

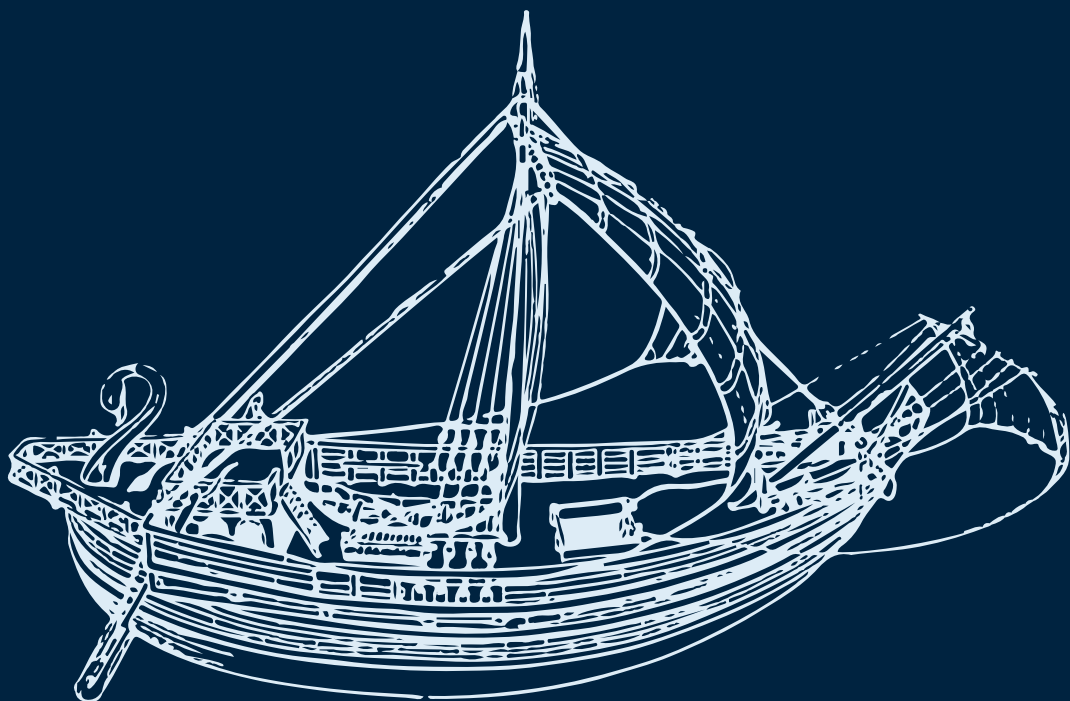


קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה
אוניברסיטת חיפה



מרכז חיפה למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית
Haifa Research Center for Maritime Policy & Strategy

האם היה הורדוס אסטרטג ימי? עיון בפרשת הקמתו של נמל קיסריה/סבסטוס



עמנואל פרידהיים
אריה רונה



קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה
אוניברסיטת חיפה



מרכז חיפה למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית
Haifa Research Center for Maritime Policy & Strategy

האם היה הורדוס אסטרטג ימי? עיון בפרשת הקמתו של נמל קיסריה/סבסטוס

עמנואל פרידהיים

אריה רונה

פברואר 2017

קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה, אוניברסיטת חיפה

הקתדרה עוסקת בנושאי הביטחון הלאומי שלהם ביטוי מרחבי, דוגמת משאבים טבעיים ותפוצתם, פריסת האוכלוסייה, התשתית הפיזית והמרכיבים הסביבתיים. הקתדרה מפרסמת ניירות עמדה, נותנת ייעוץ למקבלי החלטות בכירים, יוזמת מחקרים, ימי עיון וכנסים, מוציאה ספרים ועבודות מדעיות ומסייעת לתלמידי מחקר בתחומים הנזכרים לעיל. כמו כן עוסקת הקתדרה בהפצת הנושא בבתי הספר התיכוניים ומוסדות אקדמיים.

ראובן חייקין ז"ל (1918-2004)

ראובן חייקין נולד בתל אביב, היה שותף בכיר במשרד רואי החשבון סומך-חייקין, גילה עניין רב בגאוגרפיה ובגאופוליטיקה וסייע רבות לתחומים אלה באוניברסיטת חיפה.

יהי זכרו ברוך!

מרכז חיפה למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית

המרכז הוקם בשנת 2016 על מנת לפתח ידע בינתחומי בתחום האסטרטגיה הימית, במובן הרחב של המושג, בדגש על ישראל וסביבתה הימית: מזרח הים התיכון והים האדום. הוא עוסק במחקר בחמשת תחומי הליבה הבאים: (1) ביטחון אזרחי ומדיניות חוץ, (2) תנועת סחורות, אנשים ורעיונות, (3) משפט, (4) אנרגיה (5) וסביבה. המרכז חותר להיות המרכז המוביל בישראל בתחומים אלו ולהרים תרומה משמעותית לשיח האסטרטגי הימי הבינלאומי.

המרכז הוקם לנוכח העלייה בחשיבותו של התווך הימי במערכת הגלובלית והאזורית, כפי שזו משתקפת בתחרות האסטרטגית המתהווה בין ארה"ב לסין בתווך הימי, בהתרחבות של האזורים הכלכליים הבלעדיים (EEZ), ובמרכזיות ההולכת וגוברת של הים במערכת הכלכלית הבינלאומית גם כמקור לפעילות כלכלית וגם כתווך המרכזי בו מתנהל הסחר העולמי. באזורינו המרחב הימי הפך מרכזי נוכח גילויי הגז והנפט במזרח הים התיכון, הפיכתו של חיל הים לזרוע אסטרטגית, התלות המוחלטת של ישראל בסחר מן הים וההכרה כי רצועת החוף הפכה לעמוסה ביותר.

ראש הקתדרה: **שאל חורב** schorev@univ.haifa.ac.il

עריכת לשון: **גיל בן משה**

עריכה גרפית והבאה לדפוס: **נוגה יוסלביץ**

הודפס בישראל בשנת 2017

© כל הזכויות שמורות לקתדרת חייקין לגאואסטרטגיה באוניברסיטת חיפה

ISBN 965-7437-59-9

הדפסה: דפוס רחש בע"מ

בכריכה רישום של אוניית סוחר רומית מן המאה השנייה לסה"נ.

<http://ch-strategy.hevra.haifa.ac.il>

תוכן העניינים

4	פתח דבר
6	הקדמה
8	תנאים וטכנולוגיה ימיים בתקופה הרומית
9	המהלכים שהובילו לבניית נמל סבסטוס היא קיסריה
11	מארוקוס אגריפה – אסטרטג ימי וקיסריה
12	החשיבות האסטרטגית הכלכלית של נמל קיסריה
14	נמל קיסריה – נמל מפלט בעת סערה
15	הניסיון להטיית הסחר המזרחי, היבטים כלכליים ומדיניים
18	האם היה להורדוס צי מלחמתי?
22	בניית נמלה של קיסריה-סבסטוס
29	שקיעתו של נמל סבסטוס
32	האמצעים הכספיים שהיו ברשות הורדוס
34	אחרית דבר
37	מקורות

פתח דבר

באירוע השנתי של קתדרת חייקין לגאואסטרטגיה שנערך לאחרונה באוניברסיטת חיפה ועסק בנושא גאואסטרטגיה והיבטים ימיים, העירו חלק מהדוברים על היעדר מחקר היסטורי בתחום הימי בכלל, ובהיבט הישראלי בפרט. הטענה הרווחת היתה שעל מרכז חיפה למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית, וקתדרת חייקין לגאואסטרטגיה לעסוק בנושא זה כחלק מתפקידם.

אם נרצה להיתלות באילנות גבוהים, ספרו החשוב ביותר של האסטרטג הימי האמריקאי הידוע אלפרד מאהאן (Alfred Thayer Mahan) שהתפרסם ב-1890, נקרא "השפעת העוצמה הימית על ההיסטוריה, 1660–1783". דעותיו של מאהאן עוצבו לאור מחקרו ההיסטורי על המערכות הימיות שהתנהלו בין הצי המלכותי הבריטי לצי הצרפתי במהלך המלחמות הנפוליאוניות. מאהאן הגיע למסקנה כי העליונות הימית הבריטית הביאה בסופו של דבר לניצחון על צרפת, לאחר שנמנעה פלישה צרפתית לבריטניה, התחולל קרב מכריע (קרב טרפלגר) שבו הושמד צי האויב, ומצור ימי. מאהאן תבע להטמיע את לקחי ההיסטוריה ואת העקרונות שעולים ממלחמות העבר, כדי שבעת הצורך יוכל המפקד הימי לפעול על פי אותם לקחים ללא צורך בלימוד נוסף, אלא על פי החינוך שהוטמע בבחינת – התבוננות לעבר ותחזית לעתיד (Retrospect and Prospect).

מבחינה זו מחקר זה איננו המחקר ההיסטורי הראשון שבוצע על ידי ד"ר אריה רונה. ספרו, "המוצא אל הים", היה ניסיון ראשון מסוגו לבחון את יחסי הגומלין בין היהודים ובין הים באופן מקיף ולאורך תקופה ארוכה, החל מימי החשמונאים ועד שלהי תקופת התלמוד. ספר זה הציג בפני קורא את הקשר המשולב שבין תחומים אחרים כגון החקלאות, הכלכלה וחיי היום-יום בארץ-ישראל באמצעות חקר הנתיבים הימיים, הסחר הימי והכלכלה באותה תקופה.

המלך הורדוס שבו עוסקת סקירה היסטורית זו, התבלט בתולדות ארץ-ישראל במפעל הבנייה האדיר, אשר שרידיו פזורים בכל רחבי ישראל. אישיותו הנמרצת ורבת-המעש מצאה את ביטוייה במפעלי בנייה, אשר שימשו הן צרכי הממלכה, הן את צרכי אזרחיה וגם שיקפו את אישיותו של הורדוס ואת הנושאים שזכו מבחינתו לעדיפות בתחום זה. ביחס למלכים אחרים מבית חשמונאי, הרבה הורדוס להפליג בים במהלך ימי חייו, ואף הגיע לרומא לפחות שלוש פעמים. למרות זאת, ההתייחסות לפועלו כאסטרטג ימי כפי שנעשית בסקירה זו הנה ראשונית וחדשנית.

המונח "אסטרטג ימי" עבר עם השנים התפתחויות שונות בהקשר למשמעותו. מקורו של המונח בשפה היוונית בה משמעות המילה סטרטגוס (στρατηγία – stratēgias) היא: אומנות של מנהיג היחידה (Art of troop leader). אסטרטגיה כוללת את "הידע" של המצביא, או את מה שמקובל לכנות היום בשם "אמנות המלחמה".

איתרע מזלו של הורדוס והוא הצטרף לאנטוניוס במאבק על השליטה ברומי. תוצאות הקרב באקטיום בשנת 31 לפסה"נ, היו במפתלו של אנטוניוס אשר נמלט למצרים. הורדוס עבר, במיומנות

רבה, לצד המנצח אל אוקטבינוס שרכש את אמונו ואת אמון המשנה אגריפה, ובכך שמר על המשך שלטונו.

אם כן, לא ניתן להתייחס להורדוס כאסטרטג ימי במובן שהיה נכון לתקופתו, אלא להגדרה המרחיבה הנכונה לתקופתנו וכוללת לא רק את המפליגים בים, אלא גם את החיים ונמצאים בקרבתו.

בהקשר זה עיסוקיו של הורדוס אכן השיקו לתחום זה, וכפי שהמחברים מציינים, "בשל הרעב שפקד את ארץ ישראל, התגייס הורדוס לעזרת תושבי ארץ ישראל, וייבא חיטה ממצרים. ניתן להניח כי במהלך תקופה זו, גמלה בלבו ההחלטה לבנות נמל עמוק מים, שיוכל לשמש אותו לייבוא חיטה בשנות בצורת. רצונו להטות את הסחר הנבטי עלה בקנה אחד עם הרעיון לבנות נמל שיתחרה בנמל אלכסנדריה שריכז את חלקו הארי של הסחר עם ים סוף".

לסיום ברצוני להודות לפרופ' עמנואל פרידהיים וד"ר אריה רונה על סקירתם המעניינת, ומקווה שהיא בבחינת "סנונית ראשונה" של פרסומים בנושאי היסטוריה ימית שהמרכז למחקרי מדיניות ואסטרטגיה ימית וקתדרת חייקין לגאואסטרטגיה ימשיכו להוציא.

שאול חורב
פברואר 2017

הקדמה

מאמרנו נועד לברר שאלה יסודית: האם היה הורדוס אסטרטג ימי, ובאיזו מידה תפס מרחב הים מקום חשוב בחשיבה הפוליטית של השליט היהודי במאה הראשונה לפסה"נ? דיוננו יתרכז סביב פרשת הקמתו של נמל סבסטוס שבעיר קיסריה – מאריטימה. נפתח ונאמר כי יוסף בן מתתיהו מתאר בפרוטרוט מה היו שיקוליו של הורדוס בעניין הקמתו של קיסריה-סבסטוס, והנה דבריו:

ועתה, בשנה זו ממש, השנה השלוש-עשרה למלכותו של הורדוס, אסונות גדולים התרחשו בארץ; בין אם נבעו הם מזעמו של האל, או שדרכם של אסונות מעין אלה להתרחש באופן טבעי מעת לעת, כי מלכתחילה, היתה בארץ בצורת תמידית, ובשל כך הפכה האדמה לעקרה ולא הניבה את כמות הפירות והתבואה שהיתה נוהגת להניב; בגין עקרות זו של האדמה, ובשל השינוי שהתחולל במזונם של בני האדם עקב חוסר צורכי המזון, חלו הכל בגופם, ופרצה מגפה, וחולי ויסורים באו עליהם זה אחר זה; כתוצאה ממחסור ברפואות ובמזון, הלכה וגברה המגפה שהיתה איומה וקשה כבר מתחילתה, והתמידה במצבה. המוות שגרמה המגפה באופן זה, שללה מן הנותרים בחיים את אומץ רוחם, מאחר ולא היה בכוחם לספק די תרופות למצוקה שבה היו שרויים. לכן כאשר תבואות השנה כבר נאכלו, ואלה שנאצרו והוחסנו קודם כלו גם הם, לא נותר להם אפוא שום בסיס לתקוה, פרט לסבל ויסורים, ובנגוד למה שציפו הלכו יסוריהם וגברו. ולא רק בשנה זו, כי לעצמם לא נותר דבר (בסופה של שנה זו), מאחר וכל זרע שזרעו אבד וכלה גם הוא, והקרקע לא הניבה כל תבואה גם בשנה השנייה. מצוקה זו גם גרמה להם מתוך הכרח, לאכול דברים רבים אשר לא אכלו הם קודם. גם המלך עצמו היה נתון במצוקה לא פחותה מכל אדם אחר, מאחר ונשלל ממנו אותו המס שהיה רגיל לקבל מתבואות הארץ.¹

כך מתאר יוסף בן מתתיהו את הבצורת בשנת 24 לפסה"נ. המלך הורדוס נחלץ לעזרת תושבי ארץ ישראל ובשל קשריו הטובים עם פטרוניוס מושל מצרים, הביא תבואה לארץ.

בנסבות אלה, שקל הורדוס בדעתו כיצד לסייע בעת הזו; אולם קשה מאוד היה הדבר, מאחר ולשכניו לא היה מזון למכור; וכן גם כספם אזל,² גם לו נתן היה לרכוש מעט מזון במחיר רב. מכל מקום, הוא חשב שיש לעשות הכל ולא להזניח שום אמצעי ושום מאמץ על מנת לסייע לעמו. וכך פרק את תכשיתיו ורהיטיו המפוארים שהיו בארמונו, העשויים זהב וכסף, ולא חס על שום כלי נאה שהיה ברשותו, ואפלו לא על אלה שהיו מעוצבים בכשרון אמנותי גדול, ושלח את הכסף אל פטרוניוס אשר מונה למושלה של מצרים על ידי קיסר; רבים נמלטו אליו למצרים מחמת המצוקות, ומאחר ופטרוניוס היה ידידו הקרוב של הורדוס, ורצה לסייע לנתיניו של ידידו, העניק להם אפוא זכות ראשונים לייצא זרעים ותבואה, וסייע בידם בכל דרך אפשרית הן בקנייה והן בעת הפלגתם; כך שהיה זה הוא בעקב, אם לא האדם היחיד, שהעניק להם סיוע ככל שהיה דרוש להם. וכאשר הגיעו האוניות הורדוס נתן להם להבין שהסיוע בא

1 יוסף בן מתתיהו, קדמוניות. ספר חמישה עשר, 299–304 (להלן י"ב"מ).

2 מצרים נפגעה פחות, החקלאות המצרית היתה מבוססת על השקיה מהנילוס ולא היתה תלויה בירידת הגשמים אלא במקורות הנילוס.

ממנו ובשלו, ובדרך זו לא רק עקר מלבם את שנאתם אליו, אלא הוכיח להם את רצונו הטוב ואת מסירתו אליהם.³

להובלת כמויות גדולות של חיטה היה צורך באוניות סוחר גדולות אשר שועבדו, בדרך כלל, להובלת החיטה לרומא ממצרים, צפון אפריקה וסיציליה. בארץ ישראל, שסבלה באופן קבוע מבצורת ולא היה בה נמל עמוק מים לפריקת החיטה, נאלץ הורדוס, ככל הנראה, לפרוק את החיטה בנמל יפו שלא היה נמל עמוק מים.⁴ הלחם היווה מרכיב חשוב בכלכלת תושבי ארץ ישראל, כשם שהיה מרכיב חשוב בכלכלת בני רומא. חשיבות גדולה נודעה ליכולת האספקה הסדירה. רומא נזקקה לייבוא קבוע של חיטה, על כך מעיד יוסף בן מתתיהו: "מלבד יבוליהם השנתיים המזינים את ההמונים ברומא שמונה חודשים בשנה, משלמים (עמים אלה) גם מיסים למיניהם ומוכנים לתרום לצרכי האימפריה...". עולה מכאן כי, רומא ייבאה את רוב מלאי החיטה לו נזקקה ממצרים, צפון אפריקה וסיציליה.⁵

שיקולים אסטרטגיים, מדיניים וכלכליים הובילו את הורדוס לקבלת החלטה לבנות נמל עמוק מים בקיסריה. הצורך בייבוא חיטה לארץ ישראל דרך הים, היה לאחד השיקולים החשובים והעיקריים שעמדו לנגד עיניו בהחלטה זו. על מנת לעמוד על חשיבות ייבוא החיטה לארץ, עלינו לבחון את האופן שבו התנהל סחר החיטה בים התיכון.

בשל מצב האקלים היבש, מיעוט המשקעים והבצורות התכופות בערי מזרח האימפריה, היה צורך באספקה סדירה וגדולה של חיטה ממצרים ומקורות נוספים למזון, כגון קפריסין.⁶ חלק מן החיטה היה בבעלות השלטון הרומי שגבה אותה כמס (Grain-Tax), וסופק למספר צרכנים: לצבא הרומי, לתושבי רומא עצמה, שנוקו באופן מתמיד לחיטה, ולערים אחרות כמו במקרה שאנו דנים בו. הורדוס קנה חיטה "רומית" מפטרונוס הפרפקטוס של מצרים וכך עשתה גם הלני המלכה שספקה חיטה מצרית לתושבי ירושלים: "כי אותה שעה הציק רעב לעירם ורבים מתו מחוסר מקורות מחיה, שלחה המלכה כמה מאנשיה, אחדים לאלכסנדריה, שיקנו תבואה בכסף רב, ואחרים (שלחה) לקיפרוס שיביאו משא תאנים מיובשות".⁷ מקורות תלמודיים מאמתים את ייבוא החיטה ממצרים

3 יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה עשר, 305–308.

4 הובלה ביבשה היתה לעתים יקרה פי שישה מאשר בים, אפילו באיטליה עצמה לא העבירו חיטה או תבואה אחרת ביבשה. חיטה שגדלה בעמק הפו לא שונעה לרומא הנזקקת מכיוון שהמרחק היה גדול, נמלה של רומא היה בפותאולי (Puteoli) מרחק של 170 ק"מ. נמלה של רומא באוסטיה אשר נבנה בתקופתו של הקיסר קלאודיוס בשנת 49 לסה"נ. ראה: G. Rickman, *The Corn Supply of Ancient Rome*, Oxford 1980. p. 103. וכן: מ' עמית, *תולדות הקיסרות הרומית*, ירושלים 2002, עמ' 292.

5 יב"מ, תולדות מלחמת היהודים, ספר שני, 383.

6 יב"מ, קדמוניות, ספר עשרים, 51.

7 שם, 52.

ומזכירים את השלטונות הרומיים כמקור החיטה.⁸ קניית חיטה ממצרים הותנתה באספקת צרכי רומא תחילה. גם יוסף בן מתתיהו המדגיש את הידידות בין הורדוס לבין פטרוניוס, מסביר בכך את היענותו המהירה לספק מזון לארץ ישראל. מקור מתקופה מאוחרת יותר מביא את תשובתו של קיסר רומי, לא ידוע, למושל העיר אפסוס (Ephesus) שבאסיה הקטנה על חוף הים האגאי, אשר מתנה את אספקת החיטה ביבול מצרי טוב, ובהספקת צרכי רומא תחילה.⁹ למרות זאת עדיין נסחרה החיטה בשוק החופשי, אך כל עוד ניתן היה לספק את צרכי רומא, נדרשה רשות השלטונות לספקה ליעדים אחרים.¹⁰ אוניות נשאו מטענים שונים בנסיבות רבות, כוחות צבא ומטענים. אולם, אוניות שנשאו חיטה היו הגדולות ביותר.

תנאים וטכנולוגיה ימיים בתקופה הרומית

האוניות הגדולות ביותר מתקופת הרפובליקה והלאה, היו יכולות להגיע לתפוסה של כ-1,000 טון מטרי. אוניה רגילה בתקופה הרומית היתה בתפוסה של כ-300 טון מטרי, רבות מהאוניות היו קטנות יותר.¹¹

הקיסר קלאודיוס העניק הטבות לכל מי שבנה והפעיל אונית סוחר שנשאה 10,000 מודי (modii), לערך 70 טון, לתקופה של לפחות שש שנים, כדי להוביל חיטה לרומא.¹² מאוחר יותר ניתנו הטבות לבעלי אוניות מעל גודל של 50,000 מודי או חמש אוניות של 10,000 מודי.¹³ כאשר את בוחנים נתונים אלו, ניתן להבין את המניעים שעמדו לנגד הורדוס בהחלטה לבנות את נמל המים העמוק בארץ ישראל בקיסריה. החוקרים סבורים כי גודל האוניות בים התיכון לא השתנה במידה רבה מהמאה החמישית לפסה"נ ועד למאה ה-12 לסה"נ. האוניות הגדולות ביותר נבנו במאה הראשונה

8 על השליטה במקורות החיטה במצרים ראה: P. Erdkamp, *The Grain Market in Roman Empire, a Social, Political and Economic Study*, Cambridge 2005, pp. 230–237; Rickman, *Corn*. 1980, pp. 68–69; L. Casson, *Ancient Trade and Society*, Detroit 1984, pp. 96–116. על מחסור במזון בארץ ישראל ראה: D. Sperber, "Drought, Famine and Pestilence in Amoraic Palestine", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 17/3 (1974), pp. 272–298; Idem, "Objects of Trade between Palestine and Egypt in Roman Times", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 19/2 (1976), pp. 113–146.

9 Erdkamp, 2005, p. 234.

10 Rickman, *Corn*. 1980, p. 69–70. על סחר בחיטה בארץ ישראל ראה גם: Z. Safrai, *The Economy of Roman Palestine*, London and New-York 1994, pp. 316–320.

11 על אופן חישוב נפח, תפוסה וגודל אוניה ראה: אריה רוני, *המוצא אל הים, היהודים וה-Mare Nostrum*, כפר סבא 2015, עמ' 277–278.

12 אוניה בתפוסה של 70 טון, אוניה קטנה יחסית, מכאן ניתן להסיק כי חלק מאוניות הסוחר אכן היו קטנות. מודי שווה ערך ל-6.67 ק"ג.

13 Erdkamp, 2005, p. 17; Rickman, *Corn*. 1980, p. 17. לרומא נדרשו כל שנה 40,000,000 מודי של חיטה, כלומר כ-280,000,000 ק"ג חיטה לשנה. ניתן להניח כי ארץ ישראל נזקקה רק לעתים לכמויות גדולות של חיטה שהגיעו לכמות זו.

לפסה"נ והמאה הראשונה לסה"נ, היא תקופת פועלו של הורדוס. במהלך התקופה הרומית חלה הקטנה בגודל האוניה. מתוך בדיקת שברי אוניות בים התיכון, ניתן להבחין בשלוש קבוצות עיקריות: **אוניות קטנות** – מתחת ל-70–75 טון תפוסה, שהיתה יכולה לשאת 1,500 אמפורות. אוניות אלה היו בנמצא בכל התקופות. **אוניות בינוניות** – נשאו בין 75–200 טון מטען או בין 2,000 ל-3,000 אמפורות. אוניות אלה היו נפוצות בין המאה הראשונה לפסה"נ ועד המאה ה-3 לסה"נ. **אוניות גדולות** – נשאו מעל 250 טון מטען, או כ-6,000 אמפורות, אלה נפוצות היו בתקופת הרפובליקה וכן בתקופת הקיסרים.¹⁴

אוניה גדולה באופן מיוחד היתה "איסיס". באמצע המאה השנייה לסה"נ סתתה האוניה מנתיבה בשל מזג אוויר קשה, והגיעה לנמל פיראוס באתונה. "איסיס" נועדה לשאת גרעיני חיטה מאלכסנדריה לרומא. האוניה תוארה בכל גודלה והדרה והפכה לפלא בעיני בני אתונה וכך תארו אותה: "אורכה היה כ-60 מטרים ורוחבה כרבע מזה. עומק המחסן היה כ-14 מטרים. היא היתה מקושטת בחרטומה בדמות האלה 'איסיס' (Isis), שהיתה קרויה בשמה", ללא ספק כלי שיט גדול.¹⁵

אוניות אלו לא רק שהיו גדולות, אלא גם מהירות ובעונת הקיץ הפליגו במהירות מנמל פוטיאולי באיטליה לאלכסנדריה, דרך שעשו בשבעה עד תשעה ימים, במהירות של 6–7 קשרים שהיתה ונשארה מהירות טובה לכלי שיט הנע במפרשים. על כן הציע קליגולה הקיסר לאגריפס מלך יהודה, להפליג באוניות אלה מפוטיאולי לאלכסנדריה בדרכו לארץ ישראל, בשנת 38 לסה"נ, בחודשי הקיץ.¹⁶ הנה, תנאים אלו וטכנולוגיה זו הם שעמדו לעיני הורדוס כשהחליט לבנות נמל עמוק מים.

המהלכים שהובילו לבניית נמל סבסטוס היא קיסריה

יוסף בן מתתיהו הוא הסופר היחיד בעת העתיקה שתאר את ייסודה ובנייתה של קיסריה.¹⁷ מקורות אחרים מתארים אותה כעיר נמל ולעתים כעיר נמל חשובה "המצטיינת בגודלה ובתקנותיה".¹⁸ בניסיון להבין את מניעיו של הורדוס לבניית נמל עמוק מים בחופה של ארץ ישראל, הועלו, על ידי

14 חלוקה זו נעשתה על פי Parker, אבל מקובלת על רוב החוקרים, ראה: A. J. Parker, *Ancient Shipwrecks of The Mediterranean and The Roman Provinces*, Oxford 1992, pp. 26–27 (B.A.R. Series 580); J. Rougé, *Ships and Fleets of Ancient Mediterranean*, Middletown, Connecticut 1981, pp. 76–77.

15 המידות תורגמו למטרים. L. Casson, *Travel In The Ancient World*, London–Baltimore, 1994, pp. 158–159. על עניין "Isis" ראה אריה רונה, 2015, פרק רביעי.

16 פילון, האלכסנדרוני כתבים (כרך ראשון), ירושלים, 1986, עמ' 26; L. Casson, *The Ancient Mariners*. Princeton, 1991, p. 209; E. M. Smallwood, *The Jews under Roman Rule*, Leiden 1981, p. 190.

17 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 331–341; יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון 408.

18 Philostratus, *The Life of Appolonius of Tyana*, (LCL, Trans. F. C. Conybeare), p. 417. וכן ראה איזכור בתלמוד הירושלמי, גיטין, פ"א ה"א (מג ע"ב). כאן האיזכור מתקופתו של ר' אבהו, אמורא בן הדור השני או השלישי, כלומר תקופה הרבה יותר מאוחרת מתקופת הורדוס המאה השלישית לפסה"נ. ראה: ע. שטיינזלץ, *מדריך לתלמוד*, ירושלים 2002, עמ' 30–32. הנמל עדיין היה נמל מסחרי במאה השנייה לסה"נ.

מספר חוקרים, השערות ונימוקים רבים ובהם מעורבותה של רומא בבניית הנמל ובעיקר מעורבותו של מרקוס אגריפה, המשנה לקיסר, הבנאי הגדול של אתרים רבים ברומא וידידו של הורדוס.¹⁹ כבר עמדנו על שנות הבצורת שפקדו את ארץ ישראל בתחילת שנות מלכותו של הורדוס. שנת 24 לפסה"ג, היתה שנת בצורת קשה מאוד, עד כדי ערעור מעמדו כשליט. מצב זה, המפורט על ידי יוסף בן מתתיהו,²⁰ היה הגורם המכריע, להערכתנו, בהחלטת הורדוס לבנות נמל עמוק מים כדי לספק תבואה ומזון שוטפים לתושבי ארץ ישראל. פריקת אוניות תבואה במעגנים פתוחים לאורך החוף, כמו יפו, מגדל שרשון ואשקלון, היתה בבחינת הימיה הסיכוי כי כלי השיט הקטנים יותר, שפרקו את החיטה בשקים או בתפוזרת, ינזקו והחיטה תאבד לאוכלוסייה שהיתה ממילא על סף יאוש, היה גדול.²¹

ידידותם של הורדוס ואגריפה, היה בה כדי לקדם את בניית נמל סבסטוס, אשר את מניעה וטבעה אין יוסף בן מתתיהו מפרט, אך אין ספק כי ידידות זו נסובה על אינטרסים משותפים.²² אגריפה, אדריכל בזכות עצמו והמשנה לקיסר, ראה בהורדוס בעל ברית שיביא תועלת מרובה לרומא בזמן קבלת ההחלטה לבניית הנמל. נראה כי, בשנת 24 לפסה"ג, שנה קודם לתחילת העבודות בסבסטוס, שב הורדוס מביקור ממושך אצל אגריפה באי לסבוס בים האגאי. המקורות אינם מציינים את משך הביקור באי לסבוס, אבל נושא הבנייה היה משותף לשניהם ואגריפה כבר נודע באותה עת כמחדש פניה של רומא.²³ ייתכן ששני האישים יעדו את סבסטוס – הנמל המתוכנן, כמעגן לצי הרומי המתחדש במזרח הים התיכון. בשנת 30 לפסה"ג, נבנה מעגן חדש לצי במפרץ נאפולי, ביוזמתו של אגריפה, אדמירל הניצחון בקרב אקטיום, בשנת 31 לפסה"ג, ומחשובי האסטרטגים הימיים של רומא. יש לשער כי, נושא הנמל נדון על ידם, אך אין בידינו תיעוד לגבי הימצאותן של תוכניות הבנייה בידי הורדוס. אולם ללא הסכמתו של אגריפה וברכתו של הקיסר אוקטבינוס, לא יכול היה הורדוס להתחיל במלאכת בניית הנמל. לא היתה זו עוד יוזמת בנייה נוספת כיתר יוזמות הבנייה שלו, בניית נמל בסדר גודל כזה ובמקום בלתי מוגן, חייבה עזרה מצידו של אגריפה והסכמה מצד הקיסר אוקטבינוס. יתכן כי היוזמה להקמת הנמל עלתה על ידי אגריפה, שראה בהקמת הנמל בקסריה תועלת רבה בעתיד לרומא.²⁴

19 M. Reinhold, *Marcus Agrippa, A Biography*, Roma 1965, pp. 45–52.

20 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 299–304.

21 יוסף בן מתתיהו מתאר את תנאי מזג האוויר ששררו במעגנים הפתוחים: יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון 409. וכן תוספתא, מכשירין פ"ג ה"ד (מהדורת צוקרמנדל, 675); כמו כן ראה: Safrai, 1994, pp. 110–111.

22 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 361.

23 R. L. Hohlfelder, "Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbor", *Journal of Near Eastern Studies*, 59/4 (2000), p. 248.

24 אגריפה היה המתכנן והמוציא לפועל של קרב אקטיום שהביא למפלתו של אנטוניוס. היה מחשובי האסטרטגים הימיים של רומא והשפעתו בנושאים אלה היתה מכרעת. ללא ספק הושפע הורדוס ממנו ואף הרשים את ידידו בתפיסתו האסטרטגית. ראה: C. G. Starr, *The Influence of Sea-power on Ancient History*, Oxford and New-York 1989, p. 65.

מארוס אגריפה – אסטרטג ימי וקיסריה

אחר קרב אקטיום היו ברשות רומא כ-700 כלי שיט, ובהנהגתו של אגריפה אורגנו שני בסיסים ימיים, האחד בים האדריאטי ברוונה (Ravenna), והשני במפרץ נאפולי, בנוסף לבסיס קיים בדרומה של גאול (Gaul), באיולי (Iulii). מפרק זמן זה הופעל צי של קבע אשר עליו נשענה האימפריה.²⁵ במהלך השנים מוקמו במזרח התיכון שתי שייטות קטנות יותר. האחת באלכסנדריה – Classis Alexandrina, והשנייה בסוריה – Classis Syriaca.²⁶ אוגוסטוס-אוקטבינוס, ואגריפה האסטרטג הימי, שינו את השיטה הנהוגה בהפעלת הצי אשר התבססה על הקמת כוח ימי אד-הוק, לשיטה של הפעלת ציי מלחמה קבועים במרחבי הים התיכון. ציים אלה לא עמדו בפני אויב או התנגדות במהלך שתי מאות. הפעלת ציי מלחמה של קבע הפכה את רומא לשיטה הבלעדית במרחבי הים התיכון.²⁷ במבנהו החדש, יכול היה הצי הרומי לשמור על קווי הסחה, להעביר כוחות ולשמור על קשר יעיל בין רומא לחלקי האימפריה. הנה כי כן, קיסריה-סבסטוס, יכולה היתה להיות חוליה נוספת ומחזקת באותו מערך נמלים שנועד לשרת את הצי האימפריאלי, ולמרוס אגריפה היתה השפעה רבה על תפיסה זו.²⁸ עד עתה בחנו מספר הנחות ואפשרויות לגבי הסיבות לבניית נמל סבסטוס במקומו. נותרו עוד נושאים נוספים החייבים בחינה. Beebe העלה את השערה, כי לאחר ניהול המערכה של אנטוניוס נגד הפרתים בשנת 39–37 לפסה"נ מפלתו, נבחנה מחדש מדיניותה של רומא בימי אוקטבינוס, והועלתה האפשרות כי יצירת נמל ומאחז בחוף הארץ ישראלי יהיה בהם כדי לשמש אלטרנטיבה למקום ריכוז והתארגנות טובה יותר ובטוחה יותר במסעות מלחמה עתידיים. האפשרויות שעמדו בפני אוקטבינוס היו לשמור על כוחותיו באזור קפדוקיה או לחזק את האזור הסורי ובירתה אנטיוכיה. שימוש בנמל סבסטוס – קיסריה, יכול היה להרחיק נכס אסטרטגי כמו נמל מקרבה לפרתים ולחזק בכך את העורף של שלושת הלגיונות שחנו בסוריה ומנו 18,000 איש.²⁹

אנטיוכיה היתה, במידה רבה, נטל על כתפי האימפריה, מכיוון שהיתה מרוחקת רק במעט מהגבול שלאורכו התעמתו הרומאים עם הפרתים. נמלה של אנטיוכיה נבנה עוד בשנת 315 לפסה"נ

25 J. H. Rose, *The Mediterranean in Ancient Times*. Cambridge 1933, p. 120 & p.145

26 C. G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 B.C.–A.D.324*. Westport, Connecticut 1975, pp. 109–117.

27 על חשיבות תפקיד הצי בהיבט ההיסטורי ראה: A. T. Mahan, *The Influence of Seapower upon History*; 1660–1783, New-York 1983; מאהן, קצין אמריקני, הניח היסודות לאסטרטגיה הדוגלת בעוצמה ימית.

28 קיסריה-סבסטוס לא שימשה מעגן לציים הרומיים במזרח. הצי של אלכסנדריה נשאר במעגנו והצי הסורי נשאר אף הוא בסוריה.

29 H. K. Beebe, "Caesarea Maritima and Political Significance To Rome", *Journal of Near Eastern Studies*, 42/3 (1983), pp. 195–207. לדעת המחבר, המעגנים של יפו, דור ועזה לא התאימו להרחבה. לגבי עכו אין למחבר מידע, וכך להערכתו נבחר המקום של סבסטוס-קיסריה. ניתן לציין כי קיסריה לא שמשה את הצי הרומי, וכן לא הפכה לעורף מינהלי עבור לגיונות סוריה. לבסוף היא הפכה מקום מושבו של הנציב הרומי והלגיון העשירי חנה בה. כך שהשערתו של Beebe לא נתמכה במקורות היסטוריים.

בשפך נהר האורונטס, והיה תחת האיום הפרתי גם לאחר שכבש פומפיוס את סוריה בשנת 63–62 לפסה"נ. הנמל, בשפך הנהר (Seleucia Pieria), הלך ונסתם בחול שנסחף בזרם הצפוני באגנו המזרחי של הים התיכון, כך שהיו לנמל בקיסריה כל הסיבות לתפוס את מקומו.³⁰ להערכתו של Beebe סייעו עובדות אלה להחלטה לבנות את קיסריה.

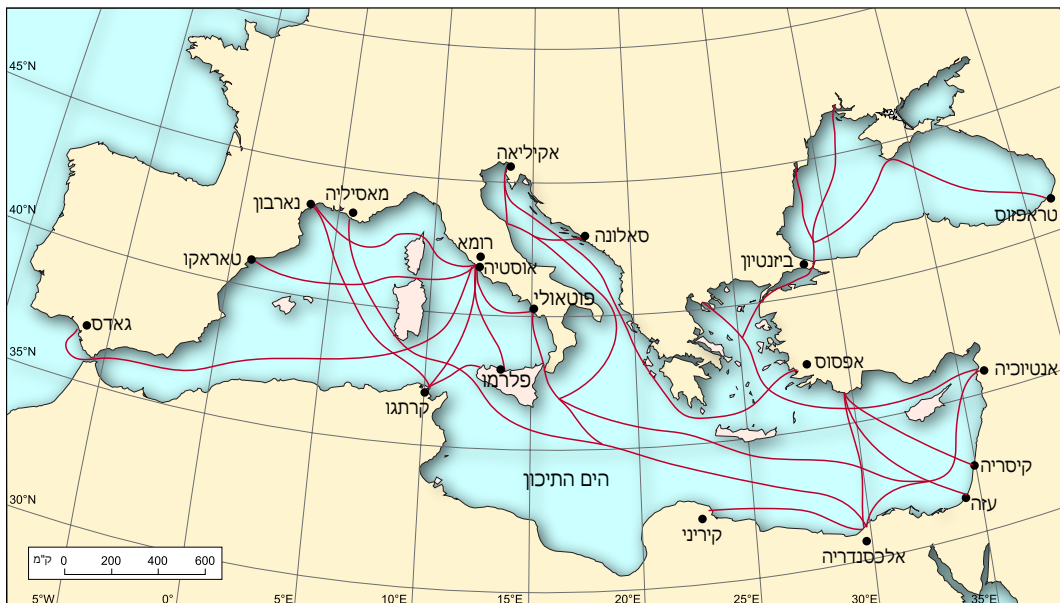
החשיבות האסטרטגית הכלכלית של נמל קיסריה

רומא סחרה בכל הים התיכון, דרך האגן המזרחי של הים התיכון עבר הסחר בתבלינים, בשמים ומשי. סחר זה עבר בחלקו דרך נמל אלכסנדריה, שהיה המוצא למסחר שפעל בים האדום. חופי ארץ ישראל היו המוצא לסחר הנבטי שעיקרו היה סחר של קטורת ובשמים. בסחר זה לקחה חלק העיר עזה וכן ערי חוף אחרות כמו אשקלון ויפו. יהודה עצמה היי, בשמים העשויים משמן האפרסמון, עורות וצבעים, כולם בכמויות צנועות.³¹ האם נועדה קיסריה לשמש כנמל לאוניות המובילות חיטה ממצרים לרומא? שאלה זו עולה בעקבות שני מחקרים העוסקים במיקומן הגאוגרפי של קיסריה ויפו וטענת החוקרים כי חופי הלבנט היו בעלי חשיבות לסחר התבואה בין מצרים לבין רומא.³² Beebe העריך במחקרו כי בין יתר הסיבות לבניית נמל קיסריה היה צורך בנמל אשר ישמש כנמל מקלט ועגינה לאוניות החיטה בדרכן מאלכסנדריה לרומא. בטרם נפנה לדון בנתיבי השיט ולמיקומה הגאוגרפי של קיסריה ביחס לנתיבים אלה, נתאר את שיטת אספקת החיטה לבירת האימפריה. הובלת חיטה בים היא מלאכה רבת תהפוכות. חיטה המובלת בכלי שיט חייבת תנאים מיוחדים של יובש, שכן במגע עם מים עשויה החיטה לא רק להתקלקל ולפתח תהליך של רקבון,

30 שם. עמ' 204, למרות זאת הצי הסורי נשאר בנמלה של אנטיוכיה, ואספסינוס הורה על העמקת הנמל בשנת 75 לסה"נ והוא חזר לתפקידו.

31 ארץ ישראל היתה תלויה בייצוא וכן ייבאה מספר מסויים של מוצרים. יין, שמן ותמרים היו מוצרי ייצוא. הייבוא כלל לעתים קרובות חיטה, מוצרים של דגים. פעילות זו נעשתה דרך הנמלים שבמישור החוף. הרומאים, עוד בימים הראשונים של הקיסרות, טיפלו בביטחון בים והפכו את הים התיכון לאזור סחר בטוח. הורדוס פעל רבות נגד הנבטים, ברצונו להטות את הסחר ממזרח לערי החוף וכן לקיסריה הנבטית. כמו כן שאף להתחרות באלכסנדריה. סוחרים יוניים היו בערי החוף עוד במאה ה-4 לפסה"נ, אשקלון ועכו היו ידועות כתחנות סחר חשובות. החשמונאים כבשו את יפו ואחד מהמניעים היו להשתלט על הסחר והתועלת הכלכלית שנבעו מכך. רוב הסחר הבין-לאומי לא היה בידיים יהודיות, אולם הורדוס שאף להפיק רווחים כלכליים רבים ככל שיכול מיצירת נמל גדול ועמוק מים. ראה: Safrai, 1994, pp. 271–273. וכן א' שליט, *הורדוס המלך – האיש ופועלו*, ירושלים 1962, עמ' 168–170. על מאמציו של הורדוס בעניין הטיית הסחר, ידובר בהמשך. וכן ראה: G. K. Young, *Rome's Eastern Trade – International Commerce and Imperial Policy, 31 BC–AD 305*, London 2001, pp. 97–108. על מצב כלכלי בארץ ישראל סמוך לשנת 24 לפסה"נ ראה גם: A. H. M. Jones, *The Herods of Judaea*, Oxford 1938, pp. 88–89. וכן: מ' ברושי, "כלכלתה של ארץ ישראל ואוכלוסייתה בתקופת הורדוס" בתוך מ' נאור (עורך), *המלך הורדוס ותקופתו*, ירושלים תשמ"ז, עמ' 11–19.

32 ראה: (לעיל הערה 30) וכן: G. T. Radan, "The Strategic and Commercial Importance of Jaffa, 66–69", in: I. Malkin and R. L. Hohlfecker (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, London 1988, pp. 74–86.



דרכי המסחר הימי בתקופה הרומית ברחבי אגן הים התיכון

אלא גם לבקע את כלי השיט מכיוון שהיא משנה את הנפח המקורי שלה. מכאן שבימי קדם, כמו בימינו, ההובלה נעשתה באוניות מיוחדות המותאמות למשא זה ומחוזקות באופן מיוחד.³³

רומא נזקקה לייבוא חיטה וחלק מן המזון העיקרי לתושביה הגיע ממצרים. כלי שיט אלה, שהיו הגדולים והמהירים באוניות הסוחר, הפליגו בראשית עונת ההפלגה למצרים (עונת ההפלגות החלה בדרך כלל בחודש מרס והסתיימה בסוף חודש אוקטובר).³⁴ כמות החיטה שרומא צרכה היתה כדלקמן: 200,000 תושבים נזקקים קבלו חמישה מודי – modii לחודש כלומר, 35 ק"ג לאדם לחודש,³⁵ או 8 מיליון מודי לשנה, כלומר, למעלה מ-56 אלף טון לשנה. אולם הספקת החיטה

33 ערמת חיטה בגבה של שני מטרים, מייצרת לחץ של 12,000 ק"ג למטר רבוע. מכאן שכלי השיט חייב להיות בנוי באופן מיוחד ומחוזק. חיטה חייבת להישמר בטמפרטורה של 15° צלסיוס ובלחות הפחותה מ-15%. לפי כך הובלת חיטה היתה מאד חשובה. בחישובים שנעשו, הראה החוקר Jones כי עלות הובלת חיטה בים מקצה ים התיכון אל קצהו, זולה יותר מאשר הובלתה ביבשה למרחק של 75 מילים. ראה: A. H. M. Jones, *The Later Roman Empire*, Oxford 1964, pp. 821–823; G. E. Rickman, "The Grain Trade under Roman Empire", *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36 (1980), pp. 261–275; Rickman, *The Corn*, 1980. על גודל האוניות ראה שם עמ' 123.

34 J. Rougé, "La navigation hivernale sous l'empire romain", *Revue des études anciennes*, 54 (1952), pp. 316–325.

35 ק"ג modii 1 = 6.67

לכל תושבי העיר, בהנחה כי מספרם התקרב לכמיליון נפש, דרשה הרבה יותר. צריכת החיטה הממוצעת לנפש היתה כ-31/3 מודי לחודש, כך שרומא צרכה כ-40 מיליון מודי לשנה.³⁶

גם Radan בדעה, כי שליש מהחיטה שיובאה לרומא באה ממצרים ועברה מול חופי ארץ ישראל בדרכה לרומא, כך שלנמל קיסריה, ובמידה פחותה, לנמל יפו, היתה חשיבות אסטרטגית.³⁷

נמל קיסריה – נמל מפלט בעת סערה

הורדוס הכיר את נתיבי השיט האפשריים שהיו נהוגים בין מזרח האימפריה, ובמיוחד בין מצרים לבין רומא.³⁸ הנתיבים היו תלויים במשטר הרוחות הקיצי ששרר באגן המזרחי של הים התיכון. עם תחילת עונת ההפלגות, בחודש מרץ או אפריל, הרוח השלטת באגן המזרחי של הים התיכון היא צפונית מערבית עד מערבית ורק מספר ימים מועט רוח מזרחית.³⁹ הרוח הצפונית הקרויה הרוח האטזית (Etesian) נגרמת מהשקע האסייתי שמביא עמו המונסון. אי לכך הפלגה צפונה מאלכסנדריה לכיוון רומא יכולה להתבצע באחד משלושת הנתיבים: הנתיב הראשון, הפלגה צפון מזרחה לכיוון החוף הארץ ישראלי ומשם לכיוון קפריסין, מחופי אסיה הקטנה לכיוון דרום כרתים ולאחר מכן לכיוון איטליה. נתיב שני יכול היה להיות לאורך החוף של קיריניקה ולאחר מכן צפונה, תוך שינויים תכופים במיפנים, אפשרות שלישית היתה הפלגה לתוך הרוח, תוך שינוי תכופ

36 לכך נדרשו כ-1,000 אוניות לפחות, שחלקן בא ממצרים, כך שניתן להבין בקלות את החשיבות של בניית קיסריה. אם אכן אוניות אלה ביקשו את שירותי הנמל בעיר ובנמל הנבנים. ראה: Rickman, *The Grain*, 1980, p. 263.

37 בתקופתו של אוגוסטוס, הייבוא ממצרים הגיע לעתים ל-20 מיליון מודי. ראה: Rickman, *The Corn*, 1980, p. 118. החוקרים Radan וכן Beebe מייחסים חשיבות לחופי ארץ ישראל משתי נקודות מבט שונות. ראה בנמל קיסריה מקום אפשרי למעגן אוניות החיטה בשעת סערה או לתקופות ארוכות יותר כאשר עונת החורף לא איפשרה הפלגות, ומביא את דבריו של יוסף בן מתתיהו אודות הנמל: *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 331-332. הניתוח של Radan, 1988 (ראה הערת שוליים 33 בפרק זה), מתייחס לנמל יפו כמתחרה בקיסריה, לפחות לכלי שיט קטנים, שיכולים לעשות שימוש במעגן שעומקו היה, כנראה, כשני מטר. הניתוח שלו מתייחס גם לתקופת המרד הגדול, שחורג מתחום עיסוקנו הנוכחי, כאשר יפו הפכה למוקד התנגדות לאספסינוס ואף נעשו ממנה נסיונות של שוד ותקיפה ימיים נגד הרומאים. Radan מעריך, כי היה בכך לסכן את העברת החיטה בשנים 67-70 לסה"ל לרומא, ובכך לסכן את האספקה הסדירה ממצרים, מאחר והנתיבים בקיץ עברו בקרבת חוף ארץ ישראל.

38 להורדוס היה ניסיון ימי בלתי מבוטל. הפרתים, בשנת 40 לפסה"ל העמידו את אנטיגונוס כמלך וכהן גדול בראש ממלכת יהודה, והוא נזקק לעזרת רומא ואנטוניוס. הפלגתו לרומא דרך אלכסנדריה בתקופת החורף, היתה קשה וכמעט הסתיימה באובדן אונייתו ליד רודוס. הורדוס הצליח להגיע בעונת החורף לרומא ולחזור לארץ ישראל כמלך יהודה. יב"מ, *קדמוניות*, ספר ארבעה-עשר, 374-389. וכן: יב"מ *מלחמות*, ספר ראשון, 277-281. כמו כן ראה: הערת שוליים 26, 56, Smallwood, 1981, p. 56. עונת השיט הסתיימה בדרך כלל, בתחילת חודש נובמבר כל שנה והחלה בתחילת מרץ. הפלגה בחורף היתה כרוכה בסכנה. בעונת החורף הפליגו רק לצרכים דחופים של העברת כוחות צבא או העברת אישים. כמו כן ניתן היתר וביטוח לכלי שיט שהובילו חיטה במקרה שהתעורר צורך חיוני לכך בחורף. ראה: Suetonius, *The Lives of the Caesars*, Trans by J. C. Rolff, New-York, 2004, p. 166. מתאר כי קלאודיוס הביא חיטה לרומא גם בעונת החורף במקרה הצורך.

39 *Mediterranean Pilot*, 1976, 5, p. 12.

במיפנים. עלינו לזכור כי כלי השיט של המאה הראשונה לסה"נ, היה מצוייד במפרש רוחב ובמפרש חלוץ שהיה אף הוא רוחבי, לכן יכולתו להפליג בזווית חדה לרוח היתה מוגבלת, וככל הנראה, לא יכול היה להפליג בזווית שהיתה חדה יותר מאשר 70° לרוח,⁴⁰ במילים אחרות, כלי שיט שיצא את אלכסנדריה בזמן שנשבה הרוח מצפון או מצפון מערב יכול היה לבחור באחד משני הנתיבים: להפליג לכיוון צפון מזרח או להפליג לכיוון צפון מערב. מהירות ההפלגה נגד הרוח היתה איטית והפלגה מאלכסנדריה לאחד מנמלי איטליה יכולה היתה להמשך בין 50 ל-70 יום. לעומת זאת, הרוח הצפונית או הצפון מערבית קצרה את משך השיט מאיטליה לאלכסנדריה לכעשרה ימים. מכאן שקיסריה, הבנויה על נתיב השיט המזרחי, היה בה כדי לשמש בשעת הצורך כנמל מפלט בסערה או כמעגן לשהיית חורף.

הניסיון להטיית הסחר המזרחי, היבטים כלכליים ומדיניים

בתקופה הרומית, סחר הבשמים והתבלינים היה מפותח מאוד. המסחר במוצרים אלה החל עוד קודם לשליטת הרומאים במזרח, חברות אנושיות רבות השתתפו בסחר הקינמון, המור והלבונה.⁴¹ במאה הראשונה לפסה"נ הוגבל הסחר עם המזרח לאזור הדרומי, כלומר, לים האדום, מכיוון שהאזורים הצפוניים שהיו בשליטת הפרתים הפכו לפחות בטוחים. אי לכך, הסחר עבר דרומה לאזורים שנשלטו בידי התלמיים והנבטים.

הנבטים ניצלו את ריכוז הסחר בדרום ועושרם גדל ממסחר התבלינים והבשמים. אין בידנו מקורות המצביעים על מעורבות הנבטים גם בסחר המשי או בסחר התבלינים מהודו. עיסוקם העיקרי היה סחר תבלינים ובשמים מדרום ערב.⁴² יש להבדיל בין הסחר בתבלינים ובבשמים מדרום ערב שעבר ביבשה דרך ארץ הנבטים ויכול היה להסתיים בנמל מוצא כמו קיסריה, לבין הסחר בים בסחורות שמוצאן היה מהודו, שכולו עבר בים ומוצאו היה בנמלי הים האדום או בנמל אלכסנדריה.⁴³ עוד לפני התקופה הרומית פיתחו התלמיים במצרים, את דרכי הסחר עם הודו ועם דרום ערב, ובנו נמלים לאורך חופי הים האדום. בסוף התקופה ההלניסטית, לפני 70 לפסה"נ, פעל נתיב הסחר

40 P. Kemp. (ed), *The Oxford Companion To* .A. Villers, *The Way of A Ship*, London 1954 p. 123
 :173 *Ship and The Sea*. Oxford New-York Melbourne 1988, p. 173
 L. Casson, *Ancient Trade* "Close-Hauled", שכאמור, באוניות עם מפרש רוחב ניתן לבצע עד 60° לרוח. וכן: L. Casson, *The Ancient Mariners*, Princeton, 1991, p. 209.
 and Society, Detroit, 1984 pp. 15-16;

41 על הסחר הקדום ראה: א' בן תוך, "סחרה של ארץ ישראל בתקופת הברונזה הקדומה", בתוך ב' קדר, ט' דותן, ש' ספראי (עורכים), *פרקים בתולדות המסחר בארץ ישראל קובץ מחקרים*, ירושלים 1990, עמ' 3-20.

42 Young, 2001, p. 19; וכן הערת שוליים 47 בעמ' 242 שבו הוא מסתמך על Diodorus Siculus 19, 94.5.

43 ניתן להעריך כי העתקת הסחר שעבר בים האדום, ומוצאו היה באלכסנדריה היתה משימה קשה שעמדה בפני הורדוס.

בשיאו. על פי הכתוב אצל סטרבו, לאחר השתלטות רומא על מצרים גדל הסחר מאוד.⁴⁴ בממלכה הנבטית, פטרה שימשה כתחנה חשובה בנתיב סחר התבלינים והבשמים. אל העיר התנקזו נתיבי השיירות שהגיעו לאורך החוף מחצי האי ערב. התחנות האחרונות לפני פטרה היו הגרה (Hegra) ותיאמה (Teima), שנקזו אליהן נתיבים מאזור נהר הפרת ומסופוטמיה.⁴⁵ מפטרה הובילה הדרך לנמל עזה, שבאופן מסורתי היה נמל הייצוא הנבטי, וכן לנמל רינקורה (אל-עריש). הדרך היתה בשליטה נבטית ועם העמקת המעורבות הרומית באזור, שלטה רומא גם בנתיבים אלה. מנמלים אלה נשלחו הבשמים והתבלינים בדרך הים לרומא ולחלקי האימפריה האחרים. חלק מאותן שיירות עברו דרך חופי הים האדום, פנו מערבה והמשיכו דרך חצי האי סיני לכיוון מצרים.⁴⁶ סטרבו מדווח, כי חלה ירידה משמעותית בסחר הנבטי ומכאן גם הסחר לעבר עזה. הסחר שעבר דרך החוף המערבי של חצי האי ערב ללוקה קומה (Leuke Kome) החל להגיע לנמל המצרי מיוס הורמוס (Myos Hormos) ומשם לאלכסנדריה.⁴⁷

נשאלת השאלה האם בקש הורדוס להטות את הסחר הנבטי לכיוון קיסריה? יתכן שכבר עם תחילת הבנייה בשנת 22 לפסה"נ היה זה מאוחר מדי. חשיבות המסחר דרך פטרה ירדה ומצרים תפסה את הבכורה, מאחר וחלק גדול מהסחר עבר בים האדום לנמלי מצרים ומשם דרך הנילוס בואכה אלכסנדריה.

מערכת היחסים בין הורדוס והנבטים היתה סבוכה. בשנת 40 לפסה"נ סרבו הנבטים לפדות את פצאל, אחיו של הורדוס, משבי הפרתים, ולתת לו מחסה במנסותו, אי לכך נאלץ הורדוס להימלט לרומא.⁴⁸ סמוך לשנת 31 לפסה"נ, בעיצומו של קרב אקטיום, ניהל הורדוס מערכה נגד הנבטים שהסתיימה בניצחונו ובלכידת פילדלפיה שבעבר הירדן.⁴⁹

44 Strabo, *Geography*, 17.1.13, הסחר עם ערב ועם הודו גדל לאחר שהתגלתה היכולת להפליג ישירות להודו בעונת המונסון, במקום לנוע לאורך החופים בהפלגות ממושכות ומסוכנות. בטרם נעשה שימוש ברוחות המונסון, המנשבות בין חודשי מאי וספטמבר בצפון האוקיינוס ההודי, רוח שבדרך כלל נוחה ואינה מגיעה לכלל סערה. ראה: Kemp, 1988, p. 557. ההפלגות הישירות בין הודו לבין נמלי הים האדום היו מוגבלות וכתוצאה מכך הסחר היה בממדים צנועים יותר. כן ראה: L. Casson, *The Periplus Maris Erythraei: Text with Introduction, Translation and Commentary*, Princeton 1989, p. 26. המונסון שהתגלה על ידי ימאים יוונים, הגביר את הסחר עם הודו אבל לא היתה לו השפעה על המסחר במור ולבונה שמקורם היה בדרום ערב, ולכן הנבטים לא הושפעו מכך. הנבטים הושפעו רק מהתגברות הסחר הימי בתוך הים האדום שבו משטר הרוחות קבוע למדי. במחציתו הצפונית הרוח הינה צפונית ובדרום הים האדום הרוח נושבת מדרום ומצפון לחילופין. כך שבכל אזור היו נמלי מוצא ומשם המשך הסחר הנבטי ביבשה.

45 Young, 2001, p. 93 map 3.1.

46 על סחר נבטי שחצה את חצי האי סיני, מעידות כתובות רבות בוואדי טאבה ובדרכים שבין עקבה לסואץ.

47 Strabo, *Geography*, 16.4.24. כמו כן ראה על הסחר באופן כללי: M. P. Charlesworth, *Trade, Routes and Commerce of the Roman Empire*, Chicago, 1926.

48 יב"מ, *קדמוניות*, ספר ארבעה-עשר, 372; יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 277.

49 יב"מ, *קדמוניות*, ספר ארבעה-עשר, 147-160; יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 380-387.

מדיניות השלום של אוגוסטוס כפתה על הורדוס והנבטים תקופת רגיעה, ובשנת 26 לפסה"נ הורדוס ומלך הנבטים שיתפו ביניהם פעולה בנסיגנות ההשתלטות של איליוס גאלוס, נציב מצרים, על החופים הצפוניים של ים סוף.⁵⁰ עבור הורדוס משלחתו של איליוס גאלוס היתה בעלת חשיבות. בשנת 24 לפסה"נ, שהיתה שנת בצורת בארץ ישראל, קיבל הורדוס את החלטתו לבניית נמלה של קיסריה.⁵¹ אין ספק, כי המשלחת עוררה בלבו של הורדוס תקוות בדבר האפשרויות הטמונות להעברת הסחר של הים האדום, או לפחות את חלקו, לאזור ארץ ישראל. בניית נמל בסדר גודל של קיסריה יכול היה לשרת סחר כזה.⁵² למרות כישלון המשלחת הרומית לאזור צפון הים האדום, הסחר הימי, שהלך והשתכלל, המשיך להשפיע על הסחר הנבטי שהלך וקטן. תהליך זה החל במאה הראשונה לפסה"נ, והמשיך ביתר שאת במאה הראשונה לסה"נ.⁵³ מכאן ניתן להניח כי תקוותיו של הורדוס להיבנות מסחר זה ולהשתמש בנמלה של קיסריה לא פחתו.

השנה בה נערך מסעו של איליוס גאלוס מלאוקה קומה, שנשלטה בידי הנבטים, בצפון הים האדום, היתה שנת רעב נוספת בארץ ישראל, לאחר תקופה ממושכת של בצורת. הסיוע של פטרוניוס, פרפקטוס מצרים, במשלוח חיטה לארץ הגיעה ככל הנראה בשנת 24 לפסה"נ. משכשלה משימתו של איליוס גאלוס, חברו באותה עת שני גורמים שהיה בכוחם להשפיע על הורדוס לקדם את בניית הנמל בקיסריה: הרצון להשתמש בסחר הנבטי כאמצעי לפיתוח קיסריה, למרות כישלונם של איליוס גאלוס והצורך לבנות נמל עמוק מים, בעיקר לשם אספקת חיטה לאוכלוסיית ארץ ישראל.⁵⁴

50 אריה כשר גורס כי הרומאים ניסו להגיע עד אתיופיה. המסע לא צלח. ראה: א' כשר, *אדום ערב וישראל – יהודים ועממי הספר בתקופה ההלניסטית והרומית (332 לפסה"נ – 70 לסה"נ)*, ירושלים 1988, עמ' 152.

51 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 299–304.

52 Strabo, *Geography*, 16.4 22–24. כישלון המשלחת, בהחלט יתכן כי סיילאיוס, הנבטי, הכשיל המשלחת מהחשש שהסחר ייטה לכיוון אלכסנדריה. מאידך, משלחת זו עוררה תקוות בלבו של הורדוס להגברת השימוש בנמלי החוף הארץ ישראלי ואולי היתה קיסריה העתידית חלק מכך. על השימוש בנמלי ארץ ישראל לסחר הנבטי ראה גם: Pliny, *Naturalis Historiae*, VI.32.

53 Young, G. W. Bowersock, "Syria under Vespasian", *Journal of Roman Studies*, 63 (1973), pp. 133–140 העריך כי הרומאים לא ניסו להטות את הסחר באמצעים צבאיים, ראה: Young, 2001, p.101, וכי מטרתם לא היתה להחליש את הנבטים כסוחרים. כל רצונם היה להשתלט על השטחים והאזורים כדי לחזק את שליטתם במשאבים אלה. לדעתו הסחר באופן טבעי נטה יותר להתנהל בדרך הים, כלומר, באופן טבעי עבר לערי הנמל בחוף המזרחי של מצרים ומשם בדרכי היבשה או דרך הנילוס לאלכסנדריה.

54 המשלחת של איליוס גאלוס יצאה ממצרים ככל הנראה באוגוסט שנת 26 לפסה"נ או לכל המאוחר באפריל 25 לפסה"נ, כשמטרתה היתה לכבוש שטחים ופחות לצרכים מסחריים. המשלחת נכשלה במשימתה והנבטים הואשמו בכך. למשלחת זו צרף הורדוס 500 מלוחמי היהודיים, כאות רצון טוב וסיוע לרומא. קדמוניות, 15.317. המשלחת סיימה את פעולתה בנובמבר שנת 25 לפסה"נ. ראה: S. Jameson, "Chronology of The Campaigns of Aelius Gallus and C. Petronius", *Journal of Roman Studies*, 58 (1968) pp. 71–84. מתאר את המקורות השונים ועוסק בתיארוך המדוייק של המבצעים האלה. המסע לערב קדם, ללא ספק, את קניית החיטה ממצרים על ידי הורדוס בשנת 24 לפסה"נ. העניין של הורדוס בנתיב הסחר מתואר באופן תמציתי אצל: A. H. M. Jones, 1938, p. 91. על התחרות בין נמלי מצרים לנתיב היבשתי בחצי האי ערב או זה שמתחיל ב-Leuke Kome, ניתן ללמוד מרשימת הסחורות שהועבר דרך מצרים. ראה: L. Casson, "Egypt",

האם היה להורדוס צי מלחמתי?

"ישנם היסטוריונים הנסמכים על ריבוי הסמלים הימיים במטבעות המאוחרים של הורדוס ובאלו של בנו, הכוללים אניות מלחמה של ממש, כנתון מסייע להנחה כי היה לממלכתם צי מלחמה כלשהו, שבסיסו היה כמובן, בנמל הממלכתי קיסריה". כך כותב אבנר רבן בבואו לבחון את קיומו של צי מלחמתי במלכות הורדוס.⁵⁵ מכתביו של יוסף בן מתתיהו איננו יכולים להסיק האם היו אלה אוניות מלחמה או אוניות סוחר, אשר בהן הפליג הורדוס בשנת 14 לפסה"ג, להושיט סיוע לאגריפה ידידו ופטרונו. כל מה שידוע לנו הוא כי מזג האוויר והרוחות הצפוניות שנשבו באביב באותה השנה, עכבו את הורדוס ליד רודוס, קוס ולסבוס, וכי בילה ימים רבים בכיאוס, ומשם עלה בידו להפליג דרך מיטיליני ולהיפגש עם אגריפה.⁵⁶ על כן לא ניתן להסיק על סמך הכתוב אם יצא הורדוס בצי מלחמתי לקראת ידידו אגריפה. בדעה זו מחזיק גם אברהם שליט: "פעם אחרת יצא הורדוס אל אגריפה בשנת 14 לפני סה"ג בראש צי: אותה שעה אמר אגריפה לצאת למסע מלחמה אל

Africa, Arabia and India: Patterns of Seaborn Trade in The First Century A. D." *The Bulletin of the American Society of Papyrologists*, 21 (1984) pp. 39–47. המאמר סוקר את ה-"Periplus Maris Erythraei" על התנהגותו של הורדוס בעניין ייבוא החיטה ממצרים בשנת הוצאתו, מעיר שליט: "הוכחה נוספת לנאמנותו לרומי במסיבות קשות ביותר הביא הורדוס בשנת 25 לפסה"ג. באותה שנה נפגעה מלכותו קשה על ידי בצורת ורעב כבד שבא לאחריה. הורדוס הוכרח להריק את כל אוצרות הכסף שלו ולהתיך את חפצי האומנות שלו, כדי להשתמש במתכת היקרה לקניית תבואה במצרים בשביל ההמונים הרעבים". ראה: יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה-עשר, 299–304. למרות עיסוקו בחיטה, שלח 500 מאנשי צבאו למסעו של איליוס גאלוס. שליט ראה זאת כהוכחה לנאמנותו של הורדוס לשליטי רומא. כן ראה הערת שוליים 875 עמ' 469 שבה העיר שליט: "גוזמות בתיאור העזרה שהושיט הורדוס לעם במצוקתו" (מתוך: שליט, 1962, עמ' 469 ו-216). נראה באופן ברור כי שליט מייחס "גוזמות" אלה להשפעתו של ניקולאוס איש דמשק על כתיבתו של יוסף בן מתתיהו. כן ראה על השפעתו של ניקולאוס איש דמשק על כתיבת ההיסטוריה של הורדוס ותקופת בית שני ראה: מ' שטרך, מחקרים בתולדות ישראל בימי בית שני, ירושלים 2004, עמ' 445–464. ניתן להעריך כי אספקת החיטה בשנות בצורת היתה חיונית לשמור על השקט הפנימי של האוכלוסייה ולמנוע התקוממות נגד השליט. כדי לספק כמות גדולה של חיטה נזקק הורדוס לנמל עמוק מים שבו ניתן לעגון אוניות גדולות ולפרוק חיטה בבטחה. פריקת החיטה בשקים והעברתם לחוף היתה הדרך הטובה ביותר לספק מזון לאוכלוסייה. לשם כך נדרשו מים שקטים ונמל מוגן ככל האפשר. על ממצאים ארכאולוגיים של מחסנים (יתכן לתבואה), מימי הורדוס ראה: י' מניר, פרקמטיא: מערכת השיווק בחברה היהודית בארץ ישראל בתקופת המשנה והתלמוד, רמת-גן 2009, עמ' 36. על מבנה לשוק קבוע ראה: שם עמ' 81.

55 א' רבן, "תולדות נמליה של קיסריה", קדמוניות, 127 (תשס"ד) עמ' 14; ראה: יב"מ, קדמוניות, ספר שישה-עשר, 21–16.

56 יוסף בן מתתיהו אינו מציין את מספר כלי השיט שבהם יצא הורדוס לסייע לאגריפס. כמו כן אין הוא מציין את סוג כלי השיט, למרות שהיה בעל ידע ובמקום אחר ציין במפורש כי בשנת 40 לפסה"ג, כאשר הורדוס הפליג מאלכסנדריה לרומא והגיע בגלל סערת חורף לפמפליה ומשם לרודוס, הוא בנה (ניתן להעריך כי הכשיר, כי בנייה היתה לוקחת כשנה), "טריארה", כלומר: כלי שיט מלחמתי "Triers" או "Triremis", המונעת במשוטים והיתה מהירה. ראה: יב"מ, מלחמות, ספר ראשון 280–281. וכן: יב"מ, קדמוניות, ספר ארבעה-עשר, 377–379, שם אין יוסף בן מתתיהו מציין את סוג כלי השיט.



©JewishEncyclopedia.com

מטבעות מתקופת שלטון הורדוס, בהם מוטבעות ביוונית המילים "ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΗΡΩΔΟΥ" (המלך הורדוס) ומטבעות של מוטיבים ימיים ועליו תיאור של מוטיבים ימיים

הבוספורוס הקימרי, אבל המסע לא יצא לפועל".⁵⁷ שצמן מסתפק בהערה קצרה יחסית: "לבסוף צריך להעלות את האפשרות שהורדוס החזיק גם צי מלחמה. עוד בהיותו אסטרטגוס של חילת-סוריה קיבל אניות מקאסיוס וממורקוס. כעבור שנים רבות, בשנת 14, הצטרף עם שייטת אניות אל אגריפה, עוזרו הבכיר של אוגוסטוס, שיצא למשלחת לים השחור. ידיעות אלה בצירוף מידע על בניית הנמל הגדול בקיסריה, יכולות ללמד על החזקת צי קבוע על ידי הורדוס". עד כמה שאנו יודעים, לא הוקם צי רומי קבוע בזמן זה בסוריה. יתכן שהרומאים העדיפו "לסמוך על צי של מלך קליינט כמו הורדוס להבטחת חופש התנועה בים במזרח".⁵⁸ במזרח האימפריה היו קיימים שני ציים Classis Syriaca ו-Classis Alexandrina, שפעלו (למרות שתאריך יסודם לא ברור, אך היו מבוססים על הצי התלמי והסלווקי) באזור.⁵⁹ כך שהטלת הביטחון בים לא בוססה על מלכים מקומיים. הצי הסורי, "Classis Syriaca" היה בנוי מכלי שיט מטיפוס "ליבורנה" (Liburna), על כך יש בידנו מידע אפיגרפי. היה זה כלי שיט מהיר שהונע בעזרת שתי שורות משוטים ומפרש.⁶⁰ להערכתו של

57 שליט, 1962, עמ' 217, ראה הערת שוליים 880 בעמ' 469: מה שמסופר בקדמוניות היהודים על החלטתו הפתאומית של הורדוס לצאת בראש צי אל אגריפה, אינו אלא המצאתו של ניקולאוס: השווה אוטו שם, טור 75. (הכוונה לטור 72 בערך Herodes באנציקלופדיה של Pauly). Pauly, W. Otto, "Herodes" in: *Realencyclopädie Der Classischen Altertumswissenschaft*, Supplementband 2, Stuttgart 1913, col. 72. שבו אוטו קובע כי הצי שנשלח אינו אלא המצאתו של ניקולאוס איש דמשק, הביוגרף של הורדוס שרצה להאדיר את שמו והמציא את אירוע הצי, כלומר, לא היו ולא נבראו אניות מלחמה.

58 י' שצמן, "צבא ובעיות ביטחון בממלכת הורדוס", מילאת, א', תשמ"ג (1983), עמ' 95. להערכתו האוניות שקיבל הורדוס מקאסיוס ומורקוס נועדו לצרכים לוגיסטיים. ראה: קדמוניות, ספר ארבעה-עשר, 280.

59 אכן, כדברי שצמן, נטה אוגוסטוס בתחילת דרכו, להטיל על שליט מקומי את הטיפול בשודדי ים במאה הראשונה לפסה"נ אך היה זה מקרה בודד. לבסוף, הטיפול הועבר לידיו של P. Sulpicius Quirinius המושל של Galatia-Pamphylia. פרט לכך שני הציים, הסורי והאלכסנדרוני היו פעילים, ראה: Starr, 1975, pp. 106-117.

60 H. Dessau (ed.), *Inscriptiones Latinae Selectae*, vol, I, Berlin 1962, p. 567 № 2913; I. Shatzman, *The Armies of The Hasmonaeans and Herod*, Tübingen 1991, pp. 186-187.

אבי-יונה, לא מנה ציו של הורדוס יותר מאשר עשר יחידות של Liburna.⁶¹ לאחר הכנעת שודדי הים בשנת 67 לפסה"נ על ידי פומפיוס, ובמיוחד לאחר קרב אקטיום בשנת 31 לפסה"נ, הפך הים התיכון לים שקט מבחינה צבאית. החל מתקופתו של אוגוסטוס ראו הרומאים את הים התיכון כים השייך להם ועל כך יעידו השמות שהעניקו לו: Mare Nostrum, Mare Magnum. או אפילו Mare Internum. בידיהם היה חופש תנועה בנתיבי הים לכל חלקי האימפריה.⁶² הצי המלחמתי הוחזק בעיני רומא ככנס אסטרטגי וספק אם מדיניותם היתה לאפשר למלכים בפאתי האימפריה, כמו הורדוס, להחזיק בכלי שיט מלחמתיים. על מדיניות דומה נוכל ללמוד משני אירועים בימי מלכותו של אגריפס מלך יהודה. שאיפתו של אגריפס לנהל מדיניות חוץ עצמאית ורצונו לבצר את חלקה הצפוני של ירושלים.

מלכי חסות, כשם שהיה אגריפס, ביקרו אותו בטבריה. החמישה: אנטיוכוס הרביעי מלך קומגנה, קוטיס מלך ארמניה הקטנה בלווית אחיו פולמון מלך הפונטוס והורדוס אחיו, מלך כלקיס, נועדו בטבריה, אולם בהתאם לדרישתו של הנציב הסורי מרסוס, חזרו לארצם.⁶³ הקשרים בין מלכי החסות היו בבחינת איום על רומא ועל מעמדו של מרסוס כמפקד העליון של המזרח הרומי.⁶⁴ פעולתו השנייה, שאירעה, ככל הנראה, באותה השנה, היתה להקיף את צפונה של ירושלים בחומה שלישית שבנייתה הופסקה לפי הוראתו הישירה של הקיסר קלאודיוס, מאותן הסיבות שכבר עמדנו עליהן.⁶⁵

מכך ניתן להסיק כי לא הורשה הורדוס להחזיק בצי מלחמתי משמעותי מעבר למספר מצומצם של כלי שיט. הצי נתפס כאמצעי אסטרטגי להובלת הכוחות ולשליטה בים וכזרוע ארוכה של הקיסר, להפעיל את כוחו באזורים מרוחקים כפי שנדרש. קשה להניח כי הרומאים היו מתירים למלך מקומי להנות מפריבילגיה כזו. כמו כן ניתן להסיק גם מכעסו הרב של אוגוסטוס על הורדוס כאשר זה תקף את הנבטים ונאלץ לתרץ את מעשיו בפני הקיסר אוגוסטוס, בעזרת שליחי ניקולאוס.⁶⁶ מן

61 מ' אבי-יונה, "צי המלחמה של הורדוס" בתוך: מסות ומחקרים בדיעת הארץ, ירושלים-תל אביב תשכ"ד עמ' 69-72. אין בידנו נתונים על מה ביסס אבי-יונה את מספר כלי השיט בציו של הורדוס. אבי-יונה תומך בדעה כי הורדוס יצא לסייע לאגריפה בשנת 16 לפסה"נ. דבריו מבוססים על כתיבתו של יב"מ המשתמש במונח "אזניות" ברבים, בניגוד לדעתו של W. Otto כפי שהובא בהערת שוליים מס' 58 לעיל.

62 G. Rickman, "Mare Nostrum", in: E. E. Rice (ed.) *The Sea and History*, Gloucestershire 1996, p. 6.

63 יב"מ, קדמוניות 338-342. 19.

64 J. G. C. Anderson, "The Eastern Frontier Under Augustus". In S. A. Cook, F. E. Adcock and M. P. Smallwood (ed.), *Cambridge Ancient History*, vol. X, 1934, pp. 279-283. בהתאם ל-Charlesworth. האירוע היה בשנת 43 לסה"נ, ראה: Smallwood, 1981, p. 198. וכן: ד' שורץ, אגריפס הראשון - מלך יהודה האחרון, ירושלים תשמ"ז עמ' 150-152.

65 יב"מ, מלחמות, ספר שני, 218, הערת שוליים בעמ' 243.

66 כשה, 1988, עמ' 160-166.

הכתוב אצל יוסף בן מתתיהו עולה כי אנשי רודוס בנו עבורו ספינות.⁶⁷ אם אכן החזיק הורדוס בצי מלחמתי הרי ניתן להניח כי בסיסו היה בנמל שהוא בנה ולא ביסס אותו על נמל יפו שהיה מיושן ומוגן פחות.⁶⁸ בתיאוריו של יוסף בן מתתיהו חסרים הפרטים החיוניים הנדרשים לקיים צי מלחמתי בתוך נמלה של קיסריה-סבסטוס.⁶⁹

כלי שיט מלחמתיים הוחזקו בבתי-סירות ביבשה, ואין בתיאוריו של יוסף בן מתתיהו מתקנים מסוג זה. הממצאים הארכאולוגיים, אין בהם לתת תשובה ברורה וחד-משמעית לגבי מקומות אחסון כאלה. יש לציין כי אמנם נמצא, בחזית הפונה אל הים של הנמל הפנימי, שלושה מבנים שיכולים להצביע על אפשרות לאחסון כלי שיט עד גודל של טרירמה. נתגלו שלושה "מחסנים" מאורכים בעלי שיפוע לכיוון הים, גודלם של האולמות הוא כ-33 מטר אורך ו-3.8 מטר רוחב, וייתכן שגם המשטח היה מיועד להחליק את כלי השיט לים.⁷⁰

המחקר נשען על המקורות ההיסטוריים, על בחינת המטבעות שעליהן מופיעים מופעים ימיים, מזמנו של הורדוס ובנו ארכילאוס, וכן הממצאים הארכאולוגיים בסבסטוס-קיסריה והנמל שלה, אך אלה אינם מצביעים, בהכרח, על הימצאותו של צי מלחמתי במקום, אך גם אינם שוללים הנחה כזו.⁷¹

הרומאים ראו בצי המלחמתי זרוע אסטרטגית שלא בקלות ניתנה בידי מלכים מקומיים. אוגוסטוס נוכח עד מהרה, כי על מנת לשלוט באזורים המרוחקים של האימפריה יש צורך בצי מלחמתי. אוגוסטוס ויורשיו שינו את המסורת הרפובליקאית שדגלה בהקמת צי לכל מקרה של צורך. למרות שהצי הקבוע, שהוא הקים לא עמד בפני אויב ואיום, האסטרטגיה הצבאית הרומית נשענה על כוחות יבשתיים. אולם היו אלה הם שפיתחו את הצי והפכו אותו לאמצעי מהיר ויעיל ברחבי הים, להובלת כוחות, להתערבות מהירה ולהעברת אנשים ואישים. בין ההישגים של הצי הרומי היה

67 יב"מ, *קדמוניות*, ספר שישה עשר 147. "לאנשי רודוס הקים מכספו פותיון והמציא להם הרבה ככרי כסף לבניין ספינות".

68 אין הוכחות בידינו כי הרומאים בתקופת המרד הגדול עשו שימוש בנמל קיסריה (בין השנים 66–72 לסה"נ). אספסינוס שלח את צבאו ביבשה לתקוף את שודדי הים היהודיים בנמל יפו. ראה: יב"מ, *מלחמות*, ספר שלישי 430–419.

69 יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 414. באותו העניין ראה: A. Raban, *The Harbour of Sebastos (Caesarea Maritima) in its Roman Mediterranean Context*, in: M. Artzy, B. Goodman & Z. Gal (eds.), *BAR International Series 1930*, Oxford 2009, p. 54.

70 רבן, תשס"ד, עמ' 2–22. וכן התיאור של Raban (2009), עמ' 54 כמופיע בהערת שוליים 55. תיאור מפורט לגבי הממצאים הארכאולוגיים ראה בשני המקורות.

71 ניתן לסייג את קביעתו של Samuele Rocca בדבר קיומו של צי מלחמתי בידי הורדוס. כפי שכבר הסברנו לעיל, אפשרות כזו היתה קיימת אך אין בידינו מקורות היסטוריים ארכאולוגיים או נומיסמטיים לקביעה חד-משמעית. ראה: S. Rocca, *Herod's Judea – A Mediterranean State in The Classical World*, Phd. Thesis, Bar-Ilan University, 2006, pp. 135–139.

מיגור השוד הימי, היכולת לצאת לכיוון הים האדום והאפשרות לפנות לכיוון הים השחור.⁷² בהחלט ייתכן כי מלכים מקומיים, כמו הורדוס, הורשו להחזיק בכלי שיט במספר מוגבל, למטרות פיקוח ומניעת שוד. ללא ספק היו אלה כלי שיט קלים יותר מסוג Liburna.⁷³

בניית נמלה של קיסריה-סבסטוס

מיקומה של קיסריה ונמלה, העמידו בפני הורדוס ומהנדסיו אתגר גדול. החוף הארץ ישראלי ישר, נעדר מפרצים, שטוח בחלקו הגדול, רדוד בעומק מימיו וזרוע שרטונות. בין יפו בדרום לעכו בצפון אין בנמצא מקום מסתור מסערות דרום מערביות, התכופות בחוף, ומרוחות מערביות, הנושבות בשאר עונות השנה. יוסף בן מתתיהו היה עד לאתגר הגדול שעמד בפני הורדוס ובשניים מספריו תאר באופן מפורט את התנאים הגאופיסיים במקום שנבנה הנמל:

הוא גם נתן דעתו על מקום (אחד) על שפת הים, מתאים ביותר להכיל עיר. מקום זה נקרא לפניו מגדל שרשון. הוא התקין את (תבנית העיר) לפי תכנית נהדרת, והקימה כולה על בניינה, לא כלאחר יד, אלא מאבן לבנה וקישטה גם בארמון מפואר ביותר וגם בבניינים לטובת הציבור, והדבר הגדול ביותר – שגרם גם לעבודה מרובה ביותר – בנמל של מי מנוחות שגודלו הוא (בשיעור נמל) פיראיוס ובתוכו מקומות עגינה ומקומות משנה לעגינה, והוא מפורסם בבנייתו בזה שצורכי העבודה הגדולה שבו לא באו מן המקום, אלא הוא בוצע (בחומרים) שהוכנסו (מן החוף) ובהוצאות רבות, שכן העיר שוכנת בפיניקיה בדרך הים למצרים, בין יפו לדאר: אלה ערי חוף קטנות שקשה להחנות על-ידן בגלל הרוחות הדרומיות מערביות, הגורפות תמיד את החולות מתוך הים אל החוף ואינן נותנות מקום חניה, אלא הסוחרים אנוסים להשליך עוגן במרחק רב (מהיבשה). הורדוס תיקן את הליקוי הזה של הארץ ותחם את היקף הנמל במידה שהספיק לציים גדולים להחנות אל (החוף) היבשה.⁷⁴

וב"תולדות מלחמת היהודים ברומאים" תאר:

כאשר הבחין הורדוס על חוף הים בעיר הולכת ונהרסת – מגדל סטרטון שמה ו(ראה) כי בזכות מיקומה המעולה תוכל ליהנות מנדיבות לבו, בנה את העיר כולה מחדש באבן לבנה... לאורך רצועת החוף מדור ועד יפו, שביניהן שוכנת העיר לא היה נמל; על הספינות השטות מפויניקיה למצרים היה, איפוא, להיטלטל בלב ים מפני אימת הרוח הדרומית-מערבית. רוח זו, גם כאשר היא נושבת במתינות, מכה גלים אדירים, המתנפצים אל סלעי החוף ובשובם גורמים לים להיות רוגש וגועש למרחקים. אך המלך גבר על הטבע בהוצאות גדולות ובמרצו הרב, ובנה נמל אשר עלה בגודלו על נמל פיראוס ובמבואותיו בנה בריכות מעגן עמוקות נוספות. אף

72 על אסטרטגיה ימית של רומי ראה: Starr, 1989 pp. 67–81. ספרו של Starr נכתב בהשראת ספרו המפורסם של מאהן. A. T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783*, New York 1983.

73 Liburnia הפכה במהלך השנים לכלי השיט המלחמתי הסטנדרטי של הציים הרומיים. הכלי הופעל בעזרת שתי שורות משוטים והיה מהיר וקל. הוא היה בשימוש שודדי הים שידעו להפעילו ולהפכו לכלי שתקף אוניות סוחר. מהירותו היתה רבה אך טווח הפלגתו היה מוגבל לכדי 200 מייל מנמל.

74 יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה-עשר, 331–333.



צילום אוויר של חפירות קיסריה

שתכונות המקום היו לו למכשול, נאבק הורדוס בקשיים וגבר עליהם בהצלחה כה רבה, עד כי חוזק הבנייה הביס את כוחות הים וביפיה (של העיר) לא היה רמו לקשיים שנאבק בהם.⁷⁵

מיקום הנמל חייב שימוש באמצעים טכנולוגיים בשיטות בנייה וחומרים שהובאו מחוץ לארץ ישראל, משום שהנמל חשוף היה לפגעי מזג האוויר, וכן על מנת להתמודד עם תופעת הסעת החול, המתרחשת במזרח הים התיכון.⁷⁶ חומרי הבניין שעמדו לרשותו של הורדוס לא התאימו לבניית נמל מול הים הפתוח. האבן המקומית, אבן הכורכר, הינה אבן חלשה יחסית ורכה מדי. היה צורך באבן חזקה יותר, אבן גיר או אבן קשה אחרת. אבן כזו נמצאה במרחק של לפחות 15 ק"מ באזור הכרמל.

מתיאור הממדים הפיסיים של הנמל, ניתן להעריך (יחד עם תוצאות החפירות הארכאולוגיות), את האמצעים הטכנולוגיים שנדרשו מבוני הנמל: "...לאחר שקבע את מידות הנמל, כפי שאמרנו, ציווה לשקע בים גושי אבן לעומק של עשרים אמות ים;⁷⁷ אורכן של רוב האבנים היה חמישים רגל, עוביין תשע רגליים ורוחבן עשר רגליים, אך כמה מהן היו אף גדולות מזה".⁷⁸ על בסיס זה נבנו המזחים מאחורי אותו שובר הגלים המתואר.⁷⁹ "קמרונות רבים בחומה שימשו מחסה לבאים אל הנמל באוניות, ואת חזיתם הקיפה רחבה מרוצפת... הכניסה לנמל היתה מצפון, כי רוח הצפון היא המתונה שברוחות במקום הזה".⁸⁰ כמו כן נבנו פסלים משני שוברי הגלים. העיר נבנתה בדגם הרומי של רחובות ישרים ובמרחקים שווים.⁸¹ גם ב"קדמוניות", חזר יוסף בן מתתיהו על תיאור זה.⁸²

75 יב"מ, מלחמות, ספר ראשון, 408–411 באזור החוף שמדובר בו הממוצע של מספר השקעים המטאורולוגיים שנוצרים הוא 28 בשנה. בחודשי החורף אירועי סערה מתרחשים בשלושה אחוזים מהימים. בתקופה זו עוצמות רוח בדרגה 5–6 בסולם בופור שכחות. גלי גיבוע מתפתחים בחופי ישראל כתוצאה מרוח מערבית ודרום מערבית, והם שכחים בימות החורף. לגלים אלה, השפעתה גדולה על כלי שיט קטנים. ראה: *Mediterranean Pilot*, vol. 5, p. 13. והמפות הלוות אליו. אך יש לשים לב להערתו של R. Hohlfelder במאמרו: "Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbor", *Journal of Near Eastern Studies*, W. Murry, "Do Modern Winds Equal Ancient של מצוטט מאמר של 17, הערת שוליים 59/4 (2000) p. 245 Winds?" *Mediterranean Historical Review*, 2/2, (1987) pp. 139–167. עניין זה לא נבדק, מתוך הנחה כי האקלים בבסיסו לא השתנה, הנחה שבספק בשנים האחרונות.

76 הזרם הכללי בים התיכון נע בניגוד לכיוון השעון, והתקיימה הסעת חול מדרום לכיוון צפון בחופי ארץ ישראל. ראה: י' שטנה, גאומורפולוגיה – העיצוב החיצון של התבליט, ירושלים 1976, עמ' 201.

77 יוסף בן מתתיהו טעה בקשר לעומק המים, ראה הערת המתרגמת מלחמות עמ' 164, וכן: א' רבן, כיצד נבנה ותיפקד סבסטוס, נמלה של קיסריה, ספונים, ח' (תשנ"ד) עמ' 42.

78 יב"מ, מלחמות, ספר ראשון, 411–412.

79 שיטת בנייה זו מקובלת גם היום בבניית שוברי גלים. שוברי הגלים בנמל אשדוד ובנמל חיפה בנויים בטכניקה דומה. כך ראה: J. Peret Oleson and G. Branton "The Technology of King Herods' Harbour", in: R. Lindely Vann (ed.) *Caesarea Papers – Straton's Tower, Herods' Harbour and Roman and Byzantine Caesarea – Journal of Roman Archaeology*, 1992, pp. 49–67.

80 יב"מ, מלחמות, ספר ראשון, 413.

81 שיטת בנייה זו היתה מקובלת באימפריה הרומית. ראה: Procopius, *Buildings General Index*, London 1996, p. 95.

82 יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה-עשר, 333.

בניית נמל בתנאים של ים פתוח חייבה מציאת פתרונות למספר בעיות:

- בנייה על פני תשתית בלתי יציבה – חולית, שהיתה נתונה להסעת החול ולזרם חלש, אך מתמיד שאינו משנה את כיוונו, וכן תשתית הנתונה לסערות חורף. התשתית נבנתה מסלעים בגודל שתיאר יוסף בן מתתיהו – "ברובן היו אבנים אלה בנות חמישים רגל באורך ולא פחות משמונה עשר ברוחב ותשע בעובי", כלומר, אבנים באורך של כ-15 מטר, 6 מטרים ברוחב ו-3 מטרים בגובה.⁸³
- עמידות גבוהה מול עוצמת גלים, הנמל חייב היה להיות יציב ומורכב מיחידות שהקשר ביניהן חזק.
- הגנה מפני גלים ונתזים – בדרך כלל בבנייה מודרנית של נמלים, לא ניתנת הגנה כזו, אלא מרחיקים את המחסנים מחזית הים.
- הימנעות מהצטברות סחף החול בתוך הנמל עצמו ובעיקר בפתח הכניסה.⁸⁴

תיאוריו של יוסף בן מתתיהו מתארים נמל ומתקנים יוצאים מהכלל לאותה התקופה. הברכה החיצונית, שהיתה תחומה בשוברי הגלים שנבנו במלט עמיד במים על מצע של סלעים, היתה בשטח של כ-20 הקטאר, שהם 200 דונם.⁸⁵ בנוסף לנמל החיצוני, נבנה נמל קטן יותר, הפנימי. לרגלי מקדש שהוקדש לאוגוסטוס.

הארכיטקט הרומי, ויטרוביוס, שחי ופעל בזמן בניית הנמל, חיבר את חיבורו החשוב "על הארכיטקטורה", האוצר בתוכו את הידע שנצבר עד לאותו הזמן בנושאי הבנייה. בפרק השניים עשר של החיבור, מטפל ויטרוביוס בנושא הנמלים.⁸⁶ בפרק החמישי בספרו, הוא קובע כללים לבניית נמל. הכללים המופיעים בעבודתו של ויטרוביוס, תואמים את הידוע לנו על סמך הספרות

83 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 334. אבן בגודל כזה היתה יכולה להגיע למשקל של 500–600 טון לפי משקל סגולי של 2.5 גרם לסמ"ק.

84 באמצעים הטכנולוגיים של היום, מתקיימת תחזוקה שוטפת של העמקה – Draging, על ידי מחפרים שמסלקים את המשקעים העודפים. בתקופת בניית הנמל נמצאת שיטה מתוחכמת של חיבור הנמל עם הים הפתוח על ידי מעברי מים בשובר הגלים שניקו את החול.

85 הקטאר שווה שטחו ל-10,000 מטר רבוע, כלומר 10 דונמים. גם Branton ו-Oleson מעלים את האפשרות שהברכה החיצונית נועדה גם לעגינת האוניות שהובילו חיטה ממצרים, אפשרות שכבר התייחסנו אליה לעיל ושללנו אותה. ראה: Oleson and Branton, 1992, p. 51. שובר הגלים הראשי היה באורך של כ-750 מטר והמשני באורך של כ-400 מטר. ראה: א' רבן, "יוסף בן מתתיהו והנמל של הורדוס בקיסריה" בתוך א' רפפורט (עורך) *יוסף בן מתתיהו – היסטוריון ארץ ישראל בתקופה ההלניסטית והרומית*, תשמ"ג, עמ' 167 המפה.

86 Vitruvius, *The Ten Books on Architecture*, Trans. by M. H. Morgan, New-York 1960, (Harvard University Press 1914). וכן ראה: ויטרוביוס, על אודות האדריכלות – בעשרה ספרים, תרגם רוני רייך, תל-אביב 1997, עמ' 129–128. מתקיים מעין דיאלוג בין יוסף בן מתתיהו לבין פרק י"ב בספר החמישי של ויטרוביוס, כאשר ישנה התאמה לפתרונותיו של הארכיטקט לתיאוריו של יב"מ. פסקה זו הועתקה מתרגומו של רוני רייך, עמ' 128–129. אותו הנוסח בשינויים קלים מצוי בתרגומו של אבנר רבן, ראה: רבן, *תשנ"ד*, עמ' 43–44.

ועל סמך הממצאים הארכאולוגיים לגבי נמל קיסריה-סבסטוס. להלן ספר החמישי, פרק י"ב, מתוך ויטרוביוס:

1. נותר עוד לעסוק בחשיבותם של נמלים ועלי להסביר באילו אמצעים נוקטים על מנת להגן על ספינות מפני סערות. לנמלים שלמיקומם יתרונות טבעיים, כמו כפים או צוקי קצה, שצורתם הטבעית מתעקלת פנימה – יש בבירור יתרון. סביב אלה יש כמובן לבנות סטווים, או רציפים, או אף מעברים מן הסטווים אל המחסנים וכך משני המעברים יש להקים מגדלים שביניהם ניתן באמצעות מכוונות למתוח שלשלאות.
2. אך במקומות בהם נעדרים אותם תנאי שטח נוחים וקו החוף חשוף לגלי הים, יש לפעול בדרך הבאה: במקרה שאין בקרבת מקום שפך נהר, וניתן להתקין מעגן באחד האגפים, ללא הפרעה, כי אז יש להתקין מזח, בנוי ממלט או סוללת אבני גויל (צרורות) משני הצדדים ולתחום בעזרתם את היקפו של הנמל. ואז יש להתקין את מבני המלט שבמים בדרך הבאה: אפר יש להביא מהאזור המתמשך בין קומאי לכף מינרמה (אזור החוף שמצפון למפרץ נאפולי) ולערבו במלט ביחס של שני שלישים, לעומת שלישי סיד.
3. לאחר מכן יש להתקין, באתר שנבחר לכך, תבנית עץ, בנויה מעמודים וקורות חיבור צולבות ומאוטבת בעזרת שרשרת ברזל החובקת אותה סביב, להורידה למים ולקבעה היטב במקומה. אז יש לפלס ולפנות את קרקעית הים שבבסיס התבנית (כשעובדים) ממשטחי עץ, הבנוי מקורות עץ צולבות. אז יש למלא את החלל שבתבנית בתערובת של המלט האמור וצורות אבני גויל... אך אם, בשל גלי הים והזרמים, אין אפשרות לעגן את התבניות למקומן במים, תותקן במה מעץ הנשענת על קו החוף עצמו, או מתשתיות של מזח קיים. פניה של במה זו אמורים להיות מפולסים בפחות ממחצית שטחה. החלק הפונה אל החוף אמור להיות בנוי במשופע.
4. אז יש להוסיף קירות תמך בשוליים, משני צידיו של החלק הפונה לים, בגובה דומה לזה של הקטע המפולס וברוחב של חצי מטר. אז יש למלא את החלק המשופע בחול, עד לפלסם של קירות התמך והחלק המפולס. לאחר מכן יש לבנות את המזח במידות המבוקשות על אותו משטח מפולס ולאחר שיצקו את המלט, יש להמתין לפחות חודשיים עד שתייבש כראוי. אז ניתן להסיר את קירות התמך העוצרים את החול, כך שגלי הים יחתרו תחתיו ויסלקוהו ויאפשרו לתבנית לשקוע למקומה בקרקע הים. בשיטה זו, שיש לחזור ולבצע כמספר הפעמים הנדרש, ניתן לבנות שובר גלים אל תוך הים.
5. באותם המקומות שאין אבקה זו נמצאת,⁸⁷ יש לעשות שימוש בדרך הבאה: תבנית עץ כפולת דפנות תותקן באתר המבוקש, כשהיא מורכבת מלוחות סמוכים במהודק

87 תיאור מדוייק של השיטה ראה: C. Brandon, "Cements, Concrete and Setting Barges at Sebastos: Comparison with other Roman Harbor Examples and the Descriptions of Vitruvius", in: A. Raban & K. G. Holum (eds.), *Caesarea Maritima – A Retrospect after Two Millennia*, Leiden 1996, pp. 25–40. ה"אבקה" המוזכרת בסעיף 5 לעיל, היא עפר געשי פוזולנה Pozzolana, שבהתאם לויטרוביוס היה צורך לערבב אותו במלט.

וקורות מקשרות במשולב, חבוקה בשרשרת ברזל. הרווח שבין התומכות הזקופים (של הדפנות הכפולות), ימולא אז בעפר מהודק, בתוך סלי נצרים מסוף ביצות. כאשר המילוי נדרך והודק היטב, יש לשאוב המים מתוך החלל התחום על ידי התבנית, בעזרת " בורג ארכימדס" או גלגל מים. או אז יש לחפור את היסודות, בתחום המוקף בתבנית ומיובש. באם התשתית סלעית ומוצקה, על השטח המיובש והנחפר להיות רחב מזה של הקיר העומד להיבנות ויש למלאו בתערובת מלט צרורות, אבן, סיד וחול.

6. אך אם התשתית רכה, יש לצפות את היסודות בקורות עץ מפוחמות מעצי אדר או זית ולמלא את החללים בפחמי עץ, כאמור לגבי יסודות תיאטרון, או ביצורי עיה. אז ניתן לבנות את הקיר עצמו מאבני גזית רבועות, כאשר פאותיהם הסמוכות זו לזו ארוכות ככל האפשר, כך שכל אבן תסמך על שכנותיה בפאות ארוכות ביותר. החלל שבפנים הקיר ימולא בצרורות אבני גזית או מלט רך שניתן יהיה להציב מגדל על גביו.

על רקע זה, לדעתו של אבנר רבן, ניתן להבין את אשר התגלה במחקר הארכאולוגי, "ולשחזר את תהליכי בנייתו של סבסטוס ואת הסיבות שגרמו לנקיטת אותן שיטות בנייה".⁸⁸ סבסטוס נבנתה בשיטת בנייה חדשנית לתקופתה, ועל כך יעידו גם דבריו של יוסף בן מתתיהו בנוסף לממצאים הארכאולוגיים: "והדבר הגדול ביותר שגרם לעבודה מרובה ביותר – בנמל של מי מנוחות, שגודלו הוא (בשיעור נמל) פיראבס ובתוכו מקומות עגינה ומקומות משנה לעגינה, והוא מפורסם בבנייתו בזה שצורכי העבודה הגדולה שבו לא באו מן המקום, אלא הוא בוצע (בחומרים) שהוכנסו (מן החוץ) ובהוצאות רבות".⁸⁹ כלומר, חומרי בנייה ואולי אף מומחים לבניית נמלים שהובאו מבחוץ.

האם כל הנמלים בעולם הרומי נבנו בהתאם להנחיותיו של ויטרוביוס, שאותם הבאנו לעיל? האם השימוש במלט התת-ימי היה נפוץ בכל בנייה או שזה נשמר כסוד מקצועי (Arcanum), והורדוס בקשריו המיוחדים עם ידידו אגריפה יכול היה להשיג את החומרים והעובדים שידעו לטפל בחומר כזה. הממצאים הארכאולוגיים מראים בברור כי נעשה שימוש בחומר המיוחד של מלט תת-ימי וכי בשרותו של הורדוס פעלו, ללא ספק, מהנדסים ועובדים שהכירו את השיטה המיוחדת הזו של הבנייה.⁹⁰ על קשריו ההדוקים של הורדוס עם אגריפה, יורשו המיועד של אוגוסטוס, כבר למדנו לעיל. פגישתם במיטיליני בשנת 23 לפסה"נ הניחה, ככל הנראה, את היסודות לקבלת הסיוע שנדרש על ידי הורדוס למפעל בנייה בסדר גודל כזה. הסיוע כלל אוניות להובלת חומרי בנייה ובעיקר את האפר הגעשי ה-Pozzolana. קורות עץ מיוחדות לבניית ארגזי תבניות ליצירת המלט,

88 רבן, תשנ"ד, עמ' 44. על השימוש במלט לבניית האיים המלאכותיים ראה: D. J. Blackman, "Further Evidence for The use of Concrete in Ancient Harbor Construction", in: A. Raban and K. G. Holm (eds.) *Caesarea Maritima – A Retrospect after Two Millennia*, Leiden 1996, pp. 41–49.

89 יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה-עשר, 332.

90 D. J. Blackman, "Bollards and Men", in: I. Malkin and R. L. Hohlfelder (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, London 1988, pp. 7–20.

סיד מיוחד ובעיקר מהנדסים ועובדים מיומנים.⁹¹ מאחר ושני האישים היו בעלי שם במפעלי הבנייה שלהם, ניתן להניח כי נמצאה השפה המשותפת וניתנה הסכמתו של אגריפה לתת סיוע לבניית הנמל והעיר קיסריה. שיטת הבנייה, שבה תבניות עם טוף ו"מלט הימי", שימשו כיסודות לשובר גלים, היו חידוש בבניית נמלים. התבנית שנגררה למקומה ולאחר מכן הושקעה על ידי הרטבת חומר הבנייה, מלאה את החסר באבני בנייה גדולות שהיו קשות לשינוע. סבסטוס-קיסריה לא היתה היחידה שנבנתה באופן הזה, בעוד שנמלים קטנים באיים או במפרצים מוגנים, נבנו בשיטות פחות מתקדמות ובוססו על גושי אבן.⁹² בהתאם לעדותו של אבנר רבן, בחפירות שנערכו בקיסריה נמצאו מצפון לנמל שרידיה של אוניה שהובילה, ככל הנראה, את הטוף והאפר הגעשיים שהיו היסודות למלט הימי.⁹³ תימוכין לדעה, כי חומר הבנייה לנמל, הטוף והאפר הגעשיים Pozzolana ייובאו, הובאו על ידי החוקרים Oleson ו-Branton, וכי העברתם מאזור הגולן בדרך יבשתית לא היתה מעשית בכמויות שנדרשו:

From the very start we thought it possible that Herod's engineers had imported their Pozzolana from the deposits in the Bay of Naples area. There are, to be sure, several places in the eastern Mediterranean, where suitable Pozzolanas could be found close to the sea-shore at Santorini and Melos, for example, in the Aegean. Nevertheless, we are struck by the ambitious character of Herod's project, the manner which the design was imposed on the landscape, the important role played by hydraulic concrete⁹⁴ in the design despite the lack of precedent for the use of such concrete in the region and finally – the Italian character of such details as the pilae at the harbour entrance. If Herod had hired Italian engineers to execute his plans, it seems likely that they would have preferred to import the Pozzolana they were accustomed to using at home. In this context, it is interesting to note that the use of opus reticulatum facing on concrete walls near Herod's winter palace near Jericho has been attributed to the

91 על פגישותיו עם אגריפה ראה: D. W. Roller, *The Building Program of Herod The Great*, Berkely 1998, p. 44–45. בשנת 15 לפסה"נ, כאשר קיסריה היתה בשלב הסופי של הבנייה והנמל כמעט והושלם, ערך אגריפה ביקור בממלכת הורדוס, ראה: Reinhold, 1965, pp. 112–113. פגישה נוספת היתה ביניהם בשנת 14 לפסה"נ כאשר הורדוס יצא לסייע לידידו.

92 בחיבורו של Procopius, *Buildings*, 1.11.18–20 מתוארים שני נמלים בבוספורוס שנבנו בשיטה של תבניות עץ. שני המעגנים Heraeum ו-Eutropius נבנו בטכניקה הזו הדומה לקיסריה. ראה: R. L. Hohlfelder, "Procopius, De Aedificiis, 1.11.18–20: Caesarea Maritima and The Buildings of Harbours in Late Antiquity", in: I. Malkin and R. L. Hohlfelder (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, London, 1998, pp. 54–62. לעומת זאת, נמל באזור הקורינתוס, בשם Kenchreai נבנה בשיטה הרגילה, ללא שימוש בתבניות המלאות במלט הימי, ראה: Blackman, 1988, p. 8.

93 רבן, תשנ"ה, עמ' 45.

94 מלט-ימי.

*presence of Italian engineers working on that project, making use of a central Italian facing foreign to eastern Mediterranean.*⁹⁵

מפעלי הבנייה בכלל ונמל סבסטוס בפרט, ככל הידוע לנו, מומנו מכספו של הורדוס ללא כל סיוע מהשלטון האימפריאלי ברומא. על כך מעיד יוסף בן מתתיהו: "אך המלך גבר על הטבע בהוצאות גדולות ובמרצו הרב ובנה נמל אשר עלה בגודלו על נמל פיראוס",⁹⁶ לכן, ניתן להניח, כי ההוצאות הכספיות לבניית סבסטוס היו של הורדוס ולמרות יחסי הקרבה בינו לבין אגריפה, לא הועברו כספים לשם מימון הבנייה. היו בידי הורדוס אמצעים מספיקים לבניית הנמל ולתחזוקתו. לאחר מותו חל שינוי במעמד מלכותו ויורשיו. עם תום תקופת שלטון קצרה של ארכילאוס, החליט אוגוסטוס להדיחו וממלכת יהודה, שכללה את שטחי השומרון, אדום, הערים בחוף הים, למעט עזה, הועברה בשנה השישית לפסה"נ לשלטון ישיר של רומא. ארכילאוס הודח והוגלה ומשטר נציבותי הוחל על ארץ ישראל. מכאן ניתן להבין כי מפעלי הבנייה של הורדוס וארכילאוס ותחזוקתם, כולל נמל קיסריה סבסטוס, הפכו למשניים בידי הנציבים הרומיים.⁹⁷

שקיעתו של נמל סבסטוס

השינוי המדיני בשנה השישית לסה"נ, הדחת ארכילאוס והפיכת שטחי ארץ ישראל לפרובינקיה רומית, הביאו בעקבותיהם גם את שקיעתו של נמל סבסטוס-קיסריה. הנמל, שיועד לשרת מציאות כלכלית של שיגשוג וסחר בקנה מידה גדול, לא מילא את יעודו מיום היווסדו. הנמל, על המתקנים והמבנים שבו, דרש תחזוקה מתמדת שהיתה גדולה ומיותרת עבור עיר מחוז בינונית, כקיסריה. לאחר מות הורדוס, כלכלת ארץ ישראל, יכלה להסתפק בנמל קטן המתאים לעגינת כלי שיט בכל עונות השנה, ולא היה שימוש לנמל עמוק מים אשר ביכולתו לאכלס את אוניות החיטה הגדולות

Oleson and Branton, 1992, p. 58. 95

96 יב"מ, מלחמות, ספר ראשון, עמ' 410. מדיניות אמפריאלית היתה להטיל את הוצאות הפרובינציות עליהן, למרות שדרכים ואולי גם נמלים נבנו על ידי רומא. ראה: עמית, 2002, עמ' 192–193. כן ראה על אודות ניצול הפרובינציות: J. J. Aubert, "The Republican Economy and Roman Law: Regulation, Promotion, or Reflection", in: H. I. Flower (ed.), *The Roman Republic*, Cambridge 2004, p. 160. על שימוש בכספי הפרובינציות ראה גם: K. Hopkins, "Taxes and Trade in Roman Empire (220 B.C.–A.D. 400)", *Journal of Roman Studies*, 70 (1968) pp. 101–125.

97 על הדחת ארכילאוס ראה: E. Schürer, *The History of the Jewish People in the Age of Jesus Christ* (175 B.C.–A.D. 135), Edinburgh, 1987, pp. 354–357. ההיבטים הכלכליים של תחזוקת נמל קיסריה ראה: Blackman, 1988 הערת שוליים 83 לעיל. ניתן להסיק כי מצבו הכלכלי של הורדוס לאחר שנת 23 לפסה"נ היה טוב. לאחר שאוגוסטוס הגדיל את ממלכתו והכנסותיו, וההוצאות גדולות לצרכי בנייה היו ברשותו, ראה: שטרן, 2004, עמ' 172–173. וכן: ברנשטיין, 1987, עמ' 11–20. עלינו לציין כי אין בידינו מקור המצביע על כך כי הורדוס קבל סיוע כספי לבניית הנמל קיסריה-סבסטוס. בביקורו של אגריפה בארץ ישראל כאורחו של הורדוס בשנת 15 לפסה"נ, לא נמצא במקורות עניין זה. ראה: Reinhold, 1965, p. 113. וכן: יב"מ, *קדמוניות*, ספר שישה-עשר, 15–12, וספר חמישה-עשר, 341. כמו כן: Smallwood, 1981, p. 88.

ואת הצי הרומי אשר לא פקדו אותו.⁹⁸ אבנר רבן טוען, כי לא סביר להניח שההידרדרות הפיסית של הנמל אירעה בתקופת חייו של יוסף בן מתתיהו, משום שאז, מן ההכרח, היה לכך ביטוי בכתביו. לקראת סוף המאה הראשונה ובמאה השנייה, הותקף הנמל החיצוני מן הים, ובמהלך מספר עשורים הפך הנמל המפואר למעגנה ים תיכונית. במהלך המרד ברומאים 60–70 לסה"נ, שמשה קיסריה כמרכז צבאי לרומא ובמלחמת בר-כוכבא 35–132 לסה"נ, עדיין עמד הנמל על תילו, אולם חשיבותו לא היתה גדולה.⁹⁹

חוקרים אחרים, ובעיקר א' רבן, העריכו, בניגוד לדעתו של Hohlfelder, כי חלק משובר הגלים החיצוני כבר היה שקוע במים בתקופתו של דומיטיאנוס (81–96 לסה"נ). בשטח החפירות K: "בסמוך לקצהו הצפוני של המזח הראשי, מעל לשרידי תבניות העץ וגושי הפוצולנה שבחלק הדרומי של האי המלאכותי, נחשפו פריטי מתכת שנותרו לפליטה מכלי שיט שנטרף במקום, ובהם פיסות מכווצות של לוחות עופרת שציפו את חלק התחתון של הספינה. מסמרי נחושת וששה מטילי עופרת כבדים, נושאי שמו של הקיסר דומיטיאנוס, עם תוספת הכבוד "גרמניקוס" שהוענקה לו בשנת 84 לסה"נ".¹⁰⁰ להערכתו של רבן, הספינה פגעה במזח השקוע, דבר המעיד על הרס הנמל בתאריך מוקדם למדי. הגלים חדרו דרך הפירצה וגרמו להרס נוסף. אבנר רבן העריך כי תעלת המים, שתפקידה היה לנקות את המעגן ממשקעי חול, פסקה למלא את יעודה במאה השלישית לערך.¹⁰¹

נוכל לסכם ולומר כי על פי הערכתו של רבן, חברו שלושה גורמים להרס הנמל ובעיקר הבריכה החיצונית הראשית: פעילות טקטונית, כלומר, רעש אדמה שגרמה להטיית בסיס שובר הגלים, תנועת חול מוסע גלים ששקע ובניית מבנים מלאכותיים בקו החוף, היוצרים גרעון באספקת החול מעברם הצפוני ובכך גורמים לנזקים.¹⁰² קיימת הסכמה בין החוקרים כי בשנת 70 לסה"נ, כשהוענק לקיסריה התואר "Colonia Prima Flavia Augusta Caesarea", וניהולה הועבר לידיים של מועצה

98 חוקרים מנו סיבות לבנייה של סבסטוס, ביניהם את האפשרות לשמש כמעגן ומפלט בזמן מזג אוויר גרוע לאוניות החיטה ששטו בנתיב של כ-100 מייל מערבית לחופי ארץ ישראל, כבר הבענו את דעתנו כי ספק גדול הוא שאוניות אלה נזקקו למקלט בנמל קיסריה, מאחר ושטו ברוח גבית, והיו יכולות, בקלות יחסית, לנוע בקורסים צפוניים וצפון מזרחיים, ללא צורך במציאת מקלט. על כך ראה: Beebe, 1983, p. 205. כמו כן, באותו מאמר מדגיש Beebe את החשיבות האסטרטגית של נמל קיסריה, אך במציאות, הצי הרומי לא עשה שימוש בנמל. על עניין מקלט לאוניות החיטה ראה גם: רבן, תשס"ד, עמ' 16. אולם רבן מביא נימוקים לשקיעתה בגלל גודלו וחוסר נחיצותו לכלכלת ארץ ישראל.

99 R. L. Hohlfelder, "The Changing Fortunes of Caesarea's Harbors in the Roman Period", in: R. L. Vann (ed.) *Caesarea Papers*, Journal of Roman Archaeology Supp. no 1, Porstmouth 1992, pp. 75–78.

100 רבן, תשס"ד, עמ' 17. כך ראה: Raban, 2009, p. 188. הכולל גם את דעתו של Hohlfelder כפי שצוינה לעיל.

101 שם עמ' 18.

102 לא מצאנו לנכון להיכנס לפירוט מקצועי של תופעות אלה המוכרות וידועות במבנים ימיים ובמעגנות בחופי ארץ ישראל, והנגרמים על ידי שני גורמים עיקריים, זרם צפוני בעוצמה של 1½–1 קשר ואגיטציה של גלי הים.

עירונית, החלה הירידה בתיפקודה כנמל.¹⁰³ למועצה העירונית לא היה צורך בנמל ממלכתי בסדר גודל כזה.

טריאנוס, אשר שהה במזרח ויצא אל מסע המלחמה נגד הפרתים, בין השנים 114–117 לסה"נ, לא גילה עניין בנמלה של קיסריה. את מסע המלחמה הוא ביסס על אנטיוכיה, ואין במקורותינו דבר על התעניינותו בקיסריה-סבסטוס. המרד שפרץ ברחבי האימפריה בשנת 115 לסה"נ, ונמשך כשנתיים ימים, ובו היו מעורבים יהודי קיריניקה, מצרים וקפריסין, מנע ככל הנראה, טיפול בקיסריה¹⁰⁴ לאור מדיניותו של נציב יהודה קיטוס, לבודד את ערי הנמל של ארץ ישראל ולמנוע כניסת יהודים מורדים לתחומה.¹⁰⁵

הקיסר אדריאנוס (117–138 לסה"נ), מושל סוריה תחת שלטונו של טריאנוס, ביקר לפחות פעמיים בארץ ישראל, פעם ראשונה בשנת 130 לסה"נ, ופעם נוספת בשנת 133–134 לסה"נ, במהלך מרד בר-כוכבא. במהלך ביקוריו היה בקיסריה, וללא ספק עמד על מצבו של הנמל, אף נמצא פסל שככל הנראה, הוא פסלו של הקיסר והוקדש לו מקדש (Hadrienum). יתכן ואין בידינו ידיעות על נסיונו לשקם את הנמל, משום שהנמל עדיין היה במצב תקין או משום שבעיני אדריאנוס לא היתה לו חשיבות גדולה לאימפריה.

לדעתו של אבנר רבן, תפקד הנמל עד למאה השלישית לסה"נ, ועל כך מסכים גם Hohlfelder, שמניח כי הקיסרים אנטוניוס פיוס (138–161 לסה"נ), מרקוס אורליוס (161–180 לסה"נ), ספטימיוס סוורוס (193–211 לסה"נ), קרקלה (211–217 לסה"נ), ומקרינוס (217–218 לסה"נ), פעלו לבניית ערים, ניתן להניח כי אם הנמל היה נזקק לאחזקה, הם היו נחלצים לעשות זאת.¹⁰⁶ בהסתמך על מקורותינו, המשך הנמל למלא את יעודו. אין בידינו מידע כי רעידת האדמה שאירעה סמוך לשנת 130 לסה"נ, אכן פגעה קשות בנמל.¹⁰⁷ הנמל מוזכר במאה הרביעית. ר' יעקב בן זבדי אמר: "מעשה באחד שהביא הגט מלמינה של קיסרין. אתא עובדא קומי ר' אבהו. אמ' ליה. אין צריך לומ', בפניי נכתב ופניי נחתם, ואין למינה של קיסרין כקיסרין. אמ' ר' אבין, ספינה מפרשת היתה, ותני כן".¹⁰⁸

103 Hohlfelder, 1992, p. 77; A. Raban, "καὶ πρὸς Σεβαστῶν λιμῆνι: Two Harbours for Two Entities?", in: R. L. Vann (ed.) *Caesarea Papers*, Journal of Roman Archaeology Supp. no 1, Porstmouth 1992, p. 74.

104 עמית, 2002, עמ' 460–461.

105 ש' אפלבוים, *יהודים ויוונים בקיריני הקדומה*, ירושלים 1969, עמ' 275–274.

106 M. Avi-Yonah, "The Caesarea Porphyry Statue", *Israel Exploration Journal*, 20 (1970), pp. 203–208
דעתו של Hohlfelder, קשה להניח, כי אדריאנוס היה מתעלם ממצב בלתי תקין של הנמל, ראה: Hohlfelder, 1992, p. 78. אדריאנוס היה יוצא דופן בכך שבילה את החלק הארי של קיסרותו במסעות ברחבי האימפריה.

107 L. I. Levine, *Roman Caesarea: An Archaeological–Topographical Study*, Qedem 2, Jerusalem 1975, p. 17. ראה הערת שוליים 105.

108 ירושלמי, גיטין פ"א ה"א (מג ע"ב).

מתוך המקורות ניתן להסיק כי מצבה הכלכלי של קיסריה בתקופת המאה השלישית והרביעית היה טוב. וכך נאמר: "ר' שמעון בן לקיש אמר: "אתהלך לפני יי" בארצות החיים והלא אין ארצות החיים אלא צור וחברותיה וקיסרין וחברותיה". אלה הערים העשירות שחיים בהן ברווחה ובשפע.¹⁰⁹ אין בדברים שבמקורותינו כדי לסתור את הידיעה כי בנמל החל תהליך של הרס ובהדרגה חדל מלתפקד. ככל הנראה, פעל עדיין הנמל הפנימי, אולם בנמל החיצוני המערכת שנבנתה להוצאת סחף החול, כשלה. בבריכה החיצונית נשארה תעלה צרה, שאיפשרה כניסת ויציאת כלי שיט לנמל הפנימי שהמשיך למלא את יעודו כנמל בין-לאומי, ועל כך מדברים מקורותינו. הנה כי כן עולה, כי שפע המקורות המתארים את קיסריה כעיר משגשגת, מתייחסים לנמל הפנימי הקטן שהספיק לשרת את העיר כמרכז כלכלי עיקרי בארץ ישראל.¹¹⁰

האמצעים הכספיים שהיו ברשות הורדוס

כלכלת ארץ ישראל התבססה בעיקר על חקלאות, כמו בשאר חלקי האימפריה הרומית, אך גם על מספר ענפים כלכליים אחרים נוספים בעיקר בירושלים ובערי החוף, כמו כן התנהל בה מסחר אזורי ובין אזורי:

- שיח האפרסמון, אשר ממנו הפיקו בשמים גדל באזור ים המלח, המקום היחיד באימפריה שניתן היה לגדלו.
- מסחר טרנזיט התנהל בין חופי הים התיכון לדרום ערב, בעיקר באמצעות הנבטים כמו גם הסחר בין צילון, הודו וחופי הים. סחר זה הוטא בהדרגה לכיוון הים האדום ומשם, דרך מצרים והנילוס לאלכסנדריה.
- הורדוס נהנה מהטלת מכסים על סחר הטרנזיט, ומשהעניק לו אוגוסטוס את נמל עזה, את הטרקון, הבשן והחורן, רבים היו נתיבי הסחר שנכללו בממלכתו ושמהם גבה מס.
- השיירות הנבטיות נאלצו אף הן בסופו של דבר לשלם מס להורדוס בגין השימוש בחוף הים התיכון (עזה, רינקורה ואנתדון) ובדרכים אשר בגב ההר.¹¹¹ מכסי מעבר של 25% בחופי הים התיכון היו מקובלים בתקופתו של הורדוס, ושליט מעריך כי היה בהכנסות אלה כדי לחזק עד מאד את משקו הממלכתי.¹¹² מיסים הוטלו גם על סחר הפנים. כגון אלה שנגבו על עסקי קנייה

109 ירושלמי, כלאים פ"ד ה"ט (לב ע"ב).

110 Raban, 2009, p. 204.

111 מכסים שהיו נהוגים נעו בין 20% מערך הסחורה ויכולים היו להגיע גם לכדי 50%. שיעורים אלה לא היו חדשים והיו נהוגים עוד בימי החשמונאים והסלווקים. ראה: שליט, 1962, עמ' 150.

112 שם, עמ' 152. ללא ספק כי הורדוס הקים בית-מכס בקיסריה מכיוון שהיא נועדה להיות נמל ייצוא, ייבוא וטרנזיט.

ומכירה, מיסים מיוחדים על דיג, סחר במשי ופשתן. כמו כן הוטלו אגרות שונות על שימוש בנכסי הרשות המקומית.¹¹³

- עושרו של הורדוס היה רב והיה ביכולתו להוציא הוצאות כספיות גדולות על מפעלי הבנייה בארץ ובארצות השכנות. רבים הם מפעלי הבנייה של הורדוס, ונמל קיסריה, היא סבסטוס, הינו אחד מהם. הורדוס בנה והרחיב את הר הבית, בנה את הרודיון, הסטיו המלכותי, ועוד שלשה-עשר מפעלי בנייה באשקלון, עכו, רודוס, אנטיוכיה ומפעלים שונים באיי יוון.¹¹⁴
 - רכושו הפרטי כלל אדמות רבות, אשר את חלקן ירש מאביו ומאמו, וחלקן מחוץ לגבולות ממלכתו, כמו כן, החריס את אדמות החשמונאים שהיו גם הם בעלי קרקעות מרובות.¹¹⁵
 - נחלותיו הכניסו כסף רב, ועל כך ניתן ללמוד מנסיונותיו של סביניוס להשתלט על רכוש, לאחר מותו.¹¹⁶
 - מסי ממלכתו הסתכמו בכ-1,000 כיכר בשנה. סכום שהיה שווה כמיליון דינרים.¹¹⁷ הכנסותיו הרבות איפשרו לו לוותר על גביית מיסים מספר פעמים בימי שלטונו. בשנה קשה, ככל הנראה שנת בצורת, ויתר הורדוס על שלישי מן המיסים: "אותה שעה מחל לתושבי מלכותו גם שלישי המיסים מתוך נימוק שיתאוששו (משנת) הרזון" וכדומה.¹¹⁸ בעת שחזר מפגישתו עם אגריפה מחל על רבע מהמס השנתי. שליט טוען, כי מפקד האוכלוסין שערך הורדוס הוא הסיבה למתן ההנחה במיסוי.¹¹⁹
 - גישתו הכלכלית עודדה את הסחר ואת החקלאות, והיו מקרים כמו במקרה של הבשן, שגבלה בטרקון, ועל פי יוסף בן מתתיהו: "והורדוס הכריז את הארץ כפטורה ממס ופטר את האנשים מכל הארנונות הנהוגות, הואיל ונתן (להם) ארץ שאינה מכניסה לשבת בה".¹²⁰ בצוואתו הוריש הורדוס סכומים נכבדים, לקיסר אוגוסטוס, 1,000 כיכר, לקיסרית ליוויה 500 כיכר, לאחותו
-
- 113 י' דינו, "המיסים על סחר חוץ וסחר פנים בארץ ישראל בתקופת המשנה והתלמוד", בתוך ב"ה, קדר, ט' דותן, ש' ספראי (עורכים), פרקים בתולדות המסחר בארץ ישראל – קובץ מחקרים, ירושלים 1990, עמ' 152. על ההכנסות ממסחר הטריטורי שהורדוס שאף לפתח בקיסריה ראה: ברושי, 1987, עמ' 15.
- 114 רשימה מלאה של מפעלי הבנייה, ראה: Roller, 1988, pp. 125–238. וכן: יב"מ, קדמוניות, ספר שישה-עשר, 155–153.
- 115 יב"מ, קדמוניות, ספר ארבעה-עשר, 207–209.
- 116 יב"מ, מלחמות, ספר שני, 16–18; יב"מ, קדמוניות, ספר שבעה-עשר, 221–222 וכן 253.
- 117 ברושי, 1987, עמ' 12. להערכתו של ברושי, הדינר הרומי והדראכמה ההלניסטית (נחשבו לשווי ערך). זה תואם את הכנסתו של אגריפס הראשון שהגיעה ל-1,200 כיכר בשנה, יב"מ, קדמוניות, ספר תשעה-עשר, 392–393. לגבי פירוט החישובים מהכנסות ממיסים ראה: שליט, 1962, הערת שוליים 392 עמ' 437.
- 118 יב"מ, קדמוניות, ספר חמישה-עשר, 365.
- 119 שם, עמ' 142–143, וכן הערת שוליים 423 בעמ' 441.
- 120 יב"מ, קדמוניות, ספר שבעה-עשר, 25.

שלום 500 כיכר. מכאן ניתן להניח כי הארץ נהנתה משגשוג כלכלי,¹²¹ פרט לתקופה אחת שבה שררה בצורת בשנת 24 לפסה"ג, ובה נאלץ הורדוס לקנות חיטה ממצרים ולממנה בכספו הפרטי.¹²²

אחרית דבר

מרקוס אנטוניוס שלט במזרח מטעם הטריאומווירט. מכתבי יוסף בן מתתיהו אנו למדים כי אנטוניוס מסר את ענייני היהודים לשני האחים האדומים, לפצאל את ירושלים ויהודה ולהורדוס את הגליל.¹²³ הורקנוס הועמד ככלי ריק מבחינה מדינית ועל דעת הרומאים הושאר ככהן גדול. לא הועילו מאמציהם של נכבדי יהודה וירושלים לשנות את המצב. וחלק מאנשי משלחת המכובדים שיצאה לפגוש את אנטוניוס, בניסוח לשנות את דעתו, נאסרו על ידו.

בשנת 40 לפסה"ג, פלשו הפרתים ונציב רומי בסוריה הוכה בקרב. יהודי ארץ ישראל, ובעיקר יהודה, קיוו לשחרר את ארצם מידי הרומאים ומשני השליטים האדומיים, פצאל והורדוס.¹²⁴ אנטיגונוס החשמונאי השתלט על ארץ ישראל, פצאל אחי הורדוס שלח יד בנפשו והורקנוס נשבה בידי הפרתים. הורדוס נאלץ לצאת לרומא לבקש סיוע מאנטוניוס. מסעו הימי של הורדוס לרומא, בעיצומו של חורף שנת 40 לפסה"ג, יכול לציין את התנסותו הימית הראשונה.¹²⁵ ההפלגה היתה בתנאי ים קשים, וספינתו, שיצאה מאלכסנדריה, כמעט נטרפה.¹²⁶ יוסף בן מתתיהו, מתאר את בניית הספינה שהביאה אותו לבסוף לברונדיסיום.¹²⁷

121 ברושי, 1987, עמ' 12. וכן: יב"מ, *קדמוניות*, ספר שבעה-עשר, 189-190.

122 יב"מ, *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 299-304. פירוט נוסף על האמצעים הכספיים ראה: י' קוסט, *היבטים כלכליים בהקמת סבסטוס, נמלה של קיסריה*, עבודה לשם קבלת התואר מוסמך, אוניברסיטת בראייל, רמת-גן תשס"ג.

123 יב"מ, *קדמוניות*, ספר ארבעה-עשר, 326.

124 שליט, 1962, עמ' 47. עד מהרה השתנה המצב ופצאל והורדוס הפכו לנרדפים. משפחת הורדוס מצאה מקלט במצדה והורדוס יצא לרומא. ראה: שטרן, 2004, עמ' 169.

125 יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 278.

126 יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 277-281.

127 יב"מ, *מלחמות*, ספר ראשון, 280 מדובר בכלי שיט שלכאורה נבנה במיוחד עבור מסעו של הורדוס לאיטליה. כלי השיט, בהתאם ליב"מ, היתה טריירה – כלומר כלי שיט מלחמתי עם שלוש שורות של משוטים שנע בכוח החותרים אך היה מצויד גם במפרש רוחב אחד או שניים. על מהות הטריירה – Trieres ראה: L. Casson, *Ships and Seamen in the Ancient World*, Baltimore and London, 1995, pp. 77-96. על הטריירה נערכו מחקרים רבים. היה זה כלי שיט בעל שלוש שורות משוטים שהחותרים ישבו בשלוש קומות. במאה הראשונה לפסה"ג היו מעט טריירות בידי אנשי רודוס, במיוחד לאחר מתקפתו של קאסיוס בשנת 43 לפסה"ג. ראה: Starr, 1975, p. 3. במאבקים של מלחמת האזרחים ברומא הכוח הימי ברודוס נחלש מאוד, ראה: Cambridge Ancient History, vol. X, p. 5. יקשה להעריך אם אכן דבריו של יב"מ בדבר בניית כלי שיט מסוג טריירה, לשם נסיעתו של הורדוס לברינדיסיום אכן נכונה או שכלי שיט שהיה במקום הוכשר לשיט. ההפלגה כזו, בחורף קשה, ויש לגייס גם חותרים וצוות גדול. מה עוד שבניית כלי שיט אורכת זמן ממושך שנמדד

בשנת שלשה-עשר למלכותו של הורדוס, ככל הנראה, שנת 24 לפסה"ג, בשל הרעב שפקד את ארץ ישראל, התגייס הורדוס לעזרת תושבי ארץ ישראל, וייבא חיטה ממצרים.¹²⁸ ניתן להניח כי במהלך תקופה זו, גמלה בלבו ההחלטה לבנות נמל עמוק מים, שיוכל לשמש אותו לייבוא חיטה בשנות בצורת. רצונו להטות את הסחר הנבטי עלה בקנה אחד עם הרעיון לבנות נמל שיתחרה בנמל אלכסנדריה שריכז את חלקו הארי של הסחר עם ים סוף.

להערכתנו, לא זכה הורדוס בסיוע כספי לבניית סבסטוס. אין לכך הוכחות במחקר. כמו כן לא הוכחה חשיבות אסטרטגית לעצם קיומו של נמל גדול כזה בחופה של ארץ ישראל. גם הדעה שהועלתה על ידי חוקרים (והובעה בפרקים קודמים), בדבר יצירת נמל לצרכים צבאיים או כנמל עבור האוניות שהובילו דגן לרומא, לא הוכחה ואין לה איזכור במקורות ההיסטוריים. יש בידינו סימנים, כי נעשה שימוש בחומרים שובאו מאזור מפרץ נאפולי ובעיקר השימוש שנעשה במלט ההידראולי. באופן כללי, המבנים שבנה הורדוס בימי חייו היו מבנים חדשניים מבחינה הנדסית וארכיטקטונית. הורדוס השתמש בחומרי בנייה חדשניים ובאיכות גבוהה, על כך אנו קוראים בספרו של ויטרוביוס.¹²⁹ אין ספק כי לשם בניית הנמל ומפעליו האחרים נדרשו מומחים, מהנדסים ופועלים שהובאו מארצות אחרות, ועל זאת אין במקורות שבידינו מידע מספק. השאלה בדבר המתכננים והמוציאים אל הפועל של הנמל והמבנים האחרים, ביניהם בית המקדש, נשארת ללא מענה. ללא ספק היה הורדוס בעל השפעה רבה ביצירת סגנון הבנייה, הארגון וההוצאה אל הפועל. ידידותו ארוכת השנים עם מרקוס אגריפה סייעה לו מאוד בקבלת מהנדסים ומומחים בתחומי הבנייה השונים. ניתן להניח בוודאות, כי חומר הגלם הושט לארץ ישראל לבניית הנמל והטכניקות שהיו ידועות לאגריפה ולמהנדסים ברומא, מצאו את דרכן לארץ ישראל בזכות הקשר בין האישים.¹³⁰ David M. Jacobson, מסכם כי המלכותו של הורדוס הביאה לשינוי פוליטי, כלכלי ותרבותי גדול בארץ ישראל. במהלכו של דור אחד יהודה וארץ ישראל שינו פנים.¹³¹ הורדוס עצמו הפך לאישיות

בחודשים. הפלגה בכלי שיט סוחר, היתה מתאימה יותר לצורך מעבר מהיר מרודוס לאיטליה, מהלך של כ-700 מייל ימיים. יתכן כי יב"מ משתמש כמונח טרירמה כשם כללי לספינה. סביר יותר שההפלגה התבצעה בכלי שיט מסוג ליבורנה (Liburnea) שהיה כבר בשימוש והחליף, בהדרגה, את הטרירמות הוותיקות.

128 *קדמוניות*, ספר חמישה-עשר, 299-314, קיימת הסכמה במחקר כי צריכת החיטה היתה של 250-300 ק"ג לנפש לשנה. בהתאם לחישובים אחרים, ניתן היה לגדל בערך 250,000,000 ק"ג של תבואה בשטחי ארץ ישראל, כלומר, ניתן היה לפרנס כ-1 מיליון תושבים. אולם בשנות בצורת היה צורך לייבא תבואה. מחסור בתבואה היה לגורם של אי-שקט פוליטי בארץ וניתן להניח כי הורדוס רצה למנוע את המצב הזה. ראה: ברושי, 1987, עמ' 11-20.

129 נושא זה נדון בהרחבה בפרק השני, וכן ראה: P. Richardson, *Herod – King of the Jews and Friend of the Romans*, Columbia – South Carolina, 1996, pp. 195-196.

130 לפני קרב אקטיום, 31 לפסה"ג, מפעלי הבנייה של הורדוס היו מועטים. לאחר מכן המפעלים נעשו גדולים ובעלי משמעות. מספר מפעלים נעשו באותו הזמן (הנמל נבנה במהלך של כמעט 10 שנים). קיסריה נבנתה בין 23 לפסה"ג ל-15 לפסה"ג. מפעלים אלה הגבירו את הפעילות הכלכלית בארץ ישראל.

131 D. M. Jacobson. "Three Roman Client Kings: Herod of Judaea, Archelaus of Cappadocia and Juba of Mauretania", *Palestine Exploration Quarterly*, 133 (2001) p. 22.

בין-לאומית חשובה שנסע תכופות מחוץ לגבולות ארצו.¹³² הפלגותיו קרבו אותו אל נושא הספנות והים ואף עיצבו את תפיסתו האסטרטגית. לדעתו של אוריאל רפפורט: "מחקרו של שליט (על הורדוס), מלמד, כי אחד מיתרונותיו המעשיים של הורדוס על מתנגדיו הרבים היה, נוסף על היעדר עכבות מוסריות בדרך כלל, בהבנתו העמוקה יותר ובדיעבד אף הנכונה יותר של מערכת היחסים הבין-לאומית ושל מקומה המכריע של רומא בתולדות תקופתו ועולמו וארץ ישראל בכללם". בכך עלה הורדוס על קודמיו החשמונאים אשר לא הבינו את התהליכים המדיניים המכריעים של זמנם.¹³³ תכונות אלה לא נעלמו מאדוניו הרומיים, אנטוניוס, בטרם קרב אקטיום (31 לפסה"נ), הכתירו בעזרת הסנט למלך יהודה. נאמנותו של הורדוס עברה לאוקטבינוס-אוגוסטוס שתכונות מנהיגותו של הורדוס לא נעלמו ממנו.

נמלה של קיסריה מוזכר במקורותינו. הנמל שימש בתקופות רבות כשער הכניסה והיציאה לארץ ישראל. מעמד הנמל, מבחינת חוקי הדמאי, תמיד הוטל בספק. דרך הנמל עברו סחורות ואנשים ולכן נדרשו החכמים בעניין זה.¹³⁴ בתוספתא דמאי א'11, נמסר: "הלוקח מן הספינה ביפו מן הספינה בציפורי (קיסריה?), חייב", כלומר, מעמדו ההלכתי של הנמל היה "ארץ ישראל" וחלו עליו כללי המעשה. כך שכלי שיט שעמד בנמלה של קיסריה, חויב במעשר על ידי החכמים, מתוך כוונה שקיסריה תוכר כחלק מארץ ישראל.

מעמדו הבלתי ברור של הנמל מתבטא גם בעניין הגט. "המביא גט ממדינה למדינה במדינת הים, צריך שיאמר: בפני נכתב ובפני נחתם". אף אנא אית לי המביא ממדינה למדינה בארץ ישראל צריך שיאמר, וכדומה. "אמר ר' יעקב בר זבדי מעשה באחד שהביא את הגט מלמינה שלקיסרין" וכדומה. ולבסוף נאמר: "ואין למינה של קיסרין קיסרין".¹³⁵ Hezser העריכה כי סוגיה זו, כמו הקודמת לה, שיקפה את חוסר החלטיותם של החכמים לגבי מעמדו ההלכתי של הנמל,¹³⁶ שהיה "טריטוריה" שונה מהעיר עצמה. לא כל החכמים גרסו כך, והיו שראו בנמל ישות זהה לעיר עצמה. כך ראה ר' אבהו את פני הדברים, והבדיל בין העיר ונמלה לבין אוניה הבאה מחוץ לארץ ישראל.

132 בין השנים 40 לפסה"נ ל-7-6 לפסה"נ הפליג הורדוס 16 פעמים מחוץ לארץ ישראל וארבע פעמים לרומא, שם עמ' 23. לכן ראה: Otto, 1913.

133 א' רפפורט, "מפעלו ההיסטוריוגרפי של אברהם שליט ז"ל", קתדרה, 17, 1980, עמ' 188.

134 C. Hezser, *Jewish Travel in Antiquity*, Tübingen 2011, p. 177. כן ראה: תוספתא, דמיי פ"א הי"א (מהדורת ליברמן), לשם השוואה ראה שם הלכה ט המתירה פירות שרובם באו מחוץ לארץ.

135 ירושלמי, גיטין פ"א ה"א (מג ע"ג).

136 Hezser, 2011, p. 178.

מקורות

- אב-יונה, מ' תשכ"ד. צי המלחמה של הורדוס. מסות ומחקרים בידיעת הארץ, 69–72, ירושלים, תל-אביב. אפלבוים, ש' 1969. יהודים ויוונים בקיריני הקדומה. ירושלים.
- בן מתתיהו, יוסף. קדמוניות היהודים. (תרגום שליט).
- בן מתתיהו, יוסף. מלחמת היהודים. (תרגום אולמן).
- בן תוך, א' 1990. סחרה של ארץ-ישראל בתקופת הברונזה הקדומה. בתוך ב' קדר, ט' דותן וש' ספראי (עורכים), פרקים בתולדות המסחר בארץ-ישראל: קובץ מחקרים, 3–20, ירושלים.
- ברושי, מ' 1987. כלכלתה של ארץ-ישראל ואוכלוסייתה בתקופת הורדוס. בתוך: מ' נאור (עורך), המלך הורדוס ותקופתו – מקורות, סיכומים, פרשיות נבחרות וחומר עזר, 11–19, ירושלים, יד יצחק בן-צבי.
- דינוב, י' 1990. המיסים על סחר חוץ וסחר פנים בארץ-ישראל בתקופת המשנה והתלמוד. בתוך: ב"ג, קדר, ט' דותן וש' ספראי (עורכים), פרקים בתולדות המסחר בארץ-ישראל: קובץ מחקרים, 140–158, ירושלים, יד יצחק בן צבי.
- ויטרוביוס. 1997. על אודות האדריכלות – בעשרה ספרים. תרגום ר' רייך, תל-אביב
- כשר, א' 1988. אדום, ערב וישראל: יהודים ועממי הספר בתקופה ההלניסטית והרומית (332 לפני הספירה – 70 לספירת הנוצרים), ירושלים: יד יצחק בן צבי.
- מנירב, י' 2009. פרקמטיא: מערכת השווקים בחברה היהודית בארץ-ישראל בתקופת המשנה והתלמוד. רמת-גן.
- עמית, מ' 2002. תולדות הקיסרות הרומית. תולדות העולם הקלאסי, מאגנס ירושלים.
- פילון, האלכסנדרוני. 1986. כתבים – כרך ראשון: הכתבים ההיסטוריים / הכתבים האפולוגטיים. ס' דניאל-נטף (עריכה), מוסד ביאליק ירושלים.
- קוסט, י' תשס"ג. היבטים כלכליים בהקמת סבסטוס, נמלה של קיסריה. עבודה לשם קבלת התואר מוסמך, אוניברסיטת בראילן, רמת-גן.
- רבן, א' 1982. יוסף בן מתתיהו והנמל של הורדוס בקיסריה. בתוך: א' רפפורט (עורך), יוסף בן מתתיהו – היסטוריון ארץ-ישראל בתקופה ההלניסטית והרומית, 165–184, יד יצחק בן-צבי, ירושלים.
- רבן, א' תשס"ה. תולדות נמליה של קיסריה. קדמוניות, 127, 2–22.
- רבן, א' 1994. כיצד נבנה ותיפקד סבסטוס, נמלה של קיסריה. ספונים, ח', 40–54.
- רונה, א' 2015. המוצא אל הים, היהודים וה-Mare Nostrum. חנות הספרים כפר סבא.
- רפפורט, א' 1980. מפעלו ההיסטוריוגרפי של אברהם שליט ז"ל. קתדרה, 17, 183–189.
- שוורץ, ד' תשמ"ז. אגריפס הראשון: מלך יהודה האחרון. מונוגרפיות בתולדות עם ישראל, ירושלים. שטיינזלץ, ע' 2002. מדריך לתלמוד. ירושלים.
- שטנה, י' 1976. גיאומורפולוגיה – העיצוב החיצון של התבליט. ירושלים.
- שטרן, מ' 2004. מחקרים בתולדות ישראל בימי בית שני. ירושלים.
- שליט, א' 1962. הורדוס המלך – האיש ופועלו. ירושלים.
- שצמן, י' 1983. צבא ובעיות בטחון בממלכת הורדוס. מילאת, א', 75–98.

- Anderson, J. G. C. 1934. The Eastern Frontier Under Augustus. In S. A. Cook, F. E. Adcock and M. P. Charlesworth (eds.), *The Cambridge Ancient History, The Augustan Empire 44 B.C.–A.D.70*. vol. X, 279–283, Cambridge University Press.
- Aubert, J. J. 2004. The Republican Economy and Roman Law: Regulation, Promotion, or Reflection. In: H. I. Flower (ed.), *The Roman Republic*, 160–178, Cambridge University Press.
- Avi-Yona, M. 1981. The Caesarea Prophyry Statue. In: H. M. Orkinsey (ed.), *Israel Exploration Journal Reader*, vol. I, 357–362, New-York.
- Avi-Yonah, M. 1970. The Caesarea Porphyry Statue. *Israel Exploration Journal*, 20, 203–208.
- Beebe, H. K. 1983. Caesarea Maritima and Political Significance To Rome. *Journal of Near Eastern Studies*, 42(3), 195–207.
- Blackman, D. J. 1988. Bollards and Men. In: I. Malkin and R. L. Hohlfelder (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, 7–20, London.
- Blackman, D. J. 1996. Further Evidence for The use of Concrete in Ancient Harbor Construction. In: A. Raban and K. G. Holum (eds.) in *Caesarea Maritima – A Retrospect after Two Millenia*, 41–49, Leiden.
- Bowersock, G. W. 1973. Syria under Vespasian. *Journal of Roman Studies*, 63, 133–140.
- Brandon, C. 1996. Cements, Concrete and Setting Barges at Sebastos: Comparison with other Roman Harbor Examples and the Descriptions of Vitruvius. In: A Raban and K. G. Holum (eds.), in *Caesarea Maritima – A Retrospect after Two Millennia*, 25–40, Leiden.
- Casson, L. 1984. *Ancient Trade and Society*. Detroit.
- Casson, L. 1984. Egypt, Africa, Arabia and India: Patterns of Seaborne Trade in The First Century A. D. *The Bulletin of the American Society of Papyrologists*, 21(1/4), 39–47.
- Casson, L. 1989. *The Periplus Maris Erythrai: Text with Introduction, Translation and Commentary*. Princeton.
- Casson, L. [1959] 1991. *The Ancient Mariners*. Princeton–New-Jersey.
- Casson, L. 1994. *Travel in The Ancient World*. London–Baltimore.
- Casson, L. 1995. *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore and London.
- Charlesworth, M. P. 1926. *Trade, Routes and Commerce of the Roman Empire*. Chicago.
- Dessau H. (ed.). 1962. *Inscriptiones Latinae Selectae*. vol. I, Berlin.
- Erdkamp, P. 2005. *The Grain Market in Roman Empire, a Social, Political and Economic Study*. Cambridge.
- Hezser, C. 2011. *Jewish Travel in Antiquity*. Tübingen Germany, Mohr Siebeck.
- Hohlfelder, R. L. 1992. The Changing Fortunes of Caesarea's Harbors in the Roman Period. In: R. L. Vann (ed.), *Caesarea Papers: Straton's Tower, Herod's Harbour, and Roman and Byzantine Caesarea*, 75–78, *Journal of Roman Archaeology Supp.* no 1, Porstmouth.
- Hohlfelder, R. L. 1998. Procopius, De Aedificiis, 1.11.18–20: Caesarea Maritima and The Building of Harbours in Late Antiquity. In: I. Malkin and R. L. Hohlfelder (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, 54–62, London and New York, Routledge.
- Hohlfelder, R. L. 2000. Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbor. *Journal of Near Eastern Studies*, 59(4), 241–253.

- Hopkins, K. 1968. Taxes and Trade in Roman Empire (220 B.C.–A.D. 400). *Journal of Roman Studies*, 70, 101–125.
- Jacobson, D. M. 2001. Three Roman client kings: Herod of Judaea, Archelaus of Cappadocia and Juba of Mauretania. *Palestine Exploration Quarterly*, 133, 22–38.
- Jameson, S. 1980. Chronology of The Campaigns of Aelius Gallus and C, Petronius. *Journal of Roman Studies*, 58, 71–84.
- Jones, A. H. M. 1938. *The Herods of Judaea*. Clarendon, Oxford.
- Jones, A. H. M. 1964. *The Later Roman Empire*. Oxford.
- Kemp, P. (ed.). 1988. *The Oxford Companion To Ship and The Sea*. Oxford New-York Melbourne.
- Levine, L. I. 1975. *Roman Caesarea: An Archaeological–Topographical Study*. Qedem 2, 3–56, Jerusalem.
- Mahan, A. T. [1890] 1983. *The Influence of Seapower upon History 1660–1783*. Boston.
- Mediterranean Pilot*. 1976. vol. 5.
- Murry, W. M. 1987. Do Modern Winds Equal Ancient Winds? *Mediterranean Historical Review*, 2(2), 139–167.
- Oleson, J. P., and Branton, G. 1992. The Technology of King Herods' Harbour. In R. Lindely Vann (ed.), *Caesarea Papers: Straton's Tower, Herod's Harbour, and Roman and Byzantine Caesarea*, *Journal of Roman Archaeology*, 49–67.
- Otto, W. 1913. Herodes. In: *Paulys Realencyclopädie Der Classichen Altertumswissenschaft*. Supplementband 2, Stuttgart.
- Parker, A. J. 1992. *Ancient Shipwrecks of The Mediterranean and The Roman Provinces*. Oxford. B.A.R. (Series 580).
- Procopius. 1996. *Buildings General Index*. London.
- Raban, A. 1992. καισάρεια ἢ πρὸς Σεβαστῷ λιμῆνι: Two Harbours for Two Entities? In: R. L. Vann (ed.), *Caesarea Papers: Straton's Tower, Herod's Harbour, and Roman and Byzantine Caesarea*, 68–74, *Journal of Roman Archaeology Supp.* no 1, Porstmouth.
- Raban, A. 2009. *The Harbour of Sebastos (Caesarea Maritima) in its Roman Mediterranean Context*. In: M. Artzy, B. Goodman and Z. Gal (eds.), Oxford, BAR International Series 1930.
- Radan, G. T. 1988. The Strategic and Commercial Importance of Jaffa, 66–69 CE. In I. Malkin and R. L. Hohlfecker (eds.), *Mediterranean Cities: Historical Perspectives*, 74–86, London.
- Reinhold, M. 1965. *Marcus Agrippa: A Biography*. Roma.
- Richardson, P. 1996. *Herod – King of the Jews and Friend of the Romans*. Columbia – South Carolina.
- Rickman, G. 1980. *The Corn Supply of Ancient Rome*. Oxford.
- Rickman, G. E. 1980. The Grain Trade under Roman Empire. *Memoirs of the American Academy in Rome*, 36, 261–276.
- Rickman, G. 1996. Mare Nostrum. In E. E. Rice (ed.), *The Sea and History*, 1–14, Gloucestershire.
- Rocca, S. 2006. *Herod's Judea – A Mediterranean State in The Classical World*. Phd. Thesis, Bar-Ilan University.
- Roller, D. W. 1998. *The Building Program of Herod The Great*. Berkely.

-
- Rose, J. H. 1933. *The Mediterranean in Ancient Times*. Cambridge.
- Rougé, J. 1952. La navigation hivernale sous l'empire romain. *Revue des études anciennes*, 54, 316–325.
- Rougé, J. 1981. *Ships and Fleets of Ancient Mediterranean*. Middletown, Connecticut.
- Safrai, Z. 1994. *The Economy of Roman Palestine*. London and New-York.
- Schürer, E. [1973] 1987. *The History of the Jewish People in the Age of Jesus Christ (175 B.C.–A.D. 135)*. Edinburgh.
- Shatzman, I. 1991. *The Armies of The Hasmonaeans and Herod*. Tübingen.
- Smallwood, E. M. 1981. *The Jews Under Roman Rule: From Pompey to Diocletian: A Study in Political Relations*. Leiden E. J. Brill.
- Sperber, D. 1974. Drought, Famine and Pestilence in Amoraic Palestine. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 17(3), 272–298.
- Sperber, D. 1976. Objects of Trade between Palestine and Egypt in Roman Times. *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 19(2), 113–146.
- Suetonius, 2004. *The Lives of the Caesars*. (Trans. by J. C. Rolff), New-York.
- Starr, C. G. 1975. *The Roman Imperial Navy 31 B.C. – A.D. 324*. Westport, Connecticut Greenwood Press.
- Starr, C. G. 1989. *The Influence of Sea-power on Ancient History*. Oxford and New-York.
- Villers, A. 1954. *The Way of A Ship*. London.
- Vitruvius. 1960. *The Ten Books on Architecture*, Trans. by M. H. Morgan, New-York (Harvard University Press 1914).
- Young, G. K. 2001. *Rome's Eastern Trade – International Commerce and Imperial Policy, 31 BC–AD 305*. London New-York.

פרופ' עמנואל פרידהיים, המחלקה לתולדות ישראל ויהדות זמננו ע"ש ישראל
וגולדה קושיצקי, אוניברסיטת בר-אילן

תא"ל (בדימוס) ד"ר אריה רונה, עמית מחקר במרכז חיפה למחקרי מדיניות
ואסטרטגיה ימית, אוניברסיטת חיפה

