

HÖYRYKUUNARIN UUSI ILME

Ensi vuonna 125 vuotta täyttävän höyrykuunari Salaman kunnostustyöt ovat loppuvaiheessa. Laivaan ja sen vaiherikkaasta historiasta kertovaan näyttelyyn voi tutustua kesällä Savonlinnassa.

Höyrylaiva vai purjealus?

Rahti- ja matkustajalaiva Salama valmistui Viipurin konepajalla vuonna 1874. Tilaaja, Savonlinnan Höyrylaiva Osakeyhtiö, ei vielä ollut vakuuttunut höyryvoiman eduista, joten Salama varustettiin apupurjein.

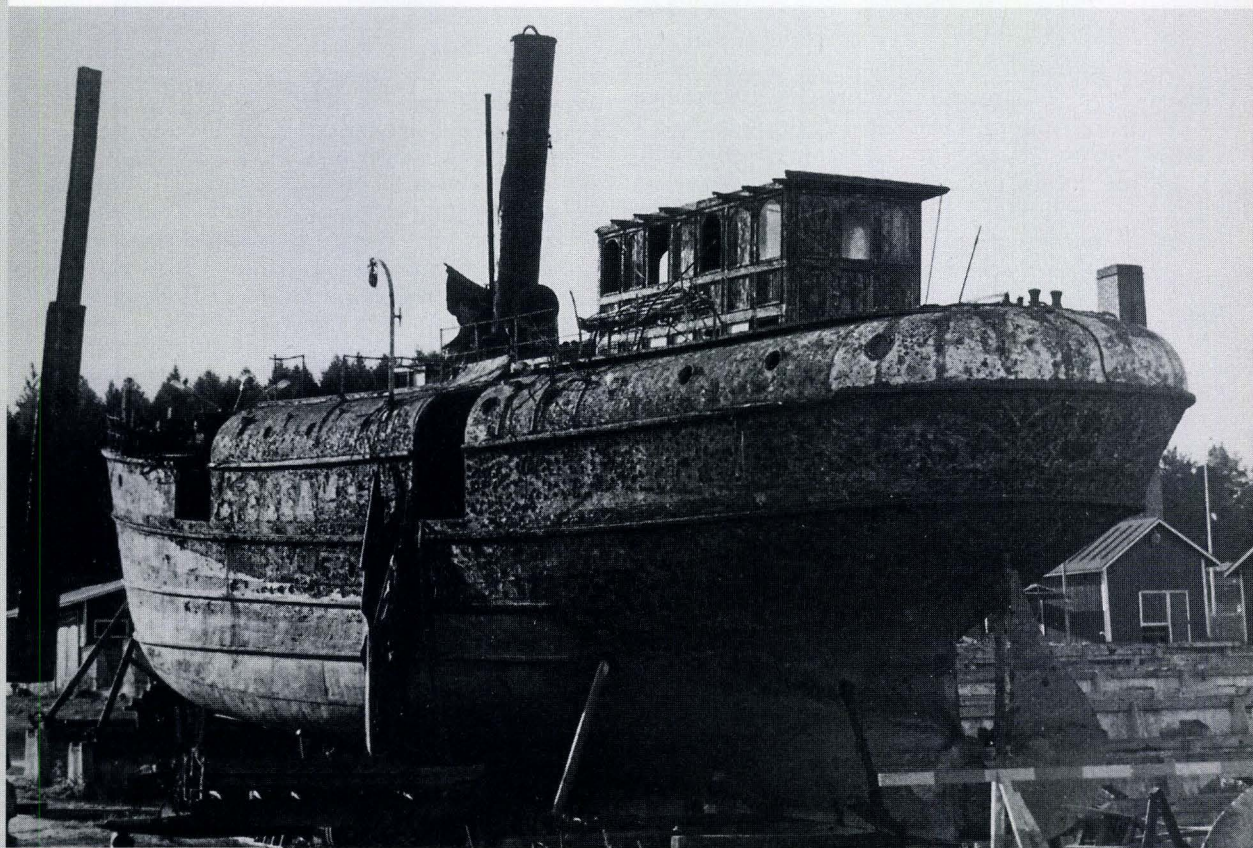
Matkustajien suosion saavuttanut Salama liikennöi Joensuusta Pietariin. Reitti paljas-

tuu aluksen mitoistakin: 31 metrin pituinen ja 7 metrin levyinen alus rakennettiin juuri vanhan Saimaan kanavan sulkukammioon sopivaksi. Alkuvuosina Salama tosin kynti myös Itämeren vieden voita Lyypekkiin.

Saimaan sylistä Riihisaaren rantaan

Perjantaina, 13. syyskuuta 1898, Salama oli paluumatkalla Pietarista Savonlinnaan. Il-

Salama heti nostamisensa jälkeen. Savonlinnan maakuntamuseo/Tero Lehto.



tayön pimeydessä sen kylkeen törmäsi matkustajalaiva Ilmari. Salama sai vuoden kylkeensä ja upposi Puumalan Parkonsaaren edustalle.

Vuonna 1970 Salaman masto takertui ohi kulkeneen hinaajan vajjeriin. Enso-Gutzeit Oy päätti kokeilla pelastuskalustoaan, ja seuraavana kesänä '73 vuotta pohjassa uinunut Salama nostettiin pintaan.

Laiva oli säilynyt hämmästyttävän hyvin. Siitä huolehtimaan perustettiin Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys, joka Suomen merihistoriallisen yhdistyksen ja Savonlinnan kaupungin kanssa kunnosti Salaman museolaivaksi. Vuonna 1985 alus lahjoitettiin Savonlinnan maakuntamuseolle.

Karneerauksesta ja muista kunnostustöistä

Savonlinnan ammatti-instituutissa käynnistettiin syksyllä 1997 kaksivuotinen artesaani navale-kurssi. Kurssilaiset ovat talven aikana kunnostaneet Salamaa ja uudistaneet sen sisustusta lähemmäs alkuperäistä asua.

Aluksen sisäosat on puhdistettu ja maalattu alkuperäisen maalauksen mukaisesti. Kulumisen ja vesivahinkojen takia huonoon kuntoon menneitä verhoiluja on uusittu. Muun muassa ruokasalin ja naisten salongin istuimet verhoiltiin vanhaan tapaan runkojousilla ja meriheinäpatjoilla. Sisätiloihin on myös laitettu korkkimattoja.

Alukseen rakennettavan näyttelyn takia sähköjohdotus ja valaistus on jouduttu tekemään nykyaikaisella tavalla. Alkuaanhan esimerkiksi valoa sokkeloiseen alukseen saatiin paitsi ikkunoiden myös valoa taittavien prismojen avulla.

Lahonneita puuosia on uusittu. Rikiä on kunnostettu ja muunmuassa ketjujen ja purjeiden jalusköysien silmujen yhdistämiseen käytetyt nykyaikaiset vajerisakkelit korvattu perinteisillä sidoksilla.

Työläimpiä tehtäviä on ollut karneerauksen eli sisälaudoituksen uusiminen. Kylkilankkujen väliset raot ovat helpottaneet

niittien vaihtoa. Vesirajan alapuolisten niittien uusiminen on ollut mahdollista ajon aikana. Niitin reiästä on työnnetty ulos korkki, johon on kiinnitetty naru. Pintaan pulpahtanut korkki on poimittu ylös, naruun on kiinnitetty pultti, joka on narun avulla vedetty niitin reikään, johon se on voitu kiristää.

Missä ovat vanhat valokuvat?

Salamasta tunnetaan vain neljä valokuvaa ajalta ennen kuin se vuonna 1898 upposi. Uudet valokuvat toisivat korvaamatonta tietoa paitsi aluksen historiasta myös sen ulko-astusta viime vuosisadan lopulla.

Myös noston yhteydessä vuonna 1971 otettuja valokuvia on kateissa. Erityisesti noston jälkeen laivan sisätiloissa otetut valokuvat olisivat kunnostuksen ja entisöinnin kannalta tärkeitä.

Valokuvien lisäksi Savonlinnan maakuntamuseo kaipailee Salaman esineistöä. Museon kokoelmissa on noin 600 esinettä, mutta runsaasti tavaraa hävisi muun muassa laivan noston yhteydessä. Vuosien saatossa Salaman esineitä on lahjoitettu museolle, mutta kaikki uudet lahjoitukset ovat tervetulleita.

Salamaan ja sen säilyneisiin esineisiin voi tutustua kesäisin Savonlinnassa Riihisaaren laiturissa. Laiturissa ovat myös "Saimaan pikajuna" matkustajalaiva Savonlinna ja maailman viimeinen puurunkoinen höyrylotja, tervahöyry Mikko.

Eero Laitinen ja Martti Koponen

Kirjoittajat toimivat Savonlinnan museon tutkijoina