

## תולדות הנמל הפנימי בקיסריה

רון טואג

רשות העתיקות

The History of the Inner Harbour of Caesarea | Ron Toueg

### מבוא

באתר שבו נבנתה העיר קיסריה שכן לראשונה, בתקופה ההלניסטית, יישוב קטן בשם מגדל סטרטון. הוא נכבש על-ידי אלכסנדר ינאי בשנת 103 או 100 לפנה"ס, ונותר תחת שלטון יהודי עד לסיפוחו בידי פומפיוס לפרובינקיה הרומית Coele Syria. הורדוס בחר את מגדל סטרטון כמקום המתאים לייסודה של קיסריה. בנייתה של העיר הייתה מהירה יחסית: היא החלה בשנת 22 ונסתיימה בשנת 9/10 לפנה"ס. העיר ההרודיאנית חולקה, כנראה, לשני חלקים, שמבחינה מוניציפאלית לא היו קשורים האחד בשני – קיסריה (העיר) וסבסטוס (הנמל). בהקמתה של קיסריה על-ידי הורדוס באו לידי ביטוי שאיפותיו הפוליטיות והאישיות: להשתלב בעולם הרומי, לפתח את יחסיו עם ערי האזור ולהחזיק בנמל משלו, כדי לפתח את הכלכלה והמסחר של ממלכתו. במהלך התקופה הרומית המשיכה העיר לפרוח ולשגשג ואף הפכה לבירת הפרובינקיה. החל במאה הג' לספירה שימשה קיסריה מרכז נוצרי חשוב ובמהלך התקופה הביזאנטית הייתה אחת מן הערים הגדולות במזרח הים התיכון. קיסריה נכבשה על-ידי המוסלמים בשנת 640 לספירה.

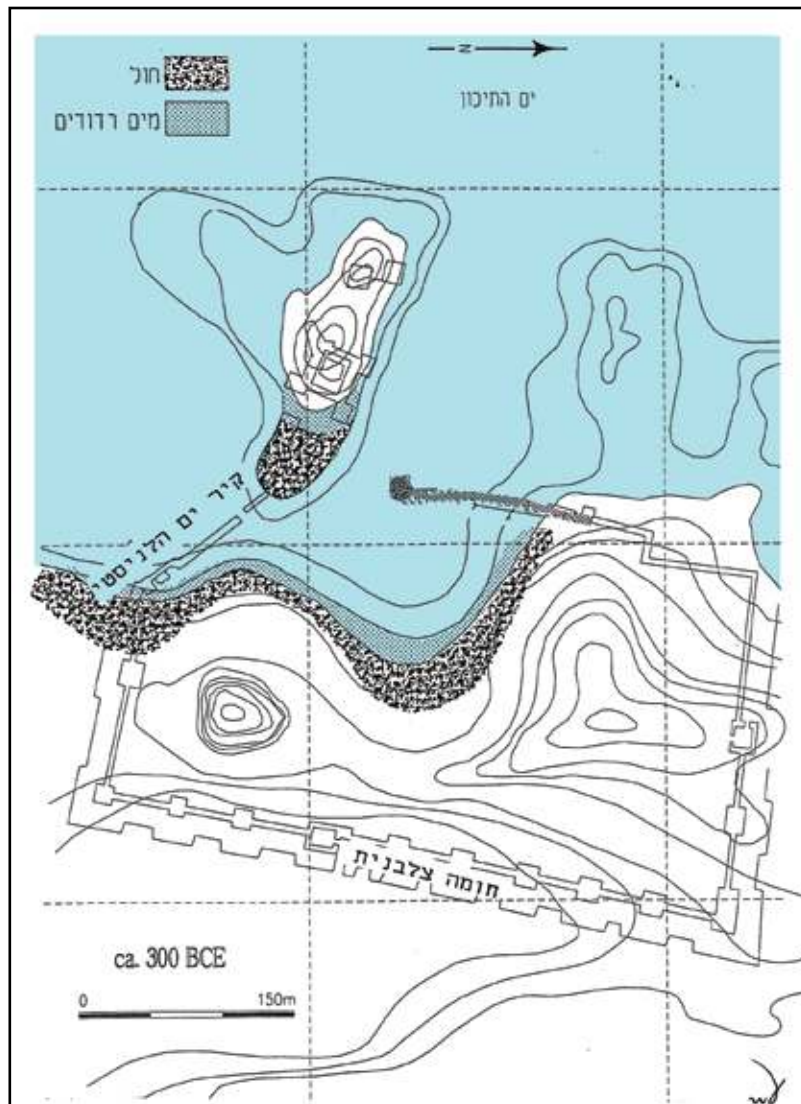


הצלבנים השתלטו עליה בשנת 1101. לקראת סוף המאה ה"ב נותרה בה רק מצודה. בשנת 1265 כבשו אותה הממלוכים בהנהגתו של ביברס ובמצוותו הרסו אותה עד היסוד.

בשנת 1992 פתח משרד התיירות במיזם לקידום התיירות בקיסריה שכלל חפירות נרחבות בשטח העיר, לרבות חפירה בשטח הנמל הפנימי, שהיה סתום בעפר. מאמר זה מבוסס בחלקו הגדול על תוצאות החפירה בשטח הנמל ההרודיאני (איור 1). החפירה נועדה לברר את תולדות הנמל הפנימי, לאתר את תחומו, לחשוף חלק מהמבנים שבעורפו, וללמוד על השינויים שחלו בו, תוך קביעת המסגרת הכרונולוגית לכל שלב. חשיבותו של המחקר המוצג כאן היא בראש ובראשונה בתרומתו לחקר הנמל הפנימי, שהידע על תולדותיו היו עד כה מצומצמות ביותר.

## התקופה ההלניסטית

ניתוח הטופוגרפיה של קו החוף בתקופת קיומה של מגדל סטרטון, המסתמך גם על קידוחים בחוף ובים, העלה את התמונה הבאה: קו החוף בתקופה ההלניסטית נקבע על-ידי רכס הכורכר המערבי של השרון (קרמון תשי"ט), אשר גודד על-ידי הים במערב; חלקים ממנו שקועים במים ואחרים בולטים ויוצרים איים (איור 2). אי אחד כזה נמצא מול חלקו הדרומי של המפרץ המרכזי (אחד משלושה מפרצים בחופה של קיסריה). לדעת א' רבן היה מקום זה המתאים ביותר להקמת נמל ולכן בחרו בו כבר הפיניקים (Raban 1996). רבן הציע שנבנה קיר בדרומו של המפרץ המרכזי, בין האי ליבשה, אשר יצר גוף מים מוגן בחלקו המזרחי של המפרץ המרכזי וניתק אותו מן המפרץ הדרומי.



איור 2. הנמל הדרומי בתקופה ההלניסטית (Raban 1996, 632; איור: א' רבן וע' ימים).

המקורות ההיסטוריים מזכירים את קיומו של יישוב הלניסטי במקום שבו הוקמה מאוחר יותר קיסריה, לפחות למן אמצע המאה הג' לפנה"ס (Raban 1989, 88–71; 1992b, 7–22; Roller 1983, 61–66). עד כה לא הגיעה לידינו עדות ארכיאולוגית או היסטורית, הקובעת בבירור את זמן ייסודה של מגדל סטרטון. אחד הנושאים השנויים במחלוקת הינו זמנה של החומה הצפונית על מגדליה העגולים. הדמיון בסגנון הבנייה שלה לזה של הקיר הדרומי והקיר המזרחי בקמרון הדרומי של במת המקדש, בתחומי העיר הצלבנית, הוביל לביצוע חפירה ארכיאולוגית למרגלות החומה הצפונית (Blakely 1992, 31–41) ולרגלי הקירות באותו קמרון (Raban 1989, 25–271). לאור הדמיון הרב בין שני מכלולי הבנייה ותוצאות החפירות הציע

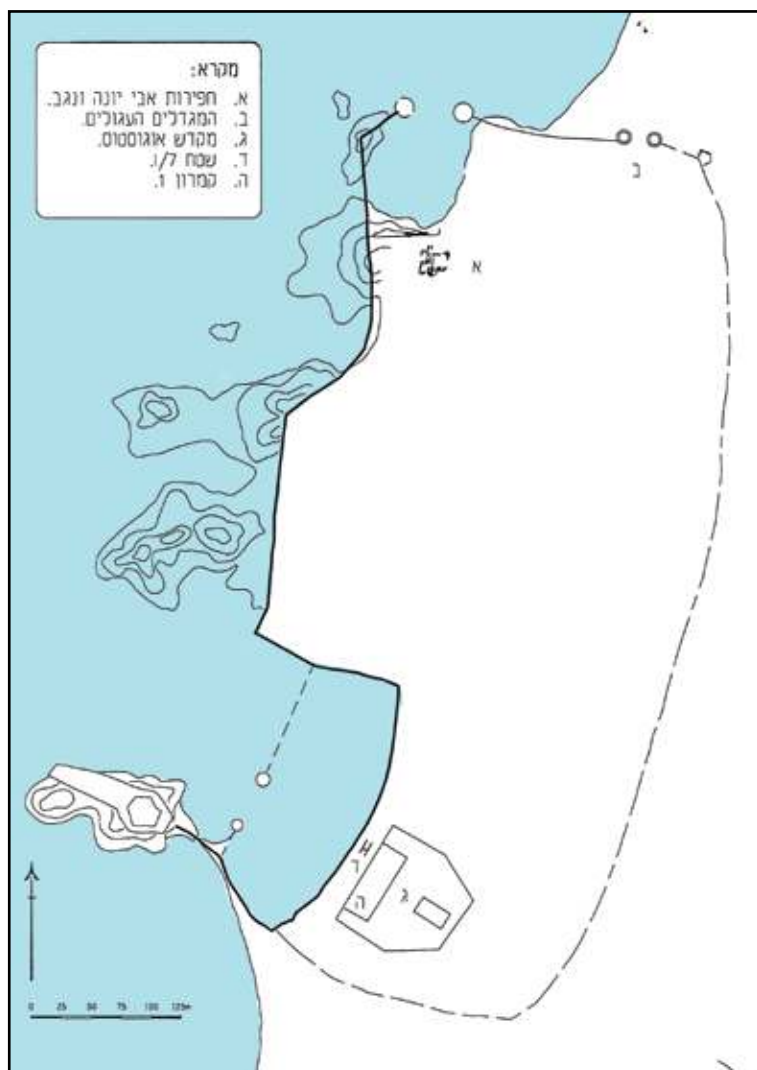
רבן, שהם נבנו באותו פרק זמן ושייכים למגדל סטרטון, בעוד בלייקלי הדגיש את הקשר לתקופת הורדוס, כפי שהציעו החופרים האיטלקים (Frova et al. 1966, 247–292).<sup>1</sup>

במפרץ המרכזי, המשמש כיום חוף רחצה, נחשף במרחק של כ-10 מ' מקו החוף ובעומק של כמטר אחד מגדל עגול, הזהה כמעט לגמרי בסגנון בנייתו, בצורתו ובממדיו, לזוג המגדלים העגולים שבחומה הצפונית, וייתכן שיש לשייכו לתקופה ההלניסטית (איור 2; Raban 1989, 274). מגדל זה עמד, כנראה, בקצה הדרומי של חומה, אשר תחמה מצד מערב את הנמל, המצוי בינה לבין במת המקדשים. בכך נוצר פתח כניסה בין המגדל העגול לבין הרציף הדרומי המשוער של הנמל (שרידי נמל נוסף נחשפו במפרץ הצפוני). מעגן זה נבנה במפרץ, שקרקעיתו הסלעית פולסה לעומק שאפשר עגינה נוחה. בבדיקות אחדות שנערכו הגיעו החופרים עד לקרקעית הנמל, שעליה נמצאה שכבה דקה של טין שהצטברה בשנות פעילותו, ובתוכה חרסים הלניסטיים רבים יחסית (Ibid.; Raban 1992b). עדות זו אינה מספיקה כדי לתארך בוודאות את ייסוד הנמל

הדרומי לתקופה זו, אך בה במידה לא ניתן להתעלם מכך כאפשרות סבירה. על כן אין לשלול את ההנחה, כי למגדל סטרטון היו שני נמלים – צפוני ודרומי.

בעונת 1976 נערכה למרגלות גרם המדרגות הביזאנטי חפירת בדיקה על-ידי המרכז ללימודי ים של אוניברסיטת חיפה (Raban 1989, 80–81). במהלכה נחשף קיר הבנוי בטכניקה ימית, אשר לדעת החופרים היה הרציף המזרחי של הנמל הפנימי. החפירה, המוגבלת בהיקפה (Ibid., 132), הורחבה בעונות 1983–1984 ו-1989, במטרה לאמת הערכה זו.

כדי להגן על הנמל מפני הסערות הדרום-מערביות, נבנה קיר ים שחיבר את החוף עם האי, אשר עליו הוקמה מאוחר יותר מצודת הנמל. קיר הים לא התגלה, אך קיומו אינו מוטל בספק ונראה שהוא נהרס מאוחר יותר. העובדה כי מבנים הלניסטיים הקשורים לפעילות בנמל הפנימי לא התגלו עד היום מוסברת בהרס שגרמו פעולות הבנייה של הורדוס, ובעובדה שחלקים נכבדים מן הנמל הפנימי טרם נחפרו (איור 3).



איור 3. הצעת שיחזור לקיר הים והנמל הפנימי על פי השטחים שבהם נתגלו עד כה שרידים או חרסים מן התקופה ההלניסטית. שים לב להצטברות החול בעקבות בניית קירות הים, המסומנת בקו עבה (איור: ע' ימים)

1 הערת המערכת: גילוייה של חומה הרודיאנית ובה מגדל עגול בשטח IV של חפירות רשות העתיקות, מדרום לתיאטרון, שולל את הצעת א' רבן ומחזק את תיארוך החומה הצפונית עם מגדלי השער העגולים לתקופה ההרודיאנית, כפי שהציעו האיטלקים ובלייקלי.

## התקופה ההרודיאנית

בחפירות הבדיקה בשנת 1976 נחשף בנמל הפן המערבי של הרציף ההרודיאני המזרחי. זהו קיר יצוק במלט ימי, שמרכיביו העיקריים הם טוף ואפר וולקניים וצורות אבן וגיר ("דבש"), אשר נוצקו בתבניות עץ. הקיר הוקם על גבי משטח מפולס של סלע הכורכר, המצוי במפלס של כמטר מתחת לפני הים הנוכחיים והתנשא לגובה של עד כ-0.80 מ' מעליהם.

על גבי הקיר היצוק הונחו לפחות שני נדבכים של אבני גזית שיצרו רציף, אשר גובהו המרבי הגיע ל-1.70 מ' מעל פני הים (Raban 1989, 131-). בפן המערבי שלו שולבה אבן גזית בולטת ובה חור מפולש אופקי, ששימשה לקשירת כלי שייט (איור 4). בעונות 1993-1998 נתגלו חלקים נוספים של קיר זה. הוא הוקם בטכניקת בנייה ימית המבוססת על תבניות עץ, שלתוכן נוצקה תערובת של מלט ימי, המוכרת היטב מחפירות שובר הגלים של סבסטוס (Raban 1996).



איור 4. הרציף ההרודיאני, מבט למזרח; שימו לב לאבן הקשירה המשולבת בו (צילום: ז' פרידמן)

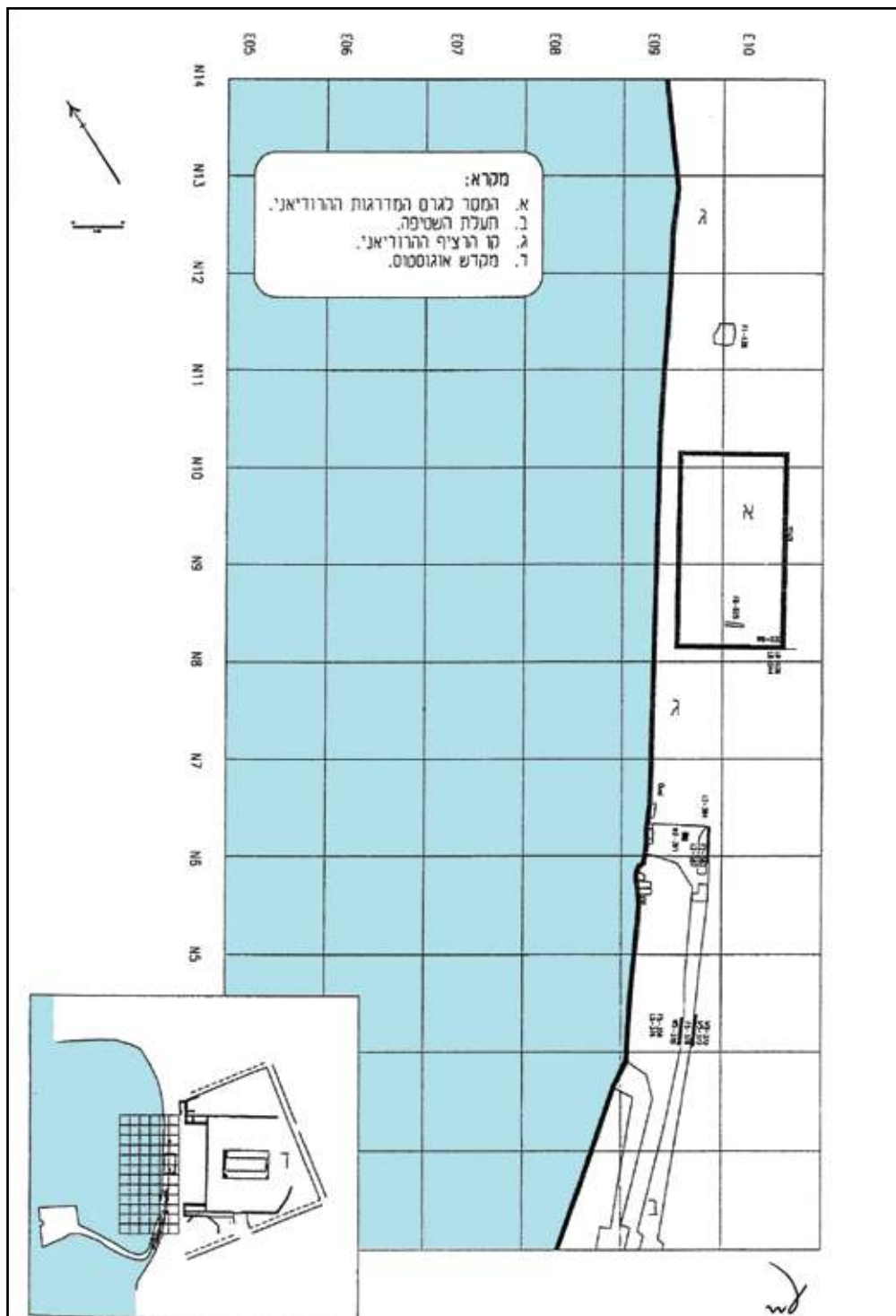
ממזרח לרציף נחשף משטח יצוק גדול

התחום בארבעת עבריו בקירות שנבנו באבני גזית. אורכו בציר צפון-דרום 20 מ' ורוחבו בציר מזרח-מערב 9 מ'. כדי לברר את זמן בנייתו נערכה חפירת בדיקה לצד הדופן הדרומית של קיר הגזית התוחם, סמוך לפינה הדרום-מזרחית, על-ידי סטנלי (1993). הסתבר שהקיר נבנה על בסיס של יציקה ימית מן הסוג המיוחס בקיסריה לימי הורדוס. הצורך בשימוש בטכניקת בנייה ימית נבע מחפירת יסודות המשטח לתוך שכבות רוויות במי תהום גבוהים. חשיפת המשטח ובירור שיטת בנייתו מעוררים את שאלת ייעודו והקשר שלו אל הנמל הפנימי. נראה שהוא שימש מסד לגרם המדרגות ההרודיאני הרחב, אשר הוביל לבמת המקדשים ונשען על גבי קשת אחת או יותר.

ממערב לרציף נחצב הסלע הטבעי ואגן הנמל הועמק לכדי יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים של ימינו.<sup>2</sup> השיפוע הטבעי של קרקעית הנמל הינו לכיוון מערב. עליה נמצאה שכבה דקה של שברי כורכר ומעליה מעט חול ושכבה עבה של בוץ. משקעים אלו והפן המערבי של הרציף נמצאו מכוסים, במפלס שמתחת לפני הים, בכמות גדולה של שרידי בעלי חיים ימיים, בעיקר מסוג אוסטרואות, המשקפים את זמן הפעילות בנמל. הממצא המאוחר ביותר במילוי הינו מטבע מהשנה האחרונה של הקיסר נירון, הנושא טביעה משנתו הראשונה של אספסיאנוס (66/7 לספירה). הממצא הקדום ביותר בשכבה זו היה מספר חרסים מן המאה ה' לפנה"ס (Raban 1989, 31-37). על סמך זאת הציע רבן, שראשיתו של הנמל הפנימי הייתה בימי מגדל סטרטון, ושהוא פעל במשך כמאתיים שנה. יש להניח שזמן קצר לאחר הטבעת המטבע שנזכר לעיל, שהוא האחרון שעליו צוין "קיסריה אשר על-יד נמל סבסטוס", החל הנמל הפנימי להיסתם בחול.

בעונת 1992 נחפרו עשרה בורות בדיקה מצפון למבנה המודרני, המכונה כיום "סטרטון". בדיקות אלו הוכיחו מעל לכל ספק ששטחו של הנמל הפנימי ההרודיאני היה גדול מכפי שהוערך עד אז, וכי אורכו של הרציף המזרחי היה כפול מזה של חזית במת המקדשים (רבן ואחרים 1993, 11-14) (איור 5).

2 על פי המידע הארכיאולוגי המצטבר מאתרים חופיים וימיים בחוף המזרחי של הים התיכון נראה, שמפלס הים בתקופה זו דמה למפלס בימינו.



איור 5. הרציף הררודיאני וגרם המדרגות כפי שנחשפו בחפירה (איור: ע' ימים)

בשנת 1993 נערכה חפירה משני עברי החומה הצלבנית הדרומית על-ידי 'פורת ממשלחת רשות העתיקות (פורת תשנ"ו, במהלכה נחשף המשכו של הרציף המזרחי לכיוון דרום. הרציף עובר מתחת לחומה הצלבנית ונמשך מזרחה, שם – במרחק של כ-20 מ' ממנה – נחשפה בו ראשיתה של פנייה שלו לכיוון מערב. מנקודה זו ואילך לא שרד הרציף וחפירת בדיקה שנערכה כ-50 מ' מערבה לא העלתה דבר. נראה שבהמשכו מערבה הוא התחבר עם האי הטבעי של מצודת הנמל ועם שובר הגלים הדרומי של סבסטוס (איור 6).

חפירות שנערכו לאורך הרציף, מצפון ומדרום לחומה הצלבנית, חשפו בנייה המושתתת על סלע הכורכר, שכוסתה על-ידי בעלי חיים ימיים, בעיקר אוסטראות. בדיקת הכיוון הכללי של הרציף המזרחי, לאורך הקטעים השונים שנחשפו, מבהירה

שהוא לא נבנה בקו ישר אלא פנה בהדרגה מכיוון צפון-דרום לכיוון דרום-מערב עד לנקודת הפנייה (לעיל), ומשם מערבה (איור 5). מתכנניו של נמל סבסטוס בכלל, ושל הנמל הפנימי בפרט, נאלצו להתחשב בזרמי החוף, ותכנון לקוי היה גורם לסתימת הנמל הפנימי בחול, שהוסע על-ידי הזרמים והגלים. כדי למנוע זאת נחצבו, כנראה, תעלות שטיפה בשובר הגלים הדרומי של סבסטוס. הן הותקנו מעט מעל פני הים ובמרכזן היה בור שיקוע. בשעה שגלי הים עברו בתעלה, שקע רוב החול שהוסע על-ידם בבור השיקוע ולנמל הגיע זרם מים נקי (Raban 1992, 78). מים אלו יצרו זרם לאורך רציפי הנמל, אשר יצא מבעד לפתחו ותוך כדי כך הסייע עודפי חול ושפכים שהצטברו על הקרקעית. בשיטה מתוחכמת זו נשמר סבסטוס מפני סתימה.

בחפירות של רשות העתיקות נחשפה תעלה מטויחת, המקבילה לרציף המזרחי ובנויה בשילוב טיט המכיל טוף וולקני. לדעת ' פורת היא שימשה לניקוז מי גשם, נתז גלים ועודפי מים ממערכת המים העירונית, לעבר המפרץ הדרומי (פורת תשנ"ו, 43). אולם לדעת א' רבן התעלה הייתה תעלת שטיפה, וזאת לאור השיפוע שלה העולה קלות לכיוון צפון ולאור אופי בנייתה (Raban 1996).



איור 6. נקודת הפנייה מערבה ברציף ההרודיאני, מבט מזרחה (צילום: ר' טואג)

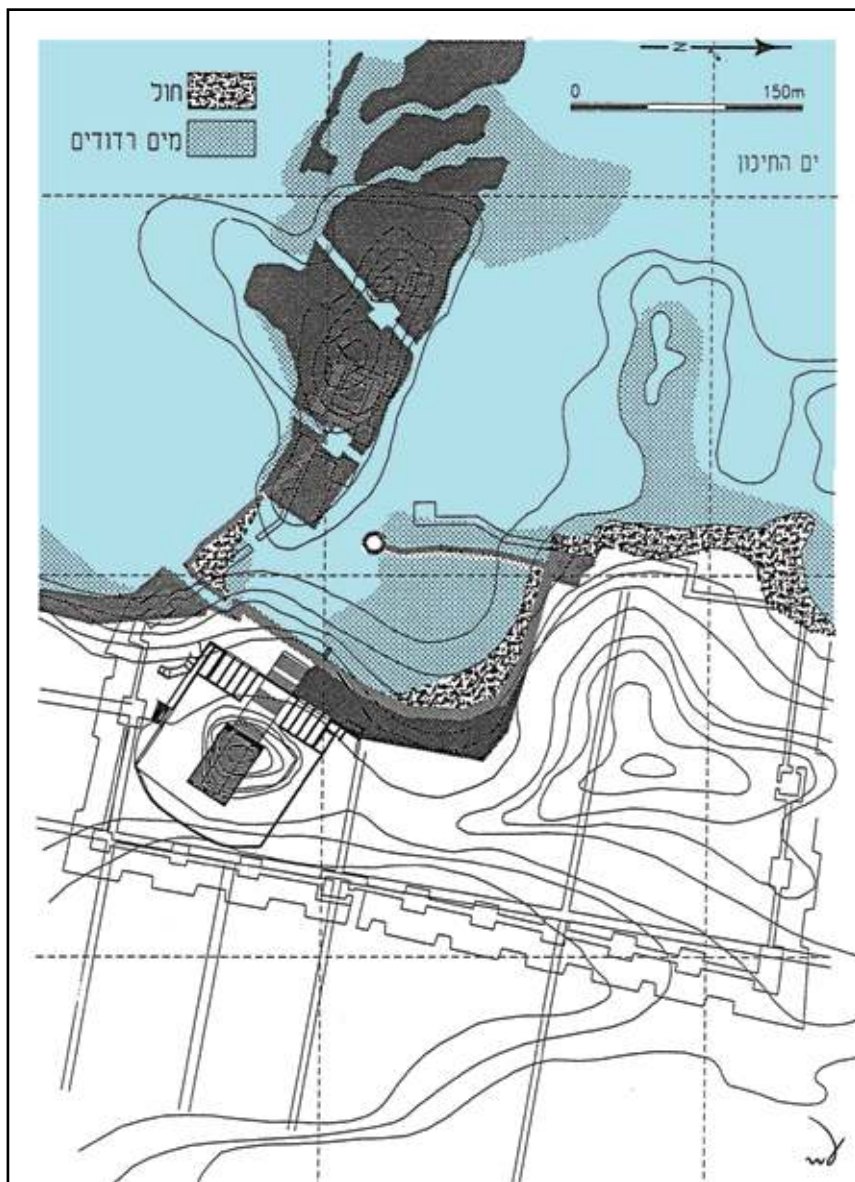
## התקופה הרומית (המאות הב'-ג' לספירה)

מחקרים גיאופיסיים ימיים אודות המבנה הגיאולוגי של מישור החוף ושל מדף היבשת העלו, כי בתחום המעבר בין הים לבין החוף בקיסריה מצויים מספר העתקים, אשר היו פעילים לאחר התקופה ההרודיאנית. הנתונים הגיאופיסיים ממדף היבשת הרדוד מצביעים על שקיעה של 2-3 מ', שהוא שיעור ההעתקה של גג החול הפליסטוקני (Mart and Perecman 1996). באזור הנמל ההרודיאני הייתה השקיעה חריפה יותר והגיעה ל-5 מ' ויותר. בעומק זה מצויים שרידיהם של מספר מבנים, שהוקמו במקורם מעל מפלס פני הים. ברכס הכורכר הפליסטוקני המשתרע לאורך חוף קיסריה נמדדו מספר העתקים שכיוונם צפון-דרום, ואשר שניים מהם חוצים את שוברי הגלים הקדומים (Neev et al. 1976, 1-51; Raban 1992a, 111-124). ממערב להעתקים אלו שקעו שוברי הגלים ואילו ממזרח להם נותרו במפלס המקורי<sup>3</sup> מספר שרידים ארכיאולוגיים בקיסריה עצמה מצביעים על יציבות סטרוקטוראלית ועל העובדה, שמפלס הים הנוכחי דומה לזה של התקופה ההרודיאנית. כך, למשל, מפלס ראשו של כיסוי הצדפות הימיות על רציפי הנמל הפנימי תואם בקירוב את מפלס

3 הערת המערכת: הדעה לפיה הגורם העיקרי להרס שוברי הגלים של הנמל ההרודיאני הוא טקטוני אינה מקובלת היום על-ידי רוב החוקרים, וראו מאמרם של גלילי וחובריו בקובץ זה.

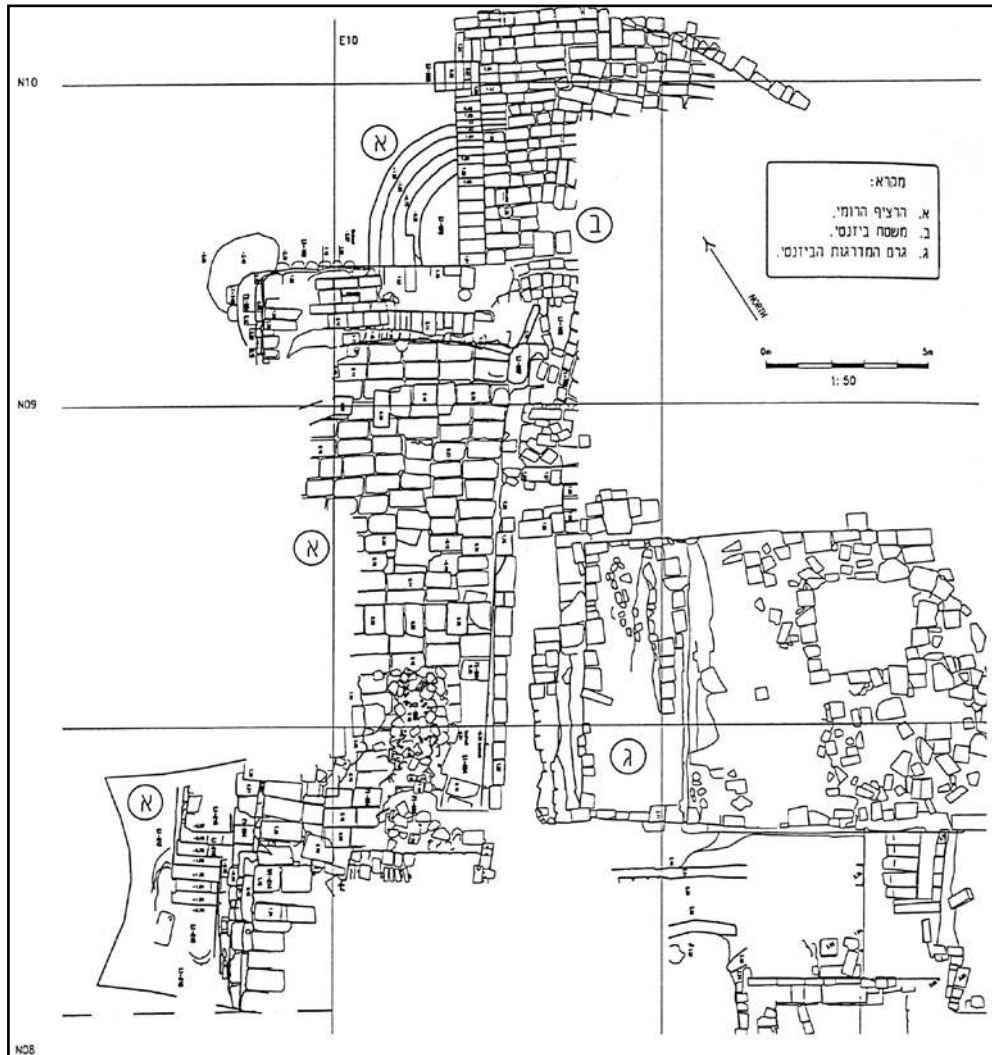
פני הים הנוכחי. כתוצאה מהפעילות הטקטונית שקעו גם מספר שוניות, אשר בצבצו, כנראה, בימי קדם מעל מפלס המים והפחיתו את עוצמת פגיעת המשברים בחוף. שקיעת השוניות והשינוי בשיפוע של קרקעית הים הרדוד גרמו להגברת הבליה בקו החוף, מאחר שגלי הסערות לא נשברו בים במרחק מסוים ממנו אלא תקפו אותו באנרגיה גבוהה יותר מאשר קודם לכן.

ככל שהתקדם תהליך שקיעתו של שובר הגלים, גדלה בהתמדה כמות החול שחדר לנמל, והוא החל להצטבר על קרקעיתו. טרופת של ספינה ובה מטילי עופרת הנושאים חותמת של הקיסר דומיטיאנוס (81–96 לספירה), אשר התגלתה על גבי שובר הגלים, מרמזת שכבר במחצית השנייה של המאה הא' לספירה הוא היה שקוע חלקית מתחת למים (רבן תשנ"ד, 119; Raban 1994, 3). טביעת הספינה על גבי שובר הגלים לא הייתה אפשרית כל זמן שהיה במפלסו המקורי, גבוה מעל פני המים.



איור 7. הנמל הפנימי בשנת 200 לספירה (Raban 1996, 653; איור: א' רבן וע' ימים)

מסתבר, אם כך, שכבר במהלך המאה הא' לספירה נאלצו תושבי קיסריה לנהל מאבק בגלי הים, שגרמו להרס שובר הגלים ובעקבותיו – להצטברות חול בנמל (איור 7). מחקר הסדימנטים בנמל הפנימי מעלה, שחול החל להצטבר על קרקעיתו לאחר שנת 70 לספירה, בעיקר בחלקו הצפוני ובקרבת הרציף הדרומי. עדות לפעולות שונקטו כדי למנוע את סתימת הנמל הפנימי ניתן למצוא במילוי אשר הוציא את תעלת השטיפה מכלל שימוש. הוא כולל חרסית מעורבת באוסטראות ובחרסים



איור 8. הרציף הרומי אשר הוצמד אל הרציף ההרודיאני (איור: ע' ימים)

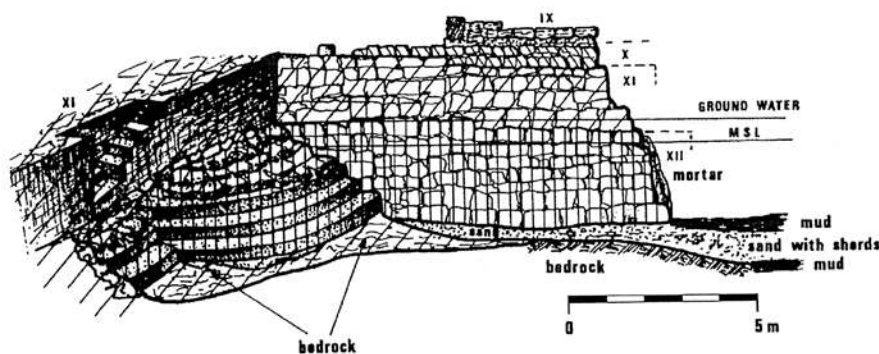
מן המאה הא' לפנה"ס והמאה הא' לספירה. כן נמצאו מספר מטבעות, שהקדום בהם הוא מן המאה הא' לפנה"ס והמאוחר – מראשית המאה הג' לספירה (ימי ספטימיוס סוורוס).

עדות נוספת היא בנייתו של קטע רציף חדש, ברוחב כולל של 21 מ', כ-8 מ' ממערב לרציף המזרחי של הנמל ההרודיאני, מול המדרגות לבמת המקדש (איור 8). הרציף נבנה באבני גזית גדולות שהוצמדו במלט חרסיתי מעורב בגיר, מעט אפר וולקני ופחם עץ. הוא בנוי על שכבת חול מעורב בצדפים ובחרסים מהתקופה הרומית הקדומה בעובי 0.3–0.6 מ', שהורבדה על גבי סלע הכורכה. המבנה השתמר כדי 0.2 מ' מעל מפלס הים של ימינו. שולי הרציף במערב דופנו בקיר משופע, עשוי מצרורות אבן ומלט. על גבי המלט נמצאו אוסטראות רבות, המעידות שמי הים הגיעו אל שולי הרציף. בסיס הקיר היצוק וקיר הגזית שמאחוריו ניבנו על גבי הרבדה חולית ובה שברי כלי חרס ומטבעות מהמאות הא'–ב' לספירה. תחתית המבנה נמצאת בעומק של מעט יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים. אין ספק שבזמן בנייתו נשאבו מי התהום ומי הים מכל השטח, שכן פני הקיר צופו במלט בעבודת יד והמבנה לא עוצב ביציקה בתבניות כקודמו. אל פאתו הצפונית של הרציף הוצמד גרם מדרגות בצורת רבע מעגל, העולה מקרקעית הנמל אל פני הרציף. שבע המדרגות צופו בטיח אפור, הנמשך גם על גבי סלע הכורכה. על גבי הטיח נשתמר ציפוי עבה של אוסטראות. טכניקת הבנייה של המדרגות והרציף דומה והם משולבים זה בזה באופן המעיד, שהוקמו באותו פרק זמן.

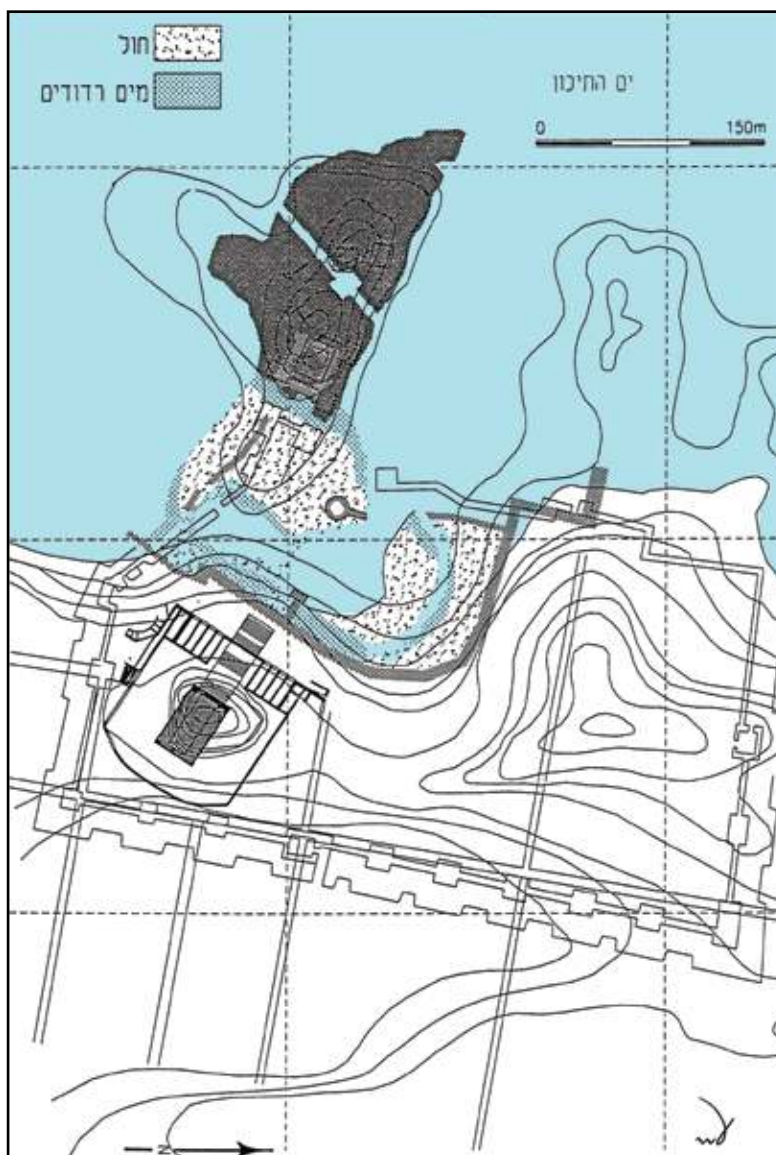
החפירה הגיעה לסלע הטבעי גם בקטע הדרומי של הרציף. גם כאן כוסתה בניית הגזית בקיר משופע, הדומה לזה שבחלק הצפוני. גם אל קיר זה הוצמד גרם בן שבע מדרגות היורד אל קרקעית הנמל, בעומק של יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים. הוא בנוי על גבי שכבת חול בעובי 0.30 מ' וברוחב 1.2 מ'. כ-4 מ' מדרום לגרם המדרגות פונה הרציף מזרחה לעבר הרציף ההרודיאני.



רציף זה הינו, כנראה, ניסיון שנעשה בתקופה הרומית להמשיך להשתמש בנמל הפנימי, גם לאחר שחלקו המזרחי נעשה רדוד מדי. הוא נבנה כנראה במהלך המאה הב' לספירה, שכן לזמן זה מתוארכים החרסים המאוחרים ביותר, שנמצאו קבורים מתחתיו (איור 9). במהלך תקופה זו נמשכו הצפות הים וגברה הרבדת החול על קרקעית הנמל. הצטברות החול גרמה, כנראה, להיווצרות שרטון חול בחלקו הצפון-מערבי של הנמל הפנימי. ממחקר הסדימנטים עולה כי למרות זאת עדיין נשמר קשר עם הים ומעבר לשרטון החול נוצרה מעין לגונה, שאפשרה גישה של כלי שיט קטנים אל הרציף (איור 10).



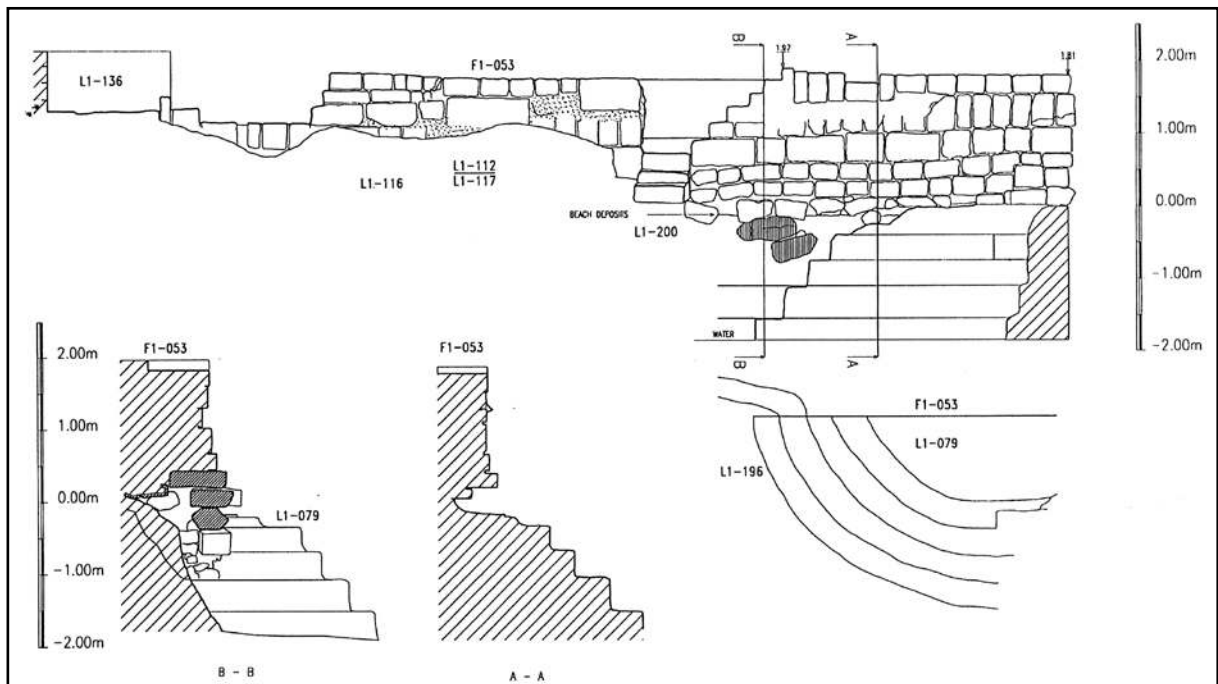
איור 9. חתך בפן הצפוני של הרציף הרומי ובגרום המדרגות הרבע-עגול המשולב בו. שימו לב לשכבת החול שעליה נבנה הרציף (איור: ז' פרידמן)



איור 10. הנמל הפנימי בשנת 300 לספירה (663, Raban 1996; איור: א' רבן וע' ימים)

## התקופה הרומית המאוחרת - הביזאנטית הקדומה (המאות הד'-ה' לספירה)

בנמל הפנימי לא נחשפו שרידי בנייה כלשהם משלב זה, ובכל שטחי החפירה נתגלו עד כה רק שכבות מילוי. מילויים אלו מופיעים גם על גבי המשטח היצוק שבעורף הרציף (Raban 1996). בשטח הנמל הפנימי ממלאים שפכים והרבדות ימיות את מרבית שטחו של גוף המים, שהשתרע מעל גרם המדרגות הרבע-עגול ולצדו של הרציף הרומי (איור 11). מניתוח המילויים הצמודים לרציף הרומי עולה, שאזור זה החל להיסתם בהדרגה, כמעט עד לגובה פני הים, בתהליך שהגיע לשיאו במאה ה-5. הסתימה נעשתה במכוון על-ידי שפיכת כמויות גדולות של חרסים (בעיקר שברי קנקנים ואמפורות), אבני בנייה ושרידי טיח ובטון מעורבים בבוץ דק-גרגר. נמצאו גם חרסים ואבני בנייה ועליהם אוסטראות. בעל חיים ימי זה מעיד על כך שמי הים הגיעו עד סמוך לרציף, בסביבה בעלת אנרגיה נמוכה, שסיפקה די חמצן אך לא הייתה מספיק חזקה כדי לשחוק את החרסים ולשאת את החול מהים (Ibid.).



איור 11. חתך ברציף הרומי והרבדות שהצטברו מעליו, מנט למזרח (איור: ז' פרידמן על-פי א' רבן)

שקיעתם של שובר הגלים ושל השוניות שהגנו על החוף גרמו לסתימת הנמל הפנימי. כתוצאה מהרס שובר הגלים הדרומי הרבידו הגלים סמוך לו ובפינה הדרום-מזרחית של הנמל הפנימי חול גס-גרגר, צדפים שחוקים (בעיקר גליצמריות *Glycimeria*) וחרסים שחוקים. בנוסף לכך הורבדו שם סדימנטים אשר הוסעו מכיוון מערב כתוצאה מהרס קיר הים המערבי וחשיפת הנמל הפנימי לגלי הים. חדירתם גרמה, כנראה, להיווצרות שרטונות חול בחלקו המערבי של נמל זה. בחלקו הדרומי נותר שקע מוצף במים בתנאים לגונריים, כפי שעולה מחפירת המשלחת הבריטית (Yule and Rowsome, 1994).

בחפירת בדיקה שנערכה לרגלי החומה הצלבנית, כ-12 מ' ממערב לרציף ההרודיאני, נחשף קיר ים ביזאנטי ומתחתיו שכבה עבה ומהודקת, עשירה בממצא אורגני שכלל בין השאר שרידי עץ וחרצני זיתים, אפרסקים וענבים במצב השתמרות מצוין. ראש השכבה מצוי כיום במפלס של 0.6 מ' מתחת לפני הים ובסיסה - על גבי שכבה דקה של חול המונחת על הסלע, בעומק 2-3 מ' מתחת לפני הים (Raban 1996). שכבה דומה נמצאה בחפירות המשלחת הבריטית, בכל הקידוחים שנערכו בנמל הפנימי ובקידוחים לביסוס הקרקע, שנערכו על-ידי חברה מסחרית מדרום לחומה הצלבנית. מצב השתמרותם המעולה של השרידים האורגניים ושל הפוספט (שרידי דגים) מעיד על סביבת השקעה בלתי מאווררת. כלי החרס שנמצאו בשכבה זו ובדיקות פחמן 14 של השרידים האורגניים, מתארכים אותה לפרק הזמן שבין סוף המאה הג' וסוף המאה הה' לספירה.

על סמך נתונים אלה ניתן להניח, שלמן שלהי התקופה הרומית ואילך, אולי עד סוף המאה ה' לספירה, עבר הנמל הפנימי תהליך סתימה מהיר יחסית. תהליך זה הושפע מהיווצרות שרטון חולי, שניתק גוף מים פנימי מהים הפתוח והותירו כחלל רטוב, אשר שימש בור אשפה עירוני. מדי פעם שטפו גלי סערות מעל השרטון החופי והחדירו מי ים וחול אל שטח הלגונה.

נתונים אלו מראים, שבאותו שלב היה הנמל הפנימי סתום באופן שלא אפשר עגינת כלי שיט, ועל כן פסק השימוש ברציף מהתקופה הרומית ובגרמי המדרגות שמשני צדיו. בכך באו לקיצן כ-300 שנה של פעילות ימית מלאה או חלקית בנמל הפנימי.

## סיכום

החפירות שנערכו בקיסריה בשנים 1992–1998 תרמו תרומה של ממש להכרת תולדותיו של הנמל הפנימי. הנתונים שהצטברו בחפירות אפשרו למצוא תשובות לחלק מן השאלות שעלו בעבר, אך עיקר חשיבותם בתגליות חדשות, שהוסיפו נדבך בהכרת תולדות קיסריה בכלל ותולדות הנמל הפנימי בפרט.

אחת השאלות הבסיסיות שנדונה במחקר, ואשר נותרה ללא מענה חד משמעי, הינה זמן יסודו של הנמל הפנימי. שאלה זו קשורה קשר הדוק לשאלה בסיסית נוספת – מה היו מיקומו ושטחו של היישוב מגדל סטרטון? עדויות עקיפות שנאספו בשטחי חפירה שונים בקיסריה, וכלי החרס ההלניסטיים שנמצאו בחפירות א' רבן בבין המכסה את קרקעית הנמל הפנימי, מחזקים את ההנחה שנמל זה נוסד בתקופה ההלניסטית. עד כה לא נמצאו שרידים שניתן לשייכם אליו בוודאות, אך יתכן שהדבר קשור למפעל הבנייה של הורדוס, שבמהלכו פורקו לחלוטין מתקני הנמל ההלניסטי. העדר מבנים שניתן ליחסם בוודאות לתקופה ההלניסטית מקשה על ביסוסה של הנחה זו.

לגבי שלב השימוש בנמל בתקופה ההרודיאנית נוספו עדויות חדשות שעיקרן איתור גבולותיו. מסתבר, כי הנמל הפנימי השתרע אז על שטח גדול יותר מכפי שהיה ידוע בעבר. בחפירות משלחת רשות העתיקות מדרום לחומה הצלבנית נחשפו הרציף הדרומי והפנייה לכיוון מערב, אל עבר שובר הגלים הדרומי. חלקים נוספים של הרציף המזרחי נחשפו בחלק הדרומי של שטח החפירה. מכאן עולה שהנמל הפנימי השתרע אז על כ-250 מ' בציר צפון-דרום וכ-150 מ' בציר מזרח-מערב.

נראה כי זמן לא רב לאחר חנוכתם של קיסריה ונמלה על-ידי הורדוס החל שובר הגלים לשקוע. הסיבות שהביאו לכך שנויות במחלוקת, אך מחקרים גיאופיזיים שנערכו לאורך חופי קיסריה, בשילוב עדויות ארכיאולוגיות, שלפיהן נמצא חלקו המערבי של שובר הגלים בעומק של כ-10 מ' מתחת לפני הים בעוד חלקו המזרחי נמצא בעומק של כ-4 מ' בלבד, מרמזים על כך ששובר גיאולוגי, שהיה פעיל בעבר, גרם לשקיעת החלק המערבי. עדויות חדשות שעלו בחפירות התתימיות של שובר הגלים מעלות את האפשרות, שהוא או חלק ממנו כבר היה שקוע מתחת לפני הים בסוף המאה הא' לספירה. עדויות אלו מתבססות בין השאר על טרופת ספינה שנמצאה על שובר הגלים.

שקיעת שובר הגלים אפשרה חדירת גלים אל בריכת הנמל והרבדת משקעים חוליים על קרקעיתו. חדירת החול אל סבסטוס בכלל, ואל הנמל הפנימי בפרט, גרמה לסתימת חלקים מהנמל הפנימי, בעיקר במערב. נראה שבראשית המאה הב' לספירה היה חלקו הצפוני סתום בחול ואילו במרכזו ובחלקו הדרומי התקיים גוף מים.

במהלך המאות הב'-ג' לספירה נעשה ניסיון להמשיך להשתמש בנמל הפנימי לעגינת כלי שיט. לשם כך נבנה מול גרם המדרגות שהוביל אל במת המקדשים רציף שבלט מן הרציף ההרודיאני לכיוון מערב, וכלי שיט קטנים הגיעו אליו דרך גוף המים המתרדד. הרציף נבנה על גבי הרבדות ימיות, המעידות על כך שתהליך הסתימה כבר היה בעיצומו.

נתונים אלו מראים, שבאותו שלב היה הנמל הפנימי סתום באופן שלא אפשר תנועה של כלי שיט ועל כן פסק השימוש ברציף הרומי. תהליך סתימת הנמל שנמשך בקצב מהיר וההצפות החוזרות ונשנות של הנמל הפנימי גרמו לכך, שבראשית התקופה הביזאנטית נואשו תושבי קיסריה מן הניסיונות לשמרו כמעגן והחל בשינוי המערך העירוני באזור הרציפים. בכך באו לסיומן כ-300 שנים של פעילות ימית בנמל הפנימי.

## ביבליוגרפיה

- סטנלי פ', 1993. שטח I\8. בתוך רבן א' ואחרים, *עונת חפירות 1992 דין וחשבון ראשוני חלק III*. המרכז ללימודי ים ע"ש רקאנטי, אוניברסיטת חיפה. חיפה. 37-35.
- פורת י'. תשנ"ו. מפעל חפירות קיסריה - מרץ 1992-יוני 1994, משלחת רשות העתיקות. *חדשות ארכיאולוגיות ק"ה*: 37-46.
- קרמון י', תשי"ט. התנאים הפיסיוגרפיים של השרון והשפעתם על התפתחותו היישובית. *ידעות כ"ג*: 111-133.
- רבן א' ואחרים, 1993. *עונת החפירות 1992 דין וחשבון ראשוני*. המרכז ללימודי ים ע"ש רקאנטי, אוניברסיטת חיפה. חיפה.
- רבן א', תשנ"ד. חידושים בחקר קיסריה ונמליה. בתוך ברקאי ג' ושילר א' (עורכים), *חוברת המאה של אריאל חלק ב' (102-103)*. ירושלים. 119-133.
- Blakely J.A. 1992. Stratigraphy and the North Fortification Wall of Herod's Caesarea. In Vann R.L. (ed.), *Caesarea Papers* (JRA Suppl. Ser. No. 5). Ann Arbor. 26-41.
- Frova A. et al. 1966. *Scavi di Caesarea Maritima*. Rome.
- Mart Y. and Perecman I. 1996. Caesarea: Unique Evidence in the Late Holocene. In Raban A. and Holum K.G. (eds.). *Caesarea Maritima - A Retrospective after Two Millennia*. Leiden. 100-120
- Neev D., Almagor G., Arad A., Ginsburg A. and Hall J.K. 1976. The Geology of the Southeastern Mediterranean Sea. *Geological Survey of Israel Bulletin* 68:1-51.
- Raban A. 1989. *The Harbours of Caesarea Maritima*, Vol. I: *the Site and the Excavations* (BAR IS 491). Oxford.
- Raban A. 1992a. Sebastos: The Royal Harbour of Caesarea Maritima - A Short-Lived Giant. *International Journal of Nautical Archaeology* 21:111-124.
- Raban A. 1992b. In Search of Straton's Tower. In Vann R.L. (ed.). *Caesarea Papers* (JRA Suppl. Ser. No. 5). Ann Arbor. 7-22.
- Raban A. 1994. Caesarea Maritima. *Center for Maritime Studies News* 21:3.
- Raban A. 1996. The Inner Harbor Basin of Caesarea: Archaeological Evidence for its Gradual Demise. In Raban A. and Holum A.G. (eds.). *Caesarea Maritima - A Retrospective after Two Millennia*. Leiden. 628-660.
- Roller D.W. 1983. The Problem of the Location of Straton's Tower. *BASOR* 252:61-66.
- Yule B. and Rowsome P. 1994. *Caesarea Maritima Area I14 - The 1993 Season*. Interim Report on the Excavation of a sondage Through Sediments Filling the Inner Harbor, and an Overlying Arab and Crusader Sequence. Institute of Archaeology University College, London. 19-21.