כביש רומי ב"מעבר עירון" – שרידי סלילה מקיסריה למחנה הלגיון השישי בלגיו

יותם טפר
החוג ללימודים קלאסיים, אוניברסיטת תל-אביב

מבוא ותולדות המחקר

הגאוגרפיה של התחבורה בעולם המודרני נבדקת מנקודת מבט כלכלית יחד עם בחינת מיקום הדרכים במרחב, מודלים, תבניות של התפתחות וקשרים בין יישובים ומקובל לטעון, כי הדרכים היבשתיות הן צורת התחבורה המודרנית הנוחה, הבטוחה והזמינה ביותר (Robinson and Bamford 1978: 28, 60–80; Bunge 1966: 187–193). הדרך היבשתית מאפשרת תנועה בכמה כיוונים ולצרכים שונים, והצורך האנושי והתנאים הפיזיים מעניקים הזדמנויות לבחירת נתיבים גאוגרפים בתנאים טופוגרפיים נוחים (Lloyd and Dicken 1977: 158; Appleton 1963:21), בהתאמה ליכולות הטכניות בתקופת הסלילה. אולם, כתוצאה מתהליכים ותנאים דינמיים הצרכים משתנים ורמת השימוש בדרכים עשויה להשתנות (Robinson and Bamford 1978: 18, 59–60; Febvre 1925: 316).

מחקרים אלה דנים ב"דרכים בין-לאומיות" למעבר ביבשות או במדינות גדולות כארה"ב, אוסטרליה וכדומה. לכן אהרוני הגדיר את ארץ ישראל בעת העתיקה כ"ארץ מעבר" ואת הדרכים שעברו בה כמקשרות מקומות ותרבויות שונות במרחק גאוגרפי (אהרוני 1987: 35), דרכים ששימשו תקופות היסטוריות ממושכות לקשר בין המרכזים החשובים באזורנו: מצרים וארצות הסהר הפורה (אבי יונה תש"ט: 73). לפי השקפות אלה, "דרך הים" ההיסטורית היתה דרך בין-לאומית (גדות 1999; זרטל 2000: 7–24; משל תשכ"ז: 165–171; אילן תשמ"א: 372–375).

הדרכים הקדומות האלה היו תוואי מעבר לא סלול שנכבש ברגלי ההולכים בהן ולעיתים שופר מעט על ידי פינוי אבנים ומכשולים, סביר שנעשו מראשית התיישבות הקבע האנושית ונראה כי אינן שונות בהרבה מן הנתיבים הבלתי סלולים המוכרים מן המאות האחרונות המקשרות כפר ערבי, שדותיו וישובים שכנים (אבי יונה 1965: 711–713). ההבחנה שנעשתה בין דרכים בין-לאומיות שכאלה לבין דרכים ארציות ומקומיות (אהרוני 1987: 34, 42–44), אינה עומדת במבחן המציאות ההיסטורית המשתנה. היו דרכים מקומיות ששימשו בזמנים שונים גם למעבר שיירות מסחר או צבא, ונראה שהקביעה אם דרך היא בין-לאומית, ארצית או מקומית, אפשרית רק כאשר מגדירים ומנסחים במדויק את תנאי הזמן, המקום, השלטון והיעדים (אהרוני 1987: 38–44; דר תשמ"ב: 220).

קיים הבדל בין דרכים שנכבשו בתקופת המקרא (Dorsey 1991: 25–39) המזוהות בהכללה וללא איתור תוואי מזוהה בשטח, לכבישים סלולים מהתקופה הרומית. כך בדיון אודות "דרך הים" הקדומה שעברה בשרון, לפני התקופה הרומית ולאחריה, אצל ספראי ואחרים (1990: 249–261) לעומת רול ואיילון (1988: 147–162), הדנים בכבישי התקופה הרומית ביזאנטית במרחב גאוגרפי זה, לפי נתונים ארכיאולוגים וממצא אפיגרפי על אבני מיל (ראה גם משל תשמ"א: 358–371 וכן עודד תשל"א: 191–197 בהשוואה לנתיבים הסלולים בתקופה הרומית, T.I.R. Map 1994).

רשת הכבישים הרומים בכלל ובאגן המזרחי של הים התיכון בפרט, כולל בארץ ישראל, נסללה מתוך אינטרסים אימפריאליים רומיים (רול תשל"ו: 38–50; T.I.R. Map 1994. Tsafrir et al.). רשת כבישים זו, הייתה גם מערכת ארצית והיא נסללה לעיתים על או בסמוך לתוואים בינלאומיים מנקודות מוצא ידועות ליעדים מוגדרים (Isaac and Roll 1982). לכבישים הרומיים האימפריאליים מאפיינים של שיטת סלילה ייחודית ולאורכן אבני המיל: "אמצעי בדוק לזיהוי הדרכים, מהלכן ותאריך הקמתן

או שיפוצן" (צפריר תשמ"ה: 51). כך שניתן היה לשרטט אז והיום מפות כבישים מדויקות (Roll 2000: 39–48).

בהעדר ממצא מסוג זה (טפר ושחר תשמ"ח: 6–23; אלנבלום תשמ"ח: 203–218; אליצור תשמ"ה: 71–76; זיו 2001: 195–206) כאשר נבחנת דרך או מערך דרכים (רול ואילון 1989: 222–223; דר 1994: 34–35) באזור מסוים או בתקופה מסוימת (Urman 1985: 79–80; Tchalenko 1953, I: 103–104, 183–184; Bagatti 1993: 237–248; שקד תשנ"ט; דר תשמ"א: 376–382) או לפי גישה טופוגרפית-גאוגרפית (גל תשמ"ג: 12; קרמון 1985: 13) ניתן לתארכן בעזרת חרסים שנאספו לאורכן או באתרים סמוכים, לפי אופי היישובים לצד הדרך, לפי מקורות, לפי מערך הדרכים המאוחרות, מערך יישובי קדום לתוואי הדרך, לפי ממצא על הדרך כגון מתקנים, קברים ובורות מים, או גם לפי דגם הישוב לאורך הדרך שטחם של היישובים ותיפקודם הפונקציונלי בדגש על מרכזים עירוניים (אהרוני 1958; מזר, עמית ואילן 1984: 236–250; גדות 1999, ה: 152; Fischer, Isaac and Roll 1996: 320; Dorsey 1991) בדיקות הרלוונטיות בחלקן גם לבחינת מערך הכבישים הרומי.

הכביש הרומי מקיסריה (Caesarea) לבית שאן (Scythopolis) ובחלקו הצפוני, מלגיו (Legio) לבית שאן נחקר ונמצאו לאורכו אבני מיל רבות (Isaac and Roll 1982). לאחר הקמת מחנה הלגיון השישי בלגיו ליד למגידו במוצא "מעבר עירון" (= ואדי ערה) לעמק יזרעאל (Tsafrir et al. 1994: 182) בשליש הראשון של המאה השניה לספירה (או כבר בשלהי המאה הראשונה לספירה), הוא היה המקום לנקודת מוצא לסלילת כבישים רומיים נוספים בגליל (הקר תשכ"ה: 175–186; Isaac and Roll 1982; טפר 2003: 36–37; טפר 2003א: 49–54, 115–125).

שרידי הכביש הרומי מקיסריה ללגיו זוהו במחקרו החלוצי של שומאכר (Schumacher 1903: 4–10), וניתן לתארם היום לאור מחקרים חדשים (רול ואיילון 1988: 155–157), סקרים וחפירות ארכיאולוגיות שנערכו בשנות התשעים של המאה ה-20 (גדות 1999; זרטל ומרקם 2000; טפר 2003א: 117–120; גדות וטפר בדפוס). תיאורם שמובא כאן, בחלקו לראשונה, מאפשר לשרטט בדיוק רב יותר

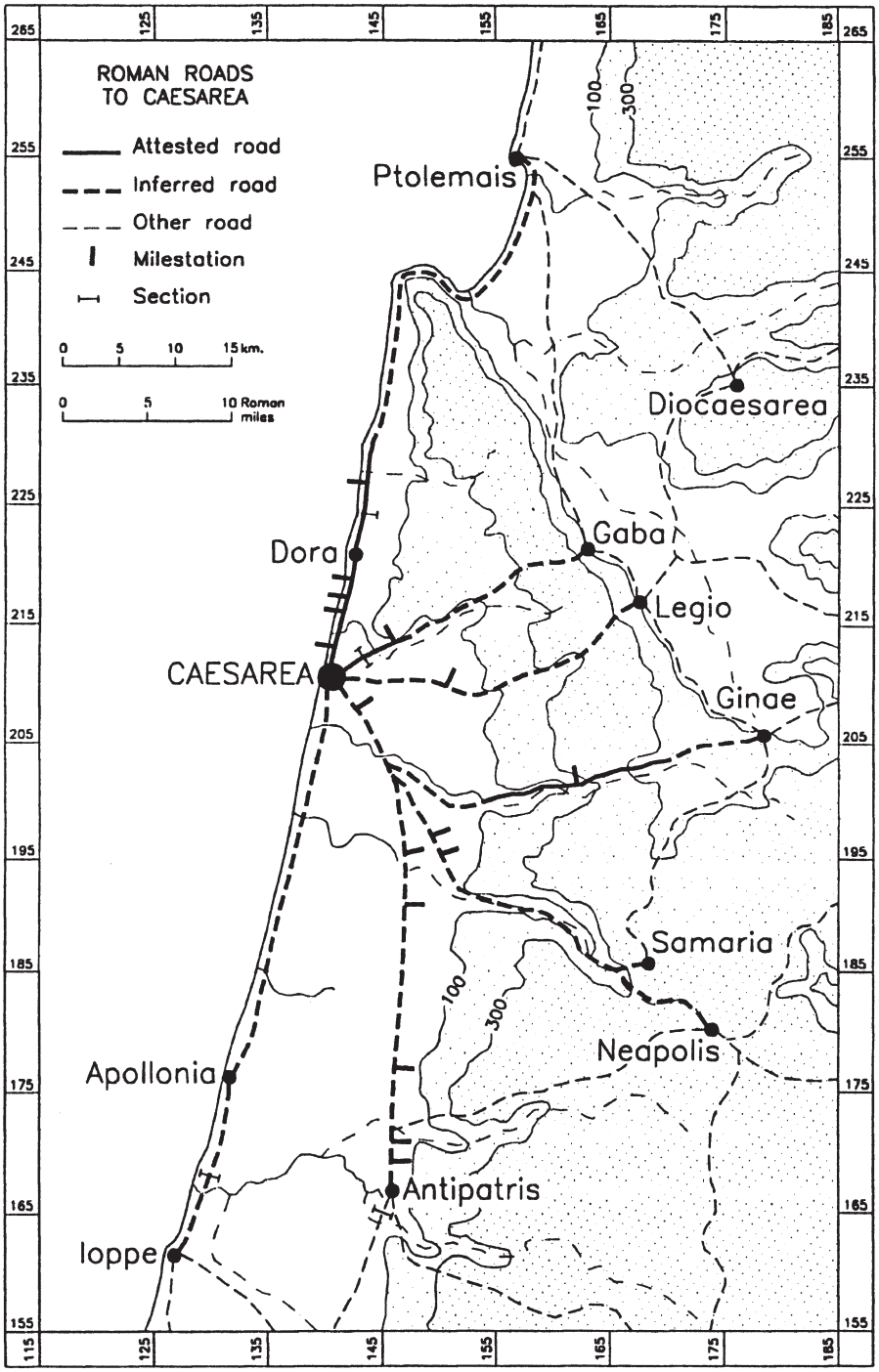
את נתיב הכביש הרומי שנסלל בחלקו סמוך לתוואי היסטורי מימיו של תחותמס ה-3 (ANET: 234), ב"מעבר עירון" (גדות 1999) שבבקעת ערערה (וילנאי 1959: 42–53) המזוהה גם עם "הדרך של ערונה" (זרטל תשס"א: 10–17) והמשכו מזרחה היה ב"דרך הים" (Via Maris).

תיאור הממצא הארכיאולוגי של הכביש הרומי: קיסריה-לגיו

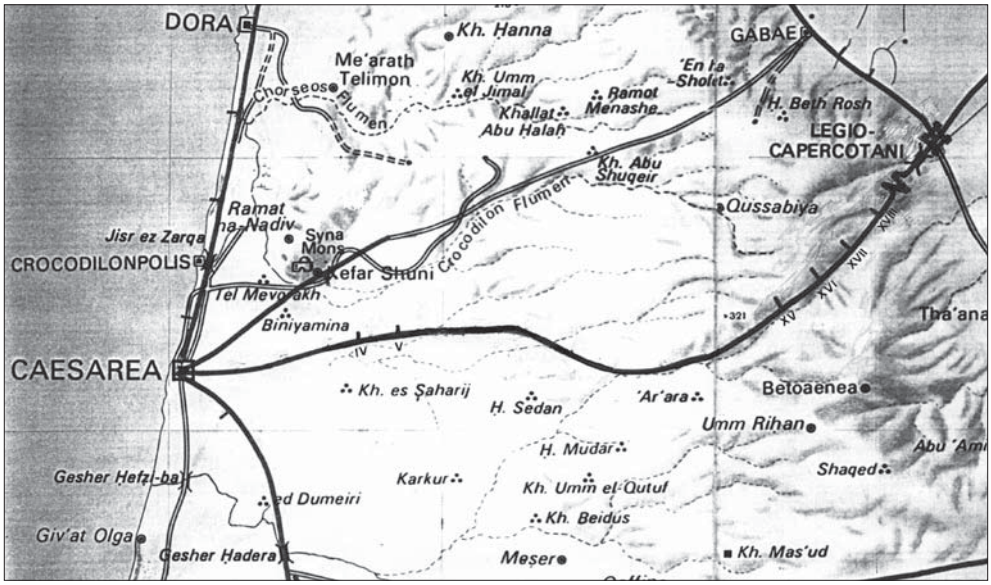
הורדוס הקים את קיסריה וחנך את העיר בשנת 9/10 לפני הספירה, בנה לעיר נמל גדול ובנייני ציבור מפוארים (יוסף בן מתיתיהו, קדמוניות ט"ו, 331–341; ט"ז, 136–140; מלחמת א, כ"א, ה-ח). משנת 6 לספירה יישבו בעיר נציבים רומאיים. אספאסינוס הכתיר את העיר בדרגת קולוניה ואלכסנדר סוורוס העניק לה את התואר מטרופולין, בתקופה הביזנטית היתה העיר המטרופולין של פלסטינה פרימיה (נגב ופרובה 1992: 1369–1371; Raban and Holum 1996).

מקיסריה הרומית נסללו שבעה כבישים רומיים אימפרילים שהיו חלק ממערכת תחבורה מנהלית רשמית (Viae Publicae), בין העיר לפולייס אחרות ולמחנות צבא: לדור (Dora) ועכו (Ptolemais), לגבע (Gabae), ללגיו (Legio- Capercotani) ומשם לציפורי (Sepphoris-Diocaesarea) או לבית שאן (Scythopolis), לג'נין (Ginae), לשומרון (Samaria-Sebaste) ושכם (Neapolis), לאנטיפטריס (Antipatris) וליפו (Ioppe) דרך אפולוניה (Apollonia Sozusa) (Roll 1996: 349–358; Tsafrir et al. 1994: T.I.R Map; זרטל תשמ"ו: 183–194) (איור 1).

הכביש מקיסריה למחנה הלגיון השישי בלגיו (איור 2, 3), נסלל מהשער המזרחי בחומת קיסריה לכיוון מזרח. כתובת לטינית מהשליש הראשון של מאה שישית לספירה, חקוקה על אבן גזית שנמצאה מצפון מזרח להיפודרום של קיסריה בשדה ממזרח לשער המזרחי בחומת הורדוס מציינת הקמת בורגוס על ידי נציב פרובינציה פלסטינה פרימה פלאביוס פרוקופיוס (שובה תש"ט: 273–283). זהו כנראה בורגוס קיסרין



איור 1: מפת הכבישים הרומים מקיסריה ותוואי הכביש המזרחי ללגיו. (באדיבות י', רול. מקור: Roll 1995: Fig.1).



איור 2: מפת הכביש הרומי מקיסריה ללגיו (הוכן לפי מקור: Tsafrir at. al. 1994: T.I.R. Map).

שנבנה במוצא הדרכים מהעיר מזרחה. מבנים מסוגו נבנו על ידי הרומאים להשגחה על כבישים, לאורך גבול מבוצר, לשם בטחון המסחר, כמקום מגורים לעוברי דרך ולהגנה על מקום כלשהו מחוץ לעיר (שובה, תש"ט: 280–281), כבר לפני המאה השניה לספירה כתחנות לאורך דרכים (אפלבאום תשי"ד: 203–208) (איור 4).

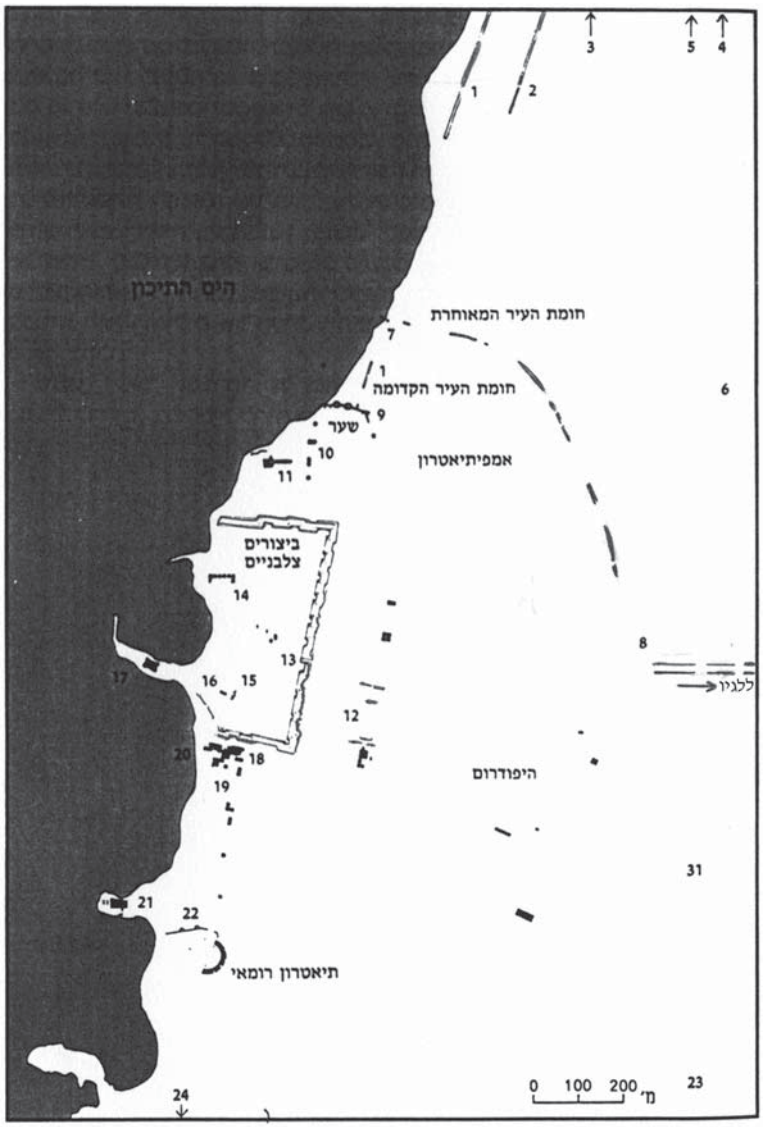
במפה המנדטורית (S: 4; 1942), סומן כביש הנמשך מהצלע המזרחית של חומת קיסריה לכיוון מזרח, עד אזור ההיפודרום של קיסריה, פונה לצפון-מזרח ונמשך כדרך עפר ליד שטחי החולות עד לאזור המסומן בשם Arab el Barra, היכן שהוקמה בימי מדינת ישראל, אור עקיבא.

לאורך הדרך נמצא בית קברות (נ"צ 1443–42/ 21330–45) עם קברי ארגז וסרקופגים מהמאות ה-2–3 לספירה (ליפקונסקי 1998: 53–54; זיגלמן 1983: 21; ללא שם 1975: 14).

התוואי מחומת קיסריה מזרחה, המסומן במפה המנדטורית (S: 4; 1942) נמשך לכיוון מזרח בקו ישר עד לגשר בנוי הנמצא בשטחי הביצות של נחל עדה, נ"צ 2124–1436, במיל השני מקיסריה, סומן גם במפה שפרסם מילינן מראשית המאה ה-20 (Mülinen 1907–1908). סמוך וממזרח למקום חציית נתיב הכביש המשוער את הכביש המודרני חדרה- חיפה, בנ"צ 2127–1448 סומנה באר, דרך העפר נמשכת במפה הבריטית (לעיל) לכיוון צפון-צפון מערב עד לח' אל בורג', נ"צ 2128–1447, במיל השלישי מקיסריה.

ויקטור גרן סייר באתר והוא מתאר את השרידים על גבי גבעה לא גבוהה ליד הדרך: "...חורבה קטנה, כנראה של מגדל עוז, כפי שמלמד שם האתר היום, הלא הוא ח'רבת אלבריג' (חורבת המצדית). יש כאן על יד באר עמוד שחם, שהובא בלי ספק מקיסריה" (גרן תשמ"ד: כרך 5, 238). בפינתו של המבנה הוקם מגדל שסומן במפת הסקר הבריטי (S. VIII; 1878) בשם Burj el Kheil ונראה כי הוקם שם מגדל מהתקופה הצלבנית. שטרן הערין כי זוהי מצודת סנט מיכאליס ששכנה ממזרח לקיסריה, והחאן הוקם בתקופה העותמאנית לצד באר מים על גבי אתר מהתקופה הרומית ביזאנטית (שטרן 1997: 60–180,61).

המשך התוואי מזרחה סלול בדרך עפר בשטח חקלאי מעובד עד לחציית הכביש המודרני, נ"צ 2131–1456, כ-100 מ' מדרום לתחנת הרכבת של בנימינה, סומן גם במפת הסקר הבריטי (S. VIII; 1878) מצפון לתוואי סומן אזור קבורה בסרקופגים, מיקומו מדרום



1. אמת המים הגבוהה; 2. אמת המים הנמוכה; 3. וילה ביזנטית ופסיפס; 4. מרחץ ביזנטי וקפלה; 5. וילה ביזנטית וברֵכת דגים; 6. "פסיפס הציפורים"; 7. תעלת ניקוז בחוף הצפוני; 8. שער העיר המזרחי, התקופה הביזנטית; 9. החומה הצפונית הקדומה ומגדליה; 10. שטח G של חפירות המשלחת המשותפת; 11. בית הכנסת ואיזור מגדל סטרטון; 12. רחוב ביזנטי ופסלים; 13. הביצורים הצלבניים והשער המזרחי; 14. חפירות לוין-נצר במערב העיר הצלבנית; 15. המילוא (פודיום) של המקדש הרומאי, הקתדרלה הצלבנית וקמרון מימי הורדוס; 16. הברֵכה הפנימית של הנמל; 17. מצודת הנמל; 18. מבנה ציבור מן התקופה הביזנטית ("הארכיון"); 19. רחוב ביזנטי, שטח C של המשלחת המשותפת; 20. המיתרַיאון ומחסני הנמל; 21. ארמון או ברֵכת דגים; 22. המצודה הביזנטית והחומה הדרומית; 23. בית הקברות הדרומי; 24. "גני קיסריה"

איור 3: מפת סביבת העיר קיסריה, מיקום השערים המזרחיים ותוואי משוער של הכביש ללגיו (באדיבות החברה לחקירת ארץ ישראל, מקור: נגב ופרובה 1992: 1369)

+ΕΠΙΦΛ̣ΕΠΡΟΚΟΠΙΟΥΚΩΝCΤΔ
CΕΥΗΡΟΥΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΤΟΥΠΕΡΙΒ/
ΚΟΜSΑΠΟΗΓΕΜΟΝSΚΑΙΥΠΑΤΙΚΟΥ̣
ΟΒΟΥΡΓΟCΕΚΘΕΜΕΛΙΩΝΕΓΕΝΕΤΟ̣
+
+ἐπὶ Φλ(αουίου) Προκοπίου Κωνστ(αντίνου)
Σευήρου Ἀλεξάνδρου τοῦ περιβ(λέπτου)
κόμ(ητος), ἀπὸ ἡγεμόν(ων) καὶ ὑπατικοῦ̣
ὁ βοῦργος ἐκ θεμελίων ἐγένετο.
+

איור 4: כתובת הבורגוס מקיסריה (מקור: שובה תש"ט: 273).

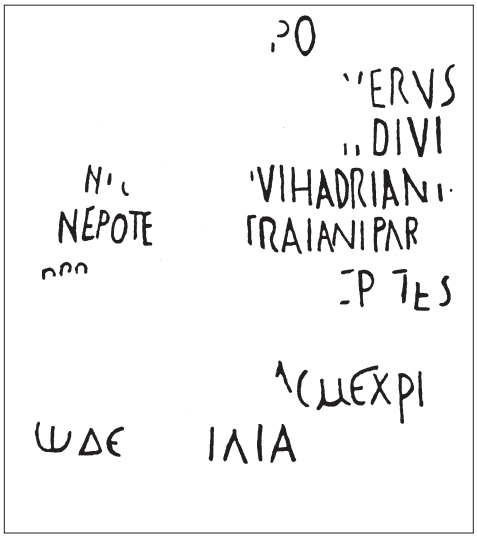
מערב לתל בורגה (נ"צ 2140–1473; פרס 1948: 291), מצפון מערב לתל דודאים (2131–1467), באזור שבין צ' עדה, תחנת הרכבת של בנימינה ומבני המושבה, נ"צ 213–146. המשך נתיב הכביש המשוער סומן כשביל מצפון לנחל עדה ונמשך עד ח' מרה (בהמשך) היא גבעת עדה. בקטע זה נמצאו בעבר מס' אבני מיל.

על המדרון הדרומי של תל בורגה נמצאה בעבר אבן מיל, ככל הנראה הוסעה לכאן במהלך פעולות הפיתוח החקלאי (איור 5). האבן, עשויה גיר מקומי מעובדת ומוחלקת בסיתות עדין נמצאת היום באוסף פרטי בבנימינה. מידות גליל: גובה 115 ס"מ, קוטר 63 ס"מ, מידות בסיס 67X67 ס"מ, גובה נראה 7 ס"מ. בגובה 65 ס"מ מהבסיס נמצאו חקוקות 4 אותיות ביוונית: OKOL, מידות 8.5 ס"מ אורכן וגובהן, הן חקוקות לעומק עד 0.5 ס"מ בסלע. סביר כי אבן זו הייתה בתחנת המיל הרביעית לאורך הכביש מקיסריה ויתכן כי המילים נמדדו מבירת הפרובינציה קיסריה.

אבן מיל נוספת ושרידי דרך רומית נתגלו (נ"צ 2133–1486) כק"מ ממערב לגבעת עדה לאורך הכביש המודרני מצומת עדה לגבעת עדה. האבן מימיו של מרקוס אורליוס (161–180 לספירה) תוארכה לשנת 161–162 לספירה, לפי הכתובת שעל האבן (איור 6), הכביש נסלל מקיסריה ללגיו והאבן נמצאה במיל החמישי מקיסריה (רול ואיילון 1988: 156–157; Roll 1996: 557).

בחלקה המערבי של גבעת עדה, תחת מבני היישוב נמצאת חורבת אל מארה (נ"צ 2137–1503), ונמצאו

איור 5: אבן מיל ועליה כתובת מהמייל הרביעי בכביש קיסריה–לגיו, בנימינה.



איור 6: כתובת מאבן המיל מהתחנה החמישית בכביש מקיסריה ללגיו, גבעת עדה (באדיבות י', רול. מקור: איילון ורול תשמ"ח: איור 11).

בה חרסים מהתקופות הרומית ועד העותמאנית, שרידי מבנים, מתקנים תעשייתים, ופריטים ארכיטקטונים, וילנאי העריך כי שם המקום מרמז על קיומה של תחנת דרכים לעוברי אורח ושטרן מדווח על הקמת חאן בתקופה העותמאנית (גדות וטפר בדפוס, אתר 186; וילנאי 1956: 191–192; שטרן 1997: 16, 158; Tsafrir et al. 1994: 136). במרכז המושבה גבעת עדה נמצאת חורבה נוספת, ח' א-דהרה (נ"צ 2141–1512), במקום נאספו חרסים מהתקופות הרומית והביזנטית (גדות וטפר, בדפוס: אתר 157) ובמורדות הצפוניים של גבעת עדה נמצאו שני כבשני סיד (נ"צ 21405–15165; 21425–15165; גדות וטפר, שם: אתרים: 159, 160).

בשדות בין קיבוץ רגבים לגבעת עדה, כ-2 ק"מ ממערב לקיבוץ רגבים, אותרה אבן מיל נוספת שלישית במספר, האבן אבדה במהלך השנים (האבן אותרה על ידי הגברת הלנה מינרבי חברת הקיבוץ). כנראה שנמצאה במיל השביעי מקיסריה ללגיו (נ"צ משוער 2146–1520). בסמוך, משני עברי הכביש לרגבים (נ"צ 2144–1520), נמצא ריכוז גדול של חרסים מהתקופות הרומית ביזנטית (גדות וטפר, בדפוס: אתר 162) ובאר מים, נ"צ 2143–1507 (S: 4, 1942).

על מדרגת סלע לאורך ערוץ נחל עדה בצד נתיב הכביש המשוער (נ"צ 2148–1518), נבדקו מערות קבורה רבות שנחצבו בתקופת הברונזה ונעשתה בהם קבורה משנית בתקופה הרומית (גדות וטפר בדפוס, אתר 158). על גבעה מדרום לנחל עדה וממזרח לגבעת עדה שוכנת ח' נבי בליאן (נ"צ 2143–1523). באתר נאספו חרסים מהתקופה הרומית ועד העות'מאנית (גדות וטפר, בדפוס, אתר 167), במורדות האתר חפר נאמן מערת קבורה (נ"צ משוער 2143–1524), מהתקופה הרומית וראשית התקופה הביזנטית (גדות וטפר, שם, אתר 165; נאמן 1998).

למרגלות הגבעה באוכף ממזרח (נ"צ 2145–1526), חוצה את נתיב הכביש הרומי המשוער נתיב סלול, מדרום לצפון, של דרך עפר ותוואי המוביל הארצי (צינור קבור באדמה). דרך מודרנית זו נמשכת מצומת משמר הגבול, ליד תל אסוויר, בדרום ועד לגבעת נילי ודליה בצפון. בתוואי זה עברה בעבר דרך הטלגרף הטורקית, מדרום לצפון. זהו נתיב חצייה מרכזי של רמת מנשה תקופות ממושכות אך לא נמצאו לאורכו סימני סלילה עתיקים (Schumacher 1903: 4–6).

מצפון לנחל עדה נמצאת חורבת קניר (נ"צ 2148–1532), עליה שרידי כפר ערבי נטוש ובאר מים. באתר נמצאו פריטים ארכיטקטונים ונאספו חרסים ומטבעות מהתקופות הרומית והביזנטית (גדות וטפר בדפוס: אתר 166). במערות קבורה שנחפרו בקיבוץ (נ"צ 2146–1534), נמצא ממצא הרודיני, רומי וביזנטי (גדות וטפר שם: אתר 167; חדשות ארכיאולוגיות 1969: 11; נאמן 1974: 15).

ממערב ומדרום מערב לקיבוץ רגבים ולמרגלות המזרחיים של גבעת נ.ג 128, נבדקו מערות לכריית קירטון ומערות קבורה עם כוכים, לחלקן פתח קשתי ורובן סתומות בעפר. בקרבתן נאספו חרסים מהתקופות הרומית, הביזנטית והמוסלמית הקדומה (גדות וטפר בדפוס: אתרים 168–170).

בחפירות ארכיאולוגיות שנערכו בקרבת רגבים, מצפון לקניר (מנ"צ 21500–15310 ועד 21505–15330) נחשפו לאורך כ-200 מ' שרידי כביש סלול. החפירות נערכו על ידי פז, ש. ופז, א. מטעם אוניברסיטת תל אביב (בע"פ; פז ופז 2002) (איור 7). בקרבת הכביש נחפר בסיס בנוי גזית של מבנה מוזוליאום עליו נמצא סרקופג ובקרבתו נמצאו מטבעות, פריטים ארכיטקטוניים ופסל אריה. הכביש נבנה על גבי אדמת ביצה, משני צדדיו קירות ברוחב 1.4 מ', רוחב הכביש חוץ חוץ 9 מ' והוא נבנה ממילוי של אבנים קטנות בין הקירות ועל גביהם שגובהו בחתך מגיע עד 1 מ', לא נמצאו אבני כיסוי ו/או שרידי שכבות תשתית של קרקע מהודקת כפי שמקובל בסלילה הרומית האימפריאלית ונמצא בחתכים רבים שנערכו בארץ ישראל ומחוצה לה (רול ואיילון 1988: 147–162, איורים 4, 6; רול ואיילון 1983: איורים 8, 9, 11, 12; Fischer, Isaac and Roll 1996: Fig. 7, 15; ומראה מקום שם). מטמון המטבעות שנמצא על מילוי האבן בכביש (פז ופז בע"פ) מעיד על סלילתו או שימוש בו רק במאות 4–5 לספירה, בשלהי התקופה הרומית-ראשית התקופה הביזאנטית. מכאן נראה כי יש לתארך את הכביש לא לפני סוף המאה ה-4 לספירה ולמרות התיארוך המאוחר יחסית של הכביש יתכן כי נסלל בקרבה או על גבי כביש רומי קדום יותר. לכן יש יסוד

איור 7: צילום כביש המתוארך לתקופה הרומית המאוחרת-ביזאנטית שנחפר ליד קניר, רגבים. מבט ממערב למזרח (באדיבות ש', פז וא' פז. בדפוס).

סביר להניח כי הריצוף שנמצא בעבר מדרום לנחל עדה (נ"צ משוער 2143–1537) בזמן בניית הרפת בקיבוץ רגבים (הלני בע"פ) הוא המשכו של נתיב סלול זה.

במפת הסקר הבריטי (S. VIII; 1878) סומן תוואי הכביש המשוער בין קניר לכפר קרע, כמו במפה המנדטורית (S: 4; 1942) וחוצה את נחל ברקן (נ"צ 2132–1544), אך הבניה של הכפרים הערבים והכשרת השדות בעשורים האחרונים הרסו את שרידיו.

הכביש עלה על שלוחה בכיוון דרום-מזרח, ועבר בין בתי כפר קרע (נצ"מ 2124–1553). הכפר משתרע על שטח גדול. בגרעין הכפר נחשפה כנסיה ביזאנטית וזוהו בנינים בנויים מאבני גזית בשימוש משני, מערות קבורה מהתקופה הרומית ביזאנטית ונאספו חרסים מהתקופות הרומית, ביזאנטית והעות'מאנית (גדות וטפר בדפוס: אתר 226).

על המשך התוואי הקדום שעבר בגיא לכיוון דרום מזרח, נסלל כביש אספלט עד המורדות הצפוניים של ואדי ערה, והוא פונה (נ"צ 2121–1567) לדרך עפר בכיוון מזרח שנמשכת כ-700 מ' עד למרגלות תל ערה. משני צידי ואדי ערה, ליד התוואי המתואר נתגלו ריכוזי קבורה. בשוליים הצפוניים של גבעה (נצ"מ 2122–1567) נמצאו פתחי מערות ונאספו חרסים מהתקופות הרומית והביזנטית (גדות וטפר שם: אתר 227), לאורך קו מצוק מדרום (נצ"מ 2118–1571) נראים פתחי מערות קבורה להן פתח קשתי, במערות נחצבו כוכי קבורה ובחלקן נמצאו סרקופגים וארקוסוליה (גדות וטפר שם: אתר 257; 265).

בתיאורי הסקר הבריטי (S: VIII: 1878) סומן כביש מדרום לתל ערה באורך כ-700 מ'. שומאכר הכיר את תיאור הסקר הבריטי (Schumacher 1903), תיאר את אותו הכביש בין ביר א-זרקא ותל ערה: מכאן עוברת הדרך העתיקה לאורך 700 מ' מזרחה עד המעין עין ערה...למרגלותיו המזרחיים של תל חרבת ערה....הדרך העתיקה פונה 50-80 מטר מערבה מהדרך העכשווית, בינה ובין הכפר, כלפי מעלה... המעין עין ערה הוא מסכן, ומשקה גני לימונים, זורם מעבר לדרך למטה לואדי ערה. שומאכר תיאר שרידי סלילה שאינם של הדרך בת זמנו, דרך עתיקה זו חולפת בין הכפר ערה מצפון ונחל ערה מדרום ונמשכת עד למעין אל מיסקא (Schumacher 1903: 6).

תל ערה (נצ"מ 2123–1579), חורבה ששטחה כ-40 דונם, החורבה נישאת מסביבתה ושוכנת מצפון לואדי ערה ובשולי בקעת ערערה. באתר נמצאו מערות קבורה עם כוכים מהתקופה הרומית ובהן שימוש משני מהתקופה הביזאנטית (ללא שם 1963: 12-13; Sussman 1976: 92-101), מערות כרייה לאבן גיר רכה, מבנים, אבני גזית, מתקני מלאכה, פריטים ארכיטקטונים, משקולת ברונזה מעוטרת צלבים וממצא של חרסים ומטבעות מהתקופות הרומית המאוחרת ועד הממלוכית (גדות וטפר בדפוס: אתר 228; זרטל ומרקם 2000: 104-108; Sussman 1976: 92-101). למרגלות התל ממערב באר ומעין ובאר נוספת ממזרח, שם גם משתרעת ח' ביר אל מיסקא (נ"צ 2124–1582). בחורבה נמצאו מערות ומחצבה (גדות וטפר שם: אתר 230) ושומאכר מתאר את הדרך העתיקה העוברת בסמוך למעין, שם ראה סביל ושקתות מים (Schumacher 1903: 6). קונן דיווח על ממצא של אבן מיל למרגלות תל ערה

(Kuhnen 1989: Beilage 27), ממצא שאינו מוכר ממקור אחר (ארכיון הועדה לחקר הכבישים הרומים בארץ ישראל).

שומאכר תיאר דרך עתיקה מאל מיסקא לכיוון מזרח: מאל מיסקא, אחרי 500 מ', מצאנו מכסה של סרקופג מערבה לדרך...רכבנו הלאה אל ההר, לאורך דרך עתיקה עם אבני שוליים גדולות... 80 מ' לפני שהגענו אל ביר אבו שקרה, ראינו איך באותו הרגע מוציאים סרקופג מתחת לאדמה (Schumacher 1903: 6–7). בסקר מפת רגבים אותרו לאורך תוואי זה, קפלי קרקע בנתיב טופגרפי נוח וגבוה בכ–50 מ' מעל כביש ואדי ערה המודרני, לאורך תוואי זה נמצאו מספר ריכוזים של מתקנים וחרסים מהתקופות ההלניסטית עד הרומית (גדות וטפר בדפוס: אתרים 231, 233, 234).

ואן דן בריק חשף סמוך לכביש המודרני שרידי קירות ובניה (נ"צ 21250–1592). ואסף חרסים מהתקופות הביזאנטית ועד המוסלמית הקדומה ומטבעות ממאה רביעית עד המאה השביעית לספירה, כולל מטבע עליה שתי טביעות משנה של הלגיון העשירי פרנטנזיס (ואן דן בריק 1995: 66).

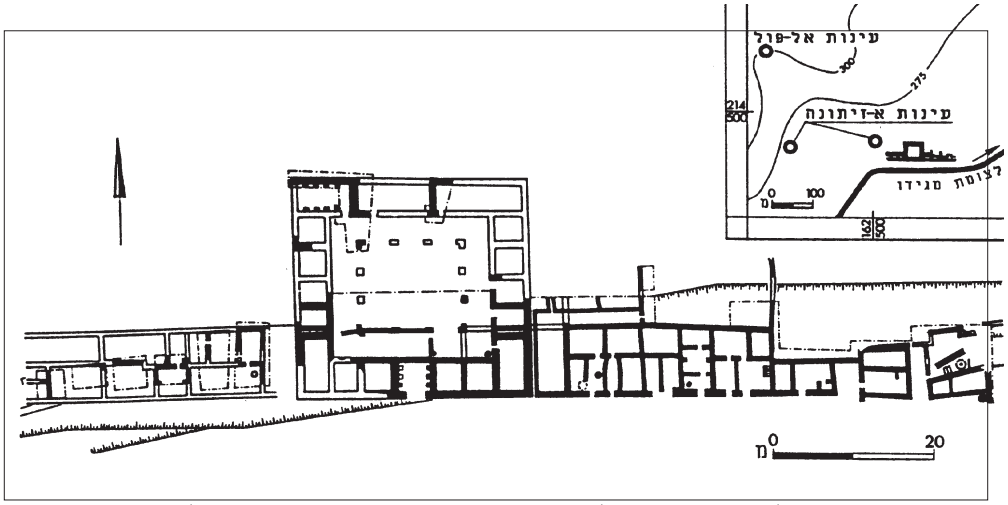
המשך הכביש הקדום מביר אבו שוקרה (נ"צ משוער 2127–1602) לעין דאוד (נ"צ 2140–1617) לפי יומן המסע של שומאכר: ביר אבו שוקרה...מכאן נעשים סימני הדרך העתיקה עם אבני שולים ברורים יותר היא עוברת קרוב יותר לאפיק הואדי...מהבאר, 500 מ' אל ההר, מתחילות אבני השוליים להופיע בשני הצדדים... הדרך העתיקה היתה כאן ברוחב של 10 מ' העמק נעשה צר יותר... מכאן כלפי מעלה אפשר להבחין בברור בדרך העתיקה לאורך 800 מ', כך הגענו לעין אל דאוד (Schumacher 1903: 6–7).

ליד הנתיב האמור שוכן אתר ישוב קדום על גבעה ובמדרונותיה הצפוניים מדרום לואדי ערה (נ"צ 21203–16055), ונמצאו בו ראשי קירות ונאספו חרסים מהתקופות הרומית ועד המוסלמית הקדומה (גדות 1999: לא פורסם; טפר בהכנה), בחורבת אל–ביר על ראש גבעה מדרום לואדי ערה (נ"צ 2136–1607), נמצאו ראשי קירות ופתחי בורות, ונאספו חרסים מהתקופות הרומית ועד הממלוכית (גדות 99: 77; טפר בהכנה). בחורבה ללא שם (נ"צ 2133–1600), על כתף מדרום לואדי ערה, נלקטו חרסים מהתקופות ההלניסטית, הרומית קדומה ומאוחרת, ומהתקופה המוסלמית הקדומה (גדות, שם: 78). בחורבת מנסורה השוכנת על גבעה נמוכה בשולי בקעת ערערה (נ"צ 2127–1597), נאספו חרסים מהתקופות ההלניסטית, הרומית הקדומה והמאוחרת (גדות וטפר בדפוס: אתר 235; גדות 1999: 75–76).

המרחק מעין דאוד (לעיל) לעין זיתונה כ–500–600 מ', בעין זיתונה (נ"צ 2144–1624) כמה נביעות ושומאכר תיאר צריפים וגנים. מעבר למעין הוא מצא אבן מיל רומית ענקית מגיר נארי, באורך 2.1 מ' ו–0.8 מ' עוביה, מוטלת על האדמה. סימני כתב מחוקים לחלוטין בחלק העליון עדין ניכרים אך קשה לפענח אותן...תושבי עין זיתונה מאשרים לנו, שהאבן עמדה ליד הדרך עד לפני זמן קצר (Schumacher 1903: 7), אם אכן זו היתה אבן מיל (Roll 1996: 557; Thomsen 1917: 69–70; Tsafrir et al. 1994: T.I.R Map) סביר כי נמצאה במיל ה–15 מקיסריה ללגיו.

בחפירות שנערכו במקום (נ"צ 90–16255/ 80–21430), בעת הרחבת הכביש המודרני נחפר מצפון לערוץ הנחל מכלול ובו שלושה מבנים (איור 8). מבנה רבוע (27.52X28.79 מ') ובו חצר פריסטילית (13.33X11.78 מ') מרכזית משני צדדיו מבנים מלבניים, ממזרח מבנה מלבני (36X9 מ') וממערב נחשפה יחידה מבנית אורכית נוספת. החופר זיהה את המבנה כפונדק או תחנת דרכים מהמאות הראשונה–שניה לספירה (גליק 1995: 44–45). הערוץ בעין זיתונה רוחבו לפי שומאכר 60 מ' בלבד (Schumacher 1903: 7), פתחי המבנה פונים לכיוון דרום היכן שעברה הדרך. אך גם אם המבנה שימש בהקשר ישיר לדרך (שובה תש"ט: 273–283; אפלבאום תשי"ד: 202–298), עדיין אין לראות בכך הוכחה כי היה תחנה רומית אימפריאלית.

המשך התוואי תואר על ידי שומאכר: לאחר קטע נוסף בעליה של 1450 מ' אנו פוגשים בדרך העתיקה באבן המיל הרומית הרביעית, שבורה לשלושה חלקים, מוטלת מימין לדרך. עוד 600 מ' אנו פוגשים במעין עין אברהים ובו כפר קטן עם 6 בתים טובים וגנים...אחרי מעבר וחציית היובלים, לאורך הדרך העתיקה...ליד שלושת הצריפים של אחמד ג'אביר



איור 8: מבנה פריסטילי ואגפים אורכים לצד תוואי דרך במעבר עירון (באדיבות ד'. גליק. רשות העתיקות. מקור: גליק 1995: עמ' 45 איור 46).

ומעין עין אד-דליה, אנו רואים, בחומת התחום של גן קטן שני חלקים של אבן המיל השלישית, בעלת אותה צורה כמו זו שבעין זיתונה (Schumacher 1903: 7-8). המרחק של אבן המיל לפני עין אברהים ושל אבן המיל בעין א-דליה הן 16 ו-17 מיל בהתאמה מקיסריה (Roll 1996: 557; Thomsen 1917: 69-70; Tsafrir et al. 1994: T.I.R Map) (איור 9).

קטע הדרך המתואר בין עין זיתונה (לעיל), עין אברהים (נ"צ 2158-1639) ועין א-דליה (נ"צ 2162-1643) נבדק בחלקו עד עין איברהים על ידי הרולד נלסון שנסע במכוניתו ומתאר קטעי כביש רומי סלול ואבני מיל (Nelson 1913: 11), הנתיב האמור סומן במפת הסקר הבריטית (S:VIII, 1878) ובמפה המנדטוריות הוא כבר כביש מודרני (S: 4, 1942), אך בנתיבים שונים מזה שתיאר שומאכר.

שומאכר תיאר קטע נוסף של הכביש הרומי: כשרוכבים עוד 300 מ' בדרך העתיקה {מעין א-דליה}, המשובשת, נמצא הכפר מוסמוס, משמאל הדרך עשרים בקתות ומימין הדרך שמונה בקתות, גנים ומעינות (Schumacher 1903: 8). מוסמוס מופיע בתיאור הסקר הבריטי כשתי קבוצות של מבנים, בינהם עוברת דרך עפר (S:VIII, 1878), במפות המנדטוריות (S: 4, 1942; Umm el Fahm 1941) סומן הכפר ונתיב הדרך הראשית למרגלותיו ושביל סומן ממעין א-דליה למוסמוס. נראה כי שומאכר עבר בנתיב הקדום הנמצא גבוה מהכביש הסלול והמאוחר, שעובר גם בימנו, למרגלותיו הדרומיים של הכפר מוסמוס.

שומאכר תיאר את נתיב הכביש במעבר הררי לאחר שיצא מהכפר מוסמוס: משני הצדדים מתרוממים קירות הסלע התלולים, הדרך עשויה מגושי סלע שהתדרדרו לעמק, ומכוסה בשרידי אבני הדרך הישנה...במוצא הצפוני באפיק הואדי, במקום צר, מוטלת אבן מיל, ללא כתובת, אך בצורה דומה לזו שתוארה קודם (Schumacher 1903: 8). אבן המיל הזו נמצאה לפי חישובנו בתחנת המיל ה-18 מקיסריה (Roll 1996: 557; Tsafrir et al. 1994: T.I.R Map; Thomsen 1917: 69-70) (איור 9).

לאורך תוואי הכביש המתואר נסקרו ח' אל באטן (נ"צ 2144-1645), בראש גבעה מדרום לואדי ערה, בשטח הבנוי של אום אל פחם, באתר נאספו חרסים מהתקופות הרומית עד המוסלמית הקדומה (גדות 1999: 83). בגרעין הכפר העתיק של אום אל פחם (נ"צ 2137-1647), נאספו חרסים מהתקופה הרומית ועד העותמאנית (זרטל ומרקם 2000: 109-113).

הכפר מוסמוס (נ"צ 2166-1648), המודרני המשתרע על שתי גבעות מצפון מזרח ומצפון מערב, והדרך למושריפה, עוברת באוכף ביניהם (נ"צ 2177-11652). על הגבעה המזרחית נאספו חרסים

איור 9: אבן מיל בואדי ערה, מיקום לא ידוע (באדיבות רשות העתיקות. מקור ארכיון מנדטורי, מס' 6920).

מתקופות קדומות (גדות 1999: 84–85) ומעט קרמיקה ביזאנטית והמוסלמית הקדומה. על הגבעה הצפונית מערבית (נ"צ 16470–21685), נאספו חרסים מהתקופות הרומית הקדומה והמאוחרת ומהתקופה הביזאנטית (גדות 1999: לא פורסם).

התוואי נמשך לפי שומאכר ממוסמוס בכיוון מזרח במעברים צרים, בין גבעות וגאיות, עם מעט שרידי סלילה, שנעלמו ביציאה לעמק, מדרום מערב לחאן לג'ון (Schumacher 1903: 8–9). לפי נאמן (בעל פה; ראה גם רול ואיילון 1988: 156, הערה 58) נמצאו שרידי סלילה בנחל בעאנא, מדרום–מזרח לנחל עירון (מנ"צ 1660–2178 ועד נ"צ 1675–2179). בסקר מרחב לגיו (טפר 2003א: 117–118) בדקנו את התוואי האמור ללא ממצא אך נבחנו גם שרידי סלילה קדומה בקטע שאורכו כ–30 מ' (נ"צ 1667–2195), מדרום–מערב לגבעת נ.ג. 156. רוחב הדרך הקדומה שאותרה 4.5 מ' חוץ–חוץ והיא בנויה מאבני גויל בשוליים ובתווך אבנים קטנות ובינוניות על גבי מצע של עפר מהודק. כיוון הדרך מזרח–מערב (מתחנת המשטרה הבריטית למוצא ערוץ נחל בעאנה) ושרידיה נעלמים בשטחי הייעור והחקלאות הסמוכים (טפר שם: 124).

בחינת שרידים אלה והנתיב המוצע על ידי נאמן כמו גם תיאור התוואי של שומאכר (לעיל) נבחנו ביחס לתוואי נוסף ממוסמוס ללגיו דרך השלוחה מדרום לנחל קיני ומצפון מערב לכביש המודרני הסלול, להלן "ציר השלוחה".

נתיב הכביש הרומי שנבדק על ידנו ולאור הממצא המוצע כאן, נמשך ממוסמוס לכיוון צפון–צפון מערב, סומן במפה המנדטורית (S: 4, 1942; Umm el Fahm 1941) כשביל הנמשך באוכף עד למעין (נ"צ 1648–2175) שנמצא למרגלות הכפר מושרייפה א–תחתא, סומן גם במפת הסקר הבריטית (S: V: 1878), מצפון לכפר (נ"צ 1653–2176), במעלה גבעה ונמשך עד היציאה מהשטח הבנוי (נ"צ 1653–2181). הכביש נמשך בתוואי טופוגרפי נוח, מצפון מערב לכפר ביאדה ומעין סולימאן (נ"צ 1647–2181) הנמצאים במורד לואדי ערה. הנתיב הרומי עבר ברום השלוחה מקו פרשת המים במורד על קפל קרקע שכיוונו מדרום–מערב לצפון–מזרח כ–1.5 ק"מ עד ללגיו.

על גבעה ביציאה מהשטח הבנוי של הכפרים מוסמוס ומושרייפה א תחתא (נ"צ 1652–2182), נמצאו ערמות סיקול ונאספו חרסים מהתקופות הרומית והביזאנטית, ועל גבעה מדרום לדרך מצפון מזרח לביאדה (נ"צ 1656–21835) נמצאו גלי סיקול ונאספו

חרסים מהתקופות הרומית והביזאנטית (גדות 1999: לא פורסם).

לפני ראש השלוחה מופיעים שטחי ייעור המקשים על איתור שרידי הכביש. הדרך עוברת מצפון לגבעת נ.ג 293, בנתיב שנסלל כדרך עפר במסגרת פעולות הייעור. על גבעה (נ"צ 2189–1658) ומדרונותיה הצפוניים שוכנת חורבה, ונאספו חרסים מהתקופות הרומית והביזנטית (טפר 2003), בשוליה ולאורך הדרך נמצאו מס' מערות קבורה (נ"צ 21880–16595), חלקן בעלות פתח קשתי, בקרבתן נאספו חרסים מהתקופה הרומית והביזאנטית. בראש שלוחה צפון מזרחית ובמדרונות נמצאו מחצבות וקברים (נ"צ 2181–1661), ונאספו חרסים מהתקופה הרומית המאוחרת ומהתקופה הביזנטית (טפר 2003 א: 210–211).

הכביש הרומי המשיך לכיוון צפון מזרח, נמוך מראש השלוחה ובשיפוע מתון, דרך ייעור מודרנית נסללה על הנתיב הקדום ופעולות הייעור כיסו אותו למעט בנ"צ 2198–1664, שם נמצאו חרסים מהתקופות הרומית, הביזאנטית והמוסלמית הקדומה (טפר 2003 א: 210). הכביש הרומי חצה בהמשך המדרון גיא קטן ופנה לכיוון מזרח מקביל לקו השלוחה (נ"צ 2193–1664), והמשיך לאורך הגיא על קפל קרקע נוח למעבר, כיוונו צפון–מזרח – דרום מערב, נמוך כ–15–30 מ' מתחת לדרך המודרנית. בקרבת מטעי זיתים נטושים ועצי אורן, (נ"צ 21940–16665), נמצא מעלה מדורג (טפר 2003א: 118, 210; Tepper 2002) חצוב במדרגת סלע כ–200 מ' מעל ערוץ נחל קיני (איור 10).

המעלה נחצב במדרון הצפוני של השלוחה שכיוונה צפון–מזרח – דרום–מערב בנקודה שבה הכביש הרומי פנה לכיוון צפון. המעלה המדורג שימש לשבירת כיוון ולסלילת סרפנטינה נוחה למעבר, מראש המעלה הוא נמשך לדרום מערב ומרגלי המעלה נחשף נתיב מוחלק ועיקול התוואי לאורך כמה עשרות מטרים. רוחב המעלה כ–3 מ' ושרדו בו שבע מדרגות שהתחתונה נהרסה בחציבות מאוחרות. המדרגות שחוקות משימוש ונחצבו במחשוף סלע שגובהו כ–4 מ' (איור 11). ליד נמצאו מספר מערות קבורה ובהן קברי ארקוסליה ומשחק חצוב בסלע וגם מתקנים חקלאים וקבר ארגז (נ"צ 2194–1666).

איור 10: צילום מעלה חצוב מדרום מערב מלגיו, מבט לדרום מערב.

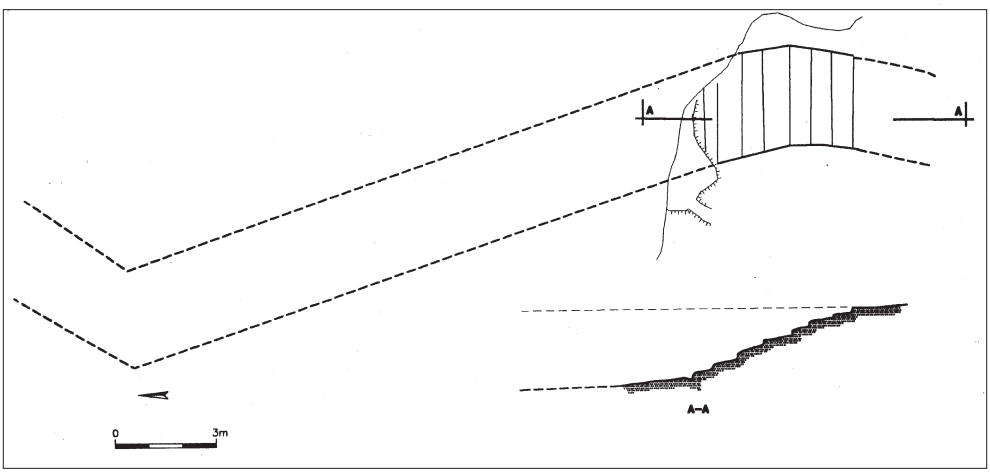
הנתיב הרומי המשיך עד לג'ון המזרחית (נ"צ 1195–1667) ונעלם בין שרידי המבנים. במפה של שומאכר (Schumacher 1908: Tafel. 1) התוואי עבר לאורך נחל קיני ולצד המעבר העילי שעליו (נ"צ 21980–16785), המשיך עד ה"גשר הרומי" שעל הנחל (ראה בהמשך). התוואי המתואר נראה בצילומי אוויר משנות ה-40 של המאה קודמת (P.S. 680; No. 5069, 5031) (איור 12), ולאורכו לפי שרגא גלס, חבר קיבוץ מגידו, היו קברי ארגז (נ"צ 21975–16695) מכוסים ברעפים גדולים שנהרסו בעיבוד החקלאי לאחר הקמת קיבוץ מגידו. לאורך התוואי הקדום נמצאו בסקר לגיו ריכוזי חרסים (נ"צ 21985–16725; 21995–16705; 21999–16712; 21980–16715) מהתקופות הרומית והביזאנטית, שסומנו גם במפת שומאכר (Schumacher 1908: Tafel. 1) וסביר שהיו בשטח לגיו הרומית ומאקסימיאנופוליס הביזאנטית.

במפת שומאכר (Schumacher 1908: Tafel. 1), ובצילומי אוויר (P.S. 680; No. 5069, 5031), תואר נתיב נוסף מלג'ון המזרחית, פונה צפונה ועובר מעל הגשר העילי בנחל קיני (נ"צ 219801–6785), לאורך חורבות הכפר El Lajjun, שסומן במפה המנדטורית (נ"צ 2201–1670; Megiddo, 16–22), בשטח חקלאי פתוח ממערב לקיבוץ מגידו, ומצפון מערב לתל מגידו ופונה צפונה ליקנעם או לצפון-מערב לרכס הבזלתי עליו הוקם מושב היוגב (נצ"מ 2240–1695).

ה"גשר הרומי" על נחל קיני (נ"צ 21995–16735), נבנה על התוואי הדרומי מ"ציר השלוחה" עד לח' לג'ון המזרחית, מצפון חאן לג'ון (נ"צ 2198–1673; Schumacher 1908: Tafel. 1; Schumacher 1904: 8–10), ומאפשר לחצות את הנחל בכל עונות השנה. רול ואיילון (1988: 156) העריכו לפי איור מוקדם של הגשר (Wilson 1880: 24) כי הוא נבנה על גבי גשר רומי (איורים 13, 14).

מעבר הגשר, אוכף מתון ומצפון מזרח לו משתרעת גבעת אל מאנך (נצ"מ 2202–1677), "מקום החניה" בתרגום מערבית. הגבעה נמצאת מדרום לתל מגידו, ממזרח לקיבוץ מגידו ומצפון לנחל קיני היכן שהנחל מבצע פיתול גדול לכיוון דרום. לפי הצעת רול ואייזק גבעת אל מאנך היתה מחנה הלגיון והמקום ממנו נמדדו המרחקים לתחנות אבני המיל שלאורך הכביש לגיו-סקיתופוליס ולגיו-דיוקיסריה (Isaac and Roll 1982: 34–35, 86) וסביר שגם המרחקים בכביש האמור כאן לקיסריה. ממצאי סקר לגיו, מאפשרים להציע מיקום מדויק יותר למחנה הלגיון, בשטח המישורי למרגלות המדרונות המזרחיים של גבעת אל מאנאך (טפר 2003א: 158–159; Tepper 2002).

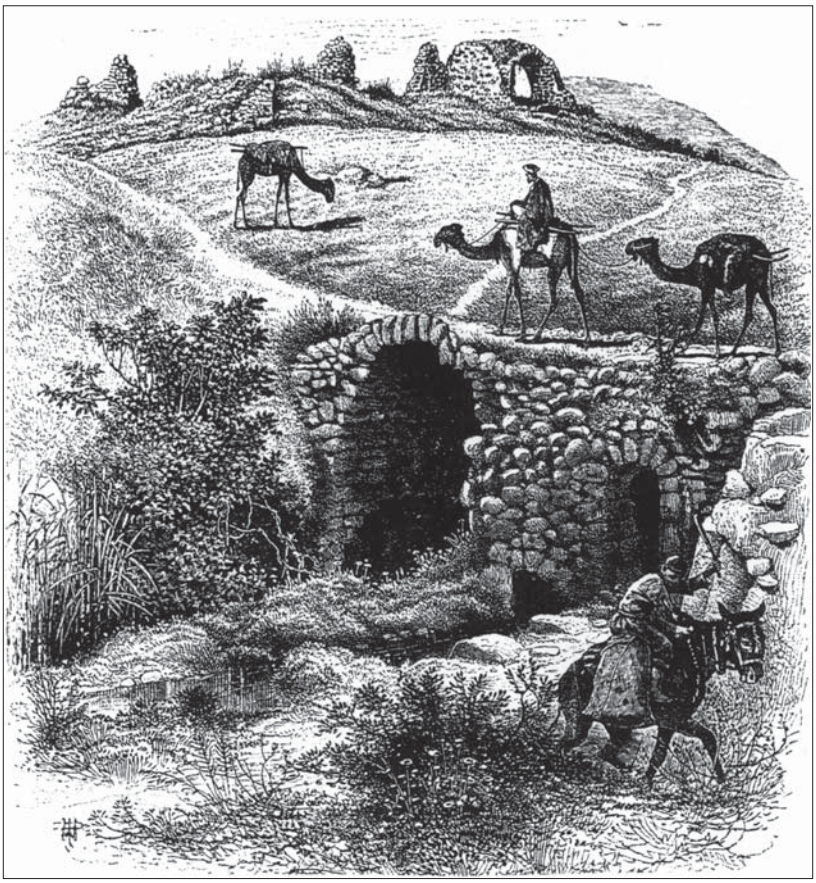
במחנה הלגיון הרומי בלגיו, חנה הלגיון השני שהובא לארץ ישראל, עדות לשינוי במעמד הפרובינציה פלסטינה למעמד של פרובינציה קונסולרית (צפריר תשמ"ב: 350). הלגיון השישי פארטה שכן במחנה



איור 11: תכנית המעלה החצוב ותוואי הכביש מדרום מערב ללגיו

איור 12: צילום אויר של נחל קיני והכפר לג'ון ממערב. ממזרח הגשר (a) וחאן לג'ון (b). בשטח הפתוח בין החאן והנחל דרך (c) שכיוונה לדרום מערב (מקור: P.S. 680. 6.16 – Dec 44. No. 5069).

איור 13: צילום גשר לג'ון, ברקע טחנת קמח בנחל קיני והכפר לג'ון (באדיבות רשות העתיקות. מקור: ארכיון מנדטורי, מס' 245/1924).



איור 14: ציור גשר לג'ון, ברקע חאן אל לג'ון (מקור: Wilson 1880: 24).

בלגיו בימי שלטונו של האדריאנוס (Cotton 2000; Isaac and Roll 1979; Avi Yonah 1973: 209–213) ואולי עוד קודם לכן (Cotton and Eck 2001: 222–223), שימש נקודת מוצא לסלילת הכבישים הרומיים האימפאריים במרחב גדול בצפונה של ארץ ישראל (Isaac and Roll 1982), והיה תקיעת טריז רומית, בין הגליל ליהודה, ועדות לשליטה ולפיקוח הרומיים בגליל (אופנהיימר תשמ"ב: 64).

דיון היסטורי בממצא הארכיאולוגי של הכביש הרומי קיסריה לגיו.

בתקופות קדומות לתקופה הרומית, הייתה "דרך הים" תוואי מעבר נוח (משל תשכ"ז: 165–169; Meshel 1973: 162–166) מצפון סיני למישור החוף, דרך צפון השרון (אהרוני 1987: 35–41; אבי יונה תש"ט: 77; גיחון 1990: 289–317; ספראי ואחרים 1990: 249–261; Dorsey 1991: 59–61), ומשם בנתיב אחד לעכו ממערב לכרמל (אהרוני 1987: 38–39) ובנתיב השני לעמק יזרעאל דרך המעבר ההררי בין הכרמל והשומרון. בו מספר נתיבי משנה: "מעבר עירון" (גדות 1999) הוא "הדרך של ערונה" (זרטל ומרקם 2000: 26; זרטל 2000: 10–17), מעבר דותן, "דרך עמק דותן" וסעיף המשנה של מעבר תענך (אהרוני 1987: 39–40; זרטל ומרקם 2000: 27; זרטל 2000: 18–23; Dorsey 1991: 98), מעבר יקנעם הוא מעבר נחל תות/ואדי אל מלך על סעיפי המשנה שלו (Karmon 1961; Alt 1914: 79; Smith 1896) שמוצאם לעמק היה ליד יקנעם (זרטל 2000: 23–24), בנוסף לנתיבי מעבר נוספים בהר מנשה (זרטל ומרקם 2000: 26–30) שמוצאם מדרום למגידו ומעברים נוספים דרך רמת מנשה שמוצאם בנקודות שונות לאורך קו התפר הגאוגרפי בין עמק יזרעאל ורכס רמת מנשה מצפון למגידו: נחל מדרך ומוצאו ליד תל בר (Nelson 1913: 12; Schumacher 1903: 4), נחל משמר ומוצאו ליד תל אבו שושה (Schumacher 1903: 4) כמו גם נתיבים שחצו את הכרמל (Artzy 1998: 439–449) ונתיבי מעבר נוספים (Beilage 27; Kuhnen 1989: Map 3 Dorsey 1991: 83–87).

למרות המחלוקות המחקריות בדבר החשיבות של כל אחד מהמעברים מהשרון הצפוני לעמקים הפנימיים בתקופות השונות, מקובל על הכל כי ברמה ההררית שבין הכרמל והשומרון, היו מעברים נוחים לאורך ההיסטוריה (Van de Velde 1854: 344), נקודות המוצא שלהם בשרון ובעמק נבחרו בתקופות שונות, ליעדים שונים ומצרכים מגוונים.

אם כן, צומת הדרכים ליד מגידו (Dorsey 1991: Map 2,3,4,5) במוצא "מעבר עירון", הייתה אחת מכמה צמתי דרכים אחרות בצפונה של ארץ ישראל (Isaac and Roll 1982: 3–7) כמו ליד יקנעם, אבו שושה, תענך וג'נין. בצמתים אלו עברו במשך תקופות ממושכות גם ההולכים ב"דרך ההר" לאורך קו פרשת המים של ארץ ישראל ומוצאה בצפון השומרון, בשולי עמק יזרעאל (אבי יונה 1965: 715–716; קמפינסקי 1993: 13–19; זיו 2001: 195–206).

העדויות השונות על מעבר צבא באחד מהמעברים האלה בתקופות הפרסית וההלניסטית (גיחון 1990: 289–317) לא נשענו על ממצא ארכיאולוגי של סלילה. בתקופה החשמונאית פעלו בארץ צבאות במתכונת הלניסטית (גייגר 1996: 141; שצמן תשנ"ו: 1991: 21–44), ובתקופה הרומית הקדומה פעלו בארץ צבאות במתכונת רומית (לוין 1990: 24–25; שליט תשל"ח: 54–59; 310–316 :Shatzman 1991) שהשתלבו במערך הצבאי הרומי האימפאריאלי (לוין 1990: 31–33, 40; קיטרון 2000: 33). למרות זאת, לאחר הקמת קיסריה ונמלה הגדול ולאחר כל המערכות הצבאיות שניהל הורדוס בצפון הארץ, אין ידיעות כיצד נראו נתיבי היבשה הממלכתיים (Fischer, Isaac and Roll 1996: 328–329; Roll 1996: 552).

לעומת זאת, ישנן עדויות רבות במקורות הארץ ישראליים, אודות העליה לרגל בימי בית שני הדנות בדרכים סלולות שהוכשרו על ידי רשויות היהודים, ועל תנועת שיירות מאורגנות מיישובים מרכזיים בארץ לירושלים (אבי יונה תש"ט: 73; ספראי 1965: 55–58, 106–109; הנ"ל 1983: 281; הנ"ל 1990: 159–160; ברושי תשמ"ה: 15–17), על סלילה, על התקנת מקורות מים לאורך דרכי השיירות ועל התקנת מקומות לינה לעוברים בדרכים (ספראי 1995: 198–199, 200, 201; רוט-גרסון תשמ"ז: 72–86; קרויס תרע"ד: 150; Applebaum and Safrai 1971: 229–230). אומנם חלקם מימי דור

יבנה (ספראי 1995: 192–194) אך מכיוון שיעודן הראשי של הדרכים הנזכרות הוא העלייה לרגל לירושלים ומכיוון שעליה זו כמעט וחדלה לאחר חורבן ירושלים ומקדשה (ביכלר 1967: 99; ספראי 1965: 85–90), סביר כי הדרכים האלה נסללו ושימשו בתקופה הרומית הקדומה והמוסדות היהודים המשיכו לשמור על כשירותן גם לאחר מכן.

בין דרכי עולי הרגל מהגליל לירושלים, נמנו במקורות שלוש דרכים מרכזיות: אחת לאורך בקעת כנרות והירדן דרך יריחו לירושלים, דרך נוספת עברה דרך ארץ כותים, והשומרון והדרך השלישית נמשכה מהגליל לכפר עותנאי (משנה גיטין פז, מז; תוספתא שם, פז) ומשם לאנטיפטריס ולירושלים (ספראי 1995: 116–117), היא הרלוונטית לדיוננו כאן, משום שהיא הייתה דרך ראשית מהגליל לירושלים ומשום שהיא נסללה דרך "מעבר עירון".

בסקר לגיו (טפר 2003א: 155–158; Tepper 2002) הוצע לזהות את כפר עותנאי הנזכר במקורות היהודים (קליין תשל"ח: 95–96), במפת פויטינגר (פויטינגר, Caporcotani: Tabula Peutingeriana, ed Weber 1976, segment IX) ובגאוגרפיה של פטולמיוס (Caparcotnei: Claudii Ptolemaei, Geographia, ed Nobbe 1843–1845, V, 16, 4), עם היישוב ששרידיו נחשפו על ידי ג'ונס (ארכיאולוג ירושלים בתקופת המנדט), במהלך חפירות ההצלה שנערכו בזמן הקמת משטרת מגידו (תיק משטרת מגידו, ארכיון רשות העתיקות, רוקפלר), מדרום מערב לצומת מגידו המודרני (נ"צ 2197–1683).

נאמן דיווח על קטעי סלילה בנחל בעאנא (מנ"צ 2178–1660 ועד נ"צ 2179–1675) מכביש ואדי ערה המודרני ועד מוצא הנחל למישור פתוח ומעובד ממערב לקיבוץ גבעת עוז: "אבני שוליים גדולות, ריצוף מאבנים שטוחות וקירות תמך" (רול ואיילון 1988: 156). על סמך הממצא של נאמן הציעו רול ואיילון (1988, 157) כי הדרך הרומית מקיסריה ללגיו עברה בתוואי האמור, ולדעתנו הוא ההמשך של הדרך ששרידיה נתגלו בסקר לגיו (לעיל) ויתכן שנסללה מהיישוב כפר עותנאי ששכן על גבעת המשטרה לכיוון מערב. אפשר להניח שזו הדרך הסלולה שעברו בה עולי הרגל וההולכים בדרכים מהגליל דרך כפר עותנאי לירושלים, בימי הבית השני, עוד לפני הסלילה הרומית בארץ ישראל.

הערים הרומיות שימשו מרכז מנהלי ומוקדי הכוח הצבאי של הפרובינקיה, וחנו בהן צבאות קבע ובהן גויסו חילות העזר שנוהלו במתכונת הצבא הרומי. להקמת סבסטיה וקיסריה במחצית השניה של המאה הראשונה לפני הספירה, בידי הורדוס, נודעה חשיבות רבה בענייני המנהל, הצבא והשלטון ההרודיאני והרומי בארץ ישראל בתקופה הרומית. בקיסריה היה מושב הנציבות לאחר שארץ ישראל הפכה ממדינת חסות לפרובינקיה (6 לספירה), הנמל והמוסדות העירוניים הרומיים והתרבותיים חברתיים שהיו בה היו חלק אינטגרלי של האימפריה הרומית (לוין 1990: 49–50; 91–97; 120).

הכביש הרומי מאנטיוכיה לעכו, נסלל כבר בשנת 56 לספירה (Goodchild 1949: 91–127) וסביר כי עכו היתה בסיס לוגיסטי צבאי ראשי של הלגיונות הרומים, מחוץ ליהודה, טרם כיבוש הגליל. סלילת הכביש מעכו לקיסריה (זיגלמן 1982: 35–46), היתה מאוחרת יותר, סביר בימי המרד הגדול (רול ואיילון 1988: 149–150, הערה 10). ואכן, סלילה רומית ראשונה מוכרת מימי המרד הגדול בגליל, כנראה כבר בזמן המסעות של גלוס (66 לספירה), של פלצידוס (אביב שנת 67 לספירה) ואספסינוס (חורף שנת 67 לספירה) לציפורי. מסעות צבאיים אלו חייבו סלילת כבישים רומיים. יוסף בן מתיתיהו מתאר סלילת תואי אל עבר יודפת לצורך העברת גייסות ומכונות לחימה (מלחמת, ג. ז, ג) ויתכן כי שרידיה אותרו בגליל התחתון (טפר ושחר תשמ"ה: 108–139). ואכן אבן המיל שנמצאה ליד הכביש הרומי קיסריה–בית שאן–פלה (נ"צ 2235–1756) במיל 18 מבית שאן ללגיו ובמיל 6 מלגיו לבית שאן, מתוארכת לשנת 69 לספירה (רול תשל"ט: 40; Isaac and Roll 1982: 65–66, 91; Ibid 1976) מעידה על סלילת הכביש על ידי חיילי הלגיון העשירי. האבן נמצאה, בתחנה מספר 18 של הכביש מבית שאן ללגיו אך סומנה במיל ה–34 מקיסריה ולא מלגיו והוצבה טרם הקמת מחנה הלגיון בלגיו.

לפיכך נראה, כי הסלילה הרומית בגליל החלה רק לאחר כיבושו (67 לספירה) והיא נעשתה בידי לגיונות רומיים ששהו בארץ לאחר המרידות בנרון (67–69 לספירה) ובזמן ההערכות הרומית לחידוש

הלחימה ביהודה ולקראת כיבוש ירושלים (69 לספירה). סביר להניח כי מערכות הלחימה ביהודה התנהלו על סמך נתיבי מעבר קיימים (דר תשמ"ב: 218–220) תוך כדי סלילת כבישים לוגיסטיים מקומיים כפי שידוע ממצור יודפת. רק לאחר התבססות הצבא הרומי בקיסריה וסקיתופוליס ויותר מאוחר באמאוס, ירחו וגופנה (יוסף בן מתיתיהו, מלחמת ד. ח, א; ט,ט. שם, ה. א, ו; ב, א,ג) התפנו יחידות צבא לסלילת כבישים רומיים אימפארילים (שנת 69 לספירה). רול ואיזק הדגישו את שיטת הפעולה הרומית הזו, כמו גם את שיטת הסלילה שמטרתה "לאפשר ליחידות הצבא הרומיות תנועה מהירה מזירה לזירה, להחיש להן אספקה באורח סדיר ולהבטיח קשר יעיל בינן ובין המפקדה הראשית" (רול תשל"ו: 40), כך בימי רגיעה בין הקרבות וכך במערכות צבאיים ולקראת מסע צבאי (Isaac and Roll 1982: 66).

יחד עם זאת, הסלילה הרומית העיקרית בארץ היתה בימי שלטונו של האדריאנוס (117–138 לספירה), לקראת ביקורו בארץ בשנת 130 לספירה, נסללו מספר כבישים (רול תשל"ו: 41;Isaac and Roll 1982: 91) שמטרתם שונה מהמטרה של הכבישים שנסללו בארץ לפני כן. לסלילה האינטנסיבית של ימי האדריאנוס, נמצאו עדויות בכתובות על שתי אבני מיל שנתגלו ליד שוני (נ"צ 1485–2156) לצד הכביש קיסריה לגיו דרך נחל תנינים. על גבי אבן אחת נרשם ביוונית ועל השניה בלטינית מרחק של "19 מיל" ללא ציון היעדים (נאמן 1989א: 55), על סמך חישובי המרחק הציע רול שהכביש נסלל מקיסריה ללגיו דרך שוני וגבע (Roll 1996: 557). הכביש לגיו בית שאן, נסלל מצומת על הכביש לגיו ציפורי שנסלל בשנת 120 לספירה ממחנה הלגיון בעכו ללגיו (הקר תשכ"א: 175–186; Isaac and Roll 1979: 56; Ibid. 1982: 91–92), לאחר חציית הקישון והתחנה הרביעית (הקר תשכ"א: שם). לפי רול ואיזק שבדקו אבני מיל רבות לאורכו, הכביש מלגיו לבית שאן שופץ בשנת 129–130 לספירה, לקראת ביקור האדריאנוס ולהגברת המעורבות, השליטה הצבאית והאורבניזציה הרומית בפרובינציה (Isaac and Roll 1982: 92).

לאור האמור לעיל, נראה כי כבר בשנת 120 לספירה שכן בלגיו שליד מגידו מחנה צבא רומי. הקמת מחנה הלגיון ליד הכביש הרומי האימפארילי קיסריה פלה דרך בית שאן, הפכה את מקום המחנה למרכזי במערך הכבישים הרומיים שנסללו מאז בגליל. מעתה ואילך, מחנה הלגיון שימש נקודת מוצא ויעד לסלילה הרומית בצפון ארץ ישראל. עדויות לכך נמצאו בסקר הכביש מלגיו לבית שאן, על אבני המיל שנתגלו לאורך הכביש נמצאו כתובות ובחלקן נספרו המיליים ממחנה הלגיון בלגיו, עדות להיותו caput viae וסביר שנמצא בקרבתו של היישוב כפר עותנאי (Isaac and Roll 1979: 56).

מימיו של מרקוס אורליוס (161–180 לספירה) ובימיו של אחיו שותפו לשלטון לוקיוס וארוס (161–166 לספירה) נמצאו אבני מיל רבות ועליהן כתובות שתוארכו לשנת 162 לספירה עדות למפעל רחב היקף הקשור למסעות המלחמה הרומיים נגד הפרתים (רול תשל"ו: 41). לפי איזק ורול, משנה זו נמצאו 4 כתובות על אבני מיל עדות לשיפוץ הכביש לגיו–בית שאן: 3 אבני מיל מהתחנה השביעית אשר נמדדה מבית שאן ואבן מיל אחת מהתחנה החמישית שנמדדה ממחנה הצבא בלגיו (Isaac and Roll 1982: 86, 92). אבן מיל עם כתובת שתוארכה לשנה 161/2 לספירה נמצאה ממערב לגבעת עדה (נ"צ 1486–2133) לצד הכביש האמור במחקרנו מקיסריה ללגיו (רול ואיילון 1988: 156–157).

מפת דרכי האימפריה הרומית של פויטינגר (Tabula Peutingeriana, ed Weber 1976, segment IX) חוברה לאחר שנת 135 לספירה לפי השימוש בשם איליה קפיטולינה הפוליס שנוסדה במקום ירושלים ולא לאחר התקופה האנטונינית בארץ ישראל (רול תשל"ו: 42; פינקלשטיין תשל"ח: 72–75). לפי השימוש האנכרוניסטי בשמות הערים ומחנות הצבא המופיעים במפה ובינהם השם כפר עותנאי (Caporcotani), המופיע בצורה כמעט זהה (Caparcotnei) גם אצל הגאוגרף קלאודיוס פתולמאיוס (Claudii Ptolemei Geographia, ed Nobbe 1843–1845, V, 16,4), נראה כי מקורות המפה הנוגעים לצפון ארץ ישראל מתוארכים לאמצע המאה השניה לספירה (ספראי תשמ"א: 270–286).

מערך הכבישים הרומיים שנחשפו בארץ ישראל ותוארכו לפי אבני המיל לשנת 162 לספירה, מתאים במידה רבה, למפת הכבישים הרומיים בארץ ישראל

של פויטינגר ושל פטולמאיס (רול תשל"ו: 42). אם כך, בתקופה זו, כפר עותנאי הוא ציון מקום המחנה הרומי שככל הנראה קיבל את שמו משם היישוב היהודי הסמוך. מקום זה נמצא לצד הכביש מקיסריה ללגיו, כביש המשמש לפי מפת פויטינגר כמעבר יחידי ולכן מרכזי בין מישור החוף לעבר הירדן מהנגב בדרום ועד צור בצפון, ומכאן חשיבותו הרבה.

מפת פויטינגר ציינה את המרחק לאורך הכביש מקיסריה לכפר עותנאי 28 מיל, והכביש מכפר עותנאי לבית שאן 24 מיל (Isaac and Roll 1982: 10). זרטל טען כי המרחקים האלה במפת פויטינגר, תואמים לכביש קיסריה - גיני - בית שאן והוא אינו מקבל את זיהויי כפר עותנאי ולגיו ליד מגידו (זרטל תשמ"ו: 183-194). נראה כי הדיון על כך הוכרע בממצא אבני המיל מהכביש לגיו בית שאן עליהן ציון המילים ממחנה הלגיון בלגיו (Isaac and Roll 1982: 86). לכאורה קיימת אי התאמה בציון המרחקים במפת פויטינגר, אך חישוב מרחקי המיל מתאימים לאבן המיל משנת 69 לספירה, המציינת מרחק של 34 מיל מקיסריה, טרם הקמת מחנה הלגיון. אבן זו נמצאת בתחנת המיל ה-6 מלגיו בכביש לגיו בית שאן ומתקבל אישוש למרחק (28 מיל ועוד 6 מיל) הנקוב במפת פויטינגר ולממצא הארכיאולוגי (Isaac and Roll 1982: 10, Note 55). כך או כך, מדידת מיל רומאי תיקני (כמקובל 1482 מ') בשטח בהשוואה למקורות היסטוריים שונים, כפי שנעשתה בכביש יפו-ירושלים העלתה, גם שם, אי התאמות בשיעורים דומים (Fischer, Isaac and Roll 1996: 296-300) ובמחקר הצביעו על אי התאמות נוספות בין מפת פויטינגר לממצא הארכיאולוגי (Frankel and Kochavi 2000: 22) במרחב אנטיפטריס (Roll 2000: 39-46).

רול ואיזק תיארכו את הכבישים לפי כתובות על אבני מיל. את זמני השיפוצים שנעשו בכביש לגיו בית שאן, לימי פרטינקס (193 לספירה), לימי סוורוס (198 לספירה), לימי קרקלה (213 לספירה) ולימי דיוקליטיאנוס (230-232 לספירה), ובחלקן אזכור ליעד שהוא מחנה הלגיון כמוצא למדידת המילים בכביש (Isaac and Roll Ibid: 86, 92-95) וסביר שמרחקים נמדדו גם לאורך הכביש ממחנה הלגיון לקיסריה.

לפי אבי יונה (Avi Yonah 1966: 122-123) העיר מאקסימיאנופוליס נוסדה בלגיו לכבוד מאקסימיאנוס גאלריוס (305 לספירה), רול ואיזק קיבלו את הצעתו (Isaac and Roll 1982: 11; Abel 1967: 175). אולם מתקופה זו ואילך אין עדויות נוספות על נוכחות הלגיון השישי בלגיו וסביר שהלגיון השישי עזב את צפון ארץ ישראל, ולפי ממצאי סקר לגיו נראה שהנוכחות הצבאית בלגיו נמשכה עד ראשית המאה ה-4 לספירה (טפר 2003א: 159-164). בסוף אותה המאה כבר לא נזכרת לגיו ואין זכר ליחידה צבא כלשהי באתר. יתר על כן, הלגיון השישי נפקד ממערך הלגיונות בארץ ישראל בזמן חיבור ה-Notitia Dignitatum (Polaschek 1925: 1081; Seeck 1962: 72-73; Mattingly 1949: 611).

אווסביוס (262-340 לספירה) חיבר את האונאמאסטיקון (Onomasticon, Klostermann 1904. passim) בזמן עליית הנצרות בימי קונסטנטינוס. הוא התמנה לפרסביטרוס בקיסריה ואת האונאמאסטיקון הוא כתב לבקשת ראש הכנסיה בצור (הר 1990: 224), צפריר הקדים את זמן חיבורו לשנת 300 לספירה (Tsafrir et al. 1994: 33) אך נראה כי נחתם בשליש הראשון של מאה רביעית (Isaac and Roll 1982: 11).

אווסביוס אסף בחיבורו ידע רגיונאלי מסוף המאה ה-3 לספירה ומארכיוני קיסריה שהיתה בראשית המאה ה-4 לספירה בירת פרובינקיה פלסטינה (Isaac 1996: 155, 158). בחלק הראשון של החיבור "על שמות המקומות בכתבי הקודש" ציין אווסביוס מרחקים אל יישובים בגליל מנקודת מוצא בלגיו (Legeon). ובאונימסטיקון ישנה עדות על מרכזיות האתר אך ללא רמז לנוכחות לגיון רומי או יחידה צבאית בלגיו באותה עת. אך מצד שני, אין אזכור של מאקסימיאנופוליס שהוקמה ליד המחנה ועולה כי הקטע הזה שבמקור נכתב לפני ייסוד הפוליס במקום, בשנת 305 לספירה (Ibid., 11; N.63), או שאווסביוס לא מצא צורך לציין את הפוליס החדשה, שכן לא הייתה בעלת חשיבות נוצרית.

אוסביוס התייחס לאתרים הנזכרים במקרא וניסה למקמם לפי עצמים גאוגרפיים בולטים ובעיקר לפי ציוני מרחקי המיל לאורך רשת הכבישים הממלכתית רומית. הוא הזכיר 20 כבישים ובסיסי צבא רומי

ומיקום יחידות הצבא בארץ, ואת הפולייס שנוסדו לאחר הסיפוח הרומי של ארץ ישראל (Isaac 1996: 153–167), וביניהן העיר איליה קפיטולינה שנוסדה בימיו של האדריאנוס, וכן הערים דיוקיסריה, ניאופוליס, אליאותופוליס, סבסטיה ודיוספוליס שנוסדו בימיו של ספטימוס סוורוס, ונראה כי מקורותיו מתייחסים לנתוני השלטון והמנהל הרומי לפחות במאה השנים טרם כתיבת האונמסטיקון.

לפי אווסביוס ניתן לשרטט על מפה את רשת הכבישים הממלכתית סביב לגיו ואת מקומות היישוב בסביבה שנזכרים במקרא וזוהו בימיו. מכאן אזכור בית היני: "רחוק מקיסרין ט"ו מילים לצד מזרח" (Eus., On. 30, 5). את בית היני הוצע לזהות בענין (נ"צ 1659–2120) (Tsafrir et al. 1994: 88) או עם קצר א-שייח שרייע (זרטל ומרקם 2000: 73–74). כך או כך, ההקשר הוא לאתר יישוב הנמצא סמוך לכביש הרומי קיסריה-לגיו, לא הרחק מהמיל ה-15 מקיסריה שם לפי חישובנו נמצא האתר עין זיתונה (לעיל). יתר על כן, מרכזיותה של לגיו ומערך הכבישים הרומים והיישובים המתואר באונומאסטיקון מתיישב יפה עם המחקר הגאוגרפי היסטורי וחקר רשת הדרכים מהמאות 3–4 לספירה (Isaac and Roll 1982: 12).

הכביש ממקסימינופוליס (לגיו) לבית שאן שופץ גם בשנת 324 לספירה, והכביש ממקסימינופוליס (לגיו) לציפורי שופץ בשנים 333–337 לספירה (Roll 1995: 1168; Isaac and Roll 1982: 95, 86, 82) ונערכו גם שיפוצים נוספים (Isaac and Roll 1982: 95).

לאחר ועידת צור (335 לספירה) הורה קונסטנטינוס למאמיניו: לעלות לרגל לירושלים בדרכי הדואר האימפאריליות הרשמיות (Cursus Publicus (Roll 1995: 1168; Vincent and Abel 1914: 40). הצליינות הנוצרית שהתפשטה כתופעה חדשה בארץ ישראל במחצית הראשונה של המאה הרביעית, הביאה לתנועת עולי רגל בכבישים הרומיים לשיפוצם ולבניית כנסיות ומנזרים ביישובים לאורך הכבישים (דן 1990: 275–284).

הנוסע/ת מבורדו ציין/נה את מאקסימיאנופוליס, כעיר הנמצאת בין הר סינא ליזרעאל: "במיל השלישי משם, [מקיסריה] הר סינא. שם יש מעיין, אישה אשר תרחץ בו תהיה מעוברת. העיר מאכסימיאנפוליס – 18 מילין. העיר יזרעאל – 10 מילין.... העיר סקיתופוליס – 12 מילין" (לימור 1998: 27–28; Itinerarium Burdigalense, ed. Geyer and Kuntz 1965). מכאן שהנוסע/ת מבורדו הגיע/ה מקיסריה למקסימיאנופוליס דרך הר סינא, היא שוני (Tsafrir et al. 1994: 165, 238–239), מהלך של 21 מיל רומי בכביש מקיסריה ללגיו דרך נחל תנינים.

ארץ ישראל הפכה למוקד של צליינות נוצרית ובאמצעות מערך הכבישים הרומיים היו מגיעים הצליינים למקומות הקדושים (Wilkinson 1977). למרות החדירה האיטית של הנצרות לארץ (דן 1990: 277), ספרות עולי הרגל והצליינות הנוצרית הופיעה כבר במאה הרביעית לספירה, והיא מקור נוסף להכרת רשת הכבישים בארץ ישראל. ספרי המסעות האלה (Itineraria) תיארו גם תחנות לאורך הדרכים ואת המרחקים ביניהן (דן, שם: 282–284). בין הספרות הזו, היה חיבורו של תיאופאנאס, פקיד מצרי מראשית המאה הרביעית לספירה שתיאר את כביש החוף והתחנות לאורכו (שובה 1954: 181–185; Alt 1954: 154–166). כך החיבור של נוסע/ת מבורדו (לעיל), כך הודעת הפטירה של פאולה (Paula) אשר מסר Jerome במה שידוע כמכתב 108 (Roll 1995: 1169, Note 17), וכך גם החיבור הלטיני "מצב המקומות הקדושים" של תיאודוסיוס (De Situ Terrae Sanctae. Ed Geyer, 1965: 114–125), המתוארך לשנים 518–530 לספירה. במסע הרביעי שם, סופר על מסע מירושלים לגליל, ונזכרת קיסריה והמרחק לדיוקיסריה (ציפורי) 30 מיל (צפריר תשל"ט: 63–65).

באותה התקופה קיימת בלגיו העיר מאקסימיאנופוליס כיישוב המרכזי בצומת מגידו. מקורות נוצריים מעידים כי בישופ ממאקסימיאנופוליס היה בועידת ניקיאה בשנת 325 לספירה, בועידה בשנת 347 לספירה, בועידה נוספת בשנת 518 לספירה ובועידת ירושלים בשנת 536 לספירה, (Isaac and Roll 1982: 11, Note 61). העיר נזכרת גם ברשימת 11 הערים שמנה היירוקלס (535 לספירה) בפלסטינה השניה (צפריר תשמ"ב, 376; Hierocles, 720, 10; ed. Honigmann 1939: 43) ומוזכרת כגבולה הדרומי ברשימותיו של גאורגיוס מקפריסין (צפריר תשמ"ב: 377–380;

Georgius Cyprius, l. 1034. ed. Honigmann 1939: 67) משלהי המאה ה-6 לספירה.

הכביש מקיסריה למאקסימיאנופוליס דרך המעבר בואדי ערה לא נזכר בספרות הנוסעים ונראה כי לא היה זה ציר מרכזי במעבר עולי הרגל הנוצריים באותה העת. מאידך דווקא מהמחצית השניה של המאה רביעית עולה חשיבותו של הכביש קיסריה- בית שאן דרך מקסימינופוליס (Isaac and Roll 1982: 13-14) וסביר להניח שחלק מהתנועה המנהלית - ממלכתית המשיכה לנוע בכביש הרומי דרך ואדי ערה במקביל לתנועה דרך הציר הצפוני דרך שוני וגבע ומשם לאתרים הנוצרים בגליל.

השימוש בכביש בתקופות שלאחר הכיבוש המוסלמי

לאחר עליית האיסלאם וכיבוש ארץ ישראל בשנת 634-635 לספירה (גיל 1990: 24-31), הארץ חולקה לנפות ומחוזות דומה לחלוקה הביזאנטית. קיסריה איבדה בהדרגה את מרכזיותה ובמקומה נקבעו בירות מחוזות בטבריה ומאוחר יותר ברמלה ובלוד. מרכזי השלטון העיקריים במזרח התיכון של אותה העת היו דמשק וקהיר. ארץ ישראל ומחוזותיה שימשו כתחנות מעבר בין מרכזיים אלו (גיל, שם, 39-51, 171-173; גיל 1983: 91) נראה כי סעיף הדרך שהוביל מבית שאן לקיסריה נזנח והדרך הראשית נמשכה מדמשק לטבריה, דרך לג'ון, רמלה ומשם לקהיר (Hartmann 1910: 675-676). היישוב בלג'ון שמר על מרכזיותו ושימש כבירת פחווה מבוצרת על הדרך הראשית (גיחון 1974: 38; Issac and Roll 1982: 14-15).

חליפי בית אומיה לאחר מכן (680-744 לספירה), בנו ושיקמו בארץ את החקלאות ועסקו בבניית ושיקום הדרכים (גיל 1990: 51-78), עדות לכך הן מספר אבני מיל מימיו של החליפה עבד אל מלכ, שנמצאו בקרבת ירושלים ובגולן (Fischer, Isaac and Roll 1996: 334) ותיקוני סלילה מהתקופה המוסלמית הקדומה שנמצאו במקומות אחרים (Roll 1983: 149). אומנם, סביר שניטש הכביש בו עסקינן מכפר קרע לשולי רמת מנשה ולקיסריה, אך בספרות החוקרים והנוסעים דווח על קטעי כביש סלול ברוחב 10 מ' בין תל אסוויר ותל ערה (Schumacher 1903: 4-5; Nelson 1913: 9) המופיע גם במפות הסקר הבריטי (S:VIII, 1878).

לאחרונה ערך ינאי חפירות ארכיאולוגיות בשוליו הדרום-מזרחיים של תל אסוויר, בקרבת חאן דרכים (שטרן 1997: 94, 178) צמוד לכביש המודרני חדרה-עפולה, וחשף דרך סלולה, רוחבה 5 מ' כיוונה מערב-מזרח, בנוייה עם אבני שפה וסלולה בשכבת רסק גירי ביניהן. על סמך שברי כלי חרס תוארכה הדרך לתקופה מאוחרת לתקופה הביזנטית, אולי לתקופה העותמאנית (ינאי 1995: 67), להערכתנו יתכן שהדרך שייכת לסלילה המוסלמית הקדומה, בנתיב חדש שלא עבר דרך קיסריה ונמשך לאורך מזרחו של מישור החוף בציר ה"מרזבה" לערי הממשל המוסלמיות (רול ואיילון 1987: 155).

בעין אל מועלקה (נ"צ 1619-2123) מדרום לעין זיתונה וממזרח לבקעת ערערה, ליד מעין בצד נתיב מעבר לכיוון ג'נין, נבדקה מצודה רומית (זרטל ומרקם 2000: 116-118) ואספנו בה חרסים מהתקופה המוסלמית הקדומה (גדות 1999: לא פורסם; טפר בהכנה). לפי תכנית המבנה ומידותיו ובהשוואה לאתרים דומים שנמצאו לצד דרכים ראשיות מהתקופה המוסלמית בכלל ומתחילת הממלוכית בפרט, יתכן והמבנה בעין אל מועלקה היה תחנת דרך בין לג'ון ותל אסוויר והסוגייה כולה דרושה בעיון נוסף.

שליטי בית עבאס (750-1099 לספירה) העבירו את בירתם לבגדד וירד מעמדה של ארץ ישראל אשר סופחה למצרים בשלהי המאה 9 לספירה. במהלך תקופה זו נכבשה הארץ בידי הפאטימים (969-1029 לספירה) אך לא לזמן רב (גיל 1990: 78-101). מאבקים בין מוקדי כוח שונים באיסלאם התרחשו לעיתים בקרבת מעבר נחל עירון והיישוב לג'ון (גיחון 1974: 40-46; גיל 1983: 263).

בתקופה הצלבנית נכבשה הארץ (1099-1291) והפכה למדינה עצמאית בעלת אופי נוצרי מערבי. צליינים שפקדו את הארץ נעו בנתיבי הכבישים ששרדו מתקופות קדומות, הוקמו יישובים ומבצרים (שיין 1990: 179-181; גיחון 1974: 54; Benvenisti 1970: 309). הצלבנים סללו גם כבישים בנתיבים משלהם (אלנבלום תשמ"ח: 203-218; הנ"ל, אלנבלום שם: 107-119; Fischer, Isaac and Roll 1996: 335-336; פלד ופרידמן 1997: 323-341; פלד 1989: 13-17; טפר ושחר תשמ"ח:

122–111). בואדי ערה לא נמצאה סלילה צלבנית, אולם מעמד לג'ון נשמר ונבנה שם יישוב מבוצר בשם לה ליון (גיחון (1974: 51–52; פראוור ובנבנישתי 1960: מפה x12/1; Robinson and Smith 1841: 178; Pringle 1993: 3–5) כנראה בשל צומת הדרכים הקדום ומקור המים.

כיבוש ארץ ישראל בידי ביבארס הממלוכי ודחיקת הצלבנים מעכו ועתלית (שנת 1291) החזירו את הארץ למעמד שולי במדינה רחבת ממדים, וכארץ מעבר בין מרכזי השלטון האימפאריילי בקהיר ובדמשק (גיחון 1974: 62–65; דרורי 1990: 11). ביברס שיקם את הדואר האימפריאלי העבאסי, וייסד דואר יונים ממלוכי ובהמשך סלל כביש דואר של שליחים רכובים ולאורכו הקים תחנות שרות לסוסים ולרוכביהם (Gaudefroy-Demombynes 1923: 239–254; Hartmann 1910: 692; Sauvaget 1941; Ibid 1968; סאייג תשל"ז: 17–24, 58–128; גיחון 1974: 65; דרורי 1990: 34–35). לאחר שנת 1265, חילק ביברס אחוזות ללוחמים ולקצינים ממלוכים, לאורך תוואי הדרך בין גלג'וליה וקאקון ובמדרונות ההרים עד אום אל פחם וערערה (Abel 1939: 38–44) במטרה לשפר את הביטחון בדרך וכחיץ כנגד הצלבנים במישור החוף והבדואים בשומרון (גיחון 1974: 66; Sharon 1975: 13).

גשר בנות יעקב שנבנה ב"מעבר יעקב" נזכר לראשונה בשנת 1268 (Lyons 1971: 91) ובשנת 1273 בנה ביברס (Clermont-Ganneau 1888: 262–279) או שיפץ (אלנבלאום תשמ"ח: 215–218) את גשר ג'נדס ליד לוד (Schwartz 1991: 153) שניהם על נתיב כביש חדש ולא מוכר שנתגלה בגליל התחתון ובגולן בין חאן א-תוג'אר, דרך גשר בנות יעקב עד קונטרה (טפר, דרעין, טפר 2000: 128–142; טפר, טפר 2003: 123–152), נראה כי הכביש והגשרים הם שרידי סלילה ממלוכית מימי ביבארס. הכביש הממלוכי נמשך מחאן א-תוג'אר לזרעין ולאורך מורדות ההרים ולא עבר דרך מעבר עירון. למרות זאת, ספרי מסע של עולי רגל יהודים לארץ ישראל, מזכירים דרך ממצרים לצפת, "דרך סלולה ברורה וקצרה" שעברה בבקעת ערערה ולג'ון (ריינר 1988: 127; דוד 1994: 223–230).

בשלהי התקופה הממלוכית, עלו מהמזרח שבטי בדואים ופלשו לשטחה של ארץ ישראל, ביניהם גם שבט טרבאי שהתיישב באזור עמק יזרעאל ולג'ון (גיחון 1974: 67–69; כהן 1990: 300; Sharon 1975: 13). במאה ה-15 העבירו הממלוכים את השליטה על צומת הדרכים הראשיות בחאן א-תוג'אר לידי אותה משפחה שזכתה לתואר "אבירי שתי הדרכים", אחת מהן פנתה מערבה ללג'ון (גדות 1990: 20; זאבי 1997: 55; כהן 1990א: 115).

היישוב אל-לג'ון בתקופה הממלוכית, נכלל בממלכת צפת והיה בגבול בינה לממלכת עזה, ושימש מרכז אזורי והוקם בו חאן (דרורי שם: 30–34; שרון 1982: 112). חאן אל-לג'ון (נ"צ 2198–1673; איורים 12, 14) נבנה על גבי סוללת עפר גבוהה, בראש גבעה כ-150 מ' מדרום לגשר על נחל קיני. מידותיו כ-90–100 מ', ובפינותיו הצפונית מערבית, צפונית מזרחית ובדרומית מגדלים והשער פנה לכיוון מזרח, אל הדרך העולה מהגשר, החצר הפנימית גודלה 40X40 מ' ונראה כי חדרים נבנו בהיקפה. ממזרח לו, מעברה השני של הדרך בית קברות מודרני (Schumacher 1903: 9–10; Schumacher 1908: Tafel. 1). תוכניתו דומה לחאנים נוספים אך מידותיו הגדולות מעידות על חשיבותו ומרכזיותו (Sauvaget 1968; Lee, Raso and Hillenbrand 1992: 55–94; שטרן 1997: 23, 122–123). סביב החאן נאספו מעט חרסים מהתקופה הממלוכית לעומת חרסים רבים מהתקופות האומאית, העבאסית והממלוכית שנאספו במדרונות הדרומיים של קיבוץ מגידו, שם שכן הכפר לג'ון עד אמצע המאה ה-20 (טפר 2003א: 209–210) ונראה כי החאן נבנה מחוץ ליישוב, בהקשר לדרך שעברה במקום ולגשר הסמוך.

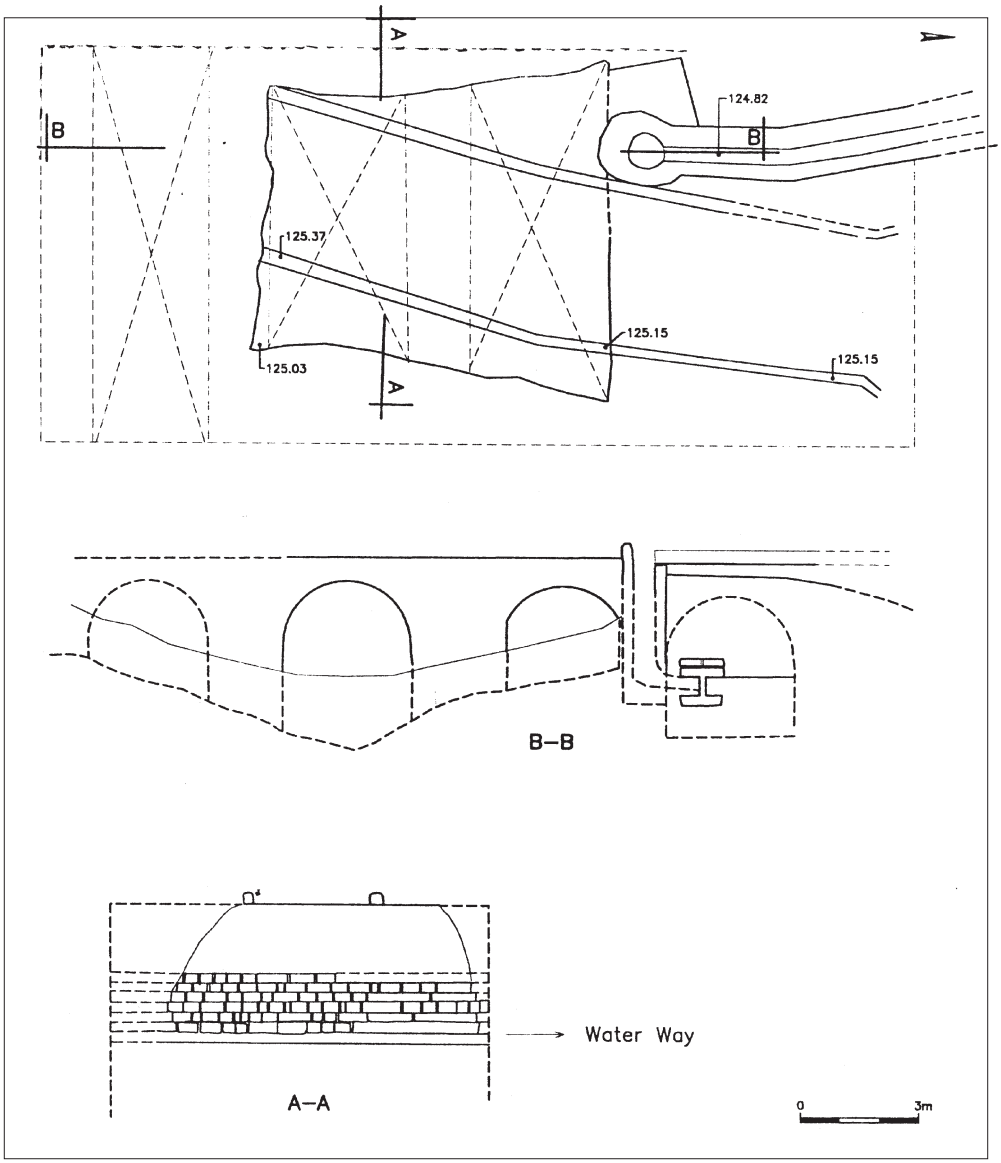
הגשר על נחל קיני (נ"צ 21995–16735), נקרא ג'יסר אל טאחונאט (Schumacher 1908: Tafel. 1; Schumacher 1904: 8–10) בשל טחנת הקמח הבנויה בכבש העלייה לגשר (Tepper 2002; טפר 2003א: 100–103) ושרידיו נראים עד ימינו (איורים 15, 16). רול ואיילון הניחו לפי ציור של הגשר משלהי המאה ה-19 כי הוא נבנה על גשר רומי (רול ואיילון 1988: 156; Hall 1984: p. 24; Wilson 1880: 208). אולם תוכניתו דומה לתוכנית גשרים אחרים שנבנו על ידי ביבארס על הירדן (טפר, טפר 2003: איור 1; סטפנסקי 1991: 9–10; Schumacher

איור 15: צילום שרידי גשר לג'ון, מבט למערב.

Clermont-Ganneau) 1899: 179-181), ליד לוד 1896: 110-118; אלנבלאום תשמ"ח: 203-213) ועל נהר אל-בארד בסוריה (Sauvaget 1941: Pl. VII) ובמקומות נוספים (Schumacher 1893: 72-83: Fig. 1-3). לכל הגשרים האלה ישנן שלוש קשתות מחודדות, שתיים קטנות בצדדים וקשת גדולה במרכז, שיפועו חד ולידו בנקודה קרובה אך שלטת, נמצאים שרידי חאן או תחנת דרכים. ונראה כי הגשר בחלקו העליון והמאוחר נבנה בתקופה הממלוכית או מאוחר לכן, אך סביר שהגשר בלג'ון שימש למעבר כביש ממלוכי בין ג'נין בדרום ועכו בצפון מערב, ואין הוכחה לסלילה ממלוכית ב"מעבר עירון".

הצבא העות'מני שכבש את ארץ ישראל, חצה את הירדן בגשר בנות יעקב, מרביתו המשיך בדרך הראשית ללג'ון ומישור החוף עד לכיבוש עזה וקהיר בדצמבר 1516 (גיחון 1974: 73-74), נציגי משפחת טרבאי שפיקחו ושלטו על צומת הדרכים בחאן א-תוג'אר מטעם השלטון הממלוכי שימשו כמורי דרך לצבא העותמאני הכובש, הובילו אותו בנתיב הדרך העוברת מלג'ון למישור החוף דרך בקעת ערערה (זאבי 1997: 55), וזכו בתמורה גם לשליטה על מחוז לג'ון (כהן 1990א: 100), שהיה מחוז חדש בחלוקה המנהלית העות'מאנית (גדות 1999: 103-104; Heyd 1960: Doc. 4, 61), שהבטיח את המשך השליטה בדרך הראשית שחצתה את הארץ מצפון לדרום, בצמתי הדרכים ליד חאן א-תוג'אר ובלג'ון עם דרכי הרוחב בגליל (כהן 1990א: 114-115; מפה עמ' 183).

בלג'ון שהייתה בירת מחוז בחלוקה המנהלית העות'מאנית, לא היו תפקידים מנהליים מסורתיים שמקובל והיו בבירות כדוגמתו כמו: מושל, עוזרי המושל או יחידה צבאית (זאבי 1997), למעט השופט הדתי (כאדי) (Heyd 1960: 42: Doc. 11, 78). נראה כי לא היתה בלג'ון תחנת דרכים חשובה עד אמצע המאה ה-16. לעומת זאת, החאן בלג'ון הפך לאחד החאנים הפעילים בארץ בדמאה ה-16 (Hütteroth and Abdulfattah 1977: 92, Fig.9), בצמוד לחאן הוקמה תחנת דואר שליחים ממלכתית רק בשנת 577 לספירה. היו בה 3 סוסים שהוחזקו במימון תושבי לג'ון שקיבלו בתמורה הקלות מס (Heyd 1960: Doc. 75-76). נתוני המיסים של הדפתר, משלהי המאה ה-16, מצביעים על יישוב בלג'ון ובו 41 בתי



איור 16: תוכנית גשר לג'ון וטחנת הקמח הבנויה בכבש העליה מצפון.

אב (כ-200 נפשות), שדתם מוסלמית, והם שילמו מס בגובה 25% מתוצרתם (Hütteroth and Abdulfattah 1977:159; Robinson and Smith 1841: 178–179; Van de Velde 1858: 353). מקורות מהמחצית השניה של המאה ה-16 מעידים על שליטת משפחת טורבאי על הדרך מקוניטרה ועד ג'לג'וליה (כהן 1990א: 115; Heyd 1960: Doc. 4, 61; Sharon 1975: 27).

כדי לחזק את השליטה במחוזות השונים ולשמור על מעבר בטוח בדרכים, יישבו העותמאנים חיילים ופרשים (ספאהים) באחוזות פיאודליות בארץ ותושבי המחוזות לג'ון, שכם וירושלים היו מצווים לאבטח את שיירות עולי הרגל למכה (כהן 1990א: 108). במחוז לג'ון הוצבו לשם כך, 47 חיילים במצודה שנבנתה בג'נין (Heyd 1960: Doc 56), ובראשית המאה ה-18 הועברו 40 פרשים לוחמים ממחוז לג'ון

לאבטחת חיפה, כך שגברה שליטת הנוודים על הדרכים הראשיות והחל תהליך הסתגרות השלטון העות'מאני מאחורי חומות הערים (כהן 1990א: 112–113). אחיזת משפחת טרבאי במחוז לג'ון נמשכה עד שנת 1608/9 ובראשית המאה ה–17 נחלש השלטון העות'מאני והחלו להתפורר הבריתות שכרת עם כוחות מקומיים.

כיבושיו של נפוליאון בארץ ישראל (אפריל–יוני 1799) היו הגורם לשקיעת הממלכה העות'מאנית. נפוליאון ערך מסע צבאי מדרום לצפון ואת דרכו ממישור החוף לעכו עשה דרך רמת מנשה (גיחון 1974: 85; Karmon 1960: 249). בתהליך שנמשך מהמאה ה–18 חזרה עכו להיות מרכז מסחרי ופוליטי חשוב מכאן מרכזיותה בתיאורי מסעות צבאיים ושתיקת המקורות בייחס ללג'ון, שהיתה תחנה מקומית על דרך מסחרית–כלכלית (כהן 1990א: 179–181).

חשיבות נתיב המעבר והקשר למרכז היישובי במוצאו לעמק יזרעאל

זרטל טען כי במעבר נחל עירון "עברו ... רק מי שרצו להפתיע את האויב או ללכת בדרך בלתי צפויה" (זרטל 2000: 17), וברור כי אין זה המצב בתקופה הרומית והביזאנטית, תקופות בהן סלול כביש בנתיב האמור. לעומת זאת, נראה כי הכיבוש העות'מאני (לעיל) וכיבוש ארץ ישראל מידיהם על ידי גנרל אלנבי, עבר גם הוא בנתיב צדדי ומהיר, דרך מעבר עירון: ו"מיצר ההרים של מוסמוס" (ויול 1954: 181). ייתכן שמסעות מלחמה אלו היו כמו מסעות המלחמה המצריים בימי תחותמס ושישק ומאותם שיקולים הם בחרו נתיבים מהירים וככל הנראה פחות נוחים, לחציית הרכס ההררי בין הכרמל וצפון השומרון, והם אינם מייצגים בהכרח מציאות מסחרית וכלכלית. מכך דווקא עולה החשיבות של הנוכחות במוצא מעבר עירון בעמק יזרעאל של מחנה הלגיון בלגיו ומאקסימיאנופוליס, כמו של התל המקראי במגידו, בפתחו של מעבר הרים שממנו קל ונוח לאויב להפתיע שליט מקומי.

קרבת התוואי הרומי לשערי התל המקראי מאירים באור חדש את סוגיית המערכה הצבאית של תחותמס השלישי בצבא המקומי שנערך מולו בעמק. למרות שלא כאן המקום להרחיב בעניין קשר שבין הנתיבים המקראיים לבין הכבישים הרומיים בכלל, אפשר להצביע במקרה שלפנינו, כי אותם עקרונות שהביאו למיקום ולחשיבות האחיזה במוצא נחל עירון מהתקופה הרומית ואילך, הם שהביאו מן הסתם גם בעת העתיקה, לקשר בין מעבר עירון הקדום למיקומו של תל מגידו. הנתיב לאורך השלוחה מדרום לנחל קיני, היכן שנסלל בתקופה הרומית הכביש מקיסריה, יתכן ושימש גם כנתיב לצבאו של תחותמאס השלישי לעמק קינה להגיע במהירות ובהפתעה אל חומות תל מגידו.

מעבר לכך, לרקע היישובי המפותח לאורך ההיסטוריה במוצא נחל עירון המבוטא בתולדות ההיאחזות היישובית בתל מגידו, בכפר עותנאי, במחנה הצבא במאקסימיאנופוליס ובכפר לג'ון, יותר מאשר במוצא הדרכים ליד תענך, אבו שושה או יקנעם, היה היתרון המקומי של נחל קיני, מקור מים קבוע של מעיינות שופעים כל השנה וגם על כך לא נרחיב יותר כאן.

מעבר לכל זאת יש להדגיש שוב, כי הסלילה הרומית נעשתה בנתיב המוצא של מעבר עירון משיקולים אימפריאליים רומיים, בין קיסריה לבין מיקום מחנה הלגיון ליד מקור המים הקבוע בנחל קיני. בכביש זה לא היה שימוש בתקופות אחרות למעט בתקופה הביזאנטית עד מאה שישית לספירה (Weingarten 2002:243–257, Figs. 4–10) ואולי גם בתקופה המוסלמית הקדומה. יתרה מזאת, סלילת הכביש הרומי נעשתה אז ביכולות הסלילה של האימפריה הרומית לפי יכולות טכנולוגיות של תקופתו והוא שרת מטרות צבאיות ומנהליות מוגדרות.

לכן יש להדגיש כי הכביש הרומי מקיסריה ללגיו נסלל ככל הנראה, רק לאחר הקמת מחנה הלגיון השישי בלגיו, ובהקשר לכך. וכי לקביעת מיקומו של מחנה הלגיון שם הייתה מטרה רומית של שליטה בקו הגאוגרפי–היסטורי שבין הגליל היהודי לשומרון השומרונית וליד מקור מים קבוע ושופע, שהוא נדיר בארץ ישראל (איור 17).

העדות הקדומה לזמן הסלילה של הכביש האמור, נמצאה על אבן מיל משנת 162 לספירה ונראה כי הכביש הרומי שקדם לו נסלל מקיסריה לשוני דרך נחל תנינים ומשם לגבע בשולי עמק יזרעאל מצפון מערב ללגיו ומשם לבית שאן או לעכו, לפי אבן מיל

מהמחצית הראשונה של המאה הראשונה לספירה. סביר מכך, כי לאחר הקמת המחנה בלגיו, שני הכבישים האלה שימשו צירים אימפריאליים מקבילים, כמו שנמצא בסביבת ירושלים (Fischer, Isaac and Roll 1996), גם שם הוקם מחנה לגיונרי, ומכאן מרכזיותם של מחנות הלגיון בלגיו ובירושלים במערך הסלילה הרומית בכלל ובארץ ישראל וחשיבותם במערך הצבאי האימפריאלי בתקופה הרומית.

סיכום

ההיסטוריה של הקמת מרכז שלטוני, מנהלי בטחוני ומסחרי בצומת מגידו ההיסטורי, נלמדת מתולדות האחיזה היישובית בתל מגידו, בכפר עותנאי, בהקמת המחנה הצבאי בלגיו, במאקסימיניאפוליס ויותר מאוחר בלג'ון ובהקמת המשטרה הבריטית שם. החשיבות המיוחדת של האחיזה היישובית המתוארת והתפתחותה המיוחדת היו לא רק במיקום בקו הגאוגרפי-היסטורי בין צפון למרכז הארץ אלה בעיקר בין הגליל היהודי לבין שומרון השומרונית, ומותנים היו בהכרח גם במקור המים השופע בנחל קיני.

בסקר של מרחב לגיו בו אנו עוסקים, בחנו את הרקע

איור 17: מיקום מחנה הלגיון והכבישים שנסללו אליו וממנו, סקר מרחב לגיו.

היישובי בתקופה הרומית של תולדות הקשר שבין מעבר עירון לבין האחיזה בו על אותו קו גבול גאוגרפי–היסטורי שבין הגליל היהודי לשומרון השומרונית, נראה כי להיבט זה היתה משמעות גם בעיני השלטון הרומי האימפריאלי ומכאן ההחלטה להציב במקום זה את הלגיון הנוסף שחנה בארץ ישראל.

בהקשר הכללי הזה, הבאנו במחקרנו הנוכחי הדן אודות הכביש הרומי מקיסריה אל המחנה של הלגיון השישי שהוקם בלגיו, שהיה מרכיב חשוב ומרכזי בסלילה הרומית בארץ ישראל, את תיאור הממצא הארכיאולוגי שלאורכו.

הכביש הרומי מקיסריה ללגיו נוח למעבר ונתיבו נסלל ליד מקורות מים לפי שיטת הסלילה הרומית. הוא חצה את שטחי החולות ממזרח לקיסריה פנה לרמת מנשה בדרך הקצרה וחצה את הביצות בצפון השרון עד בקעת ערערה, עבר בקו המעיינות בשולי הבקעה עד קו פרשת המים בעין איברהים ועין זיתונה, והמשיך דרך מוסמוס וירד על שלוחה ללגיו.

במחקרנו זה, איתרנו לאורך הכביש האמור והבאנו תיאורי חוקרים במאה השנים האחרונות מאז מחקרו של שומכר (1903), ועד סקרים וחפירות ארכיאולוגיות שנערכו לאחרונה ובחלקם טרם פורסמו וביניהם אותרו ונבדקו: קטעי סלילה, מעלה מדורג, אבני מיל, אתרי דרך חנייה קבורה ויישובים, המעידים על הפעילות הקשורה במעבר לאורך הנתיב ההיסטורי שהכביש הרומי נסלל לאורכו.

סביר שהכביש קיסריה לגיו שימש מרכיב חשוב במערך הכבישים הרומי האימפריאלי בארץ ישראל. ובתיאור השימוש במעבר עירון גם בתקופות המוקדמות ובעיקר במאוחרות יותר, הצבענו על כי המעבר במעבר עירון היה למטרות אחרות ושונות, כמו עד זמננו.

תודות

מחקר זה נכתב כחלק מעבודת המאסטר "סקר מרחב לגיו ליד מגידו – מחקר גאוגרפי היסטורי" בחוג ללימודים קלאסיים באוניברסיטת תל אביב, בהנחיית פרופ' ישראל רול, הקתדרה להיסטוריה עתיקה ע"ש פרד והלן לסינג,בתמיכת הועדה לחקר הכבישים הרומיים, בנהולם של פרופ' בנימין איזק ופרופ' ישראל רול, משלחת חפירות מגידו בניהולם של פרופ' דויד אוסישקין ופרופ' ישראל פינקלשטיין והמכון לארכיאולוגיה באוניברסיטת תל אביב. בסקר הארכיאולוגי נטלו חלק יגאל טפר, עדה כספי, יובל שחר, אבי בלומנקרנץ, מוטקה סגל ומיכאל שומרוני, המחקר משלב מידע מסקר נושאי שערך יובל גדות בואדי ערה בהשתתפות סטודנטים מאוניברסית תל אביב ובחלקו טרם פורסם, מתוצאות סקרים וחפירות שנערכו באזור זה והמידע אודותם נמסר לי באדיבות רשות העתיקות, פז שרית ופז איציק מאוניברסיטת תל אביב, מידע בע"פ מהגברת הלנה מינרבי חברת קיבוץ רגבים ומר שרגא גלס חבר קיבוץ מגידו. ברצוני להודות גם לאריה רויכמן ונורית פייג מנהלי הארכיון ברשות העתיקות שאיפשרו לי לפרסם כאן מידע ותמונות מהתיקים בארכיון רוקפלר, וכן לד"ר צביקה גל ולדון גליק מרשות העתיקות, לכולם תודה.

מקורות

יוסף בן מתיתיהו, **תולדות מלחמת היהודים עם הרומאים**, מהדורת שמחוני, י.נ. 1961.

יוסף בן מתיתיהו, **קדמוניות היהודים**, מהדורת שליט, א. 1985.

משנה, מהדורת אלבק, ח. תשי"ז.

תוספתא, מהדורת צוקרמאנדל, מ"ש. תש"ל.

Geyer, P. (Ed.) 1965: **Theodosius, De Situ Terrae Sanctae**. CCSL 175, Turnhout, 114-125

Geyer P. and Kuntz, O. (Ed.) 1965: **Itinerarium Burdigalense, Itineraria et alia geographica**, CCSL 175, Turnhout, 1-26.

Honigmann, E. (Ed.) 1939: **Georgius Cyprius. Le Synèkdemos d`Hieraklès et l'opuscule g✻ographique de Georges de Chypre**. Bruxelles.

Honigmann, E. (Ed.) 1939: **Hierocles, Synecdemus. Le Synèkdemos d`Hieraklès et l'opuscule gèographique de Georges de Chypre**. Bruxelles.

Klostermann, E. (Ed.) 1904: **Eusebius Caesariensis episcopus. Onomasticon, Das Onomastikon der biblischen Ortsnamen**, GCS 11 i. Leipzig.

Nobbe. C.F.A. (Ed.) 1843-1845: **Claudii Ptolemaei Geographia**. Leipzig. (Hildesheim, 1966).

Pritcherd, J.B. (Ed.) 1955: **Ancient Near Eastern Texts relating to the Old Testament (ANET)**, Princeton-New Jersey.

Seek, O. (Ed.) 1962: **Notitia Dignitatum**. Minerva.

Weber, E. (Ed.) 1976: **Tabula Peutingeriana**, Graz.

מפות

מפת הכבישים הרומיים: Iudaea-Palaestina. 1994. Ed. By. Tsafrir at. all. 1994. Roll. I. - Roads.

מפת הסקר הבריטי: Palestine Exploration Fund Map, S. VIII. 1878.

מפת מילינן: Kartenskizze der beitr‰ge zur kenntnis des Karmels, Von Dr. E. Graf Von M linen, 1907.

מפת שומאכר: n, von G. Schumacher, Karte - des tell el - Mutesellim und von el - Leddsch 1908.

מפות מנדטוריות:

Palestine Grid, 1:100,000. Zikhron Ya'akov, S: 4. 1945.

Palestine, 1:20,000. Megiddo, S.S: 16-22. 1942.

Palestine, 1:20,000. Umm El Fahm, S.S: 16-21. 1942.

תצלומי אויר

P.S. 680. 6.16 - Dec 44. No. 5069; 5031.

מראי מקום:

אבי יונה, מ. תש"ט: **גיאוגרפיה היסטורית של ארץ ישראל למן שיבת ציון ועד ראשית הכיבוש הערבי**. ירושלים.

אבי יונה, מ. 1965: דרך, דרכים. בתוך סוקניק ואחרים, עורכים, **אנציקלופדיה מקראית ב**. ירושלים: 711-716.

אהרוני, י. 1958: צפת של תחותמס. **ידיעות החברה לחקירת ארץ ישראל ועתיקותיה** 22: 134-147.

אהרוני, י. 1987: **ארץ ישראל בתקופת המקרא, גיאוגרפיה היסטורית**. ירושלים.

אופנהיימר, א. תשמ"ב: מרד בר כוכבא. בתוך: ברס, צ. ספראי, ש. צפריר, י. ושטרן, מ. עורכים, **ארץ ישראל, מחורבן בית שני ועד הכיבוש המוסלמי**. 1, ירושלים: 40-74.

אילן, צ. תשמ"א: מהלכה של הדרך הבינלאומית בצפון הארץ. **ארץ ישראל**. 15: 372–375.

אליצור, י. תשמ"ה: שרידי דרך מלך ישראלית בין גבע למכמש. בתוך ארליך, ז. ח. עורך. **לפני אפרים ומנשה**. ירושלים: 71–76.

אלנבלום, ר. תשמ"ח: הדרך הצלבנית מלוד לירושלים, בתוך בן אריה, י. בן צבי, י. וגורן, ח. עורכים, **מחקרים בגיאוגרפיה היסטורית יישובית של ארץ ישראל**. ירושלים: 203–218.

אפלבאום, ש. תשי"ד: על Burgi ו–Burgarii בארץ ישראל. **ידיעות**. י"ח: 202–208.

ביכלר, א. 1967: **מחקרים בתקופת בית שני המשנה והתלמוד**. ירושלים.

ברושי, מ. תשמ"ה: כלכלתה של ארץ ישראל ואוכלוסייתה בתקופת הורדוס. **עידן**. 5. ירושלים: 11–18.

גדות, י. 1999: **הדרך הבינלאומית בנחל עירון לאור דגם היישוב בתקופת הברונזה**, תקופת הברזל והתקופה הפרסית. עבודת M.A., אוניברסיטת תל אביב.

גדות,י. וטפר, י. בדפוס: **מפת רגבים** (49).

גדות, י. וטפר, י. בהכנה לדפוס: התפרוסת היישובית ברמת מנשה.

גיחון, מ. 1974: **אטלס כרטא לתולדות ארץ ישראל מביתר ועד תל חי, היסטוריה צבאית**. ירושלים.

גיחון, מ. 1990: השרון בהיבט גיאוגרפי צבאי. בתוך דגני, א. גרוסמן, ד. ושמואלי, א. **השרון בין ירקון לכרמל**. תל אביב: 289–317.

גייגר, י. 1996: הורדוס ורומא – היבטים חדשים. בתוך אופנהיימר, א. גפני, י. ושוורץ, ד. עורכים. **היהודים בעולם ההלניסטי והרומי מחקרים לזכרו של מנחם שטרן**. ירושלים: 133–145.

גיל, מ. 1983: **ארץ ישראל בתקופה המוסלמית הראשונה (634–1099)** א. תל אביב.

גיל, מ. 1990: ארץ ישראל בימי השלטון המוסלמי (634–1099). פני התקופה: מעמדה של ארץ ישראל בשלטון המוסלמי ובתמורות המדיניות בעולם המוסלמי. בתוך פראוור, י. עורך. **ההיסטוריה של ארץ ישראל 6, שלטון המוסלמים והצלבנים (634–1291)**. ירושלים: 15–151.

גל, צ. תשמ"ג: **הגליל התחתון המזרחי בתקופת הברזל**. דיסטרציה. אוניברסיטת תל אביב.

גליק, ד. 1995: עיו א–זיתונה (כביש ואדי עירון). **חדשות ארכיאולוגיות**. ק"ג: 44–45.

גרן, ו. תשמ"ב–תשמ"ז: **תיאור גיאוגרפי היסטורי וארכיאולוגי של ארץ ישראל**, השומרון, ב'. ירושלים.

דוד, א. 1994: שרידים מספר מסעותיו של נוסע יהודי בארץ–ישראל במפנה המאות ה – ט"ו והט"ז, ישראל – עם וארץ. ז–ח: 223–230.

דן, י. 1990: השלטון הביזנטי (395–640). בתוך: הר, ד. עורך. **ההיסטוריה של ארץ ישראל 5. התקופה הרומית ביזנטית; תקופת המשנה והתלמוד והשלטון הביזנטי (70–640)**. ירושלים: 231–348.

דר, ש. תשמ"א: דרכים ומצודות באיזור בית–ליד שבשומרון, **ארץ ישראל**. 15: 376–382.

דר, ש. תשמ"ב: **התפרוסת הישובית של מערב השומרון בימי הבית השני, המשנה והתלמוד והתקופה הביזנטית**. דיסטרציה. אוניברסיטת תל אביב.

דר, ש. 1994: **תולדות החרמון**. תל אביב.

דרורי, י. 1990: ארץ ישראל במדינה הממלוכית. בתוך: כהן, א. עורך, **ההיסטוריה של ארץ ישראל 7. שלטון הממלוכים והעות'מנים (1260–1804)**. ירושלים: 9–59.

הר, ד. 1990: היסטוריה חברתית–כלכלית ותרבותית–דתית מחורבן בית שני ועד חלוקת האימפריה (70–395). בתוך הר, ד. עורך. **ההיסטוריה של ארץ ישראל 5. התקופה הרומית ביזנטית; תקופת המשנה והתלמוד והשלטון הביזנטי (70–640)**. ירושלים: 126–230.

הקר, מ. תשכ"א: כביש רומאי לגיו–ציפורי, **ידיעות**. כ"ה: 175–186.

ויל, א.פ. 1954: **מסעי מלחמה בארץ ישראל**. ללא מקום הוצאה.

ון דן ברינק, א. 1995: נחל עירון. **חדשות ארכיאולוגיות**. קד: 64–66.

וילנאי, ז. 1956: **אנציקלופדיה לידיעת הארץ** 1. ירושלים–תל אביב: 191–192.

וילנאי, ז. 1959: בקעת עירון וסביבתה, ידיעות. 24: 42–53.

זאבי, ד. 1997: **המאה העות'מאנית, מחוז ירושלים במאה השבע-עשרה**. ירושלים.

זיגלמן, ע. 1982: הדרך הרומית מקיסרי לחיפה (עכו). **נופים**. 16: 35–46.

זיגלמן, ע. 1983: אור עקיבא – סרקופג רומי. **חדשות ארכיאולוגיות**. פ"ב–פ"ג: 21.

זיו, י. 2001: "שתי לבך למסלה" (ירמיהו לא:כ). על כינויה המקראי של "דרך ההר" ביהודה ושומרון. בתוך אשל, א. עורך, **מחקרי יהודה ושומרון**. 10, אריאל: 195–206.

זרטל, א. תשמ"ו: הכביש הרומי קיסרי – גיניי, בתוך דר, ש. וספראי, ז. עורכים, **מחקרי שומרון**. תל אביב: 183–194.

זרטל, א. 2000: עיוני עירון, **קתדרה**. 97: 7–24.

זרטל, א. ומרקם, נ. 2000: **סקר הר מנשה, ג. מנחל עירון לנחל שכם**. חיפה.

טפר, י. 2003: סקר מרחב לגיו. **חדשות ארכיאולוגיות**. 115: 35–37.

טפר, י. 2003א: **סקר מרחב לגיו ליד מגידו- מחקר גיאוגרפי היסטורי**. עבודת M.A. אוניברסיטת תל אביב.

טפר, י. ושחר, י. תשמ"ה: **יישובים יהודיים בגליל ומערכות המסתור שבהם**. המדור לידיעת הארץ בתנועה הקיבוצית.

טפר, י. ושחר, י. תשמ"ח: מעלה קדום בין לוד לירושלים. בתוך הנ"ל. עורכים. **מעלות קדומים לירושלים**. תל אביב: 111–122.

טפר, י. דרעין, ג. וטפר, י. 2000: **אזור נחל עמוד פרקים על ההיאחזות היישובית**. יגור–תל אביב.

טפר, י. וטפר, י. 2003: "בריד הסוסים" מימי ביבארס: תיאור הכביש בגליל התחתון המזרחי ובגולן ודיון היסטורי, **ירושלים וארץ ישראל**. 1, בר אילן, רמת גן: 123–152.

ינאי, א. 1995: תל אסור, **חדשות ארכיאולוגיות**. ק"ד: 67–69.

כהן, א. 1990: המסחר של ארץ–ישראל בתקופה העות'מאנית. בתוך קדר, ז"ב. דותן, ט. וספראי, ש. עורכים. **פרקים בתולדות המסחר בארץ ישראל**. ירושלים: 300–308.

כהן, א. 1990א: ארץ ישראל באימפריה העות'מנית עד סוף העת החדשה (1516–1804). בתוך הנל, עורך.

ההיסטוריה של ארץ-ישראל 7. שלטון הממלוכים והעות'מאנים (1206-1804). ירושלים: 93-190.

לואיס, ב. 1988: מחקרים בארכיונים עות'מנים: ארץ ישראל במחצית הראשונה לשלטון העות'מני. בתוך: לואיס, ב. עורך, **עלי היסטוריה - קובץ מחקרים**. ירושלים.

לוין, ל. 1990: מראשית השלטון הרומי עד סוף תקופת בית שני (63 לפני הספירה - 74 לספירה). בתוך שטרן, מ. עורך. **ההיסטוריה של ארץ ישראל. התקופה הרומית-ביזנטית שלטון רומי מהכיבוש ועד מלחת בן כוסבה (63 לפני הספירה - 135 לספירה)**. 4, ירושלים: 11-247.

לימור, א. 1998: **מסעות ארץ הקודש, עולי רגל נוצרים בשלהי העת העתיקה, תיאורי מסע לטיניים**. ירושלים.

ליפקונסקי, ד. 1998: אור עקיבא (מזרח), **חדשות ארכיאולוגיות** ק"ח: 53-54.

ללא שם, 1963: קברים בכפר ערה, **חדשות ארכיאולוגיות**. ז: 12-13.

ללא שם, 1969: רגבים, **חדשות ארכיאולוגיות**. ל"א-ל"ב: 11.

ללא שם, 1975: בנימינה, **חדשות ארכיאולוגיות**. נ"ד-נ"ה: 14.

מזר, ע., עמית, ד. ואילן, צ. 1984: 'דרך הגבול' שבין מכמש ליריחו וחפירות חורבת שילחה. **ארץ ישראל**. י"ז: 236-250.

משל, ז. תשכ"ז: דרך הים-ויה מאריס, **ידיעות**. ל"א: 165-171.

משל, ז. תשמ"א: תולדות 'דרב אל-ע'זה' - הדרך הקדומה לאילת ולדרום סיני. **ארץ ישראל**. 15: 358-371.

נאמן, י. 1974: סקר ארכיאולוגי של אזור מנשה חלק ב', **אזור מנשה**. ו: 1-45.

נאמן, י. 1989: גבעת עדה - מערת קבורה, **חדשות ארכיאולוגיות**. צ"ד: 28.

נאמן, י. 1989א: שוני, אבני מיל, **חדשות ארכיאולוגיות**. צ"ג: 55.

נגב, א. ופרובה, א. 1992: קיסריה. בתוך. שטרן, א. עורך, **האנציקלופדיה החדשה לחפירות ארכיאולוגיות בארץ ישראל**. 4. ירושלים: 1369-1371.

סאייג, מ. תשל"ז: **ארגונו המטריאלי של הבריד בארץ ישראל בימי הביניים המאוחרים**. עבודת M.A., אוניברסיטת בר אילן.

סטפנסקי, י. 1991: סקר מפת ראש פינה. **חדשות ארכיאולוגיות**. צ"ז: 9-10.

ספראי, ש. 1965: **העליה לרגל בימי הבית השני**. תל אביב.

ספראי, ז. תשמ"א: ארץ ישראל בגיאוגרפיה של קלאודיוס פטולמאוס. **בר אילן**. יח-יט: 270-286.

ספראי, ז. 1983: לשאלת המבנה המרחבי של הישוב בגליל בתקופת המשנה והתלמוד. בתוך שמואלי, א. סופר, א. וקליאוט, נ. עורכים, **ארצות הגליל**. א. חיפה: 269-288.

ספראי, ז. תשמ"ה: **פרקי גליל בתקופת המשנה והתלמוד**. מעלות.

ספראי, ז. 1990: הטיפול במערכת הדרכים הכפריות בארץ ישראל בתקופת המשנה והתלמוד. בתוך. קדר, ב. ז. ואחרים עורכים, **פרקים בתולדות המסחר בארץ ישראל**. ירושלים: 159-180.

ספראי, ז. 1995: הקהילה היהודית בארץ ישראל בתקופת המשנה והתלמוד. ירושלים.

ספראי, ז., גרוסמן, ד., פרנקל, י. ורייני, פ.א. 1990: דרכי שרון. בתוך דגני, א. גרוסמן, ד. ושמואלי, א. השרון בין

ירקון לכרמל. תל אביב: 249–261.

עודד, ב. תשל"א: דרב אל-חורנה - דרך קדומה. ארץ ישראל. 10: 191–197.

קיטרון, ר. מודיעין וביטחון פנים בממלכת הורדוס. קתדרה. 97: 25–46.

קליין, ש. 1967: ארץ הגליל. ירושלים.

קליין, ש. תשל"ח (מהדורה מצולמת): ספר הישוב. 1, ירושלים.

קמפינסקי, א. 1993: מגידו עיר-מדינה כנענית ומרכז ממלכתי ישראלי. תל אביב.

קרויס, ש. תרע"ד: קדמוניות התלמוד. 1, אודיסה.

קרמון, י. 1985: השפעות טופוגרפיות על דרכי התחבורה ביהודה. בתוך שילר, א. עורך. אריאל (40–41): 13–19.

פז, ש. ופז, א. 2002: חפירה מצפון לרגבים (תל קניר). דו"ח ראשוני ליזם, אוניברסיטת תל אביב.

פינקלשטיין, י. תשל"ח: הערות גיאוגרפיות היסטוריות לתיאורה של ארץ ישראל במפת פויטינגר, קתדרה. 8: 71–79.

פראור, י. ובנבנשתי, מ. 1960: ארץ-ישראל בתקופה הצלבנית (x12/1). בתוך: קדמון, נ. (עורך) אטלס ישראל. ירושלים.

פלד, ע. 1989: דרכים בגליל בתקופה הצלבנית בהשוואה לתקופה הרומית-ביזנטית. כנס מחקרי גליל. 4, חיפה: 13–17.

פלד, ע. ופרידמן, א. 1997: מפת הדרכים בגליל בתקופת הצלבנים. בתוך ספראי, ז. פרידמן, א. ושוורץ, י. עורכים, חקרי ארץ, עיונים בתולדות ארץ ישראל. רמת גן: 323–341.

פרס, י. 1948: ארץ ישראל אנציקלופדיה טופוגרפית היסטורית. ב, ירושלים: 291.

צפריר, י. תשל"ט: המפות שהחזיק תיאודוסיוס - על מפות הצליינים של ארץ-ישראל וירושלים במאה השישית לספירה, קתדרה. 11: 63–85.

צפריר, י. תשמ"ה: ארץ ישראל מחורבן בית שני ועד הכיבוש המוסלמי, הממצא הארכיאולוגי והאמנותי. II, ירושלים.

צפריר, י. תשמ"ב: הפרובינציות בארץ ישראל - שמות, גבולות ותחומי מנהל. בתוך ברס, צ. ספראי, ש. צפריר, י. ושטרן, מ. עורכים. ארץ ישראל, מחורבן בית שני ועד הכיבוש המוסלמי. 1, ירושלים: 350–386.

רוט-גרסון, ל. תשמ"ז: הכתובות היווניות מבתי הכנסת בארץ ישראל. ירושלים.

רול, י. תשל"ו: מערך הדרכים הרומיות בארץ ישראל, קדמוניות. 2–3, (34–35): 38–50.

רול, י. ואיילון, א. 1983: הכבישים הרומיים בהדום ההר של השומרון וצפון יהודה, ישראל - עם וארץ. א (19):131–146.

רול, י. ואיילון, א. 1988: דרכים ראשיות בשרון בתקופה הרומית והביזנטית, ישראל - עם וארץ. ד (22): 147–162.

רול, י. ואילון, א. 1989: אפולוניה ודרום השרון. תל אביב: 222–228.

ריינר, א. 1988: עלייה ועלייה לרגל לארץ-ישראל 1099-1517. עבודה לתואר דוקטור האוניברסיטה העברית. ירושלים.

שובה, מ. תש"ט: כתובת הבורגוס (ï) מקיסריה שבארץ ישראל, תרביץ. כ: 273-283.

שובה, מ. 1954: מתוך תעודות על מסע על-פני ארץ-ישראל בשנים 317-323 לסה"נ. **ארץ ישראל**. ג: 181-185.

שטרן, א. 1997: **חאנים, דרכים ופונדקים**. ירושלים.

שליט, א. תשל"ח: **הורדוס המלך האיש ופועלו**. ירושלים.

שצמן, י. תשנ"ו: הצבא החשמונאי, בתוך: עמית, ד. ואשל, ח. עורכים, **ימי בית חשמונאי**. קובץ ירושלים: 21-44.

שקד, ע. תשנ"ט: **מערך היישובים והדרכים בעמק החולה במאות העשירית - השלוש לספירה**. עבודת M.A., אוניברסיטת בר אילן.

Abel, F. M. 1939: La liste des donations de Baibars en Palestine dàprυs la charte de 663. H. (1265), **JPOS**. 19: 38-44.

Alt, A. 1914: Pharao Thutmotis III in Pal‰stina. **PJB**. 10: 53-99.

Alt, A. 1954: Station der Rîmischen Hauptstrasse von Agypten nach Syrien. **ZDPV**. LXX: 154-166.

Applebaum, A. and Safrai, S. 1971: A note on Burgai in Israel and its vicintity. **Tel Aviv**. VII: 229-230.

Appleton, J. H. 1963: **The efficacy of the great Australian divide as a barvier to railway**. London.

Artzy, m. 1998: Routes, Trade and "Nomade of the Sea". In: Gitin, S. Mazar, A. and Stern, E. (Eds). **Mediterranean Peoples in Transition: 13th to Early 10th Centuries BCE**. Jerusalem: 439-449.

Avi-Yonah, M. 1966: **The Holy Land, From the Persian to the Arab Conquest**. Jerusalem.

Avi-Yonah. M. 1973: When did Judea become a consular province?. **IEJ**. 23: 209-213.

Bagatti, B. 1993: **Emmaus - Qubeibeh**. Jerusalem: 237-248.

Benvenisti, M. 1970: **The Crusaders in the Holy-Land**. Jerusalem.

Bunge, W. W. 1962: **Theoretical Geography**. Sweden.

Clermont-Ganneau, C. 1896: **Archaeological Researches in Palestine during the Years 1873-1874**. The Bridge at Lydda. London. V. II: 110-118.

Cotton, M. H. 2000: The Legio VI Ferrata. In Le Bohec. Y. ed. The proceedings of: **Deuxiéme congrès de Lyon sur l'armée romaine. Les légions de Rome sous le Haut-Empire**, Lyon, (17017 September 1988): 351-357.

Cotton, M. H. and Eck, W. 2001: Governors and Their Personnel on Latin Inscriptions from Caesarea Maritima. **The Israel academy of sciences and humanitiies**, Proceedings, V. 7: 215-240.

Dorsey, D. 1991: **The Roads and Highways of Ancient Israel**. Baltimore.

Febvre, L. 1925: **A Geographical Introduction to History**. London.

Fischer, M., Isaac, B. and Roll, I. 1996: **Roman Roads in Judaea II. The Jaffa-Jerusalem Roads**, BAR. S.S. 628. Oxford.

Frankel, R. and Kochavi, M. 2000: Histiry of Aphek - Antipatris. In: Kochavi, M. Beack, P. and Yadin. E. **Aphek - Antipatris. I**, Tel Aviv: 16-38.

Gaudefroy-Demombynes, M. 1923: **La Syrie a L'poque des Mamelouks**. Paris.

Goodchild, R. G. 1949: The Coast Road of Phoenicia and its Roman Milestones. **Berytus**. 9: 91-127.

Hall, W.H. 1984: **The Romans on the Riviera and the Rhone**. Chicago.

Hartmann, R. 1910: Die Strabe von Damaskus nach Kairo. **ZDMG**. 64: 665-701.

Heyd, U. 1960: **Ottoman Documents on Palestine 1552-1615**. Oxford.

Hillenbrand, R., Lee, M. and Raso, C. 1992: Mamlïk Caravansarais in Galilée. **Levant**. XXIV: 55-94.

Hütteroth, W.D. and Abdulfattah, K. 1977: **Historical Geography of Palestine, Transjordan and**

Southern Syria in the Late 16th Century. Erlangen.

Isaac, B. 1996: Eusebius and the geography of Roman province. In Kennedy, D. L. (ed.), **The Roman army in the east**. Ann Arbor, Michigan: 153-167.

Isaac, B. and Roll, I. 1976: A Milestone of A.D. 69 from Judaea. **Journal of Roman Studies**. 56: 9-14.

Isaac, B and Roll, I. 1979: Judaea in the early years of Hadrian's reign. **Latomus** 38: 54-66.

Isaac, B. and Roll, I. 1982: **Roman roads in Judaea, I. The Legio - Scythopolis Road**. B A R. I.S. 141. Oxford.

Karmon, Y. 1960: An Analysis of Jacotin's Map of Palestine, **IEJ**. 10: 155-173; 244-253.

Karmon, Y. 1961: Geographical Influences on the Historical Routes in the Sharon Plain. **PEQ**. 93: 43-60.

Kuhnen, H.P. 1989: **Studian zur Chronologie und Siedlungsarchäologie des Karmel (Israel) Zwischen Hellenismus und Spätantike**. Vol. I-II. Wiesband.

Lloyd, P. E. and Dicken, P. 1977: **Location in Space**. London.

Lyons, U. M. (trans.). 1971: **Ayyubids, Mamlukes and Crusaders, Tarikh al Duwal Wal-muluk of Ibn al-Furat**. Cambridge.

Mattingly, H. Notitia Dignitatum. In Cary, M. et all (Ed.). **The Oxford Classical Dictionary**. Oxford: 611.

Meshel, Z. 1973: Was There a 'Via Maris' ?. **IEG**. 23: 162-166

Mülinen, E.G.V. 1907-1908: Beiträge zur Kenntnis des Karmels, **ZDPV**. 30-31: 1-311; 117-207.

Nelson, H.H. 1913: **The battle of Megiddo**. Chicago.

Peterson, A. 1997: Jaljulia: a Village on the Cairo Damaschs Road. **Levant**. 29: 95-114.

Pringle, D. 1993: **The Churches of the Crusader Kingdom of Jerusalem**. Vol. II. A Corpus: Lajjun. Cambridge: 3-5.

Raban, A. and Holum, K.G. 1996: **Caesarea Maritima, a Retrosoective after two millennia**. Leiden - New York - Köln.

Ritterling, C. 1925: Legio VI Ferrata. **P.W.R.** E. 12.2: 1587-1596.

Robinson, E. and Smith, E. 1841: **Biblical Researches in Palestina, Mount Sinai and Arabia Petraea, a Journal of Travels in the Year 1838**. I-III. London.

Robinson, H. and Bamford, C. G. 1978: **Geography of Transport**. London.

Roll, I. 1983: The Roman Road System in Judaea. **Jerusalem Cathedra**. 3: 136-161.

Roll, I. 1995: Roads and Transportation in the Holy Land in the Early Christian and Byzantrine Times. Jahrbuch Für Antike und Christentum Ergänzungsband (20,2). **Akten des XII. Internationalen Kongresses Für Christliche Archäologie**. Bonn, Teil II: 1166-1170.

Roll, I. 1996: Roman Roads to Caesarea Maritima. In Raban, A. and Holum, K. G. ed. **Caesarea Maritima. A Retrospective after two milllennia**. Leiden. New York. Kln: 549-558.

Roll, I. 2000: Roman Milestones in the vicinty of Aphek-Antipatris. In. Kochavi, M. Beack, P. and Yadin E. **Aphek - Antipatris I**. Tel Aviv: 39-48.

Sauvaget, J. 1941: **La Poste aux Chevaux dans L'empire des Mamelouks**. Paris.

Sauvaget, J. 1968: Caravansérails Syriens du Moyen-Age. **ARS Islamica**. VI: 48-55.

Shatzman, I. 1991: **The Armies of the Hasmonaeans and Herod. From Hellenistic to Roman Frameworks** (Texte und Studien zum antiken Judentumm 25). Tübingen: 310-316.

Schwartz, J.J. 1991: **Lod (Lydda), Israel. From its Origins through the Byzantine Period, 5600 B.C.E. - 640 C.E.** BAR. I. S. 571. Oxford.

Schumacher, G. 1893: Ergebnisse Meiner Reise durch Haurān, Adschlūn und Belkā, **ZDPU**. 16: 72-83.

Schumacher, G. 1899: Ergänzungen zu meiner Karte des Dschôlân und westlichen Hauran,

ZDPU. 22: 179-181.

Schumacher, G. 1903: Die ägyptische Hauptstrasse von der Ebene Saron bis zur Ebene Jesreel. **MNDPV**: 4-10.

Schumacher, G. 1908: **Tell el-Mutesellim**. 1. Leipzig.

Sharon, M. 1975: The political Role of the Bedouins in Palestine in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. In: Ma'oz, M. (ed.). **Studies on Palestine During the Ottoman Period**. Jerusalem: 11-30.

Smith, G.A. (Ist ed. 1896) 1973: **The Historical Geography of the Holy Land**. London.

Sussman, V. 1976. A burial cave at Kefar 'Ara. **Atiqot**. 11: 92-101.

Tepper, Y. 2002: Lajjun - Legio in Israel: Results of a survey in and around the military camp area. In Freman, P. Bennett, J. Zbigniew, T.F. and Hoffmamm, B. Ed. **Proceedings of the XVIIIth International congress of Roman frontier studies, Amman**, September 2000: 231-242.

Tchalenko, G. 1953: **Villages antiques de la Syrie du nord**. I-III. Paris.

Thomsen, P. 1917: Die Römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palaestina. **ZDPV**. 44: 13-17.

Tsafrir, Y. Di Segni, L. and Green, J. 1994: **Tabula Imperii Romani. Iudaea Palaestina**. Jerusalem.

Urman, D. 1985: **The Golan, A profile of a region during the Roman and the Byzantine periods**. BAR. S.S. 265.

Van de Velde, C.W.M. 1858: **Memoir to Accompany the Map of the Holy Land**. Gotha

Vincent, H. and Abel, F. M. 1914: **Jérusalem novelle II**. Paris.

Weingarten, S. 2002: Road use in late antique Palestine. In Freman, P. Bennett, J. Zbigniew, T.F. and Hoffmamm, B. Ed. **Proceedings of the XVIIIth International congress of Roman frontier studies, Amman**, September 2000: 243-257.

Wilson, C.W. 1880: **The Land of Galilee and the North**. London.

Wilkinson, J. 1977: **Jerusalem Pilgrims Befor the Crusades**. Jerusalem.