

06.11.1990 PH. (og også andre notater som omhandler disse båtene).

Pappa har hatt to motorbåter.

Den første var en "nordlandsbåt" eller kjeks, ikke stor. Motoren var en 1-sylindra bensinmotor med navn "Exelent" med elektrisk tenning. Tror den var dansk. Jeg kan huske fra tiden far hadde båten, at han tok plugger og "magneten" med seg på land for at de skulle få tørke til neste gang båten skulle brukes. Båten sto ikke oppført i Merkeregisteret. Vi ungan fikk strøm i oss når vi holdt i ledninga og dreide kamhjulet (kjedehjulet). Båten ble nå ikke så mye brukt, så etter noe tid ble den solgt til Anders Huva, Kongsvik. Jeg kan huske Anders for nordover forbi Nebbstøtta og videre med den. Jeg kan ikke si årstallet da båten ble solgt, men jeg var nå smågutt da. Og Hagbart og Martin var ennå heime, seinere for de jo til sjøs. Var jeg 8 år så ble årstallet 1922. Senere var det ikke.

Den andre motorbåten var også en "nordlandsbåt". Tror den var noe større enn den første. Pappa monterte selv motoren inn i båten som da sto i naustet ved vestveggen. En "Rapp"-motor. Kan dette ha vært i 1924, eller før?

Kan huske jeg kravla meg ned til sjøen og inn i naustet en mørk haustkveld. Jeg var bare smågutt på 5-6 år. Far arbeidet i naustet med å montere motor "Rapp" i firroringen. Husker det var mørkt og far hadde lanterna som lys. Så var det noen andre unger som kom springende og fortalte at det var sånt rart lys oppe i fjellet, og som vi ble stående å se på og undres over. Så fikk vi vite at det var en rein som var gått seg i den klipa som er oppi fjellfoten noe opp og nord om Bjørnbærhågen oppfor Edvard Rusvik, og som jeg senere har kalt Reinklipa. Stedet, klipa, er i sørvest av Stongholla. Har vist hørt at reinen ble slaktet av Edvard, og at eieren Anders Huva kom og tok vare på den.



Motorbåten den fikk en svært god fart idet båten var smiten, og ikke bygget for motor. Men den satte seg for meget ”på ræv”, grov seg ned bak.

Motorbåten pleide å ligge fortøyd på Pøyla. Der også Edwards motoråtrring lå. Det måtte være flødd en god del for å komme inn eller ut fra Pøyla, og det var ei stor ulempe. Det ble rødda ei renne for stein og en gjerdepåle slått ned så man hadde som merke for renna.

Så måtte Hagbart og Martin stadig se etter båten og pumpe den for regnvatn og lekkasje, måke sne og stundom berge den for isen.

Is ble det to ”sorter” av. I stille vær, helst etter mildvær og regn så kunne det bli det vi kalla sjelis, et tynt, men hårdt lag med is. Denne isen fulgte fløing og falling av sjøen, slik at den rak imellom. Og dermed kom båten, som jo lå stille i fortøyninga, til å skjæres av isen i vannskorpa, hvis der da ikke var noen å slo isen i stykker eller flytta båten. Den andre sorten is, det var tykke isflak som brøtes løs i Osan når det var storflo og kom rekandes ut på Pøyla ved fallan sjø.

Det var et helt arbeide denne passinga av motorbåten, så Hagbart og Martin ble lei. Husker ikke nøyere hvordan gangen ble i dette med den siste motorbåten. Men det vet jeg at selve motoren havnet tilslutt i sydost-kråa på laen, og der stod den lenge. Så ble den vistnok solgt, men nærmere om det kan jeg ikke huske. Så var det jo dette at både Hagbart og Martin reiste ”tilsjøs” i flere år. Martin først på hurtigruta som matros, senere utenriks. Hagbart var utenriks og fikk fartstid for losyrket som han deretter kom inn på. De hadde begge diverse bilder av skibene de hadde vært på, med seg heim til Kjærstad