



תולדות הנמל הפנימי בקיסריה

רון טואג

רשות העתיקות

The History of the Inner Harbour of Caesarea | Ron Toueg

מבוא

באזור שבו נבנתה העיר קיסריה שכן לראשונה, בתקופה ההלניסטית, יישוב קטן בשם מג'ל סטרטון. הוא נכבש על ידי אלכסנדר ינאי בשנת 103 או 100 לפנה"ס, ונותר תחת שלטון היהודי עד לשיפורו בידי פומפיוס לפרובינקיה הרומית Coele Syria. והורדוס בחר את מג'ל סטראטון כמקום המתאים לייסודו של קיסריה. בنيיתה של העיר הייתה יחטיה: היא החלה בשנת 22 ונסתיימה בשנת 9/10 לפנה"ס. העיר ההרודיאנית חולקה, כנראה, לשני חלקים, שמהבינה מוניציפאלית לא היו קשרים אחד בשני – קיסריה (העיר) וסבטוס (הנמל). בהקמתה של קיסריה על-ידי הורדוס באו לידי ביטוי שאיפותיו הפוליטיות והאישיות: להשתלב בעולם הרומי, לפתח את יחסי עיר האזרע ולהחזיק בנמל משלו, כדי לפתח את הכלכלת והמסחר של ממלכתו. במהלך התקופה הרומית המשיכה העיר לפרוח ולשגשג ואף הפכה לבירת הפרובינקיה. החל במאה ה-1 לספירה שימשה קיסריה מרכז נוצרי חשוב ובמהלך התקופה הביזנטית הייתה אחת מן הערים הגדולות במצרים הים התיכון. קיסריה נכבשה על-ידי המוסלמים בשנת 640 לספירה.

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

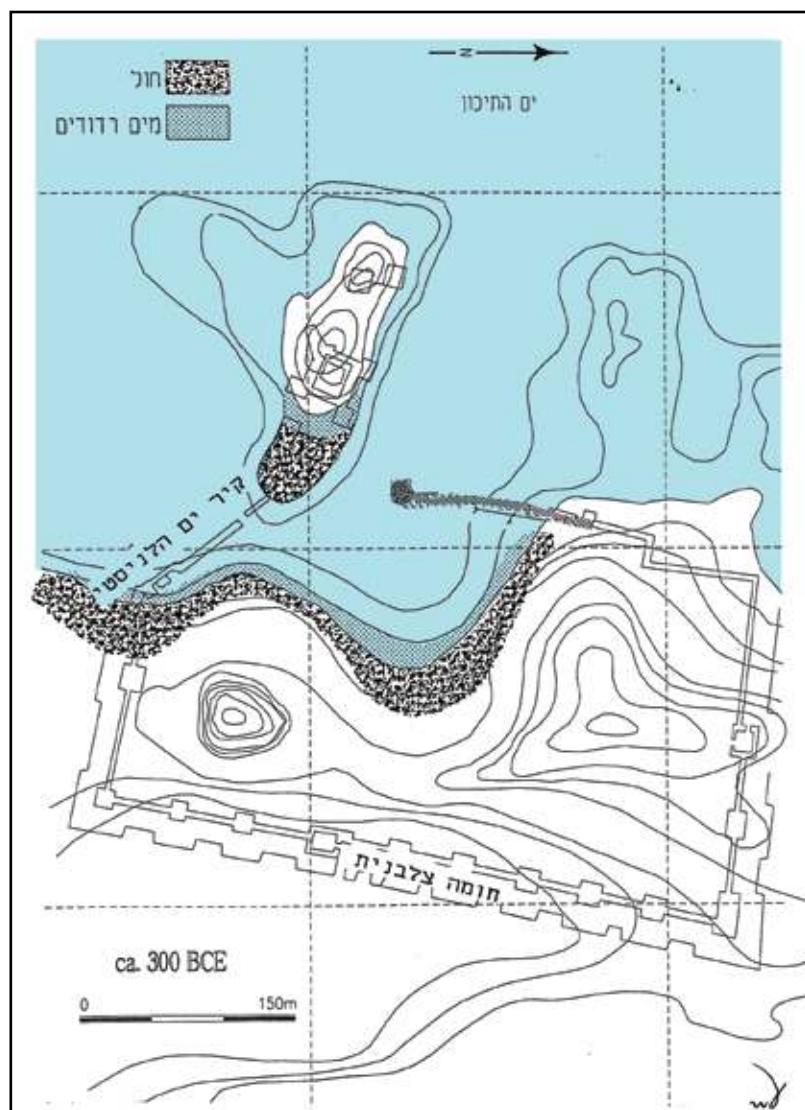
בשנת 1992 פתח משרד התיירות במיזמים לקידום התיירות בקיסריה شامل חפירות נרחבות בשטח העיר, לרבות חפירה בשטח הנמל הפנימי, שהייתה סתום בעפלה מאמר זה מבוטט בחלקו הגדול על תוכניות החפירה בשטח הנמל ההרודיאני (איור 1). החפירה נערכה לבירר את תולדות הנמל הפנימי, לאתר את תחומו, לחשוף חלק מהמבנים שבעורפו, וללמוד על השינויים שהלכו בו, תוך קביעת המספרת הcronologית לכל שלב. חשיבותו של הממחקר המוצג כאן היא בראש ובראשונה בתורומתו לחקר הנמל הפנימי, שהידיעות על תולדותיו היו עד כה מוגבלות ביותר.



איור 1. מראה כללימן האויר של שטח החפירה בנמל הפנימי, שתוחמו מסומן בקווים.

התקופה ההלניסטית

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



איור 2. הנמל הדרומי בתקופה ההלניסטית (632; Raban 1996, 88–71; Ai'or: א' רבן וע' ימים).

המקורות ההיסטוריים מזכירים את קיומו של יישוב הלניסטי במקום שבו הוקמה מאוחר יותר קיסריה, לפחות מן אמצע המאה ה' לפנה"ס (Roller 1983, 61–66; Blakely 1992, 31–41; Raban 1989, 7–22; Raban 1992b, 7–22; Roller 1983, 61–66). עד כה לא הגיעו לידינו עדות ארכיאולוגית או היסטורית, הקובעת בבירור את זמן יסודה של מגדל סטרטון. אחד הנושאים השנויים בחלוקת הינו זמנה של החומה הצפונית על מגדלי העגולים. הדמיון בסגנון הבניה שלהם של הקיר הדרומי והקיר המזרחי בקרמן הדרומי של במת המקדש, בתחום העיר הצלבנית, הוביל לביצוע חפירה ארכיאולוגית למרגלות החומה הצפונית (Blakely 1992, 31–41) ולרגלי הקירות באותו קרמן (Raban 1989, 25–271). לאור הדמיון הרב בין שני מכלולי הבניה ותוצאות החפירות הציג

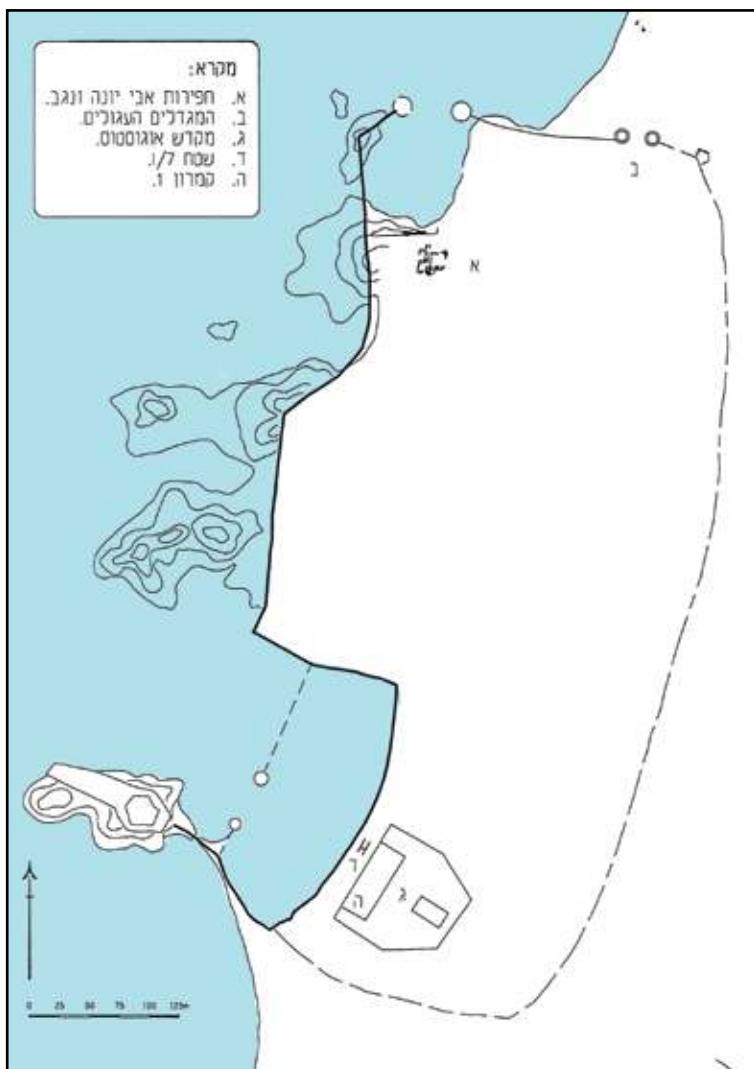
רבן, שהם נבנו באותו פרק זמן ושיכים למגדל סטרטון, בעוד בליקי הדגיש את הקשר לתקופת הורדוס, כפי שהציגו החופרים האיטלקים (Frova et al. 1966, 247–292).¹

במפרץ המרכזי, המשמש כיום חוף ורחצה, נחנף במרחיק של כ-10 מ' מקו החוף ובעומק של כמטר אחד מגדל עגול, זהה כמעט לגמרי בסגנון בניתו, בצורתו ובמדיו, לזוג המגדלים העגולים שבחומה הצפונית, וייתכן שיש לשיכו לתקופה ההלניסטית (איור 2; Raban 1989, 274). מגדל זה עמד, כנראה, בקצת הדרומי של חומה, אשר תחומה מצד מערב את הנמל, המצויה בין לבני המקדשים. בכך נוצר פתח כניסה בין המגדל העגול לבין הרציף הדרומי המשוער של הנמל (שידי נמל נסף נחשפו במפרץ הצפוני). מען זה נבנה במפרץ, שקרעינוו הסלעים פולסה לעומק שאפשר עגינה נוחה. בבדיקות אחזות שנערכו הגיעו החופרים עד לקרענות הנמל, שעלה נמצאה שכבה דקה של טין שהצטברה בשנות פעילותו, ובתוכה חרסים הלניסטיים וBITS יחסית (Ibid.; Raban 1992b).

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

בעונת 1976 נערכה למרגלות גראם המדרגות הביזנטי חפירת בדיקה על-ידי המרכז ללימודי ים של אוניברסיטת חיפה (Raban 1989, 80–81). במהלך חפירה נחשף קיר הבניוי בטכניקה ינית, אשר לדעת החופרים היה הרציף המזרחי של הנמל הפנימי. החפירה, המוגבלת בהיקפה ו-1984, הורחבה בעונות 1983–1984 (Ibid., 132) ו-1989, במטרה לאמתה הערכה זו.

כדי להגן על הנמל מפני הסערות הדרומי-מערביות, נבנה קיר ים שהחיבר את החוף עם האי, אשר עליו הוקמה מאוחר יותר מצודת הנמל. קיר הים לא התגלה, אך קיומו איננו מוטל בספק ונראה שהוא נהרס מאוחר יותר. העבודה כי מבנים הלניסטיים הקשורים לפעולות בנמל הפנימי לא התגלו עד היום מוסברת בהרס שגרמו פעולות הבניה של הורדוס, ובעודה שחלקים נקבעו מן הנמל הפנימי טרם נחפרו (איור 3).



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

¹ הערתת המערכת: גילויו של חומה הרודיאנית ובנה מגדל עגול בשטח IV של חפירות רשות העתיקות, מדרום לתיאטרון, שולל את הצעת א' רבן ומחזק את תיאוריך החומה הצפונית עם מגדי השער העגולים לתקופה הרודיאנית, כפי שהציגו האיטלקים ובליקי.

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 עז. הקיר הוקם על גבי משטח מפולס של סלע הוכרך, המצוי במפלס של כמטר מתחת לפני הים הנוכחיים וה坦שא לגובה של עד כ-0.80 מ' מעלהיהם.

על גבי הקיר היצוק הונחו לפחות שני נדבכים של אבני גזית שיוצרו רציף, אשר גובהו המרבי הגיע ל-1.70 מ' מעל פני הים (Raban 1989, 131–137). בנמל המערבי שלו שולבה אבן גזית בולטות ובה חור מפולש אופקי, ששימשה לקישורת כלי שיט (אייר 4). בעונת 1993–1998 נtagלו חלקים נוספים של קיר זה. הוא הוקם בטכניקת בנייתו ימית המבוססת על תבניות עז, שלתוכן נזכרה תערובת של מלט ימי, המօכרת היבט מחפירות שובר הגלים של סבטוס (Raban 1996).

מזרחה לרציף נחשף משטח יצוק גדול

התוחם בארכיטקטורה עבריו בקירות שנבנו באבני גזית. אורכו בציר צפון–דרום 20 מ', רוחבו בציר מזרח–מערב 9 מ'. כדי לבירד את זמן בנייתו נערכה חפירת בדיקה לצד הדופן הדרומית של קיר הגזית התוחם, סמוך לפינה הדרומ–מזרחתית, על–ידי סטנלי (1993). הסטבר שהקיר נבנה על בסיס של יציקה ימית מן הטוג המיויחס בקיסריה לימי הורדוס. הוכיח בשימוש בטכניקת בנייתו ימית נבע מחפירת יסודות המשטח לתוך שכבות רוויות במיתר גבויים. חשיפת המשטח ובירור שיטות בנייתו מעוררים את שאלת ייעוזו והקשר שלו אל הנמל הפנימי. נראה שהוא שימש מסד לגורם המדרגות ההרודיאני הרחב, אשר הוביל לבמות המקדשים ונשען על גבי קשת אחת או יותר.

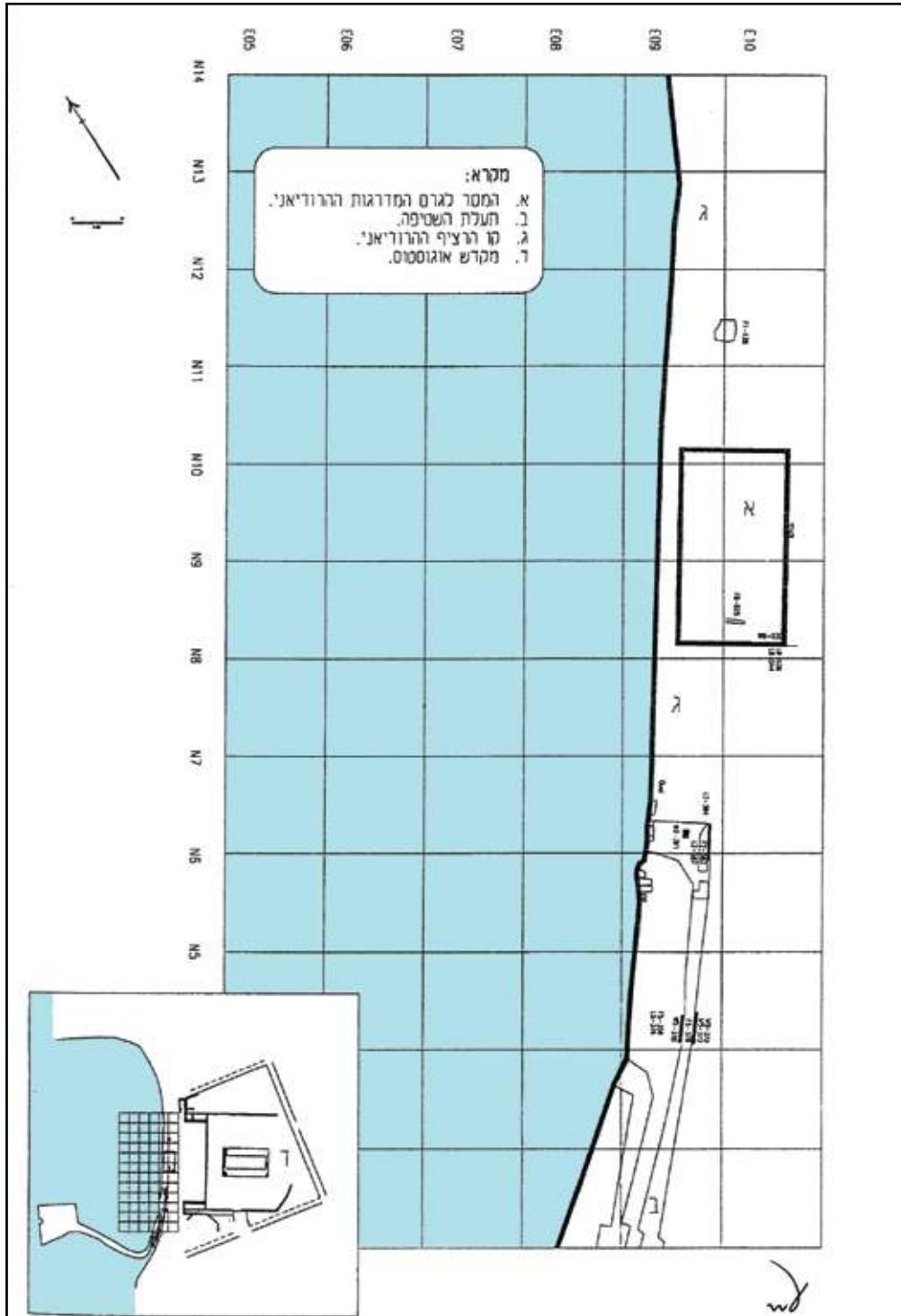
מערבה לרציף נחצב הסלע הטבעי ואגן הנמל הועמק לכדי יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים של ימינו.² השיפור הטבעי של קרקעית הנמל הינו לכיוון מערב.علاיה נמצאה שכבה דקה של שברי כורכר ומעליה מעט חול ושכבה עבה של בז. משקעים אלו והפן המערבי של הרציף נמצאו מכוסים, במפלס שמתוחת לפני הים, בكمות גדולה של שרידי בעלי חיים ימיים, בעיקר מסוג אוסטרואות, המשקפים את זמן הפעולות בנמל. הממצא המאוחר ביותר במילוי הינו מטבע מהשנה האחרונה של הקיסר נירון, הנושא טביעה משנתו הראשונה של אספסיאנוס (7/66 לספירה). הממצא הקדום ביותר בשכבה זו היה מספר חרוטים מן המאה ה' לפנה"ס (Raban 1989, 31–37).

שעריו צוין "קיסריה אשר על–יד נמל סבטוס", החל הנמל הפנימי להיסTEM בחול.

בעונת 1992 נחפרו עשרה בורות בדיקה מצפון למבנה המודרני, המכונה כיום "סטורטון". בדיקות אלו הוכיחו מעל לכל ספק ששטוותו של הנמל הפנימי ההרודיאני היה גדול מכפי שהוערך עד אז, וכי אורכו של הרציף המזרחי היה כפול מזה של חזית במות המקדשים (Raban ואחרים 1993, 11–14) (אייר 5).



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



איור 5. הרציף ההלודיאני וגרם המדרגות כפי שנחפרו בחפירה (איור: ע' ימים)

בשנת 1993 נערכה חפירה שנייה עברי החומה הצלבנית הדרומית על-ידי י' פורת משלחת רשות העתיקות (פורת תשנ"ג, 46). במהלך החפירה נחשף המשכו של הרציף המזרחי לכיוון דרום. הרציף עובר מתחת לחומה הצלבנית ונמשך מזרום לה, שם – במרחק של כ-20 מ' ממנו – נחשפה בו ראשיתה של פניה שלו לכיוון מערב. מנוקודה זו ואילך לא שרד הרציף וחפירתה בדיקה שנערכה כ-50 מ' מערבה לא העלה דבר נראה שבהמשךה מעורבה הוא התאחד עם האי הטבעי של מצודת הנמל ועם שובר הגלים הדורי של סבסטוס (איור 6).

חפירות שנערכו לאורך הרציף, מצפון ומזרום לחומה הצלבנית, חשפו בנייה המושתתת על סלע הכווכב, שכוסטה על-ידי בעלי חיים ימיים, בעיקר אוסטרואות. בדיקת הכיוון הכללי של הרציף המזרחי, לאורך הקטועים השונים שנחפרו, מבהירה

שהוא לא נבנה בכו' ישר אלא פנה בהדרגה מכיוון צפון-דרום לכיוון דרום-מערב עד לנקודת הפניה (לעיל), ומשם מעורבה (איור 5). מתחכני של נמל סבטיוס בכלל, ושל הנמל הפנימי בפרט, נאלצו להתחשב בזרמי החוף, ותכנון לקוי היה גורם לשתיימת הנמל הפנימי בחול, שהושע על-ידי הזרמים והגלים. כדי למנוע זאת נחצבו, כנראה, תעלות שטיפה בשובך הגלים הדורי של סבטיוס. הן הותקנו מעט מעל פני הים ובמרכזן היה בור שיקוע. בשעה שגלי הים עברו בתעלת שטיפה, שקע רוב החול שהושע 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 הסיע עודפי חול ושפכים שהצטברו על הקרקעית. בשיטה מתוחכמת זו נשמר סבטיוס מפני סתימה.

בחפירות של רשות העתיקות נחשפה תעלת מטויחת, המקבילה לרציף המזרחי ובנוהה בשילוב טיט המכיל טוף וולקן. לדעת י' פורת היא שימשה לניקוז מי גשם, נזץ גלים ועופדי מים ממערכת המים העירונית, לעבר המפרץ הדורי (פורת תשנ"ו, 43). אולם לדעת א' רבן התעלה הייתה תעלת שטיפה, זאת לאור השימוש שלה העולה קלות לכיוון צפון ולאור אופי בנייתה (Raban 1996).



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

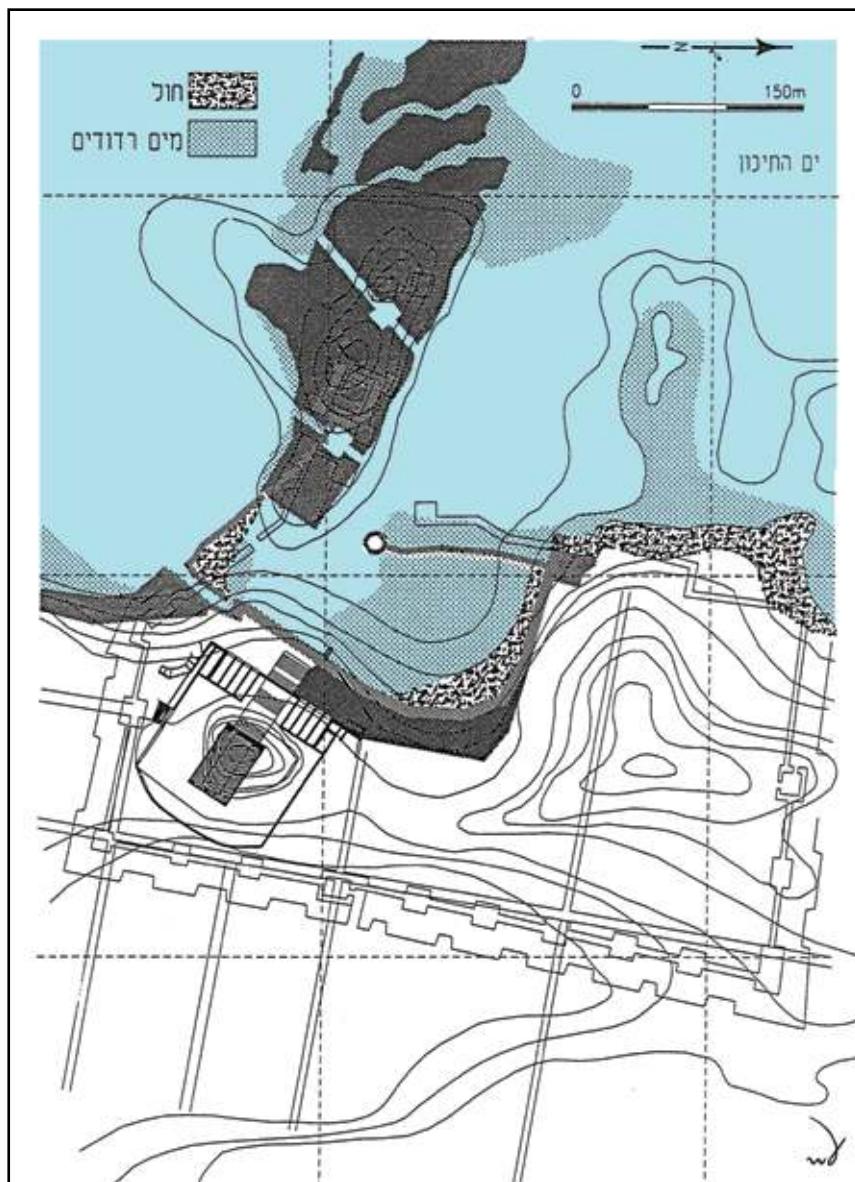
התקופה הרומית (המאות הב'-ג' לספירה)

מחקרים גיאופיסיים ימיים אוזחות המבנה הגיאולוגי של מישור החוף ושל מדף היבשת העליון, כי בתחום המעבר בין הים לבין החוף בקיסריה מצויים מספר העתקים, אשר היו פעילים לאחר התקופה ההרודיאנית. הנ吐נים הגיאופיסיים ממדף היבשת הרדוד מצביים על שקיעה של 2–3 מ', שהוא שיעור העתקה של גג החול הפליסטוקני (*Mart and Perekman* 1996). באזור הנמל ההרודיאני הייתה השקיעה חריפה יותר והגיעה ל-5 מ' ומעלה. בעומק זה מצויים שרידיהם של מספר מבנים, שהוקמו במקומות מעלה מפלס פני הים. ברכס הרכס הפליסטוקני המשתרע לאורך חוף קיסריה נמצאו מספר העתקים שכיוונם צפון-דרום, ואשר שניים מהם חוצים את שובי הגלים הקדומים (Neev et al. 1976, 1–51; Raban 1992a, 111–124). ממערב להעתקים אלו שקוו שובי הגלים ואילו מזרחם להם נותרו במפלס המקורי.³ מספר שרידים ארכיאולוגיים בקיסריה עצמה מצבעים על יציבות סטרuktoriaלית ועל העובדה, שmares הים הנוכחי דומה אלה של התקופה ההרודיאנית. כך, למשל, מפלס ראשו של כסו הצדפות הימיות על רציפי הנמל הפנימי תואם בקרוב את מפלס

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

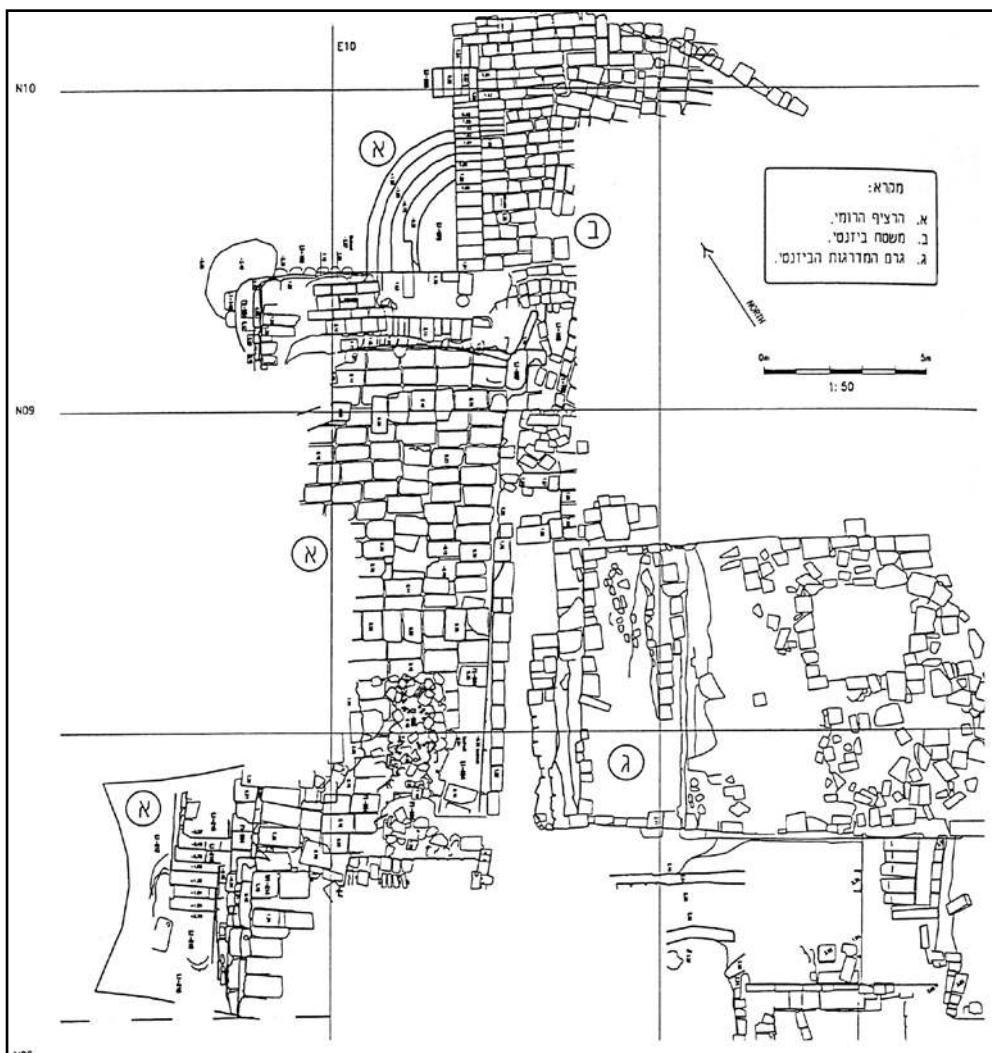
פניהם הקיימים. כתוצאה מההפעילות הטקטונית שקרו גם מספר שונות, אשר בaczco, נראה, בימי קדם מעל מפלס המים והפחיתו את עוצמת פגיעת המשברים בחוף. שיקעת השוניות והשניינית בשיפוע של קרקעית הים הרדוד גרמו להגברת הבליה בכו החוף, מאחר שהגלי הסערות לא נשברו בים במרקם מסוים ממנו אלא תקפו אותו באנרגיה נוספת יותר מאשר קדם לנו.

כל שהתקדם תהליך שקיומו של שובר הגלים, גדלה בהדרגה כמות החול שחדר לנמל, והוא החל להצטבר על קרקעתו. טופוגרפיה של ספינה ובها מטילו עופרת הנושאים חותמת של הקיסר דומיטיאנוס (81–96 לספירה), אשר התגלתה על גבי שובר הגלים, מרמזת שכבר במחצית השנייה של המאה הא' לספירה הוא שקו חלנית מתחת למים (רבן תשנ"ד, 119; 3). טבעית הספינה על גבי שובר הגלים לא הייתה אפשרית כל זמן שהיא במפלטו המקורי,גובה 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 לנחל מאבק בגל הים, שגרמו להרס שובר הגלים ובעקבותיו – להצטברות חול בנמל (איור 7). מחקר הסדימנטים בנמל הפנימי מעלה, שהול החל להצטבר על קרקעתו לאחר שנת 70 לספירה, בעיקר בחלוקת הצפוני ובקربת הרציף הדורי. עדות לפועלות שננקטו כדי למנוע את סתיימת הנמל הפנימי ניתן במילוי אשר הוציא את תעלת השטיפה מכל שימוש. הוא כולל חרוטית מעורבת באוטראות ובחורסים



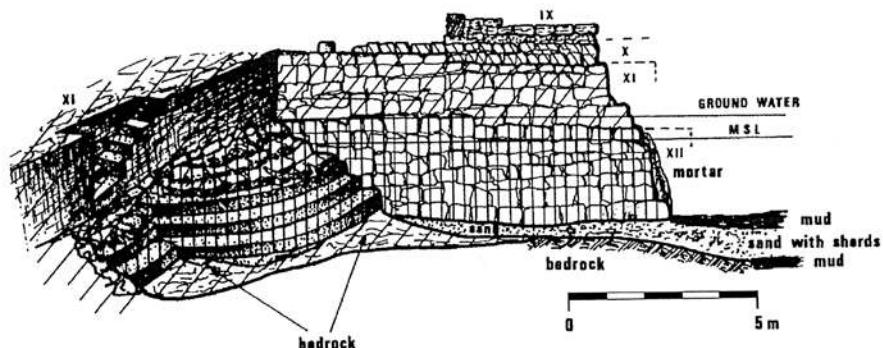
איור 8. הרציף הירומי אשר הוצמד אל הרציף ההרודיאני (איור: ע' ימים)

מן המאה הא' לפנה"ס והמאה הא' לספירה. כן נמצאו מספר מטבעות, שהקדום בהם הוא מן המאה הא' לפנה"ס והמאוחר – מרבית המאה ה' לספירה (ymi ספטימיוס סורוס).

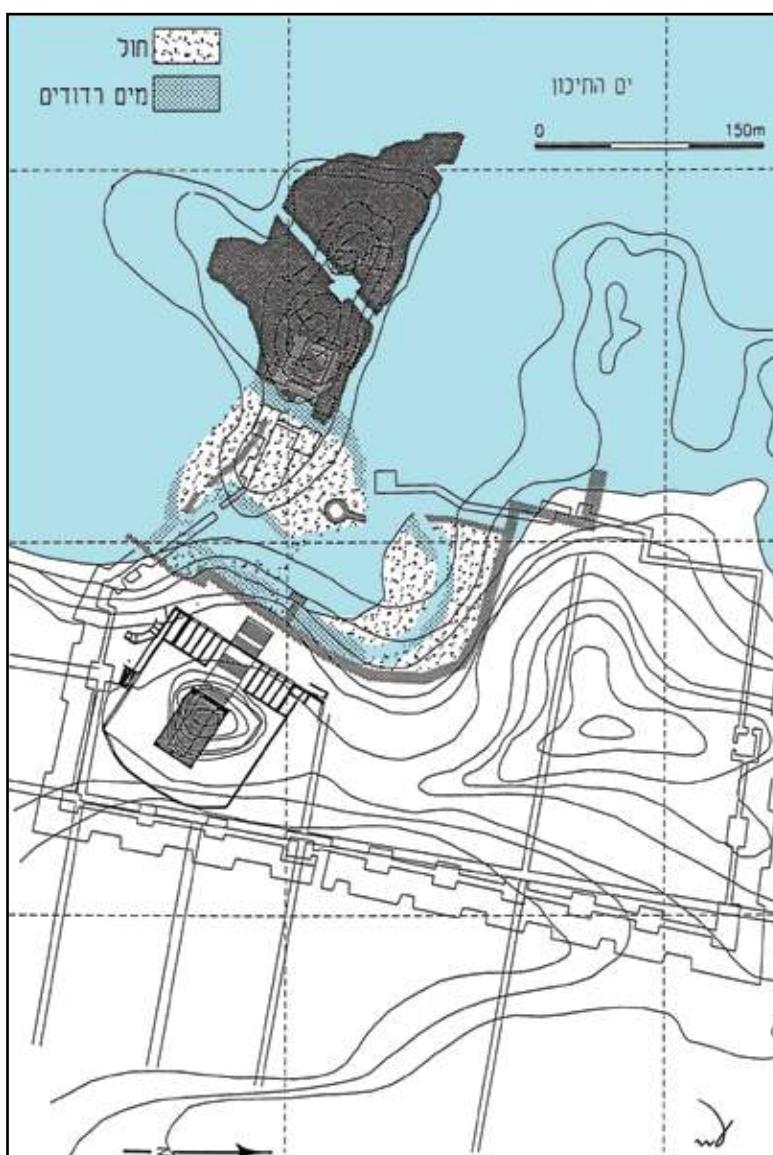
עדות נוספת לכך הייתה בניית קטע רציף חדש, ברוחב כולל של 21 מ', כ-8 מ' ממערב לרציף המזרחי של הנמל ההרודיאני, מול המדרגות לבמת המקדש (איור 8). הרציף נבנה באבני גזית גדולות שהוצמדו במלט חרסיתי מעורב בגיר, מעט אפר וולקני ופחם עץ. הוא בנוי על שכבות חול מעובר בצדפים ובחרסיטים מהתקופה והרומיית הקדומה בעובי 0.6–0.3 מ', שהורבדה על גבי סלע הכוורכ. המבנה השתמר כדי 0.2 מ' מעל מפלס הים של ימינו. שולי הרציף במערב דופנו בקיר משופע, עשוי מצוריות אבן ומלט. על גבי המלט נמצאו אוסטרואות ורבות, המעידות שמי הים הגיעו אל שולי הרציף. בסיס הקיר היצוק וקירות הגזית שמאחוריו נבנו על גבי הרבידה חולית ובה שרידי כל חרס ומטבעות מהמאות הא'–ב' לספירה. תחתית המבנה נמצאת בעומק של כמעט יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים. אין ספק שבזמן בנייתו נשאבו מי התהוםומי מי הים מכל השטח, שכן פניו הקיר צופו במלט בעבודת יד והמבנה לא עוצב ביציקה בתבניות קודמו. אל פאות הצפוניות של הרציף הוצמד גומת מדרגות בצורת רביע מעגל, העולה מקרענית הנמל אל פניו הרציף. שבע המדרגות צופו בטיח אפורה, הנמשך גם על גבי סלע הכוורכ. על גבי הטיח השתמר ציפוי עבה של אוסטרואות. טכניקת הבניה של המדרגות והרציף דומה והם משולבים זה בזה באופן המעיד, שהוקמו באותו פרק זמן.

ההפריה הגיעו לסלע הטבעי גם בקטע הדרומי של הרציף. גם כאן כוסתה בניית הגזית בקיר משופע, הדומה לזה שבחלקו הצפוני. גם אל קיר זה הוצמד גומת בן שבע מדרגות היורד אל קרענית הנמל, בעומק של יותר מ-2 מ' מתחת לפני הים. הוא בנוי על גבי שכבות חול בעובי 0.30 מ' וברוחב 1.2 מ'. כ-4 מ' מדרום לגומת המדרגות פונה הרציף מזרחה לעבר הרציף ההרודיאני.

רציף זה הינו, כנראה, ניסיון שנעשה בתקופה הרומית להמשיך לשימוש בנמל הפנימי, גם לאחר שחילקו המזרחי נעשה רדוד מדי. הוא נבנה כנראה במהלך המאה ה-ב' לטפירה, שכן למן זה מתוארכים החורסים המאוחרים ביותר, שנמצאו קבורים מתחתתיו (איור 9). במהלך תקופה זו נמשכו הצפות הים ווגברה הרבדת החול על קרקעית הנמל. הצטברות החול גרמה, כנראה, להיווצרות שרטון חול בחילקו הצפון-מערבי של הנמל הפנימי. ממחקר הסדימנטים עולה כי למרות זאת עדין נשמר קשר עם הים ומ עבר לשרטון החול נוצרה מעין לגונה, שאפשרה גישה של כלי שייט קטנים אל הרציף (איור 10).



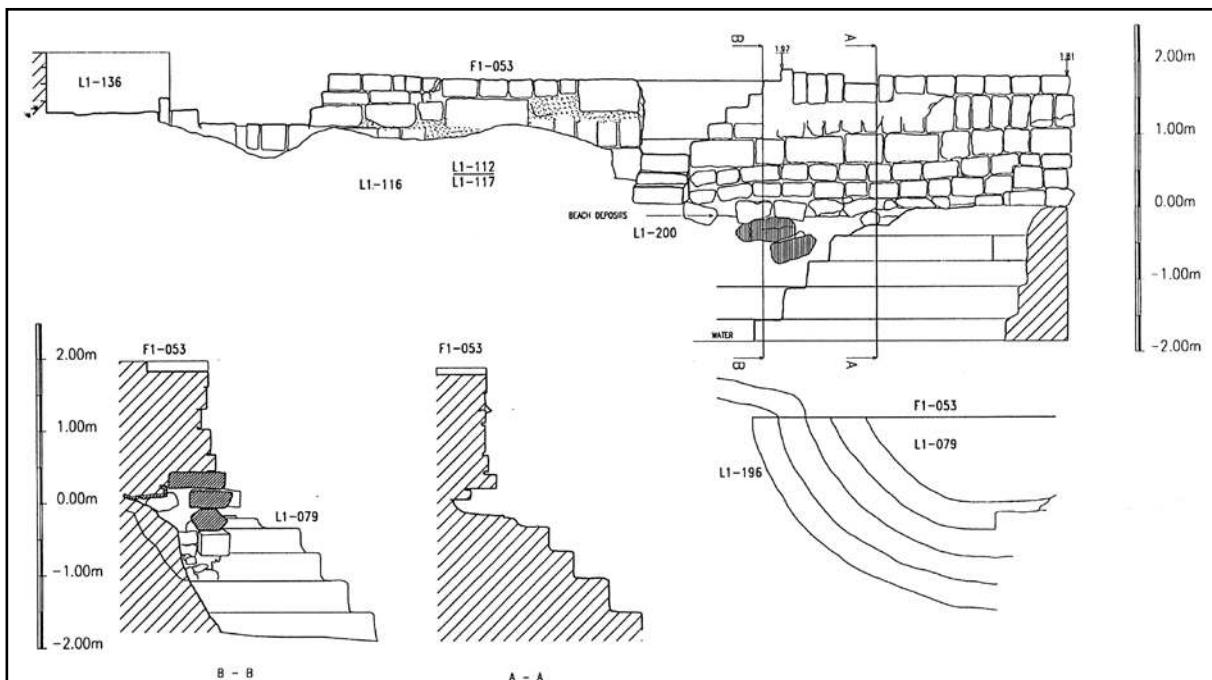
איור 9. חтан בפן הצפוני של הרציף הרומי ובגראם המדרגות הרבע-עגול המשולב בו. שימוש לבשכנת החול שעלייה נננה הרציף (איור: ד' פרידמן)



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

התקופה הרומית המאוחרת – הביזנטית הקדומה (המאות ה-4–ה' לספירה)

בנמל הפנימי לא נחשפו שרידי בנייה כלשהם משלב זה, ובכל שטחיה החפירה נתגלו עד כה רק שכבות مليות מופיעים גם על גבי המשטח היצוק שבუורף הרציף (Raban 1996). בשטוח הנמל הפנימי ממלאים שפכים והרבבות ימיות את מרבית שטחו של גוף המים, שהשתרע מעל גרים המדרגות הרובע-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 במהלך המאה ה-4. הסתיימה נעשתה במקוון על-ידי שיפכת כמותות גדולות של חרסים (בעיקר שברי קנקנים ואמפורות), אבני בנייה ושרידי טיח ובطن מעורבים בכוח דק-גיגר ג נמצאו גם חרסים ואבני בנייה ועליהם אוטסטראות. בעל חיים ימי זה מעיד על כך שמי הים הגיעו עד סמוך לרציף, בסביבה בעלת אנרגיה נמוכה, שסיפה די חמצן אך לא הייתה מספיק חזקה כדי לשחוך את החרסים ולשאת את החול מהים (Ibid.).



איור 11. חתך ברכיף הרומי וההרבבות שהצטברו מעלי, מבט לזרחה (איור: ז' פרידמן על-פי א' רבן)

שקייעתם של שובר הגלים ושל השוניות שהגנו על החוף גרמו לסתימות הנמל הפנימי. כתוצאה מהרס שובר הגלים הדרומי הרבידיו הגלים סמוך לו ובפינה הדרומ-מזרחתית של הנמל הפנימי חול גס-גיגר, צדפים שחוקים (בעיקר גליצריום) וחרסים שחוקים. בנוסף לכך הורבדו שם סדיינוטים אשר הושטו מכיוון מערב כתוצאה מהרס קיר הים המערבי וחיפוי הנמל הפנימי לגלי הים. חידוריהם גורמה, כנראה, להיווצרות שרטונות חול בחלקו המערבי של נמל זה. בחלקו הדרומי נותר שקע מוצף במים בתנאים לגונרים, כפי שעולה מחפירת המשלחת הבריטית (Yule and Rowsome 1994).

בחפירת בדיקה שנערכה לרגלי החומה הצלבנית, כ-12 מ' ממערב לרציף ההרודיאני, נחשף קיר ים ביזנטי ומתוחתיו שכבה עבה ומהודקת, עשירה במנצוא אורגני שכלה בין השאר שרידי עץ וחרצני זיתים, אפרסקים וענבים במצב השתמרות מצוין. ראש השכבה מצוי כוום במפלס של 0.6 מ' מתחת לפני הים וביסטה – 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 הkrakus, שנערכו על-ידי חברה מסחרית מדורם לחומה הצלבנית. מצב השתרмерותם המעלוה של השරידים האורגניים ושל הפסופט (שרידי דגים) מעיד על סביבת השקעה בלתי מאוורת. כל החרס שנמצא בשכבה זו ובדיוקות פחמן 14 של השידדים האורגניים, מתאריכים אותה לפרק הזמן שבין סוף המאה ה-4 וסוף המאה ה' לספירה.

על סמך נתונים אלה ניתן להניח, שלמן שליה התקופה הרומית ואילך, אולי עד סוף המאה ה' לספרה, עבר הנמל הפנימי תהליכי סתיימה מהיר יחסית. תהליך זה הושפע מהתוצאות שרטון חולין, שנתקק גוף מים פנימי מהים הפתוח והותירו חלל רטוב, אשר שימוש בו רושם בור אשפה עירוני. מדי פעם שטפו גלי טערות מעל השרטון החופי והחדרו מים וחול אל שטח הלגונה.

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

סיכום

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

אחד השאלות הבסיסיות שנדונה במחקר, ואשר נותרה ללא מענה חד משמעי, הינה זמן יסודו של הנמל הפנימי. שאלת זו קשורה קשר הדוק לשאלת בסיסית נוספת – מה היו מיקומו ושטחו של היישוב מגדל סטרטוני? עדויות עיקפות שנאספו בשטחי חפירה שונים בקיסריה, וכלי החרס ההלניסטיים שנמצאו בחפירות א' ובן המכסה את קרענות הנמל הפנימי, מחזקים את ההנחה שמדובר זה נוסד בתקופה ההלניסטית. עד כה לא נמצא שרידים שנייתן לשיכם אליו בזודאות, אך יתכן שהדבר קשור למפעל הבניה של הורדוס, שבמהלכו פורקו לחוטין מתקני הנמל ההלניסטי. העדר מבנים שנייתן ליחסם בזודאות לתקופה ההלניסטית מקשה על ביסוסה של הנחה זו.

לגביו שלב השימוש בנמל בתקופה הרודיאנית נספרו עדויות חזקות שעיקרן איתור גבולותיו. מסתבר, כי הנמל הפנימי השתרע אז על שטח גדול יותר מכפי שהיה ידוע בעבר. בחפירות משלחת רשות העתיקות מדורום לחומה הצלבנית נחשפו הריצף הדרומי והפנימית לכיוון מערב, אל עבר שובר הגלים הדרומי. חלקים נוספים של הריצף 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 לשקו. 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 ששבר גיאולוגי, שהוא פועל בעבר, גרם לשקייעת החלק המערבי. עדויות חדשות שעלו בחפירות התת-ימיות של שובר הגלים מעלו את האפשרות, שהוא או חלק ממנו כבר היה שקו מתחת פני הים בסוף המאה ה' לספרה. עדויות אלו מtabבשות בין השאר על טרופת ספינה שנמצאה על שובר הגלים.

שקיעת שובר הגלים אפשרה חזרה גלים אל בריכת הנמל והרבדת משקעים חוליים על קרענותו. חזרות החול אל סבסטוס בכלל, ואל הנמל הפנימי בפרט, גרמה לסתימת חלקים מהנמל הפנימי, בעיקר במערב. נראה שבראשית המאה ה' לספרה היה חלקו הצפוני סתום בחול ואילו במרצו ובחלקו הדרומי התקיים גוף מים.

במהלך המאות ה'-ג' לספרה נעשו ניסיון להמשיך לשימוש בנמל הפנימי לעגינת כלי שיט. לשם כך נבנה מול גרם המדרגות שהוביל אל במת המקדשים ריצף שבלט מן הריצף הרודיאני לכיוון מערב, וכלי שיט קטנים הגיעו אליו דרך גוף מים המתרדד. הריצף נבנה על גבי הרבדות ימיות, המעידות על כך שתהליכי הסתיימה כבר היה בעיצומו.

נתונים אלו מראים, שבאותו שלב היה הנמל הפנימי סתום באופן שלא אפשר תנועה של כלי שיט ועל כן פסק השימוש בריצף הרומי. תהליכי סתיימת הנמל שנמשך בקצב מהיר והחצפות החוזרות ונשנות של הנמל הפנימי גרמו לכך, שבראשית התקופה הביזנטית נאשו תושבי קיסריה מן הניסיונות לשמורו כמעגן והוחל בשינוי המערך העירוני באזור הרציפים. בכך באו לסיום כ-300 שנים של פעילות ימית בנמל הפנימי.

ביבליוגרפיה

- סטנלי פ', 1993. שטח 8.א. בתוך רבן א' ואחרים, עונת חפירות 1992 דין וחשבון ראשוני חלק III. המרכז ללימודי ים ע"ש רקאנטי, אוניברסיטת חיפה. 37-35.
- פורטת י'. תשנ"ז. מפעל חפירות קיסריה - מרץ 1992-יוני 1994, משלחת רשות העתיקות. חדשות ארCHAOGRAHOT ק"ה:37-46.
- קרמוני י', תש"ט. התנאים הפיזיוגרפיים של השرون והשפעתם על התפתחותו היישובית. *דיינית כ"ג*: 133-111.
- 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' ושיילר א' (עורכים), חוברת המאה של אליאל חלק ב' (103-102). ירושלים. 133-119.
- 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 II4 - 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.