

Mestere i mahogni





I en liten vik på Vestlandet bygges eksklusive trebåter
for hånd – til 13 millioner kroner stykket. Hver båt tar
8000 timer å lage. Hvis alt går som det skal.

MOTOR
T JOHN-ARNE Ø. GUNDERSEN
F NILS VIK
S STRUSSHAMN

Vi tilstreber at finishen skal være blank som et flygel. Helt *spotless*

Stein Erik Savland – Dolvik Båtbyggeri

SKROGETS MØRKE MAHOGNI er dekket av 15 strøk lakk. I baugen står en lanterne som er støpt i bronse, den er pusset og polert i mange dager, helt til den skinner som bare noe som er pusset og polert i dagevis kan skinne.

Den 33 fot lange trebåten er håndbygget. Siden høsten 2022 har båten sakte, del for del, vokst frem rundt noen former i furu som ble reist på verkstedgulvet.

Snart er den ferdig.

– Det har tatt mye lengre tid enn vanlig. Jeg var i tvil om vi i det hele tatt kom til å klare det, sier Stein Erik Savland (63), som driver båtbyggeriet sammen med sin bror.

Han lener seg mot båtripen.

– Jeg var jo tross alt død.

ET PUST AV COMOSJØEN. I en liten vik på Askøy utenfor Bergen ligger et 100 år gammelt sildesalteri, som ikke har vært sildesalteri på mange år. Bygningen er kledd i falmene plater, og på veggen henger en enslig planke med flassende maling hvor det står «Dolvik Båtbyggeri a.s.»

– Ja, her holder vi til. Relativt anonymt, sier Stein Erik Savland.

Han står på kaien, blant rustne båt-krybber, hensatte paller, containere, et par seilbåter og noen mindre plastbåter.

– Folk tror jo ikke at det blir laget *såne* båter der inne.

I enden av bygningen er en seks meter høy, rød skyveport, og dagslyset flommer inn den store åpningen og reflekteres i lakken til trebåten der inne, en Dolvik 33, fem tonn tung og snart ferdig. Det lukter tynner og epoksy, tørt treverk og nyslipt teak. En rekke høvler står i en hylle, på veggen henger store ruller sandpapir, huggjern og skrutvinger. Det suser fra en slipe-maskin, freser fra en sag.

I 40 år har Dolvik Båtbyggeri laget håndbyggede og eksklusive trebåter, med inspirasjon fra 1950- og 1960-tallet. De hurtiggående og åpne båtene, *runabouts* eller daycruisere, er fra 20 til 35 fot, og har mellom 40 og 60 knop i toppfart. På 40 år har de kun bygget 19 båter, det er båt nummer 20 som nå ferdigstilles for en kunde i Bergen. Ingen av båtene er like, så godt som alle

delene blir håndlaget og montert her i det tidligere sildesalteriet, av de åtte ansatte.

– Mange kaller jo båtene våre for Nordens Riva, sier Savland.

Riva er håndbyggede luksusbåter fra Italia, også i mahogni, gjennom tidene manøvrert av celebriteter som Brigitte Bardot, prins Rainier 3. og prinsesse Grace av Monaco, George Clooney og Sean Connery. Som Riva har også Dolvik-båtene et pust av Comosjøen, av asur-blått Middelhav, av fordums jetsett.

– Men vi bygger på en annen måte.

Et svensk båtmagasin har beskrevet Dolvik som «det beste trebåtbyggeriet i Nord-Europa». Flere av båtene er kåret til Årets båt på trebåtfestivalen i Risør, hvor man også har hevdet at det kan være snakk om *verdens beste runabout-båter*.

Ikke nok med det.

Å sitte i en Dolvik er blitt beskrevet som å reise rundt i et flytende Steinway-flygel.

– Og det er passende. Vi tilstreber at finishen skal være blank som et flygel. Helt *spotless*, helt strøken.

Båtene er solgt til kunder i Norge, Nederland, Tyskland, Spania og USA, hvor bôteieren visstnok holder til i nabolaget til Taylor Swift. Nylig har dessuten en filmprodusent kontaktet båtbyggeriet. Han har kjøpt huset til Henry Ford og kunne tenke seg en håndlaget mahognibåt i båtgarasjen i underetasjen.

– Kundene våre vet hva de vil i livet. De færreste kjøper en plastbåt og tenker at de skal ha den i 30 år. Våre båter går i arv. Noen av kundene har til og med tatt til tårene når de har sett båten sin ferdig.

ET BÅTLIV. Stein Erik Savland vokste opp på Nordås i Bergen, familien hadde hytte ved sjøen, og han pleide å sitte på bryggen med Sjøsport eller Båtguiden i fanget og notere hva slags båter som passerte. Ti år gammel skulle han kjøre båt selv for første gang.

– Vi hadde en 18-fots trebåt med en håpløs italiensk påhengsmotor som levde sitt eget liv. Min far sto på akterdekket, og ga meg beskjed om å sette motoren i gir og gi gass. Jeg ga bare flatt jern med en gang. Han ramlet på sjøen.

DOLVIK BÅTBYGGERI

BYGGER håndlagde og eksklusive mahognibåter, ansett blant Nord-Europas fremste trebåtbyggere.

GRUNNLAGT på midten av 1980-tallet, formelt etablert som AS i 1991, etter konkurs og omstart, av brødrene Stein Erik og Trond Savland, sammen med faren.

LOKALISERT i Strusshamn på Askøy siden 1993, med åtte ansatte.

SPESIALISERER seg på håndlagde og klassiske runabouts og daycruisere, med skrogdesign av den kjente norske konstruktøren, Otto L. Scheen.

BÅTENE bygges med kald-baking (*cold molding*), en teknikk der tynne lag mahognifinér limes sammen med epoksy og formes under trykk. Metoden har sine røtter i flyindustrien. **HVER** båt er unik og spesialtilpasses etter kundens ønsker.

MODELLER inkluderer Dolvik 26, 28, 30 og 33, med topphastighet opp mot 60 knop. **FLERE** av båtene er kåret til Årets båt under Risør Trebåtfestival.

ÉN BÅT bygges om gangen, byggetid er 12–14 måneder, med 7000–8000 arbeidstimer.

PRISER fra to til 13 millioner kroner.

KUNDER i Norge, Europa og USA.

TILBYR også reparasjon og vedlikehold av tre-, plast- og seilbåter.

dolvik.no

1: DOLVIK. Midt på 1980-tallet begynte Stein Erik Savland å bygge båter sammen med sin far, i en vik i Fana som heter Dolviken. Derfra fikk firmaet, og båtene, sitt navn, Dolvik Båtbyggeri. Noen år senere begynte lillebror Trond Savland også. – De siste 30 årene har vi hatt et jevnt sig av kunder og oppdrag. **2: ANONYMT.** I denne viken på Askøy ligger et gammelt sildesalteri kledd med falmene plater hvor det bygges trebåter til 13 millioner kroner. – Folk tror jo ikke at det blir laget *såne* båter der inne, sier Stein Erik Savland. **3: MARSJFART.** «Saga» er 33 fot, opprinnelig bygget i 1999, totalrenovert i 2018. Den har 720 hestekrefter og kan gjøre 51 knop. – Den følelsen når du kjører, og alt er dønn solid, den er ubeskrivelig. Det er som å kjøre et tog gjennom bølgene, sier Stein Erik Savland.

26



1



2



3



Ingenting kan du hente i en butikk. Alt må lages

Stein Erik Savland – Dolvik Båtbyggeri

29

For konfirmasjonspengene kjøpte han en With-jolle som han brukte hver dag til skolen.

– Og vi kjørte på fest for å sjekke damer. Den ble brukt voldsomt i noen år.

Han er ikke alene i familien om å bygge båter. Farfaren bygget båter i Australia på 1960-tallet, og faren sto i hagen og bygget trebåter på fritiden. Selvlært båtbygger.

– Min far skulle alltid ha nye og lure løsninger i båtene, til min mors store fortvilelse. Ofte var jo ikke de lure løsningene så lure, men endte heller med motorstopp midtjfjords. Så min mor fikk et anstrengt forhold til båter.

Likevel, midt på 1980-tallet, bestemte faren seg, som tidligere hadde solgt bildeler og lastebilkraner, for å bygge båter på fulltid i en industribygning i Dolviken i Fana. Han fikk snart sel-skap av sin eldste sønn.

– Jeg hadde kommet inn på handelshøyskolen i Edinburgh, og skulle dit for å studere. Men så trengte min far hjelp, og jeg sa at jeg kunne stille opp den sommeren før jeg dro. Nå har den sommerjobben vart i 40 år.

Å BYGGE EN BÅT. Den første båten far og sønn bygget, i 1985, ble så dårlig at de kjørte den rett til et avfallsområde, hvor den ble dumpet utenfor en skrent og dekket med jord. Deres andre båt ble bygget i 1989, og den ble kåret til Årets båt under Risør Trebåtfestival, men førte også til at båtbyggeriet gikk konkurs. De hadde ingen kunde til båten, og den hadde blitt altfor dyr.

Men i 1990 begynte ordrene å komme inn. Fra Tyskland. Så USA. De fikk medvind.

I 1993 flyttet Dolvik Båtbyggeri hit til Struss-hamn, og faren var med frem til 2005, før han døde fem år senere.

– Da var han 69 år. Seks år eldre enn jeg er nå.

I alle årene har Stein Erik Savland tegnet båtene – alt unntatt skroget, som er designet av Otto L. Scheen (1926–2009). Først formes skroget med lister av furu, og over det legges tre lag med mahogniplater som bøyes på plass med håndmakt og bruk av vakuum og limes sammen. Teknikken, som kalles kaldbaking, har sin opprinnelse i flyindustrien og ble blant annet brukt til å bygge bombe-fly av tre under annen verdenskrig.

Til slutt blir skroget cirka 25 millimeter tykt, og det blir forseglet med åtte til ti strøk med epoksy og 15–20 strøk med lakk.

Så venter alle de andre delene.

– Ingenting kan du hente i en butikk. Alt må lages.

Det meste blir spesiallaget her. Til beslagene lager de former, så blir bronzen støpt andre steder. Interiøret er spesialtilpasset etter kundens ønsker.

– *Hva skiller en trebåt fra en plastbåt?*

– En plastbåt blir støpt og sendt ut døren, så starter de på neste. Hit kommer kundene jevnlig på besøk og snakker med alle som jobber her. Hver jul gjennom 30 år har jeg fått julekort fra en kunde i USA. Jeg har også besøkt ham to ganger.

Normalt bygger de en båt på 14–16 måneder. Rundt 8000 timer tar det. De siste månedene arbeider fire–fem mann kontinuerlig.

– Det har vært masse galskap. Ofte undervurderer vi timene som trengs.

I perioder har han jobbet til tre–fire om natten, sovet på verkstedet i tre timer, og så begynt å jobbe igjen.

– Nå jobber vi fra syv til syv, hver dag, 12 timer. Vi får se hvor lenge vi orker. Jeg har jo vært ganske syk.

SLÅ HJERTE, SLÅ. I morens 80-årsselskap for fem år siden, merket Stein Erik Savland at han ikke klarte å svelge maten. Legene fant en kreftsvulst stor som en sitron på spiserøret, og han begynte på cellegift og ble operert.

11. mai 2021 lå han i sengen på Haukeland sykehus for å motta den nest siste kuren med cellegift, men plutselig følte han seg dårlig og trakk i alarmsnoren.

Da nattevakten kom, lå han livløs i sengen.

Hjertet slår så lenge det slår. Nå slo ikke Stein Erik Savlands lenger.

Han fikk elektroshokk, men hjertet startet ikke. Ti minutter gikk. 20 minutter.

To pleiere fortsatte med hjertekompresjoner. Ribbena brakk, alle sammen, brystbenet brakk også.

– *Hvordan opplevdes det å være død?*

– Det er ingenting på den andre siden. Så vidt jeg kan huske. Er det slutt, så er det slutt.

ONE-OFF. Interiøret spesialtilpasses etter kundens ønsker. Det som ofte tar lengst tid, er de bøyd listene rundt cockpiten. – Vi bygger det kunden vil ha, og vår nisje er blitt hurtiggående, klassiske motorbåter fra 20 til 35 fot. Den raskeste gjør 62 knop, men de fleste ligger mellom 40–50 knop i toppfart, sier Stein Erik Savland.





SNART FERDIG. Et par ukers arbeid gjenstår før «Eddaen» er ferdig. Forkrommingen av vindskjermen må bli ferdig, putene, interiøret skal lakkjes. – Vi snakker om en pris rundt 13 millioner kroner. Det er mye penger, men det er jo eksklusive båter. Vi bygger én og én båt, og ingen av båtene blir like, sier Stein Erik Savland, som tegner alt annet enn skroget.

Jeg har ikke råd til å bygge min egen trebåt

Trond Savland – Dolvik Båtbyggeri

32

Etter 35 minutter kunne en svak puls kjennes. Han hadde kommet tilbake. Etterpå ble han liggende i respirator i ti dager.

Så våknet han.

– Og det første som skjer, er at jeg spør etter Pepsi Max. Og så spør jeg etter min far. Han hadde vært død i mange år. Men dette husker ikke jeg. Jeg husker bare noen hoder som står og ser ned på meg. Det var familien min. Jeg viste ikke hvor jeg var eller hva som hadde skjedd.

Han husker lite fra sykehuset. Også minnene fra halvåret før er visket bort.

– Bare noen små glimt kan dukke opp, og så forsvinne igjen, som minner fra barndommen, som jeg ikke greier å gripe fatt i. Jeg husker at en venn av meg hadde bursdag, at vi dro på fjelltur, og at jeg hadde med øl i sekken. Det var et par uker før hjertet mitt stoppet. Det er det siste jeg husker.

Savland ble liggende i sykehussengen i en måned. Så ble han hentet av sin kone, de kjørte hjem og svingte inn i oppkjørselen.

– Da jeg så inn i garasjen, spurte jeg hva slags motorsykkel som sto der. «Den har du kjøpt», sa hun. Jeg hadde hentet den 4. mai.

Han hadde kommet hjem, men han var svak. Han klarte ikke å fylle vann i kaffekannen. Han fikk ikke til fjernkontrollen til tv.

– *Tenkte du mye på båter?*

– Nei, men jeg tenkte mye på hva jeg skulle gjøre. Min kone hadde fått beskjed om at jeg kom til å bli pleietrengende, og kanskje måtte bo på institusjon.

MISTET LAPPEN. For å trene seg opp, begynte han å klippe plenen. Han klippet tre meter, tok en pause, klippet tre meter til. Så, en morgen i juni, ba han sin kone om å hjelpe ham om bord i båten, en 19-fots plastbåt, som lå fortøyd nedenfor huset.

– Fra båten ringte jeg guttene på jobben og sa at jeg var på vei. Jeg klarte ikke å legge til eller gå ut av båten, så de måtte ta tauene og hjelpe meg ut.

Halvannen måned etter hjertestansen, var han tilbake på jobb. Fra ni til tre i starten, han måtte sove på sofaen på jobb om ettermiddagene.

– Jeg mistet jo sertifikatet, så jeg kjørte båten frem og tilbake til arbeid, til jeg fikk det tilbake i september.

Han har fortsatt vondt i brystet, etter alle ribbena som ble brukket, han fryser på hendene og kjører bil med hansker. Han har ikke den samme *motoren* lenger, sier han, men han kjører den store trucken, har kontakt med kundene, skaffer deler til båtene, designer.

– *Hva tenker man om livet etter å ha mistet det?*

– Det er ting jeg ikke gidder å bry meg om lenger. Bagateller som irriterte meg tidligere. Og jeg sier til vennene mine: «Hvis du har planer om å gjøre noe, gjør det nå. Det kan være for sent, hvis du venter.» Så jeg og to kompiser skal på motorsykkeltur til Istanbul til neste år. Vi har snakket om det i mange år. Man må gjøre alt mens man kan.

– *Og nå slår hjertet ditt for trebåter igjen?*

– Ja, det gjør det. Det var jo redningen, det, å komme seg tilbake i arbeid. Nå er jeg i gang med Stein Erik versjon 2.0, sier Stein Erik Savland.

– Og han skal holde på noen år til.

«EDDAEN». Høyt på veggen i verkstedhallen, rett foran båtens baug, henger en klokke. Den har snart tikkert seg gjennom alle de 8000 timene det har tatt å bygge båten.

Den står der, uten propeller, uten ratt og vindskjerm, uten de kremgule sofaene med italiensk vinyl. Et cocktailbord skal også monteres. Navnet ligger på et bord i blanke messingbokstaver: «Eddaen». Dolviks dyreste båt til nå. Motorene koster over én million, treverket over 800.000. De har skaffet deler fra Italia, Spania, England, Tyskland og USA.

Båten har fått fenderrom som åpner seg mykt, den har nedsenkbare kryssholt, teakgulv med avrundede kanter, hvite nater på det svakt buede fordekket, kjøleskuffer under setene. I motorrommet – ved siden av Miguel Jordan (49) som trekker ledning til en espressomaskin kunden vil ha i baugen – står to glinsende V8-ere med 370 hester hver.

1: BÅTBYGGERNE. Det krever et lag for å bygge håndbygde trebåter, og mange har jobbet her i 15 år eller mer: Stein Erik Savland (63, fra venstre), Haakon Magnus Jacobsen (47), Trond Savland (61), Gjermund Oksnes (55), Jens Gunnar Fylkesnes (51), Miguel Jordan (49) og Henrik Andrés Jordan (23). **2: VAKUUM.** Lister som skal svinge seg rundt i båtens interiør blir formet ved hjelp av vakuum. Treverket bøyes for hånd rundt former, så suges luften ut av en omsluttende film, slik at platene presses mot hverandre. **3: FORTØYNING.** En Dolvik fortøyes ved hjelp av kryssholt fra Italia som kan senkes ned i skroget. **4: PÅ DEKK.** Skroget blir forseglet med åtte til ti strøk med epoxy og 15–20 strøk med lakk, og på fordekket er det hvite nater. **5: SKJELETET.** Skroget formes først med tynne furulister, før flere lag med mahogni legges oppå og presses sammen med epoksylim, ved hjelp av vakuum. Dette skal visst gjøre skroget like sterkt som fem millimeter stål. **6: STRØKENT.** Jens Gunnar Fylkesnes (51), som har gått båtbyggerskole i Jondal, inspiserer skroget. **7: BLANKPUSSET.** Trond Savland (61) polerer en av delene til vindskjermen. Den har han jobbet med en måned. – Jeg tror noe av sjelen til båten kommer til å ligge i vindskjermen.



1



2



3



4



5



6



7



En båt vi lager skal være helt død når du kjører den. Ikke noe knirk i skroget, ingenting skal bevege seg

Stein Erik Savland – Dolvik Båtbyggeri

– Det er samme motorblokk som Porsche Cayenne. Båten kommer til å gjøre 51 knop, sier Jordan.

Rundt båten står maskinene brukt til å lage den. Båndsag, fres, høvel, kappsag, Plater og lister av mahogni og abachi og furu ligger i stabler. Små deler ligger i gamle skuffer merket med gul tape. Jens Gunnar Fylkesnes (51), som har gått båtbyggeriskole i Jondal, jobber med skroget, dekket, innredningen, dørken.

– Hva liker du ved å bygge båter?

– Problemløsningen. Å se for seg hvordan du skal bygge noe, som er sterkt nok, og så gjøre det. Det er buer over hele båten. Og det kan du ikke produsere. Det meste må gjøres for hånd.

Han tenker seg om.

– Og det pleier å bli båt til slutt.

BLANKPUSSET. Utenfor den store røde porten, står lillebror Trond Savland (61) og polerer en av delene til vindskjermen. Dag etter dag, uke etter uke, har han pusset og polert delene av bronse, forvandlet dem fra kornete grovstøp til noe man kan speile seg i.

– Jeg tror noe av sjelen til båten kommer til å ligge i vindskjermen. Den ser veldig håndlaget ut.

Vindskjermen kommer til å veie 225 kilo, og er den enkeltdelen som tar lengst tid å få ferdig. Anslagsvis 250–300 timer.

– Det er sånne udefinerbare, små forskjeller som jeg tror kunden setter pris på. Men at det er galskap å lage den? Å, ja.

Etter noen år i Forsvaret begynte også han å bygge båter sammen med faren og broren mot slutten av 1980-tallet. Det er mest båtens overflate han jobber med – sliping, lakkering og polering.

– Å bygge en slik båt handler om å holde ut. Du må være profesjonell nok til å holde ut til alle de små detaljene er på plass. Det tar så lang tid, og er et så minutiøst arbeid.

– Hvorfor er du glad i båter?

– Jeg er ikke lidenskapelig opptatt av båter, jeg. Jeg er bare interessert i resultatet, at båten skal se strøken ut. Jeg har en liten båt selv, men den bruker jeg kun til å fiske. Ikke noe annet.

– Plastbåt?

– Plastbåt.

– Og det er greit?

– Selvfølgelig. Jeg har ikke råd til å bygge min egen trebåt.

SAGA SIGLAR. Ved bryggen utenfor ligger «Saga», også en Dolvik 33, og napper i de hvite tauene. Stein Erik Savland vrir om nøkkelen og man hører boblingen fra drevene.

Han styrer utover fjorden, under Sotrabroen, og båten skjærer gjennom bølgene, fem tonn tung, forbi plastbåter fortøyd til bøyer, forbi hytter og brygger og svaberg og fyrlykter, gjennom smale sund med skvalpeskjær. Det blanke og buede dekket foran, de kremgule sofaene, de forkrommede luftinntakene og det blafrende flagget bak.

Han gir mer gass, de to motorene hylter, de fire kontraroterende propellene spinner raskere, båten legger seg flate.

– 39 knop, sier han.

Han står. Styrer med en hånd.

Det blåser kuling. Hvite skumtopper på bølgene, striper av storknet havsalt nedover vindskjermen.

– Du kan kjøre i 50 knop uten å få adrenalin-rush. En båt vi lager skal være helt død når du kjører den. Ikke noe knirk i skroget, ingenting skal bevege seg.

– Hvordan føles den å kjøre?

– Du kan kjøre på *autobahnen* i 150 i en Toyota Yaris, eller så kan du kjøre en Mercedes S-Klasse. Det er to forskjellige følelser.

DET ER KVELD. Klokken 18.45 står Stein Erik Savland bøyd over en benk. Foran ham ligger en plate i forkrommet messing som rattet skal festes til. I noen fordypninger legger han tynne striper Bengalack med Q-tips. Han har jobbet i 12 timer nå. Snart er det bare de to brødrene igjen i verkstedhallen.

Stikkontaktene til maskinene trekkes ut.

Den store porten stenges.

– Hvis jeg snur meg, og ser tilbake på hva jeg har brukt de siste 40 årene av livet mitt på, så tenker jeg: «Det har vært et blodslit, men det har vært morsomt.»

Han skal gå for å slukke lyset, finne nøklene til bilen.

– Og det er jo tilfredsstillende å lage noe som kommer til å bli brukt lenge etter at jeg er *long gone*. **D2**

SKROGET. Den norske konstruktøren Otto L. Scheen, som døde i 2009, designet skrog for Dolvik på 1990-tallet. Den grunnformen har vi bygget videre på, så han har mye av æren for disse båtene. Innredningen og alt annet har vi designet og laget selv, sier Stein Erik Savland. Her vaskes «Saga» av Miguel Jordan.