

19 מיל מ..."

כביש רומי מלגיו לקיסריה דרך רמת מנשה¹

יותם טפר

אוניברסיטת תל-אביב ורשות העתיקות

"19 Miles from..."

Roman Road from Legio to Caesarea via Ramat Menasheh

Yotam Tepper

הקדמה

דרכים שהוליכו אל ממלכות אשר שכנו מצפון לארץ-ישראל ומדרום לה השתמשו לעתים במעבר הנוח ממישור החוף לעמקי הצפון, החוצה את רמת מנשה. הכביש מקיסריה לבית שאן היה הכביש הרומי האימפריאלי הראשון שנשלל ביהודה. לאחר ייסוד מחנה הלגיון השישי Ferrata בלגיו (למרגלות תל מגידו) בראשית המאה הב' לספירה, הוסט תוואי הכביש לעברו. כביש זה, שעבר ליד שוני וערוץ נחל התנינים וחצה את רמת מנשה, הפך לציר מרכזי במערך הכבישים הרומיים בצפון הארץ. על בסיס שרידי הסלילה וממצא אבני המיל נציע את תוואי הכביש ברמת מנשה ושלבים בתולדותיו.

רקע גיאוגרפי ותחבורתי

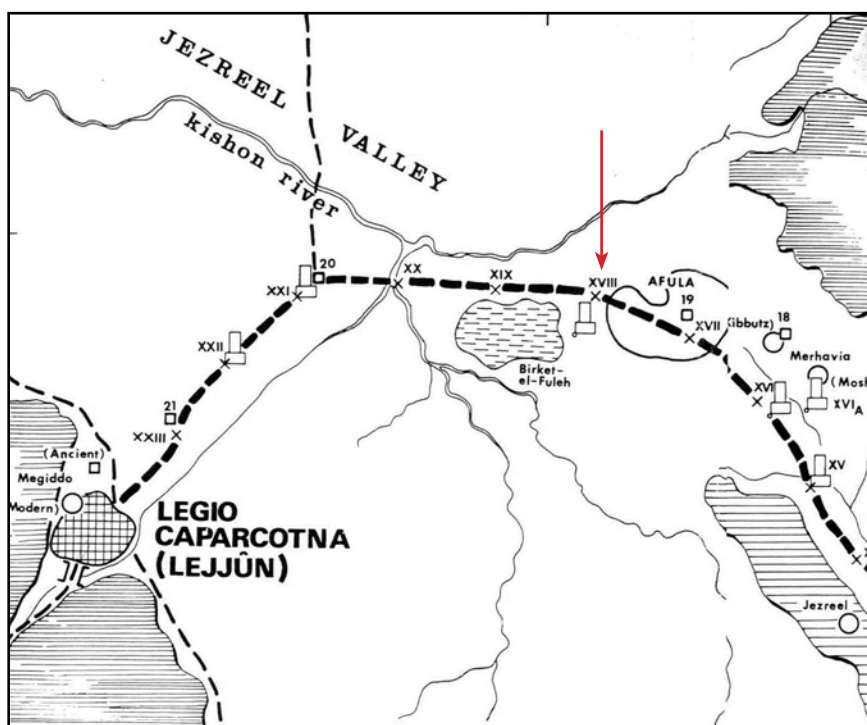
רמת מנשה, המשתרעת בין נחל עירון (ואדי ערה) והר אמיר בדרום לבין נחל תות והר הכרמל בצפון, מהווה יחידה גיאוגרפית בעלת מאפיינים מוגדרים. חשיבותה רבה בכל דיון בסוגיית הדרכים שחיברו בין עמק יזרעאל למישור החוף. הטופוגרפיה שלה כחבל ארץ רמתי-מישורי בין שני גושי ההרים של הכרמל והשומרון, הופכת אזור זה למעבר נוח לכל המבקש לנוע ממישור החוף לעמקי הצפון (גדות וטפר 2008, 255–270). התוואי המדויק של הדרכים נקבע על-פי נקודות המוצא והיעד – הערים המרכזיות בסביבה הקרובה ובאזורים מרוחקים יותר. הבחנה חשובה לענייננו היא בין כבישים סלולים, שלאורכם נעשו עבודות פילוס, הנחת תשתית וחציבה (רול תשל"ו, 38–50) לבין תוואי דרכים בלתי סלולות, שיכוננו להלן 'תוואי מעבר' (Dorsey 1991, 25–39). בארץ-ישראל מוכרים סלילת דרכים

1 מאמר זה נכתב כהמשך לעבודת מ.א. (טפר 2003) בשם "מחקר גיאוגרפי היסטורי של תחום לגיו, בקרבת תל מגידו" בחוג ללימודים קלאסיים באוניברסיטת תל-אביב. העבודה בוצעה בהנחיית פרופ' י' רול ובתמיכת הוועדה לחקר הכבישים הרומיים, בניהולם של פרופ' ב' איזק ופרופ' י' רול, משלחת חפירות מגידו בניהולם של פרופ' ד' אושישקין ופרופ' י' פינקלשטיין והמכון לארכיאולוגיה באוניברסיטת תל-אביב. בסקר הארכיאולוגי נטלו חלק י' טפר, ע' כספי, י' שחר, א' בן ציוני, א' בלומנקרנץ, מ' סגל ומ' שומרוני. ד' פורוצקי וי' אלדר סייעו בהכנת התוכניות. במחקר שולבו מידע רב מסקר מפת רגבים שנערך עם י' גדות מטעם רשות העתיקות וכן תוצאות סקרים וחפירות שנערכו באזור זה והמידע אודותם נמסר לי באדיבות א' גורזלני, כ' סארי וע' שדמן מרשות העתיקות, ש' פז וא' פז מאוניברסיטת תל-אביב, כ' אבו-מוך מקק"ל, ומידע בעל-פה מ' ידידיה וש' מנדל מקיבוץ עין השופט ומ' מאיר ז"ל וא' להב מקיבוץ גלעד וכן מ' מיזל מבנימינה. א' רויכמן וצ' גל מרשות העתיקות אפשרו לי לפרסם מידע מארכיון רוקפלר ותמונות מפרסומי הרשות. תודה לפרופ' מ' גיחון על הרשות להשתמש באוסף צילומי האוויר שברשותו, לא' פלג וכן לל' די סגני על קריאת הנספח ותרומתה למאמר. לכולם תודה.

ושיפוצן בעיקר מהתקופה הרומית-ביזאנטית (Roll 1994, 21–22; 1995, 1166–1170) אך גם מהתקופות המוסלמית הקדומה, הצלבנית והממלוכית (אלנבלום תשמ"ח, 218–203; טפר וטפר תשס"ד, 152–123; Fischer, Isaac & Roll 1983, 149; Roll 1983, 334–336).

תולדות סלילת הדרכים ברמת מנשה

נתיבים היסטוריים שעברו ברמת מנשה, הנזכרים במקורות מתקופות הברונזה והברזל, נסקרו בהרחבה אך לרוב הוגדרו 'תוואי מעבר' ללא שרידי סלילה (טפר תשס"ד, 48–47; Gadot 2006, 762–767). תמונה דומה עולה גם מחקר התקופות הפרסית וההלניסטית ברמת מנשה, כמו בארץ-ישראל כולה (טל תשס"ז, 12; Roll and Tal 2008, Fig. 1). יחד עם זאת, רול שחזר מערך דרכים מהתקופה ההלניסטית באזור ירושלים על-פי רשימת ביצורי באקכידס (רול תשנ"ו, 509–514). לפי



איור 1. הכביש הרומי לגיו-בית שאן, הקטע המערבי. בתחנת המיל ה-XVIII (מסומנת בחץ) מבית שאן נמצאה אבן מיל מימי אספאסיאנוס משלב סלילה שקדם להקמת מחנה הלגיון בלגיו. מדידת המילין על האבן נעשתה מקיסריה (Isaac and Roll 1982, 143)

1 (XVIII 1)

```

1      IMP
      CAESAR[.] SPA
      SIANVSAVGM[.]
      PIOTR[.] AN [.] LEG
5      LEG X FRET
      -----
      XXXIV
    
```

Reading:

Imp(erator) / Caesar [Ve] spa/sianus Aug(ustus)
M. [Ul]/pio Tr[ai]an[o]leg(ato) / leg(ionis) X
Fret(ensis) / XXXIV

איור 2. כתובת על אבן המיל ה-34 בכביש קיסריה-בית שאן (במיל ה-XVIII מבית שאן), עדות לסלילת הכביש בידי חיילי הלגיון העשירי פרטנזיס (Isaac and Roll 1982, 66)

אותה תפיסה, אפשר להציע גם תוואי מעבר לאורך נחל התנינים, שהולך מקיסריה, עירו של הורדוס, לגבע פרשים (תל אבו שושה; מזר תשמ"ח), מקום מושבם של משוחררי צבאו ונאמניו של המלך. בנקודה אסטרטגית בקרבת התוואי התגלה אתר הלניסטי-רומי קדום מבוצר, השולט על מקורות מים שופעים (ח' עלק ברמת הנדיב; Hirschfeld 2000, 235–349; ראו גם טפר 2007). למרות ששרידי דרך מפרק זמן זה טרם אותרו בקרבת האתר, ייתכן כי נתיב זה שימש תוואי בלתי סלול כבר בתקופה ההלניסטית. ראוי להדגיש כי המעבר הנוח דרך נחל התנינים, מיקומה של גבע פרשים בקצהו המזרחי והאתר בח' עלק בקצהו המערבי, וכן אתרים רבים נוספים לאורך ערוץ הנחל מאפשרים להניח, כי התוואי בתקופה ההלניסטית ואולי גם הכביש הרומי עברו בנתיב הנדון כאן ולא בתוואי דרומי יותר, כגון מעבר עירון, שם חלה בתקופות האמורות ירידה משמעותית במספר האתרים (גדות וטפר תשס"ט, 264–265, איורים 8, 11).

בתקופה הרומית חל בארץ-ישראל שינוי משמעותי בתחום סלילת הכבישים, כאשר הוצבו לאורכם אבני מיל נושאות כתובות המאפשרות לתאריך כבישים וקטעי סלילה (צפריר תשמ"ה, 51). למעשה, רק באמצע המאה הא' לספירה נסלל הכביש האימפריאלי הראשון לתחומי הארץ, הוא הכביש מאנטיוכיה לעכו-פתולמאס (Goodchild 1949, 91–127). ככל הידוע, במהלך המרד הראשון, בשנת 69 לספירה, נסלל כביש אימפריאלי ראשון ביהודה עצמה. הוא החל בקיסריה, חצה את רמת מנשה ממערב למזרח – ככל הנראה דרך הפוליס גבע – ואת עמק זרעאל והגיע לבית שאן-סקיתופוליס. תיארוך הכביש נסמך על כתובת אחת שנמצאה על אבן מיל בתחנה ה-34 מקיסריה (Isaac and Roll 1982, 66) (איורים 1–2). בראשית המאה הב' הוקם מחנה לגיון רומי בשטח מישורי לאורך נחל קיני, בקרבת תל מגידו וממזרח לרמת מנשה (טפר 2003; 231–242; Tepper 2002). המחנה היה לנקודת המוצא (*Capita Viarum*) לסלילה הרומית האימפריאלית בכל צפונה של ארץ-ישראל (Isaac and Roll 1979, 56); מהמחנה נסללו כבישים אימפריאליים לבית שאן-סקיתופוליס, לעכו-פתולמאס, לשומרון-סבסטיה ולקיסריה ובשלב מאוחר יותר נסלל אליו גם הכביש מציפורי-דיוקיסריה (טפר תשס"ד, איור 17).

לצד הכביש שנמשך מקיסריה לצפון-מזרח, לאחר שחצה את נחל עדה ונחל התנינים, שוכן האתר שוני (להלן). בקרבתו נמצאו שתי אבני מיל; אחת מהן תוארכה בוודאות לימי הדריאנוס ומהווה עדות נוספת (לבד מהאבן משנת 69 שנוכרה לעיל) לסלילה בתקופה הרומית הקדומה בתוואי המוצע כאן, שעבר דרך רמת מנשה ונחל התנינים. לעומת זאת, עדויות אפיגרפיות מן הנתיב ההיסטורי בנחל עירון, בגבולה הדרומי של הרמה, הן ממועד מאוחר יותר (שנת 164 לספירה), לאחר הקמת מחנה הלגיון בלגיו (רול ואיילון תשמ"ח, 156–157; Alt 1914, 69–; Schumacher 1903; Nelson 1913, 10–11; Thomsen 1917; Roll 1996, 557; 70). במחקר קודם הצענו כי כביש זה עבר דרך גבעת עדה, רגבים (קניר), תל ערה, עין איברהים ומוסמוס (טפר תשס"ד, 47–82; ראו גם סארי 2006).

רול הציע כי הכביש הצפוני ברמת מנשה, שעבר בנחל התנינים ובשוני, נסלל עד הפוליס גבע (Roll 1996, 551–558; Figure 1). אולם קטע כביש סלול ולצדו שברי אבן מיל שהתגלו ממערב ללגיו מאפשרים להציע, כי לפחות שני כבישים נסללו בתקופה הרומית בין קיסריה ללגיו: הדרומי במעבר עירון והצפוני בנחל התנינים.

המידע מהמקורות הספרותיים ומאבני המיל שהתגלו לאורך הכביש בנחל התנינים

כפר עותנאי (Caparcotna) נזכר אצל הגיאוגרף פתולמאיוס מאלכסנדריה (4, 16, V, *Claudii Ptolemaei Geographia*), מאמצע המאה הב' (ספראי תשמ"א, 270–286), וכן במפת פויטינגר המשרטטת את מפת הכבישים באימפריה הרומית (*Tabula Peutingeriana*, segment IX). מקובל להניח כי תיאור ארץ-ישראל משקף גם בה את המציאות במחצית השנייה של המאה הב' (רול תשל"ו, 42; פינקלשטיין תשל"ח, 72–75). במפה זו המרחק מקיסריה לכפר עותנאי הוא 28 מיל, ומכפר עותנאי לבית שאן – 24 מיל (Isaac and Roll 1982, 10).

האונומסטיקון של אוסביוס מקיסריה (262–340 לספירה) משקף את הידע שהיה קיים בשלהי המאה הג' בארכיוני קיסריה ומידע בעל-פה מאותה עת (Isaac 1996, 155, 158). גם אם נקבל את ההנחה כי האונומסטיקון נכתב לפני ייסוד מקסימיאנופוליס בלגיו בשלהי המאה הג' או בראשית המאה הד' (לכבוד הקיסר מקסימיאנוס; 286–305 לספירה), נראה

כי ניתן לשרטט לפיו את רשת הכבישים האימפריאליים בזמן חיבורו (Isaac 1996, 153–167; Barnes 2008, 59–66). בהקשר זה נציין את דברי אוסביוס כי "עיירה נקראת גבע כט"ז מילים מקיסריה" (Onomasticon, 70, 8). מקובל להניח כי הכוונה לתל אבו שושה שליד קיבוץ משמר העמק, המזוהה עם גבע (למחלוקת בשאלה האם זו גבע הפיליפית או גבע פרשים ראו: מזר תשמ"ח, 4–12; בר"ג תשמ"ח, 4–12; דבורצ'קי 2009, 8–30).

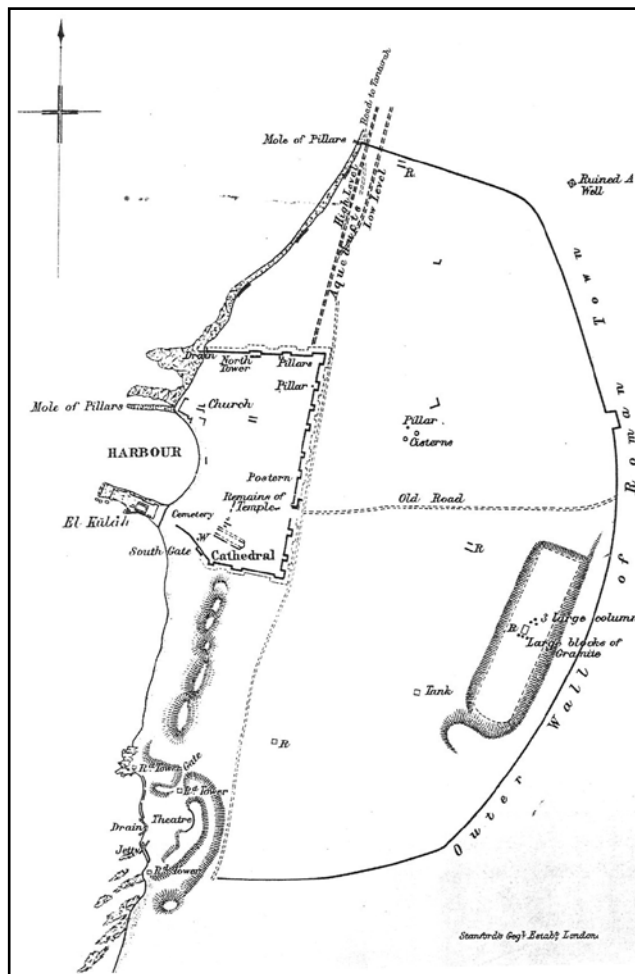
בחיבור של הנוסע/ת מבורדו (שנת 333 לספירה) נזכר מסע משוני ("הר סינא") למקסימיאנופוליס, מרחק של 18 מיל. שוני לפי מקור זה נמצאת במיל השלישי מקיסריה (לימור תשנ"ח, 27–28; 1–26). (Intinerarium Burdigalense, 1–26). מכל האמור לעיל נראה, כי קיימים נתונים שונים ביחס למספר המילין לאורך הכביש. התמונה איננה מתבהרת גם אם מצרפים לדיון את נתוני המרחקים הנזכרים בכתובות אבני המיל. שתי אבני מיל נמצאו בקרבת שוני (נאמן תשמ"ט, 55). על גבי אחת מהן נמצאה כתובת לטינית, שתוארכה לימי הדריאנוס (שנת 120 לספירה) ובה ציון המרחק של 19" מיל מ...". ככל הנראה מלגיו ששימשה בעת ההיא מוצא הדרך, ולא מגבע (Roll 1996, 557). על האבן השנייה חרותה כתובת יוונית שלא פוענחה וגם עליה מופיע הציון 19" מיל מ...". (ראו מאמרו של רול בקובץ זה, איור 13, א–ב). אבן מיל נוספת נמצאה מתחת לאמת המים הגבוהה לקיסריה, והוצע כי אינה באתרה אלא הועברה מהכביש הרומי קיסריה–עכו (Roll 1996, 553, Figure 2). למעט הציון 4 מיל החרות בבסיס העמוד, ככל הנראה המרחק מקיסריה, אין באבן זו תרומה משמעותית לדיוננו. על פרשנות אחרת לממצא זה ראו בנספח המצורף.

תוואי הכביש הרומי ושרידי הסלילה ברמת מנשה

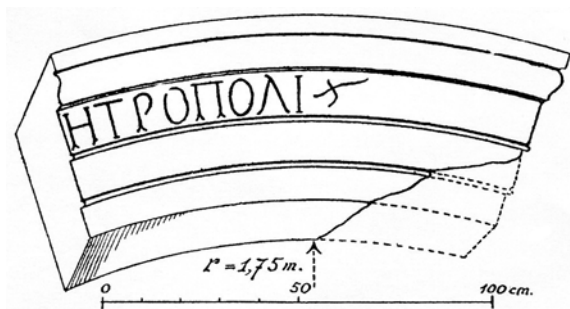
קיסריה הוקמה על-ידי הורדוס בשנת 9/10 לפנה"ס (בן-מתתיהו, קדמוניות ט"ו, 331–341; ט"ז, 136–140; מלחמת א, כ"א, ה–ח). משנת 6 לספירה ואילך ישבו בה נציבים רומים. אספסיאנוס הכתיר אותה בדרגת קולוניה ואלכסנדר סוורוס העניק לה את התואר מטרופולין (נגב ופרובה 1992, 1369–1371; Raban and Holum 1996).

בחפירות ארכיאולוגיות התברר כי רחובות העיר ותכניתה האורתוגונית נשמרו בשינויים קלים במשך כל התקופה הרומית–ביזאנטית. נראה כי בתקופה הרומית, סביב שנת 200 לספירה, הרחוב הראשי הפונה מזרחה (Decumanus Maximus) נמשך אל מחוץ לקו החומה ההרודיאנית (המשוערת). עם הרחבת העיר ובניית החומה בתקופה הביזאנטית, נמשך רחוב זה גם מעבר לה, מעט מצפון להיפודרום המזרחי (Lehmann and Holum 2000, 2–5 Figs). נראה אם כן כי המערך העירוני ובכללו הרחוב הנמשך מזרחה דרך השער המזרחי שימש במשך תקופה ארוכה גם את הכבישים שנסללו מקיסריה מזרחה (איור 3).

כתובת הנצחה שנמצאה מצפון להיפודרום מרמזת על חשיבותו של השער המזרחי בחומת קיסריה ואפשר להניח, כי היו מונומנטים נוספים שהוקמו לצדו ולאורך ציר הכניסה המזרחי לפוליס. הכתובת,



איור 3. קיסריה במפת הסקר הבריטי והדרך הנמשכת מזרחה
(Conder and Kitchener 1882, 14)



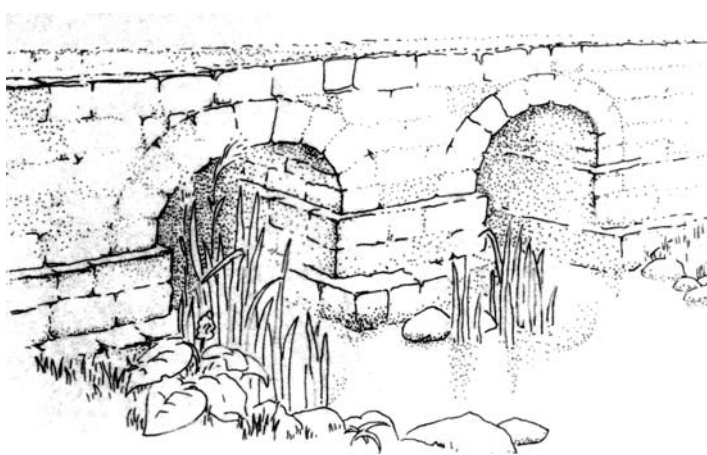
איור 4. אבן קשת ועליה כתובת הנצחה מהשער המזרחי בחומת קיסריה (Abel and Barrois 1931, Fig. 2)

בשפה היוונית, נקבעה בקשת הנצחה או ניצחון (?), וקיסריה נזכרת בה כמטרופוליס. לפי אבל ובארויס זמנה לאחר ימי אלכסנדר סוורוס (Abel and Barrois 1931, 294–295); איור 4), אולם לאחרונה נטען כי היא מאוחרת למאה הג' ואולי אף ניצבה בתוך העיר (Lehmann and Holum 2000, 84–85, No. 60–61). הקמת שערי הנצחה סמוך לכניסות לערים ולמחנות צבא והצבת כתובות בנייה בהם הייתה תופעה אדריכלית מקובלת בעולם הרומי. סביר להניח, כי כך נעשה גם בקרבת שערי קיסריה (מזור תשס"ד; פטריך תשס"ג, 9).

תופעה נוספת שניתן למצוא לצד שערי העיר ובקרבת הכבישים הראשיים שיצאו ממנה הם קברים. טוינבי (Toynbee 1971, 48, 73) הראה כי קברים רבים הוקמו לאורך הכבישים הסלולים ודרכי הגישה אל העיר וממנה. זאנקר (Zanker 2000, 26–32) טען כי הכבישים שנמשכו ממרכז העיר אל מחוצה לה היוו את אחד המאפיינים הבסיסיים בייסוד קולוניות וערים בתקופה הרומית ונועדו בין השאר ליצור קשר-שייכות בין העיר לישות הסובבת אותה. לקברים שהוקמו לאורך הדרכים ובמיוחד למונומנטאליים שבהם היה תפקיד מרכזי בעיצוב דמותה של העיר ומרכזיותה. סוגי הקברים מעידים גם על מעמדם ושייכותם של הנקברים ורידל אף קשר את הקבורה לאורך הכבישים למשמעויות העולות מהחוק הרומי (Riedel 2000, 192; בהקשר זה ראו גם: Pearce 2000, 7–8). התופעה של קבורה לצד הדרך ובשטח הציבורי שלאורכה אותרה גם ביישובים כפריים בארץ (טפר וטפר 2004, 38), לרבות בסקר מפת רגבים (גדות וטפר 2008).

במפה מנדטורית (Palestine, 1:20,000, Umm El Fahm, S.S: 16–21, 1942) סומנה דרך עפר הנמשכת מחומת קיסריה לכיוון מזרח, חולפת לצד ההיפודרום (ראו גם איור 3). פונה לצפון-מזרח ונמשכת לאורך שטחי החולות עד לאזור המסומן בשם Arab el Barra (אור עקיבא דהיום). נראה כי תוואי זה ממשיך את נתיב הרחוב המרכזי של קיסריה הרומית-ביזאנטית, שנשלל מהעיר מזרחה. לאורך הכביש המודרני מקיסריה לאור עקיבא התגלה בית קברות גדול ובו קברי ארגז וסרקופגים מהמאות הב'-ג' (ליפקונסקי תשנ"ח, 53–54; זיגלמן תשמ"ג, 21), שהשתייך כנראה לתושבי העיר. במקום זה התפצל הכביש לשניים. כביש אחד מסומן כקו ישר הנמשך מזרחה, וזהו לדעתנו תוואי הכביש הרומי שנשלל במעבר עירון (טפר תשס"ד; ראו גם במפת מילין: Mülinen 1907–1908). הכביש השני פנה לצפון וזהו לדעתנו תוואי הכביש הרומי הנדון כאן, שעבר דרך שוני ונחל התנינים. במפה המנדטורית מסומן שביל הנמשך עד לנחל עדה. בתחום אזור התעשייה של

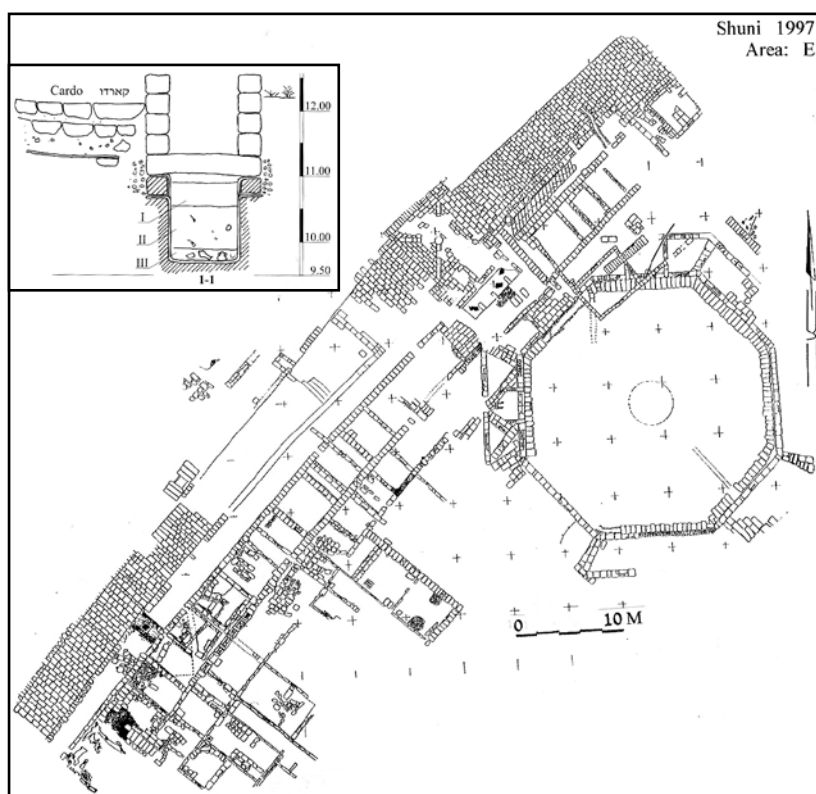
אור עקיבא דהיום (נ"צ 14315/21360) התגלה קטע כביש סלול באורך 120 מ' וגשר ברוחב כולל של 5.2 מ', אשר נבנה מעל ערוץ קדום של נחל עדה (נאמן תשנ"ה; ראו גם מאמרו של רול בקובץ זה; איור 5). החופר דיווח על שני שלבי סלילה בכביש המתוארכים לתקופה הביזאנטית (נאמן תשנ"ה, 47–48), אולם לדעת רול הקדום בהם יכול להיות מן התקופה ההרודיאנית (Roll 1996, 555). לאחרונה נוקו הגשר ושרידי הכביש כחלק מתוכנית הפיתוח במקום (ע' שדמן, בעל-פה). בחפירה נוספת שנערכה מצפון לאור עקיבא נחשפה דרך באורך 21 מ' וברוחב 4.8 מ', שתוארכה



איור 5. שחזור מעביר מים בגשר הרומי מעל ערוץ נחל עדה (באדיבות רשות העתיקות; נאמן תשנ"ה, 45)

למאה הד'. למרות ממדיה הצרים וחסרונן של אבני שפה אפשר להעריך, כי זהו שריד של הכביש שנשלל מקיסריה לשוני. מבנה קבורה ושברי סרקופגים רבים התגלו בחפירות שנערכו בקרבת דרך זו (נגורסקי תשס"ג, 41–42; פיילשטוקר 2006).

על-גבי רכס הכורכר שמדרום לשוני, בתחום בנימינה, נחשף חלקו הצפוני של בית קברות נרחב (Tsafrir, Di Segni and Green 1994, 89; ראו גם היימן 2009). בשוני נחשפו בחפירות תיאטרון, אמות מים ומבנים (שנהב 1992, 1515–1516; אבומוך תשס"ב, 44–45; Tsafrir, Di Segni and Green 1994, 165). בתקופת המנדט נמצאו באתר שתי אבני מיל (ארכיון רשות העתיקות) ודווח, כי הושארו בבנימינה. בשנות ה-80 של המאה הכ' נבדקו שתי אבני מיל (נוספות?) נושאות כתובות בחצר בית בבנימינה, שנאמר כי מקורן בקרבת שוני (נאמן תשמ"ט, 55). על אבן אחת חרותה כתובת בלטינית שתוארכה לימי הדריאנוס, שנת 120 לספירה, ועל השנייה כתובת ביוונית שטרם פוענחה. שתיהן מציינות מרחק של 19" מיל מ... ככל הנראה מלגיו, ולדעת רול המדידה נערכה דרך גבע (Roll 1996, 555–557, וראו מאמרו בקובץ זה, איורים 11–12). בחפירות בשוני התגלה קטע רחוב מרוצף הנמשך מדרום לצפון, שאורכו 85 מ' ורוחבו הפנימי 5 מ'; לאורכו נחשפו חנויות ושווקים. בשטח E התגלה בו צומת, ככל הנראה הכניסה ליישוב (נאמן, פורת ובושנינו תש"ן, 31; שנהב תשנ"ז, 68–70). בחתך שבוצע ברחוב התגלו שלוש שכבות, הקדומה בהן מהמאה הב' לספירה (כ' אבומוך, בעל-פה; איור 6). סביר להניח שרחוב ראשי זה שנסלל בשוני היה חלק מהכביש האמפריאלי עצמו וכי היישוב התרחב משני צדיו, וממדיו של הרחוב מחזקים השערה זו. תיארוך סלילתו לימי הדריאנוס תואם את הכתובת על אבן המיל שנזכרה לעיל. קונדר וקיצ'נר דיווחו על גשר מעל נחל התנינים (Conder and Kitchener 1882, II, 3). בשנים הראשונות לאחר הקמת



איור 6. שטח E בשוני והחתך ברחוב הרומי-ביזאנטי

(באדיבות רשות העתיקות וכ' אבומוך, משלחת חפירות שוני; אבומוך תשס"ב, 45)

בנימינה והסדרת תוואי הנחל נהרסו שרידי גשר מצפון ליישוב (י' מייזל, בעל פה), ככל הנראה בתוואי הכביש הרומי. במפת הסקר הבריטי מסומן שביל לאורך תוואי אמת המים הנמשכת לצברין (PEF 1878, Map, Sh. VIII; גדות וטפר 2008, אתר 7).

הסייר ההולנדי ואן דה ולדה (אמצע המאה הי"ט), המתאר מסע מקיסריה לצברין ומשם לג'וערה, מזכיר תוואי נוח הנמשך עד לג'ון ובו גם מדרגות סלע (van de Velde 1854, 352–353). במפת הסקר הבריטי (לעיל) מסומן שביל הנמשך מאמת המים שבנחל התנינים, חוצה את קו הטלגרף התורכי מזרחה ועולה בשלוחה לאורך קו הרכס, במקום שבו נחל התנינים זורם בעיקול לדרום-מזרח. השביל נמשך לכל רוחבה של רמת מנשה עד אבו שושה (גבע). בקרבת ג'וערה (Jarrah) מסומן צומת ראשי במערך השבילים האזורי. נראה כי כאן פנה ואן דה ולדה לכיוון דרום והגיע לכפר כפרין ומשם התקדם לאורך

קו הרכס וערוצי הנחלים עד לג'ון. תוואי זה מופיע גם במפה המנדטורית בצורת דרך עפר ושבילים העוברים על קו הרכס מצברין לאזור רמת השופט, לכפרין ובהמשך כשביל ישר עד לג'ון, עם עיקול חד ממזרח-מערב לגבעת יאשיהו (Palestine, Megiddo, S.S.: 16–22, 1942).

תוואי הכביש הרומי ללגיו נבדק לכל רוחב הרמה. הוא שרד מנקודה המצויה כ-100 מ' ממזרח לדרך המוביל הארצי, ממזרח לעמיקם (נ"צ 15425/22035) ועד המקום שבו חוצה אותו הכביש המודרני מדליה לגלעד (נ"צ 1575/2207; איורים



איור 7. רצועה לא מעובדת בתוואי הכביש הרומי, מבט למזרח; שימו לב לקו הישר ולדרך העפר שמדרום לו (צילום: י' טפר)



איור 8. תוואי הכביש בראש שלוחה ברמת מנשה, מבט למערב; שימו לב לקו הישר ולפסי היושב בגידולים החקלאיים בשולי הכביש (צילום: י' טפר)



איור 9. אתר מס' 164 בסקר מפת דליה, מעל עין סוקר, מבט למזרח (צילום: י' טפר)



איור 10. תוואי הכביש הרומי ברמת מנשה, הגבוה מסביבתו הקרובה, מבט למזרח (צילום: י' טפר)

7–8). הכביש השתמר בשטח כרצועה בלתי מעובדת צרה וארוכה, ועליה גלי סיקול וצמחיית בר. בקטע הראשון היא מטפסת במתניות לאורך ערוץ (נ"צ 15450/22045). רוחב הרצועה מגיע ל-12 מ' ומשני צדיה אפשר להבחין בתוואים של תעלות ניקוז, שנועדו כנראה לנקז את הכביש. בחתכים שיצרו מי הגשמים בנקודות אחדות לאורך התוואי נראה בברור, כי הרצועה בנויה כסוללה מלאכותית מעפר ואבנים ובחלקה העליון יש אבנים גדולות יותר ושטוחות. רצועת הצמחייה הגדלה עליה נמשכת בקו ישר מזרחה וכיוונה הכללי נשמר בשינויים קלים. בראש הרמה (נ"צ 15470/22045) נעלם התוואי (כנראה בשל העיבוד החקלאי המודרני) אך מופיע שוב בצורה בולטת בנוף בהמשך (נ"צ 1555/2205). מנקודה זו ועד לכביש המודרני דליה-גלעד שימש התוואי הקדום כרצועת סיקול, ודרך העפר המודרנית נמשכת מדרום לו. בנ"צ 15575/22050 שרד קיר בנוי לאורך כ-25 מ', אולי קטע מהשוליים הדרומיים של הכביש הקדום. בנ"צ 15745/22070 שרדו על הסלע הטבעי אבנים וקווי בנייה (ריצוף?) של הכביש; רוחבו הכולל המשוער בנקודה זו כ-15 מ'.

בסקר מפת דליה נבדק מבנה רבוע שמידותיו 50x60 מ', אשר הוגדר מצודה, על כתף שלוחה בין נחל דליה לנחל התנינים, ממזרח-מערב לקיבוץ דליה (נ"צ 1557/2200). באתר נמצאו חרסים רומיים ועולמי העריך כי שימש לשמירה על "דרך פנימית שקשרה את החוף עם קו פרשת המים" (עולמי תשמ"א, 97; אתר 164). מיקומו של המבנה בנקודה אסטרטגית בראש שלוחה ומעל למקור מים (עין סוקר) השופע כל ימות השנה והמצוי כ-450 מ' מהתוואי, מאפשר להניח כי האתר אכן קשור לכביש הרומי ואולי אף לשמירה עליו ועל מקור המים (איורים 9–10).

מנ"צ 1569/2205 ועד נקודת חצייתו את הכביש דליה-גלעד נסלל התוואי הקדום בקו הרכס, בקו ישר ובפניות מעטות, ונתיבו בולט וברור. מפלסו גבוה כדי 1-2 מ' מפני השטח, ועליו סוקלו במהלך השנים אבנים רבות, בהן גם בינוניות וגדולות. המשך הכביש נראה היטב במפת הסקר הבריטי, אך מנקודת חצייתו את כביש דליה-גלעד ועד סמוך לקיבוץ עין השופט (נ"צ 1597/2218) העיבוד החקלאי לא הותיר לו זכר. עם זאת קיימות שתי עדויות על כבישים קדומים ברמת מנשה: האחת על דרך עתיקה בקרבת עין השופט (פרס תש"ח, ב, 299) והשנייה על שרידי כביש עתיק בקיבוץ דליה (פלס 1992, 18). למרות חסרונם של נתונים ברורים על דרכים אלו, אפשר כי עם הקמת הקיבוצים, אך לפני שהחלה ההכשרה החקלאית האינטנסיבית של שטחי הרמה, עדיין אפשר היה להבחין בקטעי סלילה נוספים שלא שרדו בימינו.

בסקר מפת משמר העמק אותרו ריכוזים של קברי כוכים, שחלקם נחתם באבני גולל עגולות, ברכס הגבעות שממזרח לעין השופט ולצד תוואי הכביש (רבן תש"ס, אתרים 104-106, 108-109, 111-113; Tsafir, Di Segni and Green 1994, 121-122). הם מצויים לא הרחק מעין שולמית - מוצא אמת המים לגבע (נ"צ 1617/2220; לין תשמ"ח, 223). ריכוז קברים נרחב זה לצד מקור מפעל המים של גבע ולאורך תוואי הדרך² מנצל מסלע מקומי נוח לחציבה וסביר להניח, כי שימש לקבורת תושבי הסביבה (לעיל). נראה כי מכאן המשיך הכביש, בשלב קדום בתולדותיו, צפונה לעבר גבע ובשלב מאוחר יותר - לכיוון דרום-מזרח, ללגיו. אולם עבודות הייעור הנרחבות שבוצעו בשטח זה, אשר לוו בפעולות של הכשרת הקרקע, אינן מאפשרות לאתר היום את נתיבו ואת שרידיו.

לעומת זאת מידע על אודות תוואי הדרך ללגיו נמצא בצילום אוויר משנת 1944.³ בצילום נראית סוללת עפר רחבה, הנמשכת מקו פרשת המים שממזרח לכפרין ועד ממערב לגבעת יאשיהו (איור 11, הסוללה מסומנת בחץ). נראה כי זהו תוואי הכביש הרומי ששמר על נתיב נוח בשטח הגבעי והטרשי. לאורך התוואי האמור נמצאו ריכוזי מערות (נ"צ 16450/21985), ששימשו אולי לקבורה. בתקרתה של מערה נוספת (נ"צ 16480/21995), הנקראת "מערות גדוד", חצוב פיר שאיבה ונראה כי

ייעודה הראשוני היה לשמש בור מים לצד הדרך. רוחב הסוללה, עד לרגלי נ"ג 323 (נ"צ 1649/2200), הוא כ-15 מ' והיא נמשכת ממזרח בחלקו הדרומי של אוכף עד שהיא נעלמת בשטחי הייעור.

במורד הגבעה של נ"ג 323 נמצאו שרידי סלילה לאורך כ-60 מ'. בסקר מרחב לגיו (טפר תשס"ג, 115-117) הובחנו סימני חציבה, יישור והחלקה של הסלע ותשע מדרגות חצובות, אולי תשתית להנחת אבני ריצוף ואבני שפה (איור 12). כ-15 מ' מעל

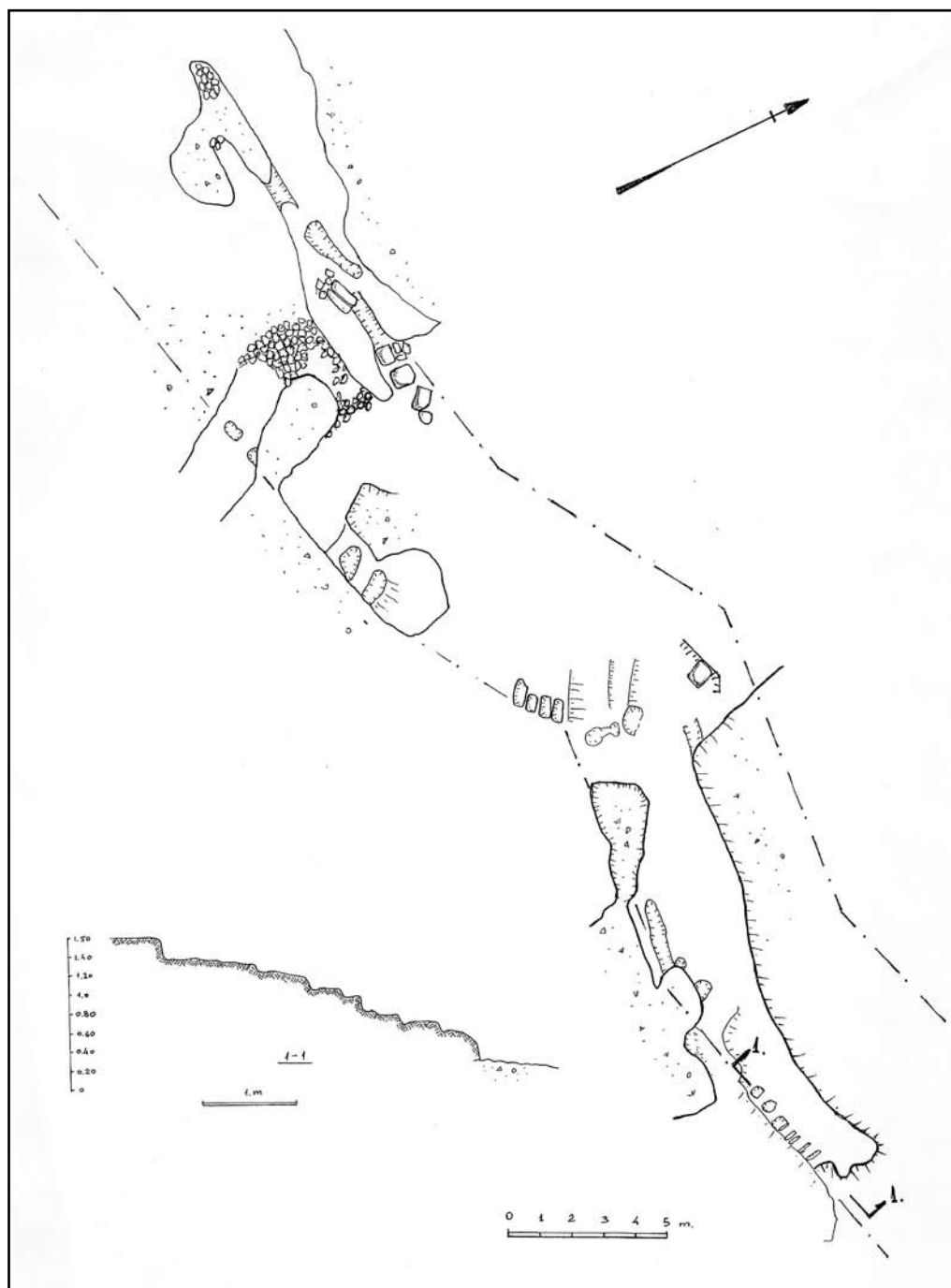


איור 11. צילום אוויר משנת 1944 שבו נראית סוללת הכביש ממערב לגבעת יאשיהו, לפני הכשרת השטח והייעור שבוצעו שם

המעלה התגלה קטע חצוב ומדורג נוסף ובהמשך - תוואי בנוי ברוחב כולל של 4.6 מ', התחום בשוליו באבני גוויל גדולות. בקרבת מקום נמצאו שרידי מחצבות של אבני בנייה, אולי לצורך סלילת הכביש. נראה כי בניית כביש בשיטה זו היא מהירה לביצוע אבל דורשת טיפול ואחזקה שוטפים. ייתכן שהצורך בסלילה מהירה מעיד על התנאים שהביאו לה, כגון אירוע מלחמתי או אחר שדרש נידוח כוחות במהירות ממקום למקום (לסוגיה זו ראו גם Roll 2005, 751). במחקר אחר הצענו כי חציבת מדרגות שרוחבן עד 2 מ' אפיינה דווקא סלילה יהודית, הקדומה לסלילה הרומית, אשר נועדה לצרכי עולי הרגל לירושלים (טפר וטפר בדפוס). אפשר שגם כאן זהו המקרה ומהנדסי הכביש הרומי ניצלו תוואי קדום לצרכי סלילת הכביש

2 לסוגיית הקבורה באזור זה ובעיית המסלע ראו גדות וטפר 2008.

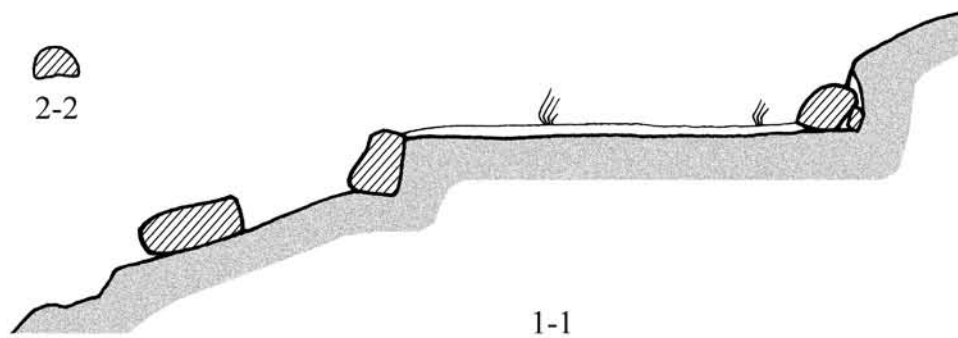
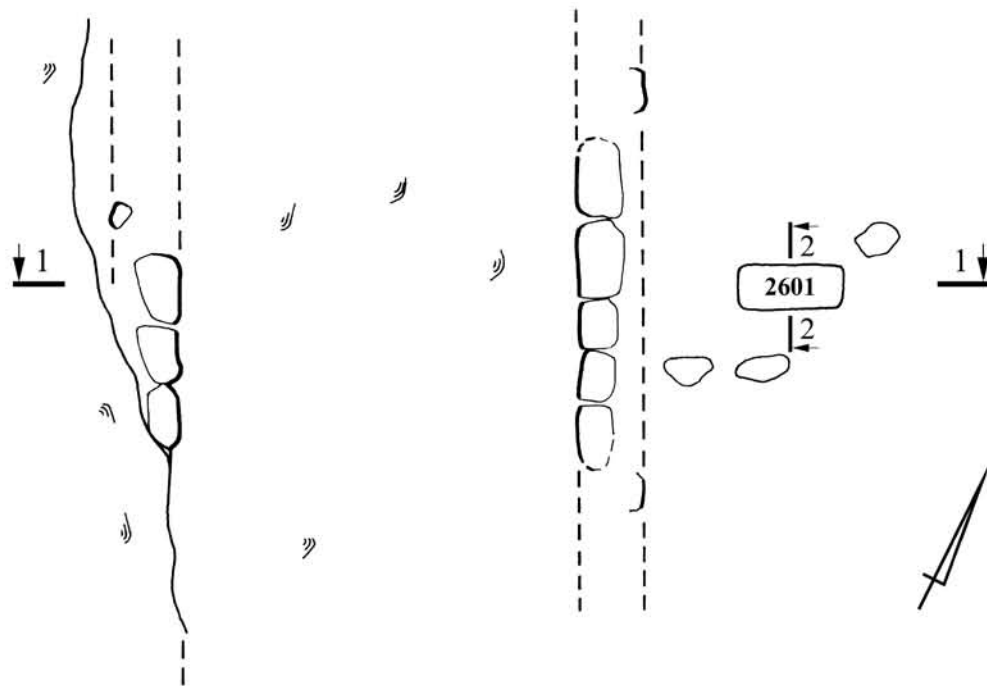
3 P.S. 680. 6.16 - Dec 44., No. 5068 (אוסף גיחון, אוניברסיטת תל-אביב).



איור 12. תוכנית וחתך של המעלה החצוב ממערב לגיין (שרטוט: י' טפר וא' בלומנקרנץ)

האימפריאל.

בערוץ קטן מדרום-מערב לגבעת 'אשיהו, כ-80 מ' ממזרח למעלה החצוב, נמצא בסקר עיקול בנוי (סרפנטינה) בכביש, שרוחבו כ-6 מ' (נ"צ 16555/22005; טפר תשס"ג, 115-117). במורד הערוץ (נ"צ 16555/21995) השתמר קטע סלול באורך כ-10 מ' וברוחב פנימי 5.9 מ'. הצד הפונה למורד המדרון בנוי באבני גוויל גדולות ובינוניות והצד השני חצוב. שרידי סלילה נוספים לאורך 15 מ' וברוחב כולל של 5.2 מ' נמצאו בקרבת מקום, וכן עיקול בנוי. ליד הכביש נמצא שבר של גליל אבן שאורכו 1.2 מ' וקוטרו 0.65 מ' – כנראה אבן מיל. להערכתנו זוהי תחנת אבני המיל ה-18 מקיסריה לכיוון לגיו (איור 13). נראה כי האבנים השטוחות שנמצאו במקום קשורות גם הן לאבני המיל, שכן אלו הוצבו לעתים על כני אבן שטוחים. בסקר ובחפירות שערך שומאכר בראשית המאה הכ' בסביבת תל מגידו התגלו עמודים ערוכים בשתי שורות מקבילות בגבעת דהאר א'דאר, היא קיבוץ מגידו דהיום (Schumacher 1903, 182, Abb. 274-275, Tafel 1). סביר להניח כי





איור 14. מבני הכפר לג'ון על-גבי רחוב עמודים רומי (באדיבות רשות העתיקות)

אלה שרידי רחובות-עמודים ראשיים בעיר מקסימיאנופוליס, שנמשכו ממזרח למערב, ואפשר גם להניח שהם נבנו כהמשך לתוואי הכבישים הראשיים שנשללו מלגיו ואליה. במחקר תועדו חמישה כבישים אימפריאליים כאלה: שניים לקיסריה, אחד לבית שאן (שממנו התפצל הכביש לציפורי), כביש לעכו וכביש לשכם וממנה לירושלים (Tepper 2007, 63–64, Fig.1). מיקומם וכיוונם של שני הרחובות במקסימיאנופוליס

מתאימים למוצא הכביש מהפינה הצפון-מזרחית של מחנה הלגיון, והם נמשכו מערבה בתחומי הכפר אל-לג'ון (איור 14) והלאה משם, לעבר פתחו של הערוץ שמדרום לגבעת יאשיהו, שם אותרו קטעי סלילה של הכביש הרומי לקיסריה, דרך שוני.

אתר מחנה הלגיון השישי בלגיו נסקר (טפר תשס"ג, 35–37; 2003) והוברר, כי תחילה היה זה מחנה קטן שהוקם בראש שלוחה נישאת. רק בראשית המאה הב' הוקם מחנה הקבע על גבעה מתונה בשולי העמק, בקרבת נחל קיני. הקטע הסלול שלמרגלות גבעת יאשיהו ורחובות העמודים שתועדו בלג'ון יוצרים קו ישר הנמשך עד גבעת מחנה הלגיון. המשך התוואי מזרחה הוא בכביש הרומי לבית שאן-סקיטופוליס ונראה, כי מחנה הלגיון הוקם כמקובל בצומת של כבישים אימפריאליים (Isaac and Roll 1982; Tepper 2007, 63–64).

דיון

קטע כביש סלול ושרידי אבן מיל ממערב ללגיו ומצפון לערוץ נחל קיני, מעידים על כביש רומי נוסף (לגבי הכביש מדרומו של נחל קיני, דרך מעבר עירון, ראה טפר תשס"ד, 47–82) שנשלל בין קיסריה ללגיו, בצפונה של רמת מנשה, דרך נחל התנינים. כאמור, במפת פויטינגר המרחק מקיסריה לכפר עותנאי הוא 28 מיל, ומכפר עותנאי לבית שאן – 24 מיל (Isaac and Roll 1982, 10). חישוב המרחק עולה יפה עם אבן המיל משנת 69 לספירה, שהכתובת עליה מציינת מרחק של 34 מיל מקיסריה, ואשר נמצאה במיל ה-6 ממזרח ללגיו (Ibid., 10, Note 55). לא נוכל בשלב זה להכריע בצורה חד משמעית איזה כביש מבין השניים, הצפוני או הדרומי, מופיע במפת פויטינגר. סביר יותר להניח, כי מדובר בתוואי הצפוני, וזאת מהנימוקים הבאים: ראשית, המרחקים במילין וסלילת הכביש מקיסריה מזרחה אל בית שאן שלא דרך אתר המחנה בלגיו, הם נתונים מראשית המאה הב' לספירה ומייצגים שלב קדום בתולדות סלילת הכבישים באזור. שנית, תיארוך אבן המיל שנמצאה ממזרח ללגיו לשנת 69 לספירה, טרם הקמת מחנה הלגיון, מתאים לכיוון הסלילה ולנתיב שלא עובר בלגיו. נתונים אפיגראפיים וארכיאולוגיים מצביעים על כך שהתוואי הצפוני קדם לתוואי הדרומי (לעיל) וסביר להניח, כי מקורות המפה נשענו על נתוני הסלילה הרומית במועד קרוב יחסית להקמת המחנה בלגיו בראשית המאה הב'. למרות שלא נוכל להכריע כאן בסוגיה זו, אולי יש בדברים אלו רמז נוסף לקדמותם של מקורות מפת פויטינגר העוסקים בחלקים אלו של ארץ-ישראל.

אבן המיל משוני, המתוארכת לשנת 120 לספירה, ימי הדריאנוס, מציינת 19 מיל מ...". להערכתנו מדידת המילין נערכה



איור 15. שלבי סלילת הכבישים הרומיים ברמת מנשה. למעלה: השלב הקדום; באמצע: שלב ביניים;

למטה: הכבישים מאמצע-שלהי המאה הב' לספירה, הכביש הצפוני (הקדום) - דרך שוני והכביש הדרומי (המאוחר) - דרך "מעבר עירון"

(סומנו על גבי מפת הכבישים הרומיים של רול - (Roll 1994)

מלגיו. אתר מחנה הלגיון כבר היה קיים ומקובל להניח, כי שימש נקודת מוצא (*Capita Viarum*) לסלילה הרומית באזור. נראה כי סלילת הכביש או תיקונים בתוואי הקדום נעשו בימי הדריאנוס, אולם הפעם נמדד המרחק בכיוון הפוך – מלגיו מערבה, בניגוד לכיוון בשלב הקדום. אבן המיל משוני וקטעי הסלילה שהתגלו בקרבת לגיו מלמדים על סלילת הכביש דרך רמת מנשה ולא דרך גבע. השערתנו מקבלת חיזוק מנתוני המסע של הנוסע/ת מבורדו במאה הד' לאורך התוואי מקיסריה ללגיו, מרחק של 18 מיל (לימור תשנ"ח, 27–28; 1–26, *Intinerarium Burdigalense*).

אוסביוס מציין כי המרחק מקיסריה לגבע הוא 16 מיל; במידה שנקבל את ההנחה כי מדובר באתר שבמשמר העמק, מצפון מערב ללגיו, נראה כי נתון זה אינו מתאים למדידת המרחק בשטח (להערכה שונה ראו 93–89, Siegelman 1984), זאת למרות שסביר להניח כי המקור התייחס לתוואי או לכביש סלול ולו רק בחלקו, שעבר בנתיב ההיסטורי מקיסריה לגבע וממנה לכיוון מזרח. מקור נוסף, המתוארך לתקופה הביזאנטית, מתאים למרחקים ולתוואי שהזכיר אוסביוס: בחיבור על "מצב המקומות הקדושים" מראשית המאה ה' נזכר מסע מקיסריה לציפורי לאורך 30 מיל (צפריר תשל"ט, 65–63; תיאודוסיוס – *De Situ Terrae Sanctae*, 114–125). גבע או לגיו אינן נזכרות אך גם כאן מספר המילין נראה מועט ביחס למרחקים בין האתרים ולמיל הרומי התקני (1482 מ'). סביר להניח כי בתקופות שונות (וכנראה גם בתקופה הביזאנטית) מדדו על-פי מיל ארוך יותר. תופעה זו מוכרת מכבישים נוספים בארץ-ישראל, לרבות מיל שאורכו כ-2100 מ' (רול ואיילון תשמ"ד, 123–138; Roll 2000, 39–46; Fischer, Isaac and Roll 1996, 296–300).

לאור כל האמור לעיל סביר להציע, כי הקמת מחנה הלגיון בלגיו הייתה גורם מכריע בתולדות הסלילה הרומית בצפון הארץ בכלל וברמת מנשה בפרט. הסטת מוקד הסלילה ללגיו בתקופת קיומו של המחנה הביאה להסטת הכביש מהתוואי ההיסטורי שעבר דרך נחל התנינים וגבע לתוואי שחצה את רמת מנשה לכיוון לגיו. באופן זה הפך המחנה לצומת דרכים ראשי בצפון הארץ, כפי שעולה גם מאבני המיל. לאור זאת אפשר לסכם ולהציע לפחות שלושה שלבים בתולדות הסלילה הרומית באזורנו (איור 15):

השלב הראשון (המאה הא' לספירה) – סלילת הכביש מקיסריה לבית שאן דרך גבע (אבו שושה) ונחל התנינים. בשלב השני, עם הקמת מחנה הלגיון השישי בלגיו בראשית המאה הב', נסלל הכביש מלגיו לקיסריה, שלא עבר דרך גבע.

בשלב מאוחר יותר נסלל כביש רומי נוסף מלגיו לקיסריה דרך מעבר עירון.

דברים אלו אינם גורעים מחשיבותם של מעבר עירון ושל המעבר בנחל התנינים, אשר שימשו תמיד צירי תחבורה חשובים (אם כי לא תמיד סלולים).

בדיון אודות קשרי הגומלין בין דרכים ליישובים שלצדן מקובל להניח, כי הערים הגדולות בנקודות המוצא והיעד של דרך הן שהפיקו את מרב התועלת ממנה, ולעיתים נסב הוויכוח על השאלה, באיזו מידה נהנו מהדרכים גם האתרים הכפריים שלאורך. במקרה שלפנינו ברור, כי הקמת קיסריה כפוליס מרכזית בארץ-ישראל בקצהו האחד של הכביש וייסוד מחנה הלגיון הרומי בלגיו בקצהו השני, הביאו לתנופה יישובית במרחב הגיאוגרפי הסמוך, כפי שעולה מהסקרים שנערכו ברמת מנשה בכלל ובאגן נחל התנינים בפרט (גדות וטפר 2008). הגדרתה של הרמה כעורף החקלאי-כלכלי של קיסריה נתמכת גם בתוצאות סקר וחפירות שנערכו בה, המצביעות על חלוקה מחודשת של חלקות קרקע, ככל הנראה לצרכים חקלאיים (גורלזני תשס"ז, 104–100). סביר כי בעקבות זאת חל גם גידול משמעותי בכמות התוצרת החקלאית שהופקה באזור.

נראה כי הסלילה הרומית הביאה גם לשיפור משמעותי ביכולת להעביר סחורות מהמרחב הכפרי לשווקים הגדולים בנקודות המוצא והיעד של הכבישים. מכאן גם חשיבותו של הכביש הרומי שנסלל לרוחבה של רמת מנשה ואפשר מעבר נוח בין הנמל הגדול בקיסריה לעמק יזרעאל. קשר ישיר זה תרם רבות גם לפיתוחם של האתרים ברמת מנשה בתקופה הרומית.

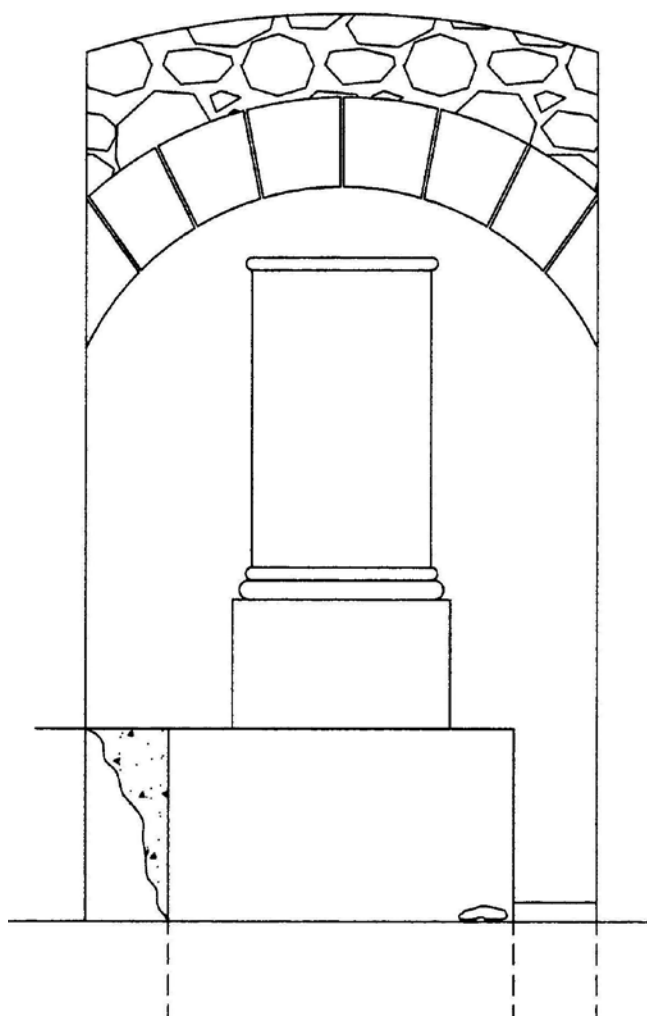
נספח: הצעה לבחינה מחודשת של העמוד מתחת לקשת באמת המים הגבוהה בבית חנניה - כתובת בנייה או אבן מיל בשימוש משני?

עמוד גלילי בעל בסיס גבוה (פדסטל) המוצב על כן שטוח התגלה בפעולות ניקיון שבוצעו בשנות התשעים של המאה ה' לאורך אמת המים הגבוהה לקיסריה, ממערב לכניסה לבית חנניה.⁵ בתחתית העמוד גולפו טורוס בודד ואסטרגל ומעליהם נחרתה האות היוונית Δ. בחלקו התחתון של העמוד זהו לאחרונה שרידי שלוש שורות ואותיות ביוונית ובראשו כיור ואסטרגל נוסף.

העמוד זהה כאבן מיל בשימוש משני והוצע כי היא הועברה למקום מתחנת המיל בכביש מקיסריה לעכו-פתולמאס (Roll 1996, 553–554, Fig. 2). האבן ניצבת מתחת למרכז קשת של תעלה ב' (המאוחרת; איור 16; על אמת המים הגבוהה לקיסריה ראו Olami and Peleg 1977, 130–134; Porath 2002). מקובל במחקר כי אמה א' הוקמה בימי הורדוס או במהלך המאה הא' לספירה ואמה ב' הוקמה בימי הדריאנוס (138–117) (Porath 2008, 1664–1665; איור 17).

לאחרונה הוצע כי האבן הוצבה בעת הקמת אמה א' לצד דרך שנסללה לאורכה במאה הב', ומכאן שהתגלתה באתרה; בעת הכפלת האמה נבנתה הקשת של אמה ב' מעל האבן, בלי להזיזה ממקומה (ראו הערת המערכת במאמרו של רול בקובץ זה). צורת העמוד על בסיסו הגבוה אכן מרמזת על תפקודו המקורי כאבן מיל. אם השערה זו נכונה נראה כי האבן הועברה לכאן מאחת מתחנות אבני המיל הסמוכות: או מהכביש לעכו, המרוחק ממקום זה כמיל אחד או מהכביש ללגיו, המרוחק כמה מאות מטרים בלבד. לא סבירה ההצעה (לעיל), כי במקום עבר כביש רומי אימפריאלי נוסף וכי האמה נבנתה מעל תחנה של אבני מיל לאורכו.

פרופיל הטורוס הבודד והאסטרגל בתחתית העמוד אכן דומה לפרופיל של אבן המיל שנמצאה בגבעת



איור 16. העמוד מתחת לקשת האמה הגבוהה לקיסריה, בית חנניה. הטרוורטין מכסה על כתובת יוונית שטרם פוענחה (שרטוט: א' בלומנקרנץ ו' אלדר; צילום: א' איזדרכת)

5 כ' אבר'מון מסר את המידע על אודות גילוי האבן. ג' סלומון מצוות שימור קיסריה ברשות העתיקות בחן אותה לאחרונה.



איור 17. מפת הכבישים הרומים ואמות המים לקיסריה (Roll 1994), בחיציים מסומנים הכביש הרומי לעכו ושני הכבישים ללגיו (הצפוני דרך שוני והדרומי דרך מעבר עירון), הכוכבית מציינת את מיקום העמוד תחת הקשת באמת המים הגבוהה לקיסריה

עדה, לאורך הכביש הרומי שנשלל מקיסריה ללגיו דרך מעבר עירון. כתובת על גבי אבן זו מתוארכת לימיו של מרקוס אורליוס, שנת 162 לספירה (רול ואיילון תשמ"ח, 156–157). אולם לדעתנו, גם אם העמוד שהתגלה מתחת לאמה הוא אבן מיל בשימוש משני, נראה כי הצבתו שם נועדה לציין פעולות בנייה ו/או שיקום של האמה.

מיקומו של העמוד מתחת למרכז קשת האמה, במרחק של שתי קשתות מתחילתו של המעקף (אמה D), אשר נבנה במאה הד' (Porath 2008, 1664), מרמז שהוצב שם בהקשר לפעולות בנייה באמה. מכיון שעל האבן נחרתה האות היוונית Δ,

המציינת כנראה מרחק של 4 מיל, סביר להניח כי היא אכן התגלתה באתרה בהקשר לאמה, שכן המרחק לאורך האמה מנקודה זו ועד לחומת קיסריה הוא 4 מיל. לאור כל זאת נראה כי האבן והסימון עליה במקומה הנוכחי אכן מתייחסים לאמת המים שיעדה קיסריה.

כתובות בהקשר לבנייה או שיפוץ של אמות המים לקיסריה אינן נדירות. בקרבת קצהו המערבי של המעקף, ממערב לתל מבורך, נמצאה שלא באתרה כתובת ביוונית המציינת תיקונים ושיפוצים של שתי אמות המים בימי פלוריוטיס, מושל פלסטינה בשנת 385 לספירה (Hamburger 1959, 188–189). ההערכה היא כי המעקף (אמה D) ואמה C נבנו לאחר ימי שלטונו של פלוריוטיס (Lehmann and Holum 2000, 77–78, No.55), אך אפשר גם כי הכתובת מתייחסת לבנייה או לשיפוץ של מעקף האמה (Di Segni 1997, 450). כתובות נוספות שנמצאו בהקשר לאמת המים לקיסריה נכתבו בלטינית; שתיים מהן, המשולבות בקיר האמה עשרות מטרים אחדות ממזרח לעמוד, הן כתובות בנייה של הצבא הרומי, שתוארכו למאה הב' (Lehmann and Holum 2000, 11, Nos. 49, 50(?), 51, 52, 54). כתובת לטינית נוספת, שפוענחה בידי ל' די סגני אך טרם פורסמה, נמצאה בחפירות חורבת עלק ברמת הנדיב (2007); היא חקוקה על לוח שיש ומתייחסת לאמת מים. כיוון שבמעין עין צור שבאתר זה מתחיל סעיף של אמת המים לקיסריה סביר להניח, כי מדובר בכתובת בנייה נוספת בהקשר לאמה זו.

נציין עוד כי לא כל עמוד הנושא כתובת הוא בהכרח אבן מיל. לעמודים אלה גדלים שונים והכתובות הן מסוגים שונים: כתובות בנייה, הנצחה וכדומה. כתובות על גבי עמודים היו נפוצות בעולם הרומי (המאות הא'-ג' לספירה) וכך גם בקיסריה (Lehmann and Holum 2000, 47–51). כתובות בנייה על גבי עמודים שכיחות אף הן בעולם הרומי והביזאנטי, כגון בעזה (Lupu 2003, 199–202), בעבדת (Negev 1981, 14–15, No. 2), בקיסריה (Lehmann and Holum 2000, 82–88, No. 58), בעין סאמיה (Abel 1907, 275–276) ובלוד (Clermont-Ganneau 1896, 107).

בחינה ראשונית (שנעשתה בידי ל' די סגני) של האותיות ששרדו על העמוד תחת האמה העלתה כי אותיות אלו יכולות היו לאפיין כתובות השכיחות באבני מיל. אין זה משנה לדעתנו מהיכן הובאה האבן לקשת באמת המים לקיסריה. סביר כי הצבתה שם איננה מקרית ואינה קשורה לכביש שכן אין עדויות על כביש רומי אימפריאלי שנשלל במקום. למרות שנראה כי אפשר שהשימוש המקורי באבן אכן היה כאבן מיל, סביר יותר להניח כי הצבתה ליד תל מבורך קשורה דווקא לבניית אמת המים לקיסריה. נדגיש כי מיקומה תחת קשת אמה ב' מאפשר להציע כי הדבר נעשה אולי בהקשר למעקף שנבנה בסמוך או לפעולות בנייה ושיפוץ אחרות של אמת המים. כך או כך, פענוחה של הכתובת בעתיד עשוי לפתור את שאלת ייעודו של העמוד, תיאורכו ואולי גם לתרום מידע חדש לחקר הכבישים הרומיים במרחב כמו גם לתולדות אמות המים לקיסריה.

ביבליוגרפיה

מקורות ראשוניים

- מלחמת - יוסף בן-מתתיהו, *תולדות מלחמת היהודים עם הרומאים* (תרגום שמחוני י"ג). תל-אביב תשי"ט.
- קדמוניות - יוסף בן-מתתיהו, *קדמוניות היהודים* (תרגום שליט א'). ירושלים תש"ד-תשכ"ג.
- פתולמאיוס מאלכסנדריה - *Claudii Ptolemaei Geographia* (ed. Nobbe C.F.A.). Leipzig 1843-1845 (repr. Hildesheim 1966).
- אוסביוס, אונומסטיקון - *Eusebius Caesariensis episcopus, Onomasticon* (ed. Klostermann E. [GCS 11 i]). Leipzig 1904.
- הנוסע/ת מבורדו - *Itinerarium Burdigalense* (ed. Geyer P. and Kuntz O.), *Itineraria et alia geographica* (CCSL 175). Turnhout 1965. 1-26.
- מפת פויטינגר - *Tabula Peutingeriana* (ed. Weber E.). Graz 1976.
- תיאודוסיוס - *Theodosius, De Situ Terrae Sanctae* (ed. Geyer P., [CCSL 175]). Turnhout 1965. 114-125.

ביבליוגרפיה כללית

- אבומוך כ', תשס"ב. שוני. *חדשות ארכיאולוגיות* 44-45:113.
- אלנבלום ר', תשמ"ח. הדרך הצלבנית מלוד לירושלים. בתוך בן אריה י', בן צבי י' וגורן ח' (עורכים), *מחקרים בגיאוגרפיה היסטורית ויישובית של ארץ ישראל*. ירושלים. 203-218.
- בר"ג ד', תשמ"ח. גבע וגבע פרשים. בתוך מזר ב' (עורך), *גבע תגליות ארכיאולוגיות בתל אברה-שושה משמר העמק*. ירושלים. 4-12.
- גדות י' וטפר י', 2008. *מפת רגבים* (49). סקר ישראל. מהדורה אלקטרונית. <http://www.antiquities.org.il/survey>.
- גדות י' וטפר י', תשס"ט. אדם וסביבה - ארכיאולוגיה של הנוף ברמת מנשה. בתוך בר ש' (עורך), *בהר ובשפלה ובערבה (יהושע יב, ח)*. ירושלים. 255-270.
- גורלזני א', תשס"ז. סקר וחפירות הצלה בשלוחת מנשה, סמוך לחורבת ברקת ולקיבוץ רגבים. *עמיקות* 83:55-154.
- דבורצ'צקי א', 2009. בין עמק זבולון לבין עמק יזרעאל: הגיאוגרפיה ההיסטורית של גבע. בתוך סג"ל א', מלינצ'יק י' ובורדיביץ מ' (עורכים), *החפירות באתר ההלניסטי בשטח קיבוץ משמר העמקים (גבע) (1984-1998)*. חיפה.
- היימן מ', 2009. בנימינה, דו"ח סופי. *חדשות ארכיאולוגיות* 121. מהדורה אלקטרונית. http://www.hadashot-esi.org.il/report_detail.asp?id=1250&mag_id=115.
- זיגלמן ע', תשמ"ג. אור עקיבא - סרקופג רומי. *חדשות ארכיאולוגיות* פ"ב:21.
- טל א, תשס"ז. הארכיאולוגיה של ארץ-ישראל בתקופה ההלניסטית: בין מסורת לחידוש. ירושלים.
- טפר י', תשס"ג. סקר מרחב לגיו. *חדשות ארכיאולוגיות* 35-37:115.
- טפר י', 2003. סקר מרחב לגיו ליד מגידו - מחקר גיאוגרפי היסטורי. עבודה לקבלת התואר מוסמך. אוניברסיטת תל-אביב.
- טפר י', תשס"ד. כביש רומי ב"מעבר עירון" - שרידי סלילה מקיסריה למחנה הלגיון השישי בלגיו. בתוך בר-גל י', קליאוט נ' ופלד א' (עורכים), *מחקרים בארץ ישראל, ספר אביאל רון*. חיפה. 47-82.
- טפר י', 2007. *תולדות האדם ברמת הנדיב*. מהדורה אלקטרונית. <http://www.ramat-hanadiv.co.il/lobby.aspx?boneId=579&nsId=164&objId=719>.
- טפר י' וטפר י', תשס"ד. "בריד הסוסים" מימי ביבארס: תיאור הכביש בגליל התחתון המזרחי ודיון היסטורי. בתוך עמר ז', פאוסט א' ושוורץ י' (עורכים), *ירושלים וארץ ישראל* 1:123-152.
- טפר י' וטפר י', 2004. *בית-שערים הישוב והקבורה לצידו*. תל-אביב.
- טפר י' וטפר י', בדפוס. *דרכי השיירות של עולי הרגל לירושלים בימי הבית השני*.
- לימור א', תשנ"ח. מסעות ארץ הקודש, עולי רגל נוצרים בשלהי העת העתיקה, תיאורי מסע לטיניים. ירושלים.
- ליון מ', תשמ"ח. מיקומה של גבע פרשים. בתוך מזר ב' (עורך), *גבע, תגליות ארכיאולוגיות בתל אברה-שושה משמר העמק*. ירושלים. 219-223.
- ליפקונסקי ד', תשנ"ח. אור עקיבא (מזרח). *חדשות ארכיאולוגיות* ק"ח:53-54.
- מזר ב' (עורך), תשמ"ח. גבע, תגליות ארכיאולוגיות בתל אברה-שושה משמר העמק. ירושלים.
- מזר ג', תשס"ד. שיערי עיר חופשיים בפרובינקיות המזרחיות של הקיסרות הרומית. עבודה לקבלת התואר "דוקטור לפילוסופיה". אוניברסיטת בר אילן.
- נאמן י', תשמ"ט. שוני, אבני מיל. *חדשות ארכיאולוגיות* צג:55.

- נאמן י', תשנ"ה. אור עקיבא - כביש ביזאנטי. *חדשות ארכיאולוגיות* קג:47-48.
- נאמן י', פורת י' ובושנינו א', תש"ן. ח' שוני - אמת מים ושרידי יישוב. *חדשות ארכיאולוגיות* צד:31.
- נגב א' ופרובה א', 1992. קיסריה. בתוך שטרן א' (עורך), *האנציקלופדיה החדשה לחפירות ארכיאולוגיות בארץ ישראל* 4. ירושלים. 1371-1369.
- נגורסקי א', תשס"ג. אור עקיבא. *חדשות ארכיאולוגיות* 41:115-42.
- סארי כ', 2006. קנר. *חדשות ארכיאולוגיות* 118. מהדורה אלקטרונית. http://www.hadashot-esi.org.il/report_detail.asp?id=430&mag_id=111.
- ספראי ז', תשמ"א. ארץ ישראל בגיאוגרפיה של קלאודיוס פטולמאוס. בר אילן יח-יט:270-286.
- עולמי י', תשמ"א. מפת דליה (31). סקר ארכיאולוגי של ישראל. ירושלים.
- פטריך י', תשס"ג. הרקע העירוני למעשי המריתרים של קיסריה. *קתדרה* 107:26-5.
- פיילשטוקר מ', 2006. אור עקיבא (צפון). *חדשות ארכיאולוגיות* 118. מהדורה אלקטרונית. http://www.hadashot-esi.org.il/report_detail.asp?id=284&mag_id=111.
- פינקלשטיין י', תשל"ח. הערות גיאוגרפיות היסטוריות לתיאורה של ארץ ישראל במפת פויטינגר. *קתדרה* 71:79-8.
- פלס ש', 1992. דליה, מאז ועד עתה. דליה.
- פרס י', תש"ח. ארץ ישראל אנציקלופדיה טופוגרפית היסטורית. ירושלים.
- צפירי י', תשל"ט. המפות שהחזיק תיאודוסיוס - על מפות הצליינים של ארץ-ישראל וירושלים במאה השישית לספירה. *קתדרה* 11:63-85.
- צפירי י', תשמ"ה. ארץ-ישראל מחורבן בית שני ועד הכיבוש המוסלמי, כרך שני. הממצא הארכאולוגי והאמנותי. ירושלים.
- רבן א', תש"ס. מפת משמר העמק (32). סקר ארכיאולוגי של ישראל. ירושלים.
- רול י', תשל"ו. מערך הדרכים הרומיות בארץ-ישראל. *קדמוניות* ט (34-35):50-38.
- רול י', תשנ"ו. ביצורי בקידס וצירי התחבורה לירושלים בתקופה ההלניסטית. ארץ-ישראל כט:514-509.
- רול י' ואילון א', תשמ"ד. כבישים רומיים בהדום ההר של השומרון וצפון יהודה. ישראל - עם וארץ, *שנתון מוזיאון הארץ* א (19):131-146.
- רול י' ואילון א', תשמ"ח. דרכים ראשיות בשרון בתקופה הרומית והביזאנטית. ישראל - עם וארץ, *שנתון מוזיאון ארץ-ישראל*, תל-אביב ד (22):147-162.
- שנהב א', תשנ"ז. פולחן המימס לאור חפירות שוני. בתוך רגב א' (עורך), *חידושים בחקר מישור החוף*. רמת גן. 70-56.
- שנהב א', 1992. שוני. בתוך שטרן א' (עורך), *האנציקלופדיה החדשה לחפירות ארכיאולוגיות בארץ ישראל* 4. ירושלים. 1516-1514.
- Abel F.M. 1907. Document Épigraphique sur le Patriarche Eustochios. *RB* 16:275-276.
- Abel F.M. and Barrois A. 1931. Fragment de Césarée la Métropole. *RB* 40:294-295.
- Alt A. 1914. Pharaon Thutmotis III in Palästina. *PJB* 10:53-99.
- Barens T.D. 2008. Eusebius and Legio. *SCI* 27:59-66.
- Clermont-Ganneau Ch. 1896. *Archaeological Researches in Palestine During the Years 1873-1874*. Vol. 2. London.
- Conder C.R. and Kitchener H.H. 1882. *The Survey of Western Palestine. Memoirs of the Topography, Orography, Hydrography and Archaeology*. Vol II, Samaria. London.
- Di Segni L. 1997. *Dated Greek Inscriptions from Palestine from the Roman and Byzantine Periods*. Ph.D. Thesis. The Hebrew University of Jerusalem. Jerusalem.
- Dorsey D. 1991. *The Roads and Highways of Ancient Israel*. Baltimore.
- Fischer M., Isaac B. and Roll I. 1996. *Roman Roads in Judaea II - The Jaffa-Jerusalem Roads* (BAR IS 628). Oxford.
- Gadot Y. 2006. Megiddo and the International Road: The Wadi 'Ara Survey. In Finkelstein I., Ussishkin D. and Halpern B. (eds.), *Megiddo IV: The 1998-2002 Seasons* (Monograph Series of the Institute of Archaeology, Tel-Aviv University, No. 24). Tel Aviv. 777-820.
- Goodchild R.G. 1949. The Coast Road of Phoenicia and its Roman Milestones. *Berytus* 9:91-127.
- Hamburger H. 1959. A New Inscription from Caesarea Aqueduct. *IEJ* 9:188-190.
- Hirschfeld Y. 2000. *Ramat Hanadiv Excavations, Final Report of the 1984-1998 Seasons*. Jerusalem.
- Isaac B. 1996. Eusebius and the Geography of Roman Provinces. In Kennedy D.L. (ed.), *The Roman Army in the East*. Ann Arbor, Mi. 153-167.
- 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* (BAR IS 141). Oxford.
- Lehmann C.M. and Holum K.G. 2000. *The Greek and Latin Inscriptions of Caesarea Maritima*. Boston.
- Lupu E. 2003. A New Look at Three Inscriptions from Jaffa, Jerusalem, and Gaza. *SCI* XXII:193-202.
- Mülinen E.G. 1907-1908. Beiträge zur Kenntnis des Karmels. *ZDPV* 30:117-207; 31:1-311.
- Negev A. 1981. *The Greek Inscriptions from the Negev* (Studium Biblicum Franciscanum No. 25). Jerusalem.
- Nelson H.H. 1913. *The Battle of Megiddo*. Chicago.
- Olami Y. and Peleg Y. 1977. The Water Supply System of Caesarea Maritima. *IEJ* 27:127-137.
- Pearce J. 2000. Burial, Society and Context in the Provincial Roman World. In Pearce J., Millett M. and Struck M. (eds.), *Burial, Society and Context in the Roman World*. Oxford:1-12.
- Porath Y. 2002. The Water Supply to Caesarea: a re-assessment. In Amit D., Hirschfeld Y. and Patrich J. (eds.), *The Aqueducts of Israel* (JRA Supl. Ser. No. 46). Portsmouth. 105-129.
- Porath Y. 2008. Caesarea, the IAA Excavations. In Stern E. (ed.), *The New Encyclopedia of Archaeological Excavations in the Holy Land* 5. Jerusalem.1657-1665.
- Raban A. and Holum K.G. 1996. *Caesarea Maritima - A Retrospective after Two Millennia*. Leiden.
- Riedel M. 2000. Early Roman Graves in Colonge. In Pearce J., Millett M. and Struck M. (eds.), *Burial, Society and Context in the Roman World*. Oxford:192-196.
- Roll I. 1983. The Roman Road System in Judaea. *Jerusalem Cathedra* 3:136-161.
- Roll I. 1994. Roman Roads. In Tsafirir Y., Di Segni L. and Green J. *Tabula Imperii Romani. Iudaea-Palaestina*. Jerusalem. 21-22.
- Roll I. 1995. Roads and Transportation in the Holy Land in the Early Christian and Byzantine Times. *Jahrbuch Für Antike und Christentum Ergänzungsband* (20,2). *Akten des XII. Internationalen Kongresses Für Christliche Archäologie* II. Bonn. 1166-1170.
- Roll I. 1996. Roman Roads to Caesarea Maritima. In Raban A. and Holum K.G. (eds.), *Caesarea Maritima - A Retrospective after Two Millennia*. Leiden. 549-558.
- Roll I. 2000. Roman Milestones in the Vicinity of Aphek-Antipatris. In Kochavi M., Beck P. and Yadin E. (eds.), *Aphek-Antipatris* I. Tel Aviv. 39-46.
- Roll I. 2005. Terrestrial Transportation of the Roman Army in the East. The Case Study of Judaea/Palaestina and its Road Network. In Visy Z. (ed.), *Limes XIX, Proceedings of the XIXth International Congress of Roman Frontier Studies*. Pécs. 749-761.
- Roll I. and Tal O. 2008. The Roads Network of Persian Period Palestine. In Kühne H., Czichon R.M. and Kreppner F.J. (eds.), *The Proceedings of the 4th International Congress of the Archaeology of the Ancient Near East* I. Berlin. 219-228.
- Schumacher G. 1903. Die ägyptische Hauptstrasse von der Ebene Saron bis zur Ebene Jesreel. *Mittheilungen und Nachrichten des deutschen palaestina Verrins*:4-10.
- Siegelman A. 1984. The Identification of Gaba Hippeon. *PEQ* 116:89-93.
- Tepper Y. 2002. Lajjun-Legio in Israel: Results of a Survey In and Around the Military Camp Area. In Freman P. et al. (eds.), *Proceedings of the XVIIIth International Congress of Roman Frontier Studies, Amman, September 2000* (BAR IS 1084 [1]). Oxford. 231-242.
- Tepper Y. 2007. The Roman Legionary Camp at Legio, Israel: Results of an Archaeological Survey and Observations on the Roman Military Presence at the Site. In Lewin A.S. and Pellegrini P. (eds.), *The Late Roman Army in the East from Diocletian to the Arab Conquest, Proceedings of a Colloquium held at Potenza, Acerenza and Matera, Italy (May 2005)* (BAR IS 1717). Oxford. 57-71.
- Thomsen P. 1917. Die Römischen Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palästina. *ZDPV* 44:13-17.
- Toynbee J.M.C. 1971. *Death and Burial in the Roman World*. London.
- Tsafirir Y., Di Segni L. and Green J. 1994. *Tabula Imperii Romani. Iudaea-Palaestina*. Jerusalem.
- Velde van de C.W.M. 1854. *Narrative of a Journey through Syria and Palestine in 1851 and 1852*. Edinburgh.
- Zanker P. 2000. The City as Symbol: Rome and the Creation of an Urban Image. In Fentress E. (ed.), *Romanization and the City, Creation, Transformations, and Failures. Proceedings of a Conference Held at the American Academy in Rome to Celebrate the 50th Anniversary of the Excavations at Cosa, 14-16 May, 1998* (JRA Supl.Ser. No. 38). Portsmouth. 26-32.