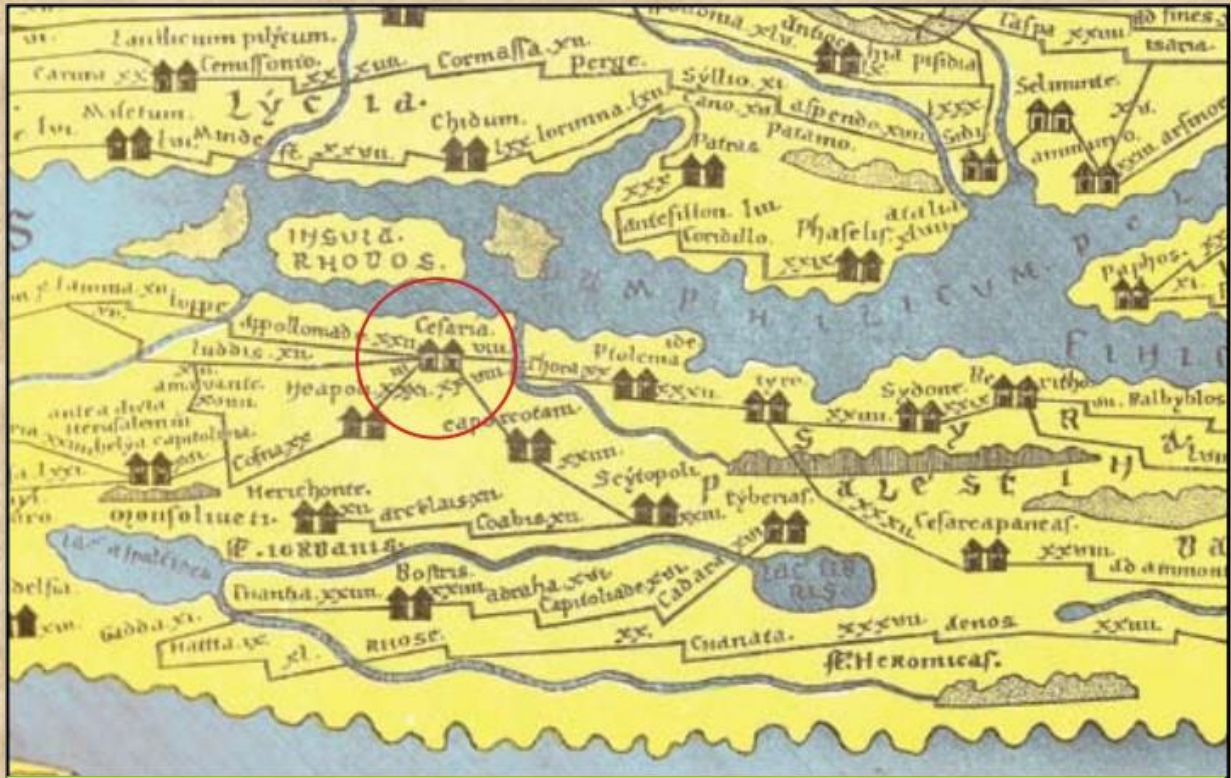




**רשת הדרכים הרומית - האימפריאלית בארץ ישראל**

המקורות מלמדים שדרכים בתוואי מזוהה וקבוע שימשו את החברות העתיקות משך אלפי שנים. במקרא אנו נחשפים לתיאורי דרך המלך, דרך ההר, דרך ארץ פלשתים ועוד. ככל שהחברות ההיסטוריות הפכו יושבות קבע, עירוניות וככל שהן קיימו מסגרות מדיניות רחבות וקשרים מסחריים ותרבותיים בין ישויות מדיניות, כך התנועה בדרכים הלכה ונעשתה משמעותית יותר עבור בני התקופות הללו.



מפת פויטינגר אשר הוכנה במקורה בשלהי המאה ה-4 לספירה ומהווה ראשית הקרטוגרפיה של ארץ ישראל בעיגול מודגשת קיסריה והדרכים המובילות אליה (מתוך ממאמרו של פרופ' ישראל רול)

תכנון ותחזוקת דרך לא היו מעולם משימה קלה. שלטון שהיה מעוניין לפרוץ דרך בנתיב חדש, נדרש להפקיע רצועות קרקע מבעלי נחלות רבות והייתה זו מטלה לא פשוטה גם למשטרים חזקים ומבוססים. לפיכך, היה מקובל לשמר את התוואי של דרכים עתיקות במשך מאות ואלפי שנים וגם בעת חילופי שלטון, לא היה מקובל לערוך שינויים ניכרים בתוואי הדרכים. גישה זו הייתה נכונה לדרכים בין-לאומיות, כמו גם לדרכים אזוריות ומקומיות.

אך למרות קדמותן של הדרכים העתיקות, עד לתקופה הרומית, אנו עדים להן לרוב מתוך המקורות ההיסטוריים ואילו הארכיאולוגיה מתקשה מאוד לזהות שרידים פסיים של תשתיות הדרכים הבין-עירוניות שקדמו לתקופה הרומית.

התקופה הרומית בישרה מהפכות רבות בתולדות האנושות ואחת מהן באה לידי ביטוי בגישת האימפריה לתכנון ולהקמה של דרכים. הרומים שלטו במרחבים אדירים, מאנגליה, בצפון-מערב, לפרס במזרח ומצפון אפריקה בדרום למרכז אירופה בצפון. שטחה של האימפריה הגיע בשיאו לכמעט 6 מיליון קמ"ר ושליטיה הבינו שהפתח לשמירה על השלטון הינו רשת הדרכים האימפריאלית אשר השתרעה על כ-85,000 ק"מ. הדרכים נועדו לשרת את לגיונות הצבא בעת שנעו ממוקד עימות אחד למשנהו, בדרכים נעו שיירות המסחר שביססו את עושרה של האימפריה ובעיקר סיפקו את צרכיהם של כמיליון תושבים שחיו בעיר רומא. הדרכים שרתו את הפקידות של האימפריה ואת מערך הדואר שלה. על פי המקורות



**תגליות**  
ארכיאולוגיה לכל  
מיסודו של מכון ישראלי לארכיאולוגיה וע"ה

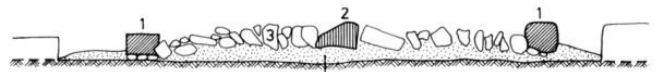
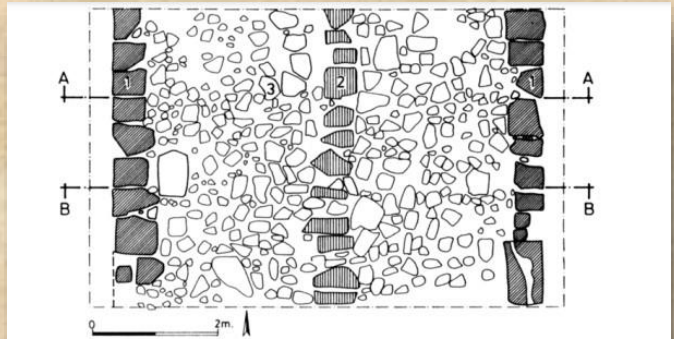


ליצירת קשר: 08-6611330

ההיסטוריים השליחים שנעו בדרכים אלה עברו בממוצע 80 קילומטרים ביום, אך בימי משבר רכבו גם 250 קילומטרים. הקיסר טיבריוס הציב שיא כשעבר 320 קילומטרים ביום כדי להגיע למיטת אחיו הגוסס. יוליוס קיסר הצליח פעם לעבור 1,280 קילומטרים בשמונה ימים רצופים, אך מהירות כזו הייתה יוצאת דופן במיוחד. מהירות נסיעתם של אזרחים פשוטים לא הגיעה ליותר מ-60 קילומטרים ביום.

**תורת סלילת הדרכים הרומיות** כללה בתוכה שילוב של השתלבות בטופוגרפיה ובמרחב הגיאוגרפי. הדרכים נסללו על פי רוב בתוואי הנוח ביותר, הן מבחינת השיפועים והן מבחינת התאמת הסלע והקרקות לסלילת תוואי הכביש. הרומים

השכילו לתכנן את הדרכים בתוואים בהם המשתמשים בדרך יוכלו לזכות באספקה שוטפת, במים ובביטחון יחסי. אך הרומים לא נרתעו מסלילת כבישים נחוצים גם באזורים קשים לעבירות ובאזורים צחיחים. הם השכילו לחצוב מעלות בהרים, להקים גשרים מעל נהרות ונקיקים ולאפשר תנועה נוחה גם באזורים קשים אלה. תהליך הסלילה התנהל בשלבים. קודם כול קבעו את מיקומו של הכביש, אז מדדו מהנדסים את השטח ופועלים יישרו את התוואי ולעתים העמיקו אותו. לאחר מכן הניחו אבני שפה בשוליו, ומלאו את התעלה שנוצרה באבנים, בחצץ או בחול גס, תוך שהם מניחים שכבת תשתית אחת על גבי קודמתה ובכך יוצרים תשתית יציבה לדרך. החומרים הטובים ביותר ליצירת התשתית היו גיר ואפר וולקני, אך בכל מקום השתמשו בחומרי מילוי מקומיים. השלב הבא היה הידוק המילוי עד שהפך לשכבה אחידה ומוצקה, שאותה אפשר היה לרצף

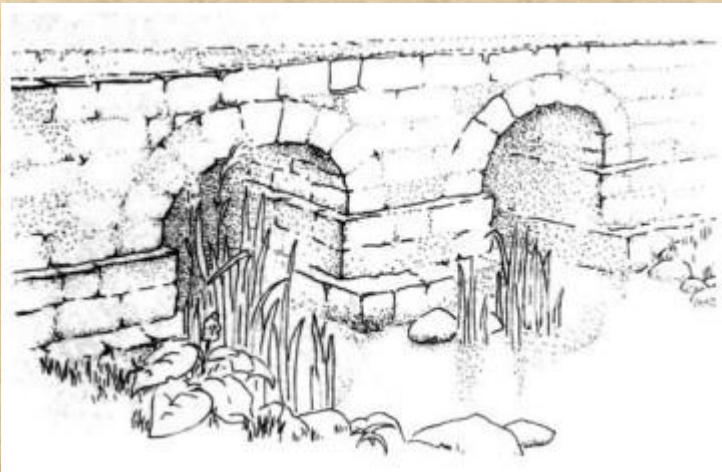


תכנית וחתך בקטע דרך רומית על יד הבונים מתוך פרסום של ישראל רול

באבנים. לריצוף השתמשו בדרך כלל באבנים שטוחות, שהותאמו זו לזו. המתאר של הכביש היה קמור על פי רוב וכך בעת ירידת גשמים המים זרמו בשוליים ונוקזו אל מחוץ לתוואי.

הכשרת התוואי הייתה לפעמים מורכבת ומסובכת. לעתים נאלצו הסוללים לחצוב בהר, או להקים קירות תמך גבוהים.

במקרים אחרים היה עליהם להשקיע עבודה רבה ביישור שטחי טרשים. רוחב כביש בעל תוואי ישר היה בדרך כלל כחמישה מטרים ובכך הוא אפשר תנועה דו-כיוונית של עגלות עמוסות במטען. כביש מתפתל היה רחב יותר, כדי לאפשר לשתי עגלות לחלוף אחת ליד השנייה בעיקול. יחידות סוללי דרכים של הצבא, בעזרתם של שבויים ועבדים, ביצעו בדרך כלל את עבודת הסלילה. ההיסטוריון יוסף בן מתתיהו מתאר בכתביו סלילת דרך רומית תוך כדי התקדמות הצבא: "שלח לפניו חיל רגלים ורוכבים ליישר את הדרך העולה שמה, כי הייתה דרך מלאה אבנים וקשה היה ללכת בה ברגל ורוכבי הסוסים לא



חצור גשרון רומי מעל נחל עדה מתוך פרסום של יהודה נאמן באדיבות רשות העתיקות



יכלו לעבור בה כלל. לקץ ארבעה ימים כילו האנשים את עבודתם ובקעו מסילה רחבה למעבר אנשי-הצבא" (מלח' ג: ז; ג; בתרגומו של שמחוני).

לא תמיד סללו יחידות הצבא דרכים חדשות. לעתים הסתפקו בשיפוץ דרכים קיימות, אך לרוב היו השיפורים מרחיקי לכת. בזמן שלום הוטלה האחריות לתחזוקת הכבישים על מנהל הפרובינקיה ועל הנציב שעמד בראשה. הישגם המרשים ביותר של הרומאים הוא הגשרים. בקיאותם בעבודות בנייה גדולות ושימוש בקשתות ובמלט, הפכה את הקמתו של גשר לפעולה פשוטה יחסית שלא הייתה כרוכה בבעיות טכניות מסובכות מדי או בהוצאות גדולות. הרומאים לא נרתעו מלהקים גשרים מעל נחלים ונהרות, כדי להבטיח תחבורה תקינה במשך כל ימות השנה לאורך הצירים הראשיים. הרמה הטכנולוגית של הבנייה הייתה כה גבוהה, שגשרים רבים שרדו בשלמותם עד היום. באדנה שבדרום תורכיה, סמוך לים התיכון, עובר גשר רומי מעל לנהר הסייהן. הגשר מכונה טאש קופרו (Taşköprü) גשר האבן בתורכית) ואדריאנוס בנה אותו במאה השנייה לספירה. הגשר ניצב איתן עד היום, למרות שאלפי מכוניות, שאותן לא הכירו המהנדסים הרומים, הוצות אותו מדי יום. המסורת הרומית לבניית גשרים המשיכה לשמש תרבויות עד לעת החדשה.



הגשר הרומי טאש קופרו באדנה בתורכיה



אבן המיל בקילומטר ה-4 בכביש מאנטיפטריס ללוד. צילום: אברהם אזדרכת

### אבני המיל

אבני דרך אלה, מרביתן מעוצבות כחוליית עמוד עגול בגובה כמטר וחצי, הוצבו בכבישים הראשיים במרחק מיל אחת מן השנייה. אורכו של מיל רומי כ- 1,000 צעדים כפולים [Millia בלטינית = 1000], ולפיכך מידת המיל לא הייתה קבועה ברחבי האימפריה. במדידות שבוצעו בין אבני מיל רבות שנותרו באתרן הגיעו למסקנה שהמרחק הממוצע בין האבנים היה קצת פחות מ-1,500 מטרים. אך שיטת מדידה היסטורית זו הנחתה את אורכו של המייל היבשתי שמחושב בימינו ל-1,609 מטרים, מתברר שהכל תלוי באורך רגליו של החייל שנדרש לצעוד בדרך ולספור את צעדיו. נקודות ההתחלה למדידת המרחקים שצוינו על אבני המיל היו שערי היציאה מהערים הראשיות. בליבה של רומא, הציב אוגוסטוס קיסר את אבן המיל המוזהבת (Miliarium Aureum) אשר שימשה כמעין ק"מ-0 ממנו מתחילים למדוד את מרחקי הדרכים לכל רחבי האימפריה. יש הטוענים שהפתגם המפורסם "כל הדרכים מובילות לרומא" מתייחס לאבן זו. על אבני המיל אפשר למצוא לעיתים את שמו ואת תארו של הקיסר שבימיו נסלל הכביש או שתוקן בזמנו. במקרים רבים הכתובת מנציחה את שמות האחראים לסלילתה ולתחזוקתה של הדרך מקרב



# תגליות ארכיאולוגיות לכל

מסודו של מכון ישראלי לארכיאולוגיה וע"ר

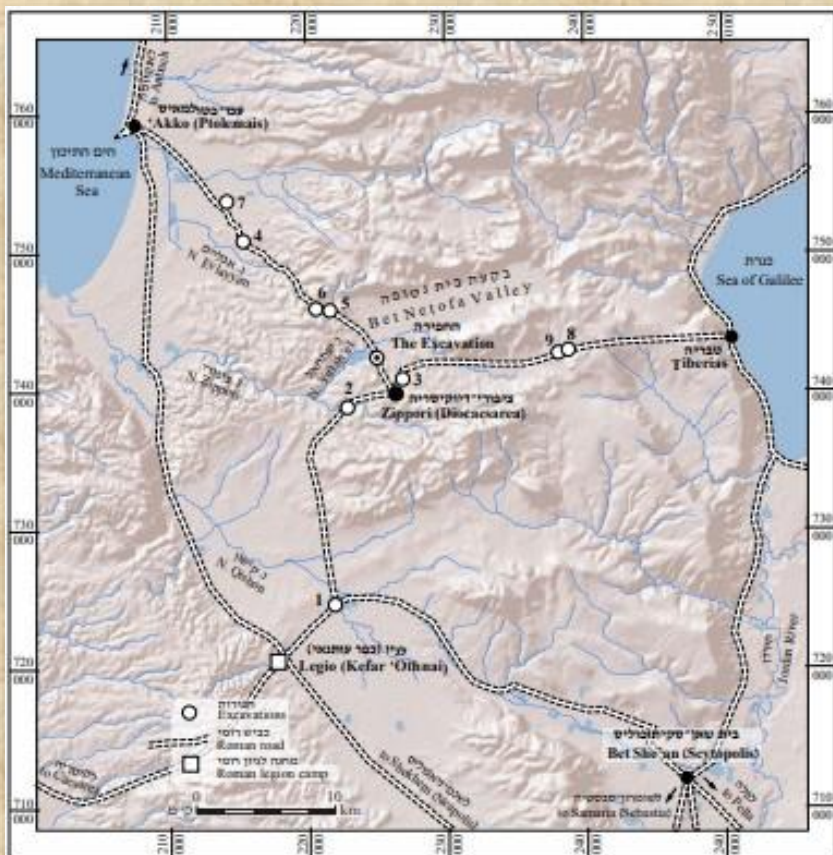


ליצירת קשר: 08-6611330

הפקידות הבכירה, מעין אמצעי תעמולה ויחסי ציבור לקיסרות. על האבנים סומן המרחק מעיר המוצא שעל הדרך וכך הנוסעים נתקלו בדרכם בעשרות אבני מיל וידעו להתמצא בדרכם. בנקודות מסוימות התפתחה מסורת להציג מקבץ של אבני מיל, אשר נוספו לקודמות בכל פעם שהכביש שוקם. חלק גדול מאבנים אלה נשמרו עד היום לצד הכבישים והן מהוות מקור מידע חיוני להיסטוריונים. בישראל נמצאו למעלה מ-700 אבני מיל.

## הדרכים הרומיות הראשיות בארץ ישראל

**דרכי האורך** כללו את דרך הים אשר נעה לאורך חוף הים התיכון מאנטיוכיה, אשר בסוריה בצפון, לאלכסנדריה שבמצרים בדרום. הרומים היו כנראה הראשונים שהשכילו לנקז את מישור חוף השרון ולמנוע מחבל ארץ זה להיות מוצף במי נחלים ובביצות וכך הם אפשרו תנועה של שיירות גדולות סמוך לקו הים. ציר אורך מפורסם נוסף נע מקיסריה דרומה לאורך קו המגע בין אשדות ההר המרכזי לשרון. דרך זו עברה באנטיפטריס (עיינות הירקון), בלוד, באמאוס ומשם המשיכה דרומה לאלאתרופוליס – בית גוברין. מזרחה לדרך זו, נסללה דרך בגב ההר, לאורך התוואי של כביש 60 בימינו.



1 קובל'פארן 2006 Covello-Paran 2006	2 פורז 2007 Porat 2007	3 קובל'פארן וזפער 2011 Covello-Paran and Zepher 2011
4 לורר 2009 Lorer 2009	5 רול תשנ"ד Roll 1994b	6 אסיאם 2002 Asiam 2002
7 אבו רייא ופוז 2010 Abu Raya and Porat 2010	8 רול תשנ"ד Roll 1994b	9 סטפנסקי תשנ"ד, תשס"ב Stepansky 2000, 2002

מפת הדרכים הרומיות בגליל מתוך מאמרו של יותם טפר

**דרכי הרוחב** היו רבות ומסועפות. קטעים אחדים בתוואי בין טבריה לציפורי ולעכו השתמרו היטב וניתן לסייר לאורכם, הן סמוך לחורבת משכנה, מצפון לצומת גולני, יישוב אשר מוזכר בתלמוד כצומת דרכים חשוב ומתואר בהמשך כצומת על דרכי הדואר הממלוכיות. קטע נוסף נמצא סמוך לחורבת רומה, בבקעת תורען מצפון לציפורי.

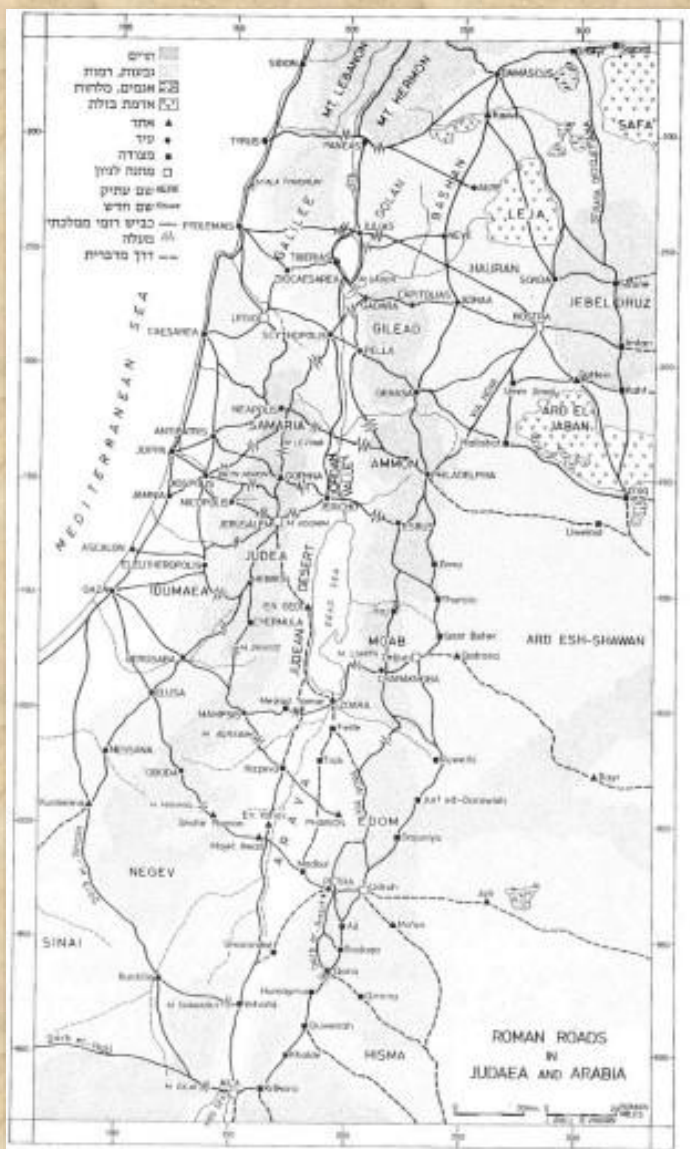
העיר לוד-דיוספוליס שימשה צומת דרכים רומיות אימפריאליות אליו הגיעו שבע דרכים שונות, יותר מכל צומת דרכים אחר בלבנט (מזרח האימפריה הרומית). דרך רוחב אחת הובילה מיפו ללוד וממנה התפצלה לשתי דרכי רוחב שעלו לירושלים; האחת במעלה בית חורון והשנייה דרך אמאוס, קריית יערים וקולוניה (מוצא).

שתי דרכי אורך הובילו ללוד מצפון, האחת מנאפוליס – שכם והשנייה מקיסריה. שתי דרכי אורך המשיכו מלוד דרומה, האחת לכיוון אלאתרופוליס – בית גוברין והשנייה לאשקלון.



### חקר הדרכים הרומיות-אימפריאליות בארץ ישראל

חלוץ המחקר בתחום הדרכים הרומיות בארץ, היה **פרופ' מרדכי גיחון** ז"ל אשר הקים בשנת 1970 את ועדת חקר אבני המיל של ארץ-ישראל, כשלוחה של הקורטוריום הבינלאומי של קורפוס אבני המיל. בשנת 1976 יסד גיחון את הוועד הישראלי לחקר הכבישים הרומיים ואבני המיל בארץ-ישראל. גיחון יזם וניהל סדרה של סקרים וחפירות לאורך הדרכים המרכזיות בארץ-ישראל הקדומה, בעיקר בין יפו לירושלים. ביוזמתו נערך גם סקר נרחב בידי ב' איזק, י' רול ומ' פישר, כולם תלמידיו באוניברסיטת תל-אביב ובהמשך היו עמיתיו.



רשת הדרכים הרומיות בישראל מתוך מאמרו של ישראל רול

**פרופ' ישראל רול** ז"ל, המשיך את דרכו של גיחון כאחד מעמודי התווך של הוועד הישראלי לחקר הדרכים ואבני מיל שביצעה בשיטתיות סקרים של כבישים רומיים, מתקני דרך ואבני מיל. בעיני רבים רול כונה 'מר כבישים רומיים של ישראל'. על פי עקרונותיו של ישראל, מחקר הדרכים העתיקות לא חייב להיות מוגבל לסקרי שטח ולחקירה אפיגרפית של כתובות עתיקות, אלא יש לשלב בו חפירות של קטעים סלולים של כבישים ותחנות דרך, זאת בכדי להגדיר את שיטות הבנייה הרומית, כמו גם הכרונולוגיה. רול תרם תרומה נכבדה למחקרים של כבישים רומיים ואבני מיל והוא פרסם ספרים ומאמרים חשובים בתחום; *Roman Roads in Judaea I: The Legio-Scythopolis Road*, Oxford 1982 ספר שנכתב בשיתוף עם פרופ' בנימין איזק. ו- *Roman Roads in Judaea II: The Jaffa-Jerusalem roads* 1996 Oxford בכתיבתו היו שותפים משה פישר ובנימין איזק. בספר היובל של החברה לחקירת ארץ-ישראל ועתיקותיה משנת 2009 רול תרם מאמר נפלא על כבישים בין דמשק למגידו. מחקר זה מהווה מודל לחיקוי בחקר מערכת התחבורה בעת העתיקה.

אל השניים האלה ראוי להוסיף את **פרופ' משה פישר** ז"ל, אשר נפטר בחודש אוגוסט 2021 ולצדו את **פרופ' בנימין איזק** וכן את דור ההמשך שאחד הבולטים בו הינו **פרופ' חיים בן-דוד** ממכללת כנרת, אשר מפרסמת אתר אינטרנט העוסק בתיעוד ובפרסום הדרכים הרומיות בארץ ישראל (<https://milestones.kinneret.ac.il/he>).