



**Maritimt & Marinehistorisk forum
Kristiansand Mekaniske Verksted AS**

Skipsverft i havnen i Kristiansand
Grunnlagt 1855



Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

Kristiansand Mekaniske
Verksted AS
MEKKEN eller KMV

Etablert ved utløpet til Otra
i 1855 under navnet
Oddernes Mekaniske
Verksted. Flyttet til
Vesterhavna i 1866. Første
skip sjøsatt i 1867. Endret
navn til Christianssands
Mekaniske Verksted i 1870.



<http://industrimuseum.no/Kristiansand%20mekaniske%20verksted>



Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

Oddernes mekaniske Værksted i Prestvika stod ferdig i 1855.

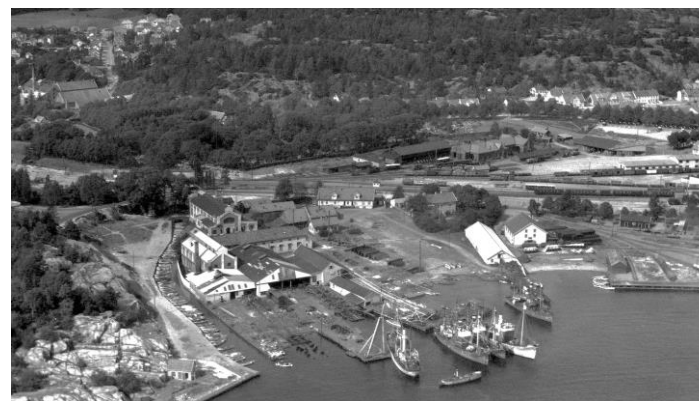
Prestvika var i den tid et naturlig sted for mekanisk verksted. Damskipstrafikken økte og på elvene gikk det små dampbåter. Verkstedet averterte at de var villig til å lage støpegods til skip, møller, sager, ploger, gravkors, kokeplater etc.

I 1860 averterte de at de laget jernbanevogner på bestilling, og en annen gang kanoner.

Til å drive den kraftige vifta til støperiet ble det brukt soldater, senere hestekraft og så kom dampmaskinen. Verkstedet laget sjøl den første dampmaskin i distriktet.

I 1865 flyttet bedriften ut av Oddernes til utløpet av Grimsbekken i Kristiansand. Fra nå av begynte verkstedet å bygge dampskip.

De fleste dampbåtene som trafikkerte elvene og kysten, ble bygd på Oddernes Mec. Værksted som senere skiftet navn til Kristiansand Mek. Verksted.





Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

Kristiansand Mek. Verksted A.S er grunnlagt i 1855 og er således et av de eldste skipsbyggerier i landet.

Verkstedet består av 2 avdelinger hvorav hovedanlegget er beliggende i den sentrale del av byens havn og dokkanlegget ligger i havneområdets vestre del på Bredalsholmen.

Verkstedet i byen omfatter skipsbyggeri med tilhørende avdelinger og maskinverksted, sveiseverksted, snekkerversted, 2 moderne betongstøpte beddinger for bygging av fartøyer opptil 5000 t. dw. og 2 slipper for opphaling av fartøyer opptil 400 t. dw.

Verkstedet er utrustet for utførelse av reparasjoner av enhver art og har i de siste årene gjennomgått en omfattende modernisering, spesielt med henblikk på utførelse av nybygginger opptil 5000 t.dw.



Foto: Henry O. Ugland. Vest-Agder-museet/dbva.no

Kristiansand havn, Vesterhavna, sett fra utsiktspunktet ved Vesterveien. Lasteskip i tørrdokka på KMV, Kristiansand Mekaniske Verksted, Danskebåten, "Jylland"? gulmalt i bakgrunnen. Kai 5 og kai 6 til høyre



Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

Vår nye slepebåt

Det har lenge vært klart at Kristiansands havn har manglet en kraftig slepebåt. For å avhjelpe dette savn var det at skipsreder Johan Gerrard sammen med K.M.V. tok initiativet til å kontrahere en slepebåt ved Høyvolds Mek. Verksted.

Båten ble levert i vår, 9. mai, og den er 80 fot lang, bredde 21 fot, og har en Deuts dieselmotor 8-syl, 4 takt, på ca. 750 HK. ved omdr. 380. Den er utstyrt med Rentjes vridbare propelleranlegg. Den har isforsterkning, er helsveiset og bygget med det formål at den også kan brukes som isbryter. Utenom sleping for K.M.V. er der ordnet kontrakter med Norske Amerikalinje, og Fred Olsen for sleping av linjens skip ved anløp her.

Det er hensikten at båten skal være sta-



Fra prøveturen.



Fornøyas ansikter etter vellykket stabelavløpning.

sjonert her, men er også beregnet på spesialoppdrag som bergning etc. Opprinnelig var det meningen at båten også skulle utstyres som sjøbrannsprøyte, men myndighetene har foreløpig ikke vist interesse, så dette er ikke blitt gjort.

Båten fikk navnet «Mekken», og den vil sikkert kunne dekke havnens behov for taubåt. Det er bare å håpe at den fra alle hold som har med havnen å gjøre — og som forstår nødvendigheten av å ha en taubåt stasjonert her — blir vist den interesse som er nødvendig for at båten kan bli stasjonert her.



«Mekken»s gudmor, frk. Gudrun Christensen.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

*Kristiansand mek. Verksted holder på å bygge en ny tørrdokk som vil gi plass for skip på opptil 30.000 tonn. En engelsk ekspert var i 1952 på Sørlandet og så på forholdene og uttalte at alt ligger vel til rette for en slik dokk. Alle verkstedets forskjellige avdelinger er forbundet med hverandre med skinneganger som trafikkeres av flere nye kraner. Dokken tka ta fartøyer opptil 10.000 t. dw. og har eget maskinverksted og er utrustet med 80 t. kran. Store moderniseringsarbeider er gjennomført i dokken de siste årene. Hele anlegget er lagt om til elektrisk drift og der er anskaffet flere nye vandrekraner for dokken. Verkstedet har gjennom årene levert lastefartøyer og en rekke spesialfartøyer. For tiden er nybygginger nr 187 og 192 under bygging. Som standardtype bygges 2750 og 3500 t. dw. lastefartøyer og Verkstedet har dessuten levert 4 stk. av sin nye type hurtiggående sjøbusser og 2 stk. kjøle- og frysefartøyer-
Verkstedet beskjeftigere normalt 500 arbeidere.
Selskapets disponent er S. Walter Rostof.*



Sverre Walter Rostoft
(født 12. desember 1912 i Glemmen,
død 26. mai 2001 i Kristiansand) var
industrileder, politiker (Høyre) og
industriminister (1965–1971).



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



Tørrdokka på Bredalsholmen (i dag Bredalsholmen dokk- og fartøyvernsenter) ble kjøpt i 1908. Dokka var etablert i 1873 under navnet Christianssands Tørrdokk. KVM ble omgjort til aksjeselskap i 1913 og etter en vanskelig mellomkrigstid, opplevde virksomheten en veldig vekst etter 2. verdenskrig. Det ble bygget ei tørrdokk som kunne ta skip på 40. 000 tonn, og helt fram mot 1980-åra var det nærmere 500 ansatt i virksomheten.



Det var også på 1980-tallet at bedriften la om produksjonen og satset på offshoremarkedet. I 1986 kjøpte KVM et verkstedsområde på Andøya (noe vest for sentrum av Kristiansand) og deler av virksomheten flyttet ut av Kristiansand sentrum. Den første konkursen opplevde selskapet i 1990, som følge av store tap i forbindelse med byggeprosjekter. Bedriften ble kjøpt opp av svenske eiere som fra før av eide Westamarin i Mandal og ga også nytt navn til gamle KVM. Nå skulle det satses på hurtiggående katamaraner, men det ble en ny konkurs alt i 1996.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening



De gode etterkrigsårene resulterte i at KMV etablerte flere datterselskaper.

Aluminiumsbåter AS ble etablert i 1946 med KMV som hovedaksjonær. I 1969 endret selskapet navn til KMV aluminiumsindustri.

Høllen skipsverft var etablert i Søgne i 1891, og ble overtatt av KMV i 1959. Selskapet endret navn til KMV Plastindustri AS i 1968, senere til KMV Plast AS og til slutt KMV Boats AS og ble en av de større plastbåtprodusentene for fritidsbåter her i landet.





Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

Høllen Skipsverft A/S

Beskjettelsen ved Høllen Skipsverft A/S har i 1960 vært forholdsvis god. Ettervert har maskinverktødet opparbeidet seg endel ordreserver. Videre har verttet hatt en god del ståll- og sveisearbeide for byggenr. 199 ved K. M. V. Arbeidet for Verktødet har tildels vært utført ombord i byggenr. 199 og tildels ved verftet. Arbeidet i forbindelse med slipp-

reparasjoner har vært noe ujevnt, men på den annen side har det vært endel arbeide på de fartøyene som har ligget i opplag i Høllen. For å stabilisere virksomheten ved verftsavdelingen har der vært arbeidet for byggenr. 199 ved K. M. V. Arbeidet for Verktødet har tildels vært utført ombord i byggenr. 199 og tildels ved verftet. Arbeidet i forbindelse med slipp-



Den nye Plastfabrikken

Som kjent startet fabrikkens sin produksjon på Verktødet. Det viste seg imidlertid snart at lokalene for produksjonen ikke stod i forhold til ordrestillingen. Det måtte ny fabrikk til, og denne ble bestemt lagt til Høllen.

Fabrikkens er plassert på nordsiden av Høllen Skipsverft hvor det er tilstrekkelig plass for eventuell utvidelse og for lagring av produktene. Bygget ble påbegynt i midten av november 1959 og ble tatt i bruk allerede 5 måneder etter.

Fabrikklokalene er på ca. 600 kvm. på ett gulv, med et tilbygg for kontor og velferdsanlegg. Bygget er et «Nor-Frame» industribygg, med stålrammer som bærende konstruksjoner og 10 cm. Dybonit-Bastant veggeseksjoner med plateledning. Dybonit-Bastant elementer er også brukt i taket. Begge langveggene har sammenhengende vindusfelt som gir gode lysforhold i lokalene, og i begge gavlene er det satt store kjølereporter.

For herding av båtene etter sprøytingen er det innredet et herderom på 50 kvm. hvor temperaturen holder 60 grader C.

Da denne fabrikkasjon krever spesielt godt arbeidslys, ligger lysnivået svært høyt, nemlig på ca. 500 lux gjennomsnitt.



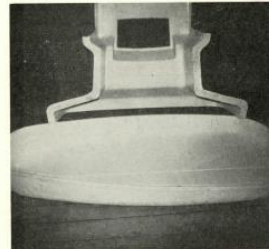
Fra sprøyteavdelingen.



Plastproduksjonen.

Det har vært stor aktivitet i plastomsetningen i 1960, spesielt etter at produksjonen ble overført fra K. M. V. til Høllen i mai. Vi regner med at antall båter produsert i år blir vel 1300 fordelt på typene P 8, P 11, P 12, P 13, P 13 A, P 16, P 17, samt With 19 som er konstruert av ing. Bror With. Av de nevnte typer er P 12 og P 17 nye på markedet i 1960. P 17 er konstruert som en rommelig familiebåt og den har vist seg å være en helt igjennom stabil og god sjøbåt som vi venter oss meget av.

Videre har vi satt i produksjon andre artikler i plast, som tak til motortraller, deksler for jernlunger, kapsler for propellmuttere, deler for busskarosseri og



Deksel for jernlunge.

belegging av jernkar. Vi vil gå inn for å utvide denne avdeling for andre artikler således at produksjonen ikke blir altfor sesongbetonet. Når vi ser tilbake på det som i år er produsert og levert kan vi nok gi oss selv både ros og ris.

Ved overflyttingen stod vi overfor en rekke problemer som vi nu på det nærmeste må si er overvunnet. Det stilles store krav til de forskjellige produkters kvalitet og finish, og vi må derfor alltid ha for øyet at kun det beste er godt nok. I motsatt fall vil vi ikke kunne hevde oss i konkurransen. Og jeg er ganske sikker på at hver enkelt fortsatt vil gå inn for å ut-



Klar for ekspedering.

føre sitt arbeide — nøyaktig og samvittighetsfullt. Likeledes har vi en like så viktig faktor som er av stor betydning i dag, nemlig konkurransen når det gjelder prisene. For å kunne levere våre båter til gunstige priser, må vi til enhver tid ha en rasjonell og effektiv produksjon. Her har vi en stor oppgave som



Overdel for jernhantralle.

vi med felles anstrengelse og godt samarbeid sikkert kan komme enda lenger med. Jeg vil her berømte anledningen og takke hver enkelt for det som i år er utført, og håper vi møtes igjen i det nye året til nye oppgaver som vi med god vilje og godt samarbeid skal løse og som vi igjen vil gi oss alle et sikkert og godt levebrød.

Og med dette vil jeg ønske dere alle en riktig god jul.
J. Th. J.



- 1) Plassering av toffefeste og tilfester.
- 2) Båten sprøytes opp i form.
- 3) Mixapparat for plastmasse.
- 4) Formene vaskes og pusses.
- 5) Slagprøve. Kontroll av båt skall.
- 6) Luftlen rulles ut.

K M V ARSBERG 1960



Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

HØLLEN SKIPSVERFT A/S

På grunn av den kalde og regnfulle sommer ble ikke salget av plastbåter så stort som de 2 foregående år, men været tatt i betraktning er det grunn til å være fornøyd med årets avsetning, idet praktisk talt hele lageret av ferdige båter ble solgt. Samlet antall båter solgt i 1962 var ca. 600. De mest populære typer i år ble «With 200», P. 11 og P. 12. Spesielt hyggelig var salget av et større antall båter til Danmark, et marked som vi håper vil bli ennå større kommende år. Til å ivareta salget i Danmark er engasjert et større båtfirma utenfor København, Tempo Både, som arbeider meget energisk og effektivt. Interessen for typiske racerbåter som P. 13 ble betydelig mindre enn i 1961, og det er all grunn til å regne med at denne utvikling vil fortsette og at etterspørselen kommende sesong vil konsentrere seg om gode og stabile joller. Til neste sesong har Høllen sikret seg fortsatt produksjonsrett til «With 200» og dessuten en større utgave av denne båttype, nemlig «With 300», som også er konstruert av ingeniør Bror With. Båten er 12' lang. På grunn av stor bredde og båtens spesielle form vil den ha en meget stor bæreevne og derfor være en solid og

rommelig båt for familien. Både «With 200» og «With 300» kan utstyres med små påhengsmotorer, men kan også påmonteres sterke motorer for dem som ønsker stor fart.

P. 11 og P. 12 er typiske robåter som har sitt spesielle publikum, og disse båttypen leveres også i stor utstrekning som lettbåter til fiskebåter og lignende. P. 16 er blitt en populær arbeidsbåt for skip, og etter bestillingene å dømme nærmest standard utstyr for et par av de store svenske verkstedene.

I 1962 er det i samarbeid med et annet båtbyggeri levert 24' livbåter i plast. Disse livbåter ble i nærvær av Skipskontrollens representanter utsatt for meget inngående og strenge prøver, som ble bestått med glans. I likhet med tidligere år, er det også i 1962 levert en rekke industriprodukter i plast og til cabin cruiserne i aluminium «ALFA 24» leveres kahyttetaket i plast.

For levering til neste år er det allerede notert store forhåndsbestillinger på båter, og med en god finish og kvalitet gjennomført i alle detaljer skulle grunnlaget være det beste for kommende sesong.



Høllen Skipsverft A/S påtok seg i år å hugge opp D/S «Alpilla» som er ca. 4000 t. dw., og det siste parti skrapjern fra dette skip vil bli avsendt i januar—februar 1963.

Vi vil her benytte anledningen til å takke hver enkelt av de ansatte for arbeidsinnsatsen i året som nu er gått, og håper alle vil møtes i det året som kommer til nye oppgaver og utføre vårt arbeid på en slik måte at våre produkter kan stå fullt på høyde med våre konkurrenters. — Det stilles store krav til oss, men med god vilje og godt samarbeide vil vi på en tilfredsstillende måte løse de vanskeligheter som måtte komme.





Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

ALUMINIUMBÅTER A/S

Det har vært en sterk ekspansjon ved Aluminiumbåter A/S de siste 2 år. Denne ekspansjon gjelder ikke bare bedriftens produksjonskapasitet men også bredden i produksjonsprogrammet. Fra tidligere uhensiktsmessige tyskerbrakker på Dalane flyttet firmaet inn i et moderne og effektivt fabrikkanlegg på Kongsgård sommeren 1962. Bare et år etter denne innflytting ble det besluttet å gå til en større utvidelse av anlegget ved reising av ytterligere en hall på 56 x 18 m. Hallen ble reist på 3 måneder, litt av en rekord for en utvidelse av dette omfang. Hovedentreprenør for tilbygget var Betongbygg A/S og konsulent F. Grøner & Co. v/ sivilingeniør B. J. Andresen.

Fabrikkenes samlede grunnflate utgjør nu i alt ca. 3.200 m². Den nye hallen er delt i 2 avdelinger, en for den nye «fabrikkproduksjon» — fremstilling av aluminiumprodukter i større serier — og en avdeling for innredning av cabin cruiserer — PS 24 Alfa —. Denne lang bredere basis for firmaets virksomhet gir gode muligheter for stabil og sikker drift og for en økning av arbeidsstyrken.

For den nye fabrikkproduksjon er det anskaffet kostbare presisjonsmaskiner, som Cincinnati platesaks og knekkepresse (75 tonn), Weingarten eksen-terpresse (63 tonn). Videre er anskaffet en punkt-sveisemaskin og en herdeovn. Den nye avdelingen planlegges og står under ledelse av overingeniør Lief Malcolm Andresen. Fabrikkdelingen er allerede i full sving med å effektivere en større bestilling av containere til en samlet verdi av ca. kr. 1.500.000.—.

De samlede bestillinger i 1963 representerer en verdi av ca. kr. 4.000.000.—, herav 80—90 prosent for eksport. De største markedene for Aluminiumbåter A/S har også i 1963 vært Sverige og Tyskland. Firmaet har i 1963 levert 64 livbåter og 100 cabin cruiser-skrog. Disse skrog har til sesongen 1963 vært innredet av Verkstedet. Et mindre antall PS 24 Alfa ble gjort ferdig på Kongsgård i løpet av 1963.

Produksjon av annet maritimt utstyr, som dekksoverbygg, bakdekk, radar/signalmaster, flåter, flytemidler, malerflåter har vært meget stor. Av nye produkter i 1963 er bl. a. tatt opp sneskyfrier som vil bli levert i et antall av ca. 4.000 i løpet av 1963.

Noe helt nytt i 1963 for Aluminiumbåter var ombyggingen av et dekkshus på et større fiskefartøy som la til ved den istandsatte kai på Kongsgård. Arbeidet ble vel utført, og rederen var godt fornøyd. En tilsvarende ombygning har firmaet nettopp mottatt bestilling på, og båten vil komme til Kongsgård i januar 1964.

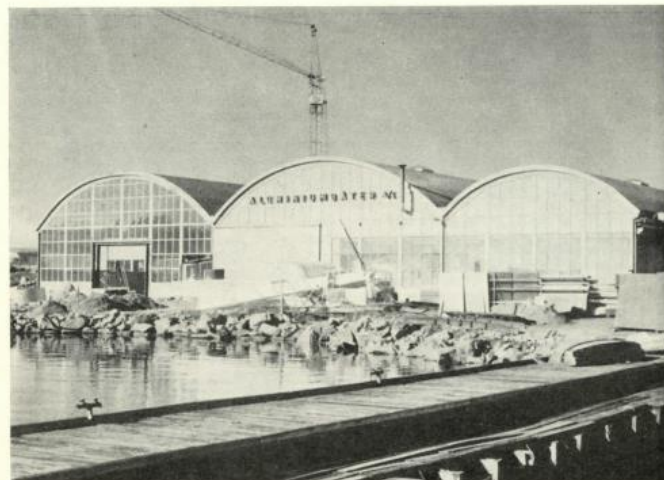
Aluminiumbåter A/S har i 1963 deltatt på den store utstillingen for skipsutstyr «Dekk og Dørk» i Oslo i mars og på den svenske fiskerimessen i Göteborg i november. På den siste utstilling sto våre representanter i Sverige, T. Andreasson A.B., for arrangementet.

I 1963 har Aluminiumbåter hatt en rekke besøk både fra ut- og innland. I august var det diplomatbesøk. Vi hadde da den glede å ta imot sjefene for alle de norske utenriksstasjoner, representanter for Utenriksdepartementet og Norges Eksportråd, i alt 60—70 personer. Gjæstene ble mottatt i velferdslokalet, hvor de før omvisningen ble gitt en orientering om bedriftens produksjon, fabrikkanlegget og salget. Dette besøk ble vist i fjernsynet noen dager senere. — Et annet celebret besøk fant sted i oktober da representanter fra den norsk/jugoslaviske samarbeidskomite, med bl. a. den jugoslaviske minister, besøkte fabrikkanlegget. — Firmaet har også i løpet av året hatt besøk av representanter for svensk og nederlandsk verkstedindustri.

Vi takker klubbstyret og alle de ansatte for godt utført arbeide i 1963. Det har vært en stor interesse hos alle for å finne frem til positive og riktige løsninger av de problemer som i årets løp har meldt seg.

S.-O.

★ Det nye anlegg i Kongsgårdsbukten ★



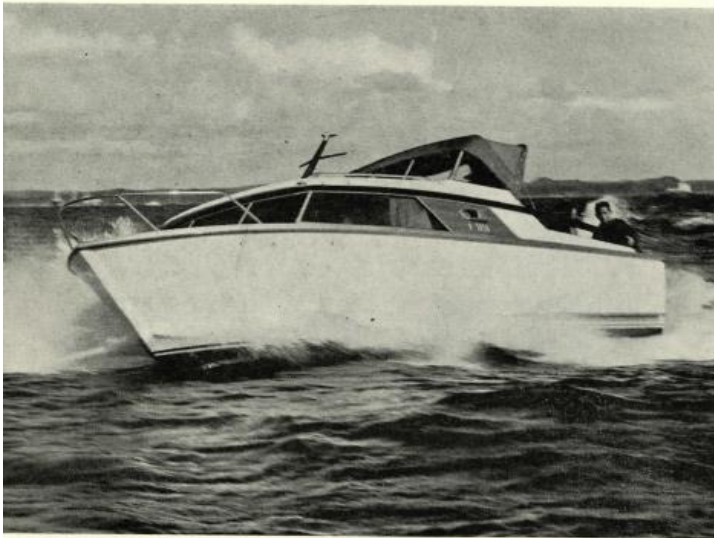
KMV's årsrevy 1963





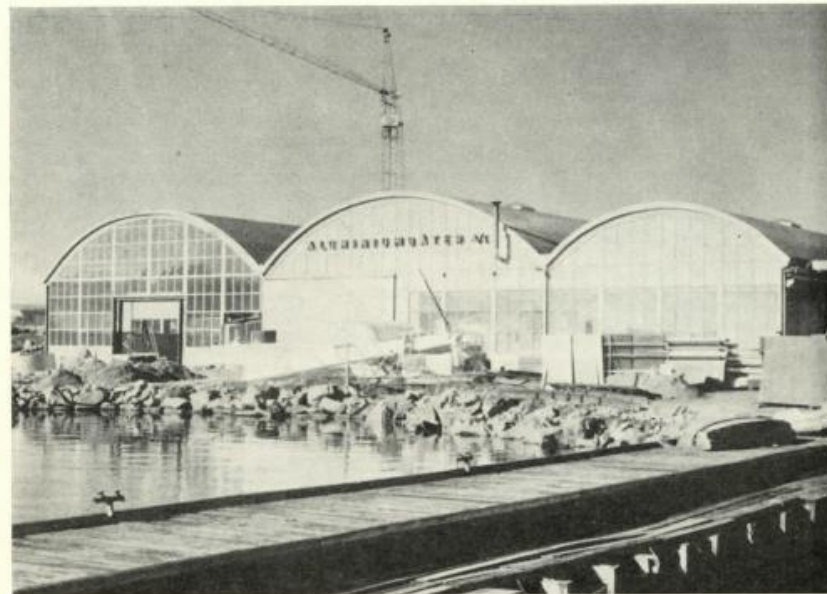
Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

ALFA P24 CABINCRUISER



Her elegant gjennom bølgen bruser
vår CABINCRUISER
i storm, i stille og i solgangsbrisen
ALFA P 24 vinner prisen

★ Det nye anlegg i Kongsgårdsbukten ★





Maritimt & Marinehistorisk forum Kristiansand orlogsforening

ALFA P24 CABINCRUISER

CABIN-CRUISERE

Når en motorbåt med hytte er så fin og dyr at den ikke kan kjøpes av oss vanlige lønsmottakere, kalles den cabin-cruiser. — I slutten av 1961 tok K. M. V. opp forhandlinger om bygging av slike cabin-cruisere for selskapet Profil System A/S, Oslo. Hensikten var å finne en artikkel som kunne gi jevn beskjefteigelse for snekkerverkstedet i perioder mellom utrustningene av de store skip Verkstedet nu bygger.

Med den forholdsvis lange byggetid vil det bli adskillig lengere tid mellom utrustningene enn tidligere. — Disse forhandlinger resulterte i første omgang i en kontrakt på 35 cabin-cruisere. Ved kontraktstegningen var båtene nærmest på prosjektstadiet, og de har etter hvert utviklet seg til å bli vakre, men kompliserte cabin-cruisere og av meget høy kvalitet. Arbeidet med de første båtene har gitt god beskjefteigelse for snekkerverkstedet, og det har til dels vært nødvendig med overtid og skift. En god del av utstyret er hentet fra U. S. A., og det har til dels vært store vanskeligheter med forsinkelser fra underleverandører. I mellomtiden er den første serien nu avsluttet.

Båtene har funnet sin form, og vi har etter hvert lært å bygge dem på en rasjonell måte. Over alt hvor båtene har vært vist frem har de vakt oppsikt, og de har tydeligvis slått godt an. Cabin-cruisere har hittil vært vist frem på båtutstillinger i Stockholm, Göteborg, Danmark, Italia, Tyskland og USA. Dette salgsarbeidet drives av Profil System A/S, som markedsfører båtene. Resultatet er hittil at Profil System A/S har plassert en ny ordre på 75 cabin-cruisere for levering sommeren neste år.

Denne ordre betyr at vi i løpet av 100 effektive arbeidsdager skal levere 75 fullt utrustede cabin-cruisere. Dette gir oss beskjefteigelse langt ut over snekkeravdelings kapasitet og også utover den plass vi har til rådighet innenfor verkstedområdet. Våre datierselskaper er derfor i stor utstrekning trukket inn i bildet, og tillegg har vi leiet arbeidslokaler utenfor Verkstedet.

Cabin-cruisere er bygget opp av i alt 415 enkelt-deler. En stor del av dette er beslag og utstyrsdeler fra underleverandører. Det som produseres hos oss er delt opp som følger:

Bensintanker, vanntank, batterikasse og oljetro, lages av Høllen Skibsværft A/S.
Plasttak og plastluke lages på plastfabrikken, Høllen Skibsværft A/S.

Bunnstokkseksjoner og akterspill lages på K. M. V.
Innredningsarbeid på K. M. V.

Skrog og dekk bygges sammen på Aluminium-båter A/S' fabrikk på Kongsgård.

6 båter vil samtidig være under montering i leide lokaler i Industrigaten og endelig vil 4 båter være under montering samtidig i tømmermannsverkstedet på K. M. V.

Cabin-cruisere er bygget sammen etter et nytt system. Skroget er av aluminium. Det er ikke klinket og platene er limt og klist fast. Motoren er en Volvo Penta motor med aquamatic drive, d. v. s. motoren er plassert inne i båten med gjennomføring i akterspillet til en propellenhet som kan svinges opp over vannet. Båtene blir levert med forskjellige motorstørrelser, 80 HK, 88 HK eller 2 stk. 88 HK. I innredningen er det lagt vekt på at det skal være så vedlikeholdsfritt som mulig.

Skott og innredning er i repatex. Dekk og dørk er dekket med Nautolex, et meget slitesterkt plastprodukt på tekstilbass. Cabinen inneholder 2 garderober, pantry med oppvaskbenk i rustfritt stål, skap og hyller, tallerkenhylle og plass for propan kokeapparat. Videre inneholder cabinen et vannklosett i eget rom, 2 rommelige benker med skap under, et bord kan felles med mellom benkene og er glass for 3-4 mann. Ute i cockpiten, som er meget rommelig, er det et solid stoppet sete for rormann, dashboard med nødvendige instrumenter og regulering av motoren og ratt, skap for redskaper og verktøykasse over motorkasse. Båten oppnår en fart på mellom 21 og 28 knob etter hestekraften.

Konstruktører er Heimer og Pettersson, Göteborg. Vi har kunnet konstatere ved utallige prøver at den er en forbausende god sjøbåt. I temmelig rasket vær er den blitt solgt over til Danmark og direkte over til Göteborg. Men som sagt — en sånn helt billig fornøyelse er båten ikke.

NiNo.



P. S. H. «ALFA» i produksjon.



Cabin cruiser i svepet



Cabin cruiser prøvekjøres. Den har 2 motorer på 88 HK hver. Kapt. Sletta ved roret.



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

GODE HISTORIER FRA KMV - her er en av dem: KMV POSTEN 1980

Ivar Berntsen:

«VERKSTEDRØYK»



De av OSS som var passelig voksne under siste krig husker vel at mot slutten var Tobakksmangel stor og merkbar. Ved KMV hadde vi den gang en innkjøpssjef, senere adm. direktør Næss, som var full av gode ideer. E n av disse fikk han i 1944, og den gikk ut på at KMV skulle bli tobakksprodusent. Kontrakt ble igangsatt med gartner Eldor som leiedyrking av et nærmere avtalt antall tobakksplanter. På høsten ankom plantene og ble losset utenfor gamle magasin. En «**tørkegjeng**» bestående av Normann Andersen, arbeider nr. 316, Sverre «**Brølen**» Knudsen og undertegnede Sørget for transport og oppheng på det gamle risseloft. Navnekonkurransen for det ferdige produkt ble utskrevet, og i tidens fylde ble bladene sendt til O. P. Moe for «fermentering». Hvor mange esker det totalt ble er

det vel ingen som husker i dag, men de ble rettferdig fordelt og utdelt gratis til alle ansatte ved KMV. De fleste brukte

vel produktet til det det var tiltenkt, nemlig lot det gå opp i røyk. Andre brukte det som byttemiddel, og noen hjalp på Økonomien ved regulert svartebørssalg.

Hos de **grønkledd**e som bodde i brakka på vestsiden av gamle Nattmannsbekken var prisen den gang kr. 40,- for en eske ekte «hjemmeavla», og det var faktisk mange penger. A propos bytting. Under krigen ble de utroligste ting byttet, og mange morsomme historier oppsto. Se neste side



Maritimt & Marinehistorisk forum

Kristiansand orlogsforening

GODE HISTORIER FRA KMV - her er en av dem

Ivar Berntsen:

«En av byens fine fruer...og bytting»

A propos bytting. Under krigen ble de utroligste ting byttet, og mange morsomme historier oppsto. Her er en. En byens frue hadde vært på «polet» og hentet kvoten. På hjemveien ble hun praiet av en av byens «fiolette» som var interessert i å bytte flasken med 3 kg. hvitt mel, som den gang var nesten umulig å oppdrive. Avtale ble gjort på stedet, varene ble byttet i et portrom i all hast. Da fruen gledestrålende kom hjem ble gleden fort snudd til vrede da hun oppdaget at hun var blitt lurt. Posen innholdt nemlig kritt og ikke mel. Da resten av vesken skulle tømmes kom imidlertid smilet atter frem. Brennevinet lå nemlig i vesken, men det manglet en flaske tran hun hadde kjøpt på apoteket. Hva den «fiolette» sa da han oppdaget forvekslingen sier historien intet om.

y 23