August Plym - världsberömd båtbyggare

av Johan Ahlbom

1856 – 1924

Det är som stor båtbyggare och skicklig konstruktör som August Plym kommer att bli ihågkommen. August Plyms ledarskap ledde till att det mest förnämsta i båtväg skapades på Neglingevarvet.

Det handlade om kvalitetstänkande från träd till färdig båt. Plym valde själv ut de träd som efter fällning och runt 10 års torktid skulle användas i båtbyggeriet. Då han köpte in den exklusiva hondurasmahognyn köpte han in lite extra så att det fanns lite virke kvar ifall olyckan skulle vara framme och man behövde laga något. Sådan var Plyms sinne för kvalitet.

Han föddes på ett litet soldathemman i Essunga socken i djupaste Småland. Efter skolan gick han en tid som lärling hos en trädgårdsmästare, men trivdes inte så bra med det. 1880 flyttade han till Stockholm och som 25-åring fick han en lärlingsplats vid Kummelnäs varv. Då insåg han att han hade hamnat rätt i livet. Under några år därefter reste han ut och praktiserade på ett antal varv i England och USA.

När Plym kommit hem från Amerika fick han anställning som varvschef på Stockholms Båtbyggeri på Liljeholmen. Varvet grundades 1893 i den tid som skulle bli inkörsporten till modernt båtbyggeri. Tidigare hade man som nöjesbåtar mest använt konverterade bruksbåtar. Men nu skulle det bli ändring på det! August Plym skulle bygga båtar som var tänkta som nöjesbåtar redan från början.

Efter en stor brand på varvet 1904 köpte Plym och några kollegor mark i Neglinge vid Saltsjöbaden, där man började bygga upp det som skulle bli Neglingevarvet. Det växte snabbt och blev efter en tid en imponerande anläggning. Med tiden hade man runt 50 man anställda.

De två viktigaste yrkeskategorierna på varvet var båtbyggarna och inredningssnickarna. Båtbyggarna, som också benämndes bordfyllare, gjorde köl och stävar, spantresningar, bordläggningar, däck och överbyggnader. Inredningssnickarna gjorde allt som var under däck. Båtbyggarna var de som stod högst på den sociala skalan. Som inredningssnickare kunde man anställa vilken skicklig snickare som helst, men för att bli båtbyggare på Neglingevarvet var det endast tänkbart att ha en man som börjat bygga båtar vid unga år och helst på Neglinge.

Nytt byggsätt

De flesta varv hade vid den här tiden av kostnadsskäl sina lokaler ouppvärmda. Plym överraskade många genom att ha sina varvslokaler ordentligt uppvärmda. Det var viktigt, ansåg han, att virket man byggde in i båtarna var absolut torrt så att båtarna inte senare torkade isär och tog in vatten. Man hade på varvet ett stort torkrum för virke som höll runt 40 grader.

Tidigare var det vanligt att man drevade skroven. Men August Plym införde ett nytt byggnadssätt som var mycket effektivare. Nu linoljade man nåten före fastsättning av borden, och någon drevning förekom inte. Var tredje spant gjordes av vinkeljärn och vid dessa pressades borden mot varandra genom jagning. Det skedde genom att man fäste ett anligg på spanten på ett visst avstånd över det bord som skulle fästas och slog in en kil mellan anligget och det nya bordet.

Limning av nåten började man med på Neglinge på 1940-talet. Nåtkanten hyvlades för hand och för att underlätta passningen använde man en intressant metod. Den var nog inte Plyms egen uppfinning utan man lånade den från århundradens timmerhusbyggen. Man satte upp det bord som skulle passas med några millimeters avstånd till det underliggande bordet. Sedan använde man ett specialverktyg, (”timmerdrag” på

Neglingevarvet blev en stor anläggning. Här ses bryggorna, en av varvshallarna och slipen till höger i bild. Bilden är från 1904. Sjöhistoriska museet

timmermansspråk) som var som en passare – men som hade en platta istället för den ena spetsen. Så drog man instrumentet med plattan mot det undre bordet och fick en rits på det övre. Sedan gjordes samma manöver på insidan och man fick en absolut tät passning.

Med denna bordläggningsmetod var det extra viktigt att, när båten kom i sjön, i största möjliga utsträckning förhindra att träet absorberade vatten. Man ville förhindra svällning, då kraften i svällande trä är enorm. Svällande trä kan spränga spant eller orsaka att borden blir buckliga. Plyms metod för att förhindra detta var rå linolja. Han använde inte kokt linolja, som visserligen torkar snabbare med inte tränger in i träet lika bra som den råa.

Linoljningen av skrovet pågick under hela byggnadstiden. Varje lördag innan man gick hem på den korta helgledigheten ströks det linolja på bordläggningen, så att det nödtorftigt hade torkat in till måndagsmorgonen. Detta förfarande har gjort att många båtar byggda för över 100 år sedan fortfarande är helt friska i träet. Det som tar stryk är metaller, som i järnspant och kölbultar. När kärnfuran tog slut och man måste använda ytved var linoljebehandlingen ännu viktigare. Virket blev nästintill transparent.

Men det finns ett stort faromoment i användandet av linolja. En trasselsudd med linolja kan utveckla sådan värme att det blir självantändande. Varvsbranden på Liljeholmen i mars 1904 var ett tragiskt exempel på detta, och många andra varvsbränder likaså.

Konstruktören Plym

August Plym började efter flytten till Neglinge att alltmer själv konstruera båtar. Men han tyckte aldrig om den internationella R-regeln, som han ansåg låste konstruktören för mycket. Det blev istället fler skärgårdskryssare. Den mest kända är troligen Beatrice Aurore, en 150 kvadratmeters skärgårdskryssare byggd 1920 på Neglingevarvet. Hon är 22,2 meter lång och 3,3 meter bred. Familjen Moe som ägde henne på 1940- och 50-talen seglade henne hela tiden utan motor! Näste ägare var Björn Widström som fick uppleva att mobilkranen som skulle lyfta Bea välte och klöv henne i två delar. Den tragiska händelsen hade i alla fall det goda med sig att hon renoverades, med försäkrings- och privata pengar, till toppskick.

Plym hade en genomtänkt idé vid konstruktionen av sina båtar, stävlinjen formades med en ”knix” och akterskeppet gjordes brett och fylligt. Avsikten var att vid

Sjösättning av havskryssaren ”Ragnan” vid Neglingevarvet 1938. Sjöhistoriska museet

Här ses en av bryggorna med förtöjda båtar, en av varvshallarna, den stora mastkranen och slipen. Sjöhistoriska museet

krängning få ut största möjliga fartgivande vattenlinjelängd. Linjerna till SK55:an Maritana är ett typexempel på detta tankesätt.

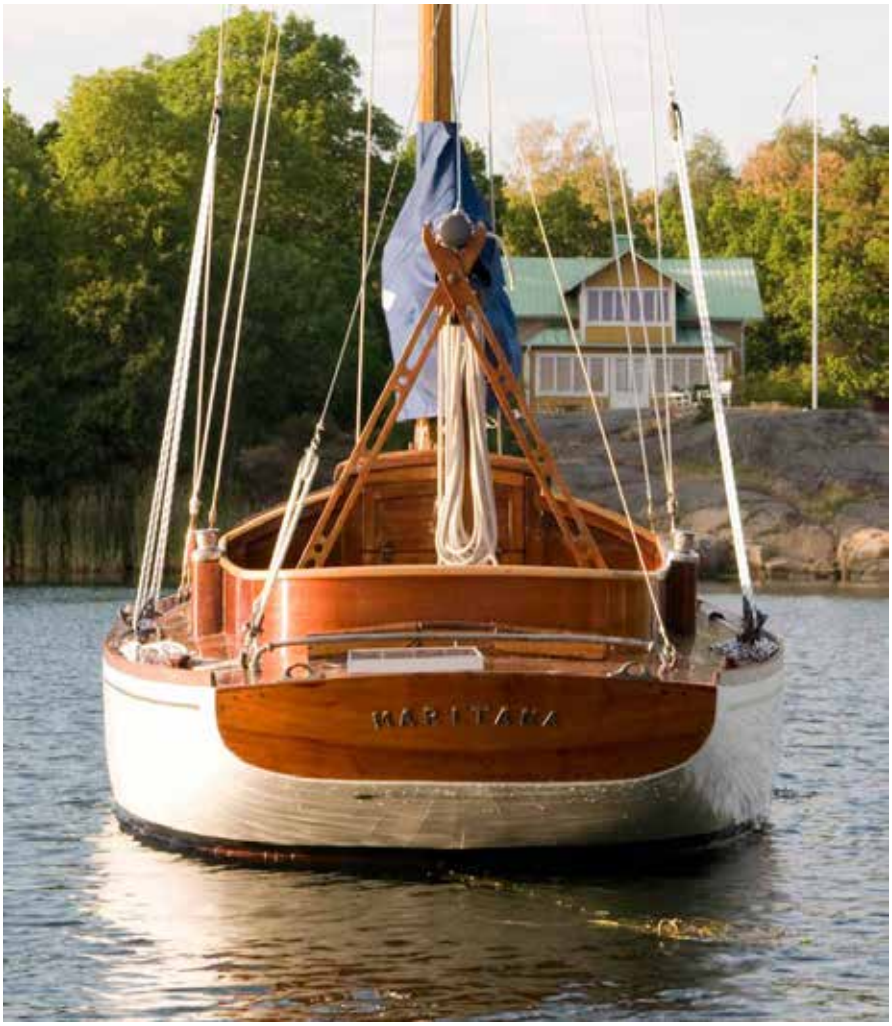
Nya tankar om riggar

August Plym hade också många goda idéer om att förbättra dåtidens riggar. Gaffelriggen ansåg han vara föråldrad och besvärlig att hantera. 1911 började man använda vad man kallade Gunterrigg, vilket egentligen var ett gaffelsegel med så lång och högpikad gaffel att seglet blev nästan triangulärt. Därifrån låg det nära till hands att övergå till vår Bermudarigg. Men den varianten blev inte populär, förrän August Plym lanserade en variant med böjd mast, som kallades Marconirigg. Den första båten som blev utrustad med denna rigg var SK 95:an Göta, byggd 1914 och först seglad ett par säsonger med gaffelrigg. Med den nya riggen blev hon oslagbar – och alla Plymbåtar fick sedan denna rigg.

Det dröjde dock innan denna rigg accepterades av andra konstruktörer, och för det kan ha berott på att dessa master endast kunde byggas av Neglingevarvet. För att nedbringa vikten på dessa längre master gjorde man den undre delen ihålig och den övre, krokiga delen massiv. Till att börja med borrades den undre delen ur. Men senare började man göra dem i två halvor som limmades ihop. En av de första limmade masterna fick SK 220:an Miranda, den största skärgårdskryssare som någonsin byggts. Det lim som man hade tillgång till vid denna tid var så kallat snickarlim. Det levererades i kakor och måste värmas för att få flytande form. Uppvärmningen skedde i vattenbad upp till 100 grader. Sen måste allt gå väldigt fort, för så snart som limmet svalnat till rumstemperatur upphörde limförmågan.

Vid limningen av Mirandas mast samlades alla tillgängliga varvsarbetare i varvets torkrum. Det användes annars för torkning av bordläggningsvirke. I torkrummet hölls en temperatur på runt 40 grader, med andra ord som i en bättre bastu. I torken lade man nu upp masthalvorna på bockar och ställde upp limpannor längs hela masten. Mirandas mast var 25 meter lång och det krävdes två man per meter, det vill säga runt 50 man totalt. På Plyms tecken satte alla fart på limpenslarna, strök fogarna, lade ihop masthalvorna och applicerade skruvtvingarna. Ju snabbare det gick desto bättre blev resultatet. Det var en svettig samling varvsarbetare som kom ut ur torken.

Beatrice Aurore har ägts av bland andra skeppsredaren Sven Salén och uppfinnaren Fredrik Ljungström. Foto SYS



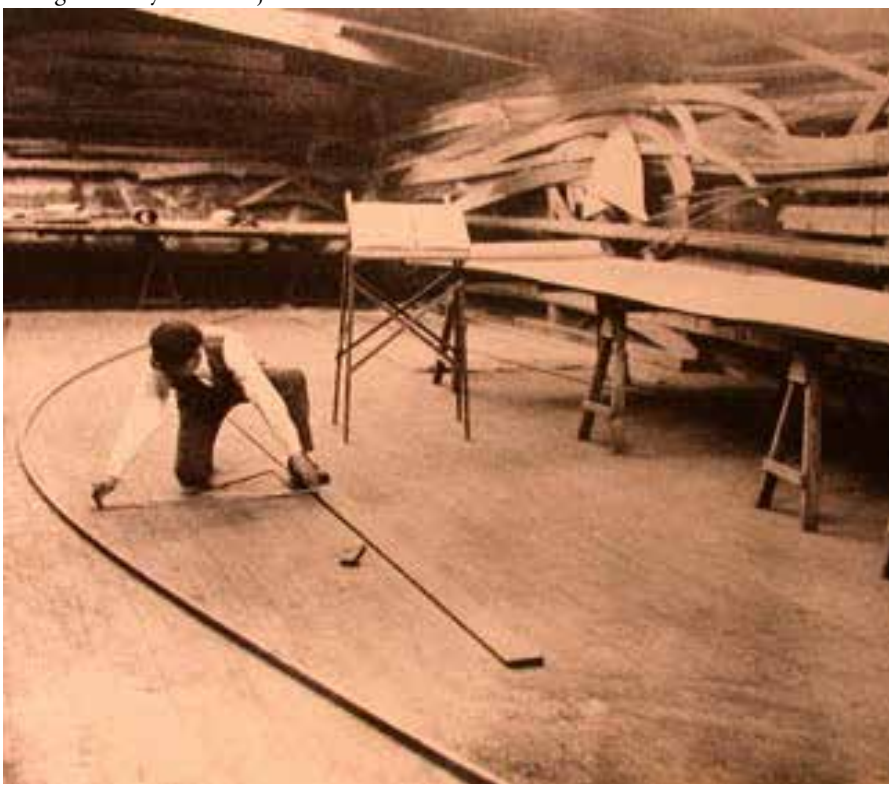
SK55:an Maritana, byggd 1910, har de typiska Plymska fartgivande linjerna, med en knix i stävlinjen och ett brett akterskepp. Foto Mattias Kahnlund

SågarPelle i arbete i maskinhallen. Sjöhistoriska museet

Skickliga medarbetare

Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk, heter det. Därför var det oerhört viktigt för varvet att satsa på skicklig och trogen personal. Någon personalomsättning förekom knappast. Alla var fullkomligt främmande för fusk, vårdslöshet eller slarv. Båtbyggarna David och Sven Andersson uppfyllde alla dessa höga krav och de byggde praktiskt taget varvets alla större båtar från mitten av 1920-talet fram till början av -60-talet, då de byggde Capricia. Hon var det sista stora träbåtsbygget på Neglinge. Därefter gick de i pension. Den allra sista träbåten som byggdes på det världsberömda varvet var Peter Norlin-ritade Agnes. Året var 1975, och hon ritades efter moderna IOR-linjer för att segla om Entonnarpokalen i USA, där hon tog hem klassegern.

Utslag till ett nytt skrov. Sjöhistoriska museet



Familjen

Vid sitt ”val” av maka hade August Plym aldrig ställt några krav på att få en sjömanshustru, berättar sonen Gustav Plym. Hustrun Fredrique Bengtzen var tvärtom paniskt rädd för sjön och att följa med på en segeltur var fullständigt otänkbart.

Men August Plyms hustru var ett oerhört stöd för August och hon visade honom osviklig lojalitet i livets alla skeden. Hustrun var den som bestämde i hemmet och August på varvet. Trots sin självrådighet är det inte något tvivel om att August påverkades av hustrun i hög grad. Han höll henne också underrättad om allt som hände på varvet.

August var en dominerande familjefar, inte särskilt kärleksfull men rak och rättvis, har sonen Gustav berättat. Barnen fick knappast några leksaker, men inte av snålhet. August tyckte att de själva skulle tillverka sina leksaker. De fick tillgång till varvets virkesförråd och verktyg.

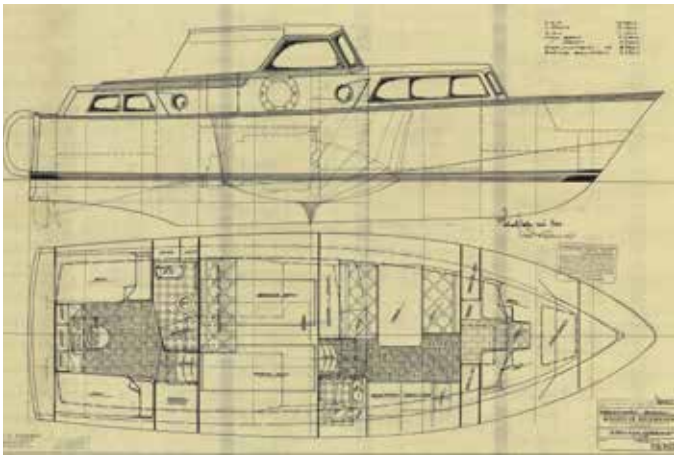
Sammanlagt fick de sju barn, varav mest sönerna Carl, Gustav och Bengt var engagerade i varvet.

Gustav Plym var en aktiv havskappseglare med flera framgångsrika kappseglingar bland meriterna och även ordförande i Svenska Varvsföreningen. Gustav ritade flera båtar, bland annat Elseli III, ursprungligen en lottbåt som senare köptes in av Gustav. Det byggdes flera båtar efter samma ritning, och kom att kallas Zephyr-kryssare.

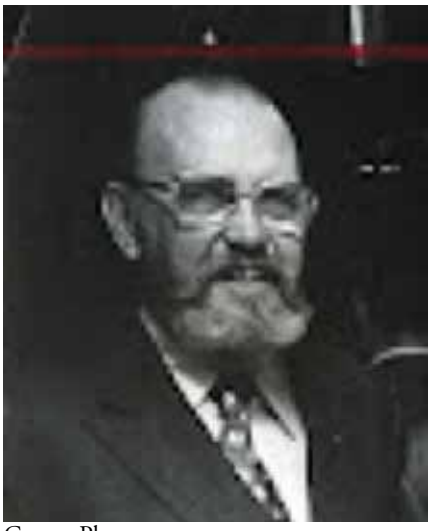
Äldste brodern **Carl Plym**, naturligtvis kallad Calle, behövde praktik inför sin stundande utbildning till mariningenjör. Han fick då möjlighet att jobba som hantlangare åt en av varvets skickliga båtbyggare vid bygget av en Plymsnäcka – som skulle bli Calles. Båten fick namnet Darling. Av fadern fick Calle tillstånd att rigga henne med böjd mast, dvs marconirigg. Eftersom marconiriggen redan tidigare visat sig vara överlägsen gaffelriggen kan man förstå Calles förtjusning. Darling blev en fruktad konkurrent på kappseglingsbanorna.

Efter August Plyms bortgång 1924 tog den unge Carl över ansvaret för varvet. Han tänkte nytt och började bland annat bygga motorbåtar. Varvet blomstrade. Till KSSS 100-årsjubileum 1930 beställde bokförläggaren Erik Åkerlund en 12 m R-yacht, Princess Svanevit, ritad av Gustaf Estlander. Dessutom byggdes samma år en 10 m R-yacht och 10 st åtta meters taxibåtar till den stora Stockholmsutställningen, som kallades Plym-droskor.

Bengt Plym 1906 – 1966.
Sjöhistoriska museet



En 12 meters motoryacht ritades av Knud H Reimers för byggnation på Neglinge åt Bengt Plym. Båten var en ytterst modern och bekväm båt med fyra kojer, två toalettrum och ett stort pentry. Sjöhistoriska museet



Gustav Plym

Elseli IV

Gustav Plym ritade kustkryssaren Elseli IV åt sig själv, men lät bygga henne på Schelins varv i Kungsör. Hon kappseglade med fina resultat på bland annat Gotland Runt, Fastnet Race och Skaw Race. Båten är uppkallad efter hans hustru.

Carl Plym, Sjöhistoriska museet. Teckning Plymsnäckan Darling, Carl Plym

Våren 1930 var familjen ute på en mindre ö vid Östra Stendörren, som man fått låna av en affärsbekant. Gustav Plym gick nyfiket runt och rekognoserade på ön. På ett ställe stoppades hans väg av en sex meter hög bergvägg, som han givetvis skulle bestiga. Han tappade emellertid fotfästet och föll handlöst baklänges ner på en klippavsats. Här hittades han svårt skadad och medvetslös av sin svägerska, som ordnade hemtransport till stugan på en provisorisk bår. Därpå följde en motorbåtsfärd till Dalarö, varifrån Calle organiserade en flygtransport för färd till sjukhus. Sjöflygplanet kunde bära upp till fem personer så även Calle kunde följa med. Vid starten uppstod dock problem, planet störtade och hamnade upp och ner. Alla klarade livhanken utom Calle, som efter att ha hjälpt lillebror Gustav loss från båren drunknade. Carl Plyms bortgång skapade stor sorg och bestörtning, förutom i familjen, i släkten och företaget, också i hela svenska seglarvärlden.

Oscar Plym, en annan av syskonen, ärvde föräldrarnas arbetslust och ekonomiska sinne. Han blev känd som en skicklig isjaktseglare med många segrar i kappseglingar. Han seglade också den Reimersritade SK 30:an 177 Korybant, och erövrade i USA bland annat den åtrådda pokalen The Marblehead Trophy. Oscar blev senare väl känd för byggnation av entypsbåten Snipe och för tillverkning av segelbåtsmaster i glasfiber. Bland annat försågs många laurinkostrar och inte minst L32:an med Plyms master. Tillverkningen skedde till stor del i en verkstad i Säter.

Oscar Plym var en flitig kappseglare, bland annat som rorsman vid seglingar om Skärgårdskryssarpokalen, han var flerfaldig svensk mästare i starbåt, snipe och isjakt. Han deltog framgångsrikt, tillsammans med brodern Gustav, med havskryssaren Gillan i Gotland Runt ritad av Gustav. Båten är idag SYS-medlem.

Det vikingaskepp som August byggde till Olympiaden 1912 donerade Oscar Plym till Täby kommun 1981, då hon döptes till Viking Plym. ”Viking Plym” är en nedskalad kopia av Gokstadsskeppet i Norge.

Plymjollar och Plymsnäckor

Dåtidens seglare förtöjde sällan med stäven mot land som vi gör idag. Man ankrade på svaj, och då var någon form av jolle nödvändig. August Plym ritade sin första jolle redan före sekelskiftet 1900 och de byggdes sedan efter samma mallar ända fram till i början av 1940-talet. De tillhandahölls som lagervara i fyra storlekar; 6, 7, 8 och 10 fot. Jollarna är fortfarande idag eftertraktade och häromåret såldes en jolle på Blocket för 20 000:– kronor.

David och Sven Andersson hann med att bygga åtskilliga Plymjollar under sin tid som båtbyggare på varvet. Jollarna är fullständigt lika, förutom i en rolig detalj där man kan se vem av dem som har byggt respektive jolle. Om man tittar i spunningen i stäven, så ställde den ena spåret i skruven lodrätt, den andra vågrätt.

Plymsnäckor och Plymjollar förvarade på Neglingevarvet, 1907. Sjöhistoriska museet

Men allt har ett slut

August Plym gick ur tiden 1924. Sonen Carl tog då över verksamheten, men han omkom vid 31 års ålder vid en flygolycka. Brodern Bengt drev varvet vidare fram till sin död 1966. Varvet ägdes ända fram till 1974 av familjen Plym då det såldes till Jan Benson, och plastbåtarna gjorde sin entré. En epok var till ända!

1991 flyttade varvet, då med namnet Virgula AB, först till Kvarnholmen i Stockholm senare till Tyresö.

I år är det 100 år sedan August Plym gick bort.

Plymjolle utställd på Allt för Sjön