

Ang. Skutmasten i Domsand.



Skutmasten är en kopia av Slupen Viktors mast. Slupen Viktor byggd i Sved, strax söder Baskarp ca 1840. Hon seglade med last från flertalet bryggor runt Vättern, i en tid då lastbilar och järnvägar fortfarande hade så låg kapacitet, att de hundratals segelskutor som trafikerade Vättern mellan 1840 - 1930 var en självklarhet för transporter. Regelbundet seglade Viktor



med ved och sand från Baskarp och Domsand till Jönköping. En last innebar oftast 50 - 60 ton! Slupen Viktor avfördes ur fartygsregistret 1931. Lades på grunt vatten utanför Baskarp. Där fick Vätterns vågor bryta ner henne. Ännu 1965 låg Viktors stäv på land vid Baskarp.

Med hjälp av Yngve Malmquist, Huskvarna, Harry Karlsson, Olshammar och vår egen mentor Stig Jonssons stora kunskaper om skutorna på Vättern, fastställdes mått och dimension på masten. Undermasten 11 m, toppsången 10 m och en gaffel (segelbom) på 8 m, allt i gran.

Det tog Stig Jonsson 1000 timmar att återskapa Viktors mast. I maj 1978 restes den med pompa och ståt vid det gamla Hamnkontoret på Bankeryds sidan. Stig hade själv valt ut och sågade ner de granar som han sedan hyvlat och format undermast, toppstång och bom av. Utöver det 16 jungfrublock och ek detaljer som håller "salningen" på plats. Till allehanda beslag fick han hjälp av sin gode vän verktygsmakaren Erik Håkansson, Trånghalla.



Tillfällige luftakrobaten Kurt Adamson från Jönköping håll inriktningspubliken i gästkrämmande grepp innan övermasten var stagad som den skulle. Han kom dock ner utan hotbrytande luftföret. Stig Jonsson, som var en av dem som hanterade linorna från markplan kunde med tiden andas ut. Och Domsundsbesökarna kan nu på nära håll studera en signalmast av en typ som var mycket vanlig på Vätterskutens fira. Höjd över havet: 20 meter. JP 28-05-16

När masten restes var det en annan av Stigs vänner, den i båtkejsar välkände Kurt Adamsson, han med den ombyggda räktrållaren "10:an" från Huskvarna, som högt där uppe i "salningen"

(spridarna) ordnade med wire, tackel och tåg, totalt ca 230 meter.



Vätternveteranen Stig Jonsson har själv sågat omkull de tre granarna till masten och skaffat tjära från Norrland. Och varit med i hela jobbet med att få masten säkert förankrad på Vättersstranden. . .

Under åren som gått, har jag haft glädjen att följa Stig Jonssons handskrivna instruktion;

"Sålunda, - två man! Trätjära, linolja, fotogen i lika delar. Fira först gaffeln med en enkel tamp som föres genom blocket på masten och fästes nära klon. Lätta klon och koppla av kättingen. Fira klon och pikfallet samtidigt. Måla gaffeln.

Lossa förstaget

Lossa de 4 bardunerna

Lossa toppfallen

Koppla en talja i kättingen vid eselhuvudet till stångens underdel. Lätta med taljans hjälp stången någon c.m. Driv ur sprinten. Fira stången

Måla kaltoppen

Dra upp stången, måla den på väg upp, säkra med sprinten. sätt förstag och barduner. Tag bort taljan. Sätt gaffeln. Säkra med kättingen.

Måla salningen och mast.



Då JP:s seglande fotograf — Arkadi Ivanoff — lade till i Domsund i lördags höll båtsällskapet på att resa en signalmast, som är en exakt kopia av masten på en gammal Vätterskuta. Klas Peter Suneisson heter han som håller

Under de 40 åren skutmasten har stått på sin plats i Domsand, har den vart tredje år, blivit målad med en tre liters blandning av trätjära, terpentin och kokt linolja. För ca 15 år sedan bytte jag tågvirket i jungfrublocken och spände upp bardunerna. För ca 6 år sedan märkte jag att masten sjunkit ihop något. Riggen och Jungfrublocken slakade. Drog åt tågvirket i jungfrublocken. Men året därpå var riggen åter ovanligt löst ansatt. Röta konstaterades i undermasten.



Sista gången jag vågade mig upp i masten och målade kaltopt och stång enligt instruktion var "salingen" (sbridarna) så rötskadade att det inte gick att lita på dem helt som fotfäste.



Rötan spred sig snabbt i underdelen av undermasten. Informerade styrelsen om läget och beslut togs om att skutmasten skulle tas ner, innan den faller själv.

På morgonen den 21 april 2017 hämtade jag en "15 meters skylift" på Cramo i Jönköping. Med Ullegård vid reglagen, steg jag till väders. Den 8 m långa gaffeln togs ner. Sedan den 10 meter långa toppstången. Hem för lunch. På eftermiddagen i samråd med Rune Karlsson, Habo, beslutades om att fälla masten efter kl 16 in mot land. "Bättre göra det i dag än i morgon, för då blir det mycket folk, - Städdag!"

Vant och stag lösgjordes. Den övre bulten i markfästet slogs bort. Ullegård assisterade som hantlangare, samtidigt som hon oroligt observerade omgivningen. Ingen fick komma till skada!





Den alltid hjälpsamme Kalle Harrius tog med sig sällskapets hjullastare. Med den som viktig broms, fällde/drog Rune och jag med hjälp av en treskuren talja, kontrollerat masten sakta in mot diesel maken.

I slutskedet av fällningen, brast den nedre delen av masten, krängde över mot hamninloppet och föll i ett brak ner på gångvägen. Förruttnelsen hade gjort större skada än vad vi från början räknat med. Glada och nöjda konstaterade vi unisont;
Allt gick bra !



Eftermäle

Stig Jonssons mastbygge var en kulturgärning! Ett försök att bevara lite av sjöfarts historien på Vättern. Nu när masten är borta, fattas det något vid det historiska hamnkontoret. Masten och det gula hamnkontoret har sedan 1976 varit ett maritimt sjömärke vid vårt hamninlopp.



En sympatisk tanke är att en grupp "domsanditer" i sliplängan, under kommande två tre vintrar, tillverkar en ny mast, med den gamla som mall. Många beslag och detaljer från den gamla masten går att återanvända! Ett projekt som skulle generera social gemenskap, samtidigt som vi då gemensamt vidmakthåller Stigs tanke om att bevara lite av Vätterns sjöfarts historia. Det skulle vara en bra hälsning till nya generationers båtfolk på Vättern. Kan man i Forsvik bygga en ny Eric Nordewall, kan man i Hjo bevara S/S Trafik, så borde det gå att i Domsand bevara en kopia av Slupen Viktors mast. Det gäller bara för sällskapet att hitta en entusiastisk ledare. Undertecknad har "tummen mitt i handen" så jag platsar bara som hantlangare och tjärstrykare.

Vänligen

Klas-Peter Suneson