

עמק הירדן התיכון – צומת-דרכים

מאת

יגושע בון-אריה

א. הקדמה

איוזר עמק-הירדן שבין ים-כנרת ועמק בית-שאן, שיכונה להלן עמק-הירדן התיכון, שימש בתקופות ההיסטוריות שונות איוזורי-ישוב שתшибתו חרגה מתחומי המצוומצם שלו עצמו. ואלו הסיבות לכך: (א) קיומו לימי-כנרת ולמקרים מסויאו של הירדן מן הימה; (ב) מציאותם של שטח-יקראקע גוחים לעיבוד חקלאי בכינר הירדן ובעמקים האלזובייאליים של הירדן והירמוֹך וככויות גדולות של מי השקייה בכינרת, בירדן ובירמוֹך; (ג) תנאים-אקלים נוחים, יחסית, המאפשרים פיתוח משק חקלאי; (ד) היוטו איוזורי-מעבר וצומת-דרכים ממדרגה ראשונה,

אף-על-פי שהוגנות עליה הומות-הרים תלולות מזרחה וממערב.

על האפשרויות הטופוגראפיות לסלילת דרכי-התחבורה בחבל הצפוני של ארץ-ישראל ועל נקודות-המוצא לקביעתן כבר עמד במפורש י. קרמנון¹, מגמת מאמר זה היא לעמוד רק על התפקיד החשוב של מילא השטה המצוומצם של עמק-הירדן התיכון במערכת-דרכים זו.

ב. הגורמים לדיכוי הדרכים בעמק-הירדן התיכון
שלוש הן הסיבות הטופוגראפיות שתביאו לכך, שעמק-הירדן התיכון גהffen לצומת-דרכים ראשי בדרך-התחבורה של צפון הארץ:

(א) העובדה שמצפון לו משתרעים ים-כנרת וגוש-הבולת של כורזין עם העורן העמוק של הירדן, שאינם אפשרים מעבר נוח, פרט בדרך משנית לאורך החוף הצפוני של הכנרת, דרך בקעת בטיחה; (ב) תנאים-המעבר הנוחים, יחסית, ברמות גليل התיכון; (ג) הפרשי-גובה הקטנים, יחסית, בין רכסיו והרים ולינר הירדן, שהם ההפכים קטנים ביותר בכל שקע הירדן.

הדרך החשובה ביותר שעברה בעמק-הירדן התיכון בתקופות ההיסטוריות

1. י. קרמנון, דרכיהם בגיל הפליטים והעמוקים, המכינות הארצי האחד-עשר לדיית הארץ, ידיעות, כ, תש"ז.

עמק הירדן המיכון – צומת דרכים

השונות הימית וו השוליכת לעכו. למלוכה הגות של זורק וו הפריעו ים-כנרת וגוש כורזין, ועל-כן עקפה מכשולם אלה בצפון, זורק גשר בנות-יעקב, ובדרום, דרך עמק הירדן התיכון. בתווי הדרומי היו החנאים גוחים יותר לחמש הדרד מערבה, דבר שהביא להפתחות גדולה יותר של קטע זה. יתר-על-כן, בחלק המערבי של הארץ נאלצה דרך-הרטוב הצפונית, זו העוברת בגשר בנות-יעקב, לרמת אפרהיא דרוםיה, למרגלות הר הייל העליון, ולהתאחד עם הדרד הדרומי בתהום הנחל התחתון.

מלבד דרך-הרטוב העיקרי עברת בעמק הירדן המיכון גם דורך-אורך חשוב, דרך זו הייתה סעיף של שתי דרכיהם האורך שעברו בארץ-ישראל המערבית, דרך ההר ודורך-הים, שהגיעה לשמה המישורי של עמק-יזרעאל פנו בחלקו לעמק בית-שאן. בעיר בית-שאן החפזו דרכם אלו, ואחד הסעיפים עלה לאורך הגדה המערבית של הירדן צפונה, עד לעמק הירדן התיכון. מכאן המשיכה הדרד מזרחית, בורך-הרטוב שהוכחה לעיל, או צפונה, בכיוון טבריה, אל דרך-הרטוב העוברת בגשר בנות-יעקב.

אלה שני ציריה התנהנתה העיקריים שעברו בעמק הירדן התיכון. לעומתם שני צירים אלה היו שלושה שטחים למעבר: (א) שטח העמק עצמו; (ב) מתלולו המזרחי של העמק; (ג) מתלולו המערבי.

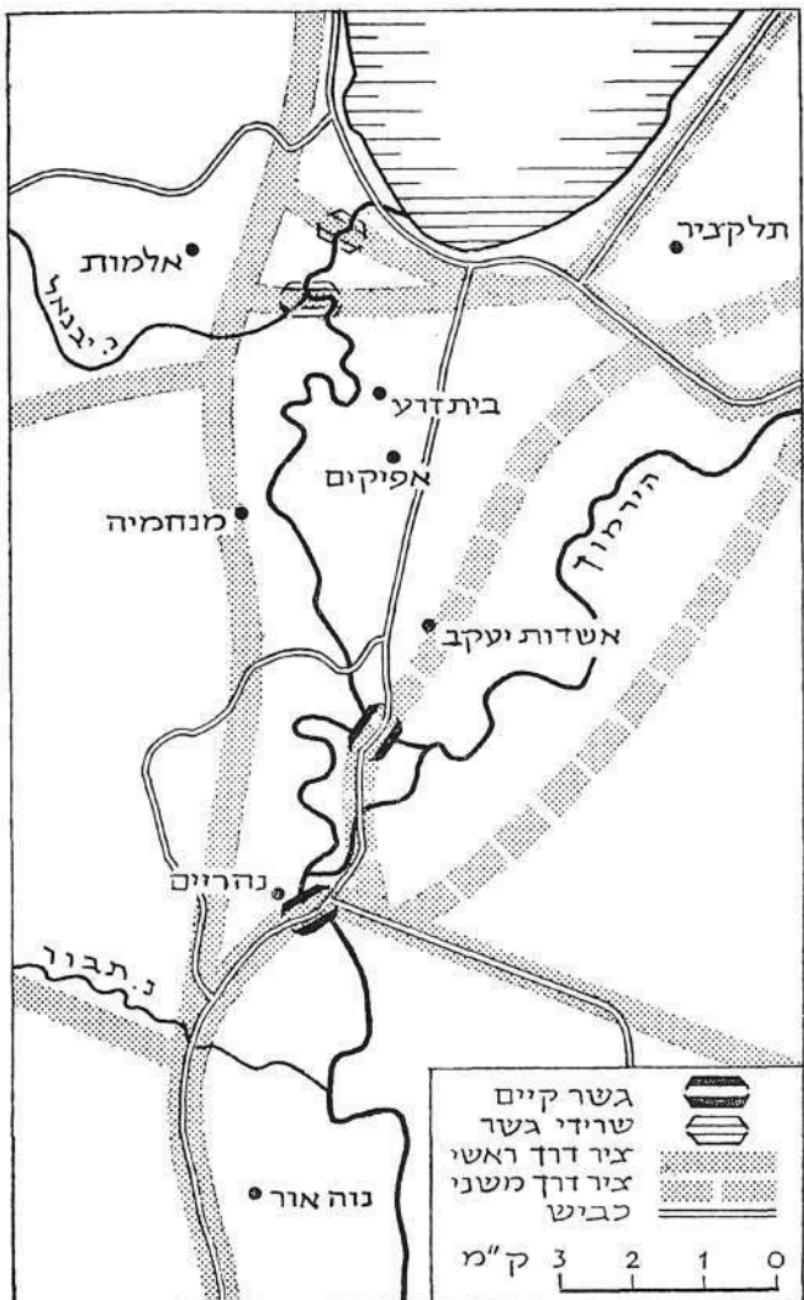
ג. מהלך הדרכים בעמק עצמו

דרך-האורך עברת בעמק בלבד, לאורך הגדה המערבית של הירדן, דבר שמנע מעבר על נהרות, פרט לשלווה נחלים צדדיים הנשפכים אל הירדן: נחל יששכר, נחל תבור ונחל יבנאל.

לעומתם והנאצת דרך-הרטוב לעבו ר בשלשת האווורים שהוכחו לעיל. בעמק עצמו נוקתה בעיקר לשני מעברים: (א) בגשר נחלים (גיסר מג'امي), מדרום למפגש בין הירמון והירדן; (ב) מצפון לאפיק הירמור, בין נהר זה לים-כנרת, ומדרום למפגש שני אפיקי הירדן היוצאים מים-כנרת², היינו, ליד הקרים אום-גוני וועוביידה. בשני המקרים עברת הדרד נהר אחד בלבד; במקרה הראשון נשארה מדרום לאפיק הירמור, ובצדו המזרחי של העמק אפשר היה לעלות רק לשטה שמדרום לנهر, ואילו במקרה השני אפשר היה לעלות גם אל השטה שמצפון לו.

2. על שני אפיקי-המוצא של הירדן מן הכנרת ראה: י. בנ-אריה, גנטוגרפיה הדרומית של הכנרת ומוצא הירדן מהימתה, בטבע וארץ, ו.ד, תשכ"ד.

יהושע בן-אריה



ציריך הרכבים בעמק הירדן התיכון.

יריעות בחקירת ארץ-ישראל ועתיקותיה

YEDIOT

BAHAQIRAT ERETZ-ISRAEL WEATIQOTEHA

Vol. XXVIII, Nos. 1-4, 1964

שנה כ"ח, חובר' א-ד, תשכ"ה

תוכן העניינים

חובר' א-ב

3	: הדלתה של תירדן	ג. שטנר
27	: עיונים בmorphology של נחל שיזיפם	ד. ניר
	: התאמת המפה הטופוגראפית של ישראל בקנה מידה	א. שיק
44	: 20,000 : 1 לוניות באומורפולוגית ממוחית	
55	: הגיאוגרפיה היישובית של דימונה	ד. עמירן וא. שחא
	: השימוש החקלאי בקרע בחבל לכיש, איזור-ספר	ג. בונדי-אריה
77	: צחיח-למחצה בישראל	
	: השוואת בין שלוש צורות משק באיזור הרד (תל-	ר. חוטר
97	: יוסף, כפר ימואקל ומולחת	
122	: על אספקת המים לקיסרי ולשודותיה	ג. קידר ו. זיו

Zusätzliche

132	סקר ירושלים (א. שטר)
132	מחקר המיקרו-אקלים של גיא הרוי (ה. שרמן) .
	מחקר על המלאכה והתשתייה בתל-אביב-יפו
133	(ע. גונן)

ממדריך הספרים

	Isaac Schattner, <i>The Lower Jordan Valley</i> ,
134	<i>Scripta Hierosolymitana</i> , XI, 1962
136	דב ביר, איזור בית-ישאן, תשכ"ב (ג. קידר)

מכתבים לערצת

	עד על בעיית המילול בחקלאות הקדומה בהרי הנגב
137	(ג. קידר)

חוב' ג-ד

- בנימין מוז וע. דונאייבסקי : עוגת-ההיפותזה השלישית בעין-גדי .
 143
 יהונתן אהרוןוי : עוגת-ההיפותזה השנייה בתל ערד .
 153
 משה דותן : אשדוד (שתי עוגות-ההיפותזה בשנים 1962-1963) .
 176
 רות עמירן ו أبرהם איתן : שתי עוגות-ההיפותזה הראשונות בתל גnilת (1962-
 1963)
 חיים יונגה גרינפלד : מסע נוכדנאצ'ר בספר יהודית .
 204
 לוי יצחק רוזנגי : סקר חלקי בתבל עודלם .
 209
 יהונתן ת. לנדאג : אבני-המיל שליד גבעת ישעיהו .
 232
 רם גופנה : אתרים מתקופת-הברזל בין באר-ישראל וחל אל-פארעה
 236
 שלמה דב גוטמן : זמנת ונסיבותה של קינוו של ר' יוסף בן אביתור
 247
 יוסף ברוטני : כMESSIAH ABI מישע מלך מואב .
 250
- זוטות
- דניאל ליבל : מיגנפורת .
 255
 ג. אבירם : בחברת לתקורת ארץ-ישראל ועתיקותיה .
 257

יריעות בחקירת אדץ-ישראל ועתיקותיה

YEDIOT

BAHAQIRAT ERETZ-ISRAEL WEATIQOTEHA

Vol. XXIX, Nos. 1-4, 1965

שבה כ"ט, חוב' ג-ד, תשכ"ה

תוכן העניינים

חובר' א-ב

מצדה

עוגת-התפירות הראשונה תשכ"ד

סקירה ראשונה

נאות

יגאל ידין

	פתח דבר
5	.
15	.
35	.
44	.
55	.
56	.
57	.
59	.
75	.
78	.
79	.
79	.
111	.
115	.
128	.

א. הארמן הצפוני (I-II-III).
ב. בית-המרחץ הגדל (IV).
ג. המסתגים (V-VI).
ה. מבנה זויז.
ה. מבנה זויז.
ג. מבנה או.
ג. תרמון המערבי (X).
ה. מבנה או.
ט. מבנה זז.
ג. מבנה זז.
יא. החומה.
יב. המבנים הביזנטים.
המעוזות והכטבות.
סיכום קרטולגי.

עפר בר-יוסף : מערת-הנמר	139
דוד עמיון ואליה שחר : הגיאוגרפיה העירונית של אופקים	150
יהושע בן-אריה : עמק-הירדן והיכן – צומת-דריכים	168
יהודית קידר : הסיכון בחקלאות הקדומה בהרי הנגב	180
רפּי הונר : אספקטים גיאוגרפיים במיקומן של המחצבות במרכז הארץ	187
ישראל קמתי : תחום השפעתה של העיר טבריה ומבנה תגיאוגרافي-כלכלי . .	204
דב אשבל : "זיהי רעב בארץ וילך איש מבית לhom יהודה לגור בשדי מואב" .	221

Zusätzl

מן הנעשה בתברות הגיאוגרפית וישראלית (ש. רייכמן)	227
---	-----

מדני בספרים

מ. ברודר וי. קרמנן, "אטולס המורה התקיכון" (ג. בן-אריה)	228
בחכרת לחקרת ארץ ישראל ועתיקותיה (יוסף אבירם)	230

לזכר נעדרים

א. א. ספייר ז"ל (א. מלמט)	267
ג. מנולסן ז"ל (צ. מ. אורליננסקי)	268

עמק־הירדן התיכון — צומת־דרכים

האפשרות הנוכח ביותר לחתוך את הירמון במתום עמק־הירדן התיכון היא בקטע שלפני החיבורתו עם הירדן, שכן במקום זה צובר הנהר בתוך חומר בזלתוי, וכך הוא ארך ביותר. מעבר במקום זה אפשרה המחברות בין דרכי־החוצה הדורומית של הירדן ודרך־החוצה הצפונית שלו, ועל־ידי כך נוצרו אפשרותית־תגובה נוחות בעמק־הירדן התיכון כולו.

בצדו המזרחי של העמק היו שלוש אפשרויות להמשך ודרך־הרחוב הצפונית: (א) בעמק הירמון, דבר שלא היה נוח ביותר, משום שבמקומות זה העמק צר בימתר ויש צורך לעبور מפעם פעם מגאה לצדדה; (ב) עלייה צפונה, לאורך חצפו המזרחי של ים־כנרת, עד בקעת בטיחה או אחד הפלגים הראשיים הירודים כאן מהרי הגולן, כגון גחל עין־גב; (ג) עלייה תלולה אך קצורה במדרון המזרחי של הרי הגולן, עד לרמת הגולן.

גם בדרך־הרחוב הדורומית היו שלוש אפשרויות להמשך בצד זה של העמק: (א) כניסה לעמק הירמון מצד דרום, דבר שהיה כרוך בקשימות מיוודות, משום שבקטעו האחרון צמוד הנהר לצדו הדורומי של העמק; (ב) ח齊ית הנהר בקטע האחרון של אפיקו, לפניו המקום שבו הוא נפגש עם הירדן, כדי להתחבר עם דרך הרוחב הצפונית; (ג) עלייה קצורה אך תלולה במדרון המזרחי של הרי הגולן. גם בצדו המערבי של העמק היו כמה אפשרויות להמשך שתי דרכי־הרחוב: (א) צפונה, לאורך חצפו המערבי של ים־כנרת, עד העיר טבריה; (ב) דרומה, אל העיר בית־שאן, והחברות עם הרכבת הראשית שעברו בצומת זה; (ג) מעבר באחד משני הנהלים הראשיים החוצים את המתול המערבי של העמק, הלא הם נתל ינבאל בצפון ונחל תבור בדרום; (ד) עלייה קצורה אך תלולה במדרון המערבי של הרי הגליל התחתון.

ד. הדריכים בתקופות ההיסטוריות

בתקופות ההיסטוריות השונות חל שינוי במידה השימוש בציר־התנועה הראשיים הנזכרים, בהתאם לצרכים. ייבין³, בדונו ביישובים רבים שבעמק הירדן התיכון, מיחס חשיבות רבה לדרכים שעברו באיזור. והוא סבור, כי בעת העתיקה, כאשר התנהלה התחרבותה בשירותה של בסתומת־משא, עברו הדריכים בין הערים, במעלות הוואדיות ותנאלים, בלי לרדת אל העמקים הרטבים, כגון עמק־יורעאל או עמק החות, בגלל הביצות. משום לכך גם חזו את עמק־הירדן בחלק

3. י. ייבין, ארץ־בירות, ירושלים 1950.

הצר של עמק־הירדן המיכון, ולאחר מכן עברו בשני המעברים המתחברים אותו עם השטחים שמערבה לו, היינו, נחל יבנאל ונחל תבור. לדעת־ייבין זו הסיבה למציאותם של תלים גדולים בפתחיהם של נחלים אלה, שכן היו אלה נקודות איסטריאוגיות מזינגות לשמריה על מבואותיהם.

פרואנסיצ', הדן במקומם של היישובים באיזור, ובמיוחד במקומו של שייח' עלי, מיחס חשיבות רבה לדרכי־הרוחב העתיקות שהציצו את עמק־הירדן ועלו בפתחי הנחלים שמשני עבריו.

דומה, שבתקופת־הברונזה ובתקופת־הברזל הייתה דרך־הרוחב הצפונית בדרך הראשית, בעודות היישובים הפורחים שכנו בתקופות אלו לאורכה של דרך זו. אף ייתכן, שבין שתי הנקופות חל שינוי־מה בתוואי הדרך. בתקופת־הברונזה עברה הדרך לצד בית־יירח, ומשם המשיכה לאורך גונגה המערבית של יס־כנרת, ואילו בתקופת־הברזל סטה במקצת דרומה, חצתה את הירדן לדי' עוביידה, ומשם המשיכה, כנראה, מערבת, דרך גתל יבנאל, אל הגליל המתוון ומשור־התור.

בתקופה הרומית עלה חשיבותה של הדרך הדרומית. הגשר הרומי שנבנה על הירדן (גשר נחלים) אפשר תנועה נוחה מורה. דומה, שבאותו הזמן נבנה גם גשר על תירמון, לפני מקום התחכירותו עם הירדן. על־כל־פנים, במקום זה מצוי היום גשר עתיק עם יסודות רומיים. גשר נחלים עצמו, שהוא אחד מן השרידים היפים ביותר מן התקופה הרומית, שימש עד המאה הי"ט.⁶ יש להזכיר, כי גם הגשר הצפוני על הירדן, הוא גשר־אצנברה (אום קנאתר) שליד דגניה, נבנה בתקופה הרומית.⁷

M. W. Prausnitz, *The First Agricultural Settlement in Galilee*, *IEJ*, 9, .4
1959, pp. 166–174

5. מ. אבִיְיָוֹנָה, הדריכם בארץ־ישראל טמי־קדם עד ההתיישבות החדשה, אנציקלופדיה ישראלית, 1, טורים 953–954.

6. ל. א. מאיר, אצנברה, ארץ־ישראל, א', 1951, עמ' 169–170. יש לזכור את גשר אצנברה מתקופת האלבנים וכן התקופה הערבית הקדומה עם גשר אום קנאתר, הלא הוא גשר צמת, הנמצא מדרום למקום שבו מתחברים שני אפיקי הירדן (וראה להלן). גשר זה הוא הגשר הבולט והגדול ביותר בארץ, ולא הגשר הרומי שבין המושבה כנרת לבית־יירח. הגשר הנוכחי היה קטן בהרבה מן הראשון. ראה: J. MacGregor, *The Rob Roy of the Jordan* (7th ed.), London 1886. גוטשי המאה הי"ט במעט אינם מתארים אותו, וגם במפות הימיים הום כתם לא צוין. דומה, שגרמת לכך העכדרה, כי כבר אז הייתה מכוסה ברובו איזמה וכי הגישה אליו הייתה קשה מוחמת הביצות שבביבתו.

עמק־הירדן התייכון — צומת־דרכים

הגורם העיקרי שקבע את התנועה בתקופה זו היה הקשר בין הערים הגדולות שהפתחו בסביבה: טבריה בצפון־מערב, סוסיתא בצדונימורה, בית־שאן בדרום־מערבה ודרה במורחה. בתקופה זו אף נסלו ורווחו לראשונה כבישים באיזור, כמו בחלקיה האחרים של ארץ־ישראל. שרידיהם של כבישים אלה מעידים, כי בימים ההם היה כאן מושלך של כבישים: כביש בית־שאן־גשר־נחלים־אפק (פיק) — סוסיתא — דמשק, כביש טבריה — בית־ירוח — חמת־גדר — גדר וכביש־החברור מבית־ירוח לגשר נחלים, שהוא חלק מכביש בית־שאן — טבריה.⁷

בתקופה מאוחרת יותר השתנה במקצת מערכ־דרכים זה, ודרך־הרחוב הצפונית שוב החלה למלא את התפקיד העיקרי באיזור. התנועה לא התנהלה עוד בין מרכזיים עירוניים קרובים, כי אם בין המערב והמורחה, היינו, בין דמשק ועכו. זאת ועוד, שוב התנהלה התנועה בשירותם בעלי־חאים, דבר שאפשר את ניצול המהלך הקצר ביותר לחיל יבנאל, וכתוואה מכך נחפה דרך זו לנתיבי הרוחב העיקרי בצפון הארץ. בכך זיהה הדרך הדרוך הידועה דארב אל־חוינה (היינו, דרך תושבי החורן), שבה הובילו הבואות וסחורות מן החורן ומדמשק אל נמל עכו, שהיא גמלה העיקרי עבר־הירדן הצפוני, כולל דמשק וסביבתה, החורן וגולן, עד שנסללו הכבישים המודרניים ומסילת־הברזל.

מבחינת דרכי־האורך ראוי לציין, כי בתקופה הממלוכית עבר באיזור זה סעיף חשוב של דרך־הדוואר הראשית של אותה תקופה, שהוליכה מקahir לדמשק, דרך ירושלים. לצורכי הדרך הזאת נבנה בשנת 1308 "החאן האדום" שליד העיר בית־שאן.⁸ דומה, כי גם החאן הגדל שליד גשר נחלים (ג'יסר מג'امي) שימש אותה. יש להזכיר, שגם בניגתו של ח'אן אל־עקבה באחת השלווחות של רמת הגולן, מול תל קציר (לפי הכתובת הערבית שנקבעה מעל הכניסה בשנת 1213), קשורה בדרכי־השירות שעלו מעמק־הירדן דרך ח'אן זה לדמשק.⁹

ה. הדריכים והגשרים במאה הי"ט

תמונה ראשונה של רשת־הdroits, הגשרים והמעברות בעמק־הירדן התייכון במאה הי"ט אפשר לקבל מתוך עיון במפת ז'קווטין.¹⁰ במפה זו הצומת החשוב

7. אבִי־יונה, גיאוגרפיה היסטורית של ארץ־ישראל, ירושלים 1951.

8. A. Rowe, *The Topography and History of Beth Shan*, Philadelphia 1930.

9. י. רוט, בקעת כנרות, הוצאה מה"ל, תל־אביב 1960.

10. M. Jacotin, *Carte topographique de l'Egypte et de plusieurs parties des*.

bijouter של דרכי-השירות הוא זה שמערב לגשר נחלים (גיסר מג'אמ'י). לפיה המפה נפגשota במקומ' זה החמש דרכ'ם: דרך דרוםית, הבאה מבית'-שאן; דרך צפונית, הבאה מטבריה ואינה אלא המשכה של הדרך הקודמת; דרך ערבית, היורדת מסירין; ושתי דרכ'ם העוברות את הירדן בגשר נחלים ופונוט מזרחה: האחת — לדרום-מזרחה, לעבר אריביד שבערבי-הירדן; והשנייה — לצפון-מזרחה, לעבר עמק הירמו'. מהלכם של דרכ'ם אלו מצביע בבירור על הרצון להימנע מחצית נהרות. שלוש הדרכ'ם הראשונות עוברות ממערב לירדן ואינן חוצות אותו, ואילו שתי הדרכ'ם האחרונות, החוצות את הנהר בגשר נחלים, גשר הנטי מעל הנהר מאוז התקופה הרכומית, ממשיכות את מהלכן מדרום לירמו', בלי לחצותו.

דרך השובה אחת שהצטרכה לצומת זה אינה מצוינת במפה, אלא היא הדרך של נחל תבור. ייתכן, שאנשי ז'אקווטין התכוונו לציין את הדרך הזאת בדרך היורדת מרמת סירין, אך גם ייתכן, שבזמנם לא הייתה דרך זו בשימוש. מכל מקום, ידיעות מאוחרות יותר מוסרות על השימוש בה. כך, למשל, מוסר טריסטראם¹¹, שירד מהר תבור דרך נחל תבור (ואדי בירה) אל גיסר מג'אמ'י, במגמה לחצות את הירדן.

צומת-הדריכים השני הבולט במפה זו הוא צומת דרכי-המעבר על פני הירדן בקטע שבין המקום שבו מתחברים שני אפיקיו ובין שפכו של נחל יבנאלא. דבר זה מבלייט את הרצון להימנע מחציה מיותרת של אפיקו היישן של הירדן. הדרך המוליכה מטבריה לצמ'ח חוצה את הירדן מדרום למקום שבו מתחברים שני אפיקיו ומצפון לאפיקו של נחל יבנאלא. הדרך היורדת מנהל יבנאלא לצמ'ח עוברת בצד הדромי של הנחל, מתחברת ליד הכפר עוביידה עם הדרך הדרומית העולה מגשר נחלים, ופונה צפונה, לאוטו קטע שצוין לעיל, כדי לעبور על הירדן.

עובדות אלו מוצאות את ביטוין אף בכך, שבקטע קצר זה צוינו שרידיהם של שני גשרים. שמו של הגשר הצפוני, הנמצא קצר מדרום למקום שבו נפגש האפיק היישן של הירדן עם אפיקו הנוכחי, לא צוין במפה, ואילו הגשר הדרומי, הנמצא מצפון למקומות חיבורו של נחל יבנאלא עם הירדן, צוין בשם גשר קמטיה. אין המפה מצינת, אם ליד שרידי הגשרים יש מעברות על הנהר, או אם

pays limitrophes levée pendant l'expédition de l'Armée française, Paris 1818
H. B. Tristram, *The Land of Israel, A Journal of Travel in Palestine*, .11

London 1876

עמק היורדן התיכון — צומת-דרכים

המעברות בקטוע זה נמצאות במקום אחר. אך העובדה שלפי המפה עוברות הדרכים בג'בל ליד הגשרים ההרושים מוניה מקום להשערה, כי היו מעברים ליד שרידיו הגשרים.

אחד מבין שני גשרים אלה — כנראה הצפוני, הוא גשר א-צנברה (אוֹם קנאטיר) — היה נטווי על הנהר עד תחילת המאה ה-ט"ז, לפחות, ושימש נקודת-ציוון חשובה באיזור במאות ה-ט"א-ט"ו ולסתה¹². מצבם הטוב של חלק משדרי הגשר וצורתו המפוארת (ראה להלן) מוכיחים, כי לא עבר ומן רב בין מועד הריסתו והמאת ה-ט"ט. במקורות מספר כבנה גשר זה גשר סמך (צמ"ח), לאור כל האמור אפשר לקבוע, שהגשר נחרס בין תחילת המאה ה-ט"ו ושלהי המאה ה-ט"ח. סיבת ההרס אינה ידועה. ייתכן, שהוא קשור ברעשים הרבים שפקדו את האיזור. שרידיו הגשר מתוארים בפרוטרוט על ידי נוסעים שונים שעברו באיזור במאה ה-ט"ט. על-פי-רבות מכנים אותו הנוסעים בשם גשר אום קנאטיר (= אם הקשותות), דבר המצביע על העובדה, שאנשי זאקווטין טעו בסמן שם דומה לדי שרידיו הגשר הרומי.

המקור השני מן המאה ה-ט"ט המתאר גשרים ומעברות באיזור הוא הגושע זיטצן, שביקר באיזור בשנת 1806¹³. מחבר זה מוסר, שליד הכפר הערבי עוביידה יש מעבר על היורדן, שככל העורב בו מגיע אל המישור הרחב של העוזר. מזרום למשור והמצו גשר על הירמו. לגשר זה, המכרא ג'יסר א-סג'אר, חמש קשתות. מדרום לגשר, מהלך 20 דקוט, יש גשר שני, המכרא ג'יסר מג'امي. גשר שני זה נטווי על הנהר המאוחד (היורדן והירמו). בצד המערבי של הגשר מצוי חאן עשו אבן-בזלת, שבתוכו חונה משמר-חילים מטבחיה.
על קומו של גשר נחלים (ג'יסר מג'امي) מוסר גם בורקhardt (1812)¹⁴. חוקר זה אף מוסיף, שבקטוע שבין מקום יציאתו של היורדן מן הכרעה ובין גשר נחלים יש שני מקומות נוחים למעבר בני-אדם.

אירבי ומנג'לס (1818)¹⁵ מספרים, שסמן לשוריינו של גשר רומי, כמה מאות

12. ראה לעיל, עמודה 8.

U. J. Seetzen, *Reisen durch Syrien, Palästina, Phönicien, die Transjordanländer, Arabia Petraea und Unter-Aegypten*, Berlin 1854–1859 .13

J. L. Burckhardt, *Travels in Syria and the Holy Land*, London 1822 .14

L. Irby & J. Mangles, *Travels through Nubia, Palestine and Syria in 1817 and 1818*, London 1823 .15

יארדים ממקום יציאתו של הירדן מימת נגרת, מצויה מעברה. מן הגשר הרומי שרדו 10 קשתות. כן הם מזכירים את הח'אן ואת הגשר של נחלים. לדבריהם יש לגשר זה קשת גדולה באמצע וקשתות קטנות מצדדים.

אישור לקיום של שרידים ברורים מן הגשרים הנ"ל אפשר למצוא בתיאורו של מולינה¹⁶, המוסר, שבחלק הראשון של מסעו לאורך הירדן ראה את הגשר הרומי בעל חמש הקשתות, שנתגלה על-ידי זיטצן ליד המקום שהירמון נשפך אל הירדן. סמוך למקום יציאתו של הירדן מן הכנרת ראה את עקמותיו המטושטשים של הקנאתי, הלא הוא והשר הרומי בן עשר הקשתות. כן ראה את גיסר מג'امي, שצווין על-ידי זיטצן ובורה הארדט.

תיאורים מפורטים יותר של ארבעת הגשרים העתיקים שהיו על הירדן והירמון בעמק הירדן התיכון מוסרת משלחת לינץ'¹⁷. לפי תיאורי המשלחת היו לגשר סמך (הוא גשר אום קנאתי) עשר קשתות. שתיים מתן היו כמעט שלמות בזמנ הביקור; ואילו מן השאר נותרו שרידים בלבד, כולם יפים, דבר המעיד, שהגשר היה גדול ונאה ביותר. משלחת לינץ' גם הייתה הראשונה שאישרה את דבר קיומו של גשר שני על הירדן, ליד המקום שבו נשפך נחל יבנה אל הירדן. לפי תיאור המשלחת עטר גשר שלישי, והוא גשר נחלים, את הנهر מזרום למקום חיבורו עם הירמן. לגשר זה היו קשתות סארצניות: במרכזה — קשת גדולה, ובצדדים — שתי שורות של קשתות קטנות, זו מעל זו. גם הגשר שעל הירמון נזכר בתיאורי המשלחת: ד"ר אנדרסון, שפרש מן המשלחת והלך לאום קיס, עבר את הירמן בגיסר אל-אתומר, שנשתרם היבט.

חמונה דומה של שרידי הגשרים באיזור עולה מחייאוריהם של גוסעים שונים שביקרו בארץ במאה הי"ט. חומסן, שעבר באיזור בשנת 1857, מספר¹⁸, שחזא את הירדן במעברת שילד ושר קנאתי. הוא אף מצין, שהמעברת יכולה להיות נפלאה לו לא שרידי הגשר, שאבגו מפריעות למעבר. לפי דבריו גשר היחיד על הירדן הנמצא בשימוש בכל האיזור הוא גיסר מג'امي, כ-7 מייל מן הימה. מלבדו יש רק גשר-אבן חזק אחד, הוא הגשר על הירמן, הנוטה על הנهر סמוך למקום שבו הוא נשפך אל הירדן.

E. Robinson, *Physical Geography of the Holy Land*, London 1856 .16

W. F. Lynch, *Narrative of the United States Expedition to the Dead Sea .17
and the River Jordan*, Philadelphia 1849

W. M. Thomson, *The Land and the Book*, New York 1860 .18

עמק-הירדן התיכון — צומת-ידרכיהם

גם דה סופי²⁰ מציין את שרידי גשר קנאתי; וכן מציין אותו מק גרייגור²¹, שביקר באיוור בשנת 1869. רובינסון²² מציין את קיומו של שני מעברות על הירדן בעמק-הירדן התיכון: אחת — ליד שרידי הגשר העתיק בעל עשר הקשתות, המכונה בפיו גיסר א-סמק, והאתרת — ליד הכהר הערבי עוביידיה. וכן הוא מוסר על השימוש בגיסר מג'امي ובגשר שעיל הירמון. גם לורטה²³ מזכיר את שרידי "גשר הרומי של צמה", הלא הוא גשר אום קנאתי.

בפתח ה-PEF²⁴, שבה מוחאר מצב הדריכים בצפון הארץ בשנים 1875—1877, צינו שרידים של שני גשרים באיזור: של גשר אום קנאתי, לאחר יציאתו של הירדן מן הכנרת, וגיסר איסיד, מצפון למקום שבו נשפך נחל יבנאל אל הירדן. בין ציינו במפה זו גיסר מג'امي והקשר שעיל הירמון, שניהם בשימוש, ומעבר על הירדן, ליד מקום יציאתו מן הימה.

גם מקורות מאוחרים יותר מאשרים את מציאות שרידיהם של שני גשרים עחיקים בין מקום התחברותם של שני אפיקי הירדן, מדרום לים-כנרת, ובין שפכו לנחל יבנאל. ליבי והוסקין, שני חוקרם אמריקאנים שהגיעו לארץ בмагמה לחקר את עמק-הירדן, מספרים²⁵, כי בדרכם מן המערבה לצד הרבת כרכרות, עבר עוביידיה, נתקלו בהרטיסותיהם של שני גשרים רומיים עתיקים בעלי קשתות רבות.

סאריסאלו²⁶, שחקר את הגליל התיכון המזרחי, מזכיר אף הוא את שרידי

F. De Saulcy, *Narrative of a Journey round the Dead Sea*, II, London 67
1854

20. ראה: מק גרייגור (לעיל, העירה 6).

21. ראה: רובינסון (לעיל, העירה 16).

D. Lortet, *La Syrie d'aujourd'hui, Voyages dans la Phénicie, le Liban et la Judée 1875–1880*, Paris 1884 22

C. R. Conder & H. H. Kitchener, *Map of Western Palestine from Surveys Conducted for the Committee of the Palestine Exploration Fund During the Years 1872–1877*, London 1880 23

W. Libby & F. S. Hoskins, *The Jordan Valley and Petra*, New York— 24
London 1927

A. Sarissalo, *The Boundary between Isachar and Naphtali*, Helsinki 25
1927

גשר א-סיד, הנמצאים, לדבריו, מצפון לאל-עוביידה וקצת מדרום לביתניה.

גם ייבין ומילר²⁶ מצינים שרידים של גשר עברי באותו מקום, בערך. סיכום מצב הדריכים, הגשרים והמעברות במאה הי"ט מעלה, כי בימים כליליים נבונה התמונה שהוארה בפתח דאקוטון, כמיוחד בתלוקו המערבי של העמק. הפרט החשוב היחיד שנעלם מעיניהם היה קיומו של הגשר על הירמוך. זו, כמובן, הסיבה שהנحو, שהדרך המורתית-צפונית המשיכת מדרום לירמור, עד לתוך העמק, בלי לחתות את הנهر, דבר בלתי-אפשרי כמעט מבטינה טופוגראפית. אכן, פרט זה בא על תיקונו במקורות האחרים.

קיים שני גשרים שלמים על הירדן והירמור בעמק-הירדן תחכון מאוז התקופה הרומית ועד המאה ה-כ' מצבע בבירור על החשיבות שנודעה לאיזור זה בזומת-درיכים. בשום מקום אחר בין הנרת לים-המלח לא נשמר גשר על הירדן. מבחינת זמן בנייתם של הגשרים דומה, שלושת הגשרים הגדולים (נהלים, הירמור ואום קנאתר) נבנו בתקופה הרומית-ביזנטית. לעומתם זה לא מן הנמנע, שהגשר הרביעי, זה בלבד בימנה (איסיד), נבנה בזמן אחר. יתרון, שהוקם לפני שנבנה גשר קנאתר או לאחר הריסתו, כתחליף לו. גשר אחרון זה היה, כמובן, חלש בהרבה מן הגשרים האחרים, וכן החזק מעמד זמן קוצר בלבד. העובדה שבמאה הי"ט לא היה גשר על הירדן בין מקום יציאתו של הנهر מן הנרת ובין גשר נהלים העלה את חשיבות המעברות שבקטע זה. המעברות התרכו בעיקר בשני מקומות: (א) ליד הכפרים אום ג'וני ועוביידה; (ב) ליד גשר אום קנאתר, מדרום למקום שבו מתחברים שני אפיקי-המוצא של הירדן. מאוחר יותר הוסטה המעברה הצפונית צפונה, אל מקום יציאתו של הירדן מן הנרת.

ג. סיכום

לימוד התוואי של דרכי-המעבר בעמק-הירדן תחכון בתקופות ההיסטוריות השונות, ובמיוחד במאה הי"ט, מצבע על החשיבות הרבה שנודעה לאיזור זה בזומת-דריכים מרכזיים בצפון של ארץ-ישראל.

העובדה עמוקה זה הוא שטה-המעבר הנוח ביותר בצפונה של ארץ-ישראל (מצפון לקו עמק בית-שאן—עמק-יורעאל) גרמה, שתתייסם מנה מערכות היס-

26. ש. ייבין וב. מילר (מור), רשמי סיור בעמק-הירדן הצפוני, ידיעות, יא, תש"ז, עמ' 17–21.

עמק-הירדן התיכון – צומת-ידריכים

טוריות שהכריעו את גורל הארץ מתנהלו בצייר-התגועה שלו: (א) המערכת שבנה הביסו הערבים את הביואנטינום בעמק הירמון (636 לספה"נ), מערכת שהביאה לפולשת הערבים לארץ-ישראל.²⁷ (ב) המערכת שבנה ניזח צלאח א-דין את הצלבנים. במערכה זו נכבש צלאח א-דין לארץ דרך עמק הירמון, עליה לניל תחתון, והיכה שם את הצלבנים בקרבי-חטין המטודרים.²⁸

דומה, כי באור זה יש לראות גם את נסיונות-הפריצה של הכוחות הסוריים והעיראקיים בשנת 1948, בימי מלחמת-העצמאות. הראשונים גיסו לגצל קו-תנועה צפוני (דרך צפת, הונגונית, טבריה או נחל יבנאאל) כצייר-פלישה לעבר נצרת וחיפה, ואילו האחרונים בתרו בקורתגועה דרומי לעבר נצרת וחיפה, דרך גשר נחלים ונחל חבור.

בולטת אפוא חשיבותו של עמק-הירדן בתיכון כאיזור-מעבר, הן לאור תולדות האיזור והן לאור מצבו במינו. עובדת היוטו של האיזור שטה-גבול בהתוכמה של מדינת-ישראל היא תולדת התנאים המדיניים, ולא תולדת תנאים גיאוגראפיים כלליים.

27. מ. אביזינה, *בימי רOME וביואנטינום, מהזרה ג' מתקנת ומורחת*, ירושלים

.1962

28. י. פראור, *קרבי-חטין, ארץ-ישראל, 2* (ספר מאיר), 1963.