## هوامش

حوّل التوأمان الفلسطينيان، خميس وعطا الصيرفي، طائرة قديمة من طراز «بوينغ 707» إلى مقهى ومطعم، حيث يتناول الزبائن وجباتهم وشرابهم على متنها

يقول الزبائن إنهم تحمسوا للزيارة بعد مشاهدة صور الطائرة التي جددها الاخوان على الإنترنت (Getty)

# مقهى في طائرة

## «بوينغ نابلس» مثلما حوّلها توأمان فلسطينيان

لا يستقلّ سوى قلة من الفلسطينيين في الضفة الغربية المحتلة طائرات هذه الأيام، لا يوجد في المنطقة مطار مدني، ويجب على أولئك الذين يستطيعون تحمّل تكلفة تذاكر الطيران اللحاق برحلاتهم في الأردن المجاور. لكن خارج مدينة نابلس في الشمال، هناك توأمان يقدمان للسكان خدمة استثنائية. فقد حوّل خميس الصيرفي وشقيقه، عطا، طائرة قديمة من طراز «بوينغ 707» إلى مقهى ومطعم، حيث يتناول الزبائن وجباتهم وشرابهم على متنها. يقول خميس: «تسعة وتسعون بالمائة من الفلسطينيين لم يصعدوا قط على متن طائرات في حياتهم. يستخدمها فقط السفراء والدبلوماسيون والوزراء ورؤساء البلديات. الآن بات بإمكانهم أن يروا طائرة، وهذا شيء كبير بالنسبة إليهم». بعد ربع قرن من الجهود، افتتح الأخوان «مطعم وكوفي شوب الخطوط الجوية الفلسطينية الأردنية الصيرفي نابلس» في الحادي والعشرين من يوليو/ تموز الماضي. حضر أفراد عائلتهم، وبعض الأصدقاء لتناول المشروبات في المقهى الواقع أسفل جسم الطائرة. جاء كثيرون آخرون لالتقاط صور تذكارية داخل الطائرة مقابل 5 شيكل (حوالى 1,50 دولار) للفرد. يقول الزبائن إنهم تحمسوا للزيارة بعد مشاهدة صور الطائرة التي جددها الأخوان على الإنترنت. يقول مجدي خالد، أحد الزبائن: «منذ فترة طويلة، كنت أرغب في رؤية هذا المكان. كنت أتمنى لو رأيت هذا المكان قبل أن يتحول إلى مقهى».

قبعت الطائرة النفاثة لسنوات على طول طريق سريع رئيسي في شمال الضفة الغربية، الأمر الذي خلق حالة لا نهاية لها من الجدل بين المارة الذين يشعرون بالحيرة من وجود هذه الطائرة الضخمة. ولد حلم الشقيقان، البالغان من العمر ستين عاماً، في تحويل الطائرة إلى مقهى ومطعم في أواخر تسعينيات القرن الماضي، عندما شاهد خميس طائرة البوينغ المهجورة بالقرب من مدينة صفد شماليّ دولة الاحتلال. وكان للطائرة تاريخ لامع في ذلك الوقت.

استخدمت دولة الاحتلال الإسرائيلي الطائرة في الفترة من عام 1961 إلى 1993 واستقلّها رئيس الوزراء آنذاك مناحيم بيغن إلى الولايات المتحدة في عام 1978 لتوقيع اتفاقية السلام التاريخية بين إسرائيل ومصر، حسبما ذكرت القناة 12 التلفزيونية الإسرائيلية. قالت القناة إن ثلاثة شركاء تجاريين إسرائيليين اشتروها في وقت لاحق، وكانوا يحلمون بتحويلها إلى مطعم، لكنهم تخلوا عن المشروع بعد خلافات مع السلطات المحلية. بعد تعقب أحد المالكين، تمكن الأخوان من شرائها مقابل 100 ألف دولار في عام 1999. أنفقا 50 ألف دولار إضافية على التراخيص، والتصاريح، وعملية نقلها إلى الضفة الغربية.

قال خميس إن رئيس بلدية نابلس آنذاك، غسان الشكعة، وافق بسرعة على نقل الطائرة وتجديدها. استغرقت عملية نقل الطائرة إلى نابلس 13 ساعة، وتطلبت تفكيك الأجنحة، وإغلاق الطرق مؤقتاً في كيان الاحتلال والضفة الغربية. كان الإسرائيليون والفلسطينيون منخرطين في ذلك الوقت في محادثات سلام، وكان التنقل ذهاباً وإياباً سهلاً نسبياً. كان الأخوان الصيرفي تاجرين ناجحين في مجال الخردة. سافرا بانتظام من دولة الاحتلال وإليها لشراء قطع معدنية قاما بصهرها وبيعها في الضفة الغربية. وامتلكا أيضاً شركة ناجحة للتخلص من النفايات، واستخدما أرباحهما لبناء مدينة ملاهٍ - تضمنت مسبحاً وقاعة للحفلات الموسيقية - على قطعة الأرض نفسها التي نقلا إليها الطائرة.

لكنهما قالا إن مشروعهما توقف بعد اندلاع الانتفاضة الفلسطينية الثانية في أواخر عام 2000. قالا إن نقطة تفتيش عسكرية إسرائيلية تمركزت بالقرب من الملاهي، ما منع سكان مدينة نابلس المجاورة من الوصول. بقيت نقطة التفتيش ثلاث سنوات، وسيطر الجيش الإسرائيلي عليها، ومن ثم انهار المشروع. وقال عطا الصيرفي: «لقد نصبوا خياماً تحت جناحي الطائرة». ولم يرد الجيش الإسرائيلي على مكالمات أسوشييتد برس لطلب للتعليق. جرى التخلي عن الطائرة والموقع منذ قرابة عشرين عاماً». بعد أن تلاشت الانتفاضة في منتصف العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، بدأ الشقيقان بالعمل في مجال التخلص من النفايات، وافتتحا مدينة ملاهٍ صغيرة في نابلس عام 2007. بعد أكثر من عقد، قررا عام 2020 البدء بتجديد الطائرة. وأضرّت أزمة فيروس كورونا، التي تضمنت عدة عمليات إغلاق، بالاقتصاد الفلسطيني بشدة، وسبّبت مزيداً من التأخير. بعد أشهر من العمل، أصبحت الطائرة جاهزة تقريباً للخدمة الكاملة. طلى الشقيقان الطائرة من الداخل، وباتت مجهزة بالكهرباء، وتسع طاولات، وأبواب متصلة بممرين قديمين، ما يسمح للزبائن بالصعود بأمان. وطُلِيَت مقدمة الطائرة بألوان العلم الفلسطيني، والذيل بألوان علم الأردن.

(أسوشييتد برس، العربي الجديد)

### باختصار

استخدمت دولة الاحتلال الإسرائيلي الطائرة في الفترة بين 1961 و1993 واستقلّها رئيس الوزراء آنذاك مناحيم بيغن إلى الولايات المتحدة

■■■

قبعت الطائرة النفاثة لسنوات على طول طريق سريع رئيسي في شمال الضفة الغربية، الأمر الذي خلق حالة لا نهاية لها من الجدل

■■■

استغرقت عملية نقل الطائرة إلى نابلس 13 ساعة، وتطلبت تفكيك الأجنحة، وإغلاق الطرق مؤقتاً

## وأخيراً

# نهرٌ بحجم الإصبع

**محمود الرحبي**

قرّرت أخيرا منظمة اليونسكو تأسيس أول كرسي لدراسة الأفلاج في العالم، خصّت به جامعة «نزوى» العمانية، وهو كرسي بحثي يختص بدراسات «عالم المياه الأثري»، وتم اختيار الباحث العُماني في الأفلاج، عبد الله الغافري، المحاضر في الجامعة نفسها لترؤس هذا الكرسي وتفعيله والإشراف عليه. وتخصص الأفلاج متعدّد الأجنحة والجداول، أفقيا وعموديا، إذ تدخل فيه وترفده وتسترفد منه مجموعة من العلوم، مثل علوم الأرض وعلوم المياه والعلوم الهندسية والعلوم البيئية، كما تساهم فيه كذلك حتى العلوم الإنسانية، كالتاريخ والاجتماع والأنثربولوجيا واللغة والثقافة. لذلك يتيح الكرسي البحث والتنقيب في مختلف العلوم المرتبطة بالأفلاج. وبذلك تكون جامعة نزوى أول جامعة في العالم يكون فيها كرسي أكاديمي يتبع هذا التخصص، علما أنه توجد في عُمان أربعة كراسي لليونسكو في علوم مختلفة، ثلاثة منها في جامعة «السلطان قابوس» وهذا هو الرابع.

يعود اختيار الأرض (والبيئة) العُمانية لتكون المحيط العلمي التفاعلي لهذا الكرسي إلى وفرة الأفلاج في عُمان ووظيفتها الحيوية والثقافية. الأفلاج، لناحية الشكل، أنهار مائية صغيرة (أو نهيرات) تتفاوت في نشاطها المائي وحجمها، فبعضها يصل في صغره إلى حجم الإصبع، وبعضها الآخر معلق في الأعالي، ناهيك عن ذلك الذي يغور صامتا في المتاهات السفلية للأرض. لذلك نظرا إلى غرائبية هذه الأفلاج وصعوبة بنائها، اختارت اليونسكو من قبل، خمسة أفلاج عُمانية لتكون ضمن التراث العالمي: دارس في ولاية نزوى، والخطمين في نيابة بركة الموز، واللمكي في ولاية إزكي، وثلاثتها في الداخلية. ثم فلج الميسر في ولاية الرستاق، جنوب الباطنة، والجيلة في ولاية صور (جنوب الشرقية).

لكثرة هذه الأفلاج ولتعقيدات بنائها، نُسبت إلى جنّ النبي سليمان، الذي كان، ذات يوم، في طريقه إلى اليمن، وربما للقاء بلقيس، حين توقف لحظة في عُمان، وأمر جنوده بأن يبنوا مئات من هذه الأفلاج، قبل أن يُكمل طريقه. هكذا تحكي الأسطورة أو الملحمة الشّعبية في تفسير خرافيّ (سهل) لهذه المنشآت المعقّدة وكثيرة العدد.

أتذكر أني تعشّيت مرة في مطعم في مسقط (قرب مبنى المطار القديم). كان جديدا، لكنه بُني على هيئة قلعة. وحتى من الداخل كأنّك في قلعة عمانية تاريخية، فعُمان تعرف كذلك بالقلاع، وقد بُني معظمها خلال حكم دولة اليعاربة التي بُنيت في عهدها أيضا أغلبُ الأفلاج، وفلج الخطمي أحدها، وربما أحدثها.

بعد العشاء وخلال مغادرتنا، لمحت عن يساري مجسّما لفلج فاقتربت منه، فإذا هو مجسّم لفلج الخطمين... ولأنّي أعرف قصص هذا الفلج العجيب، فقد بحثت عن وعثاء في الطريق، أو ثلاث قطع خفيفة وقذفت بها في ذلك المجرى الاصطناعي. ولكنّ ما حصل أنها سارت كلها في اتجاه واحد، فهذا الفلج مجرّد مجسّم صوري لفلج الخطمين، ولن يحاكي التصميم المعقد للمنشأة الأصلية، إذ بُني فلج الخطمين (الأصلي) على هيئة مفترَق لثلاثة طرق عند مصبّه،

> اختيار اليونسكو عُمان، وجامعة نزوى تحديداً، حاضنة أولى لكرسي الأفلاج، يحتاج من الدولة دعماً مباشراً

حتى يتوزّع فيه الماء بالتساوي: بين قسم للناس وقسمين لبيت المال الذي تمتلكه الدولة، يعودان إلى الالتقاء في مجرى واحد. وكل قسم من الماء يجب أن يتدفّق بالتساوي، بحيث أنك في هذه الأيام لو وضعت ثلاث كراتٍ لذهبت كلّ منها إلى واحد من تلك الطرق المائية، ولبقيتَ متعجّبا من هذه القدرة الهندسية العجيبة التي كانت تراعي العدالة في التوزيع... وفي الأمر أيضا «رسالة» سياسية؛ رسالة في العدالة، أو خريطة مفروشة على الأرض، تدل الجميع على عدالة توزيع ما وهبنا الله من باطن أرضه، وليس احتكاره في جيوب فئةٍ دون أخرى، تنتفخ إلى درجة الانفجار. وللفلج عبر تاريخه دور تشغيلي، فثمّة أناس يشتغلون في بنائه ثم السهر على توزيعه، لذلك اشتقّت وظيفة «وكيل الفلج» التي تكون عادة متوارثة، وهناك ما توفره عطايا الماء من وظائف زراعية. وله أيضا دور ثقافي، حين نجد مجموعة منها أوقفت، قديما، للمدارس ودور العلم. اختيار اليونسكو عُمان، وجامعة «نزوى» تحديدا، حاضنة أولى لكرسي الأفلاج، يحتاج من الدولة دعما مباشرا، حتى يُمكن لهذا الكرسي أن يؤدّي أدواره البحثية كما يجب، ويساهم بالتالي في توليد أطروحات ومشاريع في المياه تساهم في تنمية قطاع حيوي غدت الحاجة إليه ملحّة بل ضرورية.

**سعر النسخة**: مصر **جنيهان**، تونس **900 مليم**، لبنان **1000 ليرة**، قطر **3 ريالات**، السعودية **3 ريالات**، الكويت **200 فلس**، الإمارات **3 دراهم**، عمان **300 بيزة**، البحرين **300 فلس**، الأردن **400 فلس**، العراق **500 دينار**، المغرب **4 دراهم**، الجزائر **ديناران**، اليمن **50 ريالا**، سورية **25 ليرة**، السودان **10 جنيهات**، ليبيا **200 درهم**، موريتانيا **35 أوقية** ◻ UK **£ 1,20**, Austria **€ 2,20**, Belgium **€ 2,20**, France **€ 2,20**, Germany **€ 2,30**, Holland **€ 2,30**, Italy **€ 2,10**, Spain **€ 2,20**, Switzerland **CHF 3,50**
Turkey **TL 5,00**, USA **$ 2,00**