

Veera Meinander

HÖYRYKUUNARI SALAMAN INTERIÖÖRI VUONNA 1898

Ruokasalonki B14, naistensalonki B1 ja hytti B4

Opinnäytetyö
Restaurointi

Huhtikuu 2017



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Veera Meinander	Artenomi (AMK)	Huhtikuu 2017
Opinnäytetyön nimi		
Höyrykuunari Salaman interiööri vuonna 1898 Ruokasalongi B14, naistensalongi B1 hytti B4		45 sivua 17 liitesivua
Toimeksiantaja		
Savonlinnan maakuntamuseo		
Ohjaaja		
Anne Räsänen, tuntiopettaja		
Tiivistelmä		
<p>Tämä opinnäytetyö käsittelee Savonlinnassa sijaitsevaa museolaiva s/s Salamaa. Työ on tutkimuksellinen. S/s Salama on tiettävästi ainoa säilynyt purjeilla varustettu höyrylaiva eli höyrykuunari maailmassa. Laiva rakennettiin vuonna 1874 ja se upposi onnettomuuden seurauksena vuonna 1898. S/s Salama nostettiin 73 vuoden jälkeen vuonna 1971, jonka jälkeen siinä aloitettiin entistämistyöt.</p> <p>Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, minkälainen interiööri laivan ruokasalissa, naistensalongissa ja yhdessä hytissä on ollut laivan uppoamishetkellä. Erityisesti painotetaan tilojen värimaailmaa, lattiamateriaalia ja tiloissa käytettyjä kankaita. S/s Salaman historia ja siinä suoritettut entistämistyöt käsitellään tiivistetysti työn alussa.</p> <p>Työhön on haettu materiaalia eri arkistoista. Erityisesti Savonlinnan maakuntamuseon arkistosta on löytynyt paljon materiaalia. Työssä on pyritty käyttämään vertailupohjana muita höyrylaivoja, jotka ovat suurin piirtein samalta aikakaudelta kuin s/s Salama. Työssä on hyödynnetty myös alan kirjallisuutta. Työ toimii mahdollisesti tulevaisuudessa s/s Salaman restaurointisuunnitelman pohjana.</p> <p>Tutkimuksessa onnistuttiin selvittämään hytin ja ruokasalongin seinien ja katon värit. Lisäksi alkuperäiseksi lattiamateriaaliksi varmistui linoleumi. Naistensalongin tutkimuksien yhteydessä alkuperäiseksi verhoilukankaaksi varmistui plyysi, jota on käytetty myös hyteissä ja ruokasalongissa. Naistensalongin seinien tai katon väreistä ei saatu varmuutta.</p>		
Asiasanat		
Höyrykuunari, s/s, Salama, höyrylaiva, interiööri		

Author (authors)	Degree	Time
Veera Meinander	Bachelor of Culture and Arts	April 2017
Thesis Title		
Interior of Steam Schooner Salama in 1898 Dining Salow, Ladies' Salow and Cabin B4		45 pages 17 pages of appendices
Commissioned by		
Savonlinna Provincial Museum		
Supervisor		
Anne Räsänen, Part-time Teacher		
Abstract		
<p>This thesis discusses steam schooner Salama, situated in Savonlinna, Finland. The thesis is investigative. The steam schooner Salama is the only known preserved steam schooner in the world. The schooner was built in 1874 and it sank following a collision in 1898. After 73 years, Salama was hoisted from the bottom of the lake in 1971. After this, the restoration work was started on it.</p> <p>The objective of the present thesis was to examine the ship's interior in the dining salow, ladies' salow and a cabin with the purpose of finding out what they were like at the time of sinking. The emphasis of the study is especially on the colours, the flooring materials and fabrics of the rooms. The ship's history and restorations during the years are presented briefly at the beginning of the thesis. The research material has been collected from different archives and literature.</p> <p>The results of the thesis might partially work as a base for the ships restoration plan in the future. Not all of the research questions could be answered with certainty, since the ships papers sank with the ship in the 1898's collision. The most information was found of the dining salow and the least of the ladies' salow. Most of the colours used in the rooms were discovered, as were the flooring materials. Unfortunately, no certification for the original fabrics could have been found.</p>		
Keywords		
steam schooner, s/s, Salama, steamship, interior		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	5
2	SALAMAN HISTORIA LYHYESTI	6
2.1	Salaman noston jälkeisiä vaiheita	8
2.2	Kunnostustöistä tähän päivään	11
3	TUTKITTAVAT TILAT NYKYISIN	14
3.1	Ruokasalonki B14	16
3.2	Hytti B4	18
3.3	Naistensalonki B1	21
4	INTERIÖÖRITUTKIMUS	23
4.1	Uusrenessanssi	25
4.2	Kangastutkimus	27
4.3	Ruokasalonki B14	30
4.4	Hytti B4	33
4.5	Naistensalonki B1	35
5	LOPPUPÄÄTELMÄT	38
	LÄHTEET	41

KUVALUETTELO

LIITTEET

Liite 1. Mustakylkinen s/s Salama

Liite 2. Väritetyt havainnepiirrokset ruokasalongista

Liite 3. Näytteet värikartoista Tikkurila – Tunne Väri ja Teknos - Sisämaalauk

Liite 4. Nostokuva: korkkimatto numero 206:384

Liite 5. Havainnepiirros korkkimatosta numero 206:384

Liite 6. Väritetyt havainnepiirrokset hytistä B4

Liite 7. Vuonna 1972 tehtyjä hytin B4 mittapiirroksia

Liite 8. Vuonna 1972 tehtyjä naistensalongin sohvan mittapiirroksia

1 JOHDANTO

Höyrykuunari Salama on Savonlinnan kaupungin omistama museolaiva, joka sijaitsee Savonlinnan maakuntamuseon museolaiturissa Riihisaassa. Höyrykuunariksi sanotaan merellä kulkevaa höyrylaivaa, jonka vähintään kahdesta mastosta etummainen on lyhempi kuin muut mastot (Suomen suuriruhtinamaan asetus-kokoelma, 2). S/s Salama rakennettiin alun perin rahtialukseksi Lyypekin ja Suomen välille, mutta jäi suurempien alusten tultua Suomeen sisävesialukseksi (Riimala 1978, 18). Alus liikennöi vuodesta 1874 vuoteen 1898, jolloin se upposi onnettomuuden seurauksena Saimaaseen 73 vuodeksi. S/s Salama nostettiin 1970-luvulla, jonka jälkeen siinä aloitettiin entisöintityöt.

Sain opinnäytetyöni aiheen ollessani kesän 2016 työharjoittelussa Savonlinnan maakuntamuseossa. Tuolloin s/s Salama oli ollut vuodesta 2014 kunnostettavana Jonacap Oy:n telakalla Lappeenrannassa, ja palasi takaisin Riihisaaren museolaituriin kesäkuussa 2016. Lappeenrannassa laivasta uusittiin venekannen kansilankutus, venekannella olevat kansirakennukset sekä keula- ja pääkannen kannet höylättiin, hiottiin ja käsiteltiin. Lyhenne s/s tulee sanasta *steamship* (The Free Dictionary 2017). Salaman sisätiloissa on tehty monia entisöintitöitä 1970-luvulta lähtien. Maakuntamuseon konservaattori Heidi Alanen esitti toiveen Salaman tietojen kokoamisesta ja jäsentelystä, jonka kautta työ rajautui kolmen tilan interiööritutkimukseksi. Koska muun muassa värien selvitys koettiin ajankohtaisemmaksi, tässä työssä ei ole selvitetty tilojen sisustusta tarkemmin huonekalujen osalta.

Tämä opinnäytetyö pyrkii vastaamaan tutkimuskysymyksiin ”minkälainen värimaailma ruokasalongissa, naistensalongissa ja hytissä B4 on ollut ennen uppoamista”, ”mikä lattiamateriaali tiloissa on ollut” ja ”mitä kankaita tiloissa on käytetty”. Päättämiskysymyksenä työssä on tiloissa käytettyjen maalien värien selvitys. Näihin tutkimuskysymyksiin haetaan vastaukset tutkimalla laivan noston yhteydessä otettuja kuvia ja ottamalla yhteyttä eri arkistoihin. Työ on tutkimuksellinen. Ennen uppoamista vallinneen interiöörin lisäksi esittelen tutkittavien tilojen nykyisen interiöörin. Erityisesti Titta Löppösen vuonna 2010 kokoama kokonaisvaltainen kartoitus s/s Salamasta on ollut tämän työn kannalta hyödyllinen. Löppösen suorittama kartoitus on osa Forum Marinumin ja

Suomen Merimuseon yhteistä hanketta, jossa tavoitteena oli kartoittaa museo-laivojen informaation sisältöä. Löppönen on filosofian maisteri ja rakennusdokumentointeihin perehtynyt tutkija. Vertailukohtia haetaan myös muista saman aikakauden höyrylaivoista. Tutkimus tuo lisäarvoa s/s Salamalle, sillä se on tiettävästi ainut säilynyt purjeilla varustettu höyrylaiva maailmassa.

Tutkittavien huoneiden nykytila on dokumentoitu valokuvaamalla. 1800-luvun loppupuolella vallinneista väreistä on tehty havainnepiirroksia Photoshop-kuvankäsittelyohjelmaa hyödyntäen.

2 SALAMAN HISTORIA LYHYESTI

Höyrykuunari Salama on Viipurin konepaja Oy:n vuonna 1874 rakentama matkustaja- ja rahtilaiva. Laivan varustajana toimi Savonlinnan Höyrylaiva Osakeyhtiö, joka oli myös silloinen s/s Salaman omistaja (Ojamies 1984). Nykyään laivan omistaa Savonlinnan kaupunki. S/s Salama tehtiin kulkemaan Lyypekin niin sanotulla voilinjalla, mutta siirtyi kulkemaan linjalla Joensuu – Savonlinna – Lappeenranta – Viipuri – Pietari suurempien höyryalusten tultua meriliikenteeseen (Löppönen 2010; Riimala 1978, 18). Laiva on mustakylkinen ja sen perä- ja keskilaivan alueelta teräsrungon yläosa on maalattu valkoiseksi (liite 1). 1980-luvulla laiva maalattiin kokonaan valkoiseksi (kuva 1), mutta palautettiin myöhemmin mustavalkoiseksi (Pakkanen 1993).



Kuva 1. Valkokylkinen s/s Salama Viipurin linnan edustalla 1890-luvulla. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

Venekannen tupakkasalonki on myös ulkoa valkoinen. Laivan perässä on koristemaalaus, jossa lukee sanat ”Salama” ja ”Savonlinna”. Koristemaalauksessa on kuvattuna Olavinlinna. ”Salama” lukee myös laivan molemmissa kyljissä.

S/s Salama rakennettiin aikana, jolloin höyryvoima alkoi syrjäyttää purjeiden käytön laivoissa. Höyrykoneita ei kuitenkaan pidetty vielä niin luotettavina, joten esimerkiksi Salaman tapauksessa laiva varustettiin sekä purjeilla että höyrykoneella. Usein uusi laivassa käytettävä voimavara ei myöskään korvannut vanhaa, vaan tuki sitä. S/s Salaman lisäksi monet muutkin laivat käyttivät purjeiden lisäksi höyrykonetta, näistä esimerkkinä mainittakoon s/s Salaman aikainen s/s Kalevala. Todennäköisimmin varusteluratkaisuun kuitenkin vaikuttivat eniten vakuutusehdot ja viranomais määräykset, vaikkakin purjeet toivat myös vakautta laivan kulkuun. (Jaatinen 1982, 35; Löppönen 2010; Riimala 1978, 1.)

Höyrylaivasta kertovan lehtileikkeen mukaan s/s Salama oli aikakautensa koimeimpia laivoja. Tämä vaikutti myös sen matkustajakuntaan, sillä s/s Salama ei ollut ”rahvaan kulkuväline”. Laiva oli erityisesti varakkaiden pietarilaisten suosiossa. (Höyrylaiva Salamassa oli tyyliä 1987.) S/s Salaman tyylikkyydestä kertovat myös nykyisin Savonlinnan maakuntamuseossa säilytettävä säilynyt s/s Salaman esineistö, johon kuuluu muun muassa posliinista ja lasista tehtyjä astioita sekä posliinisia koriste-esineitä. S/s Salaman tiloja laajennettiin jo yhdeksän vuoden seilaamisen jälkeen Puhoksen konepajalla Kiteellä. Vuosien 1883–1884 välisenä talvena makuupaikkoja lisättiin 12 hengestä 60 hengelle ja laivan perään rakennettiin puoliympyrän mallinen naistensalonki. Eräässä sopimuksessa mainitaan, että naistensalongin sohvat päällystetään tummalla shagikankaalla, ja lattiaan asennetaan hyvä vahamatto. Lisäksi huoneeseen laitetaan kaksi pesukomuuttia, sohvapöytä, peilit, vesikarahvitelineet ja ikkunaverhot. Muista tiloista ei ole tarkempia mainintoja. Laivaan on samoihin aikoihin kuitenkin sisustettu kaksi hyttiä yhdelle hengelle ja kolme kahdelle hengelle. Lisäksi päällystön ja henkilökunnan hytit uusittiin. (Riimala 1978, 18, 21; Suomen Merimuseoyhdistys r.y. & Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys r.y. 1974.)

Uusista sisätiloista ei kuitenkaan päästy nauttimaan kuin 14 vuotta. Vuonna 1889 s/s Salama oli palaamassa Savonlinnaan Lappeenrannasta, kun se upposi onnettomuuden seurauksena Puumalan Parkonsaaren majakan edustalle. Laivan viimeinen kapteeni Johan Pitkäpaasi kertoi antamassaan meriselityksessä väistäneensä Parkonsalmen väylällä vastaantulevaa tukkilauttaa lännen suuntaan. Samanaikaisesti oli kuopiolainen höyrylaiva Ilmari tulossa vastaan edellä mainitun tukkilautan viertä, jolloin s/s Salama siirtyi vielä lännemmäksi antaakseen tilaa molemmille aluksille. S/s Salama antoi kaksi lyhyttä vihellystä ilmoittaakseen suuntauksensa, johon s/s Ilmari vastasi samantaisilla vihellyksillä ilmoittaakseen ymmärtäneensä viestin. Tämän jälkeen s/s Ilmari kuitenkin kääntyi länteen, törmäsi S/s Salaman oikeaan kylkeen ja jatkoi matkaansa. (Löppönen 2010.)

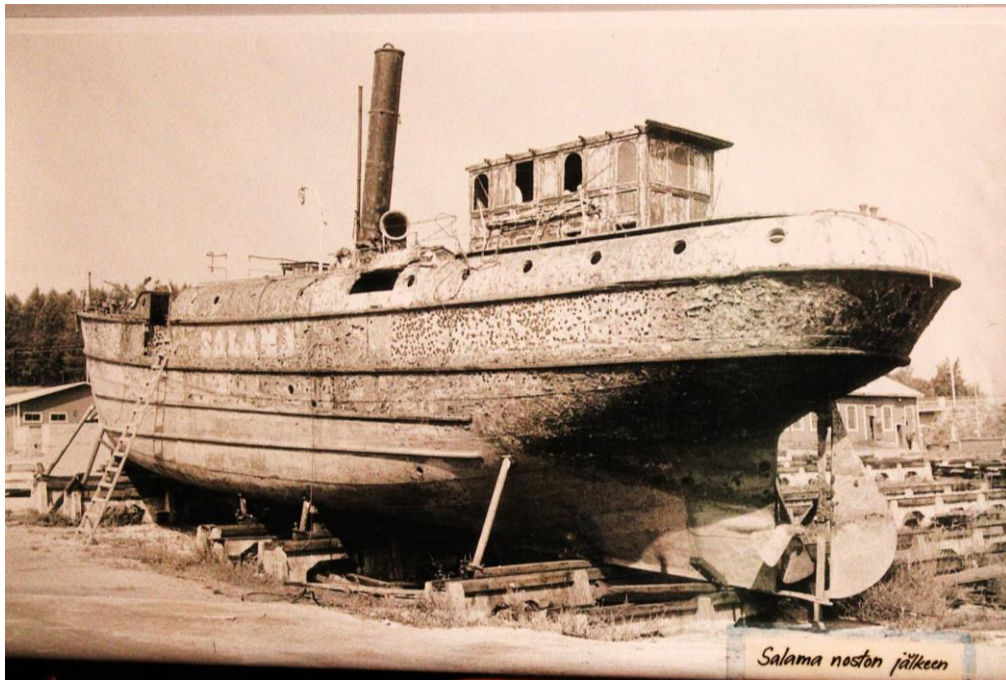
S/s Salaman kylkeen tuli reikä komentokannen ja etukannen portin väliin. Osa matkustajista kuljetettiin turvaan pelastusveneillä majakkasaareen. Auttamaan saapunut hinaajahöyry s/s Ahkera yritti hinata s/s Salaman matalikkoon vietyään ensin loput matkustajat maihin. Ranta oli kuitenkin liian kivikkoinen, ja puolen tunnin pinnalla pysymisen jälkeen s/s Salama upposi esineistöineen ja rahteineen. (Riimala 1978, 26, 28, 31.) Savonlinnan Höyrylaiva Oy sai myöhemmin korvaukseksi onnettomuudesta onnettomuuden toisen osapuolen s/s Ilmarin omistukseensa (Jaatinen 1982, 62). Savonlinnan kaupunkilaisten keskuudessa levisi huhu, että s/s Ilmarin kapteeni olisi aiheuttanut onnettomuuden tahallaan, sillä Johan Pitkäpaasi valittiin kapteeniksi hänen sijastaan. Tästä ei kuitenkaan ole todisteita. Aikanaan huhuttiin myös, että eräs matkustaja, iäkäs nainen, olisi hukkunut onnettomuudessa. Huhun takia sukeltaja laitettiin tutkimaan s/s Salaman hylkyä, mutta vainajaa ei kuitenkaan löytynyt. Myöhemmin huhu osoittautui perättömäksi, eli onnettomuudessa vältyttiin henkilövahingoilta. (Löppönen 2010.)

2.1 Salaman noston jälkeisiä vaiheita

Joulukuusta 1889 alkaen laivan hylkyä alettiin myydä. Antti Soininen, tyrvääläinen konepajanomistaja, osti sen 2000 markalla vuonna 1901. Laivaa ei kuitenkaan tietojen mukaan yritetty nostaa. S/s Salaman vuoden 1919 aikaiset omistajat puolestaan saivat kuulla eräältä sukeltajalta tämän nostaneen vuonna 1909 s/s Salamasta muun muassa kaksi 70 litran konjakkitynnyriä.

Voidaan epäillä, että tuolloin vallinnut kieltolaki on estänyt silloisten omistajien aiheet laivan nostamisen suhteen. (Löppönen 2010.)

S/s Salama sai maata Saimaan pohjassa seuraavat 73 vuotta. Se menetti toisen mastonsa vuonna 1933 Enso-Gutzeit Oy:n omistaman höyryhinaaja Juhon hinausvaijerin tartuttua siihen. Toinen masto irtosi vuonna 1970, kun saman yhtiön hinaaja Chr. Kontturin vaijeri takertui siihen ja nosti sen pintaan. Tämän jälkeen alettiin suunnitella hylyn nostoa Yrjö Roiton aloitteesta. Laivan nosto kesti melkein vuorokauden; s/s Salama oli taas pinnalla 16.6.1971 kahdeksalta illalla, kun sen nosto oli aloitettu yöllä kello kahdelta (kuva 2). (Löppönen 2010.)



Kuva 2. Hyvin säilynyt s/s Salaman hylky telakalla. (Savonlinnan maakuntamuseo 2016)

Vuonna 1972 s/s Salama siirtyi sen aikaiselle Suomen Merimuseoyhdistykselle. Laiva kuljetettiin samana vuonna Helsinkiin Suomenlahdelle, ja loppuvuodesta Tolkkisten telakalle. Helsingissä vesi pumpattiin pois laivasta polttomootorilla varustetulla vesipumpulla, ja ruumassa ollut vilja poistettiin lokaimuriautolla. S/s Salaman sisätilat dokumentoitiin mittaamalla ja valokuvamalla. Konehuoneesta löytyneistä esineistä tehtiin sijaintipiirroksia, kaiken kaikkiaan esineistöä taltioitiin noin 300 kappaletta. (Löppönen 2010; Salama, selvitys suoritetuista... s.a.)

Laivan siirtäminen Helsinkiin herätti niin paljon huomiota, että Ristiinassa perustettiin 23.7.1972 Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys vaalimaan Saimaan vesiliikenteen historiaa. Saman vuoden syksyllä Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys ja Suomen Merimuseoyhdistys asettivat Salama-toimikunnan s/s Salaman entisöimistyön valvojaksi. (Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys ry s.a.) Tolkkisten telakalla laivan pohja puhdistettiin liasta ja simpukoista hiekkapuhaltamalla puukanteen asti. Telakan suunnitelman mukaan laiva olisi hiekkapuhalluksen jälkeen pohjustettu ruiskumaalaamalla, jonka jälkeen se keväällä olisi pohjamaalattu ”myrkkvärillä”. Lisäksi s/s Ilmarin törmäyksestä aiheutunut reikä peitettiin siten, että reikä on nykyäänkin nähtävissä laivan sisältä ruumasta (Tolkkisten telakka 1973.) Tolkkisten telakan töiden päätyttyä laiva siirrettiin takaisin Savonlinnaan Enso-Gutzeitin omistamalle Laitaatsillan telakalle.

Vuonna 1975 s/s Salaman ulkopinnan maalaustöiden jälkeen laiva siirrettiin hinaamalla takaisin Savonlinnaan, jossa sen sisustusta alettiin entisöidä. Lisäksi konehuone kunnostettiin ja muun muassa mastot ja pelastusveneet tilattiin. Seuraavana vuonna pelastusveneet laitettiin paikalleen venekannelle. Laiva takiloitiin ja sen lastauslaitteet kunnostettiin. Vuoteen 1978 mennessä vuoraus- ja sähkötyöt sekä sisustus saatiin valmiiksi ja työt lopputarkastettiin. (Salaman hoitokunta 1979.) Laiva avattiin yleisölle 29.6.1978, ja Merimuseoyhdistys luovutti laivan virallisesti Purjehdusmuseoyhdistykselle. (Löppönen 2010.)

Vuoden 1972 aikaisista konehuoneen tutkimuksista löytyi maalipurkkeja, joiden maalit ja värijauhot olivat säilyneet suhteellisen hyvänä. Samana vuonna laivan sisä- ja ulkopinnoissa verrattain hyvin säilyneistä maalikerroksista otettiin värinäytteet. Sukeltava meriarkeologi ja mallinrakentaja Harry Alopaeus teki vuonna 1980 väritutkimuksen vertailemalla ruokasalongin, hyttien ja konehuoneen värinäytteitä maalipurkkien keskeltä otettuihin maalinäytteisiin. Näitä hän taas vertasi Tikkurilan Monicolor-värikartasta löytyviin väreihin (ks. Taulukko 1 sivulla 30). Ruokasalongin seinien listojen vaaleansinistä ja peilien reunoista löytynyttä vihreänharmaata ei löytynyt konehuoneen maalipurkeista. (Alopaeus 1980.) Hyteistä Alopaeus mainitsee, että muistikuvien ja muistiinpanojen perusteella hytit ovat olleet yksiväriset. Hän uskoo, että hytit ovat olleet samanväriset kuin ruokasalongin seinäpaneelien peilit. Hän myös mainitsee, että ei ole saanut aiemmin mainittuja sisäpintojen värinäytteitä käyttöönsä,

sillä ilmeisesti näyttöet olivat jossain vaiheessa hävinneet. Naistensalongista ei ole mainintoja.

2.2 Kunnostustöistä tähän päivään

S/s Salamaan oli 1970-luvun lopulla pystytetty näyttely, jonka esineistä suurin osa oli laivan omaa esineistöä. Näyttelyn kokoamisesta vastasi Salama-hoitokunnassakin mukana ollut Erkki Riimala. Laiva oli yleisölle auki kesäisin 1978–1985 Savonlinnan satamassa, mutta se hinattiin näytille myös ainakin Joensuuhun, Kuopioon ja Lappeenrantaan. (Löppönen 2010.) S/s Salamaa laitettiin vielä avajaisten jälkeenkin. Matkustajahytteihin ripustettiin valkoiset verhot ja naistenhyttiin punaiset, koristeommellut verhot. Verhotangot olivat puuta. (Saimaan purjehdusmuseoyhdistys ry 1978.) Laiva sai osakseen suurta suosiota, ja ainakin ollessaan kesän 1981 Savonlinnan matkustajasatamassa siinä vieraili noin 17 000 ihmistä (Saimaan purjehdusmuseoyhdistys ry, 1981). Vuonna 1985 s/s Salama lahjoitettiin vasta perustetulle Savonlinnan museolle. Vuosien 1986–1987 aikana laivaan tehtiin pieniä korjauksia ja esineistöä konservoitiin ensimmäistä kertaa. Nykyisen paikkansa s/s Salama sai 1987, kun Savonlinnan maakuntamuseon yhteyteen Riihisaareen rakennettiin museolaituri, johon s/s Salaman lisäksi tuotiin tervahöyry s/s Mikko ja matkustajalaiva s/s Savonlinna (kuva 3). Myös kaksi viimeksi mainittua alusta ovat nykyäänkin Riihisaarella museolainoina. (Löppönen 2010.)



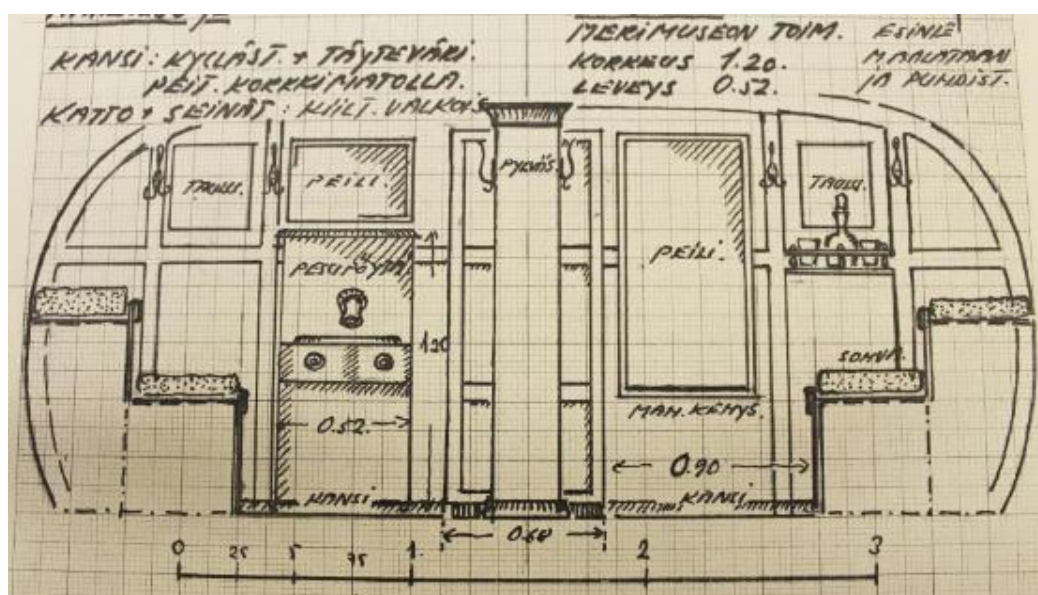
Kuva 3. Savonlinnan maakuntamuseo Riihisaarella. Museolaiturissa vasemmalla takana s/s Salama, edessä tervahöyry Mikko ja oikealla risteilyalus s/s Savonlinna. (Visit Savonlinna 2017, muokannut Meinander 2017)

Vuosien mittaan laivassa tehtiin erilaisia kunnostustöitä. Vuonna 1987 laivan kantta kunnostettiin sekä sisätiloja maalattiin ja kunnostettiin. Köysien uusiminen jatkui vielä seuraavanakin vuotena ja vuonna 1989 se uusittiin kokonaan. Köysistön uusimista jatkettiin vielä vuonna 1991. (Löppönen 2010.) Vuonna 1989 Laitaatsillan telakan entiseltä työntekijältä löytyi s/s Salaman alkuperäinen höyrypilli, messinkisiä verhokoukkuja ja pala korkkimattoa (Museolaiva Salamasta saatiin lisää tietoa 1989).

Vuonna 1996 artemia-navale -työllisyyskurssi aloitti laivassa kaksi vuotta kestävät kunnostustyöt, joiden tieltä purettiin kaikki näyttelyt. Ruumatilojen karneeraus eli pohjalaudoitus uusittiin ja teräspinnat puhdistettiin ja maalattiin uudelleen. Konehuone, pääkannen keski- ja perälaivan seinät ja katot, kansivaruusteet ja venekannen tupakkasalonki maalattiin. (Löppönen 2010.) Ruokasalin, hyttien ja naistensalongin pinnoissa käytettiin Herregård-merkkistä pellavaöljymaalia. Hytit maalattiin ruskealla värisävyllä 807,75. Ruokasalongin peileissä käytettiin samaa ruskeaa, paneeleihin laitettiin vaalean vihreää Herregård-värikartan värisävyllä 1414F. Jalkalistoissa ja kynnyksissä käytettiin tummempaa ruskeaa värikoodilla 1405. Naistensalonki maalattiin kokonaan valkoiseksi. Kaikki pinnat maalattiin kahteen kertaan. (Tapanainen 1997.) Ruokasalin keulanpuoleinen seinä ja penkit ja keularuumaan vievät portaat uusittiin kokonaan. Lahot kansilankut vaihdettiin ja kansi hiottiin ennen kannen tilkitsemistä eli riveämistä ja pikeämistä. Naistensalongiin, ruokasalongiin ja hytteihin B4, B8 ja B9 asennettiin vanerilevyt, joiden päälle laitettiin linoleumimatot. Matot jouduttiin poistamaan vuosien 2008 ja 2009 aikana kosteusvaurioiden takia. Vuonna 1998 kesäkuun alussa avattiin Artemian oppilastyönä tekemä näyttely. Vuosina 2007 ja 2008 laivan runko hiekkapuhallettiin tarkastuksen jälkeen, ja sen vedenalaiset osat maalattiin uudestaan.

Taiteilija ja merenkulun historiasta kertonut kirjailija Erkki Riimola on tehnyt omat entisöintisuunnitelmansa Salaman tiloihin. Suunnitelmien tekovuotta ei valitettavasti ole merkitty piirroksiin ylös. Suunnitelmia ei myöskään ilmeisesti ole noudatettu kuin naistensalongissa ja sielläkin vain osittain. Naistensalongin katto ja seinät maalattaisiin suunnitelmien mukaan kiiltävän valkoiseksi ja lattia peitettäisiin korkkimatolla. Salonki maalattiin valkoiseksi mutta ei kiiltävällä maalilla. Mainittu korkkimatto saattaa tässä tapauksessa viitata tilassa

käytettyyn linoleumimattoon, sillä Löppönen on omassa tutkielmassaan maininnut, että 1970-luvun suunnitelmissa linoleumimatosta on käytetty myös sanaa ”korkki”. Riimalan mukaan naistensalongin ovenhelojen, vaateripustimien sekä verhojen helojen ja renkaiden tulisi olla kromattuja. Tilan sohvan patjoissa ja verhoissa käytettäisiin punaista plyysiä, ja lattialle laitettaisiin punainen kookosmatto. Tilaan tulisi myös laittaa pesukomuutti telineineen, pieni kirjoituspöytä, peilejä, tauluja ja neljä kappaletta vesisäiliöitä (kuva 4). Riimalan suunnitelman mukaisesti naistensalongin verhoissa ja sohvassa käytettiin punaista plyysikangasta.



Kuva 4. Erkki Riimalan piirros naistensalongin sisustuksesta keulan puoleiselle seinälle. (Meinander 2017)

Kuvassa 4 on pylvään vasemmalla puolella kuvattu pienemmän peilin alle pesupöytä. Riimalan piirrokseen on myös kuvattu, kuinka nukkumapaikkoja on sohvan istuinten lisäksi pedattu sohvan selkänojan päälle. Näin on maksimoitu tilassa nukkuvien henkilöiden määrä. Ruokasaloon tulisi Riimalan mukaan ootrata eli puumukailla tummaksi tammeksi ja katto valolaatikoineen maalata valkoiseksi. Valolaatikko tarkoittaa venekannelle korotettua kattoikkunaa. Riimalan suunnitelman mukaisesti ruokasalin sisäkaton epätasaisuus korjattiin ikilevyllä eli korkeapainelaminaatilla, joka poistettiin myöhemmissä kunnostustöissä. Lattialle tulisi naistensalongin tapaan korkki- eli linoleumimatto. Sohvat verhoiltaisiiin plyysillä, sohviissa nykyisin käytetty plyysi on tummansinistä. Tilaan tulisi pöytä Merimuseolta, jonka päätyihin lisättäisiin saranoilla nousevat levyt pöydän jatkamiseksi. Ruokasaloon tuotaisiin 1800-luvun lopun mukai-

nen astiastokaappi ja kuusi kappaletta wieniläistyyllisiä tuoleja. Aikakaudellisesti wieniläistuolit sopisivat laivaan, sillä ne kehitettiin Wienissä vuonna 1849 eli ennen s/s Salaman valmistamista (Seitsemäshuone 2017). On siis hyvin mahdollista, että tuolien suosio olisi levinnyt Suomeen vasta laivan rakentamisen aikoihin.

3 TUTKITTAVAT TILAT NYKYISIN

S/s Salama voidaan rakenteellisesti jakaa kolmeen kanteen: silta- eli venekanteen, pääkanteen ja sisäkanteen. Venekannella sijaitsevat pelastusveneet ja tupakkasalonki, jonka sisältä pääsee portaita pitkin alas pääkannelle. Pääkannella sijaitsee perästä keulaan katsottuna naistensalonki, peräkäytävä, matkustajien, päällikön, konemestarin ja kokin hytit, käymälä, katetut sivukäytävät, keittiö, pentteri eli apukeittiö ja ruokasalonki. Keulan puolella sijaitsevat toinen käymälä, keulahytti, keulasalonki sekä miehistön hytti, jota sanotaan myös keulapiikiksi. Alimmalla kannella, eli sisäkannella, ovat peräsoppi ja -ruuma, kaksi hiilivarastoa, kattila- ja konehuone, keularuuma ja ankkurikettinkilokero. (Löppönen 2010.) 1970-luvulla alkaneessa restauroinnissa s/s Salamassa jouduttiin vaihtamaan paljon puuosia, esimerkiksi tupakkasalonki rakennettiin täysin uudestaan vanhan, pahoin vaurioituneen salongin mallin mukaisesti. Näin ollen myöskään alkuperäisiä maalipintoja tai kankaita ei ole säilynyt uppoamisen jäljiltä. Myöskään tutkittavissa tiloissa olevat helat eivät ole alkuperäisiä.

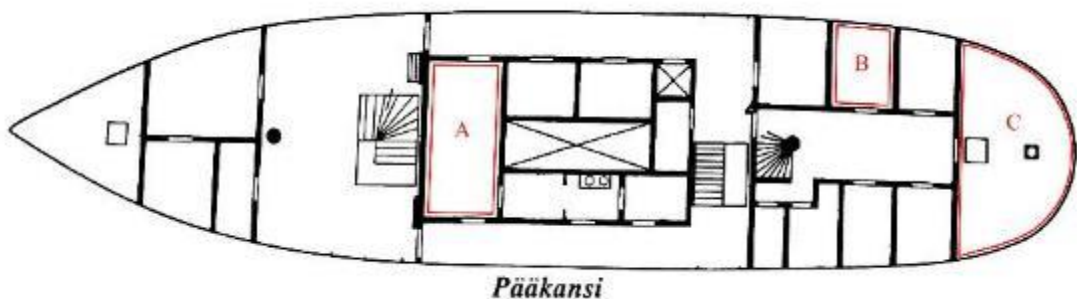
Tyylillisesti s/s Salama on uusrenessanssia. Tämä näkyy sisätilojen seinien profiilia korostavassa värimaailmassa ja seinien peilipaneloinnissa, jossa ruokasalongissa on käytetty viivamaista koristemaalausta. Myös laivan ovet ovat Suomi-Ruotsin ajan renessanssille tyypilliset peiliovet. (Vormisto s.a.) Toisin kuin voisi olettaa, ruokasalongissa ei ole käytetty kasettikattoa. Laivan noston jälkeen otetussa kuvasta näkee, että neljä teräksistä tukikaarta on koteloitu, kuten myös valoaukon ympäryys (kuva 5).



Kuva 5. Ruokasalongin katto laivan noston jälkeen. Katossa keskellä näkyy venekannelle nouseva valolaatikko. (Savonlinnan maakuntamuseon arkisto 2016)

Tämä muistuttaa etäisesti renessanssin kasettijakoa. Nostokuvasta näkee kuitenkin myös aiemmin mainitun seinän peilipaneloinnin, joka ruokasalongin kylkien ja keulan puoleisella seinällä on ollut sohvan selkänojan yläpuolella. Kuvasta voi hahmottaa tilan runkorakenteen; ruokasalongissa on käytetty häkkinäistä tukirakennetta, joka osittain vaikuttaa seinäpintojen jakamiseen paneeloihin. Renessanssimaiset piirteet johtunevat siis osittain rakenteellisista ratkaisuista.

Pääkannella sijaitseva ruokasalongi B14 (kuva 6) on toiminut ruokailu- ja sosiaalitalana, jonka sohva sijaistiin yöksi nukkumapaikoiksi. Naistensalongi B1 on toiminut naisille varattuna sosiaalitalana. Myös naistensalongin sohvaa voitiin käyttää nukkumapaikkoina.



Kuva 6. Pääkannen pohjapiirroksen merkitty ruokasalongi B14 (A), matkustajahytti B4 (B) ja naistensalongi B1 (C). (Riimala 1978, muokannut Meinander 2017)

S/s Salamassa ei ollut uppoamishetkellä sähköjä. Siihen asennettiin kuitenkin museoinnin yhteydessä sähkön maistaotto ja vaihtovirralla toimiva sähköverkko muun muassa valaistusta varten. Tuuletusjärjestelmässä hyödynnetään vapaata kiertoa, jota varten laivassa on ovien yläpuolella ilmanvaihtoaukot. Aluksessa ei nykyään ole lämmitystä, mutta noston yhteydessä kävi ilmi, että ainakin hyteissä on ollut vesihöyryllä toimivat lämpöpatterit. Patterit purettiin noston jälkeen. (Löppönen 2010.)

3.1 Ruokasalonki B14

Tila on kyljestä kylkeen 4180 mm leveä ja keulasta perään 2930 mm pitkä. Huoneen korkeus on keskeltä mitattuna 1970 mm ja molemmilla kyljen puoleisilla seinustoilla 1980 mm. Nykyisin ruokasalongin katto on auki, eli venekannen kansilankut ovat näkyvissä. Kyljestä kylkeen katon poikki meneviä neljää rautaista tukikaarta ei ole koteloitu. Kansilankut on salongin puolelta käsitelty oranssilla ”lyijymönjällä”. Seinissä on peilipanelointi. Seinät on viimeksi maalannut artemia navale -työryhmä, joten maalipinnat ja seinien värit ovat 1990-luvun lopusta. Seinien ylimpiin peileihin on maalattu peilin kiertävä viivamainen koristemaalaus (kuva 7). Myös pentteriin, eli laivan apukeittiöön, vievä ovi ja kaksi sivukäytäviin vievää ovea ovat 1990-luvun lopun asussa. Ovissa on kolme peiliä, joissa ei ole käytetty seinien koristemaalausta (kuva 8). Ovien helat ovat messinkiä. Sivukäytäviin vievien ovien yläpuolella on puuhun tehtyjä ilmavaihtoaukkoja. Salin puolella on ollut samanlaisilla aukoilla varustettu liukuva puukappale, jolla ilmanvaihtoaukot on saatu suljettua. (Löppönen 2010.)



Kuva 7. Ruokasalongin seinien ylimpien peilien koristemaalaukset. (Meinander 2017)

Poistettujen vanerin ja linoleumimaton jälkeen lattiaan ei ole asennettu uusia pintoja, vaan lattiassa on laudoitus. Lattian pintakäsittely on hyvin todennäköisesti vuodelta 1997. Tuolloin se käsiteltiin seoksella, josta neljäsosa on tervaa, neljäsosa pellavaöljyä ja kaksi neljäsosaa tärpähtiä (Oulu) (Tapanainen 1997). Kyseinen seos tunnetaan myös nimellä Roslagin mahonki. Kynnykset on maalattu tummanruskeiksi.



Kuva 8. Ruokasalongin perästä katsottuna oikea seinusta. (Meinander 2016)

Ruokasalongissa on kiinteät sohvut, jotka kiertävät laivan keulan ja kylkien suuntaisia seiniä. Vuonna 1999 Päivi Levänen Savonlinnan ammatti-instituutista verhoili sohvut artesaanityönään. Nykyisten sohvien runko on valmistettu männystä ja istuimissa on käytetty kierrejoustimia. Päälylskangas on tummansinistä plyysikangasta. (Levänen 1999, 32.) Sohvan etupaneelit on maalattu samanvärisiksi kuin tilan seinät (kuva 9). Sohvien saranoitu selkänoja voidaan nostaa ylälaveriksi.



Kuva 9. Ruokasalongin sohvan etupaneeli. Kuvassa näkyy myös vuonna 1997 pintakäsiteltyä lautalattiaa. (Meinander 2017)

Tilan keskellä on ilmeisesti Merimuseolta lahjoituksena saatu pöytä, jonka molempiin päihin on lisätty saranoilla ylös taittavat jatkopalat. Pöydässä on sorvatut jalat ja kaksi vetolaatikkoa.

3.2 Hytti B4

Hytti B4, Löppösen tutkimuksessa B8, on ollut vuosien 1978–2006 näyttelyjen aikaan päiväasussa, eli laveri on toiminut sohvana. Toisella puolella käytävää ollut hytti oli yöasussa, eli laverit oli pedattu sängyiksi. Laivan perästä katsottuna hytti B4 sijaitsee oikealla kyljellä. Tila on leveimmillään 2000 mm, syvyys on 1770 mm. Hytti on noin 2000 mm korkea. Kaarevan tilan kyljen puoleisen seinän laudoitus kaartuu venekannen kansilankutuksen ala. Nykyisin katon panelointi puuttuu peräkäytävän kattolankutuksen uusimisen jäljiltä (kuva 10). Panelointi on ollut valkoinen, ja teräksistä kansipalkkia ympäröivä koteloointi keltainen, todennäköisesti samaa sävyä kuin hytin seinät.



Kuva 10. Hytin panelointi puuttuu seinän yläosasta, jonka takia punainen kylki- ja kattorakenne näkyvät. (Meinander 2016)

Seinät ovat samanväriset kuin ruokasalongissakin; peilit ovat keltaiset ja listat vihertävän harmaat. Hytin seinien peileissä ei ole käytetty ruokasalongissa näkyvää koristemaalausta. Seinissä on käytetty pystyä paneelia, jossa on koristelistainen leveä lista. Perältä katsottuna oikeassa seinässä on käytetty vaakanelointia. Seinässä menee kaksi kylkirautaa, joista toinen jatkuu edellä mainituksi kansipalkiksi. (Löppönen 2010.) Myös hytin B4 lattiasta on poistettu vanerilevyt ja linoleumimatot kosteusvaurioiden takia. Lattialankuissa on todennäköisesti samanlainen pintakäsittely kuin ruokasalongissa. Korkea kynnyksen maalattu tummanruskeaksi. Lattialistat puuttuvat. Sivukäytävään vievä ovi on väriltään ja rakenteeltaan samanlainen kuin ruokasalongin ovet, mutta siitä puuttuvat kahva ja helat (kuva 11). Oven yläpuolella on samanlaiset ilmanvaihtaukot kuin ruokasalongissa.



Kuva 11. Hytin ovi, ja sen yläpuolella ilmanvaihtoaukot. (Meinander 2016)

Hytin oikeanpuoleisen seinän valoventtiilin karmit ja kehykset ovat valkoiseksi maalattua terästä. Alakarmissa on keltaiset tippalistat. Myös venttiilin syvennys on maalattu keltaiseksi. Venttiiliä ympäröivät listat on maalattu samalla vihertävän harmaalla kuin seinien listat.

Hytissä on tällä hetkellä vain yksi laveri peränpuoleisella seinällä (kuva 12) ja keulanpuoleisella seinällä on tummaksi petsattu karahvihylly ja vaatekoukku.



Kuva 12. Hytin peräseinällä oleva laveri. (Meinander 2017)

Laveri on rakennettu puusta. Sen reunalista on maalattu tummanruskeaksi. Kuten ruokasalongissa, myös hytissä saranoilla kääntyvä laverin selkänoja voidaan nostaa yöksi ylälaveriksi. Ylälaverin kattokiinnikkeet puuttuvat. Laverissa ei ole pehmusteita.

3.3 Naistensalonki B1

Tila on keulanpuoleisesta seinästä mitattuna 5050 mm leveä. Salonki on ovesta perään mitattuna 3200 mm pitkä, huonekorkeus on keskeltä mitattuna 1970 mm. Kuten hytissä, myös naistensalongin katon panelointi puuttuu ja teräksiset kansipalkit ja kannen kansilankut ovat näkyvissä. Hytin tapaan seinien vaakanelointi nousee puoliympyränmallisen salongin katoksi. Katon läpi tulevan ruoritukin valkoiseksi maalattu panelointi purettiin vuosien 2008–2009 korjausten yhteydessä, ja punaiseksi maalattu tukki on nykyään paljaana.

Punaruskeiksi maalatut kylkikaaret ovat perän ja kylkien puoleisilla seinillä paljaat valoventtiileistä ylöspäin. Seinillä on valkoiseksi maalattu vaakanelointi. Tilassa olevat neljä valoventtiiliä on maalattu kauttaaltaan valkoiseksi. Venttiilit ovat rakenteeltaan samanlaiset kuin hytissä. Salongin kiertää kiinteä, puusta rakennettu sohva. Sohva on maalattu valkoiseksi, ja sen listat on maalattu mustiksi. Sohvan istuinosat on purettu, eikä niissä ole pehmusteita. Sekä hytin että naistensalongin istuinten pehmusteet ovat säilössä Savonlinnan maakuntamuseon varastossa. Sohvan mustaksi maalattu jalkalista on paikoitellen hajonnut vuosien 2008–2009 korjausten yhteydessä (kuva 13).



Kuva 13. Panoraamakuva naistensalongin peräosasta. Kuvassa keskellä on ruoriturkki, taustalla kiinteä sohva hajonneine jalkalistoineen. (Meinander 2016)

Salongin lattia on valmistettu 1970-luvulla lehtikuusesta. Lattialla ollut vaneri ja linoleumimatto poistettiin samoihin aikoihin kuin hytin ja ruokasalongin lattiasta. (Löppönen 2010.) Voidaan olettaa, että myös naistensalongin lattiailankut on käsitelty samalla seoksella kuin ruokasalongin lattiailankut. Tilan lattiassa on puinen manus- eli miesluukku tilan alapuolella olevaan peräsoppeen. Lattiailankuissa on ruskohometta ja lahoa, koska kostea peräsoppi ei pääse tuulettumaan. Keulan puoleinen seinä on valkoiseksi maalattua pystyä paneelointia (kuva 14). Seinän paneelointi on samantyylistä kuin hytin keulan ja perän

puoleisilla seinillä. Jalkalista on maalattu mustaksi. Katto on seinän yläosasta auki peräkäytävän kattolankutuksen uusimisen jäljiltä.



Kuva 14. Panoraamakuva naistensalongin keulan puoleisesta seinästä. (Meinander 2016)

Seinällä on mustasta teräksestä tehty vaatekoukku (kuvassa koukkuun on valokuvausta varten ripustettu työmaavallo). Keulan puoleisella seinällä on myös tummanruskea pistorasia ja valokatkaisin. Oven karmit on maalattu muun muassa sivulla 12 mainitulla vihertävän harmaalla 1414F, kynnyksessä on käytetty mustaa ja ruskeaa. Ovi on rakenteeltaan samanlainen kuin hytissä ja ruokasalongissa. Peräkäytävän puolelta ovi on maalattu samanväriseksi kuin esimerkiksi hytissä: kolme paneelia on maalattu keltaisella ja listat vihertävän harmaalla. Naistensalongin puolelta se on maalattu valkoiseksi. Oven yläpuolella on samanlaiset ilmanvaihtoaukot kuin aiemmissakin tiloissa, mutta naistensalongissa ilmanvaihtoaukon vastakappale puuttuu. Oven kahva ja helat ovat messinkiä.

4 INTERIÖÖRITUTKIMUS

S/s Salaman 1800-luvun lopun interiöörin tutkimustyö aloitettiin kartoittamalla Savonlinnan maakuntamuseon arkistosta löytynyt materiaali. Laivan nykyisiä tiloja verrattiin arkistosta löytyneisiin 1970-luvun noston jälkeen otettuihin valokuvuihin. Lisäksi tutkittiin 1970-luvulta alkaen eri työsuunnitelmia, mittapiirroksia ja raportteja. Mikkelissä sijaitsevassa ELKA:ssa eli Suomen Elinkeinoelämän Keskusarkistossa on tallennettuna Suomen Höyrypursiseuran asiakirjoja ja s/s Salamaa koskevia asiakirjoja. ELKA:n arkistoissa ei kuitenkaan ole suoraan laivan interiööriin tai sitä koskeviin suunnitelmiin ja sopimuksiin liittyviä asiakirjoja. Arkistot ja niistä löytynyt hyödynnettävä materiaali on esitetty taulukossa

1. Sarakkeeseen ”Muuta s/s Salamasta” on merkitty arkistot, joista löytyy s/s Salamaan liittyvää materiaalia, jota ei kuitenkaan ole voitu hyödyntää tässä työssä. ”Ei hyödynnettävää materiaalia” -sarakkeen alle on merkitty arkistot, joista ei ole löytynyt mitään s/s Salamaan liittyvää.

Taulukko 1. Hyödynnetyt arkistot ja niistä löytynyt lähdemateriaali. (Meinander 2017)

Paikka	Hyödynnettävää materiaalia	Ei hyödynnettävää materiaalia	Muuta s/s Salamasta
Savonlinnan maakuntamuseo	x		
ELKA	x		
Wellamo			x
Lahden keskusarkisto		x	
Lahden kaupunginmuseo		x	
Kiteen keskusarkisto		x	
Kitee-seura		x	

Opinnäytetyön pohjalta otettiin yhteyttä myös Kotkaan Suomen Merimuseo Wellamoon. Intendentti Timo-Tapani Kuntun mukaan Merimuseolla on kuitenkin lähinnä vain s/s Salaman katsastuskirjoja. Sotien jälkeen s/s Salaman rakennuspaikkakunnasta Viipurista siirrettiin asiakirjoja Lahteen, joten myös Lahden keskusarkistosta ja Lahden kaupunginmuseosta kysyttiin s/s Salamaa ja Viipurin Konepaja Oy:ta koskevia asiakirjoja. Myöskään heillä ei ollut asiakirjoja aiheeseen liittyen. Laivan vuonna 1884 remontoineeseen Puhoksen Konepajaan liittyen otettiin yhteyttä myös Kiteen keskusarkistoon, josta viestiä välitettiin eteenpäin Kitee-seuralle. Myöskään Kiteeltä ei löytynyt materiaalia. Pääasiallisesti hyödynnetty materiaali on siis Savonlinnan maakuntamuseon arkistosta.

Työssä hyödynnetään höyrylaivoihin liittyvää kirjallisuutta. Kirjoissa on kerrottu hyvin laivojen rakenteellisista muutoksista ja niihin liittyvistä syistä, mutta interiööreistä ei juuri ole mainintaa. Siksi vertailukohteiksi on etsitty valokuvia museoiden finna.fi-hakuohjelmalla eri höyrylaivojen sisätiloista. Valokuvat ovat

kuitenkin suurimmalta osin mustavalkoisia, ja lähes kaikki löydettyjen kuvien höyrylaivat ovat eri aikakaudelta kuin s/s Salama.

Kuten aiemmin mainittiin, Alopaeus teki 1970-luvun lopulla väritutkimuksen laivasta otetuista värinäytteistä. Tutkimuksessa selvitettiin laivan todennäköisimmät värit ruokasalongissa ja ainakin hyteissä ennen laivan uppoamista. Aiemmin mainittiin myös Erkki Riimalan tekemistä suunnitelmista ruokasalongin ja naistensalongin osalta. Pohjaan omat päätelmäni ja tulokseni Alopaeuksen tekemään tutkimukseen, sillä se perustuu s/s Salaman alkuperäisiin värinäytteisiin ja laivasta löytyneisiin säilyneisiin maali- ja pigmenttijauhepurkkeihin. Näin ollen Alopaeuksen esittämät värikoodit ovat lähimpänä alkuperäistä. Savonlinnan maakuntamuseon arkistossa on näytteet alkuperäisistä maaleista vain laivan kylkien ulkopinnoista. Sisätilojen näytteet ovat kadonneet jokin aika näytteiden ottamisen jälkeen. Näin ollen tarkempaa väritutkimusta ei voida tehdä, vaan Alopaeuksen väritutkimus on lähin kosketus s/s Salaman alkuperäisiin väripintoihin. Tutkimukseen viitataan myöhemmin tekstissä Alopaeuksen tutkimuksena.

4.1 Uusrenessanssi

Kertaustyyli nousivat Suomessa pintaan teollisen kehityksen myötä. Vaurastunut porvaristo kaipasi mukavuutta ja runsautta sisustukseen. Sisustukseen ja arkkitehtuuriin otettiin piirteitä antiikista, vaikkakin eri tyylikausia sekoitettiin paljon toisiinsa. Yksi parhaiten tunnettuja kertaustyyliä on noin vuosina 1870–1900 vaikuttanut uusrenessanssi. Sisustuksessa käytettiin kuviomaalauslausten lisäksi tapetteja, joiden hinta laski tapettivalmistuksen teollistumisen myötä. (Rinne 2009; Helsingin kaupunginosayhdistykset ry s.a.)

Rakennusten julkisivuissa käytettiin paljon yksityiskohtaisia puukoristeluja, joista tyyli saikin lisänimen ”nikkarityyli” (kuva 15). Julkisivun runsautta tasoitettiin värien harmonialla.



Kuva 15. Nikkarityylillä koristeltu puutalo Rauman vanhassa kaupungissa. Talon julkisivussa käytetyt värisävyt muistuttavat s/s Salaman sisätiloissa käytettyjä värejä. (Blogspot 2016)

Käytettyjä värejä oli monia, mutta sävyerot pyrittiin pitämään hillittyinä. Kivirakennuksissa julkisivut pyrittiin maalamaan luonnonkivien sävyillä. Erilaiset tertrat, punertavat okrat ja ruskea, keltamulta ja umbra olivat paljon käytössä. Julkisivusta uusrenessanssin tunnistaa ikkunoiden T-karmista ja niiden yläpuolella käytetystä päätykolmiosta. Puurakennuksissa vaakaneloitua seinäpintaa rytmitettiin pystypaneloinnilla ja pilastereilla eli koristeellisilla, kantamattomilla pylväillä. (Helsingin kaupunginosayhdistykset ry s.a.)

Uusrenessanssi hyödynsi paljon koristemaalausta. Esimerkiksi sisätiloissa käytetyn kasettikaton peilit saatettiin reunoista koristella kasviaihein. Kasetissa eli peilijaossa saatettiin myös käyttää voimakkaampia sävyjä korostamaan pinnan muotoa. Katossa ja seinissä hyödynnettiin paikoitellen myös vuoseurausta, jossa kaksiulotteiseen pintaan maalataan kolmiulotteisia profiileja vaaleampia ja tummempia sävyjä käyttämällä. (Tikkurila 2017a.) Sablonilla tehtyä koristemaalausta hyödynnettiin ainakin seinäkenttien kulmissa, mutta yleisesti käytettiin myös kentän kiertävää kehysmäistä koristemaalausta. Esimerkiksi seinäpaneelit, vuorilistat ja ruokasalien kattopinnat saatiin näyttämään kalliilta puulta ootraamalla eli puumukailemalla. Suosituimpia mukaituja puulajeja olivat eri pähkinäpuulajit sekä tammi. (Pietarila 1995, 44, 45.) Myös lattioista tuli näyttävämpiä, kun yksivärisen korkkimaton sijaan ilmestyi kuvioitu korkkimatto (Rinne 2009).

Seinien koristeellisuus näkyi myös huonekaluissa. Kaapeissa, tuolien selkänojoissa ja sänkyjen päädyissä käytettiin sorvattuja koristepilastereita, jotka yleensä päättyivät pieneen nuppiin. Myös peilijako toistui esimerkiksi juuri kaappien ovissa ja paneeleissa. Uusrenessanssi levisi myös maaseudulle, ja huonekaluja oottrattiin näyttämään arvokkaammalta myös talonpoikaishuonekaluissa. Korkeaselkäisten tuolien verhoilumateriaalina käytettiin rottingin lisäksi myös paljon plyysiä (Pohjois-Pohjanmaan museo s.a).

S/s Salamassa uusrenessanssipiirteitä voidaan nähdä etenkin ruokasalongissa. Tilan kantavat rakenteet on hyödynnetty seinien pinnan jakamisessa paneelein, ja ylimmissä peileissä on käytetty peilin reunoja kiertävää koriste-maalauksia. Peileissä ja paneeleissa käytetyt eri värit puolestaan korostavat seinien peilijakoa.

4.2 Kangastutkimus

Savonlinnan maakuntamuseossa on huone varattu sukelluslöytöjä varten. Sukelluslöytöhuoneessa on suurehko kangas, joka on mahdollisesti ollut s/s Salamassa. Varmuutta tähän ei kuitenkaan ole, sillä kankaasta ei ole säilynyt selventävää arkistomateriaalia. Kankaasta otettiin kuitenkin näytepala tutkittavaksi (kuva 16). Kankaasta saadaan vähintään vertailupohja laivoissa käytettyihin kangasmateriaaleihin.

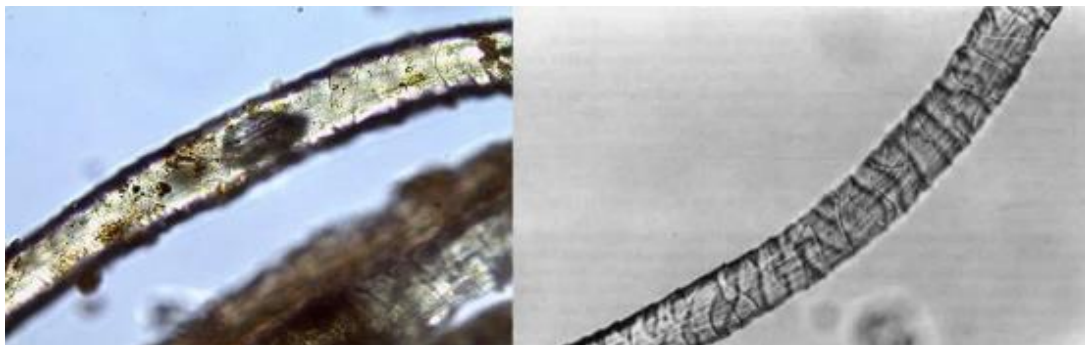


Kuva 16. Savonlinnan maakuntamuseon kankaan näytepala. (Meinander 2017)

Kangas on kudontatyyppiltään toimikas, eli sen jokainen lanka sitoutuu samalla tavalla, mutta aloittaa sitoutumisen yhtä lankaa myöhemmin kuin edellisessä

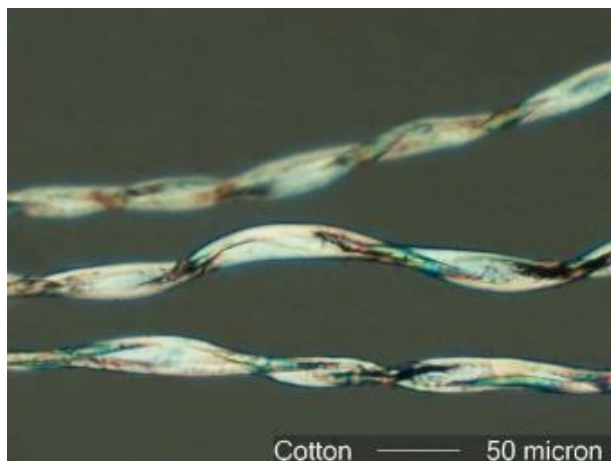
kerroksessa. Näin kankaaseen syntyy toimikkaalle ominainen 45 asteen vino-
viiva. (Aydemir et. al. 2004, 141.) Kankaan kuidut tutkittiin mikroskopoimalla.
Materiaalitutkimusta varten siitä erotettiin loimilanka ja kudelanka. Langoista
erotettiin ohuella preparointineulalla kuituja, jotka asetettiin aluslasille. Kuitu-
näytteet kasteltiin parilla tipalla tislattua vettä, jonka jälkeen ne peitettiin peitin-
lasilla. Kangas oli hyvin haurasta oltuaan järven pohjassa. Löytyneiden yksit-
täisten kuitujen pinta puolestaan oli niin rikki tai likainen, että kuidun tunnista-
minen oli haasteellista.

Molemmista langoista löytyi kuitenkin villakuituja (kuva 17). Villakuidun tunnis-
taa sen suomumaisesta pinnasta ja kuidun suoruudesta (Greaves & Saville
1995, 11.)



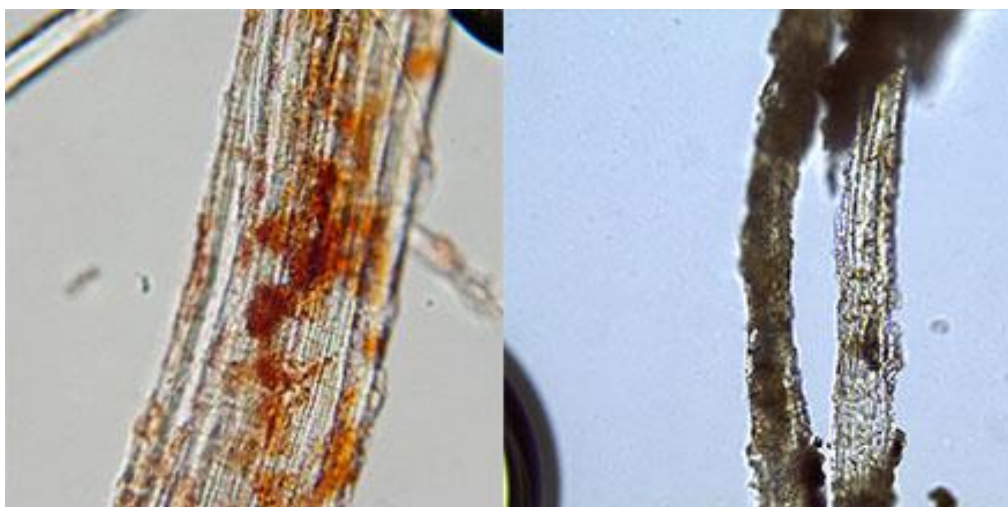
Kuva 17. Vasemmalla on kangasnäytteestä löytynyt villakuitu, oikealla esimerkkikuva villa-
kuidusta. (Vasen: Meinander 2017, oikea: cool.conservation-us.org)

Langoista löytyi villan lisäksi myös muita kuituja. Aluksi epäiltiin kyseessä ole-
van puuvilla, mutta näytteen vertaaminen puuvillan esimerkinäytteeseen
osoitti epäilyt vääriksi. Puuvillan kuitu on esimerkiksi vahvasti kierteinen, toisin
kuin tutkittavien lankojen kuidut (kuva 18).



Kuva 18. Esimerkkikuva puuvillan kuidusta. (MicrolabNW Photomicrograph Gallery s.a.)

Kun puuvilla suljettiin pois, seuraavana todennäköisenä vaihtoehtona pidettiin pellavaa. Pellavasta löytyneet esimerkkikuvat eivät kuitenkaan vastanneet tutkittavan kangasnäytteen kuituja. On hyvä huomata, että englanniksi puuvilla on sekä *flax* että *linen*. *Flax* tarkoittaa pellavakasvia, jonka kuiduista tehdään pellavakangasta eli *linenia* (Winsor & Newton s.a.). Näin ollen pellavakasvin kuidut ovat mikroskoopin alla erinäköiset kuin käsitellyn pellavakankaan kuidut (kuva 19).



Kuva 19. Vasemmalla verimataralla värjätty erimerkkikuva pellavakasvin kuidusta, oikealla kangasnäytteen kuitu. (Vasen: localcolordyes.com, oikea: Meinander 2017)

Esimerkkikuvien perusteella toinen kuitu voitiin tunnistaa pellavaksi. Esimerkkikuvan näytteessä kuitu on suora ja sen sisällä näyttäisi menevän paljon suoria kapeita onteloita. Tutkittavan langan kuidussa on vastaavia onteloita, ja molemmissa kuiduissa näyttäisi olevan tummempia pigmenttialueita, jotka tulevat erityisen hyvin esille esimerkkikuvan verimataralla värjättyssä kuitunäytteessä.

Kangas on siis valmistettu villasta ja pellavasta. Kankaasta ei voida sanoa onko se ollut s/s Salamassa tai onko sitä käytetty esimerkiksi verhoilukankaana. Kankaan materiaalin perusteella voidaan kuitenkin esittää, että s/s Salaman verhot olisivat voineet olla esimerkiksi pellavaa. Kuten 1970-luvun lopun hyttien sisustuksessa, verhot ovat voineet olla kevyttä, vaaleahkoa materiaalia. Laivan sisätilat ovat suhteellisen pienet, ja laivassa käytetyt valoventtiilitkään eivät laske sisään valoa kovinkaan paljoa. Museon näyttelyjen aikaan

käytetyt plyysiset verhot sopivat nykyisten sohvien kanssa yhteen, mutta vaikuttavat tunkkaisilta pienessä ja hämärässä tilassa. Plyysiset verhot toisivat tosin tilaan uusrenessanssin aikaisen tunkkaisen, hämärän tunnelman.

Erkki Riimalan teoksessa Saimaa ja Salama mainitaan sopimus, jonka mukaan ”Perään sisustetaan -- naistensalunki päällekkäin sijoitetuilla makuupai-koilla (noin 8), jotka päällystetään hyvällä tummalla shagikankaalla” (Riimala 1978, 18). Sopimusta ei ole löytynyt tähän työhön hyödynnettäväksi. Shagikankaasta ei sellaisenaan löytynyt lähteitä tai minkäänlaista mainintaa käytetyistä tutkimusmateriaaleista. Englannin kielessä *shag* tarkoittaa kankaisiin liittyen pitkänukkaista kangasta tai pitkäkarvaista mattoa, joka ei siis sellaisenaan sovellu sohvien verhoilumateriaaliksi. Otin yhteyttä Turun museokeskuk-
sen tekstiilikonservaattori Tanja Huikuriin. Hän kertoi löytäneensä omista ma-
teriaaleistaan *shag*-sanalle käännökseksi muun muassa termit ”takku”,
”pörrö”, ”vanukkeinen villa tai turkki” ja ”huonekaluplyysi”. Myös Suomen Rau-
tatiemuseon amanuenssi Ilsi From epäili, että kyseessä on pitkänukkainen,
ohuempi verhoilussa käytetty kangas. Voi siis olla, että ”shagikangas” terminä
on vain huono omaan aikakauteensa liittyvä käänнос. Tästä voidaan kuitenkin
päättellä, että naistensalongin sohvien verhoilussa on käytetty plyysiä. 1970-
luvun entisöinnissä naistensalongissa käytetty tummanpunainen plyysikangas
on siis s/s Salamaan sopiva materiaali. Voidaan myös olettaa, että plyysiä on
käytetty sekä hyttien että ruokasalongin verhoilussa sen käytönkestävyyden
vuoksi. Sohvilla on kuitenkin istuttu ja nukuttu, joten olisi loogista, että kaikissa
samaa käyttöön tarkoitetuissa kiinteissä huonekaluissa olisi sama päälly-
kangas. Näin ollen myös tämän tutkimuksen alueeseen kuulumattoman tupak-
kasalongin sohvilla on voitu käyttää plyysiä.

4.3 Ruokasalongi B14

Kuvassa 4 sivulla 14 olevassa nostokuvassa näkyy ruokasalongin alkupe-
räistä seinäpanelointia, joka vastaa nykyistä panelointia. Nykyistä tilan raken-
netta voidaan siis pitää alkuperäisen kaltaisena.

Alopaeuksen tutkimuksen mukaan ruokasalongin kattopaneelit ovat olleet
vaaleanruskeat. Tämä väri vastaa Tikkurilan Monicolor -värikartan värikoodia
807,75 (ks Taulukko 2 s. 32). Samaa ruskeaa on käytetty seinien paneeleissa.

Katon koteloidut parrut ovat olleet mustan ruskeat. Koteloille ei ole ilmoitettu vastaavaa värikoodia, mutta Alopaeus mainitsee maalinäytteessä olleen viivahdus sinisyyttä. Voi siis olla, että mustaa tai ruskeaa väriä on taitettu sinisellä. Myös katto- ja lattialistoissa on käytetty samaa mustanruskeaa.

Seinissä on paneelin vaaleanruskean (807,75) lisäksi käytetty listoissa siniharmaata, joka on lähinnä Monicolor-kartan sävyä 742,50. Vaaleanruskeita peilejä on kiertänyt vihertävän harmaa, viivamainen koristemaalauk. Tämä vastaa Herregård-värikartan koodia 1414F. Aiemmin mainitun mustanruskean lisäksi lattialistan väriksi on ilmoitettu myös punertava ruskea, Monicolorin värikoodilla 784.

Alopaeuksen tutkimuksessa hyödynnettyä Monicolor-värikarttaa ei enää löydy Tikkurilan nettisivuilta. Sivustolla on verrattavissa Monicolor Novan ja Tikkurila Symphonyn värikoodit, mutta Monicolor Novan värikoodit eivät vastaa Savonlinan maakuntamuseon arkistosta löytyvän Monicolor -kartan koodeja (Tikkurila 2017b). Siksi Alopaeuksen tutkimuksessa ilmoitetuille värikoodeille on pyritty etsimään mahdollisimmat tarkat vastaavuudet tämän hetken värikartoista vertailemalla niitä Alopaeuksen hyödyntämiin värikarttoihin. Verrattavina värikarttoina on käytetty Tikkurilan Tunne Väri 2015 -sisämaalien värikarttaa ja Teknoksen Sisämaalauk-värikarttaa. Parhaiten vastaavat värikoodit on ilmoitettu taulukossa 2. Alopaeuksen ilmoittamille värikoodeille etsittiin parhaimmat vastaavuudet NCS-värijärjestelmällä (Natural Colour System). NCS-värikoodien etuna on että ne eivät vanhene, toisin kuin esimerkiksi vertailukohteeksi otetut Tikkurilan ja Teknoksen värikartat. Katon koteloinnista tai katto- ja lattialistoista ei ole Alopaeuksen tutkimuksessa muuta mainintaa kuin ”mustanruskeaa, jota on saatettu taittaa sinisellä”. Tunne Väri -värikartasta on katsottu kaksi näihin osiin sopivaa mustanruskeaa vaihtoehtoa, värikoodit Y497 ja X501 (liite 2). On kuitenkin huomioitava, että nämä värit on otettu mukaan vain kokonaiskuvan hahmottamiseksi.

Taulukko 2. Taulukossa on esitetty ruokasalongin osien värikoodit eri värikarttojen mukaan. (Meinander 2017)

Ruokasalonki B14	Värikoodi (Monicolor)	Värikoodi (Herregård)	Värikoodi (Teknos)	Värikoodi (Tunne Väri)	Värikoodi (NCS)
Kattopaneeli	807,75	-	-	L396	S3050-Y20R
Katto, kotelointi	-	-	-	Y497 / X501	-
Kattolista	-	-	-	Y497 / X501	-
Seinä, paneeli	807,75	-	-	L396	S3050-Y20R
Seinä, lista	742,50	-	T1190		S2050-R90B
Seinä, koristelista	-	1414F	-	V447	S3010-G10Y
Kynnyslista	784	-	-	N405	S4040-Y70R
Lattialista	-	-	-	Y497 / X501	-

Sohvien etupaneeli on todennäköisesti nykyisenkaltaisesti noudattanut samaa värimaailmaa kuin millainen on seinissäkin. Voidaan siis olettaa, että sohvan etupaneelin peilit ovat myös olleet vaaleanruskeat ja listat siniharmaat. Näihin siis sopivat edellä mainitussa taulukossa mainitut värikoodit L396 ja T1190 (liite 3). Sohvan verhoilukankaan alkuperäisestä väristä ei ole löytynyt tietoa. Esimerkiksi restauroidussa, vuonna 1912 rakennetussa m/s J. L. Runebergissa salit ovat olleet keltaiset ja vihreät (Malmberg 2012). Ruokasalongin värimaailman takia voidaan kuitenkin olettaa, että nykyiset siniset plyysiverhoilut ovat tilaan sopivat.

Savonlinnan maakuntamuseolla on kaksi s/s Salaman alkuperäiseksi lattiamaateriaaliksi oletettua korkkimaton palasta. Esineet on luetteloitu numeroin 206:384 ja 206:418 (kuva 20). Lehtileikkeen mukaan 206:418 olisi laivan alkuperäistä mattoa (Museolaiva Salamasta saatiin lisää tietoa 1978). Laivan nostokuvista voi kuitenkin nähdä palasia lehväaiheisesta korkkimatosta numero 206:384 (liite 4).



Kuva 20. Vasemmalla on lehväkuviainen korkkimatto numero 206:384, oikealla kahdeksankulmioin koristeltu korkkimatto numero 206:418. (Meinander 2017)

Kahta korkkimattopalaa verrattiin maakuntamuseolla toisiinsa. Kahdeksankulmioilla koristeltu korkkimatto oli pahoin halkeillut, mutta sen väri oli säilynyt hyvin. Siinä ei näkynyt kosteusvaurioita ja se tuntui kädessä suhteellisen taipuisalta. Nostokuvissakin näkyneessä lehväkuvioisessa korkkimatossa taas oli pahoja kosteusvaurioita. Alkuperäinen väritys on havaittavissa vain vasemmassa yläkulmassa, jonka päällä on ollut ilmeisesti pyöreä tukipilari. Palan pinnassa on ruostetta, ja se on kuivuttuaan muuttunut kovaksi ja joustamattomaksi. (Esinelomake s.a.) Näistä seikoista johtuen on päätelty, että korkkimatto 206:384 on todennäköisemmin s/s Salaman alkuperäinen lattiamateriaali. Korkkimaton tarkkaa sijaintia on lähes mahdoton selvittää pelkkien nostokuvien perusteella, mutta voidaan olettaa, että niinkin koristeellinen lattiamateriaali olisi sijainnut ruokasalongissa. Korkkimatosta numero 206:384 on tehty värillinen 1:1:n mallipiirros (liite 5).

4.4 Hytti B4

Kuten aiemmin mainittiin, Alopaeus epäili tutkimuksessaan hyttien olleen yksiväriset. Väri on ilmeisesti ollut sama kuin ruokasalongin seinien paneeleissa. Näin ollen nykyisistä maaleista tilaan sopisi Tikkurilan Tunne Väri -värikartan koodi L396 (ks. Taulukko 2 sivulla 32). Ovi on hytin puolelta ollut joko yksivärinen tai samanvärisen kuin ruokasalongissa (liite 6).

Lattiamateriaaliksi voidaan epäillä korkkimattoa. Olisi loogista, jos sama lattia-materiaali olisi ollut kaikissa sisätiloissa. Näin ollen ruokasalongissa materiaa-lina käytetty korkki on todennäköisesti ollut hyteissäkin. Hytissä käytetyn korkkimaton mahdollisesta koristelusta ei kuitenkaan ole viitteitä. Voi olla, että ruokasalongissa käytettyä kuviota on hyödynnetty myös muissa tiloissa. Hytit ovat kuitenkin todennäköisesti olleet pääsääntöisesti yöpymistä varten, jolloin sosialisointi on tapahtunut laivan muissa osissa. Tämän takia on mahdollista että tilassa olisi käytetty hillitympää kuosia, kuten on tehty seinien väritysten-kin kanssa. Jos hyttien seinät ovat yksiväriset, niin korkkimattokin on voinut olla yksivärinen. Tässä tapauksessa voidaan olettaa, että hytissä käytetty korkkimatto olisi samaa ruskeaa kuin ruokasalongissa käytetyn korkkimaton pohjaväri.

Aiemmin kerrottiin, että 1880-luvulla tapahtuneessa tilojen sievistämisessä si-sustettiin kolme kahden hengen ja kaksi yhden hengen hyttiä. Helsingissä vuonna 1972 tehtyihin mittapiirroksiin on kuitenkin hytin kattoon merkitty pai-kaat kahden ylälaverin kannatinkoukuille (Salama 1972). Tämä merkitsee sitä, että hytissä on yöpynyt neljä ihmistä, kaksi alalavereilla ja kaksi ylälavereilla (liite 7). Voi olla, että tiloihin on lisätty laverit myöhemmin, tai 1880-luvulla nel-jän hengen hyttien lisäksi on tehty hytit yhdelle ja kahdelle hengelle. Alalaveri on ilmeisesti ollut kiinteä. Helsingissä tehdyissä piirroksissa sohvan sel-känojaan on merkitty saranat, eli selkänoja on saatu nostettua ylälaveriksi. Sa-manlainen rakenne on laivassa nykyään olevissa rekonstruoiduissa sohvilla. Sohvan selkänojan pehmusteeksi on merkitty olki, muuta mainintaa materiaa-leista ei ole. Sohvan näkyvät puuosat on joko ootrattu tai petsattu tummaksi. Hyttiä koskeviin piirroksiin on myös merkitty kaarevalle, laivan kyljen puolei-selle seinälle 511 mm korkea ja 463 mm leveä ”pesupöydän aukko”. Seinän kaareutuvuuden vuoksi tämä todennäköisesti tarkoittaa sitä, että seinän vaa-kanelointiin on tehty aukko, johon pesukomuutti on upotettu. Komuutti on todennäköisesti ootrattu näyttämään tammelta uusrenessanssin tyylin mu-kaan. Tilan vesikarahviteline oli säilynyt suhteellisen hyvin järven pohjassa, ja siitäkin on tehty Helsingissä mittapiirros (liite 7).

4.5 Naistensalunki B1

Naistensalongista Alopaeus ei väritutkimuksessaan mainitse mitään. Voi olla, että salongista ei jostain syystä otettu värinäytteitä, tai sitten värinäytteet ovat kadonneet ennen niiden tutkimista. Ensiksi mainittu syy voi johtua siitä, että naistensalongissa ei ollut säilynyt maalijäämiä joista ottaa näytteitä. Tästä syystä naistensalongista ei ole tehty värillisiä havainnepiirroksia. Varmoja tietoja ei siis ole, vaan tässä tutkimuksessa esitetyt vaihtoehdot ovat olettamuksia.

Naistensalongissa on voitu noudattaa samaa värimaailmaa kuin muissakin laivan tiloissa. Näin ollen tila on ollut hytin tapaan yksivärinen, jolloin se on ollut kauttaaltaan vaalean ruskea, tai tila on voitu maalata samaan tapaan kuin ruokasalunki. Peileihin jaettu keulan puoleinen seinä olisi tällöin maalattu siniharmaaksi vaaleanruskeilla peileillä. Voi olla, että peileissä olisi käytetty samantyyppistä vihertävän harmaata viivamaista koristemaalaa kuin ruokasalongissakin. Vaakapaneloitu kaareva seinä on todennäköisesti ollut yksivärinen, tässä tapauksessa vaaleanruskea. Valoventtiilien kehykset on todennäköisesti maalattu samalla värillä kuin seinätkin. Venttiilin syvennyksessä on käytetty joko seinän väriä tai valkoista, joka heijastaa pienestä venttiilistä tulevaa valoa muuhun tilaan.

Myöskään Erkki Riimalan esittelemää suunnitelmaa, jossa tila maalattaisiin nykyisenkaltaisesti valkoiseksi, ei voida sulkea pois. Riimalan suunnitelmassa katto ja seinät maalattaisiin kauttaaltaan kiiltävän valkoisella ja jalkalistat, koristelistat ja ilmeisesti peilien ja taulujen kehykset olisivat mahonkia tai mahonginsävyisiä. Valkoinen väri on ristiriidassa laivan muiden sisätilojen sisustuksen kanssa, mutta esimerkiksi s/s Väinämöisen Puhoksen Konepajalla vuonna 1885 suoritettussa korjauksessa kyseisen laivan hytit maalattiin valkoisella ja kullalla (Karttunen 1945, 134). Valkoista käytettiin myös s/s Arcturus I:n salongin katossa (kuva 21). Valkoista on siis käytetty laivojen sisustuksessa suurilla aloilla, mutta sitä, onko sitä käytetty s/s Salaman naistensalongissa, ei voida varmentaa. Käytettävissä väreissä on otettava huomioon niiden sopivuus laivan aikakauteen ja tyyliin sekä muuhun laivaan.

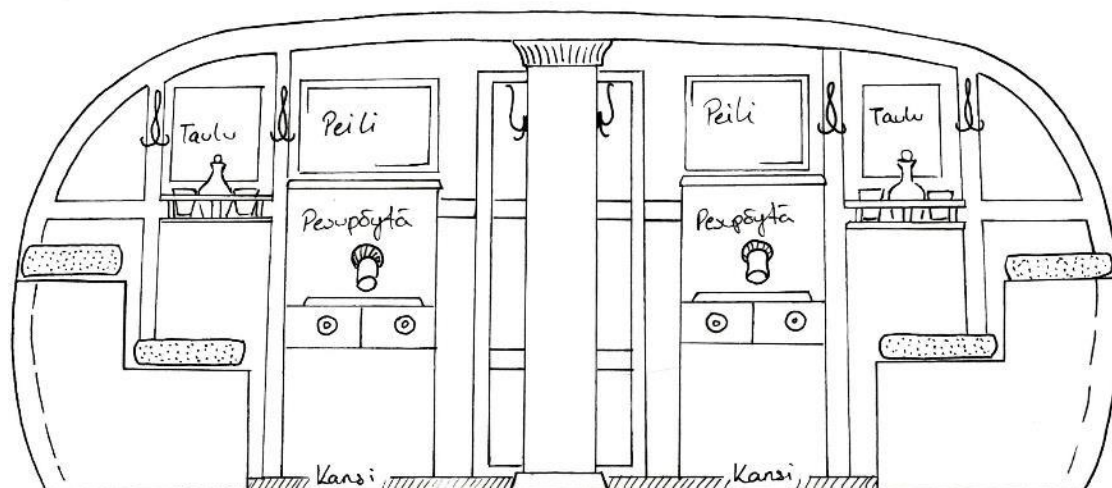
Riimala esittää suunnitelmassaan myös, että oven helat, vaateripustimet, valoaukkojen pisarakupit sekä verhojen helat ja renkaat olisivat kromattuja. Kromi on materiaalivalintana hyvä, sillä se kestää hyvin korroosiota, tässä tapauksessa kosteutta. Myös hyvin korroosiota kestävä messinki olisi kuitenkin perinteisempi materiaali, sillä sitä on juuri korroosion kestävyytensä takia ollut paljon muun muassa laivojen pumpuissa ja koneissa (Bell 2017).



Kuva 21. S/s Arcturus I:n salongin valkoista kasettikattoa. (Finna 2017, muokannut Meinander 2017)

Sivun 13 kuvassa 4 näkyvässä Riimalan piirroksessa naistensalongin keulanpuoleiselle seinälle on kuvattu pesukomuutti, kaksi peiliä ja taulua ja vesikarahviteline karahveineen. Ruoritukki on koteloitu näyttämään pylväältä. Vaatekoukkuja on kiinnitetty seinälle ja pylvääseen. Riimalan suunnitelmassa tilaan tuotaisiin myös pieni kirjoituspöytä ja tuoli. Suunniteltu sisustus on toimiva ja sopii laivan ylellisyyteen. Ruoritukin kotelointi ja tilan sievistäminen tauluilla ja peileillä tekevät tilasta viihtyisän. Vuoden 1883 aikoihin laaditussa s/s Salaman remonttiin liittyvässä sopimuksessa kuitenkin mainitaan, että ”naistensalongi varustetaan edelleen sohvapöydällä, kahdella pesukaapilla, joiden yläpuolelle laitetaan peilit ja vesikarahvitelineet, ikkunaverhoilla ja pieluksilla”. Lisäksi lattia päällystettäisiin ”hyvällä vahamatolla”. (Riimala 1978, 18, 19.) Riimalan suunnitelma näin ollen poikkeaa laivan alkuperäisestä suunnitelmasta. Tilan puoliympyränmallisuuden ja kiinteän tilan kiertävän sohvan perusteella

voidaan olettaa, että kaksi pesukomuuttia ovat olleet symmetrisesti oven molemmin puolin (kuva 22). Yläpuolella on ollut peilit, ja vesikarahviteline on ollut joko peilin yhteydessä tai kiinnitetty seinään sen viereen. Riimalan suunnitelman mukaisesti peilin vieressä on voinut somisteena olla taulu.



Kuva 22. Riimalan suunnitelman pohjalta tehty naistensalongin sisustussuunnitelma, jossa näkyvät molemmat pesupöydät peileineen ja vesikarahvitelineineen. (Meinander, 2017)

Ruokasalongissa ja hytissä on käytetty korkkimattoa, mutta naistensalongissa on mainittu käytettävän ”hyvää vahamattoa”. Tämä tarkoittaa linoleumimattoa, jota on Suomessa kutsuttu myös korkkimatoksi sen valmistuksessa hyödynnetyn korkkijauheen vuoksi. Näin ollen myös aiemmin esiteltujen tilojen latioissa käytetty korkkimatto on linoleumia. Viittaus vahaan taas tulee linoleumimaton vaurioita ennaltaehkäisevästä hoidosta. Jotta matto ei pääsisi kuivumaan ja näin murtumaan sen pinta vahataan lattiavahalla. Alun perin yksiväriset matot muuttuivat 1880-luvun lopulla kuviollisiksi. Kuviot tehtiin joko painamalla tai läpivalamalla. Läpivaletun maton hyötynä on, että kuvio ei häviä vaikka matto kuluisikin. Painamalla tehty kuvio kirjaimellisesti painetaan pohjavärjätyin maton päälle, jonka jälkeen pinta käsitellään lakalla. (Porin kaupunki s.a.) Tästä voidaan päätellä, että naistensalongin vahapäällysteinen linoleumi on ollut joko yksivärinen tai kuvioitu läpivalamalla.

1970-luvun aikaisesta nostokuvasta (kuva 23) voidaan päätellä, että sohvan nykyinen rakenne vastaa alkuperäistä. Selkänojan ja seinän välissä oleva tila on katettu, jotta siihen on voitu sijoittaa yöksi lisävuoteet. Tämän näkee mitoitteen myös Helsingissä tehdyistä mittapiirroksista (liite 8). Sohvan värityksestä ei kuitenkaan voida sanoa mitään varmaa. Olettaen, että naistensalongin on

maalattu samoin värein kuin ruokasalongi, niin sohva on ollut samanvärinen kuin ruokasalongissakin. Riimalan valkoiseksi suunnittelemaan tilaan taas sopii nykyisen kaltainen valkoinen sohva. Nämä ovat kuitenkin vain olettamuksia, sillä sohvan värityksestä ei ollut mainintaa tähän työhön löytyneissä asiakirjoissa.



Kuva 23. Naistensalongin sohva s/s Salaman noston jälkeen. (Savonlinnan maakuntamuseo 2016)

Nykyisin tilan sohvassa käytetty punainen plyysi sopii materiaaliltaan laivan aikakauteen, mutta väristä ei ole ”tumman shagikankaan” lisäksi löytynyt mainintaa. Uusrenessanssin aikana yleisin käytetty verhoilumateriaali on ollut punainen plyysikangas (Pohjois-Pohjanmaan museo s.a). Myös s/s Konkordissa ja s/s Saimaassa verhoilukankaana on käytetty punaista samettia, jota voidaan verrata plyysikankaaseen (Karttunen 1945, 103, 173). ”Tumma” voisi hyvinkin viitata punaiseen väriin, mutta olettaen, että naistensalongi on maalattu samoin kuin ruokasalongi, verhoilukangas on ollut tummansininen.

5 LOPPUPÄÄTELMÄT

S/s Salama on tärkeä osa Suomen höyrylaivahistoriaa. Aikanaan se oli yksi komeimpia liikenteessä olleita aluksia. Kohteena s/s Salamasta tekee mielenkiintoisen sen tausta; uppoamisensa ansiosta laiva on säilynyt näihin päiviin asti todennäköisesti maailman ainoana säilyneenä höyrykuunarina. Kaikki s/s

Salaman historiaan tai rakenteeseen liittyvä tieto on arvokasta. Suurin osa laivaan liittyvistä alkuperäisistä papereista menetettiin laivan uppoamisen yhteydessä.

Päätutkimuskysymykseen, eli mitä värejä tutkittavien tilojen seinissä ja katoissa on käytetty, saatiin osittain vastaus. Ruokasalongin värit saatiin selvitettyä Alopaeuksen väritutkimuksen avulla, josta voidaan myös päätellä hytin väri. Nykyisin tiloissa käytetty värimaailma on hyvin lähellä alkuperäistä, vaikkakin pieniä eroavaisuuksia on. Esimerkiksi ruokasalongin paneeleissa käytetty vihertävän harmaa (Herregård, 1414F) kuuluisi Alopaeuksen tutkimuksen mukaan olla seinien peilien koristemaalauksessa. Naistensalongin värimaailmasta ei löytynyt minkäänlaisia viittauksia. Tarkempia tietoja laivan sisustukseen löytyisi todennäköisesti Puhoksen konepajan asiakirjoista, joita ei löytynyt tähän työhön hyödynnettäväksi. Naistensalongiin on tehty sisustussuunnitelmia, mutta niiden paikkansapitävyyttä ei voida varmistaa.

Alatutkimuskysymyksinä oli tilojen lattiamateriaalin ja kankaiden selvitys. Myös näihin kysymyksiin saatiin osittaiset vastaukset. Ruokasalongin alkuperäiseksi lattiamateriaaliksi voidaan olettaa Savonlinnan maakuntamuseon kokoelmissa olevaa lehväkuvioista korkkimattoa esinumerolla 206:384. Tämä on päätelty esineen kunnosta ja kosteusvaurioista, mutta sen tarkkaa sijaintia laivassa ei ole voitu todentaa. Koristeellisuuden vuoksi oletettu sijainti on ollut ruokasalongissa. Linoleumimatto on varmistunut laivan alkuperäiseksi lattiamateriaaliksi naistensalongiin liittyvän suunnitelman pohjalta. Hytissä linoleumi on todennäköisesti ollut hillitympi, ehkä yksivärinen. Kannattaa kuitenkin miettiä linoleumia materiaalina, sillä vaikka se on tehty luonnonmateriaaleista, pintaan tuleva vaha vähentää sen hengittävyttä. Etenkin kosteissa tiloissa tämä voi aiheuttaa ongelmia, kuten tässä työssä on mainittu muun muassa s/s Salaman naistensalongin kohdalla. Niin kauan, kun esimerkiksi laivan kansi vuotaa tai tiloissa on muita kosteusongelmia, linoleumin käyttöä tulisi välttää uusien kosteus- ja lahovaurioiden välttämiseksi.

Käytetyistä kankaista ei saatu täyttä varmuutta. Verhoilumateriaalina on käytetty ”shagikangasta” eli plyysiä. Pöytäliinoina ja verhoina on voitu käyttää pel-lavakangasta. Asiakirjoista ei kuitenkaan löytynyt tarkkaa mainintaa sisustuk-

sen kankaista tai niiden väreistä. Myöskään tilojen huonekaluista ei naistensalongin sisustuksen lisäksi ole tähän työhön löydettyissä asiakirjoissa mainittu. Tyyllillisesti 1800-luvun loppuun ajoittuvat eli uusrenessanssia edustavat huonekalut sopivat alukseen. Museoiden Finna-hakuohjelmalla ei juuri löytynyt interiörikuviakin vastaavista aluksista. Löydettyt kuvat olivat pääsääntöisesti nykyaikaisemmista aluksista.

Työhön on tiivistetysti koottu s/s Salaman vaiheet noston jälkeen, jotta olennaisin tieto olisi helposti katsottavissa yhdestä paikasta. Työn tutkimustulokset ovat mahdollisesti tulevaisuudessa osana s/s Salaman restaurointisuunnitelmaa. Työssä on myös työn tilaaja huomioiden ilmoitettu, mihin arkistoihin on otettu yhteyttä ja minkälaista informaatiota kyseisistä arkistoista on saatu. Mahdollisia jatkotutkimuksen aiheita ovat esimerkiksi muiden tilojen interiööri, laivan perässä olevan koristemaalauksen tutkimus (nykyinen maalaus eroaa hieman vanhoista valokuvista) sekä laivassa mahdollisesti käytettyjen irtaimien huonekalujen kartoitus.

LÄHTEET

Alopaesus, H. 1980. Salama-laivan alkuperäisten värien selvitysmatka Savonlinnaan. Raportti. Helsinki. Savonlinnan maakuntamuseo.

Aydemir, J. & Sokka, K. Kudonta. Teoksessa Aydemir, J; Hattunen, L; Honkima, O; Junnila-Savolainen, R; Luutonen, M; Moisio, M; Pirtola, P; Ralli, U; Silpala, E; Sneck, A; Sokka, K; Suomi, B; Vatanen, V. 2004. Käden taidot. Espoo: Weilin & Göös Oy, 124–164.

Bell, T. 2017. Brass Alloys and Their Applications. The Balance. Päivitetty 17.3.2017. Saatavissa: www.thebalance.com/brass-applications-2340108 [viitattu 22.3.2017].

Esineluettelo s.a. Esinenumero 206:384. Savonlinnan maakuntamuseo.

From, I. 2017. Amanuenssi. Sähköpostikeskustelu 13.2.2017. Suomen Rautatiemuseo.

Greaves, P.H: & Saville, B.P. 1995. Microscopy of Textile Fibres. BIOS Scientific Publishers Limited.

Helsingin kaupunginosayhdistykset r.y. s.a. Rakennukset kertovat: 2. kertaustyyli – kaupunkipalatsien ja huviloiden aika. Saatavissa: <http://helka.net/rakennukset-kertovat-nettiversio/2282-2-kertaustyyli-kaupunkipalatsien-ja-huviloiden-aika> [viitattu 25.3.2017].

Huikuri, T. 2017. Konservattori. Sähköpostikeskustelu 9.2.2017. Turun museokeskus.

Höyrylaiva Salamassa oli tyyliä. 1978. *Itä-Savo* 2.8.1987.

Karttunen, K. 1945. Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. Helsinki: Suomen kirja.

Kunttu, T. 2017. Intendentti. Sähköpostiviesti 23.1.2017. Suomen Merimuseo.

Jaatinen, T. 1982. Pasassierit, puksierit ja pikinytkyt. Höyryalukset ja niiden varustaminen Mikkelin läänissä, Saimaan vesistöalueella v. 1856–1920. Helsingin yliopisto. Historian laitos. Pro gradu-tutkielma.

Levänen, P. 1999. Perinteinen verhoilu, esimerkkinä museolaiva Salaman ruokasalongin istuimet. Savonlinnan ammatti-instituutti. Artemia Navale. Artesaanityö.

Löppönen, T. 2010. Dokumentointi, S/s Salama. Savonlinnan maakuntamuseo.

Malmberg, T. 2012. M/s J.L. Runeberg – saaristolaiva sydämissämme 1912-2012. Porvoo: Varustamo Oy J. L. Runeberg. 2012.

Museolaiva Salamasta saatiin lisää tietoa. 1978. *Itä-Savo* 17.3.1978.

Ojamies, R. 1984. Museolaiva mielenkiintoinen tutustumiskohde. *Kouvolan Sanomat* 26.5.1984.

Pakkanen, E. 1993. Matka Saimaalta Viipuriin. Helsinki: Suomen Höyrypurssi-seura ry. 1993.

Pietarila, P. 1995. Väri ja tyyli. Vantaa: Tikkurila Oy. 44, 45.

Pohjois-Pohjanmaan museo s.a. Kertaustyyli n. 1830–1890. Oulun kaupunki. Saatavissa: <https://www.ouka.fi/oulu/ppm/226> [viitattu 27.3.2017].

Porin kaupunki s.a. Korkki- eli linoleum –lattia. Porin kaupunki. Saatavissa: <https://www.pori.fi/kulttuuri/museot/rakennuskulttuuritalotoivojakorsmanintalo/toivojakorjausneuvonta/toivonkorjausvinkkejä/korkki-elilinoleum-lattia.html> [viitattu 25.3.2017].

Riimala, E. 1978. Saimaa ja Salama. Savonlinna: Savonlinnan Kirjapaino Osakeyhtiö.

Riimala, E s.a. Salama. Sisustussuunnitelmat. Savonlinnan maakuntamuseo.

Rinne, H. 2009. Sisustaminen: Säätyläiskartanosta rintamamiestalon jaloon yksinkertaisuuteen. Päivitetty 30.11.2009. Saatavissa: <http://www.perinnemestari.fi/?id=68> [viitattu 23.3.2017].

Saimaan purjehdusmuseoyhdistys ry s.a. SALAMAN entisöinti ym. vaiheita. Savonlinna.

Saimaan purjehdusmuseoyhdistys ry. 1978. Salaman entistämistöiden jatkaminen 1978 – 1979. Suunnitelma.

Saimaan purjehdusmuseoyhdistys ry. 1981. Toimintakertomus vuodelta 1981.

Salama. 1972. Mittapiirustus. Helsinki. 5.12.1972.

Salaman hoitokunta. 1979. Pöytäkirja. Liite 1. Salaman hoitokunnan kokous.

Salama, selvitys suoritetuista töistä ajalla 6.10.–15.12.–72 s.a. Raportti. Savonlinnan maakuntamuseo.

Seitsemäshuone s.a. Huonekalujen tyylihistoria. PDF-tiedosto. Saatavissa: www.seitsemashuone.fi/liskuvia/tyylihistoria.pdf [viitattu: 28.2.2017].

Suomen Merimuseoyhdistys r.y. & Saimaan Purjehdusmuseoyhdistys r.y. 1974. Pidä kanssamme Salama pinnalla. Lehtinen. Helsinki: Kilamapaino.

Suomen suuriruhtinamaan asetus-kokoelma. 1890. Helsinki: Keisarillisen senaatin kirjapaino.

Tapanainen, P. 1997. Salaman korjaus- ja entisöintityössä käytetty materiaali. Savonlinnan maakuntamuseo.

The Free Dictionary. 2017. SS. Saatavissa: www.thefreedictionary.com/SS [viitattu: 2.2.2017].

Tikkurila. 2017a. Kertaustyylit – uusrenessanssi 1870–1900. Saatavissa: https://www.tikkurila.fi/ammattilaiset/varit/perinnevarit/kertaustyylit_ja_uusrenessanssi_1870_-_1900 [viitattu 25.3.2017].

Tikkurila. 2017b. Värikoodien vastaavuus: Monicolor Nova ja Tikkurila Symphony -sävyjen vastaavuudet. Saatavissa: www.tikkurila.fi/ammattilaiset/varit/lisatietoa_vareista/varikoodien_vastaavuus [viitattu: 13.3.2017].

Tolkkisten telakka. 1973. Salama. Työsuunnitelma. Savonlinnan maakuntamuseo.

Vormisto, R s.a. Hieman tyylihistoriaa. Blogi. Saatavissa: www.rv-design.fi/55293877 [viitattu: 15.2.2017].

Winsor & Newton s.a. Understanding the difference between canvas and linen. Saatavissa: www.winsornewton.com/row/discover/tips-and-techniques/other-tips-and-techniques/difference-between-canvas-and-linen [viitattu 9.2.2017].

KUVALUETTELO

Taulukko 1. Hyödynnetyt arkistot ja niistä löytynyt lähdemateriaali. Meinander, V. 2017.

Taulukko 2. Taulukossa on esitetty ruokasalongin osien värikoodit eri värikarttojen mukaan. Meinander, V. 2017.

Kuva 1. Valkokylkinen s/s Salama Viipurin linnan edustalla 1890-luvulla. Savonlinnan maakuntamuseo. 2017.

Kuva 2. Hyvin säilynyt s/s Salaman hylky telakalla. Savonlinnan maakuntamuseo. 2016.

Kuva 3. Savonlinnan maakuntamuseo Riihisaassa. Museolaiturissa vasemmalla takana s/s Salama, edessä tervahöyry Mikko ja oikealla risteilyalus s/s Savonlinna. Savonlinnan kaupunki 2017, muutokset kuvaan Meinander, V. 2017. Saatavissa: <http://visitsavonlinna.fi/products/riihisaari-saimaan-luontaja-kulttuurikeskus/> [viitattu 15.3.2017]

Kuva 4. Erkki Riimalan piirros naistensalongin sisustuksesta keulan puoleiselle seinälle. Meinander, V. 2017.

Kuva 5. Ruokasalongin katto laivan noston jälkeen. Savonlinnan maakuntamuseon arkisto. 2016

Kuva 6. Pääkannen pohjapiirrokseseen merkitty ruokasalonki B14 (A), matkustajahytti B4 (B) ja naistensalonki B1 (C). Riimala, E. 1978. Muokannut Meinander, V. 2017.

Kuva 7. Ruokasalongin seinien ylimpien peilien koristemaalaus. Meinander, V. 2017.

Kuva 8. Ruokasalongin perästä katsottuna oikea seinusta. Meinander, V. 2016.

Kuva 9. Ruokasalongin sohvan etupaneeli. Kuvassa näkyy myös vuonna 1997 pintakäsiteltyä lautalattiaa. Meinander, V. 2017.

Kuva 10. Hytin panelointi puuttuu seinän yläosasta, jonka takia punainen kylki ja kattorakenne näkyy. Meinander, V. 2016.

Kuva 11. Hytin ovi, ja sen yläpuolella ilmanvaihtoaukot. Meinander, V. 2016.

Kuva 12. Hytin peräseinällä oleva laveri. Meinander, V. 2016.

Kuva 13. Panoraamakuva naistensalongin perästä. Kuvassa keskellä on ruoritukki, taustalla kiinteä sohva hajonneine jalkalistoineen. Meinander, V. 2016.

Kuva 14. Panoraamakuva naistensalongin keulan puoleisesta seinästä. Meinander, V. 2016.

Kuva 15. Uusrenessanssityylinen puutalo Rauman vanhassa kaupungissa. Talon julkisivussa käytetyt värisävyt muistuttavat s/s Salaman sisätiloissa käytettyjä värejä. Blogspot. 2016. Saatavissa: <http://styleheaven-marjorie.blogspot.fi/2016/09/lumoava-vanha-rauma.html> [viitattu 26.3.2017]

Kuva 16. Savonlinnan maakuntamuseon kankaan näytepala. Meinander, V. 2017.

Kuva 17. Vasemmalla on kangasnäytteestä löytynyt villakuitu, oikealla esimerkkikuva villakuidusta. Meinander, V. 2017. Journal of the American Institute for Conservation. 1995. Saatavissa: www.cool.conservation-us.org/jaic/articles/jaic34-03-004_4.html [viitattu 9.2.2017]

Kuva 18. Esimerkkikuva puuvillan kuidusta. MicrolabNW Photomicrograph Gallery s.a. Saatavissa: www.microlabgallery.com/gallery/Cotton1Ad-fixed.aspx [viitattu 9.2.2017]

Kuva 19. Vasemmalla verimataralla värjätty erimerkkikuva pellavakasvin kuidusta, oikealla kangasnäytteen kuitu. Meinander, V. 2017. Local Color Dyes 2012. Saatavissa: localcolordyes.com/2012/05/20/microscope-images-of-flax-fibers/ [viitattu 9.2.2017]

Kuva 20. Vasemmalla on lehväkuviainen korkkimatto numero 206:384, oikealla kahdeksankulmioin koristeltu korkkimatto numero 206:418. Meinander, V. 2017.

Kuva 21. S/s Arcturus I:n salongin valkoista kasettikattoa. Suomen Merimuseo, 2017. Saatavissa: <https://museot.finna.fi/Record/mus-ketti.M012:SMK200627:108#image> [viitattu 2.3.2017]

Kuva 22. Riimalan suunnitelman pohjalta tehty naistensalongin sisustussuunnitelma, jossa näkyvät molemmat pesupöydät peileineen ja vesikarahvitelineineen. Meinander, V. 2017

Kuva 23. Naistensalongin sohva s/s Salaman noston jälkeen. Savonlinnan maakuntamuseo. 2016

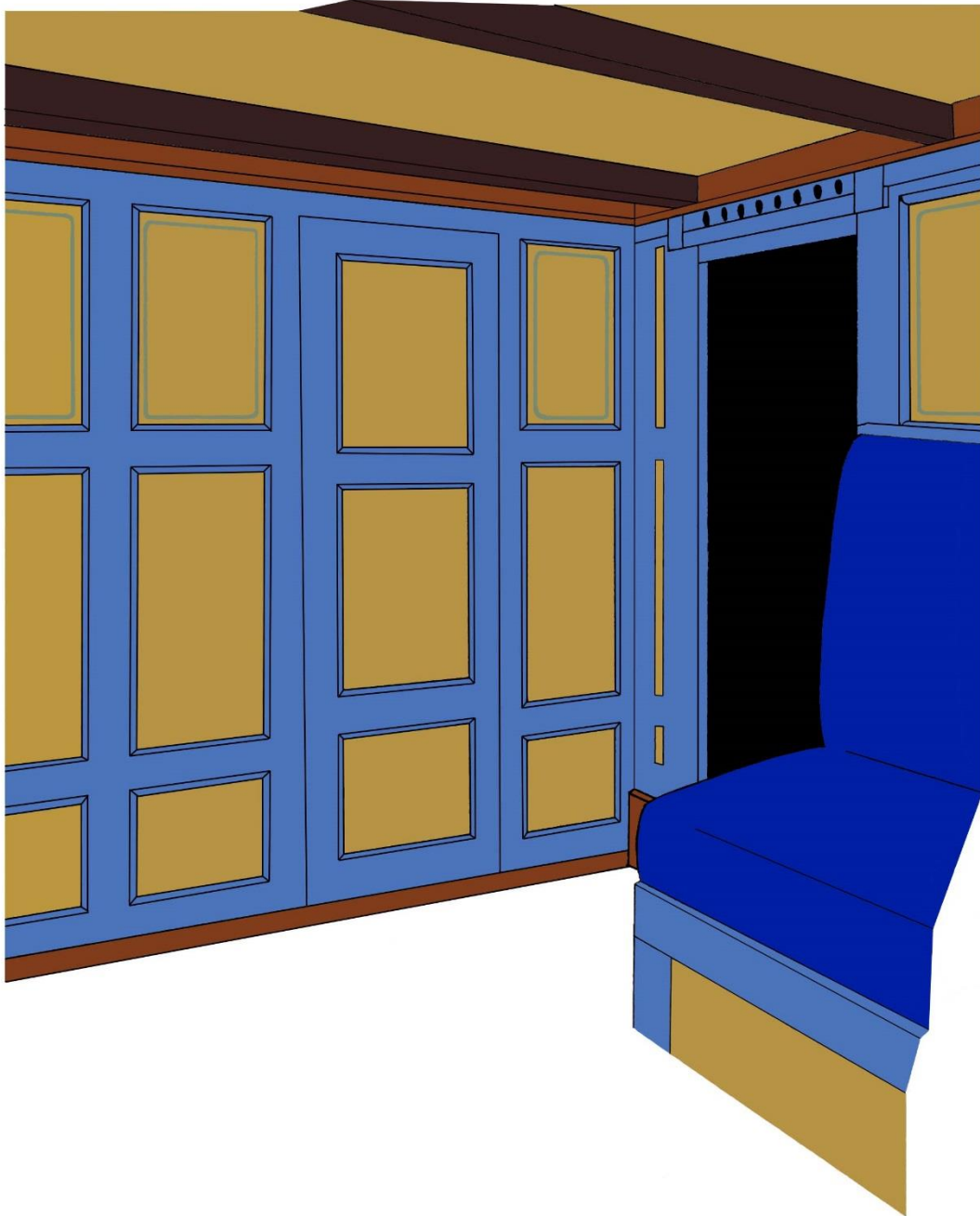
Mustakylkinen s/s Salama



Kuva 1. S/s Salama Riihisaaren museolaiturissa kevättalvella 2017. (Meinander, 2017)



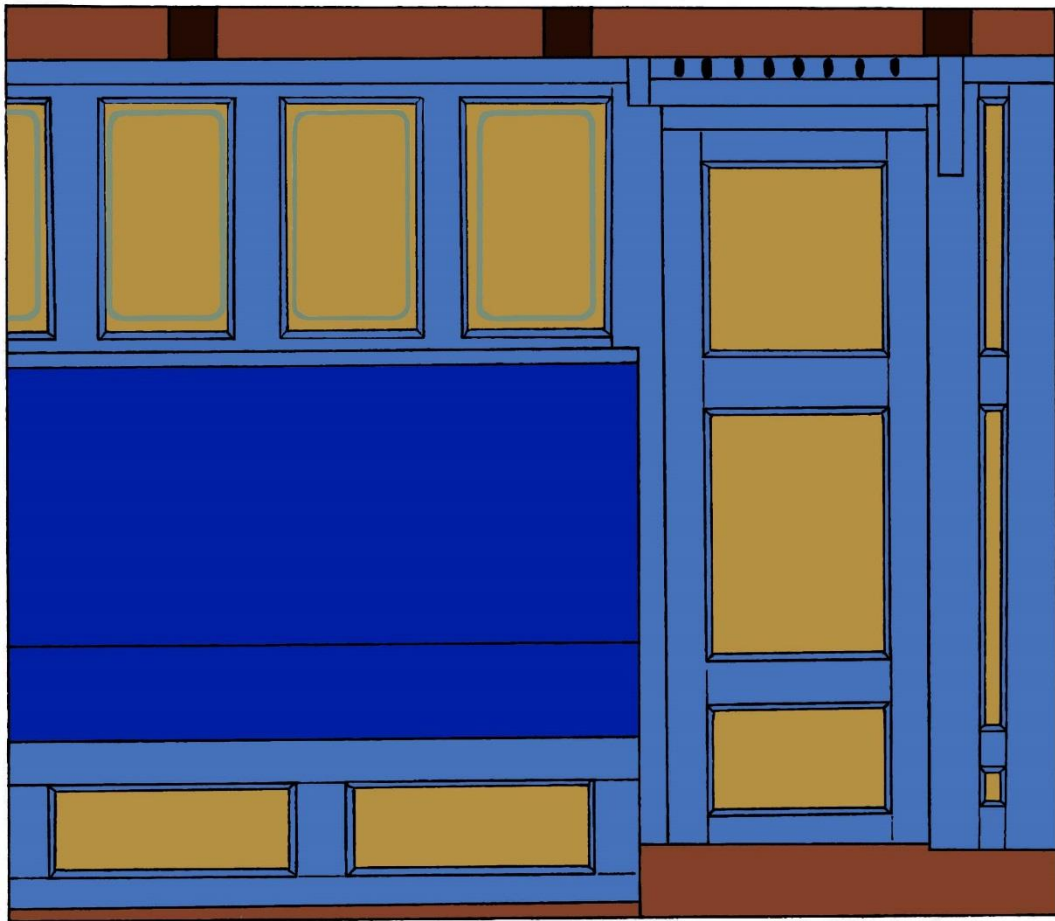
Kuva 2. S/s Salaman perän koristemaalaus. (Meinander, 2016)

Väritetyt havainnepiirrokset ruokasalongista

Kuva 1. Yleiskuva Alopaeuksen väritutkimuksen mukaan väritetystä ruokasalongista. Kuvassa perän ja keulasta katsottuna oikean kyljen puoleinen seinä. Kuva ei mittakaavassa. (Meinander 2017)

Havainnepiirroksiin ei ole selkeyden vuoksi tehty lattiaa. Lattiamateriaalin näkee liitteestä 5.

Väritetyt havainnepiirrokset ruokasalongista

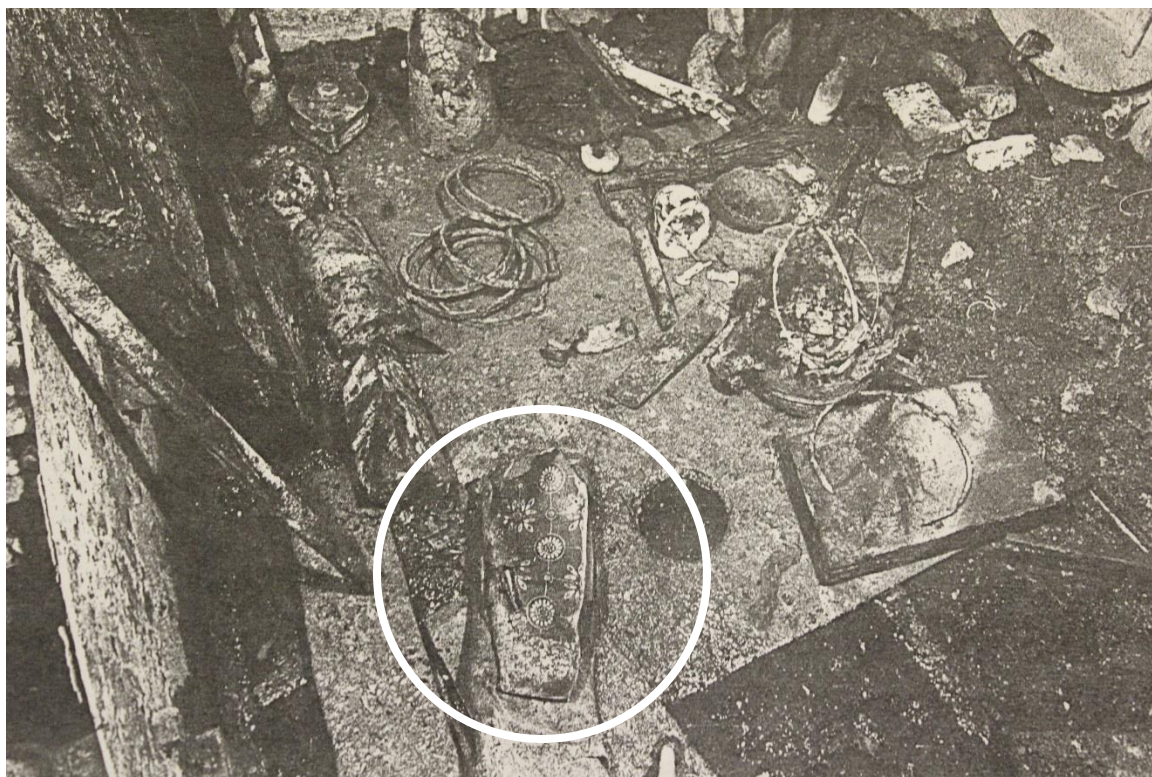


Kuva 2. Osa perästä katsottuna oikeaa seinustaa Alopaeuksen väritutkimuksen mukaan väritettynä. Kuva ei mittakaavassa. (Meinander 2017)

Näytteet värikartoista Tikkurila – Tunne väri ja Teknos – Sisämaalaus

(Tämä liitesivu on tehty käsin ja on nähtävissä paperisessä versiossa).

Nostokuva: korkkimatto numero 206:384



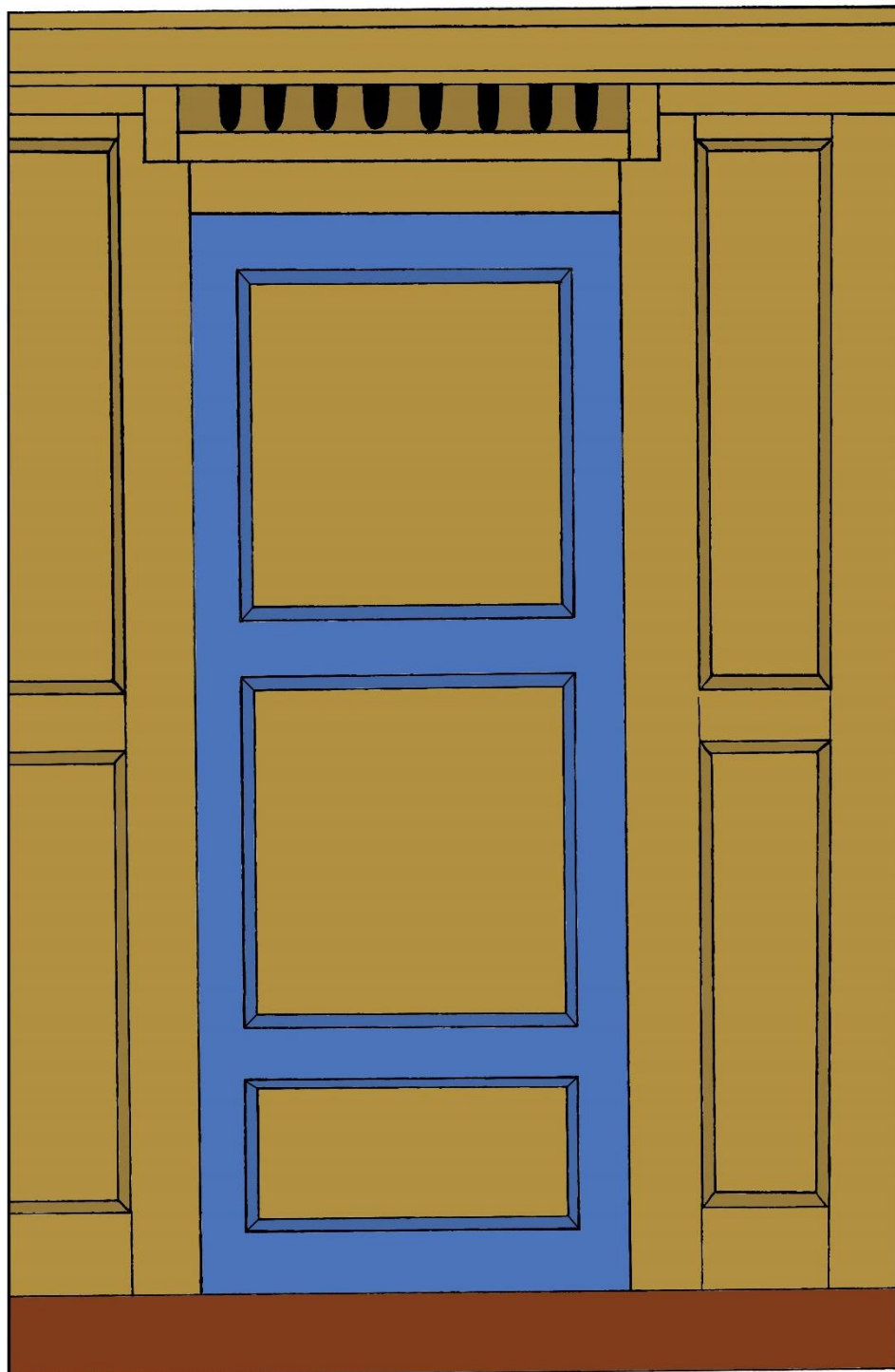
Kuva 1. Lehväkuviainen korkkimatto ympyröitynä kuvassa alhaalla keskellä. (Meinander 2017)

Havainnepiirros korkkimatosta numero 206:384



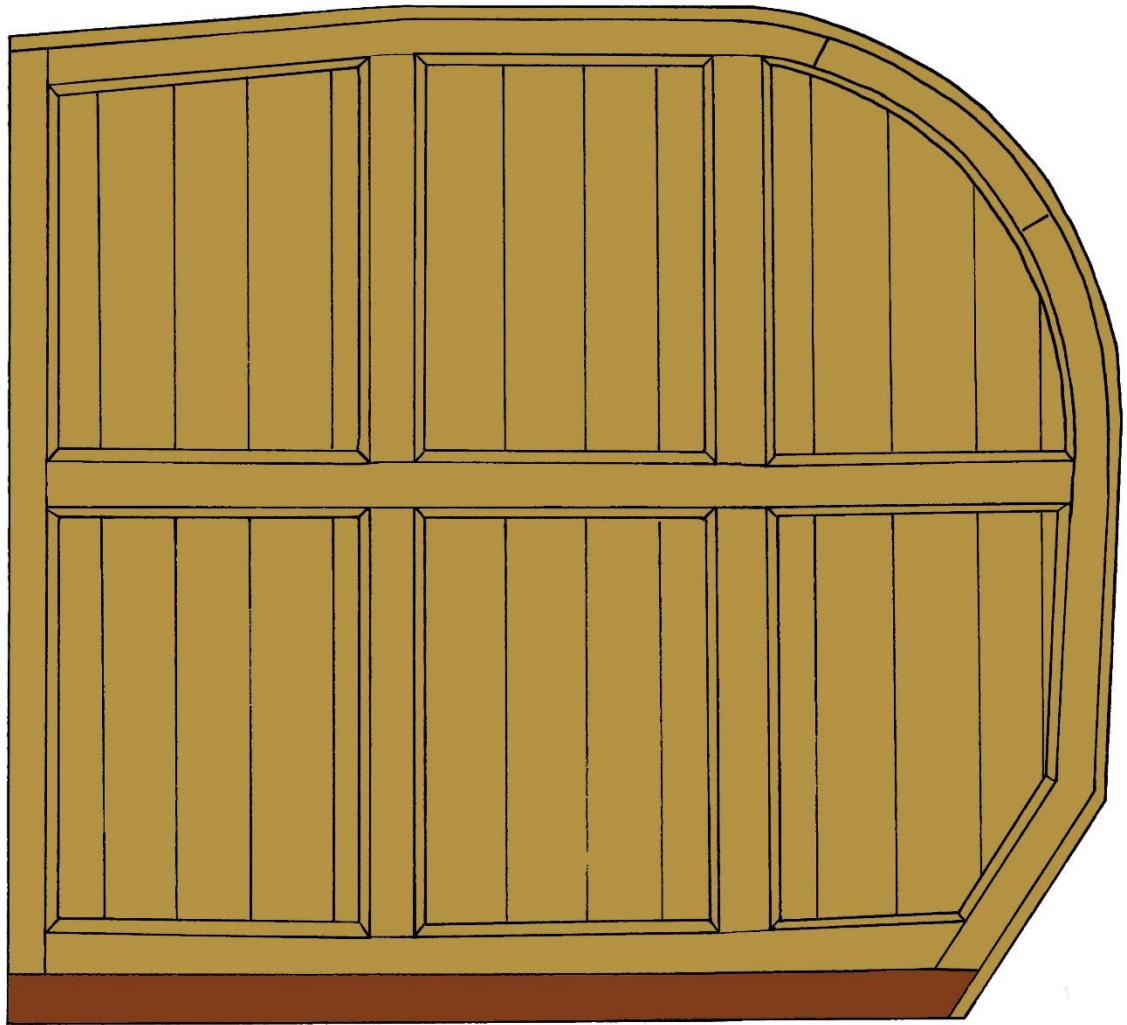
Ruokasalunki Korkkimatto	1:1	13.3.2017
	Veera Meinander	
S/s Salama	Kaakkois-Suomen AMK	

Väritetyt havainnepiirrokset hytistä B4



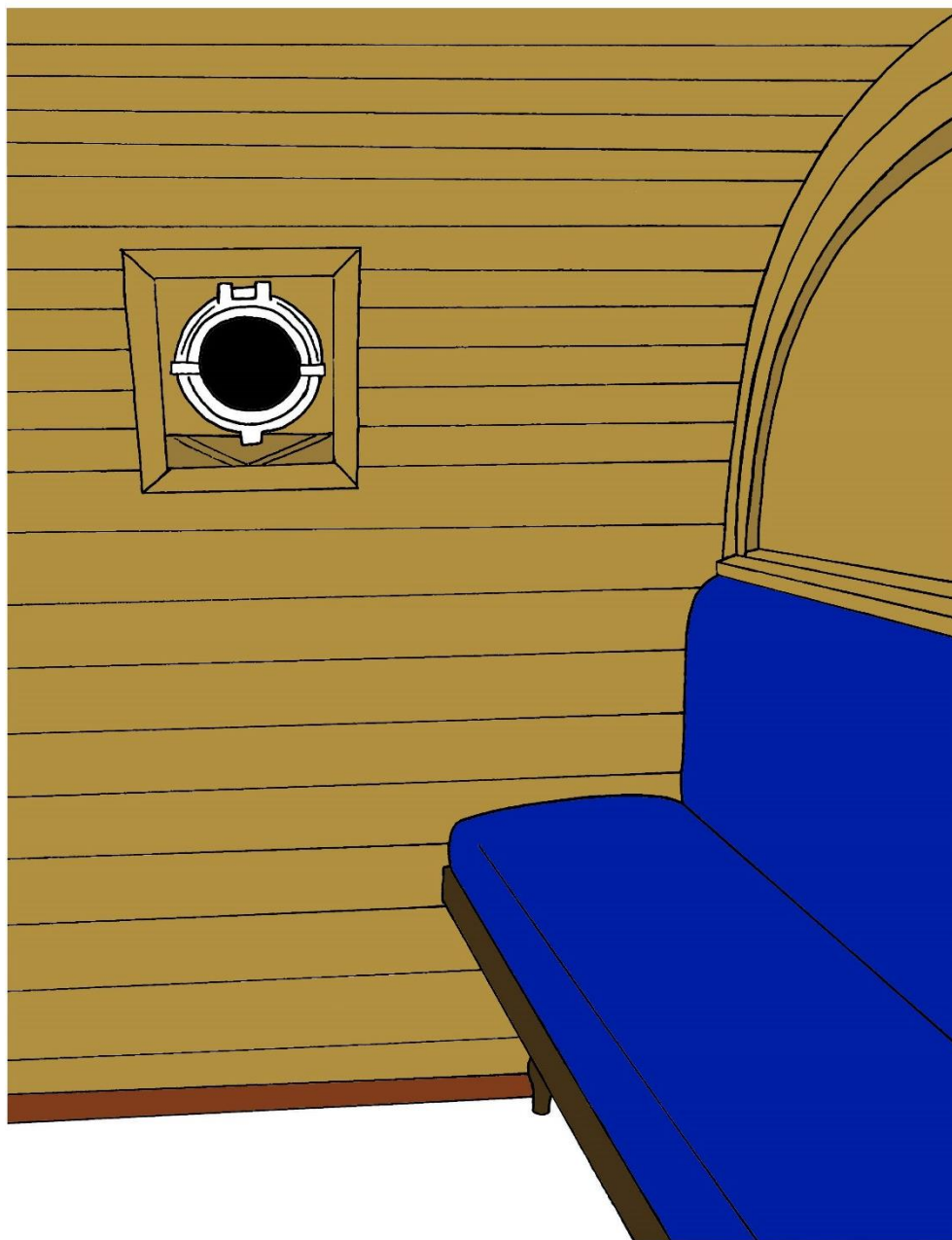
Kuva 1. Hytin B4 ovi ja ympäröivää seinustaa väritettynä Alopaeuksen väritutkimuksen mukaan. Ovi väritetty samanlaiseksi kuin ruokasalongissa. Kuva ei mittakaavassa. (Meinander 2017)

Väritetyt havainnepiirrokset hytistä B4



Kuva 2. Hytin keulanpuoleinen seinä väritetty Alopaeuksen väritutkimuksen mukaan. Kuva ei mittakaavassa. (Meinander 2017)

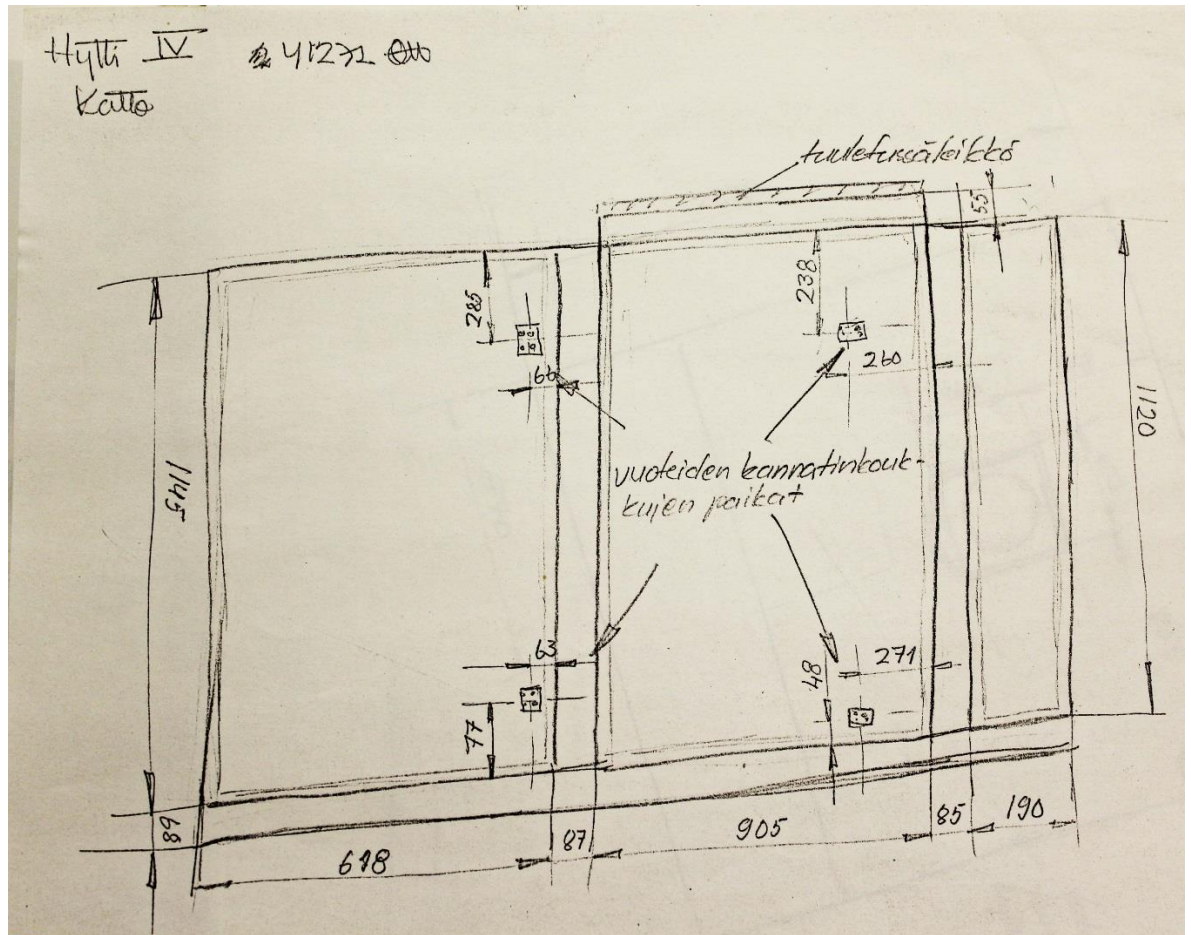
Selkeyden vuoksi kuvaan 2 ei ole kuvattu mukaan laveria tai sohvaa, joka rakenteellisesti on hytissä alkuperäisen kaltainen.

Väritetyt havainnepiirrokset hytistä B4

Kuva 3. Hytin B4 yleiskuva väritetty Alopaeuksen väritutkimuksen mukaan. Kuvassa kyljen ja perän puoleiset seinät. Kuva ei mittakaavassa. (Meinander 2017)

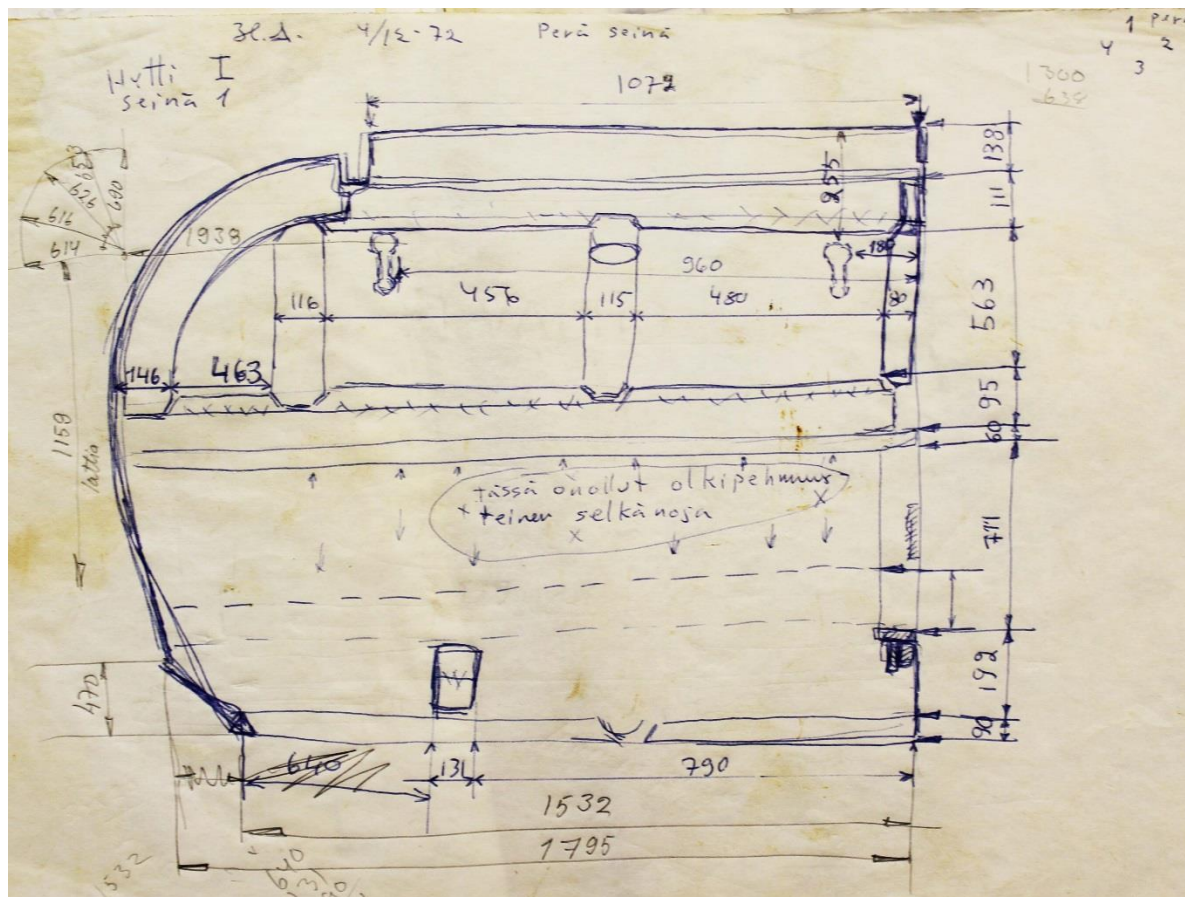
Selkeyden vuoksi havainnepiirrokseen ei ole tehty lattiaa. Sohvan verhoilukankaan väriksi on oletettu sama väri kuin ruokasalongissa.

Vuonna 1972 tehtyjä hytin B4 mittapiirroksia



Kuva 1. Hytin katosta tehtyyn piirrokseen on merkitty paikat kahden ylälaverin kannatinkoukuille. Ovi on tuuletussäleikön kohdalla. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

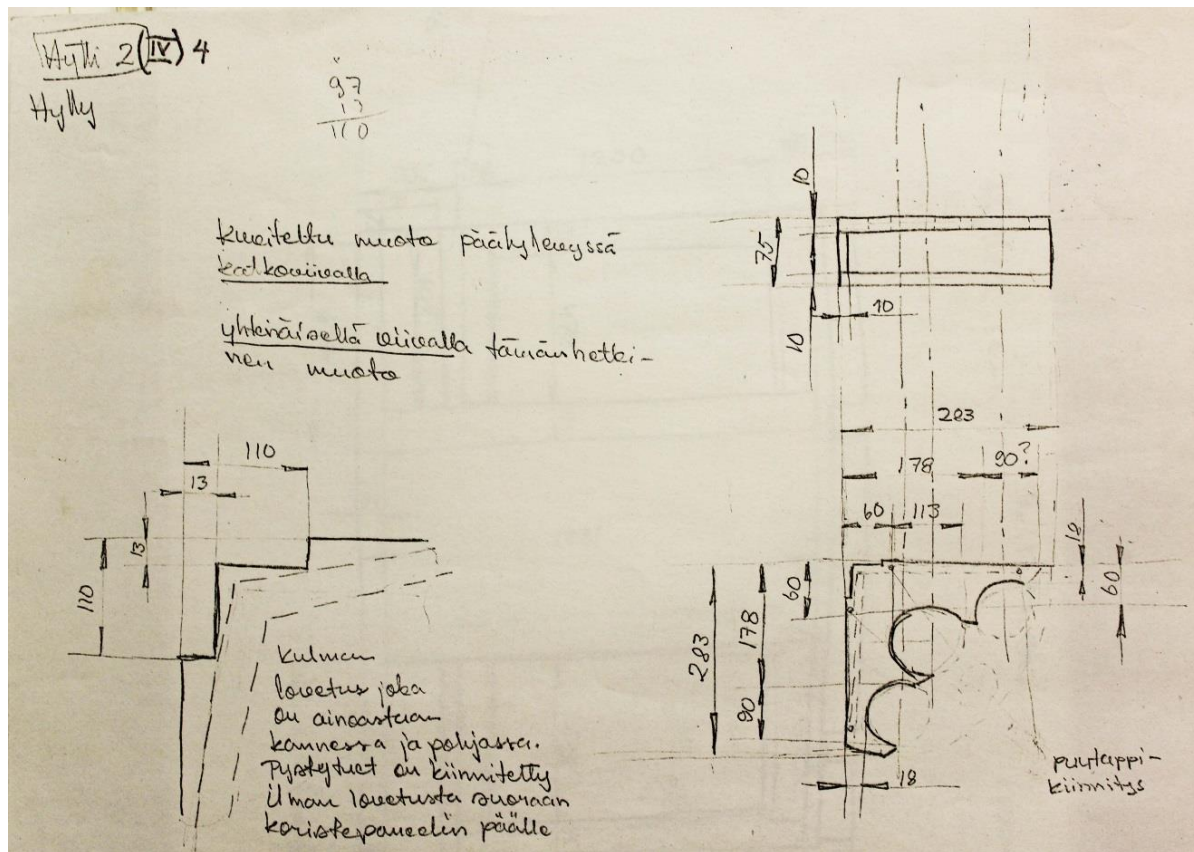
Vuonna 1972 tehtyjä hytin B4 mittapiirroksia



Kuva 2. H. Alopaeuksen dokumentoima hytin "yksi" peränpuoleisen seinän laveri, jonka selkänoja on pehmustettu oljilla. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

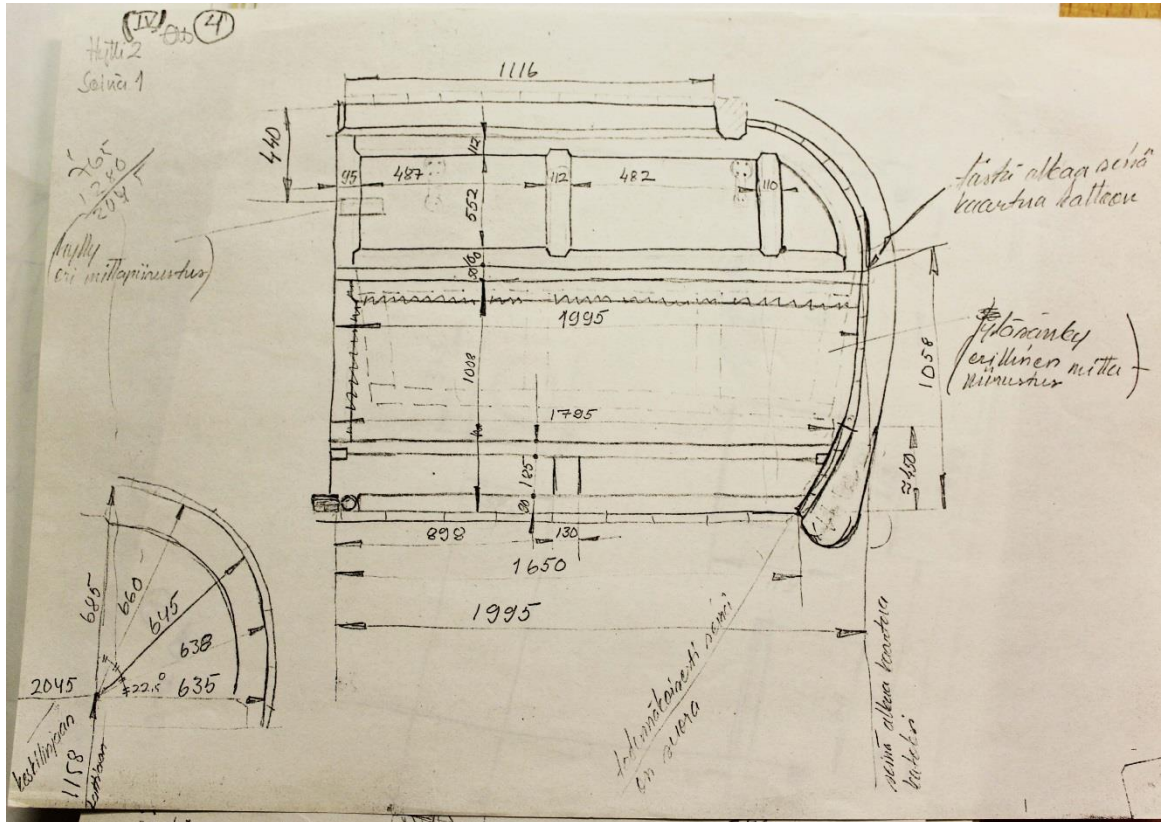
Mittapiirros ei ole hytistä B4. Tiloissa on käytetty samoja täytemateriaaleja, joten hytin "yksi" informaatiota voidaan hyödyntää myös tutkittavassa hytissä.

Vuonna 1972 tehtyjä hytin B4 mittapiirroksia



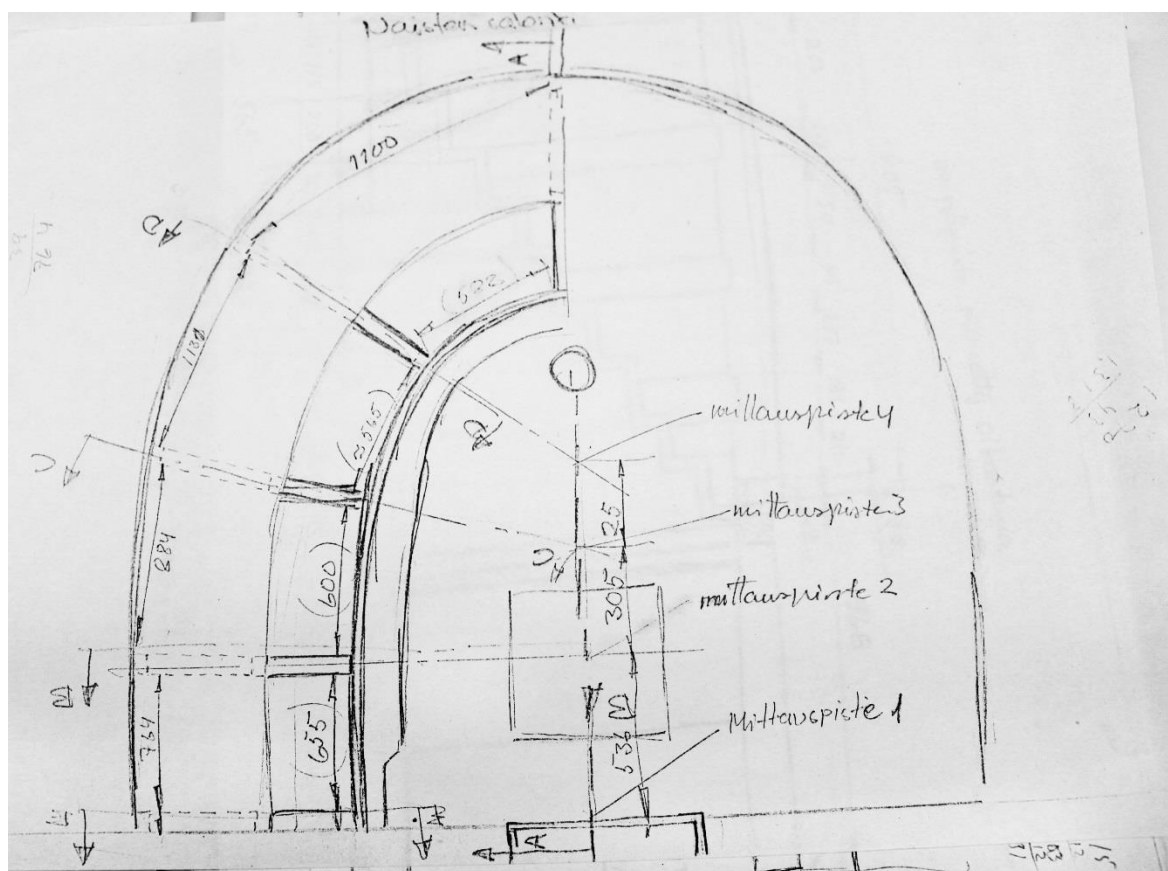
Kuva 4. Hyteissä olleen karahvitelineen mittapiirrokset. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

Vuonna 1972 tehtyjä hytin B4 mittapiirroksia



Kuva 5. Kuvan 4 mallisen hytyn sijainti on merkitty mittapiirrokseen käytävän puoleiseen nurkkaan 440 mm:n etäisyyteen katonrajasta. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

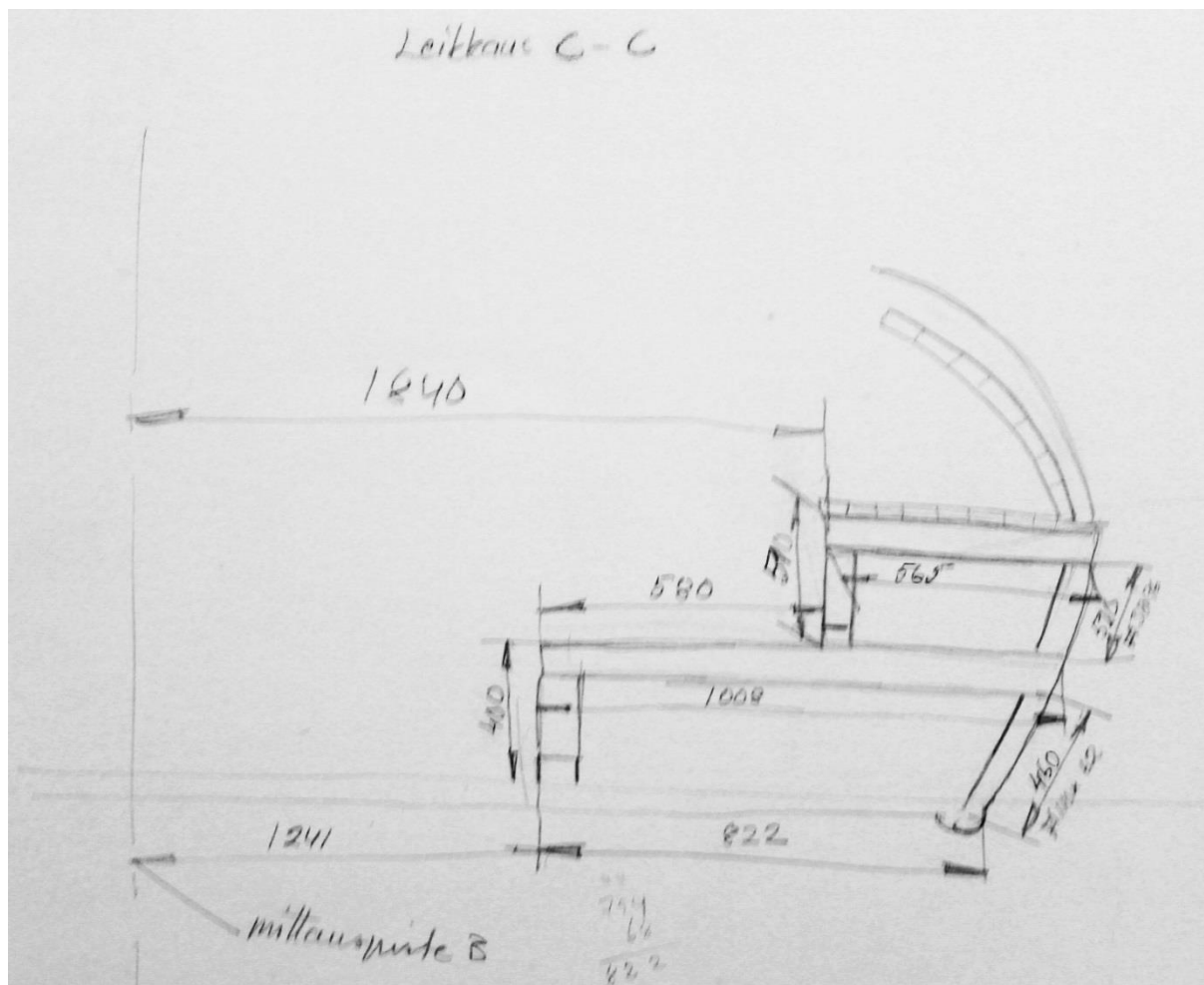
Vuonna 1972 tehtyjä naistensalongin sohvän mittapiirroksia



Kuva 1. Naistensalonki kuvattuna ylhäältä. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

Kuvaan 1 on merkitty neljä mittauspistettä oven ja ruoritukin välille siten, että mittauspiste 1 on oven edustalla ja mittauspiste 4 lähellä ruoritukkia. Tilan leikkauslinjat kiertävät kuvasta katsottuna vasemmalle siten, että linja A-A on huoneen keskellä mittauspisteestä 1 peräseinälle, linja D-D alkaa mittauspisteestä 4, linja C-C mittauspisteestä 3, linja B-B mittauspisteestä 2 ja linja E-E on kuvassa oven vasemmalla puolella. Leikkauslinjat ovat perästä katsottuna tilan oikealla seinustalla.

Vuonna 1972 tehtyjä naistensalongin sohvan mittapiirroksia



Kuva 3. Naistensalongin sohvan mitat leikkauslinjalla C-C. (Savonlinnan maakuntamuseo 2017)

Leikkauslinjalla C-C istuimen korkeus on 400 mm, ja istuimen reunan etäisyys mittauspisteestä 3 on 1241 mm. Istuimen syvyys on 580 mm. Selkänojan korkeus istuimesta on 510 mm. Selkänojan etureunan etäisyys seinästä on 565 mm.