



S45 Dotte



As time goes by - En 5-a seglare minns

En av de femmaseglare som haft sin båt riktigt länge det är Mats Silving, och båten ja det är S45 Dotte, den smalaste femman som byggts och med ett av klassens längsta J-mått.

Jag ringde upp Mats ute i Salt-sjö-Boo för att höra lite mer om hur det började.

Hur länge har du haft Dotte egentligen? Mats: "Ja, det är länge det, jag har haft Dotte sedan 1987, det blir 34 år. Jag är nog den som ägt henne längst"

- Hur kom det sig att det blev en femma? Mats: "Jo det hela började med att jag fick syn på en femma på Skenoravarvet på Ingarö utanför Stockholm. Det var S23 Rima, en lång och vacker mahognybåt ritad av Erik Salander, hon låg upplagd för vintern. Jag blev helt tagen av henne. Hon ägdes av bröderna Wikström, de hade nyligen köpt Sandhamns Vårdshus och var fullt upptagna med det. Rima kördes av varvsägaren till Sandhamn om våren och tillbaka till varvet om hösten. En dag hörde jag att Rima var till salu för 15 000kr, hon låg på Lökholmen och sken i solen men jag hade inga pengar att köpa henne för då, men jag kunde inte släppa tanken på en mahognyfemma. Jag gillade den, den var fin och den var brun skrattar Mats".

Varför blev det just Dotte? Mats: "Dotte låg till salu i Nynäshamn, hon var också en lång och vacker mahognyfemma, precis som Rima, eller snarlik i alla fall. Jag lånade pengar för att få ihop till köpeskillingen, det var den 17 september 1987". Han fortsätter: "Jag visste inte så mycket om segling då men det var en australiensisk kompis, Ian, som bodde i Sverige som följde med mig. Han var en erfaren seglare och hade femman S95 Snoy, en Iversenbåt som var ruffad i original. När han plötsligt var tvungen att återvända till Australien så kom båten i femmaförbundets ägo, men det är en annan historia. Hur som helst blåste det förskräckligt, men jag förstod inte allvaret i det då. Ian som var en van seglare tog in ett rev i storen och så gav vi oss iväg. Vi mötte kustbevakningen som undrade vad vi gjorde ute i busvädret. Som tur var det undanvind hela vägen upp till Skenoravarvet på Ingarö, det tog väl en 5-6 timmar med häckvägen ända uppe på akterdäcket."

"Det roliga är att jag lärde känna Wikströms sedan, både i Sandhamn dit jag ofta seglade och i stan, de kallade mig "seglaren" när vi möttes på Renstiernas gata (där Mats i många år hade vintage gitarrbutiken Guitar Village, den som vill läsa mer om det kan kika in på guitarpeople.se). En av bröderna brukade komma in i butiken tillsammans med en kompis, som nog också var seglare. Vid ett tillfälle sa bröderna att hade de vetat idag så hade jag fått Rima. Hur som helst så var detta långt efter att hon sålts, hon gick för 8 000 kronor och jag hade blivit ägare till Dotte."

Berätta lite mer vad som är speciellt med Dotte? Mats svarar: "Dotte är byggd på Hästholmsvarvet, Lidingö 1939 i Hondurasmahogny, hon är den smalaste femman som byggts och har femmaklassens kraftigaste spränglinje. Hon har 5m klassens största J-mått på 2.70 vilket presenterades i Till Rors när hon var nybyggd. Hon är som sagt också smal i förhållande till övriga femmor, endast 1,66 m bred." Några kommentarer från textförfattaren kommer här: De tidiga femmorna brukade vara runt 1,80-1,90 breda. När Dotte byggdes kallades hon extrem i seglingstidningarna, vilket är svårt att förstå idag när man ser hennes klassiska linjer, men på den tiden hade inte 1940-talets "lädfemmor" med sina kortare skrov, skarpa slag och breda flata akterskepp kommit ännu. Hon har masten ovanligt långt bak för en femma också. Mats fortsätter: "Hon var en beställning av Bröderna Gösta och Bengt Reistad från Bromma. Konstruktör var Detlow von Braun som redan hade ritat en lyckad femma, S10 La Femme från 1937. Han blev senare ansvarig för Rindövarvet i Vaxholm."

Du träffade väl Detlow Braun eller hur var det nu? "Jo jag kontaktade honom när jag köpt Dotte och det visade sig att hon behövde renoveras. Jag ringde Detlow för att fråga efter ritningarna till båten. Han var väldigt trevlig och hjälpsam och kom ner till SSKs varv vid Ulvsundaviken där Dotte låg i många år. Han var väl i 80-års åldern då men väldigt pigg och hade mycket att berätta om Dotte. Vid tiden för konstruktionen gick han fortfarande på Tekniska Högskolan i Stockholm. Det ingick liksom i studierna att rita en kappseglingbåt, det var gre-

jen! Och femman var på högsta mode då. Detlow var samtidigt en duktig seglare med meriter från OS 1936 i Kiel där han ingick i besättningen på 8mR Ilderim med bland annat Marcus Wallenberg, Pelle Gedda och Tore Holm som rorsman. Detlow sa att han bara grämde sig över två saker i sitt liv, det första var en diskvalificering under OS-seglingarna som resulterade i att det blev en 4:e plats istället för OS guld. Det andra var att natten innan han skulle lämna in ritningarna för Dotte så åkte han upp till Teknis och ändrade förskeppet. Mitt i natten ritade han om förskeppet och smalnade av det vilket han ångrat sedan dess. Det gjorde att båten i vissa förhållanden gungar eller pitchar mycket. När jag kom över till Finland så sa det att jasså här kommer Gunghästen, säger Mats och skrattar. Vi den här tiden höll jag på en del med kappsegling men Detlow sa att det spelar ingen roll hur bra vi än skulle bli på banorna skulle Dotte aldrig uppnå mer än en plats i mitten. Vilket visade sig stämma. Dotte kappsegldes av mig flitigt under ca 20 år med usla resultat förutom några år med Nils Virving vid rodret då en mittplacering gick att uppnå i. Men hon är vacker och en skärgårdens skönhet och för mig var det det viktiga."

Det är ju inte många femmaseglare idag som haft förmånen att prata med konstruktören till deras båtar, tänk om man hade kunnat resa tillbaka i tiden, du får gärna berätta mer! Mats: "Detlow berättade för mig att Dotte kostade 5800kr att bygga och jämförde det med att en USA tillverkad lyxbil typ Dodge vid samma tid kostade ca 2100kr. Han nämnde att själv skulle han aldrig haft råd att köpa henne, men trots att han som sagt grämde sig över de ändringar han gjorde av förskeppet så var han väldigt fäst vid henne. Han berättade att hans första femma, S10 La Femme var tunnare byggd och snabbt blev ett spjalstaket, medan Dotte blev väldigt välbyggd och stark." Mats fortsätter: "Efter Detlows bortgång 1999 blev jag kontaktad av hans döttrar som bjöd hem mig och som talade om hur mycket Dotte betydde för Detlow. Detlow var ju länge ansvarig för Rindövarvet och familjen fick en stor tråkig och låg bredvid, faktum är att Delows döttrar fortfarande bor kvar där och jag brukar segla dit med Dotte ibland och hälsa på, senast nu i höstas och de blir alltid så glada över att se pappas båt."



Från KSSS poängseglingar i Saltsjöbaden, Baggensfjärden 1-2 juni 1940. I förgrunden ses 5-S23 RIMA samt bakom denna båt mer eller mindre skymda 5-S45 DOTTE (b. 1939, konstr. Detlow von Braun), 5-S77 ROULETTE IV (ex TOJE; b. 1937, konstr. Knud H. Reimers) och 5-S38 VIVIAN IV (b. 1939 Sven Abrahamsson).



Besättningen på den svenska 8m-jakten 8-S16 ILDERIM efter någon av de olympiska seglingarna i Kiel 4-10 augusti 1936. ILDERIM segrade under tre av de sju seglingsdagarna men blev efter en protest trots detta endast fjärde båt sammanlagt bland 8m-jakterna. På bilden ses fr v t h Per Gedda, Tore Holm, Detlow von Braun, Bo Westerberg, Marianne De Geer, Marcus Wallenberg och Vilhelm Moberg.



8mR Ilderim



Dotte S45 troligen 1940



Detlow von Braun

- **Vi har ju varit inne på det i tidigare artiklar, att det är fantastiskt hur mycket dessa gamla båtar har betytt för människor, och gör det fortfarande!** Mats: ”Jo, det är verkligen roligt, i Sandhamn kom en äldre kvinna och tittade på båten, hon kände väl igen Dotte, det var ju doktors båt som hon lärde sig segla i. Senast i somras kom det ikapp en båt med äldre människor i 90-års åldern i som ropade – Åh är det Dotte, det är den vackraste femman.” Artikelförfattaren är benägen att hålla med, då jag gillar båtar med tydlig språnglinje och ”klassiska” linjer, medan andra i femmaklassen kallat Dotte för bananen. Smaken är som baken. Det är ändå fantastiskt hur dessa unika båtar, var och en resultatet av en konstruktionsklass som blomstrade under ett knappt 10-tal år, var och en med sina kvaliteter och tillkortakommanden satt avtryck i människors liv. Att Detlow grämt sig hela sitt liv över att han ändrade linjerna i stäven på Dotte natten innan han lämnade in ritningarna, samtidigt som han förblev väldigt fäst vid båten är väl på sätt och vis också ett bevis på det. Särskilt om man betänker allt han måste varit med om under sitt innehållsrika liv. Det byggdes bara två femmor från hans ritningar, men en sen skiss från 1944 visar att han fortsatt att rita femmor. Av skissen att döma verkar det dock inte som att han anammat utvecklingen i klassen om man jämför de senare femmorna av Laurin, Sundén, Scherman och till och med Reimers.

- **Många båtar blev ruffade när kappseglandet med femmorna dött ut, runt 1950-talet och framåt, men inte Dotte eller hur?** Mats: ”Nej det stämmer. Hon var ju fortfarande flushdäckad när jag köpte henne, jag visste inte så mycket mer om båtar då än att hon var väldigt vacker, en sådan båt jag ville ha. Sedan upptäckte jag att det var rätt så omfattande renoveringsbehov, det pågick över flera vintrar.” På den här tiden var Hans Olof Handmark ordförande i femmaförbundet, han var en riktig eldsjäl och en som fick många att våga sätta sågen i ruffen och återställa de många gånger ombyggda femmorna till kappseglingsbåtar igen. Han var först med det på sin egen båt S61 Alma. Hans Olov var utbildad finsnickare och drog igång en veritabel renoveringsväg inom 5m-klassen. Mats fortsätter: ”Tillsammans med Hans Olof Handmark gjordes en första större renovering av hela undervattensskroppen, bordläggningen byttes ner till samborden. Hans Olof peppade mig mycket men han var också under denna tid ovärderlig för hela 5:a klassen. Utan honom hade många 5:or inte varit vid liv längre, det gäller både i Sverige och i Finland där han var över och hjälpte till. Han tog en näst intill symbolisk timplenning men hade ett krav vid renovering; ägaren skulle delta i arbetet för att kunna förstå helheten och lära sig. Henrik Widstrand gjorde ett Oregon Pine däck och 5:a profilerna Janne Gustafsson och Jan Thylin har varit mig osvikligt behjälpliga med underhållet genom åren.”

Nutida bilder från Mats Silving, till höger i Dotte.



- **Du semesterseglade väl en del med din femma också?** ”Jo det stämmer, det gjorde nog många på den tiden, men vi var tre barn och två vuxna ombord (!). Det var camping, ungarna fick sova i tält i land och de föräldrarna under fördäck. Dotte har masten på däck sedan original, det finns plats för en dubbelkoj där och det är relativt torrt och rymligt. Dotte är en sjövärdig båt, tar sjön väldigt fint och seglar torrt. Jag campar fortfarande en del med båten, om det är fint väder.

Efter mer än 30 år med Dotte, vad är roligast - kappsegling eller cruisingsegling? Mats: ”Idag skulle jag absolut säga cruisingsegling! Jag har utsikt över Höggarnsfjärden hemifrån och Dotte ligger alldeles nedanför i Velamsund, det är så lätt att sticka ut och segla när andan faller på och jag använder båten mycket, hasar runt på fjärdarna, själv eller med en kompis. Som cruisingbåt och dagseglare har jag kommit att uppskatta seglingen senare år. Dotte är underbar att segla vid ca 5 m/s och inte så mycket sjö och på kryssen är hon till sin fördel. Även vid hårdare vind fungerar hon även om det blir mer fråga om överlevnad än segling skojar Mats.

Dotte har haft ett fåtal ägare, först med bröderna Reistad som beställare en kort period och senare en Dr Winblad som ägare under 25 år, ni minns väl tidigare i texten historien om damen som lärt sig segla i Dotte och som refererade till henne som doktors. Två ägare tillkom innan Mats köpte henne 1987 i Nynäshamn. Fem ägarskap alltså under 80 år drygt, vilket väl är ovanligt för en kappseglingsbåt. Mats har nu tagit hand om henne i 34 år i år. Han avslutar med en hyllning till Dotte: ”Hon är en skärgårdens skönhet och har vackra linjer. Även om kappseglingens egenskaper inte hör till de främsta så är hon en skönhet och för mig har hon skapat hela innebörden och känslan i seglingens väsen.”

Magnus Eklöf, Ordförande Sv. 5m Förbundet

Faktaruta:

Int5m S45 Dotte

Konstruktör: Detlow von Braun

Byggd på Hästholmsvarvet 1939

Löa 9,25m

Bredd 1,66m

Mått segelyta 23m²



Detlow von Braun dödsruna publicerad i DN 1999-08-16

Detlow von Braun, Stockholm, civilingenjör och marindirektör 1 gr, har avlidit 87 år gammal. Hans närmaste är hustrun Marianne, född Sundström, döttrarna Madelaine och Christina samt systemen Ilsabe med familj. Han var äldste son till översten Georg von Braun och Titti, född Lundqvist.

Det torde vara få förunnat att som Detlow von Braun hinna med så många äventyr, resor och upplevelser, ofta med livet som insats. Därtill göra karriär främst inom det militära yrket, vara den idealiske familjefadern, kappsegla internationellt och hålla kontakt med en enorm vänkrets. Utmärkande för honom var hans anspråkslöshet, humor, vänlighet, förmåga att ta ansvar samt fatta och genomdriva även obehagliga beslut.

Efter studentexamen i Uppsala 1932 sökte han till flottan men stupade på färgblindhet. I stället utexaminerades han som skeppsbyggare från Tekniska högskolan 1940, redan med märkliga upplevelser bakom sig. Han konstruerade och byggde under tiden kappseglingsbåtar. Den mest kända var femman ”La Femme”. Man fick ögonen på honom som seglare, valde in honom i den exklusiva klubben Skothalarna och tog ut honom till OS 1936 på däck på ”Ilderim” i 8 metersklassen. ”Ilderim” ansågs ha vunnit guld, men diskades efter en norsk protest för ett diskutabelt regelbrott två dagar innan, vilket Detlow von Braun ansåg var fel och ald-rig glömde.

När han hade tre tentor kvar till sin examen vid Tekniska högskolan sökte han in vid svenska frivilligkåren i Finland vid grupp 2, skadades under ett ryskt anfall och tillbringade krigets slutskede på ett fältlasarett. Efter mellanspel i Sverige deltog han i fortsättningskriget vid ett finskt stormpionjärkompani där han under minröjning och stridsspaning sårades. Återställd deltog han i slutstriderna om Hangö som återtog. Han befordrades till finsk officer och belönades med Frihets-korset med svärd och eklöv.

Efter en tredje finsk krigstjänst, där han vid en stridsvagnsverkstad av tre tagna ryska stridsvagnar plockade ihop en ny, återkom han till Sverige och anställdes 1943 vid arméförvaltningens materielbyrå och kort därefter som arméingenjör vid

pansarinspektionen. 1948 gifte han sig med Marianne Sundström. Efter omplacering 1949 till P 1 i Enköping återgick han 1951 till arméstaben för att 1952 utnåmnas till chef för tekniska detaljen vid Försvarsstabens utrikesavdelning. Där lyckades han som 41-åring krängla sig in vid Fallskärmssjögarskolan i Karlsborg och fick den eftertraktade ”örnen” på uniformen. Han lyckades 1953 få en kommandering till övervakningskommissionen (NNSC) i Korea,

där man avtalat om vapenstillstånd, med äventyr både på nord- (fiende-) och sydsidan innan han i februari 1954 skulle hem.

Detlow von Braun erbjöds då att övergå till marinen som mariningenjör, vilket för honom som skeppsbyggare var det rätta elementet. Där blev han även marindykare 1957 och kommanderades till Suezkanalen efter Suezkrisen 1956, för att bärga fartyg och rensa kanalen. Han var grundligt utbildad inom två försvarsgrenar och blev, med sina språkkunskaper, sitt sunda förnuft och sina goda personförbindelser eftersökt för

internationella uppdrag. Han var förbindelseofficer i Kongo och bataljonschef för Kaminabasen 1961, blev hedershövding i Balubastammen, som visade sig vara människo-ätare, samt reste på uppdrag i Kanada, USA, Öst-Pakistan, London och Marocko. Därefter åkte han som chef för FN:s tekniska kader till Peru med livsfarliga äventyr samt på Sidauppdrag i Bangladesh och Västafrika, åtföljd av Marianne när ekonomin medgav. Som ledare tvingades han ofta grovarbeta själv för att få någonting gjort. Som marindirektör av 1 graden 1964 var han chef för mariningenjörerna och den tekniska personalen på kryssaren ”Göta Lejon”, kanske höjdpunkten i hans svenska militära karriär.

Efter pensioneringen 1972 fortsatte uppdragen oftast för Sida och runt hela jorden i samma takt till och med 1984. Då hade han fått granatsplitter och kulor efter hand utplockade ur kroppen, som ersatts av medaljer i mängd att hänga på. Då skrev han sina blygsamt anspråkslösa men roliga memoarer med många sanningar, som blivit en roman i tre delar, och han kunde sluta sitt liv efter synnerligen väl förrättade värv.

