

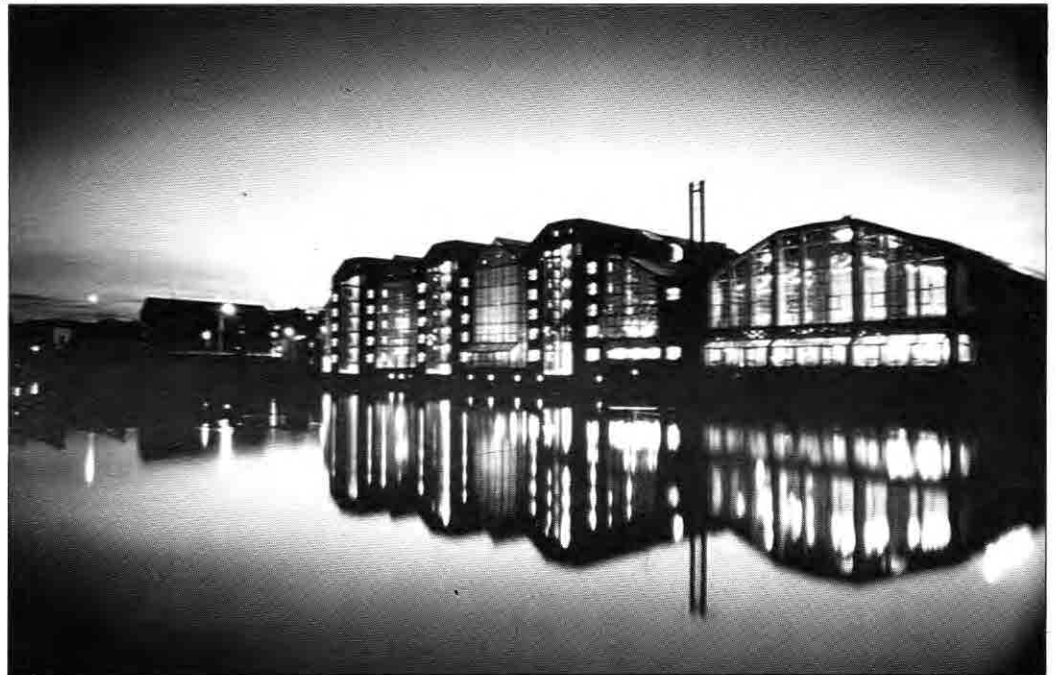
Et imponerende hotell

- Det beste hotellet i den beste byen i det beste landet. Kan man forlange noe mer?

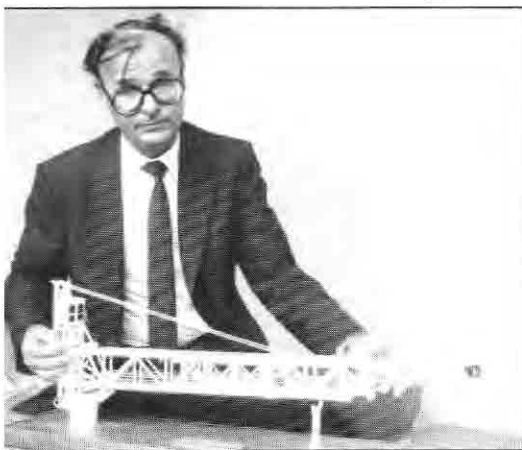
Utsagnet kommer fra vår tidligere skøytekonge Hjallis, og er myntet på Royal Garden Hotel (bildet) som er innlemmet i Kosmos Hotels. Da hotellet åpnet ifjor, ville man hedre byens store sønn ved å oppkalle en suite etter Hjallis.

Men det er ikke bare Hjallis som er imponert over Royal Garden, muligens det eneste hotell i landet der plantene vannes via data-anlegg. De frodige plantene er et av hotellets kjennetegn. Men det er flere.

Side 22



Gi ør det skarpt Populær ombord



Østfold-bedriftene Ankers A.S. og Ankers Consult A.S. har i løpet av den senere tid gjort seg bemerket med to produkter utenom det vanlige. Det dreier seg om en 25 meter høy skjev trapp og et avansert gangbrosystem som skal benyttes i offshoreindu-

strien. Adm. dir. John T. Andresen, som har vært med på å bygge opp Ankers fra bunnen og frem til den blomstrende bedrift den idag er, viser her fremgangbroen som er installert på en rigg i Camposbassenget i Brasil.

Side 18



Hver eneste høst i 20 år har hun underholdt Jahre Lines passasjerer med vakker sang, belgiske Fryda Linzi. Passasjerene setter umåtelig stor pris på den sympatiske sangerinnen, som også har følelser vis-a-vis «Kronprins Harald» og «Prinsesse Ragn-

hild». - På disse båtene føler jeg meg hjemme, sier Fryda, her fotografert sammen med en annen som har vært like trofast mot Jahre Line i de 20 årene, nemlig matros Mads Wernersen.

Side 10

Alt har gått knirkefritt



Stor tilfredshet med den nye Sties-terminalen på Lysaker som ble tatt i bruk uten igangkjøringsproblemer, takket være god planlegging og forberedelse.

Sties Termo-Transports nybygg på Lysaker, som ble innflyttet og tatt i bruk i mai har vist seg å være en god og riktig investering. Bygget, som rommer både en administrasjonsavdeling på 2.200 kvadratmeter og en lager- og terminalavdeling på 2.300 kvadratmeter, fungerer meget tilfredsstillende. Og både sjåfører, kontorpersonele og ledelse er meget godt fornøyd. Under bygget er det garasjer, og for første gang i firmaets 30-årige historie har de ansatte fått et kantinetilbud.

- Det er viktig å legge forholdene til rette slik at våre ansatte trives, sier administrerende direktør John Kristiansen, som

opplyser at investeringen beløper seg til ca. 50 millioner kroner, og at hele anlegget er tatt i bruk uten startvansker av noe slag. Alt har gått knirkefritt takket være god planlegging. Også entreprenøren fortjener ros for sitt arbeide, mener Kristiansen.

De ansatte, som hadde det meget trangt før nybygget sto klart, la for dagen en positiv innstilling i den situasjonen de da befant seg i. Firmaet ble jo en tid drevet fra brakker mens byggarbeidene pågikk, og det ble både i den tiden - og senere - vist fin lagånd.

Mot slutten av året - og spesielt når det begynner å nærme seg jul - øker virksomheten hos Sties. I år er det ventet store mengder fisk, og nybygget på Lysaker er

godt rustet til å kunne ta imot de store kvanta som vil komme.

Året har forøvrig vært meget bra både omsetningsmessig og resultatmessig for selskapet, som er spesialtransportører av varer som trenger en viss temperatur. Konkurransen i bransjen er stigende, men Kristiansen regner med at Sties har ressurser til å møte denne konkurransen: - Hvis vi får skjerpet konkurransen, får vi flytte brikkene våre litt lengre frem på banen og gå i angrep samtidig som vi tetter forsvaret, sier han.

Når det gjelder selskapets beliggenhet på Lysaker, viser det seg at trafikkforholdene på Drammensveien ofte er problematiske. Trafikken øker jo stadig. Dette volder Sties-ledelsen litt bekym-

ring. Men man anser at Lysaker ligger såpass strategisk godt til at dette oppveier ulempene med trafikken.

Ellers er det verd å merke seg at to av de store transport-selskapene i Kosmosgruppen, Sties Termo-Transport og Norske Godslinjer har kommet hverandre nær innpå klingen i Stavanger der Sties har leid 440 kvadratmeter terminalplass av Norske Godslinjer. Da den tidligere leietager, Narvesen, flyttet ut 8. oktober bød anledningen seg for Sties til å overta leiekontrakten. Endel forandringer er gjort for at den skal kunne fungere som kjøleterminale. Stykk-godsoperatøren og termooperatøren driver nå sin virksomhet under samme tak ved Forus i Stavanger.

Vi må få igjen pusten



- Vi må gjøre det vi er dyktige til, sier adm. dir. John T. Andresen, her med bilde av den skjeve trappen bedriften har bygget. Det finnes neppe noe lignende i hele verden.

Ankers har hatt en fantastisk vekst. Bedriften ble etablert i 1984, og det første året lød årsomsetningen på fire millioner kroner. Neste år ble det over en fordobling: ni millioner. Men dette var bare en begynnelse. I 1986 hoppet omsetningen opp i 18 millioner, og lår ser den ut til å lande på over 20.

- Jeg tror det nå er nødvendig for oss å ta en pause for å få igjen pusten, sier adm. dir. John T. Andresen.

- Ankers har ført en noe anonym tilværelse. Det er kanskje ikke mange som har hørt om oss. Men vi synes nå at vi har grunn til å være litt stolte av oss selv. Det er ikke alltid så lett å være en liten bedrift i et stort konsern, sier Andresen,

den dynamiske Ankers-lederen, som var med på å starte bedriften etter at han kom fra Ankerløkken Verft, Glommen A/S, der han var administrerende direktør. Han var i 1984 leder for et offshoreprosjekt i Østfold og fikk høre at Kosmos var på jakt etter aktivitet i Halden. Ankers er, såvidt han vet, den eneste bedrift Kosmos har etablert og bygget opp fra grunnen av.

- Næringslivet må være med, og ikke bare rope at «(ulven kommer)», men få frem industriens interesser. Vi må være aktive, sier Andresen, som istedet for lokalpolitikken har valgt å vie en stor del av sin tid til industri. Han er styremedlem i den lokale industriforeningen i Fredrikstad, viseformann i Østfold Industriforening og styremedlem i Norges Industrifor-

bund. Han er også med i Fredrikstad Næringsråd som for tiden engasjerer seg i kampanjen «Det or'nær seg».

- Om industrien sies det ofte at enten blir den nedlagt, eller så forurenser den. Dette må vi motvirke, sier han, og tilføyer at industrien ikke må sees på isolert. Men at kultur, fritid, miljø, muligheter for arbeide også til ektefelle, barnehavetilbud osv, må vurderes når man skal skaffe arbeidskraft og en levedyktig industri.

Og når det gjelder Ankers, er hans filosofi følgende: Vi må gjøre det vi er dyktige til og kunne tilby produkter som fremhever seg. Vi ønsker å være i et marked som vokser, sier han.

Terminalen fungerer meget tilfredsstillende

Jahre Lines nye terminal, som ble offisielt innviet på forsommeren, fungerer meget tilfredsstillende.

– Vi er svært godt fornøyd, og det meste fungerer bedre enn før, sier informasjonssjef

—Trafikken går veldig greit. Tilbringertjenesten, som drosjer og busser, har fått egne plasser, og fungerer mye bedre enn før. Alt er blitt mer lett-vint. Soneinndelingen i grønt og rødt letter tollklareringen, transportbåndet er godt å ha for reisende med tunge koffertfer, heisen, som tar 25 personer, er et godt tilbud for alle, og spesielt for

passasjerer som har problemer med å gå. Vi har fått oppstillingsplasser for lastebiler, trailere og importbiler, sier Levar Sand, som tilføyer at det pågår arbeider med terminalen også i Kiel. Denne skal være ferdig i løpet av året.

Det tok 15 måneder å bygge den nye terminalen, som ble innviet 16. juni. Det falt mange lov-

Levar Sand, som tilføyer at det ikke bare er passasjerene som er fornøyd, men også de ansatte i Jahre Lines administrasjon, som har fått tidmessige kontorer i terminalbygget.

ord om bygget under åpningen. Adm. dir. Tore Andresen i Jahre Line pekte på at det prektige bygget representerer en milepæl i Jahre Lines 26-årige historie og en ny æra for Oslo havn. Andresen roste arkitekt Truls Thorenfeldt for hans arbeide med terminalen, et bygg som tar seg godt ut både fra sjøsiden og fra land, sa Andresen, som

var sikker på at terminalen vil vise seg å være et funksjonelt anlegg for alle som har sin arbeidsplass der, og for avviklingen av trafikken i årene fremover.

Jahre Line disponerer nå en nytteflate på 26.000 kvadratmeter **hvor** 6M00 i selve terminalbygget og resten som uteareal.

– Kontraheringen Jahre Lines nye «Kronprins Harald» utløste planlegging av en radikale utbygging av Hjortnes terminalen. Behovsberegninger viste klart at del opprinnelige kaiområde ikke kunne absorbere den forventede økning i trafikken.

Det ble derfor nødvendig å løse terminalanlegget i to plan:

Et øvre kaiplan for tilbringertjenesten til terminalen (busser, drosjer, biler, fotgjengere), og et nedre kaiplan for vognto



Terminalen og «Kronprins Harald» fotografert fra landsiden.



Den nye terminalen, som her sees mellom Kongeskipet, «Kronprins Harald» og Oslo Rådhus, tar seg godt ut.

og passasjerbiler til og fra skipet, samt plass for 700 importbiler på nedre kaiplan og i mellometasjen under lokket, sier arkitekt Truls Thorenfeldt, utførende arkitekt og prosjekteringsleder for bygget.

- Trekantløsningen gjorde det mulig å plassere terminalbygget ytterst på kaikanten i nær kontakt med skipet. Bygningen har fått en trekantet form tilpasset kaiplanen og trafikklinjene forøvrig.

Hovedinngangen for passasjerene skjer på øvre kaiplan med trapp (heis og transportbånd for bagasje) opp til den utkragete passasjerhallen i byggets 4. etasje. Passasjerhallen har store panorama glassvegger med utsikt mot Bygdøy og Frognerkilen.

I tillegg til passasjerhallen rommer bygningen Jahre Lines administrasjon i den tilbaketrukkne 5. etasje med terrasse på alle 3 sider, i 3. etasje (øvre kaiplan) med passasjeravdeling og billett-kontor, i 2. etasje med bokholderi, spedisjon og EDB-avdeling og i 1. et-

asje med bryggekontor og tekniske rom. Frakttterminal og tollavdeling har fått plass i to etasjer mot Filipstadveien under øvre kaiplan.

- Jeg har hatt fjorden og sjøen med hvite seil og Jahre Lines hvite skip i tankene, og har derfor valgt hvite aluminiums-

fasader i terminalbyggingen, mens selve lokk-konstruksjonen er kledd med hvite betongelementer.

Den uthengte passasjerhallen med skråstagen og den skarpe trekantformen er ment å spille opp mot skipets linjer, sier Thorenfeldt.



Avviklingen av trafikken, både når det gjelder passasjerer og biler, fungerer nå mye bedre.

Avansert pakkemaskin

Guru Papp i Halden har foretatt et salg man med rette er litt stolt av. Det dreier seg om en fiskepinnemaskin som kan foreta helautomatisk pakking. Maskinen består av tre hovedelementer: en eskeoppsettingsdel, en produkt håndteringsdel og en forseglingsenhet. Det er Sprinter System i Sverige som har produsert maskinen, og Guru Papp er firmaets agent. Maskinen, som representerer en nyhet på pakkensiden, koster et sted mellom 3,5 og 4 millioner kroner og er levert til Friogrill i Trondheim.

Den nye pakkemaskinen reduserer behovet for betjening fra 12 til 5. Den pakker 14 tonn fiskepinner i løpet av 6,5 time. Guru Papp har jobbet inntil sammen med maskinleverandøren for å komme frem til en slik løsning.

- Vi håper å kunne selge flere av denne typen, sier en fornøyd salgssingeniør Ingvil Tonnig på Guru Papp, her med et bilde av vidundermaskinen.

Organisasjonsendringer fra nyttår

Adm. direktør Svein Sørensen i Nordenfjeldske Shipping A/S er utnevnt til divisjonssjef i Kosmos-gruppens Divisjon Reiseliv. Han vil tiltre sin nye stilling 1. januar 1988. Direktør Petter Ib Christiansen, som har ledet Kosmos-gruppens arbeid med strategisk planlegging, vil gå inn i divisjonens ledelse. Divisjon Reiseliv vil ha kontorer i Sandefjord.

Svein Sørensen (53) er sivilingeniør fra Norges Tekniske Høgskole. Han har praksis fra ledende stillinger i A/S Trondhjems Mek. Verksted, Horten Verksted, Fred Olsen Lines, Shipping Research Services, Aker Mek. Verksted og Fred Olsen Engineering Inc. i Houston. Sørensen ble ansatt som direktør i Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i 1981 og overtok som adm.

direktør i Nordenfjeldske Shipping i 1985.

Christiansen (32) er siviløkonom fra Lunds Universitet i Sverige. Han hadde to års undervisningspraksis før han begynte som økonomisjef i Fjeldstad A/S i 1980. Fra 1984 til 1985 arbeidet han i Lazard Brothers & Co.'s marchant banking seksjon i London. Petter Ib Christiansen begynte i Kosmos i 1985 som direktjonssekretær og ble utnevnt til direktør i 1986.

Adm. direktør Bjørn Wilhelmsen vil tillegg til sine nåværende oppgaver som divisjonssjef for internasjonal skipsfart og adm. direktør i Anders Jahre A.S, også bli styreformann i Anders Jahre A.S. Wilhelmsen ønsker å fratruke når hans avtale som adm. direktør og leder for Divisjon Internasjonal Skipsfart utløper ved ut-

gangen av 1988, og etter dette vil han utføre enkelte oppdrag for Kosmos på styre- og konsulentbasis.

Til å overta etter administrerende direktør Bjørn Wilhelmsen som leder for internasjonal skipsfart og administrerende direktør i Anders Jahre A/S er utpekt direktør Herbjørn Hansson. Hansson vil fratruke sin nåværende stilling som finansdirektør ved årsskiftet 1987/88. Han tiltre stillingen i Anders Jahre A/S ved årsskiftet 1988/89 og vil arbeide med spesielle prosjekter i 1988, bl.a. i utlandet. Hansson (39) er siviløkonom fra Norges Handelshøyskole. Han ble ansatt i Norges Rederforbund i 1974. Fra 1975 til 1980 arbeidet han for International Association of Independent Tanker Owners (IN-TERTANKO), senest som

utredningsleder. Hansson ble ansatt som direktør i Kosmos/Anders Jahre i 1980 og har vært finansdirektør i Kosmos siden 1983.

Det er opprettet en egen controller-funksjon som skal ledes av direktør Per Etholm.

Alle stabsfunksjoner skal fra 1. januar 1988 rapporteres til direktør Oluf Arntsen. Dette er:

- finans:

Finanssjef Hans Jørgen Firing

- informasjon:

Informasjonssjef Bjørn Svensen

- juridisk:

Cand.jur. Aslak Aslaksen

- personal:

Personaldirektør Nils Stensones

- økonomi:

Økonomisjef Arnt Haakestad.

i 9 Line frakter stadig ere passasjerer

Reiselivsdivisjonen i Kosmos har fått en ny tilvekst, nemlig Norway Line, som beskjeftiger seg med fergetrafikk mellom Norge og England med m/s «Jupiter». Selskapet er relativt nytt idet det ble stiftet i september 1984 med tanke på å sikre den fremtidige nordsjøforbindelsen mellom vestlandet og Nord-England. Norway Lines formål er rederivirksomhet, men selskapet

Ved hovedkontoret i Bergen er det 11 ansatte. I høysesongen stiger antallet til 16. Kontoret i Newcastle, som er «Jupiter»s anløpshavn i England, har fem ansatte. Ombord på «Jupiter» har 130 personer sin arbeidsplass i sesongen. «Jupiter» har flere ukentlige avganger fra Bergen i perioden mai til desember.

Det norske turprogrammet inneholder i alt 17 forskjellige turer: Shoppingturer i Newcastle, badeferie i Whitley Bay eller Bournemouth, «Kjør som du vil», leiligheter i syd-England og Skottland, hytteferier, caravanferie, kanalbåt-ferie og bussturer. Det engelske turprogrammet for engelskmenn på ferie i Norge er for det vesentlige hytte/hotellferie på vestlandet.

Norway Line samarbeider med North Sea Ferries om gjennomgangsrute Bergen/Stavanger - Newcastle - Hull - Rotterdam/Zeebrugge.

«Jupiter» ble bygget i 1966. Det er søsterskip til «Venus» som har trafikkert Nordsjøen i mange år. Norway Line kjøpte skipet i oktober 1986. Skipet

som er på 9.500 tonn, har en kapasitet på 800 passasjerer og bilplass til 180 biler. Skipet har hyggelige restauranter og



- Vi gleder oss til å være en del av reiselivsdivisjonen i Kosmos, sier adm. dir. Hans J. Lunshaug, som tror på en spennende og positiv utvikling fremover.

driver også cateringvirksomhet og markedstiltak innen reiselivsnæringen. Trafikkutviklingen i Norway Line er stigende. I år regner man med å komme opp i et passasjerantall på 65.000. Administrerende direktør Hans J. Runshaug mener at det kan gi store synergi-effekter ved å være en del av reiselivsdivisjonen i Kosmos.

spisesaler, og de fleste lugarene har dusj toalett. Ombord kan man handle tollfritt. Tidligere har «Jupiter» vært benyttet som cruiseskip på Kanariøyene vinterstid. Cruisekapasitet er 350 passasjerer. Skipet har et godt airconditionanlegg og svømmebasseng. Skipet gjennomgikk en betydelig oppussing og overhaling sist vinter. Selskapet er i forhandlinger om ulike vinterprosjekter som bl. a. omfatter cruise.

Norway Line tilbyr ordinær transport over Nordsjøen. Vår og høst arrangeres det spesielle shoppingturer hvor den som ønsker det kan bestille pakketur med overnattinger på hotell i Newcastle. Shoppingturene selges primært i weekends med lang liggetid. Vareutvalget i Newcastle er stort og prisnivået meget behagelig for norske turister. Norway Line er Norges største turoperatør på Storbritannia.

Selskapet arrangerer turer for ethvert behov: For pensjonister, bussturer i



England og Skottland, badeferie, caravanferie, hotellferie i London, kanalbåtferie for familier og togreiser for ungdom.

I 1985 - Norway Lines første sesong - reiste ca. 57.000 med selskapet. I 1986 var tallet steget til 62.500 passasjerer. Målsettingen for 1987 er å frakte 65.000 over Nordsjøen. 55% av de reisende utgjør den norske del og 45% den engelske.

Rederiets virksomhet har ført til en betydelig etterpørsel etter varer og tjenester på begge sider av Nordsjøen. Således har virksomheten skapt økonomiske ringvirkninger på begge sider av Nordsjøen. Dette har medvirket til den positive velvilje selskapet har møtt både blant myndigheter, reiselivsnæringen og publikum forøvrig.

Administrerende direktør Hans J. Runshaug mener det kan by på store fordeler for Norway Line å være en del av reiselivsdivisjonen i Kosmos. Som eksempler på dette nevner han at Bennett eller Fast-Reisen kan selge tur-retur pakker

med Jahre Line og Norway Line, markedstiltak for hoteller, reisebyråer og transport kan koordineres, man kan utveksle markeds kunnskap og annen know-how når det gjelder drift og styringssystemer, f. eks. EDB, det er klare konkurransefortrinn ved å kunne tilby et totalt reiselivsprodukt under samme paraply, og man kan utveksle ressurspersoner i styresammenheng.

Noe av årsaken til fremgangen for Norway Line er god service, renslighet og god kvalitet på kjøkkenet ombord. Direktør Runshaug, som tiltrådte som sjef for selskapet 1. oktober, og som altså er temmelig fersk i stillingen, ønsker å utvikle Norway Line videre. I den forbindelse sier han at hele tilbudet ombord vil bli vurdert med tanke på økt trivsel. I tråd med forretningsidéen skal reisen være en opplevelse i seg selv, mener han. En ombygging av skipet står også høyt på ønskelisten når han skisserer fremtiden. Målsettingen for neste år er å øke passasjerantallet til 73.000

M/S «Jupiter» frakter stadig flere passasjerer mellom Bergen og Newcastle. Blant tilbudene til de norske reisende er fotballkampene som hjemmelaget Newcastle spiller i høst og vinter.

passasjerer i perioden mai til desember.

- Vi må bestrebe oss på å gi best mulig service sammenlignet med andre selskaper, skape trygge og gode arbeidsplasser, stadig fornye våre kunnskaper og skape en bedriftskultur preget av resultatorientering, en positiv tone, ansvarsfølelse, idéstøtte, samarbeide og lojalitet, sier Runshaug, som tidligere har vært salgs- og hotellsjef ved Hotel Alexandra og assisterende direktør med samme hotel fra 1982.

20års vakker sang

Hun har mange beundrere, Fryda Linzi, som nylig kunne feire sitt 20-års jubileum som sangerinne på Jahre Lines skip. En av de mest trofaste beundrere er en kvinne i Berlin, som fikk oppleve Fryda på et cruise. **Kvinnen reiste et par uker i strekk med Jahre Line mellom Oslo og Kiel for høre Frydas vakre sang!**



Til høyre:
Kjøkkensjef Tore Wang er en av Frydas beundrere.

Under:
En tur i maskinen med maskinsjef Kjell Andersen, også han en av dem Fryda har kjent i 20 år.



Hvorvidt det er kjærligheten til Jahre Line som gjør at hun synger så vakkert, skal være usagt. Men i alle fall er hun svært glad over å få opptre for passasjerene ombord.

- Jeg kunne, hvis jeg ønsket det, vært ombord på cruise-skip i Middelhavet i høstmånedene september og oktober hvert år. Men jeg velger Jahre Line, tross styggvær og kuling, sier hun, og lar oss forstå at hun etter hvert har fått et nokså varmt og spesielt forhold til Kiel-fergen.

- Mitt første cruise var i 1967 med gamle «Prinsesse Ragnhild» til Nordkapp. Den gang var Johan Bernt Krogh kaptein ombord. Det var forøvrig tidligere direktør i Jahre Line, Svein Winge Simon-

sen, som «oppdaget» meg. Både Krogh, Winge Simonsen og alle de andre som arbeidet ombord den gang, var fantastiske mennesker. De gjorde meg lykkelig, og jeg glemmer dem aldri, sier Fryda Linzi, som er belgisk født, har flamsk som morsmål, men som snakker og synger på både på tysk, italiensk, fransk, svensk og norsk!

1967 ble starten på hennes cruise-engasjement. Hun var med «Prinsesse Ragnhild» på cruise i Middelhavet før hun i 1981 fikk et engasjement på «Sagafjord». Hvert eneste år siden dengang har hun opptrådt vekselvis på «Sagafjord» og «Vistafjord». Men hver eneste høst er hun å finne ombord på «Prinsesse Ragnhild» der hun i to

på Jahre Line



*Til venstre:
- Jeg har mange venner i Jahre Line, sier Fryda Linzi, her sammen med overstyrmann Odd Halvorsen, til venstre, og kaptein Petter Norstrøm. De har kjent hverandre i 20 år.*

*Under:
De har seilt mange turer mellom Oslo og Kiel, Fryda og gallionsfiguren på «Prinsesse Ragnhild».*



måneder forlyster de reisende med sin sang. Hun er meget allsidig, og hennes repertoar spenner over alt fra tyske drikkeviser, sjømannssanger, franske viser, populære evergreens og norske sanger som «Ola var fra Sandefjord» og «Se der danser bestefar». Hun har en egen evne til å få tilhørerne med seg, og er med på å skape en fin stemning og atmosfære for passasjerene. På hennes meny står over hundre sanger. Hun er også villig til å ta sanger på oppfordring.

Fryda Linzi har tre filmer bak seg, en rekke TV-program og plateinnspillinger. Når hun ikke er «på bøljan blå» opptreer hun på luksushoteller i Sveits og Tyskland.

At hun er populær, forteller følgende episode om: Hennes første cruise med Den Norske Amerikalinje skulle vare i én måned. Da det ble kjent blant passasjerene at hennes kontrakt var iferd med å utløpe, ble det trommet sammen til allmannamøte som munnet ut i et krav om at hun måtte få bli enda lenger ombord. Og kravet fra passasjerene ble imøtekommet. Hun fikk forlenget kontrakten og fikk synge enda mer for sine beundrere.

- Jeg føler meg hjemme i Jahre Line. Her har jeg fått mange venner både blant passasjerer og mannskap, sier hun. - Jahre Line er blitt en del av mitt liv. Jeg har hatt 20 vidunderlige år her.

This is my home.

Et moderne data-anlegg med bl. a. papirløs fortolling, gjør ekspederingen raskere. Solvi Eidsjø, til venstre, Kjell Mardal og Eva Kristin Foss tar seg her fem minutter.



Transport til lands,

Folk i Nord-Norge kan takke Norwegian Express Cargo for at de får lese ukebladet Se og Hør. Det er nemlig dette firmaet som sørger for å få sendt bladet nordover med fly.

Men det er ikke bare ukeblader Norwegian Express Cargo, som Kosmos i september overtok aksjemajoriteten i, besørger transport for. NECAS, som forkortelsen på selskapet lyder, sender varer over hele verden. Og virksomheten bærer frukter. Selskapet er bare litt over to år gammelt, har totalt 75 ansatte og en årsomsætning på rundt 100 millioner. Transporten foregår både på land, til vanns og i luften.

Norwegian Express Cargo har sitt hoved-

kontor på Alnabru, mens flyfrakt-avdelingen ligger på Fornebu. Selskapets historikk er interessant: 1. mars 1985 brøt 13 ansatte ut av firmaet Aircontact Cargo og etablerte Norwegian Express Cargo. Ytterligere 39 av de ansatte i Aircontact Cargo sluttet seg til, og en stab på 52 brettet opp ermene og konsentrerte sin innsats om det nystartede firmaet.

- Vi gikk frimodig igang med å skape vår egen bedrift. Idag er vi ikke redde for å si at vi har lykket, sier markedssjef Kjell Mardal. - Nå går vi inn i en fase hvor vi skal internasjonalisere oss. Kosmosgruppen representerer jo det største stykkgods-selskap i landet, faktisk større en Linjegods. Det er altså dimensjoner over en slik transportdi-

visjon som konsernet råder over.

For oss var det positivt at Kosmos fant det interessant å engasjere seg ytterligere i selskapet. Kosmos hadde via Det Bergenske Damp-



skibsselskap, fra før 38,5 prosent av aksjene, og har nå økt sin andel til 67 prosent. Internasjonalisering trenger kapital, og Kosmos var således midt i blinken for oss. Vi sier det slik at vi solgte oss til Kosmos, og ikke at Kosmos kjøpte oss. Her i huset er vi veldig godt fornøyd med vår inntreden i transportdivisjonen i Kosmos, sier Mardal, som har sin daglige arbeidsplass på hovedterminalen på Alnabru, en terminal med syv tusen kvadratmeter lagerplass. Hit kommer lastebilene med all slags last. Lasten leses av sorteres, og bringes ul til kundene, enten ved hjelp av NECAS egne bi

Administrerende direktor Sverre Holme står i spissen for Norwegian Express Cargo A/S.



Selskapet disponerer 14 slike lastebiler, og sjåførene kjører på kontrakt. - Byens beste transportkorps, sier markedssjef Mardal.

til sjøs o i luften

ler, eller ved hjelp av samlastere som i. eks. Linjegods og Polar Express.

- Vår hovedidé er at terminalen skal være full om formiddagen og tom om kvelden, sier Mardal, og tilføyer som en kuriositet at hver eneste Husquärna symaskin som leveres i Norge, går gjennom denne terminalen.

Rask varebehandling krever teknisk utstyr, og NECAS har klart å bygge opp en data-styring som bl. a. har ført til papirløs tolklarering. EF og Europa benytter den samme fortollingskode, og har eksportøren utstedt dokumentene riktig, skal de kunne spilles over i datasystemet på Alnabru, slik at de kan tas ut der. Slikt utstyr koster penger, og det er derfor en fordel å være med i en større gruppe. Småspeditørene



harnemlig ikke råd til å kjøpe slikt avansert utstyr, sier han.

- Vi er nå kommet over pionér-stadiet. Steinalderen er forbi, og lønnsom drift er vel det vi skal tenke mest på nå. Vi har begynt å orientere oss når det gjelder muligheter for samarbeide med andre deler av transportdivisjonen i Kosmos, sier markedssjef Mardal.

Markedssjef Kjell Mardals stresskoffert er litt spesiell: På den ene siden har han klistremerker fra de store kundene, på den andre siden er de mindre samlet.

Den nye papirmaskinen er nå igangsatt:

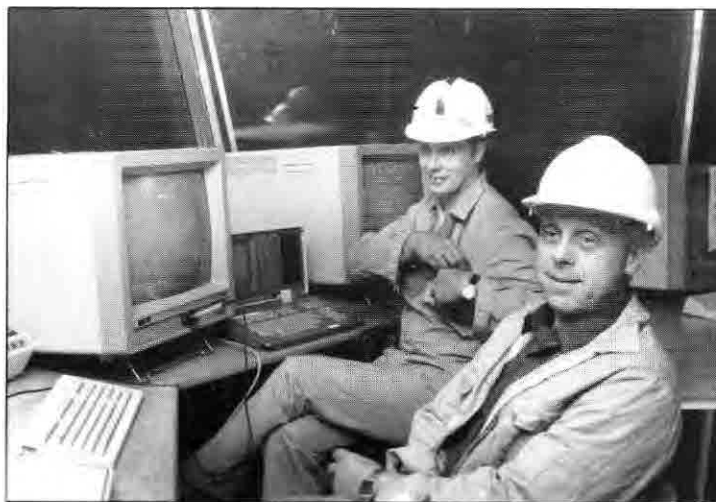
Et imponerende arbeide er utført ved Saugbrugs

- Dette er omtrent som å være på broen ombord i Bastøfergen, sier Gjermund Lervik, og skuer ut over PM 4, Saugbrugsforeningens nye papirmaskin som nå er kommet i gjenget etter et opphold og ombygging siden 20. august. Og «broen» som Lervik refererer til er det nye kontrollrommet som befinner seg høyt over gulvet mellom PM 5 og den nye PM 4. 15. oktober gikk startskuddet for igangsetting av den nye maskinen, som ca. 500 mann jobbet med i åtte uker for å få ferdig. Et imponerende arbeide er utført, til den nette sum av 260 millioner kroner. Men såvidt Kosmos Nytt for-

står, skal det være vel anvendte kroner.

Nye PM 4 inneholder mye avansert datautstyr, og det er maskinbetjeningen som sammen med kalenderbasen skal overvåke dataskjermene i kontrollrommet. Når man befinner seg i kontrollrommet har man følelsen av at sammenligningen med broen på en båt slett ikke er noe dårlig sammenligning, idet man hele tiden føler en svak duving. Kontrollrommet hviler på gummi for å unngå at vibrasjoner skal skape problemer med dataanlegget. Her er også godt støyskjerming.

Ombyggingen har gått ganske smertefritt og får



Maskinfører Kai Slyngeborg, til venstre, og kalenderibas Arne Lindahi i det nye kontrollrommet.

betegnelsen vellykket både og produksjon. Den nye når det gjelder vedlikehold maskinen sørger for bedre



De kan puste ut i forvisning om at ombyggingen av PM 4 har gått bra, disse syv som har hatt sentrale oppgaver under byggeperioden. Fra venstre Sverre Lindquist, Gjermund Lervik, Tor Suther, Knut Dreyer, Jens Engh, Olaf Lier og Tom Bra tli.



Her presenterer vi Randi Storsve (til venstre), passasjersjef i Nordenfjeldske, sammen med Grethe Bergum og Anne Grøset. Randi har vært ansatt i rederiet i ni år, først som sekretær, bookingassistent og bookingsjef. Fra 1986 er hun passasjersjef.

Jentene kom mer -

For noen år siden kom en ung Sandefjordspike til Oslo for å søke jobb. En tid senere hørte jeg hun var blitt sporvognsfører. Tenk seg til - en stillferdig og beskjeden ungpige fra lille Sandefjord som trikkefører gjennom en travel og masete Oslo by.

Nylig bragte en Skiensavis en artikkel om Man Borge fra Porsgrunn: Norges første kvinnelige brannkonstabel.

Og omtrent samtidig: en pen og sympatisk Oslo-jente, Hanne Christensen, Norges første rovdyrkonsulent.

Spør om ikke jentene er på vei inn i yrker som vi vanligvis har kalt mannsdominerte!

Da vi 1971 sendte ut første nr. av vår bedriftsavis Jahre Nytt - senere omdøpt til Kosmos Nytt - og ville presentere en spesiell person i Kosmos, valgte vi en dame, Berit Berg, adresse Bjerggaten, Sandefjord. Berit Berg var historiens første kvinnelige stu-

ert i Kosmos-flåten, etter en allsidig praksis i restaurantfaget, og i messetjeneste, bl. a. i Jahre Line. Ved siden av praksis hadde hun tatt kokk- og stuertskole i Sandefjord - den beste i sitt kull - og kom deretter til å bestyre sitt spesielle departement ombord i en rekke Kosmosskip.

- Hvordan ble du sett på ombord, spurte vi. Godtar sjømenn en kvinnelig overordnet?

- Dette er bare et spørs-

mål om faglig dyktighet, svarte Berit. - Gjør du jobbe din skikkelig, blir du godtatt.

Først i 1970-årene hadde vi noe omkring 2 700 kvinner ombord i norske skip, catering-personale **ikke** medregnet. To, tre, kanskje fire, ombord i hvert skip. Om de var populære?

Vanligvis, ja. Forøvrig er det vel ikke bare den faglige dyktighet som gjør jentene populære ombord; for noen kan de jo også være et blikkfang, og det er

vel ikke noe galt i det? Skal ikke sjøfolk også ha noe pent å se på?

En norsk kaptein, Egil E. Fonnes ombord i m/s «Garnes», uttalte i en avis i begynnelsen av 1980-årene at norske handelsskip burde få flere kvinnelige besetningsmedlemmer.

Skipsmiljøet vil bare nyte godt av kvinnelige besetningsmedlemmer, hevdet han. Mange av dem er godt skikket. At jenter er klønete i tekniske ferdigheter,



Det er nok ingen tvil om at kvinner ombord kan være vel så ryddige i sitt departement som mannlige kolleger. Dessuten kan det være fint for mannlige kolleger å ha noe pent å se på! Dette foto er tatt ombord i m/s «Jarilla» da skipet i 1983 losset biler i europeisk havn. Kari Mikaelson (t.v.) hadde da stått ombord i flere av våre skip, mens Hanne Riise var førstereis, forlovet med 1. maskinisten ombord, Kjetil Kleppe.



Sekretær-yrket er vanligvis dominert av kvinner, og det spørs om ikke kvinnene er suverene i dette arbeidet. En god sekretær er sjefens høyre hånd heter det, og sekretariatet er sjefskontorets dasjboard. Vårt foto viser fra venstre foran Turid Hassel og Sissel Tørnquist. Bak: Turid Iversen, Anne Birgitte Berg, Inger Mørk, alle i Kosmos' sentraladministrasjon.

Av Vilhelm Møller

stemmer ikke. Det er bare en gammel myte.

Nøyaktig det samme mente tre forskere som hadde foretatt en undersøkelse ombord i norske skip. I en bok de ga ut, «Ta vare på våre sjøfolk», hevdet de at kvinner virker disiplinerte på menn. Derfor norske jenter - meld dere på hyrekontorene!

Men så skjedde jo det som mange vet: I 1980-årene skrumpet den norske handelsflåte inn, og dermed antall mannskaper, også kvinnelige.

Også Kosmos-flåten skrumpet inn. Det er såvisst ikke mange jenter ombord i de båtene vi har igjen. Selfølgelig kunne vi nevne Renate Hundal som en unntagelse. Renate er ingen hvem-som-helst, hun har nok en suveren rekord som kvinnelig offiser i Kosmos-flåten.

Renate Ursula, f. Besch, er tyskfødt, gjorde tjeneste som pike ombord i syv forskjellige Kosmos-skip, før hun tok eksamen som radiotelegrafist og fortsatte i sitt tidligere rederi, Kosmos. Som radiooffiser siden 1972 har hun stått ombord i en lang rekke skip, i biltransport, i tankfart, i lektring, kort sagt det meste av Kosmos' maritime

virksomheter. Fram til høsten 1986, da hun mønstret av m/t «Jaguar», som da ble flagget ut. - Og dermed var det vel slutt for Renate i Kosmos? spør vi.

- A nei da, svarer mannskapsjef Grethe Stabæk Andersen. - Nå er Renate radiooffiser på plattformen «Kosmos» i Nordsjøen.

- Og så har vi altså nevnt Grethe, så er det vel tilstrekkelig å henvise til årets første nr. av Kosmos Nytt, der vi presenterte henne som selskapets første maritime personellsjef.

Jo da, jentene kommer, også i andre mannsdominerte maritime yrker. Da jeg nevnte for min gode venn Øyvind Fagerli i Jahre Line at vi gjerne ville

skrive litt om kvinnelige nøkkelpersoner i Kosmos-flåten, svarte han umiddelbart: - Ikke glem Kajsa Persson!

Visst kjenner vi Kajsa Persson, første kvinnelige purser i Jahre Line. Kajsa er svensk borger, bosatt i Malmø, født 1951, med første reis som båtvertinne i 1981. Allerede året etter avanserte hun til purser, og gjør jobben sin til like stor tilfredshet som noen. Vi menn må snart lære å innse at det ikke er noen forskjell i intellektuell utrustning mellom mann og kvinne.

Vi har mange dyktige kvinnelige medarbeidere i Kosmos med tilsluttede selskaper. Noen har i åre-

nes løp forlatt oss - delvis for å gå til høyere stillinger annetsteds. Men mange er igjen, og vi skulle så gjerne nevnt flere her i vår lille epistel. Kanskje vi ved en senere anledning kan presentere andre kvinnelige medarbeidere i vårt konsern - det er så visst et rikt utvalg å ta av!

En omfattende vitenskapelig undersøkelse i USA viser at mannlige toppledere utfører sin lederrolle, ikke bare på sin utdanning, sine kunnskaper og sin erfaring, men deres nøkkelbeslutninger blir styrt av *intuisjon*; det er vel dette som i dagligtale kalles fin teft - en egenkap Anders Jahre hadde til overmål. Den samme amerikanske forskning har dessuten vist at kvinner i lederstillinger i større omfang enn menn kan fatte riktige beslutninger gjennom sin intuisjon. Disse forskningsresultater reiser et vitalt spørsmål: Er det ikke på tide at vi tar kvinnene på alvor som ledere?



Kajsa Persson - førstereis i 1981 - avanserte til purser etter ett år ombord.



Over:

En utfelibar brannstige er blant de produkter Ankers kan tilby, sier salgssjef Ivar Rasmussen.

Til høyre:

Slik fungerer Safelink: gangbroen er montert på riggen og overfører personell fra og til en stand-by båt eller kataran.

En bedrift

Ankers A.S. i Halden er Norges største produsent av ståltrapper, som er bedriftens hovedprodukt. Bedriften er landets eneste produsent av hydrauliske tippteleskop, som er et loftesystem for lasteplanet på lastebiler. Et par andre produkter har også medvirket til å gjøre Ankers kjent. Bedriften har nemlig produsert nor-

Men først til det siste, som har vakt berettiget oppsikt i næringslivskretser. Ankers har utviklet et avansert gangbrosystem, basert på operative erfaringer fra Nordsjøen og studier for Statoil. Det brasilianske statsoljeselskapet Petrobas har til hensikt å overføre personell til installasjoner offshore i Campos-bassenget med båt, istedet for med helikopter. En slik personelltransport blir sett på som både billigere og sikrere og med større kontinuitet.

- Brasilianerne har sett poenget med å bruke gangbroen både til tørr-evakuering og transport. Jeg tok

kontakt med brasilianerne etter at vi hadde kommet frem til at det var mulig å lande en gangbro på en kataran. Etter en tid bestemte Petrobas seg for å bygge en slik gangbro. Vi har levert alt det tekniske underlag som skal til for å bygge denne broen og skal hjelpe til med igangkjøringen. Hvis dette prosjektet faller heldig ut, skal samtlige plattformer i Campos-bassenget utstyres med et slikt gangbrosystem. Det dreier seg om 11-12 plattformer, sier Andresen, som kan tilføye at oljeselskapene har utført en rekke undersøkelser og at Ankers-broen har kommet best ut av disse. En gangbro til evakuering er f. eks. langt sikrere enn en frittfall livbåt.

fl

Gangbroen som Ankers har utviklet, har fått navnet Safelink, og skal installeres på riggen «Enchova». Broen er 30 meter lang og er fleksibel, hydraulisk operert. Bedriften har en samarbeids- og lisensavtale med den brasilianske skipsverftgruppen som skal bygge Safelink. Konstruksjonsarbeidet og beregningene utføres av Ankers datterselskap Anker Consult A.S. i Fredrikstad.

- Man burde se nærmere på alternativ personelltransport offshore. Regulariteten er f. eks. like høy, om ikke høyere, ved å bru-

i fremgang

geshistoriens lengste skjeve trapp, og har utviklet et avansert gangbrosystem til bruk på oljeinstallasjoner.

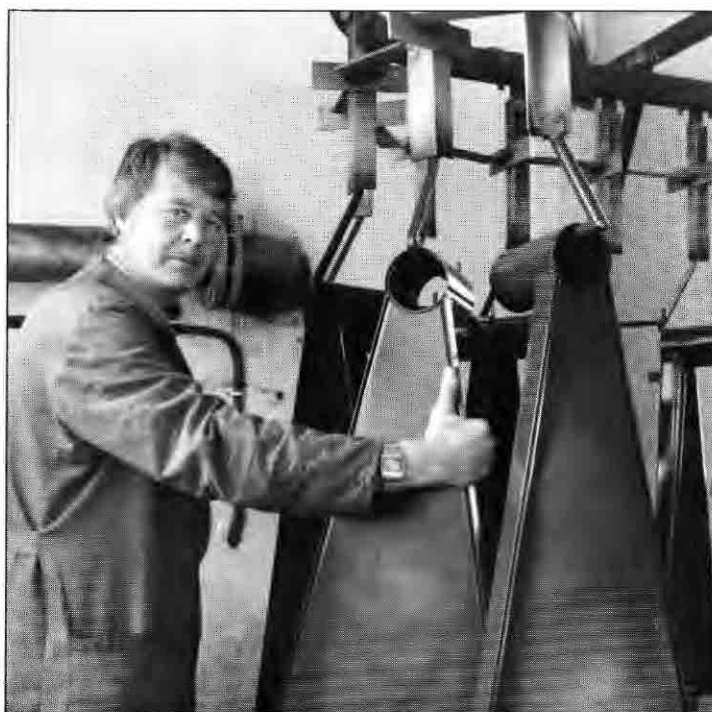
– Det er særegne produkter vi må etterstrebe. Vi må stille oss spørsmålet om hva markedet vil ha, sier adm. dir. John T. Andresen.

ke båt fremfor helikopter. Når det gjelder «hjemlige» forhold, har vi innlevert et tilbud på flere ti-talls millioner til Statoil i forbindelse med Veslefrikk-feltet og riggen «West Vision». Her er det flere bedrifter som kjemper om kontrakt.

Som nevnt er det trapper som er Ankers hovedprodukt, og da spesielt spiraltrapper av stål til alle slags næringsbygg, forretninger, skoler og endog privatboliger. Men bedriften har kompetanse til også å påta seg mer avanserte oppgaver i trappeproduksjonen, som f. eks. norgeshistoriens lengste skjeve trapp. Den er montert i Stavanger, på Norwegian Contractors 50 meter høye, skjeve tårn, et kjent landemerke på de trakter. Tårnet ble opprinnelig bygget i forbindelse med prøvestøpingen av en Condeep T 300 plattform for dypt vann, men idag er tårnet silo for ni tusen tonn sement. Og på toppen er det et seminar- og møtested for 100 personer. Spiraltrappen er en utvendig nød-bitrapp som fører fra bakkenivå til tårnets utkikkplattform. Trappens senterakse er montert skjevt og følger tårnets heining, som er 17 grader sett nordfra og seks grader fra vest. Med en høyde på 35 meter flytter trappens senterpunkt seg horisontalt 11,3 meter. Trappens diameter er tre meter.

– Da vi etablerte bedriften i 1984 trodde vi at en trapp er en trapp, og et kjedelig produkt med mindre tekniske utfordringer. Men det har vi måttet forandre syn på, sier direktør Andresen. – En trapp kan nemlig være teknisk krevende, ha en arkitektonisk form, og la seg produsere. Det er der utfordringen ligger. Vi mener at vi etter hvert har lært oss mye om trapper. Den skjeve trappen var en spesiell utfordring for oss. Oss bekjent var det ikke tidligere laget en spiraltrapp som er skjev alle veier.

Forts. neste side



*Over:
Joar Wang iferd med å
få fullført en sving-
trapp.*

*Til venstre:
Tor Hansen med trap-
petrinn som nettopp er
lakkert.*

Bennett satser mer På Japan

I løpet av de siste årene har stadig flere japanere funnet veien til Norge som turister. For å øke den innkommende trafikken til Norge og Skandinavia ytterligere åpner nå Bennett salgskontor i Tokyo. Reisebyrået går inn som medeier i det allerede etablerte firmaet Royal Fredsun Tours Japan Ltd., som nå skifter navn til Bennett Fredsun Tours Ltd.

Det nye selskapet skal først og fremst være et salgskontor for Bennett of Scandinavia, Oslo, som i dag er den største operatør av innkommende turisme til Skandinavia.

- Selv om vi i en årrekke har arbeidet på det japanske markedet, hovedsakelig via London, er det klart at et salgskontor i Tokyo vil gjøre det lettere å få mer trafikk direkte fra japanske operatører og agenter, sier direktør Bjørn R. østbye i Bennett Reisebureau.

- En viktig forutsetning for å lykkes i det japanske markedet er opparbeidelse av tillit hos forretningsforbindelser. Denne tilliten vil i stor grad være avhengig av den service som ytes. Ved å være representert i Tokyo med eget kontor, vil vi kunne yte en betydelig bedre service enn om vi skulle betjene alle forbindelsene fra Skandinavia, sier østbye.



NORTRA-sjefen Ronald Bye, til venstre, gratulerer Bjørn R. Østbye fra Bennett med nytt salgskontor på den andre siden av jordkloden. Bennett regner med at turisttrafikken fra Japan til Norge nå vil øke ytterligere.

- Det er flere grunner til at Bennett velger å åpne et kontor i Japan akkurat nå. Den japanske økonomien er blant de mest stabile i verden, samtidig som det forventes fortsatt vekst i årene som kommer. Dette vil kunne gi seg utslag i økt reisevirksomhet. For å dempe presset på den innenlandske økonomien har myndighetene blant flere tiltak oppfordret innbyggerne til å bruke penger på utenlandsrei-

ser.

I løpet av årets syv første måneder har turiststrømmen fra Japan til Norge med hele 75 prosent sammenlignet med samme periode i fjor.

- En av årsakene til den kraftige økningen i turisttrafikken fra Japan er at de japanske turistene i stor grad uteble i fjor på grunn av Tsjernobylulykken og terrorfrykt. Det som imidlertid er verdt å merke seg er at økningen av japanske tu-

risten til Norge er betydelig større enn for eksempel amerikanske turister til Norge. Det gir grunn til å tro at den fremtidige økningen i turisttrafikken fra Japan kan bli betydelig i årene som kommer. Som den eneste norske operatør av betydning for innkommende turisme til Skandinavia er det vår målsetting å ta en betydelig del av dette markedet, avslutter direktør Bjørn R. østbye i Bennett.

Forts fra foreg. side

Vi laget først noen skisser og bygde et par prøvetrinn. Anker Consult utviklet et program for alle slags belastninger. Vi konstruerte trappen og bygde opp den første seksjonen. Da hadde vi løst problemet og bygde 14 enheter, som

trappen utgjorde. To mann, en med betydelig erfaring innen offshore, og en spesialist på trapper, monterte trappen i løpet av 10-12 dager. Det morsomme med dette oppdraget var at våre kalkyler holdt, så vi tjente penger. Vi var nesten villige til å levere trappen til selvkost fordi vi mente at det var betyd-

ningsfullt og interessant bare det å få laget den.

For oss er dette bare ett eksempel på hva vi kan gjøre, sier Andresen, som tilføyer at Ankers A.S. har 55 ansatte i Halden, og at datterselskapet Anker Consult A.S. i Fredrikstad har 12 ansatte. Sistnevnte er Ankers ingeniørkontor og har avansert teknisk da-

tautstyr, trykktanker, data-assistert konstruksjonsutstyr og et datasystem for spesifisering av trapper.

Blant Ankers kunder er også lastebilpåbyggere og lastebil-leverandører. Ankers produserer nemlig, som den eneste i landet, hydrauliske tippeteleskop.

- Fremtiden ser lys ut

Det er ca. 20 flyfraktagenter i Oslo. En av de er Norwegian Express Cargos avdeling på Fornebu med 21 ansatte. NECAS er det største selskapet når det gjelder forsendelser innenlands. Ifjor var denne omsetningen fem millioner kroner, mens forsendelser til utlandet utgjorde en omsetning på 20 millioner. Hovedtyngen av det som trans-

porteres er datautstyr og elektronisk utstyr. - Fremtiden ser lys ut, sier produksjef Knut Dreyer og salgssjef Alf Ekra, som ser positivt på Kosmos' engasjement. - Det er en styrke for oss å ha kommet inn i gruppen slik at vi kan dra nytte av hverandre. For bransjen vår er tøff, sier de.



Fra venstre: Knut Dreyer, Øivind Krokann, Kristin Eksaa, Trond Johansen, Alf Ekra, Erik Edvardsen, Astri Huse, Terje Strand, Tove Onrud, Truls Jakobsen og Arvid Larsen.

Norsk Data er selskaps største kunde på eksportsiden, og datautstyr sendes til alle europeiske land. Noe går til USA, og i inneværende år har India vært en stor mottager. Varene sendes med alle flyselskaper, men som det «nasjonale» flyselskap, er det naturlig at SAS transporterer de fleste varene.

- Vår fortjeneste ligger for en stor del i samlast, noe som våre kunder også tjener mest på, sier produksjef Knut Dreyer. Han opplyser at konkurransen i bransjen er hard og at prispresset er stort.

- Vi har vår styrke i raske dør-til-dør løsninger til en konkurranse-

dyktig pris. Det er viktig at kundene får et tillitsforhold til oss, og at vi kan tilby «pakker» når det gjelder både bil, båt og fly. Der er vi i en særstilling. Vi kan, kombinert med vår Alnabru-avdeling, skreddersy pakkeløsninger for kundene.

- Mange dømte oss nedenom og hjem da vi startet Norwegian Express Cargo i 1985, sier salgssjef Alf Ekra, - og det tok noen måneder før vi virkelig fikk luft under vingene. Da fikk vi kontrakter med Norsk Data og Elektrisk Bureau, og vi ble samarbeidspartnere med Burlington Air Express. Sistnevnte er verdens nest største fly-

fraktttransportør, som også har egne fly. Last fra USA sendes som samlast til Norge, og vår oppgave er å sørge for at forsendelsene kommer raskt frem til mottager. Burlington, med hovedkontor i California, har også egne kontorer i England, Australia og New Zealand og agenter spredt rundt i hele verden.

Miljøet i flyfraktavdelingen på Fornebu er bra. Både Dreyer og Ekra har et solid inntrykk av at de ansatte trives godt. Det er lite gjennomtrekk. Selvfølgelig har det hendt at folk har sluttet. Men de har i mange tilfelle kommet tilbake igjen. Flyspeidisjon er en interessant

bransje som bl. a. gir ansatte muligheter til å reise litt. Det hender det kommer innbydelser til studieturer til frakterminaler rundt om i verden, og det er både interessant og lærerikt å se hvordan andre selskaper i samme bransje driver sin virksomhet.

Det har vært en jevn økning av transportmassen siden selskapet ble etablert. Antall utgående oppdrag er ca. 21 000 pr. år, mens antall inngående ekspederinger er ca. 22 000. Firmaet er nest størst i landet når det gjelder utgående flyfrakt, og det er man tilfreds med etter to og et halvt års virksomhet.



— Et hotell Kosmos kan være stolt av

— **Et hotell Kosmos kan være stolt av, sier markedsjef Berit Finne Stefansen om Royal Garden Hotel, som er innlemmet i Kosmos Hotels. Royal Garden er et av landets mest moderne hoteller i internasjonal toppklasse, et av landets største med et spennende interiør beriket med høyverdig kunst og eksotiske planter. Det som i størst grad er med på å prege Royal Garden Hotel er de mange frodige grøntanleggene. Hvilket annet hotell her i landet kan vel vise til datastyrt vanning av planter?**

Historien om Royal Garden Hotel starter med den siste store bybrannen i Trondheim. I 1967 ble et helt

kvartal ved Nidelven flammes rov. Tomteelene, Trondheim kommune og Det Nordenfjeldske Dampskipsselskap (NFDS) var lenge uenige om hva tomten skulle benyttes til, og mens diskusjonen om fremtidig utnyttelse pågikk ble tomten benyttet til parkeringsplass.

I 1978 lanserte NFDS idéen om å bygge et moderne kongresshotell på branntomten. Trondheims hotellkapasitet lå langt tilbake sammenlignet med Oslo, Bergen og Stavanger. Det var selgers marked, noe som ga seg utslag i dårlig service og lav standard på eksisterende hoteller. Trondheim var i ferd med å melde seg ut av den nasjo-

nale og internasjonale konkurransen om kongresser, konferanser og større utstillinger/messer. Markedsundersøkelsene som ble foretatt viste et klart behov for et nytt storhotell i Trondheim.

Forprosjektet med det nye hotellet tok vel et år, og NFDS benyttet denne tiden til å få flere samarbeidspartnere til prosjektet. Eiergruppen besto dengang av Forenede Forsikring (30 prosent), Kreditkassen (30 prosent), NFDS (32 prosent) og Trondos, Trondheim og omegn samvirkelag (8 prosent).

De første planene måtte omarbeides flere ganger, nye arkitekter kom inn i bildet og det ble stilt strenge

Til venstre:
Galleriet Bar har plass til ca. 60 gjester.

Over:
Arkitektene bak Royal Garden Hotel]: Per Kalnjar Lund, Sverre Clausen, Lars Fasting og Per Knudsen, fotografert i «Oasen» - en av hotellets grønne haver.

krav til hotellets høyde og utforming. Det ble en lang og kronglete vei før man 1. juni 1982 endelig kunne ta det første spadetak. 15. mai 1984 skulle hotellet stå ferdig. Byggeprosjektet ble gjennomført av Ake Larson entreprise med god hjelp av lokale firmaer innen VVS, elektro, byggteknikk etc.

Parallelt med byggearbeidet pågikk oppbyggingen av administrasjonen. Allerede et år før hotellet åpnet var markeds-/salgsavdelingen operativ. En måned før startskuddet gikk begynte samtlige av de 300 nyan-satte medarbeiderne på et internt kurs- og opplæringsprogram.

Royal Garden Hotel åpnet med stor festivitas 17. februar 1984 - tre måneder tidligere enn antatt. En uke før åpningen kunne direktør Sjødin ønske sine første «prøvegjester» velkommen til hotellet. Det ble også gjennomført en vellykket bankett med medlemmer av Trondheims markedsforening som gjester. En vellykket generalprøve for ansatte i hele huset.

Det som i størst grad er med å prege miljøet på Royal Garden Hotel er de mange frodige, grøntanleggene, kontakten med Nidelven, lyset og en skiftende himmel over de mange glasstakene. Det ble kjøpt inn planter for godt over en halv million kroner, vanning av plantene er datastyrt slik at hver enkelt plante får den mengde vann den skal ha, og til riktig tid. Innetemperaturen er også tilpasset for å behage både mennesker og planter.

Hotellet består av tre hotellblokker, Det Røde, Det Grønne og Det Blå kvarter, som er bundet sammen med de tidligere nevnte glassgårder og en egen avdeling hvor restauranter, nattklubb og kongress-/bankettavdelingen er plassert. Totalt har hotellet 297 gjesteværelser, inklusiv åtte suiter. Ni værelser er spesialinnredet for rullestolbrukere.

17 gjesteværelser er forbeholdt Royal Garden Club, et tilbud til forretningsreisende som stiller ekstra store krav til ro og komfort.

Innenfor hotellets vegger finnes et allsidig og spennende restauranttilbud: Prins Olav Grill er navnet på husets gourmetrestaurant. Navnet stammer fra et cruiseskip som kom i NFDS' eie rundt århundreskiftet. Skipet var opprinnelig en britisk kongeyacht ved navn «Alexandra», naturlig nok ble dette navnet på et chambre separe i tilknytning til Prins Olav. Originale ornamenter fra kongeskipet pryder restauranten.

Restaurant Cicignon er Trondheims moderne danserestaurant. Spennende arkitektoniske detaljer gir stedet intimitet og fremhever beliggenheten tett inntil

Nidelven. Navnet har restauranten arvet fra byens fremsynte byplanlegger.

Royal Garden Cafe er en luftig, franskinspirert restaurant med en uhøytidelig og personlig atmosfære. Caffen ligger i en av hotellets glassgårder.

I en av de øvrige glassgårdene finner man deler av Galleriet Bar. I den åpne delen kan man «se og bli sett», ønsker man en mer anonym tilværelse trekker man inn i den mer lukkede delen av baren. Stedet er ikke bare hyggelig i kveldskumringen, derfor serveres kaffe/te og smørbrød her på formiddagen.

Ønsker man å ta del i flatelivet, er nattklubben Studio Hjorten det rette stedet. Her kan man danse til discorytmer i et miljø som kanskje mest hensetter tankene til Tarzan og Jane i et «ekte» jungelmiljø. Utvilsomt Trondheims mest populære nattklubb.

Skulle ingen av de ovennevnte steder falle i smak, anbefales Kjellerrestauranten No 50. Navnet sier noe om adressen, Kjøpmannsgt. 50, vis-a-vis hotellet. En restaurant totalt forskjellig fra de øvrige serveringssteder, holder hus i en av Trondheims eldste hvelvkjellere. Interiør, mat og drikke er tilpasset omgivelsene med nennsom hånd.

På vår runde i og ved hotellet har vi nå kommet til den kanskje viktigste avdelingen, kongress-/bankettavdelingen. Her finner man en plenumssal for inntil 600 personer, samt møterom for store og små arrangementer. Vellykkede banketter med mer enn 700 deltagere er avholdt ved flere anledninger. Hotellets kongress-/bankettkontor tar hånd om detaljplanleggingen sammen med arrangøren, og husets verter/vertinner sørger for tilrettelegging og gjennomføring av arrangementene.

Hotellgjestene er meget godt fornøyd med at Braathens SAFE's trafikkontor befinner seg i hotellet. Alle flybusser har stoppested like ved hotellinngangen. Bank, bilutleie og frisørsalong er også på plass under samme tak.

Et ærverdig og moderne hotell



Direktør Jan-Georg Hoffmann.

Det finnes vel neppe et hotell i Norge som har vært gjenstand for en så intens debatt som Britannia, da planene om modernisering ble offentliggjort. Men alle stormer har stilnet, og etter gjenåpningen har hotellet fått mange lovord. Trønderne kan igjen vise frem sitt berømte klenodium: Det gamle ærverdige hotellet som nå også dekker dagens krav til komfort.

Den historiske eim ligger ennå i veggene i Britannia Hotel, som ble knyttet til Kosmos Hotels samtidig med Royal Garden. Mens Royal Garden representerer det hyper moderne, er Britannia eksponenten for tradisjonene, selv om dagens resepsjon ikke minner mye om den første disken fra 1897. Men salongene fra tiden før århundreskiftet, Den Røde Salong og den Store Engelske, kan bringe tankene tilbake i tiden. I den Store Engelske fyres det på peisen når høstmørket faller på. I Rotarysalen er det motiver fra gamle Trondheim.

Gjestene kan velge mellom 177 nye og oppussede værelser med moderne standard og komfort. Hotellet har også en rekreasjonsavdeling med sauna. I den nye fløyen ligger dess-

uten VIP-avdelingen for gjester som ønsker seg litt ekstra.

Når det snakkes om Britannia, kan man vanskelig unngå å nevne restaurant Palmehaven - hotellets berømte oase - i maurisk stil og med frodig have. After Eight er et populært dansested ikke bare for gjestene, men også for folk som er en tur på by'n. Mellom resepsjonen og restaurantene ligger Lobby Lounge'n, hotellets naturlige møtested. La oss også nevne Pianobaren hvor kjente entertainere underholder og hvor gjestene kan sitte rundt flygelet og nynne med, - og restaurant Jonathan i de sjarmerende kjellerlokalene. Her kan man steke sin egen biff på klebersten, eller ta en tur inn i selve vinkjellerne for å velge blandt uttallige etiketter.

2830 RAUFOSS



Gode resultater i seiling Vtil «Fram X»

Kosmos er sponsor for to seilbåter som begge har hatt god suksess sist sommer. Mest kjent er vel «Fram X» (bildet), som Kronprins Harald og hans mannskap styrte til en sikker VM-seier og «One Ton Cup» i Kiel i sommer. Denne båten er norsk næringslivs gave til Kronprins Harald ved hans 50-års dag nylig. Sammen med Aker Norcem, EB-gruppen, Norsk

Fina, Oppdrettsrådet for laks og SAS har Kosmos inngått en treårig samarbeidsavtale med Norges Seilforbund om driften av båten.

Den andre seilbåten Kosmos samarbeider med heter faktisk «Kosmos», og er trolig Norges beste båt i Flying Dutchman-klassen. Det er Erik Bjørkum fra Sandefjord og Ole Petter Pollen fra Moss som utgjør dette laget,

som kvalifiserte seg til prøve-OL i Pusan i Sør-Korea. Der ble båten nummer elleve sammenlagt, men rapporterer at de har lært en masse om forholdene i neste års OL-farvann - og vil stå på for å bli det norske laget som skal bli uttatt til å delta i OL-seilingene. Kosmos' samarbeidsavtale løper frem til uttaket til OL, da skal vi vurdere avtalen på nytt.