Amager slogs han av tanken att locka Svendsen till Helsingfors för en flyguppvisning på vintern. Till en början var Svendsen något motvillig eftersom han befarade att det kalla vädret och den isande vinden skulle kunna ställa till det för hans bräckliga farkost, men efter sega förhandlingar nådde herrarna i alla fall en kompromiss som gick ut på att Svendsen skulle erhålla tusen kronor per flygning, fria transporter till och från Finland samt fritt uppehälle under vistelsen i Helsingfors.

Ursprungligen hade Aleko tänkt sig att flygningarna skulle gå av stapeln ute på isen i Helsingfors hamn, men de planerna fick skrinläggas eftersom hamnen tjänade som rysk flottbas och den ryska militären inte tillät flygningar i området. Men Aleko blev tipsad om att travtävlingsbanan i Äggelby kunde tänkas hålla måttet för ett dylikt evenemang.

I dagspressen följde man ivrigt med förberedelserna inför flygveckan. Så gott som dagligen ingick notiser om hur arbetet med att ställa i ordning flygplatsen ute i Äggelby framskred: ena dagen kunde man berättat att hangaren nått takhöjd och att femtio man jobbade med att skotta igen trettio diken för att göra banan slät och flygbar, andra dagen visste man berätta att man sprängt en bergsklack i luften och att arrangörerna inrättat en sanitetsstation på området med läkare och ambulansvagn på plats.

Aleko var inte ensam om att arrangera flygveckan, i staben ingick kaptenssonen Georges Jeremejeff och Michael Uspensky samt handlanden Fredrik Wathén. Wathén hade vunnit VM i skridskoåkning i Stockholm år 1901 och han hade också varit med om att grunda fotbollslaget HJK år 1907. Vid tidpunkten för flygveckan var Fredrik



Pämbild till den satiriska tidskriften *Fyren* nr 5/1911.

Nytt fullt andamålsenligt flygfält på Gammelstadviken invid Brändö.

Flygveckan.

Svendsen flyger alla dagar från Söndagen d. 12 Febr. kl. 2-5 e. m.

såvida väderleken det tillåter. Flygfältet ca 2 km. i omkrets. Direkta kommunikationer med Brändö spårvagnar. För att undvika event. miststånd meddelas härmed att vid tjällig väderlek spårvagnernas flykt enligt "Internationella Luftseglarfederationens regler i punkt 2 minuters tid. Signaler i staden vid söker flygning bäres röda cirkelformiga signaler i staden. Vid loka flygning bäres gröna cirkelformiga signaler. Signaler på flygfältet: Söker flygning: röd flagga, sööker gul flagga, ingen flygning: grön flagga. Meddelas även huruvida flygning sker, eller ej, per tel. 68 36 från kl. 1/2 1-2 e. m. Biljettpreis: Hangarplats 10:—, Numr. sittplatser 5:—, ståplatser 3:— och 1:—, Barn hälften. aak3

Annons i Hufvudstadsbladet 12.02.1911.



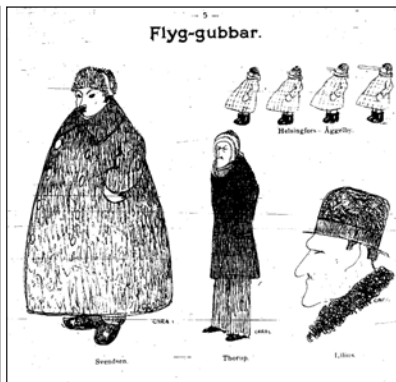
Pärbild till den satiriska tidskriften Tuulispää nr 6/1911.

Lentowiiikko Oulunkylässä.

Reaktiivien ohjauksen jamaa Oulunkylässä.

Reaktiivien ohjauksen jamaa Oulunkylässä. Artikkelin sisältö on osittain epäselvää, mutta käsittelee ilmailun kehitystä ja lentokoneiden ominaisuuksia. Artikkelin alkuosan mukaan reaktiivien ohjauksen jama on Oulunkylässä. Artikkelin sisältö on osittain epäselvää, mutta käsittelee ilmailun kehitystä ja lentokoneiden ominaisuuksia.

Artikel om flygveckan i Åggelby i Uusi Suomi 31.01.1911.



Karikatyreer i tidskriften Fyren nr 6/1911.

Wathén en välbeställd krögare som i utbyte mot ensamrätt på smörgås- och kaffeserveringen under flyguppsvisningarna gick med på att låna Aleko pengar för de snabbt stigande utgifterna.

Enligt de tidigaste notiserna i pressen skulle Thorup och Svendsen göra sina första flygningar onsdagen den 25 januari, men tidtabellen blev uppskjuten med fyra dagar på grund av motsättningar mellan Aleko och hans kontakt i Danmark, den danske journalisten Janus Møen, som krävt att få 25 procent av nettokostnaderna i arvode. Detta kunde den finländska organisationskommittén inte gå med på och Aleko tog saken i egna händer, reste på blixtvist till Köpenhamn och skrev nya avtal med Thorup och Svendsen – den här gången utan inblandning av Møen.

När helsingforsarna läste *Hufvudstadsbladet* lördagen den 28 januari kunde de se en stort uppslagen annons om flygveckan på tidningens förstasida – strax ovanför en annons om "Sundbergs delikatessansjovis i superior ostronsås" och "Ångfartyg till salu": "Flygveckan å Åggelby traftäflingsbana börjar i morgon kl. 1", löd annonsen.

Söndagen den 29 januari skulle så äntligen den första flygningen ske. Meteorologiska institutet hade utlovat vackert väder med solsken och mycket svag vind och helsingforsarna gick man ur huse för att beskåda det tjugonde århundradets största underverk.

Stadsjärnvägarna hade satt in extratåg på rutten Helsingfors-Åggelby med avgång var tionde minut och biljetterna gick åt som smör i det vintriga solskenet – enligt en del tidningsuppgifter hade hela 30 000 biljetter köpts på förhand, andra uppskattar att 7 000-8 000 personer var på plats för att bevittna Thorups luftsegling. Stämningen var förväntansfull och uppe på prispodiet stod kapellmästaren Alexej Apostol och dirigerade sin hornorkester.

Med stigande spänning och en viss ängslan riktades allas blickar mot den vita vimpeln som hängde ovanför hangaren. Alla visste att det inte skulle bli någon flygning ifall vimpeln rörde på sig. Och dessvärre fladdrade vimpeln lätt i vinden som uppmättes till 6-8 meter per sekund.

Utanför hangaren stod Knud Thorup med resignerad min och skakade på huvudet. Han vägrade bestämt att flyga med sitt Blériot-monoplan så länge vimpeln fladdrade i vinden. Dessutom började molnen hopa sig på den tidigare så klarblå himlen. Den till en början förhoppningsfulla publiken väntade förgäves i 10 graders kyla på att få se Knud Thorup äntra sitt plan, och när dörrarna till hangaren definitivt slogs igen begav sig tusentals besvikna åskådare hemåt. Endast de som betalat 20 mark för sina biljetter hade fått liten valuta för pengarna, de fick

nämligen besöka hangaren och stifta närmare bekantskap med Blériotplanet som enligt signaturen Marcus på *Nya Pressen* (27.01.1911) såg ut att vara byggd av ”björk och aluminium och påspänd med något impregneradt tyg”.

I annonser i tidningarna hade arrangörerna garderat sig för ett eventuellt bakslag och meddelat att såvida uppstigning inte skedde under söndagen hade biljettnnehavaren rätt att bevista därpå följande flyguppvisning.

Efter den uteblivna flyguppvisningen reste Thorup tillbaka till Danmark på affärsuppdrag och avsikten var att han skulle återvända till Helsingfors för nya flygförsök tillsammans med Robert Svendsen, men några dagar senare lät Thorup meddela att han insjuknat och inte kunde uppfylla avtalet. Därefter följde en utdragen tvist om kontraktsbrott och ersättningsskyldigheter mellan den finländska organisationskommittén och Thorup.

Den sista januari anlände i alla fall Robert Svendsen planenligt till Helsingfors. Avsikten var att han skulle förevisa sina flygkonster torsdagen den 2 februari. På grund av ogynnsamma väderleksförhållanden blev flygningen dock inte av utan publiken fick ge sig till tåls till följande dag. Enligt tidningarna var det endast 2 000–3 000 personer som bemödade sig om att ta sig ut till Åggelby travbana fredagen den 3 februari även om det var solsken, vindstilla och 9 grader kallt. Hoppet om att äntligen få se flygplanet lyfta levde när hangardörrarna fälldes upp och Svendsens Voisinbiplan drogs ut till startplatsen. Motorn kördes igång och tio minuter över två gjorde Svendsen en provflygning över fältet med ett plan som lyfte en halv meter över marken: ”Det var onekligen en start. Man hade fått en aning om, huru det går till. Då den stora maskinen med den larmande motorn strök fram öfver banan, en sträcka af c:a 300 meter, liknade den påfallande en hoppande trana, som skall höja sig till flykt. Alltid smakade det lite fågel”, skrev man i *Hufvudstadsbladet* den 4 februari.

Någon andra flygning blev inte av den dagen eftersom en ventil gått sönder i motorn. I samma veva lät Svendsen förstå att det var första och sista gången han flög på Åggelbybanan som enligt honom var undermålig, för gropig och för mjuk, för kort och för smal – banan mätte 380 x 80 meter.

I *Helsingin Sanomat* (3.2.1911) undrade signaturen Aero om flygveckan var ett enda stort humbug-jippo eftersom det borde stå klart för var och en att travbanan var en synnerligen olämplig plats för flygningar – för kort startbana, för farlig omgivning med skog och plank i närheten

och för stor risk att planet havererar vid landningen. Vilken galning vill riskera såväl flyg som liv på dessa usla premisser? frågade sig Aero.

För att försöka rädda vad som räddas kunde av såväl ära som inkomster fick arrangörskommittén se sig om efter en alternativ flygbana och blickarna vändes nu mot Gammelstadsfjärden. Tillstånd för flygning på den 49 cm tjocka isen inlämnades till generalguvernören och lov beviljades med vissa restriktioner: aviatorerna fick inte flyga söder om Blåbärslandet och fick ej heller medtaga fotografiapparat på flygningen.

I rask takt gjorde man i ordning den nya flygplatsen som var dubbelt så stor som travbanan i Åggelby och Robert Svendsen lovade återuppta flygförsöken från och med söndagen den 12 februari. I annonseringen lät organisationskommittén meddela att man vid tjänlig väderlek garanterade flygningar enligt Internationella Luftseglarfederationens reglementen i minst 2 minuter. På stadens gator gick gossar omkring med sandwichplakat med information om eventuella flygningar enligt följande färgkodssystem: ”Signaler i staden – vid garanterad flygning bäres röda cirkelformiga signaler i staden. Vid inställd flygning bäres gröna cirkelformiga signaler.” Hela söndagen flaggade man grönt.

Men några dagar senare basunerade tidningarna i alla fall ut att Svendsen äntligen flugit på söndagskvällen – för en exklusiv publik på trettio personer som mestadels bestod av representanter för pressen. Framåt kvällen hade vinden mojnät betydligt och Svendsen lyckades få upp planet Dania på en höjd av 25 meter och under en och en halv minut gjorde planet en elegant lov över isen.

Flygningen ingöt nytt hopp i såväl arrangörer som publik och under några dagar i mitten av februari lyckades Svendsen få upp planet på en höjd av 10 meter och planet gjorde några korta flygturer som varade cirka 45 sekunder åt gången innan en vindpust tog tag i den bräckliga farkosten och kastade den i närmaste snödriva.

Under rubriken ”Flyger, flyger icke?” konstaterade signaturen Marcus, alias K. T. Oljemark, i *Nya Pressen* den 21 februari att flygsportens framtid ser dyster ut i vårt land: ”Det första försöket manar knappast till efterföljd. Men så har det ock varit under en konstellation af hinder och motigheter, som planen på den första ’flygveckan’ hos oss realiserats. Olämplig bana, olämpliga vindar och sjuka aviatiker, hvem förmår mot så många hinder.” Marcus konstaterar också att flygpappan Lilius antagligen gör en sötsur grimas var gång han hör sitt senaste smeknamn ”aviatikens senaste offer”.

Den 22 februari kunde *Nya Pressen* rapportera att en förkyld och av hemlängtan drabbad herr Svendsen valt att bryta kontraktet med

flygveckans arrangörskommitté. Efter tre anspråkslösa flygningar ute på Gammelfjärden återvände Svendsen till Köpenhamn. Hans plan Dania stannade dock kvar i Helsingfors under ett antal veckor framöver och mot en avgift på 50 penni kunde nyfikna ta sig en titt på det elva meter långa aeroplanet med en 50 hästkrafters motor.

I skämttidningen *Fyren* skaldade signaturen ”Tummelumsen” på följande sätt om flygveckan som blev platt fall (11.2.1911):

”Pengar eller pannekake!”
sade Svendsen, Danmarks hopp.
”Hit med pengar – och min drake
stiger tvärt mot himlen opp!
Jag är icke jag som Thorup,
som fick pengar och ej for opp!”
Och herr Svendsen mange penge
af Wathén och Lilius fick,
och det räckte inte länge,
innan han till väders gick.
Voici! – och ”voisängen”
lyfte sig till himlasvängen,
steg mot himlens blåa ether
nästanåt en meter.

Den första finländska flygveckan gick med andra ord till historien som ett smärre fiasko och Aleko fick sig en veritabel näsbränna. Organisationskommittén hade pungat ut med 8 000 mk för att göra i ordning aerodromen och dessutom hade man engagerat de två danska piloterna för två och en halv månad.

Aleko och hans vänner, som hade hoppats på att häva in storkovan, fick istället betala tillbaka en stor del av biljettintäkterna till besvikna åskådare och dessutom hosta upp stora summor i diverse olika omkostnader. Den ende som verkar ha gjort bra business på flygveckan var Fredrik Wathén som sålde glögg och smörgåsar till saltade priser.

De skulder som organisationskommittén drog på sig var med största sannolikhet ansevärdiga, men än en gång plockade faster Ina fram plånboken och räddade brorsonen ur knipan. Men hon gjorde det på ett villkor: att Aleko skulle resa till Amerika – med enkelbiljett.

Vildmarksliv och gyllene drömmar i fjärran nordväst

Du är en skamfläck för släkten. Du har dragit nytta av dina föräldrars sjuklighet. Någon borde ha hindrat dig från att inveckla dig i alla slags utländska företag. Ditt namn är utskämt i hela landet. Först var det renar, sedan var det någon sorts rekordfärd till Lapp-land i en automobil som du aldrig betalade. Sedan var det lappar och nu de här flygmaskinerna. Maskiner som inte kunde flyga och aldrig kommer att göra det. Du har dragit familjenamnet i smutsen.
(ur *Ett herrans liv*)

Om man får tro Aleko själv var faster Ina sannerligen inte nådig när hon fällde sin dom över brorsonen och hans företagsamhet. För att bli av med den besvärliga släktingen erbjöd sig faster Ina således att bekosta en enkelbiljett till Amerika så snart Aleko fyllt 21 år den 2 april 1911 och blivit myndig.

I början av april gick Aleko ombord på ett fartyg som förde honom



till Hamburg och från Hamburg fortsatte resan till möjligheternas land med ångfartyget *S/S President Lincoln*. Som resesällskap hade Aleko en yngling vid namn Georg Palin, som också misslyckats med studierna och fått sparken från olika jobb och som familjen helt sonika beslutat att skeppa över Atlanten.

Året därpå gav Aleko ut boken *I fjärran nordväst* baserad på minnen och upplevelser från tiden i Brittiska Columbia sommaren 1911. I

Ett vykort daterat den 26.4.1911 ombord på *S/S President Lincoln* som Aleko skickade hem till föräldrarna i Helsingfors.