

הדרך הרומית הסלולה היורדת מפטרה לערבה

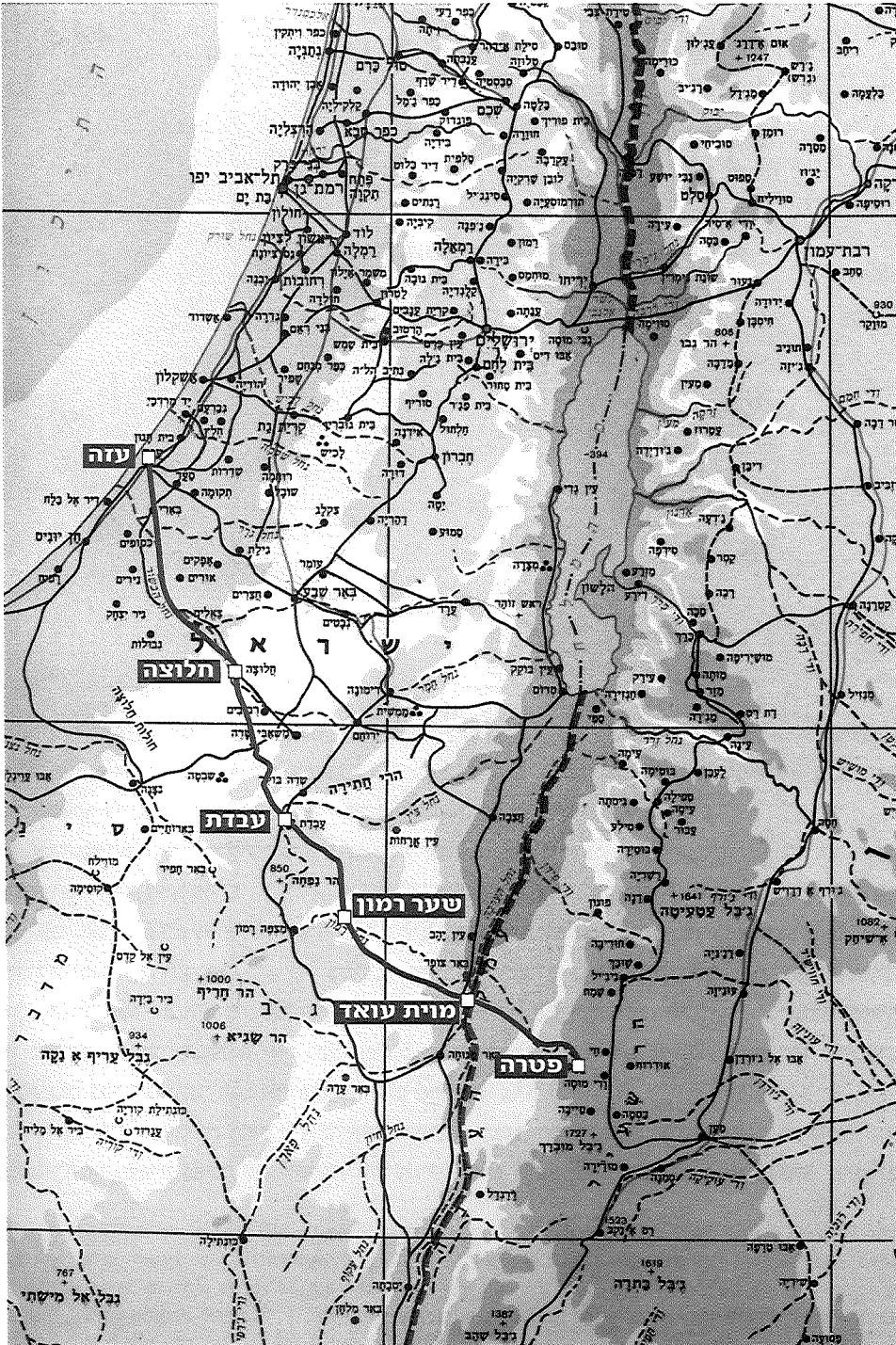


סיורים ומחקרים רבים נעשו במאה השנים האחרונות במרחב הקרוב לפטרה, בין היתר במטרה להתחקות אחר נתיבי השיירות שעשו את דרכן מפטרה בעת העתיקה אל נמלי ים התיכון. במאמר זה אתמקד בתיאורה ובניתוח מגמתה של הדרך הסלולה היחידה לדעתי באזור.

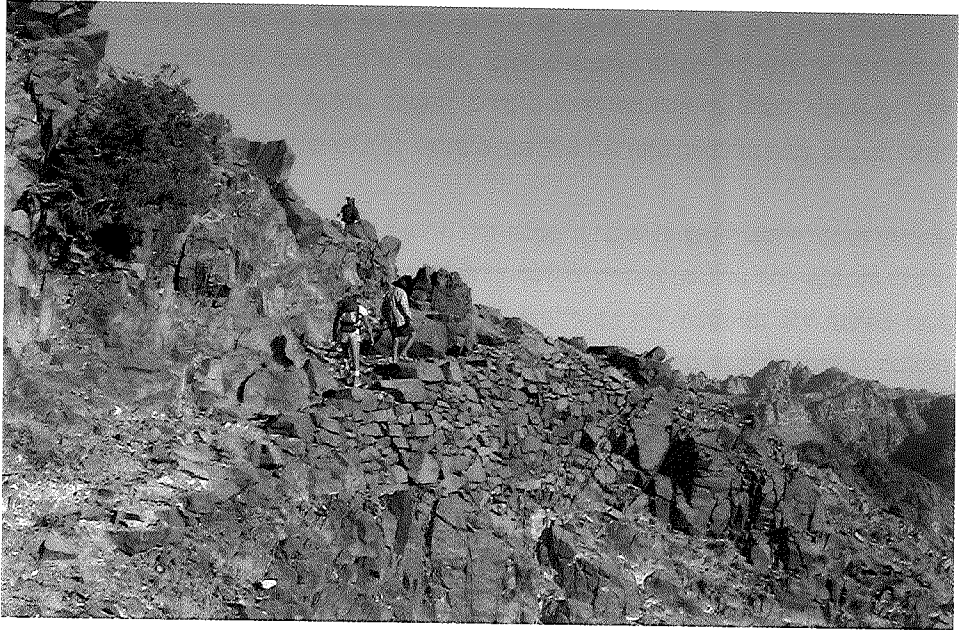
שרידים של הדרך הסלולה נראים במקביל לדרך העפר היוצאת כיום מפטרה מערבה אל מעבר למדרונות הדרומיים של ג'בל הרון, ומשם לאורך שביל הגמלים הקרוי נקב אֶרְבֵּעִי, היורד דרומה אל עבר ואדי תְּשִׁיבָה ואחר כך מערבה אל הערבה. לאורך כ־10 ק"מ נותרו שרידים ברורים של דרך סלולה ובנויה ברוחב של כ־4 מ', כמקובל בדרכים מרכזיות באזורים הרריים מהתקופה הרומית. זוהי הדרך הסלולה היחידה שנתגלתה עד כה במרחב של פטרה היורדת אל הערבה. קטעים מדרך זו מוכרים במחקר זה שנים, אך ככל הנראה מיקוד המחקר והסיורים בשאלת נתיב דרך הבשמים בנתיבים צפוניים יותר הסב את תשומת הלב מדרך מרכזית זו.

הנחת יסוד במחקרים רבים היא כי אחד הנתיבים המרכזיים של סחר הבשמים בעת העתיקה הגיע מהמזרח אל פטרה ומשם ירד לערבה והגיע דרך הנגב לחוף עזה. נתיב זה כונה במספר מחקרים

מאמר זה הוא פרי סיורים רבים שעשיתי באזור פטרה מאז 1995. במרבית הסיורים בשנים 1995-2000 השתתף גם גלעד פלאי. ראויים לציון סיורים שעשיתי עם אבי שמידע בשנים 2001-2003, ושהניבו חידושים רבים. בסיור בפברואר 2000 שהוקדש לנושא הדרכים לפטרה השתתפו עמי זאב משל, עמוס קלוגר, אלי רו, איתי חביב, שי בייטנר, אברהם אודרכת ואמנון קדרון. בסיורים שעשיתי ביולי ובספטמבר 2003 לאורך הדרך הסלולה מוואדי תְּשִׁיבָה למרגלות ג'בל הרון השתתפו בין היתר ישראל רול, אבי שמידע שוקה רווק עוזי אבנר רועי פורת ועומר עתידיה.



תוואי דרך
הבשמים על פי
הצעתם של משל
וצפורי (ראו הערה 1)



נקב סליסל – קירות
תמך בראש המעלה
(מרבית התצלומים במאמר
מעשה ידי חיים בן דוד)

ומאמרים דרך הבשמים, ונחקר במהלך המאה העשרים בעיקר באזור הר הנגב.¹ הקטע בין הערבה לפטרה נחקר פחות,² ובאופן כללי נכתב ומופה במשך שנים רבות כי נתיב דרך הבשמים חצה את הערבה ממזית עואד לתחנת ביר מדכור ומשם מזרחה דרך ואדי מוסה לפטרה.³ בשנים האחרונות הועלו מספר הצעות חדשות באשר לנתיב דרך הבשמים מהערבה לפטרה,⁴

1 F. Frank, 'Aus der 'Araba I', ZDPV, 57, (1934), pp. 270–276; G.E. Kirk, 'Archaeological Exploration in the Southern Negev', PEQ, 70 (1938), pp. 231–234; ב' רותנברג, צפונות נגב, רמת-גן 1967, עמ' 137–130; ד' משל א. נגב, 'The Dating of the Petra-Gaza Road', PEQ, 98 (1968), pp. 89–98; Z. Meshel & Y. Tsafir, 'The Nabataean Road from 'Avdat to Sha'ar-Ramon', *ibid.*, 106 (1974), pp. 103–118; 107 (1975), pp. 3–21; R. Cohen, 'New Light on the Date of the Petra-Gaza Road', BA, 45 (Fall 1982), pp. 240–247

2 F. Zayadine, 'Caravan Routes between Egypt and Nabataea and the Voyage of Sultan Baibars to Petra in 1276', SHAJ, 2 (1985), pp. 159–174; *idem*, 'L'espace urbain du grand Petra, les routes et les stations caravanieres', ADAJ, 36 (1992), pp. 217–240

3 מלבד החוקרים הסוברים כך והמוזכרים בשתי ההערות הקודמות ראו במפות במאמריהם של החוקרים הבאים: י' רול, 'מפת הכבישים הרומיים הממלכתיים בארץ ישראל, בנגב ובעבר הירדן', אילת והערבה: קובץ מחקרים, ירושלים 1995, עמ' 209; S.T. Parker 'The Defense of Palestine and Transjordan from Diocletian to Heraclius', L.E. Stager, J.A. Greene & M.D. Coogan (eds.), *The Archaeology of Jordan and Beyond: Essays in Honor of James A. Sauer*, Winona Lake 2000, p. 368; D. Kennedy, *The Roman Army in Jordan*, London 2000, p. 201; Z.T. Fiema, 'Late-antique Petra and its Hinterland: Recent Research and New Interpretations', D.H. Humphrey (ed.), *The Roman and Byzantine Near East*, III, Portsmouth, R.I. 2002, p. 204

4 להצעה שהדרכים מפטרה לנגב עקפו את ואדי מוסה מצפון או מדרום ראו: ח' כץ וע' אוריון, 'דרכי הבשמים בין פטרה לביר מדכור', ע' אוריון וא' גורן (עורכים), דרכי הבשמים, שדה-בוקר תש"ס, עמ' 129–123. על ההצעה שהנתיב העיקרי עבר בנקב סליסל ראו: A. Kloner, 'Stepped Roads in Roman Palestine', ARAM, 8 (1996), pp. 127–134; ע' קלובר, 'הדרך הנבטית עזה-פטרה הקטע המזרחי - ביר מדכור-סיק אל בארד', אוריון וגורן (שם).

ובמקביל היו שהציעו כי הנתיב עקף את פטרה עצמה.⁵ כל ההצעות הללו לא התייחסו לדרך סלולה אלא לשבילים ברמת בנייה ונוחות כזו או אחרת, ובאף אחת מהן לא דובר על קטע של דרך סלולה בין פטרה לערבה ברוחב 4 מ' לפחות, כמקובל בדרכים מהתקופה הרומית. היעדר ממצא של דרך כזאת במרחב הקרוב לפטרה בולט על רקע הקטעים הסלולים הארוכים המוכרים היטב מהנגב, ואשר שויכו לדרך לפטרה.

לא אעסוק במאמר זה בסוגיית הדרך הקרויה דרך הבשמים ובנתיבה באזור פטרה וממנה מערבה, אלא בנתונים הארכאולוגיים והטופוגרפיים של הדרך הסלולה היורדת מפטרה, דרך שנסללה לדעת בתקופה הרומית המאוחרת. אסתפק בהערה אחת על אופייה של דרך הבשמים: בכל המרחב הענק שבו עברו נתיבי שיירות המסחר של הנבטים לא דוות עד כה על קטעים שנסללו בתקופה הנבטית ובקשר לנתיבי הבשמים. גם באשר לקטע הסלול היחיד בין עבדת למוית עואד, שיש בו אבני מיל, והקרוי דרך הבשמים, לא הוכח לדעתי שנסלל בתקופה הנבטית.⁶ מדובר בסלילה שהיא לדעת רומית, אף על פי שהנתיב עצמו שימש ללא ספק את הסחר הנבטי כשביל גמלים.

הטופוגרפיה של הדרכים מפטרה לערבה

כל המבקש להגיע מבמת הרי אדום לערבה צריך לרדת תחילה דרך מצוקי אבן החול הקלים יחסית למעבר ואחר כך במורד קשה מאוד למעבר דרך שכבת סלע יסוד. מרבית הדרכים העתיקות מהרי אדום לערבה עברו בפרצות הטבעיות על מנת להימנע מירידה במתלולי סלע היסוד. הפרצות הטבעיות הגדולות בחומת הרי אדום נמצאות מצפון-מערב ומדרום-מערב לפטרה. מצפון יש שתי פרצות כאלה: בשלוחות סלעי המשקע שמדרום לוואדי הנוזירה אין מצוק כלל, שם עבר נקב דחל,⁷ וכיום יש שם דרך

עמ' 130-141. להצעה זו ראו גם: י' רומן, 'המעלה הגדול לפטרה', ארץ וטבע, 44 (תמוז-אב תשנ"ו), עמ' 35-38. להשגות על דעה זו על סמך הליכה באותו מעלה ראו: ז' משל, 'איך הוטעתי במעלה הגדול - הנתיב הסודי לפטרה', שם, 56 (ניסן-אייר תשנ"ח), עמ' 6; ב' בלום, 'עוד על נקב סליסל', שם, 58 (חשוון-כסלו תשנ"ט), עמ' 8; I. Haviv, *Trekking and Canyoning in the Jordanian Dead Sea Rift*, [n.p.] 2000, p. 165.

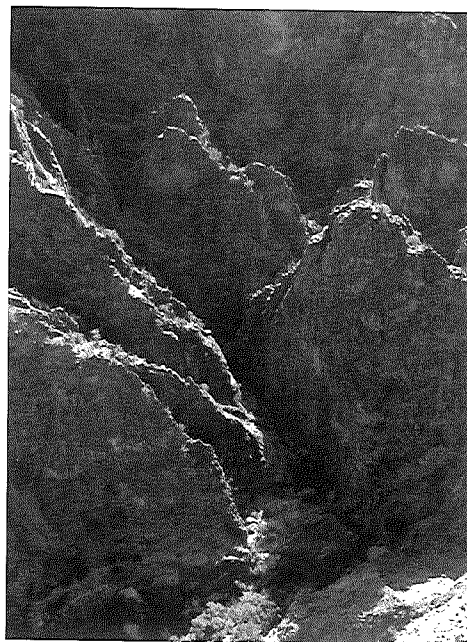
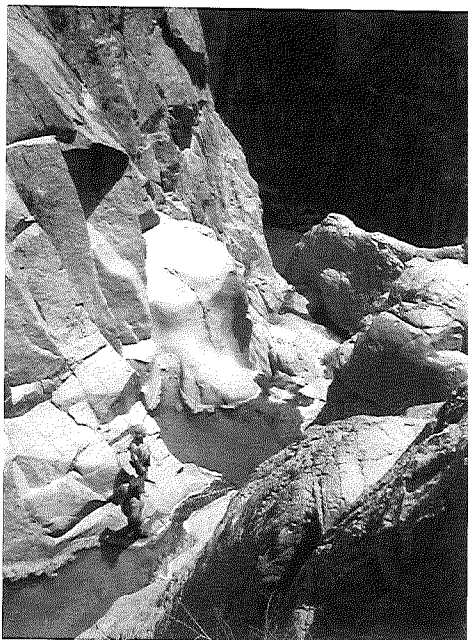
5 L. Mildenberg, 'Petra on the Frankincense Road?', *Transeuphratène*, 9 (1995), pp. 69-72; idem, 'Petra on the Frankincense Road? - Again', *ARAM*, 8 (1996), pp. 55-65. להצעה דומה מבלי להזכיר את מאמריו של מילדנברג ראו: א' גורן, 'עוקף פטרה הגדול!', אוריון וגורן (שם), עמ' 199-202.

6 להצעה כי הדרך הסלולה שיש בה אבני מיל היא מהתקופה הנבטית ראו בספרם של משל וצפירי (לעיל), הערה 1. עד עתה לא נמצאו בכל המרחב הנבטי שממזרח לנגב אבני מיל שניתן לתארוך לימי הממלכה הנבטית, ומלבד זאת מספר אבני המיל שניתן לתארוך בוודאות למאה הראשונה לסה"נ ועד שנת 106 אינו עולה על שלושה ראו: B. Isaac, 'Milestones in Judea: From Vespasian to Constantine', idem, *The Near East under Roman Rule: Selected Papers*, Leiden & New York 1998, pp. 48-75. להלן אציע כי אבני המיל והקטעים הסלולים הם ככל הנראה רק מהתקופה הרומית המאוחרת, ובכל מקרה מאוחרים לשנת 106. על הצעה לתיארוך רומי מאוחר של הדרך ראו עתה: ח' בן דוד, 'נבטי או רומי מאוחר? לתיאורכם מחדש של הקטעים הסלולים ואבני המיל ב"דרך הבשמים" בנגב', הקונגרס הארכאולוגי השלושים בישראל: תקצירי הרצאות, ירושלים 2004, עמ' 13. על אבן מיל מצפון לעבדת גראתה וצולמה בידי זאב משל כתובת יוונית בדיו אדומה, אך היא עדיין לא פוענחה; אני מודה לזאב משל על הפניית תשומת לבי למידע ולתצלום. אבן זו ואבני מיל נוספות שנתגלו באזור שדה-בוקר, ושלא נכללו במחקרם של משל וצפירי, עתידות להתפרסם במסגרת מחקרו של פטר פביאן על הנוכחות הצבאית הרומית בנגב.

7 לתיאור נקב דחל ראו: ש' רווק וא' שמידע, אל קניוני מואב ואדום, תל-אביב 2000, עמ' 186-191. לשימוש כנתיב מסעו של לורנס איש ערב במלחמת העולם הראשונה ראו: T.E. Lawrence, *Seven Pillars of Wisdom*, New York

עפר; ואדי דנה, המתחתר לאורך קו שבר גאולוגי, מאפשר ירידה נוחה לעבר פנון,⁸ וכיום עוברת שם דרך עפר שאינה בשימוש, בתחום שמורת דנה. מדרום יש פרצה טבעית אחת: השלוחה הגירנית של דלג'רה – נקב מסעודה,⁹ כיום עובר בפרצה זו כביש סלול היורד לערבה. דווקא סמוך לפטרה ממערב בולט מצוק סלע יסוד הנמשך ברצף מאזור ואדי ברואס בצפון עד ג'בל הרון בדרום.

כל ירידה מפטרה מערבה מחייבת אפוא מעבר דרך מצוק סלע היסוד, ובגלל המפלים אי אפשר לעבור בתוך ערוצי הנחלים היורדים בסלע היסוד אלא בעזרת חבלים.¹⁰ אף על פי כן שבילים רבים נמשכים מפטרה מערבה, מהם קלים יותר ומהם קשים יותר, אך אף באחד מהם לא נמצאו כאמור שרידי דרך רומית. מבין נתיבים אלו בולט נקב נמלה, נקב גמלים במקורו, שלאורכו נפרצה בשנות



מימין: ואדי מוסא
באזור סלעי היסוד
שבו נמצאים
המפלים; מבט
מהגדה הצפונית
משמאל: ואדי
מוסא, הנקיק בראש
המפל העליון
(צילום: אלי רוז)

1938, p. 501. על היותו מעבר נוח מהרי אדום לכיוון חברון ועל העברת עדרי כבשים דרכו מוואדי סירחאן למכירה בשוקי ארץ-ישראל ראו: G. Horsfield & A. Conway, 'Historical and Topographical Note on Edom: With an Account on the First Excavations at Petra', *GJ*, 76 (1930), p. 372. על נקב דחל כחלק מהדרך הרומית מירושלים לאילת המסומנת במפת פויטינגר ראו: רותנברג (לעיל, הערה 1), עמ' 164; 'פינקלשטיין, 'הערות לתיאורה של ארץ ישראל במפת פויטינגר', קתדרה, 8 (תמוז תשל"ח), עמ' 77. לדעה אחרת על חיבור זה במפת פויטינגר ראו: ח' בן דוד, 'הדרכים היהודאיות לצוער בתקופה הרומית', מיו"ש, יא (תשס"ב), עמ' 151-164. בסיור שעשיתי בפברואר 2004 עם זאב משל, רועי פורת, עמוס קלונר, שוקה רווק ואחרים, ראינו לאורך הנקב קטעים סלולים וחצובים רחבים של דרך עתיקה.

8 לתיאור הדרך בוואדי דנה ראו: רווק ושמידע (שם), עמ' 200-205. במורד התלול מהכפר דנה אל הנחל בצפו לאחרונה קטעי סלילה וקירות תמך של דרך עתיקה; ראו לעיל בסוף ההערה הקודמת.

9 בנתיב זה עבר לדעתו של גורן נתיב הבשמים עוקף פטרה, ראו: גורן (לעיל, הערה 5). דרך העפר של נקב מסעודה נסללה בשנת 2002 והיא עבירה לכל כלי רכב.

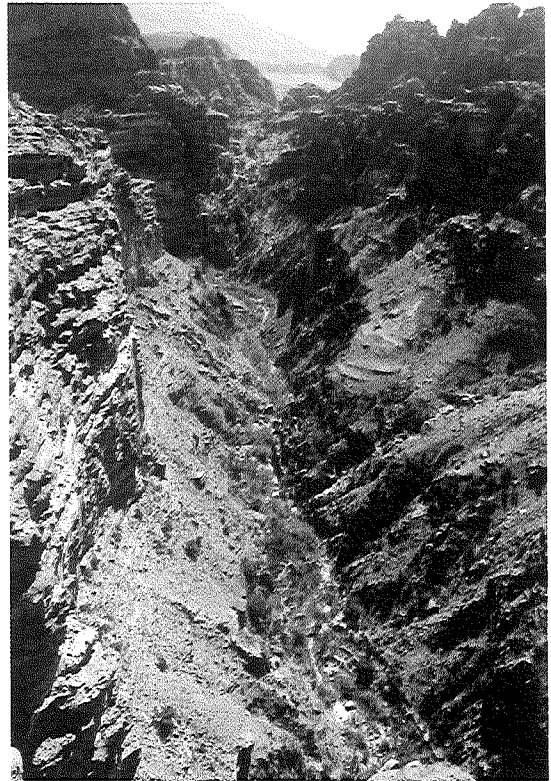
10 על המפלים בוואדי מוסא ראו: רווק ושמידע (לעיל, הערה 7), עמ' 250-252; חביב (לעיל, הערה 4), עמ' 174-176.

השמונים דרך עפר. הכתובות הנבטיות והיווניות בחלקו העליון, המצד בחלקו התחתון והעובדה שהוא עובר בסמוך למקורות מים טובים בערבה, מצביעים על חשיבותו לעומת הנתבים האחרים באזור.¹¹

פטרה שוכנת בגובה 900 מ' מעל פני הים, וממערב לה נמתחת חומת הרים בגובה 1,100-1,200 מ', ועל כן כל דרך מערבה מחייבת בשלב ראשון עלייה, אמנם מתונה - ראש נקב נמלה, ראש נקב גרון-עקב וראש נקב אֶרְבֵּעִי גובהם 1,150 מ' מעל פני הים. רק מדרום לג'בל הרון נקטעת חומת סלע היסוד, כתוצאה משבר גאולוגי, ושלוחה גירנית שכיוונה צפון-דרום יורדת שם מגובה 1,100 מ' לגובה 600 מ', ומסתיימת בערוצו של ואדי חִשִּׁיבָה. על שלוחה נוחה זו נסלל הכביש הרומי היורד מפטרה לכיוון דרום-מערב.

נקב אֶרְבֵּעִי ושרידי הדרך הרומית

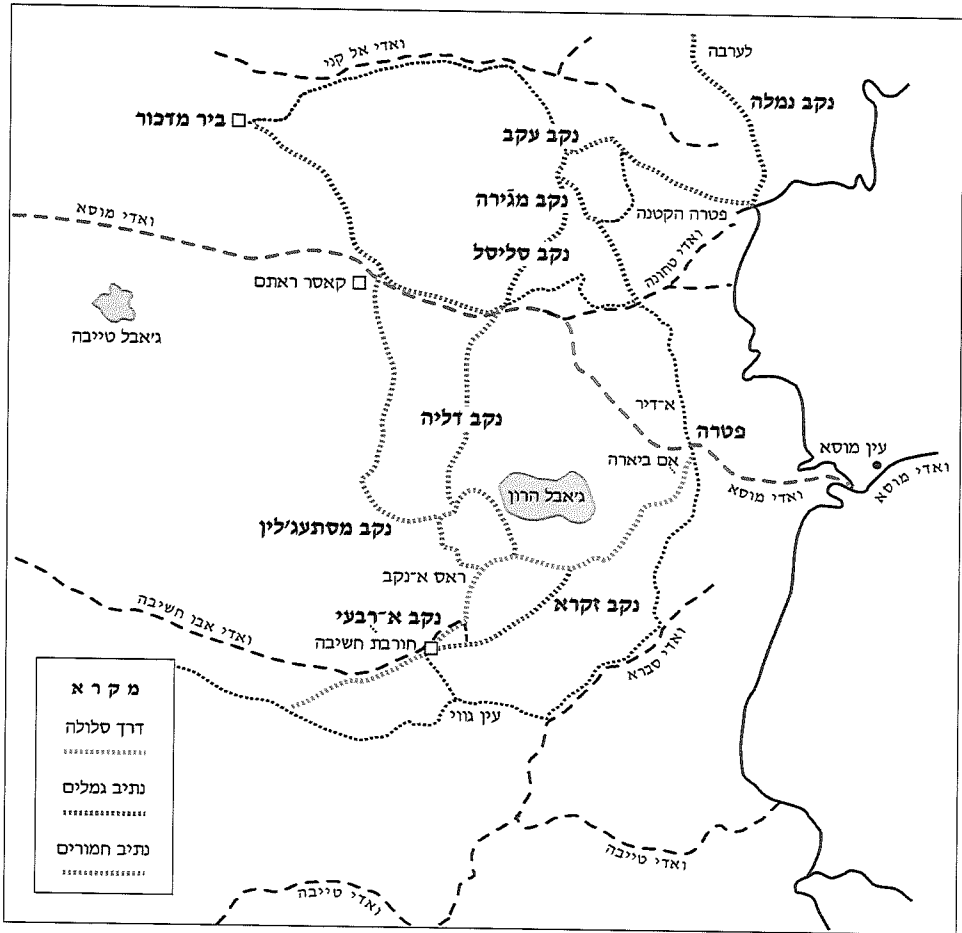
על השלוחה הגירנית שמדרום לג'בל הרון עולה במאות השנים האחרונות נקב גמלים נוח המוכר בשם נקב אֶרְבֵּעִי. מרבית הנוסעים והחוקרים שעלו במאה התשע-עשרה מדרום



למעלה: ואדי מוסא ממערב לעיר פטרה משמאל: עין בוורדה - נביעות באזור הדינונות למרגלות נקב נמלה



11 ש' רווק, 'ירדן - בעקבות דרך הבשמים', טבע הדברים, 95 (ספטמבר 2003), עמ' 58-69.

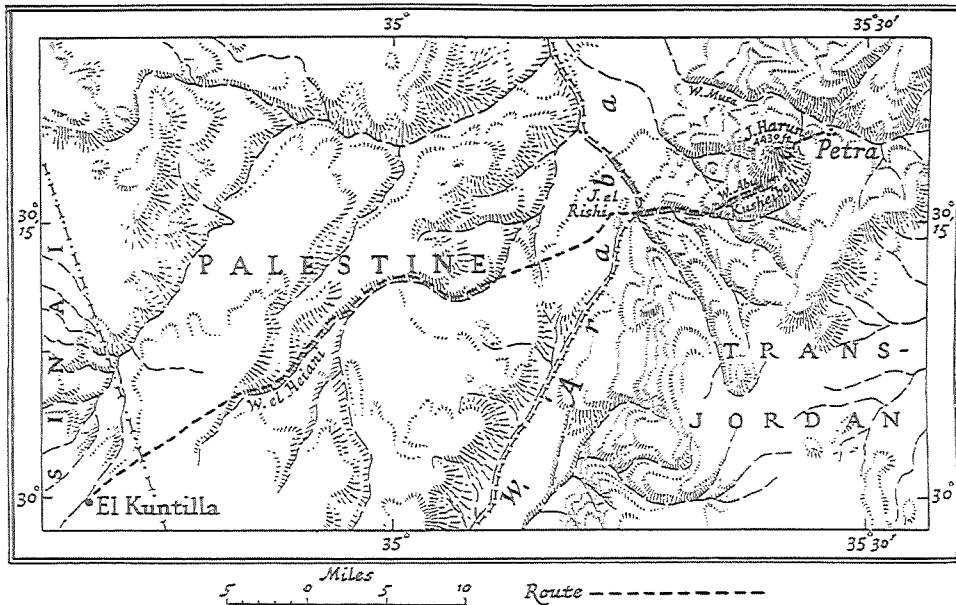


הערבה לפטרה השתמשו בנתיב זה אך לא ציינו את שרידי הדרך הסלולה שלידו.¹² דווקא חוקרים שעלו בו במחצית הראשונה של המאה העשרים העידו על שרידי הדרך הרומית. וכך כתבו ויליאם ליבי ופרנקלין הוסקינס, שעברו במקום בשנת 1902: 'the road leading out of Petra at this point is called the Gaza road, because after two hours it swings round south of Mount Hor [...] This road was once a Roman road as is plainly seen at a score of points'¹³

L. de Laborde, *Journey through Arabia Petraea*, London 1838, p. 158; A.W.C. Lindsay, *Letters on Egypt, Edom and the Holy Land*, II, London 1838, p. 34; S. Olin, *Travels in Egypt, Arabia Petraea and the Holy Land*, New York 1843, pp. 457-458; J. Wilson, *The Lands of the Bible Visited and Described*, London 1847, p. 139; W.H. Bartlett, *Forty Days in the Desert: On the Tracks of the Israelites*, London 1862, p. 139; E.H. Palmer, 'The Desert of the Tih and the Country of Moab', *PEQSt*, 3 (1871), pp. 50-51; H.H. Kitchener, 'Major Kitchener's Report', *ibid.*, 16 (1884), pp. 211-212; H.C. Hart, 'A Naturalist's Journey to Sinai, Petra and South Palestine', *ibid.*, 17 (1885), pp. 255-257

W. Libbey & F.E. Hoskins, *The Jordan Valley and Petra*, New York 1905, p. 239 13

ג'רוויס, שעלה בנקב אֶרְבְּעִי בדרכו לפטרה, כתב מאמר על הדרך לפטרה מכיוון מערב וכותרת המשנה שלו - 'A Forgotten Roman Highway'.¹⁴ על פי תיאורו הוא וחבריו למסע נסעו ברכבים מכונתילה אל הערבה ומשם בתוך ערוצו של ואדי חְשִׁיבָה ככל שיכלו. משם עלו על גמלים וסוסים במה שכינה ג'רוויס שביל גמלים בדווי, וכעבור זמן מה שמו לב שהנתיב רחב יותר. בקטעים שמתחת לג'בל הרון ניתן לראות לדבריו את השוליים הבנויים של הדרך הרומית ולפחות שלושה מבנים הרוסים לאורך הדרך. ג'רוויס סבר שזהו נתיב נבטי שהרומאים שיפרו וחזקו.



נקב אֶרְבְּעִי במפה המלווה את מאמרו של ג'רוויס על הדרך מסיני לפטרה

החוקר הירדני פאוזי זיידין סייר בראשית שנות השמונים של המאה העשרים לאורך נקב אֶרְבְּעִי וציין שזהו נתיב הגמלים הנוח ביותר העולה לפטרה. הוא זיהה בנתיב זה את מסלולו של הסֶלְטָאן ביבס, שעבר בשנת 1276 בפטרה בדרכו ממצרים לקרק, מאחר שבתיאור המסע שלו מופיע השם נקב אֶרְבְּעִי ובזכר קבר אהרון.¹⁵ זיידין אף הדגיש את הקטעים הסלולים שנמצאו בנקב אֶרְבְּעִי, שהיה לדעתו חלק מהדרך מפטרה לסיני ולמצרים.¹⁶

במאמרם 'דרכי הבשמים בין פטרה לביר־מדכור' ציינו חן כץ ועזרא אוריון כי קטעים סלולים של דרך נראים בין פטרה ובין ראס אֶנְקָב, שלמרגלות ג'בל הרון מדרום לו. את הקטע הדרומי ביותר הם מתארים כך: 'רוב הציר סלול ולצידו הונחו אבני שפה, כדוגמת הקטעים הסלולים ממערב למואה ובמכתש רמון. רוחבה של הדרך בקטעים הטובים, כ־4 מ'.¹⁷

C.S. Jarvis, 'To Petra from the West - A Forgotten Roman Highway', *Antiquity*, 14 (1940), pp. 138-147 14

זיידין, נתיבי שיירות (לעיל, הערה 2). 15

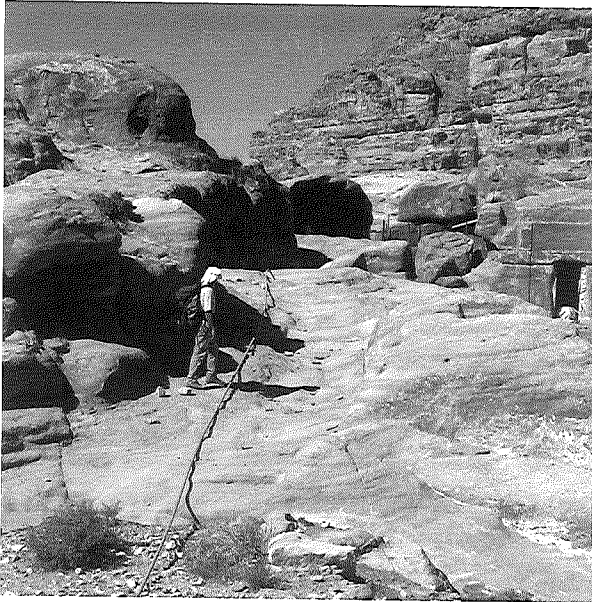
זיידין, המרחב העירוני (לעיל, הערה 2). 16

כץ ואוריון (לעיל, הערה 4), עמ' 129-128. הם עצמם המשיכו וירדו בנקב הצר והתלול מראס אֶנְקָב צפונה אל עבר קַצֵר אֶסְרָאתָם, שהם מכנים בטעות נקב אֶרְבְּעִי, ולא בהמשך הסלול היורד דרומה לוואדי חְשִׁיבָה. 17

בשנים 1997-2001 עבדה בג'בל הרון ובסביבתו משלחת פינית. אנשי המשלחת תיעדו ואף חפרו חלקים של הדרך הרומית למרגלות ג'בל הרון. לדעתם דרך זו, שנמצאו בה קטעים סלולים, היא קטע מהדרך העולה מהערבה דרך ואדי חשיבה אל פטרה, והיא אחת הדרכים המוכרות מאזור פטרה.¹⁸ באחד מפרסומיהם תיארו בפירוט רב קטע לאורך 2 ק"מ שבו הדרך מגיעה לרוחב מרבי של 4.20 מ'. הם חפרו שני חתכים לרוחב הדרך הסלולה, במקום שבו נמצאו אבני שפה ברורות, וכן חפרו מספר מבנים קטנים לאורך הדרך שזיהו כמגדלי שמירה. על פי דיווחם כלי החרס שנמצאו במבנים אלו

הם נבטיים/רומיים. לדעתם הנתיב עצמו היה בשימוש כבר בתקופה הנבטית אם כי את הקטעים הסלולים יש לתארך ככל הנראה לתקופות מאוחרות יותר.¹⁹

לאחרונה פרסם מנפרד לינדנר, שעסק כעשרים וחמש שנה בסקר ובמחקר של אזור פטרה, מאמר מסכם על מערכת הנתיבים העתיקים העולים מאזור קצר אַס־ראתם, שעל גדת חלקו התחתון של ואדי מוסא, אל עבר פטרה.²⁰ לאחר שתיאר בפירוט רב שבעה נתיבים בין פטרה לאַס־ראתם מציע לינדנר שאין לדבר על הדרך (road) בה"א הידיעה, אלא 'at different times with different animals, different loads, different people, one or another passage may have been chosen' – משפט זה מייטיב לבטא את התרשמותי לאחר עלייה וירידה בנתיבים אלו. בסיכום מאמרו כותב לינדנר כי הנתיבים בין פטרה לאַס־ראתם לא היו הדרכים המרכזיות ('main traffic routes') בעת העתיקה; אלו עברו לדבריו בנתיב פטרה-סברה-חשיבה ובנתיב פטרה-נקב אַרְבְּעִי לערבה.



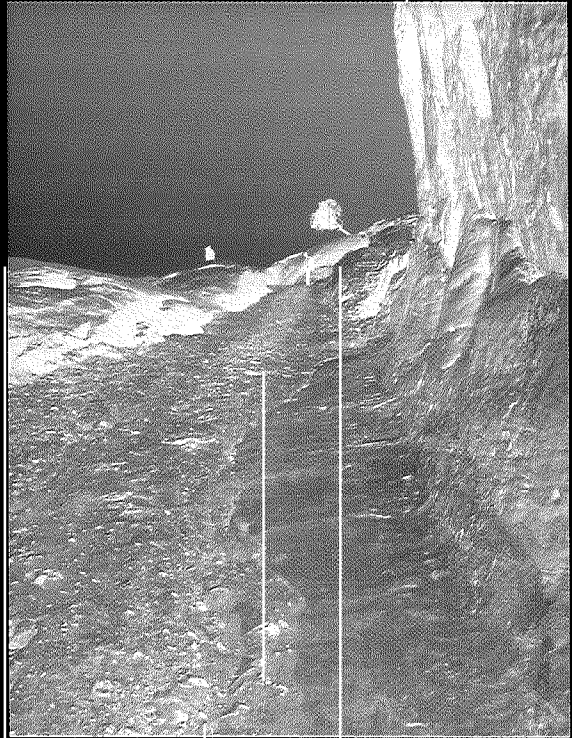
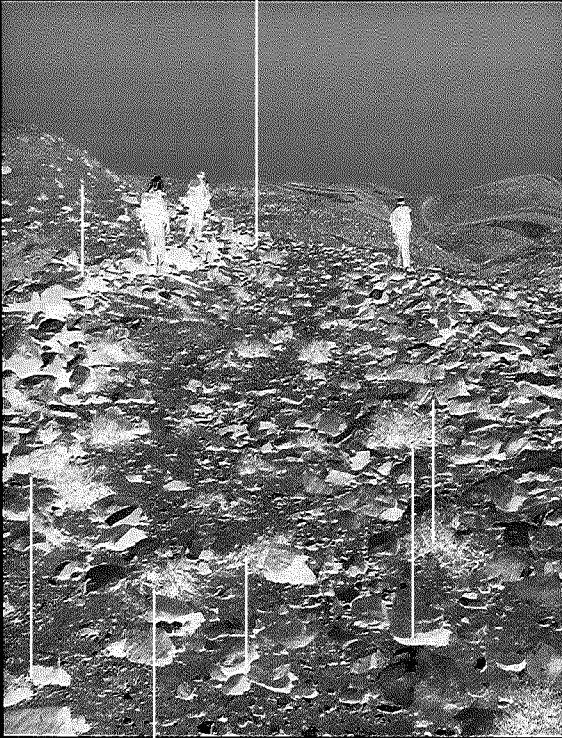
הדרך היוצאת מפטרה דרומה, חצובה באבן חול בסמוך למערכות הקבורה שמדרום לפטרה

היו הדרכים המרכזיות ('main traffic routes') בעת העתיקה; אלו עברו לדבריו בנתיב פטרה-סברה-חשיבה ובנתיב פטרה-נקב אַרְבְּעִי לערבה.

תיאור התוואי מפטרה לוואדי חשיבה

קטע א: מפטרה עד חציית ואדי נקב שלמרגלות ג'בל הרון נ"צ 7310 3555
בקטע זה הדרך מטפסת מהעיר פטרה, בגובה 900 מ', עד לגובה 1,050 מ' למרגלות ג'בל הרון. כיום יש לאורך כל קטע זה דרך עפר מאתר פטרה, ודרך זו הרסה קטעים ברורים של בנייה וחשיבה שנראו

- 18 J. Frosen et al., 'The 2001 Finnish Jabal Harun Project: Preliminary Report', לפרסום תוצאות עונת 2001 ראו: ADAJ, 46 (2002), pp. 391-407. ושם הפניות לעונות 2000-1997.
- 19 J. Frosen et al., 'The 1998-2000 Finnish Harun Project: Special Reports', ADAJ, 45 (2001), pp. 389-391. בשלב זה לא עמדו בפרסומיהם על היותה הדרך הסלולה היחידה במרחב.
- 20 M. Lindner, U. Hubner & J. Hubl, 'Nabataean and Roman Presence between Petra and Wadi Arabah Survey Expedition 1997/98: Umm Ratam', ADAJ, 44 (2000), pp. 535-567



למעלה מימין: קטע
הדרך העתיקה
החצובה באבן
חול כק"מ מדרום
לפטרה, כיום עוברת
בתוואי זה דרך עפר
מודרנית המובילה
למרגלות ג'בל הרון

למעלה משמאל:
הדרך באזור קו המגע
בין אבן החול לאבן
הגיר למרגלות ג'בל
הרון

משמאל: שרידי קיר
תמוך בגובה 4 מ'
בחלקו התחתון של
נקב א-רבעי

(צילום: רועי פורת)



השלוחה הגירנית
הנוחה שעליה
נסללה הדרך של
נקב אֶרְבֵּעִי, מבט
מבקעת אבו־חַשִּׁיבָה

בעבר, אך גם כיום ניתן לזהות קטעי חציבה קדומים של הדרך, במיוחד באזור אבן החול בסמוך למצבה החצובה המוכרת כמונומנט הנחש.

קטע ב: מקצה הדרך המודרנית למרגלות ג'בל הרון נ"צ 7310 3555 עד נ"צ 7398 3550 בקטע זה ממשיכה הדרך לעלות עד גובה 1,150 מ', למקום המסומן במפות כראס אי־נקב. זהו הקטע שתיעדה ומיפתה המשלחת הפינית, ובו קטעים ברורים של דרך ברוחב 4 מ' התחומה בחלקים רבים על ידי צמד קירות תמך ברוחב של 0.60 מ'.

בנ"צ 7297 3554, במרחק של כ־300 מ' ממערב לדרך הסלולה, מצוי מבנה ריבועי שמידותיו 20x20 מ' וחרסים נבטיים רבים מפוזרים סביבו.²¹ המבנה נמצא בראש המצוק ומשקיף על הירידה של נקב מֶסְתַעַגְלִין היורד לכיוון קצר אֶס־ראתם. כ־200 מ' דרומה, על קצה המצוק בנ"צ 7297 3552, מצוי מצד שמידותיו 8x8 מ' השולט היטב על ראש נקב אֶרְבֵּעִי, היא הדרך הסלולה, ועל כל המרחב שממערב.²²

קטע ג: נ"צ 7398 3550 עד נ"צ 7296 3536 בקטע זה הדרך יורדת דרומה עד גובה 880 מ', וזהו הקטע המקביל לשביל הגמלים של נקב אֶרְבֵּעִי (נקב חַשִּׁיבָה בחלק מהתיאורים המודרניים). תוואי הדרך הרחבה ושוליה הבנויים ניכרים היטב בקטע זה, ושביל הגמלים הנוכחי משתמש בדרך כלל רק במחצית מרוחב התוואי הקדום, ובמספר מקומות סוטה ממנו מטרים בודדים. בנ"צ 7296 3539 יש מצד שמידותיו 8x10 מ',²³ ותחתיו מבנה נוסף

21 לתיאור קצר של המבנים ראו: M. Lindner, 'South Jordan Survey', D. Homes-Fredericq & J.B. Hennsey (eds.), *The Archaeology of Jordan, II: Field Reports*, Leuven 1989, p. 86.

22 בדיווחו של לינדנר (שם) נקרא המצד רג'ם אֶרְבֵּעִי.

23 לינדנר (שם).

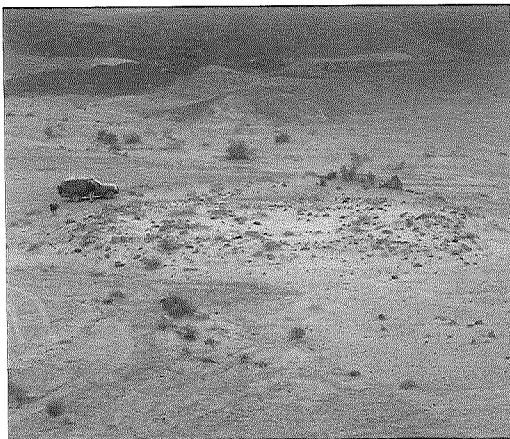
(מגדל?) הממוקם בראש שביל נוסף היורד מערבה. בנ"צ 7296 3538, מעל גיא, יש קיר תמך שנשתמר לגובה של כ-4 מ' ובו כעשרה גדבכי בנייה.

קטע ד: נ"צ 7296 3536 עד נ"צ 7289 3553

בקטע זה הדרך פונה מערבה ויורדת מגובה 880 מ', תחילה במתינות ואחר כך בתלילות, אל ערוצו של ואדי חשיבה לגובה 700 מ'. זהו קטע של הדרך הרומית שסוטה מתוואי השביל הנוכחי של נקב ארבעי, וככל הנראה לא הוזכר במחקר עד עתה. באזור נ"צ 7295 3555 השתמר היטב קיר התמך התחתון של הדרך לאורך עשרות מטרים והוא נראה למרחוק. בהמשך יורדת הדרך בתלילות חריפה, שאינה מוכרת מדרכים רומיות אחרות. ואכן תוואי הדרך נהפך ברבות השנים לערוץ זרימה והוא בלתי עביר כיום לגמלים; ככל הנראה זו הסיבה שקטע זה אינו בשימוש כיום.

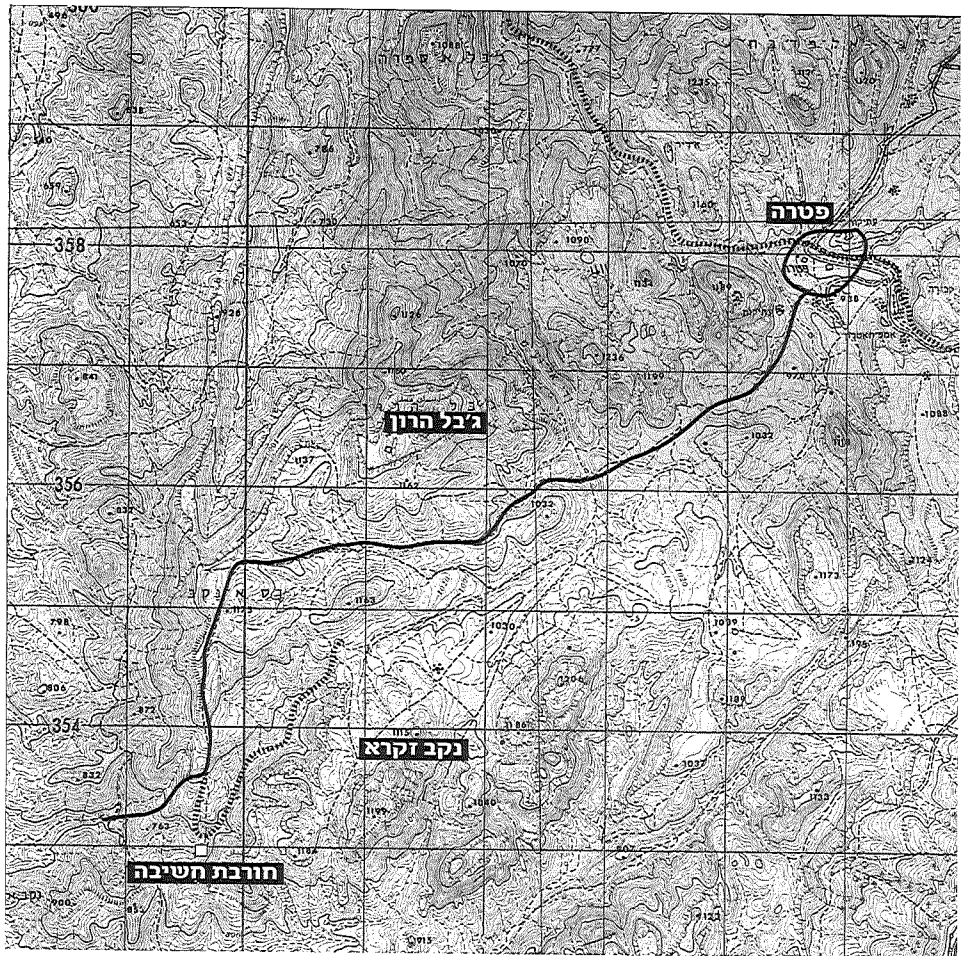
קטע תלול וסחוף זה הוא המערבי ביותר המוכר בשטח. מכאן תוואי הדרך נמשך בערוצו של ואדי חשיבה, העביר בקטע זה לכלי רכב. לאחר כ-2 ק"מ בתוך ערוץ הוואדי יוצאת הדרך לבקעת אבו חשיבה בגובה 600 מ'. משם קיים נתיב גוח (כיום רובו כביש סלול) היורד במתינות לאורך כ-15 ק"מ אל עבר רישה (כביש עקבה-ים המלח) בגובה 250 מ'. גישה נוחה זאת מאפשרת להגיע מהערבה בקלות עד למרגלות חומת הרי אדום בגובה 700 מ', ורק משם להתחיל את העלייה (לשם השוואה

מימין: ואדי אבו חשיבה ובקעת אבו חשיבה, מבט מתחתית נקב ארבעי משמאל: המבנה המבוצר בבקעת אבו חשיבה, בסמוך לתוואי הדרך המשוער



תחתית נקב נמלה גובהה 400 מ', ותחתית נקב סליסל גובהה 450 מ'). הגישה הנוחה מצטרפת ליתרון של השלוחה הגירנית, המאפשרת את העלייה המתונה של נקב ארבעי. בדרומה של בקעת אבו חשיבה ובסמוך לתוואי הדרך דווה בשנות השישים של המאה העשרים על מבנה מבוצר מהתקופה הרומית-נבטית שמידותיו 18x22 מ'.²⁴

24 H.D. Kind, 'Antike Kupfergewinnung zwischen Rotem und Totem Meer', ZPDV, 81 (1965), pp. 70-71 מעניין כי האתר אינו מוזכר אצל חוקרים אחרים. לינדנר, שסקר את מכרות הנחושת הסמוכים, כתב לי לאחרונה (אוקטובר 2003) כי איננו מכיר את האתר. בסיום שנערך בפברואר 2004 (לעיל, סוף הערה 7), זיהינו את האתר בנ.צ. 7207 3507 (UTM).



תוואי הדרך
הרומית – נקב
ארבעי על גבי
מפה בקנ"מ
1:50,000

גילוייו של קטע הכביש הרומי שאינו מקביל לנקב הגמלים עשוי להבהיר את העובדה התמוהה במבט ראשון – הדרך הסלולה מתעלמת לחלוטין מחורבת אבו־חשיבה, אתר שתואר במחקר כיישוב נבטי וכתחנת דרכים למרגלות נקב א־רבעי.²⁵ אתר אבו־חשיבה נמצא כיום למרגלות שביל הגמלים המוביל מתחתית ואדי חשיבה אל נקב א־רבעי, שביל שחלקו התחתון הוא נקב גמלים תלול יחסית שאין בו כל סימן של דרך רחבה. ג'רוויס ציין כאמור כי תחילת העלייה בנקב א־רבעי מוואדי חשיבה היא בשביל גמלים צר, ושרק גבוה יותר שם לב שהדרך רחבה יותר.²⁶ על פי דיווחיו של לינדנר החרסים שנאספו בחורבת אבו־חשיבה הם נבטיים ורומיים מן המאה הראשונה עד השלישית לסה"נ, והמטבע היחיד שנמצא הוא של המלך הנבטי רבאל השני (70-106 לספירה). העובדה שהדרך הסלולה

M. Lindner, 'Abu Khusheiba – A Newly Described Nabataean Settlement and Caravan Station between Wadi Arabah and Petra', *SHAJ*, 4 (1992), pp. 263–266

26 ג'רוויס (לעיל, הערה 14), עמ' 145.



משמאל: הכביש הרומי בערבה המזרחית מדרום למצודה הרומית בג'רנדל
 למטה: הכתובת מימיו של הקיסר דיוקלטיינוס שנמצאה במצודה הרומית ביטבתה (צילום: שי תגיר, באדיבות זאב משל ישראל רול)

היורדת מפטרה איננה מובילה בקטע התחתון שלה לאבו־חֶשֶׁיבָה מאפשרת לתארך אותה לתקופה המאוחרת לתולדותיו של אתר אבו־חֶשֶׁיבָה, כלומר למאה השלישית לסה"נ ואילך.

ייתכן שסלילתה של הדרך קשורה לפעילות הצבאית הנרחבת שהתקיימה במרחב זה בשלהי המאה השלישית לסה"נ, בימיו של הקיסר דיוקלטיינוס.²⁷ העברת מחנה הלגיון העשירי לאילה־עקבה,²⁸ הקמת המחנה הצבאי הרומי באודרוה, הסמוכה לפטרה,²⁹ הקמת המחנה הרומי ביטבתה³⁰ והצבת אבני המיל



שנמצאו בסמוך ליהל בערבה³¹ הן מהדוגמאות הבולטות לפעילות צבאית זו.

27 לדיונים כלליים על הפעילות הצבאית באדום ובנגב בימיו ראו: פרק (לעיל, הערה 3), עמ' 379-372; I. Roll, 'A Latin Imperial Inscription from the Time of Diocletian Found at Yotvata', *IEJ*, 39 (1989), pp. 252-260; B. Isaac, *The Limits of Empire: The Roman Army in the East*, rev. ed., Oxford 1992, pp. 161-218; A. Lewin, 'Diocletian: Politics and limites in the Near East', P. Freeman et al. (eds.), *Limes XVIII: Proceedings of the XVIIIth International Congress of Roman Frontier Studies held in Amman, Jordan* (BAR International Series, 1084), Oxford 2002, pp. 91-101

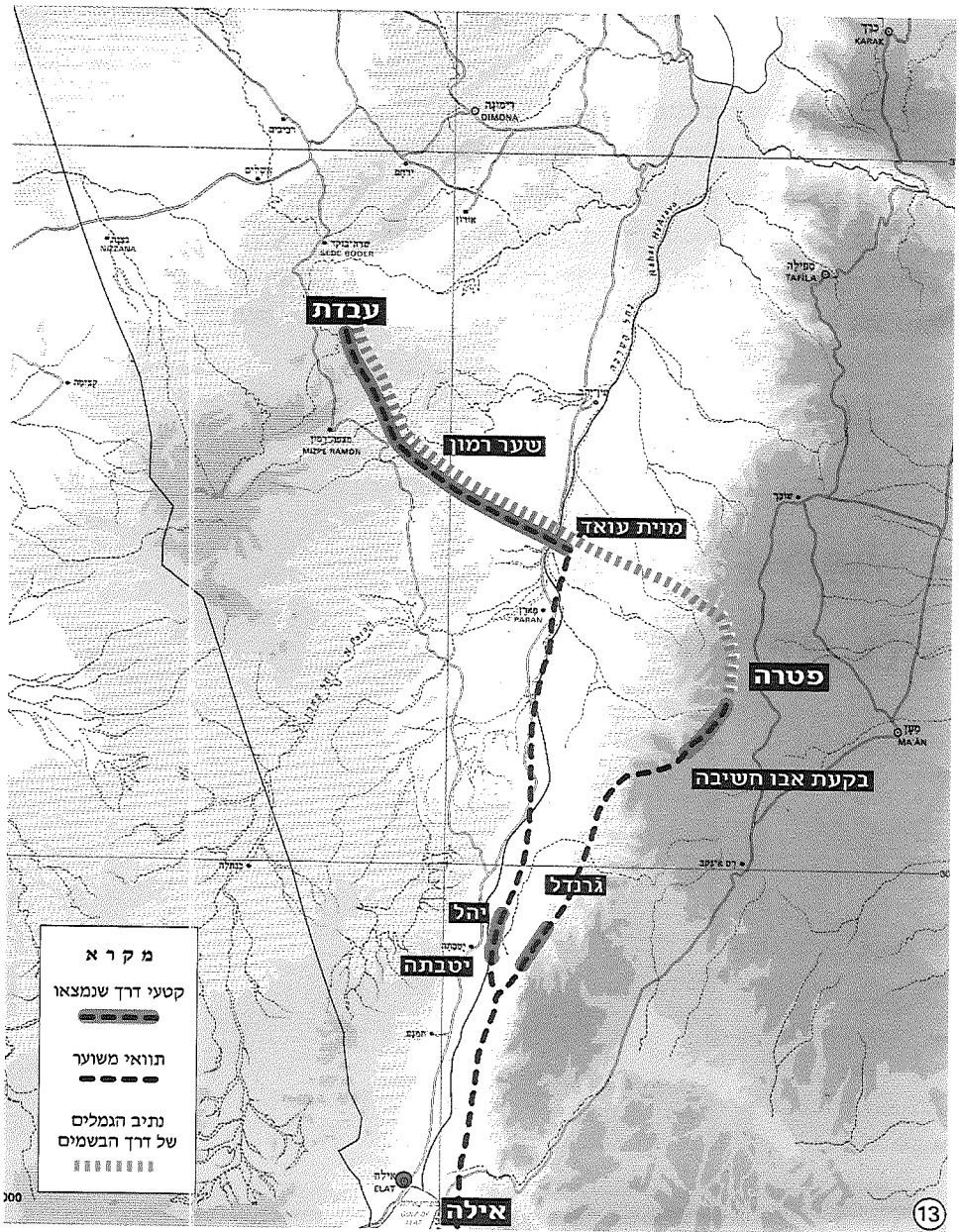
28 י' צפירי, 'מדוע הועברו הנגב, דרום עבר־הירדן וסיני מן הפרובינקיה ערביה', קתדרה, 30 (שבת תשמ"ד), עמ' 49-56.

29 קנדי (לעיל, הערה 3), עמ' 170-168; פרק (לעיל, הערה 3), עמ' 374, הערה 4.

30 ז' משל וי' רול, 'מצודה וכתובת מימי דיוקלטיינוס ביטבתה', ארץ־ישראל, יט (תשמ"ז), עמ' 248-265.

31 ע' אבנר, 'הערבה הדרומית - אבני מיל רומיות', ח"א, קד (תשנ"ו), עמ' 120-121; איזק (לעיל, הערה 6), עמ' 74-71.

על סלילתו של הכביש הרומי בערבה הדרומית בהקשר של העברת הלגיון העשירי לאילה ראו: שם, עמ' 72; קנדי (לעיל, הערה 3), עמ' 193-194.



מערך הדרכים הרומיות מפטרה ועבדת לאילה

סלילת הכביש הרומי בשלוחת נקב אֶרְבְּעִי אל עבר בקעת אבו־חשיבה מצביעה על מגמה דרומית של הדרך, שאיננה מובילה מערבה ובוודאי לא צפונה־מערבה אל עבר עבדת ועזה. ולפיכך נראה כי היא נסללה כדי לחבר את פטרה לאילה, מקומו של הלגיון העשירי מימיו של הקיסר דיוקליטינוס. בדרום־מזרח הערבה, בסמוך ומדרום למצודה הרומית בגַרְנַדֵל, נתגלו קטעים סלולים של כביש רומי

בכיוון צפון-דרום,³² ובסמוך למבצר בקע א־סעידין נמצאה מחצבה של אבני מיל.³³ אפשר שגם קטעים אלו הם חלק מהדרך הרומית פטרה-אילה. חיבור זה בין פטרה לאילה נמשך לאורך כ־130 ק"מ בתוואי טופוגרפי של עלייה לגובה 1,150 מ' ומשם ירידה לערבה, זאת לעומת האפשרות שקדמה לכביש זה – התחברות מזרחה לווייה נובה טרייאנה וירידה לאילה; אפשרות זו משמעה אמנם תוספת דרך של 10 ק"מ בלבד, אך היא חייבה עלייה מהעיר פטרה, שגובהה 900 מ', אל קצה רכס השרה, בגובה 1,600 מ' מעל פני הים. אתר אבו־ח־שיבה היה תחנה בנתיב הנבטי שקדם לדרך הסלולה, ושעלה לנקב א־ר־בעי, או – ואפשרות זו היא הסבירה יותר לדעתי – בדרך העולה לנקב נוסף, נקב זקרא. זהו נקב גמלים



משמאל: אבני המיל לאורך נתיב דרך הבשמים במכתש רמון
למטה: אבני מיל עם כתובות שנמצאו ממזרח ליהל, מספור אבני המיל התחיל במצודה הרומית ביטבתה (צילום: עוזי אבר ובאדיבות)



32 A.M. Smith II, M. Stevens & T.M. Niemi, 'The Southeast Araba Archaeological Survey: A Preliminary Report of the 1994 Season', BASOR, 305 (1997), pp. 59–60. אנדרו סמית, מעורכי הסקר, מסר לי בשיחה כי מאז פרסום המאמר נתגלו קטעים נוספים של הדרך הסלולה, בעיקר בין המצודה בג־נדל ובין המבצר הרומי־הנבטי בקע א־סעידין, הנמצא 7 ק"מ מצפון לג־נדל. ראוי לציין כי קטעים אלה בערבה המזרחית שכיוונם צפון-דרום נמצאים בקו רוחב מקביל לזה של אבני המיל שבאזור יהל (לעיל, הערה 31), שאף הם בכיוון צפון-דרום. מכאן שבאזור הערבה הדרומית היו שני כבישים רומיים מקבילים.

33 סמית, סטיוונס ונימי (שם), עמ' 60, אתר 134. יש לציין כי חמש אבני המיל שנמצאו במחצבה הן בשלב זה של המחקר אבני המיל הוודאיות היחידות שנמצאו בערבה המזרחית ובמורדות הרי אדום.

שנותרו בו שרידי בנייה לאורך שביל ברוחב 2-3 מ' המטפס במתינות דרך ואדי זקרא אל ראס זקרא בגובה 1,000 מ', והוא אחד השבילים הנוחים העולים לאזור פטרה (למעשה עלייה אנכית של 300 מ' בלבד). לאורך הנקב יש שרידים של מגדל מרובע שמידותיו 5x5 מ', ובראש המעלה בור מים מרובע.³⁴

סיכום

בשלהי המאה השלישית הועברו החלקים הדרומיים של פרובינקייה ערביה לפלסטינה, ופטרה הפכה לבירת פלסטינה השלישית. באותה תקופה הועבר הלגיון העשירי מירושלים, היא איליה קפיטולינה, אל אילה שלחוף ים סוף. נראה לי כי זה היה פרק הזמן המתאים ביותר לסלילת כביש רומי צבאי שנועד לחבר את פטרה, בירת פלסטינה השלישית, למפקדת הלגיון העשירי באילה. כביש זה נסלל על גבי השלוחה הגרנית הנוחה שמדרום לג'בל הרון, וירד מפטרה לכיוון דרום-מערב דרך ואדי חֶשֶׁיבֶה אל הערבה. דרך זו, שמגמתה אילה, נסללה ככל הנראה בימיו של דיוקלטיינוס כחלק מהפעילות הצבאית הנרחבת באזור, במיוחד עם העברתו של הלגיון העשירי לאילה.

לא מן הנמנע שהקטעים הסלולים ואבני המיל שנמצאו בין עבדת לשער רמון שייכים אף הם לתקופה זו,³⁵ ושקטעים אלה נסללו במטרה לחבר את ערי הנגב של פלסטינה השלישית (חלוצה ועבדת) למחנה הלגיון העשירי באילה. על פי תוצאות החפירה במחנה הצבאי בעבדת הוקם מחנה זה בשלהי המאה השלישית או בתחילת הרביעית לסה"נ,³⁶ והדבר עולה בקנה אחד עם הצעתי.

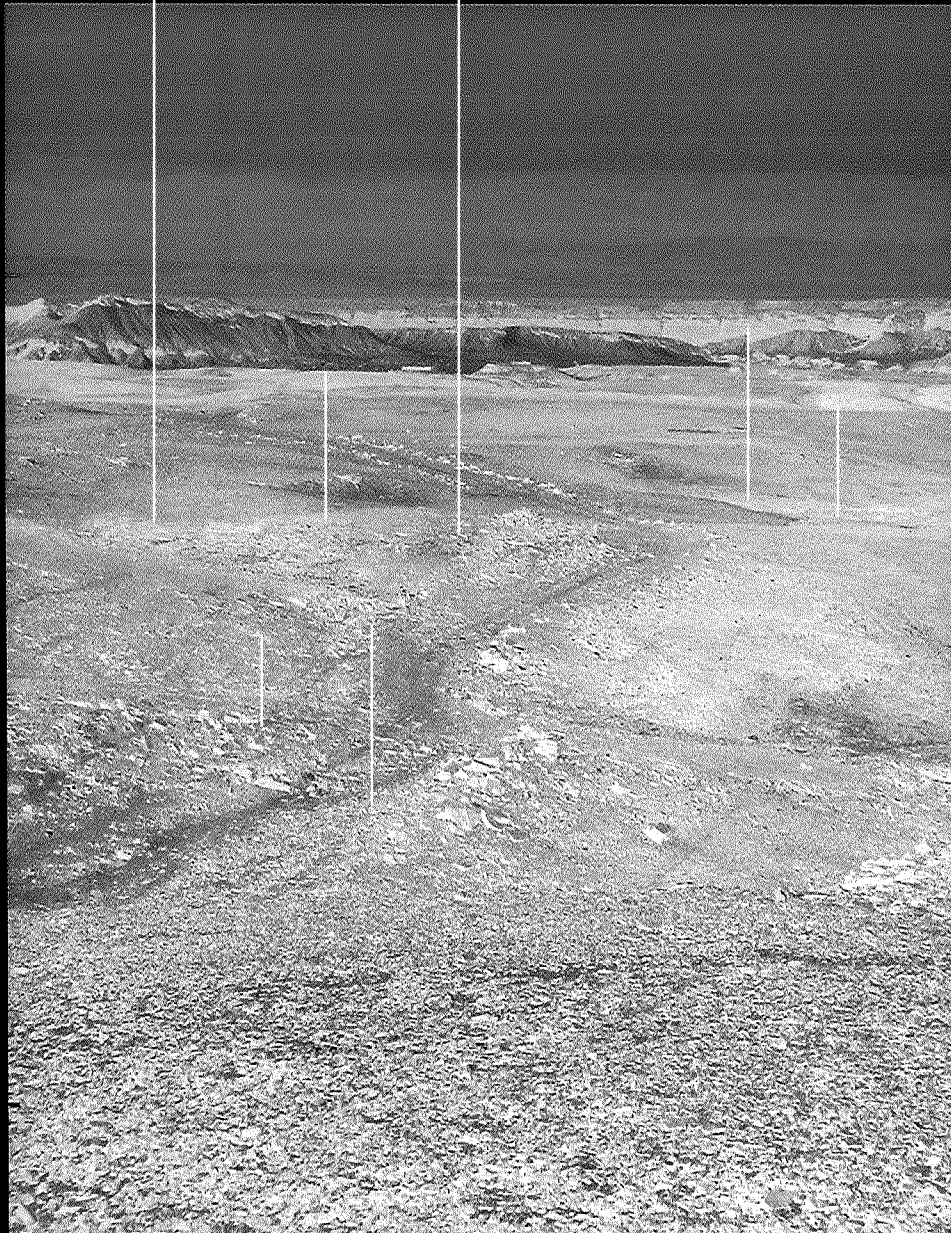
על פי הצעה זו הקטע הסלול בין עבדת למוֹיֵת עואד, שבתקופה הנבטית היה חלק מנתיב הגמלים לפטרה, לא נמשך ככביש סלול מזרחה לפטרה, אלא פנה דרומה אל אזור יהל בערבה, ששם נמצאו כאמור אבני מיל מימיו של דיוקלטיינוס, ונמשך הלאה דרומה אל יטבתה, ששם נמצאה הכתובת מימיו של קיסר זה, וכמובן אל אילה, מקום מפקדת הלגיון העשירי.

34 כפי שכבר ציין לינדגר, האתר באבו־חֶשֶׁיבֶה קשור גם אל אתר סבדה, ראו: לינדגר (לעיל, הערה 25). שרידיו של שביל בנוי, אף הוא ברוחב 2-3 מ', ניכרים היטב בגדה הדרומית של ואדי חֶשֶׁיבֶה ומטפסים אל עבר האוכף שמאפשר מעבר נוח אל המעיין הסמוך עין זמן, ומשם אל סבדה. סביר להניח שמערכת שבילים בנויה זו היא בת זמנו של האתר בקצר חֶשֶׁיבֶה. לתמונה מרשימה של קטע דרך סלול היוצא מאתר אבו חֶשֶׁיבֶה אל עבר סבדה ראו: J. Taylor, *Petra and the Lost Kingdoms of the Nabataeans*, London 2002, p. 34

35 משל וצרירר הציעו כאמור שהדרך נסללה בתקופה הנבטית, ראו בספרם (לעיל, הערה 1). את השגתי על תיארוך הדרך הסלולה ואבני המיל לתקופה הנבטית הבעתי בתחילת מאמר זה ובהערה 6. כהן קיבל את דעתם כי הדרך נסללה בתקופה הנבטית אך הוכיח כי המשיכה לתפקד במהלך התקופה הרומית, כולל המאה השלישית והרביעית לסה"נ, ראו: כהן (לעיל, הערה 1). בקשר לכך ראוי לציין כי בשער רמון נמצאה כתובת המאזכרת את יחידת הצבא הרומי *cohoros VI Hispanorum*. על הכתובת ראו: P. Figueras, 'The Roman Worship of Athena-Allat in the Decapolis and the Negev', *ARAM*, 4 (1992), pp. 176-179. איזק (לעיל, הערה 6), עמ' 157. להצעתי לתיארוך הדרך הסלולה ואבני המיל לימי דיוקלטיינוס (לעיל, הערה 6) אייחד מאמר נפרד.

36 T. Erickson-Gini, 'Nabataean or Roman? Reconsidering the Date of the Camp at Avdat in Light of Recent Excavations', פרימן ואחרים (לעיל, הערה 27), עמ' 113-130. מסקנתה כי המחנה הצבאי תפקד רק תקופה קצרה (שם, עמ' 118) יכולה להסביר את אי השלמתה של הדרך הסלולה ואת חסרונו של אבני המיל משער רמון מזרחה אל עבר הערבה. מן הראוי לציין כי פטר פביאן, השותף לתפירה במחנה הצבאי בעבדת, סובר כי המחנה הוקם ופעל במהלך המאה השנייה לסה"נ (מידע בעל־פה, טרם פורסם).

כך נוכל להסביר גם את מציאותן של שתי דרכים רומיות סלולות בחלקה הדרומי של הערבה: התוואי המזרחי הוא חלק מדרך פטרה-אילה, והמערבי הוא חלק מדרך חלוצה-עבדת-מוֹזַת עואד-יטבתה-אילה. בשני נתיבים אלו, שהיו חלק ממערך נתיבי הגמלים בתקופה הנבטית, נסללו כאמור בימיו של דיוקלטינוס כבישים רומיים.



שרידי הדרך הרומית ממערב למוֹזַת עואד