

יגאל פיקסלר

לאן הובילו המעלות החצובים?

יגאל טפר ויותם טפר, בהשתתפות יובל שחר ואחרים, דרכים נושאות עם: דרכי עולי הרגל אל ירושלים בימי הבית השני, תל אביב: הקיבוץ המאוחד, תשע"ג, iv + 28 עמ'

ספרם של יגאל ויותם טפר עוסק בדרכים קדומות בארץ-ישראל שהן בעלות מאפיין ייחודי – מדרגות המשולבות בהן בקטעים שונים. טענתם המרכזית של המחברים שכל אותן דרכים שמשולבים בהן מעלות מדורגים נוצרו עבור עולי הרגל לירושלים בימי הבית השני ושימשו אותם בדרכם לעיר. במחקר מקובל היה לראות שני סוגי דרכים ברמות איכות שונות: הסוג האחד הוא הדרך הרומית האימפריאלית, שכללה ריצוף ואבני מיל לאורכה, והסוג השני הוא הדרכים הכפריות.¹ לא מכבר נוסף עליהם סוג שלישי – דרכים אימפריאליות בנויות היטב ללא ריצוף וללא אבני מיל.² בספר זה המחברים מציעים תפיסה חדשה של הדרכים בארץ-ישראל שמאפיינים אותן המעלות המדורגים. פרק א בספר, שכותרתו 'פרקי מבוא', כולל ארבעה תתי-פרק. הראשון שבהם הוא ההקדמה, ובה מציגים המחברים את מטרת הספר: 'בכוונתנו להצביע על המעלות המדורגים האלה כעדות על מערך של דרכים אשר הובילו מקצות הארץ

1 ז' ספראי, הקהילה היהודית בארץ ישראל בתקופת המשנה והתלמוד, ירושלים תשנ"ה, עמ' 189-196.
2 י' פיקסלר, 'מיפוי ומחקר על דרכים רומיות בארץ ישראל על פי תצלומי אוויר', עבודת דוקטור, אוניברסיטת בראילן, תשס"ב.



יגאל טפר - יותם טפר

דרכים נושאות עם

דרכי עולי הרגל אל ירושלים בימי הבית השני

אל עבר ירושלים בימי הבית השני ושימשו את תנועת עולי הרגל – תנועה דתית ואידיאולוגית אל בית המקדש בירושלים' (עמ' 14).

תחילה מתייחסים המחברים למערך הכבישים האימפריאליים הרומיים שדבר קיומם ותאריך סלילתם או שיפוצם ידועים לנו מהכתובות שעל אבני המיל. אך הם מציינים כי היעדר ממצא חומרי בתשתית הכבישים הרומיים אינו מאפשר לתארך את ביצוע הסלילה או השיפוץ של הכבישים, ולשם כך יש לבצע מחקר המשלב סקרי שדה וחפירות ארכאולוגיות, ולהביא בחשבון שיקולי כרונולוגיה יחסית ואת עדותן של אבני המיל.

ככלל הכבישים הרומיים נועדו להנעת גייסות בעתות מלחמה ושלום וכן לתנועתם של פקידים

המחברים מציינים כי החלו את מחקר דרכי עולי הרגל לירושלים מימי הבית השני כבר בשנות השבעים של המאה העשרים, עם עמוס קלוזר, במסגרת סקר מערכות המסתור ביישובי שפלת יהודה, ובשנות התשעים של אותה מאה נטלו חלק בסקר כבישים רומיים בגליל שניהל ישראל רול.

הספר מכנס מחקרים הסוקרים מערכות מדרגות חצובות או בנויות המשולבות בדרכים במרבית שטחה של ארץ-ישראל: הרי ירושלים, הגליל, בקעת הירדן, שפלת לוד, שפלת יהודה, מערב השומרון, הכרמל, הנגב, הגולן ודרום לבנון.

תת-הפרק השני הוא רשימת מונחים אשר אינם מקובלים בספרות המחקר, ושיש להבהירם על מנת שכוונת המחברים תהיה נהירה לקורא.

בתת-הפרק השלישי המחברים מבקשים לענות על השאלות מי חצב את מערכות המדרגות שמשולבות לאורך הדרכים הרומיות? מתי חצבו אותן? ומדוע חצבו אותן? בפתיה לתת-פרק זה הם מציינים כי כבר נתקבעה במחקר הארכאולוגי התפיסה ש'חציבת דירוג', כלומר סדרת מדרגות חצובה ברוחב של עד 2 מ' לערך, לאורך כבישים רומיים, היא שיטת סלילה רומית אימפריאלית סטנדרטית, זאת אף שהמחקר נעשה כמעט תמיד ללא חפירות ארכאולוגיות מסודרות. המחברים שואלים שאלות מחקר יסודיות: האם חציבת מדרגות לאורך הדרכים האימפריאליות אכן מאפיינת סלילה רומית? והאם נעשתה רק בשטחי ארץ-ישראל המערבית?

ככלל נקבעו מאפיינים לדרכים האימפריאליות ברחבי האימפריה הרומית, ובהם: רוחב הדרך כ-5 מ', תשתית מפולסת, ריצוף, שיפועים מתונים ועיקולים (סרפנטינות) להקטנתם, קירות שוליים הבנויים 'שתי פנים', כלומר שתי שורות אבנים, וכן אבני מיל אשר הוצבו לאורך הדרכים ועליהן כתובות המציינות את סוללי הדרך ואת תאריך הסלילה (או השיפוץ). מאפיינים אלה משותפים

ממשל ומנהל. המחברים טוענים שהצבא והמנהל נעו על הכבישים בעגלות, ועל כן לא סביר שהיו משולבות בהם 'מדרגות חצובות או בנויות בשל היותן מכשול למעבר כלי התחבורה הרומיים' (עמ' 15). הם מבקשים להוכיח אפוא שהמעלות המדרוגים אינם כבישים רומיים הגילים שסללה האימפריה.

את המידע על אודות המדרגות החצובות אספו המחברים מנתוני סקרים שפורסמו בעבר, מנתוני חפירות ארכאולוגיות ומפרסומים שונים וכן נעזרו במידע בעל-פה שנמסר להם מפי חוקרים ובמידע שאספו הם עצמם. המחברים מדגישים כבר בהקדמה כי רוב סדרות המדרגות החצובות נמצאות לאורך 'נתיבי מעבר מסורתיים, ברוחב של 2 מטר לערך, עם מטרה משותפת אחת' (עמ' 15).

המחברים אף מתארים בתת-הפרק הראשון את התמונה הכללית על העלייה לרגל ואת צורכי התחבורה שנגזרו ממנה. הם מביאים דברים מתוך מחקרים היסטוריים של שמואל ספראי, יהושע ברנד, ג'קי פלדמן, אורה לימור ואלחנן ריינר על אודות העלייה לרגל בימי בית שני והשימוש בדרכים מסורתיות אשר קדמו לסלילת הכבישים על ידי הרומאים, אשר החלה רק בשנת 69 לסה"נ. חוקרים אחרים זיהו מספר דרכים קדומות בהרי ירושלים כדרכים אשר שימשו את עולי הרגל אך לא הציגו תמונה מלאה של הנושא. המחברים מבקשים בספר זה להשלים את החסר, להציג תמונה שלמה ולעמוד על המאפיינים הסביבתיים והארכאולוגיים של הדרכים בהרי יהודה ובגליל אשר שימשו את עולי הרגל לירושלים בימי הבית השני.

המחברים מביאים שלושה ציטוטים מתוך ספריו של יוסף בן מתתיהו על שימוש של עולי רגל לירושלים בדרכים ציבוריות ובחורים מתוך אחד מהם את השם לספרם, 'דרך נושא עם', שם שלדעתם קשור לנתיב המרכזי של עולי הרגל לירושלים, מעלה בית-חורון.



‘מעלה חנות’,
מעלה המדרגות
בדרך העולה
מבית-גוברין
לירושלים (דרך
הקיסר), 2014
(צילום: יובל בדולח)

בדיון שבסוף פרק א המחברים מסכמים את דעתם שבכבישים הרומיים האימפריאליים בכל רחבי האימפריה ובכלל זה בארץ-ישראל המערבית אין כל עדות למדרגות שנבנו או נחצבו. לדבריהם במקורות ארץ-ישראליים נרמז כי הציבור היהודי הכשיר דרכים בארץ לצורך עלייה לרגל בימי הבית השני, לפני תחילת הסליחה הרומית, והם מזהים את הדרכים הללו הנרמזות במקורותינו עם המעלות המדרוגים שנמצאו לאורך הדרכים המובילות לירושלים. הם מוסיפים שלא נמצאה בכל רחבי האימפריה הרומית חציבת דירוג של מעלות לאורך כבישים הרריים; הרומאים העדיפו ככלל לסלול את הכבישים בשיפועים מתונים ובתוואי מיושר.⁴ לסיכום המחברים מציגים את מסקנתם שחציבות הדירוג שתוארו בפרק הן ‘מאפיין ארכיאולוגי מובהק של התקנת מעלות לאורך שבילים מסורתיים, שסומנו ברגלי ההולכים

לדרכים הרומיות בכל רחבי האימפריה, אך חציבת הדירוג מאפיינת את ארץ-ישראל המערבית בלבד. לטענת המחברים שיוכה של חציבה זו לסליחה הרומית נעשה בדרך כלל ללא ממצא ארכאולוגי מסייע. הם מפרטים עשרים קטעי חציבה הנמצאים על פי הכותרת בארץ-ישראל המערבית, אם כי מעלה צוער, מעלה כתרבה ומעלה אילת-פטרה אינם בתחום ארץ-ישראל המערבית. יש לציין כי שלא כדברי המחברים, במעלה צוער יש מדרגות בנויות³ ולא רק ‘ארגזים’, במיוחד בעקלתונים. מניתוח השיפועים במקומות שיש בהם מדרגות ברור כי לא ניתן לעבור בהם בעגלות הנגררות על ידי בהמות, עם זאת ברור גם שדרך זו נסללה על ידי הרומאים והייתה בשימושם. עולה מכך שגם הרומאים בנו מדרגות, ושאי יכולתם לנוע עליהן בעגלות אינה מפריכה את העובדה שהם שבנו אותן.

4 אין הדבר כך במעלה צוער. ראו: שם.

3 שם, עמ' 140, וכן איורים 112, 115, 119.

של דבר שיפוע זה איננו מתון כלל וכלל – זו עלייה של 38 מ' אנכית לאורך 50 מ', כלומר שיפוע של 76 אחוזים!⁷ המחברים מפרטים את פרטי המעלה לכל אורכו – רוחב המדרגות, עומק החציבה, בניית שוליים, חתכים וכו'. בדיונם הם מגיעים למסקנה שהצלבנים לא סללו דרך זו ולא שום דרך אחרת בארץ-ישראל.⁸ פטר תומסן כתב כי מצא על תוואי הדרך אבן מיל רומית, ומיכאל אבי-יונה הסתמך על כך,⁹ אך המחברים מפקפקים בממצא זה, מפני שאיש לא ראה את האבן מאז. הם דנים בסיבות לבחירתם של הצלבנים לעלות לירושלים בתוואי זה לקראת כיבושה ולאחר מכן כנתיב מרכזי מרמלה לירושלים, דיון שנראה לא רלוונטי לעניינם. הם חולקים עם הקוראים את ניסיונם בזיהוי מאפיינים סביבתיים וארכאולוגיים של דרכי עולי הרגל המסורתיות מימי הבית השני בהרי ירושלים ובגליל, וקובעים כי לדעתם הדירוג שנחשב במעלה אלבורג' ברוחב של עד 2 מ' לערך, היה חציבה קדומה לאורך דרך עולי רגל מסורתית בימי הבית השני לירושלים.

באשר למעלה חדשה המחברים פותחים בדיון טקסטואלי בספר מקבים א.¹⁰ בבסיס הדיון יש בעיית תרגום. המחברים אינם מקבלים את תרגומו של אוריאל רפפורט: 'ויצא ניקנור מירושלים ויחנה בבית חורון, ויפגוש בו צבא

לאורכם, רק בארץ-ישראל המערבית. לאורכם, לעיתים, נסללו מאוחר יותר, כבישים רומיים' (עמ' 29). לאור מסקנה זו הם מציעים לבחון מחדש את תולדות מערך הכבישים הרומיים האימפריאליים ולשקול את האפשרות שנסללו מוקדם יותר, כחלק ממערך הדרכים של עולי הרגל בימי הבית השני.

פרק ב עוסק במחקרים קודמים של המחברים על שלושה מעלות מדורגים: מעלה נחל אלבורג', מעלה חדשה⁵ ומעלה יתלה. כמו כן מובא מחקר על דרכי עולי הרגל לירושלים בגליל המזרחי בימי בית שני. באשר למעלה אלבורג' המחברים משתמשים במקורות מהתקופה הצלבנית (שנת 1099) לזיהוי הדרך העולה מלוד ומרמלה דרך נבי-סמואל לירושלים, ומזהים בתוך שרידי הדרך תיקונים ושיפורים שעשו ככל הנראה הבריטים במלחמת העולם הראשונה. הם אף מפרטים ממצאים מחורבת מיסקה ומחורבת אלבורג' ומן הדרך העוברת בסמוך. המחברים נדרשים למחקר של רוני אלנבלום, שהעריך כי הדרך נסללה בתקופה הצלבנית,⁶ אולם טפר ושחר מצאו כי לצד הדרך הסלולה שזיהה אלנבלום יש קטע חצוב של דרך קדומה בעלת מאפיינים שונים. אורכו של קטע זה הוא כ-800 מ', מתוכם כ-50 מ' קטע מדורג. לדברי המחברים המורד הוא בשיפוע מתון, בן כ-50 מעלות, אך לאמתו

8 לעומת זאת אלנבלום גרס כי הצלבנים לא רק סללו דרכים בארץ-ישראל אלא אף חצבו מעלות מדורגים. ראו: אלנבלום (לעיל, הערה 6), עמ' 209–211.
9 P. Thomsen, *Die römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palaestina*, Leipzig 1917, pp. 1–103; מ' אבי-יונה, גיאוגרפיה היסטורית של ארץ ישראל, ירושלים תשמ"ד, עמ' 87.
10 מקבים א ז, לט (מהדורת א' רפפורט, ירושלים תשס"ד, עמ' 217). למהלך הקרב ראו: ב' בר-כוכבא, מלחמות החשמונאים: ימי יהודה המכבי, ירושלים תשמ"א, עמ' 276–279.

5 את המחקר על מעלה אלבורג' ומעלה חדשה עשו יגאל טפר ויובל שחר.
6 ר' אלנבלום, 'הדרך הצלבנית מלוד לירושלים', מחקרים בגיאוגרפיה היסטורית-יישובית של ארץ-ישראל, א (תשמ"ח), עמ' 203–218. יש לציין כי הקדימה אותו בעניין זה פלד. ראו: ע' פלד, 'הדרכים בגליל בתקופה הצלבנית: בהשוואה לתקופה הרומית-ביזנטית', עבודת מוסמך, אוניברסיטת ברי-אילן, תשמ"ו.
7 לשיטת חישוב השיפוע ראו: פיקסלר (לעיל, הערה 2), עמ' 52. לשם השוואה, השיפוע המרבי שנמצא שם לאורך הדרכים הרומיות מגיע ל-30 אחוז. ראו ריכוז הנתונים בטבלה: שם, עמ' 220–223.

מאפיינים סביבתיים של דרכים אלה, מקורות מים ומתקני קבורה בסביבתן, מקורות טופוגרפיים והיסטוריים עליהן וכן מקוואות, שנמצאים ככלל מחוץ לאתרים מיושבים ובפרט לאורך הדרכים.

בפרק ג, שנושאו מחקרים חדשים, סוקרים המחברים עשרות מעלות וקטעי מעלות הפרושים בגליל המערבי, בגליל המרכזי ובגליל העליון, בכרמל, בבקעת הירדן, בנגב ובעבר הירדן (באזור פטרה). לאחר תיאור המעלות נדונה משמעותה של חציבת מדרגות לאורך דרכי עולי הרגל, ובסיוכום הקצר של הפרק המחברים מציגים את הבסיס ההיסטורי לעניין העלייה לרגל ההמונית בימי הבית השני, ונסמכים בעניין זה על מחקרים של שמואל ספראי.¹⁵ הם מסבירים שלשם העלייה לרגל היה צורך בתשתית תחבורתית מתאימה בכל רחבי ארץ-ישראל המערבית, וחציבת המדרגות הייתה חלק מאותה תשתית. כמו כן הם משווים בין יהדות, נצרות ואסלאם מבחינת ההיבט הפולחני של עלייה במעלות למקומות מקודשים.

הספר כולל שמונים ואחת תמונות של המעלות הנדונים בו ורשימה ביבליוגרפית ענפה. בנספחים נדפסו שלושה מאמרים: 'חורבת מצד – מצודת דרכים לצד הדרך ירושלים-אמאוס' מאת משה פישר וצבי גור, 'מדרגות חצובות באבן – דרכי עולי הרגל לירושלים בימי הבית השני' מאת דורית גר ו'קדושת דרכי עולי הרגל – מעלות מדורגים ומקורות מים לצדם' מאת יגאל ויותם טפר.

נראה כי מבנה הספר בעייתי משהו, ואף המחברים שמו לב לכך וציינו זאת בסיוכום: 'הואיל

ארם', ומתרגמים: 'ויפגוש, כדי לקדם'.¹¹ שינוי זה מאפשר להם לשנות את פני המערכה ואת מהלך הקרב. הם מזכירים את ההצעות השונות שהועלו לזיהוי חדשה,¹² ומנתחים מבחינה טופוגרפית ועל פי שיקולים צבאיים – הכרוכים בניסיון לשחזור הקרב – מהו המיקום הסביר של חדשה לדעתם. הם מאמצים את הצעתו של בצלאל בר-כוכבא שחדשה נמצאת בחורבת עדסה, ממערב לכפר ג'יב. המחברים משלבים בשחזור הקרב את התזה שלהם שהדרך העולה מאפיק ואדי סלמן, והעוברת בשלוחת הכפר דוקן, דרך בית איגזה, היא מעלה חשמונאי, שחדשה נמצאת בראשו. דרך זו נמשכת מזרחה לירושלים, ומערכה עד סמוך לתל ג'מזו, ולדעת המחברים יש לה 'אוריינטציה ארצית'.

מעלה יתלה עולה מאמאוס למעלה-החמישה לאורך שלוחת יתלה. אורכו כ-7 ק"מ, והוא בעל שיפוע מתון. לנוכח הממצא של בורות המים והאמה שנועדו לאיסוף כמויות מים גדולות, המחברים משערים שהמים, כמו המעלה המדורג, נועדו 'לקיום מצוות הדאגה לעולי הרגל' (עמ' 60). הם מדרווחים על מקווה טהרה שנמצא בצד מעלה יתלה,¹³ ושלדעתם נחצב 'לצורכי טהרת העולים לירושלים ובחזרה' (עמ' 64), וזאת לאור הידוע לנו על מקוואות לעולי הרגל.

בסיומו של פרק זה המחברים עוסקים ב'דרכי עולי הרגל בגליל המזרחי בימי בית שני' (עמ' 81), והדרכים הנדונות הן: מעלה בית-חורון, מעלה יתלה, מעלה נחל לזו, מעלה עפרה, מעלה חנות, מעלה ג'רש, מעלה עין-אזון, מעלה אדומים ומעלה אל-תל.¹⁴ המחברים בוחנים בקצרה

11 בר-כוכבא תרגם: 'ויבוא לקראתו'. ראו: בר-כוכבא (שם), עמ' 276.

12 הצעות שהעלו פ"מ אבל (Abel), ד' ויבינג (Wibbing) וברי-כוכבא.

13 מקוואות כאלה נמצאו גם בהרי ירושלים ובגליל.

14 חלק מהמקומות כמובן אינם בגליל המזרחי.

15 ש' ספראי, העלייה לרגל בימי הבית השני: מונוגרפיה היסטורית, תל-אביב 1965; שמואל ספראי, בשלהי הבית השני ובתקופת המשנה: פרקים בתולדות החברה והתרבות, ירושלים תשמ"א.

לדרכים שלא ניתן לתארכן כלל על פי ממצאים ארכאולוגיים.¹⁸ מציאותן של דרכים עם מעלות מדורגים באזורים מרוחקים גאוגרפית מירושלים, כגון מעלה עקרבים שבנגב, מעמידה בספק את הניסיון לשייכן לעניין העלייה לרגל לירושלים ובמיוחד את הקביעה של דגם חדש של דרכים, שנועדו לעלייה לרגל לירושלים בימי בית שני. המחברים מודעים לכך שחלק מהמעלות המדורגים בארץ-ישראל נחצבו למטרות אחרות ולא דווקא לאורך דרכי עולי הרגל לירושלים בימי הבית השני (עמ' 147). הם אף עומדים על הבעייתיות לעתים בחוסר הצורך הטופוגרפי בחציבת מדרגות בקטעים מסוימים (עמ' 206), דבר המערער את המכנה המשותף לדרכים שאמור לאפיין אותן כטיפוס חדש. ההישענות היתרה על מקורות היסטוריים, שהקשר שלהם לדרכים עצמן ולטופוגרפיה קלוש או אינו קיים כלל, מביאה לידי מסקנה שעדיין נותר על המחברים נטל ההוכחה שרוב סדרות המדרגות החצובות נמצאות לאורך 'נתיבי מעבר מסורתיים, ברוחב של 2 מטר לערך, עם מטרה משותפת אחת' – עלייה לרגל בימי הבית השני.

והמחקרים המכונסים בספר סוכמו במתכונת שונה ובזמנים שונים, הם מציגים גם את התפתחות המחקר בסוגיה זו. לכן לעיתים, נמצא בין פרקי הספר תיאור חוזר של מעלות ודרכים (עמ' 205), ולעתים נמצאים תיאורי דרכים שלא במקומם. עם זאת הספר עשיר בתיאורים מפורטים, הכוללים תכניות ושרטוטי חתכים של מבנים, מתקנים ומדרגות, ואלה מקור חשוב לחוקרים אשר יעסקו בעתיד בהיבטים שונים של דרכים אלו.

המחברים לא שכנעו שאכן הייתה משמעות פולחנית לדרכים עם מעלות שצעדו בהן עולי הרגל – במקורות המובאים בספר אין ראיה לקדושת המעלות.¹⁶ בסוגיה המרכזית של תיאורן הדרכים הללו והקשר שלהן לעלייה לרגל בימי הבית השני ניתן לחלק את הדברים. בדיון הפרטני בכל מעלה ומעלה ניתן לקבל את הבחנתם של המחברים בכל מקום שבו הם מצליחים לתארך את זמנו הקדום של המעלה על פי הממצאים הארכאולוגיים בשטח והקשר שלהם לדרך,¹⁷ אך הקשר לעלייה לרגל לירושלים בימי הבית השני לא הוכח דיו, ודאי לא בתפרושת הרחבה בכל ארץ-ישראל. קושי זה בולט יותר כאשר

16 קביעה המצריכה בניית מדרגות כדי להגיע לאותם אתרים. אך זה לא המקום לדון בכך.

17 כגון הדרך בגליל המזרחי מדרום לצפון. ראו: עמ' 82-86.

18 למשל הדרך ליד צומת גולני של היום. ראו: עמ' 82.

16 בוודאי לא בעולם היהודי. ראו: 'ולא תעלה במעלת על מזבחי אשר לא תגלה ערֹתך עליו' (שמות כ, כג). ייתכן שיש לדון בשאלה מדוע קבוצות מסוימות קובעות את אתרי הפולחן שלהן במקומות נישאים,