

NÅGOT OM M/S "SALAMA."

Marinarkeologer får inte vara främmande inför nyare tiders sjöfartshistoria. Ur kulturhistorisk synpunkt är t ex järnfartyg från slutet av 1800-talet redan mycket värdefulla. Cederlund/Lövstrand: Arkeologi under vatten (1969) påpekar att det sannolikt finns "mycken kunskap om äldre tiders järnskeppsbyggeri att hämta på vraken efter järnfartyg." Inte minst arbetet på John Ericssons berömda "Monitor"-vittnar om det nyvaknade intresset. Om bärgning och arbetet på ett fartyg likt "Preja" berättas i Annual Report 1978 från sjöhistoriska museet i Helsingfors. Fartyget, S/S "Salama" var ursprungligen byggt vid Viborgs mekaniska verkstad år 1874 och gick som postångare mellan S:t Petersburg och de stora finska insjösystemen i det dåtida tsardömet. Hon kolliderade och sjönk i Saima 1898 men bärgades som ett inslag i dykarträningen vid bolaget Enso-Gutzeit efter 73 år på 30 m djup. Sedermera överläts fartyget, nödortfött reparerat, till ett sällskap för maritimhistoria som är nära förbundet med sjöhistoriska byrån vid Museiverket. Sjöhistoriska museet dokumenterade henne så i foto och skisser. Bl a påpekar man att järnplåtarna i skrovet var förvånansvärt tunna. Nästa stadium uppnåddes när sällskapet fick ett litet varv att ställa upp för konservering av själva skrovet för en mycket blygsam summa. Trots insamlingar förblev sällskapet ändå länge i skuld till varvet. Vad som nu behövdes var arbetet på träet, som däck, paneler, dörrar vilka krympt och missfärgats men inte ruttnat, liksom riggen och skeppsbåtarna, som dock måste nybyggas, plus en mängd svetsarbeten i detaljer. I början hade detta bara synts som en mycket avlägsen möjlighet. Men motsvarigheten till det svenska AMS trädde i funktion i S/S "Salamas" hemstad Savonlinna och det pietetsfullt restaurerade fartyget ligger nu stadigt förtöjt som ett flytande museum om insjötrafiken i denna del av Finland, och ett populärt turistmål. Måhända finns samma drive i Värmland? Låt oss hoppas!

Red