



אל האופק

עלון עובדי נמל אשדוד | גיליון מס' 41 | תשרי תשע"ח | ספטמבר 2017

עבודה מהסרטים במתקן התפזורת עם 6'



אנשי הנמל חוברים בתמונות לשיר משותף לשנה החדשה - עמוד 4

יום אינטנסיבי שיגרתו בחי היחידה לרכבי יבוא - עמוד 8

כל מחלקות הנמל שיתפו פעולה בפרויקט הנגשת הנמל - עמוד 10

המשלחת השנייה של עובדי הנמל לפולין חולקת חוויות מצמררות - עמוד 12

דבר המנכ"ל



שעלינו לחולל בכל בוקר מחדש. הנמל נמצא בתנופת התפתחות בתחום התשתיות, הרכש, והצטיידות. על מנת להמשיך ולהביא את פירות ההצלחה עלינו לשמור על נמל מתפקד ועובד ללא לאות גם בשנה הבאה.

אני מודה לכל אחד ואחת באופן אישי על המסירות, העבודה המאומצת, וההירתמות לפיתוח עתיד נמל אשדוד כנמל המוביל באגן הים התיכון.

אני מאחל לך ולבני משפחתך שנה טובה ומתוקה,

איציק בלומנטל, מנכ"ל חברת נמל אשדוד

עובדת/יקרה,

אנו נמצאים בתקופת חגי תשרי המרובים בפעילות משפחתית ובחופשות עם משפחותינו וילדינו. אבל, נמל אשדוד לא שובת מפעילות והחודשים הללו גם עמוסים בתנועת סחורות אל רציפי הנמל ומהם לחו"ל. לכן, עלינו להקפיד להמשיך ולהעניק ללקוחותינו את השירות האמין והזמין, גם כאשר חלק מחברינו לעבודה נמצאים בחופשה. עניין זה דורש מכל אחת ואחד מעובדי חברת נמל אשדוד מאמץ ואחריות גדולים יותר.

אנו מסיימים בימים אלה שנה מוצלחת של הנמל, ועלינו להקפיד שרמת השירות ללקוחות תעמוד במרכז יעדי העשייה שלנו בשנה הבאה במטרה להמשיך ולהיות השער הכלכלי המוביל של מדינת ישראל.

שיפור איכות השירות והגדלת היעילות והפיריון היא משימה

שודרגה מערכת הכניסה בשער הנמל עבור נהגי המשאיות

חדשות הנמל <



צילום: אבי רוקח

בשער הקדמי, בזמן שקילת המשאית, הנהג יבחר את המשך הפעילות בנמל (מכולות/מטען כללי, יבוא/יצוא) ויפיק לעצמו כרטיס עבודה באמצעות מסך מגע. בסיום, יקבל הנהג לאן עליו להמשיך (שער ראשי/נתיב אוטומטי או ידני). בכל שלב יעמוד לרשות הנהג גורם אנושי אשר יסייע לו בתהליך במידת הצורך.

ממשק המשתמש של המערכת הוא בשפות עברית, ערבית, רוסית ואנגלית. לטובת הנהגים הופקו חוברות הדרכה מפורטות במספר שפות אשר חולקו לנהגים בשער הכניסה, וכן מפורסמות באתר חברת הנמל.

חברת נמל אשדוד סיימה באחרונה פרויקט רחב ומורכב של שדרוג מערכת השער בנמל, הכולל תהליכים אוטומטיים בשירות עצמי על ידי הנהגים. המערכת המתקדמת תקצר ותייעל את תהליכי הכניסה והיציאה של משאיות בשערי הנמל, ותשפר את השירות לציבור הנהגים.

השינוי המרכזי בא לידי ביטוי בכך שיותר תהליכים ייעשו באופן אוטומטי ועצמאי על ידי הנהג. כך למשל, בשער הביטחון בנמל, הנהג יזוהה ויבדק באמצעים ממוכנים וייכנס לנמל באופן עצמאי לחלוטין בהתאם להנחיות שיופיעו על צג בשער. לדוגמה: "המשך לשער הקדמי", המשך לבדיקה בטחונית", וכדומה.

• עורך ראשי: יגאל בן זיקרי • עורך אחראי: תומר שפץ • חברי מערכת: פלורי פינגל, אשר נוהן, עמית כהן, אורי סנדק, יעקב סקה, דוד שחר, טל אלגזי • צילום שער: פול בן ואליד • צילומים: פבל טולצ'ינסקי • כתיבה, עריכה, ראיון, עיצוב גרפי: שיר מנור, מילת הקסם

פינת האתיקה

מאת גדעון שילה, ר"ח, הממונה על האתיקה

מדווחים או מוותרים?

בחברה שלנו נפוצים המקרים שבהם אין כל דיווח רשמי על אירועים שקרו (נזקים, אירועי "כמעט וקרה" בבטיחות, וגם אירועים הגוררים אירוע כספי – כגון חשבונית מד"א שאיש אינו זוכר בגין איזה אירוע הוגשה לחברה).

ערכי החברה המתנגשים בדילמה אתית זו הם ערך החברות אל מול ערכי המקצועיות והחשיבה הכלכלית והעסקית.

עמדת וועדת האתיקה:

- יש לדווח על המקרים ולא להתעלם.
- מדובר באכפתיות, גאווה יחידה, תחושה שמקום העבודה הוא ביתנו ותחושת השייכות.
- יותר היום יביא מחר לתוצאה חמורה יותר.
- הקפדה היום עשויה גם לספק הגנה משפטית טובה יותר במקרה שהחברה תיתבע.
- דיווח מהימן ומידע מועיל (סעי' 5 לקוד האתי), הוא הדבר הנכון לעשות.

400 ילדים והורים באירוע חגיגי של ילדי עובדי נמל אשדוד



צילום: פבל טולצינסקי

כמדי שנה, בסוף הקיץ התקיים האירוע המסורתי של ילדי עובדי הנמל העולים לכתה א' בשנת הלימודים הקרובה, תשע"ח. האירוע התקיים בבית יד לבנים באשדוד. הילדים נהנו ממפגש חינוכי ערכי לטובת תחילת דרכם במערכת החינוך.

באירוע השתתפו כ- 400 ילדים והורים, אשר קיבלו כשי ילקוטים עם קלמרים ושי מתוק לפתיחת השנה. לאחר מכן צפו הילדים ובני המשפחה בהצגה "דלת הקסמים" של תיאטרון מופע.

ההצגה מספרת את סיפורה של מיכל הילדה שמנסה להשיג מתנה מקורית ליום ההולדת לאמה ויוצאת למסע לממלכת הצלילים בעזרת חבריה – דמויות משיריה של נורית הירש אותם היא פוגשת בדרך (חיים הארנב, פים פם פה ועוד). הילדים השתתפו בהצגה, "עזרו" למיכל וליתר השחקנים בזמן ההצגה ואף שרו יחד עם ההורים שירים מוכרים ואהובים בהם כמו "מקהלה עליזה", "המשפחה שלי", "ברבאבא" ועוד.

צמיחה בפעילות העסקית של נמל אשדוד בחציון הראשון

חברת נמל אשדוד מציגה נתונים פיננסיים מרשימים של צמיחה וגידול בפעילות העסקית במהלך החציון הראשון של שנת 2017 (חודשים ינואר עד יוני). בהשוואה לתקופה המקבילה בשנת 2016 צמח נמל אשדוד בכל הפעילויות העסקיות שלו.

במהלך החודשים ינואר עד יוני 2017 רשמה חברת נמל אשדוד הכנסות בסך של 616 מיליון שקל. מדובר בעלייה של 4.3% לעומת ההכנסות של 591 מיליון שקל שנרשמו בחציון הראשון אשתקד.

הגידול בהכנסות של חברת נמל אשדוד נובע מגידול בהיקפי הפעילות במגזרים שונים של הנמל ובעיקר מגידול מרשים של 8.3% בהיקף המטען הכללי שעבר במהלך החציון הראשון של השנה ברציפי הנמל. סך היקף המטען הכללי בנמל במחצית הראשונה של השנה עמד על 1.09 מיליון טון, לעומת 932 אלף טון בתקופה המקבילה ב-2016.

במגזר המכולות, עברו בנמל במחצית הראשונה של השנה 773,476 TEU מכולות - גידול של 6.6% ביחס לתקופה מקבילה אשתקד. סך המטענים שעבר בנמל אשדוד הגיע ל- 11.4 מיליון טון עלייה של 2.7% ביחס לחציון הראשון בשנה שעברה שהציג כ- 11.1 מיליון טון מטענים.

בחודש יוני נרשם שיא חודשי בהיקף המכולות שהסתכם בכ- 141 אלף TEU מכולות - גידול של כ- 0.9%, בהשוואה לשיא החודשי הקודם שנרשם בחודש מאי השנה. היקף המכולות ברבעון השני של שנת 2017 הסתכם בשיא רבעוני של 402,000 אלף TEU - גידול של כ- 3.7%, בהשוואה לשיא הקודם שנרשם ברבעון השלישי של שנת 2016.

נמל אשדוד נבחר להיות נמל הבית לפרויקט הטיפול במצוקים לאורך החוף



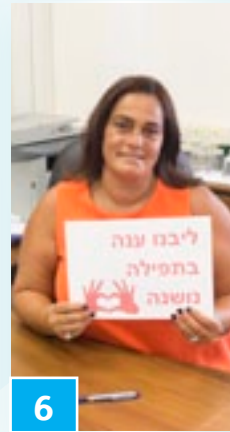
צילומים: יח"צ נמל אשדוד

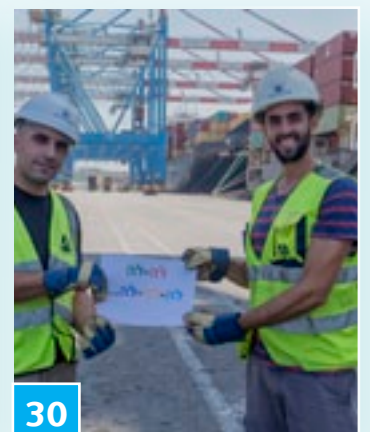


חברת תא"מ (תעבורה, אדמיר, מארי) שהוקמה במיוחד לטיפול במצוקי החוף המתמוטטים וכן בחפירות חול של המעגנות, יחד עם חברת קוראל, בחרו בנמל אשדוד לפרויקט הטיפול במצוקים, וחתמו על הסכם מול הנהלת חברת נמל אשדוד.

הפרויקט לחיזוק ושיקום מצוקי הכורכר לאורך חופי הים התיכון נמצא באחריות החברה הממשלתית להגנות מצוקי החוף. בין היתר, נמצאים מצוקי כורכר בסכנת קריסה בנתניה, הרצליה, תל-אביב-יפו ואשקלון.

הנהלת נמל אשדוד נערכה להגעת הציוד המכאני, ההנדסי והטכני של הפרויקט. בין היתר, נבנתה דוברת וכן הגיע מחפר לטובת ביצוע העבודות. במהלך תהליך העבודות עצמן צפויים להניח שקי ענק בסמוך לצוקי החוף אשר יחסמו את החול לתוך הים ובשלב השני של הפרויקט יוזרמו כמויות חול בין הצוק ובמדרון עד לקו המים הראשון.







עבודה מהסרטים

כ-4 מיליון טון דשנים חקלאיים מיוצאים מדי שנה מנמל אשדוד בזכות מתקן התפזורת הממוחשב, שאין שני לו בארץ, ובזכות צוות המתקן שעובד בשיתוף פעולה מלא 24 שעות ביממה

צילום: פול בן-ואליד

רק שישה וותיקים, שביניהם פול, יותר העובדים צעירים יותר, או בלשוננו של פול: "ילדים". מלבד פול, שהוא רמ"ד וסגן מנהל המחלקה, יתר הוותיקים - אלי ממן, צבי אלישקו, ארנון יעקובי ורפאל חסין - הם מנהלי משמרת, ועוסקים בעיקר בהפעלת חדר הבקרה.

ומה גורם לפול לעבוד יותר מארבעה עשורים באותו מתקן? "המתקן מאוד מעניין, והעבודה היא לא שגרתית. אנשים שרואים את המתקן בפעם הראשונה מתפעלים - לא רואים ביום יום דבר כזה. העבודה כיפית, כולם ילדים טובים, ויש שיתוף פעולה מלא בין כולם".

ממסר עולם לחופשי

פול, שהחל את עבודתו בנמל כפועל, עוד לפני שירותו הצבאי, בעקבות אביו שהיה עובד תפעול בנמל, זוכר את גלגוליו הקודמים של מתקן התפזורת.

"בזמנו לא היה מחשב. היינו מפעילים את הסרט שמעביר את הסחורה באופן ידני, סרט אחרי סרט. לא היו מסכים שמראים אם הסרט עובד

פול בן-ואליד, סגן מנהל מתקן התפזורת, עובד בנמל אשדוד 42 שנים, כמעט כולן במתקן התפזורת, מתקן ענק ומשוכלל, יחיד מסוגו בישראל, שאחראי על רוב ייצוא הדשנים החקלאיים של ישראל, המגיעים ממפעליים המלח, בהיקף של כ-4 מיליון טון בשנה.

המתקן, שנבנה בשנת 1965 בידי העובדים עצמם, שהיו בהמשך אמונים על הפעלתו, עבר לאורך השנים שינויים מהפכניים ומרחיקי לכת. היום רובו המוחלט אוטומטי, ומופעל על ידי מחשבים מחדר בקרה, שמציגים בצורה מוחשית את הסרטים הנעים לכיוון האניות.

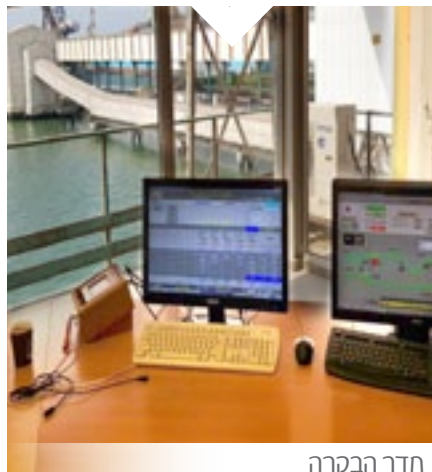
ילדים טובים

צוות מתקן התפזורת, בראשות מנהל המחלקה דוד בן גיגי, כולל כ-36 עובדים, האחראים על תפעול תהליך הטעינה של פוספטים ואשלג לכלי שיט ועל טעינה של אניות נוזלים בחומצה זרחתית, ומספקים שירות 24 שעות ביממה, בארבע משמרות, בשיטת הכיסא החם.

עד לאחרונה כלל צוות המתקן רק עובדים וותיקים, אולם כיום נותרו



שופל מושך קרון לבור



חדר הבקרה



פול מחבר צינור חומצה



אונייה בעת העמסת חומרים

”אנשים שרואים את המתקן בפעם הראשונה מתפעלים - לא רואים ביום-יום דבר כזה...”

המתקן מצוידים בנשמיות, במסכות אבק ובסרבליים.

שרשרת של סרטים

”כאשר האנייה המייצאת מגיעה לרציף (רציפי התפזרות והנוזלים - מס' 11 ו-12 - נמצאים בחלקו הדרומי של הנמל), אנחנו מפעילים שרשרת של סרטים נעים להטענת כל ספנה (ספנה היא תא באנייה, שיכול להכיל חומר אחד) בחומר הדרוש. שופלים דוחפים את החומרים לתוך מנהרות, כאשר יש סרט נע מתחת לכל מנהרה, והסרטים נעים לכיוון האונייה. המתקן הגדול ביותר מכיל 11 סרטים.

”הפעלת הסרטים הנעים בחומרים וחיבורם לספנות המתאימות מתבצעת בחדר בקרה, באמצעות מחשבים, שבהם אפשר לראות בצורה מוחשית בדיוק איזה סרט פעיל”.

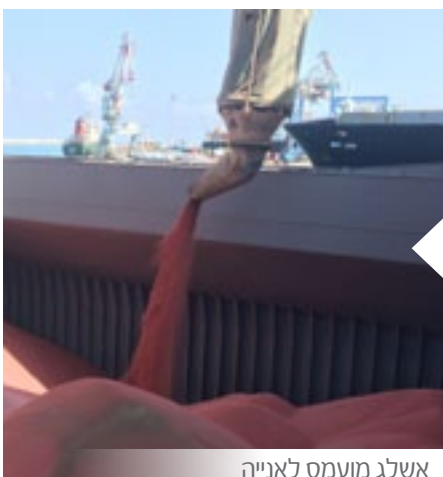
מהסרטים הנעים עוברים החומרים לזרועות מיוחדות שנכנסות לבטון האנייה. ברציפים 11-12 יש שלושה מנופים לטעינת האוניות, המצוידים במדכאי אבק, לשמירה על דרישות איכות הסביבה.

או לא - היה לוח סינופטי, עם מנורות של פעם, ולפיו היינו עובדים. גם לא הייתה הקפדה על ענייני איכות הסביבה ואקולוגיה, ולא היו מזגנים. היינו נכנסים למנהרות לפי החומרים, והזנו אותם עם מטאטאים, עם אתים ועם מגרדות. המעבר לטכנולוגיה החדשה היה כמו יציאה ממאסר עולם לחופשי”.

תפוסת המחסנים - מיליון טון

פול מתאר את תהליך העבודה במתקן, נכון להיום, מהרגע שבו החומרים מגיעים לנמל ועד ייצואם: “אנחנו מקבלים את החומר בקרונות ובמשאיות - אשלג ממפעלי ים המלח ופוספט וחומצה זרחתית מכי"ל - ומאכסנים אותם בהאנגרים ענקיים במתקן (שהיום הם מבודדים לגמרי, בגלל איכות הסביבה, אין טיפה של אבקה שנשארת מחוץ למחסן). בהאנגרים יש בין 50 ל-70 אלף טון חומר בכל רגע נתון, ותפוסתם מגיעה לכמיליון טון.

”על מנת להימנע מהסכנה שבשאיפת החומרים ובמגע עמם, עובדי



אשלג מועמס לאנייה



שופלים מסדרים חומר בהאנגר



חומר יורד מהקרן לסרט הנע



הסובילים הארציים

כ-30 אלף רכבים מאוחסנים בנמל, מאות רכבים משונעים מדי יום מחוצה לו, והאחראים על תפעולם - יחידת פריקת רכבי היבוא - עובדים באינטנסיביות סביב השעון כדי לספק מענה יעיל ומקצועי ליבואנים, לחברות הובלה, לנהגי משאיות, ללקוחות פרטיים ולכל מחלקות הנמל

שבועית לגבי האוניות בכלל ואוניות הגלנוע בפרט. לפי התחזית מכינים כמויות שטחים לאחסון הרכבים. בכל שבוע מגיעות לנמל 2-4 אוניות גלנוע, שאותן צריך לקלוט בנמל, ולהכין שטחי אחסון לרכבים לקראת בואן. התכנון מתבצע לפי יבואנים ולפי אוניות.

יחס חם בכיסא הקר

"כל יום מתחיל במשמרת א', מ-05:30 ועד 15:00, שבמהלכה צוות כיסא קר מוציא למוביליות הרבות שנכנסות בכל בוקר (בדרך כלל נכנסות לנמל על הבוקר יותר מ-20 מוביליות בבת אחת) את כל הרכבים שהוכנו מאתמול ומהלילה, ומטפל בבעיות הנעה (בעזרת בוסטרים) או בחוסר דלק/אוויר – כל מה שצריך כדי שהרכבים ייצאו מהנמל. כמו כן, הצוות מטפל בדיווח על נזקים, ובחוסרים של רכבים בהזמנות.

"בזמן זה עוסקת יתר המחלקה בפריקת אוניות, לפי הצורך, בכיוון עובדים לשטחי האחסנה, לפי יבואנים, ובהכנת שטחים לאחסון האוניות. לפני הגעתה של כל אנייה, מתקבלים נתונים לגבי סוג וכמות הרכבים, ובהתאם לכך נערכים ביחידה לפינוי מקומות אחסון, במקומות קבועים לכל יבואן.

"כאשר האנייה נכנסת, צוות מהיחידה יוצא לאנייה, ובידי דו"ח מפורט של כל השטחים המיועדים לכל אחד מהרכבים באנייה. ראשית, הצוות בודק שאין נזקים וחוסרים. במידה שיש נזקים, מזמינים חוליית נזקים שמתעדת את הנזק. לאחר מכן, בהתאם לדו"ח, הרכבים מועברים למיקומם המדויק בשטחי האחסנה, ואז הוא נקלט במחשב ע"י היחידה וע"י ביטחון נמל, לפי השילדה והמיקום, כך שיהיה קל לאתר בהמשך ב-GPS.

"במקביל, צוות רכבים כבדים עוסק בשינוע משאיות, אוטובוסים וטרקטורים, שהנעתם דורשת רישיון מיוחד.

"בימים אלה, הנמל עמוס ברכבים יותר מאי פעם", מספרים משה סויסה ושלמה דהן, מנהלי יחידת פריקת רכבי יבוא. "גם לקוחות שעזבו את הנמל מסיבה כזאת או אחרת חוזרים עכשיו, כך שהנמל עמוס יותר מאי פעם ברכבים. רבים מהלקוחות מגיעים אלינו בגלל המיקום הנוח והקרוב למרכז, ונשארים בגלל השירות".

נמל אשדוד הוא המוביל בארץ בנושא פריקת רכבי היבוא - בכל נקודת זמן נמצאים בו 27 עד 32 אלף רכבים. מעבר לכך, 600-800 רכבים משונעים מדי יום מחוץ לנמל, לאספקת הזמנות היבואנים. המספרים המדהימים האלה נובעים, בין היתר, מהשירות שמעניקה יחידת פריקת רכבי היבוא, שעובדת סביב השעון, 2-3 משמרות ביממה, לפי הצורך (כאשר אוניית רכבים - גלנוע - עוגנת בלילה, מתקיימת משמרת שלישית בלילה).

צוות היחידה אחראי על תפעול כל מטעני הרכבים בנמל, כולל הכנת הזמנות, פריקת אוניות, דיווח על נזקים, תכנון שטחי אחסנה וניהולם. שירותי היחידה מסופקים ליבואנים, לחברות הובלה, לנהגי משאיות, ללקוחות פרטיים ולכל מחלקות הנמל. הצוות מונה 26 עובדי ציוד מכאני ותפעול ושתי מזכירות.

"עד לפני כמה שנים ביצעה את העבודה חברת 'דניאל', אבל היא עשתה זאת בהיקפים הרבה יותר נמוכים", מספרים מנהלי היחידה. "ממוצע הרכבים והשינוע היה שליש מזה של היום".

התחזית תחילה

המכונה המשומנת הזאת פועלת בעילות בזכות תכנון קפדני, שמתחיל בתחזית.

"במפגש מנהלי רציפים, שמתקיים בכל יום ראשון, נמסרת תחזית



עובדי משמרת הלילה עם שלמה דהן



צילום: תומר שפץ

העבודה מאוד אינטנסיבית, ברמה מטורפת. אנחנו נדרשים לספק מענה להמון דרישות מהמון יבואנים ולקוחות פרטיים בכל רגע נתון. כולם מקבלים מענה. מדובר בכמות ענקית של רכבים, בכמות עצומה של שטחים...”

המודעות עולה – הנזקים נמנעים

“מטבע הדברים, כאשר מטפלים בכמות כזאת של רכבים, כמובן שיש גם נזקים. במקרה של נזקים, הנמל לא מתנער מאחריות. כל נזק מתועד, עובר בירור ותחקיר, גם של קצין בטיחות וגם של רמ"ח תפעול, ומכל נזק מוסקות מסקנות. להגברת המודעות למניעת נזקים לרכבים, שזה נושא מאוד מאוד חשוב אצלנו בנמל, אנחנו מתדרכים את העובדים בנושאי תחבורה, תעבורה ושינוע רכבים בתחילת כל יום עבודה, וגם בהדרכות תקופתיות מורחבות. היום יש המון מודעות, עקב הרבה ניסיון שנצבר בשינוע רכבים, ולכן אנחנו בדרך להורדת עקומת הנזקים למטה.

“רכבים רבים מגיעים ניזוקים באנייה – ולכן הכי חשוב לאתר את הנזקים באנייה לפני שהם יורדים מהאנייה. יש תהליך חדש של בקרת נזקים באנייה, לפני היציאה לרציף, ע"י עובד מהיחידה, שמאי במקצועו.

“אנחנו מאמינים שבעקבות התהליך הזה, יחד עם המודעות שגדלה עם ההדרכות שהעובדים עוברים, נראה ירידה משמעותית בנזקים בשנה הבאה.”

כל הזמן הזמנות

“משמרת ב' מתחילה ב-12:30-13:00, ובמהלכה מטפלים בהזמנות של יבואנים, שכוללים את מספרי השלדות. הצוות מצמיד את האיתורים למספרי השילדות, לוקח את ההזמנות לפי סדר שנקבע ע"י אחד ממנהלי היחידה, ויוצא עם ההזמנות לשטחי האחסון הרלוונטיים, שם הוא מאתר את הרכבים, מסדר אותם לפי כמות וגודל המוביליות העומדות לרשותו, ונותן לכל מובילית תעודת ליווי ליציאה מהנמל. כל מובילית יוצאת מהנמל כאשר היא מלאה לחלוטין ברכבים.

“על מנת לספק שירות רצוף, היחידה נותנת מענה מידי להזמנות בכל זמן, לא רק בצהריים, במידה שמתעורר צורך דחוף, אבל המאסה הגדולה של ההזמנות מתבצעת במשמרת ב', בצהריים ואחר הצהריים.

“העבודה מאוד אינטנסיבית, ברמה מטורפת. אנחנו נדרשים לספק מענה להמון דרישות מהמון יבואנים ולקוחות פרטיים בכל רגע נתון. כולם מקבלים מענה. מדובר בכמות ענקית של רכבים, בכמות עצומה של שטחים.



חדשים מהניילונים



רכבים כבדים



מעלית בבניין לוגיסטיקה והנדסה

הנמל הנגיש בישראל

כל המחלקות בנמל השתתפו במקביל בפרויקט הנגשת הנמל לאנשים עם מוגבלות, שעליו ניצח רכז הפרויקט, אינג' רון ביבס

פירוק לגורמים והרכבה מחדש

"על מנת ליישם את הפרויקט המורכב בזמן הקצר שעמד לרשותנו, החליט רמ"ח בינוי לפרק לגורמים את כל הפעילויות שהיה עלינו לבצע, והרכבנו את הפאזל מבראשית, ובצורה נכונה, כך שהכול יתחבר אחד לשני. מרגע שמפרידים את כל הפעילויות, מתבהר מה צריך לבוא לפני מה. היו פעילויות שיכלו להתחיל במקביל להתאמות במבנים, כמו הנגשת אתר האינטרנט, המענה הטלפוני וההדרכות, וכך עשינו."

מעקב צמוד לעמידה ביעדים

"המפתח להנעת פרויקט כזה גדול ומורכב בנמל נעוץ בכל הישיבות והסיכומים שעשינו תוך כדי הפרויקט, בהצבת היעדים ובידוד של השגתם בזמן. בישיבות מחלקתיות מול רמ"ח הבינוי בנינו טבלאות שכללו תאריכי יעד לביצוע, וביצענו מעקב צמוד כדי לראות שכל פעולה בוצעה לפי התאריך שקבענו. היכן שהיו צווארי בקבוק זיהינו אותם, ביררנו מה הגורם לעיכוב ושיחררנו אותם בהתאם."

קו הסיום נקבע בחוק

"בחוק היו הגדרות מדויקות של זמנים לסיום עבודת הנגישות, וזה היה מבחינתנו קו הסיום. לכל שלב בכל מחלקה נתנו תאריך מוקדם יותר ממה שדרש החוק, ובמידה שהיינו עוברים את התאריך הזה, הפעלנו עליהם לחץ לסיים בהקדם, כך שבסופו של דבר העבודות הסתיימו לפני היעד שקבעה המדינה."

האסטרטגיה המיטבית – לחץ חזק

"כאשר אין זמן רב ברשותך, האסטרטגיה הטובה ביותר בעיניי היא להפעיל לחץ חזק, הן על המחלקות בנמל והן על הקבלנים שלקחו חלק בפרויקט. החוק אמר שעד סוף 2016 הכול חייב להיות נגיש, ולא - החברה חשופה לתביעות ייצוגיות, בלא כל צורך בהוכחה מצד התובע. הרצון לספק לכל האנשים שוויון מלא, גרם לכל הגורמים המעורבים לתת דחיפה חזקה על מנת שהכול יסתיים בזמן ובשלמות."

"בנמל צריך תמיד להיות עם האצבע על הדופק ולבדוק שכולם מיישרים את קו. מיילים, טלפונים והצגת לוחות הזמנים למחלקות השונות בנמל הם כלי עזר חשוב בניהול הפרויקט."

לאחר כניסתו לתוקף של "חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות" החליטה הנהלת הנמל להשקיע ככל שידרש כדי להיות הנמל הנגיש ביותר בישראל לאנשים עם מוגבלות ולכל הבאים בשערי הנמל, ולייצר סביבת עבודה מונגשת לעובדיה וללקוחותיה.

על מנת ליישם את ההחלטה הלכה למעשה, מונה רון ביבס, מהנדס מבנים בנמל, כרכז פרויקט הנגישות בנמל: "אני מרכז אצלי את כל דרישות החוק שבהן הנמל מחוייב לעמוד. את הדרישות האלה אנחנו מתרגמים למעשים שבאים לידי ביטוי בשטח."

כמהנדס מבנים, רון מבצע פרויקטי בינוי בנמל משלב אפיון הדרישות, דרך ההתקשרויות עם המתכננים והיועצים ובניית המפרטים הטכניים, כתיבת הכמויות ותוכניות העבודה, ועד להפעלת הקבלנים והפיקוח על הנעשה בשטח. נסיונו בריכוז פרויקטים מורכבים הקנה לרון את הראייה הרחבה הדרושה לריכוז אחד הפרויקטים המורכבים והחשובים שבוצעו בנמל בשנים האחרונות.

זה התחיל בסקר

"כצעד ראשון, יזם רמ"ח בינוי אליאס ג'ריס ביצוע של סקר ראשוני לנגישות במבנים ובמתקנים בנמל. לאחר ביצוע הסקר, בוצעו כמה עבודות תכנוניות ראשוניות בכדי לאמוד את העלויות הדרושות. לאחר מכן בוצעה התקשרות עם עמותת שק"ל, בניהול יועץ הנגישות ד"ר אבי רמות, לצורך ביצוע סקרים מעמיקים בשני תחומים עיקריים: הנגשה פיזית והנגשת השירות. שני הסקרים הושלמו בתחילת שנת 2015."

"כמו כן, בהתאם לבקשתו של רמ"ח הבינוי, הוקצה תקציב ייעודי לביצוע ההתאמות להנגשת הנמל בסכום העולה על 2 מליון ₪."

"במקביל, מונתה ועדת נגישות המורכבת מסמנכ"ל תקשורת תאגידית - יגאל בן זיקרי, רמ"ח בינוי -אליאס ג'ריס, יועץ הנגישות - ד"ר אבי רמות, רכז הנגישות - רון ביבס, וכן גורמים רלוונטיים נוספים בנמל, לפי הצורך. הוועדה קבעה לוחות זמנים ועקבה באופן שוטף אחר ביצוע הפעילויות ובהתאם לזמנים שקבע החוק."

אילו פעולות בוצעו להנגשת הנמל?

פעיל לאנשים עם מוגבלות להשתלב בשטחים הציבוריים.

אצל רוב האנשים בעלי המוגבלויות המוגבלות סמויה מן העין, ואי אפשר להבחין בה. לכן, עלינו להיות רגישים וסבלניים לכל אדם שעומד מולנו.

בתחום הביטחון

המאבטחים הם הראשונים הפוגשים בלקוחות הנמל, ולכן ישנה חשיבות רבה לכך שהמאבטחים העומדים בשערים יספקו שירות שוויוני לכל המגיעים לנמל.

המאבטחים הונחו ע"י מימי קושמרו, סגנית מנהל הביטחון בנמל, כיצד לפעול בעת מפגש עם אדם עם מוגבלות המבקש עזרה.

מחלקת תקשורת תאגידית

המחלקה ביצעה התקשרות עם חברה המתמחה בהתאמת אתרי אינטרנט לחוק הנגישות.

מערך לכך, תומר שפץ, שמפעיל ומתחזק את אתר האינטרנט של הנמל, שומר על כשירות האתר בהתאם לתקנות, והאתר תואם את המלצות התקן הישראלי (ת" 5568) לנגישות תכנים באינטרנט ברמה AA.

נוסף על כך, מחלקת תקשורת תאגידית דואגת להעלות את נושא הנגישות למודעות העובדים באמצעות פרסומים בעיתונים ובמכתבים לעובדים.

מחלקת שירות לקוחות/תקשורת

המחלקה ביצעה התאמות בקו הטלפון הראשי של הנמל (*8020), מערכת יחודית ע"י מענה קולי אוטומטי שמעביר את השיחות למחלקות לפי מסירת שם המחלקה. שכלל את האטת קצב הדיבור במענה הקולי, ובמקרה של חוסר מענה, מופנה המתקשר למענה אנושי.

מחלקת בטיחות

יחד עם מאיר עמר, נבנה נוהל כיצד יש לפנות לאנשים עם מוגבלות בזמן חירום, וכיצד יש להושיט להם עזרה מבלי לעורר בהם חרדה מיותרת.

בתחום הבינוי

- בוצעו התאמות במבנים שונים שכללו ביצוע רמפות בכניסות למבנים לאנשים המתניידים בכסאות גלגלים - לפני כן היו מדרגות בלבד. במקומות שבהם לא היה ניתן לבצע רמפות - כמו באודיטוריום במרכז הכנסים, במחלקת ים ובמחלקת רכש - הותקנו מעלונים חשמליים
- נבנו מעקות ומאחזי יד
- נבנתה מעלית בבניין לוגיסטיקה והנדסה
- בטרמינל הנוסעים תכננו כבש גישה ייעודי לאניות נוסעים, שעולה ויורד בהתאם לגובה פתח הכניסה לאנייה, וזז על הרציף במידה שיש גלים במעגן שגורמים לאנייה תזוזות בעודה קשורה.
- הונמכו דלפקי שירות
- בוצעו התאמות בבתי שימוש
- סומנו חניות נכים
- הונמכו מדרכות
- באזור ההסעדה נבנו שולחנות מותאמים
- השילוט הקיים הונמך והתווספו שלטים והכוונות חדשים.
- במרכז המבקרים בוצעו התאמות ברמה ובאיכות גבוהה, על מנת לכבד את צורכי המבקרים הרבים בו. במרכז מבקרים מבוגרים רבים המתקשים בהליכה ובשמיעה, והאמצעים שהותקנו במקום עוזרים להם ליהנות מחוויה חיובית המותאמת לצורכיהם.

בתחום ההדרכה

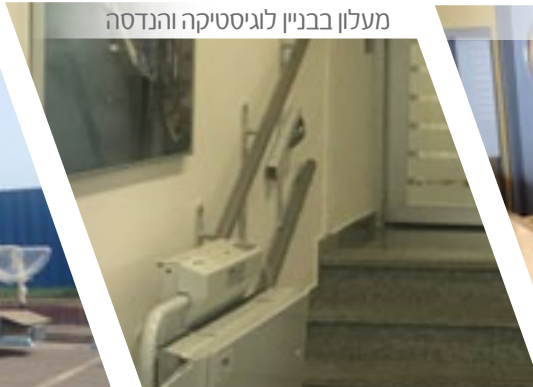
החוק דורש להדריך עובדים שנותנים שירות ויכולים להיפגש עם אדם עם מוגבלות במהלך עבודתם. לצורך כך, מחלקת הדרכה ומחלקת משאבי אנוש ניתחו וחקרו מי מכל עובדי הנמל הוא בגדר נותן שירות ללקוחות. אותם עובדים קיבלו הדרכה בסיסית, ועובדי מרכז המבקרים והמנהלים הבכירים קיבלו הדרכה מורחבת.

ההדרכות הבהירו לעובדים את הרציונל שעומד מאחורי החוק - אנשים שמספקים שירות צריכים להבין כי הנגישות אינה מסתכמת ברמפה לכיסא גלגלים או במעלית. עיקר החשיבות של החוק היא בשוויון במתן השירות, שאינו תמיד ברור בחברה הישראלית, ובסיוע

כבש גישה ייעודי לאניות נוסעים



מעלון בבניין לוגיסטיקה והנדסה



התאמות בטרמינל הנוסעים





היינו כאחד

חברי המשלחת השנייה של עובדי הנמל לפולין מעכלים בימים אלה את החוויה הקשה והמעצימה שעברו יחד בחודש מאי, שעזרה בחיבור ההיסטוריה להווה, ובהבנה עד כמה דומים זה לזה גם אנשים שעוסקים במקצועות שונים לחלוטין

צילום: שלומי ראובן

"השונות בקבוצה הייתה כל כך גדולה, יחד עם זאת - כולנו דומים בסופו של דבר. הגילאים השונים ומקומות המגורים השונים, המשקלים התרבותיים, האישיים והניסיוניים מאבדים את חשיבותם - כולנו היינו כאחד. חוויה כל כך קשה, מעצימה מאתגרת יכולה לגרום לאדם שבנו לפרוץ. יש לי עכשיו חברים בנמל שלא ידעתי שיכולים להיות חברים שלי אי פעם.

ערבות הדדית

"מה שיצר דבק זה אנחנו. כל אחד לקח תפקיד. צלם, ארכיברית (ארכיונאית), מורל, הישגוני, והאכפתניק, וזה שדואג ללוגיסטיקה. כל אחד לקח על עצמו משהו, ואני ניהלתי את הטקסים. הייתה ערבות הדדית כזאת מהרגע שנחתנו, בלהישמע להנחיות, בלהיות ביחד. אם יוצאים - אז לא לבד אלא לפחות שניים. בלשבת בסוף היום ולשתף, גם אם זה לא מפגש רשמי של הקבוצה, יושבים למטה בלובי ומשתפים, ומתבדחים. אי אפשר להיות יחד שמונה ימים כל כך עמוסים בלי בדיחות, בלי הומור שחור, בלי סיפורים מהבית, להיחשף, להגיד - אבא שלי / אמא שלי עברו את זה, להתרגש ביחד. מתברר שגברים בוכים ביום, לא רק בלילה, קבל עם ועדה. זה לא מובן מאליו. זה מרטיט. זה מגבש. יש לי חברים חדשים שגם אם לא אראה אותם שנה, אחבק אותם כשניפגש.

האסימונים נפלו לאט

"ההכנה, ככל שהייתה טובה, עדיין לא מעבירה את המסר ה'בומי' הזה שחווים בסופו של דבר. אני חושבת שהיה נחוץ יותר. האסימונים לא נפלו כל כך מהר. קוביות הטטריס לא נפלו במקומות הנכונים.

"יש אנשים שרק ביום החמישי והשישי, לקראת סוף המסע, הבינו שאנחנו חלק מהיסטוריה, שאנחנו מקבעים את ההיסטוריה, ולא נותנים

"זה לא נתפס - איך אנשים שרדו את זה. איך אנשים הלכו לזה. איך הם שתקו את זה, איך הם כתבו את זה. איך הם חיו את זה. איך הם עברו את זה", מספרת מימי קושמרו, סגנית מנהל מערך הבטחון בנמל, על תחושותיה בעקבות הנסיעה לפולין במשלחת של 26 מעובדי הנמל, שבראשה רמ"ח מחשוב איציק שבתאי, בן לניצולי שואה. המסע אומנם התקיים לפני חודשים אחדים, בסוף מאי, אולם רשמיו עדיין חדים וחזקים, ולא פחות מכך, גם התברויות שנוצרו בעקבותיו.

"הכי נורא בכל הדבר הזה זה שיצאו מזה דברים טובים, שאלוהים יסלח לי - יש לנו מדינה, ויש לנו עם וזיכרון קולקטיבי ויש אומה, הלאומיות אצלנו מאוד חזקה."

כולנו דומים

"זה התחיל בהכנה ובגיבוש - שלושה מפגשים מקדימים שהיו לפני הנסיעה. אחרי המפגש הראשון אמרתי: וואלאק, מה מחבר אותנו? תלמידי בית-ספר שיוצאים יחד למסע החיים' מכירים שנים, היו מכיתה ז' ביחד, חברים בבית הספר, צברו הרבה חוויות משותפות. ומה משותף, לעומת זאת, לעובד תפעול, לעובד מחלקת ים ולעובד מתקן תפזורת...? צריך דבק מיוחד כדי לחבר בינינו.

מימי: "...מתברר שגברים בוכים ביום, לא רק בלילה, קבל עם ועדה. זה לא מובן מאליו. זה מרטיט. זה מגבש..."



יער לופוחובה - עומק הכאב



יובל: "נסיעה קצרה לבורות הירי ביער לופוחובה, מסע בזמן לאחור. אפשר רק לדמיין הליכה של המוני בני אדם אל מותם. היער מלא עצים שנוגעים בשמיים. אור השמש חודר בקושי רב. נקודות זיכרון לציון בורות הירי במקום. זעקת הקורבנות ואי הצדק לא נשמעת, תחושת מועקה קשה אופפת את גופי..."

את גופי."

עשו מעשה בעולם מטורף

בהמשך היום התקיים מפגש עם חסידת אומות העולם ואחיה, כפי שכותב יובל: "הוריה הסתירו יהודים בביתם. שכנה הלשינה, ביתם נשרף, האב הוצא להורג בפתח הבית, אמם נלקחה לחקירות.

"אני שואל – 'לדה בשנות הטיפש עשרה לחייה, האם שותפה בהחלטה הרת הגורל של הוריה?'

'שמחתי לקבל אחות בת גילי' – תשובתה.

'מה תחושתך היום לגבי המחיר הכבד ששילמת באופן אישי?'

'זה מה יש' – תשובתה.

"הרגשתי צורך פשוט לקום ולחבק אנשים שהוריהם קמו, החליטו ועשו מעשה..... בעולם המטורף שחיו בו. ויש רבים טובים שכמותם, רק שנלמד מהם....."

אנשים טובים למען הזיכרון

מימי: "עוד מקום שריגש אותי וזעזע אותי זה התיאטרון בלובליון. חבורה של נוצרים תושבי לובליון, לא בניי של ניצולי שואה, לא יהודים אפילו, שבחרו להנציח את היהדות המפוארת הזאת בתיאטרון, באמירה. הם חיים מתרומות, והם לא עושים לביתם, אלא לביתנו. אנחנו ראינו הצגת יחיד, שבה מנהל התיאטרון הופיע עם נגן וסיפר סיפורים על השטייטל, הלא הוא הכפר היהודי, על העיר הזאת שהכילה יותר מ-50 אחוז יהודים ונתרו שם היום עשרה. הסיפור היהודי, התרבות היהודית, בשיר, בזמר בחכמה, בידיש ובפולנית ובעברית, ברגש, בפאתוס. אם לקחתי על עצמי משהו מכל הדבר הענק הזה, זה

לה להיות היסטוריה, כי זה כאן ועכשיו כל הזמן. אנחנו מעבירים מסר בקיום שלנו שם.

"זה מה שמסע אישי כזה עושה לך. אחריות אישית לעיצוב הזיכרון הקולקטיבי."

בכל מקום – השמדה אחרת

"ואז, לאחר ההכנה, זה התחיל – יום ראשון ושני, ועוד מחנה, ועוד טקס, ועוד הקראת שמות, ועוד התקווה, ועוד הדלקת נרות. כביכול אותו הריטואל, אבל הוא לא חזר על עצמו, כי בכל מקום הייתה קהילייה אחרת, השמדה מסוג אחר. בטרבלינקה, בפחות מק"מ רבוע נהרגו 600 אלף איש. ובאושויץ – במרחבים העצומים – נהרגו יותר ממיליון. הדברים לא נתפסים, אז הריטואל הוא לא ריטואל."

הכאב שבאנונימיות

בורות הירי הם שנגעו במימי במידה הרבה ביותר.

"זה היה המקום הראשון שהגענו אליו - יער פסטורלי מרהיב ביופיו שאין בו זכר לאסון שקרה שם, אין כלום מלבד נקודת ציון, לא יותר מזה, אנדרטה שמישהו שם. אין מבנה, אין כבשן. אין רית. אין כתונת פסים, אין כלום. שם נהרגו קהילות שלמות, בפחדנות, במעשה נבלה של הצוררים. באנונימיות הזאת של לא יודעים מי קבור, אבל יודעים שקבורים שם 30 אלף איש."

יובל פרידמן, חשב הנמל, כתב על בורות הירי: "נסיעה קצרה לבורות הירי ביער לופוחובה, מסע בזמן לאחור. אפשר רק לדמיין הליכה של המוני בני אדם אל מותם. היער מלא עצים שנוגעים בשמיים. אור השמש חודר בקושי רב. נקודות זיכרון לציון בורות הירי במקום. זעקת הקורבנות ואי הצדק לא נשמעת, תחושת מועקה קשה אופפת



עם הספר

פעם שאני רואה זאת, כאב חד תוקף אותי.

”בתנאים לא אנושיים, יש סיפורים אנושיים של ערבות הדדית בין בני האדם שבין כותלי מחנה המוות בלי הבדלי דת, גזע ומין – יש תקווה.

”חותמים את הביקור באושוויץ בשירת התקווה ליד השלט המרתיח – ”העבודה משחררת”. הדמעות חונקות את גרוני, לא מצליח לשיר...”.

אגרוף לפרצוף

”בירקנאו – מספר ק”מ בודדים מאושוויץ – נקודת שיא הרתיחה. מסילת הרכבת מובילה אותנו לשער המחנה, מספר צעדים ואז אגרוף לפרצוף.

”מרחבים עצומים של מוות, הירוק מסביבך מתעתע אך לא משפיע כהוא זה.

”זאז רועי מסביר את היקפי הזוועה במ”ר של המקום הארוך הזה, חלקים גדולים כבר לא תראו פה – אומר, רק לדמיין את היקף מפעל הרצח הזה, בלתי אפשרי רק במושגים של גודל פיזי של מקום.

”חלקים מקוריים בצד חלקים משוחזרים, עבודות חודשו לאחרונה עם תקציבים חדשים.

”נחילי אדם מכל העולם מסביבך, שפות שונות מתערבבות אחת בשנייה, תחושה חזקה של אחדות עולם, חבל שלא בא לידי ביטוי במקומות אחרים על הגלובוס, אך יש תקווה.....

”סבי וסבתי שנספו במקום זה, ואבי ואחיו שניצלו מן התופת הזו מלווים אותי בכל צעד ושעל, נשמע קלישאי, אמיתי וחזק אני אומר לכם, זר ושאינו זר לא יבינו זאת, צריך לחוש זאת.”

היה לייחצן אותם, להפיץ אותם, להגיד לחברים שיש אנשים טובים לא יהודים שעושים למען הזיכרון הזה.”

מסך שחור

ביום החמישי ביקרה המשלחת במחנה ההשמדה הגדול ביותר, אושוויץ-בירקנאו, שבו נרצחו מעל 1,100,000 יהודים.

ביקור זה היה לאורלי עטיה, מזכירה, החוויה הקשה ביותר במסע: ”באושוויץ היו תאי גזים ומשרפות, קשה לי מאוד לתאר את הרצח ההמוני בתוך תאי גזים או הסלקציה שעשו והפרידו ביניהם. אני כותבת ומזילה דמעות, ולא מבנה איך אפשר לרצוח אנשים חפים מפשע במוות אכזרי כל כך. אני שואלת את עצמי האם זה אנושי? האם זו מלחמה? הגרמנים אולי סדיסטים ואכזריים? לא קיבלתי תשובות, לכן אני משאירה הכל כמסך שחור, או כסרט, כי קשה לי לחשוב על זה.”

מוזיאון מטלטל

”אושוויץ-בירקנאו, נקודת רתיחה”, כותב יובל. ”יש מי שאמר לי, אושוויץ הוא רק מוזיאון.... אכן אושוויץ הוא רק מוזיאון, אבל מוזיאון שמטלטל אותי בכל סמ”ר שלו. כל בלוק והסיפור שלו, וכל סיפור טומן בחובו עוצמות כאב בלתי נתפסות. הדמעות חונקות את הגרון, אין יכולת לדבר ולשאול שאלות.

”בראש אני מדמיין כל הזמן את סבי וסבתי בתחנתם האחרונה או הלפני אחרונה. רשימת הקורבנות – יש מי מבינינו שמצליחים לאתר את קרוביהם, ההתרגשות גדולה. מישוש האותיות, כמי שממשש את קרובו ויחידו רגע לאחר מותו, אין מילים.

”ערימות של מברשות גילוח, נעליים, כלי מטבח ועוד ועוד. ובכל

טרבלינקה - הלב בכה





בירקנאו - הזוועה שבפסטורליות

הכי חשוב זה לא להפסיק

מימי: "הכי חשוב זה לא להפסיק את המפעל הזה. הייתי עושה את זה פעמיים בשנה, עם מחצית מהקבוצה. קבוצה יותר קטנה מאפשרת ביטוי לכל אחד. כולם רוצים להתבטא ולשתף, ולא תמיד היה זמן לשיחות של כולם."

"אנחנו מוקירים ומברכים על היוזמה של המנכ"ל להוציא לפועל את המפעל הזה. אני חושבת שהוא מחויב המציאות, בטח הארצישראלית. ברור שזה ימשך, ובגדול. לא פשוט לוותר על עובדים לשבוע שלם, ובכל זאת המנהלים דוחפים אותנו לזה. אנו מברכים על הזכות שנפלה בחלקנו לייצג את חברת הנמל ועובדיו במסע זה. לעתיד לבוא, הייתי רוצה שיצינו גם את יום השואה בנמל. כל החברים לקבוצה חושבים כך. כמי שמארגנת את טקס יום הזיכרון בנמל, אשמח להרים גם את זה, זה יהיה כבוד גדול."

מסע חובה

יובל: "מסע חובה לכל יהודי ושאינו יהודי, לבני הנוער, ילדינו ושאינם ילדינו, לכולנו ולכל בני המין האנושי."

"זכמי שהוטדד לגבי ביקור בני הנוער במקום זה, הסיור דאגה מליבכם. לדעתי, מסוגלים הם להתמודד ולהכיל ולקחת את לפיד המחנה מאיתנו, ולהעביר אותו לדור הבא אחריהם."

דרך מחשבתי השתנתה

בנצי דוד, מנהל עבודה: "ראשית, ברצוני להביע תודה לחברת נמל אשדוד ולכל העוסקים במלאכת הארגון והביצוע, ולכל חברי

המשלחת, שכולם יחד וכל אחד לחוד תרמו לאווירה טובה של אחדות, נעימות והצלחת המסע.

"מסע זה שינה אצלי את דרך המחשבה על השואה, וגרם לי להבין שלקחתי הרבה דברים כמובנים מאליהם. דרך מחשבתי שונה היום. ראינו וחוונו מראות ורגשות כבדים, ראינו חפצים שנשתמרו מהשואה וראינו הרבה רפרודוקציות להמחשה שהותירו רושם עז. הושפעתי בתוך הנשמה מאוד. רגע השיא בשבילי היה באושוויץ מיידאנק. לעמוד מול הר האפר ולהגיד בלב שמצב זה לא יחזור על עצמו על העם היהודי, לשמוע על המסורת היהודית בפולין בת מאות השנים, בתי הכנסיות שנשתמרו, בתי הקברות, האנדרטאות. זהו מסע מדהים, עצוב עם הרבה רגשות."

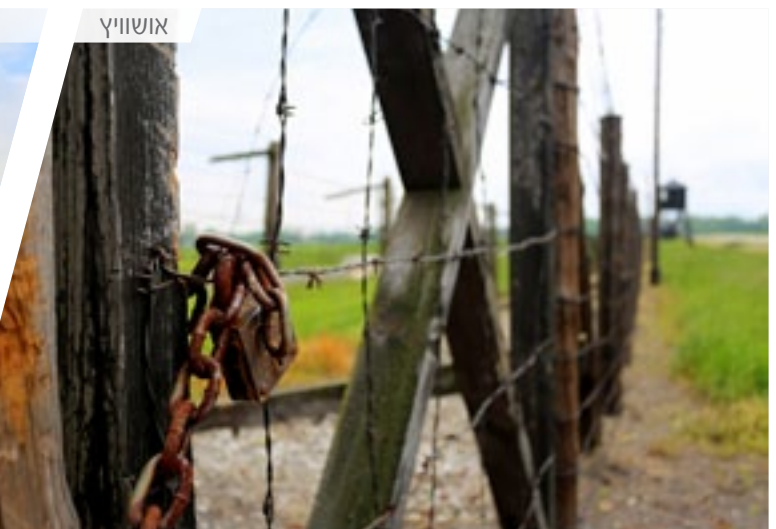
קשה לעיכול

אורלי: "צאתי למסע הזה כי הרגשתי שאני חלק מההיסטוריה ומההמשך של העם היהודי לזכור את כאב הקורבנות ואת חייהם שנגדעו, אבל גם לשמוח את שמחת השורדים שהמשיכו."

"המסע לא היה קל - קשה לעכל רצח המוני של ילדים, נשים גברים חפים מפשע."

"מה אני לוקחת מהמסע הזה? לעזור לניצולי שואה להשתתף בטקסים ביום השואה, להדליק נרות נשמה ולא להיות גזענית, בכדי לא ליצור שינאה."

"אני מודה לנמל אשדוד שזכיתי להיות חלק מהמסע, למדריך רועי המקסים שהיה כאנציקלופדיה מהלכת, לאיציק שבתאי, למימי, לרינת, לנורית, וגם לכל הקבוצה הממושמעת - כולם עמדו בלוח הזמנים ועזרו אחד לשני."

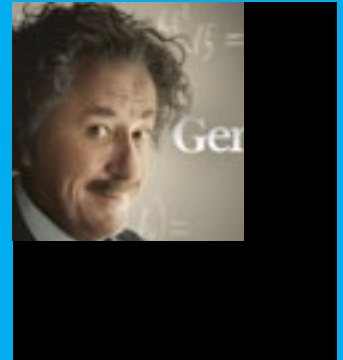


אושוויץ

המלצה

ממליצה: פלורי פיגל

סדרת הטלוויזיה "גאון"



מעבר להיותו פיזיקאי מבריק, אלברט איינשטיין היה בעל אישיות צבעונית ויצאת דופן. גילויי הנועזים ופורצי הדרך של איינשטיין בתחום הפיזיקה עמדו בניגוד מוחלט לתפיסה שרווחה באירופה בתחילת המאה ה-20.

כי על המדע להיות מדויק ומבוסס הוכחות.

העונה הראשונה של סדרת הדרמה העלילתית "גאון" (פתוחה לצפייה ב-VOD) עוקבת אחר חייו של "המוח המבריק בעולם", החל מהיותו סטודנט צעיר במכון הטכנולוגי של ציריך ולאחר מכן פקיד משועמם במשרד הפטנטים בברלין ועד למותו של אבי תורת היחסות בגיל 76 בארצות הברית.

נראה שיותר מכל איינשטיין היה סקרן. "אני לא מאמין באלהים", הוא אמר, "אך העולם כה מדהים ומרתק עד שאני מאמין שכוח כל שהוא ברא אותו, ואני רוצה לגלות כיצד הוא עשה זאת" (מתנצלת אם הציטוט אינו מדויק לגמרי).

הסדרה עוקבת לא רק אחר החיים המקצועיים הגועשים של איינשטיין, אלא גם פותחת צורה לחייו האישיים, שהיו סוערים לא פחות: יחסיו המורכבים עם ילדיו, חיבתו לנשים שלא ידעה שובע, תפיסותיו הפציפיסטיות שלא ממש התיישבו עם הרוח הכללית שנשבה בעולם המערבי באותם ימים.

ישנו גם "הפן הציוני" בסדרה: פגישותיו של איינשטיין עם חיים וייצמן, הירתמותו לגיוס תרומות להקמת האוניברסיטה העברית הראשונה... אניה בוקשטיין הנהדרת בתפקיד של המרגלת הסובייטית והמאהבת הצעירה של הגאון.

לסיכום, כל פרק מרגיש כמו סרט - מרתק, סוחף ומרגש! רוצו לראות!

ברכות לעובדים

לידות

ראובן חמו - נישואי הבן
משה כהן - נישואי הבן
בני אליאסי - נישואי הבן
ריצ'רד אבן צור - נישואי הבן
כפיר בסטקר - נישואי
רן אלקסלסי - נישואי

קרן בירן קליקה - הולדת הבן
עדי לייבה - הולדת הבן
סימון ביטון - הולדת הנכד
שרה כהן - הולדת הנכד
משה סבג - הולדת הנכד
יפים קיפרסבר - הולדת הנכדה
ירון ביטון - הולדת הבן
רפאל אוהיון - הולדת הבת
מאיר סויסה - הולדת הבת
רפאל ביטון - הולדת הבן
יוסי רביבו - הולדת הבת
רוני בן יוסף - הולדת הבן
יוסף חיים שיטרית - הולדת הבת
טובה אזולאי - הולדת הבן
יעקב חגג - הולדת הבן

נישואים

אלברט בן הרוש - נישואי הבן
מיכאל פורטמן - נישואי הבת
ציון אביסרור - נישואי הבת
אברהם אמויאל - נישואי הבת

בר / בת מצווה

לילך דהן - בר מצווה
נפתלי נהרי - בר מצווה
יוסף לחיאני - בר מצווה
לימור סינדורי - הבן
משה בן חיון - בר מצווה
אליהו כהן - בת מצווה
דוד זריהן - בר מצווה
רן פוסלושני - בר מצווה
גיל בן זקי - בר מצווה
טבי לוי - בר מצווה
יהושוע פרג' - בר מצווה
חיים מרקס - בר מצווה
מאיר בן שטרית - בר מצווה
לימור סינדורי - בר מצווה

לכו חפשו

צילום: אורי סנדק



יודעים היכן בנמל צולמה התמונה שלפניכם?

שלחו את הפתרון לתומר שפיץ: tomersp@ashdodport.co.il
בין הפותרים יוגרלו 3 ארוחות זוגיות.

בהגרלה שנערכה בין שולחי התשובה בגילון הקודם עלו בגורל: אמיר אהרוני, אלעד יוספי ורון דין

יש לי מושג

מתוך ניבון: מילון ניבים באתר מט"ח,
מחברות: שרה ליפקין; ניני גוטספלד-מנוח

טבין נתקלין

פירוש: כסף טוב, מחיר יקר.

פירוש מילולי: מטבעות טובים ושקולים.

מקור: ארמית.

דוגמה: לא קיבלתי כל הנחה, ושילמתי על כך טבין ותקלין.

תחום: רווח והפסד.