

En båtbyggare i Sunnersta

av Nils Sjöqvist, mars 2019

På Jägarvägen 6 i Sunnersta bor en båtbyggare som heter Ola Björnstedt (73). Han började en gång att bygga båtar i ett ovanligt material, så kallad ferrocement. Efter att han flyttat från Östhammar till Uppsala startade han med några andra intressenter Uppsala Betongbåt AB som tillverkade båtar i det materialet mellan 1975 och 1981. Tillverkningen hade man i ett industritält som låg lite norr om reningsverket vid Fyrisån. Han har även varit långseglare och förutom seglatser i Nordsjön seglat ner två av sina båtar till Medelhavet och även seglat där under längre perioder.

Bifogat är en kortfattad beskrivning av hans verksamhet som båtbyggare i Uppsala. Alla bilder kommer från honom.



Betongbåtar

Fartyg byggda av betong hade sin storhetstid under den första halvan av 1900-talet då det byggdes en del mindre färjor och pråmar. I Norge och USA byggdes det många och även i Fjärran Östern. I Sverige fanns betongbåtsvarv i bland annat Malmö, Varberg, Nyköping och Ramvik. Materialet var ju billigt och stålbehovet var stort på andra ställen i samhället. Men konstruktionerna var kantiga och klumpiga och vikten blev för hög. Efter 2:a världskrigets slut dog intresset för fartyg byggda i betong ut och många slutade sitt liv som kajer, bryggor eller brofästen förutom de som försvann på havets botten.



Kinesisk betongbåt på land

Men på 1970-talet dök betongbåten upp igen i och med att en ny metod för att gjuta båtar introducerades, så kallad ferrocement. Vad som skiljer den från vanlig armerad betong är att den består av mer armering och mindre betong. På så sätt kunde bordläggningen gjas mycket tunn, normalt 15 – 17 mm men ända ner till 7 mm, vilket passar bra till båtbyggeri.

Och nu var det inte lastbåtar det handlade om utan smäckrare saker som fritidsbåtar, främst segelbåtar, men även fiskebåtar.

Många lockades av drömmen att bygga en stor stark båt för nästan ingenting. Det hela resulterade tyvärr i alltför många brustna illusioner och många båtar blev till otympliga monument över personliga misslyckanden. Som konstruktioner dåliga och ganska fula. Att bygga en ferrocement båt kräver nämligen kunnande och stor noggrannhet i de viktiga och kritiska momenten.

I Uppsala finns en båtbyggare vid namn Ola Björnstedt. Tillsammans med några likasinnade bildade han Uppsala Betongbåts AB och startade 1975 tillverkning i ett industritält placerat norr om reningsverket vid Fyrisån. Sveriges på den tiden enda betongbåtsvarv.

Ola Björnstedt var ingen nybörjare. Han hade tidigare byggt en egen segelbåt i betong, *Alba*. En design av den berömde norrmannen Colin Archer, Räddningssköyte RS1, som en gång byggdes för det norska räddningssällskapet. En design som Björnstedt sedan skalade upp tio procent och på så sätt fick en stabil långseglare med mycket goda sjöegenskaper. Med den båten seglade han mycket i Nordsjön och senare till Medelhavet där den efter flera års användning såldes i Grekland.



Alba CA

Efter att ha byggt några båtar rättvända och utan form utvecklades en annan metod. Byggmetoden för en sådan båt skiljer sig markant från hur båtbyggande normalt går till. Båten byggs upp och ner. Man börjar således med att tillverka däcket, i detta fall gjort av teak och på det ett plywoodlager. Armeringen består av rutor med 5 mm profilstänger och svetsat fyrkantnät med 1 mm tråd.

Därefter gäller det att gjuta däcket mot den underliggande däckformen. Däcket får härda. Konstruktionsspant av trä reses på det gjutna däcket varefter man spikar tunna träribbor och på så sätt får båtens linjer och form. Här gäller noggrannhet och millimeterprecision om slutresultatet ska bli bra. Formen kläs med en plastfolie varefter man armerar med stål nät och profilstänger på samma sätt som på däcket plus att man armerar rejält med längsgående armering i kölen och därefter gjuter man bordläggningen. Efter att skrovet är klart gjuts spant på insidan som sedan limmas till skrovet

Betongsammansättningen är A och O och en vetenskap för sig, både vad gäller cementtyp och sandens kornstorlek. Man måste ha rätt blandning för att betongen ska få så stor täthet som möjligt. Vattenmängden skall minimeras vilket ger starkare betong, men den måste ändå behålla tillräcklig smidighet för att undgå håligheter. Här gäller många prov och tester innan man ger sig på själva gjutningen.

Härdeningen tar cirka en månad och sedan behövs tre månader innan man kan blästra, slipa och epoxi spackla skrovet för att till slut måla det med epoxi färg. Som slutstrykning använder man ofta polyuretanfärg. Man bygger alltså båten upp och ner vilket förenklar och dessutom är mera skonsamt för ryggarna på de involverade. Sjösättning görs, naturligtvis, även det oortodoxt med båten upp och ner. Att vända den gör man enklast i vattnet efteråt.

Mellan 1975 och 1981 byggde Uppsala Betongbåt AB ett tjugotal båtar med längd mellan 5 och 20 meter. Mest segelbåtar av Colin Archer eller Laurin design men även motorseglare och fiskebåtar. Det sista bygget blev en fiskebåt som beställts från västkusten. Efter en tvist med beställaren om betalningen för den båten tvingades man till slut att sätta bolaget i konkurs 1981 och verksamheten avvecklades. Fiskebåten köptes senare ut ur konkursboet och har som *Wailett af Rossö* (SD 392) varit i bruk till 2010 då hon avvecklades som fiskebåt och det starka skrovet blev en flytbrygga.

Många av segelbåtarna finns fortfarande kvar runt Uppsala och Ola Björnstedt har fortsatt att bygga egna båtar. Båt nummer 2, *Leva*, blev också en Colin Archer båt men denna gång nerskalad med tio procent. Dimensionen blev 13,86 x 4,5 meter och med ett displacement på 25,9 ton samt med karaktäristisk ketch rigg med gaffelsegel. Den byggdes som en andelsbåt och har också seglat i Medelhavet. Seglare som tycker om långkölade segelbåtar, typ folkbåt, brukar uppskatta betongbåtarna som med sin vikt ger lugna rörelser även i dåligt väder.



Wilma CA 35



Benford 37



Wailet - Rossö



Leva på väg ut ur Fyrisån



Leva-2



Benford 45 - Frifararen

Leva under
segel

