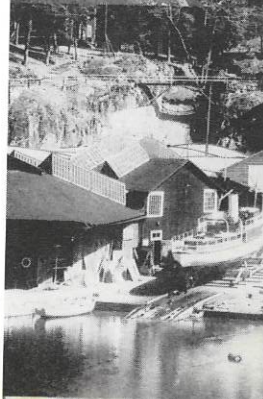


NEGLINGEVARVET

Kerstin Sandström

Namnet Plym klingar högt hos den sanne träbåtsälskaren. I över 70 år drev familjen Plym träbåtsvarvet vid Moranvikens östra strand. Duktiga båtbyggare och hantverkare svarade för kvalitén. Plymbåtar fick tidigt hög status såväl i Sverige som utomlands. Varvet var även en småindustri och arbetsplats av betydelse för framväxten av Neglinge stationsområde. Bostäder och kontorsbyggnader har i dag tagit över området. Men varvets historia lever kvar. Än idag kan vi höra berättelser av de som en gång arbetat vid varvet.



Våren 1896 startade fem båtbyggare ett träbåtsvarv på Baggensudden i Neglinge. Det skedde under en period då det i Sverige var ont om arbeten och bostäder. Medan somliga gjorde den långa resan till Amerika nöjde sig andra med att flytta från landsbygden i Norrland, Småland eller Sörmland till en ort närmare storstaden.

De vana båtbyggarna med sina familjer, totalt 25 personer, slog sig ner i Neglinge och bildade kooperativet Neglinge Båthem med verksamhet i ett mindre skjul som även innefattade ett kontor. Kooperativet fick redan samma år en beställning och byggde sin första yacht. Båtbyggarna hade svårt att få snurr på ekonomin och kooperativet splittrades redan 1897. Några av båtbyggarna flyttade vidare medan andra stannade kvar och tog arbete vid järnvägen, Moranäs snickerifabrik eller med att bygga upp villasamhället i Saltsjöbaden.

Stockholms Båtbyggeri AB-Plyms varv

Det dröjde ända till 1904 innan den dåvarande ägaren, August Plym, lyckades få fart på träbåts-tillverkningen. Han anställde båtbyggarna, bröderna Carl och Fredrik Andersson som förmän och nu föddes det som i folkmun kom att kallas för Plymvarvet.

På hösten samma år stod nya verkstadsbyggnader färdiga och snart även arbetarbostäder, ”Mahognyvillorna”, en förmansbostad och familjen Plyms villa.

I ett brev till beredningsnämnden för Saltsjöbadens köping, herr länsassessor J Walinder, finns en kortfattad redogörelse för standarden på de byggnader som uppförts. (Se nästa sida.)

Plymepoken vid Neglingevarvet

Om den omfattande tillverkningen av segelbåtar, motorbåtar och jollar under Plymepoken har Janicke Henrickson skrivit ingående i Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar Årsskrift från 1982. Även i Nackaboken 1975 finns ett kapitel av Gustav Alexandersson, som tar upp varvets historia.

August Plym beskrivs gärna i texterna som en viljestark person, som aldrig tummade på sina egna beslut i fråga om arbetsmetoder. Endast det bästa var gott nog, vilket innebar att han krävde prima virke samt att båtbyggarna kunde sitt hantverk ordentligt. Lika höga krav som han ställde på sig själv vid ritbordet, samma noggrannhet förväntade han sig av sina anställda. Sönerna Carl, Gustav och Bengt följde i pappas fotspår och kom i olika omgångar att driva varvet i samma anda även efter faderns död 1924.

Träbåtarna höll bästa kvalitet och lovordades för sin skönhet och snabbhets skull. Kvalité kostade och det var bara ett fåtal som hade råd att få sina båtar byggda vid varvet. Det var status att äga en Plymbåt, vilket visade på en välfylld plånbok. I dag skattas Plymbåtarna mer för sin skönhets skull och träbåtsälskaren får lätt något lyriskt i blicken vid åsynen av en Plymsnäcka.



August Plyms varv vid Moranvikens östra strand sysselsatte som mest 80 personer. 1. Villa, 2. Arbetarbostäder, 3. Förmansbostad, 4. Verkstadsbyggnader

Fotograf okänd. Foto från 1930-talet. Sjöhistoriska museet.

1. Villabyggnad, innertak och väggar pappspända, grangolv. Endast ledning för elektricitet, ljus och avlopp, ej vattenledning, ej badrum eller wc. Yttertak plåt. 9 stycken eldstäder. (1905).

2. Arbetarbostäder ("Mahognyvillorna" förf. anmärkning) av trä utan källare, innertak och väggar pappspända, furugolv, ej vatten och avlopp, ej heller elektricitet eller wc. Yttertak av papp. 48 eldstäder. (1904).

3. Förmansbostad av trä utan källare. Innertak och väggar pappspända, furugolv, endast ledning för

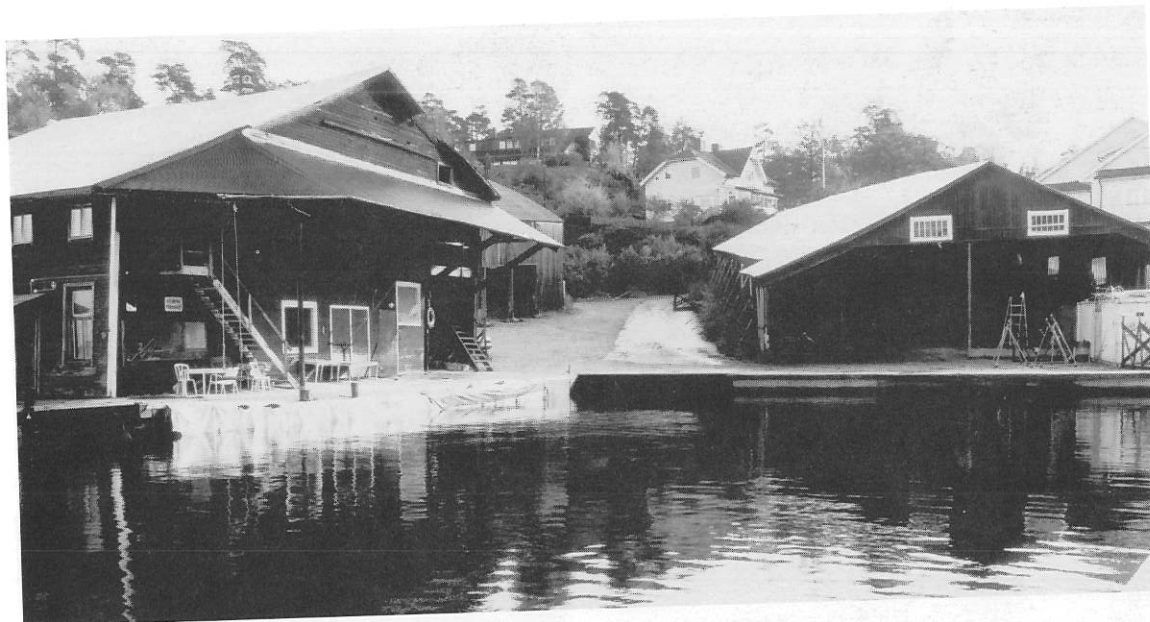
elektricitet och ljus, ej vatten, wc eller badrum. Yttertak av plåt. 5 st eldstäder. (1904).

4. Två verkstadsbyggnader av resningsvirke utan murad grund. Yttertak delvis papp, plåt, panelning. pappspända väggar eller tak finns icke. Värmeledning i en byggnad för övrigt inga ledningar. (1904). Eldstäder finns ej, med undantag av ångpanna i en byggnad.

Av kostnadsskäl är dessa byggnader uppförda på enklaste sätt och hava vi beräknat deras livslängd till 25 år.

Neglingevarvet dokumenterades 1997 i samband med förslaget till detaljplan för ett nytt bostadsområde. Till vänster på bilden ser vi rundhultsskjulet och till höger, båthuset. Bägge byggnaderna är idag rivna. Lite längre upp i backen står August Plyms villa, som fortfarande finns kvar.

Foto Janne Mori, 1997.
JM AB.



Flygbilden över den ursprungliga industritomten är tagen på 1930-talet.

Foto i privat ägo.





Kunniga hantverkare tillverkar master i rundhultsskjulet. Hantverksskicklighet och trä av högsta kvalitet bidrog till att varumärket Plym stod högt i kurs.

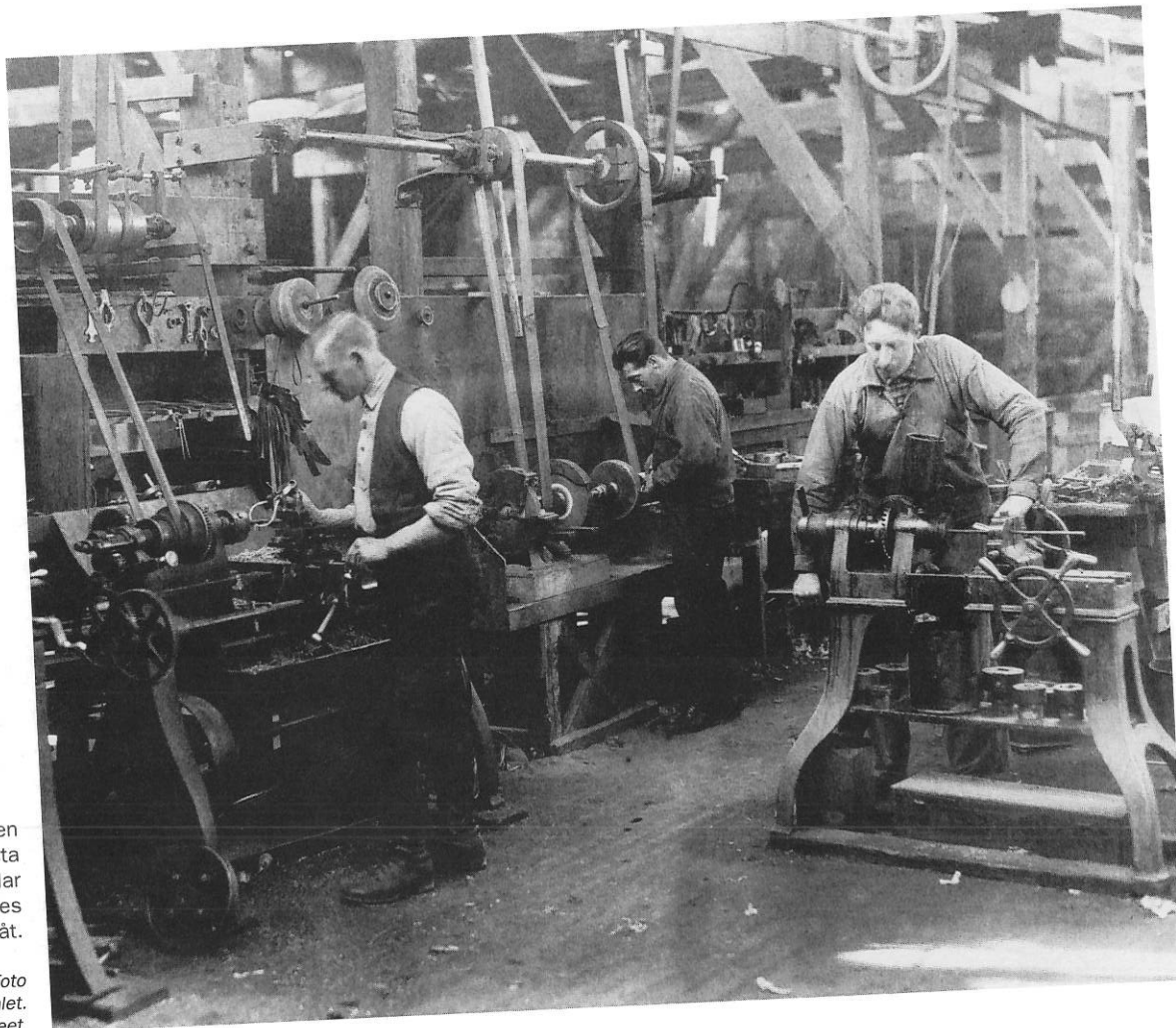
Fotograf okänd. Foto från 1930-talet. Sjöhistoriska museet.

Varvets betydelse för Neglinge stationssamhälle

I samband med detaljplanearbetet för Baggensudden, Neglingevarvet, 1997 fick jag tillsammans med arkitekten Veronica Vallis och fotografen Janne Mori i uppdrag av JM Byggnads AB att

göra en kulturhistorisk dokumentation av Neglingevarvet. Utifrån insamlat faktamaterial framgår att parallellt med att villasamhället i Saltsjöbaden breder ut sig växer Neglinge stationssamhälle upp.

Förutom Neglingevarvet var Moranäs snickeri-



I metallverkstaden tillverkades de flesta järn- och metalldelar som behövdes till en båt.

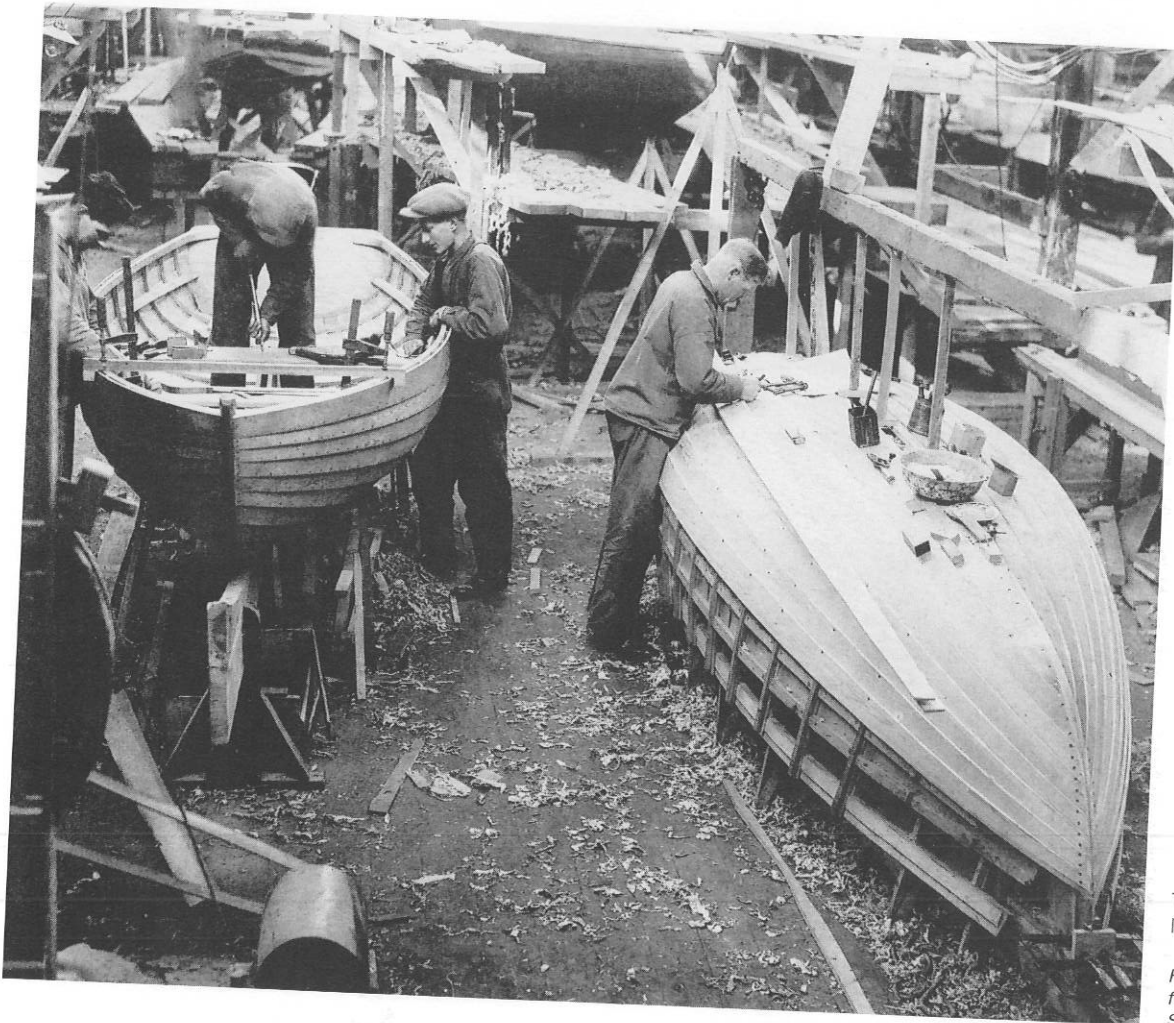
Fotograf okänd. Foto från 1930-talet. Sjöhistoriska museet.

fabrik och Saltsjöbadens tvätteri de större industrierna i Neglinge stationssamhälle.

I Neglinge byggdes arbetarbostäder, bostadshus samt egnahem och köpmännen uppförde villor med möjlighet att hyra ut rum. Arbetarnas bostäder utgjordes ofta av en hyreslägenhet på ett

rum med eldstad och i bästa fall ett enskilt kök. I en balja på köksgolvet skötte man hygien och utedass fanns på gården.

I stationssamhället bodde pigor, drängar och kokerskor, några med anställning vid hotellet i Saltsjöbaden. Grundläggare, murare, målare, tim-



Tillverkning av
Måsungar.

Fotograf okänd. Foto
från 1930-talet.
Sjöhistoriska museet.

mermän, kakelugnsmakare och trädgårdsmästare var yrkeskategorier som arbetade med att bygga och underhålla villor i området.

Neglingevarvet kom att dominera industrin i stationssamhället under många år.

Varvet en arbetsplats

Ett 20-tal arbetare hade vid sekelskiftet sysselsättning vid varvet. Under högsäsong tog man in extra personal. Även under lågsäsong såg varvsledningen till att det fanns arbetsuppgifter åt de anställda. Vid varvet tillverkades de flesta av båtarnas



Sjösättning av sjöcruisern Ragna.

Fotograf okänd. Foto från 1930-talet. Sjöhistoriska museet.

detaljer. I smedjan tillverkades allt från nitar, beslag, schacklar och diskbänkar, till gjutna kölar. Vid sidan av båttillverkning och reparationer fick de anställda hugga in och bygga varvets verkstäder och arbetarbostäder.

Varvet byggde vid tiden för andra världskriget ett antal minsvepare åt marinen. Under den här perioden var antalet anställda närmare 80.

Vid sekelskiftet 1899/1900 tjänade en yrkesarbetare mellan 18-20 öre i timmen. Yrket var bitvis stressigt och tungt. Att ligga inkrupen i fören på en båt, på knä, eller raklång på mage eller

rygg, tillhörde arbetets avigsidor.

August Plym startade 1905 en privat sjukkasse. Själv sköt han till 200 kronor. De anställda som ville omfattas av sjukkassan fick varje månad betala in en viss summa till kassan. Sjukkassan upphörde 1964.

I samband med storstrejken 1909 hamnade lönen på drygt 30 öre i timmen. Och i slutet av 40-talet hade arbetarna vid Neglingevarvet högre lön än många andra träarbetare som tillhörde samma fackförbund, Skogsindustriarbetarna. Ackord förekom, och då främst vid renskrapning av båtar.

MINNEN FRÅN VARVET

Bengt Nilsson, född 1916

Han är född på Österlen. Efter sju år i flottan kom Bengt 1945 till Plyms varv. Han gick ner till varvet en vårdag för att höra sig för om arbete, förklarade för Bengt Plym att han varit i flottan och kunde sjömansarbete.

– ”Jaha, sa han då ska vi ta och ordna ett jobb åt dig.” På så vis kom jag in på riggavdelningen.

Till en början fick han slipa bottenar, som var ett smutsigt och tungt grovjobb. Det fanns inga möjligheter att tvätta av sig, utan de anställda fick gå hem i sina smutsiga arbetskläder. Bengt avancerade till bas för riggavdelningen och fick bland annat ansvar för alla master, som skulle slipas och fernissas. Arbetet lade han upp själv. Då det var dags att rigga båtar tog han in extra folk, ofta fiskare från västkusten som seglat till Stockholm som gästar.

Arbetet var slitigt inte minst om vintern då det var kallt och blåsigt och vinden sökte sig in i de otäta byggnaderna.

– Det var primitivt på varvet, inget matrum. Jag satt i riggarverkstan där jag hade en kamin som jag kunde värma maten på. De andra båtbyggarna satt uppe runt båtarna.

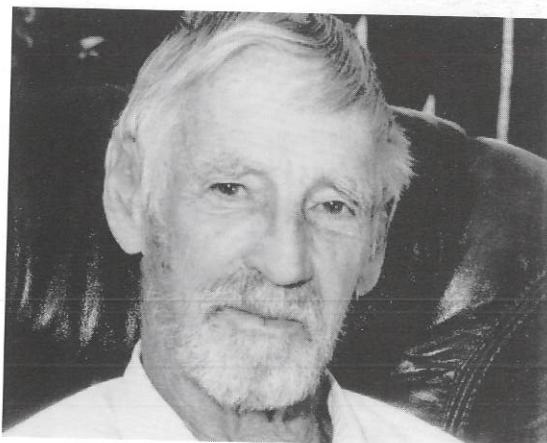
I början på 1950-talet fick personalen ett matrum och senare tvättställ. Bengt arbetade 45 timmar i veckan och tjänade 40-50 kronor i veckan.

Han minns bland annat då en av sönerna till ägaren av den amerikanska båttillverkaren, Sparkman & Stevens, besökte varvet. Amerikanen vandrade runt och inspekterade båtarna utan att säga något. Bengt Plym tyckte det var underligt och började fundera på vad som var fel eftersom besöket inte sa något.



Bengt Nilsson, 81 år.

Foto Janne Mori, 1997.
JM AB.



Knut Olsson, 78 år.

Foto Janne Mori, 1997.
JM AB.

– Men så sa han ”det här är ju ingen båt, det här är ju en violin.” Det var ju ett verkligt fint betyg.

Knut Olsson, född 1919

Tillsammans med sin far och sina två bröder flyttade Knut från Sköttorp till Stockholm i slutet på 1930-talet. Familjen försörjde sig ett tag på att bygga billiga båtar åt konstruktör Forslund i

Stockholm. Knut har arbetat vid olika varv däribland Moranäsvarvet och Fisksätra varv.

– Det var inte så gott om jobb men bostad fick man tag i då. Jag bodde i Mahognyvillorna uppe på vinden i ett ungarlsrum.

Knut minns hur han tjuvkopplade elen för att åtminstone få en lampa att lysa. Toalett fanns på gården och vattnet hämtades i hinkar. Plyms varv minns han som en bra arbetsplats.

– Bra kamratskap och människor. Man kände väl snart dem alla utom Anderssonerna, där fick man aldrig någon kontakt.

Många arbetare bodde i Stockholm och åkte varje dag tåg ut till Neglinge och gick därifrån till varvet.

– Smén där, kommer jag ihåg. Han var en sär egen typ. Han kom i hög hatt, plommonstop kanske han hade och fin rock. Sedan stod han i smedjan och sen tvättade han sig, gjorde sig snygg och åkte hem.

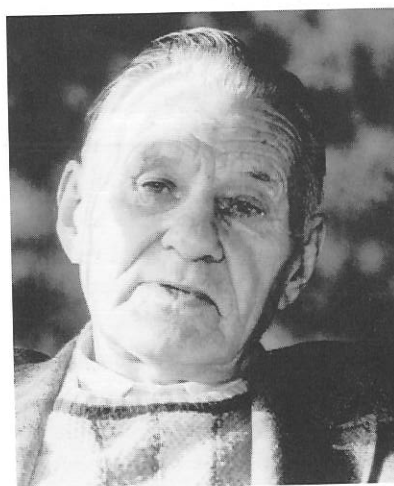
Vad utmärker en bra båtbyggare?

– Det är mycket det. Det är tråkänslan och noggrannhet. Att bordlägga en båt är en väldig inpassning. Det finns inga genvägar egentligen, bara till att handhyvla, snedda och köla bordet i slaget så att det passar mot spantet, eller göra tvärtom och kolva kölen.

Att byta kölbord var ett precisionsarbete som Knut kom att bli duktig på. Under perioder hade han dock svårt att få arbete. Varvsägarna hade nämligen en överenskommelse som innebar att det var förbjudet att plocka duktiga hantverkare och båtbyggare av varandra.

– När jag slutade på Moranäsvarvet 1942 för att de hade klent med jobb där och ville börja på Plyms kunde han inte anställa mig. Då började

jag frilansa nere på båtklubben, gjorde bland annat vindrutor till båtar.



Ivar
Johansson,
85 år.

Foto Janne
Mori, 1997.
JM AB.

Ivar Johansson, född 1912

Ivar arbetade 50 år vid Plyms varv. Han flyttade in i arbetarbostäderna, "Mahognyvillorna", vid varvet. Ivar var 20 år då han kom till varvet. Till en början fick han fernissa träbåtarna som var ett tidskrävande arbete:

– Vi putsade båtarna rena, renskrapade dem. Sedan sicklade och hyvlade vi, greja och fernissa i flera omgångar.

Han var även med som hantlangare vid olika båtbyggen. Särskilt en sjösättning minns han. Det var pingsthelg och Bengt Plym bad Ivar om att jobba över eftersom det var en båt som måste i sjön så fort som möjligt. Men först skulle det byggas en släde som båten skulle forslas ner i vattnet på.

– Jag gick med på att bygga släden, men det var inte lätt. Båten fick inte luta med backen, det gällde att bygga så att båten inte åkte ur släden.

Tillsammans med en dykare planerade han för slädens färd ut i vattnet. Ivar skrattar då han berättar om själva dagen vid sjösättning av den stora segelbåten med en köl på 15 ton.

– En rysligt massa folk hade samlats, När vi började med båten nerför backen så brakade det, en del var ju ruttet och nere vid sjön var själva pålarna och bryggorna dåliga.

Bengt Plym var nervös.

– Det var en rysligt massa gubbs som stod och vinschade, kopplat en massa block och grejer, den var ju tung vet du.

Spänningen var stor.

– När vi kom ner så aktern nästan började nosa i sjön, ville jag fortsätta en meter till, men de vågade inte, utan ville låta båten gå.

Viljorna var många.

– Ja, men ingenjören, sa ja, det är väl bättre om vi kom ut en meter till, så att vattnet går över hacket därnere. Då är vi mer säkra och om det skulle hända något blir det inte så hård fart.

Ivars tankar gick till dykaren som utfört jobbet där ute. Bara han hade gjort rätt!

– Men det hade han inte, utan det fattades en bit och släden började att tippa åt andra hållet och ner i djupet. Båten hoppade och gick ner, sedan skar den vägen mot berget.

Alla såg framför sig hur båten skulle kollidera mot berget.

– Det var tur att Bengt Plym hade en liten segelbåt där, så att aktern gick upp på den. Så han klara ju berget. Det var så nära bara några meter.

En epok går i graven

År 1964 sjösattes den sista Plymbåten vid träbåtsvarvet, och tio år senare sålde familjen Plym var-

vet till Jan Benson. Saltsjöbadsbon Peter Norlin lät där bygga sin stora träbåt Agnes, som han rön-te stora framgångar med, då han 1976 vann den prestigefyllda havskappseglingen SORC (Southern Ocean Racing Conference) i Florida.

Jan Benson och Gert Eriksson drev varvet ihop under några år innan driften övertogs av sist-nämnda och Gerd Holmer. Successivt förändrades verksamheten och man inriktade sig allt mer på att utföra plastarbeten och renoveringar. På tomten uppfördes nya bryggor, pontoner, upp-lägningsplatser och mer ändamålsenliga lokaler, som bättre kunde svara mot vad båtägarna ville ha. För dessa var det nu möjligt att på egen hand renovera och rusta sin båt vid varvet.

I mitten av 1980-talet revs verkstadsbyggnader-na och smedjan där otaliga träbåtar fått liv. En ny kontorsbyggnad, Neglinge Center, ersatte de gamla byggnaderna. Tio år senare revs övriga varvsbyggnader för att ge plats åt ett nytt bo-stadsområde vid kanten av Moranvikens östra strand. Men förmansbostaden och villan som August Plym lät bygga vid sekelskiftet står fort-farande kvar.

KÄLLFÖRTECKNING

Otryckta källor

Intervjuer med:

Ivar Johansson, Saltsjöbaden

Karl-Gustav Lindblad, Saltsjöbaden

Bengt Nilsson, Saltsjöbaden

Knut Olsson, Saltsjöbaden

Diverse handlingar i:

Arbetarrörelsens arkiv och bibliotek

Fastighets AB Stockholm Saltsjöns arkiv

Nacka lokalhistoriska arkiv

Saltsjöbadens hembygdsförenings arkiv

Sjöhistoriska museet

Tryckta källor och litteratur

Alexandersson, Gustav. "Småbåtsvarven" i
Nackaboken 1975

Församlingsboken för Nacka församling, 1896-1905

Henrickson, Janicke. "Plymepoken" i Museiföreningen
Sveriges Fritidsbåtar årsskrift 1982

Nacka Saltsjöbadens Tidning. Olika artiklar.

Strandman, Barbro. "Saltsjöbaden - den yngsta av del-
kommunerna" i Nackaboken 1971 och

"Neglinge by" i Nackaboken 1973

Tidningen SIA, Sveriges industriarbetare. Olika
artiklar.