

## על מחקר גיאוגרפי-עירוני חלוצי: חיפה, של יצחק שטנר, 1937

יורם בר-גל

המחלקה לגאוגרפיה, אוניברסיטת חיפה

### א. טרם זמנו

הגיאוגרפיה באקדמיה בישראל נוסדה באופן רשמי כאשר הוקמה המחלקה לגיאוגרפיה באוניברסיטה העברית בירושלים לאחר קום המדינה, 25 שנים לאחר היווסדות האוניברסיטה בהר הצופים. (שחר, 1991) הקמת המחלקה הביאה להתרחבות והעמקת המחקרים הגיאוגרפיים של ארץ ישראל, אך איננה מציינת את ראשית המחקר הגיאוגרפי המודרני בארץ. (על הספרות הגיאוגרפית העברית עד מלחמת העולם הראשונה, ראה בן-אריה 1991)

בנושאים שונים מהתחום הפיזי: גיאולוגיה, אקלים, ביוגיאוגרפיה, הידרולוגיה, פורסמו מחקרים רבים עוד בתקופת המנדט, על ידי מדענים שמישכנם האקדמי היה בדיסציפלינות אחרות. תחום אחר ששגשג בפירסומו, בימים שלפני הקמת המדינה, היה התחום הנקרא "ידיעת הארץ", בו ניטעו הניצנים למחקר גיאוגרפי היסטורי-תרבותי של הארץ. פירסומים רבים עסקו בישובים עירוניים כגון ירושלים וארבעת ערי הקודש, לרב מנקודת המבט ההיסטורית. (קרסל, 1943) לעומת זאת, היו תחומי הגיאוגרפיה האנושית: ישובית, כלכלית, עירונית, זניחים ופורסמו בהם מחקרים מעטים בלבד, ביניהם יש להזכיר את מאמרו של א.י. ברור על תל-אביב. (ברור, 1936)

א.י. ברור, שהיה הגיאוגרף הראשון בעל ההשכלה האקדמית שהגיע לארץ (1911), בישר את בואם לארץ-ישראל של גיאוגרפים נוספים שקיבלו דוקטורט באוניברסיטת-וינה, מהם ידועים יהויקים פאפוריש ויצחק שטנר. שלושתם, (כמו גם, בעלי תוארים גבוהים מדיסציפלינות אחרות) לא מצאו תמיד, מחלקה מתאימה לקליטתם באוניברסיטה העברית בירושלים, וניקלטו במערכת ההשכלה התת-אוניברסיטאית: בת-מדרש למורים או בבתי ספר תיכוניים. עם זאת, חוקרים אלה אספו מידע, ופירסמו מחקרים גיאוגרפים חשובים על ארץ ישראל.

ברשימה זו, ברצוננו להאיר מחדש מחקר חלוצי בתחום הגיאוגרפיה העירונית: מחקר על העיר חיפה שפירסם יצחק שטנר, זמן קצר לאחר שעלה לארץ ב-1936. יצחק שטנר (1900-1981) שנודע באחרית ימיו במחקריו הגיאומורפולוגיים, למד גיאוגרפיה והיסטוריה, ועבודותיו בשנות הארבעים והחמישים היו בתחומים מגוונים כתולדות המיפוי של ארץ ישראל, תפיסת המבנה הפיזיוגרפי של הארץ במאה ה-19 ועוד. (פרטים ביוגרפיים עליו ראה: Amiran & Schick, 1982) רשימה זו, באה להשתלב בדברים שכתב קרמון (1975, 1991) בסוגיית ההיסטוריוגרפיה והפילוסופיה של הגיאוגרפיה-העירונית בארץ, היינו כיווני המחקר ושיטותיו בעבר ובהווה.

מחקרו של שטנר על חיפה (שנכתב ב-1937) היה בהיקף נרחב, ופורסם בשנים 1938-1940, בכתב העת "הטבע והארץ". לא היה זה הפירסום הראשון על העיר חיפה, בשנות השלושים הופיעו פירסומים שונים על העיר, כגון: ק.י.סילמן (1931), ז.וילנאי (1936), שהיו אנשי "ידיעת הארץ". עבודות נוספות שנכתבו על-ידי: ע.אטינגר (1931), א.גרנות (1934), ש.אטינגר (1932) או המחקר על עתידה של העיר (לשכת המסחר, 1932), ראו אור לפני פירסום מאמרו של שטנר. (חלקים ממאמרו של שטנר פורסם שנית, ראה Schattner 1954)

הריבוי היחסי של פירסומים על העיר חיפה בשנות השלושים קשור ככל הנראה, לבניית הנמל (1933) ולציפיות שהיו מעיר זו - שתהפוך למרכז תעשייתי ותחבורתי חשוב, לא רק לארץ ישראל. זוהי תקופת השגשוג והפריחה של חיפה המנדטורית. (שטרן, 1974) ציפיות אלה מוצאות את ביטויין גם במאמרו של שטנר, שראה את העיר באספקלריה של הנמל, ותפקידי המרחביים, כפי שנראה להלן. (לפני שנפנה למאמר, יש לציין כי הבמה שבה פורסם, כתב העת: הטבע והארץ, שימש בשנות השלושים והארבעים כבמה חשובה ביותר לפירסום מחקרים

בתחומי "מדעי הטבע בכלל, והגיאוגרפיה של ארץ ישראל, בפרט". בין הכותבים בו היו מטובי החוקרים של האוניברסיטה העברית בירושלים, כגון: מ.זהרי, מ.אבנימלך, נ.שלם, ד.אשבל, א.אייג, א.קצילסקי).

תפיסת העולם הגיאוגרפית ממנה שאב יצחק שטנר את דרכי חשיבתו וצורת מחקרו על חיפה, עוצבו על ידי הגיאוגרפיה של ראשית המאה, בעולם דובר הגרמנית של מרכז אירופה. א.י. ברוור, הגדיר את תפיסת העולם הגיאוגרפית הנ"ל במילים הבאות: "תאור פני הארץ זו חובתו של הגיאוגרף, כי ידיעת צורת הארץ זהו הבסיס הנאמן של הגיאוגרפיה המדעית", ועוד מוסיף ברוור וטוען כי הגיאוגרפיה "איננה מבוא לטופוגרפיה-היסטורית, היא איננה עוזרת למדעים ביבליים וארכיולוגיים, כי אם מטרה ותכלית בפני עצמה" (ברוור, 1929, הקדמה) בדבריו אלה מכוון א.י. ברוור, כנגד התפיסה ששלטה בקרב האבות המייסדים של האוניברסיטה העברית על מהות הגיאוגרפיה ותפקידיה המחקריים.

לאור אלה, יש להעריך את מחקרו של יצחק שטנר על חיפה, כ"מחקר חלוץ", בתחום הגיאוגרפיה העירונית של ארץ ישראל, מחקר שפורסם טרם זמנו. זהו מחקר יוצא דופן יחסית לפירסומים השונים שהיו קיימים על העיר באותם ימים. גישתו היא מדעית ונוקטת לשון זהירה, מביאה הערכות והשוואות לערים אחרות בארץ ובעולם. שטנר איננו רק מתאר תופעות בתחום העיר ומרחבה, אלא מנסה לנתח ולמדוד אותן. כמו כן, הוא מעריך את התפתחות העיר ביחס למה שמתארת הגיאוגרפיה העירונית המודרנית במונח - מודל צמיחה עירוני. הוא מטפל במאמר בשאלות של מע"ר ("סיטי", לפי הגדרתו), התבדלות חברתית (סרגציה) ובעיקר בשאלות מיקום במרחב ותפקודים מרחביים של העיר (הינטרלנד, מטרופולין ועוד).

## ב. הנמל ו"הסיטי"

סקירתו על חיפה, חולקה לשני פרקים, כל פרק התפרסם בכרך אחר ובחלקים אחדים. בפרק הראשון (כרך ה', ע"מ 190-194; 239-243; 366-372; 474-476) מעריך שטנר את נמל חיפה מנקודת המבט של טיב החוף ומאפייניו הגיאומורפולוגיים: קו החוף ואדן היבשת. זאת על מנת לעמוד על חשיבותם "כגורמי מעמד" (גורמי מיקום), כפי שעלו ממחקריו של L.Meking, שפורסמו בראשית שנות השלושים.

חשיבות מרכזית להערכת מיקומה של חיפה, טוען יצחק שטנר, יש לנושא המבנה הפיסיוגרפי של הלבנט: בחינת רצועות ההרים האורכיות והמעברים ביניהם, המאפשרים תחבורה יבשתית. הוא משווה את מיקום חיפה עם נמלים וותיקים באיזור כנמלי ביירות וטריפולי (ע"מ 368) ומדגיש כי חשיבות המעברים הבין הריים (כעמק יזרעאל), באזור "אסיה הקדמית", שקול לערך "הנהרות הגדולים השופכים את מימיהם בנמלים משפכיים הגדולים של הטיפוס האטלנטי". לפיכך חיפה, לפי "מעמדה הטבעי" היא ראש של רשת דרכים, (ע"מ 369) רשת המשתרעת ממנה עד בגדד, הים הכספי וחצי האי-ערב. זהו ההינטרלנד הרחוק של הנמל.

אם מיקומה של העיר ביחס לעורף, הוא אחד הטובים בלבנט, מדוע לא היתה חיפה עיר נמל חשובה במשך דורות קודמים? שואל יצחק שטנר. כבר לפניו, טען א.י. ברוור (בהקדמה לספרו של סילמן, 1931) כי הסיבה לכך היתה קירבת מידרון הכרמל לחוף הים, שלא איפשרה הגנה טובה על העיר בימי קדם. שטנר מרחיב טיעון זה, תוך שהוא משווה את איתורה של חיפה עם ערים אחרות. ערי נמל עתיקות "לא שוכנות כנהוג היום, בירכתי המפרץ אלא על ראשים שלוחים אל הים...במצב הזה היתה מכריעה עמדת המגן כלפי היבשת. לחיבור טוב עם הסיבה היתה בימים ההם רק חשיבות ממדרגה שניה" (ע"מ 5-474)

בסוף החלק הראשון של המאמר עולה התפיסה הפוסטבליסטית של הגיאוגרפיה: התנאים הפיזיים הנזכרים היו קיימים תמיד, אך ערכיותם לחיפה השתנתה בעיקבות שינויים היסטוריים-טכנולוגיים (מסילות ברזל, נמל עמוק מים). לפיכך אין פלא שלאחר בנית המסילה החיגזית (1905), והקמת המזח (1908), מוטה סחר התבואה של החוף אל חיפה: "בזה לא רק שהוכרעה הכף לצד חיפה, אלא גם החלה התחרות על כיבוש ההינטרלנד הכלכלי בינה ובין שני הנמלים שעמדו עד כה בראש התחבורה של החוף הסורי-א"י, הלא הם ביירות ויפו" (ע"מ 475). ציטטה זו, העוסקת בתחרות על ההינטרלנד מלמדת עד כמה היתה גישתו של שטנר, בנושאים כלכליים-ישוביים, מתקדמת ביותר בתקופתו.

הפרק השני של המאמר (כרך ו', ע"מ 79-85; 147-152; 219-226) עוסק ברובו בהינטרלנד הקרוב של העיר

ובגיאוגרפיה העירונית שלה. הוא דן במושגים כלליים, מרבה להסביר לקהל הקוראים מושגים כ"שינויים אנטרופוגנטיים", "נוף מנוון" ועוד. מושגים מתחום יחסי אדם/סובב שהיו חדשים בלקסיקון המדעי העברי של אותם ימים. במבט לאחור, נראה כי ישנה חשיבות לדיון החלוצי של שטנר בשלוש תופעות עירוניות, כפי שהכיר בחיפה: סגרגציה חברתית, מערך תיפקודי המסחר העירוני, הקשר עם המרחב- תחום השפעת העיר. להלן, נביא את דבריו בהרחבה בכל אחת מסוגיות אלה, על מנת להמחיש את ראשוניות מאמרו בתחום הגאוגרפיה העירונית של ארץ-ישראל.

### סגרגציה חברתית בחיפה.

יצחק שטנר, סוקר את התפתחות חיפה, היציאה מתוך החומות ובניית השכונות היהודיות בפריפריה של העיר העתיקה. שכונות אלה מתבדלות מהשכונות הערביות, שאף הן נבדלות על פי משתנים תרבותיים-כלכליים. (השווה לבן-ארצי, 1980) תיאור תהליכי סגרגציה אלה מושווים לתהליכים דומים בירושלים ויפו. וכך כותב שטנר: (ע"מ 147-149, בסוגריים מרובעים תוספות שלי, י.ב.ג)

"... ודאי שהיתה גם התישבות יהודים עוד לפני תקופה זו. היהודים, ברבם ספרדים התישבו בהתאם להתבדלות השלטת במזרח, בשכונה מובדלת בתוך העיר, בפנתה הדרומית מזרחית הידועה בשמה "חרת אל יהוד" (השכונה היהודית). מבחינה טופוגרפית וחברתית היו המסיבות דומות בהרבה למסבות בעיר העתיקה בירושלים, גם כאן היה השוק המרכזי וכמו בירושלים וביפו, כן גם כאן גררו אחריהן המסבות האלה יציאה מהעיר, וכתוצאה ממנה התבדלות השכבות של העליה החדשה בשכונות יהודיות מובדלות מחוץ לחומות העיר. בהן הונח היסוד לשכונות שעתידות היו לדחות לקרן זוית את גרעין העיר, והלו נעשה מעתה "העיר העתיקה"..."

גם הערבים לא יכלו עוד למצוא די מקום לשכונם בתוך העיר הקדומה. אלא שהם בנו את בתיהם בקירבת מקום לעיר העתיקה ובגובה קטן משל [שכונת] הרצליה ושכונת הטכניון החדשה. חומות העיר נעלמו ובשכונה החדשה "ואדי סאליב" (בין העיר העתיקה וארד אל-יהוד) דרו אך מוסלימים בלבד, אשר באו לעיר בחלקם הגדול מא-טירה, הכפר הנמצא בצלע המערבי של הכרמל. [טירת הכרמל]

הערבים הנוצרים אשר אחוזם בין תושבי חיפה רב, דרים בעיקר ב"ואדי-ניסנאס", שכונה הנמצאת צפונה משכונת הרצליה, שבנינה הושלם רק בשנים האחרונות. במשך הזמן, נבנתה עוד שכונה נוצרית אחרת: אל-מפחארה. שכונה ערבית אחרת שבאה ללמד על גידולה המהיר של חיפה בתור עיר-נמל והתעשייה היא ארד-אל-רמל [חוף שמן] על אדמת החול, מזרחה משפך ואדי רושמייה [נחל גיבורים]. כאן נמצאים רק משכנות עוני שאין בהם קבע, צריפים בנויים מפחי נפט או חומר דומה לזה, ודרים כאן סבלים, פועלי הנמל ומסילת הברזל, ערבים ובמקצתם מהגרים מהחוראן. כיום עומדים שם כ- 500 צריפים ודרים בהם כ- 1700 נפש. 500 צריפים דומים לאלה נמצאים בחלקים אחרים של העיר, לרב בשולי השכונות החדשות. זה כמה שנים נשנית הדרשה לסלק את השכונות הפרועות האלה בעיקר מטעמים היגיינים וכבר נקבע להעברת האוכלוסיה הזאת שטח של כ- 20 הקטארים מערבית מבאלד-אש-שיך [תל-חנן] אך עד עתה בלי כל תוצאות....

בחיפה ניכרת איפוא הופעה אשר דמיונה נמצא בירושלים: הישוב הערבי מתפשט בעיקר לצד מזרח, בכיוון שיתרונותיו לפי טבע הארץ והתנאים האקלימיים פחותים הם, ואלו היהודים מבכרים את הצד המערבי. בחיפה נוספו לכך עוד גורמים אחרים. במערבה של העיר נמצאת השכונה הגרמנית ובקירבתה נוסדו שכונות יהודיות ולכן נשאר לישוב הערבי רק כיוון התפשטות לצד מזרח. נוספה לזה קירבת ואדי רושמייה, שממנו היו לוקחים אבני בנין מימים קדומים, וקירבת המקום לדרכי החיבור העיקריים שהוליכו אל מרכזי הערבים בנצרת, בשכם ובעכו."

### מרכזי העסקים והמסחר בחיפה.

שאלת תפישת התיפקודים בתוך העיר, העסיקו את שטנר, שהכיר ערים אחרות בארץ ובאירופה. הוא עומד על העובדה כי בהדר הכרמל (1937) כבר אפשר להכיר "גרעין חדש שנכרות בו תכונות מיוחדות של סיטי. התפתחות זו באה כמעט על כרחה", עקב השמרנות של "גרעין העיר הישן", שבאזורים אחרים בעולם קיבל את תיפקודי הסיטי. הוא רומז, לפיכך, על שתי מהותי בין התפתחות העיר המזרח תיכונית והעיר האירופאית: (ע"מ 121)

"בשאלת מהו תפקידם של חלקי העיר השונים בתוך מסגרתה הכללית של העיר וכיצד התפתח הנוף של חיפה העיר ובמסגרת המספרים האלה, לא נתעכב על השינויים המובהקים והמובדלים זה מזה של היחידות המקומיות כגון: העיר העתיקה, המושבה הגרמנית, הדר-הכרמל, המפרץ ושכונות הבמות. ראשית כל נשאלת השאלה מה הוא כיום מצבה ותפקידה של העיר העתיקה, היא הגרעין ההסטורי של חיפה, לאור התפתחותה המספרית של העיר שתארנו לעיל.

כבר רמזנו לעיל, שהעיר העתיקה שונה בערי ארץ ישראל במבנה מרעותיה הדומות לה לכאורה בערי אירופה. ציינו גם כן שרכוזה מסביב לשוק, המשמש לה נקודת התגבשות, ונטיתה לשמירת צורות הבתים והרחובות הישנים מערכת (נוסף על טעמים האחרים שאינם גיאוגרפיים) את התפתחותן לשכונות "סיטי" כראוי לגרעיני עיר אלה. את תפקידי ה"סיטי" נטלו כרגיל השכונות או הרחובות הסמוכים לעיר העתיקה, מצד מערב, שנבנו בזמן מוקדם באופן יחסי. בחיפה הרי זה הוא "המרכז המסחרי" המצומצם עד מאד בשטחו; בירושלים, שבה ההתפתחות היתה איטית יותר ואולי גם אורגנית יותר, הרי זאת הסביבה הנמצאת מערבה משער יפו. בחיפה קם לעיננו גם מרכז שני, בעל שיעור גדול יותר על שטח הנמל שנכבש מידי הים. כאן נוצרה שורה של בתי משרד ובתי מסחר המשתרעת לאורך של כמעט  $3/4$  ק"מ בין רחוב המלכים [רחוב העצמאות] המשמש עורק מרכזי של חיפה התחתונה ורחוב הנמל. הבתים האלה עלולים להגביה עד כדי שש קומות, לפי שעה הם בדרך כלל בעלי שלוש קומות. התפתחות של כעין סיטי אחרת ניכרת כפי שצוין לעיל בהדר הכרמל."

### ג. הקשר למרחב- תחום ההשפעה העירוני.

בחלקו הסופי של המאמר, בוחן שטנר את מעמדה של חיפה וקשריה עם העורף הקרוב - התחום המטרופוליני. הוא תוחם את גבולות ההשפעה של העיר, תוך הסבר השיטה לקביעתו באמצעות שכיחות התחבורה בין העיר והעורף. כדי להבליט את ראשוניות מחקרו בארץ, שיטתו וממצאיו, נעריך אותם בהמשך, לממצאים עכשוויים. יש לשים לב למתודולוגיה של קביעת תחום ההשפעה של העיר, לשימוש בכרטוגרמה, ולהסבר הממצאים. (מעניין להשוות את האינפורמציה על משך זמני הנסיעה ותדירות התחבורה הציבורית, או והיום: חמישים שנה עברו ונראה כי מצב התחבורה במטרופולין, נעשה גרוע יותר. ההדגשות בציטוט הן שלי. י.ב-ג)

"לפי המרחב של שטח העיר לא נבנתה עדין רשת דרכים אלא בשעור מועט (אורך הכבישים המשוכללים הוא 90 ק"מ) ובהן ניתנה אפשרות כל שהיא לקשר את שכונות ההיקף וגם את הישובים שבסביבות העיר, עם העיר ועיבורה ["השדה העירוני"]. מכשיר התחבורה העיקרי היא המכונית, המהלכת גם בדרכים צדדיות ומשובשות ומאפשרת תחבורה תכופה. בעזרתה נרחב עיבור העיר הרחק מחוץ לגבולות המתוארים בתכנית בנין העיר שגם הם רחבים למדי.

**אם נשתמש בדרך המקובלת בזמן האחרון לקבוע את היקף האורגני של עיבור העיר על ידי תחום הרדיוס של התחבורה המתרכזת בעיר, בתוספת התכיפות של התחבורה בתור גורם שני, נמצא שתחום זה לגבי חיפה עובר בהרבה את מידת המרחב והזמן הראויים לפי מיעוט יחסי של מספר תושביה ולפי תנאי מקום מסוים...**

תכופה היא התחבורה בין חיפה ושכונות המפרץ (חיפה-קרית-חיים: המרחק הוא 11 ק"מ, הנסיעה נמשכת 15 רגעים) המכוניות יוצאות כל 15 רגע וגם כאן מתקצרת ההפסקה בשעות הערב, שבהן יוצאות מכוניות גם מהדר-הכרמל....

דרכי התחבורה הראשיים מכוונים לצד דרומית-מזרחית, מזרחית וצפונית. כאן אנו מוצאים תופעה העושה רושם כאילו איננה כשורה, אלא שיסודה במבנה הכללי של הישוב בארץ כולה, ובפרט בתחומה של חיפה. המושבה היהודית הקטנה נהריה, הנמצאת במרחק 31 ק"מ מחיפה מצריכה תחבורה עם חיפה שלא כפי מידתה. טעמים רבים לדבר, בין השאר גם זה שנהריה נעשית למקום רחצה החביב של חיפה. בקו חיפה-עכו אנו מוצאים, כמובן, תחבורה צפופה יותר מבחינה מוחלטת, בהפסקות של רק 30 רגעים....





מהמספרים המובאים להלן מתברר, מה רבה חשיבותו של ההינטרלנד הכלכלי הזה לגבי חיפה. הסיבות לכך הן לא בגודל השטח המעובד, אלא בעיקר במידת העיבוד האינטנסיבית הגבוהה עד מאוד לעומת הסיבה הערבית: ושנית, הרי נמצא כאן השטח הרצוף היהודי הגדול ביותר (עמק זבולון ועמק יזרעאל). בעמק ובבקעת הירדן הצפונית - שהם כאמור מבחינה גיאוגרפית-כלכלית שטח של משק אינטנסיבי ביותר - נמצאים בידי היהודים כעת (1937) 264 קממ"ר, שהם למעלה מ- 21% מכל הקרקעות השייכות ליהודים בארץ ישראל (1237 קממ"ר). לתכל הוא הרצוף בדרך כלל נוספים עוד הישובים והמשקים השונים בגליל, ששטחם הוא 374 קממ"ר (למעלה מ- 30% של השטח השייך ליהודים). **יוצא מכאן, שחיפה היא מרכז כלכלי בלתי אמצעי ל- 50% מכל אזור המשק האינטנסיבי היהודי...**

חלוציותו של שטנר במאמר הנידון, ניכרת באיור המובא למעלה "קרטוגרמה של תכיפות התחבורה בין חיפה וסביבתה, 1937", בו הוא מנסה להציג כיוונים ועוצמות הקשרים בין העיר ועורפה. כפי שניתן ללמוד מהציטוטים למעלה הוא לא רק מתאר, אלא מנסה להסביר את הגורמים שהשפיעו על הקשר באמצעות הבחנה בתכונות הישוביות-אנושיות-תרבותיות והתכונות הפיזיות השונות של המרחב העירוני-מטרופוליני.

אם נתייחס למידע המוצג בכרטוגרמה זו ובקטעים המתאימים במאמר, כבסיס השוואתי, לנתונים מודרניים על חיפה והמטרופולין שלה (כפי שמופיעים ב"אטלס-חיפה", סופר וקפניס, 1980, וכן אצל בלומן וסופר, 1991) נוכל להעריך את עבודתו של שטנר.

לדוגמא, כותבים בלומן וסופר ב- 1991, על תחום ההשפעה העירוני של חיפה את המשפט הבא: "תוצאות עבודה זו מצביעות כי בחיפה...יש "מתיחה" של המבנה המעגלי הצפוי של תחום ההשפעה התעסוקתי לכיוון מזרח", לגליל ההרי. (ע"מ 52) לפני חמישים ושלוש שנים, שטנר כתב, (ראה הציטוט המלא למעלה), כי את גבול תחום ההשפעה העירונית במזרח עובר בקו גנין-נצרת, אך יש למתחו "כנאד", מפאת המבנה הישובי הכלכלי המיוחד של העמק, בסביבה השונה ממנו.

עוד מוסיפים וכותבים בלומן וסופר, לאחר שהפעילו מחשבים ושיטות מחקר מודרניות מעולות: "ברמת הישוב, המשתנה המסביר הדומיננטי היה המרחק מהמטרופולין...מצאנו כי הדת תורמת חלק ניכר מההסבר" (שם). שטנר אמר דברים דומים, בשפתו ומושגיו, כאשר תיאר את עוצמת הקשר לכיוון צפון מזרח, איזור קרית אתא ושפרעם. (ראה ציטוט מלא שלו למעלה) הוא עוד מוסיף ומעריך כי תחום השפעת העיר, כפי שנמצא בשיטתו, רחב הרבה יותר מזה שמתואר "בתוכנית בנין העיר". חוזרים על מסקנה דומה, בעקבות מחקרם, בלומן וסופר: "התיחום הנוכחי של המטרופולין חיפה דורש חשיבה מחדשת...ע"מ 53)

אין ברצוננו לטעון כי מחקרו של שטנר, ושיטתו עדיפים על המחקר המודרני ויש לחזור ולחקור בשיטות אלה. אין אנו טוענים כי מחקרים מסוג המחקר של בלומן וסופר מיותרים, לא מדעיים או לא רלוונטיים - הם חשובים כשלעצמם ומלמדים אותנו רבות על המרחב. מחקרים כאלה מעדנים ממצאים, מאוששים מגמות שהשתנו במרוצת הזמן, ומכמתים התרשמויות ותצפיות ראשוניות ועוד.

אם זאת ניתן לסכם את הלקח מהדוגמאות הספורות שהובאו, בהשוואת המחקרים שנערכו בטווחי זמן של חמישים שנה, ולשאול שתי שאלות:  
א. האם שיטות המחקר והחשיבה הגיאוגרפית, הנחשבים כ"מודרניים", שונים ביסודם מאלה "השמרניים"?  
האם "לא ממצאים את הגלגל שנית" - רק בצורה יותר מתוחכמת ומדויקת?  
ב. האם מאפייני קשר מודרניים, כיוממות שבין עיר ועורפה, חוזרים על דפוסי התנהגות מרחביים שעוצבו לפני שני דורות ויותר? באיזה מידה המרחב "שמרן"?

## סיכום : ממרחק חמישים שנה

קריאה מחודשת, במאמרו של שטנר מלמדת לא רק על הדומה או שונה בעובדות המובאות על חיפה ואזור, אלא משמשת אבן בוחן למשותף ולמבדיל במתודולוגיה הגיאוגרפית והמחשבה הגיאוגרפית בשני הדורות האחרונים. על פי הנלמד ממאמרו, שאלות בסיסיות רבות, בגיאוגרפיה העירונית לא השתנו: המרחב, תכונותיו, והתהליכים המתרחשים בו (בעיקר בהווה), היו אז וגם כיום, נקודות המוצא והתייחסות המרכזיים של

הגיאוגרפיה. ההשוואה עם מקומות אחרים בארץ ובעולם, הרצון למצוא ולהציג הכללות (ולא רק ממצאים פארטיקולריים) ניכרים יפה בעבודתו של יצחק שטנר על חיפה. גישה מחקרית זו של הגיאוגרפיה, הפרדיגמה המדעית, הבדילה את יצחק שטנר מחוקרי "ידיעת הארץ", שפעלו באותם ימים, וראו את הגיאוגרפיה ככלי עזר ל"טופוגרפיה ההיסטורית".

יצחק שטנר משתמש במאמר במושגים גיאוגרפיים-עירוניים שנדמה כי הוכנסו "ללקסיקון הגיאוגרפי-העברי" החל משנות החמישים המאוחרות: יחסי גומלין בין עיר ועורף, התנוונות נוף, התבדלות חברתית, גרעין העיר, סיטי, הינטרלנד ועוד. במושגים אלה השתמש בארץ טרם זמנם: העובדה כי לא היתה מחלקה לגיאוגרפיה באוניברסיטה העברית בירושלים באותם שנים, עיכבה, כנראה, את התפשטות והתרחבות המחקר הגיאוגרפי-עירוני ששטנר היה מחלוציו. רק במחצית השנייה של שנות החמישים מתחילים להופיע פירסומים מדעיים המחזשים את המחקר הגיאוגרפי העירוני בארץ, מעמיקים אותו והופכים לחלק חשוב מפירסומי הגיאוגרפיה הישראלים. (ראה לדוגמא: עמירן ושחר, 1960, 1958)

שוני בולט, בין מאמרו של שטנר ובין הכתיבה הגיאוגרפית ישוּבית כיום הוא בעיקר בשני תחומים: האחד, בכלי המחקר, הניתוח והצגת הממצאים - שוני מתודולוגי וטכני. הכוונה למקרים, בהם הוא מאריך דיון ונוקט לשון תיאורית, שכיום נראה אנכרוניסטית: דיון מופלג בשאלת גבולות העיר, או שאלת הסיווג של חוף חיפה. הבדל נוסף הוא בהדגשת הנושאים הנחקרים: בעבר הושם דגש על חשיבות המערכת הפיזית (כפי שמתבטאת בניתוחו את תכונות המיקום של נמל חיפה במערך הפיזיוגרפי האזורי), ואלו כיום מודגשות במחקר, המערכות החברתיות-פוליטיות של העיר ואזוריה. זוהי החלפת הפרדיגמות של הדטרמניזם או הפוסיבליזם הפיזיים ששלטו בחשיבה הגיאוגרפית בעבר, באלה הכלכליים-פוליטיים השולטים בחשיבה הגיאוגרפית בהווה.

לפיכך, אפשר לחשוב, כי פער בחמישים שנה, בין הזמן שכתב שטנר את מאמרו על חיפה ותקופתינו, ייצרו עולם מדעי גיאוגרפי שונה לחלוטין, שאין בו דבר משותף; אך לא כך - ניתן לראות כי הערכה כזאת, לא תמיד מוצדקת. חשוב לחזור ולעייין בעבודות העבר, לא רק מנקודת המבט של הממצאים המוצגים בהם, אלא כדי להעריך את המחשבה והמתודולוגיה המדעיים שבהווה: לנסות ולראות את עולם הדעת בו אנו חוקרים, את גבולותיו, את הקבוע והמשתנה בו.

## מקורות

אטינגר, ש., 1932, "נמל חיפה", מסחר ותעשייה, גליון 1, ע"מ 3-5

אטינגר, ע., 1931, הכרמל, ספריה לנוער, תל-אביב

בלומן, א., וסופר, א., 1991, "שדה התעסוקה של אגד הערים חיפה, 1983", אופקים בגיאוגרפיה, כרך 32, ע"מ 39-54

בן אריה, י., 1991, "לאופיה של הספרות הגיאוגרפית העברית על ארץ-ישראל במאה ה-19 עד מלחמת העולם הראשונה", אצל אבירם, י. ושחר, א., (עורכים) ארץ-ישראל, מחקרים בידיעת הארץ ועתיקותיה, ספר דוד

עמירן, החברה לחקירת ארץ ישראל, ירושלים, ע"מ 36-44

בן-ארצי, י., 1980, היווצרות דגם המגורים ומאפייני מעבר המגורים של ערביי חיפה, עיונים בחקר המז"ה, מס. 1, המרכז היהודי-ערבי, אוניברסיטת חיפה

ברור, א.י., 1929, הארץ, ספר לידיעת הארץ, דביר תל-אביב (מהד' שנייה)

ברור, א.י., 1936, "פרקי גיאוגרפיה וטופוגרפיה של תל-אביב", אצל דרוינב, א. (עורך), ספר תל-אביב, ועדת ספר תל-אביב בשיתוף העירייה, תל-אביב, ע"מ 267-320

גרנות, א., 1934, התפתחות חיפה והקס"ל, ירושלים

וילנאי, ז., 1936, חיפה בעבר ובהווה, תל-אביב

חיפה, לשכת המסחר והתעשייה העברית, 1932, חיפה עיר העתיד, תל-אביב

סופר, א., וקיפניס, ב., (עורכים) 1980, אטלס חיפה והכרמל, החברה למחקר מדעי שימושי, אוניברסיטת חיפה, חיפה

סילמן, ק.י., 1931, חיפה, ספרית ארץ ישראל של הקק"ל, תל-אביב

עמירן, ד., שחר, א., 1958, "התפתחות הערים הגדולות", משרד העבודה, אטלס ישראל, מהד' 1, תל-אביב, גליון 5/ו

עמירן, ד., שחר, א., 1960, "הערים הגדולות של ישראל - השוואה גיאוגרפית" מחקרים בגיאוגרפיה של ארץ ישראל, כרך א', ע"מ 26-48

קרמון, י., 1975, "השגות גיאוגרפיות למודלים של צמיחה ומבנה עירוני", אופקים בגיאוגרפיה, כרך 1, ע"מ 21-40

קרמון, י., 1991, "גיאוגרפיה של תפקודים או גיאוגרפיה של נופים? למהות הגיאוגרפיה בת זממנו", אצל

אבירם, י. ושחר, א., (עורכים) ארץ-ישראל, מחקרים בידיעת הארץ ועתיקותיה, ספר דוד עמירן, החברה לחקירת ארץ ישראל, ירושלים, ע"מ 156-165

קרסל, ג., 1943, ארץ ישראל ותולדותיה, עם-עובד, תל-אביב

שחר, א., 1991, "פועלו המדעי של דוד עמירן", אצל אבירם, י. ושחר, א., (עורכים) ארץ-ישראל, מחקרים בידיעת הארץ ועתיקותיה, ספר דוד עמירן, החברה לחקירת ארץ ישראל, ירושלים, ע"מ יז- כא

שטרן, י., 1938-1940, "חיפה- עיר נמל", הטבע והארץ, כרך ה-ו' (ציון ע"מ בגוף המאמר)

שטרן, ש., 1974, התפתחות המערך העירוני של חיפה בשנים 1918-1947, חיבור לשם קבלת תואר דוקטור, הוגש לסינט האוניברסיטה העברית, ירושלים

Amiran, D.H.K, & Schick. A. 1982. "Isaac Schattner in Memoriam", Israel Journal of Earth Science, Vol., 31, pp. 49-52

Schattner, I., 1954, "Haifa - a study in the relation of city and coast", Israel Expl. Jour., Vol. 4, pp. 26-46