

JOHN WAYNE

Kaikkihan muistavat John Waynen. Hän oli se jämerä ja päättäväinen mutta vaatimaton lännensankari, joka aina teki mitä halusi, kun muut poloiset tekivät mitä osasivat. Saman veroisia sankareita on muillakin elämän alueilla. Todisteeksi esittelemme tässä yhden.

MARIANNA LUKJANOV

H

arvalukuisten suomalaisten purjehdusjulkimoiden selustassa puuhailee suuri joukko todellisia merten sankareita, joista laajempi yleisö ei tiedä kovinkaan paljon. Johtuneeko nyt vaikkapa siitä, että heillä ei useimmiten ole tukenaan sponsoreita ja näiden mukana suurta julkisuuskoneistoa.

Yksi näistä sankareista, todellinen Itämeren John Wayne, on Heinz Ramm-Schmidt, joka kuusine Gotland Runtin voittoineen, muista nyt puhumattakaan, on elävä purjehduslegenda. Eikä vain hän, vaan hänen veneensä, Tarantella II ja sen huikea miehistö, jota kippari ei lakkaa kiittelemästä. Tämä kokoonpano tuntuikin vuosikymmenien saattossa tehneen juuri mitä on halunnut ja päättänytkin tehdä. Ja millä tyyllillä!

Mutta alkuun

Heinz Ramm-Schmidt on syntyjään viipurilainen ja isän puolelta norjalaista sukujuurta. Vesiharrasteet hän aloitti jo Suomen purjehdusurheilun kehdoissa, Viipurissa, tosin aluksi melonnan muodossa.

Sodan jälkeinen muutto Suomeen ja pääkaupungin seuduille vei hänet yhteen Matti Saurio vanhemman kanssa, joka on avomeripurjehduksemme uranuurtajia. Juuri Saurion veneillä, mm. Hailla, Ramm-Schmidt hankki ensimmäiset purjehduskoke-



muksensa. Ilmeisesti tuttavuus purjehduksen kanssa oli miellyttävä, koskapa ensimmäinen oma vene, Pohjoismainen 22, tuli kuvaan jo vuonna 1947. Vuonna 1954 vene vaihtui Viking-tyyppiseksi veneeksi nimeltään Fröja. Tätä venetyypipiä rakennettiin Suomessa 11 kpl, joista Ramm-Schmidtin vene oli juuri n:o 11. Fröjällä kilpailtiin ahkerasti ja erinomaisen menestyksen todisteina jo tuolta ajalta on kipparin kirjahyllyssä noin 60 pientä hopeapokaalia. Tämä siitä huolimatta, että demokraatti-

Tarantella kestää kovaa tuulta ja nauttii siitä.



Tarantellan miehistö on vuosikymmenien saatossa tehnyt juuri mitä on halunnut ja päättänytkin tehdä. Tämänvuotisessa kokoonpanossa purjehtivat (ylärii vasemmalta) Heinz Ramm-Schmidt, Timo Nurmilaukas, Jokke Wilenius, (alarii vasemmalta) Leif Ramm-Schmidt, Michael Ramm-Schmidt ja Nappe Molander.

nen kapteeni jakoi osan palkintopöytästä miehistölleen.

Historiallisia kohtaamisia

Mutta John Wayne alkoi varsinaisesti päästä esiin vasta seuraavan merkittävän tuttavuuden kautta: Ramm-Schmidt ryhtyi purjehtimaan Ernst Kindbergin kanssa. Häntä Ramm-Schmidt kuvaa yhdeksi kaikkien aikojen merkittävimmistä hahmoista suomalaisessa avomeripurjehduksessa. Kindbergillä oli sarja avamerikilpaveneitä, joiden kaikkien nimi oli Can-Can. Näillä osallistuttiin kisoihin pääasiassa Ruotsin vesillä ja Pohjanmerellä.

Toinen historiallinen kohtaaminen oli tietenkin Ramm-Schmidtin ensimmäinen Gotland Runt, purjehduskilpailu, joka järjestettiin ensimmäisen kerran jo vuonna 1937. Can-Can, Kindberg ja Ramm-Schmidt osallistuivat vuonna 1964 ensimmäisen kerran tähän kilpaan, josta oli myöhemmin tuleva John Wayne me todellinen temmelyskenttä. Tuolla kertaa sijoitus oli kolmas.

Vuonna 1966 kävi niin, että Kindbergillä ei ollut aikaa viedä tuolloista Can-Caniaan itse Gotland Runtiin. Hän antoi siksi Ramm-Schmidtille toimeksiannon: »Ota vene ja hanki miehistö. Sinun tehtäväsi on voittaa». Ja koska tämä on sankaritarina, saattoi kippari ki-

sasta palatessaan todeta: »Tehtävä on suoritettu». Ensimmäinen suomalainen Gotland Runt -voitto hiveli avomeripurjehtijoita ja toi uskoa lajin tulevaisuuteen. Kyllä syrjäisessä Suomessakin aletaan vihdoinkin päästä mukaan maailman menoon. Sota-aika vaikeutti näin pitkään!

Tarantellat tulevat

Vuonna 1967 hankki Ramm-Schmidt Swan 36:n, jonka nimeksi tuli Tarantella. Se oli yksi Nautorin ensimmäisiä purjehtivia veneitä, jonka rakennus- ja kehitysvaiheisiin Ramm-Schmidtin perhe osallistui vaivojaan säästelemättä.

Tämä ensimmäinen kahdesta Tarantellasta oli perheessä vain kolme vuotta, jona aikana Gotland Runtiin osallistuttiin ainoastaan kerran ja »huonolla menestyksellä», sijoitus oli näet »vain» toinen. Vene myytiin Ruotsiin ja tilalle tuli Tarantella II, Swan 37. Ja tästäpä alkaakin sitten John Waynen ratsastus parantaa tahtiaan!

Uusi Tarantella osallistui Gotlannin ympäripurjehdukseen ensimmäisen kerran vuonna 1970, jolloin sijoitus oli taas »vain» toinen. Vuonna 1971 tuli peräti yleiskilpailun voitto ja sen jatkoksi vuosina 1972 ja 1973 kaksi kaikkien aikojen huonointa sijoitusta, neljäs ja seitsemäs. Vuonna 1974 tahti palasi taas entiselleen ja

voitto tuli kotiin oltuaan kaksi vuotta kateissa.

Tässä vaiheessa moni sanoi, että nyt on Tarantella jo vanha ja on syytä lopettaa, niin kauan kuin vielä ollaan voitolla. Lisäksi tapahtui IOR-mittasäännoissä muutoksia, joiden seurauksena Ramm-Schmidtin mukaan pääsivät »jollan näköiset veneet oikeuksiinsa».

Ensimmäinen suuri come-back

Osallistumisiin tulikin tauko aina vuoteen 1980 saakka, jolloin Gotland Runtin järjestävä seura KSSS vietti 150-vuotisjuhliiaan. Tarantella miehistöineen sai kutsun juhliin ja heille luvattiin järjestää kisan ajaksi kunniapaikka laiturissa paviljongin edustalla. Joukkue kiitti kutsusta ja ilmoitti, että he eivät tarvitse kunniapaikkaa, koska aikovat itse osallistua kilpailuun.

Ja mikä come-back siitä tulikaan. Tarantellan pahin kilpailija samassa luokassa, ruotsalainen One Ton Cupin voitannut Knock On Wood oli tullut perille ja sen miehistö oli jo varmana voitostaan nauttimassa voittosamppanjoita, kun sankarimme pyyhälsivät maaliin ja kuittasivat pienemmän mittaluvun ansiosta koko potin. Knock On Woodin miehistö kuulemma poistui vähin äänin koko Sandhamnista. Paluumatkalla tästä voittoisasta Gotland Runtista miehistö

päätti voiton huumauttamana yltöpäisyyksissään yksimielisesti, että kukaan ei saa osallistua yhteenkään kilpailuun 10 vuoteen.

Toinen come-back ja yleisvoitto

Ja päätös piti kuin pitkin. Seuraavan kerran joukkue koottiin Tarantellalle vasta vuoden 1990 kilpailuun. Vene oli edelleen sama vanha Swan 37 ja purjeetkin olivat suurimmaksi osaksi 20 vuotta vanhat. Vain pari uutta kangasta hankittiin kilpailua varten. Silti sijoitus oli toinen. Tuolloin kisan voitti saksalainen vene.

Vuonna 1991 voittoputki saatiin jälleen auki. Yleisvoitto tuli 4 ½ tunnin marginaalilla ja selän taakse jätettiin mm. hollantilainen IMS-luokan Euroopan mestari.

Sama tahti jatkui sitten edelleen tänä vuonna, kun voittopokaali siirtyi taas kerran Tarantellan kipparin haltuun. Tämä siitä huolimatta, että Ramm-Schmidtin vaimo oli sanonut jo vuoden 1991 voiton jälkeen, että »nyt olisi syytä lopettaa, ette yksinkertaisesti VOI enää voittaa», ja että kisassa ei edes vallinnut Tarantellan keli. Tämä kun kas nauttii kovasta tuulesta ja kryssistä, eikä tänä vuonna ollut kryssiä ollenkaan, ja kovaa tuultakin saatiin vasta aivan kisan lopussa. Voittomarginaali oli kaikesta tästä huolimatta nykyin noin 3 1/2 tuntia.

Jos Tarantella nyt aikomustensa mukaan lopettaa kilpailumisen tähän, se tapahtuu kunniakkaasti: overall-voitolla IMS-luokassa, johon osallistui 168 muuta venekuntaa.

Sytä ja selityksiä

Tämä kaikki vaatii joitakin perusteluja. Tämänlaatuinen voittoputki täytyy olla joillakin erityisillä tekijöillä selitettävissä.

... sä, niin uskomattomalta se vaikuttaa. Siispä tivaamme syitä esiin.

Tuuri

Ramm-Schmidtin mukaan purjehdus, varsinkin avomeri-sellinen on sattuman armoilla oloa. Hänen mukaansa kukaan ei voi varmuudella tietää, missä päin tuulta on. Siksi: jos ei ole onnea, ei voita.

Kokemus

Kokemus on kuulemma tarpeen, jotta onnetarta voidaan hiukan auttaa sen toimissa.

Vene

Veneen pitää olla hyvä, ja sitä Swan 37 on. Se kestää kovaa tuulta ja nauttii siitä. Tämä kävi ilmi aikoinaan eräässä Gulf of Finland -kisassa, jossa mukaan lähteneistä 30 veneestä vain kahdeksan tuli maaliin ja jossa Tarantellan vierestä mm. upposi rahtilaiva. Kisa tietenkin voitettiin.

Lisäksi hyvääkin venettä pitää kilpaan tietysti erityisesti trimmata ja kunnostaa. Tarantellan pohja on aina juuri ennen kisoja hiottu, alkuvuosina n:o 400:n hiekkapaperilla, sittemmin 600:n ja tänä vuonna jo 1 000:n. Lisäksi on tärkeää huolehtia veneen keveydestä ja erityisesti painon sijoituksesta. Tarantellan painopiste on kilpailuissa aina ollut keskellä, jolloin heiluriliikettä ei ole syntynyt. Viime vuosina myös veneen kevyen tuulen ominaisuuksia on parannettu mm. suurentamalla purjeita ja jatkamalla spinnuupomia. Mitäsäänössä on näin otettu sakkoa, mutta silti operaatio on kannattanut.

Purjeet

Purjeista puhuttaessa Ramm-Schmidt sanoo ihmettelevänsä, miksi ihmiset ovat valmiita velkaantumaan korviaan myöten ja hankkivat veneitä, joihin heillä ei ehkä olisi edes varaa, mutta pilaavat sitten kaiken ostamalla huonot purjeet. Tarantellan purjeet ovat aina olleet maailman huippuluokkaa. Ennen ne hankittiin Amerikasta, mutta nyt maailmanluokan purjeita saa jo Suomestakin.

Tarantellan kankaat ovat lisäksi säilyneet kilpailukunnossa vuosikymmeniä, koska



Tarantellan kankaat ovat säilyneet kilpailukunnossa vuosikymmeniä.

parhaita purjekertoja ei ole retuutettu kotimaisissa »kyläkilpailuissa».

Miehistö

Tarantellan miehistö on aivan luku sinänsä. Kisat voitettiin aina vuoteen 1990 saakka samalla kuuden hengen kokoonpanolla, johon kipparin lisäksi kuuluivat hänen poikansa Leif ja Michael, Ernst Kindberg, Rafu Wolontis ja Willy von Koskull.

Vuonna 1991 tapahtui nuorennusleikkaus, kun Ernst Kindbergin kuoltua miehistöstä jäivät pois myös von Koskull ja Wolontis. Näiden kolmen tilalle remmiin astuivat Timo Nurmilaukas, Jokke Wilenius ja Micke Wolontis. Vuonna 1992 kokoonpano oli edelleen sama, paitsi että Wolontisin tilalla oli Nappe Molander.

Ramm-Schmidtin pojat Leif ja Michael ovat isänsä mukaan synnyttäisiä purjehtijalahjakkuuksia, jotka menestyisivät missä maailman huippuveneessä tahansa. He ovat olleet mukana joka ikisessä Tarantellan kisassa.

Miehistön yhteistyökyky on menestymisen kannalta hyvin tärkeää ja Ramm-Schmidtin mukaan Tarantellaan onkin aina saatu mukaan sopivimmat ja parhaat miehistön jäsenet.

Hän romuttaa kertaheitolla romanttisen kuvan kipparista ehdottomana auktoriteettina veneessä. Tarantellassa jokainen miehistön jäsen on tuntenut itsensä yhtä tärkeäksi ja kaikkien suoranaisten velvollisuutena on ollut arvostella kipparia. Ramm-Schmidtin mukaan kippari tekee virheen – ja aivan liian usein niin tapahtuukin – korostaessaan liikaa omaa asemaansa. Alkuperäinäkään John Wayne ei harrastanut itsekorostusta.

Vahdit

Tarantellassa ei ole koskaan noudatettu klassisia vahtivuoroja. Sen sijaan jokaiseen tehtävään on määrätty ykkösmies, kakkösmies ja vielä varamies. Paras mies on tehtävässään.



Onnettaren avuksi ja kilpailijoiden pelotteluksi maalattiin Tarantellan ylärakenteeseen tänä vuonna vauhtiviivat.

kunnes hän on niin poikki, että seuraava mies on häntä parempi ja saa astua remmiin. Jos havaitaan, että vaihto ei ollutkaan onnistunut, haetaan yksösmies takaisin väsymyksettään huolimatta. Tämä taktiikka pelaa Ramm-Schmidtin mukaan hyvin vain alle viiden vuorokauden kisoissa.

Tarantellan taktiikkaan on kuulunut myös, että heti startin jälkeen oivat kaikki »ylimääräiset» miehet ovat menneet välittömästi nukkumaan ja levänneet mahdollisimman paljon. Veneessä onkin miehiä voinut nukkua päiväsaikaan, mutta yöllä kaikki ovat valvoneet, koska silloin silmiä tarvitaan enemmän. Purjeen vaihdossa, pienissäkin, ovat aina kaikki olleet läsnä ja vaihdoista on otettu aina myös aika.

Voitontahto

Ramm-Schmidtin mukaan voitontahto on yksi tärkeä voiton avain. Jos tavoite on muu kuin voitto, ei pidä lähteä mukaan ollenkaan, koska silloin ei taistele oikealla tavalla.

Voitontahtoa on Tarantellalla tietoisesti vaalittu, ja yllä esiteltyyn työnjakoon onkin kuulunut, että yhden miehen päätehtävänä aluksessa on ollut pitää taisteluhengi yllä. Tämä on tapahtunut useimmiten huumorin keinoin ja keksimällä negatiivisiinkin asioihin sellaiset kommentit, että tilanne laukeaa nauruksi.

Suhdetoiminta

Kaikki yllä oleva on erittäin tärkeätä voiton saavuttamiseksi. Mutta ehkä se viimeinen silaus, joka on lähes poikkeuksetta ratkaissut kisat juuri Tarantellan voitoksi, ovat aluksen hyvät suhteet Neptunukseen ja tuulien haltijoihin. Eivätkä ne suinkaan ole tulleet ilmaiseksi. Aina on myös annettava jotain, että jotain saisi.

Ensinnäkin alus on aina ennen lähtöä luovuttanut Neptunukselle pullollisen jaloa juomaa. Alkuvuosina lahja saattoi olla vaikka avaamaton konjak-

kipullo, mutta myöhempinä vuosina, kun omat kyvyt ovat hiukan kehittyneet, on jo mereen heitetty olutpullokin saattanut riittää.

Myös tuulen henkiä on autettu aluksen kannalta edullisimpien tuulien saamiseksi. Jos Tarantellan asema on vaatinut itätuulta, on mereen heitetty juusto (ost) ja kun taas on kaivattu lounaistuulta, on laidan yli lennätetty sydvesti.

Tämän kesän Gotland Runtissa tuli Visbyn lähellä eteen tilanne, jossa muista kilpailijoista eroon pääseminen vaati Tarantellalle ehdottomasti myötätuulta. Kippari ei jäänyt sormi suussa odottelemaan, vaan uhrasi mereen kalsarinsa. Ja tempu auttoi: Tarantella pääsi lenssiin, kun muilla oli kryssi, ja karkuun päästiin jälleen kerran.

Muut poppakonstit

Kohtaloa on Tarantellassa auteltu myös muilla keinoin. Varhaisempina vuosina, kun folding-potkurit eivät vielä olleet aivan yhtä toimintavarmoja kuin nykyään, oli kipparilla tapana sukeltaa viiden minuutin paukun jälkeen veteen ja kiinnittää potkuri kuminauhalla, jottei se kisassa aukeaisi ja jarruttaisi menoa. Kylmä vesi kohensi Ramm-Schmidtin verenkiertoa niin, että hänen aluksensa sai, kenties juuri sukkelluksen ansiosta, yleensä aina parhaan startin.

Toinen tärkeä seikka on ollut ehdoton kieltö ottaa veneeseen mukaan samppanjapulloa mahdollisen voiton varalta. Näin itsevarmasta toiminnasta henget olisivat näet taatusti närkästyneet. Sitäpaitsi tarvittava samppanja on voiton hetkellä kuitenkin aina jostain ilmestynyt.

Hyvin hyödylliseksi keinoksi on osoittautunut myös se tapa, että Tarantellan miehistö on valokuvannut kaikki kääntöpoijut. Valokuvaaminen sai alkunsa takavuosina, kun erään ruotsalaismiehistön väite siitä, että Tarantella olisi »fuskannut» reitin varrella, oli

vähällä päätyä nyrkkeilyotteeluun. Ramm-Schmidt suosittelikin tätä tapaa kaikille Gotland Runtiin osallistuville, hänen mukaansa kun varsinkin ruotsalaiset ovat sangen protestiherkkiä.

Yksi tapa autella onnetarta ja pelotella kilpailijoita on ollut myös se, että Tarantellan ylärakenteeseen maalattiin tänä vuonna vauhtiviivat. Tottahan nekin jotain auttanevat.

Vielä Gotland Runtista

Gotland Runt ei suinkaan ole ainoa kisa, jossa Ramm-Schmidt joukkoineen on temmeltänyt. Aikojen saatossa miehistölle on kertynyt eri kisoista 50 ensimmäistä sijaa ja 20 toista sijaa. Kakkostilaa heikommin on kaikista osallistutuista avomerikilpailuista päättynyt vain kolme. Se on riittänyt miehistölle muistuttamaan, ettei aina voi pärjätä, ellei yritä koko ajan täysillä.

Gotlannin kilpailu on kuitenkin kipparin lempikisa. Syiksi hän sanoo mm. mielenkiintoisen ja haastavan reitin ja kansainvälisen vastuksen. Hän myös muistuttaa, että Gotland Runt on aina ollut erittäin suosittu kilpa. Tänä vuonna siihen osallistui 480 venekuntaa ja jo vuonna 1971 muka oli kaikenkaikkiaan 360. Suomalaiset ovat myös aina menestyneet kilpailussa hyvin ja Ramm-Schmidt laskeskeleekin, että kyseessä on Suomen suurin purjehdustapahtuma, johon vuosittain osallistuu noin sata suomalaista venettä. Tämä tekee seitsemän hengen miehistöin arvioituna jo 700 henkeä ja saattoveneet mukaan lukien suomalaisjoukon koko nousee tuonne 1 500 hengen paikkeille.

Ramm-Schmidtin mielestä kilpailussa on väärin korostaa yleisvoittoa ja hän onkin enemmän luokkavoittojen kannattaja. Myöskään tämän vuotista ratkaisua, jossa yleisvoitto laskettiin riippumatta siitä, purjehtiko lyhyen vai pitkän reitin, hän ei pidä erityisen onnistuneena.

Sponsoroinnista ja muustakin

Puheen kääntyessä sponsorointiin Ramm-Schmidt sanoo kiihkottomasti, että kyllä hänellä tästäkin asiasta on mielipide. Hän sanoo ymmärtävänsä, että maailman ympäri ei voi seilata ilman sponsorointia, eikä hän tämänlaatuisia kilpailuja mitenkään vastusta, päinvastoin. Hänen mukaansa mm. nykyään niin paljon haukuttu Whitbread on kouluttanut maahamme joukon erittäin taitavia purjehtijoita, joiden työskentelyä on ilo seurata.

Sen sijaan IOR-luokka hänen mielestään tapettiin sponsoroinnilla. Veneistä on tullut niin kalliita, että koko luokka on esimerkiksi Gotlannissa kutistunut (1992) kahdeksantoista samalla, kun IMS:ssä oli jo yli 170 venettä.

Nyt on IOR jo sponsoreidenkin mielestä liian kallis ja menettänyt mielenkiintonsa ja sponsorointi on siksi sallittu jo IMS:ssäkin. Tämä tarkoittanee Ramm-Schmidtin mielestä sitä, että myös tämä luokka tulee kuolemaan, kun yksityisten omistamilla veneillä ei ole enää kilpailuissa mitään sanomista. Eikä tämä tietenkään ole toivottavaa kehitystä.

Tulevaisuudesta

Ramm-Schmidt sanoo, että tämän vuoden Gotland Runtissa hän alkoi jo olla ketjunsä heikoin lenkki, ja terveyskin hiukan reistasi. Gotlannin kippareista ilmeisesti vanhimpana on John Waynemme päättänytkin nyt lopettaa nämä kilparatsastukset lopullisesti. Ja tehdäkseen ratkaisusta peruuttamattoman, hän on siirtänyt veneensä Tarantellan pojalleen Leifille.

Huoleen siitä, aikooko hän nyt jättää purjehduksen kokonaan ja siirtyä golfin pariin hän naurahtaa ja sanoo, että on tietenkin kirjauttanut veneen siirtosopimukseen pykälän, joka määrää, että hän saa seilata Tarantellalla kuten ennenkin, mutta nyt vailla kunnostushuolia ja voittostressiä. ■