

מפת הכבישים הרומיים הממלכתיים בארץ-ישראל, בנגב ובאזור הירדן

ישראל רול

A. מהו כביש רומי ממלכתי?

הרומים ראו בתחוםם מרכיב מרכזי במערכת השלטון שלהם. משום כך השקיעו את מיטב האמצעים והידע הטכנולוגי שעמדו לרשותם לבניית רשת כבישים, שכיסתה את כל האימפריה שלהם. הסיבות שהגנוו אותם לעשנות כך היו בראש ובראשונה צבאות ואדמיניסטרטיביות: (א) לאפשר העברת מהירות, בכל עונת השנה, של יחידות צבא אל שדות המלחמה במקרה או מרד; (ב) להבטיח קשר יעיל בין מוסדות המינהל השונים לבין ורגעה. במקביל לשירותו הכבישים גם את התעבורה האזרחית על היבטיה השונות, ובעיקר זו הכלכלית.

התהוו היבשתי של אותה תקופה סבלה מוגבלות לא מעטה בהשוואה למה שאנו רגילים לו היום. מהירות התנועה הממוצעת הייתה בערך 30 ק"מ ליום. עגלות רגילות יכלו לשאת מטען משקלו חצי טונה לכל היותר. קופצים לבליית זעוזעים עדין לא היו נמצאים ונסעה ברכבה גרמה סבל רב למשתמשים בה. אפיקי-פְּרִי בן התנהלה על הכבישים הרומיים באשר הם תעבורת ענפה ודינמית וביהקן שלא נודע לפני כן וגם לאחר מכן, עד העת החדשה.

במייתו של כביש רומי ממלכתי הייתה כורך בפועלות שמצוות ביטויין בכמה מישורים: במישור המשפטיא קיבל ציר תנועה מסוג זה מעמד של "כביש ציבוררי" (*via publica*) תוך הדגשת האופי הממלכתי שלו. באיטליה, בתקופת הרפובליקה, היה זה מתוקף חוק של הסנאט הרומי. בתקופת האימפריה ועשה הדבר על-פי צו של הקיסר או של באיכוחו; בפרובינקיות היה באיכוחו זה בדרכו כלל הנציב. כביש ממלכתי חדש כל לשרת את "התעבורה הציבורית" (*cursus publicus*), שכלה את הדואר האימפריאלי, שהועבר באמצעות פרשים מהירים (*veredarii*), ואת הנסיעות בתפקיד של נושאי משרות צבאיות ואזרחיות. אנשים אלה נסעו על-פי רוב ב"רכבה ציבורית" (*rheda publica*), אבל רק אם היה ברשותם "צו תעבורת" (*evectione*) חתום בידי הקיסר או אחד מעוזרו.

במייתו הטכני והחומרי חייבה בנייתו של כביש פועלות מורכבות, שכללן: יישור או העמקה של התוואי עד לקורע מוצקה או סלע; שפיכת תשתיית עשויה אבנים ועפר, שנועד להעניק לכביש יציבות ומישות אחת, וגם לאפשר החלול יעיל של מי הגשימים; ריצוף הכביש באבנים גדולות ושתוחות, שהותאמו זו לזו, על מנת ליצור משטח נוח לתנועה; תיחום התוואי המרוצף בעוזרת שתי שורות של אבני שפה, שנועדו למנוע את התפוררותו. במקומות שבהם

בקץ צורך נבנו קירות תמן, או שהצבו בסלע. לעיתים הותקנו סוללות, נבנו או שהצבו מדרגות והוקמו גשרים ומעברים על ואדיות. המשוֹר האוגני כלל את אבטחת התעבורה, אחזקה שוטפת של הכבישים והקמת תחנות דרך. הביטחון בכבישים נשמר בדרך כלל בעותם סיורים של כוחות צבא ניידים, שמחנותיהם שכנו בעיריות גדולות, או בצתמים מרכזיות וליד מקורות מים. גם אחזקת הכבישים הוטלה במקרים רבים על יחידות הצבא הרומי. בימי שלום נעשה במטרה להעסיק את החילים. אך לעיתים הוטלה מלאכה זו גם על האוכלוסייה המקומית, במסגרת עבודות החובה שהטילו עליה השלטונות. תחנות הדרך הממלכתיות, שהשירתו את *cursus publicus*, כללו תחנות גדולות לתחנית לילה (*mansiones*), ותחנות קטנות יותר, לתחנית ביניים (*mutationes*). במקביל אפשרו השלטונות את הקמתם של תחנות דרך פרטיות ופונדקאים, עבור התעבורה האזרחית.

במושוֹר הפומרלי דאגו הרומים להציב לצד הכבישים שליהם אבני מיל במרקחים קצובים של מיל רומי אחד – דהינו אלף צעדים כפולים (*milia passuum*). אורכו של המיל הרומי היה בין 1.5 ל-2.1 ק"מ. לבארה נועדו אבני המיל לצוין את המרחק מן היעד שאליו הוביל הכביש (*viae caput*), אבל למעשה היה תפקידם העיקרי תעומלתי וכן שימושו להפצת שמו של הקיסר ושל הרעיון האימפריאלי בין הנזינים. במקרים לא מעטים הן נועדו גם להפין את נאמנותם של הנציג ופיקודיו לקיסר. מבחינות המחקר, אבני המיל משמשות הוכחה מוצקה לכך שהוצר שלוארכו הוציאו אכן היה כביש רומי ממלאני.

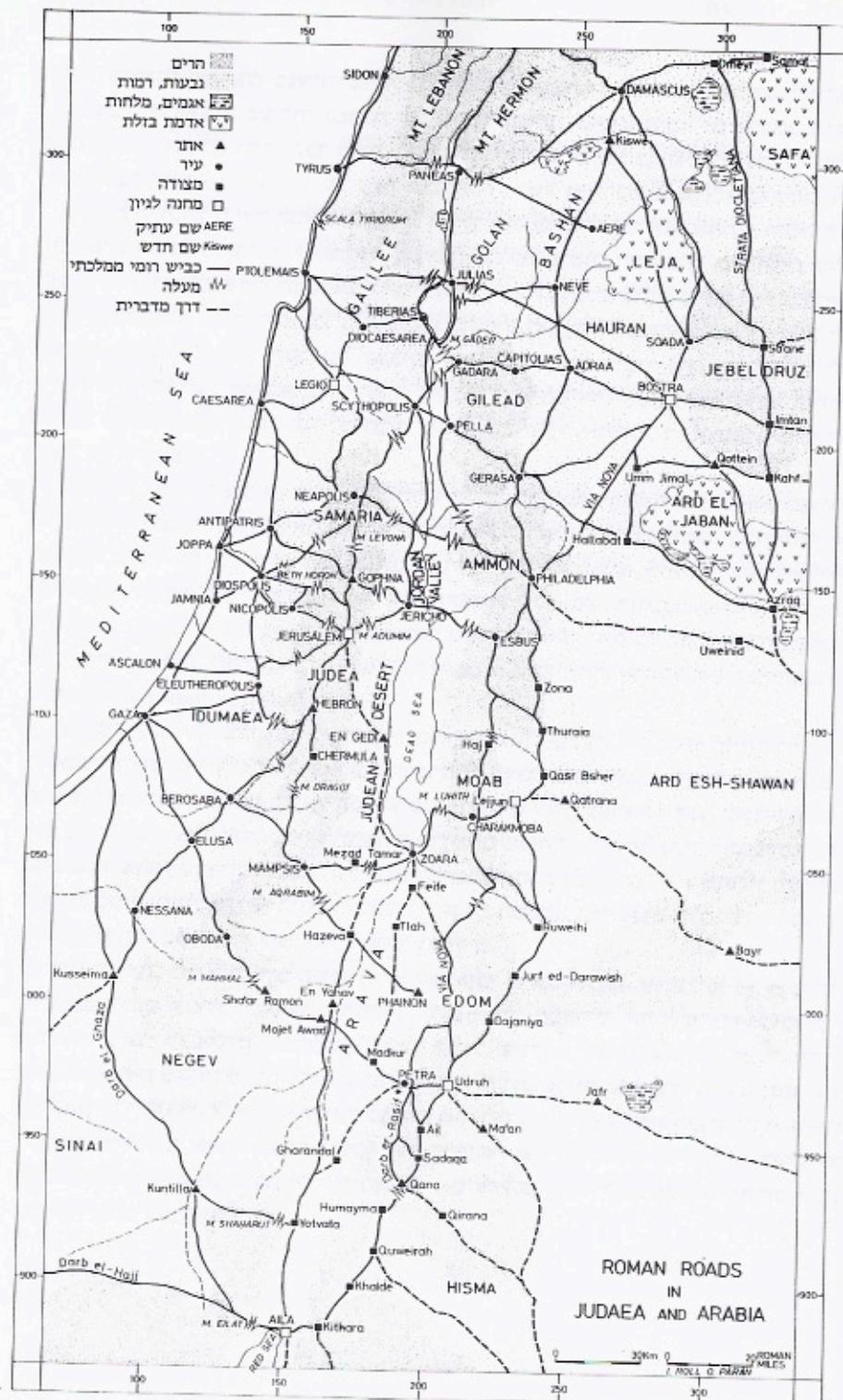
ב. תולדות המחקוּר

מפתח הדריכים המובאות להלן מציגה תמונה מעודכנת של מערכת הכבישים הרומים הממלכתיים בארץ-ישראל, בנגב, בעבר הירדן ובמרחבי הדרום של סוריה ולבנון. מובן שהמפה אינה פרי עבודתו של איש אחד; היא משקפת מידע שנאסף במהלך קרוב למאותים שנה וככלות תוצאות מחקרים שעשו חוקרים ובאים ובוני לאומיים שונים.

כבר במפת ז'אקוֹטן (*Jacotin*), המבוססת על נתוני שנאספו בידי מסע נפוליאון לארכז'ישראל, צוינו ציריו תנואה ונשרים רבים, שמקור חלק מהם לפחות בתקופה הרומית. הנושעים ארובי (*Irbi*) ומנגלס (*Mangles*) תיעדו בדיקנות רואיה לצוין שרידים של גשרים רומיים, של קטיעי כביש סוללים ואבן מיל, שראו במו עיניהם בשנים 1817-1818 ואשר רובם אבדו מאז.

מאלכת התקיעוּד של הכבישים הרומים ושל אבני המיל שהוציאו לאורכם הניע לשיא במאה הקדומה עם הסקר הבריטי של ארכז'ישראל, שבמסגרתו הצליחו קונקר וקיינר ליצור תמונה מקיפה, מפורשת ואמינה של מערכת הכבישים הרומיות שמעורב לירדן. ואולם, פרטומי הסקר הבריטי, וביחaud המפות המכזרופות להם, מהווים בסיס מוצק לחקר הנושא עד היום, מה גם שדברים מקטיעי הכבישים שנראו בזמן בשיטת אבדו מאז ואינם. בהמשך גברה התעניינות בהיבטים השונים של הנושא. החוקרם הציגתיים קלְרָמוֹן גַּרְמָרִידְזֶון, סְרוּנָה ווּתְר מאחור האבות גְּנָסָאן וְאַבְּלָן, התמקדו בקריה, בהעתקה ובפרשום הכתובות החקוקות על אבני המיל; בקץ הניתנו את היסודות למחקר האpigרפוי ולמסגרת הכרונולוגית של כבישי הארץ.

את המאלכה המשיכו החוקרם הגרמניים שומבר, דְּלָמָן, קוֹהָל, אַלְט ובייחוד תומסֶן; האחרון ריכז במאמר מכך, שראה אור בשנת 1917, את כל המידע שהצטבר עד אז על אבני



מפתח לבישים רומיים מלכתיים בארץ-ישראל ובעבריה-ירדן

המיל הרומיות שהתגלו בארץ-ישראל ובארצות השכנות לאורך ציריו התנועה העיקריים. במקביל התפתחה פעילות נמרצת של תיעוד ומחקר באותו נושא גם במורחב המשתרע מזרחה לנהר הירדן. תרמו לכך ורבות החוקרים הבסיסיים של ברונו ודומשברסקי על דרום ומרכז עבריה-ירדן, של בטלר על צפון עבריה-ירדן ושל פואזברד (Poidebard) על סוריה.

משנות השלישי של המאה הנוכחת ואילך היה מיכאל אביביונה החוקר המוביל בחקר הכבישים הרומיים של ארץ-ישראל. פעילותו כללה פרסום כתובות החוקוקות על אבני המיל, עיריות מפות שבן תפוצו אבני המיל והכבישים הרומיים מוקם מרכזי וככיתבת מאמריים ופרקים מסכמים על הנושא. בריבזון החלו להופיע מחקרים ספציפיים על כבישים רומיים שלמים, כגון אלה של הערך על הכביש לג'ו-צפורי, של בוברי (Beauvery) על הכביש ירושלים-יריחו ושל אפלבאום על הציר קיסריה-אנטיפטריס. להבנת מערכ דרכי התחבורה בדורות יהודה ובנגב בעת העתיקה תרמו מחקרים של י' אהרון, ב' רותנברג, מ' הראל, ז' משל ו' הירשפלד.

בתחילת שנות השבעים החל שלב חדש בחקר הכבישים הרומיים של ארץ-ישראל עם הקמתה של הוועדה לחקר אבני המיל הרומיות בישראל, שיום מ' ג'יוחן. כוותח המחקר של הוועדה כולל את ב' אייזק ואת כותב שורות אלה, הפעלים במסגרת החוג ללימודי קלאסים והמכון לארכיאולוגיה של אוניברסיטת תל-אביב. הוועדה הישראלית מסונפת לוועדה בינלאומית שמרכזתה בשוויץ ואשר מטרתה לאסף את כל הכתובות החוקוקות על אבני מיל ולהיכין לפרסום בـ*Corpus Miliariorum Latinarum*.

Corpus Inscriptionum Latinarum

במקביל לכך יש בכנותנו ליזור כאן בארץ תמונה כוללת על רשות התחבורה הרומית האימפריאלית בארץ-ישראל באמצעות פרסום סדרה של דוחות מקיפים על הכבישים הראשיים שלא. דוח מס' זה, על הכביש סקיתופוליס-ליגון, ראה אור לפני עשור שנים בערך. דוח מקיף נוסף על מכלול ציריו התחבורתיים הרומיים מיפוי לירושלים עומד להתפרסם בקרוב. בריבזון נמשכת עבודה המחקר על מערכת הכבישים הרומיים בגליל התיכון ותמצואותיה יישמשו בסיס לדוח שלישי בסדרה. בעבודת שיטה הכרוכה במחקרים אלה הרבו לעוזר איתן איילון, יהודה בן, יגאל טפר, יובל שחדר ואחרים.

לעומת זאת, בארצות ערב השכנות לא כמו גופי מחקר דומים. אפק-על-פי כן, פועלים שם חוקרים, ובינם כולם מארצאות המערב, העוסקים בסקרים אזוריים ובפריטומיהם הם מתיחסים גם לכבישים הרומיים ולאבני המיל שסקרו. מבין אלה יש לציין את ברוז (Bauzou), ואת מק'אdem העוסקים בפועלות סקר בדרום סוריה, את קנד'ו ואת מיטמּון שחקרו את צפון עבריה-ירדן, את פרקר הפורט במו庵, ואת מק'ડונלד ואת גראף הסוקרים בהר אdom. במפה שלפנינו נעשה ניסיון לשקף את התרומה של כל החוקרים שצוינו לעיל לחקר הכבישים הרומיים הממלכתיים של האיזור וגם לחלוק כבוד להם ול Robbins אחרים ש캐ריה הירעה מלציינים בשם.

ביבליוגרפיה

ברשימה הביבליוגרפית שלහן צוינו רק כמה פרסומים נבחרים. הדגש הושם באלה הכלולים
מידע בביבליוגרפיה נרחבה.

- P. Thomsen, "Die römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und
Palaestina" (עמ' בביבליוגרפיה מפורטת עד 1917).
I. Roll, "The Roman Road System in Judaea", in: L.I. Levine (ed.), *The Jerusalem
Cathedra 3* (Jerusalem and Detroit, 1983), pp. 136–161
. (1982)
I. Roll, "A Latin Imperial Inscription from the time of Diocletian found at Yotvata",
IEJ 39 (1989), pp. 239–260
(ביבליוגרפיה מעודכנת על הדרכים הרומיות שבגב
ובעරיה ירדן).
D. Graf, B. Isaac & I. Roll, s.v. "Roads and Highways: Roman Roads", in: *The Anchor
Bible Dictionary*, Vol 5 (1992), pp. 782–787
על הכבישים הרומיים בארץ-ישראל ובעריה ירדן).