

# דרכי-התחבורה בהרי-צפת בהתפתחותן ההיסטורית

מאת

יהודה קרמון

## 1. האיזור

א. איזור הרי-צפת הוא מבחינת תנאי-התחבורה אחד האזורים הבלתי-מפותחים ביותר בארץ-ישראל. במשך מאות בשנים היתה צפת העיר הראשית של הרי הגליל העליון, ואף-על-פי-כן לא הותקנה כאן רשת-דרכים עד לימי המאנדאט הבריטי.

מועטות הן הידיעות שברשותנו על הדרכים באיזור זה של הגליל גם בדורות הקודמים, ואפשר נעוזה גם הסיבה לדלות העדויות על העיר הקדומה, ששכנה במקומה של צפת, בנחשלות דרכי-התחבורה. בספרות העתיקה אין תיאורי מסעות או רשימות יישובים, שמתוכם אפשר ללמוד על מציאותה של דרך; ואף חוקרי הכבישים<sup>1</sup> הרומיים לא גילו שרידי-כביש באיזור הרי זה. לעומת זאת ידוע, שבימי הצלבנים היתה צפת אחד המבצרים החזקים ביותר בארץ-ישראל. אמנם עד היום לא נחקרה השאלה, אם עובדה זו היתה קשורה בשינויים בדרכי-התחבורה. לפי מפת ה-P.E.F.<sup>2</sup> היו בכל האיזור שבילים בלבד. כל הסימנים מעידים, שהאיזור היה מיושב בצפיפות יחסית בכל תקופת ההיסטוריה. עד כה לא נערך סקר ארכיאולוגי של חורבות האיזור<sup>3</sup>, שמספרן עולה על 35. מספר היישובים מן התקופה הרומית, ששמותיהם ידועים לנו, הוא 12<sup>4</sup>, וב-8 מהם נשתמרו שרידים של בתי-כנסת. בסוף תקופת התורכים היו

1. P. Thomsen, Die römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palästina, *ZDPV*, 40, 1917, S. 1-103; M. Avi-Yonah, The Map of Roman Palestine, *QDAP*, 5, 1936, pp. 139 ff.

2. C.R. Conder & H.H. Kitchener, *Map of Western Palestine*, London.

3. 4, 6 shs, 1880.

4. י. אהרוני, התנחלות שבטי ישראל בגליל העליון, ירושלים תשי"ז. סקר זה

מקיף רק את השטח ממערב להרי-צפת.

4. מ. אבייזנה, גיאוגראפיה היסטורית של ארץ-ישראל, מהדורה שנייה, ירושלים

תשי"א, עמ' 142, 143.

באיזור 25 כפרים ערביים ו־3 יישובים יהודיים. מבחינה מורפולוגית זהו האי־זור היחיד בהרי הגליל העליון, שבו מופיעות רמות נרחבות. לפי שורת ההגיון חייבו גורמים אלה רשת־דרכים מפותחת, ועל־כן טעונה הסבר הסתירה בין תנאי־היישוב לתנאי־התחבורה. בהעדר מקורות היסטוריים וספרותיים על נושא זה ולנוכח החקירות הארכיאולוגיות המועטות עליו, ייעשה כאן נסיון למצוא ביאור לסתירה זו על־סמך שיקולים גיאוגרפיים.

ב. התחבורה בכל איזור היא פונקציה של שני גורמים, שהם: המבנה הטופוגראפי והצורך הכלכלי או האיסטראטגי. המבנה הטופוגראפי עשוי להקל או להכביד על השימוש בדרך מסוימת, אך רק הצורך הכלכלי או הצבאי הוא הקובע את מידת השימוש בה. על־פירוב מנסים סוללי נתיבי־התחבורה לעקוף את המכשולים הקשים ביותר, ומציאותם של אלה האחרונים היא הגורם הרא־שון במעלה לקביעת מסלולי־התחבורה. מידת השיפוע וכן טיב הסלעים וקש־יותם משפיעים על התאמת תוואי מסוים לתחבורה.

הרי־צפת יוצרים יחידה אוזרית מוגדרת יפה מכל עברי העיר על־ידי צורות־נוף בעלות קשיים טופוגראפיים ניכרים<sup>5</sup>. בצד מערב מתרומם מעל להרי־צפת גוש הרי־מירון, שמדרונותיו התלולים מונעים כל תחבורה תקינה. בצד דרום משתרע האיזור לעבר הגליל התחתון במדרון, שחלקו העליון, היורד מגובה של כ־700 מ' עד לגובה של כ־300 מ', הוא תלול מאוד; ואילו קטעו התחתון, השייך כולו לגליל התחתון ושגבהו פחות מ־300 מ', הוא נוז יותר, אף־על־פי שהוא יורד כ־500 מ' נוספים עד למפלס ים־כנרת. לצד מזרח יורדים הרי־צפת בתלילות לעבר מישור ראש־פינה ועמק־החולה, כשהפרשי־הגובה במדרון התלול מגיעים ל־500 מ'. לצד צפון נפרד איזור צפת מן הרמות ההרי־ריות של הגליל הלבנוני על־ידי מערכת נחל־דישון, היוצרת גיאיות בעלי קירות כמעט זקופים, שתחתיתם היא כ־250 מ' מתחת לשוליהם. מערכת זו שפלגיה העליונים מתחילים בגוש־מירון, סוגרת בצורת קשת על איזור־צפת מצד צפון כמעט באופן מוחלט.

בצורה זו מבודדים הרי־צפת כמעט לגמרי מסביבתם, אך גם בתוכם קיימים קווי־הפרדה חזקים ביותר. במחצית הדרומית של האיזור יוצרים נחל־עמוד ונחל־עכברה, המתחברים בקרבת חרבת־א־שונה, גיאיות זקופים ועמו־קים, שבהם חותרים הם דרומה לעבר הכנרת. ערוצים אלה מחלקים את הרי־

5. ראה המפה בעמ' 256.

צפת הדרומיים לשלוש שלוחות נפרדות: כתף-שמאי, שלוחת-פשחור ושלוחת-כנען. הקשר בין שלוחה לשלוחה אינו אפשרי אלא תוך עקיפת כל המערכת של נחל-עמוד מצד צפון.

הקטע הצפוני-מזרחי של הרי-צפת מבוטר על-ידי הערוצים העמוקים של יובלי נחל-דישון ונחל-חצור. אפשר לעקוף את המכשולים של ערוצים אלה באיזור רמות-הבזלת, שבהן מתחילים כל הפלגים, ואילו נחל-דישון עצמו אינו ניתן לעקיפה, אלא לרגלי גוש-מירון.

## 2. המסלולים הטבעיים

מערכת המכשולים קובעת במידה מכרעת את המסלולים של דרכי-התחבורה, הנעזרות במסדרונות הצרים, המסתמנים בין המכשולים. החשוב שבהם הוא המסדרון המערבי, הסמוך לצלעות גוש-מירון. קטעו הדרומי נוצר על-ידי כתף-שמאי, שהוא מוגבל במזרח על-ידי הגיא התלול של נחל-עמוד, ואילו קטעו הצפוני הוא רמת-יהויריב<sup>6</sup>. בתוך המסדרון מתהווים מכשולים מקומיים — אמנם לא קשים מדי — על-ידי הפלגים העליונים של נחל-מירון ונחל-דישון. למסדרון זה יש המשך נוח יחסית לצפון, לעבר הרכסים של הגליל הלבנוני, אך לצד דרום מסתיים הוא במדרון התלול לעבר הגליל התחתון, בקרבת פרוד, שעליו אפשר להתגבר רק תוך מאמצים.

המסדרון השני עובר בשלוחת-פשחור, בין הערוצים של נחל-עמוד ונחל-עכברה, וכן בקטעו הצפוני, בין מערכת נחל-עמוד למערכת נחל-חצוה שבו נחלש הביתור העמוק של הנחלים. מסדרון זה אינו משתרע בשטחים מישוריים אלא בקטעים קצרים, אך מצוי בו, כמעט לכל ארכו, סלע-קרטון רך, שבו אפשרית תנועה גם בשטחים בעלי שיפוע חריף. בקצהו הצפוני, בקרבת ספסופה, מתחבר הוא למסדרון המערבי. יתרונו על המסדרון המערבי הוא בכך, שהירידה לגליל התחתון מתרחשת בסלע רך והיא נוחה בהרבה מן הירידה של פרוד, אך בקצהו הדרומי נתקל המסלול בערוצים הצרים של נחל-עמוד מכאן ונחל-עכברה מכאן, והמעבר בכל אחד מן הערוצים הוא קשה ביותר.

מסדרון שלישי מסתמן בשלוחת-כנען, בין נחל-עכברה לבין המדרון אל כתף-עמיעד. למסדרון זה אין שטחים מישוריים, אך לאחר העלייה הרא-

6. לאורך מסדרון זה עובר היום הכביש פרוד-ספסופה-יראון.

דרכי-התחבורה בהרי-צפת בהתפתחותן ההיסטורית  
שונה התלולה מן הגליל התחתון נמצא הוא בשטח של שיפועים נוחים, אמנם  
בין סלעי-גיר קשים, שבהם אין תופעות קארסטיות. בקצהו הצפוני נתקל  
המסדרון במערכת התלולה של נחל-חצור, אך הוא פורץ לו דרך אל מסדרון-  
פשחור בקרבת ביריה.

איזור-המגע בין שלושת המסדרונות עשוי להוות ציר-תנועה בכיוון  
צפון-מערב — דרום-מזרח מכפר-ברעם עד ביריה. לציר-רוחב זה יהיה  
המשך טבעי בצפון-מערב ברכסי הגליל הלבנוני, בעוד שהמשך לדרום-  
מזרח יגיע למדרון התלול אל מישור ראש-פינה ועמק-החולה. הירידה  
הנוחה ביותר כאן תהיה בקטעי-המדרון, שבהם מורכב הוא מקרטון רך,  
היינו, בשלוחת פארעם (ואדי-פרעם) או בשלוחת-קבעא (נחל-יבנית).

רמות-הבולט של דלתון ושל עלמה מהוות טופוגראפיה שטוחה בעלת  
אפשרויות-תנועה נוחות ביותר, אך הואיל ומוקפות הן מכל צד על-ידי מערכות  
נחל-דישון ונחל-חצור — יוצרות הן מבוי סתום, שפתחו בדרום-מערב מתחבר  
עם הציר הראשי של הרי-צפת בקרבת ספסופה. איזור ספסופה — גוש-חלב  
הוא אפוא הצומת הטבעי של הרי-צפת, שבו נפגשים כל מסלולי-התנועה.  
מתוך ניתוח התנאים הטופוגראפיים מתברר, שציר-התנועה הטבעי של  
הרי-צפת עובר מן הפינה הצפונית-מערבית לדרום, שהוא הגליל התחתון,  
או לדרום-מזרח, שהוא מישור ראש-פינה.

### 3. מגמות התנועה

בדיון בענייני התחבורה של איזור קטן רשאים אנו להתעלם מצרכי  
התחבורה הפנימית שלו, שכן ברוב תקופות ההיסטוריה היו צרכים אלה  
מינימאליים: רק חלק קטן של התוצרת החקלאית היה זקוק לשיווק, ולתכלית  
זו אפשר היה להשתמש בשבילי-הר שונים. ברור, שאותו מקום, שאליו  
הולין מספר רב ביותר של שבילים נוחים, זכה ליתרון מסוים, שעשוי היה  
להקנות לו מעמד של יישוב מרכזי. מתוך בחינת התנאים הטופוגראפיים  
הפנימיים יש להסיק, שמקום-המפגש של כל צירי-התנועה באיזור הוא  
בקרבת ספסופה וגוש-חלב; ובין שני אלה נתייחד מעמד חשוב יותר לגוש-  
חלב, כנראה הודות לעובדה, שלגבעה הבולטת, שעליה הוקם היישוב, היו  
תנאי-הגנה טובים יותר.

אמנם את עיקר תשומת-הלב יש להקדיש לאפשרויות-התחבורה עם  
אזורים אחרים, ובמיוחד עם אותם מקומות, שנודעת להם חשיבות כצמתי-

תחבורה ארציים או בינלאומיים. בהתאם לכך יש לבדוק את ערכם לתחבורה של השטחים הסמוכים להרי־צפת.

במערב גובלים הרי־צפת באיזור שלילי לגמרי מבחינת התחבורה. מן ההכרח הוא להקיף את הגוש של הרי־מירון, המתרומם מכל עבריו במאות מטרים מעל לסביבתו ושאינן חשיבותו היישובית גדולה, באופן שהרי־צפת נחסמים, למעשה, לחלוטין מן הצד המערבי.

שונה מזה הוא המצב במזרח. כאן גובלים הרי־צפת ברמות של עמיעד וראש־פינה ובעמק־החולה. שהם אזורים בעלי חשיבות מרובה מבחינת התחבורה ומרכזי יישוב וחקלאות. באזורים אלה עוברת המסילה הבינלאומית החשובה של "דרך־הים", המקשרת את מצרים עם סוריה וארם־נהריים. לאורך מסילה זו, בקרבת הרי־צפת, נמצא אחד הצמתים רבי־הערך ביותר, הוא זה שבקרבת גשר־בנות־יעקב, שבו מסתעפת הדרך לדמשק מן הדרך הנמשכת צפונה לבקעת־הלבנון. חשיבותה האיסטראטגית של העיר חצור בימי־קדם היא, כנראה, פרי קרבתה להסתעפות זו.

מסילה זו היתה עשויה, ללא ספק, לשמש גורם מניע לחיפוש אמצעי־תחבורה בהרי־צפת. שיאפשרו להתגבר על הבדלי הגובה של כ־500 מ' וכבר צוין למעלה, שאפשרות כזאת קיימת באיזור הקרטון הרך של פארעם. בורקהארט<sup>7</sup> מזכיר במפורש ירידה כזאת בשם "נקב־פרעם", שהיא מסומנת גם במפת ז'אקוטין<sup>8</sup> של אותה תקופה. מפה בריטית נוספת משנת 1916<sup>9</sup> מציינת דרך בקו צפת—הרי־בנית—קבעא—גשר־בנות־יעקב. העובדה, שלא־רץ תוואי זה נמצאים האתרים של חרבת־עין־אל־בוסטאן וחרבת־יבנית, נותנת מקום להשערה, שהוא היה בשימוש בימי־קדם.

בצפון גובלים הרי־צפת ברכסי הגליל שבתחום הלבנון, שהם נמוכים ונוחים יותר מאלה שבאיזור־צפת, ואף היישוב בהם הוא רב וצפוף יותר. אמנם איזור זה אינו זקוק לקשר־תחבורה הדוק עם איזור־צפת, הואיל ויש

7. J. L. Burckhardt, *Travels in Syria and the Holy Land*, London 1822, p. 316

1822, p. 316

8. ריפרודוקציה מוקטנת של המפה נמצאת ב"אטלס ישראל", גליון 5/1. המפה המקורית הוכנה בעת מסעו של נאפוליון בארץ־ישראל בשנת 1799, בהדרכת המהנדס הצבאי ז'אקוטין.

9. GSGS 1916, no. 2747, *Map of Palestine*, 3" (1:168,960), North

Sheet

דרכי־התחבורה בהרי־צפת בהתפתחותן ההיסטורית  
לו גישה מיוחדת למסילה הראשית שבעמק־החולה, והיא — הירידה מבקעת־  
קדש (נב־ירושע), וצפונית יותר — מן האוכף של מרגליות (הונין). הירידה  
הצפונית חשובה יותר<sup>10</sup>, שכן יש לה המשך ישיר לעבר דמשק, דרך  
באניאס.

לגליל הלבנוני יש גם קשר נוח לצד מערב, לעבר צור. בזכות קשר זה,  
הממשיך את הציר של הרי־צפת לכיוון צפון־מערב, יש להם מגע עם צור,  
באופן שאיזור־צפת נכלל בעורף־התחבורה של נמל חשוב זה<sup>11</sup>.

בצפון־מזרח משתרעת בקעת־קדש, היוצרת קשר־תחבורה בין  
הגליל הלבנוני לבין עמק־החולה; אך בין אותה בקעה לבין הרי־צפת מפריד  
הגיא התלול של נחל־דישון. שיקולי־תחבורה בלבד אין בכוחם להניע  
להקדשת המאמצים הכרוכים במעבר מעל לנחל־דישון, בעיקר כשמעלה  
סא־עם מבטיח אפשרות נוחה יותר להתקשרות עם עמק־החולה. אפשר היה  
בתקופות מסוימות משקל יישובי חזק לעיר קדש־נפתלי, כמקדש וכמרכז  
מסחרי, שהיה בו כדי לקיים תנועה מקומית אליה גם מהרי־צפת.

בדרום גובלים הרי־צפת בגליל התחתון, שהוא איזור בעל חשיבות  
מרובה מבחינת היישוב והתחבורה, במיוחד לגבי התנועה בכיוון מערב—מזרח.  
לעבר הגליל התחתון מוליכים שלושת המסדרונות הדרומיים שצוינו למעלה,  
שלכל אחד מהם בעיות טופוגראפיות משלו. הואיל והיתרונות והמגרעות של  
כל אחת מן השלוחות הם שקולים, בערך, נקבעת מידת־השימוש בכל אחת מן  
האפשרויות לצרכי־התנועה. השלוחה המערבית משמשת קשר עם עכו ועם  
הגליל התחתון המרכזי, שממנו ניתן להמשיך לעבר הרי־שומרון. שתי  
השלוחות האחרות מקשרות עם איזור־הכנרת. המקומות, שבהם אפשר לחצות  
את הנחלים, הם: המעבר לנחל־עמוד בקרבת חרבת־א־שונה, שבו פונה הנחל  
למזרח, וכן המעבר לנחל־עכברה בקרבת חרבת־אל־היקב, לרגלי הקיר הזקוף  
של המתלול, הבולט למרחקים.

#### 4. הדרכים ההיסטוריות

מתוך הסקירה הנ"ל יוצא, שהדרכים, המשמשות לתחבורה ארצית או  
בינלאומית, עוקפות את הרי־צפת, הואיל ואין להן כל צורך לעבור כאן. הדרך

10. על כך מעיד גם המבצר הצלבני בהונין, שנקרא Chateau Neuf.  
11. יש להדגיש, שהמרוק בדרכים מגוש־חלב לצור קטן במקצת מן המרחק לעכו.

כיום מצור לדמשק הן מצפון לאיזור־צפת, ואילו דרך־הים — ממזרח לו. אף דרך עכו—דמשק אינה זקוקה למעבר בהרי־צפת, שהרי יש לה תוואי טבעי מוגדר מעכו עד כפר־חנניה—בקעת־בית־כרם. אמנם הבקעה נפסקת ליד כפר־חנניה על־ידי המדרון הרצוף של הרי־צפת, היורד עד לבקעת־גינסור. הקטע התחתון של המדרון הוא בעל שיפועים נוחים והיה עשוי, ללא קשיים, לשמש מעבר לאורך המדרון, לולא הערוץ העמוק של נחל־עמוד והקירות הזקופים שלאורך ערוצו, הנפסקים רק בקטע של קילומטר אחד, בערך, במקום התפנית המזרחית של הנחל בקרבת חרבת־א־שונה. אף במקום זה תלולות הן צלעות הנחל, אך לא במידה העשויה למנוע את חצייתו.

כל המשתמש בתוואי זה <sup>12</sup> בין כפר־חנניה לעמיעד (חאן־ג'וב־יוסוף), במקום שבו נפגש הוא עם "דרך־הים", יהא אנוס לרדת מגובה של 200 מ' מעל פני־הים עד לגובה של 50 מ' ולעלות שוב לגובה של 250 מ' ליד עמיעד. דרך זו נתקלת ליד חרבת־א־שונה בדרך היורדת בשלוחת־פ־שחור לכנרת.

אמנם דרך עכו—עמק־החולה (דמשק) בימינו אינה מסייעת בתוואי זה, אלא עוברת דרך הרי־צפת. אחרי קטע הכביש המודרני החצוב בסלע עוברת דרך זו בתוואי של כתף־שמאי עד לרמת־יהויריב (כדי לעקוף את מערכת נחל־עמוד), ומשם נמשכת היא במסלול ספסופה — פארעם עד לירידה לגשר־בנות־יעקב. המרחק מבית־חנניה לירדן בתוואי ההר שווה למרחק בתוואי הגליל התחתון, אך המסלול ההררי צריך לעלות במדרון תלול מגובה של 200 מ' עד לגובה של 700 מ' ולרדת שוב במדרון תלול מגובה של 900 מ' עד לגובה של 300 מ'. אין להניח, שהתחבורה הרגילה בחרה בדרך הקשה ללא סיבות מיוחדות לכך.

בכל האיזור קיימת דרך אחת בלבד, שהמעבר בהרי־צפת הוא לה האפ־שרות הנוחה ביותר, והיא הדרך מצור לים־כנרת, ומשם לעבר־הירדן. היא יכולה לעבור בציר־התנועה הטבעי של הרי־צפת, המוליך מצפון־מערב לדרום. המסלול שלה חוצה את איזור־צפת מבינת־א־גבייל או מיארון (שבלבנון) דרך ברעם—גוש־חלב בקרבת עין־זיתים, ומשם עובר הוא בשלוחת־פ־שחור, דרך א־שונה או דרך חרבת־היקב, לבקעת־גינסור. אין להניח, שדרך זו חצתה גם את הירידה של כתף־שמאי—פרוד, שהרי נוח יותר להגיע מצור להרי־שומרון, או למישור־החוף, בדרך־החוף של סולם־צור.

12. התוואי מסומן בצורה זו במפת ז'אקוטיץ (ראה הערה 8).

דרכי-התחבורה בהרי-צפת בהתפתחותן ההיסטורית  
יוצא אפוא, שמבחינת התחבורה הארצית הרי-צפת הם בחינת פינה  
מתה, שכדאי לעקפה, פרט לכיוון צור—כנרת, שעל חשיבותו האיסטראטגית  
המסחרית אין ברשותנו ידיעות מרובות.

## 5. העיר צפת

מן הראוי לציין, שאף אחת מן הדרכים המקומיות של הרי-צפת אינה  
חוצה את העיר צפת, וגם הדרך הארצית צור—כנרת, העוברת בקרבת העיר,  
נשארת על סלע-הקרטון של שלוחת-פשחור ונמשכת ממערב לצפת, במרחק  
של קילומטר אחד מן המצודה, אך כ-250 מ' למטה ממנה<sup>13</sup>. גם המסלול  
ספוספה—פארעם נמשך כ-2.5 ק"מ מצפון לצפת.

ריחוק זה של העיר מן המסלולים הטבעיים של האיזור עשוי להסביר  
במידת-מה את העובדה, שבימי-קדם לא נמנתה צפת עם הערים החשובות  
של האיזור. עד היום לא זוהה היישוב הקדום, שהיה קיים בשטחה של צפת,  
וגם בתקופה הרומית היה כאן רק כפר, שבוצר על-ידי יוסף בן-מתתיהו<sup>14</sup>.  
רק החל בתקופת הצלבנים זכתה צפת למעמד של עיר חשובה. עדיין לא  
נחקרו הסיבות לבחירתה כעיר מרכזית בגליל העליון. אמנם שיקולים גיאור-  
גראפיים בלבד אין בכוחם להסביר תופעה זו, אך עשויים הם לסייע במציאת  
סיבותיה. נעמוד על כמה מהן:

- א. בעקבות המנהג באירופה הקימו הצלבנים את מבצריהם על הרים  
גבוהים, שמהם אפשר היה להשקיף על מרחבים גדולים.
- ב. גבעת-המצודה של צפת עולה בתלילותה על שתי הגבעות הבולטות  
האחרות בגליל העליון, שהן גוש-חלב וההר האדום (ראס-אל-אחמר). יש  
לצפת יתרון נוסף על גוש-חלב, ששימשה בימי-קדם עיר מרכזית, הואיל  
והבקעה שלה בנויה אבן-גיר קשה לעומת הקרטון הרך של גוש-חלב, ושרידי  
מבצר-הצלבנים מעידים, שאבן זו שימשה חומר להתקנת הביצורים.
- ג. צפת קרובה יותר מנקודות אחרות לבקעת-הירדן והיא משתלבת  
בשורת מבצרי-הצלבנים שבשוליים המערביים של בקעה זו. היא קרובה  
לנקודה האיסטראטגית החשובה ביותר באיזור, היא גשר-בנות-יעקב, הנמ-

13. הדרך, העוברת לרגלי גוש-חלב, מרוחקת כ-300 מ' מן המצודה של גוש-חלב

וכ-70 מ' מתחתה.

14. יוסף בן מתתיהו, מלחמות היהודים, ב, כ, ו; GSGS 2321, 2nd ed.

צאת במרחק של כ־12 ק"מ מצפת, מרחק, שאפשר היה לעברו ברכיבה במשך כשעה.

ואם עשויים אולי שיקולים גיאוגראפיים אלה להסביר את הגורמים לעלייתה של צפת בימי־הצלבנים, הרי בשום פנים אין בכוחם להסביר את חשיבותה של צפת כמרכז יהודי.

צפת זכתה למעמד של עיר מרכזית בגליל ושל יישוב תעשייתי בעל חשיבות כלכלית מרובה, ועל־כן הצדיק כוח־המשיכה שלה הקדשת מאמצים מיוחדים לשם התגברות על הקשיים הטופוגראפיים, שהיו כרוכים בהטיית התחבורה לעברה של צפת. הדרכים מן הצפון מובילות אליה באוכף של ביריה, המשמש גם בימינו דרך־הכניסה היחידה לעיר. הדרכים מדרום עברו בשלוחת־פשחור. תיאורי נוסעים מן המאה ה־17 וכן מפות מאותה תקופה, כגון אלו של ז'אקוטין ושל P.E.F., עדיין מציינות את העלייה מצפת מחרבת־א־שונה. מחמת חשיבותה המרובה של צפת החל בימי־הביניים נקבע הנוהג, שכל הדרכים בגליל המזרחי תעבורנה בה, שכן כאן היה מובטח לשיירות גם מקום־לינה מוגן. כך זכתה צפת, למרות תנאיה הטופוגראפיים הבלתי־נוחים, לשמש מרכז־תחבורה.

עם הנהגת התחבורה המודרנית בארץ־ישראל, תחילה בצורת דרכי־מרכבות, היה מובן מאליה, שהדרך בגליל המזרחי תעבור את צפת, ואף לא נעשה נסיון לחדש את הדרך ההיסטורית, החוצה את נחל־עמוד<sup>15</sup>. אמנם בשעת הכשרת דרכי־הגישה למרכבות לצפת העדיפו את התוואי של כתף־שמאי על זה של שלוחת־פשחור, אף־על־פי שהוא ארוך וגבוה ממנו. מסתבר, שסלילת דרך לחציית נחל־עמוד נראתה קשה מדי מבחינת האמצעים הטכניים, שעמדו לרשות המטפלים בדבר בראשית המאה העשרים. המסלול של כתף־שמאי נזכר לראשונה כדרך ראויה לשימוש מרכבות בעונת־הקיץ במד־ריך בידיקר משנת 1912<sup>16</sup>, והיא מופיעה בפעם הראשונה כדרך סלולה במפה בריטית משנת 1918<sup>17</sup>. הדרך הוכשרה לשימוש מכוניות בשנות העשרים.

15. מפת ואן־דה־פלדה (C. W. M. van de Velde, *Karte von Palästina*, Gotha 1860, 1:315,000) מציינת כדרך־שיירות עיקרית את הדרך כפר־חנניה—ג'וביוסוף עם שלוחה, בצורת שביל העולה לצפת ברמת־פשחור ויורד שוב דרך פארעם.

K. Baedeker, *Palestine & Syria*, 3rd ed., 1912, p. 235 16

Svy. of Egypt, Map of Syria, 1:250,000, 1948, sht: Haifa 17

דרכי-התחבורה בהרי-צפת בהתפתחותן ההיסטורית  
 אף הדרך מטבריה לצפת שינתה את מסלולה עם הנהגת השימוש של  
 מרכבות. בהתאם למדריך של פרס משנת 1921<sup>18</sup>, ולפי עדות קוק משנת  
 1929<sup>19</sup>, עברה דרך-המרכבות מטבריה לצפת לאורך חופי-הכנרת עד לכפר-  
 נחום, עלתה מכאן בצלעו של נחל-כורזים עד לחאן-ג'וב-יוסוף (או עד לראש-  
 פינה), ומשם עברה בצלע של שלוחת-כנען לעין-אל-חמרה (בנחל-עכברה  
 העליון) ולאורך נחל-עכברה עד לצפת<sup>20</sup>. בחירת שני מסלולים אלה לדרכי-  
 מרכבות — ובעקבותיהן לכבישים — מעידה, שסוללי הדרכים העדיפו, כנראה,  
 את אבן-הגיר הקשה, המספקת, אגב פיצוץ המסלול, אבני-תשתית לכביש,  
 על הקרטון הרך, שהיה עדיף בעיני השיירות.

עם סלילת הדרכים החדשות יצאו מן השימוש הדרך בשלוחת-פשחור  
 וכן מעלה פארעם, באופן שנותר רק המסלול עכו-פרוד-צפת-ראש-פינה.  
 הכביש הנוסף בהרי-צפת, כביש מירון-סאסא, נסלל בימי מלחמת-  
 העולם השנייה לצרכים איסטרטגיים<sup>21</sup>, ולאחר הקמת מדינת-ישראל נוסף  
 על כך הכביש הסלול עין-זיתים-עלמה-רמות-נפתלי, ככביש-פיתוח ליישו-  
 בים חקלאיים.

ההתפתחות ההיסטורית גרמה לכך, שעד היום מוכרח קו-התחבורה מעמק-  
 החולה לחיפה לעלות להרי-צפת על-מנת להגיע לבקעת-בית-כרם; ודרך זו,  
 על פיתוליה המרובים והמסוכנים, מכבידה מאוד על התחבורה. ונשאלת  
 השאלה, אם לא הגיעה השעה לחדש את הדרך ההיסטורית, החוצה את נחל-  
 עמוד ליד חרבת-א-שונה, שתקצר בהרבה את הדרך מן החולה לחוף, ועם זאת  
 תפתח דרך עלייה חדשה לצפת, שתקטין את המרחק מעכו ב-4 ק"מ ומטבריה  
 ב-8 ק"מ, בערך.

18. י. פרס, ארץ-ישראל וסוריה הדרומית, ספר מסעות, ירושלים תרפ"א, עמ' 297.

19. Cook, *The Traveller's Handbook for Palestine and Syria*, 2nd ed., 19

1929 (ed. Roy Elston), p. 263

20. הכביש הנוכחי ראש-פינה — צפת, שנסלל ב-1929, העדיף את העלייה בצלעו

של הרכנען על הירידה לנחל-עכברה.

21. הקשר הרגיל לצור הופרע על-ידי ירידתה של צור, שפינתה את מקומה

כגמל עיקרי לביירות, וכן על-ידי הגבול, שהפריד בין צפת לבין הגליל הלבנוני  
 מאז תום מלחמת-העולם הראשונה.