



תשרי תשנ"ז אוקטובר 1997

56



VERED
HAIFA

GRU PORTACONTENITORI
REGGIANE PACECO S.p.A.
FABBRICAZIONE E MONTAGGIO
PUBBLICAZIONE AL 1/1000

PORT
M42
L50



דבר המערכת

גליון זה מודפס בסמוך לפתיחת חגיגות שנת היובל למדינת ישראל. תולדות חברת "צים" שזורות בספורה של המדינה ואנו רוצים מעל דפים אלה לאחל לה ולכולנו שלום ושקט בטוח בגבולותיה, אריכות-ימים ושגשוג.

לאחר שדרי יורם זכה התמנה למנכ"ל חברתנו, נאלץ הוא לצערנו, לפרוש ממערכת הבטאון. הוא מינה את דר' דן נדלר במקומו. לדרי יורם זכה אנו מודים על פועלו במערכת הבטאון, על הצעותיו והמלצותיו ומקווים כי ימשיך לתרום בכתיבתו לבטאון החברה. את דר' דן נדלר אנו מברכים על הצטרפותו למערכת ומקווים כי יעשיר אותנו בידיעותיו ויתרום בכתיבה, כי הרי זו אינו זרה לו.

ובכן, מה יש לנו הפעם!!!!

לפני חמישים שנה ערכה האניה "קדה" (לימים "קדמה") את הפלגתה הראשונה. אבנר שץ מספר את ספורה של האניה, שבאחרונה, התווסף גם שלה למוזיאון "נתיבי צים".

סמנכ"ל משאבי-אנוש וארגון מתאר בראיון שנתן לאבנר שץ את השינויים הארגוניים ב"צים" בפרק "פוקוס".

את הפרק "פסיפס מקצועי" פותח מאמרה של אורה בורוכוב על התעודות החדשות שנתקבלו עבור האניות מהסדרה הראשונה. בנושא זה היא ראינה את רבי-חובל צבי מריאנסקי ואת רבי-חובל יוסי פוסלבסקי.

בפרק "בחברה טובה", כותב נציגנו בסיאול, מר מרדכי אלטרץ, על הסוכנות בקוריאה. עוד ניתן ללמוד מעט על חברת-הבת GSI ולהכיר את האנשים מאחורי: "מדור שטעוני יבוא".

מר שמעון אוזן, אשר נמנה על הצוות שקיבל את האניה "צים גיאמייקה", משתף אותנו בחוויותיו. יחד איתו תוכלו לחוש בקור, להתרשם מהפעילות במספנת HDW ולהתרגש במעמד מסירת האניה.

מאחר וזה, כאמור, גליון היוצא לאור בשנת ה-50 למדינת ישראל, החלטנו לשלב בו ובגליון הבא, תמצית מחקר שנערך בנושא: ימאים יוצאי גרמניה. תמצית זו מופיעה במדור: מחוויות ראשונים והוא נכתב על-ידי ההיסטוריונית דניאלה רן, בתו של רח וורנר פרידנברג ז"ל.

נוסף על אלה, קיימים המדורים הקבועים בפרק "ים רוגע" וכן מאמריו המסורתיים של חיים ברתקוה. אפשר לקרוא סקירה על שני ספרים חדשים, לגלוש בשני אתרי אינטרנט, להשתתף עם אלדו אוטולנגי בקרבול בוונציה ועוד. הקדשנו את עמוד הפנימי האחורי שמופיע בדרך-כלל בצבע למספר תמונות המתארות את הססגוניות של אירוע זה.

אנו סוגרים את הגליון בהרכנת ראש לזכרם של חברים שהלכו מאתנו. אנו משתתפים בצער המשפחות ומקווים שלא ידעו עוד דאבה.

ברכת שנה טובה ושנת שלום לכל עובדי החברה, בים ובחוף, בארץ ובחו"ל ולבני משפחותיהם.

המערכת

החוכן

- 3 דבר המערכת.....
- 4 דבר המנכ"ל.....
- 6 "קדמה" ספורה של אניה - אבנר שץ.....

פוקוס

- 10 שינויים ארגוניים ב"צים" - שיחה עם מר ניר סרלין.....

פסיפס מקצועי

- 13 התעודות החדשות לאניות - אורה בורוכוב.....
- 21 לקט חדשות ספנות של מכון וידרא.....

בחברה טובה

- 29 ספורו של סניף: נציגות "צים" בקוריאה - מרדכי אלטרץ.....
- 33 זרקור על חברת-בת: GSI CARGO SYSTEMS GROUP - יעקב דאובה.....
- 35 מחוויותיו של איש צוות באניה חדשה - מ/ר שמעון אוזן.....
- 40 חדשות מהסניפים.....
- 44 האנשים שמאחורי: מדור שטעוני יבוא - אבנר שץ.....
- 46 היכרות עם עובדי החברה: מנחם זוהר; מזל סלוק.....
- 50 תמונות בחברה.....
- 53 מחוויות ראשונים: ימאים עולי גרמניה - דניאלה רן.....
- 57 מה דעתך דוקטור? מחלת הסכרת - דר' יצחק גרש.....
- 60 שיחה עם גימלאי: רח/מ מרדכי (מקס) וילהלם - מנחם רוטשטיין.....

ים רוגע

- 63 זוטות ימיות - חיים ברתקוה.....
- 67 פינת הטיוולים: פורים שפיל וונציאני - אלדו אוטולנגי.....
- 70 המיכלית SEA EMPRESS - אסון ימי ליד חופי בריטניה - חיים ברתקוה.....
- 73 שיר: הדייר שבתוכי - יוסי פיבין.....
- 74 קראתי ספר: חדשות הספנות - אני פרו; חוש השלג של העלמה סמילה - פטר הוג.....
- 76 פינת האינטרנט: טכנולוגיה ומחקר ימיים באינטרנט - אבנר שץ.....
- 77 לזכר חברים.....
- 81 מכתבים למערכת.....

בשנת היובל למדינה שלוחה ברכת שלום ושנה טובה לכל עובדי צים ובני משפחותיהם בים ובחוף



צים יפן ZIM JAPAN

בטאון מספר 56 תשרי תשנ"ח - אוקטובר 1997

עורכת אחראית: רבקה בנבנישתי
מרכזת מערכת: רונית הופמן

חברי המערכת: בורוכוב אורה, בנבנישתי רבקה, ברתקוה חיים, הופמן רונית, הטוני יוחנן, ליטובסקי מיכל, ד"ר נדלר דן, רוטשטיין מנחם, שץ אבנר.

כתובת המערכת: "צים", ת.ד. 1723, חיפה.
הפקה: אוריון פרסומאים בע"מ.
מאיירת: אירנה כרכבי
צילומים: פול מלינג
עיצוב, דמוס וכריכה: גסטליט חיפה בע"מ
צלום שער: מוקדש לאניה "יורד" שיצאה מהשרות.
התצלום באדיבות הנהלת נמל טריאסט ובאדיבותו של GIANNI SCHROTT ממשד הסוכנות בטריאסט.
צלום אחורי: ורהפטיג ונציאן



לעובדי צים בים ובחוף, בארץ ובחול שלום

אנו נמצאים כעת בעיצומו של שפל בענף הספנות.

תקופה זו התחילה בחדירה של אניות גדולות חדשות ומהירות לחלק מקטעי הסחר, מלווה בירידת מחירים אשר נובעת מהרצון להשיג כמות מטען גדולה יותר, אשר תצדיק את הכדאיות הכלכלית של אניות אלה.

אניות אלו החליפו אניות קטנות יותר, ואלו בתהליך שרשרת החליפו אניות קטנות עוד יותר בקווים הקצרים.

בסופו של התהליך נפלטו מהמערכת מספר לא גדול של אניות קטנות באופן יחסי, והדבר גרם לגידול בהיצע נפח ההובלה, הרבה מעבר לביקוש. מצב כזה, של עודף היצע, יוצר שחיקה ניכרת בדמי ההובלה, שלמרבה האירוניה, לא משפרת את המצב לאף חברה.

חברת "צים" נמצאת בימים אלה בעיצומו של מאמץ כולל במטרה לעבור בשלום את תקופת השפל.

המאמץ נוגע לכל הפעילויות בארץ ובעולם תוך נסיון לצמצם בכל סעיפי ההוצאה מחד ולהגדיל ולשפר את איכות ההכנסות מאידך.

במשרדים, בסניפים ובסוכנויות בעולם בוטלו תקנים וחל קיטון משמעותי בהוצאות המינהל, שהקיף את כל הסעיפים בתחום זה.

במישור התפעולי נעשים כרגע מבצעי חסכון רבי היקף בתחומי התובלה היבשתית, הסווארות, ציוד המכולות וצריכת הדלק. כמרכן הושלם כמעט מבצע שיפור דמי החכירה שכבר נתן אותותיו במחצית הראשונה של השנה, אולם מלוא ההיקף יבוא לידי ביטוי רק לקראת הרבעון האחרון של השנה.

במקביל נעשה מאמץ לשיפור מערך הקווים של החברה, במטרה להעלות את רמת השירות תוך ניצול מקסימלי של נפח ההובלה המוגדל.

בין השאר הועבר שרות ASIAMED לשרות שבועי ביום קבוע והוגדל מספר האניות בקו; שופר השרות בקו IDZ על ידי קיצור הסבב, ובקו מערב אפריקה נוספה אניה.

בכל האזורים נערכות פעולות נוספות, כמו שיפור מערך ההזנה ועוד. המגמה הכללית היא מעבר ליותר שירותים שבועיים, לצד חיזוק מהלכי חסכון.

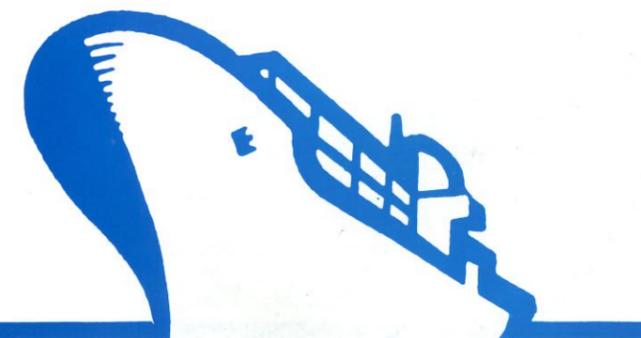
נמשכים המאמצים להרחיב את שיתופי הפעולה עם חברות ספנות אחרות וביחד להציע שירותים משופרים וזולים יותר ללקוחות ולהביא לתפוסות מלאות באניות.

המאמץ הזה מחייב את כל עובדי החברה לקחת בו חלק, לא לשקוט על השמרים אלא לשאוף למצוינות ויעילות בכל פעולה ומשימה.

זו אינה תקופה קלה, אבל אנו יודעים מנסיון העבר כי כל שפל מבשר את הגאות שתבוא אחריו. ואכן, קצב כניסת האניות החדשות הואט בחודשים האחרונים ועם הגידול הטבעי בביקוש מתחיל שיפור איטי ומתמשך לצמצום הפער בין היצע וביקוש.

נקווה כי השנה החדשה תאפשר לנו לקצור את פירות העבודה הקשה, ונראה בה שיפור בתוצאות העסקיות של "צים" ויציאה מן השפל אל תקופה של גשוג ופיתוח.

יורם זבה
מנכ"ל



"קדמה"

סיפורה של אניה



סאח: אבנר שץ

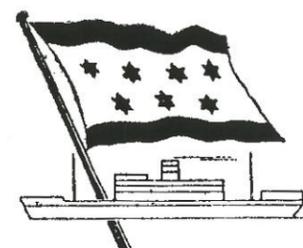
ביולי 1947, לפני 50 שנה, הגיעה ארצה לראשונה האניה "קדמה" - האניה הראשונה של חברת "צים", שהוקמה שנתיים קודם לכן. הגעתה של האניה עוררה אז תשומת לב והתרגשות רבה, בתקופה הסוערת ורבת התהפוכות של המאבק לעצמאות.

המאמר הזה מתאר את ההיסטוריה של "קדמה", שהיא בלי ספק אניה שעשתה היסטוריה.

לאחרונה נבנה עבור מוזיאון "נתיבי צים" דגם של ה-"קדמה", ובכוונת החברה לערוך במוזיאון מפגש ותיקים, בין אותם אנשים שהיו קשורים לאניה ול-"צים" באותה תקופה.

"מלכת מיצרי מלאקה"

בשנת 1926 החליטה חברת "סטרייטס סטימשיפ", הקשורה לחברה הידועה "בלו פאנל ליינ", לבנות אניה לצורך הקמת שרות ימי מהיר בין סינגפור לפנגג. עד אז היו לחברה כ-36 ספינות שהיו אמצעי תחבורה מרכזי, לעתים יחיד, שקישר נמלים קטנים רבים באזור. דרישות החברה היוו אתגר קשה של אדריכלות ימית, ורק שלוש מספנות ניגשו למכרו. מספנת "ויקס" ברוואיך-פרנס קיבלה את חוזה הבניה. האניה שנבנתה עמדה בכל הדרישות, והיא הושקה על-ידי מקסוול ב-16 ביולי 1927, ונקראה בשם "קדמה", על שם האזור במאלאיה שבו נועדה לפעול. האניה היתה בעלת תפוסה של 2,499 טון ברוטו, ארכה הרשום כ-317 רגל (כ-100 מ') ורחבה 50 רגל (כ-15 מ'). היו בה שני סיפונים עיקריים, שלושה מחסנים ר-6 מנופים בעלי כושר הרמה של 2 טון. בירכתיים היה חדר דואר. לאניה היתה תחתית כפולה



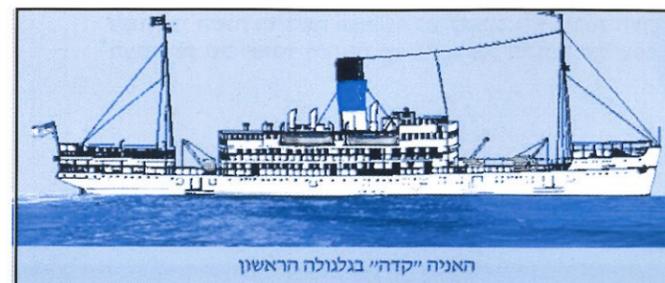
א/ק קדמה T.S.S KEDMAH

לכל ארכה. היו לה שני מדחפים, מונעים על-ידי טורבינות. 4 דודי קיטור הניעו את הטורבינות ומהירותה היתה כ-18.5 קשר, עם מקסימום של 20 קשר.

"קדמה" החלה את שרותה ב-1927, זכתה לפופולריות רבה ולכינוי "המלכה הקטנה של מיצרי מלאקה". היא היתה אניה לבנה ומרשימה למראה, עם סירות הצלה בצבע מהגוני. מגורי המחלקה הראשונה הכילו כ-80 מקומות.

בכל התאים היו מיטות-ערסל וחלונות הפונים אל הים. 960 נוסעים יכלו לנסוע על הסיפונים. הסיפון הראשי היה חלל פתוח גדול עם מבנים במרכזו וסביבו. צוות הסיפון, רובו מלחים ממלאיה, גר בקדמת הסיפון, והקצינים הזוטרים מעליהם בטירת החרטום. אנשי המכונה הסינים גרו בירכתיים, ליד משטח ההגה, שם היו גם תאים לפקידי המניה (TALLY) של האניה. היו באניה גם 24 סוורים, שהיו חלק מהצוות. 3 מטבחים היו באניה, האחד לאירופים ולמחלקה ראשונה, אחד לבני מלאיה ואחד לסינים.

נוסעי הספון היו בני כל לאומי אסיה, גברים נשים וילדים. מחסה בד מפני השמש והגשמים הטרופיים היה מעל הגשר, סיפון הסירות והירכתיים. לאניה יוחד מעגן משלה בסינגפור,



האניה "קדמה" בגלגולה הראשון

שאף נרשם במפות הימיות כ"מעגן קדה", בטווח ראייה ממשרדי בעליה. בכל יום ה' בשעה 11:30 בבוקר עזבה האניה את סינגפור, והגיעה לפנגג בשעה 8:30 למחרת היום. בסוף השבוע הפליגה לבלאוואן שבסומטרה ובחזרה, יצאה מפנגג ב-4:30 בבוקר יום ב' והגיעה לסינגפור ביום ג' ב-13:30, מדי שבוע. "קדה" השיגה לעתים מהירות ממוצעת של מעל 20 קשר ודיוק השרות שלה היה כשל רכבת מהירה. הנסיעה ב-"קדה" היתה נעימה ומהירה יותר מאשר ברכבות הבין-עירוניות, זאת למרות שהשיט במיצרים יכול היה להיות קשה, עם גשם שוטף וראות מוגבלת, כלי שיט רבים וציים של סירות דייג מקומיות בנתיבי הנסיעה. "קדה" שרתה כ-12 שנה בקו זה. היא לא היתה רווחית ביותר, אך המוניטין שיצאו לה ולחברה ודאי העלו את ערכה.

מלחמת העולם השניה.

בדצמבר 1939 גויסה ה"קדה" על-ידי האדמירליות הבריטית והוסבה לספינת סיור חמושה שסימנה F.Y035. הצי ערך בה שינויים אחדים. חלקה העליון של הארובה הוסר, הוצבו תרנים חדשים, והיא חומשה ב-2 תותחי 4 אינץ' ותותח נ"מ של 3 אינץ'. בסיפון האחורי הוצבו מטולי פצצות-עומק. בשנים 1940 - 1941 סיירה אניית הוד מלכותו "קדה" בצפון בורניאו ואיי האזור, ושימשה גם כנושאת גייסות.

זמן קצר לפני התבוסה הבריטית בסינגפור ונפילתה לידי היפנים, הוחשה לשם ה"קדה" לסייע בפינוי הכללי, וערכה כמה הפלגות באזור. ימים ספורים לפני כניעת המצודה בסינגפור חזרה לחלץ פליטים וניצולים. בדרכה לנמל הפוצצה, וכשעגנה ברציף, קולטת זרם של נמלטים, בהם נשים וילדים, הופגזה על-ידי תותחים יפניים. היא הפליגה בשיירה האחרונה שיצאה מסינגפור לבטאביה, ב-14 בפברואר 1942, יומיים לפני כניעת סינגפור. בדרכה ספגה תקיפה אווירית שארכה כ-3 שעות, אך התחמקה מפגיעה ישירה, תודות למיומנותו של הקברניט, ג'. ל. סינקלייר. עם זאת הזעזועים גרמו נזק ניכר למכונותיה ומהירותה ירדה לכ-7 קשר. בבטאביה, למרות שנוקקה לשיפוץ רציני, נשלחה למשימה נוספת לטגילאטג'אפ, שם העמיסה את פמלייתו של גנרל וויבל, וכ-400 פליטים, לכיוון קולומבו. בדרך הותקפה שוב מהאוויר. מכונותיה, שסבלו מהעדר תחזוקה הולמת בשעת חרום, ניזוקו עד שחדלו לחלוטין לפעול. היא נגררה על-ידי אניית הצי המלכותי "דרגון" את שארית הדרך לקולומבו,

והגיעה לשם ב-9 במרץ. היא עברה תיקונים אחדים ובשנתיים הבאות שרתה באזור מפרץ בנגל. אך ב-1945 נבחרה להיות ספינת הפיקוד לקראת הפלישה למלאיה, וצוידה מחדש, בעיקר בציוד רדיו. ב-5 לספטמבר 1945 היתה ה"קדה" אחת הספינות הראשונות שחזרו לסינגפור, על תורנה דגלו של אדמירל מורס ועל סיפונה קצינים בכירים, סגל הכוחות המשולבים, יושב-ראש מנהלת נמל סינגפור. חזרתה לסינגפור היתה רגע דרמטי.

לאחר מכן שלח אותה הצי בחזרה לאנגליה, עם עצירה זמנית במלטה, כספינת מגורים. ב-1946 חזרה לברואו לתיקונים. היא נזקקה לשיפוצים מקיפים וחברת "סטרייטס סטימשיפ" לא התכוונה להחזיר אותה לשרות בקו הקודם. החברה קיבלה פיצוי כספי לצורך השיפוצים, ובעת שהיתה במספנה נמכרה, תמורת 75,000 ל"ש, לחברת "האריס אנד דיקסון" מלונדון, שפעלה כסוכן עבור חברה ארץ ישראלית - "צים" חברת השיט הארץ-ישראלית.

האניה העברית הראשונה.

משימתם הראשונה של אנשי "צים", חברת השיט הארץ-ישראלית, שהוקמה ב-1945, היתה למצוא אניה - משימה לא פשוטה, לאור העובדה שכ 60% של צי הסוחר העולמי ירד למצולות בזמן המלחמה. רק שנה לאחר הקמתה נמצאה ה-"קדה", ובשיתוף החברה האנגלית "האריס ודיקסון" הוחלט לקנותה. האניה הובלה לאנטוורפן להמשך השיפוצים. בדרכה, נותקה בסערה מהאניה הגוררת, צוותה נטש אותה והיא כמעט נסחפה לחוף קורנוול, אך בסופו של דבר הגיעה לאנטוורפן. השיפוצים התארכו ולוו בקשיים



חברת "צים" ארגנה ב-1978 מפגש העלאת זכרונות של ותיקי האניה. לאחר הקמת מוזיאון החברה ב-1955 הוחלט להציב בו דגם של האניה. אלא שלא היו בנמצא תוכניות ושרטוטים של האניה. בונה הדגם, דרור דורון, נעזר בתצלומים רבים, נתונים ותיאורים כתובים, ובסיועם של שני רבי-חובלים ששרתו על האניה, מלאכי אפרת ואנריקו לוי, שיחזרו את תוכנית האניה. במקביל ערך רבי-חובל הלל ירקוני, איש "צים", מבצע בילוש, באמצעות התכתבות באינטרנט, ובסיועו של איש "צים" במונטריאל, מר אסד אמאט, הצליח להשיג חלק מהתכניות המקוריות של ה"קדמה".



את פעמון האניה, שעליו חרוט שמה המקורי "קדה" והביא אותו לבית-הספר לקציניים בעכו, שם ניצב שנים רבות במגרש המסדרים, עד שנעלם. אנשי צוותה - בהם מי שהיה לימים מנכ"ל צים, מתי מורגנשטרן - וגם אלפי העולים שהגיעו על ספונה ארצה, זכרו אותה בחיבה ובגעגועים. בשנת 1960 פירסם המשורר ע. הלל את ספר הילדים 'חוצלארץ', חוצלארץ', שבו מפליג הגיבור על ספון ה"קדמה". גם הקריירה הקודמת שלה, במזרח הרחוק, זכתה להנצחה כאשר הופיעה על בול-דואר של סינגפור ב-1980. היא מופיעה גם על גבי השובל של בול היוכל של "צים", שהונפק ב-1995.

מקורות:

1. צבי הרמן - "הכובשים בים נתיבה", הקיבוץ המאוחד, 1978.
2. ים - בטאון החבל הימי הישראלי, יולי 1947, אוגוסט-ספטמבר 1950.
3. בטאון הימאי הישראלי, 95, יוני 1968.
4. J. H. Isherwood, Steamers of the past: Straits Steamship Company's "Kedah" of 1927. in *Sea Breezes*, 1976.

המותרת. אבל כל הישוב היה מגויס, וה"קדמה" הובילה גם נוסעים בלתי ליגליים. אנשיה פעלו בין השאר ברכישת נשק במחתרת בנמל מרסיי. לאחר הכרזת העצמאות התאסף הצוות באופן ספונטני ליד התורן של האניה, שעגנה במרסיי, ובטקס חגיגי הונף דגל המדינה. רבי-חובל התנגד לכך, מסיבות פורמליות, ובסופו של דבר הושגה פשרה ושני הדגלים הונפו על התורן האחורי. היא יצאה להפלגתה הראשונה בדגל ישראל כשעל סיפונה 450 אנשי מח"ל

(מתנדבי חוף לארץ) שבאו לסייע במאמץ המלחמתי. בגנואה נעזרו כמה אנשי צוות שהבריחו נשק, אך שוחררו. ליד כרתים נפגשה "קדמה" באנית הנוסעים המצרית "אל אמיר פאוזיה", שניסתה להתנכל לה על-ידי דחיפתה לעבר החוף. רבי-חובל מילר הוכיח את עברו הצבאי, ובתמרון מוצלח חמק מהאניה המתנכלת וכמעט שגרם לה לעלות על החוף. "קדמה" הגיעה לנמל חיפה במדינת



ישראל העצמאית.

"קדמה" המשיכה לשרת בקו עד סוף שנת 1952. היא היתה פופולארית מאד ונסעו בה ראשי המדינה. הנשיא הראשון, חיים וייצמן, פתח על סיפונה במסורת של הפלגות נופש על סיפון 'אנית הדגלי של צי הסוחר.

לאחר שסיימה את שרותה ב"צים" ב-1952 נמכרה לשותפים הותיקים, "האריס אנד דיקסון", ושמה שונה ל-"גולדן איילס". היא ערכה הפלגות סיור בים התיכון. "צים" חכרה אותה בשנת 1954 למספר הפלגות, ובראשונה שבהן חשה לעזרת אנית הנוסעים הצרפתית "שמפוליון", שעלתה על שרטון בקרבת ביירות וטבעה. היא הצילה 186 מנוסעי "שמפוליון". ב-1956 נמכרה לגרוטאות.

אחרית דבר

ה"קדמה" לא נשכחה. בשנת 1957 ראה אותה רבי-חובל אנריקו לוי, קברניטה השני, מובלת בדרכה האחרונה, לפרוק לגרוטאות, אל נמל ניופורט באנגליה. הוא הצליח להשיג

ומחדלים; הצוות המיועד המתין בבטלה למעלה מחודשיים כדי שיושלמו התיקונים. אך בסופם הוחזרה לאניה תפארתה המקורית. נערכו בה שוב שינויי מבנה אחדים. נפח האניה הוגדל ל-3,504 טון והוכשרו תאים נוספים להובלת נוסעים. שם האניה הוסב ל"קדמה".

מאמץ גדול נעשה על מנת לבחור לאניה צוות יהודי, לא בהצלחה מושלמת. רבי-חובל של האניה היה קומנדר. מילר, בריטי שהיה אוהד של הציונות, ממקימי ומנהלי ביה"ס הימי

בחיפה. קצין המכונה הראשי היה סקוטי. לאחר מסכת ארוכה של דחיות ועיכובים יצאה האניה סוף סוף לדרכה, הפליגה תחילה ללונדון, משם למרסיי, וב-28 ביולי 1947 הגיעה לנמל תל-אביב. הציפיה לאניה היתה גדולה, ומלווה ברגשות לאומיים עזים. כותרות העיתונים, כמו גם נאומי ראשי הישוב, מעידים על הסמליות העצומה שהיתה קשורה בבואה של האניה:

"האניה העברית הראשונה", כינו אותה. ולמרות שהיו לפניו אניות בבעלות ארץ-ישראלית, וחלוצי הספנות העברית כבר צברו נסיון ימי בימי המלחמה ולאחריה, הנה לא היתה עוד אניה בבעלות של חברה לאומית, על ארובתה צבעי הדגל הלאומי, וכולה חלק בלתי נפרד מן המאבק לקוממיות. ההתלהבות והרגשות הלאומיים לא מנעו ביקורת ציבורית חריפה על מחדלים שנעשו, לדעת המבקרים, ברכישת האניה ותפעולה; ד"ר וידרא מהנהלת "צים" השיב לטענות בעת חתימת חוזה העבודה עם כ-100 עובדי "קדמה"; הוא אמר שהמבקרים אינם מודעים לקשיים האובייקטיביים ולמצב הספנות העולמי, ושחלק ניכר מהביקורת אינו אלא נסיון של מתחרים החוששים מכניסתה של "צים" לשוק לפגוע בה.

האניה, למרות תקלותיה, החלה להפליג בקו חיפה מרסיי, ולרכוש לה מוניטין. באותן שנים היה כבר בשיאו מבצע ההעפלה הגדול. ה"קדמה" לא היתה חלק מהצי הבלתי ליגלי, לפחות לכאורה. נוסעיה, בהם פליטי מחנות הריכוז, היו מבעלי המזל שזכו לסרטיפיקטים במסגרת המכסה



מחויבותיו של איש צוות באניה חדשה

על קיר המדרגות המוביל לקומות העליונות בבנין בו אנו גרים - תולה דגל ישראל גדול. הוא כנראה הושאר על-ידי צוות האניה הקודמת, שהתגורר בדירה. החבריה דאגו להשאירו כדי להזכיר לכולנו שאנו ישראלים גאים שבאנו לכאן בשליחות, כדי לקבל אניה המניפה את אותו דגל.

הגיע המועד לנסוע בפעם הראשונה למספנה והנסיעה מלווה בהתרגשות פנימית. אנו עוברים את שעריה ומגלים שמדובר במספנה גדולה ומאורגנת היטב.

אנו מגיעים לרציף ופתאם מתגלה לנו גוף אניה גדול, צבוע שחור, צף על פני הים כמעט במלואו ולא שקוע ביחס לגודלו - אניה בבניה!

עכשיו ההתרגשות מלווה בהתלהבות של משהו חדש - התרגשות המוכרת לכולנו עוד מילדותנו.

החוויה גדולה! ברגע מתגלה לעינינו אניה בשלבי בניה סופיים - רגע לו ציפינו הרבה זמן, מצלמים תמונות ראשונות של אניה נולדת.

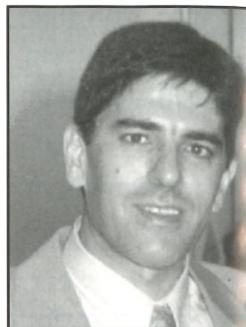
העבודה שלנו במספנה מותאמת לשעות העבודה של עובדיה. מגיעים מוקדם למשרדים המחוממים שלנו, בודקים את סדר הבדיקות באניה ומתארגנים ליציאה לאניה בסרבלי העבודה שקבלנו.

ההליכה לאניה בימים הקרים היא קשה. כחמש עשרה דקות הליכה בלבוש כבד עם כובע מגן ונעלי בטיחות. צריך ללכת בזהירות בגלל הקרח והשלג. לאחר חמש דקות חודר הקור לכל פינה חמה בגופנו.

בדרך, מסתכלים על בניית חלקים שונים של האניה הבאה ומתפעלים מהשיטה.

כאשר אנו מתקרבים לאניה, כל פעם מחדש מתגלה לעינינו חרטום האניה זקוף הנשען על בולבוס גדול. שם האניה בולט, מתחיל ב- "צים", אי אפשר לטעות עבור מי נבנית אניה זו - כאן גופנו מתחיל להתחמם.

באניה, מאות פועלים: רתכים, צבעים, חשמלאים, אלקטרוניאים, נגרים ומי לא. כל אחד עושה עבודה מסויימת



מאת: מ/ר שמעון אוזון - "צים ג'אמייקה"

הייתי בצוות הראשון שהוציא את האניה "צים ג'אמייקה" מהמספנה ב-KIEL, גרמניה. זו לי הפעם הראשונה שזכיתי להפליג באניה חדשה. כתבתי חוויות מנקודת ראייה של מכונאי, על כל התקופה עד קבלת האניה.

אני מגיע לעיר המבורג שבגרמניה מוקדם בבוקר, פוגש את המכונאי הראשי והחשמלאי שהגיעו יום קודם, מחליפים ברכות קצרות ונוסעים יחדיו לקורס בקרה ואוטומציה למספר ימים.

מוג האוויר בימים אלו בהמבורג אינו דומה כלל למוג האוויר בארץ, הטמפרטורה כאן נמדדת מתחת לאפס.

אנו בהלם, עושים הכל כדי להתאים את עצמנו למקום אבל קשה מאד להתרגל לחיות בקור מקפיא שכזה.

מגיעים לקיל (KIEL), עיר בצפון גרמניה, ממוקמת בקצה מפרץ (KIELER FORGE), נכנסים לדירות שהוקצו לנו ב-HIEKENDORF, אחד מהפרברים בצפון העיר, מקבלים מכונית שתשרת אותנו במשך כל התקופה שנשהה פה.

כל בוקר אנו מגרדים את הקרח מכל השמשות של המכונית במגרדת מיוחדת, מתניעים את המנוע ומחממים את המכונית רבע שעה לפני תחילת הנסיעה. הראות גרועה מאד, הכבישים חלקים ומסוכנים והחושך שולט ברוב שעות היום.

כל נסיעה במכונית הופכת למבצע קטן; המפות, ההסברים והתמרורים לא עוזרים, לפעמים אף מבלבלים.



פריקת ציוד בשדה התעופה של טולוז, צרפת, ממטוס חכור של GSI

מנכ"ל קבוצת GSI הינו מר יעקב דאובה אשר נמנה גם על צוות התכנון וההקמה שלה. מר דאובה שרת כטיס קרב בחיל האוויר ולמד לתואר ראשון באוניברסיטת חיפה ולתואר שני בטכניון, חולק את זמנו בין החברות השונות.

המשרד הראשי של ארצות הברית נמצא בניו יורק סמוך לשדה תעופה קנדי והמשרד האירופאי נמצא בסמוך לשדה התעופה היתרו שליד לונדון.





במקום אחר מבלי להפריע לזולתו ולא שומעים צעקות.

תפקידנו באניה ללמוד, להכיר ולהתמצא, להיות שותפים ולעזור למפקחים השונים הנמצאים פה מטעם החברה, לערוך בדיקות שונות.

כל מכשיר, כל מכונה, כל מערכת וכל חלק מגוף האניה עובר בדיקות ומקבל אשור לכך.

לכל בדיקה נקבע מועד ויש רשימת נוהל בדיקה (PROTOCOL). שלושה גורמים עיקריים נוכחים בכל בדיקה: נציג המספנה או היצרן, נציג חברת הסיווג ונציג חברת הספנות/לקוח (OWNER). שלושת הנציגים חותמים ומאשרים את הביקורת בסוף כל בדיקה.

כל מערכת באניה וכמעט כל מכשיר בחדר המכונה מופעל ומבוקר על-ידי מחשב. אנו לא רגילים שלא לשלוט בעניינים ולכן הרגשנו לא בנוח.

לכל מסך תפריט אחר, הוראות הפעלה אחרות וקודים מיוחדים לשינוי מאות נתונים. כמכונאים, היינו צריכים ללמוד ממש שפה חדשה של קיצורים, לזכור אין ספור פעולות של מקשים וכפתורי הפעלה. בערבים היינו לוקחים עמנו הביתה ספרי הוראות של האניה במטרה להכירה היטב ולהיות בקיאים ברזי מערכותיה.

בסופי שבוע אם היה מתמזל מזלנו ולא היתה סופת שלגים היינו נוסעים ברכבנו לטיולים חורפיים. הנוף הלבן היה מקסים, משהו כמו בגליות הברכה הצירוריות של חג המולד.

בקרנו במוזיאונים קטנים בסביבה ונהנינו גם מהחמום הנעים שבהם.

באזור רציפי אניות הנוסעים במרכז העיר בקיל ניתן לצפות ממול על המספנה ובאחד מרציפיה ניתן לראות בבירור את אניתנו הנבנית במלוא הדרה.

באזור זה נמצא מוזיאון ימי מעניין שמוצגים בו תהליכי בניית אניות במספנת קיל עוד בזמנים עברו כאשר בנו אניות מעץ.

כאשר מזכירים את גרמניה מתקופת העבר, אצל כל אחד מאיתנו כיהודים, זה מעלה זכרונות היסטוריים רעים. בהזדמנויות שונות כאשר היינו מהלכים ברחבי המספנה, היינו מהרהרים בעבר של העם הגרמני ובאבסורד היחסים בין העם היהודי לעם הגרמני.

ממש על אדמה זו שאנו מהלכים עליה, לפני כחמישים שנה, פועלים גרמנים רבים בנו צוללות גרמניות בשרשרת למכונת המלחמה שלהם שאחת ממגמותיה היתה להשמיד את העם היהודי.

מדינת ישראל קמה על אף או בגלל האויב הגדול ביותר של העם היהודי. חלק מהצי המסחרי הישראלי נבנה בכספי השילומים מגרמניה. כיום, כאן במספנות HDW, בונים צוללות ואניות סוחר ליהודים בישראל.

אבסורד אם מתייחסים לתקופה קצרה יחסית שעברה. אנו לא מרגישים את עצמנו כשופטים ומקבלים את המציאות כפי שהיא.

רבה הובל והחובל הראשון מגיעים ומצטרפים אלינו. אנו כבר לא מרגישים פה כחלוצים בודדים. בימים הראשונים מורגשת אצלם אותה התלהבות ואופטימיות שאנו חשנו בהן.

אנו מרגישים כבר ותיקים כאילו שאנו נמצאים כאן שנה. נותנים להם עצות שימושיות, היכן מרכזי הקניות, כיצד להסתדר בדרכים ומעדכנים אותם בנהלי המספנה.

מזג האוויר הקר ממשיך אולם אנו בלית ברירה מתחילים לפתח הסתגלות.

בכל הזדמנות אפשרית, ברוך ואני מסתובבים בכל פינה באניה, מהחרטום לירכתיים, מתחתית האניה ועד לתורן, חוקרים כל פרט ומנסים לדמיין כיצד המקום יראה בסוף, גמור.

אנו מבקרים באולמות היצור השונים במספנה ומגלים חלקי אניה בכל מקום, חלקים מסויימים מוטים והפוכים, מנסים לזהות ולחבר כל חלק כמו משחק לגו מברזל, שכל חלק ממנו שוקל מאות ואלפי טונות.

בסוף יום עבודה, במקום לחזור למשרד המחומם, אני מנצל הזדמנות ומבקר באניות אחיות עבור חברתנו, "צים". שתי אניות נמצאות בקו אחד, חרטום לירכתיים, בתוך מבדוק יבש ענק כאשר אחת מהן בשלבי בניה מתקדמים מרעותה.

כמכונאי, מה שראו עיני היה יוצא דופן ומדהים וקשה לתאר. אני זוכר שבאחת האניות, חדר המכונות היה פתוח לאטמוספירה, ערימות שלג נערמו על רצפת החדר, חלקי קירות חסרים, מכונות תלויות באוויר, אין ספור כבלי חשמל לא מחוברים ופיגומים בכל חלל חופשי בחדר המכונה, מעט

פועלים עובדים פה ושם בתוך כל ה"בלגן" השקט הזה. בעזרת סצינות אלה, אולי, ניתן להבין את הגדולה של המתכננים ושל המהנדסים השונים השותפים בבניית אניה מודרנית גדולה.

השעה שלוש לפנות בוקר, יהודה ואני בדרכנו לאניה. הבוקר מפעילים את המנוע הראשי באניה בפעם הראשונה בתנאי ים. הסיבה שפעולה זו נקבעה לשעה מוקדמת זו היא העובדה שאין בה פועלים רבים ואנו לא נפריע למהלך העבודה התקין בשעות הרגילות.

הרגע הגיע, התנעה ראשונה נשמעת, גמגומים ראשונים והמנוע קם לתחיה ופועל בכל עוצמתו. המנוע שנחשב ללב האניה, והכל סומכים על פעולתו במשך כל חיי האניה, עושה את צעדיו וסיבוביו הראשונים - מרגש.

אנו מסתובבים, מתעניינים ומסתכלים. מזור להרגיש כאורחים בחדר המכונה. הבדיקה עברה בהצלחה ככתוב בפרוטוקול.

אמנם הזמן כאן חולף במהירות יחסית אבל תמיד יש געגועים למשפחה. מתקשרים הביתה

ומספרים למשפחה על החוויות שלנו. המשפחה מבינה ושמחה יחד איתנו על מה שעובר עלינו פה, דואגת בקשר לקור ומייעצת כיצד להתלבש וכיצד להכין אוכל.

קציני האניה מגיעים כעשרה ימים לפני מסירת האניה. הם מצטרפים אלינו במגמה להכיר מקרוב את התפעול של האניה החדשה.

קצב הבדיקות הולך וגובר, עכשיו במהלך הבדיקות משתתפים כל קציני האניה. ככל שהבדיקות מתקדמות אנו יותר מתונים ושקולים ופחות מתלהבים, מבינים יותר את המערכות ותפעולן, מתחילים לחוש את קבלת האחריות.

דואגים קצת על זה שעדיין איננו שולטים במערכות מסויימות. בערבים, ברוך ואני מנתחים כל פרור מידע מקצועי עד השעות הקטנות של הלילה.



מתכוננים ל-TRIAL. זו הפלגת ניסוי, הפלגה ראשונה בתולדות האניה, בודקים בה את מכלול המערכות שלא נבדקו עדיין, בתנאים הקרובים ביותר למציאות השרות של האניה. הבדיקות בהפלגת הניסוי נחשבות לחשובות ביותר ולכן משתתפים בה אנשי מקצוע רבים.

לקראת הפלגת הניסוי מגיעים מנהלים טכניים מ"צים" ומרשויות שונות על מנת להשתתף, להשגיח ולהעיר את הערותיהם.

האווירה ערב הפלגת הניסוי נרגשת, קשה להאמין שהגוש המסורבל הזה יצא פעם ראשונה בכוחות עצמו להפלגה.

כל אחד מכין חפצים אישיים להפלגה שתמשך יומיים. הפלגה קצרה מאד יחסית אך בהחלט מיוחדת במינה מבחינתנו.

היום המיועד מגיע, באים מוקדם בבוקר לאניה ומגלים שהיא מנותקת מכל הכבלים, הצנורות והמדרגות שהיו מחוברים אליה. הכל מוכן!

עשרות אנשים עם תיקים וחפצים שונים עולים לאניה. בהפלגת הניסוי יפליגו באניה מאה עשרים

וחמישה אנשים. בכניסה למגורים, מקבל אותנו איש מספנה עם כרטיסים אישיים לסירות ההצלה ודף הסבר למקרה חירום.

על קירות הכניסה במגורים תלויות רשימות של כל המפליגים, תפקידו של כל אחד, מספר התא שלו, סירת ההצלה ומשמרת האוכל של כל אחד.

בכל חדר הוכנסו מיטות נוספות, בחדר רבה הובל היו שבע מיטות לכל קציני האניה.

הבדיקות בזמן ההפלגה הן מסביב לשעון, בדיקה רודפת בדיקה, ממלאים דוחות שונים והכל מתנהל על-פי נוהלי בדיקה מוכנים מראש.

כל מערכות החרום בהנעה נבדקות בקפדנות.



בחדר בקרה במכונה עשרות אנשים, לכל אחד תפקיד מסוים, אנחנו מסתובבים בין כולם, מתעניינים במיוחד בתפעול הכללי ומנסים לעקוב אחרי כל הבדיקות החשובות.

תפקידנו, בין השאר, לערוך רשימות של כל דבר שנראה לנו לא בסדר או לא גמור במכונה ולמסור אותם לממונים בנקודות שנסארו (REST POINTS) לסיום עד מסירת האניה.

בשעה שתים לפנות בוקר חלה תקלה במנוע הראשי. חסר חלק מסוים שצריך להחליף, הכל מתעכב, לרגע נדמה שכל הפלגת הניסוי תעצר.

המנוע הראשי במצב עצור (STOP), בחדר המלאכה (WORK SHOP), על השולחנות מכשירים ומחשבים לכיול מכשירי מדידה של המנוע, על המחרטה איש מספנה חורט חלק קטן ומסביבו כארבעים אנשים מסתכלים ומדברים ביניהם על רקע רעש מנועי הגנרטורים.

לבסוף נמצא פתרון וממשיכים בבדיקות כמתוכנן.

הפלגת הניסוי עברה בהצלחה והסתיימה. בשעה שבע בערב נקשרת האניה לרציף. כל מאה עשרים וחמישה האנשים יורדים מהאניה, כל אחד וחבילותיו, הרגשת סיפוק בפניהם, כל אחד עשה את המוטל עליו כצפוי.

כולם מתחילים חופשת סוף שבוע, סוף שבוע אחרון לפני מסירת האניה.

העייפות אצלנו בשיאה, מגיעים לדירות וישנים 19 שעות ברציפות.

באניה העבודה מתקדמת מהר ועכשיו באגף המגורים מתחילים לראות את הסוף, החיצוניות מתחילה לקבל צורה סופית.

בהסתובבי באניה אני מרגיש תמיד את טעם הראשוניות וזה גורם לי לסיפוק.

באניה מבחינים בדבר מעניין, היופי החיצוני (הדקורציה) של המגורים וקומת הכניסה, שלגבינו החיים באניה הוא גורם חשוב מאד בחיי יום יום, הינו רק שלב קצר מאד בבניה.

ההכנות הסופיות באניה בשיאן. בבוקר בודקים את כל רשימות העבודות שנסארו לביצוע, בצהרים מקבלים את כל הספרות של האניה, אחרי הצהרים מקבלים את כל מפתחות חדרי המגורים והאניה.

ברציף, ההכנות לטקס בעיצומן, משאית עם מברשות מנקה את כל אורך הרציף, מקשטים את מעקה מדרגות העליה הגדולות לאניה בבד דמוי דגל ארוך בצבע כחול לבן ואדום, בקרבת חרטום האניה מתקינים במה קטנה מהודרת ומהרציף מתקינים לעבר קצה החרטום, שביל הליכה רחב מברזל מקושט בצמות ארוכות של צמחים ירוקים.

ערב טקס המסירה מגיעים מהארץ כל שאר אנשי הצוות הדרוגיים, ישר לחדרים שלהם באניה.

בשעה שמונה בערב נפגשים כל אנשי צוות האניה וכל המפקחים המקצועיים של "צים" לארוחת ערב, מטעם החברה, במסעדה איטלקית יפה בעיר.

האווירה ממש חגיגית, קל לראות את השמחה אצל כולנו, מרגישים כמו משפחה גדולה, כולנו כאן הערב עובדים באותה חברה וגאים שמחר נקבל עוד אניה חדשה לשרות "צים".

אורזים חפצים בהרגשה מוזרה. הבית הזה שנעזוב מחר, החזיק אותנו בחום בכל התקופה האחרונה והיה שותף לחוויות שעברנו כאן ביחד.

אני מוצא כמה רגעים פנויים וכותב במהירות כמה עצות שימושיות לצוות הבא שיגיע אחרינו לקבל את האניה הבאה.

יום טקס מסירת האניה. הרגע שחכינו לו כל התקופה ושלשמו באנו לכאן, כצוות ראשון שיתפעל אניה חדשה בהפלגה ראשונה.

מוג האוויר נוח יחסית, קר מאד אך לא יורד שלג.

באניה מורגשת אווירת חג, כולם מתרוצצים לכל מקום, כולם ממהרים כאילו הזמן עומד להיגמר.

בשעה עשר נפגשים כל הקצינים במשרדי האניה, לבושים בחליפות המדים ומעונבים. לרובנו זו הפעם הראשונה שלובשים מדים במעמד רשמי כזה. יש איזו הרגשת גאווה. מנהל המספנה מזמין את רב החובל לצידו על הבמה ומתחיל בנאום ארוך. הוא סוקר את מצב המספנה, מתייחס לקשר עם "צים" ולאניה המודרנית ומשווה אותה בהדגשה לאניה שהמספנה בנתה בדיוק לפני מאה שנים.

תוך כדי האזנה לדבריו, בקור החורפי הגרמני, אני מהרהר, מחר בדיוק בשעה זו האניה המודרנית הזו תהיה בידינו ונצטרך לתפעל אותה ביעילות ולשמור עליה.

לאחר שמנהל המספנה מסיים את דבריו, מנכ"ל צים, דר' יורם זבה, עולה לבמה ומזמין לצידו את גברת אילנה מוזס, הגברת המשיקה.

גברת מוזס היא אלמנתו של נורברט מוזס ז"ל. אשה נאה, על פניה ניכרים חיוכים של אושר, בודאי על הכבוד שנפל בחלקה, להשיק אניה מודרנית חדשה.

דר' זבה מסיים את נאומו: "...אדוני מנהל המספנה, ערכת השוואה בין האניה שלנו לאחת שבניתם לפני 100 שנים. אני רוצה להזכירך שאנחנו לפני 100 שנה אפילו לא חלמנו על מדינה משלנו..."

גברת אילנה מוזס מוזמנת להוביל את פמליית המכובדים על שטיח אדום שפרוס במעבר המיוחד המוביל אל חרטום האניה.

כל האורחים מצטופפים לאורך הרציף בכיוון החרטום. התמונה ממש יפה, ברקע קצה המספנה והמראה של העיר קיל, בקצה שביל ההליכה מתנופפים דגל גרמניה ודגל ישראל על שני תרנים שהוקמו לכבוד האירוע.

שם האניה על החרטום מכוסה בברזנט אפור המוחזק בחבלים דקים.

לאחר נאומה, משליכה גברת מוזס את בקבוק השמפניה



התלוי בחוט לעבר הקצה העליון של בולבוס החרטום. מחיאות כפיים סוערות למראה בקבוק השמפניה המתנפץ על החרטום והיין הלבן והתוסס מתפרץ, מרטיב את הבולבוס ונשפך בעדינות לים.

בעיתוי מושלם, בדיוק בהתנפץ הבקבוק, מתחילים צופרי האניה להרעיש בשמחה את הסביבה והחבלים שהחזיקו את הברזנט האפור מתנתקים. לעיני כולם מתגלות אותיות לבנות גדולות:

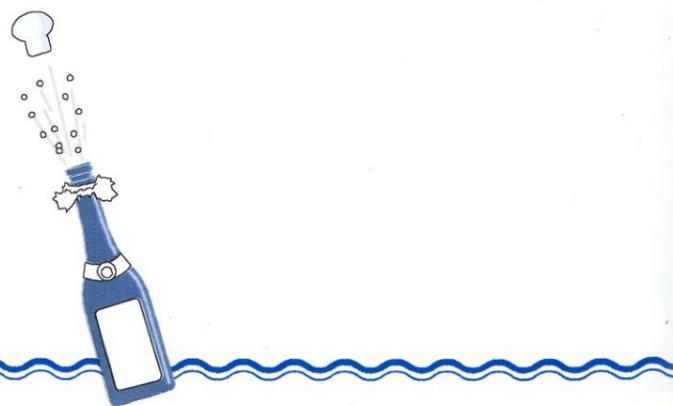
צים ג'אמייקה ZIM JAMAICA

הרגעים הללו תמיד יזכרו כרגעים של אושר, רגעים שגרמו לאלפית שניה ליטוף בלב, "קליק" קטן של הרגשת גאווה וסיפוק ישראלי, משהו חדש נולד.

היום אני נמנה על הצוות הראשון באניה ואנו, כאילו, מייצגים את כל אנשי הים שיפליגו בעתיד באניה. מקבלים באהבה את ברכתה של אילנה מוזס, הגברת המשיקה, אשה שלא רק מבינה אלא גם יודעת מהו אורח-חיים של אישים.

"צים ג'אמייקה" צופרת את צפירתה המסחרית הראשונה כשהיא יוצאת לדרך, להפלגת בכורה, לקראת העמסת המכולה הראשונה על סיפונה.

נאחל לה ולכולנו הרבה הפלגות בטוחות, רווחיות ונעימות.



מלך השמש



מסיכות אופייניות לוונציה

רשמיו הצבעוניים של אלדו אוטולנגי מהקרנבל בוונציה

אצולת וונציה בקפה פלוריאן



רומיאו ויוליה



קומדיה דל-ארטה (תאטרון מהמאה ה-18)



SAYBREX INTERNATIONAL, INC.

9301 Wilshire Boulevard, Suite 615, Beverly Hills, CA 90210, U.S.A.
Tel: (310) 278-2750 Fax: (310) 278-0038

DATE : AUGUST 14, 1997
TO : ZIM ISRAEL NAVIGATION CO., LTD. -- FAX NO. 852-2-519-0404
ATTN : MR. NACHUM GANZARSKI, PRESIDENT - FAR EAST AREA

DEAR NACHUM,

IN MAY THIS YEAR, WHEN WE EXHIBITED IN *HOFEX '97* IN HONG KONG, WE LEARNED OF THE NEW AGREEMENT BETWEEN *ZIM* AND *HYUNDAI*. WE ARE PLEASED TO LET YOU KNOW THAT FIVE CONTAINERS WITH OUR CALIFORNIA *GOLDEN VINTAGE* WINES AND OTHER PRODUCTS HAVE BEEN LADEN ON BOARD THE *HYUNDAI FIDELITY*, NOW ON THE WAY TO JAPAN AS PART OF THE NEW COMBINED SERVICE.

UP TO NOW, WE HAVE NOT BEEN SHIPPING WITH *ZIM* FROM THE WEST COAST OF THE UNITED STATES TO JAPAN SINCE THE TRANSIT TIME FROM LOS ANGELES TO JAPAN WAS ALMOST A MONTH, COMPARED WITH 11 TO 14 DAYS WITH MOST OTHER CARRIERS. EVEN WITH THE INTRODUCTION OF YOUR NEW COMBINED SERVICE, WE FELT LITTLE INCENTIVE TO CHANGE NOW--RATES OF NON-CONFERENCE LINES ARE QUITE COMPETITIVE, AND SALES PERSONS OF THESE LINES FREQUENTLY VISIT OUR OFFICE.

ZIM SHOULD BE PROUD OF THE TIRELESS EFFORTS OF MR. YEHUDA KOTIK WHO, FROM JAPAN, WAS INSISTING THAT WE SWITCH TO YOUR NEW SERVICE AND OF CAPT. KARSTEN LEMKE, WHO WORKED WITH US TO OVERCOME A VARIETY LOGISTICS HURDLES.

WE STRONGLY RECOMMEND THAT, FOLLOWING THE EXAMPLES OF MR. KOTIK AND CAPT. LEMKE, SUBSTANTIAL MARKETING EFFORTS BE MADE IN LOS ANGELES AND THE WEST COAST OF THE U.S. TO PROMOTE THE NEW SERVICE. IN THIS WAY, *ZIM* CAN CERTAINLY INCREASE ITS MARKET SHARE FOR ASIA-BOUND VOYAGES FROM THE WEST COAST.

AGAIN, WE WOULD LIKE TO THANK MR. KOTIK AND CAPT. LEMKE FOR THEIR ASSISTANCE AND TO WISH YOU GOOD LUCK WITH THE NEW SERVICE.

WITH BEST REGARDS,

ARI BUSSEL,
VICE PRESIDENT OPERATIONS

SUZUE CORPORATION

ZIM ISRAEL NAVIGATION CO., LTD.
Far East Regional Office
138 Gloucester Road, 15th Floor
Wanchai, Hong Kong

Attn: Mr. Nachum Ganzarski
President, Far East Area

Gentlemen,

I should like to express to you my utmost gratitude for having awarded me the Certificate of Honor, which is a very pleasant surprise to me ever since our company commenced the dealing with your good firm.

On the occasion of celebrating my 80th birthday last November I decided to resign from the company as representative chairman in view of my physical condition.

For the future I intend to dedicate the rest of my life as advisory principal to assist the board of directors for serving our customers better also for further growth of our company.

I should appreciate it very much if you would give your kindest favor to my successor, Yoshinori Suzue, the president and all other staff of the company as you have done for me to date.

Lastly, once again thank you so much for your very friendly kindness and do wish you and your firm's prosperous future.

Sincerely yours,

SUZUE CORPORATION

Tsuyoshi Suzue
JAPAN

