

# Axel Nygren konstruktör 1865 - 1935



## Nygrens samtid kring förra sekelskiftet

Brittiska imperiet var fortfarande ett världsomfattande rike. Tyskland hade börjat växa sig starkt och i Ryssland hade det börjat gro missnöje. Norge var fortfarande i union med Sverige, rysk-japanska kriget satte i gång 1904. I USA fanns fortfarande "Vilda västern" och Indianmassakern vid Wounded Knee ägde rum 1890.

Den politiska jämlikheten låg lite efter; det dröjde till 1909 innan vi hade allmän rösträtt (för män oavsett inkomst). Den svenska emigrationen till USA hade sin topp de sista decennierna innan sekelskiftet pga missväxt och tuffa tider för bondebefolkningen. Hjältar (eller dårfinkar) gav sig av på André-expeditionen (1897). Järnvägen och telefonnätet hade börjat byggas. Nymodigheter som elektricitet och automobiler börjar synas och i Stockholm byggs det så det knakar eftersom flera stockholmsindustrier växer och behöver arbetare.



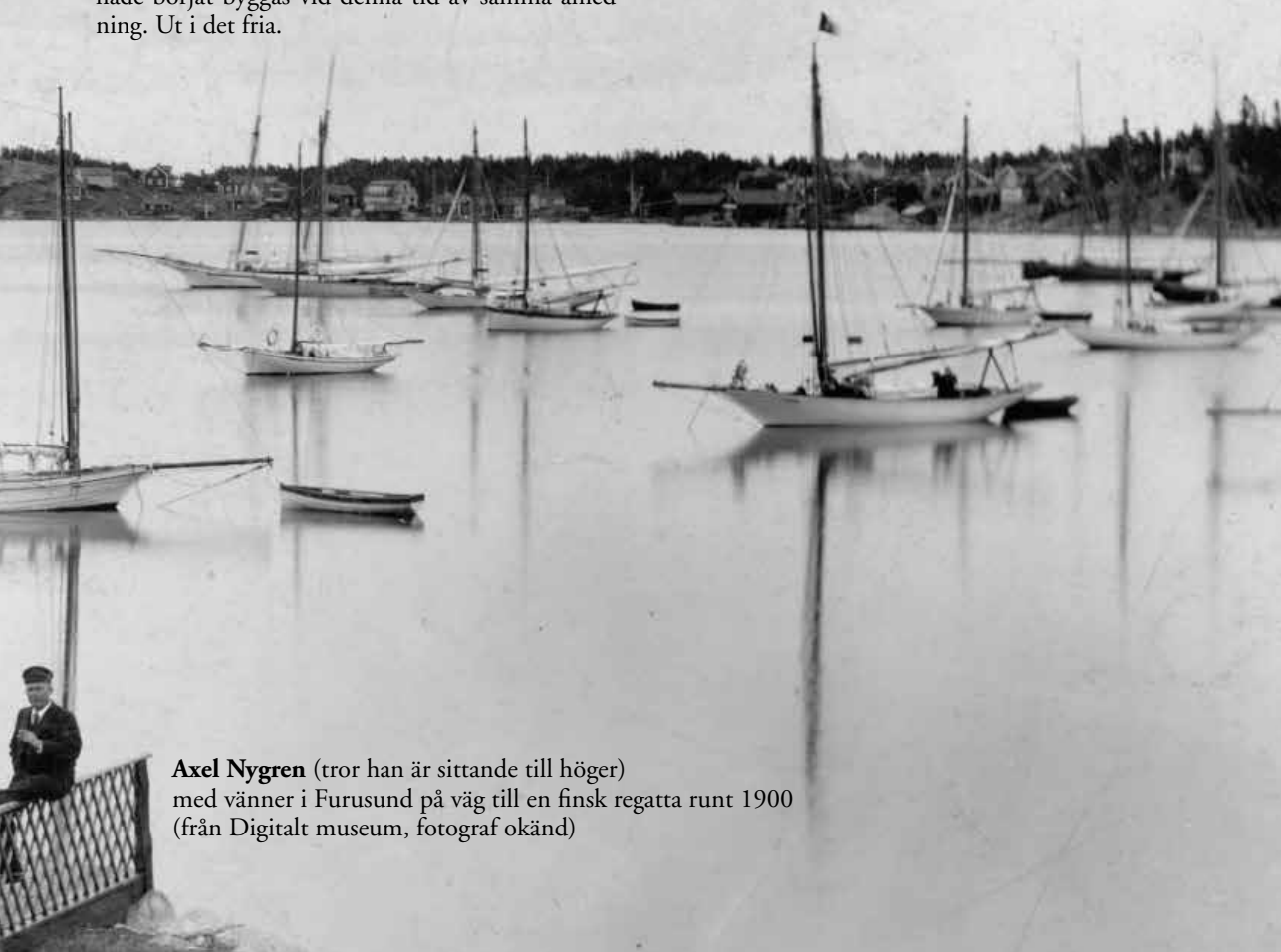
Det fanns överklass som hade både pengar och anor (eller bara anor). En ny överklass av "nyrika" dök upp efter lyckade satsningar på nya affärsidéer (ofta utvecklade man tekniker man hittat på studieresor i England eller USA; patentreglerna var inte så utvecklade då). Andra blev förmögna på lyckade fastighetsaffärer eller gjorde stora pengar på att ta hand om skogarna uppe i Norrland. Några hade turen att ha en framgångsrik far (och en tålmodig mor) och sedan få ärvva fadern efter det han arbetat ihjäl sig.

Intresse för friluftsliv började blomma. Både ambitiösa arbetare som byggde enkla egna hem i närbyerna som Sundbyberg 1878 och de mer välutbildade och med bättre ekonomi som flyttade ut från den ganska osunda staden till Djursholm och Saltsjöbaden på 1890-talet. Även sommarställen i form av "grosshandlarvillor" i den inre skärgården hade börjat byggas vid denna tid av samma anledning. Ut i det fria.

Att segla för nöjes skull var ytterst ovanligt och de få båtar som fanns inom KSSS var snarare ett fåtal stora segelfartyg. Men i slutet av 1800-talet blev det på modet att låta bygga relativt sett lite mindre jakter och även att tävla med dessa. Eftersom kostnaden att låta bygga en jakt var stor så var det förstås bara de välbesuttna som hade råd (och tid).

Det fanns alltså en grogrund för en liten båtindustri med båtbyggare som kunde bygga, kunder som hade råd att beställa och så förstås någon som kunde skapa en lockande, välseglande och fungerande båtkonstruktion.

Det måste alltså varit en spännande tid för en ung man med ambitioner att växa upp i.



**Axel Nygren** (tror han är sittande till höger) med vänner i Furusund på väg till en finsk regatta runt 1900 (från Digitalt museum, fotograf okänd)

## Utbildning och arbete

Axel Hugo Nygren föddes i Karlstad 1865 och som yngst bland fem barn. Pappan var Kronofogde och man kan väl anta att det var ett hyggligt välbärgat hem. Axel flyttade som ung till Göteborg och fick utbildning på Chalmers. Efter examen fick han jobb på Marinförvaltningen i Stockholm 1893 och arbetade där med att utveckla många av flottans krigsfartyg (pansarskepp, flygplanskryssare mm) men även skolegelfartyget Abraham Rydberg (1912).



*Axel Nygren som ung (1893) nyexaminerad ingenjör.*

*Foto: CE Nygrens porträttsamling. Copyright © Karlstads Kommunarkiv.*

Nygren hade ett stort intresse för segling och ägnade mycket av sin fritid åt att rita segeljakter till privatpersoner. Eftersom han på Chalmers hade utbildats av den 12 år äldre Albert Andersson, som varit över i Amerika och lärt sig nytänkande när det gällde skrovkonstruktion mm av den stora mästaren Nathanael Herreshoff, hade Nygren en bra timing. Herreshoff ritade den mycket kända och nydanande Gloriana (1891). Dessutom lärde Nygren känna mästərbåtbyggaren August Plym som också hade varit över i USA året efter Glorianas färdigställande och lärt sig modernt båtbyggeri även han. Eftersom Nygren lät Plym bygga många av de båtar han ritade får man väl anta att de ”pratade samma språk” och han och båtköparna blev nöjda med resultaten.

”En av Sveriges skickligaste och mest anlitade jaktkonstruktörer” står det i svensk biografisk uppslagsbok från 1948. Många av de jakter han ritade kring förra sekelskiftet är än idag kända och några seglar fortfarande mer än 100 år efter dess tillkomst. ”Det är förvånansvärt många Nygrenbåtar som finns kvar idag” säger träbåtsmästaren Thomas Larsson.

Jakternas materialkvalité beror på August Plym och hans skickliga gubbar på Stockholms båtbyggeri men en annan anledning att många av Nygrens skapelser finns kvar idag är nog hans förmåga att rita vackra och välseglande jakter.

Nygren hade ingen ekonomisk press på sig kan man anta. Han hade en trygg anställning vid Marinen där han jobbade i hela sitt liv, faktiskt ända till 70 årsåldern (måste varit ganska unikt), då han avled 1935. Dessutom ”gifte han sig rikt” (1900) med Elin Bünsow. Elin var dotter till Wilhelm som i sin tur var son till Fredrik Bünsow, Sveriges rikaste man (efter Nobel) i slutet av 1800-talet. Dessa herrar återkommer vi till.

Axel och Elin fick tre barn och bodde i Djursholm som på den tiden var platsen för de välutbildade och nytänkande moderna människorna.

Nygren ägnade mycket tid åt KSSS och satt med i Mättnings- och klassningsnämnden samt engagerade sig i KSSS volontärverksamhet. Han fungerade som tävlingsledare i ett flertal seglingar.

## Jakterna

Många jakter hann Nygren rita och flera är kvar än idag. Här är ett urplock bland de runt 80 jakter han ritade. Några båtar sticker ut och beskrivs lite mer, eftersom de var framgångsrika, ansågs vackra eller av personliga skäl, eller både och. Våldigt kul att många av de som finns kvar är medlemmar i SYS.

Hans första jakter: La Gitana (1894) och Aziza (1894) var tydligt inspirerade av Herreshoffs byggen. De blev mycket framgångsrika och därmed började han bygga upp sitt renommé innan man vågade sig på att anlita honom för ett större jaktbygge.

Kanske det stora genombrottet var Ariadne?

### **Aziza och La Gitana (1894)**

Bland Nygrens (och Plyms) första jakter. Aziza som är ungefär 8 x 2 meter byggdes åt Edward Cederlund (som till Punschkungen Cederlund).

På 90-talet renoverades hon på Skeppsmyrans och återfick sin gaffelrigg. La Gitana var lite större 12 x 2,5 meter och seglade bra. La Gitana högs upp på 50-talet.

Nygren ritade även ett antal lite mindre fenkölsbåtar som Fram (1893), Frou Frou (1894) och Myggan (1897). Vet inte om de blev så framgångsrika.



*Aziza har renoverats de senaste åren och är i gott skick.*



*La Gitana (1894)*



*Aziza (1894)*



*Flamman (1896) Fenkölsbåt*

### **Ariadne (1895)**

Anses av vissa som en av Nygrens bästa skapelser. Hon byggdes åt Gustaf Wicander och var en skönhet på 15,7 meters längd och 3,15 meters bredd. Hon var ganska framgångsrik första åren och lyckades vinna den sk Stormregattan i Göteborg 1896 där endast nio båtar kom i mål av 59 anmälda. Ägdes senare av Dickson och Beijer men verkar försvinna ut KSSS matrikel i början av förra seklet.



*(från Digitalt museum, fotograf okänd)*

## Alca (1896) SYS-medlem.

Byggt för bankdirektör Martin Geber (som även han var en förmögen man) av Plym på Liljeholmsvarvet (14 meter exkl peke x 2,8 meter). Hon var för sin tid en racer och vann det mesta hon ställde upp i första året men byggdes så att ägaren och gästerna hade det bekvämt ombord. Besättningen bodde traditionellt i förpiken som ju var avdelad med ett skott med luckor in till kajutan. Det ser likadant ut idag men någon besättning bor inte där längre och maten lagas inte där heller.

Alca tillhörde de första båtarna i Sverige som byggdes på det moderna sättet med stålspant och basade ekspant däremellan. Alca hade dessutom ett krysstag av plåt på insidan av bordläggningen för att staga upp det långa förskeppet. Eftersom hon fortfarande finns kvar och klarar kappsegling även i hårt väder var konstruktionen uppenbarligen tillräckligt stabil trots att skrovet var – för den tiden – lätt. Registrerad som SK 95:a idag. Alca har återfått sin vackra gaffelrigg. Roligt med Alca är att hon trots ett antal renoveringar har kvar sin originalinredning. Jag har förmånen att få äga henne idag (eller om det snarare är tvärsom).



*Originalinredningen ovan och densamma inredning från 2022.*



*Alca i Sandhamnsregattan 2022.*



*Foto: KSSS/Lasse Eklöf, Yachtphoto*



### **Gandul (1895) SYS-medlem.**

Gandul var KSSS tredje lottbåt som Nygren erbjöd sig att rita. 11,3 meter x 2,2 meter. Byggdes sedan av Plym för 3500 kr och köptes av häradshövding Hugo Tigerschöld. Hon räddades av SSKFs renoveringsfond som sedan såg till (2022) att hon hittade en ny ägare i Utbildningsrederiet i Göteborg som ska renovera henne.



### **Gunlög (1896) SYS-medlem.**

Gunlög byggdes åt fabrikör Erik Berglöf. Eftersom beskrivningen i SYS matrikeln har citerat Salander vill jag ju gärna ta med det; ”Gunlög är en snabbare variant till Alca...en förnäm parallell till den berömda Alca som hon ibland (!) besegrade i hårt väder och sjö. Inte så jämn som denna, kan hon dock räknas till Axel Nygrens mest lyckade skapelser”. En aning större än Alca 14,4 x 2,9 meter).



**Asta** Byggdes åt Georg Tempelman. Glädjande nog ytterligare en jakt som är gaffelriggad idag. 10,4 x 2,2 meter. SK 55:a.

Nygren ritade ett antal jakter senare blev klassade som SK 75:or.

**Sang** (1896) (eller Gerd) såldes tidigare till Tyskland i gott skick men annonserades som vrak för 10 år sedan isärplockad och utan inredning.

**Elvan** (1897) är också nyligen skrotad.

**Estrella** (1897) var till salu 2010 och ska finnas på land hos Röda Möllan i Landskrona.

**Måsen** (1905) var med och kappseglade sommaren 2011. En Italiensk köpare påbörjade en renovering i Sverige men pga Coronan flyttades hon 2021 till Italien av nye ägaren.

**Ariella** (1896) är ytterligare en jakt i samma storleksklass som byggdes om ordentligt 1972. Nuvarande skick okänt.

### **Esperanza (1897)**

Esperanza byggdes åt Carl Wicander (bror till Gustaf) och är ungefär i samma storlek som Ariadne, 15,3 x 3,20 meter. Både Gustaf och Carl hade ärvt Wicanders korkfabrik efter fadern (som avled 1891). Seglade bra hon också. Övertogs av Carl Smitt som seglade henne tillsammans med Anders Zorn, Albert Engström m fl. Ett antal olika ägare skymtar tills hon förviner ur KSSS årsböcker på 30-talet. 1920 såldes hon och klassades då som SK 150:a. Bosse Berg tror sig minnas henne någon gång på 60-talet. Vissa rykten påstår att hon såldes vidare till Kanada, andra att hon sjönk i Lübeckbukten.

### **Asta (1899) SYS-medlem**



*Digitalt museum, fotograf Salander respektive Hjalmar Richman*



## Allona (1899)

En av de riktigt stora privatjakterna som byggts i Sverige. Hon var hela 25,6 meter x 5 meters bredd och hade 375 kvadratmeter segel och ett deplacement på 50 ton. Hon byggdes åt grosshandlare William Bünsow (alltså Nygrens blivande svärfar) som hade ärvt en massa pengar av sin far Fredrik som avlidit två år tidigare. Allona hade en besättning på 9 man. Enligt notis i SvD utgjordes besättningen ett år tydligen av mycket duktiga bohuslänningar. Om de återkom nästkommande säsong skulle de erbjudas en månadslön på 100 kronor under perioden maj – okt.



Systersonen Lennart Norström övertog Allona och överlät senare båten till Svenska Seglarskolan. På 30-talet seglades båten flitigt och oftast med en besättning av flickor. Under kriget dog den verksamheten ut och skolans båtar såldes. Hon skrotades efter en grundstötning i Lake Ontario 1976.



*Allona med kvinnlig besättning (troligen på 30-talet)  
(från Digitalt museum, fotograf okänd)*

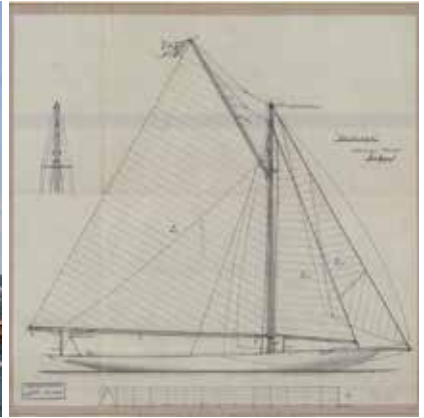


*Allona omriggad*



## Galathea (1899)

En större R-jakt på 19,4 meter x 3,7 meter. Byggsdes åt Gustaf Wicander som väl tyckte Ariadne blivit lite för liten. Han sålde henne 1911. Enligt en annons i SvD i april 1924 skulle hon säljas på auktion (av ett dödsbo) och såldes senare till USA (1928). Hon är kvar där men hälsade på i Stockholm 2016.



*Galathea (från Search Magazine, fotograf Jorma Rautapää)*

## Svanhild (1901)

R-jakt på 20,3 meter x 4 meters bredd som byggdes åt godsägare Fredrik H Bünsow (bror till William B). Hon såldes 1912 till Gustaf Cedergren. Denna Gustaf, ärvde en förmögenhet av sin far Henric T Cedergren (grundare av det bolag som senare slogs ihop och blev till LM Ericsson) och lät senare bygga tre 6:or (en per år). Svanhild försvann ur KSSS rullor på 20-talet. Okänt öde.



*Svanhild (från Digitalt museum, fotograf Frans Klemming)*



### **Aloha (1924) SYS-medlem**

En annan 6:a med måtten 9,45 x 2,14 meter. Byggdes för att tävla om Guldpokalen men blev utslagen. Byggdes 1923 och blev start för fler R-båtar på ostkusten.

Nygren ritade även ett antal framgångsrika 7:or varav några ska finnas kvar på västkusten idag.

Intresset för att anlita Nygren för lite större jakter avtog en bit in på 1900-talet.

### **”Lustsegelfartyg”**

Nygren ritade många större jakter och ingick kanske just därför i ett konsortium som 1907 hade planer på att bygga ett riktigt stort ”Lustsegelfartyg” på 500 ton med en ”auxiliärmaskin” och med två stora centerbord. Tanken var att båten skulle kunna nyttjas som fraktfartyg mellan kappseglingarna. Det verkar ha stannat på ritbordet (allt enligt en notis i SvD 1907). Kanske lika bra eller så var man väldigt framsynta.

Nygren ritade även ett antal ångjakter men de lämnar jag utanför.

Källor: Segelsport i brytningstid, SYS jaktregister, Digitalt museum, KSSS årsböcker, SvD arkiv, Thomas Larsson, Bosse Berg och med hjälp av vänligt sinnade vänner på Facebook.

### **Gunnar Schrewelius**

s/y Alca

### **Sass (1912), Sassa (1913) och Sassan (1914) - SYS-medlem**

Av dessa tre 6:or finns Sassan kvar idag. Tanken med Sassan var att hon skulle tävla i OS 1916 men det kom ett krig i vägen. Sass kom 4:a i OS i Nynäshamn 1912. Sassans mått är 10,7 x 1,65 meter. Nygren ritade flera 6:or. Lars Hagbarth med familj renoverade Sassan 2014.