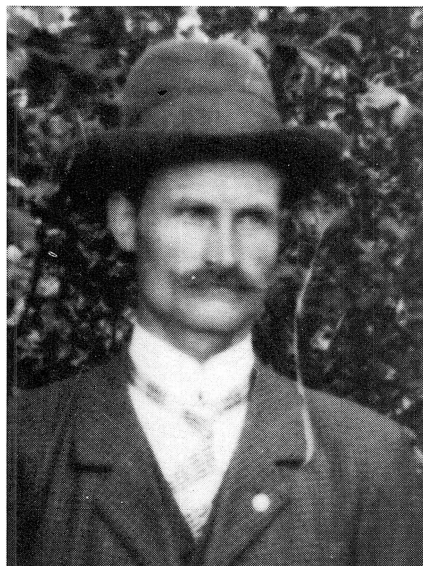


Båtfabriken på Lerön.

Jugen Nils (1875 - 1953) kom från den kända Jugensläkten i Bengtsarvet på Sollerön. Han farfars farfar var Jugen Jon Anderson som på 1700-talet lyckades få konung Gustav III att ge sitt tillstånd till att Sollerön fick bilda egen församling och skiljas från Mora.

Jugen Nils var en teknisk begåvning och mycket intresserad av mekanik och maskiner av alla slag och händig som få. Sin händighet visade han också genom tillverkning av skor, en syssla som han ägnade sig åt i sin ungdom. Köpskor var sällsynta under självhushållets tid. Skor för vardagsbruk gjordes ofta hemma i stugorna. Detta då naturligtvis med varierande yrkesskicklighet och fallenhet för arbetet. Skor för de högtidliga tillfällena gjordes ofta av någon yrkesverksam skomakare. Jugen Nils skor ska ha varit rena konstverken, men han tröttnade nog rätt snart på detta arbete när han fick mera intressanta arbeten. När ångsågen på Lerön byggdes någon gång kring sekelskiftet var det Jugen Nils som kom att bli den som svarade för mycket av den tekniska utrustningen för sågen.



Jugen Nils Jonsson

Sågen byggdes på initiativ av Oskar Schollin som då var Korsnäsbolagets ombud på Sollerön och hade ett eller annat finger med i det mesta som hände på ön vid denna tid. Det låg väl nära till hands, när man såg det ena flotet med timmer efter det andra passera ute på Siljan, att undra om inte en del av detta skulle kunna sågas här. Samma tanke hade naturligtvis även funnits i Mora där ångsågarna redan låg tätt. Schollin fick en del solleröbor med sig på tanken att bygga ett sågverk och ett bolag bildades för ändamålet. Sågen byggdes och kom i gång efter en del problem och svårigheter i början.

Det hände en gång att regulatorn till ångmaskinen kom i olag med resultat att maskinen kom i sken och ökade varvtalet undan för undan utan att maskinisten, vid detta tillfälle Rapp Oskar, kunde få stopp på den. Så småningom tålde det tunga balanshjulet av gjutjärn inte påfrestningen utan gick i bitar. En del av hjulet ska ha gått genom taket och sågen blev obrukbar för en tid. Jugen Nils och hans mannar fick dock sågen i användbart skick igen. Att ingen människa kom till skada var väl rena turen.

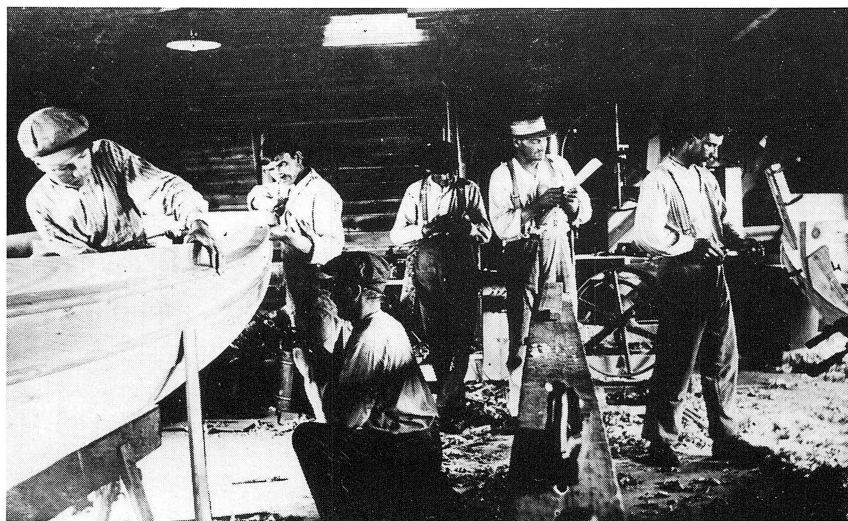
Några år efter att sågen kommit i gång byggdes en båtfabrik i anslutning till sågen, detta då för att vidareförädla sågens produkter. Även där kom Jugen Nils tekniska kunskaper att bli värdefulla när det gällde att ta fram mer rationella metoder för båtbygge än de rent hantverksmässiga som brukades i båtlidren på Sollerön. En del experiment och provbyggen gjordes också för att få fram nya båttyper. Det blev en del mer eller mindre lyckade förslag som kom fram, men för varje provbygge fick man nya erfarenheter.



En typisk Pettersonbåt

Det var säkert en både intressant och nyttig tid för dem som arbetade på fabriken.

En av de båttyper som byggdes på Lerön hade aldrig tidigare skådats på Siljan. Det var de s.k. Pettersonbåtarna som vid seklets början var nykonstruerade av Carl Gustav Petterson som hade ett båtbyggeri på Ramsö i Roslagen. Dessa båtar var långa och relativt smala och hade en- eller tvåcylindriska motorer inombords på 3-6 hästkrafter. Det måste ha varit ardennerhästar i dessa motorer för de gav dessa stora båtar en fart på 6-7 knop. Båtarna var också byggda för att ge minsta möjliga motstånd i vattnet. Dessa båtar blev mycket populära som fritids- och nöjesbåtar och kanske även som statusprylar bland de mer välbärgade i samhället. Båtarna var stora och rymliga och kunde ta många personer ombord. Det var dessa båtar som, tillsammans med de traditionella solleröbåtarna, blev den huvudsakliga tillverkningen på Lerön. Båtarna var mycket sjövärdiga och tålde hög sjö.



Arbetsstyrkan i båtfabriken

Konstruktören gjorde någon gång på 1920-talet en resa från Stockholm efter svenska och norska kusten upp till Narvik i Nordnorge med en av sina båtar av denna typ. Båten fick sedan åka på Malmbanan till Luleå för vidare färd sjöledes efter svenska kusten till Stockholm. Denna båt var med sina 9 meter i längd större än de båtar som byggdes på Lerön. Den hade en 10-12 hk Pentamotor. Att färdas i nordnorska farvatten i oktober med höststormar

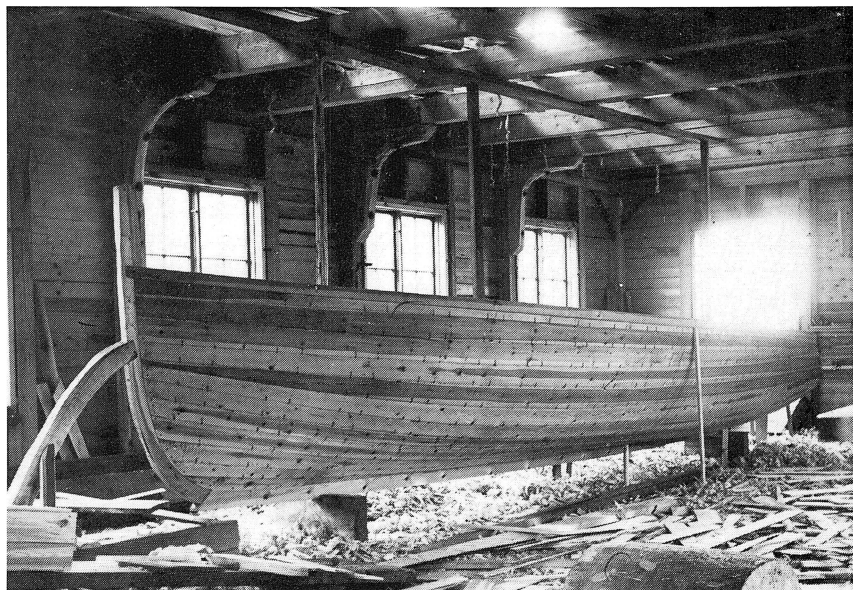
och andra svårigheter visar att det handlar om kvalité i både båt och motor.  r 1980 restaurerades denna gamla båt. Sedan gjorde några motorb tsentusiaster om denna resa med samma båt som C.G. Petterson använde på 1920-talet.



S gen och båtfabriken på Ler n. B tfabriken tillbyggdes en kort tid före rörelsens nedl ggnig.

Flera av de båtbyggare som senare blev kända som duktiga yrkesmän på Sollerön arbetade på båtfabriken. Anders Flint och Anders Bondeson från Utanmyra samt Flint Lars från Gruddbo  r några av dem som var med från början på Ler n. Flint Lars var nog den som hade störst erfarenhet av båtbygge vid denna tid. Han hade under flera år arbetat på ett båtbyggeri i Leksand med att bygga flottningsb tar.

Något mer än en inkörningsperiod blev det tyvärr inte f r företaget. Efter endast ett tiotal år lades sågverksrörelsen ned och skrotades. B tfabriken fortsatte dock några år efter sågens nedl ggnig. Det kan synas märkligt att denna rörelse skulle behöva läggas ner och skrotas efter så kort tid. Starten och de första årens besvärligheter var ju avklarade och en ändamålsenlig lokal hade byggts upp. Företagets produkter h ll också en mycket hög klass och var efterfrågade. De som arbetade med b tbygget hade även n tt stor yrkesskicklighet och kunnande. Fabriken köptes senare av några personer



Interiör av båtfabriken.



*En mer påkostad variant av Petteson-båt, med ruff och spetsig akter.
Samtliga foton: Johan Öhman mellan åren 1907 till 1916.*

från Ryssa som rev byggnaden. Av virket byggdes så småningom Ryssa Allianskapell. Det troliga är att företaget fick ekonomiska problem. Det ryktades även om att företaget kommit i skojarhänder.

När Ryssa kraftstation byggdes år 1915 var Jugen Nils med från början, han blev senare maskinist och driftsledare där under många år. Ett arbete som troligen passade hans läggning och intressen perfekt. Han flyttade till Ryssa och bodde vid kraftverket till sin död 1953. Många i sin omgivning har han även lärt den ädla konsten att köra bil. Han hade själv bil, bland de första i byn, och fann säkert ett nöje i att lära andra. Jugen Nils var även en intresserad och intressant fotograf. Han började fotografera någon gång på 1920-talet. Det är Ryssa by och människor som han dokumenterat på de flesta av de negativ som finns bevarade. Det är heller inte uteslutet att det finns fler plåtar liggande någonstans. De ca 400 negativ som nu är kopierade var troligen bara en del av hans produktion. Det gäller nu att identifiera så många som möjligt av människor och miljöer som finns på bilderna medan tid är. En bild, hur bra den än kan vara, är närmast värdelös om ingen vet vad som finns på bilden. Det finns ofta en historia bakom varje bild.

Erik Petterson.