

הרב לוי יצחק הלפרין

ראש המכון מדעי טכנולוגי להלכה - ירושלים

שימוש במעליות שבת

בס"ד חשון תש"ע

לשאלת רבים האם יש איזה שינוי כל שהוא בנוגע לשימוש במעליות שבת. הריני בזה להביע את דעתי באופן ברור שכל המעליות שמאושרות ושיאושרו ע"י המכון מדעי טכנולוגי להלכה אין בהם שום חשש איסור והם למהדרין.

למותר לציין שכל מעלית נבדקת באופן יסודי לפני שמקבלת אישור.

מצו"ב מאמר שנכתב ע"י צוות המכון והיה למראה עיני והסכמתי עם כל הכתוב בו.

לוי יצחק הלפרין

המכון המדעי הטכנולוגי להלכה, בראשות הגר"י הלפרין שליט"א, עוסק בין יתר תחומי פעילותו בתכנון מעליות שיהיו מותרות לשימוש בשבתות ובחגים, מאז החל את פעילותו בנושא זה לפני למעלה מארבעים שנה, בעת תכנון מבני המרכז הרפואי "שערי צדק" בירושלים.

ראש המכון, הגר"י הלפרין שליט"א, עם צוות המהנדסים שלצידו, ובראשם המהנדס מר דוד בנעט הי"ו, שנחשב כמומחה בר סמכא יחיד במינו בתחום זה, השקיעו שנים של מחקר מקיף, בבירור מעמיק ובליבון כל נושאי המעליות על כל צדדיהם, כדי לברר הדק היטב ולמצות עד תום את כל השאלות ההלכתיות הקיימות בשימוש במעליות בשבת ואת האפשרויות לפתרונן.

לצורך כך נפגשו אין ספור פעמים עם גדולי המומחים בנושאי המעליות בארץ ובעולם. (ובמאמר המוסגר: ידוע ומפורסם כיום בקרב כל העוסקים והמתעסקים בנושאי מעליות כי המומחים ביותר בהבנת מערכות המעליות ודרכי פעולתן הם ראש המכון הגר"י הלפרין והמהנדס דוד בנעט).

כל הפעילות בנושא זה, לאורך כל הדרך, נעשתה בעצה אחת עם גדולי פוסקי הדור, ובראשם מרן הגאון רבי שלמה זלמן אויערבאך זצ"ל, שליווה את כל המחקר הטכני וההלכתי גם יחד, והיה שותף מלא לכל ההתקדמות. כן ליוו את הנושא מרנן ורבנן הגאון רבי משה פיינשטיין זצ"ל והגאון

רבי יצחק יעקב וייס זצ"ל בעל ה"מנחת יצחק", ויבלחט"א מרן הגאון רבי יוסף שלום אלישיב שליט"א ומרן הגאון רבי עובדיה יוסף שליט"א, אשר גילו ענין רב בנושא.

מאז ועד היום מייעץ המכון ומתכנן מעליות שבת, בעלי פיקוד שבת מיוחד, שנבנה בהתאם להוראות המכון והנחיותיו הקפדניות, בבתי חולים, בתי אבות ובנינים רבי קומות וכדו'.

יצויין, כי דרישות המכון המדעי טכנולוגי להלכה נחשבות בעיני חברות המעליות כ"מחמירות" ביותר, והן מנסות בד"כ להתחמק מן הצורך לבנות את המעליות המיוצרות על ידן לפי הוראות המכון, ולשכנע את לקוחותיהן כי אין צורך בכך. מה גם, שאישור המכון למעליות שבת מותנה בבדיקה מקפת וקפדנית מידי שנה בשנה של כל מערכות המעליות ומרכיביה ע"י מהנדסי המכון, על מנת לוודא שלא בוצעו בה שום שינויים בעקבות תיקונים וכיו"ב.

כל הבעיות הקיימות במעליות והפתרונות המוצעים להן – הן בעבר והן בהווה – נדפסו כבר בעבר, בשנת תשכ"ט, בקונטרס "מעלית אוטומטית בשבת", וביתר הרחבה בספר "מעליות בשבת", מאת ראש המכון הגרלי"י הלפרין, שיצא לאור בשנת תשד"מ, והיו בשעתם למראה עיני גדולי פוסקי הדור הנ"ל.

בשבועות האחרונים עלה נושא מעליות השבת לראש סדר היום, בעקבות מכתב שפורסם ע"י מרנן ורבנן גדולי ישראל שליט"א, ואשר נכתב – כדבריהם בכתב ובע"פ – לאור חו"ד מומחים שהובאה בפניהם על בעיות חדישות כביכול במעליות שלא היו בעבר ועל שינויים שונים כביכול בפיקוד השבת.

למרבה הפלא, כל אותם שהתעסקו בהבאת חו"ד ה"מומחים" בפני גדולי ישראל שליט"א, לא טרחו כלל – קודם שהחתימו אותם על המכתב – לבוא בדברים עם ראשי המכון המדעי טכנולוגי להלכה ומהנדסיו ולברר זאת עמם.

משפורסם המכתב, הופתענו ביותר בין כותלי המכון לשמוע על חידושים ושינויים כביכול, בעוד שאנו עומדים על דעתנו כי כל מערכות מעליות השבת שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה פועלות גם כיום באותן דרכים כפי שפעלו בעבר, ואילו אותן שפועלות בדרכים אחרות אכן אינן זוכות לאישורנו.

רק לאחר פרסום המכתב, בין יוהכ"פ לסוכות, הואילו אותם שהביאו את הדברים בפני גדולי ישראל שליט"א להמציא לנו את חו"ד ה"מומחה", של טכנאי המעליות עלום השם, עליו הם הסתמכו בעת שהציגו את הדברים בפני גדולי ישראל שליט"א, ונדהמנו הן מהרמה ה"מקצועית" החובבנית של חוות הדעת, והן מהצגת הדברים כאילו יש כאן חידושים ושינויים שלא היו בעבר.

לפיכך ראינו חובה לעצמנו להגיב על הדברים, ולפנות בכל הדרת הכבוד למרנן ורבנן גדולי ישראל שליט"א, ולהציג בפניהם את כל העובדות והנתונים האמיתיים, אשר אותם שהביאו את הדברים בפניהם ניסו כנראה להעלים מהם.

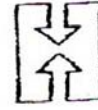
להלן העתק חוות דעתו של אותו "מומחה" עלום השם, ולאחריו התגובה המסודרת שנכתבה ע"י צוות מרבני ומהנדסי המכון לכל סעיף וסעיף מחוות הדעת הנ"ל, בהדרכת ובהנחיית ראש המכון הגרל"י הלפרין שליט"א ומהנדס מר דוד בנעט הי"ו, אשר אף עברו על התגובה מתחילתה ועד סופה ואישרו כל מילה בה.

השורה התחתונה של תגובתנו למסמך זה היא נחרצת וחד משמעית, כי כל מעליות השבת שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה פועלות עקרונית באותן טכנולוגיות שהיו בעבר, הבעיות הקיימות בהן הן אותן הבעיות שהיו בעבר, והפתרונות שאנו נותנים להן הן אותן פתרונות שניתנו בעבר בהסכמת ובברכת גדולי פוסקי הדור.

כל הדיבורים והשמועות בדבר טכנולוגיות חדשות ובעיות שלא היו קיימות בעבר אין להם שום בסיס, בכל הנוגע למעליות שבת שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה, שכן מעליות הפועלות בטכנולוגיות אחרות מאלו שהיו בעבר לא זכו מעולם לאישורנו.

אנו מביאים בזאת את הדברים לעיונם של מרנן ורבנן גדולי ישראל שליט"א, ואנו מוכנים להוכיח ולברר זאת בפני כל אחד מגדולי ישראל שליט"א או בפני מי שימונה על ידם לברר את הדברים.

יוסי מעלי יות
שרות ואחזקה מונעת, שיפוץ דקורטיבי
רוזי יהודה הלוי 12. בני-גרב



בס"ד

כ"ח תמוז תשס"ט

שלום וברכה

הנידון: סיכום הדיון בנושא צריכת המנוע במיקוד שבת

במענה למכתבכם בבירור; אלו פעולות נעשות במעלית, אסכם דברים שדיברנו בפגישתנו:

1. בשאלה על צריכת החשמל:

- א. בנסיעה כלפי עליה, כל משקל של אדם, ואפילו הקטן ביותר, כגון תינוק מגביר את צריכת הזרם, והגברת הזרם הינה צריכה של אנרגיה מתברת החשמל
- ב. בנסיעה כלפי ירידה, כל משקל של אדם, מקדים את פעולת אל המתנים המפעילים כגון: פתיחת דלתות, החלפת מהירות, בלימת המעלית ועוד. כמו"כ, כאשר המעלית בעומס מעל 50% המותר במעלית, הרי שדבר זה גורם ליצירת חשמל המוזרם לרשת החשמל המסוגל להפעיל מכשירי חשמל (נע"פ ספר של הרב הלפרין, נעשתה בדיקה על ידם, והתוצאות שהתקבלו הן עד 20 קילו וואט).
- ג. כמו"כ, אבקש לציין, שכל תזווה או קפיצה במעלית, גורם לחיכוך על המובילים, וכתוצאה מכך, נגרם לצריכת זרם יתר.
- ד. ישנו היתר עי"י מספר גורמים, כגון: מכון צומת, הלכה ויעלה ויבוא, אשר מסתמכים על כל מיני פטנטים של 'גרמא':

2. בדבר מעליות מסוג VVVV:

- א. אבקש לציין, שמעליות מסוג זה, היו נפוצות בבתי מלון ובבתים רבי קומות, אך כיום הדבר נפוץ במספר רב של מעליות גם פרטיות.
- ב. כל הימצאות במעלית הן בעת עליה והן בעת ירידה: משקל אדם מפעיל מערכת בקרה כל זמן הנסיעה (הדבר דומה להדלקת מחגי חשמל).

3. דבר מעליות MRL:

- א. כיום משם מעליות חדשות בשם MRL, אשר אנוח מצריחותו חדר מעליות להמונע נמצא בתוך פיר המעלית). רוב המעליות הנייל כוללות בקר תדר מסוג VVVF, וכן בקרות למינייהם, כגון משקל רציף.
- ב. אבקש לציין שבמעליות הנייל, החילוץ בעת הפסקת חשמל נעשית באופן אוטמטי אך, בזמן תזקלה, אין אפשרות לחלץ אלא רק ע"י חילול שבת (ולא כמו במעליות חרגילות שהיו עד היום).
- ג. אבקש לציין שבמהלך הדיון, טכח גם עמיתי נעם אייזיק בעל חברת מעליות בשם "הר ציון", דור שני וענף המעליות, והוא בעל ידע רב הן במעליות והן בתחומים שונים, ובעל תואר שני בפיזיקה. כמו"כ, הדבר נעשה בהתייעצות עם יצרן לוחות פיקוד בעל תואר מהנדס חשמל ואלקטרוניקה.

בכבוד רב

יוסי מעליות
 104
 יוסי מעליות
 רח' יהודה הלוי 12/ב"ב

תגובת המכון

בשאלה על צריכת החשמל:

נתון זה על הגברת צריכת הזרם בשעת העליה במעלית הוא נכון, אך אינו חדש כלל, וימיו כימי השימוש במעליות, אין שום הבדל ביחס לנתון זה בין המעליות שהיו לפני מאה שנה לבין המעליות הקיימות כיום. (בגלל חוק שימור אנרגיה לא יכול להיות הבדל).

מדובר בתופעה שמתרחשת בכל שימוש או מעבר ליד מכשיר חשמלי הפועל בשבת, כגון בפתיחת דלת מקרר או מעבר ליד המקרר, בפתיחת דלת חדר שפועל בו מזגן, בהזזת תריסי מזגן, שינוי כיוון מאוורר פועל או במעבר לידו, וכל כיו"ב, אשר כל פעולות אלו ודומיהן משפיעות מידית על שינוי בצריכת הזרם.

מרב הגרש"ז אויערבאך זצ"ל התייחס ישירות לשאלה זו, בנוגע לעליה במעלית אוטומטית בשבת, בס' שש"כ פכ"ג הע' קלז, שם הוא כותב שאין לחוש שמא בכניסתו לתוך המעלית הוא גורם להבעיר יותר דלק בתחנה"כ מכיון שאינו אלא גרמא, וגם יש לסמוך ע"ז שלרוב אין כניסתו של איש אחד גורמת לצריכת דלק גדולה יותר, וגם יתכן שבשעה שהוא נכנס למעלית יוצא איש אחר ממעלית אחרת או שבאותה שעה כבתה נורה במק"א וכדו' ונמצא שלא הוסיף כלום בכניסתו, וכיון שכך אין זה פס"ר.

וראה עוד בס' "שולחן שלמה" ח"ב סי' שח הע' לד, שהובא שם בשם מרב הגרש"ז אויערבאך זצ"ל כי מותר להתקרב בשבת למאוורר חשמלי, שאף שזה מוסיף צריכת חשמל מ"מ זה כ"כ מעט עד שלא ניתן להרגשה בחושי האדם, ובתוספת שכזו לא נאמרו איסורים, פרט לזה שזה רק גרמא ובשבת שרי.

וכבר דן בשאלה זו הגרל"י הלפרין שליט"א בספרו "מעליות בשבת" פ"ו, ביחס להשפעת צריכת הזרם על תחה"כ. ובפ"ג שם האריך לדון בכל צדדי השאלות שבעצם הגברת הזרם מצד מלאכת בונה ומצד איסור מוליד, וכן ביחס להגדלת הניצוצות. ובסופו של הפרק העלה כי נראה שאין לחוש לכל זה, ואף אם נחוש לזה אין התופעות הללו מתייחסות לנוסע, עקב פעילותו המיוחדת של המנוע בעת עליית המעלית, שהשפעת הנוסע עליה בעת העליה היא רק בדרך של מניעת כח המנוע שעדיין לא בא לעולם. שכן הזרמת זרם חשמלי במנוע גורמת לסיבובו, הסיבוב גורם ליצירת כח נגדי פנימי בתוכו (אשר בסוגים מסויימים של מנועים הוא מופיע בצורת מתח נגדי המקטין את הזרימה, ואילו ברוב המנועים הכח הנגדי הוא תוצאה של ההפרש בין מהירות המנוע לבין מהירות החלפת כיוון זרם החילופין של רשת החשמל) המתנגד לכניסת הזרם מרשת החשמל.

ככל שמהירות הסיבובים גדולה יותר כך גדל במקביל הכח הנגדי הזה, וכמות הזרם הנכנס למנוע מצטמצמת. נוכחות הנוסעים במעלית העולה מכבידה על המנוע, וכתוצאה מכך פוחתת מהירות הסיבובים, ויחד עמם נחלש גם הכח הנגדי, ועקב החלשות הכח הנגדי נכנס ממילא יותר זרם למנוע. כך שבעת כניסת האדם למעלית עדיין לא קיים כלל הכח הנגדי, וכשכח זה יוצר לאחר מכן באמצעות מנגנון עצמאי, תמנע נוכחות הנוסע מכח זה להגיע לערכו ה"נורמלי" ולמנוע את כניסת הזרם במלוא עוצמתו.

סעיף זה כולל בתוכו שתי בעיות הקיימות מאז ומתמיד בכל המעליות הרגילות (שאינן בפיקוד שבת באישור המכון). האחת היא השפעת כובד האדם על כל פעולות המיתוג החשמליות המתרחשות בעת הירידה, והשניה – בה מסתמך ה"מומחה" עלום השם על ספרו של הגר"י הלפרין שליט"א – היא הגילוי המרעיש של הגר"י הלפרין, שהפתיע בשעתו את כל מומחי המעליות בארץ ובעולם מחד גיסא ואת גדולי פוסקי הדור מאידך גיסא, ולפיו כאשר המעלית נמצאת בתפוסה גדולה יתכן שכתוצאה ממשקל הנוסעים יהפך המנוע לגנטור המייצר חשמל המזרם לרשת החשמל ומפעיל בו בזמן את התאורה ומכשירי חשמל נוספים שבסביבת המעלית, וכפי שנתבאר בהרחבה בספר מעליות בשבת"פ"ה.

ביחס לבעיה השניה של יצירת חשמל כתוצאה מכובד הנוסעים בירידת המעלית, הפתרון הקיים בכל מעליות השבת שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה, בעבר ובהווה, הוא חיבור המנוע למיתקן עומס סרק, שתפקידו לבזבז את עודף האנרגיה הנוצרת ללא תועלת וללא שום תוצאות אסורות כמו התלהטות חוטים וכדו', וכפי שמובא בספר "מעליות בשבת" פט"ז (עמ' קצד).

ואילו ביחס לבעיה הראשונה, יש לציין כי דעתו העקרונית של מרן הגרש"ז אויערבאך זצ"ל היתה שאין לחוש כלל להשפעת כובד הנוסעים על הפעולות המתבצעות במעלית אוטומטית המתוכנתת מעצמה לעלות ולרדת ולעצור בכל קומה, מאחר שגם בלעדיהם היה נעשה הכל בדיוק כמו עכשיו בשל פעולת המנוע, וכדבריו שהובאו באריכות גדולה בס' ש"כ פכ"ג הע' קמ.

אכן דעת הגר"י הלפרין שליט"א היא שיש לחוש שכל הפעולות המתבצעות כתוצאה ממשקל הנוסעים המשפיעים על ירידת המעלית ומחליפים את פעולת המנוע מתייחסות אל הנוסעים, וכפי שהאריך בזה הרבה בספרו "מעליות בשבת" פרקים ז"א, ועוד דן שם בפ"ב ביחס לקירוב המלאכות של פעולות המיתוג כתוצאה ממשקל הנוסעים. לפיכך בכל מעליות שבת שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה, הן בעבר והן בהווה, מותקנים – לפעולות המיתוג המתרחשות ב"אינו מתכוון" – מתגים מיוחדים הפועלים בדרך של מניעת המניעה, וכפי שמבואר שם בפט"ז (עמודים קפט"קצא).

נוסף על כך, בהרבה מן המעליות קיים רכיב בשם "אנקודר", המורכב על המנוע ומסתובב עמו, אשר תפקידו לספק באופן רצוף לפיקוד המעלית נתונים על מיקומה ומהירותה, וכתוצאה מכך לפקח על פעילות המיתוג. ה"אנקודר" הוא דיסק חרוץ בקוים שחורים ושקופים. בעת שה"אנקודר" מסתובב עם המנוע מספר קולטים מקבלים אור או חושך לסירוגין. הופעת האור וכיסוי האור נהפכים ע"י הקולטים לשינויי מתח המועברים למערכת הפיקוד של המעלית. בפיקוד נספרים כל גילויי אור וכל כיסוי אור, ומאחר שישנם בד"כ אלפים בכל סיבוב מקבל הפיקוד נתונים מדוייקים על מהירות המנוע ועל מיקומה של המעלית.

לדעתו של מרן הגרש"ז אויערבאך זצ"ל, כי כל הפעולות שהיו מתרחשות במעלית אוטומטית גם ללא המצאות הנוסעים אינן מתייחסות אליהם ואין לחוש להם, הרי בודאי אין לחוש גם להשפעה על ה"אנקודר" ובעקבותיו על פעולות המיתוג. אבל אם נחוש להשפעת כובד הנוסעים שמחליף את פעולת המנוע הרי יש לדון בהשפעתם על סיבוב ה"אנקודר".

הפתרון המיוחד שבמעליות שבת מסוג זה שבאישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה הוא שפעולת ה"אנקודר" מתוכננת כך שלא גילויי האור נספרים אלא רק כיסויי האור, כך שאם הנוסעים אכן משפיעים על פעולת ה"אנקודר", הרי שהשפעתם היא רק בהסתרת האור שלא יעבור אל הקולטים.

יצויין, כי המעליות הראשונות הפועלות באמצעות "אנקודר", אשר הותקנו בהן פיקודי שבת של המכון המדעי טכנולוגי להלכה, הן המעליות של המרכז הרפואי "שערי צדק", שהותקנו כבר בשנת תשל"ה (1975 למנינם), בהסכמתם המלאה ובברכתם של מרנן ורבנן הגרי"י וייס זצ"ל בעל ה"מנחת יצחק" והגרש"ז אויערבאך זצ"ל, אשר בפירוש לא הגבילו את השימוש בהן לחולים בלבד.

ישנן כיום מעליות הפועלות באמצעות "אנקודרים" מסוגים אחרים, והן אכן אינן מאושרות על ידינו.

דרך אגב, כאן המקום לספר כי בשעתו הועלתה ע"י ראש המכון הגר"י הלפרין שליט"א הצעה "מהפכנית" לביטול כל השפעת משקל האדם על תנועת המעלית, באמצעות הפעלת כח בלימה מכני ע"י חיוך במערכת ההנעה או בין התא לפיר, בערך השווה להשפעת עומס הנוסעים, דבר שינטרל ויבטל לחלוטין כל השפעה של משקל הנוסעים בעת ירידת המעלית, וכפי שמובא בספרו "מעליות בשבת" פט"ז (עמ' קצו). בשעתו, כשפורסמו הדברים, בשנת תדש"מ, היה נראה הדבר קצת רחוק מן המציאות. כיום נמצא רעיון זה כבר בתהליכי פיתוח מתקדמים, והוא מתחיל לרקום עור וגידים, ואנו מקוים בעז"ה כי לא ירחק היום שבו נוכל לבצע פתרון מהודר זה לתועלת הרבים.

התשובה לסעיף זה כלולה כבר בתגובה לסעיף א דלעיל.

רמת אמינותו ורצינותו של ה"מומחה" עלום השם עולה בין היתר מסעיף זה בשמות הגורמים המוזכרים בו, וד"ל.

עצם התגובה לסעיף זה כלולה כבר בתגובה לסעיף ב דלעיל.

בדבר מעליות מסוג VVVF:

אמת.

הכוונה בסעיף זה למיתקני שקילה הקיימים בהרבה מן המעליות הרגילות (שאינן בהן פיקוד שבת באישור המכון המדעי טכנולוגי להלכה), שתפקידו למדוד את העומס שבתא המעלית ולהעביר למערכת הפיקוד את המידע. האדם בכניסתו למעלית לוחץ על מתקני השקילה ומביא לחיבור מעגלים חשמליים או להגברת זרם במעגל קיים, כדי להבטיח פעולה נכונה של המעלית.

גם בעיה זו איננה חדשה כלל ועיקר. היא קיימת כבר עשרות שנים, ואיננה מיוחדת דוקא למעליות מסוג VVVF, כפי שמבואר בהרחבה בספר "מעליות בשבת" פט"ו, אשר מסקנתו שם היא כי אין להשתמש במעלית כזו בשבת אפילו אם היא אוטומטית ואפילו רק לצורך עליה.

אגב, גם נקודה זו מלמדת על רמת מקצועיותו של ה"מומחה" עלום השם, שכן מתקני שקילה קיימים גם במעליות מיושנות יותר, ולא דוקא במעליות מסוג VVVF, ולאידך גיסא ישנן מעליות מסוג VVVF דוקא, שאינן פועלות באמצעות שקילה רציפה.

ולגופו של ענין, במעליות שבת של המכון המדעי טכנולוגי להלכה מבוטלים לחלוטין בשבתות ובחגים מתקני השקילה ואינם פועלים כלל.

לחילופין, בסוגי מעליות שונות, בהם לא ניתן לבטל ולנטרל את מיתקני השקילה, מתקינים בהם פיקוד שבת מיוחד ש"מרמה" את מיתקן השקילה, כך שהוא מקבל לאורך כל הזמן מידע כאילו המעלית נמצאת בתפוסה של 50 אחוז מן המשקל המירבי המותר, והוא פועל את פעולתו הן אם משקל הנוסעים הוא מתחת לתפוסה זו והן אם הוא מעבר אליה, באופן שהנוסעים אינם משיעיים כלל על מיתקן השקילה.

(בספר "מעליות בשבת" פט"ז (עמודים קצב־קצג) מוזכרת שיטה נוספת לפתרון בעיית מיתקני השקילה, אך למעשה היא איננה בשימוש).

בדבר מעליות MRL:

מדובר בסוגי מעליות, בהן מצאו את הדרך למזער את המנוע ולהתקינו בתוך פיר המעלית, כדי לחסוך במקום ובעלויות של התקנת חדר מעליות.

אך אין לכך שום משמעות הלכתית מעבר לכך. הבעיות הקיימות במעליות אלו הן בדיוק אותן הבעיות הקיימות במעליות אחרות, וגם הדרכים לפתרונן הן אותן דרכים בדיוק.

דומנו, שגם סעיף זה מלמד על המקצועיות של חו"ד "מלומדת" זו, ואין צורך כלל להגיב עליו.

(אך בכל זאת, יצויין כי גם אין בזה כל אמת, שכן גם במעליות אלו ניתן להתקין סולם חיצוני שמאפשר גישה למנוע וחילוץ בצורה מכנית בלבד).

Rabbi Shmuel Auerbach
Jerusalem

שמואל אויערבאך
פעניק ירושלים תוכביא

ב"ה, ירושלים... מחרת יום הפורים תשס"ו

לכבוד ועד הבית רחוב שדרות בן מימון 37 ד' עליהם יחיו
ברכה ושלום, דברי שלום ואמת.
באתי בזה לבקשת ידידנו הרב"ג הרב יוסף שלמה ספסל שליט"א,
בדבר סידור "המעלית של שבת", הנני להביע בזה נאמנה דעת אבי
מורי גאון ישראל זללה"ה. כי המעלית המדוקדקת והמהודרת
בדכורה שלא יהיה חשש חילול שבת ח"ו, זה מה שנעשה ונערך ע"י
"מכון ההלכה", כראשות הרב זגאון הרב הלפרין שליט"א. ובאמת מי
שיוצה להיזהר שלא יהיה חשש חילול שבת ח"ו, צריך לעשות הנערך
ע"י "מכון ההלכה" וכך מקובל ונתקבל אצל יראי ד' החרדים על
קדושת שבת, וכדאי קדושת שבת קדשנו להוסיף לדקדק שלא יהיה
חשש חילול חלילה, וכל דמוסיף ליקרת השבת יוסיפו לו מן השמים
שפע ברכה והצלחה בכל מכל כל.

הנחתם וחותרם למען האמת ולכבוד שבת קדשנו מקור הברכה
שמואל באאמו"ר גאון ישראל מוה"ר שלמה זלמן זללה"ה אויערבאך

וילוי גוטיק אינן אים יתא מיטנו אינקין וגלגל - גלאה נאגור
וילוי גוטיק אינן אים נאגור גלאה גוטיק: וו גוטיק: גלאה וקליטיק
גוטיק
שלמה

ומה מתאים להוכיף על רקע סיפור המעלית של אותה אשה, דברים ששמענו מפיו בנו, אביד טבריה, בעניין מעלית שבת:

"אבא אמר לי לפני שנים, שחייבים למצות את הדיון בעניין מעלית שבת. אם הדבר מותר – חייבים לפרסם זאת! כי עם השנים, הבניינים יעשו יותר ויותר גבוהים, ואנשים יהיו חייבים להשתמש במעלית. מי שגר בקומה גבוהה, ויעלה במעלית שבת כשהוא חוטב שהדבר בעצם אסור – בעיניו, הוא הפך כבר למחלל שבת! מחשבה זו, תפתח: בפניו את הדרך לחילולי שבת אמיתיים! אם נאסור, כאן את המותר – נהפוך ויבים מהציבור למחללי שבת בפועל."

ואכן, "מכון מדעי וטכנולוגי להלכה" בראשות הרב לוי יצחק היילפרין, שעמד בקשר הדוק עם הרב אוירבך מיום היווסדו, הוא שנטל על עצמו את המחקר ההלכתי של מעלית השבת. היה זה אחד המחקרים הארוכים של המכון, ולצורכו יצאו אנשיו מספר פעמים לאירופה ולארה"ב, כדי לבדוק את המבנה המדויק של המעלית בחברות היצור: שינדלר, ווסטינגהאוז, ועוד. מסקנת המחקר, התפרסמה בשנת תשרי מ בספר של "מעליות בשבת", וסיכום ההלכה למעשה עשוי להפתיע רבים: במעלית שבת – דהיינו: מעלית העוצרת אוטומטית בכל קומה ללא מגע אדם, ואשר הוכנס בה סידור טכני מיוחד של המכון – מותרת העליה למהדרין, ואילו הירידה בה, היא דווקא הבעייתית! הסיבה: בעת ירידת המעלית, גורמת תוספת המשקל (הבאה ממשקל האנשים שבה) לכך שהמעלית תרד במהירות מסוכנת. לבלימתה, מצוידת היא במנגנון מיוחד, ההופך את הכוח הנוצר מן הירידה (דהיינו, ממשקל האנשים!) לזרם ד שמלי, המועבר לרשת החשמל הכללית שבבניין! הרי לנו דוגמה נוטפת, עד כמה מצריכה פסיקת ההלכה בעולמנו המתקדם, שילוב של ידע מקצועי רב עם גדלות בתורה. הרב אוירבך, פתח בזה עידן חדש בתולדות היהדות.



רבי שלמה זלמן אויערבך | פרק שני

בהודמנות נוספת למדתי להכיר את תקיפותו של רבנו בהלכה.

באחד מבתי האבות בירושלים הותקנה מעלית, אך ללא פיקוד שבת. היתה זו הוראה של רב השכונה שבה ממוקם בית האבות, ונימוקו עמו – במקרה של פיקוח נפש אין צורך בפיקוד שבת, ובמקום שאין פיקוח נפש, אין לדעתו כל היתר להשתמש במעלית, גם אם היא מופעלת בפיקוד שבת.

עברו מספר שנים, והתברר שמבקרים רבים שאינם שומרי תורה משתמשים במעלית בשבת כביוב חול ומחללים שבת בריש גלי. הרב שעל פי הוראתו נמנעו מהתקנת פיקוד שבת כבר הלך לעולמו, ומנהלי בית האבות באו אל רבנו, כדי להציע לפניו את הענין ולקבל פסק הלכה.

"חייבים להתקין מיד פיקוד שבת במעלית", אמר רבנו ללא היסוס לאחר ששמע את צדדי השאלה.

מנהלי המוסד הוטיפו לשאול, אם אין במעשה זה משום פגיעה בכבודו של רבם המנוח, שהקפיד על הדבר וסבר שיש בכך איסור.

"אדרבה", השיב רבנו, "הלא הרב המנוח יושב עתה בנג' ערן, שם הוא רואה את האננת ככל הבהירות, ואם כן, הוא יודע ללא ספק, שעל פי ההלכה חייבים לעשות כפי שהוריתי. לא זו בלבד שלא היה מתנגד אילו היו שואלים אותו, אלא הוא יהיה שבע רצון מכך שאתנו מתנהגים על פי ההלכה!"

מתוך ספרו של הרב שלמה לורנץ שליט"א "במחיצתם של גדולי התורה" ח"ב, עמודים 684-683.