

הפלגות הנופש בתרבות הישראלית

מחברי המאמר

עוז אלמוגזוהי גרסת טיוטה ראשונית ונדרשות עוד השלמות רבות ועריכה סופית של המאמר. אקבל בתודה מידע נוסף ותיקונים הרלוונטיים למאמר

נוצר ב-7/12/2009 | עודכן לאחרונה ב-3/23/2011

1869-1918 הספנות המודרנית מגיעה לחופי ארץ-ישראל

האזור נעור מתרדמתו

ארץ-ישראל של ראשית המאה התשע-עשרה הייתה חבל-ארץ שסח אל, נידח ומוזנח באימפריה העות'מאנית, הנתון בתהליך ממושך של ניוון ושקיעה. מספר התושבים בארץ-ישראל, שחולקה בפועל בין שני מחוזות (תחום ההרים המרכזי משכם ועד חברון, סולל ירושלים, השתייך למחוז דמשק ואילו הגליל ושפלת החוף, מקיסריה ועד חאן יונס, למחוז עכו) היה מועט יחסית (כ-300,000 נפש), רמת החיים נמוכה, היישובים קטנים ועלובים, הדרכים משובשות והכלכלה נחשלת.

במרוצת המאה החל האזור מתערער מתרדמתו. פלישת נפוליאון (1799), כיבוש של הארץ על-ידי מוחמד עלי, מושל מצריים (1833), והכיבוש החוזר על-ידי הטורקים בסיוע מעצמות אירופה (1839), גירו את התעניינות מעצמות אירופה במזרח התיכון והובילו להרחבת השפעתן הפוליטית והתרבותית באזור.

מלחמת קרים (1853-1856), בין האימפריה הרוסית מצד אחד, ובין האימפריות העות'מאנית, הבריטית והצרפתית מצד שני, פרצה בעקבות מאבק-כוח בין הכנסיות הקתולית והאורתודוקסית בשאלת השליטה על המקומות הקדושים לנצרות בארץ הקודש. המלחמה העצימה את חשיבותו של המזרח התיכון כנכס אסטרטגי, ובה בעת

חיידה את המתח בין המעצמות, שהלכו וצברו כוח טכנולוגי חסר תקדים בעקבות המהפכה התעשייתית. העניין הגובר של איחופה בארץ-ישראל מצא את ביטויו המעשי בהתחדשות ובהרחבה של חוקת הקפיטולציות (זכויות מיוחדות שניתנו לאזרחי מדינות 'חזקות', בדרך-כלל מדינות אירופה וארצות-הברית, בשטחן של מדינות חלשות יחסית), בהקמת קונסוליות, כנסיות, בתי-ספר, בתי-חולים ומוסדות סעד בערים המרכזיות, בפתחת משרדי דואר ושירותי טלגרף. במקביל, חל גידול מתמיד במספר החוקרים (בהם גיאוגרפים, גיאולוגים, ארכיאולוגים ובוטניקאים), התיירים (בהם סופרים, אנשי-רוח וציירים) ועולי-הרגל מאירופה. רובם עשו פעמיים לערים הקדושות - בעיקר ירושלים וערי-החוף יפו וחיפה.

הספנות העולמית המודרנית מגיעה למזרח התיכון ותעלת סואץ נפתחת

אוניות הקיטור גדולות-הממדים, שכבשו את הזירה הימית משנות השלושים של המאה התשעה-עשרה - קיצרו מאוד את משך ההפלגה בים, שיפרו את בטיחותה והביאו להתפתחות חסרת תקדים של שירותי הובלה ימית. בתוך כך התפתחו קווי אוניות נסעים ("ליינרים") גדולות ומהירות לאין שיעור מאוניות המפרשים.

האוניות חצו את האוקיינוסים כשעל סיפונן סוחרים, תיירים ומהגרים. אחד הנתיבים הימיים המבוקשים ביותר היה זה שבין נמל סאות'המפטון, אנגליה, לנמל ניו-יורק, עיר החלומות של 'העולם החדש'.

נמלי המזרח התיכון - ביירות, עכו, חיפה, יפו ועזה - קושחו לראשונה לנתיבי התחבורה הראשיים של הים התיכון, ואוניות נסעים החלו לפקוד בקביעות את חופי הארץ.

השלמת מפעל כריית תעלת סואץ, בשנת 1869, העניקה דחיפה נוספת לתהליך 'גילוייה מחדש' של ארץ הקודש על-ידי העולם הנוצרי, והאיצה את תהליך המודרניזציה, שהתמקד בערי-הנמל הארצישראליות ובירושלים. גולת הכותרת של הפיתוח הייתה סלילת דרכי עפר וכבישים (ב-1869 הושלמה סלילת הכביש מיפו לירושלים, הדרך המודרנית הראשונה בארץ שהייתה מחצפת באבנים והתאימה למרכבות, והנחת קווי מסילות רכבת (ב-1892 נשלמה מסילת הברזל הראשונה בין יפו לירושלים וזמן קצר לאחריה נחנך קו מסילת הברזל בירוח-דמשק וחור-דמשק). מסילת הרכבת



האניה א.ק. 'תאודור הרצל' מפליגה מחיפה לפיראוס וונציה. מודעה של 'צים'

החיג'אזית בקו דמשק-מדינה (עיר באזור חיג'אז, כיום חלק מערב הסעודית) הונחה בראשית המאה העשרים.

השיפור באמצעי התחבורה והביטחון הביא לגיחול בתנועת עולי-הרגל לארץ (צליינים ותיירים), ובעקבות זאת הופיע ניצני התיירות המודרנית: בתי-מלון, חברות נסיעה, סוכני תיירות, מסעדות ובתי-קפה ברמה ובסיגנון איחפיים, סניפים של חברת נסיעות ושירות אחרים. אגב, סוכני התיירות התרכזו בשער יפו ביחשלים, שהפך להיות מרכז המסחר והעסקים של העיר.

באותה עת צמחה לראשונה בעולם גם התיירות המאורגנת, בעיקר בעקבות פעילותן של חברות נסיעות מסחריות דוגמת תומאס קוק (Tomas Cook & Son Ltd) ואמריקן אקספרס (American Express Co). חברות אלה אירגנו טיולים קבוצתיים ברחבי העולם, שהביאו רבבות של מבקרים גם למזרח התיכון ובכלל זה לארץ-ישראל. פירוט השיפורים והשינויים בדרכי ההגעה לארץ-ישראל בסוף התקופה העות'מאנית, מופיעים ברבים מספרי ההדרכה לתיירים מאותה תקופה. אגב, תומאס קוק, שנסדה בשנת 1841, הייתה כנראה חלוצת חברות הנסיעות המערביות. הרחבת אפשרויות ההגעה לארץ-ישראל, הודות לפיתוח אוניות הקיטור, הרכבות ותשתית הכבישים, לצד התפתחות שירותי התיירות, תרמו להרחבת אפשרויות היציאה מהארץ לנמלי הים התיכון.

יהודי אירופה 'מגלים' את ארץ אבותיהם

הזרם הגובר של האיחופים לארץ התנ"ך, סחף גם את יהודי איחופה, שעבורם הייתה ארץ-האבות עד לאותה תקופה בגדר משאת-נפש ערטיאלית ובבלתי-מושגת. עתה, לאחר הקמת הקונסוליות האיחופיות ושיפור אמצעי התקשורת (טלגרף, דואר) והתחבורה (ספנות, כבישים, רכבות) הבינלאומיים, הוכשרה הקרקע להגירה מאסיבית של יהודים, בחובם שומרי מצוות, למולדת העתיקה. מהגרים מקהילות איחופה הגיעו ארצה בקילוח הולך וגובר, וחובם התיישבו ביפו וביחשלים, שהייתה העיר הראשית בארץ-ישראל.

אין בידינו נתונים מדויקים על היקף הגירת היהודים לארץ באותה עת, אך היסטוריונים מעריכים כי בין 1886-1916 הגיעו לארץ-ישראל כ-40.000 יהודים, רובם ממזרח אירופה. אוכלוסיית ירושלים גדלה בין השנים 1806-1915 מכ-8800 נפש לכ-80.000 יופו מ-2750 ל-40000.



1918-1948 הבריטים מביאים את בשורת המודרניזציה

הנחת התשתית לשירותי תיירות

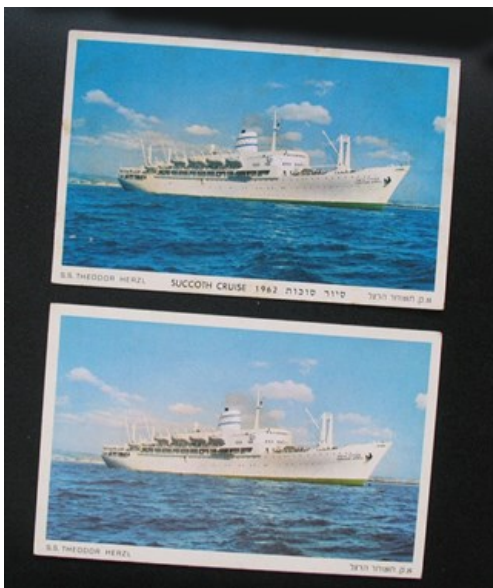
שילטון המנדט הבריטי בארץ-ישראל, הביא לפיתוח כלכלי מואץ ולמודרניזציה בתחומי חיים רבים. בין היתר, זה התבטא בהתפתחות שירותי תיירות מודרניים, שכללו פיתוח אתרים היסטוריים ודתיים, בעיקר ביחשלים (כנסיית הקבר, הסתל המערבי, חומות העיר העתיקה, הר הזיתים), והקמת מוזיאונים (מוזיאון חוקפול הוקם ב-1937. עשור קודם לכן הוקמו מוזיאון מגדל דוד ומוזיאון לארכיאולוגיה בעיר העתיקה), מוסדות תרבות (בנין ימק"א המפואר, שהוקם בשנת 1933 כאנסניה וכמרכז חברתי ותרבותי לבני שלוש הדתות), מלון (ב-1931 נחנך מלון המלך דוד, שהיה המלון הראשון ברמה בינלאומית שהוקם בארץ), פנסיונים, סוכנויות נסיעות, חנויות מזכרות, מרכזי בידור, מסעדות ובתי-קפה.

על-פי קובי כהן-הטב, שחקר את התפתחות תשתית התיירות ביחשלים בתקופת השילטון הבריטי (1917-1948), "כיבוש הארץ על-ידי הבריטים הביא לשיפור רב באמצעי ההגעה אליה, לאחר כמה שנים של ניתוק כמעט מוחלט בעקבות איחופי מלחמת-העולם הראשונה. בספר-ההדרכה לתיירים מדרך כיס לפלשתינה, שיצא לאור ב-1922, מצוין שבתחום התחבורה הימית ישנם כבר 14 קווים המגיעים לחופי הארץ מהנקודות הבאות: לונדון, ליברפול, מרסיי, גנאה, טריאסט וניו-יורק. שלושה קווים הגיעו כל שבוע, חמישה קווים הגיעו פעם בשבועיים ושישה קווים הגיעו פעם בחודש, ובסך-הכל הגיעו בין שישה לשבעה קווים בממוצע לשבוע.

בנוסף לכך, מצוין המדריך, ישנם עוד כמה קווי ספנות מנמלי אירופה המגיעים לנמלי מצריים, ומהם פועל שירות יומי של אוניות לחופי הארץ. ממצריים ניתן היה להגיע מדי יום גם באמצעות הרכבת הארץ-ישראלית, שהגיעה עד תחנת קנטרה המזרחית, שם פגשה את הרכבת המצרית שבאה מדרום".

כמו כן הוא מצוין, כי "תדירות הגעתן של אוניות הנסעים לארץ בתקופת השילטון הבריטי השתנתה מעת לעת, בהתאם לתנודות בתנועת התיירות לארץ. מבין קווי הספנות העיקריים שהגיעו לנמלי ארץ-ישראל במשך השנים נציין את לויז-טריאסטינו (Lloyd Triestino) ומסג'ריס מאריטימס (Messageries Maritimes) שהפליגו מנמלי איחופה בעונות מסוימות לפחות פעם בשבוע, וכן את אמריקן אקספורט ליינס (American Export Lines) שספינותיה הפליגו מניו-יורק דרך נאפולי לאלכסנדריה ועגנו בנמלי חיפה וביירות פעם בשבועיים" (קובי כהן-הטב, התפתחות תשתית התיירות ביחשלים בתקופת השילטון הבריטי (1917-1948), חיבור לשם קבלת תואר דוקטור לפילוסופיה, האוניברסיטה העברית, מאי, 2001, עמ' 50).

ב-1920. עם העברת השילטון הבריטי מידי המושל הצבאי לנציב העליון וכינון של משטר אזרחי שניהל את ענייני ארץ-ישראל. הונהגו לראשונה



צילום - א.ק. תאודור הרצל - סיור סוכות. גלויות

הסדרי כניסה ויציאה מהארץ. בספטמבר 1920 הוקמה מחלקת ההגירה והנסיעה (Department of Immigration and Travel) של ממשלת ארץ-ישראל, אשר פיקחה על תנועת תיירים ומהגרים לארץ-ישראל וממנה.

תנועת התיירות לארץ-ישראל קיבלה תנופה בשנות ה-30, בשל מספר אירועים אטרקטיביים: באפריל 1932 התקיימה המכביה הראשונה וכמעט במקביל לה, שני אירועים נוספים: חנוכת יריד המזרח (הירד כלכלי של מפעלי התעשייה העברית בארץ), במגרשי התערוכה בצפון-תל-אביב על גדות הירקון, וחגיגות העדלאידע בפורים, שצוינו בתהלוכה רבת משתתפים בחוצות תל-אביב.

להלן נתוני כניסת תיירים לארץ-ישראל, כפי שהופיעו בעבודתו של קובי כהן-חטב (עמ' 73):

1926 כחמישים אלף

1927-1932 כשישים אלף בממוצע בשנה

1933 76 אלף בקירוב

1934 85 אלף בקירוב

1935 כמאה אלף בקירוב

לסיכום תנועת התיירות לארץ-ישראל בתקופה השילטון הבריטי, ניתן לזהות שני גלים עיקריים: שיאו של הגל הראשון נרשם באמצע שנות ה-30, כחלק מהשיגשוג הכלכלי באותן שנים. פריצתם של מאורעות 1936-1939 ומלחמת העולם השנייה בשנת 1939, הביאו לירידה בתיירות לארץ. בשנות מלחמת-העולם השנייה החל הגל השני של כניסת תיירים לארץ, כאשר חלק ניכר ממנו היו חיילי בנות הברית.

הקמת נמל חיפה

בשלהי התקופה העות'מאנית ועד לכיבוש הבריטי, שימש נמל יפו כשער הכניסה הימי הראשי לארץ-ישראל, לסחורות ולנוסעים כאחת. ואולם, מגרעתו העיקרית של נמל זה הייתה רדידות המים והשוניות הרבות בתחומי המעגן, שסיכנו את אופיות הקיטור ואילצו אותן לעגון במרחק של שניים-שלושה קילומטרים מהחוף. המעבר של נוסעים וסחורות אל החוף נעשה באמצעות סיחת קטנות, שגעו הלך ושוב בין שפת הנמל לאופיות שעגנו מחוץ לו.

בחיפה היה קיים באותה עת רק מזח קטן, והתנועה הימית אל העיר וממנה הייתה מזערית. הבריטים הם שהחליטו על הקמת נמל עמוק-מים בחיפה. חיפה הועדפה על-פני יפו בשל חיבורה לקו 'רכבת העמק' שהגיעה לגולן ולבשן, ובשל קרבתה ליעדי צלינות נוצריים (נצרת), לעמק יזרעאל ולקו הנפט ממוסול שבעיראק (שטרם הוקם באותה עת, אך היה כבר בתיכנון). הנמל נבנה על-ידי חברת רנדל, פאלמר את טריטון, ששיחתיה נשכרו על-ידי הממשלה המנדטורית.

מלאכת הבנייה החלה ב-1929, נמשכה כארבע שנים וכללה בין השאר הקמת שוברי גלים, העמקת שטח המים על-ידי שאיבת חול ויבוש שטח נרחב מאזור החוף, לצורך הקמת מתקני הנמל. הנמל שימש חלקית את ייצוא פרי ההדר כבר בעונת 1932-1933, אך פתיחתו הרשמית התקיימה ב-31 באוקטובר 1933.

נמל חיפה הפך תוך זמן קצר לנמלה הראשי של ארץ-ישראל, והפעלתו נתנה תנופה לפעילות הכלכלית בפלשתינה בכלל ובחיפה בפרט. נמל חיפה היה נמל עמוק-המים היחיד לחופי הארץ, וכלל מתקנים משופרים ומתקדמים יחסית לתקופתו.

העיר קיבלה חלק מ-340 הדונמים שיובשו במסגרת התוכנית להקמת הנמל, ועליהם נסללו כבישים והוקמו משרדים (ובכלל זה משרדי נסיעות), חנויות, מחסנים, דירות וכן תחנת רכבת. מהר מאוד התברר שהנמל מתקשה לתת מענה לכל הצרכים, בין השאר בתחום הובלת הנוסעים. ואכן, ב-1936 נבנו רציף מטען נוסף במזרח הנמל וכן רציף נוסעים.

הקמת נמל תל-אביב

במאי אותה שנה (1936), הוקם נמל תל-אביב. הרעיון עלה לראשונה עשור קודם לכן, ואף ננקטו צעדים ראשונים בנדון. אך רק בעקבות מאורעות 1936 (הפרעות של ערביי ארץ-ישראל ביהודים) ושבתית הספנים הערבים ביפו, אשר שיתקה את הנמל הוותיק, קרמה התוכנית עור וגידים. יום השנה הראשון להקמת הנמל נחוג בחב עם, חרף מאורעות הדמים בארץ, ובמלאות לו שנתיים ניתן לו אישור לשמש כנמל נוסעים ואלפי אנשים יצאו ונכנסו לארץ דרכו. ואולם, אף שהנמל סיפק תעסוקה לכאלף עובדים, כולל מספנה ושירותים שונים, התפתחותו והתרחבותו נבלמו, בשל היעדר כבישי גישה נוחים והתפתחות העיר צפונה.

עלייה משמעותית בתנועת הנוסעים

עד לתקופת המנדט הבריטי, רק מתי מעט זכו לצאת את גבולות פלשתינה לביקורי קרובים או לנפש בחו"ל, לרוב בהפלגה מתישה שארכה שבועות וחודשים, או נסיעה ברכבת (לביירות). 'חוץ-לארץ', כשמו כן הוא, נתפש אז כעולם רחוק וערטילאי אי-שם מעבר לים, הרחק מהישג-ידה של חב האוכלוסייה.

יש לציין, כי הנתונים הסטטיסטיים באשר לתנועת הנוסעים מארץ-ישראל ואליה בתקופת המנדט הבריטי, אינם מלאים ומדויקים. זאת, בשל מגבלות מעקב, רישום ודיווח. עם זאת, השנתון הסטטיסטי שפירסמה הסוכנות היהודית ב-1947 (Statistical Handbook of Jewish Palestine) שופר אור על ממדיה הכלליים. ב-1923 ביקרו בארץ 82 תיירים מורשים (Authorized Travelers) ב-1934 עלה מספרם לשיא של 4115 (באותה שנה היגרו ארצה 42,359 עולים). בעקבות מלחמת-העולם ירד מספר התיירים שהגיעו ארצה (Travelers) וב-1943 הגיע מספרם ל-7 בלבד. ב-1926 יצאו את הארץ למטרות ויעדים שונים כ-85 אלף איש, מתוכם כ-50 אלף למטרות תיור (תייר הוגדר בשנתון כמי שחוזר ארצה בפרק-זמן של עד

שנה). ב-1935 הגיע מספר היוצאים את הארץ לכ-165,000, מתוכם כ-97,000 תיירים. 1945 היתה שנת השיא עם כ-220,000 יוצאים, מתוכם כ-150,000 תיירים. באותן שנים, כניסה לארץ-ישראל הייתה כרוכה בקבלת אשרת כניסה (ויזה) מממשלת המנדט.

בשנות מלחמת-העולם השנייה (1940-1945) חלה האטה ניכרת בפעילותם של נמלי חיפה ותל-אביב, בשל הסכנה שמשקפה לאוניות שעגנו בלב ים - ורק עם סיום המלחמה חודשה הפעילות במלוא היקפה. נמלי יפו ותל-אביב מילאו תפקיד חשוב כערוצי הברחת נשק, ששימש את היישוב במאבקו לעצמאות. אך עם קום המדינה הלכה ופחתה הפעילות בהם, ותנועת הנוסעים פסקה לחלוטין. ב-1965, עם חניכתו של נמל אשדוד, נסתם עליהם הגולל סופית.

עם סיום מלחמת-העולם השנייה, החלה תנופת פיתוח כלכלי וגיחול מהיר באוכלוסיית הארץ. אחד הביטויים היה גידול ניכר בביקוש לנסיעות לחו"ל, במידה כזו שצי אוניות הנוסעים לא עמד בביקוש. ההפלות לא היו סדירות ולא אחת נאלצו המבקשים לצאת את הארץ להמתין בתור שבועות רבים. רבים ירדו מצריימה, לנמלי אלכסנדריה וקהיר, בתקווה לתפוס שם אוניה מזדמנת, ובמקרים רבים מצאו עצמם 'תקועים' בארץ הנילוס שבוע-שבועיים, קודם שנמצא עבורם מקום על הסיפון.

"בלמוס הנסיעות לחוץ-לארץ נמצא עתה במלוא היקפו וקצבו", דיווח בשנת 1945 ידיעות אחרונות, "ורק עתה פנתה מחלקת העלייה וההגירה הממשלתית בבקשה אדיבה לציבור, שרק מי שיש בדעתו לנסוע, יפנה למחלקה הזאת בבקשת דְרֶכְיָה (כך תורגמה אז המילה 'פספורט' ע.א.). אין טופסים לדרכות, הטופסים מודפסים באנגלית והם מגיעים משם טיפין טיפין, ולעומת הביקוש יש מחסור גדול בטופסים. והנוסעים ממש ממיתים את עצמם בעד אפשרות הנסיעה ועוברים כמה יגיעות וטרחות ומכתתים את רגליהם ועומדים בתור ומשתמשים בפרוטקציות ומנצלים זריזותם של סוכני הנסיעות ומתוכים - ובלבד להיות באותו שבט המאושרים שיש דרכיה ויזה בידיהם. ואפילו הייסורים של הפלגה באניות בלתי נוחות חביבים עליהם, סבל של טלטולים בכלי שיט, שלא הותאמו עדיין למסעות בני אדם שהורגלו לדירות בעלות הקונפורט המודרני, מים חמים, מזחפים עם קפיצים, טרקליני מועדונים ובתי קפה ומזונות טעימים, העיקר לצאת לדרך'.

זהות הנוסעים וחויית ההפלגה לחו"ל

אוניות הנוסעים שפקדו את הארץ בשנות השלושים והארבעים של המאה הקודמת, היו צל חיזור של אוניות-הפאר עצומות הממדים המוכרות לנו היום. בשל ממדיהן הצנועים והיעדר מיכשור מודרני לייצוב הספינה בתנאי הפלגה קשים, רבים מהנוסעים סבלו ממחלת ים והקיאו. עם זאת, הן סיפקו לנוסעים נוחות של בית-מלון: תא עם מיטת קומתיים (שנחשבה אז אטרקציה) וסדינים נקיים, חדרי אוכל מהודרים עם שולחנות בעלי דופן מיוחד (למנוע החלקה של הכלים במקרה של תנודה פתאומית), מלצרים ענודי עניבות פרפר, ואולמות נשפים שהכניסה אליהם הייתה תלבושת-ערב רשמית.

לנמל יפו היו הנוסעים מגיעים בטקסי ואל האוניה (לרוב של חברת ספנות צרפתית, או איטלקית) שעגנה רחוק מהחוף - בסירה קטנה. סבל ערבי היה מעמיס את המזוודות הגדולות (שלתכן נדחס ציוד לחודש ויותר) ומסייע לנסעים לעלות על כבש האוניה. ההפלגה מישראל לנמל טריאסט שבאיטליה לקחה כשבוע, ומשם המשיכו הנוסעים ברכבת לאתרי נופש בלב אירופה.

מי יצא לחו"ל? אחוז ניכר מאותם מאות ספורות של 'מאושרים' שהצליחו לצאת את הארץ מדי שנה, כדי "להשתחרר במקצת מבית-הסוהר הארצישראלי" (ציטוט מדויק מהכתבה הנ"ל, ידיעות אחרונות, 1945) היו אמנים (פסנתרנים, כנרים, ציירים, רקדניות ושחקני במה) וספורטאי ייצוג של היישוב החדש, עסקנים ושליחים של המפלגות והמוסדות הלאומיים, וכן סוחרים. "ובכל בירות העולם תמצא עתה קולוניות של בני ישראל", ממשיך ידיעות אחרונות ומדווח. "הם יושבים בפאריס ובלונדון, בבריסל, בציריך ובפראג, בשטוקהולם ובאמשטרדם ובכל מקום לשם אפשר להגיע בדרכיה ארצישראלית... ורב חלקם במסעות האלה של אנשי המסחר שלנו. מי לשם אימפורט ומי לשם אקספורט. מי לשם כיבוש שווקים לתוצרת העברית באירופה העירומה והיחפה והמשתוקקת למלבושים ולמנעלים, לחפצי העור ולתפוזים ומיצי הפירות שלנו ומי לשם יצירת שוק אצלנו למוצרי הלוקסוס של אירופה".

בכתבה אחרת צוטט 'איש הבקי בענייני מסחר וכלכלה' כך: "אין לך פירמה המחשיבה את עצמה, שלא שלחה או שאינה מתכוננת לשלוח את נציגה לחוץ-לארץ, אם לשם קניית סחורות ואם לשם רכישת מכונות וציוד וחומר גלמי, ואם לשם מכירת סחורותיהם".

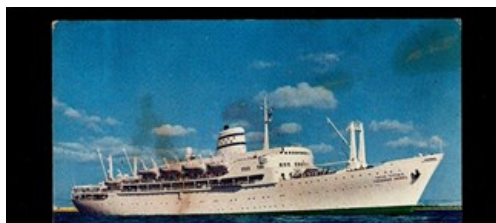
כמובן שהייתה זו עיתונאית, אך היא ביטאה אל נכון את הכמיהה של בני היישוב העברי לצאת את גבולות המדינה, לאחר שנים רבות של בידוד גיאוגרפי.



1947-1953 - התפתחות הספנות העברית

היהודים והים

אף שחב אוכלוסיית ארץ-ישראל התגוררה מאז ומעולם בשפלת החוף, ואף היהודים רבים בארצות הגולה התגוררו בערי נמל - מקצתן ערים שמן הפליגו מגלי הארצות הגדולים - היהודי העדיף להתמחות בקנייה ובמכירה של שיחיתים וסחורות ולא בשינוען ממקום למקום. מאז נוח הצדיק ויונה הנביא לא הצטיינו היהודים בתחום הספנות, לא פיתחו מסורת ימית ענפה ומדעו בעיקר בנכסי הרוח ולא החומר, שבהם





צים-א.ק.תאודור הרצל. גלויה

העשירו את האמנות. גם חלוצי הציונות, שביקשו לחקות את הגויים ולעצב את דמות "היהודי החדש" כאיש עבודה ומלאכה, בנו מושבות וערים עם הגב לים.

לאורך מישר החוף הוקמו מספר קטן של יישובים שהתפרנסו מדיג ותיירות ימית, המעגנים העתיקים הזנחו ובחופו של תל-אביב וחיפה לא התפתחה תרבות הטברנות האופיינית למדינות הים התיכון. גם משקלם של הפועלים היהודים בנמל הארץ – חבם עולי סלונקי (יוון) וחברי קיבוץ מפלגת הים של הקיבוץ המאוחד – היה נמוך עד שלהי שנות השלושים. חלוצי ההתיישבות הציונית אמנם שרו בגאון "אנו נבנה פה נמל" וחתרו לייצא לגויים סחורות 'תוצרת הארץ', אך בפועל היו אלה הבריטים, ימאים בני ימאים, שפיתחו את תשתית הספנות לארץ וממנה.

בנאומו בפני בני-נער בחיפה ב-1932, סקר דוד בן-גוריון (אז מזכיר ההסתדרות ומנהיג מפא"י הצעירה שזה אך הוקמה) את הקשרים הרופפים שהיו ליהודים עם

הים גם בטרם נותקו מארצם ואדמתם. "כיבוש האדמה על ידי אנשי העיר היתה ההרפתקה הגדולה, הראשונה של תנועתנו. הרפתקה שנייה, אף היא גדולה ולא קלה מהראשונה, עדיין מצפה לנו, כיבוש הים", אמר. זה היה החזון. במציאות, העדיפו הישראלים 'לכבוש' את החופים באמצעות כסאות-נוח, חסקות ומטקות, ואילו כיבוש הימים, באמצעות הקמת תשתית ספנות ראויה לשמה, התנהל במשך שנים רבות בעצליים. אפשר והדבר נבע לא רק מהיעדר מסורת ימית ומהתמקדות טבעית בכיבוש הקרקע, אלא גם מנטייה לא-מודעת להקשות על עולים חדשים ותושבים ותיקים לעזוב את הארץ.

אוניות ראשונות תחת דגל עברי

האוניה הראשונה ששטה תחת דגל עברי הייתה ספינת מפרשים באורך 35 מטרים, שנשאה את השם הסמלי החלוץ. את הספינה, שנבנתה בחיפה, רכשו ב-1919, זמן קצר לאחר מלחמת-העולם הראשונה, שלושה שותפים מארץ ישראל: האדונים ליפשיץ, ספיר ובורשטיין. הם התקינו בה מנוע, גייסו צוות של ארבעה מלחים יהודים והחלו משנעים מטענים ונסעים בין נמלי הים התיכון.

החלוץ ידעה הרבה תלאות, וכשנה בלבד לאחר השקתה טבעה סמוך לחופי יפו. ב-1924 ירשה את התואר הציוני 'ספינה עברית', אוניה בנפח 15 אלף טון, ושמה פרזידנט ארתור. את האוניה רכשו בארצות-הברית קבוצת אנשי-עסקים יהודים אמריקנים, שהקימו חברה בשם קו אמריקה-פלשתינה. בחודש מרץ 1925 הטילה הפרזידנט ארתור עוגן ראשון בנמל חיפה, כשעל סיפונה 216 נסעים מארצות-הברית, כולם אורחי טקס חנוכת האוניברסיטה העברית על הר הצופים ביחשלים. בנמל נערכה להם קבלת-פנים חגיגית. נציגי ועד הקהילה דאז עלו על הסיפון, מסרו לנסעים את ברכת היישוב והתזמורת השמיעה את 'התקווה'. זו הייתה הפלגת הבכורה אך גם שירת הברבור/ה'הברוז' של האוניה. שכן, קו אמריקה-פלשתינה פשטה בסוף באותה שנה את הרגל.

ב-1928 נכנס שחקן חדש לענף הצעיר של הספנות העברית: מיכאל פולק, מייסדו ובעליו של בית-החרושת למלט נשר בחיפה. פולק, איש-עסקים, יזם ותעשיין שעשה את הונו מחיפוש נפט והובלתו בדרום-רוסיה, ברח עם משפחתו לארץ-ישראל לאחר המהפכה הבולשביקית. כאן הקים ב-1923 את בית-החרושת למלט. ב-1927 רכש באנגליה ספינת מפרש כדי להעביר בה את תוצרתו לנמלי הים התיכון, והעניק לה את השם גוזל. לרב-החובל של גוזל מונה צעיר עברי בשם זאב הים, איש ים מבטן ומלידה שהיה לאגדה עוד בחייו (בעשורים הראשונים לקיומו התאפיין צי הסוחר הישראלי ברבי-החובלים הצעירים ביותר בעולם). הגוזל שירתה את מפעל נשר במשך חמש שנים, ואז נמכרה.

ניסיונות חלוציים להקמת חברת ספנות ארצישראלית

בשנות ה-30 הוקמו בזה אחר זה מספר קואופרטיבים להעברת מטענים ונסעים בין נמל תל-אביב או חיפה למצרים, סוריה וקפריסין: שירות ימי ארץ ישראל, ליד ימי ארץ-ישראל, עתיד ועוד. האוניות נשאו שמות עבריים למהדרין כדוגמת תל-אביב (נרשמה בנמל חיפה כ"אוניות נסעים ארצישראלית מספר 1"), ירקונה, דרום, הר ציון, הר הכרמל (עלתה באש בשריפה שפרצה בנמל קונסטנצה), עליזה, עמל, מרים, חנה, אלפנט, שקמונה, עמנואל, קדמה. מספר אוניות אף גויסו לשירות הצי הבריטי במלחמת-העולם השנייה, ואחת מהן (הר ציון) טובעה ב-1939 על-ידי צוללת גרמנית, שעה שעשתה דרכה מאנגליה לארצות-הברית. רב חברות הספנות החלוציות הללו החזיקו מעמד שנתיים לכל היותר, בעיקר בשל התחרות הקשה עם חברות ספנות איטלקיות, שהורידו מחירים והערימו קשיים בנמלי איטליה.

התפתחות ענף הדיג

בשנות ה-30 חלה התפתחות גם בענף הדיג (לאחר שנקנו מספר ספינות מכמורת ממונות), שסייעה בעקיפין להתפתחות הספנות העברית. הגורמים הדומיננטיים בפיתוח הענף היו מחלקת הים והדיג של הסוכנות בראשותם של בר-כוכב מאיחיבץ וד"ר נפתלי וידרא, קיבוץ שדות ים שהתמקד בענף הדיג, וחברת נחשון שנסדה על-ידי ההסתדרות ב-1937 (בקיץ 1946 היה בבעלותה צי של עשר ספינות, בחובן תוצרת של מספנות מקומיות, שתיים מפלדה - השאר מעץ).

אפוס ההעפלה כחלק מהאפוס הציוני

בתקופת עלייה ב' ומבצעי ההעפלה, ובעיקר בשנים שלאחר מלחמת-העולם השנייה, שבה גדל מספר האוניות שפקדו את חופי הארץ (בשנים 1945-1948 ניסו לא פחות מ-66 אוניות מעפילים לפרוץ את המצור הימי שהטילו הבריטים. רובן נתפסו וגורשו לקפריסין), גדלו גם המודעות הימית והפעילות הימית בארץ-ישראל. השמות הסמליים שניתנו לאוניות המעפילים - ברל כצנזלון, חנה סנש, תל חי, מכס נרדאו, לטרון, גאולה, מדינת

היהודים, לא תפחידונו וכיצא באלה - צבעו את מאבק העלייה לארץ-ישראל בגוונים הרואיים.

הקורס הראשון להכשרת מלווי אוניות מעפילים, במסגרת הפל"ם (הפלוגה הימית של הפלמ"ח), נערך ביולי 1939 באזור נמל תל-אביב. בחורף תש"ד (תחילת 1944) קרמה עור וגידים היחידה הימית של הפלמ"ח, במחנה של קיבוץ שדות ים. קורס החובלים הראשון לאחר המלחמה, במסגרת הפל"ם התקיים אף הוא בקיסריה.

לפלוגה הימית של הפלמ"ח, שהוקמה ב-1940, בפקודו של כנר יפה, היו בסיסים בקיבוצים ובמושבים לאורך שפלת החוף. אנשיה סייעו למאמץ ההעפלה, שכלל בין השאר גרירת ספינות של הפל"ם, תידלוק ספינות מעפילים, העברת נשק וקשר עם המעפילים בקפריסין והורדת מעפילים לחוף. כמה מחברי היחידה נמנו עם כ"ג יורדי הסירה, עשרים-ושלושה לוחמי פלמ"ח שיצאו ב-18.5.1941 למשימת חבלה בבתי-הזיקוק של טריפולי, לבנון, וסירתם טובעה בלב ים. אירוע ימי טראגי זה הפך לאחד המיתוסים המכוננים של הימאות הישראלית.

הקמת חברת צים

חברת הספנות הישראלית צים (ראשי-תיבות של "צי ימי מסחרי") נוסדה ב-7 ביוני 1945, ביוזמתו של חזקיהו רמז, לימים שר התחבורה הראשון. מנהלה הראשון ומי שעמד בראשונה במשך 21 שנה, היה ד"ר נפתלי יודרא, קודם לכן מנהל מחלקת הדיג של הסוכנות בחיפה. הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים החזיקו כל אחת ב-45 אחוז ממניות צים ועשרת האחוזים הותרים הוחזקו בידי חברת חי"ל (חבל ימי לישראל). עוד לפני שהוקמה צים פעל רמז למיזוג שלוש חברות הספנות שפעלו באותן שנים בארץ: עתיד, לוי ימי לארץ-ישראל והחברה הארץ-ישראלית להובלת ספנות. בסופו של דבר, המאמץ לא עלה יפה ורק חברת הספנות ההסתדרותית נחשון נטמעה בציים, זמן קצר לאחר הקמתה. עם הקמת המדינה שונה שמה לציים חברת השיט הישראלית בע"מ, והחברה הפכה למוביל הלאומי של משאות ונסעים מהארץ ואליה.

מספר אוניות מ"צי הצללים" (אוניות המעפילים שנעצרו על-ידי חיילי המנדט הבריטי) צורפו לציים אחרי קום המדינה, לאחר שלב ביניים בו טיפלה בהן חברת אוניות וספנות, חברה של המוסד לעלייה ב'. המיזוג, שהיה ארוך ומסובך, הסתיים ב-1953, כאשר ראשי המוסד לעלייה ב' מונו לעמדת מפתח בציים. הגדולות ביותר היו אוניות המעפילים פאן יורק ופאן קרסנצט, ששמן עברת לקוממיות ועצמאות.

מסע הרכש של אוניות מתאימות לחברה הצעירה היה ארוך ומייגע, מכיון שבמהלך מלחמת-העולם השנייה טובעו כשני-שלישים מאוניות הסוחר בעולם. רק ב-1947 נרכשה האוניה הראשונה, קדה, ספינה עתירת מעללים, ששמה הוסב לקדמה. הרכישה נעשתה בשותפות עם חברת הריס ודיקסון הבריטית. ב-28 ביולי 1947, לאחר עשרה חודשי שיפוצים, נכנסה הקדמה לנמל תל-אביב והתקבלה במטס אווירי ובנאומים חגיגיים. ברם, ההפלגה המתוכננת לאיטליה, כשעל סיפונה כל ראשי היישוב שהיו אמורים להשתתף במושב הוועד הפועל הציוני בציריך, בוטלה לאחר שנתגלו בה תקלות. העיתונות רעשה, הוקמה ועדת חקירה לבדיקת המחדל, ורק מקץ מספר חודשי שיפוצ החלה קדמה בהובלת נוסעים בקווי הים התיכון.

בסוף אוקטובר 1948 נרכשה נגבה, אחריה גלילה ובדצמבר אותה שנה - ארצה. אוניית הנוסעים נגבה חגגה את הפלגת המאה שלה כבר באוגוסט 1953, ושנה וחצי אחריה ציינה ארצה אירוע זהה.

אוניות-הענק נתפשו בכל העולם כביטוי לממלכתיות ולעוצמה כלכלית. גם כאן, הצי הישראלי היה לחלק מסמלי הקוממיות והממלכתיות הישראלית החדשה, שבאה לידי ביטוי גם בשמות האוניות.

היסטוריון האדריכלות רפ"פ גילברט הרברט, מציין בספרו, "סמליה של מדינה חדשה: ארכיטקטורה ועיצוב באוניות הנוסעים של צים" (המרכז למחקר מורשת האדריכלות בטכניון בחיפה, 2007), כי אוניות צים נחשבו לסמל, ומי שנסע בהן הרגיש שהוא דורך בארץ-ישראל.

מעבר להישג האדריכלי, הרברט רואה באוניות הנוסעים של צים, שארבע מהן נבנו בכספי השילומים מגרמניה, משל וסמל לחזון הציוני. "לישראל לא היתה ברירה אלא לפתח צי של אוניות נוסעים", הוא מסביר. "אחרי מלחמת העצמאות, היא היתה בעצם אי, שהמוצא היחיד ממנו ואליו היה הים".

הימאים הישראלים נתפסו כשגרירי המדינה הצעירה, ועוררו התרגשות בקרב הקהילות היהודיות בערים שבהן עגנו. הם נשאו בגאון את מדי הייצוג, שעוטף בסמלי מגן דוד רקומים זהב על הכתפיים והשחולים.

חשוב לציין כי תהליך המיסוד של תעשיית הספנות הישראלית, לא היה חף מזעזועים. שביתת הימאים ב-1951, שנמשכה 34 ימים ודוכאה באכזריות על-ידי ההסתדרות, המשטרה ועיריית חיפה (בעיקר מועצת פועלי חיפה בראשות יוסף אלמוגי), זעזעה את המדינה והותירה צלקות עמוקות לשנים רבות. מאבק הימאים על זכויותיהם המקצועיות-כלכליות ועל הזכות לאיגוד עצמאי נחל כישלון. יחד עם זאת, 'מרד הימאים', כפי שכונתה אז הפרשה, חולל שינוי דרגתי בכללי המשחק בענף הספנות, שהפך מאז לאחד הענפים הרגישים במשק ולמוקד של שביתות ומאבקי שכר.

צי האוניות של צים מילא תפקיד מרכזי בתקופת העלייה ההמונית, בתחילת שנות ה-50. ספינות-המשא שלו הוסבו לאוניות נוסעים, כדי להביא את רבבות העולים לחוף מבטחים במהירות האפשרית. בשיא החזיקה האוניה ארצה, שהביאה בתוך שנה אחת לא פחות מ-100 אלף עולים. עם שוך גלי העלייה הגדולים, הועתק מרכז הכובד להובלת משאות ומטענים, ובמקביל פותחה תיירות אוניות הנוסעים.



1953-1962 התפתחות הפלגות התיירות בארץ

הפלגת הבכורה של "ירושלים" לניו-יורק

ספנות הנוסעים הישראלית פרצה לראשונה את גבולות הים התיכון ביוני 1953, עם הפלגת הבטרה של אוניית הנוסעים ירושלים, שנרכשה חודשים ספורים קודם לכן. לפני הרמת העוגן נערך על סיפונה טקס חגיגי בהשתתפות ראש עיריית ירושלים, יצחק קריב, ומוזמנים רבים. ראש העיר, שעל שמה נקראה האונייה, העניק לה לוח נחושת שעליו נחרט פסוק מהמקורות, "ברכך ה' מציון וראה בטוב ירושלים".

ההפלגה לניו-יורק ארכה שמונה-עשר יום ובסופה ציפנה לצוות האונייה קבלת-פנים נרגשת, שאותה אירגן נציג עיריית ניו-יורק והקהילה היהודית. פרט פיקנטי: בדרך חזרה לחיפה התגלה באונייה 'הנוסע הסמוי' הציני הראשון - נער בן 16 בשם וועל לורעל גרודסקי שהתגנב לבטן האונייה בנמל ניו-יורק, מבלי לידע את הוריו ומתוך כוונה נחושה להגיע לישראל. העיתונאי יצחק וויט סיפר ש"הנער נתגלה רק בלב ים, ואז 'הוכתר' על-ידי הצוות בתואר 'המעפיל הראשון מאמריקה'". רב-החובל שיגר מברק להורי הנער, שזכה לטיפול אבהי והיה לחביבם של אנשי הצוות.

ועד שתי אנקדוטות מפקנסו של וויט: האחת, ב-1953 הפליג משה שרת, שר החוץ דאז, בירושלים וסיכם את רשמיו בספר האורחים של האונייה בזו הלשון: "זו לי הפעם הראשונה ששטתי באונייה ישראלית... הים היה שקט ולפעמים נראו גלים זעירים שאני מציע לקרוא להם צמרירים, כי מראה צמר על פני המים...".

השנייה, ירושלים הייתה אוניית-הנוסעים הישראלית הראשונה שפקדה, בשנת 1963, שלושה נמלים חסיים בים השחור. באותן שנים, יש לזכור, לא היו יחסים דיפלומטיים בין ישראל וברית-המועצות. "כשחזרה האונייה לחיפה, שאלתי כמה מימאיה הוותיקים איך בילו באודסה", כתב וויט. "הם סיפרו על מועדון הימאים באודסה, על המארחות ועל ניסיונות בודדים של יהודים אמיצים להתקרב אליהם לשיחה של רגע. הם סיפרו על כך שהיו 'חופשיים' בנמל אודסה - חופשיים ללכת מהאונייה למועדון הימאים המקומי ובחזרה. אך גם דרך הקצרה זו נעשתה כשבלשים חסיים עקבים אחר כל אחד מהם".

ב-1957 הוסב שמה של האונייה לנגבה. שמה המקורי הוענק לאונייה חדשה, אחות לאונייה דומה בשם תיאודור הרצל ששידרגו את הצי הישראלי לעיצן הטרנס-אטלנטי.

הרחבת הצי בעקבות הסכם השילומים

בתחילת ימי הצי העברי, המדיניות הייתה לרכוש אוניות משומשות ממדינות זרות ולהתאימן לצרכים ולדרישות המקומיות. ארצה, לצורך ההמחשה, הייתה 'קשישה' בת עשרים כשנרכשה. ואולם, הסכם השילומים עם ממשלת גרמניה, חולל תפנית במדיניות הרכישה, והפך את צים לחברה מתקדמת. שתי האניות הראשונות שנקנו בכספי השילומים, **ישראל וציון**, הפליגו בקו ישראל-ארצות-הברית, ושימשו להובלת מטענים ונוסעים גם יחד. עד שנת 1958 נוספו לצי של צים ארבע אוניות לנסעים בלבד: תיאודור הרצל, ירושלים, ארצה ועליה.

גם חברת אל ים, שהוקמה ב-1953 על-די בנק דיסקונט כמתחרה לציים, רכשה אוניות חדשות בכספי השילומים. האוניות החדשות שנקנו היו מצידות במיטב שילולי המדע והטכנולוגיה הימית באותה עת: מכשירי מכ"ם ומייצבים, מיזוג אוויר, תאים נחים ואולמות מרווחים ועוד.

במקביל לרכישת האוניות, הרחיבה צים ומיסדה בשנות החמישים את מוטת השליטה האירגונית שלה ואת מעמדה כ"מוביל הימי הלאומי". הוקמו משרדים בארצות-הברית ובאירופה; נרכשה חברת 'מ. דיזנגוף' שהעבירה לידי צים שלוש סוכנויות ספנות, שלוש אוניות וכן זכויות בקווי ספנות פעילים ובכללם הקו לארצות-הברית; נפתחו קווי הובלה בינלאומיים (בין יפן למערב אפריקה, בין מערב אפריקה לארצות-הברית ועוד) והוקמו ארבע חברות-בנות לשירותי ספנות: לים (חברה לאספקה), אלחוט ים (חברה לתיחזוק הציוד האלקטרוני הרגיש), שוהם לימסול (חברה-בת קפריסאית, בשותפות עם סוק אוניות מקומי) ומכבסת הקישון.

במחצית השנייה של שנות ה-50, ביססה צים את מעמדה כגורם חשוב בספנות העולמית בכלל ובים התיכון בפרט. רוב הקווים היו קבועים וכללו את גנאה, מרסיי ונאפולי. כמו כן הפעילה צים מספר קווים לקנדה לארצות-הברית וקרזים לאיים הקאריביים בעונת החורף.

שיטת תענוגות לתייר העשיר

מרבית המפליגים מישראל עשו זאת באוניות צים, משיקולי זמינות, פטרוטיות וכשחת, ורק פה ושם נמכרו במשרדי הנסיעות כרטיסים לחברות ספנות זרות, בעיקר יוניות וקפריסאיות, כגון חברת אדריאטיקה שהחזיקה ב-1954 משרדים בחיפה, תל-אביב וירושלים. ראוי להדגיש כי הפלגה באוניות-נוסעים נחשבה מותרת לעשירים מופלגים בלבד, אף יותר מבילוי בבית-מלון. רוב הישראלים אפילו לא חלמו על יציאה מה'שטטעל' המקומי הדחוס והסגפני לעולם הגדול.

תיירות הימים שיגשגה באותה עת ברחבי העולם, ואוניות הנוסעים הענקיות נבנו כמלונות-פאר צפים שהציעו תפנוקים כיד המלך: בריכת שחיה, ברים, קפיטרויות, חנויות מתנות פטורות ממכס ואולמות נשפים מפארים עם מלצרים מעוברים ואדיבים, שהגישו 'ארוחות מלכים' (במונחי אותה תקופה) ותזמורת ריקודים שהנעימו את זמנם של הנוסעים. יצוין, כי ההיזר, הפינוקים והשפע היו זרים אז לתרבות הישראלית, הן משום שיראל של שנות ה-50 הייתה מדינה דלת-אמצעים במונחים מערביים, והן משום שהחברה הסוציאליסטית וממוקדת-המטרה הוקיעה אורח-חיים ראוותני ונהנתני.

ב-1959 הוזמן העיתונאי יצחק וויט להפלגת תענוגות באונייה ירושלים, בין נמלי הים התיכון. את סדר-היום תיאר כך: "בבוקר אוכלים. לפני הצהריים משתזפים על הסיפון ומתרחצים' בבריכה. משחקי סיפון וחיזור על כסאות המרגוע. משחקי שולחן ומשקאות קלים. בצהריים אוכלים, אחרי הצהריים ישנים קצת ואחר כך יורדים או עולים לשתות קפה ועוגה. מבליים בבארים. שומעים מוסיקה, שותים. אוכלים. שוב אוכלים ארוחת ערב. והלילות הם לילות של נפש. לילות של ים תיכון. לילות של ירח ומוסיקה וים הרץ לאחור כשאתה מביט בו מעל הסיפון. לילות של אוויר בר מיוחדת במינה. כולם מכירים את כולם. אם זה לא נפש - איני מבין את פירוש המילה. עושים חיים...".

בדומה לאוניות נוסעים אחרות ברחבי העולם, גם צים הועידה לחלק הביחורי תפקיד מרכזי. בכל אונייה הייתה תזמורת וקצין ביחור. מקצת מ'הקצינים' הללו, בהם כוכב-הזמר שמשון בר-ני והבדרן אלכסנדר יהלומי, היו מוכרים לצבור הרחב... על מה נחשב באותה עת כביחור פופולארי אפשר ללמוד מפרוספקט האונייה א.מ. דן, שב נכתב (בסעיף שירותי ביחור): "קצין הביחור יארגן משחקי ברידג', קנסטה ומשחקי קלפים אחרים,

שח-מט, שבץ-נא, דומינו ועוד. הוא יספק לך מכשירים למשחקי פנים וחוץ, יארגן עבורך משחקי 'בינגו', תחרויות שונות, קונצרטים קלאסיים מוקלטים, הצגות קולנוע במערכת הטלוויזיה הפנימית ועוד".

במהלך ההפלה הקפידו הנסעים על גיטנים איחפיים נאותים, והתייצבו לאחוחות בלבוש רשמי, לפי הספר. המיוחסים, האורחים הנכבדים וחשובים ביותר, הזמנו, כמנהג אותם ימים, לסעוד על שולחנם של הקפטן. בנמלים, ירדו ישר לאוטובוסים עם המדריכים ונסעו בשיירה גדולה לביקור בזק בקאפרי, לקניות בנאפולי, לסיור בפומפיי, לתצפית על 'החתיכות' והקייטנים בקאן, להצצה חטופה במעונה של הנסיכה גרייס במונטה קארלו, לשמוע ולראות נגני גיטרה ורקדני פלמנקו במועדוני-הלילה של ברצלונה. ולמחרת 'קורידה' (מלחמת שוורים), שעליה כתבו במכתב הביתה 'זה לא פייר, אין לשור שום צ'אנס'. והיו חוזרים לאוניה עמוסי קניות וסלסילות. וביום האחרון כולם מתכוננים לחזרה הביתה מלאי רשמים וגעגועים. ומסדרים את המתנות (שלהן נהוג היה לקרוא 'קנס נסיעה') וקצת 'חטוף ואכול' לפני הסוף.



1963-1974 דעיכת ענף הפלגות הנוסעים

'עשה חיים - סע בצים'

בשנות ה-60 חלה התפתחות משמעותית בענף הובלת המטענים הימיים. במרחצת העשור נוספו אוניות-מטען ומכליות רבות, שוכללה שיטת השינוע והפריקה של המטענים והושקע כסף רב בפיתוח הנמלים (בעיקר נמל אשדוד). מנגד, תנועת הנוסעים בנמל הלכה ופחתה. למעשה, כבר בשנת 1956 עלתה לראשונה תנועת התיירות האווירית לישראל וממנה על התנועה הימית (54% לעומת 46% בהתאמה).

"מספרים אלה חייבים לעורר אותנו למחשבה רצינית", כתבו ראשי מחלקת הנוסעים של צים במסמך פנימי לקברניטי החברה. הפיתרון שהוצע היה "אוניות יותר מהירות, יותר נוחות, יותר זולות לתיפעול, שהרי הנוסע המבכר את האוניה על פני המטוס עושה זאת בחלקו מטעמי חיסכון ובחלקו מטעמי נוחות – ברצונו לפוש באוניה, ליהנות כמה ימים מאוויר צח, מבידור נאה, מאוכל טעים ומשיחת אדיב!".

בשנת 1961 נבנתה במספנות נאנט בצרפת האוניה מולדת, שנחשבה עממית יותר, ולפרק-זמן קצר אף התחרתה בהצלחה באוניות זרות. אולם מתכנניה התעלמו מהתפתחות תרבות הרכב בעולם, ולא בנו חניון מתאים למכוניות של הנוסעים. רק מאוחר יותר, שתי המעבורות שבנתה חברת הספנות של מאיר הלוי עבר צים - נילי ובלו (ששמה הוסב מאוחר יותר לדן) - צידו בשטחי אחסנה למכוניות.

ב-1960 פתחה צים במסע פירסום נרחב לעידוד התיירות הימית. הסימה "עשה חיים - סע בצים", אותה הגה הפירסומאי החיפאי שמעון ליניאל, הופצה ברדיו ובקולנוע והפכה עד מהרה מטבע-לשון פופולרי, תוך שהיא מעוררת את מודעות הציבור לתעשיית הנסיעות לחו"ל ונותנת לגיטימציה סמויה להתנהגות הדניסטית במדינה שחרתה עד אז על דגלה את ערכי ההסתפקות במועט והתרומה לכלל. ראש הממשלה דאז, משה שרת, פנה אל מנכ"ל צים והתלונן קשות על הסימה, שנוסף על היותה 'וולגרית' לוקה גם בשיבוש לשוני חמור, ששק העברית הנכונה מחייבת לומר: עשה חיים - עם 'צים'.

כדי לעגן את מעמדה אצל יהודי התפוצות, הדגישה צים את הזהות הציונית והישראלית שדיברה אל "הלב היהודי החם". כך למשל תפריט שהוגש ב-1960 באוניה א.ק. ציון כלל את המנת הבאות (לפי הסדר): 'פטריות מוקרמות של מצבה; דג ממפרץ אילת כמנהג הספרדים; קבאב וחמום ישראליים; תפוחי אדמה מטוגנים; גרעיני פול אביבים; סלט מזרחי; גביע תות-שדה מהר הכרמל; פינג'אן מוקה'.

הפרוספקטים המהודרים שליוו את ההפלגות נכתבו בעברית, אנגלית, ספרדית ויידיש, בסיגנון הבא: 'איז דער פארט פון אטען, די הויפטשטאט פון גרינלנד, קולטור-צענטער פון דער אלטערטימלעכער וועלט, א צאציאונגספלאץ מיט אירע גרויס ארטיקע חורבות פאר מיליאנען טוריסטן דער פירעאוס-פארט איז איינער פון די רוישיקסטע פארטן אין מיטלענדישן ים' (תרגום: נמלה של אתונה, בירת יוון, המרכז התרבותי של העולם העתיק. מקור משיכה בחורבותיה המרהיבות למיליוני תיירים. נמל פיראוס הוא אחד הנמלים ההומים של הים התיכון).

ואולם, כל המאמצים הללו לא נשאו פרי. יעד ההפלגות המבקש היחיד היה קפריסין, אך אל האי השק הפליגו בדרך כלל לא באוניות הנוסעים של צים (שעגנו באי כחלק מסיור כולל בנמלי הים התיכון – לימסול, רחוס, פיראוס, גנאה וכו'), אלא בטיסה או במעבורות של חברות ספנות יווניות וקפריסאיות, שהפליגו מחיפה ללימסול, פיראוס וברינדיזי, ואיפשרו גם העמסת מכוניות. החברות בילו, יעקב כספי בע"מ ואלאלוף ושות', היו הסוכנים המרכזיים של ההפלגות הללו.

הפדיחה של "שלום"

בשנת 1962, שנת השיא בתיירות הישראלית לקפריסין, החליט יצחק שובינסקי (מ-1957 בעליו של מפעל המכוניות הישראלי 'אוטוקרס' ומחלוצי תעשיית הרכב הישראלית) לרכב על הגל ורכש, יחד עם משקיעים מנורבגיה, מעברת-סנפירית בקיבלת של מאה ועשרים נוסעים. שובינסקי הקים גם כפר נפש ליד קיריניה, והציע כרטיס הפלגה הלוך ושוב לקפריסין ב-99 לירות בלבד. המעבורת תוכננה להפליג חמש פעמים בשבוע בקו חיפה-פמגוסטה, במהירות שאיפשרה לה לחצות את המרחק במספר שעות. ואולם, תקלות טכניות חוזרות ונשנות, ובנוסף, מלחמת האזרחים שפרצה בקפריסין, סתמו את הגולל על הקו.

צים עוד עשתה מאמץ במחצית שנות השישים להפעיל קו משלה לקפריסין, באמצעות מעברת לנסעים ומכוניות שאותה רכשה מחברת סומרפיין, אך הניסיון נכשל כעבור זמן קצר.

במאמץ נאש להציל את החברה הטובעת, החליטה צים לבנות אוניית-פאר בסדר גודל שעוד לא נראה בארץ, בעלות של יותר מ-16 מיליון דולר (כ-50 מיליון לירות). המטרה הייתה לייצר אטרקציה שתקסום לתייר הישראלי. האוניה, שנקראה שלום, נבנתה במספנות 'שאנטייה דל'אטלנטיק' בסנט-ניזר שבצרפת, בימים שבהם הקשרים בין צרפת לישראל היו חמים והדוקים (המספנות הללו התמחו באוניות פאר. שלום היתה העתק מוקטן של אוניית-הפאר הצרפתית פראנס, שנבנתה אף היא שם).

משקלה של השלום היה 23 טון, אורכה 192 מטרים ומהירותה 21 קשר (כ-40 קמ"ש). היא הכילה לא פחות מעשרה סיפונים, מוסך ל-40 מסנויות, מעליות, בית חולים קטן, ארבעה מועדוני לילה, אולם קולמט ל-400 איש, שלוש בריכות שחייה, בית מרחץ טורקי, חדר עישון, ספרייה, שני חדרי אוכל ושני מטבחים מאובזרים במילה האחרונה, מגרש טניס, אולמות ספורט, מרכז קניות, בית דפוס, בית-כנסת וכנסייה.

הדימוי הישראלי-ייעוץ של ספינת-הדגל הודגש באמצעות שמות עבריים למהדרין, שניתנו למתקניה ולאולמותיה על-ידי לא אחר מאשר המשורר אברהם שלונסקי (מי שהיה חבר בכיר בוועדת השמות), והוא גם זה שהעניק לה את שמה. לאולם השירה קרא הבה נגילה, לבריכה קרא מי מרום, למועדון הלילה תבת נוח, לאולם האוכל השחן וכך הלאה.

עיצוב הפנים הופקד בידי הארכיטקטים אל מנספלד, דורה גד (שניים שזכו לימים בפרס ישראל), אריה נוי וצבי הרמן שקישטו את האולמות במיטב יצירות האמנות העכשווית: הצייר המקסיקני חפיו טאמאיו, הצייר האמריקאי בן שאן, הצייר הצרפתי ויקטור בראונר, הצייר האנגלי ג'ורג' הים ואמן הקרמיקה והרישום האיטלקי עמנואל לוצטי. "המוזיאון הצף" כלל גם יצירות של אמנים ישראלים מובילים ובהם דני קרוון, מרדכי ארדון, אביגדור אריא, יעקב אגם ודב פייגין.

ב-15 במארס 1964 יצאה שלום בפיקוד של רב-החובל אבנר גילאי (פרוידנברג) מסנט-ניזר, כשעל סיפונה שר הצי הצרפתי ומנכ"ל צים, להפלגת הבטרה (Maiden Cruise) דרך מרסיי ונאפולי. כעבור שמונה ימים הגיעה לנמל הבית החדש בחיפה, מקושטת בדגלים צבעונים וזופרת בחדווה. הספינות שעגנו בנמל עמו לא בצפירות משלהן וספינות הכבאים יצאו לקראתה והתיזו עליה סילוני מים, כמיטב המסורת הימית. על הרציף בנמל הצטופף קהל של מאות. תזמורת הנוער של חיפה, נערים ונערות בכחול לבן, ניגנה את 'התקווה' ושירי לכת. לארוחת הערב החגיגית הוזמנו לא פחות מ-1500 אורחים. כעבור שלושה ימים יצאה שלום לסדרה של הפלגות בכורה. השלישית שבהן הרחיקה לניו-יורק כשעל סיפונה נמצאים מבקר האמנות הנודע ד"ר חיים גמזו (על תקן היועץ האמנותי של האוניה), המשורר אברהם שלונסקי, עורכי העיתונים הגדולים ומטובדים נוספים.

שלום תוכננה להסיע ולבדר 1100 נוסעים ועוד צוות של כ-450 מלחים ועובדי שירותים. בעלון המהודר של האוניה נכתב: "מומחים בעלי שם בינלאומי טרחו במיוחד והפכו את חבצת המגורים של א.ק. שלום לארמון שט פשוטו כמשמעו. ... כל פרט ופרט בתיכנונה המודרני של האוניה נועד לספק תחושת נוחות, להנאתו הבלעדית של הנוסע".

לנוסעי המחלקה הראשונה, ששוכנו בתאי עץ עם ריהוט עור ו"אמבטיה המרוצפת מרצפות פסיפס", ציפו שני חיידשים: מכשיר טלוויזיה וטלפון לחצנים שניתן היה לנהל באמצעות שיחה ישירה מהתא לחוף. מספר האנשים שתפקידם להנעים את הנוסיעה היה עצום, כמקובל באוניות מסוג זה. העיתונאית רות כהן, שהצטרפה לאחת ההפלגות כתבה: "הגננת משגיחה על הילדים הקטנים, החדרניות מסדרות את התאים, ויש צבא שלם של מלצרים, מחסנאים, סדרנים, טבחים, קצבים, אופים, עובדי רפואה, רפוא, אחות, פיזיותרפיסטים, קוסמטיקאיות, זבנים, ספריות...מה השאלה הראשונה ששואלים אותך? אנו חוקרים חדרנית אחת נאה, והיא עונה: 'איפה חדר האוכל?' ואחר כך? 'איפה הקולמט ואיפה בית הכנסת?'"

ואולם, הזוהר והפאר הצף הזה היו בבחינת נזם זהב באף של מדינה קרתנית, שנודעה (אז כהיום) למשבתת שמחות'. לא חלפו אלא חודשים ספורים מהשקת השלום, ונציגי המפלגות הדתיות בכנסת הקימו קול זעקה למנכ"ל הכוונה להתקין באוניה שני מטבחים, אחד כשר ואחד לא, כדי למשוך גם לא-יהודים. הסערה שהתחוללה בכנסת איימה להטביע את הקואליציה ושככה רק לאחר שראש הממשלה, לוי אשכול, נכנע והורה לצים להסתפק במטבח אחד בלבד, כשר כמובן.

הפרוטקציות והפלגות החינם שהוענקו לאח"מים ולמקורבים, עוררו אף הן פולמוס ציבורי. הנושא שב ועלה לדיון בכנסת, ובעקבותיו נאלצה צים לפרסם לראשונה את רשימת המוזמנים.

הצחות המשיכו לרדוף את שלום. ב-26 בנובמבר 1964, ערב חג ההודיה, בדרכה מנמל ניו-יורק לאנטיגואה שבאיים הקאריביים, התנגשה אוניית-הפאר הישראלית במכלית נורווגית. התוצאה: תשעה-עשר ימאים נורווגים קיפחו את חייהם בתאונה הטראגית, שלא הייתה באשמת שלום. אף שהיא תוקנה במהירות יחסית, נגרם לאוניה נזק של מיליונים, ומה שחמור יותר, המוניטין של החברה נפגע אנושות. היה זה למעשה תחילת הקץ של האוניה ובעצם, של הענף כולו.

זוח שהוגש ב-15 באפריל ב-1966 על-ידי הכלכלן רפאל בנבנישתי, חשף שלומיאליות, בזבזנות משוועת וחשיבה כלכלית מוגבלת שלא הותירו לשלום כל סיטי והביאו בסופו של דבר למכירתה ב-1967, שלוש שנים וחצי בלבד לאחר שנמסרה לצים. החכשת, חברת הספנות הגרמנית האמברג אטלנטיק ליין, שינתה את שם האוניה להאנזאטיק.

למעשה, שלום הייתה הימור אבוד עוד לפני השקתה, לא רק משום שכדי להיות חוחית היה עליה להכניס לקופת החברה סכום דימיני של חצי מיליון דולר לחודש, אלא משום שצים סחבה חובות כבדים שהעיבו על פעילותה וסבלה מניהול כושל. ראשי החברה עוד עשו מאמץ שיווקי אחרון, בדמות "מועדון שבעת הימים" שאיפשר לכל חבר במועדון לקנות את כרטיס הנוסיעה בהנחה, לשלם במזומן רק את מחצית המחיר - ולנוסע. אך כל זה היה מעט מדי ומאוחר מדי. חלקם של הנוסעים בדרך הים מסך כל הנוסעים לארץ וממנה (ללא ביקור יומי) המשיך לרדת מכ-29% בשנת 1964 לכ-13% בשנת 1967.

אם בשנת 1960 הגיעו לישראל 340 אלף נוסעים, מהם כ-30 אחוזים בדרך הים, ב-1969 הגיעו לישראל מיליון נוסעים - אך רק 11 אחוזים מהם באוניות. בשנת 1970, השנה שבה נחנך הבניין הגדול והמודרני של חברת צים סמוך לנמל חיפה (תחליף למשרדי החברה בשרות חטשילד בתל-אביב שעלו בלהבות ב-1966), ירד חלקה של התעבורה הימית ל-10 אחוזים בלבד.

עקב המשבר המתמשך נאלצה צים לצמצם את צי אוניות הנוסעים שלה. ב-1966, לאחר אחת-עשרה שנות הפלגה בשירות צים, שבמהלך

הובילה 360 אלף טון מטען ולמעלה מ-20 אלף נוסעים, נמכרה ישראל והונף עליה דגל פורטוגל. אחותה ציון נמכרה אף היא באותה שנה. שתי האחרונות, שנמכרו בשלהי שנות השבעים, היו המעבורות דן ונילי - שהופעלו בתחילת אותו עשור במסגרת חברת צים קווי נוסעים. החכשת, חברת ספנות יוונית, שינתה את שמן לורנינה ואריון. הן המשיכו לפעול עוד זמן קצר מחיפה, באמצעות סוכנות יעקב כספי.

תחרות גוברת בין ענפי התעופה והספנות

צים החלה להתמקד בשירות המכולות, ובהדרגה הפכה לחברה מובילה בתחום. מאז שנות השמונים של המאה הקודמת, היא נמנית עם עשרים החברות הגדולות בעולם בתחום זה.

לצד הסיבות הפנימיות שהביאו למשבר ספנות הנוסעים ביצים (ניהול כושל, גירעונות של מיליונים, התנהגות פסולה של צוותי האוניות, חזגמת שוחד נוסעים והברחת סחורות), היו עוד שתי סיבות: האחת, סוף עידן גלי העלייה הגדולים, שבעקבותיו התייתר הצורך בהחזקת צי אוניות נוסעים לאומי ובה בעת הפיחות הזוחל באופוריה שנוצרה עם הקמת המפעל הציוני - ריגשה לאומית שדחפה את הממסד הישראלי לפרויקטים גדולים שלא תמיד עמדו במבחן המציאות הכלכלית.

השינוי הזה קיבל ביטוי סמלי במגמה החדשה של מתן שמות לאוניות הישראליות. אם בשני העשורים הראשונים השמות הללו (שמקצתם הוצעו על-ידי המשוררים הלאומיים) נעזו לשקף את החזון הציוני (תיאודור הרצל, ציון, ארצה), ללטף את האגו של יהודי העולם (ירושלים, שלום, ישראל, אתרוג, הדס) ולהנציח את מפעל ההתיישבות והמאבק הלאומי (נגבה, אילת, עתלית, אשדוד, יהודה, שומרון) - החל בשנות ה-70' צצו שמות עם מסר כלכלי-שיווקי, כגון צים ניו-יורק, צים טוקיו וצים אמריקה.

הסיבה השנייה, ולמעשה העיקרית, לקריסת ענף ספנות הנוסעים הייתה מהפכת הסילון בתעופה האזרחית, ששינתה את דפוס תעבורת התיירים לא רק בישראל, אלא בעולם כולו (ראו הערך "הטיסה לחו"ל בישראל").



1974-1990 התעוררות ענף הפלגות הנופש

ספינות נוסעים זרות פוקדות את נמלי ישראל

מלחמת יום הכיפורים (אוקטובר 1973) הביאה לשיתוק כמעט מוחלט של תיירות הפלגות הנופש (קרחזים), כיוון שלחוב הישראליים לא היה כסף עודף ולא מצב-רוח לשיט תענוגות. ואולם, חודשים לא רבים לאחר המלחמה, החלו ניצני התאוששות בענף.

חברת הספנות היוונית קבונדיס הפעילה בקיץ 1974 הפלגות שבועיות ליוון, עם עגינה בנמלים שונים (המחיר לתייר הישראלי היה 320 דולר). גם חברת הספנות הטורקית מארטיים בנק לין חידשה במאי 1974 את שירות הנוסעים שלה לחיפה, אלכסנדריה וביירות, אשר הופסק בעת מלחמת יום הכיפורים.

בעקבות הסכם השלום עם מצרים יזמה חברת הנסיעות קופל (בשיתוף פעולה עם חברת אנגליות ויווניות) 'הפלגות שלום' לאלכסנדריה, קהיר, לוקסור, פורט סעיד ועוד. ההפלגות הללו לא הצליחו בשל סיכוסים כלכליים ובשל העובדה שהשתתפותם של אזרחי ישראל בהפלגות הותנתה על-ידי הממשל המצרי בשינוי ההוראות הקיימות, לפיהן לא ניתן לישראלים להיכנס ולצאת את מצרים אלא דרך נמל התעופה של קהיר.

ב-1979 פקדו את נמלי ישראל (חיפה, אשדוד ואילת) לא פחות מ-400 אוניות נוסעים זרות. חבן הטילו כאן עוגן כתחנה במסלול הפלגת נפש ברחבי הים התיכון. כ-2000 ישראלים ניצלו באותה שנה את העגינה, כדי להצטרף להמשך מסען של האוניות לאורך חופי המזרח התיכון ואף ליעדים מרחוקים יותר - המזרח הרחוק או חופי אמריקה. לפחות 30 ישראלים נמנו באותה שנה עם נסעי הקוין אליזבת, שהייתה אז הגדולה והיקרה באוניות הנוסעים בעולם.

ב-1980 התפרסמה במוסף ראש השנה של ידיעות אחרונות כתבה, שכותרתה "שלח עצמך על פני המים". בכתבה פורטו מגוון אפשרויות לקרחזים, שכללו מסע בין שבעה עד 24 נמלים שונים ביוון, טורקיה, יוון, איטליה, ספרד ומצרים. השיט נערך לרוב בשעות הלילה ובכל יום עגנו בנמל אחר. השהות על החוף נעה בין חצי יום ליומיים. המחירים נעו בהתאם לסוג התא, מספר המתאכסנים בו ומספר ימי המסע: מ-750 דולר לאיש בתא פנימי עם מיטת קומתיים ועד 1130 דולר לתא מפואר עם חלון, אמבטיה ושירותים.

פרט להצטרפות לקרחזים שיצאו לדרך מנמלי-בית אחרים, הופיעה בכתבה הנ"ל ההצעה "לעלות עם מכוניתך על אוניית מעברת הפוקדת את נמל חיפה בערך פעמיים בחודש, ולהפליג עד לנמל פיראוס או אנקונה שבאיטליה, ולהתחיל סיור באירופה על ארבעה גלגלים". אם מבקשים לחסוך בהוצאות אפשר להזמין מקום באולם שעל הסיפון, בו לנים הנוסעים במושב מן הסוג המצוי במטוסים. המחיר ליחיד בכיוון אחד: 105 דולר לפיראוס, 180 דולר לאנקונה (לסטודנטים 140-75 דולר)!

ב-1980 הפעילה חברה בשם ליברה מארטיים, שיחת הפלגות סדיר בקו חיפה-פיראוס-אנקונה. האוניה, נפטוניה, שהפליגה תחת דגל קפריסאי, יצאה מחיפה כל יום רביעי בבוקר וחזרה באותו יום כעבור שבוע או שבועיים (תלוי בסיוור). על-פי הפרוספקטים הצבעוניים שחולקו במשרדי הנסיעות, היה בספינה מיזוג אוויר מלא, בריכת שחייה, שני טרקלינים, דיסקוטק, קולנוע, סיפוני שיזוף, שלושה בארים וחניות פטורות ממכס. במציאות, התמונה הייתה עלובה ביותר.

העיתונאי אורי פורת שעלה על סיפון הנפטוניה, לא חסך ממנה את שבטו: "בתמונה שבפרוספקט הצבעוני נראית בריכת השחייה צלולה ומפתה. אבל כאשר אתה ניצב לידה לבוש בגד-ים, אתה מגלה בור בגודל גיגית גדולה, אשר יותר מאשר מקור הנאה הוא משמש מטריד למבקשים להשתזף על הסיפון. לכנות את בית הקיבול המעופש הזה בתואר 'בריכת שחייה', זה יותר מאשר חוצפה. 'חניות פטורות ממכס', כפי שהובטח

בפוספקט, אין אלא קיוסק אחד קטן ועלוב, אשר כל מה שיש בו אינך צריך, ומה שאתה צריך - אין בו. הטרקלינים המצויים זה מעל זה באזור החרטום, הם שני אולמות דחוסים ומחניקים, שריים באפולית מדכאה ולק גם שוממים חב שעות היום.

הפער בין ההבטחות המפוזרות ביד נדיבה לתייר הישראלי (באמצעות פוספקט מהודר או סוק הנסיעות) לבין המציאות בשטח, שמקורו בתרמית עסקית או בציפיות מוגזמות של הישראלים, או שניהם ביחד, ישוב וילווה את תעשיית הקרוזים עוד כשני עשורים.

ב-16 בפברואר 1981, טבעה אוניית-הצובר (אונייה להובלת מטענים יבשים בתפוזרת) מצדה, במרחק כ-150 ק"מ דרומית לאיי ברמודה, סמוך לאזור הידוע בכינויו 'משולש ברמודה'. האונייה הובילה מטען של אשלג מנמל אשדוד לבלטימור בארצות-הברית. מחקירת האסון עלה, כי האונייה טבעה בעיצומה של סערה עזה, בעקבות חדרת מים לשלוש הספנות הקדמיות. באסון נספו 24 אנשי צוות, ובהם רב-החובל גרא לזין.

הטרגדיה וסיפורי הבלהות של אחד-עשר אנשי הצוות ששרדו, מיקדו את תשומת-הלב של אמצעי התקשורת והציבור הישראלי בחיים הלא-קלים של הימאים, והזכירו לרבים שנפטון ממשיך לגבות מדי פעם קורבנות אדם. עם זאת, אסון מצדה לא הותיר רישומו על תיירות האוניות המתעוררת. אדרבא, מהפכת טיסות השכר שהחלה להתגלגל בראשית שנות השמונים, טילטלה את ענף התיירות כולו ושלחה גלי הדף גם לעבר תיירות הקרוזים, כחלק ממגמת הפופולרזציה והעממיזציה של החופשה בחו"ל.

ב-1981 שיווקו חברות התיירות הישראליות לא פחות מ-15 חבילות הפלגה שבין שבוע לשבועיים בנמלי הים התיכון (רוזוס, מיקונס, פטמוס, כרתים, סנטוריו, קוסדס, פיראוס, לימסול, פורט סעיד, אפסוס, איזמיר, נאפולי, גנואה, קאן, ברצלונה, סורקוס, אלכסנדריה, הרקליון, קורפו, דזרבניק, ונציה, איסטנבול, ברינדיזי, מטמוס, ועוד) במחירים שנעו בין 550 ועד 3650 דולר למבוגר יחיד. האוניות היו לרוב בבעלותן של חברות יווניות ואיטלקיות (אטלנטיס, סטלה סולאריס, אטלס, גלילאו גליליי, נברינו, וירג'יניה, אריון, נפטון ועוד). מרבית הקרוזים שהוצעו לתייר הישראלי יצאו מנמל חיפה, ומקצתם מנמלים אחרים בים התיכון. חברת הספנות מלחי, לדוגמה, הציעה כרטיס טיסה חינום הלוך ושוב לאתונה, למי ששילם עבור ארבעה ימי הפלגה בספינות גלקסי או אטלנטיס המפליגות בין איי יוון וטורקיה. הבילוי באוניה כלל תוכניות בידור מגוונות ושעשועים, קזינו, ברכת שחיה, ומסעדות עשירות עם מיטב המאכלים שהגישו חמש ארוחות ביום.

תיירים ישראל הצטרפו גם לקרוזים שיצאו מנמלים אחרים בים התיכון ועברו (כתחנת ביניים - בעיקר לביקור בירושלים ובבית לחם) בנמלי ישראל. כך למשל מראשית שנות השמונים ובמהלך כל העשור פקדו את חופי אשדוד (בכל יום שלישי) אוניות שונות של חברת **אפירטיקי ליין** היוונית. החברה עבדה בשיתוף עם חברת **אלאלוף** חברת **אמיליוד ויוליאן גוט** (עד שנת 1993 בערך פעלה החברה בישראל עד שטד הריסון קנה את החברה מהאחים פוטמינוס ולמעשה חיסל אותה).

אפקט "ספינת האהבה"

אחת הסיבות להתעוררות ענף הקרוזים הייתה סידרת טלוויזיה אמריקאית קומית-חמנטית, ספינת האהבה, אשר שודרה לראשונה בארצות-הברית בספטמבר 1977. העלילה מתרחשת על סיפונה של ספינת פאר (סצנות הפנים צולמו באולפן, סצנות החוץ על ספינה אמיתית בשם פאסיפיק פרינסס) ומושתתת על מתכונת קבועה של שלושה-ארבעה סיפורים מקבילים ומשולבים, שגיבוריהם הם זוג צעיר, זוג מבוגר, זוג במשבר וצוות הספינה. למותר לציין, כי הסיפורים מסתיימים בדרך כלל בהפי אנד על רקע סיפון שטוף אור ירח.

את הנסעים שבמרכז עלילת כל פרק גילמו שחקנים אורחים, מקצתם כוכבי זמר וטלוויזיה פופולאריים, מקצתם סוכי-עבר הוליוודיים שזכו לעדנה. צוות האוניה כלל את רב-החובל החביב, הקפדן וה'בוק' מריל סטובינג (השחקן גאוין מקלאוד), הרופא החרמן, 'דוק' אדם בריקר (ברני קופל), הדיילת הבלנדינית הסקסית ג'ולי מקוי (לורן טויס), הכלכל המפוזר והידידותי גופר סמית (פרד גראנדי), והברמן שחור-העור והשנן אייזק וושינגטון (טד לאנג). ספינת האהבה שודרה במשך תשע שנים ברציפות (עד ספטמבר 1986), ונהנתה משיעורי צפייה מרשימים בארצות-הברית ובמדינות רבות אחרות בעולם.

"הסידרה ספינת האהבה משמשת עבורנו פירסומת חינום", הודה באפריל 1982 רב-החובל של קווין אליזבת, פיטר ג'קסון, באוזני העיתונאי הישראלי איציק קול. קווין אליזבת, אוניית-הנסעים הגדולה בעולם באותה עת (1800 נוסעים ואלף אנשי צוות), הציעה לעשירי תבל את עיסוקת חייהם: הפלגה בת 85 ימים סביב העולם במחיר הזניח של כ-80 אלף דולר. אפשר היה לקנות גם קטע בן 12 ימים ולשלם רק 12,500 דולר ובחשבון לעניים: 1000 דולר ליום, שהיו אז כ-200 אלף לירות ישראליות.

בישראל שודרה ספינת האהבה בערוץ הראשון החל באוקטובר 1980, והפכה עד מהרה לחביבת הקהל (השידור היה בימי שישי, סמוך לכניסת השבת). זו הייתה אחת הפעמים הראשונות שבהן שודרה בארץ 'אופרת סבון' (הישראלים כידוע חובבים גדולים של הז'אנר הזה) ואחת החשופות הראשונות של עמך ישראל למנועמי החיים (בר משקאות, רחבות ריקודים, מסעדות גורמה וכיצא באלה) שמזמנת הפלגה מסוג זה ולמתכונת הבידור של מועדוני לילה - מעין קברט עממי, שפרח במועדוני-הלילה של יפו בשנות השישים. המתכונת הזו, ליבת הבילוי במועדוני הנפש של טורקיה ויוון, כמו גם בקרוזים הים-תיכוניים, הפכה לימים פופולארית גם במלונות אילת ונדעה בכינוי: "מתכונת ספינת האהבה".

ב-1982 החליטו מפיקי ספינת האהבה לצלם שני פרקים באזור הים התיכון. כאתר צילום הם בחרו בספינה בבעלות יוונית בשם סטלה סולאריס, אחת משלוש ספינות-הפאר שהסיעו אז נפשים לאתרים שונים ברחבי תבל. ב-6.5.1982 התפרסמה בעיתונות הישראלית ידיעה על כך ש"ספינת האהבה עומדת לעגון בחופי ישראל במשך שלושה ימים, וכי השחקנים וצוות ההפקה של הסידרה מתכוונים לבקר במקומות הקדושים.

הידיעה הזו הספיקה כדי למשוך לנמלי אשדוד וחיפה מאות סקרנים, שבאו לצפות בספינה החמנטית ובסוכי הסידרה הפופולארית. אורי אלוני, כתב ידיעות אחרונות, דיווח בעיתונו: "נוסעים שנרשמו לשיוט הרגיל של הספינה - העוברת בין איי יוון, פורט סעיד, חיפה, אשדוד, מיקונס ורוזוס - קיבלו מבעוד מועד הודעה על הצטרפות צוות ההסרטה (150 איש) למסע. זאת, כדי לאפשר למי שאינם מעוניין לבלות יחד עם הצוות, לקבל את כספו חזרה. סוכנות האוניה בישראל לא קיבלה, כמובן, אפילו ביטול אחד. איש, מסתבר, לא ויתר על הסיכוי להשתתף כניצב בצילומים ולבלות בחברת סוכי טלוויזיה פופולאריים".

משרדי הנסיעות מיהרו לתפוס טרמפ על המותג ספינת האהבה, בפירוטמות להפלות בעיתונות היומית (לדוגמה: "שיט אהבה מופלא, כמו בסרטים, בספינת האהבה"), וגם העיתונות אימצה אותו בשמחה בכתבות שעסקו בתיירות הקרוזים המתפתחת. כך, לדוגמה, ב-7 ביוני 1983 פורסם בידיעות אחרונות תחת הכותרת "ספינת האהבה של חוקי הקיבוצים מפליגה לקפריסין", דיווח על מסע של 'כף והכחיות' שפתח את מפעלי הקיץ של 'המדור ליחידים' בתנועות הקיבוציות.

חברות הנסיעות משווקות הפלגות נופש ל"ישראלים החדשים"

באותה שנה (1983) היצע הטיסות לישראלים נסק בקצב מסחרר והמחירים צנחו בהתאם. חברות הנסיעות (בעיקר כספי) לא ישובו בחיבוק ידיים והציעו גם מגוון רחב של הפלגות נופש - משלושה ימים ועד מסע מסביב לעולם - בים התיכון, באיים הקריביים, בצפון אירופה, באלסקה ועוד.

חשוב להדגיש, כי בשלב זה חבילות ההפלגות עדיין לא סחפו את המוני בית ישראל, כיוון שהיו יקרות ולא עמדו בתחרות עם הדילים והנפשוניס הזולים במלונות טורקיה ויוון, שהציעו מתכונת דומה למתכונת של הספינות: חדרים מהודרים, חופים זהובים, בריכות, ספא, שפע של מזון, דיסקוטק, תוכניות בידור עממיות (תזמורת, רקדנים, משחקי חברה, הגרלות, קומיקאים, מופעי קרקס, סטרפיטיז וכיוצא באלה), קזינו וחניות וזכונים לרכישת 'מציאות'.

ממחצית שנות ה-80 ואילך החלה להתמסד בישראל חופשת הנופש בחו"ל - בעיקר בעונת החגים (ספטמבר-אוקטובר). אומנם, מרבית הנופשים יצאו את הארץ בדרך האוויר, אבל מספרם של צרכני הקרוזים עלה בהתמדה והגיע לכמה אלפים בשנה (הנתונים אינם מובהקים ונעים בין 2000 ל-8000 בשנה).

סוכנויות הקרוזים המובילות באותה עת - כספי, רזנפלד, מנו, דולפין, אלאוף ומלחי - ייצגו מספר חברות ספנות, רובן יווניות. מלחי הייתה הנציגה בישראל של קרניבל קרוז ליינס, ענקית אוניות-הפאר בבעלותו של המיליארדר הישראלי לשעבר תד אריסון, לימים, הבעלים של בנק הפועלים. עם פטירתו של אריסון ב-1999 עבר ניהול הבנק לידי בתו, שרי אריסון, וניהול אימפריית הקרוזים לידי בנו מיקי.

למפעילי אוניות-הנופש היה ברור שהתייר הישראלי לא מחפש שלושה סטואית על הסיפון כשברקע גל תכלת, שחפים ושקיעות, אלא נפש פעיל שבו יוכל להתחבק עם החברה מהשכונה ולדחוס מקסימום אוכל, בידור שעשועים במינימום זמן וכסף. לפיכך, הם רקחו שיט חופים בתפאורה מלכותית (מלחים עם מדיום לבנים, לובי מפואר, בר, קזינו, בטיקים, מסעדות וכיוצא באלה), לא רק לחופי הים התיכון, אלא ליעדי תיירות חדשים עבר הישראליים, כגון יוגוסלביה וחמיה.

במקצת מההפלגות הוצע לנוסעים לשוב ארצה בטיסה. מלחי ניסתה כל גימיק אפשרי כדי למשוך את התייר הישראלי לאוניותיה, שאוישו בדרך כלל בצוותים יווניים. כך, למשל, ב-1984 הגתה החברה רעיון להפעיל קזינו צף (על אונית-הפאר אוריון) בקו אילת-שארם - ניסיון שעלה על שרטון בשל מחירי תיפעול גבוהים וביקוש נמוך, כשבויעים לאחר ראשית יישומו.

ב-1986, שנה שבה התיירות הישראלית לחו"ל עלתה מדרגה, יצרה מלחי תקדים חשוב: היא גייסה צוות עובדים חזר עברית כדי 'שהנפשים ירגישו בבית' והפעילה מטבח כשר (עד אז, ברחב האוניות לא היה מטבח כשר) לטובת האוכלוסייה המסורתית והדתית. בהשראת ספינת האהבה תוגבר צוות הבידור באמנים ישראלים ידועים, כדוגמת עופרה חזה, ציפי שביט, אבי טולדנו, סולמן הגדול, יזהר כהן, חזו פישר, תיקי דיין, גדי יגיל, אפי נצר, הפסנתרנית פנינה זלצמן, הלהקות משינה, הכל עבר חביבי ועוד.

שיא החידוש היה מינוי של הברון הוותיק חזו דותן, לקצין הביזור של סיטי אוף חדוס. "ברגע הראשון כמעט נפלת מהכיסא", סיפר דותן לעיתונאי עמוס אורן. "להיות על אוניה זה חלום ילדות שלי. בגלל זה גם התחנתתי עם אשתי. שני אחיה הם רבי-חובלים. אבל הם אף פעם לא לקחו אותי להפלגות..." את הג'וב הזמני שלו, הוסיף אורן, מגדיר דותן כ"תשובה הישראלית לג'ולי מ'ספינת האהבה'. דותן קיבל כבר מדיום לבנים והולמים את מעמדו החדש, ומרגיש כמו איל ספנות יווני: ילדיו מתגאים בו ומדברים בשבחי 'האוניה של אבא'.

בספטמבר 1987 פירסמה לאה אתגר כתבה נרחבת בידיעות אחרונות שעסקה במגוון הטיולים המוצעים לחו"ל. בין היתר כתבה כך: "החב, כבר אמרנו, יישארו בחגים בארץ, בעיקר בגלל הילדים. למבקשים בכל זאת לצאת מכינים הפלגות בים התיכון, טיולים לדרום אמריקה ולדרום אפריקה ולמצריים, ומאורגנים לשפע יעדים. דאגו גם לסידורי חג ולארוחות חגיגות בלב ים או במלונות. כמעט הכל פתוח".

דברים אלה ביטאו נאמנה את תהליך האיזרח של הקרוז בתרבות התיירות הישראלית, ולמעשה את ראשית הפיכתו מבילוי לעשירים למוצר עממי. אם בעבר, שיט יוקרתי עלה כ-400 עד 600 דולר ליום (תענוג השמור לעשירים מופלגים), בשלהי שנות השמונים נבנו אוניות-נופש ענקיות, מעין מלונות צפים, שהציעו חבילות במחיר של 150 עד 250 דולר ליום.

במקביל, חל שיפור מתמיד ברמת השירות ובהיצע לנפשים. אם בראשית שנות ה-80 רבים מהנוסעים חשו מרומים בשל הפער הגדול בין ההבטחות בפרוספקט והמציאות המרה ('תאי עונש' עם מיטות סוכנות, אוכל תפל ומופעים עלובים), הרי לקראת שלהי העשור ירד הביקוש לקרוזים באוניות-מעברת מהודרות למחצה, ועבר בהדרגה למודל האמריקאי. המיזמונים נעשו עשירים יותר, הברדנים מקצועיים יותר, הבריכות גדולות ומפוארות יותר והתאים נקיים ומפנקים יותר. הספינות דמו במידה רבה למלונות לאס וגאס: אולמות הימורים, צבעים בוהקים ומופעי ענק סביב השעון.

תשומת-הלב לנוסע ניכרה בדברים קטנים, כגון החלפת מצעים, מלצרים חייכניים וחיבור הלובי למזח העגינה, מה שהעניק תחושה של רציפות בין האוניה לבין החוף. בילוי מסוג זה החל לצבור פופולאריות בקרב משפחות, מצד אחד, ובקרב זוגות צעירים ו'פנויים פנויות', מצד שני.



1992 - מהפכת הקרוזים בעולם ובישראל

הנוסחה המנצחת של תד אריסון

בשלהי שנות השמונים וראשית שנות התשעים נרשם גידול מרשים (קרוב ל-20% בשנה) בהיקף הקרזים בעולם. ב-1988 יצאו לא פחות משלושה מיליון אמריקנים להפלגות סביב העולם, מנמל-הבית במיאמי ביץ'. שיטת תענוגות כזה, שעלה מספר שנים קודם לכן 400 עד 600 דולר ליום, ירד באותה שנה ל-140-220 דולר בלבד.

כניסתן של מספנות אמריקאיות לענף במאסות גדולות, תרמה את חלקה להוזלת התענוג הזה, שהיה עד אז נחלת העשירים בלבד, אך את התפנית הגדולה חולל בעצם איל-ההון היהודי-אמריקאי תד אריסון כבר עשור קודם לכן. נישא על גלי הפופולאריות של הסידרה ספינת האהבה, הוא הקים צי של אוניות-פאר תחת המותג קרניבל קרוז. החברה הציעה חבילות שייט בקאריביים ובאי בהאמה, ברמה של מלון 5 כוכבים, כולל קזינו ותוכנית בידור עשירה, ובמחיר של 100 דולר ליום.

הנוסחה המסחרית של אריסון התמצתה בסיסמה The Fun is on Board (הכיף מצוי על הסיפון). אוניותיו הסיעו רבבות גימלאים אמריקנים לאיי בהאמה האקזוטיים, מרחק ארבע-חמש שעות הפלגה ממיאמי, והגישו להם תפריט בידור אינטנסיבי ועשיר. הרעיון הבסיסי היה למכור כרטיס במחיר מזל, ולגרוף את ההכנסה המשמעותית מהמוצרים והשירותים הנלווים, כגון קזינו, חנויות הדייט פרי והמזכרות, הבריס וסויר-החוף המאורגנים. בתוך שני עשורים הפכה קרניבל קרוז לחברת הפלגות-הנופש הגדולה בעולם, עם הכנסות של מיליארדי דולרים בשנה.

מרחפים על הגלים בדרך לטברנה באי השכן

מהפכת הנופשונים של שנות ה-80, התרכזו בחופי טורקיה. דווקא קפריסין, האי השכן המצוי בטווח נגיעה, שנעשה לאחד מאתרי-הנופש המבוקשים ביותר בים התיכון (ב-1988 פקדו את האי 1.25 מיליון תיירים, בעיקר מבריטניה, סקנדינביה, צרפת וגרמניה) נותר מיותר מתיירים ישראלים. מספרם הוערך ב-1990 על-ידי גורמי תיירות בלא יותר מכמה מאות בשנה.

להדרת רגליהם של הישראלים מקפריסין היו מספר סיבות: ראשית, זה קרוב מכדי לתת תחושה של חוץ-לארץ וגם הנפים דומים מדי. שנית, האי השכן הפך באותו עשור לאחד ממרכזי הפעילות של אירגון הטרור הפלסטיני אש"ף, ועורר חששות ודימוי שלילי. שלישית, התייר הישראלי הוא מטבעו חסר מנוח ושואף לגמוע מרחקים ולהספיק כמה שיותר. קפריסין היוונית, שאיבדה כ-70 אחוז משטחה עם פלישת הטורקים ב-1974 ונקרעה לשני חלקים (יוניו וטורקי), נעשתה 'קטנה' עליו. לכך נוספה העובדה, כי המעבר בין החלק הטורקי והיווני היה קשה עד בלתי-אפשרי.

התייר הישראלי 'גילה' מחדש את קפריסין בתחילת שנות ה-90, הרבה בזכות תנופת התיירות הבינלאומית לאי, שהאיצה את פיתוחם של חופים בתוליים, מפרצי פרא חביבים וכפרי דייגים נידחים. אי-הנאפה, לחגמה, שהייתה עשור קודם לכן כפר דייגים קטן בן 250 נפש, הפכה לאתר נופש תוסס משובץ בעשרות מלונות-פאר ומלונות דירות ממוזגים ומהודרים. לאורך החוף צצו טברנות, בתי-קפה ודיסקוטקים, שמשכו אליהם נפשים צעירים מרחבי אירופה.

השמועה על המלונות הזולים עם המפרצים הקסומים, ועל הטברנות העממיות שבהן אפשר לזלזל מְזֶה (המתאבנים של המטבח הקפריסאי והיווני) מגוון ועשיר של דגים מטוגנים, סלטים ופירות ים בפחות מ-20 שקל לסועד, עברה מפה לאוזן. סוכנויות הנסיעות הישראליות החלו להציע חבילות נופש אטרקטיביות לזוגות ולמשפחות, שכללו הפלגות לילה במסלול חיפה-לימסול-חיפה (כעשר שעות בכל כיוון) באוניה עם קזינו ותוכנית אמנותית, הסעה מהנמל, חמישה-שבעה לילות במלון שלושה כוכבים עם בריכת שחייה (לינה וארוחת בוקר), וגם אופניים צמודים לטיול באי.

ציון-דרך נוסף בהתחדשות התיירות הישראלית לקפריסין, הייתה חנוכת קו הפלגות של רחפת מחיפה ללימסול, ביוני 1993. ההפלגה יצאה מדי ראשון וחמישי בשבוע, ארכה ארבע שעות וחצי, ועלתה 140 דולר בתוספת 34 דולר מיסי נמל. חברת אירופה טורס, מפעילת קו הרחפות החדש, הציעה נפשוני סופשבוע לשלושה ימים בקפריסין, החל ב-252 דולר ליחיד, כולל הפלגה.

הפלגות הקרזים כחלק ממהפכת הפנאי, הנופש והבילוי בישראל

הדי התופעה הגיעה לישראל בשלהי שנות ה-80, ובעיתונות החלו להתפרסם יותר ויותר כתבות שהביאו לקורא הישראלי רשמים (רובם חיוביים) מהפלגות תענוגות ברחבי העולם, ובכלל זה בים התיכון. אחת מהן הייתה כתבתו של העיתונאי גבי ברון (ידיעות אחרונות, 27.5.1993), על חוויותיו בספינת-הפאר קלאב מד 1: "החופים והאיים על הים התיכון נראים אחרת מספינת התענוגות קלאב מד 1... ההפלגה היא חלום באמת: 400 נוסעים, 181 אנשי צוות, סוויטות ויקרתיות, מכני עיסוקי, פיננקים אינסופיים. להפליג ולשכוח מהכל".

המושג 'פיננק' שהופיע בכותרת הכתבה ונעשה שכיח בעיתונות ובשיח החברתי בכלל, שיקף את המעבר לעידן חומרני ונהנתני שבו הנופש הופך מאמצעי (עידן בתי-ההבראה ההסתדרתיים של שנות ה-60 וה-70, שנועד למילוי המצברים של מעמד הפועלים) למטרה בפני עצמה. חצה לומר, עובדים קשה וחוסכים כדי לממן כמה ימים של אושר - אמיתי או מדומה - בבר, בקזינו, בבריכה, במסעדה, במועדון הריקודים, בחנות ובמיטה הכפולה. ההפלגה, מעין קפסולה מרוכזת של כל אותם עינוגי גוף, החלה להיבנות כאפשחת הזמינה והנוחה ביותר (אירוגנית וכלכלית) עבור 'הנבו-ריש' הישראלי, המשתוקק לפנק את עצמו, אשתו וילדיו.

שנת 1994 עמדה בסימן החרפת התחרות על כיסו של התייר הישראלי. התוצאה הייתה עלייה ניכרת בהיצע הפלגות הנופש, ושלה מבצעים חסרי תקדים במחירים מפתים. חברת הנסיעות נתור, לחגמה, הציעה דיל שכלל טיסה לניו-יורק באל על ושלושה ימי הפלגת נופש בתנאי פנסיון מלא לאיי בהאמה, לאיים הקאריביים ולמפרץ מסקו, במחירים של 1700-1300 דולר. אופיר טורס הציעה מבצעים משולבים בסיגנון: "שלם עבור שבוע שייט בקאריביים וקבל שלושה לילות חינוס במלון מדרגה ראשונה באורלנדו, בתוספת רכב שכור וטיסה לאורלנדו". חברת מנו נתיבי ים הציעה מגוון רחב של הפלגות נפש (באוניות עם קזינו וחנות פטורה ממכס), כגון שלושה ימים למצריים ולימסול ב-120 דולר בלבד, או שבעה לילות הפלגה לנמלי יוון וטורקיה ב-600 דולר.

באותה שנה התרקם שיתוף-פעולה בין חברת הנסיעות נתור לחברת הספנות כספי ספנות, שהיווה תפנית חשובה בענף. השתיים חכרו את אוניות

הנפש ריבירה סטאר ששיטה בין איי בהאמה, והחלו להפעילה במסלול בן שבעה לילות מחיפה לאיי יון וטורקיה. האוניה בת עשרת הסיפונים, שאיכלו אולמות מופעים וריקודים, קזים, בריכה, דיסקוטק, קולנוע וחנויות פטורות ממכס, יועדה להשיט 1050 נוסעים. שבוע שייט, כולל עגינה במספר נמלים, הוצע לציבור הישראלי במחירים של כ-500 דולר לאדם בתא זוגי-פנימי ועד כ-890 דולר בתא משפחתי. להורים עם שני ילדים היה המחיר 1860 דולר.

ההצעות הללו לוו במסע פירסום שבו הוצגה הריבירה סטאר כ"אונית התענוגות הגדולה והמפוארת בישראל". כצפוי, הכרטיסים נחטפו וכל התאים נמכרו למספר חודשים מראש. אך שוב, כצפוי בפרובינציה הישראלית, הפלגת הבכורה בטלה לאחר שהתברר שהאוניה אינה כשירה לשיט. מאוחר יותר נמסר ל-650 חכשי חבילת הנפש שהאוניה כלל לא תגיע לחופי הארץ ולפיכך, כל ההפלגות המתוכננות בטלות ומבטלות. החברה הציעה לפצותם בחופשה חלופית במחירים נוחים, וחובם קיבל את ההצעה. יצוין שהיה זה הביטול השלישי באותה שנה של הפלגת אוניה שנחרה על-ידי חברות ישראליות. קדמו לו החברות יוסי טורס ורימון, שביטלו את הפלגות האוניה סי פרינס (בטענה ש"המיזוג לא תקין") וסקאי הכיכר, שביטלה את הפלגות האושן מג'סטי בשל מיעוט נוסעים.

ואולם, מחדלי החברות שרצו 'לגזור קופון' מהיר, ללא תיכנון יסודי, לא גרמו לציבור להחרים את הענף. נהפוך הוא, ב-1995 כלל ההיצע בשוק הקרזים הישראלי לא פחות משמונה אוניות-פאר. חמש מהן הפליגו וחזרו לנמלי ישראל ושלוש אספו את הנוסעים מהנמל בארץ ודאגו להטסתם ארצה בסיום ההפלגה. לחברות הקרזים הוותיקות כספי, אלאלוף ומנו ספנות, הצטרפו ארבע חברות נוספות: יוסי טורס הנזכרת לעיל (שעסקה עד אז באירגון טיסות שכר), מאירון שיפינג, רימון טיולים ומד קרז.

בזיל אותה שנה פירסם ידיעות אחרונות כתבה נרחבת במוסף הכלכלי ממון, שכותרתה "מפליגים". מתחת נכתב באותיות קידוש לבנה: "ש תחליף לנפשוניים: צי אוניות מוציא אלפי ישראלים להפלגות בים התיכון". במסגרת בולטת מנתה הכתבת עדנה איס חמש סיבות לצאת לקרז: 1. לא צריך לפרוק ולהעמיס מזוודות כל היום. 2. מחווה לקפטן סטובינג. 3. אין סיכוי להתרסק בים בדרך לחו"ל. 4. אין הפתעות. המחיר כולל הכל. 5. כולם נוסעים. במסגרת נפרדת נמנו חמש סיבות למה לא לצאת לקרז: 1. גודל החדר יותר קרוב לצינוק מאשר לסוויטה. 2. הסיכוי שהאוניה תשקע בים גדול מאפס. 3. יש דברים יותר חמנטיים לזוג מבילוי ליל סערה במיטת קומתיים בתא ללא חלון. 4. אין טלוויזיה בכבלים. 5. כולם נוסעים'.

בחורף 1996 נקבע ציון-דרך נוסף בתיירות הימית המקומית, כאשר חברת אפירטיקי (אז כבר בבעלות טד הריסון) החלה לפעיל מגוון מסלולי הפלגה בים סוף (תחילה בשתי אוניות ואחר כך באחת). אילת נקבעה כאחד מנמלי-העגינה ולראשונה התאפשר לישראלים לצאת למסע עתיר הרפתקאות, שהיה בעבר הלא-רחוק בחזקת פנטזיה: סיור בפטרה, ספארי גמלים וג'יפים בשארם-א-שייח', צלילה בראס מוחמד, סיורים בסואץ ובקהיר ובקור בקברי הפרעונים ליד לוקסור. החברה היוונית יוצגה בארץ על-ידי אלאלוף ושווקה על-ידי אופיר טורס וסקאי הכיכר.

חשוב לציין שבאותה עת, חלק גדול מהקרזים בים התיכון נעשו באוניות מטען שהוסבו לאוניות נוסעים, ומטבע הדברים היוו חיקוי חיוור של אוניות-הפאר האמריקניות. "העצה שלי", כתב יוסף ג'קסון (ג'קסי), המטייל המושבע וכתב התיירות של ידיעות אחרונות, "היזהר מהצעות מפתות של 'גיגות יוניות' המשווקות בישראל חדשות לבקרים תחת הכותרת 'ספינת פאר'. ההבדל ביניהן לבין ספינת פאר, הוא כמו ההבדל בין אוהל סיירים לסוויטה במלון 5 כוכבים".

בשלהי העשור, כאשר תעשיית הקרזים בעולם המערבי (בעיקר הספינות המשייטות במימי הקאריביים) תפסה תאוצה, גם הענף הישראלי לא שקט על שמרו. היצע הפלגות הנפש בים התיכון ומגוון המחירים גדלו, ולצד חופשה ויקרית באוניות-פאר ניתן היה למצוא חופשה ימית במחירים עממיים באוניות-נפש ותיקות.

חב ההפלגות יצאו מטרמינל הנוסעים בנמל חיפה, שב-1999 הושקעו בשיפוץ והרחבתו 100 מיליון שקלים, כולל 7 מיליון דולר להקמת דיוטי פרי מפואר ויקרתי בסטנדרטים בינלאומיים (חברת מעגן, בשיתוף עם ויטנאוור השווייצית, מפעילת הדיוטי-פרי השלישית בגודלה בעולם, זכו במכרז להקמת הדיוטי פרי ולהפעלתו). מקצת ההפלגות יצאו מהטרמינל בנמל אשדוד, שאף הוא שופץ בהשקעה של 9 מיליון שקלים. נוסף על כך, סוכנויות התיירות בארץ הציעו הפלגות שלא הגיעו לישראל וחייבו טיסה לאחד מנמלי אירופה, כדי להצטרף אליהן.

בשלב זה החלה להתגבש מתכונת סטנדרטית של חופשה ישראלית על הגלים: אוניה הסללת לרחב קזים, חנויות פטורות ממכס, מופעים עממיים, בריכות שחיה, קולנוע ומעל לכל, ארוחות כיד המלך בסיגנון אכול כפי יכולתך. החופשה הפכה במידה מסוימת למסע פיטום, וכידוע, הישראלי הממוצע אוהב לדחוס. מחיר החבילה הותנה לא רק בתנאים ובפינוקים, אלא באיכות התא, בגודל ומיקומו (תא פנימי ללא חלון נחשב לזול יותר ונח פחות מתא חיצוני עם חלון ובוודאי עם מרפסת). פער המחירים בין התאים נע בין מאות לאלפי דולרים.

בשלב זה חל גידול גם במספר הסיטונאים בשוק ההפלגות, ונצרו שותפויות עסקיות מגוונות שהגדילו את התחרות. השותפות הבולטת ביותר נוצרה ב-1999, השנה שבה עלתה למסך סדרת-ההמשך ספינת האהבה: הגל הבא (שודרה בערוץ 3 בכבלים, במוצאי שבת), חברה ארקיע-אינטרנשיונל לארבעה סיטונאי תיירות, קשרי תעופה, איסתא, בא לי נסיעות ודיזנהיז, כדי ליצור חבילה ייחודית של חופשה על הים. החמש חכרו את אוניות-הנפש ההולנדית קלאב 1 והשיטו אותה בקו חיפה-טורקיה, קפריסין ואיי יון. שתי ההפלגות הראשונות הוצעו במחיר מבצע: 299 דולר לאדם בתא זוגי בפנסיון מלא לשיט בן ארבעה לילות במסלול שכלל את חיפה, אנטליה, רודוס ולימסול.

פערי האיכות בין האוניות, רמת השירות והמקצועיות של סיטונאי ההפלגות וסוגי החופשות, אשר יצרו לעיתים ציפיות מוגזמות, לצד הנטייה המסורתית 'לעגל קצוות', גרמו לא אחת למפח-נפש של הנופשים, שמקצתם תבעו את עלבונם בבית-המשפט. זו הייתה מנת-חלקם של בני זוג מפתח תקווה, שרכשו חבילת נפש של מנו ספנות לשיט בחופי יון וטורקיה. בני-הזוג סיפרו כי ההפלגה נועדה להיות 'שיט תענוגות' לרגל 30 שנה לנישואיהם ולרגל יום הולדת ה-50 של האישה. לדבריהם, הובטח להם 'חדר קלאסה' שאותו לא ישכחו לעולם. בפועל, החדר שקיבלו היה מחניק. כאשר התלוננו שהמיזוג אינו פועל הובא לחדרם מאוורר, שלא שיפר את המצב. כתוצאה מכך נאלצו לבלות את חב לילות השיט על כיסא נח על הסיפון. הפרשה הגיעה לבית-המשפט והסתיימה בהסכם פשרה, לפיו תפצה מנו ספנות את הזוג ב-4000 שקל בתוספת הוצאות משפט, מבלי להודות באשמה.

תקלות מסוג זה הלכו ופחתו עם הזמן, הן בעקבות שיפור רמת השירות באוניות החדשות והמשופצות והן משום שחברות הקרוזים הישראליות עשו שיעורי בית ולמדו היטב את ציפיותיו של התייר הישראלי, שראה עולם, בילה במלונות חמישה כוכבים בארץ וגם בחו"ל, ושוב אי-אפשר היה למכור לו 'לוקשים'.

אחד הלקחים החשובים שנלמד היה נושא הדיוטי פרי. ההצלחה המסחררת של חנויות הדיוטי פרי בנתב"ג (ראו הערך "נמל התעופה והדיוטי פרי בישראל") עודדה את בעלי סוכנויות הקרוזים להעתיק את הנוסחה. המוביל היה יובל כספי, מבעלי מג'יק קרוז ליינס ודור שלישי למשפחת סוכני ספנות חיפאית (סבו, יעקב כספי, הגיע לחיפה מירושלים בשנת 1906 והיה סוכן הספנות היהודי הראשון בעיר). כספי ושותפיו השיקו בקיץ 2000 את אונית הנפש מג'יק 1 ובה חנות דיוטי פרי בשטח של 600 מ"ר עם 6000 פריטים שונים - ממדים דומים לחנויות הגדולות בנתב"ג (טרמינל 1). פרויקט הדיוטי פרי הושק בשיתוף עם חברת לים הוותיקה מחיפה, שהתמחתה בהפעלת חנויות פטורות ממכס לכוחות האו"ם, דיפלומטים וצוותי אוניות הצי השישי האמריקני שעגנו בנמל.

"הכנו 40 עגלות קנייה למבוגרים ו-20 עגלות לילדים", סיפר כספי לשושנה חן, כתבת הצרכנות של ידיעות אחרונות. "נפעיל שש קופות... ניתן לאנשים את המבחר ואת הזמן לבחור. כשאתה קונה בדיוטי פרי בנמל התעופה, אתה לחוץ ומתחם לפני טיסה. במקרה הטוב, יש לך בקושי שעה להחליט מה לקנות. אצלנו יעמדו לרשות הנוסע שלושה או ארבעה ימים של שופינג על המים. הוא יוכל לבקר בחנות כמה פעמים, לחשוב, להתלבט, אפילו להתקשר לארץ ולהשוות מחירים".

המתחרים מנתב"ג לא ישבו כמובן בחיבוק ידיים. עוד באותה שנה נכנסו האחים סקאל לשותפות בשני פרויקטים: האחד עם חברת הספנות החיפאית בלוס גד, ששווק על-ידי ארקיע וכלל הפעלת שתי חנויות דיוטי פרי בבטן אוניית-הנוסעים לאס וגאס, בשטח של כ-350 מ"ר ועם מלאי של 3000 מוצרים (בשמנים, מוצרי ספורט, בגדי ים, צעצועים, משקאות חריפים, סיגריות ומוצרי חשמל). הפרויקט השני היה הפעלת שתי חנויות דיוטי פרי באונייה סילבר סטאר, של חברת מנו ספנות, בגודל כולל של כ-200 מ"ר ועם מבחר מוצרים דומה. מאוחר יותר (ב-2001) עברו האחים סקאל לשתף פעולה עם כספי בהפעלת הדיוטי פרי על המג'יק 1. גם ג'יימס ריצ'רדסון, הזכיית הבכירה של חנויות הדיוטי פרי בנתב"ג, נכנסה לשותפות בגריסה הצפה, באוניות של מנו ספנות (עם הזמן הורחבו החנויות והיקף המוצרים).

מי שספגה מכה בעקבות אופנת חנויות הדיוטי פרי הצפות, הייתה וויטנאוואר השווייצית, שבנתה מתחם דיוטי פרי גדול בטרמינל החדש בחיפה (הבנייה הושלמה במאי 2000) וציפתה שהקניות יערכו לפני ההפלגה. אגב, גם קופת האוצר ניזוקה בשל אובדן תמלוגים על המכירות בנמל. חברות הספנות תיאמו ביניהן מהלכים, במטרה למנוע זליגת לקוחות פוטנציאליים לחנות הדיוטי פרי בנמל. בין היתר, הן העתיקו חלק גדול מפעילותן לנמל אשדוד, אסרו להעלות את מכירת המוצרים מהדיוטי פרי לסיפון האוניות (מהלך שהיה בגדר נוק-אאוט. שכן, שילטונת המכס לא אישרה תחילה לוויטנאוואר הסדר 'פטור ושמור' וחזרו בהן רק בעקבות התערבות שרי האוצר והתחבורה) ועל-פי דיווחי העיתונות אף הפיצו מכתבים לנוסעים בנוסח: "זיכרו, ככל שתקדימו לעלות לאוניה כך תהיה חופשתכם מהנה יותר, ותוכלו ליהנות ממגוון פעילויות שהאוניה מציעה כבר בחוף. מניסיון העבר למדנו, כי הנוסעים נוהגים להתעכב בחנות הדיוטי פרי שבנמל, ולרכוש מוצרים שונים, אשר הצורך בבדיקתם טרם העלאתם לאוניה גורם לעיכובים מיותרים ולתורים ארוכים על כבש האוניה".

הקרב על הדיוטי פרי לא ממש הדיר שינה מעינו של הנופש הישראלי. עד מהרה הפכו הקניות הפטורות ממס חלק בלתי-נפרד מחוויית ההפלגה, והזניקו את הפופולאריות שלהן. על-פי הערכות של גורמים בענף ועל-פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, מספרם של המפליגים מהארץ (רק הפלגות המתחילות ומסתיימות בנמל ישראל ולא הפלגות ברחבי העולם) בשנים 2000-2003, עמד על כ-70 אלף איש בשנה - נתון משמעותי בהתחשב בעובדה שרחב הפלגות נערכות רק כשישה-שבעה חודשים בשנה. ב-2004 עלה מספר הישראלים שבילו את חופשתם בכפרי הנופש' הצפים לאורך חופי הים התיכון לכ-95 אלף, גידול של 34.4 אחוזים בהשוואה לשנת 2003 וכמעט פי שניים ממספר הישראלים שיצאו בדרך הים ב-1999.

בשנים האחרונות הפכו חברות התיירות הישראליות לנתונות הטון בענף. ב-2003 הן הפעילו ארבע אוניות באזור הים התיכון: מנו ספנות הפעילה את איריס ויסמן לאורך כל השנה; כספי ספנות הפעילה את מג'יק 2 וחברה משותפת לדיזנהויז וארקיע הפעילה את קלאב 2. בשנת 2004 הצטרפה שחקנית חדשה לשוק - דרך אגד תיחת, תעופה ונופש (חברה-בת של אגד) - שהחלה להפעיל את האוניה מג'יק 1 (הספינה הופעלה לראשונה בקיץ 2000 על ידי יובל כספי, אהרון מינגלרין וראובן גבריאלי). באותה שנה הוסיפה מנו ספנות לצי שלה את אוניית-הנוסעים חיאל איריס (אגב, הפלגת הבכורה שלה הפכה לסיוט, כאשר מערכת המיזוג קרסה וצנרת המים והביוב לא תיפקדה).

באפריל 2005 חנכה המג'יק 1 את מסוף הנוסעים החדש בנמל אשדוד, אירוע שסימל את שיגשוגו של ענף תיירות הנופש הימי בארץ. באותו חודש הוסיפה כספי ספנות לצי הקרוזים שלה את אוניית-הפאר דרים פרינסס ("נסיכת החלומות"). לרוע המזל, החלומות הפכו מהר מאוד לביעותים. עוד לפני הרמת העוגן להפלגת הבכורה של שבוע הפסח, החלה סדרת תקלות שהפכה את מסע התעמנות של יותר מאלף נוסעים, לסיוט. אנשים נאלצו לעמוד במשך שעות בתור כדי לעלות על האוניה ולהגיע לתאם, המיזוג לא פעל, השירותים היו מלאי רטיבות וחדר האוכל לא הוכשר לקליטת כמות הסועדים שצבאו על פתחו בזעם.

כעבור שלושה חודשים, בתחילת אוגוסט 2005, הייתה מג'יק 1 אחת מארבע אוניות-נוסעים ישראליות, שבדרך לנמל אלינה בדרום טורקיה קיבלו הוראה לשנות את נתיב ההפלגה ולפנות לקפריסין. הסיבה: שילטונת הביטחון הטורקיים חשפו כוונה לפיגוע המוני של אירגון הטרור אל קאעידה נגד תיירים ישראלים. הידיעה על הכמעט אסון עשתה לה כנפיים ואיימה לשתק את הענף. ואולם, הישראלים למודי האסונות וההתראות הדחיקו עד מהרה את הסכנה, והמשיכו לנהור לקרוזים ולנפץ את תחזיות הלמ"ס לאותה שנה.

מלחמת לבנון השנייה (2006) זיעזעה את ענף אוניות השייט הישראליות. המלחמה פרצה בחודש יולי, שנחשב לשיא העונה, והדבר נתן את אותותיו במספרים: מספר המפליגים ב-38% ל-21 אלף איש, לעומת 29 אלף בחודש המקביל שנה קודם לכן.

החברות הישראליות, המשיטות כיום בנמלי הים התיכון, הן מנו ספנות, כספי ספנות ודרך אגד. בעקבות המלחמה נאלצו החברות לעבור מנמל

חיפה לנמל לאשדוד, שלא היה ערוך לקלוט אוניות שיט. לדברי לאה הראל, סמנכ"ל השיווק של כספי ספנות, "השפעה נוספת של המלחמה היתה שינוי במסלולי ההפלגה, שגרם להוצאות בלתי צפויות".

ציון-דרך חשוב נוסף בענף נרשם כאשר פרינסס קרז והולנד-אמריקה ליין, שתיים מחברות הפלגות הנפש הגדולות בעולם (השייכות לתאגיד קרניבל קרז שבבעלות משפחת אריסון), שבו לפקוד את נמלי ישראל בעונת התיירות 2007. החברות נהגו לעגון בנמלי חיפה ואשדוד בקביעות במשך שנים רבות, והביאו לישראל מאות אלפי תיירים, אך חדלו מכך עם פרוץ האינתיפאדה השנייה, בספטמבר 2000. החברות כוללות את נמלי ישראל בשיטות שהן עורכות בים התיכון, והמיועדים בעיקר לקהל התיירים האמריקאי. עם הגעתם לנמלי ישראל יוצאים הנפשים לטיולים מאורגנים בירושלים, מצדה, ים המלח, חיפה, נצרת, הכנרת והגליל. ישראל נכללת גם במסלול היוקרה "סובב עולם" של הולנד-אמריקה ליין, הנמשך כשלושה חודשים. המחיר לתא זוגי מתחיל ב-36 אלף דולר.

תיירות הקרוזים העולמית ממשיכה למשוך ולרתק נפשים רבים, שמוותרים על טיסה מהירה לטובת הפלגה נינוחה ומענגת. ענקיות הספנות קרניבל קרז, ריאל קריביאן, הולנד-אמריקה ואחרות, פיתחו את הענף והתאימו אותו לצרכי הנפשים היום. רבים מהם מעדיפים לבלות שבוע ואף יותר על סיפונה של אונייה, שהיא בעצם מלון צף עם חגיגה מתמשכת של אוכל ובילויים.

ענף הקרוזים הולך ומתפתח ואוניות המצוידות במילה האחרונה של חידושי הטכנולוגיה והבטיחות, מושקות בזו אחר זו. במאי 2006, לדוגמה, השיקה ריאל קריביאן, בבעלות איל-הספנות סמי עופר, את ספינת-הנסעים הגדולה בעולם, חופש על פני ימים (Freedom of the Seas) שמה. הנתונים מדברים בעד עצמם: משקלה 160 אלף טון, גובהה כפול מזה של פסל החירות, ורוחבה כפול מזה של הטיטאניק. בספינה 2000 חדרי איחוח שיכולים להכיל 4000 בני אדם, מתוכם 1000 ילדים.

ספינת הנפש הזאת מתגאה במתקנים המפוארים בעולם, שכוללים בין השאר חדרי כושר, זירת אגרוף, קיר טיפוס מקצועי, פארק מים, חנות ספרים, מועדוני לילה, מרכז כנסים, אולם חתונות וחדר אוכל בתפוסה של 2000 איש, פחות או יותר כמו חמישה מטוסי בואינג 747. אולם הקולנוע הגדול מפואר בערך כמו היכל התרבות.

יאכטות כחול לבן

בשנות ה-80 החל גם עידן היאכטות כחול-לבן. ניצניו הראשונים נבטו במרינה של תל-אביב, המשתרעת בין חוף גרדון למלון הילטון. הוגה הקמת המרינה היה גיורא קידר, יליד כפר ויתקין ובוגר הפנימיה לקצינים-בענף. ב-1973 פרסם קידר מודעה בעיתון על פתיחת קורס לאמנות השיט. כשהגיע התלמידים הוא פנה למנהל ככר אתרים (מתחם בלויים וקניות שנשקף אל החוף), וזה העמיד לרשותו שטח של דונם חוף מתחת לכיכר. וכך, משלוש מפרשיות ראשונות, דונם פה ודונם שם, צמח מועדון השייט למרינה, שבה עגנו בשנת 1979 לא פחות מ-800 יאכטות וסירות עוגן מרחבי העולם לאורך שלושה רציפים.

בהדרגה החלו יותר ויותר 'מכורים' להצטרף למועדון. מקצתם עשירים שיקלו להרשות לעצמם את התענוג ומקצתם משוגעים לדבר, שמכר דירה ורכש כדי להגשים את חלום החופש של היאכטה. רבים מבעלי היאכטות אינם זאבי-ים בודדים, אלא חבורה של שניים עד ארבעה חברים שהתארגנה לרכישת היאכטה במשותף.

תזכורת טראגית וכואבת למגמה זו, ניתנה לעם ישראל בערב יום הכיפורים של ספטמבר 1985. שלושה מחבלים השתלטו על יאכטה שעגנה שנמל לרנקה בקפריסין, ורצחו בדם קר את שלושת הימאים הישראלים ששהו בה. הרצח זיזעזע את המדינה. עשרות בעלי יאכטות ערכו כעבור שבוע משט הצדעה מנמל חיפה לנמל לרנקה.

בשנים האחרונות פורסמו בתקשורת מספר סיפורים על משפחות מהמעמד הבינוני, שרכשו יאכטה משומשת, שיפצו אותה ומבלות בה את החופשה השנתית. כזה הוא סיפורה של משפחת ברקי מהעיר מודיעין. "בכל שנה, כשהקיץ מגיע, אורזת משפחת ברקי את מיטלטליה ועולה על היאכטה הפרטית, בדרכם לחופש. פעמיים הם שטו לקפריסין והשנה ישיטו לאורך חופי הים התיכון. ושלא תחשבו שמדובר במשפחה רבת נכסים מהאלפיון העליון. כמו שבנו את ביתם מעץ, כך גם את היאכטה הישנה רכש אבי המשפחה לפני שש שנים. ביחד הם שיפצו במשך ארבעה חודשים את היאכטה כדי להגשים את חלומה הגדול של האבא, לנח על גלי הים..." ("בית קטן, יאכטה על החוף", פורטל העיר מודיעין, 25.5.2006).

יש גם יחידים, זוגות או משפחות המתגוררים דרך קבע ביאכטה. איתי חום, כתב גלובס, יודע לדחוק (בכתבה "לגור ביאכטה", גלובס 16.8.2007), כי נכון ל-2007, "במרינות בתל-אביב ובנמל יפו יש כ-30 יאכטות שמשמורת למגורים. חב הדיירים הם צעירים רווקים, אם כי ביפו יש גם משפחה עם שני ילדים שמתגוררת שם כבר כמה שנים". לדבריו, "אנשים שגרים ביאכטה אינם דבר נדיר... הסביבה בדרך כלל נוטה להתפעל, אבל מגורים ביאכטה הם בדיוק מסוג הדברים, שבהם הפער בין התדמית למציאות גדול... המטבח מיניאטורי, חדר השינה בחזית יגרום לגבוהים שבינו להצטמר ו'חדר השינה', אם בכלל אפשר לקרוא לו כך, אינו מומלץ למי שמעדיף להתרווח בעת הפעילות..."

בישראל פועלות, נכון ל-2009, ארבע מרינות (מעגנות, בעברית תקינית):

■ המרינה של תל-אביב. הוותיקה מכולן. פועלת מאז אמצע שנות ה-80. מכילה כ-320 מקומות עגינה. כשהוקמה, איש לא חזה את הגאות בענף היאכטות, ולכן לא תוכננה לקלוט מאות רבות של יאכטות, ובעיקר לא יאכטות גדולות וכבדות-משקל (העגינה מוגבלת ליאכטות עד אורך מרבי של 20 מטרים).

■ המרינה של הרצליה. מוגדרת כגדולה, החדשנית והייחודית מבין מרינות המזרח התיכון. ערכה לקליטת כ-800 יאכטות, וכוללת מזחים, 'אצבעות' לגישה נוחה לכלי השייט ומערכות עגינה במים. במרינה של הרצליה עוגנות דרך קבע היאכטות הגדולות והמפוארות של עשירי ישראל. בצמוד למרינה פועלת מספנה הנותנת שירותי תיקון ותחזוקה ליאכטות.

■ המרינה של אשקלון. הוקמה בשנת 1995. השנייה בגודלה אחרי המרינה של הרצליה, עם קיבלת של כ-650 מקומות עגינה ומים בעומק של 6-4 מטרים. המרינה, הממוקמת בין שני חופי רחצה (דלילה ובר-כוכבא), מהווה מרכז ים-תיכוני למשטים ולאירועי ספורט שונים ומארחת מעת לעת

■ המרינה הכחולה באשדוד. ממוקמת כ-2 קילומטרים דרומית לנמל אשדוד. נחנכה ב-1999 ומכילה כ-550 מקומות עגינה. המרינה מורכבת משני שוברי גלים, אשר משמשים גם כרציפים לכלי-שייט גדולים, עד לאורך של 40 מטרים. המרינה תוכננה כך, שאין היא חשופה כמעט לפגעי מזג האוויר ומספקת הגנה גם בימות חורף קשים.

הגאות בענף היאכטות הביאה להקמתם של מועדונים וגופים עסקיים, העוסקים במכירה ובהשכרה של יאכטות, כמו גם באירגון משטים ובקורסים ליאכטונרים מתחילים. הוותיק מכולם הוא מועדון היאכטות Sea-Gal (הוקם בשנת 1992) שהפך תוך זמן קצר לביתם של משיטי היאכטות והסקיפרים בישראל. המועדון, הממוקם במרינה בהרצליה, מציע מגוון שירותים רחב לאוהבי ים, בהם: קורס סקיפרים, השכרת יאכטה או מפרשית לפי שעה, השכרה עם חברים או משפחה, להפלגה רומנטית, או סתם הפלגה ללב ים, וכיצא באלה.

חברה אחרת, אופק יאכטות, פונה באמצעות האתר שלה אל כל מי שחלם אי-פעם להשיט יאכטה ואומרת לו: "אינך צריך להיות בעל יאכטה, על-מנת ליהנות משייט עם משפחתך או חבריך. אנו מציעים לך השכרת יאכטות בכל מקום בעולם ובתנאי שיש שם ים ומרינות... השכרת יאכטות להשטה עצמית, תופסת תאוצה רבה בעולם והפכה לסוג של נפש משפחתית-חברתית. בישראל יש למעלה מחמשת אלפים משוגעים לדבר".

אופק יאכטות, הנציגה בישראל של יצרנית היאכטות הגרמנית בואריה יאכטס, משכירה יאכטות להשטה עצמית וגם מוכרת יאכטות מכל הסוגים, הגדלים והמחירים, חדשות ומשומשות. המחירים ממש לא זולים: מ-50,000 אירו ליאכטה צמעה משנת ייצור 1991 ועד 200,000 אירו ליאכטה בריטית משנת ייצור 1995.



קווים לדמותו של הנופש הישראלי

עונת הקרוזים

עונת הקרוזים הולכת ותופסת בשנים האחרונות מקום חשוב, בתוכניות הנופש והתיירות של הישראלים. הפלגות בחודשים מאי יוני וספטמבר הן הזולות יותר. יולי ואוגוסט הם שיא העונה. אחרי החגים, כשהסתיו בפתח, מסתיימת העונה. מן ספנות, החברה המובילה היום בשוק הישראלי, יוצאת לפגרת הפלגות בסוף נובמבר, כספי באמצע נובמבר ודרך אגד בסוף אוקטובר.

חב הפלגות הן במסלולים קבועים הקרובים לישראל. בדרך כלל מדובר בהפלגות סופשבוע של שלושה ימים, עם עגינה בנמל אלניה שבטורקיה ובנמל לרנקה בקפריסין, או בהפלגות בנות ארבעה ימים באמצע השבוע עם עגינה נוספת ברוזוס או במרמריס. מן ספנות מציעה בנוסף הפלגות בנות שבוע ואף שבועיים ליעדים רחוקים יותר, דוגמת ברצלונה, ניס, מונטה קרלו, קורסיקה, סנטורינו וכרתים.

סוד הקסם של הקרוז

נפשוני הקרוז מתחרים בשנים האחרונות בהצלחה עם נפשוני 'הכל כלול' בכפר-הנופש בטורקיה וביוון. בין הסיבות: רצון לגנון לאחר מיצוי סוגים אחרים של טיולים ונפשוניים; הנטייה הגוברת בעולם המערבי להיסחף אחר טרנדים ואופנות (בעיקר 'באשמת' שטיפת-המוח הפירסומית האדירה); מענה לפחד גבהים, לצפיפות ולתחושת המחנק המלווים את הטיסה (אומנם גם הפלגה בלב ים עלולה להפחיד, אבל מסלול השייט מתכנן כך שבאופן ייראו רצועות הים יובשה הנוספים תחושת בטחון); אהבת הטבע הפראי ובעיקר אהבת הים, המשנה פניו חליפות והופך למרתק ומרשים במיוחד הרחק מהחוף; וכמובן הפטור מהצורך להיגרר עם מזוודות כבדות ולשלם קנס על משקל-יתר.

לצד אלה ישנם גם גורמים תרבותיים הקשורים ברקע ההיסטורי, בחולשות וברגישויות של הישראלים. חברות השייט הישראליות השכילו לפצח את צופן הבילוי של 'עמך ישראל', ולהתאים את חבילות הנופש לא רק לכיסו אלא גם לטעמו של הצרכן. מה יש אפוא בהפלגות הללו שכה קוסם לישראלים?

הקומבינה

הישראלית מת על קומבינות ודילים. הפלגת-נופש נתפשת כאחד הדילים הטובים בשוק, בעיקר כשמדובר בחופשה קצרה לניקוי ראש ולפינוקים. השילוב של מלון צף עם פנסיון מלא, קזינו חוקי ודיוטי פרי, וביקורי-בזק בערי-החוף הצעירות של הים התיכון, בהחלט מספק את הסחורה.

האונייה היא למעשה "כפר-נופש צף" - תואם ימי של קלאב מד - בהישג-ידיה של משפחה ממוצעת ובחבילה הכוללת מראש את מרבית התוספות ללא הוצאות נלוות (מומחי תירות מציינים שהנופשים בחופשות אלה מורכבים מאותו קהל שנפש במלונות טורקיה ויוון המציעים חבילות דומות. יובל כספי, מנכ"ל ומבעלי חברת כספי ספנות, אמר בראיון לידיעות אחרונות: "העשיחונים העליונים מגיעים להפלגות אלו לעיתים נדירות ביותר. הם חושבים שזה לא סוג בילוי שמתאים להם. האמת שאין לנו כל עניין בהם").

חשוב להדגיש שחבילות הקרוז הישראליות אינן מציעות אתרים אקזוטיים כדוגמת האיים הקאריביים ואיי בהאמה, וגם לא סטנדרטים של איחוד במלונות ויקרתיים. הבריכות הן לא יותר מגיגיות גדולות המתאימות בעיקר להרטבת הגוף ושיכשוך רגליים, חדרי הכושר אינם מצוידים במילה האחרונה של מכונני הכושר, ותאי המגורים (פרט לסוויטות היקרות) ברובם אינם ברמת ההידור של מלונות אילת. מנגד, תוכניות הבידור מסביב לשעון, הקזינו, השפע הקולינארי והבנוס של הסויר באתרים בחו"ל, מאזנים את הכף ואף למעלה מזה.

לאחר שנים רבות בענף הבינו היזמים הישראלים שהדבר הנכון הוא להעתיק את התבונה האמריקנית, שאומרת: "תן לנסע שפע כזה, כך שברדתו מהאונייה הוא יאמר: 'קיבלתי יותר ממה ששילמתי עבורו'". נכון שכמעט בכל הפלגה ייצאו ישראלים או שניים המשוכנעים שלא קיבלו תמורה מלאה לכספם (אחד כזה אף תבע את מן ספנות ב-2004. הוא הלך בין השאר על כך שהג'קוזי היה קטן מדי ורק ארבעה פתחי יציאה למים מתוך

העשרים פעלו, וכן שקיבל מגבת רק פעם אחת ביום). אך הרוב, לפחות על-פי סקרים שמפרסמות החברות יוצאים מרצים למדי, ומחציתם (על-פי סקרים) אף חוזרים להפלות נוספות.

תו ההשתייכות

אם בעבר היה הטיול לחו"ל סמל סטאטוס לעשירים בלבד, היום הוא בחזקת 'טקס חניכה' ישראלי - מי שלא עבר את זה, לא נחשב שייך. לכן, מי שלא חצה להרגיש אאוטסיידר כאשר חבריו מספרים בהתלהבות חוויות מהטיול האחרון באירופה וספרו, רצוי שיחווה זאת לפחות פעם אחת. הפלגת-נופש מאפשרת לכל אחד לעמוד כנפי חו"ל על דש בגדו ולהצהיר בגאווה: "קטן עלי! אני הייתי באיטליה, ספרד, יוון, טורקיה, קפריסין וכתיתם!" (גם אם הביקורים הצטמצמו לשיטוט של שעות ספורות בערי-הנמל).

הדאצ'ה

עבור רבים מעולי חבר העמים, הים מזהה עם חופש ובלוי. רבים מהם מתרפקים על זיכרונות החופש שבילו בילדותם או בצעירותם בחופי הים השחור, שהוא קרובו הקטן של הים התיכון והתגלמות הנופש הקייצי החסי. לאחרונה, יותר ויותר עולים שאינם יכולים (מסיבות דתיות) או חפצים להתחתן בארץ בנישואים אורתודוקסיים, יוצאים בהפלגה לקפריסין כדי להינשא שם בטקס אזרחי, וחלקם אף נישאים על סיפון האוניה בלב ים.

החברותא

הישראלים אוהבים להיות ולבלות ביחד, וקירבה אנושית 'דביקה' לא מפריעה להם. להיפך, הם להטים להכיר אנשים חדשים, להרחיב את המעגל החברתי, לגלות מכנים משותפים, לשוחח ולרכל בקולניות על כל העולם ואשתו. האוניה מהווה קרקע פורה למפגש הזה - מעין שירת מילואים, או קומז'ץ ימי ברמה של 5 כוכבים.

ליאור אל-חי, כתב ידיעות אחרונות שבשנת 2001 היה אורח חברת מנו ספנות בהפלגת הבכורה של אוניית-הפאר איריס, פתח את רשמיו במילים הבאות: "המראות על אוניית הנוסעים המפוארת 'איריס', עם הגעתה לנמל חיפה, המחישו אולי באופן הברור ביותר את יחסי הרעות שנוצרו במהלך 12 ימי ההפלגה. עשרות מנסעי האוניה, שטרם היציאה להפלגה לא הכירו אלה את אלה, ניצבו באולם 'פאלאס' וברחבת הלובי כשהם חבוקים ונרגשים. חלק מהמנוכחים הזילו דמעות וביקשו להצטלם עם החברים החדשים שרכשו בימי ההפלגה".

פרט פיקנטי: שלוש מאוניות-הנוסעים של מנו ספנות קרויות על שם איריס, אשתו של משה מנו, הבעלים והמנכ"ל: איריס, רויאל איריס וגולדן איריס, שנרכשה בתחילת 2009 ומסוגלת לאכלס עד 1000 נוסעים. איריס מנו עצמה משמשת כמנהלת מחלקת אוניות שייט בקבוצת מנו ספנות.

כיום, חברות הספנות משווקות חבילות קרזז גם לקבוצות שהתארגנו מבעוד מועד, כגון מפעלים, מועדונים מקצועיים וועדי עובדים (דומה שהראשון שעשה זאת היה מפעל האלקטרוניקה אלביט שכבר ב-1993 חקר, מתקצב הרוחה של העובדים, את האוניה היוונית אגיגן דולפן ואירגן שייט-תענוגות בים התיכון ל-1800 עובדיו ומשפחותיהם). כך הופכת ההפלגה למסיבת גיבוש והווי, שהישראלים כה מחבבים.

הפלגה לישראלים בלבד (הפרדת הזרים נעשית באופן לא פורמאלי) נעדה גם למנוע אי-נעימויות על רקע הבדלים תרבותיים ומנטאליים, ומאפשרת לצוות האוניה להתמודד עם האגרסיביות והוולגריות המאפיינות את העם היושב בציון (לדוגמה: המנהג לשבת בלובי המהודר, לפצח גרעינים ולצרוח על המלצר 'אני רוצה את האוכל עכשיו!'). משה מנו, בעלים ומנכ"ל של מנו ספנות, תיאר זאת כך: "הישראל לא נהנה עם הזרים והם לא נהנים איתנו... אני לא מעררב אותם יותר, כי זה לא הולך: כשאני לוקח 600-700 זרים - שקט באוניה. 300-400 ישראלים על האוניה - חבל על הזמן. רעש, בלגנים, ילדים רצים, גורמים נזקים, גונבים בלי סוף. אבל מעלימים עין. אם זו הייתה אוניה בניהול זר, כבר היו הורגים אותי. אוניות זרות, כשהינן הסוכנים שלהן, הסכימו לקבל ישראלים רק כשלא הייתה להן ברירה, ותמיד היה מתח בינם לבין הנפשים האחרים".

ציון-דרך חשוב במודל ההפלגה הקבוצתית נקבע בשלהי יוני 2001, עם הפלגת הבכורה של מה שהוגדר כ"ספינת האהבה החרדית". מדובר בהפלגה בת חמישה ימים לטורקיה, יוון וקפריסין שיועדה לציבור החרדי בישראל. המארגנים, חברת ארץ אבותינו, הבטיחו "שייט תענוגות בספינת-נופש ענקית בעלת 400 חדרים מפוארים, חנויות דינטי פרי, בריכות שחייה נפרדות, חדרי כושר והכל גלאט כשר" (כל האוכל ואפילו תנור הבישול הוחלפו לקראת ההפלגה). עוד הובטח שאת משחקי הביגו והשעשועים יחליפו שיעורי תורה והרצאות בנושאי יהדות והלכה מפי רבנים. נדע כי להפלגה החרדית נרשם ביקוש רב. מאז, אורגנו הפלגות מיוחדות גם לשומרי מסורת, שהעלו על הסיפון אנשים עם השקפת עולם ואורח-חיים דומה.

לאחרונה גילו גם בני-העשרה את קסם ההפלגה בצוותא. הם מתארגנים להפלגה משותפת שהופכת עד מהרה למסיבת אלכוהול (ולעיתים גם סמים) וזיונים בלב ים. בפשיטה שערכה המשטרה ב-17.5.2001 על אוניית הנוסעים מג'יק 1, זמן קצר לפני שיצאה להפלגה ליוון, טורקיה וקפריסין, נמצאו סמים רבים. על-פי דיווחי העיתונות, העריכה המשטרה שהסמים נעדו לשימושם של מאות הצעירים שעמדו לצאת לשייט התענוגות.

ועד חיזוש ישראלי טיפוסי: לאחרונה הרחיבו חברות הספנות הישראליות את פעילותן לתחום האיחועים. כספי ספנות, לדוגמה, מאפשרת לקיים על סיפון האוניה בעת עגינתה בנמל חגיגות בר-מצוה, חתונות, בריתות ומסיבות פרטיות, החל משעות אחר הצהריים ועד השעות הקטנות של הלילה.

הילדים והמשפחה

הישראלים אוהבים מאוד לקחת איתם לחופשה את ילדיהם, כולל תינוקות וילדים בגיל הרך. למשפחות רבות, הפלגת הקרזז היא האפשרות היחידה לבלוי משפחתי עם צאצאיהם בחו"ל. ראשית, אפשר לשלוח את הזאטוטים לשוטט ברחבי הספינה מבלי לחשוש שילכו לאיבוד (ילדים, ככלל, אוהבים מבכים, סולמות ומדרגות, והאוניה מספקת זאת בשפע). שנית, החברות מציעות מגוון רחב של פעילויות לילדים, ובמקצת מהאוניות יש חדרי משחקים ושירותי שמרטפות.

גם הבידור בסיגנון הטברנה הים-תיכונית (ריקודי עינטוזים לצלילי סירטאקי, חידויו טרווייה בסיגנון 'גלגל המזל', משחקי בינגו, פיזמוני 'כפיים', שירי נוסטלגיה וסטנד-אפ של דאחקות עדתיות) או לחלופין הטרנס התזזיתי (מוסיקת טכנו מחרשת אוזניים בניצוחו של די.ג'י. נחשב) המקובל היום באוניות, מותאמים למעשה למשפחה כולה ומזכירים את מתכונת הבידור הנהוגות בשמחות המשפחתיות ובמועדונים בלילות שיש. מעל לכל,

העלויות: חברות הספנות מציעות הנחות ניכרות למשפחות. למשל, כאשר לוקחים חדר לארבעה, המחיר הכולל זול יותר, שכן בדרך כלל השלישי והרביעי משלמים רק 50% ממחיר הכרטיס.

המלכות

מעמד הפועלים חולם על 'מלכות', ולו להרף עין. זו אגב גם הסיבה לכך שבעד שהמעמד הגבוה מסב את החתונה למסיבת חברים אינטימית ללא ילדים, עם מיזנון של דגימות סושי, המעמדות הנמוכים עורכים חתונות רבות מוזמנים עם אירוח כיד המלך בתפאורת קיטש מתקתק. עבור החתן והכלה זה רגע המלכות עליו חלמו כל חייהם – רגע שיתפוגג כמו בסיפור סינדרלה. ההפלגה בספינת תענוגות, בדומה לחתונה, היא אפוא סוג של מלכות ליום אחד (ובעצם, שלושה-ארבעה).

'משרתים' (חדרניות, עובדי מכבסה, טבחים, עובדי בידור וכו') מכרכרים סביבך וחוסכים ממך טרחה (רוב אנשי הצוות אינם ישראלים, כי בדרך כלל הם 'נותנים כבוד' לנסעים והאחרונים נטים פחות להתוכח ויותר לקבל את מרותם), טבחים מפטמים אותך במנות מיוחדות של מאכלים ובשרים משובחים, המוגשים על-ידי מלצרים מנומסים באולמות בסיגנון מלונות לאס וגאס, להקות בידור מזמרים מנעימים את זמנך ודיילים חייכניים דורשים בשלומך ומוודאים שוב ושוב שהכל בסדר. אפילו האישה נראית כמו מלכה, הבת כמו נסיכה והבעל כפאשה מדושן עונג בהרמון מסיפור אלף לילה ולילה.

כלל, שייט על קיבה מלאה וללא דאגות היומיום ואפרוריות השיגרה, מספק אוירה רומנטית (שיא הרומנטיקה הוא כמובן שעת השקיעה, כאשר השמש צבעת את המים התכולים בגוני נחושת זהב). לא מעט זוגות בגיל העמידה נתקפים לפתע בפרץ של חיבה ואהבה הדדית, שהשתכחו ונשחקו עם השנים. אגב, היוצאים לירח דבש זוכים לטיפול מיוחד.

השירות

רבים מבני מעמד הביניים חוששים לטייל בחו"ל בגפם. טיול עצמאי מצריך הכנת מרובות וגזל זמן יקר מהחופשה, בעיקר למי שאינם שולט היטב באנגלית. חבלת הקרז חוסכת את הטירחו ומסירה דאגה מליבם. לא צריך לחפש מסעדה או מועדון, ואפילו את הסויר בעיר-הנמל אפשר לעשות באוטובוס ממוזג המחכה ברציף, עם מדריך מקומי צמוד ומלווה דובר עברית. הסוירים החפוזים אינם מתיימרים למצות את כל האטרקציות שיש לכל עיר להציע, אבל בכל זאת מציעים טעימה על קצה המזלג מההוו והנוף המקומי (הישראלי, כידוע, אוהב מאוד 'טעימות').

הניתוק

ההפלגה בלב ים, במיוחד ללא קשר סלולרי וללא מהדורת רדיו ומבזקים מדי חצי שעה (באוניה יש מערכת טלפונים לוויינית, אבל השימוש בה, בעיקר בגלל התעריף הגבוה - כשני דולר לדקת שיחה- קרוב לאפס), מאפשרת אתחלתא מהמתח והמחנק המאפיינים את חיי היומיום בארץ.

הזלילה

עבור מרבית הישראלים, המדד החשוב ביותר להצלחתה של מסיבה באשר היא (בר-מצוה, חתונה, או סתם מפגש חברים) הוא איכות האוכל והשתייה - ולא פחות מכך, הכמות. לכן, מרגע שחברות הספנות הסבו את ההפלגה להפנינג האבסה המוני, הצלחה הייתה רק שאלה של זמן. הנהירה לחדר האוכל מתחילה מיד עם הרמת העוגן, ומאותו רגע ועד הירידה לנמל בסיום ההפלגה, הפה לא מפסיק לטחון. באוניה מגישים לפחות ארבע ארוחות ביום: בוקר, צהריים, ערב וארוחת חצות, למי שעוד נשאר רעב אחרי שהעמיס על הצלחת הררי מזון בשלוש הארוחות הקודמות. השפע עצום: עוף, כבד, שניצל, בקר, דגים, סלטים, מאפים, פירות, עוגות וקינוחים ועוד, והכל בשיטת "אכול כפי יכולתך". בדרך כלל דוחסים הרבה מעבר למה שהגוף זקוק כדי לשבוע, ולא רק זאת, הצלחות העמוסות לעייפה נותרות לרוב עם שאריות מבוזבזות - עדות לביזבז משווע, אטימות ואגואיזם המאפיינים את תקופתנו.

משה מנו סיפר באחד הראיונות על הטרורף הישראלי המצוי: "בארוחת חצות אנחנו מגישים סלטים, חומסים, עוגות וכוס תה. אתה יודע כמה הם אוכלים בשעה אחת או שתיים בלילה? כאילו לא אכלו ארבעה ימים. לוקחים המון אוכל, וגומרים בקושי חצי ממה שמילאו. פעם נסעתי באוניה שמפעילה היו יוונים והנסעים ישראלים. היוונים הודו שכמויות כאלה לא אוכלים באף מקום".

הקניות

חופשה ישראלית לעולם לא תהיה שלמה ללא 'ביזבזים' וקניית מציאות - והקרז מציע שפע הזדמנויות לשליפת הארנק: חנויות מזכרות, שווקים סוגונים וחנויות כל-ב-ענקיות בערי הנמל, וכמובן חנויות פטורות ממס בטרמינל, באוניה ובנמל העגינה לאורך המסלול. אפשר לקנות קרטונים של סיגריות, משקאות חריפים, תמרוקים וגם מכשירי חשמל ואלקטרוניקה, מקצתם במחירים נמוכים אף בהשוואה לחנויות הדייט פרי בנתב"ג. אומנם המגוון אינו גדול כמו זה של הטרמינל בנמל התעופה, אבל כאן יש זמן למכביר להתלבט, לבדוק, לנסות להתמקח ולחזק את המדפים. העובדה שבניגוד לטיסה, בהפלגה אין כמעט הגבלה במשקל המטען המותר לנסע, מדרבנת את הישראלי 'להעמיס' סיגריות, שתייה חריפה ובשמים לצריכה עצמית וכמתנות למשפחה ולחברים שנשארו על החוף.

בולמוס הקניות מאשש את התחושה שהוצאה הגדולה על הנסיעה לחו"ל הייתה כדאית - לא זו בלבד שביליתי ונפשתי כהוגן, גם קניתי 'מציאות'. איש אינו טורח לחשב איזה אחוז מהעלות הכוללת נחסך הודות לקנייה, אבל מה זה באמת חשוב. הקניות הן מרכיב מרכזי, גם כנשוא שיחה עם המשפחה והחברים אחרי הנפש. "אל תשאל, אצל הוא בקצה הרחוב מצאתי 'אסתי לאודר' ברבע מחיר!" או "היוני המניאק עבד עלי עם הג'ונס הזה!"

הקזינ

עשרים שנה של שטיפת-מוח קפיטליסטית הפכו את הישראלים לתאבי בצע. הכל חולמים להתעשר או לפחות 'לעשות את המכה הקטנה'. הימורים בקזינו עדיין אינם חוקיים בישראל, והבילוי סביב מכונות המזל ושולחנות החלטה, שנעשה בדרך כלל בחברותא, עדיין מהלך קסם על רבים. בכל האונות יש קזינו מפואר, והשולחנות בדרך כלל מלאים עד אפס מקום. כולם רוצים להרוויח, אם לא להתעשר, אז לפחות 'להחזיר את ההוצאות'.

האשליה הזאת פועלת להפליא. שכן, הרוב לא זו בלבד שלא מרויחים, אלא מכפילים את הוצאות הנסיעה ולעיתים אף הרבה יותר מזה. ביוני 2003 התקבל במשרדי מנו ספנות מכתב מעורך-דין חיפאי בזו הלשון: "עקב אי-הפעלת הקזינו במהלך שנים מתוך שלושת ימי ההפלגה, נגרמה למרשתי עוגמת-נפש רבה, עקב העובדה כי לא הפליגה לצורכי חופשה ונפש, אלא לצורך הימורים בקזינו". מנו ספנות הודתה שאכן השביתה את הקזינו ליום אחד, אבל נימקה זאת בכך שהיה זה יום הזיכרון לחללי צה"ל. המכתב, שפורסם בעיתונות, אכן שבר שיאים של חוצפה ועזות-מצח, אבל היה בו כדי להעיד על אחד המרכיבים היותר מכוערים בישראליות הפוסט-לאומית.

הקרוזים כביטוי לבנאליזציה של מותרות

תעשיית הקרוזים וקהל צרכניה הם בבואה של תהליך הבנאליזציה של המותרות בעולם. הם מסמלים את עלייתו של המעמד הבינוני הצרכני, המכתיב היום במידה רבה את סדר-היום הכלכלי והתרבותי בעולם המערבי כולו (וגם במקצת מארצות העולם השני והשלישי). הנבו-ריש הממלא כרסו עד להתפקע בהיכלות העושר המדומה, המענטז בחדווה בדיסקוטקים הנוצצים, והמציץ אל העולם הגדול מבעד לצוהר האופיה או חלון אוטובוס התיירים - הוא זה המפלט דרך לעולם הגלובלי. הוא אולי עדיין צפרדע שתחזור מיום נסיכות לביצה המצחינה, אבל צאצאיו כבר ימלכו בעולם החדש.

מילות מפתח

צים | ספנות | מנו | קרוז | נמל-חיפה | חו"ל | תיירים | תיירות | נפש

[לדף המאמר באתר <<](#)