

הדרכים הרומיות לקיסריה

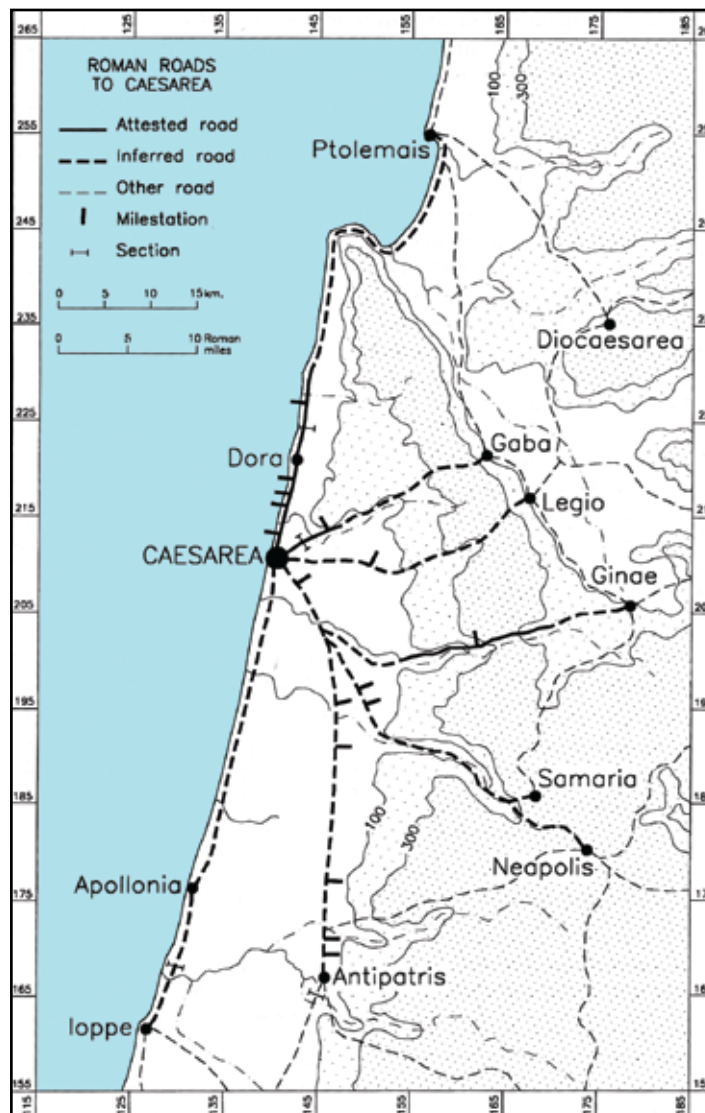
ישראל רול

המכון לארכיאולוגיה, אוניברסיטת תל-אביב

Roman Roads to Caesarea Maritima | Israel Roll

בתקופה הרומית הייתה קיסריה (*Caesarea Maritima*) המרכז העירוני הראשון במעלה בפרובינקיה יודיאה (יהודה). עיר זו, שתוכננה היטב ונבנתה בפאר רב, הייתה מקום מושבו של הנציב הרומי. בזכות הנמל ומתקניו המשוכללים, הייתה קיסריה למרכז הימי של האזור כולו.

סלילתה של מערכת דרכים מסועפת, שנועדה לשרת ביעילות את הנוסעים ביבשה בין קיסריה לערים השכנות ולמחנות הצבא, הייתה חיונית ביותר בעיני השלטון הרומי (איור 1). לכן הקימו הרומאים בהדרגה רשת בין עירונית של כבישים ממלכתיים (*viae publicae*), שכללה לא פחות משבעה כבישים ראשיים בנויים וסלולים היטב שהובילו לקיסריה (Roll 1996; Lehmann and Holum 2000, 106–112).



איור 1. מפת הכבישים הרומיים הממלכתיים לקיסריה (י' רול וא' פארן)

במפת פויטינגר¹, המתארת את רשת הכבישים של האימפריה הרומית, מסומנות רק הדרכים שהרומאים נהגו להשתמש בהן באופן סדיר לצורכי השלטון. זו הייתה מפת דרכים רשמית שנועדה להדריך את אנשי הצבא הרומי ואת אנשי הממשל האזרחי במסעותיהם לשם מילוי תפקידיהם הרשמיים. לפי מפת פויטינגר, חמש דרכים ראשיות מובילות אל קיסריה. מספר זה גדול ממספרם של עורקי התחבורה שהובילו אל כל עיר אחרת בפרובינקיה. לפי מפה זו ברור אפוא שקיסריה הייתה צומת דרכים חיוני, שאנשי הממשל הרומי בפרובינקיה הרבו להשתמש בו (איור 2).

העובדה שקיסריה נוסדה בימי הורדוס מבטלת את האפשרות שדרכים אלה התקיימו כבר בתקופת המקרא, וזאת בניגוד



איור 2. העתק מצויר של קטע ממפת פויטינגר המראה את ארץ-ישראל וחצי האי סיני. קיסריה במרכז (מסומנת בעיגול). המספרים והספרות הרומיות מציינים מרחקים

לירושלים, שכמעט כל עורקי התחבורה המובילים אליה מקורם בתקופה זו. מאחר שעד כה לא נמצאו אבני מיל מתקופת הורדוס לאורך הדרכים המובילות אל הערים שבנה, וכן לא שרידי דרכים מן התקופה ההרודיאנית, עדיין אין אנו יכולים לזהות את שיטות בניית הדרכים מתקופה זו. לפיכך לא נוכל לדון אלא בדרכים הראשיות שהובילו לקיסריה ואשר נסללו על-ידי הרומאים לאחר ימי הורדוס.

1. דרך קיסריה-פתולמאס (עכו)

זו הדרך הראשית שנשללה לאורך חוף הים וחברה את קיסריה עם פתולמאס (עכו), עליה מעידים אבני מיל וחלקים מן הדרך, שנשתמרו ונחשפו בין קיסריה לעתלית (זיגלמן 1982). מאחר שדרך זו הייתה עורק תחבורה אופייני למישור, התוואי שלה היה ישר למדי, בהתאם לתנאי השטח. הדרך החלה בשער הצפוני של קיסריה, בין שני מגדליו העגולים, והיא הובילה צפונה, בתוואי שעבר ממערב לאמות המים המפורסמות של העיר ובמקביל לה. כמה קטעים של הריצוף שלה ושל חציבה בסלע הטבעי, וכן כמה אבני מיל (איור 6), מלמדים שתוואי הדרך עבר במקביל לחוף הים, כחמישים מטר ממנו (איור 8). הוא חצה את נחל התנינים על גבי גשר בן שלוש קשתות,² אשר שופץ לגשר בן חמש קשתות בתקופה העות'מאנית לכבוד ביקורו של וילהלם הב' קיסר גרמניה (Stieglitz 2006, 7 and Fig. 4) (איור 3).

1 מפה שצייר במאה ה"ג נזיר אלמוני מקולמאר שבצרפת, והיא העתק של מפה שצוירה, כנראה, במאה הד' לספירה (Salway 2005). יש לציין שהנתונים המתייחסים לארץ-ישראל משקפים מציאות של המחצית השנייה של המאה הב' לספירה (Roll 1996, 350–352).

2 הערת המערכת: החוקר ויקטור גרן, בתיאור מסע שנוערך ב-1863, מספר כי הם צלחו את נהר זרקא קרוב לשפכו לים, לרגלי ח'רבת אבו-טנטור (קרוקודילופוליס), וראו שם "שרידי גשר עתיק, חרב עכשיו, שהיו בו חמש קשתות" (גרן תשמ"ד, 220).



איור 3ב. שרידי הגשר מהתקופה העות'מאנית, שנבנה מחדש בסוף המאה הי"ט לכבוד ביקורו של הקיסר וילהלם הב'



איור 3א. הגשר בשפך נחל התנינים (ואדי זרקא) על הדרך מעכו ליפו, לרגלי תל קרוקודילופוליס, צילום מסוף המאה הי"ט



איור 3ג. הקשת הדרומית של הגשר, כפי שצולמה בתחילת המאה הכ'. הקשת התמוטטה בשנות ה-50 של המאה הכ' (הצילומים לעיל באדיבות ארכיון מעגן-מיכאל)



איור 3ד. שרידי הגשר כיום, מבט צפונה (צילום: א' איזדרכת 2009)



איור 3ה. קשתות הגשר ששרדו, מבט מערבה (צילום: א' איזדרכת 2009)

על הדרך מקיסריה לעכו הוקם, ככל הנראה בתקופה הרומית, גשר נוסף מעל נחל עדה ממזרח ל"סכר תנינים". הגשר נבנה צמוד למסד האמה התחתונה שהובילה מעינות תמסח דרומה (ראו מאמרם של עד וסעיד בקובץ זה; סעיד ועד תשס"ד; איור 4).

בתקופה הביזאנטית, כשנבנה סכר תנינים המערבי, הוא שימש גם גשר שהמשיך צפונה על רכס הכורכר, והשימוש בו נמשך עד המאה הכ', כנתיב גישה לטחנות הקמח שממערב לסכר (איור 5).



איור 4. שרידי בסיס האמה והדרך, מבט לדרום. שימו לב לתחילת הקשת של מעביר המים (צילום: א' אידרכת)



איור 4. גשר נחל עדה ליד סכר תנינים, ששימש למעבר האמה התחתונה ועליו עברה גם הדרך, מבט למזרח (צילום: ע' עד)



איור 5. צילום מהמאה הי"ט המראה את סכר תנינים, מבט לצפון

על אבן מיל שנמצאה שלא באתרה מתחת לאחת הקשתות באמת המים הגבוהה לקיסריה,³ ליד בית חנניה, מצוין המרחק: 4 מיל (איור 7). סביר להניח, שמספר זה מציין את המרחק מקיסריה לאורך הדרך הראשית הזאת. הכתובות על אבני מיל שנמצאו בשני ריכוזים, ליד מעגן מיכאל (אבי-יונה תש"ך) ובפתח נחל דליה (כלומר המיל החמישי והמיל השישי מקיסריה), מעידות שדרך ראשית זו תוקנה בימי שלטונם של קיסרים רומים אחדים מן המאות הב' והג' לספירה. לרוע המזל, אף אחת מהכתובות אינה מציינת את תאריך הסלילה המקורי של הדרך. בהמשך התוואי מתרחקת הדרך במקצת מזרחה ונמשכת בין שני רכסי כורכר נמוכים ומקבילים, כ-500 מ' ממזרח לקו החוף (איור 8).

3 הערת המערכת: אבן המיל ניצבת במרכז קשת של אמה ב', מצפון לקשת של אמה א' הקדומה יותר. לפי הכן התקני שהאבן עומדת עליו, נראה, שהיא מצויה במקומה המקורי לצד הדרך שנסללה במקביל לאמה, וכאשר הוקמה אמה ב' נבנתה הקשת מעליה.



איור 26. הכתובת על אבן המיל מודגשת בִּפְחָם



איור 26א. כביש עכו-קיסריה. אבן מיל הנושאת כתובת מתקופת ספטימיוס סוורוס (193-211 לספירה) המציינת מרחק שני מיל מקיסריה



איור 27. אבן המיל מבית חנניה, במרכז קשת אמת המים העליונה ב'. מבט לצפון מתוך קשת אמה א', הקדומה יותר (צילום: א' איזדרכת)



איור 27א. אבן המיל מבית חנניה, המציינת מרחק ארבעה מיל, מבט לדרום (צילום: י' רול)



איור 38. כביש עכו-קיסריה, שרידי ריצוף ליד הבונים (צילום: י' רול)



איור 39. כביש עכו-קיסריה, תוואי הדרך החצוב בכורכר (צילום: י' רול)

כ־15 קילומטר מצפון לקיסריה, ממערב למושב הבונים, נחשף בחפירות ארכיאולוגיות קטע של כביש רומי זה, שנשתמר היטב.⁴ השרידים כוללים אבני ריצוף בינוניות וגדולות בין שתי שורות של אבני שפה גדולות מאוד ומסותתות, וכן אבני השדרה המרכזית שחילקו את הדרך לשני מסלולים. בחתך שבוצע לרוחב הכביש במקום זה ניתן לראות שאבני הריצוף הונחו על שכבת תשתית כבושה היטב של אבנים ואדמה (איורים 9–10).

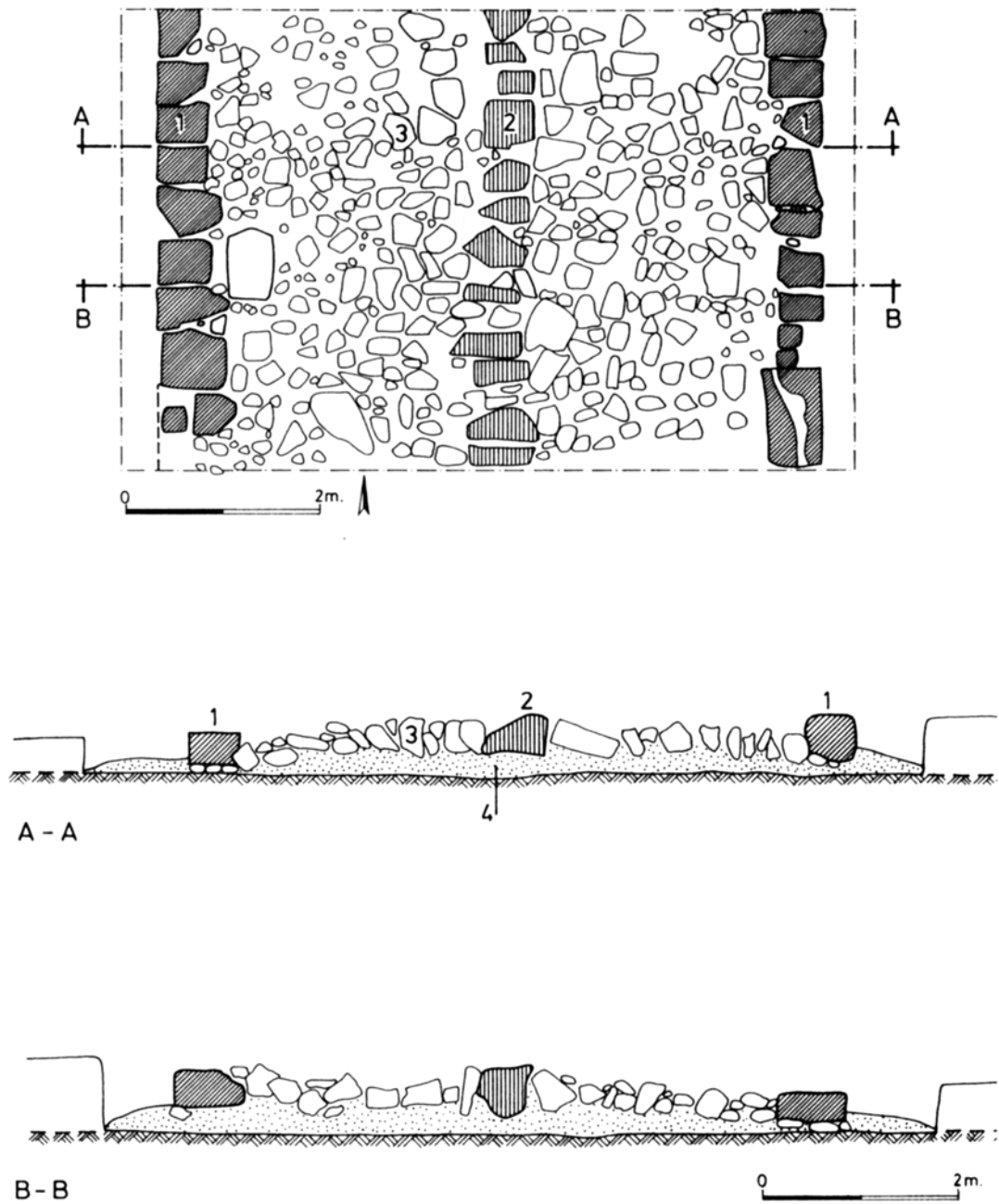
זו הייתה השיטה הטיפוסית של סלילת דרך בשתי שכבות – ריצוף ותשתית – אשר המהנדסים הרומים נהגו להשתמש בה בפרובינקיה. בקטע דרך זה שליד מושב הבונים, רבות מאבני הריצוף הוצבו אנכית והוחדרו עמוק אל תוך התשתית, כנראה כדי לשפר את יציבות הדרך. יש לזכור שקטע זה הוא חלק מעורק התחבורה שחיבר בסופו של דבר את אנטיוכיה שבסוריה עם אלכסנדריה שבמצרים, ואין ספק שהרומים החשיבוהו כדרך הראשית החשובה ביותר של הקיסרות במזרח. בחתך זה גם התגלה, שבתשתית הדרך נכללו כיסים של אדמת מילוי שנלקחה מתל סמוך. במילוי זה נמצאו חרסים מתקופת בית שני. לפיכך, תיארוך השלב הקדום ביותר של הכביש למאה הא' לספירה היא אפשרות סבירה.



איור 39. צילום החתך בדרך ליד הבונים, מבט לדרום (צילום: י' רול)



איור 40. צילום של קטע הדרך שנחשף ליד הבונים, לפני חפירת החתך, מבט לדרום (צילום: י' רול)



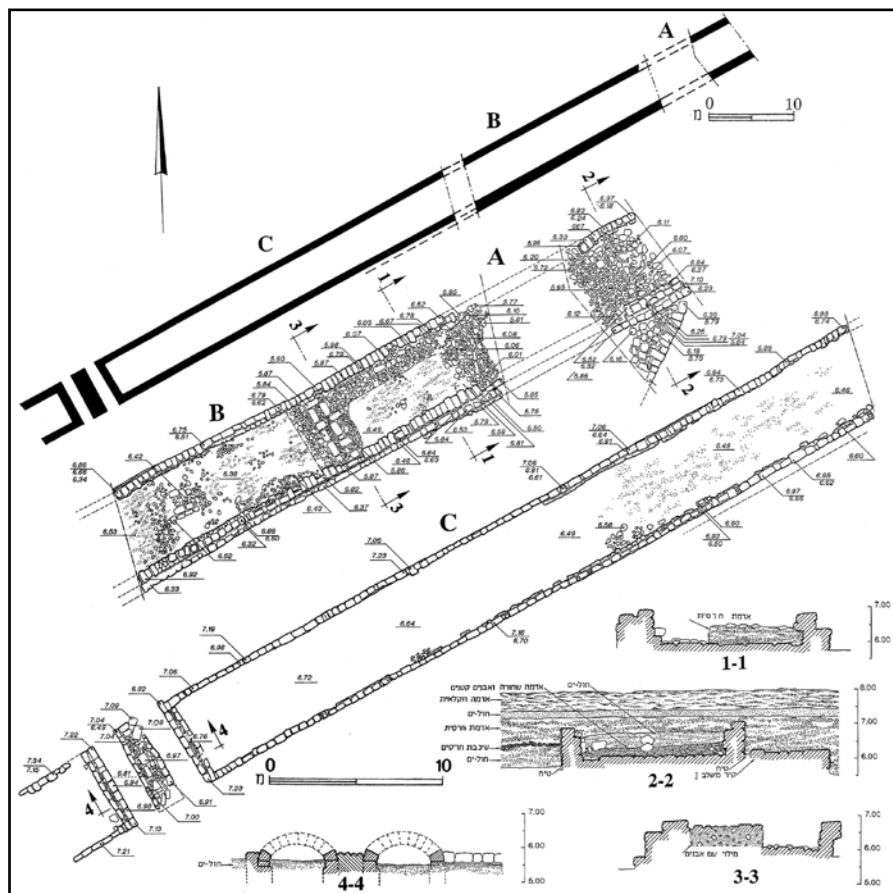
איור 10. שרטוט חתך שבוצע בדרך ליד מושב הבונים (שרטוט: י' רול, א' איילון)

2. דרך קיסריה-גבע

דרך אחרת התמשכה מקיסריה לכיוון צפון-מזרח, עברה בשוני והגיעה, כנראה, לגבע. שני קטעים שמורים היטב שלה נחשפו בחפירות שערך ' נאמן. קטע אחד נחשף בנקודת החצייה של הכביש את נחל עדה, בקרבת אור עקיבא (נאמן תשנ"ה), ובו הובחנו שני שלבים בבניית הדרך (איור 11): השלב הקדום רוצף באבנים שטוחות בגודל בינוני שהונחו על גבי תשתית מילוי מוצקה. השלב המאוחר רוצף באבנים מסותתות גדולות שהונחו על גבי סוללה מוגבהת ומתוחמת משני צדיה באבני שפה מעובדות, גדולות עוד יותר, המסודרות בשיטת ראשים ופתינים (איור 12).



איור 11. שרידי גשר ודרך רומית-ביזאנטית מעל נחל עדה (נאמן תשנ"ה, איורים 50-51)



איור 12. דרך רומית-ביזאנטית באור עקיבא, תכנית וחתכים (נאמן תשנ"ה, איורים 50-51)

הקטע השני של הדרך התגלה בשוני, יחד עם מכלולים בנויים משני צדיו. שיטת הסלילה כאן דומה לזו שהובחנה בשלב המאוחר בקטע של נחל עדה, והריצוף השתמר בשלמותו לאורך עשרות רבות של מטרים (נאמן, פורת ובושנינו תש"ן). שתי אבני מיל ועליהן כתובות נמצאו לא הרחק מהדרך: אחת נושאת כתובת בלטינית מימי הדריאנוס (שנת 120 לספירה) והשנייה – כתובת ביוונית שעדיין לא פוענחה. על שתי אבני המיל מצוין המרחק 19 מיל, כנראה המרחק ללגיו דרך גבע (איורים 13–14, וראו מאמרו של טפר בקובץ זה).



איור 13. שברי שתי אבני מיל שנמצאו צפונית לנחל התנינים, לצד הדרך שהובילה מקיסריה לכיוון עינות שוני (צילום: י' רול)

- א. גובה שבר העמוד 0.76 מ'; קוטרו 0.55 מ'. חרותה עליו כתובת ביוונית המזכירה מרחק של 19 מילין
ב. גובה שבר העמוד 0.64 מ'; קוטרו 0.52 מ'. חרותה עליו כתובת בלטינית המזכירה מרחק של 19 מילין



איור 14א. הכביש הרומי ליד שוני, מבט צפונה (צילום: י' רול)

איור 14ב. הכביש הרומי ליד שוני, מבט דרומה.
שימו לב לקמרון הכביש ולשוליים הבנויים (צילום: י' רול)

3. דרך קיסריה-לגיו

לג'ון שכנה בכניסה הצפון-מזרחית לנחל עירון (ואדי ערה), שנחדעה לו חשיבות אסטרטגית ממדרגה ראשונה (Tepper 2007). העדויות שיש בידנו על דרך זו הן: אבן מיל שנמצאה ליד בנימינה (איור 15) ואבן מיל משנת 162 לספירה (איור 17), שנמצאה ליד גבעת עדה (רול ואיילון תשמ"ח, 156). לעדויות על הדרך, שחיברה את קיסריה עם לגיו (ספר תשס"ד), נוסף לאחרונה ממצא חדש: קטע מרשים של כביש רומי סלול (איור 16) שנתגלה בחפירת הצלה ליד רגבים (Paz and Paz 2006).

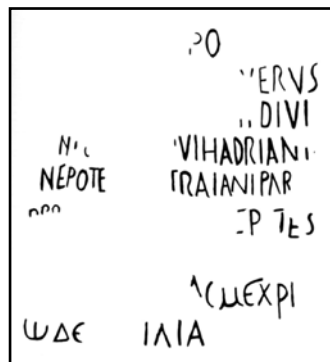
על תוואי הדרך נמצאו ליד לג'ון (מדרום למגידו) שרידי גשר רומי, שקשתותיו נראו עדיין במאה ה"ט (איור 18).



איור 16. כביש רומי-ביזאנטי, שנחפר ליד קניר, רגבים, מבט למזרח (צילום: י' ספר; ספר תשס"ד)



איור 15. אבן מיל ועליה כתובת מהמיל הרביעי בכביש קיסריה-לגיו, שנמצאה ליד בנימינה (צילום: י' ספר)



איור 17. תעתיק הכתובת מהמיל החמישי (רול ואיילון תשמ"ח, איור 12) תרגום לפי סדר השורות (ע"י רול):

1. אימפראטור קיסר מרקוס אורליוס אנסו-
 2. נינוס אוגוסטוס, כוהן גדול, בעל סמכות של טריבון בפעם ה-16.
 3. קונסול בפעם השלישית, ואימפראטור קיסר לוקיוס אורליוס וורוס
 4. אוגוסטוס, בעל סמכות של טריבון בפעם השנייה, קונסול בפעם השנייה,
 5. בנו של אנטונינוס האלוהי, נכדו של הדריאנוס
 6. האלוהי, נינו של טריאנוס מנצח הפרתים
 7. האלוהי, בן נינו של נרווה האלוהי
- מקיסריה ועד
כאן מילין...



איור 17א. אבן מיל ועליה כתובת מהמיל החמישי, שנמצאה ליד גבעת עדה (צילום: י' רול; רול ואיילון תשמ"ח, איור 11)



איור 18ב. (למעלה) צילום שרידי גשר לג'ון על נחל קיני, מבט למערב (שטרן תשנ"ז)

איור 18א. (מימין) תחריט של גשר לג'ון, המאה הי"ט. ברקע ח'אן אל לג'ון. מבט למזרח (Wilson 1880, 24)



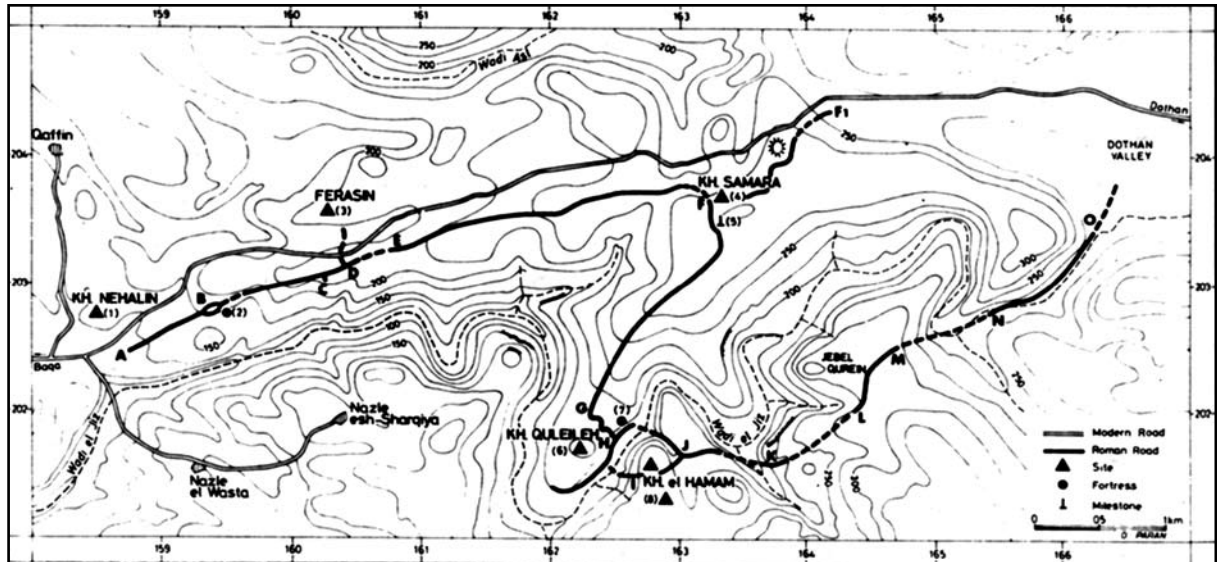
איור 18ג. הקשת הדרומית בגשר לג'ון על נחל קיני, מבט למזרח (צילום: א' איזדרכת)



איור 18ד. הקשת הצפונית בגשר לג'ון, מבט למערב (צילום: א' איזדרכת)

4. דרך קיסריה-גיניי

מהדרך קיסריה-גיניי (ג'נין) נמצא קטע ארוך למדי הכולל שתי שורות אבני שפה וביניהן ריצוף באבני גוויל שטוחות. קטע זה, שנסקר בידי א' זרטל (תשמ"ו; Zertal 1990), נשתמר לאורך המעבר הטבעי בין מישור החוף לעמק דותן. כן נמצאה לצד התוואי אבן מיל ללא כתובת. אף שלגיניי לא היה מעמד רשמי של עיר, ניתן מעמד רשמי לדרך המובילה אליה מקיסריה, וזאת כנראה מאחר שגיניי שימשה בסיס צבאי חשוב (איור 19).



איור 19. קטע מהכביש הרומי קיסריה-גיניי באזור ח'רבת חמאם (נרבתא) (זרטל תשמ"ו, איור 1)

5. דרך קיסריה-ניאפוליס

הדרך הראשית קיסריה-ניאפוליס (שכם) היא עורק התחבורה השמור פחות מבין שבע הדרכים הנידונות כאן. למעשה, אין שריד אחד – אבן מיל או חלק דרך – שניתן לשייך בוודאות לדרך זו. אמנם נמצאו, לא באתרן, שתי אבני מיל בקרבת התוואי המשווער של הדרך, מדרום-מזרח לקיסריה (רול ואיילון תשמ"ח, 157), אבל עדיין לא הוכח קשר ביניהן לבין דרך זו. לעומת זאת, כמה מן הנוסעים במאה ה'ט ובראשית המאה ה'כ מזכירים בקיצור נמרץ, ללא ציון המקום המדויק, אבני מיל ושרידי ריצוף של הדרך הזאת בשרון ולאורך פיתוליו של נחל שכם. זה כל הידוע לנו על דרך הרוחב הראשית הזאת (Roll 1996, 557–558).

6. דרך קיסריה-אנטיפטריס (אפק)

הדרך הראשית קיסריה-אנטיפטריס שימשה לפי מפת פויטינגר ומקורות כתובים עורק התחבורה העיקרי של הדואר האימפריאלי (*cursus publicus*) בארץ. הדרך חצתה את נחל חדרה בגשר ליד עין אל-עסל (חפציבה) לצד כביש החוף (אפלבוט תשמ"ה, 68) (איור 20). ניתן ללמוד על תוואי הדרך מאבן מיל שנתגלתה במטעי קיבוץ מעברות ומסמנת מרחק 10 מילין רומיים מהנמל (שם, 177) (איור 21). כמו כן, נתגלו לאורכה כמה אבני מיל ללא כתובת ושרידי ריצוף (שם, 152–155; Dar and Applebaum 1973; Roll 2000, 39–41) (איור 22).

מדרום לאנטיפטריס נחשפו שרידי דרך ראשית מרשימה שנסללה בתקופות הרומית והביזאנטית ולה ארבעה שלבים (אקוס תשס"א). השלב הקדום ביותר כולל אבני ריצוף שטוחות וגדולות מהרגיל, וזמנו, כנראה, התקופה הרומית. ריצוף זה כוסה בחלקו בשלוש סוללות גבוהות, מונחות זו על גבי זו, ועליהן ריצוף – שלושה שלבים מאוחרים יותר של הדרך. דרכים אלו היו צרות יותר, וזמנו, כנראה, התקופה הביזאנטית (איורים 23–24).



איור 20. קטע ממפת הסקר הבריטי מהמאה הי"ט. מסומנים שרידי הגשרים על תוואי הדרכים העתיקות

ניתן לשער שהשיטה שננקטה בבניית הדרך מצפון לאנטיפטריס דומה לשיטה שננקטה בסלילת הקטע שמדרום לעיר, מאחר ששתי הדרכים היו חלק מעורק התחבורה שחיבר בין קיסריה לירושלים, כפי שניתן להדגים בגשר ג'ינדאס שליד לוד (איור 25)⁵.



איור 21. אבן מיל רומית מצפון לנחל אלכסנדר, במטעי מעברות. בשורה התחתונה כתוב: "מקיסריה... עשרה מילין" (אפלאום תשמ"ה, 177)

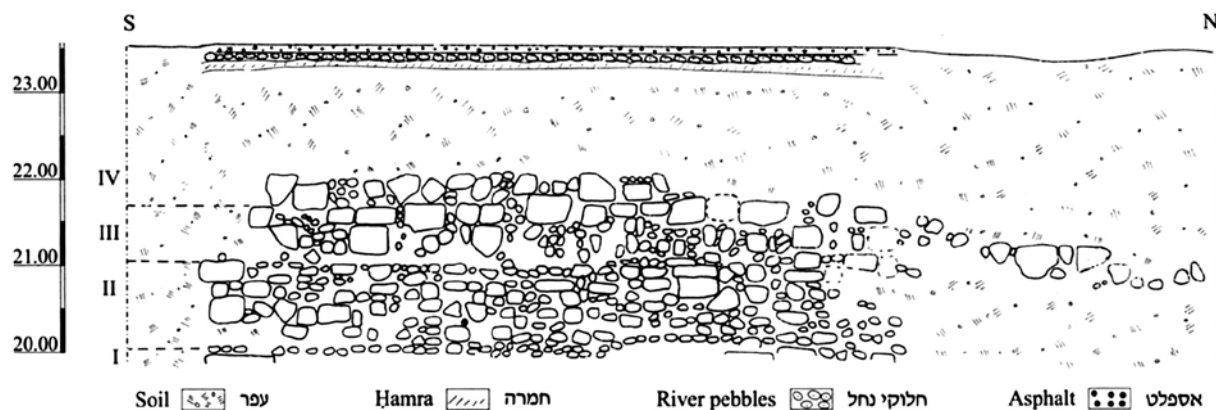


איור 22. דרך סלולה בחלוקי נחל בין גלג'וליה לנבי ימין (רול ואיילון תשמ"ח, איור 10)

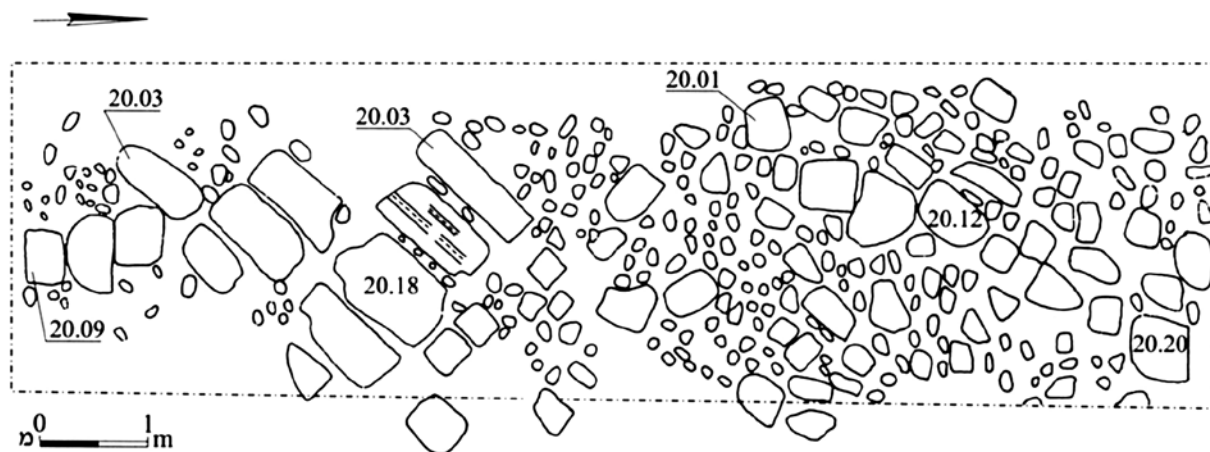


איור 22א. אבן מיל מדרום-מערב לגלג'וליה, הנראית ברקע (רול ואיילון תשמ"ח, איור 13)

5 הערת המערכת: גשר ג'ינדאס, מהתקופה הממלוכית, ניצב בשלמותו מצפון ללוד על תוואי הדרך הרומית העתיקה קיסריה-אנטיפטריס-ירושלים.



איור 23א. תל אפק - חתך מערבי של הכביש (אקוס תשס"א, איור 99)



איור 23ב. תל אפק שלב I - תכנית הכביש (אקוס תשס"א, איור 100)



איור 24. אבן מיל 4 בכביש המרכזי
אנטיפטריס-לוד, על הדרך מקיסריה לירושלים.
כתובת ביוונית: "מאנטי-
פטריס,
מילין
ד"
מוצגת במוזיאון ארץ-ישראל, תל-אביב
(צילום: א' איזדרכת)



איור 25א. גשר ג'נדאס - חזית מערבית עם כתובת של בייברס מעל הקשת המרכזית. כתובת דומה מופיעה גם בחזית המזרחית. מעל הקשת הדרומית (הימנית בתמונה) משולבים משטחי 'טאבולה אנסטה' (צילום: י' רול)



איור 25ב. כתובת בייברס, מאוירת בברדלסים, בחזית המערבית של גשר ג'נדאס (צילום: ג' עיני)



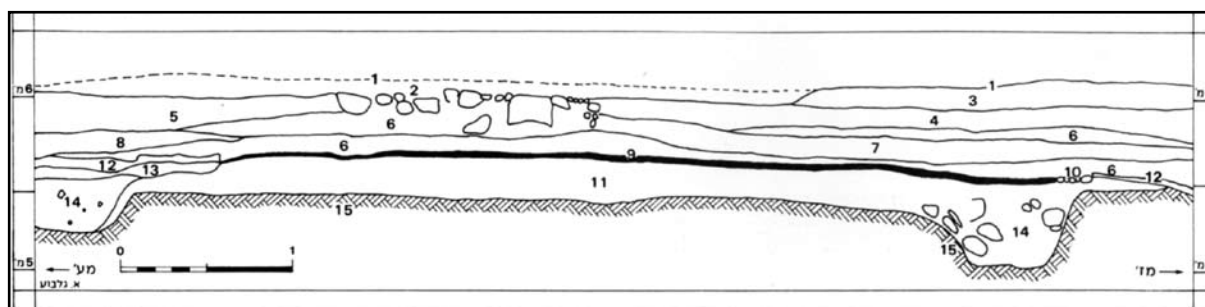
איור 25ג. גשר ג'נדאס - חזית מערבית. שימו לב למשטחי ה'טאבולה אנסטה' מהתקופה הרומית, אשר שולבו בגשר מימי בייברס (צילום: י' רול)

7. דרך קיסריה-יפו

על הדרך שנמשכה לאורך החוף מקיסריה דרך אפולוניה ליפו, ישנן השערות על גשר בשפך נחל חדרה (איור 26), אך בפועל יש עדות ממשית אחת: קטע קצר של ריצוף עשוי טיט מהודק היטב, שמשולבים בו חרסים מן התקופה הביזאנטית. הקטע נחשף לרגלי תל קסילה, ממערב (איילון תשמ"ח, 9-15). קטע זה תוארך אמנם לתקופה הביזאנטית, אך הדרך כולה מופיעה במפת פויטינגר. עורק תחבורה זה שימש אפוא דרך רשמית כבר בימי השלטון הרומי בארץ (איורים 27-28).



איור 26. מזח בשפך נחל חדרה המזוהה על-ידי חוקרים כבסיס הגשר הרומי על הדרך קיסריה-יפו (צילום: א' גלילי)



איור 27. חתך לרוחב כביש קיסריה-יפו, התקופה הביזאנטית
(רול ואיילון תשמ"ח, איור 6)



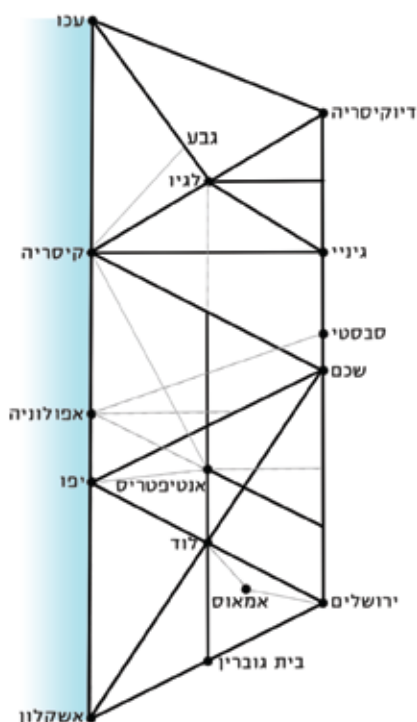
איור 28. כביש קיסריה-יפו שנחשף במוזיאון ארץ-ישראל (רול ואיילון תשמ"ח, איור 5)



איור 28. קטע הכביש הביזאנטי מכוסה מלט עם חרסים על-גבי תשתית כורכר מהודק (צילום: א' איזדרכת)

סיכום

שבע הדרכים הראשיות שנידונו כאן שימשו מעין עורקי חיים יבשתיים לקיסריה. ואולם יש לזכור, שדרכים ראשיות אלה לא היו יחידות עצמאיות סגורות, אלא חלק מרשת תחבורה רחבה יותר שנפרסה על פני כל הפרובינקיה ואף מעבר לה, על פני כל המזרח שהיה תחת השלטון הרומי (Roll 1999; 2005) (איור 29).



איור 29. דגם סכמטי של מערכת הכבישים בשרון בתקופה הרומית-ביזאנטית (רול ואיילון תשמ"ח, איור 14)

ביבליוגרפיה

- אבייונה מ', תש"ך. כתובות רומיות ממעגן-מיכאל. ידיעות כ"ד: 36-41.
- איילון א', תשמ"ח. כביש ביזאנטי ותגליות נוספות במוזיאון הארץ, סביב תל קסילה. ישראל - עם וארץ, שנתון מוזיאון ארץ-ישראל, תל-אביב ד': 9-33.
- אפלבוים ש', תשמ"ה. רשת הדרכים בתקופה הרומית-ביזאנטית. בתוך: פורת י', דר ש', אפלבוים ש' (עורכים), קדמוניות עמק חפר. תל-אביב. 66-70.
- אקוס א', תשס"א. תל אפק. חדשות ארכיאולוגיות 70-72.
- גרין ו', תשמ"ד. תיאור גיאוגרפי, היסטורי וארכיאולוגי של ארץ-ישראל, כרך חמישי - השומרון ב' (תרגום בן עמרם ח'). ירושלים.
- זיגלמן ע', 1982. הדרך הרומית מקיסריה לחיפה (עכו). נופים 16: 35-46.
- זרטל א', תשמ"ו. הכביש הרומי קיסרי - גיניי. בתוך דר ש' וספראי ז' (עורכים), מחקרי שומרון, תל-אביב. 183-194.
- טפר י', תשס"ד. כביש רומי ב"מעבר עירון" - שרידי סלילה מקיסריה למחנה הלגיון השישי בלגיו. בתוך ברגל י', קליאונט נ' ופלד א' (עורכים), מחקרים בארץ-ישראל, ספר אביאל רון. חיפה. 47-82.
- נאמן י', תשנ"ה. אור עקיבא - כביש ביזאנטי. חדשות ארכיאולוגיות 103: 47-48.
- נאמן י', פורת י' ובושנינו א', תש"ן. ח' שוני - אמת מים ושרידי יישוב. חדשות ארכיאולוגיות צד: 31.
- סעיד ע' ועד ע', תשס"ד. סכר נחל תנינים. חדשות ארכיאולוגיות 116: 90.
- רול י' ואיילון א', תשמ"ח. דרכים ראשיות בשרון בתקופות הרומית והביזאנטית. ישראל - עם וארץ, שנתון מוזיאון ארץ-ישראל, תל-אביב ד': 147-162.
- שטרן א', תשנ"ז. ח'אנים דרכים ופונדקים. (אין מקום הוצאה).
- Dar S. and Applebaum S. 1973. The Roman Road from Antipatris to Caesarea. *PEQ* 105:91-99.
- Lehmann C.M. and Holum K.G. 2000. *The Greek and Latin Inscriptions of Caesarea Maritima*. Boston. 106-112 (Milestones).
- Paz S. and Paz Y. 2006. A Roman-Byzantine Road near Regavim - Ramot Menashe. *Salvage Excavation Reports* 3:69-83.
- 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. 1999. The Roads in Roman-Byzantine Palaestina and Arabia. In Piccirillo M. and Alliata E. (eds.), *The Madeba Map Centenary 1897-1997*. Jerusalem. 109-113.
- Roll I. 2000. Roman Milestones in the Vicinity of Aphek-Antipatris. In: Kochavi M. *Aphek-Antipatris I*. Tel Aviv. 39-46.
- Roll I. 2005. Imperial Roads Across and Trade Routes Beyond the Roman Provinces of Judaea/Palaestina and Arabia. The State of Research. *Tel-Aviv* 32:107-118.
- Salway B. 2005. The Nature and Genesis of the Peutinger Map. *Imago Mundi* 57:119-135.
- Stieglitz R.S. 2006. *Tel Tanninim. Excavations at Krokodeilon Polis 1996-1999*. Boston.
- Tsafrir Y., Di Segni L. and Green J. 1994. *Tabula Imperii Romani. Iudea Palaestina*. Jerusalem.
- Tepper Y. 2007. The Roman Legionary Camp at Legio, Israel. In Levin A.S. and Pellegrini P. (eds.), *The Late Roman Army in the Near East from Diocletian to the Arab Conquest* (BAR Int. Ser. 1717). Oxford. 57-71.
- Wilson C.W. 1880. *The Land of Galilee*. London.
- Zertal A. 1990. The Roman Road Caesarea-Ginae and the Location of Capercotani. *PEQ* 122:21-33.