

# STÄKETS VARV – ”STÄKETS MOTORBÅTSVARV”

Skogsö 2:24; Freyvägen 30, Saltsjöbaden, Nacka

## Kulturhistorisk och teknisk dokumentation



**Uppdragsgivare: Nacka kommun - Fastighetsförvaltningen**

Arkindus  
Jean-Paul Darphin  
Byggnadsantikvarie FK, KKA, ICCROM

Rapport: 2008:07

## **Stäkets Varv - Kulturhistorisk och teknisk dokumentation**

OM SMÅBÅTSVARVENS UPPKOMST OCH UTVECKLING I STOCKHOLMSOMRÅDET	3
Varvens typ och karaktär	4
MILJÖ OCH OMGIVNING	6
Stäket, ett strategiskt läge	6
Stäkets båtvarv – Geografiska förhållanden	6
Stäkets båtvarv – Formella förhållanden	8
STÄKETS BÅTVARV – HISTORIA OCH UTVECKLING	10
Nuvarande verksamhet	12
STÄKETS BÅTVARV – BESKRIVNING AV ANLÄGGNINGEN	13
Mark, vegetation och topografi	13
Infrastruktur och teknisk försörjning	14
Väg och parkering	14
Anläggningen	14
Byggnaderna	16
Utrustning	18
Stäkets varv. Situationsplan	20
UTLÅTANDE, SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER	21
Generella anmärkningar	21
Sammanfattning	21
ATT BEAKTA INFÖR UNDERHÅLL, OMBYGGNING OCH FÖRÄNDRINGAR	23
KÄLLOR	24
BILAGA. KOMMUNALUTREDNING FRÅN 2001	25
Samlad bedömning	25
<b>BILDBILAGA</b>	<b>26</b>

## Om småbåtsvarvens uppkomst och utveckling i Stockholmsområdet

Varvsverksamheter kopplade till fritidsbåtar är en modern företeelse som tillkom vid slutet av 1800-talet och genomgick en kraftig expansion under följande sekel. Innan dess var tillverkningen av mindre bruksbåtar vanligen en bisyssla, som utfördes av skärgårdsbefolkningen vid sidan om fisket och jordbruket. Båtarna var små och byggdes oftast i en lada eller bod. Renodlade varvsanläggningar var ytterst få och främst avsedda för uppförande av större skepp. De större byggprojekten var dock inte nödvändigtvis kopplade till ett varv och kunde utföras som enskilt projekt på en lämplig strandtomt.

Mot slutet av 1800-talet uppstod en stor förändring i bruket av båtar. Förmögna personer med såväl resurser som tid började nyttja skärgården och båtar för sitt nöje. Särskilda typer av segelbåtar för nöjesbruk utvecklades, till dessa hör Mälarbåtarna och Skärgårdskryssarna. Parallellt utvecklades också mindre motordrivna båtar; inledningsvis ångdrivna mindre slupar som tuffade in i skärgårdslandskapet. Under början på 1900-talet utvecklades nya motortyper som kunde brukas på båtar, bland annat tändkulemotor men även utombordare som Evinrudes motorer som introducerades på 1910-talet. De drevs på fotogen, råolja, nafta och så småningom på bensin.

Den kraftiga ökningen av fritidsflottan öppnade möjligheter för etableringen av varvsrörelser, vilka till största delen lokaliserades till skärgården. Det största antalet varv startades mellan åren 1916-1925 samt mellan 1946-1950. Mellan 1926 och 1942 etablerades mellan 12 och 15 företag per period om fem år, med undantag av perioden 1926-1930 då endast 7 varv tillkom. Innan dess var etableringssiffrorna betydligt lägre.

Allt eftersom tilltog antalet fritidsbåtar; och fram till 1950-talet byggdes dessa uteslutande i trä, vilket medförde ett krävande underhåll. Varven specialiserade sig oftast på olika områden; en del byggde uteslutande segelbåtar eller motorbåtar, vissa typer eller egna modeller. Andra varv specialiserade sig på underhåll, reparationer och förvaring medan en del företag bedrev en blandad verksamhet. Varvens tilltagande betydelse för sysselsättningen medförde att behovet av en särskild utbildning undersöktes. I detta sammanhang skapades "Båtbyggaryrkeskommittén" som i tre omgångar kartlade varven.

År 1950 redovisade båtbyggaryrkeskommittén 116 varv och båtbyggerier inom Stockholms län, uteslutande små företag. Av dessa var ca 60 % lokaliserade till mellan- och ytterskärgården. Varven som låg närmast Stockholm tillhörde i allmänhet de större. Utvecklingen av varven tilltog ytterligare och såväl antalet varv som deras produktion ökade markant under följande decennier, på 1950 och 1960-talen. Särskilt gällde detta varven på fastlandet, där 32 nya företag tillkom under perioden och inte minst ökade produktionen av nya båtar. Beträffande utrustningsvarven steg efterfrågan på tjänster för underhåll, reparation, förvaring m.m. En orsak var det kraftigt tilltagande antalet av importerade båtar; vilka motsvarade 46000 importerade enheter år 1969.

Länge och fram till 1971 dominerade dock de små varven. Fram till 1963 hade närmare 70 % av varven endast 1-3 anställda; och 1971 utgör denna grupp fortfarande 55 % av företagen.

Inom gränserna för nuvarande Nacka kommun, som omfattar många strandområden och viktiga båtleder, grundades mellan 1875 och 1932 en rad småbåtsvarv. Ett av de första var Kummelnäs båtvarv som grundades 1877 vid Lövbervagiven; i Saltsjöbaden tillkom Neglinge 1896, Saltsjöbaden 1906 och Moranvarvet 1910. Vidare grundades varven vid Svindersvik 1914, Fisksätra 1919,

Nya Björknäs 1923, vid Källviken och Skurusundet 1925 och på Älgö 1932. Stäkets Motorbåtsvarv som grundades 1931 hör därmed till de yngsta.

### **Varvens typ och karaktär**

Båtbyggaryrkeskommittén indelade varven i tre grupper; 1) nybyggnadsvarv 2) utrustningsvarv, med vinterförvaring och reparationer 3) nybyggnads- och utrustningsvarv, med kombinerad verksamhet. Skillnaden mellan olika varvstyper var dock länge liten.

År 1950 fanns inom Stockholms län 17 varvsrörelser av den första typen, 46 av den andra och 53 av den tredje. Gruppen av små varv specialiserade på endast nyproduktion av båtar var därmed den minsta. Gruppen av utrustningsvarv förstärktes därefter under hela 1950- och 1960-talen. År 1971 var 75 % av alla varv i Stockholms län utrustningsvarv och endast 5 % s.k. nybyggnadsvarv.

En del varv var avknoppningar till skärgårdsfastigheter med jordbruk och fiske där båtbyggeri blev en kompletterande verksamhet. I andra fall hade man valt att överge ursprungliga näringar för de nya möjligheterna. För mindre båtar kunde varvsverksamheten bedrivas i bodar och lador som knappt skilde sig från andra ekonomibyggnader.

Så småningom skapades dock särskilda varvsmiljöer för fritidsflottan. Slipar anlades och över dessa uppfördes oftast skjulbyggnader med stor spännvidd i taken. I de öppna hallarna befriade från stödpelare kunde ett större antal båtar byggas, underhållas och förvaras. Till varvslandskapet tillfördes oftast särskilda verkstadsbyggnader, fristående eller inredda i delar av större byggnader. I dessa samlades den fasta maskinutrustningen för trä- och metallbearbetning. På vissa varv förekom smedjor och gjuterier.

Bebyggelsens uppställning på varven följde vanligen de topografiska förutsättningarna. Strandlinjen, anslutningen till vattnet, vattendjupet, disponibla ytor, berg och klippor var styrande parametrar för dispositionen och placeringen av byggnaderna och funktionsfördelningen. De begränsade valmöjligheterna medförde oftast att byggnaderna grupperades tätt eller sammanbyggdes med varandra.

Byggnadstyperna, orienteringen av dessa och upptagningslösningen styrdes oftast av tomtens karaktär och möjligheterna som vattenförhållandena och topografin tillät. Båthallar med båtupptagning i sidled var lämpligare för underhåll och förvaring. De medgav uppställningen av ett större antal båtar under tak. Smalare båtskjul med slip för upptagning långsides var vanligen avsedda för båtbyggeri. I dessa kunde som högst några båtar byggas på rad.

Varvsbyggnaderna skiljde sig inte markant från jordbrukets ekonomibyggnader och samma konstruktionslösningar tillämpades, även materialen var oftast desamma. Varvsbyggnaderna uppfördes vanligen med ramverkskonstruktioner med panelfodrade väggar samt sadeltak med takstolar i fackverkskonstruktioner. Vid varven utvecklades dock jordbrukets lada till en bredare byggnadstyp med stor spännvidd i takkonstruktionen och inre golvytor fria från pelare. Under 1930- och 40-talen infördes en ny typ av båthall, med moderna och tidstypiska konstruktionslösningar, bågformade tak, större fönstersystem samt skjutdörrar. Typen utgick från flyghangarer och dockbyggnader.

För sjösättning och upptagning användes länge enklare träslipar som inte så sällan var av tillfällig karaktär; de bestod av träramper med slipvagg uppsatt på trämedar. Med anläggningen av fasta

båtvarv, uppförandet av särskilda båthallar, verksamheternas tilltagande omfattning och båtarnas ökande storlekar anlades fasta slipar; vanligen med stålräls på traverser. Slipbanorna kompletterades med hjulförsedda slipvaggor som brukades långsides eller i sidled. Vaggorna drogs upp med hjälp av vajerspel drivna med bränslelivna motorer som byttes ut mot elmotorer när varven elektrifierades. Denna typ av slipar är numera sällsynta och ersätts av kranar eller speciella truckkoplade vagnar med inställningsbara vaggor.

Kranar var inledningsvis sällsynta och tillkom i ett senare skede då fritidsflottan av segel- och motorbåtar tilltagit. Kranarna användes dels för på- eller avmastning samt för motorlyft men var oftast fasta eller endast delvis rörliga.

Av båtbyggarkommitténs dokumentation från 1950, framgår att det vid tidpunkten fanns ett relativt stort antal varvsbyggnader av samma typ och med samma upptagningsystem som Stäkets varv; med breda båtskjul och tvärställda båtslipar. Bland dessa kan nämnas varven vid Linanäs, Sjövik, Ljusterö, Stavsudda, Gåsö, Långholmen, Älgö, Ramsö och Räknäs.

I samband med kartläggningarna av varven omkring 1950 och 1960 konstateras att många varv saknar utvecklings- och expansionsmöjligheter. De är inte så sällan i skärgården anlagda på bergiga tomter och de lokala förhållandena som exempelvis geografien, topografin eller marktillgången hindrar en utvidgning av verksamheterna. Likheter förhållanden gällde även Stäkets Motorbåtsvarv, som anges även sakna väg.



*Saltjö Boo. Nya Björknäs varv. Byggnadernas, bryggans och kranens uppställning har likheter med Stäkets varv. Båtarnas förtöjning är också representativ för den lösningen som tillämpades vid varven före anläggningen av flytbryggor.*

## Miljö och omgivning

### **Stäket, ett strategiskt läge**

Området kring det smala Stäketsundet har av naturliga skäl, i alla tider, varit av strategisk betydelse som sjöväg, båtled, vinterled på isen, handelsplats, hamn, förtöjnings- och uppställnings plats för båtar men även för reparation och byggnation av båtar. Ännu finns ett flertal varv, marinor och båtklubbar i området.

I väster utsträcker sig en smal och skyddad vattenled mot huvudstaden, genom Lännerstasundet och Skurusundet, och i söder öppnar sig Baggensfjärden mot södra skärgården. Vid Stäket, som utgjorde ett lås till sjövägen mot huvudstaden, bekämpades 1719 det avgörande slaget mot ryssarnas anfallande skärgårdsflotta.

### **Stäkets båtvarv – Geografiska förhållanden**

Skogsö område tillhörde länge Erstaviks fideikommiss. Neglinge, Skogsö och del av Älgö uppköptes dock 1891 av bankdirektören Knut A Wallenberg som införlivade fastigheterna i det nybildade Järnvägsaktiebolaget Stockholms-Saltsjön. År 1912 presenterades övergripande stadsplaner för exploateringen av flera områden kring Saltsjöbaden. Skogsö med strandområdena kring Baggens-täket förblev dock orörda till största del.



*Topografen kring Stäkets varv och Skutviken. Källa: Nacka kommun*

Varvsområdet är anlagt på södra stranden av Lännerstasundet, vid Skutviken, strax sydväst om Baggensstäket. I öster avgränsas stranden av Skutudden och i söder av branta klippor. Varvsområdet utsträcker sig längs med ungefär 200 meter av stranden och det berörda markområdet som brukas av varvet omfattar ca 7000 kvm. I den östra delen, närmast Skutviken, utbreder sig stranden i

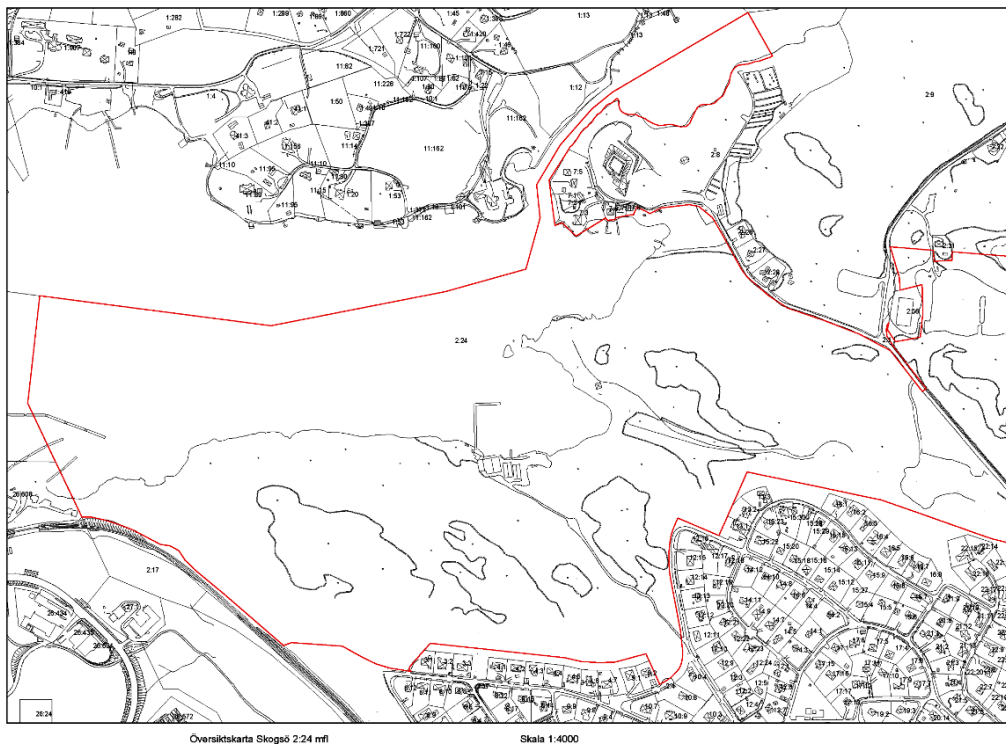
ett flackare parti som bildar en öppen yta mellan vattnet och berget i söder. Mot väster övergår däremot strandlinjen i branta klippor. I denna del har därför åtkomligheten skapats genom anläggningen av bryggor som följer klippkanten.

Områdena och terrängen kring och ovanför varvet är skogsbevuxna. Terrängen söder om stranden, ovanför varvet, är starkt kuperad; strax ovanför båthallarna ligger höjdkurvorna på 5-6 meter. Bergknallarna sydväst och sydost om varvet uppnår höjder om 40 till 50 meter. Till mindre del har strandkanten och marken i varvsområdets östra del berörts av ifyllningar. Den kuperade terrängen har begränsat och påverkat anläggningen av båtskjulen och annan bebyggelse men även hindrat en utvidgning av varvet. Sliparna utnyttjar dock terrängens naturliga lutning, med nivåskillnader på ca tre meter mellan slipbanornas högsta punkter och vattennivån.

Varvets nås genom en mindre grusväg (delvis asfalterad) som löper genom skogen och ansluter i söder till Freyvägen och det bebyggda området Igelboda. Den smala grusvägen utgör den enda landförbindelsen med varvet och strandområdet. Ännu på 1950-talet anges väg saknas till varvet och stranden och nuvarande primitiva väg anlades troligen på 1970-talet (enligt Bengt Bergfelt). Fram till dess brukades troligen stigen som ledde till Skutudden.

Utöver varvsanläggningen förekommer ingen annan bebyggelse i närområdet, med undantag av två stugor vid Skutuddens västra strand.

Strax väster om Stäkets varv, i anslutning till Fisksätra bostadsområde, ligger Fisksätravarvet samt Fisksättras båtklubb med förtöjningsplatser norr om Fisksätra Holme. Även på Lännerstasundets norra sida finns ett antal båtklubbar med förtöjnings- och uppställningsplatser.



Stäkets område med större delen av fastigheten Skogsö 2:24, som omfattar varvsområdet. Källa Nacka kommun

## **Stäkets båtvarv – Formella förhållanden**

Varvsområdet, med Skutviken, utgör en av Nacka kommuns kulturhistoriska miljöer, s.k. ”Helhetsmiljö”, med benämningen ”Skogsö (39)”. Skogsös kulturmiljö omfattar även Kyrkogårdsudden med Saltsjöbadens kyrkogård, Saltsjöbadens kapell samt ett flertal byggnader av kulturhistoriskt intresse; bl.a. flera äldre torp och stugor, sommarvillor, södra Stäkets krog med anor från 1600-talet och även en befästning i form av krans från 1719. Området kring Baggensstäket, det vill säga nordvästra delen av Skogsö samt Boo herrgård på andra sidan sundet, är dessutom av regionalt intresse för kulturmiljövården.

Stäkets varv och kringliggande område ingår i Skogsö naturreservat, som inrättades 1997. Reservatet, som utsträcker sig från Boo gamla kyrkogård i nordost till Saltsjöbanans spår i sydväst, omfattar ca 150 hektar, varav 35 hektar vatten. Särskilda föreskrifter reglerar bruket av naturreservatet.

” I söder möter reservatet bostadsområdena Fisksätra och Igelboda medan Saltsjön avgränsar i övriga väderstreck. Naturreservatet är lättillgängligt och välbesökt med vackra, strandnära promenader och badklippor. Genom den trånga farleden Baggensstäket passerar en tät trafik av båtar på väg till eller från Stockholms skärgård.

Terrängen är kuperad och naturen varierad med skogklädda höjdryggar som avlöses av dalstråk med öppna ängs- och hagmarker. Från bergspartierna har man en vacker utblick över det omgivande vattnet. Centralt inom området finns Skogsö träsk och angränsade öppna marker med häststall och ett koloniområde. Ridning i terrängen bedrivs fritt. Här finns även en scoutstuga och några mindre torp.

Inom området finns en stor mängd naturtyper: hällmarkstallskog, fuktig granskog, ädellövskogspartier, gammal jordbruksmark, alkärr, en näringsrik sjö och fattigkärr. I bergssluttningen hundra meter väster om korsningen Skogsövägen/ Moranvägen finns jättegrytor”

I kommunens gällande översiktsplan redovisas områdets framtida markanvändning som ”naturmark”.

Varvet ingår i en större fastighet, Skogsö 2:24, som omfattar såväl mark som vatten på södra sidan om Lännerstasundet, Stäket och Knapens Hål. Betydande delar av Skogsö naturreservat ingår i fastigheten som ägs av Nacka kommun.

Marken och vattnet tillhörande varvsområdet har under lång tid utarrenderats till personer och företag som drivit varvsverksamhet på platsen. Bebyggelse och anläggningar är därmed uppförda på ofrigrund.

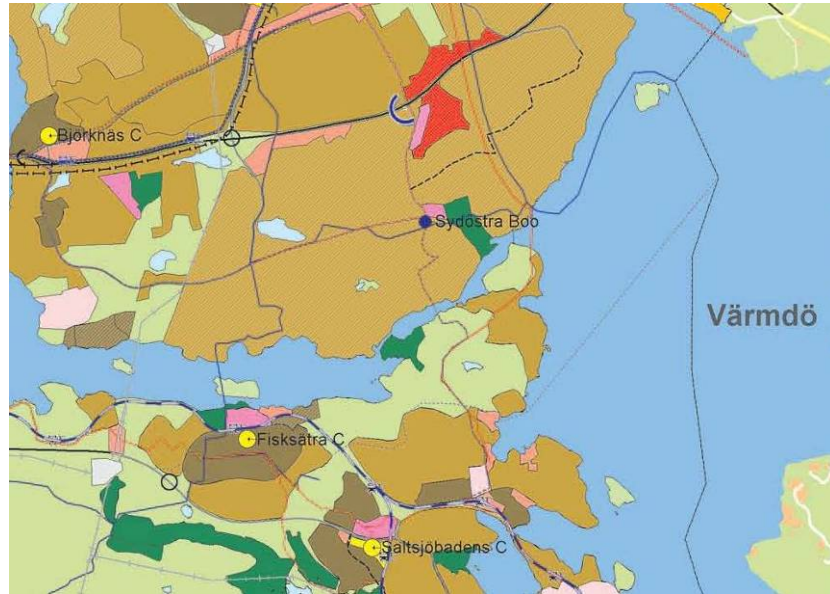
För närvarande utarrenderar Nacka kommun marken till Saltsjöbadens Marina AB som inköpte byggnader och rörelse omkring 2002. Saltsjöbadens Marina utgör ett dotterbolag till Pampas Marina. Varvsverksamheten med tillhörande byggnader och utrustning är dock sedan 2005, av kontraktsinnehavaren Saltjöbadens Marina, uthyrd till Safarimarina (Rolf Zander) som driver verksamheten i liten skala.



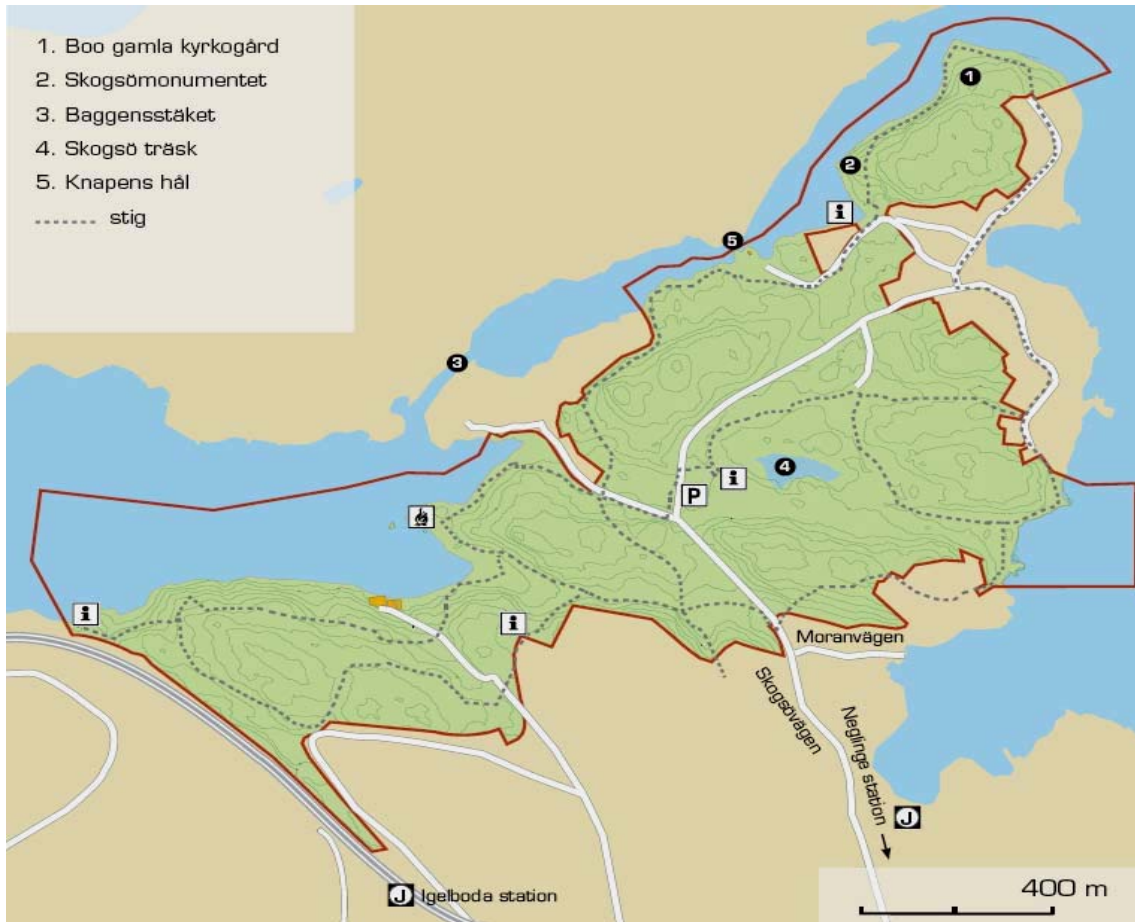
**Teckenförklaring**

--- Kommungräns	--- Förelagets avgränsning
--- Anlagens förslagsgräns av översiktsplanen för Sjöcka	--- Förelagets huvudstrukturer
<b>Befintligt</b>	<b>Förelagat</b>
--- Bef. Huvudförbindningsväg	--- Förelagets str. för spårväg
--- Bef. Huvudförbindningsväg	--- Förelagets handelscentra
--- Bef. järnvägsstation	--- Förelagets kraftledning
--- Bef. Handölsbostra	--- Genomfartsväg
--- Bef. trafikledning	--- Huvudväg
--- Bef. fjärrvärme	--- Spårväg
--- Genomfartsväg	--- Cykelväg
--- Huvudväg	--- Planskild trafikplats
--- Bef. järnväg	
--- Cykelväg	
○ Planskild trafikplats	
IG, Gymnasieskola	IG, Gymnasieskola
IS, Grundskola	IS, Grundskola
BE, Enbostadshus	BE, Enbostadshus
BF, Flerbostadshus	BF, Flerbostadshus
BS, Fritidshus	BS, Fritidshus
CH, Hattstugans, centra, publika lokaler	CH, Hattstugans, centra, publika lokaler
CK, Verksamheter, hög täthet	CK, Verksamheter, hög täthet
CK, Verksamheter, låg täthet	CK, Verksamheter, låg täthet
IO, Institution, övrig	IO, Institution, övrig
E, Energianläggning	
GA, Gård-, park- och fritidsanläggning	
GN, Natur	
V, Inopplområde	
W, Saltjömråde	

Paul Ahikvist  
Mjöljö & Stadsbyggnad  
November 2002



Nacka översiktsplan; antagen 2002-10-14. Markanvändningskarta med gällande användning för berört område. Källa: Nacka kommun



Skogsö naturreservat. Avgränsning. Källa: Nacka kommun

## Stäkets Båtvarv – Historia och utveckling

Stränderna kring Baggensstäket har länge utnyttjats för verksamheter som anknyter till sjöfarten. Där fanns skyddade och lämpliga tilläggnings- eller förtöjningsplatser vid det starkt trafikerade sundet. Det strategiska och fördelaktiga geografiska läget skapade även förutsättningar för etableringen av varv och sedan för anläggningen av fritidshamnar som fick en stor utbredning i området.

I anslutning till Stäkets varv, strax öster därom, ligger Skutviken; platsen har troligen under en längre tid använts som ankringsplats. Från 1800-talets mitt till början av 1920-talet utnyttjades Skutviken av sjöfararsläkten Nyström som var etablerad vid Stäket. Där ankrades skutor och pråmar och på stranden anlades också så småningom en slip och två bodar. Anläggningen var främst avsedd för reparation och underhåll av rederiets lilla flotta men även ett antal båtar och pråmar lär ha byggts på platsen; en av dessa är slupskutan Vala som ingick i Nyströms flotta.

I kartläggningen av varven inom Stockholms län, 1950, anges att Stäkets varv drevs inledningsvis som pråmvarv; med syfte på Nyströms verksamhet. När nuvarande varv uppfördes på 1930-talet hade slipen och varvsverksamheten vid Skutviken dock legat nere i många år. Det nya varvet kan ses som en naturlig utveckling av tidigare verksamhet men det var främst en följd av den kraftiga utvecklingen av fritidsflottan, vilken skapade förutsättningar för etableringen av ytterligare ett varv i området. Vid tidpunkten hade antalet fritidsbåtar ökat kraftigt, i synnerhet i det närliggande och välbärgade Saltsjöbadens område.

Det nya varvet var avsett för underhåll, reparation och förvaring av främst motorbåtar. Stäkets Motorbåtvarv grundades strax efter en för branschen någon svagare period av etablering. Mellan 1926 och 1930 tillkom endast 7 nya företag i länet, medan genomsnittsantalet för nya etableringar före och efter denna period motsvarade 12 till 15 företag (per period om fem år).

Bakom det nya företaget, Stäkets Motorbåtvarv, stod smeden Klas-Edvin Bergfeldt, född 1892 och från Kolbäck i Västmanland. Klas-Edvin hade även en långvarig och gedigen erfarenhet av båtbyggaryrket; bl.a. hade han tidigare arbetat vid Neglingevarvet, Saltsjöbadens yachtvarv, Schuberts varv, Garvkroken och Jungfrusundvarvet i Mälaren. Han hade dessutom med sin bror uppfört Sune Carlssons varv, vid Moranviken.

Marken på Skogsö och vid Skutviken tillhörde Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön och hade förvärvats på 1890-talet av Wallenberg. För att anlägga varvet fick därför Klas-Edvin Bergfeldt arrendera marken från Bolaget; varvets byggnader därmed uppfördes på ofri grund.

Anläggningen av båtvarvet vid Stäket inleddes omkring 1931 då en första båthall, den största, uppfördes i den västra delen av området. Den valda placeringen låg därmed väster om Skutvikens strand. Kort därefter uppfördes en verkstadsbyggnad intill denna. Därefter utvidgades verksamheten i etapper, fram till omkring 1940. Ytterligare tre båthallar uppfördes tätt intill varandra, mot öster längs med stranden; till varje båthall hörde en båtslip med motordrivet vajerspel. Tre av de fyra båthallarna, de yngsta, hade ursprungligen platta tak. Detta skapade problem och de byggdes om 1965 med sadeltak. Takstolarna var dock felkonstruerade och under följande vinter rasade hallen längst ut i öster. Efteråt förstärktes takstolskonstruktionen i de två ombyggda hallarna.

Verkstadsbyggnaden som ännu ligger i anslutning till västra båthallen uppfördes i en sned vinkel med denna. Den har i efterhand utvidgats i etapper och slutligen sammankopplats till båthallen. Ytterligare en utvidgning av verkstadsutrymmena skedde senare genom att en ny träverkstad inreddes i en del av västra båthallens västra skepp.

Varvet saknade inledningsvis el-anslutning. Vajerspel och verkstadsmaskiner drevs därför först med hjälp av bränsle drivna motorer. Efter att varvet fått el-anslutning, omkring 1950, ersattes stegvis de befintliga motorerna med el-motorer.

Ett antal mindre bodar uppfördes eller uppställdes vid sidan om båthallarna; allteftersom varvet expanderade och behovet uppstod. De äldsta bodarna placerades längs med klippbryggan, i den västra delen av varvsområdet, och de yngsta är uppställda i den östra. En av bodarna har ursprungligen tjänat som styrhytt på en båt. Bodarna användes som personalutrymme och för förvaring. De yngsta bodarna utgörs av flyttbara enheter som brukats i skogen eller andra arbetsplatser.

Den västra delen av varvsområdet avgränsas mot vattnet av branta klippor med relativt djupt vatten nedanför dessa. Denna del lämpades sig därför för tillfällig förtöjning; då större delen av stranden var långgrund och avsatt för båthallarnas slipramper. För att göra klippområdet brukbart och åtkomligt uppfördes hängande bryggor längs med klipporna.

Flera av bodarna som uppfördes ovanför bryggan uppställdes, som bryggan, på järnbalkar förankrade i berget. I denna del av varvet, i anslutning till klippbryggan, placerades varvets två kranar; en fast mastkran och en i sidled rörlig motorkran. Senare uppställdes en motordriven kran i östra delen av varvet; i anslutning till en betongbrygga uppförd längs med stranden. Kranen stod öster om hallarna och i anslutning till uppställningsplanen. Denna kran är numera borta men ersätts av två mobila lastbilskrantar som anskaffades på 1990-talet.

Med undantag för den fasta bryggan, anlagd längs med klippan, saknade varvet bryggor. Det förekom därmed inledningsvis inga fasta förtöjningsplatser och tillfällig förtöjning skedde vid bojar på svaj eller vid klippbryggan med akterförtöjning i bojar. I ett senare skede anlades en kort fast brygga vinkelrätt med stranden; ungefär mellan andra och tredje hallen. Anläggningen av flytande förtöjningsbryggor och uthyrning av båtplatser är därmed en relativt sen företeelse i varvets historia. Äldst är flytbryggan i öster som anlades troligen på 1960-talet.

Varvets arbetsområden var som vid liknande anläggningar väldigt mångsidiga. Utöver själva hanteringen av båtarna utförde varvet åtgärder som berörde många hantverksfält och varierande material. Det krävdes gedigna kunskaper i båtbyggeri, snickeri, träbearbetning och -behandling, smide och metallbearbetning samt i motor och mekanik för att utföra underhåll och reparationer av de träbyggda motorbåtarna som fram till 1950-talet utgjorde huvuddelen av varvets arbetsobjekt. Under 1960-talet började plastbåtarna sitt intåg och varvets arbetsfält fick breddas.

Stäkets varv skiljde sig föga från liknande varv i skärgården; varken beträffande karaktär, typ eller storlek. På 1950-talet var dock omdömet av Båtbyggaryrkeskommittén inte så positivt ur ett utvecklingsperspektiv; ”saknar väg, i övrigt rätt primitivt” löd det! Tiden hade stått still på Stäkets Motorbåtsvarv, i synnerhet var förvaringslokalerna och verkstadsutrymmena föråldrade. Framför allt bedömde kommittén att varvet saknade utvecklingspotential och möjligheter att bedriva en verksamhet med en modern båtverkstad.

Varvet saknade ursprungligen vägförbindelser och endast stigar ledde till platsen. På vintern kunde transporter ske över isen, från kyrkogården på Skogsö. Mot slutet av 1950-talet anlades nuvarande grusväg från Igelboda, dock avslutades vägen vid vändplanen ovanför västra hallen. Efter att båt-hallen längst ut i öster raserat och sedan rivits, 1965, anlades en bilväg från vändplanen ner till varvets östra område. Denna del av varvet blev därefter åtkomlig för fordon och ifyllningar gjordes för att skapa en uppställningsplan medan en betongkaj uppfördes längs med stranden.

På 1950-talet anges varvet ha två till tre fast anställda, varav två var söner till Klas-Edvin, samt tre säsongarbetare. Omkring 1960 fanns fyra anställda och ända fram till 1975 anges varvet ha haft fem heltidsanställda. Verksamheten övertogs 1997 av Klas-Åke Bergfelt; son till Sven Bergfelt och sonson till grundaren Klas Edvin. Klas-Åke drev verksamheten i liten skala, på fritidsbasis, fram till omkring år 2000.

Därefter övertogs varvet av Saltjöbadens Marina AB, dotterbolag till Pampas Marina, som inköpte byggnaderna och utrustningen. Bolaget presenterade senare ett exploateringsförslag av området med bl.a. ny marina, husbåtar och annan ny bebyggelse; förslag som avslogs så småningom. Därefter, år 2007, diskuterades etableringen av Stockholms Båtsnickeri, ett företag som renoverar träbåtar. Verksamheten krävde helt nya lokaler och förslaget strandade. I nuvarande läge innehar ännu Saltsjöbadens Marina AB arrendekontraktet. Varvet med lokaler, utrustning och bryggor hyrs dock ut i andra hand till nuvarande hyresgäst, Safari Marina (Rolf Zander).

### ***Nuvarande verksamhet***

Varvet drivs idag i liten skala på fritidsbasis. Den huvudsakliga verksamheten är inriktad på uthyrning av förtöjningsplatserna vid de två bryggorna och på vinterförvaring av båtar i de tre hallarna samt utomhus på uppställningsplatsen i öster. I liten skala utförs även underhåll, reparation och service på båtar och motorer. Om tekniska uppdrag på båtarna aktualiseras anlitas underentreprenörer. Även båtägarna själva utför underhållsarbeten på båtarna, i synnerhet förekommer service på motorer och målningsarbeten på båtar och båtskrov. Huvudkontraktssinnehavaren, Pampas Marina, utnyttjar också platsen för tillfällig förvaring av utrustning och båtar

Sammanlagt 30 båtar kan för närvarande förvaras i båthallarna; beroende på storlek ca 10 i varje båthall. Upptagningen sker genom tre båtslipar som ansluter till båthallarna. På land kan ca 30 båtar ställas upp för vinterförvaring på uppställningsplanen. För lyft och uppställning utomhus eller till trailer för vidare transport brukas lyftkranarna. Ett tiotal båtar transporteras bort från området. För närvarande har varvet ca 40 båtplatser vid sina två bryggor. Djupgåendet vid bryggorna varierar mellan 1,2 och 3 meter.

## Stäkets båtvarv – Beskrivning av anläggningen

### Mark, vegetation och topografi

Varvsområdet ligger inom naturreservatet Skogsö; som i denna del domineras av lövskog som utsträcker sig på höjdryggarna och strandpartierna runt om. Den smala landremsan som utgör varvsområdet längs med stranden är dock till större del avskalad från vegetation med undantag av enstaka buskar och gräs. I öster är markytan huvudsakligen plan med svag lutning mot havet. I varvets västra del är berget i dagen vid stranden och marken stiger kraftigt mot söder, ovanför stranden. Nivåerna inom det brukade området varierar mellan 0 m och ca +5-6 m över havet. Området ansluter i söder och sydväst till bergspartier vars toppar ligger ca 40 till 50 m över havet. Vattendjupet vid befintliga bryggor varierar mellan ca -1,2 och 3,0 m.



*Flygbild över Skutvikens och Stäkets varv. Källa: Nacka kommun*

Nuvarande varv grundades i början på 1930-talet och båthallarna uppfördes på sluttande mark mellan Skutvikens strand och de branta bergspartier som går i dagen i områdets västra del. Anläggningen ligger i direkt anslutning till stranden och bryggor. Båthallarna är delvis uppförda på berget och delvis på morän. De är, i sin högsta del mot söder, förankrade i berget genom betongplintar.

Inom varvsområdets västra del finns fast berg i dagen. De östra delarna består till viss del av lösa naturstenar och utfyllningar av sten och jord. Det är svårt att bedöma om utfyllningar utfördes i

samband med anläggningen av varvet på 1930-talet. Troligen har stenar och jordmassor flyttats i samband med uppförandet av båthallarna. I efterhand har utfyllningar genomförts på vissa partier av stranden för att bygga kajer samt i synnerhet i den östra delen av området där en större uppställningsyta skapats.

## Infrastruktur och teknisk försörjning

I samband med anläggningen av varvet grävdes en vattenbrunn som är förlagt till stora båthallen (I-hallen); i dess nordvästra del, nära verkstaden. En senare anlagd borrad brunn finns i slutningen ovanför varvet. Nuvarande hyresgäst, Safari Marina, har för några år sedan förnyat pumpinstallationen. Anslutning till avlopp och spillvattenledningar saknas på området.

Båthallarna samt verkstaden har belysning och el-anslutningar, bl.a. trefas till elspel och elmotorer. Bryggorna har elstolpar och betongbryggan även belysningsstolpar. Allmän belysning saknas i övrigt inom området.

Sopstation och miljöstation saknas på varvet. Sopor och miljöavfall transporteras av hyresgästen till kommunal sopstation.

## Väg och parkering

En smal väg som är delvis asfalterad men i dåligt skick förbinder varvsområdet med Freyvägen, söder om varvet. Vägen, som har branta partier i sin norra del, närmast varvet, är ca 400 meter lång och löper genom skogen.

I samband med att östra hallen rasade omkring 1965, och därefter revs, blev östra delen av området åtkomligt för fordon. I samband med detta förlängdes vägen från parkeringsplatsen ovanför hallarna till uppställningsplatsen vid stranden. I och med detta fick varvområdet det utseende det har idag.

Parkeringsmöjligheter finns på flera platser i anslutning till eller på varvets område. Vid Freyvägen, i närheten av infarten till varvets grusväg, finns några platser vid väggkanten, mot skogen. När vägbommen är låst finns möjligheter att parkera där.

I anslutning till grusvägen, ca 300 meter ovanför varvet, finns en större grusplan där bilar, vagnar, andra fordon eller utrustning kan parkeras eller uppställas. Vidare finns, ovanför västra hallens södra gavel, en större jordplan som medger viss parkering. Planen lämpar sig dock främst som vändplan eller tillfällig parkering. Inom uppställningsplanen, vid stranden, finns begränsade parkeringsmöjligheter; förutsättningarna påverkas där av uppställda båtar och utrustning.

## Anläggningen

Inom varvsområdet, som upptar ca 2500 kvm, finns ett flertal byggnader, alla avsedda för varvsverksamheten. De är av vitt skilda storlekar och har utnyttjats för båtförvaring, som verkstäder, förråd och som manskapsbodas. De är alla uppförda eller uppställda längs med strandlinjen, med undantag för de flyttbara manskapsbodarna i den östra delen av området. Alla byggnader är fristående med undantag av verkstadsbyggnaden som har i flera etapper sammanbyggt till viss del med västra båthallen. Utöver byggnaderna förekommer tekniska anläggningar som hör samman med verksamheten. Dit hör slippramper med räls och traverser, fast förankrade kranar och bryggor; alla dessa strukturer har anslutning till vattnet.

Öster om hallarna, längs med stranden, ligger en större uppställningsplan. Östra delen av området var ursprungligen inte åtkomligt för fordon och maskiner, då östra hallen stod i vägen. Efter rivningen av denna har markområdet i öster fått delvis ifyllningar och omvandlats till uppställningsplan och upplag för båtar, vaggor, material, maskiner, fordon, utrustning och manskapsbodas. Inom området finns även två mobila kranar uppställda. Vintertid uppställs ett trettiotal båtar på platsen och sommartid utnyttjas delar av området som bilparkering.

Varvet saknade ursprungligen utgående bryggor. Vid behov förtöjdes båtarna till bojar, på svaj. För tillfälliga förtöjningar, i anslutning till verkstaden och kranarna, brukades klippbryggan. Vid behov av större åtgärder halades båtarna upp på slipväggarna.

Den västra delen av varvsområdet avgränsas mot vattnet av branta klippor och har relativt djupt vatten. Denna del av stranden upptogs inte heller av slipbanorna och lämpade sig därför för tillfälliga förtöjningar. För att göra området längs med klipporna åtkomligt uppfördes en hängande brygga, förankrad i berget. Den ansluter till verkstadsbyggnaden och till tre mindre bodas samt till varvets ursprungliga kranar.

Den ursprungliga klippbryggan i väster, längs med klippan, är ännu bevarad. I höjd med verkstaden har dock bryggan fått en tillbyggnad över vattnet, i form av en altan med vitt målat träräcke. En mindre utgående brygga har förekommit i höjd med båthallarna. Av denna brygga, som troligen var flytande, återstår det betonggjutna landfästet.

Numera förfogar varvet över två flytbryggor, varav den ena i väster utgörs av moderna flyttpontoner i betong och den andra i öster är en äldre typ med sektioner av brädfodrade flytelement. Till viss del är båda bryggorna försedda med bommar. Bryggornas förtöjning kompletteras med utlagda bojar för akterförtöjning.



Varvets äldre bodas är alla uppförda i anslutning till klippbryggan, väster om verkstadsbyggnaden, och anlagda efter varandra. En av bodarna, den mittersta, utgjorde ursprungligen styrhytten till en skuta. De andra är enkla, mindre manskapsbodas.

Vid klippbryggan, i västra delen av området och i anslutning till bodarna, finns två fasta kranar förankrade i berget. Den ena är en fast mastkran och den andra en vridbar mindre kran avsedd ursprungligen för motorlyft.

Av de fyra ursprungliga båthallarna återstår tre; den fjärde som stod längst ut i öster rasade 1966 och revs helt därefter. Även tillhörande slipramp är numera borttagen; hallens förankringsplint, av betong, är däremot ännu synlig mot berget och avslöjar platsen för byggnadens södra gavel. Båthallarna är av samma typ; de tre yngsta var av ungefär samma storlek medan den äldsta, västra hallen, avviker något till storlek och till konstruktion. Båthallarnas uppställning varierar dock något beträffande placering, avstånd och vinklar. Samtliga är placerade tätt intill varandra. De har på norra sidan, öppna gavlar vända mot vattnet. Byggnaderna följer lutningen i terrängen, vilken utnyttjas av slipramperna. Genom varje byggnad löper en mittcentrerad slipbana som har sin förlängning i vattnet på upptagningsdjup.

## Byggnaderna

### *Båthallarna*

De tre kvarstående båthallarna uppfördes mellan omkring 1931 och 1940. De två yngsta i öster är dock ombyggda 1965, då deras ursprungliga platta tak ersattes med sadeltak. Hallarna står i nära anslutning till strandlinjen, men har varierande indragningar i förhållande till stranden. Avståndet till vattnet är ca två meter för västra hallen och ca sex meter för östra hallen. Byggnadernas norra gavlar är öppna och vända mot sjön. Anpassning till terrängen har medfört att deras uppställning är något olika och indragningen från stranden, uppställningsvinklar och storlek skiljer sig åt. Byggnadskropparna är uppförda intill varandra med smala prång i mellan; de följer bergslutningen men för att minska höjdskillnaden mellan gavlarna har de norra gavlarna, närmast vattnet, fått en högre höjd. Golvnivåskillnaden mellan de norra och södra gavlarna ligger mellan ca 1,5 och 2 meter. Slutningen utnyttjas av slipbanorna, som har sin fortsättning över stranden och in i vattnet. Inkluderade tillbyggnader mot gavlar och sidor, har båthallarna ungefär följande mått: I-hallen i väster ca B 29 x L 23,5 meter = 680 kvm; J-hallen i mitten ca B 12 x L 24 = 288 kvm; K-hallen i öster ca B 10,5 x L 24 = 252 kvm. Sammanlagt upptar de en yta motsvarande omkring 1200 kvm. Frihöjden till bindbjälkarna varierar mellan byggnaderna men även inom varje byggnad. Den är som högst vid de norra gavlarna och avtar stegvis mot de södra. Frihöjden till takstolarnas bindbjälkar ligger mellan omkring 3,90 och 4,80 meter.

Båthallarna är uppförda i ramverkskonstruktioner under sadeltak; stommarna är uppförda av sågat timmer. Västra hallen, den äldsta, har dock stomme av osågat timmer. Takkonstruktionerna har fackverkstakstolar med stora spännvidder; de är förstärkta med sidostöttor som ansluter till väggstolparna. Taken har öppen läkt och är täckta med korrugerad plåt; med undantag för J-hallen (mitthallen) som bär takpanel under plåten.

Avstånden mellan takstolarna varierar och därmed även byggnadernas och stommarnas styvhet. Takstolarna i de östra hallarna förtätades efter 1966. I-hallen (västra hallen) har ca 5 meter mellan takstolarna, J-hallen (mitthallen) 1,65 meter och K-hallen (östra hallen) 2,10 meter. Avstånden mellan takstolarna har sin motsvarighet i väggstolparnas avstånd.

Hallarna har tillbyggnader mot sina södra gavlar; dessa har samma bredd som byggnaderna men är lägre och täckta med pulpettak. Östra hallen har på sin östra långsida två mindre pulpettak täckta med korrugerad plåt. De har sannolikt utnyttjats som skärmtak för mastförvaring. Östra hallen har



även haft en tillbyggnad med pulpettak mot sin norra gavel. Tillbyggnaden mot norra gaveln, som revs för några år sedan, var avsedd att förlänga hallen.

Den största båthallen, i väster, skiljer sig något från de övriga. Den har större dimensioner och dessutom lägre sidotillbyggnader i öster och väster, långsides med själva hallbyggnaden. Sidobyggnaderna är täckta med pulpettak, den östra är lägre för att lämna plats åt överljusfönster mellan taken. Den västra långsidan har en tillbyggnad vars pulpettak ansluter till hallens takfot. Västra båthallen är sammanbyggd, på sin västra sida, med verkstadsbyggnaden. I västra sidoskeppet fanns en grävd brunn, nära verkstaden, och i övre delen låg dasset. I västra hallen förvarades salongsbåtarna som kunde vara upp till 15 meter långa. Sammanlagt kunde i de fyra båthallarna förvaras ett sextiotal båtar.

Ramverkens stolpar bildar väggsektioner, på insidan av långväggarna. Dessa har inramningar försedda med vitmålade fönsterramar av skilda typer. Även byggnadernas gavelpartier är försedda med fönster. För ändamålet återanvändes begagnade fönster, som uppsattes utan karmar och i olika uppställningar. Fönstertyper och bågarnas storlekar varierar mellan byggnaderna; men även till viss del inom varje byggnad. På utsidan är byggnaderna fodrade med rödmålad panel; fjällpanel eller stående spåntad panel. Gavlarna är fodrade med liggande spåntad panel. Hallarna saknar golv och slipbanorna är uppställda på berget eller på ett underlag av stampad jord och grus. I västra båthallen har dock sidoskeppen golvtäckningar av plankor, där varje travé mellan stolparna bildar en golvnivå.

#### *Verkstadsbyggnaden (A)*

Verkstadsbyggnaden består av flera sammankopplade enheter som sammanfogats med varandra i olika etapper. En utvidgning har även skett genom att verkstadsbyggnaden sammankopplats med västra båthallen genom en mindre tillbyggnad i nordvästra hörnet mot hallens sidoskepp. Även del av båthallens västra sidoskepp har tagits i anspråk för inredning av verkstadsutrymmen. Dessutom har verkstadsbyggnaden utvidgats på sin norra sida med två enheter.

Sammanlagt består verkstaden av ett komplicerat lappverk av hopslagna enheter och tillbyggda delar av enklare slag. Byggnadstekniskt utgör den ett komplicerat pussel av skilda konstruktioner, volymer, material, takfall i olika höjder och riktningar m.m.

Orsaken till denna empiriska konstruktion är att de inre funktionerna varit drift- och produktionsmässigt beroende och sammankopplade till varandra.

Verkstadsbyggnaden utgörs i sin norra del, mot stranden, av tre sammanfogade enheter uppförda som ramverkskonstruktioner med fodring av liggande falspanel på ut och insidan. Den täcks av ett pulpettak som bär korrugerad plåt. Norra fasaden och gavlarna har ett stort antal fönster av varierande storlek och typ. Förändringar i fönsteruppställning och fönstertyp har förekommit under åren. Ingången till verkstaden är placerad i östra gaveln. Snickeriverkstaden, som är inredd i en travé av båthallens västra skepp, har garageportar som öppnar sig mot hallens mittskepp.

Verkstadens norra fasad är ca 13,5 meter lång och byggnadens djup motsvarar sammanlagt ca 7-8 meter. Byggnadsenheterna är uppställda på uppstaplade stenar eller ligger till vissa delar direkt på berget eller marken. I sin nordöstra del ligger verkstaden ca 50-60 cm över marknivån.

Tillbyggnationen på norra sidan är också uppförd med ramverksstommar fodrade med panel. Den bär två pulpettak med olika riktningar, varav det ena är täckt med korrugerad plåt och den andra med papp.

Invändigt har rummen brädgolv samt fodring av spåntad panel på väggar och tak. Verkstadsbyggnadens funktioner och utrustning har utökats i etapper, som byggnaden. Verkstaden ansluter till strandbryggan som i höjd med verkstaden är tillbyggd med en altan som är utbyggd över vattnet.

#### *Batteriboden (B)*

Boden var ursprungligen avsedd för förvaring och laddning av båt batterier, därav namnet ”batteriboden”. Byggnaden är fristående och uppförd över en bergklack; på en ram av järnbalkar och järnstöttor som är förankrade i berget, ca 1,4 meter över bryggans nivå. Dess yttre mått är ca 4 x 2,60 meter och den nås genom en trappa som leder till dörren i östra gaveln. Norra väggen, mot vattnet, har ett spröjsat fönster. Den är byggd som ramverkskonstruktion fodrad med spåntad panel och bär ett pulpettak täckt med korrugerad plåt.

#### *Hyttboden (C)*

Boden är som övriga bodar uppställd på berget ovanför klippbryggan. Den ansluter till motorkranen som är förankrad i berget intill bodens östra gavel.

Boden utgjorde ursprungligen styrhytten till en fiskebåt och har som yttre ytmått ca 2,10 x 1,70 meter. Den används numera som våtrum / duschrum.

Hytten är uppförd som ramverkskonstruktion med stående panelfodring. Övre delen av hytten är till större del inglasad med enluftsfönster och den har en panelad dörr i norra sidan, som nås genom en trätrappa. Taket har en svag böjning och täcks av korrugerad plåt.

#### *Övernattningsboden (D)*

Boden är en fristående byggnad uppförd som övriga bodar, ovanför klippbryggan, på en i berget förankrad balkkonstruktion. Ytmåtten är ca L 5,45 x B 2,40 meter.

Boden är byggd som ramverkskonstruktion med liggande falsad panel under ett pulpettak täckt med trapetsplåt. Byggnaden har två kvadratiska spröjsade fönster, med fönsterfoder, på norra sidan; ett liggande fönster och en dörr som ansluter till en trappa i östra gaveln samt ett mindre fönster i västra gaveln. Boden har varit utrustad med vedkamin men saknar numera skorsten.

#### *Manskapsbodarna*

Utöver de tre äldre fasta bodarna i västra delen av varvet finns tre flyttbara manskapsbodor uppställda på området öster om hallarna; de tillkom på 1990-talet. Två av dessa bodor är vagnar med träöverbyggnader, den tredje är en containermodul i plåt.

## **Utrustning**

Utöver byggnader och bryggor krävde verksamheten utrustning som hör samman med båtupptagning och sjösättning samt med lyft av motorer, master m.m.; dit hör slipar och kranar.

Reparationer och underhåll av båtar, motorer m.m. krävde i sin tur särskilda maskiner och verktyg; vilka grupperades i varvets verkstadsdel.

#### *Slipar*

Varje båthall är utrustad med slip som har bana med stålrälsar uppsatta på traverser av trä, vilka vilar direkt på marken. Sliparna har vaggor med stålramar och träbockar på järnhjul. Spännvidden på banorna varierar något mellan båthallarna. Banan i K-hallen (östra hallen) är 2,25 meter, i J-

hallen (mitthallen) 2,20 och I-hallen (västra hallen) 3,40 meter. Sliparna kan ta upp båtar som väger mellan ca 3,5 och 4,5 ton.

Sliparna har vajerspel som drivs med elmotorer vilka, i K- och I-hallarna, är placerade ovanför banornas mittaxel. I J-hallen är däremot motorn placerad utanför hallen och nedanför banan; vajrarna löper därför genom ett antal block längs byggnadens insidor och tillbaka till banan. Inledningsvis drevs sliparnas vajerspel med bensinmotorer, då varvet saknade el-anslutning. Dessa ersattes så småningom med elmotorer.

### *Kranar*

Varvet har två äldre fasta kranar samt numera även två mobila kranar. De äldre kranarna vid klippbryggan är troligen samtida med båthallarna och uppförda under 1930-talet. Under en period förekom en motordriven kran, som var uppställd öster om båthallarna, där nuvarande mobilkran står.

Intill övernattningsbodens östra gavel står en fast mastkran vars fotfäste är förankrat i berget. Den är konstruerad som fackverkskonstruktion med triangulär sektion. Med hjälp av stålvajrar förankrade i berget kan kranens lutning ändras. Kranens vajerspel är manuellt och drivs med handvev. Strax öster om och intill mastkranen står en mindre kran, en båtmotorkran. Även den är förankrad i berget med vajrar och stänger. Mast och axel är dock uppförda av järnprofiler, s.k. I-profiler. Kranen är vridbar i sidled men kranvinkeln kan inte ändras. Kranen saknar spel och har endast ett krokfäste för lyftblock med kättingspel.

### *Verkstäder*

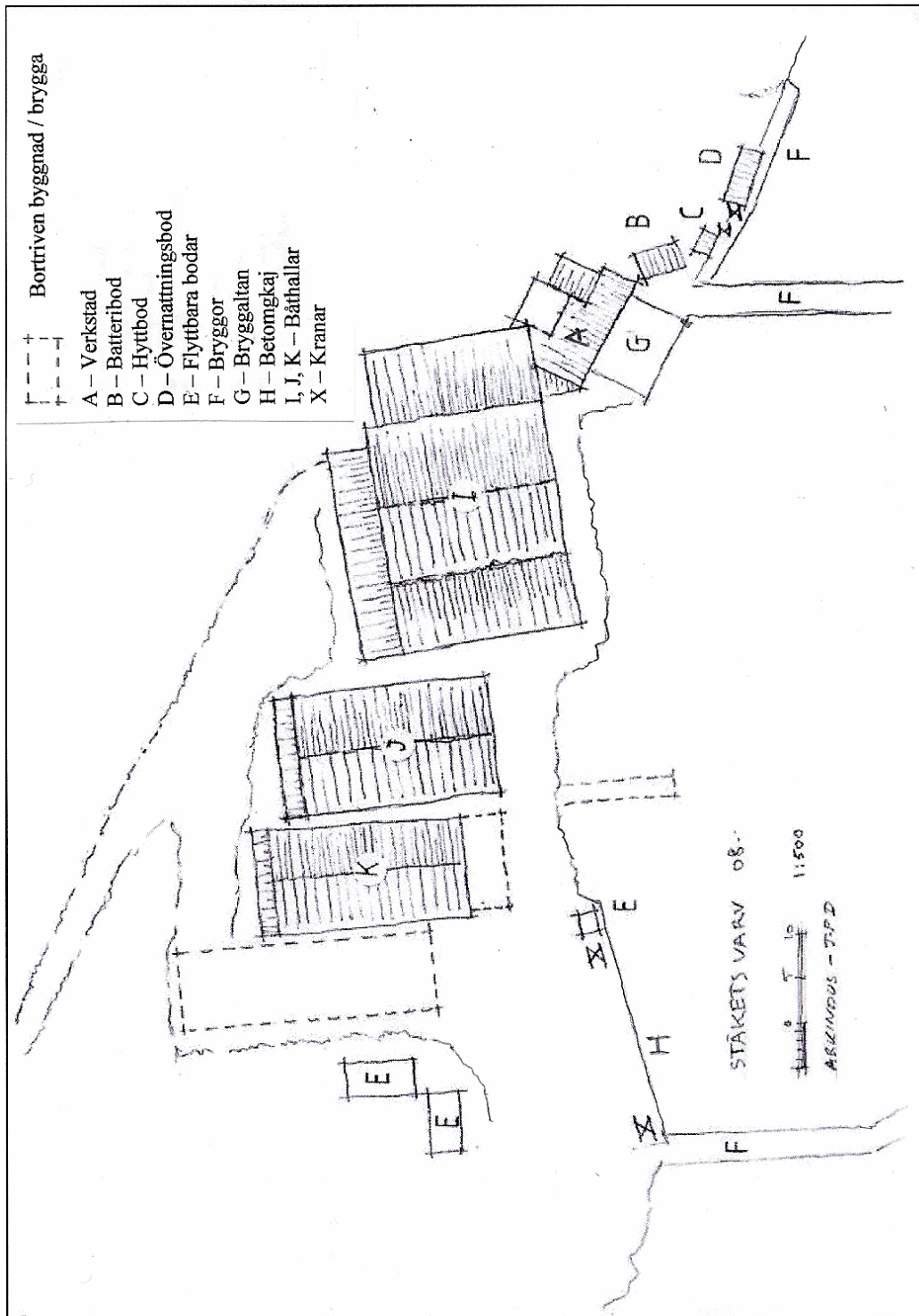
Verksamheten vid varvet har krävt tillgång till särskilda utrymmen för verkstäderna och den tillhörande utrustningen. I verkstadsbyggnaden sammanfördes mekanisk verkstad, smedja, snickeri, kontor, m.m.

Verkstaden saknade inledningsvis el, som många andra varv under perioden. Maskinerna drevs därför med hjälp av banddrift och på så sätt kunde en enda bensinmotor driva hela maskineriet. Verkstaden anges på 1950-talet ha varit uppvärmd, då med vedkamin. Så småningom installerades en värmepanna (i utrymmet som ursprungligen användes som smedja). Ännu står en vedkamin i ett av verkstadsrummen.

Enligt inventeringen från 1950 omfattade den maskinella utrustningen bandsåg, rikt- och planhyvel, trä- och metallsvarv, pelarborrmaskiner för järn och trä samt slipmaskin (smärgel). Även metallfräs lär ha förekommit. Smedjan var anlagd mot utsidan av verkstaden, i sydvästra hörnet. Utrustningen som redovisas i samband med inventeringen är ännu bevarad till större del. Den ursprungliga banddriften ersattes dock efter 1950 av enskilda elmotorer för varje maskin, men banddriftens installation är ännu bevarad om än fränkopplad. Till utrustningen hörde även arbetsbänkar och snickarbänkar och till betydande del har även många mindre maskiner, verktyg och reservdelar bevarats.

Den maskinella utrustningen har till viss del kompletterats efteråt, i omgångar, med ytterligare snickerimaskiner; bl.a en rikt- och planhyvel och bordcirkelsåg; däremot har spånscyklon saknats. En rikthyvel har förlagts till en öppen travé i västra båthallen, intill snickeriverkstaden. Till den utrustningen som tillkom hörde även kompressor och svetsaggregat.

# Stäkets varv. Situationsplan



## Utlåtande, synpunkter och kommentarer

### **Generella anmärkningar**

- Varvsområdet ingår i naturreservatet Skogsö, som berörs av skyddsföreskrifter
- Strandområdena kring varvet är av betydelse för rekreation och för det rörliga friluftslivet, och bör förbli tillgängliga för allmänheten
- Betydande delar av Skogsö är av kulturhistorisk betydelse och omfattar ett större antal värdefulla lämningar och byggnader av skilda slag
- Området utgör en av Nacka kommuns kulturhistoriska miljöer, s.k. "Helhetsmiljö", med benämningen "Skogsö (39)"
- Området kring Baggensstaket är av regionalt intresse för kulturmiljövården
- I kommunens översiktsplan redovisas området som "naturmark"
  
- Varvsverksamhet i anslutning till Skutviken har förekommit sedan 1800-talet
- Varvet har varit verksamt i sin nuvarande form oavbrutet sedan anläggningen 1931
- Varvs- och marina verksamheter har långvariga rötter i hela området och utgör ett karaktäristiskt särdrag och ännu en viktig näring i denna del av kommunen och skärgården
- Behovet av förtöjningsplatser och uppställningsplatser för fritidsbåtar anges vara väldigt stort, såväl inom som utanför kommunen
  
- All mark och sediment där varvsverksamhet förekommit är vanligen starkt förorenad. Användning av platsen för andra ändamål skulle medföra behov av en omfattande sanering

### **Sammanfattning**

I anslutning till varvsområdet, på Skogsö, finns kända fornminnen och kulturminnesskyddade byggnader. Platsen vid Skutviken har sedan 1800-talet använts för ankring, reparation, upptagning och bygge av båtar. Av den första varvsverksamheten vid Skutviken återstår dock inga lämningar.

Stäkets Motorbåtsvarv tillhörde den dominerande gruppen av s.k. "utrustningsvarv" vars tjänster omfattade underhåll, reparation, förvaring m.m. Varvet var huvudsakligen specialiserat på motorbåtar, men även segelbåtar togs emot.

Sedan nuvarande varv etablerades på 1930-talet har få ändringar genomförts och varvet har till större del bevarat sin ursprungliga karaktär. Till de påtagligaste förändringarna som genomförts under åren hör dock anläggningen av flytande bryggor och rivningen av den östra båthallen. Varvet brukas ännu nästan på samma sätt och i samma omfattning sedan 1960-talet. Dock utförs betydligt färre reparationsåtgärder på båtarna.

Anläggningen och byggnationen på Stäkets varv är representativ för de mindre och enklare varven som uppfördes inom länet under första hälften av 1900-talet. Byggnaderna har en trivial karaktär och enkla konstruktioner som är typiska för denna typ av verksamhet. Ett särdrag är att Stäkets varv saknar bostadsbebyggelse.

Båthallstypen med tvärgående slipar har förekommit på många varv; det är dock oklart hur många funktionsdugliga varvsbyggnader av denna typ som är bevarade i länet.

De ännu fungerande sliparna och den ålderdomliga lösningen för uppställningen av båtarna i hallarna är med stor sannolikhet en väldigt ovanlig företeelse numera.

Av relevans i ett kulturhistoriskt perspektiv är att även större del av varvets ursprungliga maskinella utrustning ännu är bevarad, på ursprunglig plats.

Vid en bedömning av varvets kulturhistoriska betydelse på länsnivå bör hänsyn tas till länsstyrelsens kulturhistoriska utvärdering av kvarstående varv i länet; inventeringen pågår.

En förutsättning för ett bevarande av kulturhistoriska miljöer är en fortsatt användning i någon form. Bedömningen är att Stäkets varv kan, förvaltad på rätt sätt, brukas vidare som båtvarv och marina. En förutsättning är att en vård- och underhållsplan för byggnader och infrastruktur tas fram och följs upp. En annan är ett tydligt avtal angående driftform som möjliggör och styr nödvändiga investeringar mellan markägaren (kommunen) och brukaren.

Skador och upprustningsbehov på byggnaderna är begränsade främst till stora båthallen i väster.

Även den ursprungliga bryggan som följer klipporna är i behov av åtgärder.

Det är möjligt att bidrag från länsstyrelsen kan utgå för vissa bevarandeåtgärder på byggnader och utrustning.

Uppställningsytorna utomhus är begränsade och kan inte utvidgas utan betydande ingrepp i landskapet. Strandremsan och naturområdet kring varvet medger inga nya större ingrepp; med hänsyn till områdets karaktär och gällande skyddsföreskrifter. Möjligtvis kan en ny verkstadsbyggnad uppföras på lämplig plats i anslutning till uppställningsplanen i öster. Denna bör ersätta de tre rörliga arbetsbodarna som finns inom området.

Vid ett bevarande av varvet skall nuvarande byggnaders särdrag och befintlig karaktär behållas.

Även vid kompletteringar av bebyggelsen och vid upprustning av befintlig bebyggelse bör detta beaktas.

En rimlig bedömning är att varvets verksamhet kan fortgå i ungefär samma omfattning och former. För att stärka verksamhetens ekonomiska förutsättningar bör dock uthyrningen av båtplatser utökas och förbättras. Västra sidan av västra bryggan bör frigöras för ändamålet och östra bryggans kondition utvärderas. Möjligen kan en ny brygga anläggas mellan de befintliga. Även alternativa lösningar för en utbyggnad av befintliga bryggor bör utredas.

Förhållandena på platsen lämnar dock inte utrymme för en utökning av vinterförvaringen. Antalet förvaringsplatser i byggnaderna och på uppställningsplanen är begränsat.

## Att beakta inför underhåll, ombyggnation och förändringar

Det tekniska tillståndet av den nuvarande vägen som ansluter till varvet är i behov av genomsyn och utvärdering. Detta om varvsverksamheten skall bestå.

Skall varvsverksamheten eller någon form av verksamhet fortgå på platsen krävs lösningar beträffande avlopp, toaletter och sophämtning.

Nuvarande verkstadsbyggnad är ett lappverk av tillbyggnader med olika lösningar och material. I synnerhet är de många takfallen, deras skiftande höjder, vinklar och sammanfogningar problematiska. Byggnaden har tidigare drabbats av skador, som en följd av detta. Skall del av byggnaden bestå bör en åtgärdsplan tas fram.

Skall varvsverksamheten bedrivas vidare under en längre tid krävs att en ny ändamålsenlig kombinerad byggnad för materialförvaring, verkstad, personalutrymmen med dusch och wc uppförs i anslutning till uppställningsplanen i östra delen av området. En ny byggnad bör anpassas beträffande karaktär, material, form m.m. till varvets karaktär och övriga byggnader.

En ny verkstadsbyggnad kan ses som en ersättning för den bortrivna hallen, och inte som en utökning av bebyggelsen på platsen. Vid en sådan lösning kan användbar utrustning flyttas över från nuvarande verkstad och friska delar av gamla verkstaden rustas upp och återanvändas för andra ändamål.

Behov av åtgärder förekommer i synnerhet på den västra båthallen och den sammankopplade verkstadsbyggnaden. Västra båthallen har en klenare konstruktion än övriga båthallar, trots sin storlek. Särskilt sidoskeppen och norra gavelväggen är illa åtgångna. För att säkra byggnadens bevarande och användning bör stomme och taklag förstärkas. Takstolar och stolpar bör förtätas (jfr. övriga hallar).

Delarna av verkstadsbyggnaden som inte är förenliga med god hållbarhet och löpande underhåll eller som kan leda till skador på själva byggnaden eller grannbyggnaden (båthallen) bör rivas.

Generellt bör taktäckningarna av korrugerad plåt ses över. Förankringen bör kontrolleras och förbättras där så behövs, skadade skivor bytas ut. Skadade fönster bör lagas för att förhindra förfall och skydda mot regn.

Vegetation som kan orsaka skador på byggnaderna bör avlägsnas.

## **Källor**

### ***Tryckta***

*Båtbyggaryrket i Stockholms län; med förslag till yrkesskola.* 1951.

Hammarlund-Larsson, Cecilia. 1987. *Nacka kommun – Kulturhistoriska miljöer Sjöhistorisk årsbok 1971-1972.*

*Nackaboken 1975 – Småbåtsvarven* av Gustav Alexandersson

*Neglingevarvet – En dokumentation.* 1997

### ***Otryckta***

*Fröbergs båtvarv – Ett småbåtsvarv.* 1972. Undersökning och dokumentation av SSHM

*Inventeringar och kartläggningar om varv i Stockholms län.* 1950, 1964, 1971. Båtbyggaryrkeskommittén.

Nacka lokalhistoriska arkiv. *Tidningsartiklar*

Sjöhistoriska Museets arkiv och bibliotek

### ***Muntliga uppgifter***

Rolf Zander

Bengt Bergfelt

Klas Åke Bergfelt

### ***Fotografier***

Där inget annat anges Jean-Paul Darphin / Arkindus



## Bilaga. Kommunalutredning från 2001

*Kommunalutredning från 2001; i anslutning till förslag om detaljplan för Fisksätra varv. Varv och marinor i området.*

### Utredningsområde: Skutviken

<b>Områdesareal:</b>	ca 3500 m <sup>2</sup>
<b>Båtuppläggning i båthall:</b>	enligt utredning av Pampas Marina ca 8000 m <sup>2</sup> (tre plan), vilket ger ca 400 platser
<b>Avstånd till iläggsplats:</b>	0 m
<b>Fastighetsägare:</b>	Skogsö 2:24, Nacka kommun, området vid Stäkets varv arrenderas av Bergfelt, på ett år i taget
<b>Gällande planer:</b>	detaljplan saknas, naturmark i översiktsplan, området ingår i naturreservat
<b>Pågående markanvändning:</b>	Byggnaderna vid Stäkets varv har nyligen förvärvats av Pampas Marina, som har förslag på framtida markanvändning av hela Skutviken.
<b>Parkeringsmöjligheter:</b>	vid en större exploatering måste parkeringen ordnas inom området, idag finns en mindre parkering
<b>Vägförbindelser:</b>	från Freyvägen i Igelboda leder en grusväg i kuperad terräng ner till Skutviken vilken måste förbättras om området ska kunna utvecklas.
<b>Störning omgivning:</b>	inverkan på landskapsbild, naturreservat och miljö

### Samlad bedömning

Det som talar för båtuppläggning inom området är att varvsverksamhet finns sedan tidigare och att sjösättning och upptagning av båtar kan ske direkt ifrån området. Marken är ianspråktagen och ett byggande av båthall i kombination med eventuell annan markanvändning skulle leda till en ”uppsnyggning” av området. Nacka kommun är markägare vilket innebär att marken är lättåtkomlig.

Det som talar mot båtuppläggning är den miljöstörning det kan innebära på omgivande naturreservat samt den påverkan på landskapsbilden som kan bli följden av nya byggnader som är synliga från Lännerstasunden. Vägförbindelsen till området är undermålig och en utbyggnad innebär ökad trafik genom villaområden i Igelboda. Ett förläggande av båthall i området måste föregås av detaljpaneläggning för att se om det är möjligt att förena olika intressen.

## STÄKETS VARV – ”STÄKETS MOTORBÅTSVARV”

Skogsö 2:24; Freyvägen 30, Saltsjöbaden, Nacka

**Kulturhistorisk och teknisk dokumentation**

### Bildbilaga



**Uppdragsgivare: Nacka kommun - Fastighetsförvaltningen**

Arkindus  
Jean-Paul Darphin  
Byggnadsantikvarie FK, KKA, ICCROM

Rapport: 2008:07  
Bildbilaga

Stäkets varv. Översiktbilder



Verkstadens bryggaltan samt västra bryggan; fr. O



Bodarna, verkstaden och västra hallen; fr. NV



Västra bryggan och två av bodarna; fr. S



Bodarna och verkstaden; fr. västra bryggan



Båthallarna; fr. östra bryggan



Östra bryggan; fr. S

**Stäkets varv. Översiktsbilder**



**Östra hallens (södra gavel) och i bakgrunden östra bryggan**



**Varvet sett fr. västra bryggan**



**Vy mot öster; fr. västra bryggan**



**Stranden vid västra hallen**



**Västra hallen, verkstaden och bryggaltanen; fr. N**



**Vy fr. öster, i bakgrunden västra bryggan**

**Stäkets varv. Byggnader - Båthallarna – Västra båthallen (I)**



**Västra båthallen; fr N**



**Västra hallen med gaveltillbyggnad; fr. S**



**Västra hallen; mitt -och östra skeppet; fr. V**



**Västra hallen med sliprampen; fr. N  
Spännvidden i mittskeppet är ca 18 meter**



**Västra hallen, med sideskeppets anslutning till verkstaden**



**Hallens östra sideskepp; fr. S**

Stäkets varv. Byggnader – Båthallarna – Östra hallen (K)



Östra hallen. Västra långsidan; fr. NO



Hallen med slip; fr. N  
Spännvidden i hallen är ca 10 meter



Östra hallen (K). Gavel och slip



Prång mellan mitthallens (J) och Östra hallen (K); fr. SV



Östra hallen. Detalj av ramverkskonstruktionen; fr. O



Betongplinten i höjd med södra gaveln; fr. O  
Hallens vajerspel är uppsatt utanför byggnaden

**Stäkets varv. Byggnader – Båthallarna – Mitthallen (J)**



**Hallens gaveltillbyggnad mot S**



**Fönsteruppsättning i västra långväggen, fr. SV**



**Ramverkskonstruktion, med fackverkstakstolar och stora fönstersystem. I byggnadens mitt, slipbanan  
Spännvidden i hallen är ca 12 meter**



**Gaveltillbyggnaden sett fr. insidan. Vajerspelet ligger i axel med slipen.  
Byggnaden är förankrad i gavelns betongplint**

**Stäkets varv – Båthallarna – Slipar och vajer spel**



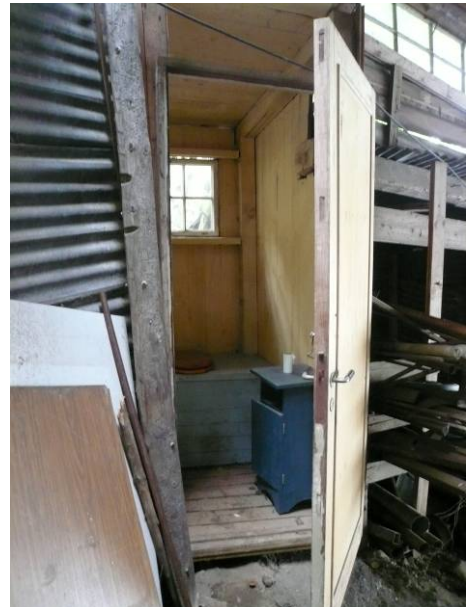
**Mitthallen (J); slipvagg och vajer spel**



**Västra båthallen (I); slipbana med vagg**



**Vajer spelet till västra båthallens slip**



**Östra båthallen (K) har sitt vajer spel utomhus**

**Dasset i västra båthallen**



**Stäkets varv – Verkstadsbyggnaden**



**Verkstadsbyggnaden är sammankopplad med västra båthallen; fr. O**



**En utvidgning av verkstaden har skett genom en inbyggnad i västra båthallen; fr. O**

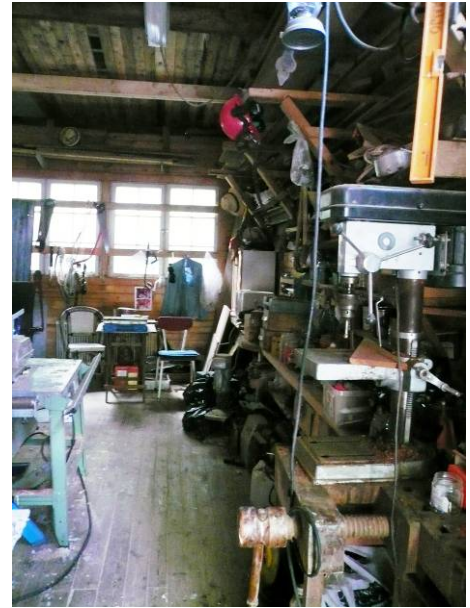


**Verkstadens taklandskap avslöjar tillbyggnadsetapperna; sammanfogningen mellan olika byggnadsdelar samt med västra båthallen**

Stäkets varv - Verkstadsbyggnaden - Snickarverkstaden m.m.



Nya snickeriet; fr. V



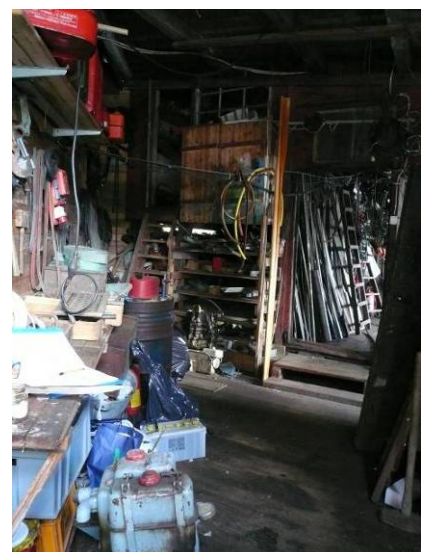
Nya snickeriet; fr. Ö



Ny rikt- och planhyvel i hallens västra travé



Östra delen av mekaniska verkstaden



Oljepannan är uppställd i gamla smedjan

**Stäkets båtvarv – Mekaniska verkstaden – Utrustning och installationer**



**Mekaniska verkstaden, med arbetsbänkar och fönstersystem mot norr**

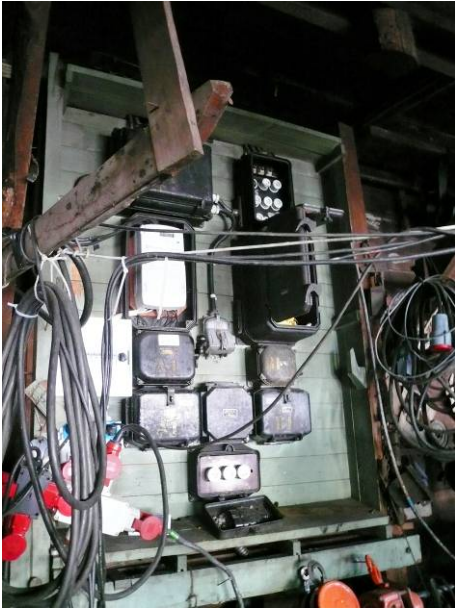


**Maskinerna var grupperade på södra sidan av verkstaden.  
De drevs ursprungligen med banddrift, senare med el-motorer**



**Drivaxeln till banddriften hänger kvar över maskinerna**

Stäkets båtvarv – Mekaniska verkstaden – Utrustning och installationer



Elcentralen



Fräs och slip



Kompressor



Smärgel?



Vedspis i snickeriet



Ett hörn av kontorsskrubben

Stäkets båtvarv – Bodarna



Bodarna i anslutning till klippbryggan



Den s.k. "batteriboden", i anslutning till verkstaden



Hyttboden är en gammal styrhytt



Hyttboden och anslutning till klippbryggan



Övernattningsboden, längst ut på klippbryggan: fr. O



Övernattningsboden och mastkranen fr. N

**Stäkets båtvarv – Bodar och kranar**



**Manskapsbodar i östra delen av varvet**



**Varvets ursprungliga fasta kranar. Till vänster mastkranen, till höger motorkranen som är vridbar**



**Varvets nya mobila kranar.**