

Reposaaren historiaa

Poimintoja eri lähteistä

[Reposaari asuntomessujen sivuilla](#)

[Porin merihenkkinen kaupunginosa](#)

[Reposaaren varvi](#)

[Oolannin sota 1854-1855](#)

[Luotsipalvelus](#)

[1800-luvun laivaliikenteestä poimittua](#)

Reposaari sijaitsee Meri-Porissa sen vanhan merenkulkureitin varrella, joka Itämereltä, Ahvenanmaan saaristosta ja Rauman mereltä johti Pohjanmaan jokien suupuolella olleisiin kauppapaikkoihin ja takaisin. Reposaaren historia alkaakin oikeastaan siis heti sen kohottua meren alta näkyviin merenkulkijoiden levähdyspaikaksi, jolloin Kokemäenjoen vastainen suistomaa lainehti vielä aavana ulappana Reposaaren ja mantereen välillä.

Historiansa alkutaipaleella Reposaari oli vain sankkaa metsää kasvava saari, mutta hyvän sijaintinsa vuoksi aivan aavan meren välittömässä läheisyydessä se tarjosi laivoille turvallisen ja tilavan ankkuripaikan. 1700-luvulla maan kohoaminen oli edennyt jo niin pitkälle, että suuret alukset eivät päässeet etenemään Kokemäenjokea pitkin. Joen suulla, ulkomeren äärellä sijaitsevaa Reposaarta alettiin varustaa Porin varsinaiseksi satamaksi. Reposaaren edustalla meri on avoin ja kariton, ja Reposaari oli yksi Suomen harvoista luontaisista talvisatamista, jotka pysyivät auki suurimman osan vuotta.

(Reposaari esiintyy satamalaitoksen perustamiskirjassa vuonna 1780 nimellä Reffzöö. Suomenos Reposaari on erehdys: nimi Refzöö ei viitannut kettuun (ruots. räb, vanh. räf) vaan riuttaan (ruots. rev, vanh. ref). Vedenalainen riutta nousi vuosien kuluessa maan kohoamisen myötä saareksi. Ennekari 1998, 13.)

Reposaari asuntomessujen sivuilla (2008):

(<http://asuntomessut.rakentaja.fi/reposaaritutkimus.pdf>)

Meri-Porin kaupungisosassa Porissa sijaitseva pieni ja idyllinen Reposaaren kylä on ollut jo varhain tunnettu välietappi kauppamiehille ja sotarekijoille. Edullisen sijaintinsa ansiosta Reposaari on ehtinyt toimia monessa tärkeässä asemassa niin suurena satamana, kuin tärkeänä kauppapaikkanakin. Erityisesti saaren suojaista ja syvä luonnonsatama on toiminut tärkeässä roolissa kaupankäynnille ja kalastukselle.

Alkujaan Reposaari on toiminut kaupunkilaisten kotieläinten kesälaitumena. 1600-luvulla porilaiset alkoivat käyttää saaren luonnonsatamaa suurimpien laivojen lastauspaikkana. 1800-luvulle mentäessä Reposaarta alettiin yhä enemmän käyttää ulkosatamana, sillä Kokemäenjoen suisto oli alkanut madaltua huomattavasti. 1700-luvulla Turun yliopiston professori Israel Nesselius kirjoitti suunnitelman ”Om Finland Hufwudstad och Hufwudcommersie” jossa suunniteltiin Reposaaren muodostamista Suomen pääkaupungiksi.

Suunnitelmassa korostettiin Reposaaren tärkeyttä suurena satamana, hyvänä kulkuyhteytenä ja sijaintina. Suunnitelma ei kuitenkaan koskaan toteutunut.

Reposaaren kehitys satamana oli nopeaa. Suuret laivanrakentamiset, lastaamiset ja suuri sahatoiminta takasi lisääntyntä merenkäyntiä ja kysyntää. Reposaari olikin hetken 1870-luvulla Suomen vilkkain viettisatama. 1837 ruotsalaisen pääoman turvin rakennettu suuri saha takasi myös mainetta Reposaarelle. Sahan perustaminen merkitsi radikaalia käännettä Reposaaren kehitykselle: miltei asumattomasta ulkosaaresta tulikin yhtäkkiä vilkas kaupunkimainen saha- ja satamayhdyskunta ja sen etäisyys kantakaupungista vain vahvisti yhdyskunnan omaa identiteettiä. Saha ehti juuri täyttämään pyöreät 100 vuotta kun se lakkautettiin vanhanaikaisena ja kapasiteetiltaan riittämättömänä vuonna 1974.

Reposaarelle pääsi ennen mantereelta vain laivalla, kunnes vuonna 1956 valmistui tie saarelle. Se kulkee ensin merenlahden halki pengertienä ja jatkuu edelleen saarien ja luotojen kautta Reposaarelle. Reposaaren kaupunginosa on omaleimainen paikka. Vierailleen se esittäytyy ystävällisenä ja kiehtovana pienoiskaupunkina. Se tarjoaa uljaita merinäkyelmiä ja kiinnostavia yksityiskohtia. Moni-ilmeiset puutalot ja rehevä satamapuisto tekevät saaresta maalauksellisen.

www.reposaari.net

Porin merihenkinen kaupunginosa

Reposaari sijaitsee Porin edustalla Pohjanlahden rannalla, Kokemäenjoen suistossa, sen ikivanhan merenkulkureitin varrella, joka itämereltä johtaa Pohjanmaan jokien supuolessa olleisiin kauppapaikkoihin. Tämä noin kolme kilometriä pitkä ja puoli kilometriä leveä saari sijaitsee aavan meren ja mantereen välittömässä läheisyydessä. Edullisen sijaintinsa sekä ainutlaatuisen suojaisen ja syvän luonnonsatamansa vuoksi Reposaari oli jo vanhastaan tuttu kauppamiehille ja sotaretkeilijöille.

Vuonna 1558 antoi Juhana Herttua Reposaaren saman vuonna perustetulle Porin kaupungille "nautittavaksi ja käytettäväksi". Saari oli aluksi kaupunkilaisten kotieläinten kesälaitumena ja kalastajien käytössä. Jo 1600-luvulla alkoivat porilaiset käyttää saaren luonnonsatamaa suurimpien laivojen lastauspaikkana. 1800-luvun alussa Kokemäenjoen suiston madaltuessa alettiin reposaarta yhä enemmän käyttää Porin ulkosatamana.

Reposaari Suomen pääkaupungiksi

1700-luvun alussa esitti Turun yliopiston professori, Israel Nesselius kirjoituksessaan "Om Finland Hufwudstad och Hufwud-commercie" suunnitelman Reposaaren muodostamiseksi Suomen pääkaupungiksi. Nesselius esitti kirjoituksessaan yhtenäisen vesireitin avaamista Saimaasta Päijänteen ja Kokemäenjoen kautta Pohjanlahteen. Tähän suunnitelmaan liittyi esitys Reposaaren muodostamisesta maan pääkaupungiksi ja suursatamaksi. Suunnitelmaa tuki myös saaren sijainti etäällä tulenarasta Itärajasta ja lähellä Ruotsi-Suomen pääkaupunkia sekä saaren hyvä linnoitettavuus. Nesseliuksen suuret suunnitelmat, jotka edustivat aikansa edistykseen tähtäävää ajattelua, eivät kuitenkaan koskaan toteutuneet.

Suursatama

Kuin vahvistuksena Nesseliuksen ajatuksille Reposaaren ominaisuudet tekivät siitä aikojen kuluessa vilkkaan suursataman. 1870-luvulla REPOSAARI oli muutaman vuoden Suomen suurin vientisatama. "Björneborgs Tidningin" mukaan Reposaaren redillä oli 20.6.1877 samanaikaisesti 160 laivaa. Näyn komeuden ja elämän kuohunnan voi helposti kuvitella vielä nytkin sadan vuoden kuluttua. Tämän jälkeenkin Reposaari oli edelleen pitkään suursatama, kunnes Mäntyluodon rautatien ja sataman rakentaminen antoivat kuoliniskun Reposaarelle vientisatamana.

Saha- ja laivanrakennustoiminta Reposaassa

Vuonna 1837 valmistui ruotsalaisen pääoman turvin rakennettu Reposaaren saha. Sen edellytykset liiketoiminnan harjoittamiselle olivat varsin edulliset. Niinpä saha 1900-luvulle tultaessa olikin noussut yhdeksi Suomen merkittävimmistä höyrysahoista. Suurimmillaan saha antoi työpaikan lähes 500 työntekijälle. Sahan perustaminen ja sahalaisten asettuminen saarelle merkitsivät käännettä Reposaaren historiassa. Pienestä ja miltei asumattomasta Porin ulkosatamasta muodostui kaukana itse kantakaupungista sijaitseva kaupunkimainen saha- ja satamayhdyskunta. Reposaaren höyrysaha Oy ehti juuri täyttää 100 vuotta, ennen kuin sen toiminta vuonna 1974 lakkautettiin. Saha-alueen työläisasunnot ovat edelleen käytössä, mutta niiden asukkaat ovat joutuneet etsimään työtä muualta Porista.

Laivanrakennus Reposaassa

Reposaassa alkoi vilkas laivanrakennuskausi jo vuonna 1826. Saaren ensimmäinen varvi, eli veneenveistämö, sijaitsi nykyään Varvinrannaksi kutsutussa paikassa. Varvin viimeinen laiva laskettiin vesille vuonna 1863, ja tämän jälkeen varvin toiminta lopetettiin.

Konepajan alueella teollisen toiminnan voidaan katsoa alkaneeksi vuonna 1916, jolloin vuoden 1915 lopulla perustettu Reposaaren Moottoritehdas Oy aloitti toimintansa puolen kilometrin päässä vanhalla veistämöltä. Yhtiö asetettiin kuitenkin konkurssiin vuonna 1920. Vuonna 1923 konepaja myytiin huutokaupassa Reposaaren Höyrysahalle, joka puolestaan myi sen pari vuotta myöhemmin kauppaneuvos Werner Hacklinille, Reposaaren merkittävimmälle liikemiehelle, joka oli kuullut myös Moottoritehdas Oy:n perustajiin ja

omistajiin. Reposaaren Moottoritehtaan nimi muutettiin Reposaaren Konepajaksi, ja siellä suoritettiin etupäässä laivakorjauksia.

Myös Reposaaren Konepaja, kuten monet muutkin pienet korjaustelakat, värvättiin mukaan sotakorvausteollisuuden palvelukseen ja Reposaaren laivanrakennus alkoi, suomalaisille telakoille tyypilliseen tapaan, kun Suomelle määrätty 300 miljoonan kultadollarin sotakorvaukset käynnistivät Reposaassa kolme vuosikymmentä kestäneen laivanrakennuskauden. Telakalta lähti parhaimmillaan laivoja maailmalle lähes kuukauden välein.

Vuoden 1950 alusta telakasta muodostettiin itsenäinen osakeyhtiö, Reposaaren Konepaja Oy. Viimeisen sotakorvausproomun luovutusta juhliittiin 26.6.1952. Muihin sotakorvausaluksia rakentaneisiin telakoihin verrattuna Reposaaren telakka oli ollut sikäli huonommassa asemassa, että se sijaitsi saarella vailla maantie- tai rautatieyhteyttä aina vuoteen 1956 asti.

Tästä huolimatta Reposaaren telakka oli kuitenkin keskeisesti mukana sotakorvaustoimituksissa, ja kaiken aikaa telakan yhteydessä tehtiin myös konepajatoita. Reposaaren konepaja oli yksi harvoista suomalaisista pientelakoista, jotka säilyivät laivanrakentajina 1960-luvun alun jälkeenkin. Kilpailu tilauksista kuitenkin kiristyi 1960-luvun lopulta lähtien, ja tämä näkyi myös Reposaaren telakalla. Tilausten vähyys houkutteli omistajaa myymään telakan Rauma-Repolalle. Myynti muutti melkoisesti telakan tuotantosuuntaa, ja siitä tehtiinkin öljynporauslaittoja rakentanutta Mäntyluodon tehdasta palveleva yksikkö. Heti kaupan jälkeen Reposaaren telakan tilauskantaan sisältyneiden laivojen runkotyöt siirrettiin muille telakoille, ja niiden tilalla ruvettiin rakentamaan Akeröljynporauslaittojen ponttoneja. Reposaaren Konepaja Oy fuusioitiin Rauma-Repolaan 25.

marraskuuta 1974. Konepaja sai viimeiseksi toimintavuodekseen nimen Rauma-Repola Oy Reposaaren Konepaja.

Öljynporauslaittojen kysynnän vähennyttyä 1970-luvun puolivälissä konepaja menetti merkityksensä Mäntyluodon tehtaiden alihankkijana. Vuonna 1975 Rauma-Repola keskitti toimintansa Porissa Mäntyluotoon, ja työt Reposaassa lopetettiin lähes kokonaan. Päätökseen vaikutti merkittävästi myös se, että telakan ammattimiehiä tarvittiin Mäntyluodon tehtailla.

Kolmenkymmenen vuoden aikana Reposaaresta lähti maailmalle yli 150 alusta. Töiden hiljennyttyä telakka-alueella ei ollut juuri mitään toimintaa vuosikymmeneen, kunnes lopulta elokuussa 1988 Rauma-Repola myi alueen kiinteistöineen, laitteistoineen ja vuokraoikeuksineen 1,8 miljoonalla markalla Kuunari Koivisto -säätiölle, jonka tavoitteena oli vanhan Koivisto-kuunarin kunnostaminen purjehduskuntoon. Suurella innostuksella liikkeelle lähtenyt projekti alkoi kuitenkin melko pian ajautua vaikeuksiin, ja sponsoreiden uskon hankkeeseen hävittyä telakka-alueen uusi omistaja ajautui konkurssiin. Säätiön omaisuus siirtyi pakkohuutokaupassa Porin kaupungille vuonna 1991. Erilaisten värikkäidenkin vaiheiden jälkeen tämä Kuunari Koiviston ympärillä pyörinyt episodi sai päätöksensä vasta tammikuussa 2007 pidetyssä huutokaupassa, jossa alueelta hädön saanut kuunari myytiin yksityiselle henkilölle poissiirrettäväksi.

Reposaaren varvi

Reposaaren historia, kirjoittanut A.Lähteenoja, O.Pulkinen ja W.Hacklin

On mahdollista, mutta ei läheskään varmaa, että Reposaassa olisi jo 1700-luvulla rakennettu laivoja, mutta vuonna 1826 alkoi Reposaassa vilkas laivanrakennuskausi, joka jatkui vuoteen 1861 asti. Laivoja rakennettiin niinä vuosina useita kymmeniä.

1860-luvulla rakennettiin vielä muutamia laivoja Venäjän valtion laskuun. Niiden vesillelaskuun osallistuivat myös mm. suuriruhtinaat Konstantin Nikolajevitch ja Alexei Alexandrovitch.

Keisarillisia laivoja luotsasi luotsivanhin Gustaf Sandberg, joka sai toimestaan muistoksi kultamitalin ja kultakellon.

Oolannin sota 1854-1855

Niin sanottua Porin laivastoa varten rakennettiin 12 tykkivenettä, joista osa Reposaaren

varvilla. Suurimmat olivat 50 kyynärää pitkiä ja olivat ne kaikki kapeita aluksia. Ne kulkivat purjeilla tai soutamalla ja niiden perässä oli tykki. Mastot voitiin tarvittaessa kaataa ja panna kannen alle. Keväällä 1854 lähetettiin niihin 854 venäläistä matruusia ja Porissa pestattiin 540 soutajaa. Neljä porilaista kapteenia sai tehtäväkseen ohjata laivastoa.

Toukokuussa 1854 maistraatti määräsi asetettavaksi vahdin, joka Reposaaressa tai Yyterin eli Uparon niemessä pitäisi silmällä vihollisen liikkeitä ja tekisi siitä heti ilmoituksen kaupunkiin. Vahdiksi lupautui luotsivanhin Gustaf Sandberg saaden toimestaan palkiota 30 kop. päivältä. Samainen Sandberg teki paljon kiusaa vihollisille. Etteivät viholliset aivan ilman vaikeuksia pääsisi purjehtimaan Poriin, poistettiin kaikki merimerkit. Viholliset kuitenkin panivat ovat merimerkkinsä, jotta heidän laivansa voisivat paremmin liikkua vaarallisilla vesillä. Sandberg puolestaan kävi salaa siirtelemässä näitä merkkejä toisiin paikkoihin ja tuotti siten suurta haittaa vihollislaivaston liikehtimiselle. Omasta puolestaan hän joutui kärsimään sen vahingon, että hänen omistamansa asuinrakennus Reposaaressa kaakkoiskärjessä purettiin pois, koska se olisi ollut merimerkinä vihollisille. Hän sai kuitenkin jo 1856 luvan rakentaa uuden rakennuksen Reposaaressa kärkeen luotsien vartiotuvaksi, koska täällä oli jäiden vuoksi keväisin ja syksyisin parempi pitää vartiota kuin Kallossa, jossa jo siihen aikaan oli vartiotupa. Saiko hän vahingonkorvausta, ei ole mainittu. Kultamitalin hän kuitenkin sai valppaasta toimestaan.

Luotsipalvelus

(A.Lähteenoja, O.Pulkkinen ja W.Hacklin)

V. 1815 siirtyi Reposaaressa asumaan luotsi, jona oli satamavouti Malmqvistin poika Johan Erik.

Luotsit asuivat vakinaisesti luotsitiloilla ja vain purjehduskauden oleskelivat Reposaaressa. Luotsitiloja oli Tylyssä, Antoorassa, Bastuskerissa ja Lampaluodossa ja niitä saivat luotsit palkkaetunaan viljellä. V. 1812 toukok. 17 p. annettu asetus määritteli lähemmin luotsien lukumäärän, luotsattavan matkan ja aluksien luotsauksesta tulevan korvauksen.

Reposaaressa luotsiasemalle, joka määrättiin kuulumaan Turun luotsipiiriin, asetettiin 1 luotsivanhin, 2 vakinaista luotsia ja 3 luotsirenkiä, joiden tuli luotsata aluksia Reposaaressa satamasta merelle ja mereltä satamaan yhden saksan meripeninkulman matkan, Poriin 3 1/2 saksan mpnk., Merikarvialle 4 1/2 saksan mpnk., Siipyöhyn 6 saksan mpnk ja Bergskäriin 4 saksan mpnk. Huom., yksi saksan meripeninkulma oli noin 7,400 metriä.

Reposaaressa luotsiasemalle ei kuitenkaan heti asetettu täyttä henkilökuntaa, vaan saivat entiset kaupungin tai yksityisten palkkaamat luotsit jatkuvasti toimia siihen asti, kunnes heidän oli ikänsä perusteella erottava.

Ensimmäisen luotsipiirissä löytyvän nimikirjan mukaan palvelivat Reposaaressa seuraavat luotsit ennen vuotta 1870.

Erik Weckström s. 4.11.1790, Johan Niilonp. Sandberg s. 24.4.1806, Matti Matinp. Eklund s. 25.1.1811, Gustaf Sandberg s. 3.2.1815, Johan Eklund s. 20.2.1820, Gustaf Adolf Malmqvist s. 21.4.1824, Erik Gustaf Weckström s. 26.9.1829, Johan Johaninp. Sandberg s. 13.10.1832, Johan Kaarlenp. Holmberg s. 2.5.1833, Erik Salomon Weckström s. 3.11.1835, Anders Axel Forss s. 20.7.1836, Johan Fredrik Weckström s. 14.3.1836.

Paitsi mainitussa nimikirjassa merkityitä näkyy eräitä muitakin luotseja toimineen Reposaaressa vesillä, esim. Samuel Simonpoika.

V.1862 maakirjassa on merkintä siitä, että Tylytyn luoto kuului n.k. Aitaluotokruununluotoihin.

V. 1803 Luotsi- ja Majakkahallituksessa tehtyjen merkintöjen mukaan oli Tylytyn 9.8.1797 arvioitu maaveroltaan 1/8 manttaaliksi ja vero määrätty 1 riksiksi 16 killingiksi. Luotsitilaksi oli Tylytyn määrätty jo v. 1796 ja sen vero oli suoritettava Porin (Aitaluoto) kruununluotojen vuokraajalle, mutta tällä vuokraajalla ei silti ollut mitään käyttövaltaa Tylyssä.

Edellä mainittu luotsi k Gustaf Weckström asui 1860-luvun alussa Tylyssä, mutta siirtyi Anttooraan 20.3.1863 ja Tylytyn asettui asumaan luotsi Erik Gustaf Eklund. Kun hän erosi 16.3.1877 toimestaan, sai luotsi Johan Fredrik Söderlund(-backa?)Tylytyn asuintilakseen. Lampaluodosta oli v. 1862 toinen puoli Heikki Heikinpojalla ja toinen puoli leski Sofia Johanintyttärellä. Bastuskeria viljeli talonpoika Petter Gustaf Joosefinpoika. Bastuskerin luotsin Johann Niilonpoika Sandbergin erottua v. 1858 tuli sinne luotsiksi Johan Johaninpoika Sandberg v. 1863 Bastuskerista ja hänen erottuaan 17.3.1885 luotsi Johannes Sandberg, s.

13.7.1854, erosi toimestaan 28.3.1908.

Anttooran luodossa asui v. 1862 talonpoika Henrik Joosepinpoika ja luotsina oli Johan Sanderg, joka siirtyi Bastuskeriin v. 1863. Hänen jälkeensä palveli Anttooran luotsina Johan Fredrik Weckström, joka siirtyi 12.7.1879 Lampaluotoon. **Sitten oli Anttooran luotsina Anders Axel Forss.**

Luotsi Johan Erik Malmqvist, satamavouti Johan Malmqvistin poika, s. 17.3.1787, asettui ensimmäisenä **luotsina vakinaisesti asumaan Reposaareen.** Luotsipäällyismies Georg Fleming anoi 19.7.1817 Porin maistraatilta lupaa, että Malmqvist saisi rakentaa itselleen Reposaareen asunnon ulkorakennuksineen.

Paitsi luotitilan viljelyksiä kuului luotsin palkkaan vuodessa 2 tynn. rukiita, 1 tynn. ohria ja rahaa 8 hopearuplaa. Viljapalkka suoritettiin vuoden alussa ja raha vuoden lopulla. Luotsille kuului myöskin purjeilla ja muilla tarvikkeilla varustettu vene. Myöhemmin luotsien palkka järjestettiin kunkin ajan vaatimusten mukaiseksi.

1800-luvun laivaliikenteestä poimittua

Höyrylaiva Salama teki matkoja Porin ja Reposaaren välillä. Salamassa oli ravintolakin, jota hoiti kapteeninrouva Pettersen. Melkein joka matkalla oli laivalla perässään pieni proomu, jota sanottiin Salaman vasikaksi ja jossa kuljetettiin ulkomaan tuomisista Reposaaresta Poriin.

Salamalle kävi kuitenkin huonosti. Syyskuun 5. päivänä 1855 se kävi hinaamassa erään ruotsalaisen kuunarin Merikarvialle, josta palasi myöhään illalla. Laivalla oli **luotsivanhin Forss**, joka kehoitti ajamaan Enskärin ja Kaijankarien sisäpuolelta, vaikka kapteeni L.G. Östling olisi tahtonut ajaa ulkopuolitse. Luotsin kehotuksesta ajettiin sisäpuolelta seurauksella, että laiva ajoi klo 10 iltapimeässä aivan vedenpäälliselle Smöröga-nimiselle karille käväistyään jo sitä ennen eräällä kivellä.

Kapteeni jätti haaksirikkouden laivan ja tuli Reposaaren hotelliin, jossa vietti yönsä kaikessa rauhassa. Kun aamulla pelastusmiehistö meni 'Räfsö'-laivalla haaksirikkopaikalle, ei Salamaa enää näkynytäkään. Aallokko oli irroittanut sen karilta ja se oli vajonnut jyrkän kallion viereen 2,5 sylen syvyyteen, jossa se vieläkin lepää.

Reposaareen kulkevat laivat olivat hinaajalaivoja, eivätkä niiden kulkuvuorot olleet säännöllisiä, vaikka ne koettivatkin lähteä samoihin aikoihin joka päivä. Reposaaressa ilmoitettiin laivojen lähtö puoli tuntia ennen tapahtuvalla kanuunanlaukauksella. Mainittakoon, että satamassakin oli kanuuna lipputangon vieressä. Sillä ammuttiin myös kunnialaukaukset, kun keväällä ensimmäinen laiva saapui satamaan. Samalla nostettiin lippu tankoon.

V. 1879 heinäk. 26 p. valitetaan Björneborgs Tidningissä, että kanuunalla ampuminen on lopetettu ja sen sijaan annetaan lähtömerkki höyrypillillä, jonka ääni ei kuulu yli saaren. Kun laivat lähtevät milloin klo 3 ja milloin klo 4, ovat matkustajat epävarmoja, ehtivätkö laivaan mukaan.

Kerrankin höyrylaiva Salama tuli Reposaareen klo 2, mutta läksi jo klo 3 takaisin, joten eräällekin liikemiehelle jäi vain tunti aikaa käydä redillä olevissa laivoissa.

Salaman puolesta annettiin selitys, että laivan tehtävänä on myös hinata proomuja Reposaaren ja Porin välillä, joten se ei voi noudattaa tarkkoja määräaikoja, mutta on matkustajain etuja aina yritetty ottaa huomioon. Salaman oli myös pakko luopua kanuunalla ampumisesta, kun kilpailevat laivat käyttivät hyväkseen Salaman laukausta ottaen matkustajat ja lähtien heti Poriin, kun Salama saattoi lähteä vasta puoli tuntia myöhemmin.