



Lauri J. S. Kaira

# Olympiahurmasta, protesteja ja pettymyksiä

– Kielin olympiaregatta 1936 ja purjehdus-  
urheilun muuttuva kuva maailmansotien  
välisenä aikana

(vertaisarvioitu/peer-reviewed)

## Johdanto

Olisihan Kielin purjehduksista paljonkin kertomista, mutta vaikka Saksa on tunnettu hyvästä ja täsmällisestä järjeste-  
lykyvystään niin on sanottava, että radat oli niin huonosti  
suunniteltu tai valittu, että se seikka aiheutti kaikki ne monet  
kymmenet protestit ja niistä johtuvat diskvalifioimiset, joi-  
den takia regattaa on kutsuttu protestien olympiapurjehdus-  
regataksi.<sup>1</sup>

Kilpapurjehtija Yngve Paciuksen lainaus tiivistää niitä tunto-  
ja, jotka velloivat purjehtijoiden keskuudessa vielä vuosien päästä  
olympiatulen sammuttua loppukesästä 1936. Berliinin olympia-  
laisten olympiaregatta oli purjehdittu Kielin perinteisellä purjeh-



dusnäyttämöllä, mutta sen tapahtumat olivat jättäneet Paciuksen mukaan pahan jälkimaun monien suuhun. Protesteja oli jätetty ennennäkemätön määrä ja niiden sisällöstä oltiin hyvin montaa mieltä. Protestit eivät koskeneet ainoastaan purjehdusradan tapahtumia, vaan suurennuslasin alla oli myös kysymys purjehtijoiden ammattilaisuudesta. Muistelija kertoo, että osa kilpailijoista myös väitti jo regatan aikana, että englantilaisia kohdeltiin eri tavalla protesteissa, kuin muita. Paciuksen mukaan ”Karaatti sen [englantilaisten] kultamitalissa on hyvin heikko.”<sup>2</sup>

Yngve Paciuksen omaelämäkerrallisen teoksen *Purjehdusmuistelmia* väittämät Kielin olympiaregatan epäoikeudenmukaisuuksista ovat raskaita ottaen huomioon, että ne on julkaistu vuonna 1963,<sup>3</sup> 27 vuotta varsinaisten tapahtumien jälkeen. Miksi yksi Suomen merkittävimmistä kilpapurjehtijoista, joka oli tunnettu hyvänä purjehtijana ja rehtinä kilpakumppanina myös Suomen rajojen ulkopuolella halusi muistella yhtä maailmansotien välisen ajan suurinta purjehdustapahtumaa huonoista järjestelyistä ja koetuista epäoikeudenmukaisuuksista yli neljännesvuosisata jälkeinpäin viimeisinä elinvuosinaan? Oliko Kielin olympiaregatta todella niin huonosti järjestetty, että se oli jättänyt syvät arvet hänen mieleensä? Muistelmien tapahtumat Kielin vuonossa olivat Paciuksen mukaan ”suurin pettymys, minkä purjehdusurani kestäessä olen kokenut.”<sup>4</sup> Epäoikeudenmukaiseksi koettu omalle kohdalle osunut protesti jätti mustan varjon koko tapahtuman yllä vielä vuosikymmeniksi olympiaregatan jälkeen.

Artikkelissani tutkin, pitivätkö Yngve Paciuksen muistelmien väitteet paikkansa ja miten asiaa käsiteltiin julkisessa sanassa Suomessa? Oliko Kielin olympiaregatta protestintäyteinen ja mielsivätkö kanssapurjehtijat sekä tapahtumista uutisoiva lehdistö protestit epäoikeudenmukaisiksi ja jopa lajin luonteen vastaisiksi? On myös olennaista selvittää, nostiko sanomalehdistö esille mahdollisen epärehellisen tuomaripelin joko olympiaregatan aikana tai sen jälkeen?

Kysymys vuoden 1936 olympiaregatan hengestä ja olemuksesta on tärkeä, sillä purjehdusta olympialajina on tutkittu varsin vähän. Suuret pokaalipurjehdukset kuten America’s Cup on saanut huo-

miota paljon enemmän historiankirjoituksessa, vaikka purjehdus on kuulunut olympialaisten lajikuvastoon alusta alkaen. On ihme, ettei olympiaregatoista ole koottu ainuttakaan monografiaa tai artikkelia, joka käsittelee lajin historiaa laajemmin osana olympialii-kettä. Nyt olympiapurjehduksen historiaa on tutkittu lähinnä osana veneiden tai veneluokkien historioita ja silloinkin vain ohimennen.

Purjehduksen olympiahistoriaa suomalaisittain sivutaan Suomen Purjehtijaliiton satavuotisjuhlakirjassa *Purjehtija – Seglaren – Suomen Purjehtijaliitto 1906–2006 Finlands Seglarförbund* yhden artikkelin verran. Vuonna 2006 ilmestyneessä artikkelikokoelmasta löytyy Henry Ericssonin *Olympiska kappseglingar – Kilpapurjehdusta olympiakisoissa*<sup>5</sup> molemmilla kotimaisilla kielillä. Artikkelin antaa hyvän, mutta varsin suppean kuvan suomalaisten purjehtijoiden osallistumisesta olympialaisiin ensimmäisistä lähtien aina vuoden 2004 Ateenan olympialaisiin ja Agios Kosmasin vesillä purjehdit-tuun olympiaregataan.<sup>6</sup>

Artikkelissani pyrin laajentamaan Yngve Paciuksen kritiikin kautta aiemmin suppeaa kuvaa olympiaregattojen historiasta, sillä ei ole sattumaa, että kriittisiä äänenpainoja kuultiin juuri Kielin olympiaregatan yhteydessä. Olympialaiset olivat saavuttaneet vuonna 1936 purjehtijoiden keskuudessa sen pisteen, että ne olivat nousseet ensimmäisen kerran perinteisten pokaalipurjehdusten rinnalle. Kielin olympiaregattaa kohtaan tunnettiin suurta innostusta ja siellä kokoontui samalla radalle ennätysmäärä purjehtijoi-ta. Kyseessä ei ollut ainoastaan urheilijoiden keskinäinen voimamittelö, vaan myös veneiden suunnittelijoiden keskinäinen kilpa konstruktioiluokissa.<sup>7</sup>

Berliinin olympialaisten Kielin olympiaregataan tiivistyi maailmansotien välisen ajan kilpapurjehdus, jossa suuret köliveneluokat, kansainvälisen säännön kuutoset ja kahdeksikot, taistelivat suurina laivueina keskinäisestä paremmuudesta. Lopulta kyse oli myös purjehduksen luonteesta herrasmiesurheiluna, jossa vilppi ja vääryys, keinottelu ja huijaus koettiin hyvän ja vakiintuneen urheiluhengen vastaisiksi. Katsottiin jopa, että kilpapurjehdus heijasti viimekädessä kysymystä valtamerien herruudesta, sillä purjehdusurheilu

heijasti allegorisesti merivaltojen keskinäisiä suhteita. Kielin olympiaregatta järjestettiin sotasataman tuntumassa ja järjestelyistä vastasi Saksan laivaston henkilöstö. Olympiasataman tuntumassa regatan aikana oli saksalaisten sota-alusten lisäksi useita vieraan vallan risteilijöitä vierailulla. Ankkurinsa Kielin satamaan olivat laskeneet muun muassa italialainen risteilijä Gorizia sekä Britannian laivaston kevyt risteilijä Neptune.<sup>8</sup>

Pyrin hahmottamaan vuoden 1936 tilannetta lähinnä sanomaja aikakauslehtiaineiston kautta. Päälähteinä artikkelissani käytän edellä mainittua Yngve Paciuksen muistelmateosta *Purjehdusmuistelmia* vuodelta 1963<sup>9</sup>, joka on koko artikkelin lähtökohta vakavine väitteineen. Pacius on julkaissut näkemyksensä olympiaregatasta myös heti olympialaisten jälkeen hieman lyhyempänä versiona niin sanomalehti *Hufvudstadsbladetissa* kuin pidempänä ja hyvin yksityiskohtaisena versiona *Frisk Bris* -nimisessä aikakauslehdessä. Kyseinen kuukausittain ilmestyvä aikakauslehti oli aikansa suosituin purjehdusta käsittelevä ruotsinkielinen julkaisu Suomessa. Vertaillevana aineistona käytän myös suomenkielistä lehdistöä, lähinnä *Uuden Suomen* ja *Laivastolehden* artikkeleita liittyen olympiapurjehduksiin. Ensiksi mainittu sanomalehti oli lähettänyt Kieliin tapahtumapaikalle reportterin, joka analysoi syvemmin olympiaregatan vaiheita. Muut sanomalehdet tyytyivät lähinnä kirjoittamaan suppeasti edellisen päivän tuloksista.

*Laivastolehden* sivuilla taas analysoitiin yleisesti hyvin laajasti purjehdusurheilun tapahtumia maailmansotien välisenä aikana. Sitä voidaankin pitää *Frisk Brisin* suomenkielisenä vastineena, vaikka sen sivuilla käsiteltiin pääasiassa merisodankäyntiä.

## Purjehdusta olympialipun alla

Kilpurjehdus on kuulunut olympialaisten lajivalikoimaan ensimmäisistä moderneista olympialaisista lähtien, mutta vuonna 1896 Ateenassa ei purjehdittu kilpailijoiden ja veneiden puutteen takia. Näin ollen ensimmäisistä purjehduksen olympiamitaleista päästiin

mittelemään vasta Pariisissa vuonna 1900. Sisämaassa järjestettyjen vuoden 1904 St. Louisin olympialaisten lajivalikoimaan purjehdus ei kuitenkaan kuulunut, mutta seuraavissa vuoden 1908 Lontoon olympialaisissa se oli taas palannut ohjelmaan. Tämän jälkeen kirkkaimmista olympiamitaleista on purjehdittu kilpaa lukuisissa eri purjehdusluokissa aina nykyhetkeen saakka.

Kesti kuitenkin oma aikansa, ennen kuin purjehdus olympiala-  
jina saavutti suurempaa kiinnostusta purjehtijoiden keskuudessa. Keskeistä ensimmäisille regatoille on, että osallistujat tulivat pääsääntöisesti järjestäjämään lisäksi vain lähialueiden valtioista, koska suurikokoisia ja painavia purjeveneitä oli vaikea rahdata pitkien matkojen takaa muutoin kuin purjehtimalla. Käytännössä tämä tarkoitti, että matka-aika kilpailuvesille saattoi venyä päivien sijaan viikoiksi.

Toisena rajoittavana tekijänä oli kansainvälisesti monimuotoinen venekanta. Vielä 1900-luvun alussa oltiin siinä tilanteessa, että yhte-  
näistä mittasääntöä veneiden mittaamiseksi eri luokkiin ei ollut saavutettu kansainvälisellä tasolla. Jokaisessa maassa oli omat tapansa ja kaavansa mitata veneiden suorituskyyä siten, että eri kokoiset ve-  
neet pystyivät kilpailemaan keskenään. Pahimmillaan tilanne saattoi olla se, että saman maan sisällä jokaisella pursiseuralla oli oma kilpailutasoitussääntönsä eri kokoisten veneiden välillä.<sup>10</sup>

Maailmalla ja Suomessa oli herätty tähän ongelmaan jo 1800-lu-  
vun puolella ja erilaisia mittasääntöjä oli saatu aikaan. Vielä 1880-luvulla kiinnitettiin huomiota ainoastaan veneiden kokoon ja painoon, mutta tultaessa 1900-luvun alkuun kiinnostuttiin myös veneiden muista ominaisuuksista, kuten tehollisesta purje-  
pinta-alasta ja vesilinjan pituudesta. Aktiivista keskustelua mittasääntöjen paremmuudesta käytiin niin Keski-Euroopassa, Yhdys-  
valloissa kuin Pohjoismaissakin. Monesti sääntökeskustelua ohjasi paikallinen jo käytössä oleva venekanta, sen sijaan, että olisi haettu parasta mahdollista tasoitussääntöä. Välillä esille nostettiin myös esteettiset näkökulmat. Maailmalla oli käytössä 1900-luvun alussa muun muassa valöörisääntö, amerikkalainen sääntö, joka tunnettiin myös Universal Rule nimellä sekä saaristoristeilijäsääntö, joka oli erityisesti ruotsalaisten mieleen.<sup>11</sup>

Ensimmäisessä purjehditussa olympiaregatatassa Pariisin olympialaisissa purjehdittiin kahdeksassa eri luokassa, jotka oli jaettu veneen koon, niin kutsutun tonni-säännön mukaan. Kuusi pienempää luokkaa purjehti Pariisin lähetyvillä Meulanissa Seine-joella ja kaksi suurempaa luokkaa Le Havressa Atlantin rannalla.<sup>12</sup>

Osallistujia oli saapunut kaikkiaan kuudesta eri maasta, jonka lisäksi mukana oli myös useasta eri kansallisuudesta koostuvia miehistöjä kamppailemassa olympiakullasta. Suurin osa purjehtijoista oli kotoisin isäntämaa Ranskasta sekä Isosta-Britanniasta, joiden lisäksi osallistujia saapui myös Saksasta, Alankomaista, Sveitsistä ja Yhdysvalloista. Kaikkiaan olympiaregattaan osallistui yli sata venettä pelkästään Seine-joella.<sup>13</sup>

Vaikka veneitä Pariisin ensimmäiseen olympiaregattaan osallistunut paljon, tulivat ne melko suppealta alueelta ja tilanne ei juuri parantanut seuraavissa olympiaregatoissa. Lontoon olympialaisiin vuonna 1908 saapui purjehtijoita vain viidestä maasta Euroopasta ja Pohjois-Amerikasta. Tukholman ja Antwerpenin olympialaisiin osallistui vain kuusi eri kansakuntaa Euroopasta. Vasta Pariisin vuoden 1924 olympialaisten yhteydessä järjestettyyn regattaan saapui purjehtijoita Euroopan ja Pohjois-Amerikan ulkopuolelta, Afrikasta ja Etelä-Amerikasta. Kaikkiaan osallistujat edustivat 19 eri maata. Merkittävintä oli, että Euroopan ulkopuolelta tulleet osallistuivat jollaluokan lisäksi myös suurempiin köliveneluokkiin.<sup>14</sup>

Avain suurempiin osallistujalukuihin oli kuitenkin paljon varhaisemmassa historiassa ja se ajoittui vuoteen 1906, kun niin sanotun metri- eli kansainvälisen säännön (mR) ensiaskeleet otettiin. Lontoossa Langham-hotellin kabinetissa kokoontui 13 maan purjehdusliiton edustajaa ja tarkkailijana yksi amerikkalainen, joka edusti New York Yacht Clubia (NYYC/1844), Yhdysvaltojen johtavaa purjehdusseuraa, joka piti hallussaan America's Cup -palkintoa ensimmäiset 132 vuotta. Myös Suomen suuriruhtinaskunta oli edustettuna kokouksessa. Tilaisuuteen osallistujilla oli päämääränä luoda mittasääntö, joka tuottaisi kestäviä, turvallisia ja keskenään helposti vertailtavia veneitä.<sup>15</sup>



Suuret kansainvälisen säännön mukaiset 8mR-veneet purjehtivat kilpaa viimeisen kerran olympialuokkana Kielin olympiaregatassa vuonna 1936. Suuret yli 15 metriä pitkät ja kahdeksan tonnia painavat veneet olivat jylhä näky niiden ylittäessä lähtölinja kylki kyljessä. Suurien veneiden kilpaillessa keskenään kilpapurjehdussäännöt korostuivat entisestään, sillä veneiden törmääminen olisi saattanut johtaa vakaviin loukkaantumisiin, jopa kuolemiin. Tarkoituksena oli, että 8-mR veneluokka olisi kilpailtu Helsingin olympialaisissa vuonna 1940, mutta kisojen peruunnuttua Berliinin olympialaiset jäivät viimeiseksi, joissa kansainväliset kahdeksikot kohtasivat keskenään. Toisen maailmansodan jälkeen kalliiksi koettu veneluokka jäi olympialaisten ulkopuolelle. Kuvassa kahdeksikot ylittävät lähtölinjan olympiaregatan toisena päivänä 5. elokuuta. Styrrpuurin halssilta lähtevät vasemmalta alkaen olympiakultaa voittanut Italian I20 Italia, neljänneksi tullut ruotsalainen S16 Ilderim, purjemereen sulautuva yhdysvaltalainen Angelita US18, jonka edessä hopealle purjehtinut norjalainen N26 Silja. Norjalaisten taakse on jäänyt saksalaisen teollisuuspohtatta Alfred Krupp von Bohlen und Halbachin omistama pronssille purjehtinut Germania III G9, ja vieressä oikealla brittien ylpeys Saskia K26. Styrrpuurin lähtöä viimeiseksi tavoittelevat suomalainen Cheerio L7 ja kaukana takana tunnistamaton vene, mahdollisesti joko ranskalainen EAll F8 tai tanskalainen Anitra D1. Seitsemänneksi regatassa tullut argentiinalainen Matrero II purjenumerolla A5 yrittää leikata lähtölinjan muista poiketen paapuurin halssilta ja on siten väistämismvelvollinen kaikkiin muihin veneisiin nähden. Kuva: tuntematon kuvaaja, Schirner, Sjöhistoriska museet, CC.



Kokouksen tuloksena perustettiin Kansainvälinen purjehtijaliitto Yacht Club de Francen tiloissa 14. lokakuuta 1907. Sen kansainvälinen nimi oli International Yacht Racing Union (IYRU) vuoteen 1996, nykyisin International Sailing Federation (ISAF). Liiton tehtäväksi asetettiin valvoa ja kehittää kansainvälistä sääntöä, jota vain osittaisin muutoksin käytettiin olympialaisten kölivenneiden mittasääntönä Lontoon olympialaisista 1908 aina Helsingin olympialaisiin vuoteen 1952.<sup>16</sup>

Ensimmäisen kerran kansainvälisen säännön veneet purjehtivat Lontoon olympialaisten olympiaregataassa ja mukana oli neljä luokkaa. Ensi esiintymisensä olympianäyttämöllä tekivät 6mR-, 8mR- ja 12mR-luokan veneet, jonka lisäksi mukana oli myös historian unholaan jäänyt 7mR-luokka. Tuolloin ainoastaan yksi isäntämaata edustanut vene osallistui kilpailuun. Toisella kertaa luokan esiintyessä olympialaisissa vuonna 1920 edustus ei ollut juuri parempi, sillä parhaimman veneen tittelistä kilpaili ainoastaan kaksi venettä, toinen Isosta–Britanniasta, toinen Norjasta. Jopa harvalukuisilla ja suurilla 12mR-luokan veneiden omistajilla on ollut suurempi mielenkiinto osallistua olympialaisiin. Kolmissa olympialaisissa niitä on nähty kuusin kappalein historian saatossa.<sup>17</sup>

Kansainvälisen säännön mukaiset 6mR- 8mR-veneet alkoivat nauttia kuitenkin suurta suosiota kansainvälisesti kilpapurjehtijoiden keskuudessa ja niitä rakennettiin kiihtyvään tahtiin aina toisen maailmansodan alkuun saakka. Molempia luokkia oli kaavailtu muun muassa Helsingin vuoden 1940 olympialaisiin ennen hankkeen peruuntumista.<sup>18</sup>

Ennen ensimmäistä maailmansotaa 6mR- ja 8mR-luokat vaikiinnuttivat asemansa kilpaluokkana ja niistä kehittyi keskeisimmät kilpapurjehdusluokat ympäri maailmaa 1920- ja 1930-luvuilla. Lukuun ottamatta Los Angelesin olympiaregattaa vuonna 1932, maailmansotien välisenä aikana kyseisten luokkien veneiden lukumäärä kasvoi jatkuvasti olympiaregatasta toiseen. Kielin olympiavesillä purjehti kaikkiaan kaksitoista 6mR-luokan ja kymmenen 8mR-luokan venettä. Kaikkiaan veneluokkia edusti 120 purjehtijaa jos veneiden miehistöt lasketaan yhteen.

## Suomalaiset purjehtijat olympialaisissa

Suomalaiset olivat osallistuneet omana joukkueena olympialaisiin jo Lontoon kilpailuista vuodesta 1908 lähtien. Vaikka purjehdus oli ollut kilpailuohjelmassa jo tuolloin, osallistuivat suomalaiset purjehtijat olympialaisiin ensimmäisen kerran vasta Tukholman olympialaisten yhteydessä vuonna 1912. Nynäshamnissa purjehditusta regatista kotiin tuomisina oli kolme mitalia, hopeaa ja kaksi pronssia. Viipurilainen Harry Wahl ohjasi 10mR veneensä Ninan hopealle ja Bertil Tallberg ja Ernst Krogius omat veneensä pronssille 8mR- ja 12mR- luokissa. Viidestä venekunnasta kolme pääsi mitaleille.<sup>19</sup>

Ruotsissa purjehdittu olympiaregatta antoi hyvät eväät tuleville vuosille, vaikka vuoden 1912 regatassa oli kyse lähinnä pienen piirin keskinäisestä kamppailusta. Isäntämaan lisäksi regataan osallistui ainoastaan Suomi, Norja, Venäjä, Tanska ja Ranska, joista kaksi viimeksi mainittua otti osaa vain kansainvälisten kuutosten luokassa.<sup>20</sup>

Suomalaisten purjehtijoiden keskuudessa hyvä menestys otettiin kuitenkin suurella ilolla vastaan, vaikka veneiden lukumäärässä mitattuna Nynäshamnin olympiaregatta jäi huomattavasti jälkeen kahta vuotta aiemmin purjehdittua Göteborgin Kuninkaallisen Purjehdusseuran (GKSS/1860) 50-vuotisjuhlaregattaa. Tuolloin Ruotsin itärannikolle oli kokoontunut kaikkiaan 144 venekuntaa eri maista. Suomessa kaikesta huolimatta kuitenkin katsottiin, että olympiastatus antoi purjehdusurheilulle tiettyä arvokkuutta ja painoarvoa, vaikka kotimaassakin oli nähty lukumäärällisesti suurempia kansainvälisiä regatoita.<sup>21</sup>

Seuraavissa olympialaisissa Antwerpenissa suomalaisia purjehtijoita ei kuitenkaan nähty Oostenden vesillä, vaikka tilaa radalla olisi ollut ja seuraaviinkaan ei ollut suurta tunkua. Henry Ericssonin mukaan Suomen Purjehtijaliitto (SPL/1906) ei ollut edes harkinnut lähettävänsä purjehtijoita Pariisiin olympialaisten regataan, mutta Meulanin olympiasatamaan ilmestyi suomalainen 22-vuotias nuorukainen, Hans Dittmar, joka vaatimalla vaati päästä osallistu-

maan jollaluokan lähtöihin. Kovassa kilpailussa parkkiintuneiden jollapurjehtijoiden rinnalla hän teki kaikkia yllättäneen uroteon ja saavutti kolmannen sijan ja pronssia omassa luokassaan.<sup>22</sup>

Dittmarin pronssi sai jatkoa vuoden 1928 Amsterdamin olympialaisissa, kun suomalainen 39-vuotias Bertel Broman voitti 23 purjehtijan joukossa pronssia. Tällä kertaa SPL oli varautunut olympialaisiin paremmin, sillä Helsingissä järjestettiin jopa karsinnat Suomen edustajan valitsemiseksi olympialaisiin. Ericssonin mukaan lehdistö kutsui tilaisuutta Suomen ensimmäiseksi jollaregataksi.<sup>23</sup>

Vaikka edellisten kahden olympiaregatan aikana Suomi oli menestynyt hyvin jollaluokassa, ei suomalaisia köliveneitä nähty Tukholman olympialaisten jälkeen ennen Berliinin olympialaisia. Los Angelesin olympialaisten osalta tämä oli tavallaan ymmärrettävää, sillä matka toiselle puolen Atlanttia ja Pohjois-Amerikan mannta aina Kaliforniaan asti oli varsin pitkä, kallis sekä vaivalloinen, mutta Belgia, Alankomaat sekä Pariisin vuoden 1924 olympialaisten köliveneiden purjehdusnäyttämö Le Havre sijaitsivat verrattain lähellä. Läntinen naapurimme Ruotsi oli osallistunut jopa Los Angelesin olympialaisiin Norjan jäädessä pois leikistä sillä kertaa.<sup>24</sup>

Antwerpenin olympialaisten regatan sivuttaminen selittynee sillä, että suomalaisilla purjehtijoilla ei ollut kilpailukykyistä purjehduskalustoa. Maailmanpolitiikan ja kotimaan verisiä tapahtumia seurannut heikko taloudellinen tilanne ei ollut omiaan ylläpitämään kallista harrastustoimintaa. Ensimmäisen maailmansodan ja sisällissodan jälkeen moni vanhempi purjehtija oli väistynyt kilparadoilta ja nuoremmalla polvella ei vielä ollut uusia kilpailukykyisiä kansainvälisen mittasäännön mukaisia veneitä, vaan he purjehtivat pienillä saaristoristeilijöillä.<sup>25</sup>

Kaikki ensimmäisen metrisäännön<sup>26</sup> mukaiset kuutoset olivat joko poistettu kilparekisteristä tai ne olivat päätyneet ulkomaiseen omistukseen ennen vuotta 1920 ja toisaalta uusia metriluokan toisen säännön veneitä ei ollut vielä rakennettu. Ensimmäinen toisen säännön mukainen kuutonen valmistui Suomessa vasta vuonna 1922 Turun veneveistämöltä<sup>27</sup> ja vastaava kahdeksikko Naja taas oli nähnyt päivänvalon vain vuotta aiemmin.<sup>28</sup>

Lopulta regataan osallistuivat myös kansainvälisen säännön lisäksi kaksi saaristoristeilijaluokkaa, jotka olivat Suomessa verrattain yleisiä, mutta todennäköisesti tieto tästä ei välittynyt tarpeeksi ajoissa Suomeen. Kiinnostuksesta vuoden 1920 olympiaregattaa kohtaan kertoo paljon myös se, että *Frisk Brisin* sivuilla tapahtumaa käsitellään vain kerran ennen varsinaista koitosta. Tuolloin artikkelin yhteydessä annettiin myös ilmoittautumisohjeet olympialaisiin, mikäli lukijoiden keskuudessa olisi herännyt kiinnostusta osallistua regataan.<sup>29</sup>

Helppoja mitalisijoja olisi todennäköisesti ollut jaossa, sillä vuoden 1920 olympiaregatassa jaettiin kaikkiaan 23 mitalia 14 eri luokassa kuuden kansakunnan kesken. Merkillepantavaa on, että osallistujien puutteessa 19 hopea- tai pronssisijaa jäi jakamatta. Ainoastaan yksi regataan osallistunut vene, toisen säännön 6mR-luokan belgialainen Suzy, jäi ilman palkintoa purjehtien neljänneksi omassa luokassaan.<sup>30</sup>

Suomalaisten kiinnostusta olympiapurjehduksia kohtaan 1920-luvun ensimmäisellä puoliskolla kuvaa hyvin artikkeli, joka on julkaistu Antwerpenin olympialaisia seuraavana vuonna *Frisk Brisissä*. Kansainvälisen purjehtijaliiton päätettyä tulevasta olympiaregatasta ja sen luokista, päädyttiin uutisen lopuksi toteamaan, että olympiapurjehdukset eivät herätä suurta intohimoa suomalaisissa purjehtijoissa ja siksi monet kotimaassa ajattelevatkin, että purjehdusurheilu ei oikeastaan kuulu osaksi olympialaisia.<sup>31</sup> Asia ei koskettanut ainoastaan suomalaisia, sillä asiasta käytiin laajaa debattia myös heti Pariisin olympialaisten jälkeen kansainvälisillä purjehtijapäivillä lokakuussa 1924.<sup>32</sup>

Kilpailuhenki oli kuitenkin nousemassa, sillä ennen Le Havren olympiaregattaa keväällä 1924 *Frisk Bris* tiesi kertoa, että kaikki muut Pohjoismaat olivat lähettämässä edustajansa myös kölivene-luokkiin. Samalla pahoiteltiin sitä, ettei Suomi pystynyt seuraamaan muiden esimerkkiä, vaan joutui pysymään kilpailuiden ulkopuolella lähinnä taloudellisiin seikkoihin vedoten.<sup>33</sup> Lyhytsanaisesta artikkelista paistaa selvä häpeä oman maan purjehdusurheilun tilasta verrattuna muihin Pohjoismaihin.

Tultaessa 1920-luvun lopulle kiinnostus olympiapurjehduksia kohtaan oli noussut jo aivan uudelle tasolle ennen Amsterdamin olympialaisia. Samaan aikaan Suomessa valmistui myös vuosittain uusia kansainvälisen säännön mukaisia kuutosia ja kahdeksikkoa enemmän kuin koskaan aiemmin. Purjehtijat olivat heränneet jo laajemmin keskustelemaan osallistumisesta muuhunkin kuin jollaluokkiin.<sup>34</sup>

Keskustelu oli kuitenkin jumiutunut rahankäyttöön ja arvokysymyksiin. Siinä suhteessa, missä jollaluokat nostettiin esiin rehtinä luokkana, jossa mies urheilee miestä vastaan järjestäjien rakennuttamalla veneillä, ajateltiin kansainvälisten kuutosten ja kahdeksikkojen edustavan aivan muuta. On vaikea sanoa, kuinka yleisesti ajatus kunniaattomuudesta tunnustettiin siitä, että esimerkiksi ruotsalaiset voisivat voittaa englantilaisella rikillä ja amerikkalaisilla purjeilla varustetulla veneillä kultaa olympialaisissa, mutta *Frisk Brisissä* ilmestyneessä artikkelissa helmikuussa 1928 näyttää siltä, että ainakin jutun kirjoittaja oli vahvasti tätä mieltä. Hän piti Skandinaavisen Kultapokaalin voittamista paljon merkittävämpänä ja kunnioitettavampana, sillä siitä kilpaili jokainen kansakunta kunkin kotimaassa suunnitellulla ja veistetyllä veneellä.<sup>35</sup> Lopullinen päätös olla lähettämättä veneitä Amsterdamiin muodostui kuitenkin siitä, että halukkaita edustajia oli vaikea haalia kasaan kuutosten ja kahdeksikkojen keskuudesta.<sup>36</sup>

Päätös heijastaa omalta osaltaan edellä esitettyä kunniaakysymystä, sillä ongelma ei ollut niinkään taloudellinen vaan liittyi enemmän henkilökohtaisiin intresseihin ja maineeseen. Esimerkiksi Amsterdamin olympialaisia edeltävänä vuotena kauppaneuvos Hemming Elfving osallistui Yhdysvaltain itärannikolla Skandinaavisen Kultapokaalin tavoitteluun. Elintarvikkeistaan, lähinnä kekseistään ja sillistä tunnettu teollisuusmies Elfving rakennutti Zaké Westinin suunnitteleman Merenneito I ja laivasi sen Long Islandin kilpailuihin vuona 1927. Kovassa kansainvälisessä kilpailussa voitto jäi kuitenkin saavuttamatta, joten hän myi ensimmäisen Merenneidon ja tilasi uuden veneen Turun veneveistämöltä. Tilauksen tuloksena syntyi luottosuunnittelija Westinin kynästä Merenneito

II, jolla Elfving miehistöinen purjehti kilpaa seuraavana vuonna Ruotsissa.<sup>37</sup> Rahaa ja aikaa hankkeessa paloi suunnattomia summia ja palkintokin jäi saamatta.

Vuonna 1932 olympialaiset olivat poikkeuksellisen kaukana Euroopan ulkopuolella ja matkat sinne olivat kalliit myös muille urheilijoille puhumattakaan purjehtijoista, joiden olisi pitänyt siirtää kalustonsa Atlantin toiselle puolen aina Yhdysvaltain Länsirannikolle saakka. Lama-aika vaikeutti varojen keruuta ylipäättään olympiajoukueen osalta ja niinpä purjehtijoille jäi ainoaksi mahdollisuudeksi todeta, ettei edes jollaluokan edustaa lähetetä Kalifornian aurinkoon.<sup>38</sup>

Kotimaan kamaralta käsin tyydyttiin *Frisk Brisin*<sup>39</sup> ja *Laivastolehden* välittämien tietojen avulla seuraamaan muiden maiden valmistautumista ja potentiaalista osallistumista Los Angelesin regattaan ja toteamaan ne tosiasiat, ettei kilpailuihin ollut varaa osallistua. Ainoaksi mahdollisuudeksi nähtiin, että joku yksityinen taho rahoittaisi itse veneen rakentamisen ja osallistumisen olympiaregattaan. Star-veneitä ei Suomessa vielä tuolloin ollut, eikä yhtään jollapurjehtijaa ilmoittautunut osallistujaksi. *Laivastolehdessä* ilmestyneessä *Purjehduskauden alkaessa* -ajankohtaaiskatsauksessa keväällä 1932 todettiin tilanne lakonisesti seuraavien sanojen saattelemana:

Kuka ui, potkii tai soutaa suomalaisen kuutosen tänä vuonna Kultapokaalikiilpailuihin – purjehtijain olympialaisiin? Tähän kysymykseen voi joltisellakin varmuudella vastata: ei kukaan. Edustuksemme näissä kilpailuissa on ennenkin ollut miltei sattuman varassa ja jollei konsuli-kauppaneuvos Elfving tänä kesänä lähde omalla riskillään, niin saamme kai rauhassa istua rannalla ja haukotella, kun toiset purjehtivat.<sup>40</sup>

*Frisk Brisissä* asiaa ei todettu ihan yhtä suorasti, mutta tyydyttiin kertomaan, että mahdollisuudet osallistumiseen olisivat yksityypiluokissa, mutta koska veneitä ei ole, saati varoja osallistumiseen, niin olympialaiset jäävät sikseen.<sup>41</sup> Hieman kateellisina voitiin vain olympialaisten jälkeen todeta, että läntisessä naapurimaassa asiat oli järjestetty paljon paremmin. Saatujen tietojen mukaan yksin Ruotsin valtiolta purjehtijat olivat saaneet tukia 24 500 kruunun

edestä. Kaikkiaan rahallista tukea oli eri lähteistä saatu 33 000 kruunua, joka vastasi noin 400 000 markkaa vuoden 1933 kurssilla.<sup>42</sup> Katkerasti uutisen lopuksi todetaan, että Suomessa purjehtijat olivat kerran tuloksetta kääntyneet valtiovallan puoleen hakiessaan avustusta vuotuisista urheilumäärärahoista.<sup>43</sup>

## Kohti Berliinin olympialaisia ja Kielin olympiaregattaa

Kielissä Itämeren rannalla järjestettävät olympiapurjehdukset heittäivät suurta kiinnostusta pohjoismaisessa purjehtijakunnassa. Erityisen innokkaita olivat suomalaiset, sillä nyt tarjoutui mahdollisuus osallistumiseen melko huokeasti ja kohtuullisen matkan päässä. Asia oli jopa nostettu esiin joulukuussa 1935 järjestetyillä Suomen Purjehtijapäivillä, jossa muun muassa SPL:n puheenjohtaja Henrik Ramsay oli todennut avauspuheenvuorossaan, että ”Suomen osanotto olympialaisten kilpapurjehdukseen näyttää nyt mahdolliselta, kun olympialaiset pidetään niin lähellä.”<sup>44</sup>

Ei ollut tavatonta, että suomalaisia veneitä oli, jos ei nyt vuosittain niin kerran parissa vuodessa nähty Kielin satamassa osallistumassa kuuluisaan Kieler Wocheen, Saksan purjehdusviikkoon. Ennen olympialaisia kilpailuihin osallistui muun muassa Curt Mattson 6mR Fridolinillaan vuonna 1934<sup>45</sup> ja ennen olympiaregattaa saksalaisten järjestelyihin kävi tutustumassa Arthur E. Nikander Nicallaan.<sup>46</sup>

Omaa osaansa kiinnostuksesta olympiapurjehduksia kohtaan on varmasti näytellyt myös se, että Suomi oli hakemassa kisaisännöytä seuraaviin olympialaisiin. Tällöin myös kölivenepurjehtijat olisivat olleet tilanteessa, jossa ilman Kielin olympiaregattaa osallistumista aiempi olympiakokemus olisi ollut lähes kolmenkymmenen vuoden takaa.

Keskustelu tulevista olympialaisista purjehduspiireissä alkoi jo hyvissä ajoin ennen olympialaisia. Ensimmäiset uutiset *Laivastoleh-*



Kansainvälisen 6mR -säännön mukaiset veneiden kesken oli purjehdittu kilpaa olympialaisissa vuodesta 1908 lähtien. Toisin kuin kahdeksikot, kuutosilla purjehdittiin vielä kaksissa olympialaisissa toisen maailmansodan jälkeen. Vaikka luokkaa oli kritisoitu kalliiksi, säilytti se olympiastatuksen aina vuoteen 1952 saakka. Harmajan vesillä käydyssä regatassa Suomi vihdoinkin pääsi mitaleille saavuttaen pronssia. Podiumille nousua odotettiin jo Kielissä ja ensimmäisten päivien aikana suomalaiset taistelivat kirkkaimmista mitalista, mutta viimeistään viidennen lähdön hylkäys pudotti suomalaiset pois mitalisijoilta. Kuvassa kuutoset ryhmittymässä lähtöön Kielissä olympialaisten aikana. Etualalla vasemmalla Sveitsin Yilliam III purjenumeroilla Z21, Italian Esperia I52, ruotsalainen May Be IV S2, Suomen LYN L37. Suomalaisten edellä purjehtii hollantilainen De Ruyter H14 ja ranskalainen Qu'Importe purjenumeroilla F50. Kuva: tuntematon kuvaaja, Sjöhistoriska museet, CC.



*destä* löytyvät jo alkuvuodesta 1935, jolloin sen sivuilla ruodittiin tulevaa olympiaregattaa ja sen taustoja. Itämerellä ja saksalaisen kilpapurjehduksen kehdoissa järjestettäviä kilpailuja tervehdittiin ilolla. Kieler Wochen sotilaallisen tarkat järjestelyt olivat ennestään hyväksi havaitut ja moni suomalainen kuutonen oli 1930-luvulla osallistunut kyseisiin purjehduskilpailuihin varsin hyvällä menestyksellä. Kansainvälisen metrisäännön veneillä koettiin olevan hyvät mahdollisuudet osallistua kilpailuihin. Ainoana suurempana huolenaiheena oli jollapurjehdus, johon suomalaiset, toisin kuin naapurimaan Viron purjehtijat, eivät vielä olleet heränneet. Historiasta kuitenkin tiedämme, että tähänkin tuli muutos, sillä kesällä 1936 järjestettiin karsinnat jollaluokan edustajan valitsemiseksi.<sup>47</sup> *Laivastolehdessä* todettiin hieman provosoivasti helmikuussa, että: ”[m]eillä ei tiettävästi ole rakenteilla ainoatakaan [olympialaisjollaa], tuskin tuleekaan. Aikaa tosin on vielä jäljellä – jos vaan toimeen tartutaan.”<sup>48</sup>

Metrisäännön veneiden osalta huolta ei kuitenkaan kannettu, sillä Suomessa oli 1930-luvulla varsin kattava laivasto niin kuutosia kuin kaseja. Kilpapurjehdusnumerolla varustettuja kuutosia oli vuoden 1935 *Finlands båtkalenderin* mukaan kaikkiaan 33 kappaletta ja seuraavana vuonna lukumäärä oli lisääntynyt kolmella. Kaseja taas kumpanakin vuonna oli kuusi kappaletta.<sup>49</sup>

Potentiaalisten kilpaveneiden määrä kansainvälisten mittasäännön veneissä ja menestys kotimaisilla sekä kansainvälisillä vesillä saivat jopa rohkeimmat arvuuttelemaan edustusveneiden nimillä purjehduskauden 1935 jälkeen, vaikka seuraavan vuoden uudisrakenteiden suorituskyvystä ei ollut vielä mitään näyttöä veneiden ollessa vielä linjoina suunnittelijoiden pöydällä. Vuoden 1935 syyskuun numerossa *Laivastolehden* artikkelissa ”Kieler Woche” 1935 potentiaalisiksi veneiksi tarjotaan kaseista Cheeriota, joka lopulta edustikin Suomea sekä kuutosista Nicaa tai Joyta, jotka ”voivat tuottaa meille ensi kesänä Kielistä hyvinkin iloisia uutisia.”<sup>50</sup> Nica säilyttikin asemansa suosikkiveneenä aivan loppuun saakka, vaikka Curt Mattsonin vuonna 1936 vesille laskettu vene Lyn kiilasi sen eteen parempien suoritusten ansiosta ennen olympialaisia.

*Friske Bris* puolestaan nostatti urheiluhenkeä jo loppuvuodesta 1934. Pienissä uutisissa kerrottiin, kuinka esimerkiksi Italia oli asettanut tavoitteekseen voittaa olympiakultaa 6mR-luokassa, jota pidettiin köliveneiden kuninkuusluokkana olympialaisissa. Pohjoismaat lupasivat kuitenkin tarjota hyvän vastuksen, mikäli maa asettaisi parhaan veneensä taistelemaan voitosta.<sup>51</sup>

Olympialaisten lähestyessä myös suuri yleisö kiinnostui purjehduksesta, kuten myös kotimainen sanomalehdistö. Kevään koittaessa suomenkielisessä lehdistössä uutisoitiin huhtikuussa laajasti, kuinka Suomi ja muut pohjoismaat valmistautuivat 4.–14. elokuuta purjehdittavaan olympiaregataan. *Helsingin Sanomissa* ilmestyneen ja myöhemmin muissa lehdissä levinneen uutisen mukaan eritoten pohjoismaat olivat rakentamassa uusia veneitä varsin innokkaasti.<sup>52</sup>

Ruotsin edustuspaikkaa tavoitteli 6mR-luokassa neljä keväällä valmistuvaa uutta venettä ja *Helsingin Sanomien* tiedon mukaan Sven Salénille valmistuva vene varusteltaisiin teräsmastolla sekä erikoisvarusteilla. Olipa Ruotsissa valmistumassa jopa aivan uusi kasi olympialaisia varten. Norjalaisilla oli saman uutisen mukaan rakenteilla kaksi 6mR-luokan uudisrakennetta maineikkaille purjehtijoille Hartnerille sekä Maguns Konowille, joka oli jo Tukholmassa 12mR-luokassa ja Antwerpenissa 8mR-luokassa purjehtinut kultaa. Suomenkin kerrottiin osallistuvan olympiadiin peräti 9 veneen voimin, joista seitsemän uutta rakennettiin 6mR-luokkaan ja sekä loput kaksi 8mR-luokkaan.<sup>53</sup>

Uutisessa on kuitenkin vahva liioittelun maku. Todellisuudessa Suomessa vuonna 1936 veteen laskettiin kolme uutta kuutosta ja loput potentiaaliset ehdokkaat olivat rakennettu 1930-luvun alkupuolella. Yksi veneistä, Tallbergin omistama Habanera, jopa paloi samana vuonna Helsingfors Segelklubbin (HSK/1899) tukikohdassa Iso Pässin venevajojen tulipalossa, jossa tuhoutui 46 venettä viiden vaurioituneen lisäksi.<sup>54</sup> Kahdeksikkoja Suomessa oli kaikkiaan kuusi kappaletta,<sup>55</sup> joista kaksi purjehti aktiivisesti kilpailuissa olympiavuonna. Yksikään ei ollut uudisrakenne, kuten ruotsalaisten Tore Holmin suunnittelema ja pankkiiri sekä teollisuusmies Marcus Wallenbergin tilaama Ilderim, joka rakennettiin

vuoden 1936 olympiaregattaa silmällä pitäen. Suomalaisista kaseista 1930-luvun puoleessa välissä purjehti aktiivisesti kilpaa lähinnä Ingmar Nylundin Top ja Gunnar Grönblomin Cheerio.

Uutinen kuitenkin kertoo omalta osaltaan, että purjehtijoille luotiin jo ennakkoon jonkinlaisia paineita, ei ainoastaan kansapurjehtijoiden kesken, vaan myös suuren yleisön taholta. *Friske Brisissä* ja *Laivastolehdessä* oli nostettu me-henkeä jo pitkään ennen vesien avautumista edellisen purjehduskauden aikana vuonna 1935. Mitalisijaa tai jopa voittoa jossain niistä kolmessa luokassa, joihin suomalaiset Kielissä osallistuivat, pidettiin jopa enemmän kuin todennäköisenä.

Veneiden vesillelaskun jälkeen suomalaisten potentiaalisten olympiaedustajien edesottamuksia seurattiin hyvin tarkkaan ja samalla sanomalehdistö loi kuvaa suomalaisista Euroopan ja koko maailman kärkipurjehtijoina. Vaikka virallista päätöstä edustuksista ei vielä kesän alussa ollut tehty, oli lehdistön mielestä melko selvää, että Grönblomin Cheerio edustaisi Suomea 8mR-luokassa. Kuutosten valinta sen sijaan venyi aivan viime tynkaan ja senkin jälkeen monet olivat ilmeisesti sitä mieltä, että Curt Mattsonin Lynin sijaan Kielisiin olisi pitänyt valita Arthur E. Nikanderin Nica.<sup>56</sup>

Lopullinen valinta kuutosten osalta tehtiin vasta 13. heinäkuuta, kun lopullinen ilmoittautumisen takaraja olympialaisiin oli 15. päivänä. Valinnan teki komitea, jossa istuivat Arvi Koskinen, Gösta Kyntzell, Bertil Peterson ja Gunnar L. Stenbäck. Päätös edustusveneestä tehtiin periaatteessa koko kauden purjehdusten perusteella, mutta viimeiset ratkaisevat näytöt annettiin Nyländska Jaktklubbenin (NJK/1861) 75-vuotisjuhlapurjehduksessa, johon otti osaa myös ruotsalaiset olympiaehdokkaat.<sup>57</sup>

## Saksan laivaston vieraana

Kielin olympiaregatasta muodostui seitsemän päivän jännitysnäytelmä, jossa purjehdittiin niin myrskyssä kuin lähes tyynessä. Suo-

malainen uutisointi keskittyi lähinnä 6mR- ja 8mR- veneluokkien tapahtumiin jollaluokan jäädessä sivuosaan. Koska neljännessä kilpaluokassa, Stareissa ei ollut suomalaista venekuntaa, sivutettiin kyseisen luokan lähdöt lähes tyystin. Vain joitain sivumainintoja Star-veneiden purjehduksista voi löytää, mikäli palstatilaa oli jäänyt muilta olympialaisten tapahtumilta.

Berliinin olympialaiset olivat kolmannen valtakunnan voimannäyte ja se tahtoi tarjota sekä kilpailijoille että kisavieraille parhaan mahdollisen kuvan natsien hallitsemasta Saksasta ja sen johtajasta Hitleristä. Kaiken oli oltava puhdasta ja siistää sekä toimivaa. Kisat olivat kolmannen valtakunnan näyteikkuna maailmalle, propagandatilaisuus, jonka kautta haluttiin esitellä uuden Saksan parhaat puolet.<sup>58</sup>

Olympiaregatan järjestelyistä vastasi Saksan laivasto, jotta kaikki menisi jouhevasti ja tarkkoja yksityiskohtia noudattaen. Kieler Wochen järjestelyt olivat tunnetusti sotilaallisen täsmälliset ja näitä samoja perinteitä noudatettiin myös olympiaregatassa.<sup>59</sup>

Sanomalehti *Uusi Suomi* oli lähettänyt Kielisiin oman reporterinsa seuraamaan olympiaregatan vaiheita ja maanmiestensä edesottamuksia. Ensimmäinen varsinainen reportaasi purjehduksista julkaistiin jo seuraavana päivän lehdessä keskiviikkona 5.8.1936, kun purjehdukset olivat alkaneet tiistaina 4.8.1936<sup>60</sup> ja tahti jatkui seuraavina päivinä. Suomalaiset purjehduksen ystävät saivat lukea aina heti tuoreeltaan aamun lehdestä seikkaperäisesti edellisen päivän olympiaregatan tapahtumista.

Laaja uutinen ensimmäisen kilpailupäivän tapahtumista Kielin vuonossa käsitti kilpailutulosten ja tapahtumien selvittämisen lisäksi myös analyysin kilpailujärjestelyistä. Huomion arvoista on, että uutisessa toistettiin samaa kuvaa, joka myöhemmin toistui myös muiden arvioissa kilpailuiden jälkeen. *Uuden Suomen* reporteri kirjoitti järjestelyistä seuraavasti:

Järjestys on kaikkialla erinomainen ja samoin on kilpailujen järjestely aivan ensiluokkaista, voipa sanoa suorastaan loistavaa pienimpiäkin yksityiskohtia myöten.<sup>61</sup>

Reportterin mukaan järjestelyjen taustalla olivat ne vuosikymmenten aikana hankitut kokemukset kansainvälisistä purjehduskilpailuista, joihin olivat osallistuneet sen aikaiset keisarilliset ja kuninkaalliset eri maista. Merkkinä hyvästä hengestä ja vahvoista perinteistä oli osoituksena runsaslukuinen yleisö merellä, joka huonoa säätä, kovaa tuulta sekä sadetta uhmaten oli saapunut ihailemaan valkopurjeiden leikkiä merellä. Reportterin mukaan ”[y]leisön harrastus purjehdukseen onkin hyvin ymmärrettävää tällaisessa vanhassa satama- ja merikaupungissa kuin Kielissä.”<sup>62</sup>

Uusia ratajärjestelyjä ja lähettämiskäytäntöjä reportteri piti kirjaimellisesti hyvinä, vaikka ne poikkesivat aiemmista kolmioratakäytännöistä huomattavasti. Lähtö pystyttiin toteuttamaan aina vastatuleen ja veneet purjehtivat vasta- ja myötätuuli, eli kryssi- ja lenssiosuudet kahteen kertaan, jonka lisäksi toisen vastatuuliosuuden jälkeen oli lyhyt sivutuuli eli slööriosuus. Lähtö- ja maalinjat sijaitsivat keskellä purjehdittavaa rata-aluetta. Kölivenheet purjehtivat Kielin lahden avomerен äärellä sijaitsevassa osassa, jonne satamasta oli 7 meripeninkulman matka ja jollat taas lahden sisemmässä osassa.<sup>63</sup>

Vaikka olympiaregatan ensimmäisenä päivänä tuuli yltyi kovaksi lähes myrskylukemiin ja lähtöä jouduttiin lykkäämään muutamalla tunnilla, kunnes tuuli oli laskenut 12 m/s, olivat purjehtijat toimittajan mukaan tyytyväisiä ja iloisia:

Kovan tuulen mukana ajoittaisesti tuleva rankkasade teki purjehtijan merellä olon kovaa ja aitoa merimieselämää vastaavaksi. Purjehdus tällaisissa olosuhteissa oli miesten työtä, mutta purjehtijan palattua mereltä maihin ei se näyttänyt ketään huolestuttaneen. Ilon aihetta tuntui monille antavan tavallista enemmän tietoisuus siitä, että kun mastot sekä muut välineet ja vehkeet kestivät hyvin näin lujassa tuulessa-, niin nythän sitä saadaankin purjehtia koko viikon kestävätkilpailut huoletta alusta loppuun.<sup>64</sup>

Reipas ja ajoittain haastava sää oli tehnyt vaikutuksen yleisöön, purjehtijoihin ja reportteriin. Hän uskoikin, että tulevasta viikosta tulisi mielenkiintoinen, sillä erot kärkiveneiden välillä olivat verrattain



Spinaakkeripurjetta eli pallokasta käytettiin yleisesti ottaen rohkeammin maailmalla, kuin Suomessa oli totuttu. Sillä ei purjehdittu ainoastaan myötäiseen vaan myös sivutuuleen Kielen olympiaregatassa. Oheinen kuva osoittaa, kuinka 6mR-luokan veneet purjehtivat lähes spinaakkeripuomi kiinni etuvantissa tuulen puhaltaessa sivulta ensimmäisenä kilpailupäivänä 4 elokuuta, jolloin lähtöä lykättiin kovan tuulen takia. Taustalla Loboessa, Kielen ulkopuolella sijaitseva merenkulun muistomerkki. Kuvassa ruotsin S2 May Be on ottanut selvän johdon Suomen L37 Lynin seurattessa perässä. Hieman taempana on Ison-Britannian K51 purjenumeraalla purjehtiva Lalage, joka lopulta voitti olympiakultaa. Sen rinnalla purjehtivat kylki kylkeä vasten Italian I52 Esperia ja Saksan edustusvene G25 Gustel V. Kuva: tuntematon kuvaaja, Sjöhistoriska museet, CC.

pienet. Kuutosissa kärkinelikko mahtui 67 sekunnin sisään ja vaikka kahdeksikkojen kärjen eroista puhuttiin jo minuuteista, piti *Uuden Suomen* toimittaja kilpapurjehdusta erittäin mielenkiintoisena.<sup>65</sup>

Seuraavan kilpailupäivän kommentaarissaan *Uuden Suomen* artikkelissa korostetaan Olympiaregatan rata-alueen oikeudenmukaisuutta. Uutisen mukaan avomerellä suoritettavasta kilpailusta:

ei kuitenkaan voi juuri puhua onnenkilpailusta, sillä siellähän on kaikilla melkein yhtä hyvät mahdollisuudet tuulen heitton näkemiseen ja arvioimiseen. Merivirroista ei Kielin purjehdusradoilla tähän aikaan vuodesta ole mitään haittaa, eikä liioin suunnattoman vilkkaasta laivaliikenteestäkään, sillä purjehduskilpailujen aikana ei laivoja päästetä niin lähelle kilpailevia veneitä, että se millään tavalla vaikuttaisi kilpailun kulkuun.<sup>66</sup>

Käsitellessään lukuisia protesteja toimittaja toteaa paikanpäältä sen tosiasian, että protestit kuuluivat jo 1930-luvulla olennaisena osana lajiin ja sääntöjen tunteminen oli osa menestymisen edellytyksiä purjehdusurheilun kirkkaimmassa kärjessä ja sitä kautta niiden noudattamatta jättämiseen reagoitiin osana lajin taktiikkaa. Ei ollut siis sattumaa, että jo kahden ensimmäisen päivän aikana protesteja oli jätetty siitä huolimatta, että ne olivat maksullisia. Protestin teko olympialaisissa maksoi 50 Saksan markkaa, joka vastasi noin 500–600 Suomen markkaa vuonna 1936.<sup>67</sup>

Regatan edetessä ääni kuitenkin kellossa muuttui, kun lukemattomat protestit vaikeuttivat voittajan selville saamista purjehdusten päätyttyä, myös ratajärjestelyt saivat heikon ja suunnaltaan vaihtelevan tuulen vallitessa kritiikkiä paikanpäältä raportoivalta toimittajalta. Raporttinsa lopuksi hän totesikin, että: ”Purjehtijain keskuudessa ollaan täällä aivan ymmällä siitä, miten kaikki tulee lopuksi päätymään. Eniten ihmettelyä herättää tietysti protestien ratkaisu, joka tuskin kunnolla tulee kilpailujen huomenna loppuessa suoritetuksi.”<sup>68</sup>

Sekavassa tilanteessa reportteri ehti jo kertomaan Ruotsin voitaneen kultaa kahdeksikkojen luokassa, mutta seuraavan päivän lehdessä otsikot kertoivat, että ”Kielin purjehdukset jatkuvat neuvottelupöytäin ääressä.”<sup>69</sup> Molemmissa suomalaisten kiinnostuksen kohteena olleissa köliveneluokissa oli jätetty useita protesteja, joista vakavimmat liittyivät sveitsiläisten hylkäämiseen ammattilaisuuden vuoksi 6mR-luokassa sekä ruotsalaisen Ilderimin sääntörikkomusta toiseksi viimeisessä lähdössä, jossa viisi venettä törmäsi toisiinsa.<sup>70</sup>

Suomalaisten osalta tilanne ei kuitenkaan ollut kovinkaan kriittinen, sillä kummassakaan veneluokassa ei ollut toivoa nousta mi-

taleille, vaikka protestien tulos olisi ollut mikä. Lopulta sveitsiläisiä vastaan tehty protesti hyväksyttiin ja kaikki venekunnan lähdöt mitätöitiin. Suomalaisten sijoitus nousi 6mR-luokassa yhdellä sijalla, mutta se ei juuri tuonut lohtua, koska seitsemäs sija ei ollut kahdeksatta juuri parempi. Mitalisijoista ja alkuperäisistä tavoitteista oltiin jääty kauas. Ilmavalokuvan perusteella ratkaistu protesti ruotsalaisia vastaan pudotti Wallenbergin Ilderimin neljänneksi italialaisten voittaessa olympiakultaa. Suomalaisille tästä ei kuitenkaan ollut hyötyä, koska he olivat pisteissä kaukana viidennellä sijalla.<sup>71</sup>

Lopulliset tulokset purjehduksen osalta saatiin lukea torstain *Uudesta Suomesta* 13.8. Seikkaperäisessä uutisessa oli kerrottu tuomariston lopulliset päätökset ja niiden taustat. Kritiikillekin oli tilaa, mutta palkintotuomariston sijaan se tällä kertaa suuntautui pistelaskujärjestelmään ja sen aiheuttamiin ongelmiin. Uutisessa todettiin, että nyt olympiakullan vei kuutosten sarjassa varsin keskinkertainen vene, joka ei voittanut yhtään lähtöä. Kirjoittaja antaa ymmärtää, että tapahtunut oli hieman häpeällistä, mutta jo ennen purjehduksia tiedossa ollut fakta, että näin voi myös käydä. Kunniakkaampaa olisi ollut, että kärkipään voittajaveneille olisi annettu enemmän painoarvoa ja tietoista riskinottoa korostettu, nyt kuitenkin voittoon riitti keskimäärin sijoittuminen neljän parhaan joukkoon. Kahdeksikoilla voitto vaati sentään sijoittumisen kärkikolmikkoon.<sup>72</sup>

## Olympiatulen sammuttua

Suurimman keskustelun ja kritiikin kohdistuessa olympiaregatan protestikäsitteilyihin, pistelaskujärjestelmään sekä tuomarineuvoston toimintaan, kohdisti sanomalehti *Uuden Suomen* reporteri katseensa myös suomalaisten purjehtijoiden suoritukseen. Kun vielä Kielissä ratkottiin olympiamitalien lopullista kohtaloa kansainvälisten kuutosten ja kasien osalta, olivat haaveet podiumpaikasta muuttuneet karvaaksi pettymykseksi suomalaisten osalta. Cheerion suunnatessaan kokkansa Kalmarin salmen ja Sandhamin kautta koh-



ti Hankoa ja kotimaan vesiä Sven Grönblomin, Yngve Paciuksen, Olaf Wallinin ja veneen nimeltä mainitse mattoman matruusin voimalla, pystyi suuri yleisö lukemaan sanomalehdistä, kuinka suomalaiset eivät olleet yltäneet heille ennakkoon asetettuihin tavoitteisiin. *Uuden Suomen* sivuilla oli asia todettu varsin koruttomasti:

Purjehtijamme saavutukset Kielin olympialaispurjehduksissa eivät vastaa niitä toiveita mitä heidän matkastaan odotettiin. On totta, että Kielissä oli hyvin luja kansainvälinen vastus kaikissa kilpailuluokissa, mutta siitäkin huolimatta oltiin ennen kilpailuja yleensä sitä mieltä, että meidän veneillemme pitäisi päästä olympialaispurjehduksissakin palkinnoille. Näin ei valitettavasti tällä kerralla käynyt, mutta varmasti ovat purjehtijamme tällä matkalla oppineet paljon uutta, josta tulevaisuudessa on hyötyä purjehdusurheilullemme.<sup>73</sup>

On oikeastaan hyvä kysymys, olivatko odotukset realistisia vai oliko kenties aiempi, jo vuosikymmenten takainen, menestys aiheuttanut vääristyneen kuvan suomalaisten menestyksen edellytyksistä. Pois ei voida myös sulkea sitä tosiasiaa, että niin kotimainen purjehduslehdistö kuin sanomalehdistö oli luonut tilanteen, jossa suomalaisilta purjehtijoilta odotettiin enemmän kuin mitä oli todellisuudessa lupa odottaa. Liian hyvästä sijoituksesta haaveilemisesta ja kireästä kilpailusta maailman huippujen välillä oli muun muassa varoitettu *Turun Sanomissa* juuri ennen regatan alkua.<sup>74</sup> Olivatko kenties purjehtijat itsekkin tuudittautuneet unelmiin realiteettien sijaan?

Kirjoituksessaan *Lai vastolehdessä* ”Katsaus kuluneeseen purjehduskauteen” voimistelunopettaja Wäinö Eskola summaa kulunutta purjehduskautta 1936 ja tulee nostaneeksi samalla esiin myös olympiaregatan opetukset, jotka olivat tulevaisuutta ajatellen tärkeitä nuorille purjehtijoille, tulevaisuuden olympialupauksille. Eskola kuitenkin tunnustaa oman ja monen muun pettymyksen, sillä: ”Tulos oli odotettua heikomp i. Ennakoarveluissa otaksuttiin yleensä veneittemme selviytyvän palkintosijoille, mutta näin ei valitettavasti käynyt.”<sup>75</sup>

Eskola selittää ennako-oletuksia heikompaa tulosta usealla erisyyllä. Ennen kaikkea hän korostaa, että kilpailu kirkkaimmista



Kilpailualueen yllä leijaili sulkupallo, johon oli kiinnitetty kori valokuvaaja varten. Ilmeisesti myös elokuvaohjaaja Leni Riefenstahl hyödynsi mahdollisuutta kuvata purjevenettä ylhäältä käsin elokuvaansa *Olympia*. Sen toisessa osassa Kauneuden juhla (Fest der Schönheit) nähdään muutaman sekunnin otos 6mR-luokan purjehduksesta. Sulkupallosta otettu ilmakuva näytteli tärkeää osaa myös regatan lopussa 8mR-luokan kuudennessa lähdössä tehdystä protestista, jossa Marcus Wallenbergin rakennuttama ruotsalainen Ilderim S16 hylättiin. Tuomarineuvosto teki lopullisen päätöksen todistajalausuntojen jälkeen kuvan perusteella. Protestin tuloksena vene tippui ulos mitalisijoilta neljänneksi, Italian, Norjan ja Saksan veneiden noustessa edelle. Tätä ennen Ilderim oli johtanut koko ajan olympiaregatan kahdeksikkojen luokkaa. Artikkelin ensimmäisessä kuvassa sivulla 62–63 kahdeksikot purjehtivat olympiavesillä sulkupallon leijaillessa veneiden yllä. Kyseisessä kuvassa etuala brittien K26 Saskia luovii vastatuuleen. Kuva: Tuntematon valokuvaaja, Stockholms-Tidningen, Sjöhistoriska museet, CC.

Sivun 87 kuvassa suurennos sulkupallosta, jonka alapuolella näkyy selvästi sen alapuolelle viritetty kori ja kaksi ihmistä, joilla toisella on kamera kädessä. Kuva: Tuntematon valokuvaaja, Sjöhistoriska museet, CC.

mitaleista oli kovempaa ja tiukempaa, kuin koskaan aikaisemmin. Toiseksi hän nostaa esiin sääntöjen käytön osana taktista purjehdusta ja kertoo lehden lukijoille, miksi taakse jääneen purjehdusvuoden olympiapurjehduksia ”leikillisesti kutsuttiin protestiolympialaisiksi.”<sup>76</sup>

Paciuksen muistelmissaan esittämien mielipiteiden tavoin Eskola arvostelee kirjoituksessaan voimakkaasti tuomarineuvoston toimintaa. Hänen mukaansa kilpailijoiden huomattavassa palkintotuomarikunnan kykenemättömyyden ratkaista ”herkkävivahteisia” protesteja radoilla, jossa kääntömerkeillä oli vain vähän, jos lainkaan tilaa, yrittävät heikommin menestyneet purjehtijat parantamaan sijoituksiaan protestoimalla paremmin menestyneitä kohtaan. Kun taas kärkipään veneet tekivät vastaprotestin, oli seurauksena protestivillitys, jonka lopputulos ei ollut kaunista, vaikkakin taktisesti täysin oikeutettua. Eskolan mukaan suurin häpeä oli, ettei tuomarineuvosto estänyt tällaista epäurheilijamaista toimintaa vaan se suorastaan mahdollisti tilanteen kehittymisen siihen, että tilanne kehittyi ”nurinkuriseen suuntaan”.<sup>77</sup>

Huolimatta siitä, että katsaus keskittyy suomimaan olympialaisten tuomarineuvostoa keskittymättä suuremmin suomalaisten purjehtijoiden suoritukseen, tekee Eskola kirjoituksensa loppuun varsin terävän huomioon. Vaikka hän ei selvästikään hyväksy protestien jatkuvaa taktista käyttöä osana kilpapurjehdusta, korostaa hän, että suurissa kansainvälisissä purjehduskilpailuissa ne kuuluvat lajiin ja kehityssuunta on yhä vahvemmin kohti Kielin olympiaregatan kaltaisia kilpailuja. Enää ei voinut luottaa siihen, että kanssakilpailijat antaisivat herrasmiesmentaliteetin vaikuttaa kilpailun kulkuun, vaan sääntöjä noudatettaisiin mitä tiukemmissa määrin ja omaa näkemystä oltiin myös valmiita puolustamaan suurissa regatoissa. Menestyäkseen oli purjehdettava kovaa, mutta osattavat myös säännöt viimeistä pilkkua myöden:

Nuoremmalle purjehtijapolvelle jää Kielin olympiapurjehduksista tärkeä muistutus siitä, miten tärkeätä on tuntea kilpailusäännöt viimeisiä vivahteitaan myöten, jotta pystyy tuollaisissa protestikilpailuissa pitämään puoliaan.<sup>78</sup>

Kuutosten historiaa tutkineen Pekka Barckin mukaan yksi pääsyy Berliinin olympialaisten lukuisiin protesteihin oli pistejärjestelmä, jossa voiton asemasta korostui tasainen suorittaminen. Protestin tuloksena hylätystä purjehduksesta ei saanut ainoatakaan pistettä, jolloin yhdenkin pisteen ero saattoi vaikuttaa lopulliseen sijoitukseen kärkipäässä. Kun protestit lisääntyivät kilpailun loppua kohden ja niiden ratkaisut viipyivät tuomaristossa useamman päivän, aiheutti tämä laajaa keskustelua vielä olympiatulen samuttua Kielin olympiasatamassa.<sup>79</sup>

Olympialaisiin Lynin taktikkona ja trimmaajana osallistunut Yngve Pacius kirjoitti kovasanaisten muistelmiensa lisäksi kaksiosaisen analyysiin Kielin olympiaregatasta *Frisk Bris* lehdessä vuodenvaihteessa 1936–1937,<sup>80</sup> jonka lisäksi hän sivusi aihetta heti elokuussa *Hufvustadsbladetissa* otsikolla Arrangemangen i Kiel voro utmärkta, men domsluten märkliga.<sup>81</sup>

*Hufvustadsbladetissa* julkaistussa kirjoituksessa hän omien sanojensa mukaan pyrkii objektiiviseen ja kypsyneeseen kuvaan olympialaisten tapahtumista. Kirjoituksessaan hän kiittää saksalaisten täsmällisyyttä ja järjestelykykyä. Saman hän toistaa myöhemmin *Frisk Brisissä* kirjoittamassaan artikkelissa, jossa hän käy läpi purjehduspäivän tapahtumat erittäin tarkasti ja analyttisesti. Kirjoitukset kuitenkin eroavat siinä suhteessa toisistaan, että *Frisk Brisissä* Pacius syventyy kritiikin osalta lähinnä Lynin hylkäämis päätökseen mitä tulee epäkohtiin, kun taas *Hufvustadsbladetin* artikkelissaan hän jakaa palkintotuomareille risuja ruusujen sijaan. Tekstin edetessä voi havaita, että sanomalehtiartikkelilla ja muistelmilla on suora yhteys. Lalagen voittaman kullan heikko karaatti tulee esiin selvästi molemmissa teksteissä, vaikka ruotsalaisen kamariherra Rolf von Heidenstamin nimi jätetään mainitsematta vielä vuonna 1936.<sup>82</sup>

Näyttääkin siltä, että ajan myötä, sympatia tarkkoja ja sydämellisiä saksalaisia järjestäjiä kohtaan on vähentynyt, sillä se loistaa poissaolollaan muistelmista. *Frisk Brisin* artikkelissa kiitellyt ratajärjestelyt saavat esimerkiksi huutia heti alkuun muistelmien käännyessä käsittelemään olympiaregattaa.<sup>83</sup>

On vaikea sanoa, mistä asenteen muutos saattaa johtua, mutta on mahdollista, että kritiikin voimistuminen ja kiitosten vaihtuminen moitteiksi korreloi ilmapiirin muuttumista toisen maailmansodan jälkeen. Natsi-Saksan järjestelykyvyn ylistäminen, kun ei ollut totaalisen sodankäynnin ja kolmannen valtakunnan harjoittaman terrorin sekä juutalaisten järjestelmällisen kansanmurhan jälkeen korrektia. On myös mahdollista, että Lynin kohtaaman protestin aiheuttama hylkäys ja palkintosijan lopullinen menettäminen on vielä vuosien päästä vaikuttanut niin syvästi, että muistot olympiaregatasta ovat saaneet synkemmän sävyn huolimatta siitä, että vielä syksyllä 1936 järjestäjille jaettiin kiitoksena verbaalisia ruusuja.<sup>84</sup>

Lähdeaineiston perusteella jäi vielä selvittämättä, mitä Pacius tarkoitti sillä, että protestit aiheuttivat suurta kansainvälistä keskustelua ja polemiikkaa josta ”puhuttiin monen maan sanomalehdissä vielä kuukausia jälkeinpäin.”<sup>85</sup> Koska kysymys väitteen paikkaansapitävyydestä toisi tarkempaa tietoa muiden maiden purjehtijoiden näkemyksestä protesteista ja Kielin olympiaregatan tapahtumista, olisi se tarpeellista tutkia. Lähdeaineistojen saatavuuden parantuessa tämä lienee mahdollista selvittää ja samalla avata paremmin muutosta, joka tapahtui kansainvälisellä tasolla purjehdusurheilussa juuri ennen toista maailmansotaa 1930-luvulla. Oliko kenties herrasmiesurheilu purjehduksessa jo taaksejäänyttä aikaa muualla kuin Suomessa?

## Lähdeviitteet / Endnotes

- 1 Pacius, Yngve (1963), Purjehdusmuistelmia. Helsinki: Sanoma Osakeyhtiö, 1963. 52.
- 2 Pacius 1963, 53.
- 3 Kirja ilmestyi postuumisti. Yngve Pacius kuoli pitkäaikaisen sairauden murtamana 76 vuoden ikäisenä 28.8.1962. (Uusi Suomi 29.8.1962. Yngve Pacius kuollut.).
- 4 Pacius 1963, 52.

- 5 Ericsson, Henry (2006), Kilpapurjehdusta olympiakisoissa. Tuomisto, Matti & Torvalds-Wiik, Katarina & Torvalds-Westerlund Malena (toim.), Purjehtija: Suomen purjehtijaliitto 1906–2006 – Seglaren: Finlands seglarförbund 1906–2006. 173–189. Helsinki: Suomen purjehtijaliitto, 2006. Ericsson 2006.
- 6 Ericsson 2006, 173–188.
- 7 Konstruktioluokat eroavat huomattavasti yksityyppiluokista siinä suhteessa, että veneet eivät ole keskenään identtisiä. Veneiden paino, pituus ja purjeala voivat erota toisistaan merkittävästi. Konstruktioluokat perustuvat tiettyyn ennalta määrättyyn mittasääntöön. Olympialaisissa käytettiin vuosina 1908–1952 niin kutsuttua kansainvälistä sääntöä, jonka tunnuksena on mR. Pisimpään kilpailtiin 6mR-luokassa.
- 8 Rippon, Anton (2013), Hitlerin olympialaiset 1936. Suom. Juha Peltonen. Helsinki: Minerva. 2013. 246.
- 9 Pacius 1963.
- 10 Saavalainen, Tapio (2015), A-veneet: Suomalainen Konstruktioluokka. Helsinki: Litorale. 15–30.
- 11 Ibid. Erilaisia mittasääntöjä on käsitelty hyvin laajasti Saavalaisen A-veneet kirjan lisäksi myös kirjassa Leino, Pirkka & Yrjö Klippi ja Juha Aromaa (2007), Purjehtivat Klassikot – Suomalaiset Puupurjeveneet Saaristoristeilijöistä Optimistijollaan. Porvoo: WSOY. 13–23.
- 12 Seuraavaat tiedot perustuvat olympiaraportteihin eri olympialaisista, jotka löytyvät internetistä osoitteesta <https://digital.la84.org/digital/collection/p17103coll8>. Tiedot kuitenkin löytyvät helpommassa muodossa englanninkielisestä Wikipediasta, jonne on koottu raportteihin perustuva data helppoluokaiseen muotoon.
- 13 Ibid.
- 14 Ibid.
- 15 Saavalainen 2015, 28–31.
- 16 Ibid.
- 17 Lontoon olympialaisissa osallistujia oli kaksi, Tukholman olympialaisissa kolme ja Antwerpenin olympialaisissa yksi.
- 18 Laivastolehti 1.1.1940. Wäinö Eskola, Katsaus kuluneeseen purjehduskauteen.
- 19 Olympic Committee. Fifth Olympiad: the Official Report of the Olympic Games of Stockholm, 1912 Swedish, 782–783. (<https://digital.la84.org>).
- 20 Ibid.
- 21 Frisk Bris 1.8.1912. Några intryck och reflexioner med anledning af den olympiska segelveckan.
- 22 Ericsson 2006, 175.

- 23 Ericsson 2006, 176.
- 24 Ericsson 2006, 176.
- 25 Ramsay, Henrik (1947), Purjehtijan muistelmia. Suom. Martti Jukola ja J. W. Rangell. Porvoo: WSOY. 83, 96.
- 26 Kansainväliseen metrisääntöön on sen historian aikana tehty kaksi muutosta. Ensimmäinen alkuperäinen sääntö oli voimassa vuosina 1907–1919, toinen sääntö vuosina 1920–1933 ja viimeinen kolmas sääntö on ollut voimassa vuodesta 1934.
- 27 Liewendahl, Ingward & Alftan, Alfthan & Barck, Pekka (1992), Sexornas Jakt. Finlands 6 mR -förbund. 59–63, 69; Leino, Pirkka, & Jarmo Saarinen (2011). Åbo Båtvarf 1889–1954: Parhaat Veneet Tehtiin Turun Veneveistämöllä. Helsinki: Litorale. 250.
- 28 Leino ja Saarinen 2011, 250.
- 29 Frisk Bris 1.9.1919. Olympiska seglingar år 1920.
- 30 Barck, Pekka (2007), Racing. Barck, Pekka, & Street, Tim (edit.), The Six Metre: 100 Years of Racing. Helsinki: Litorale. Racing 4.
- 31 Frisk Bris 1.1.1921, nro 8. Segelsporten vid nästa Olympiad.
- 32 Frisk Bris 1.1.1924, nro 11. Meddelanden och intryck från „International Yacht Racing Unions” konferens i London 15–18 Oktober 1924.
- 33 Frisk Bris 1.1.1924, nro 4. Nyt från utlandet.
- 34 Frisk Bris 1.1.1927, nro 12. Våra närmaste mål och framtiden.
- 35 Frisk Bris 1.1.1928, nro 2. Seglarnotiser.
- 36 Frisk Bris 1.1.1928, nro 11. Berättelse över Finlands Seglarförbunds – Suomen Purjehtijaliittos 23:dje verksamhetsår, 1 oktober 1927 —30 september 1928 avgiven till ordinarie seglardagen den 8 december 1928.
- 37 Lehtinen, Eero & Hannu Bask (2016), Kuutosten juhlaa: 6. Hanko: [Kenneth Varsanpää], 2016. 62.
- 38 Enemmän varojen keruusta liittyen vuoden 1932 olympialaisiin: Viita, Ossi (2007), Menestyksen taustalla. Sjöblom, Kenth & Tikander, Vesa (toim.) Sadan Vuoden Olympiadi: Suomalaisen Olympialiikkeen Historia. 42–107. Porvoo: WSOY. 66.
- 39 Frisk Bris 1.1.1931, nro 4. Seglarnotiser; Frisk Bris 1.1.1931, nro 8. Seglarnotiser.
- 40 Laivastolehti 1.5.1932. Purjehduskauden alkaessa – Joitakin ajankohtaisia muistiinpanoja.
- 41 Frisk Bris 1.1.1931, nro 12. Affe (Harald Alfthan), Juniorsport.
- 42 Summa vastaa noin 153 300 euroa vuoden 2020 rahanarvon mukaan

(<https://apps.rahamuseo.fi/rahanarvolaskin#FIN>).

- 43 Frisk Bris, 01.01.1933, nro 1. Seglarnotiser.
- 44 Laivastolehti 1.1.1936. Purjehtijapäivät.
- 45 Laivastolehti 1.2.1935. Purjehduskuulumisia.
- 46 Laivastolehti 1.9.1935."Kieler Woche" 1935.
- 47 Laivastolehti 1.6.1936. Purjehduspakinaa.
- 48 Laivastolehti 1.2.1935. Purjehduskuulumisia.
- 49 Finlands båtkalender 1.1.1935 REGISTER ÖVER FARKOSTER MED F.S.F. KAPPSEGLINGSNUMMER; Finlands båtkalender 1.1.1936. REGISTER ÖVER FARKOSTER MED F.S.F. KAPPSEGLINGSNUMMER.
- 50 Laivastolehti 1.9.1935. "Kieler Woche" 1935.
- 51 Frisk Bris 1.1.1934. Italien ämnar vinna i Olympiska seglingar.
- 52 Helsingin Sanomat 19.4.1936. Berliinin olympialaiset. Suomi osallistuu 9 venheellä purjehdusolympialaisiin; Haminan Lehti 21.4.1936. Purjehdusolympialaisiin osallistuu Suomi 9 veneellä; Aamulehti 21.4.1936. Suomi osallistuu 9 veneellä purjehdusolympialaisiin; Ilkka 25.4.1936 Suomi osallistuu 9 veneellä purjehdusolympialaisiin; Hämeen Sanomat 25.4.1936. Olympialaiset kisat; Hämeen Sanomat 25.4.1936. Olympialaiset kisat; Etelä-Savo 25.4.1936. Berliinin olympialaiset.
- 53 Ibid.
- 54 Helsingin Sanomat 23.4.1936. Kilpapurjehduksemme kotimaassa kärsi huomattavan tappion Iso Pässin tulipalossa.
- 55 Finlands båtkalender 1.1.1936. REGISTER ÖVER FARKOSTER MED F.S.F. KAPPSEGLINGSNUMMER.
- 56 Laivastolehti 1.6.1936. Purjehduspakinaa; Laivastolehti 1.7.1936. NJK:n 75-vuotisjuhlapurjehdukset; Uusi Suomi 14.7.1936. Cheerio ja Lyn Suomen edustajiksi olympialaisten purjehduskilpailuihin.
- 57 Ibid.
- 58 Kuparinen, Eero (1997), Hitlerin Saksaa markkinoimassa – Berliinin olympialaiset Kolmannen valtakunnan propagandaministeriön haasteena. Vares, Vesa, et al., Urheilu ja historia: Kansakunnan identiteetiksi, yhteiskunnan vaikuttajaksi, joukkojen harrastukseksi. 41–92. Turku: Turun Historiallinen Yhdistys. 58, 75.
- 59 Laivastolehti 1.2.1935. Purjehduskuulumisia.
- 60 Uusi Suomi 5.8.1936. Cheerio viides ja Lyn neljäs luokissaan.
- 61 Ibid.



- 62 Ibid.
- 63 Ibid.
- 64 Ibid.
- 65 Ibid.
- 66 Uusi Suomi 6.8.1936. Norjan päivä eilen Kielissä.
- 67 Ibid.
- 68 Uusi Suomi, 10.8.1936. Olympialaispurjehdukset päättyvät tänään.
- 69 Uusi Suomi, 12.8.1936. Kielin purjehdukset jatkuvat neuvottelupöytään ääressä.
- 70 Ibid.
- 71 Uusi Suomi 13.08.1936. Arvokkaimmat purjehduskultamitalit Italiaan ja Englantiin.
- 72 Ibid.
- 73 Uusi Suomi 11.8.1936. Purjehduksen kultamitaleita Ruotsiin, Saksaan ja Hollantiin.
- 74 Turun Sanomat 4.8.1936. Olympialaiskilpurjehdukset alkavat tänään Kielin kuuluilla vesillä.
- 75 Laivastolehti 01.12.1936. Wäinö Eskola, Katsaus kuluneeseen purjehduskauteen.
- 76 Ibid.
- 77 Ibid.
- 78 Ibid.
- 79 Barck 2007, Racing 6.
- 80 Frisk Bris, 1.1.1936, nro 12. Yngve Pacius, De Olympiska Seglingarna i Kiel; Frisk Bris, 1.1.1937, nro 1. Yngve Pacius, De Olympiska Seglingarna i Kiel.
- 81 Hufvudstadsbladet 27.8.1936. Yngve Pacius, Arrangemangen i Kiel voro utmärkta, men domsluten märkliga.
- 82 Frisk Bris 1.1.1936, nro 12. Yngve Pacius, De Olympiska Seglingarna i Kiel; Frisk Bris 1.1.1937, nro 1. Yngve Pacius, De Olympiska Seglingarna i Kiel; Hufvudstadsbladet 27.8.1936. Yngve Pacius, Arrangemangen i Kiel voro utmärkta, men domsluten märkliga; Pacius 1963, 52–54.
- 83 Ibid.
- 84 Ibid.
- 85 Pacius 1963, 52.