המניעים להקמת סבסטוס (נמל קיסריה) והמקורות הכספיים לה[1]

יוסי קוסט

תל־אביב

The Reasons and Financial Resources

for Building Sebastos, Caesarea's Port | Yossi Kost

המניעים להקמת סבסטוס

המקור היחיד שבידינו הדן במניעים להקמת הנמל והמתאר את ממדיו ומיקומו הם שני הקטעים בספרי יוסף בן־מתתיהו המובאים להלן:

> ״הוא ראה עיר אחת מערי החוף שנקראה בשם מגדל סטרטון, שהלכה ונתפוררה, אבל מפני מיקומה המצויין הייתה ראוייה למשאת נפשו. הוא חזר ובנאה כולה באבני שיש, וקישט אותה בארמון מלכות מבהיק: בו הגיע לידי גילוי גודל רוחו. כי בין דורא ליפו, שביניהן עמדה העיר לא היה נמל בכל החוף, וכל אחד שהיה מפליג בין פיניקיה למצרים בים הפתוח, היה צריך להפליג כשהעוגן פתוח מחמת הרוח המערבית, כי גם משב רוח מתון במקום הזה דוחף את הגלים לגובה כזה כלפי הצוקים, שהגלים החוזרים עושים את הים רוגש ביותר. אבל המלך הצליח על ידי הוצאות ותעוזה להתגבר על הטבע, ובנה נמל גדול מזה של פיראוס, וקבע במפרציו עוד מעגנים עמוקים״ (*מלחמת* א׳, 408–410).

ובגירסה אחרת:

> ״הוא (הורדוס) גם נתן דעתו על מקום (אחד) על שפת הים מתאים ביותר להכיל עיר. מקום זה נקרא לפנים מגדל שרשון. הוא התקין את (תבנית העיר) לפי תכנית נהדרת, והקימה כולה על בנייניה, 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) פיראיבס (פיראוס), 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. שכן העיר שוכנת בפיניקיה בדרך הים למצרים בין יפו לדאר; אלה הן ערי־חוף קטנות שקשה לחנות 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 לחנות אל (חוף) היבשה.״ (*קדמוניות* ט״ו, 331–334).

---

1 המאמר מבוסס על חלק חלק מעבודה לקבלת התואר ״מוסמך״ באוניברסיטת בר־אילן בהנחיית פרופ׳ שמעון דה.

איורי אוניות המלחמה והמסחר המשולבים במאמר נלקחו מתבליטי סרקופגים, פסיפסים, מטבעות ושיחזורים. הם מציגים את אוניות התקופה שלשימושן נבנה הנמל.

משני קטעים אלו ניתן ללמוד את הדברים הבאים:

1. הורדוס בחר ב"עיר שהלכה ונתפוררה", כלומר עיר נטושה או עיר קטנה ודלה. היא לא הייתה מיושבת ביהודים ובה היה באפשרותו להגשים את חלומות הבנייה האדירה שלו וליצור איזון, עבור נתיניו הלא יהודים, לבנייה המפוארת שביצע בירושלים.

2. הוא בנה בה נמל עמוק מים מאחר שבין דור ליפו לא היה נמל כזה. אניות שהפליגו למצרים נאלצו להתרחק מקו החוף, ובנמלי דור ויפו הן השליכו עוגן במרחק מה מהיבשה.

3. הים באזור זה רוגש וגם בעת שהוא שקט, הרוח הדרום־מערבית מסוכנת לאוניות.

4. הנמל היה גדול מאוד (כגודלו של נמל פיראוס או יותר) וסיפק מקומות עגינה לציים גדולים.

5. הורדוס התגבר על הליקויים הטבעיים בחוף וכבש את איתני הטבע.

6. בניית הנמל בוצעה בחומרים מיובאים ובהוצאות גדולות.

חוקרים שונים שהתבססו על קטעים אלו, ומתוך הבנתם את אופיו של הורדוס ואת הנסיבות ששררו באימפריה הרומית ברבע האחרון של המאה הא' לפנה"ס, פיתחו תיאוריות שונות כמענה לתהיות מדוע הוקם הנמל, ומדוע הוקם דווקא במגדל סטרטון.

אברהם שליט, ההיסטוריון שהקדיש את חייו לחקר הורדוס ופועלו (אך זאת בטרם נערכו החפירות הנרחבות בקיסריה ובנמלה), כתב: "הנמל הוא ששיווה לקיסריה את חשיבותה, דרכו יצאה לממכר־חוץ תנובת אדמתם של איכרי ארץ־ישראל ומוצרי המלאכות שבהן היו עוסקים במלכות הורדוס, וחשוב מזה: דרכו יצאו הסחורות היקרות, שבאו מן המזרח הרחוק ומערב הדרומית ונועדו בשביל ארצות המערב בכלל ואיטליה ורומי בפרט. על ידי בניין קיסריה ונמלה עשה הורדוס את ארצו למרכז מסחרי עולמי, והרבה את הכנסותיה לעין ערוך" (שליט תשכ"ב, 172).

היסטוריון אחר, ישראל לוין, הסביר את הקמתה של קיסריה במקום מגדל סטרטון בהיותה חלק מביצוריו של הורדוס כנגד בני עמו, וזאת בהסתמך על דברי בן־מתתיהו: "(לשמירה) מפני העם כולו בנה את המבצר משכבר הימים, מגדל שרשון, וקרא שמו קיסריה" (*קדמוניות* ט"ו, 294). לוין תיאר קו הפרדה דמיוני שיצר הורדוס בין יהודה לגליל, בחינת "הפרד ומשול", אשר כלל את קיסריה, סבסטיה וגבע פרשים, וטען שבכך הוא הקטין את סכנת ההתקוממות נגד שלטונו. הנמל היווה תרומה חשובה לכלכלת המדינה והפך במהירות לאחד הנמלים החשובים במזרח הים התיכון. באמצעותו נקשרו קשרים עם מצרים, החוף הפיניקי, אסיה הקטנה ואפילו עם רומא וספרד. הבחירה באתר לא הייתה, לדעת לוין, מקרית. דור ועכו היו מחוץ לתחום שלטונו של הורדוס, וביפו היו יסודות עוינים, כדברי בן־מתתיהו (*מלחמת* א, 292). מגדל סטרטון, לעומת זאת, הייתה עלובה ועל־ידי בנייתה ואכלוסה קנה הורדוס את נאמנות תושביה והכרת תודה מצדם (Levine 1975, 11–14).

אבנר רבן טען שעם עלייתו של אוגוסטוס כשליט יחיד ברומא וגיבוש ה"שלום הרומאי" שהביא עמו פריחה כלכלית חסרת תקדים, נוצר ביקוש למוצרי מותרות אשר יובאו ממקורות שמחוץ למדינות הים התיכון. מגבלות ההובלה היבשתית ועלותה גרמו להגדלת נפח ההובלה הימית, מספר הנמלים וממדיהם. כך נבנו או שופצו נמלים בערים כמו לפטיס מגנה ומסינה, שדרכם עבר היבוא מחצי האי ערב, מאזור האוקיינוס ההודי ומעבר להם. הורדוס ניסה להשתלט על המסחר במוצרי המותרות ולהעבירו דרך ארצו, ובכך לרכוש מעמד כלכלי חזק. כצעד ראשון היה עליו להשתלט על דרכי היבשה שהובילו לחוף המזרחי של הים התיכון, ולשם כך נשא לאישה את בתו של מלך הנבטים ומאוחר יותר ניסה לכבוש את הממלכה הנבטית עצמה. לאחר מכן נזקק הורדוס לנמל, שבו תוכלנה לחרוף אוניות סוחר גדולות ואף לעבור טיפול ותיקון במידת הצורך, ובאביב, בתחילת עונת הספנות, לצאת לים ולהגיע ראשונות לרומא, שבועות לפני המשלוחים שיצאו מהנמלים הקטנים שבאזור. היתרונות הכלכליים שהיו טמונים בכך עבור הורדוס ברורים, ולצורך זה נבנה הנמל הגדול (Raban 1980,

8). רבן מסביר, שמיקומה של קיסריה במרכז הארץ עשה אותה לבחירה הגיונית תודות לקלות הגישה אליה מעמק יזרעאל, הגליל, בקעת הירדן, הגולן והשומרון, וגם יהודה וירושלים אינן רחוקות. קיסריה ונמלה היו לגשר בין רומא לבין התרבות והכלכלה של יהודה. הנמל שימש ליצוא שמן זית, תבלינים, בשמים, אפרסמון ומלח. אך מדובר בכמויות שאינן דורשות נמל גדול ומכאן שחשיבותו הייתה בהיותו מוצא לסחר–מעבר (טרנזיט) (רבן תשס"ד).

פיטר ריצרדסון מייחס את בניית הנמל על־ידי הורדוס במגדל סטרטון לרצונו להציג לפני מיטיביו הרומים את השילוב של טכנולוגיה רומית, תרבות הלניסטית ונמל בינלאומי (Richardson 1999, 93).

ג'ק פסטור (2003) סבור, שהנמל נבנה באתר זה תודות למיקומו בקצה הצפוני של מישור החוף אשר היה בשליטתו של הורדוס. רק בשנת 23 לפנה"ס קיבל הורדוס את נחלתו של זינודורוס בצפון – הטרכון, החורן והבשן – והוא נזקק לנמל בצפונה של ממלכתו לשם יצוא סחורות מאותו חבל ארץ ויבוא אליו. המקום גם התאים מבחינת מערכת הדרכים הארצית, שכן היה סמוך למעברים החיוניים של דרך האורך הבינלאומית בוואדי מילח' ובנחל עירון. נמלי דור ועכו לא היו בתחום שלטונו ואילו נמלי עזה ויפו היו רחוקים מדי.

הוהלפלדר מונה כסיבות להקמת הנמל את רצונו של הורדוס לבנות עיר שתבטא את הכרת תודתו לפטרונו, וככל הנראה הוא היה הראשון שטבע את השם 'קיסריה'; את רצונו לאזן את בניית המקדש בירושלים (כאות רצון טוב כלפי תושביו היהודים ולרכישת אהדתם לשלטונו), בבניית עיר הלניסטית–רומית שתשקף את דאגתו לנתיניו ההלניסטים ותרכוש את ליבם. הורדוס תכנן גם להפיק תועלת כלכלית מבניית נמל במזרח הים התיכון בנוסף לזה של אלכסנדריה, אשר יוכל לשמש הן את הצי הרומי והן את הצי שלו;[2] ולבסוף, כמו כל מלך הלניסטי או קיסר רומאי, הוא רצה להותיר זכר לעצמו בבנייה מונומנטלית[3] (Hohlfelder 1999, 154–156). הוהלפלדר גם מעלה השערה, שבניית הנמל הייתה רעיון של מרקוס אגריפה (Hohlfelder 2000, 251; להלן).

למרות שהוהלפלדר מבקר קשות במאמרו (Ibid., 243–246) את דעותיו של ביבה (Beebe 1983), יש לדעתנו לקבל חלק גדול מדעותיו של זה האחרון. לדעת ביבה, הנמל הוקם בגלל אינטרסים רומיים. לטענתו לאוגוסטוס היה ברור, שכדי לשמור על הגמוניה בסוריה ובארץ־ישראל הסמוכות לגבול פרתיה, הוא זקוק לנמל משוכלל לצרכים צבאיים ומסחריים כאחד. בדיקת החלופות שעמדו לרשותו העלתה, שיפו ודור היו קטנות מדי, ובעזה – שכבר נוצלה על־ידי הנבטים – לא ניתן לבנות נמל עמוק מים. ביבה אינו מסביר מדוע לא נבחרה עכו. הטעמים הצבאיים שמנה אינם משכנעים, אך נראה שמאחר שחלפו רק שמונה שנים מאז קרב אקטיום, והורדוס כבר הוכיח את נאמנותו, ומתוך צורך להכין חלופה לאלכסנדריה, נבחרה קיסריה.

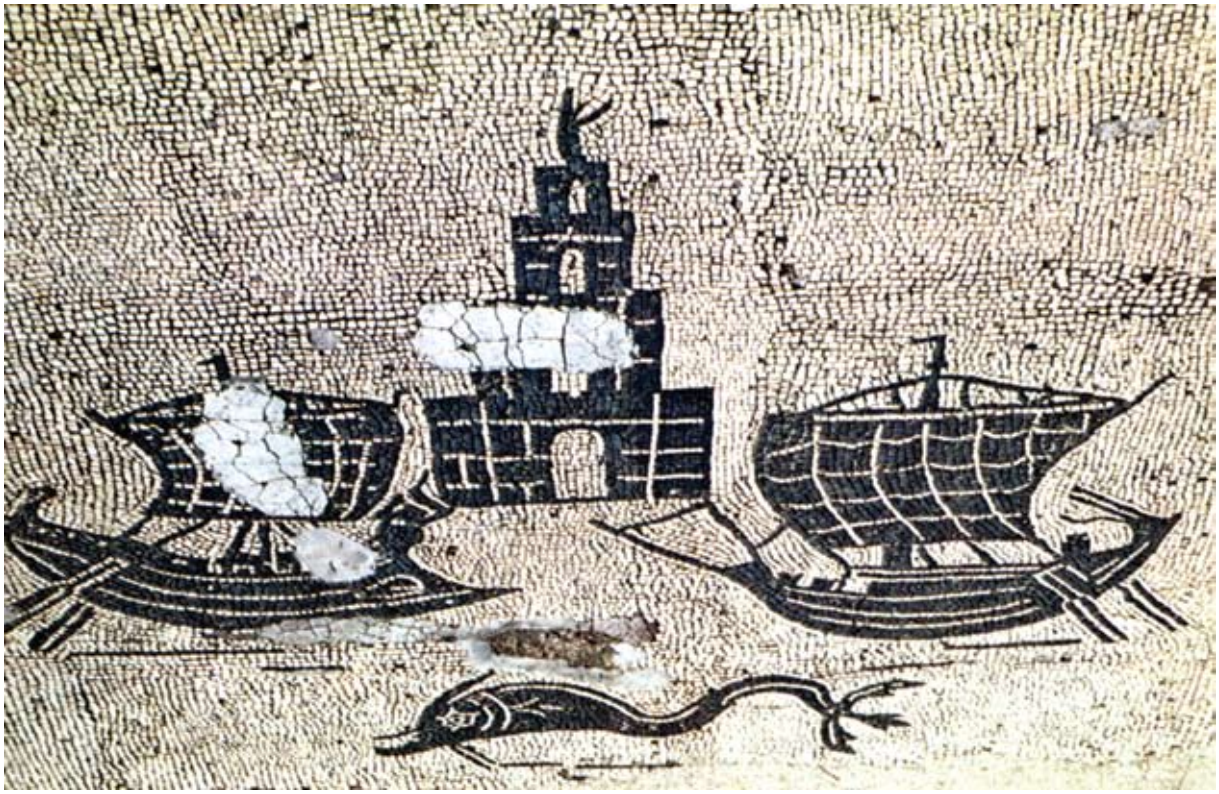
ביבה קשר את מועד ההחלטה על הקמת הנמל, של הורדוס ושל אוגוסטוס כאחד, גם עם המשברים שאירעו ברומא ובארץ־ישראל. בן־מתתיהו מספר על בצורת ורעב כבד שפקדו את הארץ בשנה השלוש־עשרה (24/23 לפנה"ס) לשלטונו של הורדוס (*קדמוניות* ט"ו, 299–316). כמו כן פרצה מגפה שהפילה חללים רבים. הורדוס הסיר את כל הזהב והכסף מארמונו והתיכם כדי לשלם לפטרוניוס, נציב מצרים, עבור התבואה שנשלחה לארץ להצלת הגוועים ברעב. סביר להניח, שבמהלך אירועים אלה התברר, כי נמל יפו קטן מדי ואינו מסוגל לקלוט אוניות חיטה בצובר, ובמהלך הפריקה לסירות קטנות נפל בוודאי חלק מהתוצרת למים. גם הרוחות עיכבו את הפריקה ודחו את הרגע שבו קיבלו הרעבים את המזון. ייתכן שהורדוס ניסה לפרוק חיטה גם בנמלים שלא שלט בהם, כמו דור, אשקלון ועכו, אולם במקרה זה נאלץ בוודאי להשאיר חלק מהמזון המיובא לאוכלוסייה המקומית כתשלום. כל אלה זרזו ללא ספק את החלטתו לבנות נמל עמוק מים בתחומי שלטונו.

ברומא שרר בשנת 23/22 לפנה"ס רעב כבד כתוצאה משיטפונות של נהר הטיבר, ובעקבות זאת פרצה בה מגפה (Garnsey 1988, 219). האוכלוסייה הצטמצמה עד כדי כך שאדמות חקלאיות ננטשו. העם "פנה" לאוגוסטוס בבקשה, שיקבל על עצמו שלטון יחיד ועמו את האחריות לאספקת גרעינים לרומא (Cassius Dio 54, 4, 1; Augustus 1.5). הקיסר עשה זאת

2 בשנת 14 לפנה"ס יצא הורדוס עם הצי שלו לעזרת מרקוס אגריפה בים השחור (*קדמוניות* ט"ז, 16–21).

3 ב*קדמוניות* ט"ו, 330 אומר בן־מתתיהו: "...וגם השתדל להשאיר לדורות הבאים מצבות–(זיכרון) גדולות של (ימי) שלטונו. משום כך גם נתעורר לשקוד על בניין הערים והוציא הוצאות מופלגות על כך".

איור 1. אוניות סוחר גדולות מגיעות לאוסטיה, עיר הנמל של רומא שנבנתה בשפך נהר הטיבר לים.
במאה הא', בימי קלאודיוס, נבנה נמל גדול מצפון. הוא הורחב בנמל נוסף בימי טריאנוס (98–117 לספירה).
דגמי אוניות משא מופיעים בפסיפסים שהותקנו בפתחי חלק מ־70 אגודות המסחר שהתרכזו בכיכר (פיאצאלה דלה קורפורצאיוני) באוסטיה.
הן סחרו עם ערים כאלכסנדריה, ארל, נארבין וקרתגו. ניתן לשער כי אוניות כדוגמת אלה פקדו גם את נמל קיסריה (צילום: א' איזדרכת)



איור 2. פסיפס ובו אוניות סוחר מצדי המגדלור בנמל אוסטיה, שדרכו ייבאו לרומא מוצרי מזון (חיטה) מהפרובינקיות שמעבר לים,
כסרדיניה ומצרים. באוסטיה היה מרכז האנונה – המשרד האחראי על חלוקת התבואה בקרב אזרחי רומא (צילום: א' איזדרכת)

ביעילות כה רבה, שתוך ימים אחדים הסיר את איום האנרכיה מרומא.

לדעת ביבה לא היה זה מקרה, שבניית הנמל החלה לאחר שני אסונות אלה ברומא ובארץ־ישראל. היה כאן שילוב של אינטרס רומי להבטיח את אספקת הגרעינים, ואינטרס של הורדוס לבנות נמל עמוק מים לצורכי הארץ לאור הגידול בסחר הבינלאומי, שהתפתח תודות ל"שלום הרומי". ואכן צ'רלסוורת' (Charlesworth 1961, 23) ציין, שאחרי חודש יולי הדרך היחידה להפליג מאלכסנדריה לרומא הייתה לאורך החופים, וזאת עקב משטר הרוחות וזרמי הים.

גם רולר (Roller 1998, 133–135) הצביע על העובדה, כי הורדוס נזקק לנמל עמוק בחופי ממלכתו, אולם חשיבותו של זה עלתה לאין שיעור לאחר שהוא השתמש באוצרותיו הפרטיים כדי לשלם עבור התבואה שיובאה לארץ בזמן הרעב הגדול. הורדוס הבין אז, שהביטחון הכלכלי של מדינתו תלוי בקיומו של נמל מסוג זה. רולר ציין גם, כי הנמל הוקם במגדל סטרטון מאחר שהיא נמצאה בקצה הצפוני של רצועת החוף שהייתה בתחום ממלכתו של הורדוס.

נסכם את דעות החוקרים השונים שהובאו לעיל, בניסיון להבין את השיקולים שעמדו בבסיס ההחלטה להקים את הנמל, ודווקא במגדל סטרטון. נראה שהבחירה לבנות את העיר בשטח שהורדוס קיבל זה לא מכבר, לאחר שקודם לכן היה בשליטת קליאופטרה, ובה נמל שיתחרה בזה של אלכסנדריה, הייתה החלטה מדינית נבונה ביותר. זאת הייתה, כאמור, העיר הראשונה שנקראה קיסריה (Ibid., 89). הורדוס חלם לפתוח חלון למערב, ואין ספק, כי מאחורי ההחלטה על הקמת הנמל עמד גם השיקול הכלכלי. בבניית נמל עמוק השמיש בכל מזג אוויר הגשים הורדוס חלק מחלומו וגם הציע לרומא שרות שהיה בעל ערך רב עבורה. גם מבחינה פנימית, הקמת עיר הלניסטית–רומית בד בבד עם בניית בית המקדש אותתה לתושבים הנוכרים ולאוגוסטוס, שההלניזציה או הרומניזציה של הממלכה חשובות להורדוס. גם להקמת עיר שתגשים את חלומו, עיר "שלו", היה ערך עבורו. לכן נבחר המיקום הזה בקצה הצפוני של תחום שלטונו, הרחק ככל האפשר מהמרכזים היהודיים ובראשם ירושלים.

לא ניתן להתעלם מבולמוס הבנייה שאחז באותה עת בהורדוס, כמו גם בפטרוניו, אוגוסטוס ואגריפה. שני האחרונים בנו אז את רומא (Suetonius, 28) והורדוס לא יכול היה להרשות לעצמו לפגר אחריהם. גם סיבות חברתיות וכלכליות עמדו מאחורי שיקוליו, שכן מפעלי הבנייה הגדולים שלו העסיקו עשרות אלפי עובדים ותרמו לפריחה כלכלית.

סבירה מאד גם השערתו של הוהלפלדר (Hohlfelder 2000) בדבר חשיבותה האסטרטגית והפוליטית של קיסריה עבור מרקוס אגריפה. בשנת 23 לפנה"ס מונה אגריפה ליורשו של אוגוסטוס (Cassius Dio 53, 30; Reinhold 1965, 78–79) ומעמדו התחזק עם מותו של מרסלוס, אחיינו של זה. אגריפה היה ידידו הטוב של הורדוס, לפחות לפי עדותו של בן־מתתיהו (*מלחמת* א', 400; *קדמוניות* ט"ו, 361). הוהלפלדר טוען, שהידידות נבעה מסיבות של תועלת פוליטית הדדית. סימוכין נוספים לידידות בין השניים ומקורות נוספים המעידים על טיב היחסים ביניהם, מובאים בספרו של רולר (Roller 1998, 43–53). הוהלפלדר ציין את היחלצותו של הורדוס לעזרת אגריפה בבוספורוס בשנת 14 לפנה"ס (Hohlfelder 2000, 247), בראש צי שנבנה ללא ספק באישור רומא, דהיינו אישורו של אגריפה, שקיבל את סמכויות השליטה במזרח (Reinhold 1965, 167–175). פגישה זו עם אגריפה (*קדמוניות* ט"ז, 16–26) הייתה התגשמות חלומו של הורדוס והשיא בקריירה שלו – ניהול משא ומתן בשם רומא. הורדוס גם פעל לטובת היהודים ברחבי האימפריה. הוהלפלדר (Hohlfelder 2000, 247) הניח שהוא פעל כך בציפייה, שאגריפה יהיה הקיסר. אך האחרון נפטר כבר בשנת 12 לפנה"ס, ומהלך הדברים השתבש עבור הורדוס, הן בארצו שלו והן במערכת יחסיו עם אוגוסטוס. בסוף ימיו אמר אוגוסטוס את המשפט המפורסם: "עדיף להיות חזיר בחצרו של הורדוס מאשר בְּנוֹ" (Macrobius 1969, 171).

הוהלפלדר (Hohlfelder 2000, 251) מעלה את ההשערה, שבניית הנמל הגדול והמשוכלל הייתה רעיון של אגריפה. אמנם אין הוכחות או ידיעות כתובות על כך במקורות, אך – כפי שנראה בהמשך – מאחר שלדעתנו הנמל נבנה בסיוע רומי, האפשרות שאגריפה הוא "אבי" הרעיון סבירה ביותר. לדברי בן־מתתיהו, הורדוס היה ידידו הטוב של אגריפה, למרות שלא ברור, מתי הספיקו להתיידד. ייתכן שנפגשו במהלך ביקורו הראשון של הורדוס ברומא בשנת 40 לפנה"ס, אך מאחר שהוא היה מחסידי אנטוניוס לא נראה כי הם התיידדו כבר בביקור זה. יש לזכור, כי הורדוס היה אופורטוניסט ופוליטיקאי מעולה, ובוודאי לא קשר קשרים עם הצד הלא נכון במערכת השלטון. סביר ביותר שהם התיידדו בעת ביקורו ברומא בשנת

23 לפנה"ס ומצאו הרבה מן המשותף ביניהם (Reinhold 1965, 84 n. 47). לשניהם היה עניין בבנייה, שבוודאי הייתה אחד מנושאי שיחתם. אגריפה היה אחראי על הקמת הצי הרומי בשנות השלושים וכן על בניית מעגן בטוח עבורו במפרץ נאפולי. הוא גם פיקד על הצי בקרב אקטיום. לפיכך ניתן להניח, שבשיחותיהם עלה הרעיון של בניית הנמל בקיסריה. הקמת צי יעיל ששט בקביעות בים התיכון תרמה רבות לשלומה ולשגשוגה של האימפריה הצעירה. הדיכוי התקיף של שודדי הים היה יסוד חשוב בקיום סחר חופשי בין מזרח למערב.

המקום שנבחר היה ללא ספק קשה, ללא כל יתרון טבעי. להורדוס לא היו מהנדסים שיכלו לתכנן נמל כזה, אם כי, כפי שנראה להלן, הייתה לו סמכות מסוימת בפיניקיה, ועם בוני הנמל נמנו בוודאי מהנדסים פיניקים. מהירות ההקמה והפתרונות הטכנולוגיים החדשניים (כגון היתרון הגדול של המלט ההידראולי, הפוצולנה, שניתן להשקיעו במים והוא מתקשה בהם אפילו יותר ממלט יבשתי) מעידים, כי בתכנון הנמל ובהקמתו השתתפו מהנדסים זרים. לפני בניית הנמל בקיסריה לא נעשה בשום מקום אחר שימוש כה נרחב בפוצולנה. אין גם ספק שאגריפה התוודע לתכונות החומר הזה במעגן במפרץ נאפולי, שהוא היה אחראי להקמתו. ברור גם, שכל הפוצולנה שנוצלה בקיסריה הייתה מיובאת. כיצד הובאו כמויות אלה כה מהר, וכיצד שולם תמורתן? רק אוגוסטוס או אגריפה יכלו להטות את צי הדגן הרומי ממסלולו הקבוע, ולהורות לאוניות "לבזבז" זמן יקר על הפלגה לקיסריה, לפרוק שם את מטענן ורק אז להמשיך לאלכסנדריה. הורדוס אף לא היה מעז לבקש זאת שכן הדבר החשוב ביותר לאבטחת יציבות השלטון ברומא היה אספקת החיטה.

פגישתם של הורדוס ואגריפה במיטילנה שנה לפני תחילת הבנייה, הצורך במהנדסים רומים, המאמץ הלוגיסטי הכרוך ביבוא חומרי הגלם, כמו גם בניית הצי על־ידי הורדוס והשימוש שנעשה בו לראשונה לסייע לאגריפה – כל אלה הן הוכחות נסיבתיות לסיוע רומי בבניית הנמל. אגריפה עצמו היה המפקד הימי הרומי העליון, אשר הכיר בערך הכוח הימי. ייתכן גם שהוא סייע להקמת נמלה של קיסריה לשם שימוש אפשרי נגד פרתיה.

הסיבות להקמת נמל גדול

סבסטוס נבנה כנמל גדול, השווה בממדיו לנמל פיראוס שביוון או אף עולה עליו, ויכלו לעגון בו "ציים רבים". ואכן הממצא הארכיאולוגי מאשר, ששטח הנמל היה למעלה ממאתיים דונם, ובו נמל פנימי וחלוקה נוספת של השטח על־ידי רציף, נתונים המאשרים את דברי בן־מתתיהו. העובדה שהנמל היה מהגדולים בנמלי התקופה מוצאת את ביטויה גם אצל יוסטון (Houston 1988, 560), המונה את הנמלים הגדולים בתקופה הרומית וכולל ביניהם את אוסטיה, אלכסנדריה, לפטיס מגנה וקיסריה. נמל לפטיס מגנה השתרע על 102 דונם בלבד (Singer et al. 1957, II, 520); נמל אוסטיה נבנה על־ידי קלודיוס בשנת 46 לספירה (כ־60 שנה לאחר שהורדוס בנה את סבסטוס) והורחב על־ידי טריאנוס לשטח של כ־320 דונם (Ibid., 519); נמל פיראוס, שלמעלה מ־300 אוניות יכלו לעגון בו (Ibid., 517) השתרע על כ־600 דונם (Graauw 1998, 54); ושטחו של נמל אלכסנדריה היה כ־380 דונם (Ibid., 54).

נשאלת כמובן השאלה, מדוע נזקק הורדוס לנמל כה גדול?

העובדה שנבנה נמל כזה, בעוד שלאחר שקיעתו, בתקופה הביזאנטית – שבה הארץ הגיעה לשיא מבחינה כלכלית ודמוגרפית (ברושי תשמ"ז) – לא נבנה מחדש בקיסריה נמל גדול, היא כשלעצמה מובילה למסקנה, שהיה צורך רומי ולא מקומי בנמל כזה.

אחדות מן התשובות המקובלות לסוגיה זו הוזכרו קודם לכן; ריצרדסון טען, שהורדוס רצה להפגין פאר בפני פטרונו, ובמסגרת תכניות הבנייה המגלומניות שלו בנה גם נמל כה גדול. הוהלפלדר שיער, שהנמל נבנה במטרה להתחרות בזה של אלכסנדריה, ורבן טען שמדובר בנמל מעבר (טרנזיט) ושהורדוס שאף להותיר את חותמו לדורות הבאים.

הדיון בשאלה זו מחייב להתייחס לתנאי השייט וכן לכלי השייט ולנפח ההובלה שלהם באותם ימים. מאחר שהספינות נעו רק בכוח מפרשים וצוותי חותרים, השייט הוגבל לתקופת הקיץ. יש הטוענים שהוא היה אפשרי רק בחודשים יולי ואוגוסט, אך נראה שעונת השייט נמשכה ממאי עד ספטמבר, ולעתים אף ממרס עד נובמבר (Casson 1995, 270). לפי Vegetius (אצל Rickman 1980, 15) התנועה הימית שבתה כליל במשך ארבעה חודשים, מה־11 בנובמבר עד ה־10 במרס. הים

התיכון מסוכן מאוד במשך שמונה חודשים בשנה, מה־22 בספטמבר עד ה־27 במאי.

מהירות השייט הייתה תלויה בשני גורמים – כיוון הרוח ומהירותה, וסוג כלי השייט. לאור התנאים במזרח הים התיכון, שייט בכיוון דרום, כמו מאיטליה למצרים, היה מהיר יחסית – כחמישה קשרים בשעה, ודי היה בשבוע או בשבועיים להגיע מפוטולי (הנמל ששימש את רומא לפני בניית נמל אוסטיה) לאלכסנדריה. השייט צפונה, לעומת זאת, נמשך כחודש עד חודשיים (Casson 1995, 281–296).

הובלת כ־130–160 אלף טונות דגנים[4] בכל שנה ממצרים לרומא תפשה, כנראה, את נפח ההובלה הימית הגדול ביותר במאות הראשונות לספירה וחייבה היערכות מיוחדת. לפי חישוביו של קסון (Ibid., 297–299), ספינה שחרפה באלכסנדריה הספיקה לטעון דגנים לפני בוא האביב, להפליג לרומא, לפרוק אותם שם ואף לבצע סבב שני. אניות שחרפו ברומא הספיקו לבצע רק סבב אחד וסיימו באלכסנדריה לקראת החורף. אוניות שהפליגו מאלכסנדריה לרומא בעונת הסתיו שטו לאורך החוף (בעיקר בלילה, כדי להימנע מרוח נגדית) ובין היתר גם לאורך חופי יהודה וסוריה.

נפחן של מרבית האוניות בצי הדגנים הרומי היה 150–500 טונות, אך היו גם אוניות ענק שנשאו עד כ־1,300 טונות (Ibid., 169–190). בהנחה פשטנית במקצת, שלפיה כל אונייה הובילה 500 טונות דגנים מאלכסנדריה לרומא,[5] ועל סמך החישוב שערך קסון (לעיל), שלפיו אונייה ביצעה סיבוב ומחצה בעונה, נדרשו למבצע כמאתיים אוניות (500:150,000x1.5). כמו כן יובאו לרומא מוצרים אחרים, חלקם מארצות המזרח הרחוק (Rostovtzeff 1957, 66–67; Millar 2002, 228–229). כמויות נוספות של דגנים הובאו לרומא מצפון אפריקה, מסיציליה ועוד. גם נפח השייט הזה היה גדול יחסית.

מאחר שבחורף היה צורך במקומות עגינה מוגנים עבור כל הצי, חלקם באירופה וחלקם באלכסנדריה, אין ספק, שגם נמלים שהוקמו בפרובינקיות רומיות ובממלכות ואסאליות נאמנות שימשו למטרה זו. לא זו בלבד שהם סיפקו מקומות עגינה, אלא שתודות לאפשרות למצוא בהם מקלט לאורך מסלול ההפלגה, הם אפשרו להאריך את עונת השייט. יתרה מזו, כפי שהוזכר לעיל, הים התיכון המזרחי אינו בטוח להפלגות. אוניות הדגנים הפליגו בשיירות, וכשנקלעו לסערה היה צורך למצוא מעגן בטוח לכולן, ולכך נדרש נמל מוגן גדול. זאת הייתה אחת הסיבות לבחירה במגדל סטרטון להקמת הנמל: הוא שכן בקרבת הגבול הצפוני של ממלכת של הורדוס והיה הנמל הקרוב ביותר לאירופה שהוא יכול היה לבנות. גם אוניות שהפליגו בתקופות פחות מתאימות (לעתים בגלל מחסור בלחם ברומא, או צי מלחמה, או הפלגה דחופה של אישיות חשובה), נזקקו לנמל מוגן בדרכן לאורך החוף.

כל הסיבות שנמנו לעיל הצדיקו במידה זו או אחרת בניית נמל גדול. הסיבה המרכזית לכך הייתה העובדה שסבסטוס, נמלה של קיסריה, סייע באבטחת עורק החיים של רומא והבסיס ליציבות השלטון בה – אספקת הדגן.

אפשרות נוספת, החסרה סימוכין היסטוריים, היא שהורדוס התכוון להקים צי מלחמה. מוזכרת אמנם יציאתו לעזרת מרקוס אגריפה בבוספורוס (לעיל), אולם זהו האיזכור היחיד של צי השייך להורדוס. סביר ביותר שהייתה לו ספינה מלכותית ואולי עוד ספינת עזר, אבל אין כל הוכחה לכך שהיה לו צי של ממש.

מקורות המימון לבניית סבסטוס

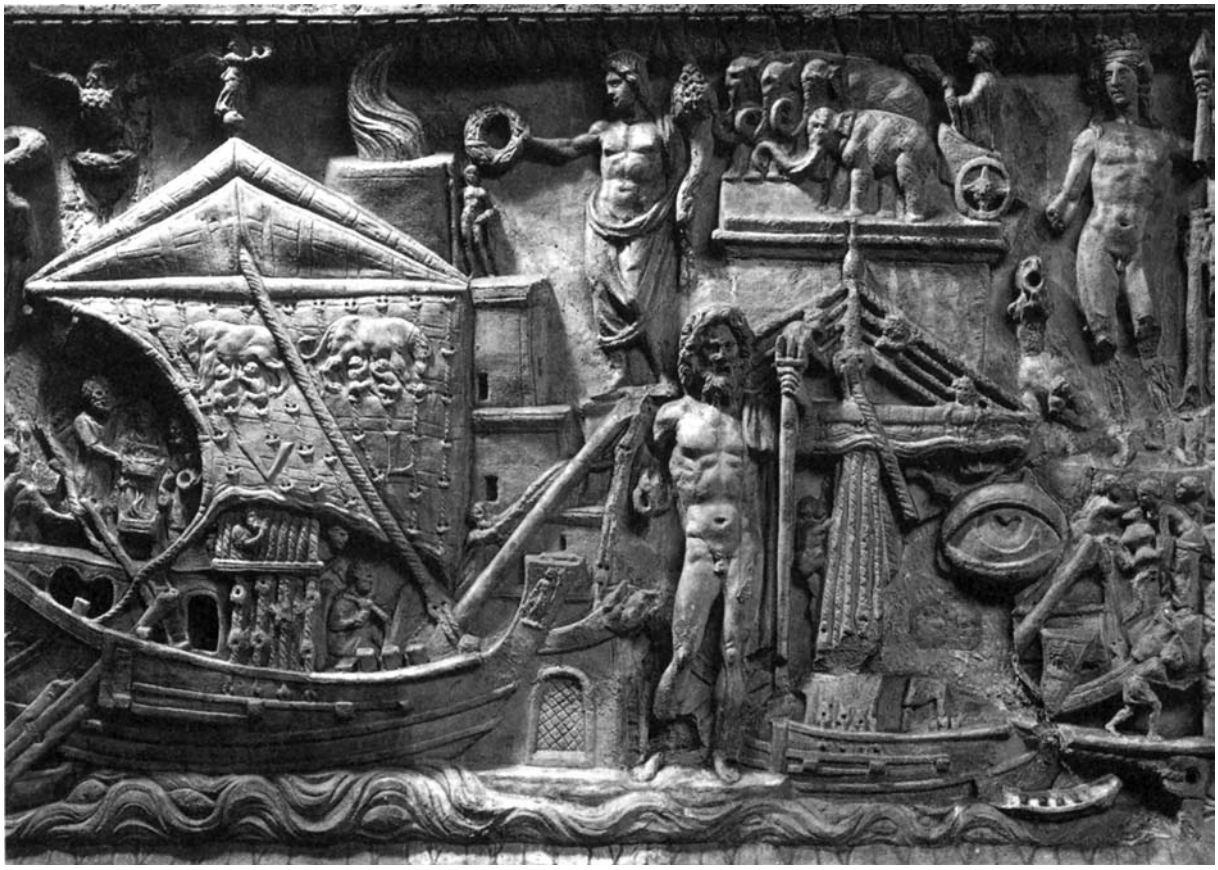
מדובר בפרויקט יקר בקנה מידה בינלאומי (ראו מאמרו השני של המחבר בקובץ זה). גם עבור קיסר רומי בניית נמל לא

---

4 על כמות הגרעינים שיובאו ממצרים לרומא נכתבו חיבורים רבים (למשל: Charlesworth 1961; Rickman 1980; Casson 1984; Garnsey 1988). אפילו אצל בן־מתתיהו יש רמז לכמות, בצטטו את אגריפס הב', שאמר, בנסותו למנוע את המרד: "..מדינה זו אינה רואה עלבון בדבר להיות משועבדת לרומי... ומלבד כסף היא שולחת דגן המזין את רומי ארבעה חודשים" (*מלחמת* ב', 383–385). בדרך כלל מסתמכים בקביעת הכמות על Epitome, de Caes, 1.6 (מובא אצל Rickman 1980, 118 n. 84) שכתב במאה הד', שרומא ייבאה בימי אוגוסטוס 20 מיליון מודיי חיטה שהם 140,000 טונות לערך (מודיי, ביחיד מודוס [סאה] היא מידת נפח, השווה לכ־9 ליטר. משקל היבוא תלוי כמובן במשקל הסגולי של הגרעינים. מודוס חיטה שקל, לאחר הדייש, 6.5–7.2 ק"ג) (Ibid.).

5 למרות שקסון (Casson 1995, 171–172 n. 23, 25) טוען שהמשקל הרצוי בימי אוגוסטוס היה 340 טונות לאוניית דגנים רומית.

איור 3. תבליט על סרקופג המתאר שלוש ספינות מסחר רומיות נכנסות לנמל. בצד שמאל מגדלור עם סימון אש, כפי שנמצא בנמל הרומי באוסטיה (המאה הג' לספירה; מוצג במוזיאון קרלסברג בקופנהגן, דנמרק;
http://he.wikipedia.org/wiki/Museum_für_Antike_Schiffahrt,_Mainz_01._Spritsail.jpg)



איור 4. תבליט אוניית מסחר רומית בנמל אוסטיה (תחילת המאה הב' לספירה; מוצג באקדמיה האמריקנית ברומא; Holum 1988, 140)

הייתה דבר שבשגרה ונדרש לה תקציב מיוחד.[6] על אחת כמה וכמה כאשר מדובר במדינה קטנטונת, עצמאית למחצה, עם שלטון בלתי אהוד על התושבים, שהיה חייב משום כך להחזיק כוחות שיטור וצבא ניכרים. בנוסף לכל אלו אנו עוסקים במלך אחוז בולמוס בנייה ונדיב, שהיה מוכן לממן גם משחקים אולימפיים ואירועים נוספים הן בארצו והן ברחבי האימפריה הרומית.

לא כאן המקום למנות את מפעלי הבנייה הרבים של הורדוס, אך פטור בלא כלום אי אפשר, ולהלן רשימה חלקית של הגדולים שבהם: בית המקדש והר הבית עם הסטיו המלכותי (*קדמוניות* ט"ו, 380–423) – פאר היצירה באותם ימים (וכך עד היום לגבי השרידים שנותרו מהם), שעלות בנייתם הסתכמה בכ־50,000 שנות עבודת אדם (ורשבסקי ופרץ תשנ"ג); מצודת אנטוניה ומתקני שעשועים בירושלים, שמזכיר בן־מתתיהו, כמו תיאטרון ואמפיתיאטרון (*קדמוניות* ט"ו, 268, 292, 424), ואשר רק שרידים ארכיאולוגיים מועטים שלהם התגלו; ארמון המלך בירושלים והמגדלים. פרט לאלה הורדוס בנה ארמונות ביריחו, הרודיון, פאניאס וציפורי; בנה או שיפץ את המבצרים במצדה, הרודיון, מכוור, הורקניה, סרטבה, קיפרוס ועוד; בנה מחדש ערים מנוונות – סבסטי/שומרון, קיסריה, אנטיפטריס ועוד; ובנה ערים לחיילים משוחררים – גבע פרשים, ביתורא שבטרכון ועוד. אם נוסיף לרשימה זו גם את הבנייה שלו מחוץ לגבולות ממלכתו: בדמשק, צור, צידון, ביירות, טריפולי, לטקיה, אנטיוכיה, קיליקיה, ליקיה, ניקופוליס, רודוס, קוס, כיוס וסמוס וכן את תרומותיו לערים שונות כמו אתונה וספרטה, ניתן ללא ספק לראות בהורדוס בנאי בקנה מידה גדול מאוד.[7]

מובן שביצוע פעולות אלו היה כרוך בהוצאות מרובות ואף בן־מתתיהו מציין כי "מחסורו של המלך עצמו לא היה קטן מזה... מפני שהוציא את כספו בנדיבות לטובת הערים שבנה" (*קדמוניות* ט"ו, 303), וכן: "שכן מאחר שהיה אוהב כבוד... הובא לידי נדיבות כל־אימת שנזדמנה (לו) תקווה (לזכות) לזיכרון בעתיד או לתהילת־השעה. ומשום שהיה מוציא כספים למעלה מיכולתו..." (שם ט"ז, 153–155).

חוקרים רבים נדרשו לשאלה, מה היו מקורות המימון של הורדוס. פרק זה יעסוק בידוע בנושא זה, בעיקר מכתבי בן־מתתיהו, ויתייחס גם למסים השונים שגבה הורדוס מנתיניו ולמקורות עושרו הפרטי. בהמשך תועלה הטענה שלאור חשיבותו האסטרטגית של נמל סבסטוס עבור האימפריה הרומית, כפי שנסקר לעיל, זכתה בנייתו לסיוע רומי נדיב במשלוח מומחים, מהנדסים וצוללנים מרומא, מפיניקיה ומיוון. הסיוע הרומי התבטא גם במשלוח חומרי הגלם המיוחדים, דהיינו פוצולנה ממפרץ נאפולי, חלוקי נחל, עץ (כנראה מאסיה הקטנה), מתכות – עופרת, ברזל ועוד, ולא פחות חשוב – בהקצאת אוניות, כנראה של צי הדגנים, אשר הובילו את חומרי הגלם הללו לקיסריה. אין כמובן הוכחות ישירות לסיוע זה, אך להלן יובאו דוגמאות לסיוע שניתן לפרובינקיות, כמו גם למקורות מימון בלתי רגילים של הורדוס, המחזקות מסקנה זו.

המקורות שעמדו לרשותו של הורדוס

הורדוס עצמו בא מבית עשיר. סבו, אנטיפס, היה פקיד בכיר בממלכה החשמונאית והתמנה בימי אלכסנדר ינאי לסטרטגוס – נציב – של אידומיאה (שם י"ד, 10). אביו, אנטיפטרוס, היה דמות מרכזית בממלכת הורקנוס וקיים קשרים הדוקים עם הנבטים ועוד יותר מכך עם הרומאים. אנטיפטרוס זכה באזרחות רומית (שם שם, 137) והיה האפיטרופוס על יהודה (שם שם, 144).

הבסיס הכלכלי האישי של הורדוס היו קרקעות שהשתייכו למשפחת אביו ואדמות מרעה שירש ממשפחת אמו הנבטית והחכירן לנבטים (שם ט"ז, 291). אולם נכסיו הקרקעיים היו גדולים הרבה יותר מחלקו בירושות, כפי שמוכיחה צוואתו (שם י"ז, 146–147, 188–191). היו לו נכסים קרקעיים גם מחוץ לגבולות ממלכתו (*מלחמת* א', 423). הורדוס גם החרים את

---

6 קסיוס דיו כותב: "...לקח על עצמו קלאודיוס להקים נמל [לרומא], ולא ניתן היה להניעו מהחלטתו, אפילו כאשר הארכיטקטים, כמענה לבדיקת העלות על־ידו, ענו: 'לא תרצה לעשות זאת!', כה בטוחים היו שכאשר ישמע מראש על ההוצאות האדירות, ישנה את החלטתו..." (Cassius Dio 60:10, 3, תרגום שלי – י.ק.).

7 קטלוג מפורט של מפעלי הבנייה של הורדוס ניתן למצוא אצל Richardson 1999, 197–202, וביתר פירוט אצל Roller 1998, 125–238 ו־Lichtenberger 1999, המנסה גם לחבר סדר כרונולוגי.

הנכסים הרבים של החשמונאים, שהחזיקו בשטחי קרקע גדולים (*קדמוניות* י"ד, 207–209) מאחר שהרבו בכיבושים ולפי החוקים ההלניסטיים, המנצח זוכה בנכסי המנוצח (שליט תשכ"ב, 436 הערה 374). סביר להניח, שנחלות אלו היו שייכות קודם לכן למלכים הסלווקים והתלמים. הורדוס גם החרים את נחלות תומכיהם (*קדמוניות* ט"ו, 5; י"ז, 307). הוא החזיק בידיו את זכות ההוצאה לפועל בעסקי ממונות, כנהוג במשפט ההלניסטי, ואלו הגדילו את הכנסותיו ואת עושרו. הנהגת משפט החיובים ההלניסטי במשק המלכותי שימשה בידי הורדוס מכשיר כלכלי יעיל (שליט תשכ"ב, 134).

ידוע, כי הורדוס גם ירש כסף מזומן רב. לאנטיפטרוס, אביו, כבר היה די כדי לערוב לסקאורוס הרומאי עבור חרתת הנבטי ב־300 טלנטים (*קדמוניות* י"ד, 81; *מלחמת* א', 159). הורדוס גם ניסה לגבות חוב שחבו הנבטים לאנטיפטרוס (*קדמוניות* י"ד, 372; *מלחמת* א', 276).

להורדוס היו הכנסות אישיות רבות מנחלותיו המרובות[8] ומשטחי מרעה שהחכיר (לעיל). היה לו מונופול על גידול האפרסמון, שהניב רווחים נאים (*קדמוניות* ט"ו, 96). הוא קיבל מקליאופטרה זיכיון לגביית מסים מהנבטים (שם שם, 107), ומהשלטון הרומי קיבל זיכיון לגביית מסי רכוש ממכרות הנחושת בקפריסין (שם ט"ז, 128), שמהם שילם מחצית מ־300 הטלנטים לאוגוסטוס. נראה שהיה שותף גם להכנסות הנבטים ממסחרם (Perowne 1956, 112–113) ולהכנסות ממסים של ערי קיליקיה, ליקיה (פסאליס) וסוריה (בלניאה) (*מלחמת* א', 428). הורדוס שילם את המסים שחבו תושבי כיוס ושחרר אותם מהם (*קדמוניות* ט"ז, 26). לפי בן־מתתיהו הוא נתמנה בשנת 20 לפנה"ס על־ידי אוגוסטוס לפרוקורטור (נציב) של כל סוריה (*מלחמת* א', 399–400)[9]. על הורדוס היה לתמרן בין הבעיות הפנימיות בממלכתו לבין הדרישות הרומיות ממלך–ואסאל. הוא ניסה לרצות את נתיניו, לשפר את מצבה הכלכלי של הארץ ולשלבה בחיים הפוליטיים והכלכליים של האימפריה הרומית. בידינו מצוי מידע מועט בלבד שיסביר, כיצד הספיקו האוצרות להחזקת חצר המלכות, לצורכי המדינה, לצבא, למתנות לגורמים חיצוניים ולהקמת הבניינים המפוארים. לא ברור, האם הורדוס וממלכתו שילמו מס לרומא, ודעות החוקרים חלוקות בקשר לכך[10].

המסים שגבה הורדוס היו, כנראה, סבירים, למרות הטענות שהועלו לאחר מותו על גובהם (*קדמוניות* י"ז, 204–205, 304–308;

---

8 כפי שניתן ללמוד בעקיפין מבן־מתתיהו (*קדמוניות* י"ז, 221–222, 253; *מלחמת* ב', 16–18), לפיו סאבינוס ניסה לאחר מות הורדוס להשתלט על אוצרותיו.

9 המינוי מוזר מעט, אבל לפחות מבחינה פיננסית נראה, שלהורדוס הוענקו סמכויות רבות מחוץ לתחומי ממלכתו, כפי שפורט לעיל. הוכחה נוספת לסמכויות שהיו לו במזרח האימפריה הרומית ניתן למצוא בספר מהמאה הה', שבו מסופר:

"הורדוס... הקדיש עצמו לעבודות פילנטרופיות, בניית מבנים רבים בערים רבות מרומא ועד דמשק. הוא ביקש מאָרְשַׁם, המלך הארמני, מספר רב של פועלים בלתי מיומנים, בכדי לרצף את הכיכרות הציבוריות באנטיוכיה שבסוריה. ארשם סרב ואף גייס את צבאו להתנגד להורדוס. באמצעות שליחים שלח בקשה לקיסר ברומא לא לתתו תחת סמכות הורדוס. אבל הקיסר, לא רק שלא שיחררו מסמכות הורדוס, אלא העניק לזה האחרון את כל ארצות אסיה הקטנה. באותו זמן, הורדוס... מינה כמלך אסיה הקטנה את חותן בנו אלכסנדרוס, שמצד אביו היה צאצאו של טימון ומצד אימו היה צאצא השושלת המלכותית של דריווש ה־Vishtaspan. כאשר ארשם ראה זאת הוא כיבד מיד את הורדוס כשליט ונתן לו את הפועלים שביקש..." (Khorenats'I 2.25, התרגום מאנגלית שלי – י.ק.)

מוזר שבן־מתתיהו, המזכיר את פעולת הריצוף באנטיוכיה (*מלחמת* א', 425) ואת מוצאם של מחותניו של ארכלאוס (שם שם, 476), אינו מציין שהורדוס הוא שמינה את ארכלאוס למלך קפדוקיה. אולם ייתכן שהיו לו סמכויות כאלו. ספר ההיסטוריה של הארמנים מספר, כי מאוחר יותר הורדוס דרש מבנו של ארשם, אגבר, להציב את פסלו במקדשי ארמניה ליד פסל הקיסר. הדרישה לא מולאה, אך היא מלמדת עד היכן הגיעה סמכותו (Khorenats'I 2.26). ראוי לציין, שיש החולקים על אמינותו של ספר זה (ראו הערות המתרגם Thomson).

10 "אנטוניוס התחיל במסע מלחמה כנגד הפרתים. ...הוא הציב מלכים פה ושם כאשר יחפוץ, בתנאי שישלמו לו מס קבוע מראש. בפונטיוס – דריוש בן פרנקס ונכדו של מיטרידטס, באידומיאה ושומרון – הורדוס ...ואחרים בארצות אחרות" (Appian of Alexandria, תרגום שלי – י.ק.). על סמך קטע זה יש הגורסים (גאבה תשמ"ט, 177 הערה 21), שגם בימי אנטוניוס שילם הורדוס מס רק עבור שומרון ואידומיאה ולא עבור יהודה, אולם אין זה סביר מאחר שאנטוניוס היה חמדן ונזקק, כנראה, לכסף רב. בימי אוגוסטוס ומרקוס אגריפה, בעת שהורדוס גבה, כנראה, מסים ממרבית המזרח הרומי, הוא היה אולי פטור מתשלום מס מממלכתו. יעקובסון (Jacobson 2001, 25) סבור שהמלכים הוואסאלים לא העלו כלל מס לרומא בשעה שספראי ושטרן (Safrai and Stern 1974–1976, 661–662) משוכנעים כי הורדוס שילם מס לרומא.

מלחמת ב׳, 4). בשנה קשה הוא ויתר לתושבים על שליש מהמס (*קדמוניות* ט״ו, 365) ובעת רצון, לאחר חזרתו ממפגש עם אגריפה, ויתר על רבע ממנו (שם ט״ז, 64). שליט סבור, שבימי הורדוס נערך מפקד אוכלוסין (שליט תשכ״ב, 142–143, 441 הערה 423), וזו הסיבה לכך, שהעניק את ההנחות במסים. כמו כן הוא פטר ממיסים את מתיישבי ביתניאה (*קדמוניות* י״ז, 25). מצוואתו של הורדוס ניתן ללמוד, שהמס בארץ הגיע לכאלף טלנט בשנה (*קדמוניות* י״ז, 318–320; *מלחמת* ב׳, 94–98). מס גולגולת היה נהוג כבר בימי הסלווקים (*קדמוניות* י״ב, 142) וסביר להניח, שגם החשמונאים וגם הורדוס המשיכו לגבות אותו (בניגוד לדעת גאבה תשמ״ט, 175). בספר *מקבים* (א׳ י׳, 29–30) מונה המלך דמטריוס את המסים שהוא מוותר עליהם: מס מלח, מס כתר, שליש מיבול הזריעה ומחצית מיבול עצי הפרי. לאלה יש להוסיף את המסים המפורטים ב*קדמוניות* (לעיל) – מס כליל (מתנות חובה שהעניקו לשליט בהזדמנויות שונות) ומס עובד. שליט (תשכ״ב, 141), בניגוד לגאבה, מניח שייתכן שהורדוס העלה את מס הגולגולת וכי מס עובד היה חידוש הרודיאני אשר לא נגבה בימי החשמונאים ואשר שימש לתשלום מס לרומא. היה גם מס קנייה ומכירה (*קדמוניות* י״ז, 205) – מעין מס מחזור, שהיה, כנראה, חידוש של הורדוס (Jones 1967, 86), וכן מס על בתים הנזכר בימי אגריפס (*קדמוניות* י״ט, 299) וייתכן שמקורו בתקופת הורדוס. לדעת שליט, אחד ממקורות ההכנסה החשובים של הורדוס היה מכס המעבר, שנגבה במעבר סחורות יבוא בגבולות החיצוניים ובמקומות אחרים, שכן הארץ חולקה לגבולות מכס פנימיים.[11] הוטלו גם מכסי ים, שהיו מקור הכנסה חשוב כשהסתיימה בניית נמל סבסטוס. פסטור (Pastor 1997, 106–107) מונה מסי מעבר בגובה 2.5–2% בנמלים רומיים כמו דלוס ורודוס. כמו כן היו תשלומי חובה עבור שימוש בדרכים, גשרים (בבלי שבת ל״ג, ב) וכיו״ב.

השימוש שעשה הורדוס בכספים

להורדוס היו אם כך מקורות הכנסה רבים, אולם בכל זאת הוא הוציא לעתים כספים למעלה מיכולתו (*קדמוניות* ט״ז, 154). למרות העובדה שירש רכוש רב והמשיך ל״רשת״ את מתנגדיו השונים, מפעם לפעם הוא נאלץ לרוקן את אוצרותיו ולהתחיל לצבור מבראשית.

הורדוס עשה בכספו שימוש פוליטי. עוד לפני שהיה למלך הוא מימן שיקום עיר ברודוס למרות שהיה דחוק בממון (שם י״ד, 378). עוד קודם לכן ביקש ללוות כסף ממליכוס, המלך הנבטי, כדי לשחרר את אחיו מידי הפרתים. אך שנה לאחר מכן (39 לפנה״ס) כבר שילם לכל חייל 150 דרכמות (*מלחמת* א׳, 308). מכאן שהוא היה עשיר, אך לא מספיק במקרה של הוצאות בלתי צפויות. הורדוס נאלץ, כנראה, למלא את אוצרו של אנטוניוס החמדן, אשר השאירו בראשית מלכותו חסר רזרבות (שם א׳, 359). בהמשך שלטונו השתפר מצבו הפיננסי והוא שילם את המס לקליאופטרה (*קדמוניות* ט״ו, 106). בימי מסעו של אנטוניוס נגד הפרתים בשנת 34 קיבלה ממנו קליאופטרה את בקעת יריחו על מטעי הדקלים והאפרסמון שבה, וכן את ערי החוף הדרומיות (*מלחמת* א׳, 362). הורדוס נאלץ לחכור ממנה את אדמתו המוחרמת תמורת 200 טלנטים לשנה (שם שם, 394–395). בזמן מסעו של אוקטביאנוס במזרח לכיבוש מצרים בשנת 30 העניק לו הורדוס 800 טלנטים (*קדמוניות* ט״ו, 199–200; *מלחמת* א׳, 394), שעשע אותו ואת צבאו וסיפק להם את כל צורכיהם. על כך הוא קיבל בחזרה את אדמותיו שמסר אנטוניוס לקליאופטרה, וכן את גדרה, היפוס, שומרון, עזה, אנתידון, יפו ומגדל סטרטון.

הורדוס התחיל לבנות את סבסטיה, אך כאשר פשט רעב בארץ נאלץ להשתמש באוצרותיו הפרטיים כדי לקנות לתושבים תבואה מפטרוניוס נציב מצרים, ומכאן שעדיין לא היה משופע בכסף. ייתכן שבניית סבסטיה רוששה אותו. בשנת 23, לאחר שזינודורוס הודח בגלל כנופיות ששדדו את דמשק, קיבל הורדוס את נחלתו – הטרכון, ביתניה ואאורנטיס, בכדי שלא תיפולנה שנית בידי השודדים (שם שם, 398–400). לאחר מכן כבר לא שומעים על חסרון כיס שלו. יהודה שגשגה הודות למפעלי הבנייה של הורדוס וגם החקלאות התפתחה. בשנת 20 הוא ביטל, כאמור, שליש מהמס (*קדמוניות* ט״ו, 365), למרות שכבר החל להקים את הנמל בקיסריה ולאחר מכן את המקדש בירושלים. בן־מתתיהו הדגיש, שהורדוס בנה את המקדש בכספו (שם שם, 380) (מוזר שהוא צבר עושר כזה בחמש–שש השנים שחלפו מאז קנה באוצרותיו הפרטיים

11 ראו בהרחבה, בין השאר, אצל: דינור 1990; Heichelheim 1959; Charlesworth 1961, 36–56.

איור 5. ספינת סוחר רומית על מטבע ארד (הרמן תשכ"ג)

איור 6. מטבע ארד מימי נרון. מבט ממעוף הציפור על נמל אוסטיה שעל הטיבר המלא באוניות (הרמן תשכ"ג)

איור 7. מטבע ארד המתאר ספינה עם חמישה משוטים שמעליה הכתובת: "אתנארכוס". בצדו השני של המטבע מצויה הכתובת "הורדוס" (קינדלר תשל"א, 35)

איור 8. תרשים מטבע מקיסריה מימי טריאנוס המתאר ספינת משוטים עם חותרים (Meshorer 1985, 21)

איור 9. ספינות גלירה רומיות על מדליוני ארד (הרמן תשכ"ג)

דגן ממצרים). אולם סביר יותר, שהשתמש בכספי המקדש לבנייתו. גודמן טוען אפילו, כי המקדש נבנה מטעמים כלכליים – שיפור התנאים עבור עולי הרגל ושגשוג ירושלים (Goodman 1999). גאבה (תשמ"ט, 179) רואה מאחורי בניית המקדש מטרות פוליטיות ברורות, שגם הורדוס מדבר עליהן בנאום שנשא להצדקת הבנייה (*קדמוניות* ט"ו, 382–387). מפעל זה היה מקור תעסוקה חשוב (שם שם, 390; כ', 220–222), שנתן דחיפה לחיי הכלכלה של הממלכה אבל העמיס נטל כספי על אוצרות המקדש. משאבי המקדש התבססו על המעשרות ומס מחצית השקל (שם י"ד, 72, 105–118; *מלחמת* א', 152; איזק תשמ"ה), שנגבה מכל היהודים לרבות אלה שהתגוררו מחוץ לתחומי האימפריה הרומית (*קדמוניות* י"ח, 312–313), ולכן התירו הרומים מס זה למרות התנגדות המקומיים. גאבה מציין גם תמיכה שהגיעה מערים, שבהן גרו קהילות יהודיות (שם ט"ז, 63–65).

בידינו מצוי פירוט ההון שהשאיר אחריו הורדוס במותו: 500,000 מטבעות כסף לאחותו שלום, עשרה מיליון לאוגוסטוס וחמישה מיליון לליויה, וסכומים נוספים לבני משפחתו האחרים, וכן נחלות ומתנות זהב (שם י"ז, 189–190). מאחר שמלכי יהודה לא טבעו מטבעות כסף מסתבר, שאלה היו מטבעות יווניים או רומיים. בן־מתתיהו נקב בדרך כלל בסכומים בדרכמות, אך ייתכן שבמקרה זה הוא העתיק מהמקור הלטיני של הצוואה (מאחר שאוגוסטוס אישר אותה היה בוודאי ברומא נוסח לטיני). רולר (Roller 1998, 122) חישב, שמדובר בכ־62 מיליון ססטרציות – מעט למעלה משליש ההון שהשאיר אוגוסטוס בצוואתו. נראה שמדובר בכ־2,600 טלנטים.

עם מות הורדוס ממלכת יהודה הייתה, כנראה, במצב כלכלי טוב יותר ממצבה כשקיבל אותה, וזאת תודות לתהליכי מודרניזציה ועיור. לאחר הרעב של שנות העשרים שררו שקט ושלום יחסיים בארץ, אשר תרמו לשיפור המצב הכלכלי. גם מפעלי הבנייה הגדולים של הורדוס, שתחילה גרמו אולי ללחץ מוניטרי (באמצע הקמתה של סבסטיה אזל, כאמור, כספו), סיפקו עבודה להמוני אנשים (במקדש לבדו עבדו 18,000 פועלים). לפי גאבה (תשמ"ט, 179) בניית המקדש הייתה המקור העיקרי לכלכלת ירושלים וסיפקה תעסוקה לאלפי פועלים במשך עשרות שנים. אוגוסטוס השאיר ליורשי הורדוס את ניהול המערכת הפיננסית של אביהם ללא שינוי פרט לאחד, שבמהותו היה יותר פוליטי מפיננסי – הקלת נטל המס מעל השומרונים (*קדמוניות* י"ז, 319).

מפעלי הבנייה ההרודיאניים, כמו גם התרומות למשחקים שונים, היו מקובלים באותם ימים ולא נבעו רק מרצון להשיג תהילה ולהשתלב בעולם הרומי. פעילות העשירים היוותה לעתים קרובות תחליף לעבודת הממשל, אולי אף בלחץ השלטון. מבן ברית וידיד של העם הרומי ציפו לפזרנות גדולה.

הובאו כאן עיקרי המידע אודות המקורות הכספיים שעמדו לרשות הורדוס, ופחות מכך – אודות השימושים, ההוצאות השוטפות של הממלכה ועלות מפעלי הבנייה. למרבה הצער אין די נתונים כדי לערוך מאזן מלא של המקורות הכספיים וההוצאות של ממלכת הורדוס. אין תשובות לשאלות כגון האם הוא גבה מיסים בסוריה ובאסיה הקטנה, כפי שניתן להבין ממחילת המסים לערים שם, ממינויו לפרוקורטור של חילת סוריה, מדברי מוזס ק'ורנטסי על סמכויותיו בארמניה, וכד'. גם מפעלי הבנייה של הורדוס ברחבי מזרח האימפריה הרומית מעידים, כי השפעתו הכלכלית חרגה הרחק מחוץ לגבולותיה של ממלכת יהודה הקטנה.

הסימוכין להנחה בדבר תמיכה רומית בהקמת הנמל

כבר נזכרה לעיל ההשערה, שהורדוס קיבל תמיכה רומית בייעוץ לבניית הנמל ובמימונה. תוארה חשיבותו האסטרטגית של נמל בקיסריה עבור האימפריה הרומית, בהיותו מעגן לשעת חירום במסלול הובלת הדגנים מאלכסנדריה לרומא, המאפשר לאוניות הדגן לחרוף בו, נמל חלופי לאלכסנדריה, ונמל היכול לשרת את הצי הרומי במקרה של עימות עם הפרתים. חשובים לכך גם קשרי הידידות של הורדוס עם שליטי האימפריה, ובעיקר עם מרקוס אגריפה. אך חולשתם של טיעונים אלו היא בכך, שאין להם כל סימוכין ישירים, היסטוריים או ארכיאולוגיים.

ניתן כמובן לטעון, שחשיבותה של קיסריה לרומי, העובדה שהשתמשו בבניית הנמל בחומרים מיובאים, לרבות מאיטליה, השימוש בטכנולוגיות חדשניות שקשה להבין מהיכן קיבל אותן הורדוס אם לא מרומא – כל אלה מהווים הוכחות עקיפות

לטענה זו.

ביסוס נוסף יכולה להיות העובדה, שהורדוס בנה מבנים כה רבים וכה מפוארים, שקשה להבין מניין בא המימון לכך. אולם זו עדיין אינה הוכחה לטענתנו, ולהיפך, יש המשתמשים בעובדה זו כדי להוכיח שהמצב הכלכלי היה טוב (ברושי תשמ"ז, 11).

להלן ננסה להביא אסמכתאות לסיוע דומה שניתן במקרים אחרים באימפריה הרומית, ולהשליך מכך על מקרה סבסטוס. מקמולן טוען, שאחד ההבדלים הבולטים בין הרפובליקה הרומית לאימפריה הן פעולות הבנייה של אוגוסטוס וממשיכיו. בעוד שהרפובליקה בנתה את בירתה, רומא, על חשבון הנכבשים, הרי האימפריה הפכה מצב זה. אוגוסטוס והדריאנוס היו הבנאים הגדולים ביותר, ולא רק באיטליה (MacMullen 1959, 207). אוגוסטוס גם עודד את עשירי רומא לבנות. סווטוניוס מנה את בנייניו של זה, וכן כאלה שנבנו בהשראתו, אך הדגיש במיוחד את מרקוס אגריפה, שהרבה לבנות מבני פאר (Suetonius 29). גם ריינהולד ציין בביוגראפיה של מרקוס אגריפה, שהוא הרבה להקים, גם בכספו הפרטי, מפעלים ציבוריים בערים שונות ברחבי האימפריה הרומית, ונותן כדוגמא בניית רובע שלם, ובו בית מרחץ, מחוץ לשער המזרח באנטיוכיה, וכן את הרחבת התיאטרון בעיר (Reinhold 1965, 111). סווטוניוס מספר גם, שאוגוסטוס השאיר תחת חסותו חלק מהפרובינקיות החזקות, ויתר על חובות גדולים של ערים אחדות, שיקם ערים שנפגעו ונתן לחלק מהן זכויות לטיניות או אפילו אזרחות מלאה (Suetonius 67). אוגוסטוס התפאר בספרו שהחזיר לבתי המקדש של הפרובינקיות באסיה אוצרות שבזז מהם אנטוניוס (Augustus 1, 20). עיון בכתבי היסטוריונים רומיים מעלה, שלאחר אסונות טבע כמו רעש אדמה נהגו אוגוסטוס והקיסרים שבאו אחריו להעניק סיוע לערים הנפגעות, בכסף ובמומחים כאחד (Cassius Dio 56, 23, 7–8). יש לכך דוגמאות רבות (Magie 1950, 469–470; 1332 n. 9). טיבריוס ויתר על המסים למשך חמש שנים לתריסר ערים באסיה הקטנה, שנהרסו ברעידת האדמה של שנת 17 לספירה, ואף העניק לסרדיס, שנפגעה קשה מכולן, עשרה מיליון ססטרציות לשיקום (Tacitus 2:47). מיטרידטס הד' העניק לאיפמה שבפריגיה 100 טלנטים לשיקומה לאחר רעש (Strabo 12.8.18).

ניתן, אם כן, להביא דוגמאות רבות לעזרה שניתנה לאחר אסון טבע. עזרה כזאת מלמדת כי קיסרי רומא היו מוכנים להוציא כסף בפרובינקיות, אולם אינה מוכיחה מתן סיוע לבנייתו של נמל חדש. לא נמצאה לכך הוכחה מסייעת מימי אוגוסטוס, אך נראה כי נוכל להסתמך על קיסרים מאוחרים מעט יותר, ובעיקר על הדריאנוס, שהיה הבנאי הגדול מכולם. גם טריאנוס, שקדם לו, בנה רבות ולפניו קליגולה, שהחל בחפירת תעלת קורינת (Suetonius IV, Gaius Caligula, 21), ואחריו המשיך בכך נירון. אמנם לא מדובר בנמל אך זה היה פרויקט גדול אף יותר, שנועד להקל על השייט, וגם הוא מחוץ לאיטליה. רוז' ציין בספרו, שהמסחר בים התיכון שגשג וכי הקיסרים תמכו בפעילות הכלכלית. הן שליטים חשוכים כמו נירון והן נאורים כמו טריאנוס השקיעו בעבודות תשתית גדולות כדי לעודד את המסחר. הוא מונה הקמת נמלים, ניקוי התעלה שהוליכה מהדלתא של הנילוס לים האדום, הקמת מגדלורים וכד' (Rouge 1966, 465–466).

יש גם דוגמאות, אם כי לא מתקופתו של אוגוסטוס, לקיסרים שסייעו למלכים ואסאלים. נירון העניק למלך ארמניה, שהיה ואסאל כמו הורדוס, מתנות בסכום של 200 מיליון ססטרציות וכן סיפק לו בעלי מקצוע לשם בנייה מחדש של בירתו, ארטקסתה, שהוא קרא לה לאחר מכן נירוניה (Cassios Dio 62, 6, 5). סכום זה שווה לכ־8,300 טלנטים.

פליניוס הצעיר כתב לטריאנוס: "...נראה לי הולם ביותר להצביע בפניך על עבודות ציבוריות הראויות למעמדך ולגדולתך הנצחיים, ושיהיו גם שימושיות כשם שיהיו מפוארות" (Pliny 10, 41, 1). מסתבר שהוא ביקש את עזרת הקיסר בחפירת תעלה שתחבר את אגם Spanaca שבניקומדיה (אסיה הקטנה) עם ים השיש. לצד הבקשה לסיוע הוא מביא נימוקים להנצחת שמו של הבונה. מאגי מסיק מכך, שבנייה ציבורית הייתה מקור יוקרה לממון וכי נוצרה מסורת של התנהגות מסוימת, שלא ניתן היה להימנע ממנה (Magie 1950, 334–335).

אולם עוד יותר משכנע הקטע הבא של קסיוס דיו:

> "הוא (הדריאנוס) לא חיכה אפילו שיבקשו ממנו, אלא פעל בכל מקרה לגופו... ועזר לבני בריתו ולערי חסותו בנדיבות רבה. הוא ביקר רבות מהן... ועזר לכולן. לאחדות נתן מערכת הספקת מים, לאחרות נמלים, מזון, עבודות ציבוריות, כסף וכיבודים שונים לערים שונות" (Cassios Dio 69, 5, 2, תרגום והדגשה שלי – י.ק.).

עדויות אלו מוכיחות, שהקיסרים הרומים סייעו לפרובינקיות ולמלכים ואסאלים לבצע מפעלי בנייה שונים. נמל הוא מתקן הכרחי לקיום קווי תחבורה, בדיוק כמו הכבישים הרומיים, שנסללו בכל רחבי האימפריה בעיקר לצורכי הצבא והדואר הממלכתי (רול תשל"ו, 38–39). גם הסיוע באספקת חומרי גלם היה מקובל, כנראה, וייתכן שאף היה נפוץ הרבה יותר מסיוע כספי (Mitchell 1987, 344–347). רוב מקורות חומרי הגלם, כמו מחצבות, כבשני לבנים, יערות ומכרות היו בבעלות אימפריאלית. כך, למשל, שלח אנטיוכוס הג' עצי ארז הלבנון לבנייה בעכו (Meiggs 1982, 85–87). לבנים הנושאות חותם של הצבא או של ייצור אימפריאלי נמצאו לרוב במבני ציבור כמו אמות מים, בעיקר בצפון, באזורי הריין והדנובה (MacMullen 1959, 231). במזרח האימפריה נודעה חשיבות רבה למחצבות השיש. מקמולן מזכיר, שהדריאנוס שלח עמודי שיש ממחצבות בפריגיה לבניית גימנסיון בסמירנה; עמודים נשלחו גם לבניית מקדש באתונה. אבנים שנועדו לריצוף העיר אלכסנדריה הובאו ממחצבות אימפריאליות שנוהלו על־ידי אנשי צבא (Ibid., 231 n. 77).

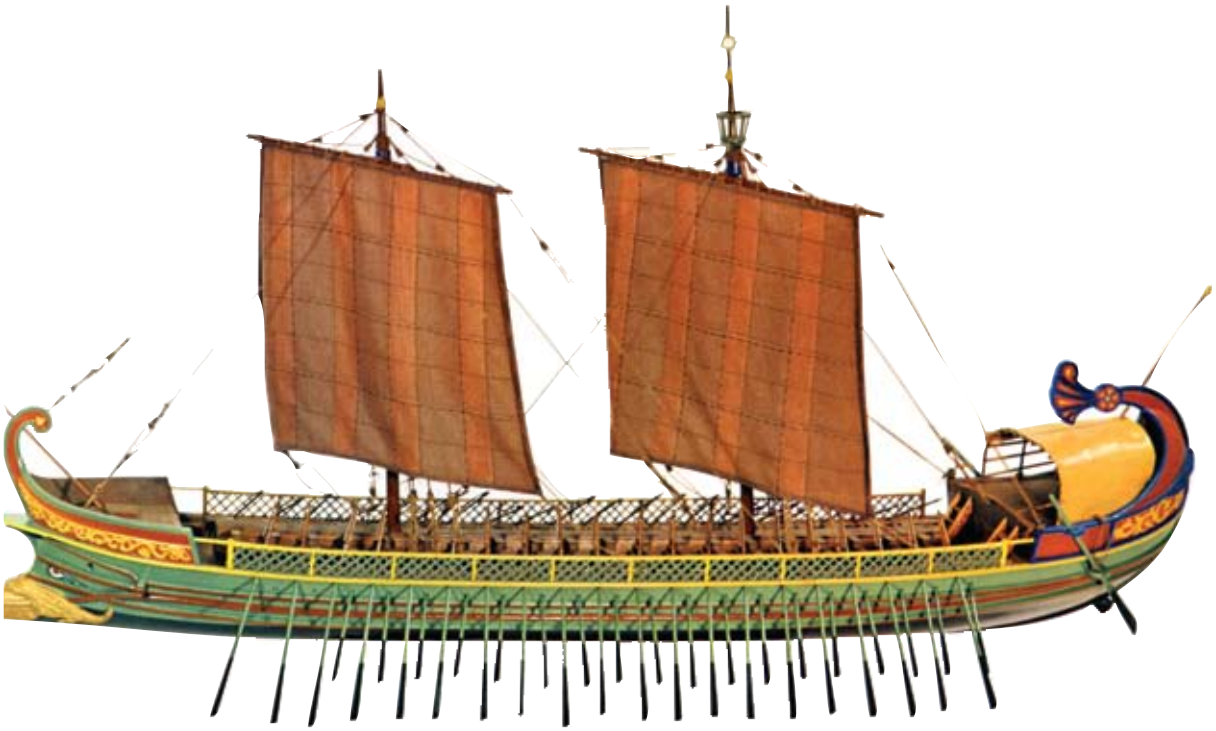
קיסרים רבים בנו בהיקף נרחב מחוץ לאיטליה או סייעו במשלוח חומרי גלם, ולא ניתן, כמובן, להביא את כל המקורות לכך. ניתן להוסיף לכך גם את חשיבותם האסטרטגית של קיסריה ונמלה לאימפריה. חלק נכבד מחומרי הגלם ששימשו לבניית נמל קיסריה היה מיובא, והאוניות שיכלו להובילו היו בפיקוח רומי מאחר שהובילו דגנים, ורק הוראה קיסרית יכלה להטותן מהדרך הקצרה. ראוי גם להזכיר את דברי בן־מתתיהו אודות יחסי הידידות ששררו בין הורדוס לבין אוגוסטוס ומרקוס אגריפה. יחסי הורדוס עם אוגוסטוס היו כנראה מעט פחות טובים, כפי שמוכיחה התנהגותם לאחר פטירת אגריפה, אך סביר להניח, שידידותם האמיצה של הורדוס ומרקוס אגריפה תרמה למתן סיוע ניכר להקמת הנמל. מרקוס אגריפה היה בעל הסמכות, בעל ניסיון בבניית נמלים וגם מפקד הצי של האימפריה. כל העובדות האלו יכולות לשמש סיוע להנחה, שרומא אכן סייעה להורדוס בבניית הנמל בקיסריה. ייתכן אפילו, שהיוזמה להקמתו הייתה של אגריפה עצמו.

להורדוס היו סמכויות כלכליות, שמשמעותן המדויקת אינה ברורה (Hahn 1965, 26–28), אבל הן כללו בוודאי גם גביית מסים מעבר לגבולות ממלכתו. מכאן שמקורות המימון שלו חרגו בהרבה מהיקף גביית המסים מאוכלוסיית יהודה. השליטים הרומים לא היו פילנתרופים ולא תמכו בהורדוס, או בבניית הנמל, לחינם. הם ניצלו את נאמנותו ואת כישרונו המנהלי והטילו עליו אחריות מעל ומעבר לגבולות ממלכתו. אך גם הורדוס לא ניזוק מכך ואין ספק, שאחריותו הכלכלית הנרחבת הייתה בין הגורמים העיקריים להתעשרותו וסייעה בידו בביצוע מפעלי הבנייה שלו ובכך גם לשיפור כלכלתה של יהודה.

סיכום

רוכזו כאן דעות החוקרים באשר לסיבות להקמת נמל קיסריה, לבחירת מיקומו ולממדיו. אין ספק, כי הורדוס הגיע למסקנה, שנמל עמוק חיוני ליציבותה הכלכלית של ממלכתו. הוא לא התעלם, כמובן, גם משיקולים אחרים כמו חשיבותו של הנמל עבור רומא, וייתכן שאף קיווה להתחרות בנמל אלכסנדריה. הורדוס בנה את הנמל גם עבור צי הדגנים הרומי, כאחת הסיבות, אם לא המרכזית שבהן, לגודלו ולמיקומו.

אשר לשאלת הסיוע הרומי שניתן לבניית הנמל, לא ניתן למצוא בכתבי ההיסטוריונים בני התקופה סימוכין ישירים לכך. ידועים מקרים רבים של סיוע שנתן אוגוסטוס לערים, גם בפרובינקיות, בעיקר כאלו שנפגעו באסונות טבע, אולם זו אינה הוכחה מספקת. לגבי קיסרים מאוחרים יותר יש אסמכתאות רבות לכך שהם בנו נמלים, חפרו תעלות ופיתחו את כלכלת הפרובינקיות ואת דרכי המסחר ביניהן. ה"שלום הרומי" תרם להגדלת נפח הסחר, והשמירה עליו חייבה גם פיתוח נמלים. חשיבותה האסטרטגית של קיסריה לרומא, כמו גם ידידותו של הורדוס עם מרקוס אגריפה – מפקד הצי, הבנאי, המשנה לאוגוסטוס – היו בוודאי אף הן בין הסיבות האפשריות למתן סיוע רומי לפרויקט. בדיקת מקורות המימון שעמדו לרשות הורדוס העלתה, שלפי מקורות היסטוריים אחדים הוא היה בעל סמכות כלכלית שהשתרעה מעבר לגבולות ממלכתו, גבה מסים בחלקים שונים של מזרח האימפריה הרומית, ואף ניצל "מס עובד". אין זה סיוע רומי ישיר אלא להיפך – היה כאן ניצול כישוריו של הורדוס לטובת השליטים הרומים, אך גם הוא יצא נשכר מכך.



איור 10. דגם אוניית מלחמה רומית מטיפוס "ליבורנום" (המאה הא' לספירה), שהיא אונייה קלה ומהירה מסוג בירמה
(בניית הדגם: י' קרופניק; באדיבות המוזיאון הימי בחיפה; הרמן תשכ"ג. 304)

איור 11. דגם אוניית דגן רומית (המאה הב' לספירה). נפחה כ־250 טונות, והיא יכולה לעמוד בסערות עזות בים.
ספינות דגן מסוג זה שטו כנראה בקו הימי אוסטיה-קיסריה-אלכסנדריה. הדגם שוחזר לפי תבליט מקסה-טורלוניה באוסטיה, הנמל הרומי בשפך הטיבר
(בניית הדגם: י' קרופניק; באדיבות המוזיאון הימי בחיפה; הרמן תשכ"ג, 224)

ביבליוגרפיה

מקורות ראשוניים

מלחמת - יוסף בן־מתתיהו, *מלחמת היהודים* (תרגום חגי ש'). ירושלים תשנ"ג.

מקבים - *ספר מקבים א'* (תרגום רפפורט א'). ירושלים תשס"ד.

קדמוניות - יוסף בן־מתתיהו, *קדמוניות היהודים* (תרגום שליט א'). ירושלים תשל"ג.

Appian of Alexandria - Stern M. (ed.), *Greek and Latin Authors on Jews and Judaism*. Jerusalem 1974.

Augustus - Augustus. *Res gestae divi Augusti; The Achievements of the Divine Augustus* (trans. Brunt P.A. and Moore J.M.). London 1967.

Cassius Dio - Cassius Dio. *Roman History* (trans. Cary E.). Cambridge and London 2000.

Khorenats'I - Khorenats'I Moses. *History of the Armenians* (trans. Thomson R.V.). Cambridge and London 1978.

Macrobius - Macrobius. *The Saturnalia* (trans. Davis P.V.). New York and London 1969.

Pliny the Younger - Pliny the Younger. *Letters* (trans. Radice B.). Harmondsworth 1963.

Strabo - Strabo. *Geographia* (trans. Jones H.L.). Cambridge and London 1956.

Suetonius - Suetonius. *Life of the Caesars: The Deified Augustus* (trans. Rolfe J.C.). Cambridge and London 1988.

Tacitus, *The Annals of Imperial Rome* (trans. Grant M.). London 1956.

ביבליוגרפיה כללית

איזק ב', תשמ"ה. תרומה למקדש הורדוס בירושלים. *ארץ־ישראל* י"ח. ירושלים. 1-4.

ברושי מ', תשמ"ז. כלכלתה של ארץ־ישראל ואוכלוסייתה בתקופת הורדוס. בתוך נאור מ' (עורך), *המלך הורדוס ותקופתו*. ירושלים. 11-19.

גאבה א', תשמ"ט. עניני הכספים של המלך הורדוס. בתוך כשר א' ופוקס ג' (עורכים), *יוון ורומא בארץ־ישראל*. ירושלים. 174-181.

דינור י', 1990. המסים על סחר חוץ וסחר פנים בארץ־ישראל בתקופת המשנה והתלמוד. בתוך קדר ב"ז, דותן ט' וספראי ש' (עורכים), *פרקים בתולדות המסחר בארץ־ישראל*. ירושלים. 140-158.

הרמן צ', תשכ"ג. *קרתגו - המעצמה הימית*. תל־אביב.

ורשבסקי א' ופרץ א', תשנ"ג. הקמת מתחם הר הבית על ידי הורדוס - הארגון והביצוע. *קתדרה* 66:3-46.

פסטור ג', 2003. הסיבות לבחירתה של "מגדל סטרטון" כמקומה של עיר הנמל קיסריה. *תקצירי הכנס: נוסעים, מסעות ועולי רגל*. תל־חי. 17.

קינדלר א', תשל"א. *מטבעות ארץ ישראל*, אוסף בנק ישראל. ירושלים.

רבן א', תשס"ד. תולדות נמליה של קיסריה. *קדמוניות* ל"ז (127):2-22.

רול י', תשל"ו. מערך הדרכים הרומיות בארץ־ישראל. *קדמוניות* ט' (34-35):38-50.

שליט א', תשכ"ב. *הורדוס המלך האיש ופעלו*. ירושלים.

Beebe H.K. 1983. Caesarea Maritima: Its Strategic and Political Significance to Rome. *JNES* XLII/3:195-208.

Casson L. 1984. *Ancient Trade and Society*. Detroit.

Casson L. 1995. *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore.

Charlesworth M.J. 1961. *Trade Routes and Commerce of the Roman Empire*. Hildesheim.

Garnsey P. 1988. *Famine and Food Supply in the Graeco-Roman World*. Cambridge.

Goodman M. 1999. The Pilgrimage Economy of Jerusalem in The Second Temple Period. In Levine L.I. (ed.), *Jerusalem: Its Sanctity and Centrality to Judaism, Christianity and Islam*. New York. 69-76.

Graauw A. de. 1998. A 20th Century Engineer's Viewpoint of the Eastern Harbour of Alexandria. In Goddio F. (ed.). *Alexandria The Submerged Royal Quarters*. London. 53-58.

Hahn I. 1965. Herodes als Procurator. In *Neue Beiträge zur Geschichte der Alten Welt* II. Berlin. 25-43.

Heichelheim F.M. 1959. Roman Syria. In Tenney F. (ed.), *An Economic Survey of Ancient Rome* IV. Paterson. 121-257.

Hohlfelder R.L. 1999. Building Sebastos: The Cyprus Connection. *The International Journal of Nautical Archaeology* 28/2:154-163.

Hohlfelder R.L. 2000. Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbour. *JNES* 59:241-253.

Holum K.G. et al. 1988. *King Herod's Dream: Caesarea on the Sea*. New York-London.

Houston G.W. 1988. Ports in Perspective: Some Comparative Materials on Roman Merchant Ships and Ports. *AJA* 92:553-564.

Jacobson D.M. 2001. Three Roman Client Kings: Herod of Judaea, Archelaus of Cappadocia and Juba of Mauritanua. *PEQ* 133:22-38.

Jones A.H.M. 1967. *The Herods of Judaea*. Oxford.

Levine L.I. 1975. *Caesarea under Roman Rule*. Leiden.

Lichtenberger A. 1999. *Die Baupolitik Herodes des Großen*. Wiesbaden.

MacMullen R. 1959. Roman Imperial Building in the Provinces. *Harvard Studies in Classical Philology* 64:207-235.

Magie D. 1950. *Roman Rule in Asia Minor*. Princton.

Meiggs R. 1982. *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World*. Oxford.

Meshorer Y. 1985. *City-Coins of Eretz-Israel and the Decapolis in the Roman Period*. Jerusalem.

Millar F. 2002. *Rome the Greek World and the East* I. *The Roman Republic and the Augustan Revolution*. Chappel Hill and London.

Mitchell S. 1987. Imperial Building in the Eastern Roman Provinces. *Harvard Studies in Classical Philology* 91:333-365.

Pastor J. 1997. *Land and Economy in Ancient Palestine*. London and New York.

Perowne S. 1956. *The Life and Times of Herod the Great*. London.

Raban A. 1980. *Guide to Sebastos*. Haifa.

Reinhold M. 1965. *Marcus Agrippa: A Biography*. Roma.

Richardson P. 1999. *Herod*. Minneapolis.

Rickman G. 1980. *The Corn Supply of Ancient Rome*. Oxford.

Roller D.W. 1998. *The Building Program of Herod the Great*. Berkeley, Los Angeles, London.

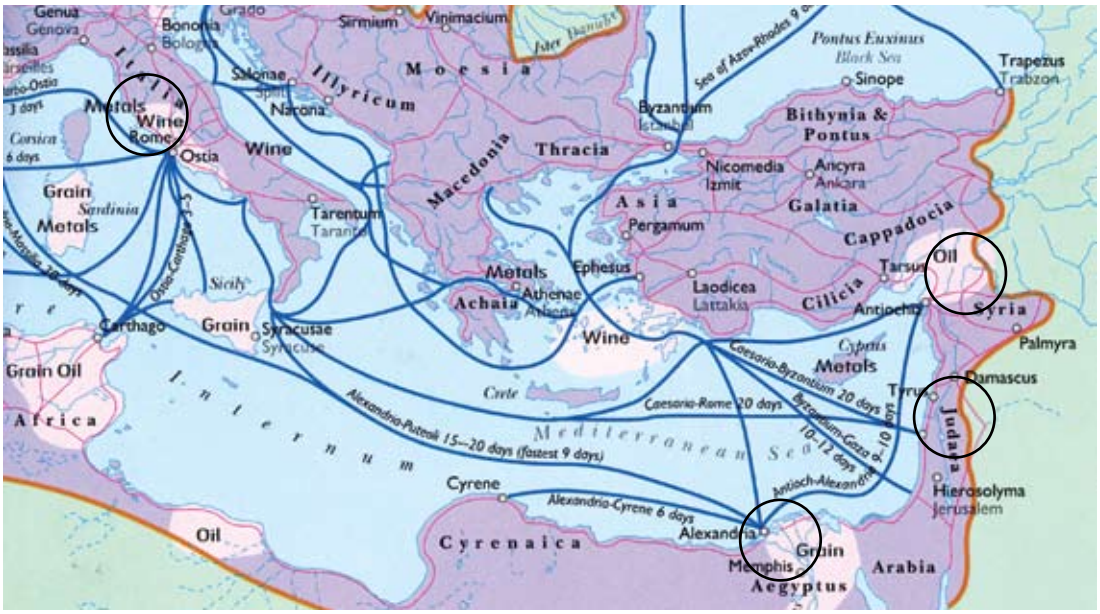
Rostovtzeff M.I. 1957. *The Social and Economic History of the Roman Empire*. Oxford.

Rouge J. 1966. *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romaine*. Paris.

Safrai S. and Stern M. (eds.), 1974-1976. *The Jewish People in the First Century*. Assen.

Scarre C. 1995. *Historical Atlas of Ancient Rome*. London.

Singer C., Holmyard E.J., Hall A.R. and Williams T.E. 1957. *A History of Technology*. Oxford.



איור 12. מפת קשרי המסחר הימיים באימפריה הרומית במאה הנ' לספירה. ההפלגה מקיסריה לרומא ארכה כ־20 יום. ההפלגה מקיסריה או מעזה לביזאנטיון נמשכה 10–12 יום. ההפלגה מאלכסנדריה לאנטיוכיה ארכה 9–10 ימים (Scarre 1995, 81)