

סיפולי הקרנה - יחסים בין מפעל לעירו ב"נשר"

תכנון ראשוני
אינג' בלה שפיגל
טקסט
עמיר דומיניץ
צילום
יוסי שרייר
איתי סיקולסקי

41





כיתובי תמונות?????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????
????????????????



המפעל הציוני למלט, מפעל "נשר", הוליד מקרבו את העיר הקרויה על שמו. אולם טרם הקמתה תפקד גם הוא כעיר לכל דבר, ליתר דיוק: כ"עיר הקורנות" של לה קורבוזיה

מעל הכניסה הדרומית לעיר "נשר", ממש לאחר בתייה האחרונים של שכונת "גבעת נשר" המשתרעים במעלה המדרון, מתנוח גשר. זהו גשר מוזר: צינורות מתוחים עליו והוא אינו מיועד למעבר הולכי רגל מעל הכביש הסואן. מי שמאט מעט את מהירות נסיעתו, מבחין שהגשר אינו נמשך לאף אחד מן הצדדים. מצדו הדרומי של הגשר נישא עדיין המגדל ששימש כניצב שלו ומצידו הצפוני מתוחה חומה, שעצי אקליפטוס עתיקים מבצבים מעליה. מעט מאד אנשים יודעים לשם מה נבנה הגשר הזה, ומעטים עוד יותר יודעים מה נמצא מאחורי גדר המתכת בצל האקליפטוסים.

מעבר לחומת המתכת, המסתירה מעיני כל את המתרחש בתחומה, נמצאת אחת מהסיבות המרכזיות להגשמת ההתיישבות בישראל בכלל, ובמפרץ חיפה בפרט, סמל להתגשמות החזון הציוני של הגשמת הארץ ושל הקמת המדינה – מפעל המלט "נשר". למרות מורשתו המפוארת, מעט מאד נותר מהמפעל הזה כיום. רוב שטחו מכוסה שלדי מתכת ענקיים ועירומים, שחלודה זרקה בהם. הם מספרים את סיפור היחסים בין העיר לבין המפעל שנתן לה את שמה – יחסים שהחלו כסיפור אהבה והסתיימו במריבה מרה.

א. העיר הקורנות דומה כי תחילתה של העיר "נשר" ותחילתו של המפעל "נשר" – נטוע בתולדות סיפור מפעל ההתיישבות התעשייתית במפרץ חיפה. ואכן, המפעל קם בשנת 1922 כמפעל הראשון בארץ למלט ותוצריו – חומרי הבטון – אפיינו את חומריה ואת האסתטיקה של הבנייה היהודית בארץ ישראל. אולם, כדי להבין לעומק את תולדותיו של המפעל וחשוב מכך, את ההווה שלו ואף את עתידו, צריך להביט אחורה ואל מעבר לים, לעבר אמצע המאה ה-19.

תהליכי העיור המואצים של המהפיכה התעשייתית, הציפו והחולי בערים המעושנות, האיצו במתכני הערים לתור אחר פתרונות (חלקם על גבול האוטופיה) לבעיות החדשות שעוררו החיים העירוניים. כלומר: לחפש אחר דפוסי התיישבות עירוניים שלא יסבלו מחוללי העיר המתועשת והלא מתוכננת. אחד הפתרונות היה "העיר הקורנת", של האדריכל לה קורבוזיה (1935). לה קורבוזיה תכנן עיר פועלים שיויונית, בה בתי דירות ענקיים יעניקו תנאי מחייה הוגנים למתגוררים, ובמקביל, ישתחררו שטחים פתוחים נרחבים להנאת הדיירים. התנועה המוטורית תוכננה לנוע על כבישים עיליים בכמה קומות, בהתאם למהירות הנסיעה.

מאוחר יותר, בתחילת שנות החמישים, עם תכנון ה"יוניטה דה הביטסיון" – אותו בלוק מגורים ענק במרסי, בנה לה קורבוזיה חלק מחזונו: בתי הדירות, אליבא תפיסתו, אינם אלא איים מבודדים המכילים את כל צרכיו היומיומיים של האדם. באותו בית דירות, בקומה האמצעית ועל הגג, הוכלו גם חנויות, מעון ילדים ואזור לנופש ולספורט. בלשון אחרת: לה קורבוזיה תכנן עיר שהיא מכונה משוכללת.

ב. "נשר": עיר פועלים קורנת את מפעל "נשר", אפשר לפרש באמצעות תורתו של לה קורבוזיה. בדומה לחזון "העיר הקורנת", המפעל מתפקד ומתוכנן כמכונה. זהו אורגניזם מורכב, אשר כל חלקיו מאורגנים בצורה המיטבית לשם ייצורו, אריזתו ושיוקו של המלט. את קווי התחבורה העיליים החליפו צירי שינוע. ציר האורך העיקרי של המפעל, מצפון לדרום, שימש כעמוד השרדה של המערך כולו. על מערך זה הוסעו חומרי הגלם: אבן הגיר

ממורדות הכרמל והקרקע החרסית מהאגמים שמצפון למפעל. מבני האחסון ועירוב החומר והכבשנים, שבהם הופק הצמנט, מוקמו אף הם על ציר זה. מבני האריזה והשינוע של חומר הגלם המוכן מוקמו על ציר מאונך, ששימש כרועות של המפעל – כאמצעי יצירת הקשר בין המפעל לבין סביבתו. "ליבו" של המפעל – מבני ההנהלה והשירותים – מוקמו לשמאלו של עמוד השדרה הארוכי מבחינה טכנולוגית, נעשה בבייית המפעל שימוש בחומרים מתקדמים – בטון ופלדה. בחירה נועזת זו (יחסית לתקופתה) נעשתה משני טעמים: ראשית, המכונות הגדולות של המפעל, חייבו שימוש בטכנולוגיית בנייה מתקדמת, המאפשרת מפתחים רחבים. שנית, הובן הצורך במבנה גמיש, קרי: במבנה מפעל, שניתן להוסיף או לגרוע ממנו חלקים בהתאם לצורך. הבחירה במבנה מודולארי, עטוי חיפוי פח דק, הניתן לפירוק ולהרכבה מהירים, אפשרו התאמה מיטבית של גודל המפעל למצב ההפכך של המציאות הפוליטית והכלכלית בפלשתינה וכנגזרת מכך: למציאות התעשייתית.

חזות המפעל הכוללת תאמה אף היא את הרעיונות האורבניים של העיר הקורת ושל "יוניטה דה הביטסיון". מבני המפעל דמו לאיים ענקיים, רוחשי פעילות, הטובלים במדשאות ירוקות ובשטחים פתוחים נרחבים. מסילת רכבת חיברה את המפעל לתשתיות התחבורה הארצית וכלי רכב כבדים גדשו את כבישי המפעל. נתיבי הובלת חומר הגלם נבנו על מסילות עליות והותירו את שטחי החוץ בין המבנים לשימושם ולרווחתם של הפועלים, שמספרם גדל והלך ככל שהביקוש למלט לבניה עלה. בתחילה היה נדמה שחזונו של לה קורבוזיה קורם עור וגידים על גדות הקישון. זו היתה עיר של ממש. בראשית ימיו, ספק המפעל למקומיו גם הגנה בין חומותיו, שירותי מרפאה ואפילו הזדמנות להפיג מעט את סבלי הלבט והעבודה הקשה באמצעות הרכב מוסיקלי וקבוצת כדורגל שנוסדו על טהרת הפועלים.

מפעל "נשר" היה לעיר פועלים. בעזרת שביתות והתארגנויות השיגו לעצמם הפועלים תנאי העסקה משופרים ומונוגניים בחוזה. לבסוף הם אף השיגו שיכון קבע על צלע ההר שמול המפעל. למרות ההתרחקות הגיאוגרפית הקטנה, הקשר בין סביבת העבודה לבין סביבת המגורים נותר הדוק כשהיה. מאותו שיכון, עלתה וצמחה העיירה "נשר", אשר שמה, מעיד על הורתה.

ג. העיר הגוועת באופן אירוני, היוסדה וצמיחתה של העיר "נשר", סימנו את תחילת סופו של המפעל. לצד תהליך צמיחתה של העיירה, חלה דעיכה מתמשכת בקשר בין המפעל לבין החיים העירוניים, וככל שנקפו השנים החל להתפתח נתק של ממש. המפעל, שאפשר את הקמת העיר הלכה למעשה, הפך לסמל לעבר עשן, אפור ומזוהם. במקום סמל לעבר גאה, נתפש המפעל כגורם המעכב את התפתחות העיר כולה. יחזמות ורעיונות פיתוח רבים הועלו כחלופות לניצול השטח הרב ואוצרות הטבע של המפעל ופרנסי העיר עושים כל שביכולתם כדי להצר את צעדיו של המפעל בשאיפתו להשיב את עטרה ליושנה.

כיום, לעיר "נשר" אין עתודות לפיתוח זולת שטח המפעל. היא לוטשת אליו עיניים. לעומתה, אנשי המפעל חשים, כי הם נוטשו על ידי תושבי אותה עיר שהם סייעו כה רבות להקים. דומה כי המפתח לעתידה של "נשר" כעיר עצמאית, בעלת תחושת זהות וגאווה מקומיות, טמון ביכולתם של שני הצדדים לחדש שוב את הקשר המיוחד שהביא אותם עד כאן ●

