

העופה

שלגי קלימנג'ארו

בניירובי, בירת קניה, קיימת כוזה כשלו-שה חודשים מושבה ישראלית מיוחדת במינה. אלה הם אנשי צוותי-האוויר של אל-על, המתחלפים כל שישה שבועות. עכורם, זוהי שהות נעימה מאד, אשר רק חלק קטן ממנה מוקדש לעבודה. רובו של הזמן ממו"צל לטיולים, בילוים, אפילו ציד נוסח שלגי קלימנג'ארו.

לפי הוותק. לפני שבוע הודיעו נציגי צוותי-האוויר להנהלת החברה: לא נמשיך לשבת יותר בניירובי.

כי לפני טייסי אל-על ניצבת לאחרונה דוגמה אחרת — והיא כישמחת ועלייה הרבה פחות מן השהות בניירובי. זוהי דוגמתו של הטייס סם בושס. מדי ששה חודשים חייב כל איש צוותי-אוויר לעבור בדיקה רפואית קפדנית ביותר. בבדיקה האחרונה נמצא בושס בלתי-כשיר לטיסה. עבורו, הגיע הרגע מפניו חושש כל טייס. הוא קורקע.

טייסי אל-על חרדים מרגע זה יותר מטייסים אחרים. כי החברה לא הבטיחה להם שום פיצוי למיקרה כזה: היות ואין להם קרן פנסיה, הרי ברגע שאחד מהם נקורקע, — הוא מאבד במכה אחת את מקצועו, את שכרו הגבוה-יחסית ואת כל השנים שהשקיע בטייס.

בחברות זרות, מקובל כי טייסים מקורר קעים נוטלים לידיהם את כל תפקידיהם. תח של החברה, אך באל-על שולטים הפקידים, הנדחמים על כך, שעמדות-המפתח ישוריינו לפקידים בלבד, לפי מפתח הוותק בלבד, ואין להכניס טייסים מעל לראשם.

סנקציה. מקרהו של סם בושס לא נתן לטייסים מנוח. על כך, כאשר התקרב מועד גמר חוזה-העבודה שלהם עם החברה, פתחו במגעים לחתימת הסכם חדש, אבל לא מצאו עם מי לדבר, התלונן אחד מהם, "איש לא הראה כל עניין אם יוזה לנו חוזה-עבודה או לא".

שנת 1962 נסתיימה, ועמה חוזה-העבודה. אנשי-הצוותות ביקשו את התערבות ההסתדרות, וזו זימנה אותם לפגישה עם נציגי החברה, בבית הוועד-הפועל. לא הושגה כל תוצאה. "המישנה למנהל התפטר" אמר להם אחד מראשי ההנהלה, "עכשו גם (המנהל) בן-אצתי עומד לעזוב. אין מי שידבר איתכם. המשיכו לטוס בינתיים לפי החוזה הישן".

לכן לא היו אנשי הצוותים מוכנים. כי הדבר אותו בקשו לא היה תוספת שכר, או הטבות בתנאי-העבודה. העיקר בשבילם: הבטחת עתידם, במיקרה שיקורקעו. לכן רצו חוזה חדש. הם חיכו שלושה שבועות, וכאשר לא זו דבר — החליטו לנקוט בסני-קציות. — הראשונה בהן — הפסקת הש"ה בניירובי.

המלצה. מתחממות. הטיסה בקו לודסה-ראן-ניירובי-הנסבורג נמשכת 15 שעות באוויר. בזמנו היו מטוסי אל-על נור-שאים עמם צוות כפול לכל הדרך: ארבעה טייסים, שני מכונאים, שני אלחוטאים, שני נווטים וצוות דיילים מוגבר.

בהגיעם ליוהניסבורג, היו הם, בדרך כלל, כל כך עייפים, שהיו נאלצים לשהות שם, עם המטוס, למשך 24 שעות. אינניצולו של המטוס למשך יממה עלה לחברה כסף רב. על כן הוקמה בניירובי תחנת-השהיה לצוות רוזבי.

עם בשבוע היה מגיע מטוס של אל-על אל בירת קניה. הצוות שהביא את המטוס מלוד היה יורד בניירובי, והצוות הרוזבי היה ממשיך להטיס את המטוס עד ליוהניסבורג, נשאר שעתיים בלבד על הקרקע ומי טיס את המטוס הורה בניירובי. במשך שמונה השעות שנמשכה הטיסה ליוהניסבורג וחזרה נח הצוות מלוד, לפני שקיבל את המטוס חזרה מידי הצוות הרוזבי. בניירובי.

סידור זה, שהעסיק את צוות ניירובי רק שמונה שעות בשבוע, היה נוח ונעים לצוות הרוזבי. אך עוד יותר נהנתו ממנו החברה, כי הוא איפשר לה לבצע 24 שעות טיסה נוספות.

סידור זה נקבע כנסיוני, והנסיון הצליח. כאשר בוטל, פגע גם בטייסים וגם בחברה. אולם זוהי דרכה של מלחמה — שהיא פוגעת בשני הצדדים. והמצב השורר בין הני-הלת אל-על לבין צוותי-האוויר שלה הוא מצב של מלחמה קרה, העומדת להתחמם בעתיד הקרוב ביותר.

בדרום עוד קוננו „בצורת!“ אך בצפון זעקו „שטפון!“



מפקד היחידה הצבאית טופב באלחוט אחר השטפון. ליד אמבולוס צואי בשדה-נחמיה

החמכול בא!

זכיר הקיבוץ סימן בעפרונו קו אופקי על רגל שולחן-הכתיבה. כעבור רבע שעה נעלם הקו מתחת לפני המים. עבור מנצח היתה משמעות הדבר, שמי הירדן, אשר הציפו את שדה-נחמיה, כבר גאו לגובה של 80 סנטימטר.

המים המשיכו לגאות מעלה-מעלה, חבי רי המשק, היושב על מיפגש אפיקי הבי-ניאס והחצבני, בעמק החולה, ריכזו את ילדיהם בחדר-האוכל. "צריכים להתכונן לפי נויים" סיכם המזכיר, באסיפה רוויית-חרדה בחדר-האוכל. קיבוץ כפר גלעדי, היושב גבוה על ההר, הודיע שהוא מעמיד את 200 המיטות של בית-ההבראה המקומי.

מה גרם לשטפון? הגשם, שירד משעות הבוקר של יום ששי, היה אמנם רצוף ומי מושך. אולם היו אלה גשמי-ברכה, שכמותם כבר ירדו בגליל לא פעם, מבלי שיגרמו לכל נזק. ובכל זאת, בשעות הערב המוקדמות, עלו המים על גדותם. חברי המי-שק טברו, כי נוצר פקק של סחף וענפים מתחת לגשר, והמים המצטברים החלו להתפשט על פני השדות. בעשר בלילה הגיעה למשק הידה של



כך



חבר קיבוץ עמיד מבוסס במי השטפון, מאיר בפנס בית-החרושת של שדה-נחמיה וח