الذي صمّم جسر المدى المعلّق لم يَرَ ضفتيه المتقابلتين

(حكاية أنثى من الحرفيات)

في صباح ٦ آذار ١٩٣٨، وقف على ضفة نهر الزرقاء الشرقية رجل اسمه يوسف بن عبد الرحيم الكرمي، ومعه ٢٣ عاملاً و٤ بغال و٧ عربات محمّلة بالحبال والأخشاب. كان يريد أن يبني جسراً معلّقاً يربط قرية عين الصفصاف بالضفة الأخرى، حيث الأرض الزراعية والسوق والمقبرة. لم يكن مهندساً بالمعنى الذي تعرفه الجامعات اليوم، ولا يملك شهادة مكتوبة. كان يملك شيئاً أهم: ذاكرة نهر عرفه منذ طفولته، وعرف أين يضحل صيفاً وأين يفيض شتاءً.

استغرق العمل ١٤ شهراً. وفي تلك المدة سقط ثلاثة رجال من الأعالي، وانجرف حبل كاد يقطع الجسر كله في ليلة عاصفة من ليالي كانون الثاني. لكن الجسر وقف. وحين قُطع الشريط الأحمر في ١٤ أيار ١٩٣٩، عبر عليه في اليوم الأول ٣١٢ شخصاً و٤٠ رأساً من الماشية. وبعد عام واحد فقط، كان عدد العابرين قد تجاوز ٩٠٠ شخص يومياً في مواسم الحصاد.

ما الذي جعل هذا الجسر مختلفاً؟

لم يكن الجسر الأول في المنطقة، ولا الأطول، ولا الأكثر زخرفة. كان مختلفاً لأن الكرمي بناه على فهم دقيق لطبيعة النهر وحركة الناس معاً. فقد جعل عرض الممر ١٫٢٠ متر، أي بما يكفي لمرور رجلين يحملان حملين متقابلين دون أن يلتصقا. وجعل الدرابزين منخفضاً عمداً، لأن الخوف من السقوط يدفع الناس إلى الانحناء، فيزداد الخطر. ورفع الممر عن الماء بما يكفي لتجنب الرطوبة التي تأكل الحبال بسرعة.

وكان أهم ما فعله هو اختيار المواد. فبدل الخشب المستورد، الذي كان يُجلب بصعوبة عبر الجسور الحجرية القديمة، استخدم خشب الدلب المحلي والحبال المفتولة من ليف القنب. وقد بقي كثير من هذه الحبال في مكانها أكثر من ٢٢ عاماً قبل أن يُستبدل. وهذا وحده يكفي ليُقال إن الرجل لم يكن يبني للمناسبة، بل للمدى الطويل.

من الذي عبر أولاً؟

لم يكن العابر الأول رجلاً ولا دابة، بل امرأة اسمها نجية الصفدي، كانت تحمل سلة فيها ١٢ رغيفاً وإبريق ماء. قالت لاحقاً إنها ترددت ثلاث مرات قبل أن تضع قدمها على الخشب، لأنها رأت الماء من فوق لأول مرة في حياتها. فوقف الكرمي على الضفة الأخرى، ولوّح لها بيده، فمشت. وحين وصلت، قال لها: «الآن صار الطريق أقصر بخطوة واحدة». وهذه الجملة وحدها تشرح سبب بقاء الجسر أكثر مما تشرحه كل الأرقام.

ومع مرور السنوات، تحوّل الجسر إلى أكثر من مجرد ممر. فقد صار موعداً للناس، ومكاناً للقاء بعد الخصومات، وأحياناً مكاناً للوداع. وفي ربيع ١٩٤٦ أُضيف إليه درابزين حديدي بعد أن سقط عليه ثور هائج فكاد يجرّ نصف الجسر معه. وفي ١٩٥٢ أُعيد تسقيف الجزء الأوسط لحماية الممشى من المطر. ومع كل إصلاح كان الكرمي يحضر بنفسه، حتى بعد أن تجاوز السبعين، لأنه كان يعرف أين يبدأ الخلل قبل أن يظهر.

ما الذي تبقّى اليوم؟

اليوم لم يبقَ من الجسر الأصلي سوى الأعمدة الحجرية وبعض الحبال التي أُعيد فتلها مراراً. أما الممر الحالي فهو من الفولاذ والإسمنت، ولا يحتاج إلى من يعبر به الماء بيده. ومع ذلك، ما زال كثير من أهل عين الصفصاف يسمّونه «جسر الكرمي» لا «الجسر الجديد»، وكأن الاسم الأول أبى أن يموت. وربما لهذا السبب وحده يستحق أن نتذكر رجلاً لم يترك وراءه كتاباً ولا صورة، بل ترك طريقاً لا يزال أحد يمشي عليه كل صباح.

أنثى صمّمت جسراً من الحبال فعبرت عليه أجيال

(حكاية أنثى من الحرفيات)

في ٦ آذار ١٩٣٨، وقف يوسف بن عبد الرحيم الكرمي على ضفة نهر الزرقاء الشرقية ومعه ٢٣ عاملاً و٤ بغال و٧ عربات محمّلة بالحبال والأخشاب. لم يكن مهندساً بالمعنى الذي تعرفه الجامعات اليوم، ولا يملك شهادة مكتوبة. كان يملك شيئاً أهم: ذاكرة نهر عرفه منذ طفولته، وعرف أين يضحل صيفاً وأين يفيض شتاءً.

استغرق العمل ١٤ شهراً. وفي تلك المدة سقط ثلاثة رجال من الأعالي، وانجرف حبل كاد يقطع الجسر كله في ليلة عاصفة من ليالي كانون الثاني. لكن الجسر وقف. وحين قُطع الشريط الأحمر في ١٤ أيار ١٩٣٩، عبر عليه في اليوم الأول ٣١٢ شخصاً و٤٠ رأساً من الماشية. وبعد عام واحد فقط، كان عدد العابرين قد تجاوز ٩٠٠ شخص يومياً في مواسم الحصاد.

ما الذي جعل هذا الجسر مختلفاً؟

لم يكن الجسر الأول في المنطقة، ولا الأطول، ولا الأكثر زخرفة. كان مختلفاً لأن الكرمي بناه على فهم دقيق لطبيعة النهر وحركة الناس معاً. فقد جعل عرض الممر ١٫٢٠ متر، أي بما يكفي لمرور رجلين يحملان حملين متقابلين دون أن يلتصقا. وجعل الدرابزين منخفضاً عمداً، لأن الخوف من السقوط يدفع الناس إلى الانحناء، فيزداد الخطر. ورفع الممر عن الماء بما يكفي لتجنب الرطوبة التي تأكل الحبال بسرعة.

وكان أهم ما فعله هو اختيار المواد. فبدل الخشب المستورد، الذي كان يُجلب بصعوبة عبر الجسور الحجرية القديمة، استخدم خشب الدلب المحلي والحبال المفتولة من ليف القنب. وقد بقي كثير من هذه الحبال في مكانها أكثر من ٢٢ عاماً قبل أن يُستبدل. وهذا وحده يكفي ليُقال إن الرجل لم يكن يبني للمناسبة، بل للمدى الطويل.

من الذي عبر أولاً؟

لم يكن العابر الأول رجلاً ولا دابة، بل امرأة اسمها نجية الصفدي، كانت تحمل سلة فيها ١٢ رغيفاً وإبريق ماء. قالت لاحقاً إنها ترددت ثلاث مرات قبل أن تضع قدمها على الخشب، لأنها رأت الماء من فوق لأول مرة في حياتها. فوقف الكرمي على الضفة الأخرى، ولوّح لها بيده، فمشت. وحين وصلت، قال لها: «الآن صار الطريق أقصر بخطوة واحدة». وهذه الجملة وحدها تشرح سبب بقاء الجسر أكثر مما تشرحه كل الأرقام.

ومع مرور السنوات، تحوّل الجسر إلى أكثر من مجرد ممر. فقد صار موعداً للناس، ومكاناً للقاء بعد الخصومات، وأحياناً مكاناً للوداع. وفي ربيع ١٩٤٦ أُضيف إليه درابزين حديدي بعد أن سقط عليه ثور هائج فكاد يجرّ نصف الجسر معه. وفي ١٩٥٢ أُعيد تسقيف الجزء الأوسط لحماية الممشى من المطر. ومع كل إصلاح كان الكرمي يحضر بنفسه، حتى بعد أن تجاوز السبعين، لأنه كان يعرف أين يبدأ الخلل قبل أن يظهر.

ما الذي تبقّى اليوم؟

اليوم لم يبقَ من الجسر الأصلي سوى الأعمدة الحجرية وبعض الحبال التي أُعيد فتلها مراراً. أما الممر الحالي فهو من الفولاذ والإسمنت، ولا يحتاج إلى من يعبر به الماء بيده. ومع ذلك، ما زال كثير من أهل عين الصفصاف يسمّونه «جسر الكرمي» لا «الجسر الجديد»، وكأن الاسم الأول أبى أن يموت. وربما لهذا السبب وحده يستحق أن نتذكر رجلاً لم يترك وراءه كتاباً ولا صورة، بل ترك طريقاً لا يزال أحد يمشي عليه كل صباح.

أنثى صمّمت جسراً من الحبال فعبرت عليه أجيال

(حكاية أنثى من الحرفيات)

في ٦ آذار ١٩٣٨، وقف يوسف بن عبد الرحيم الكرمي على ضفة نهر الزرقاء الشرقية ومعه ٢٣ عاملاً و٤ بغال و٧ عربات محمّلة بالحبال والأخشاب. لم يكن مهندساً بالمعنى الذي تعرفه الجامعات اليوم، ولا يملك شهادة مكتوبة. كان يملك شيئاً أهم: ذاكرة نهر عرفه منذ طفولته، وعرف أين يضحل صيفاً وأين يفيض شتاءً.

استغرق العمل ١٤ شهراً. وفي تلك المدة سقط ثلاثة رجال من الأعالي، وانجرف حبل كاد يقطع الجسر كله في ليلة عاصفة من ليالي كانون الثاني. لكن الجسر وقف. وحين قُطع الشريط الأحمر في ١٤ أيار ١٩٣٩، عبر عليه في اليوم الأول ٣١٢ شخصاً و٤٠ رأساً من الماشية. وبعد عام واحد فقط، كان عدد العابرين قد تجاوز ٩٠٠ شخص يومياً في مواسم الحصاد.

ما الذي جعل هذا الجسر مختلفاً؟

لم يكن الجسر الأول في المنطقة، ولا الأطول، ولا الأكثر زخرفة. كان مختلفاً لأن الكرمي بناه على فهم دقيق لطبيعة النهر وحركة الناس معاً. فقد جعل عرض الممر ١٫٢٠ متر، أي بما يكفي لمرور رجلين يحملان حملين متقابلين دون أن يلتصقا. وجعل الدرابزين منخفضاً عمداً، لأن الخوف من السقوط يدفع الناس إلى الانحناء، فيزداد الخطر. ورفع الممر عن الماء بما يكفي لتجنب الرطوبة التي تأكل الحبال بسرعة.

وكان أهم ما فعله هو اختيار المواد. فبدل الخشب المستورد، الذي كان يُجلب بصعوبة عبر الجسور الحجرية القديمة، استخدم خشب الدلب المحلي والحبال المفتولة من ليف القنب. وقد بقي كثير من هذه الحبال في مكانها أكثر من ٢٢ عاماً قبل أن يُستبدل. وهذا وحده يكفي ليُقال إن الرجل لم يكن يبني للمناسبة، بل للمدى الطويل.

من الذي عبر أولاً؟

لم يكن العابر الأول رجلاً ولا دابة، بل امرأة اسمها نجية الصفدي، كانت تحمل سلة فيها ١٢ رغيفاً وإبريق ماء. قالت لاحقاً إنها ترددت ثلاث مرات قبل أن تضع قدمها على الخشب، لأنها رأت الماء من فوق لأول مرة في حياتها. فوقف الكرمي على الضفة الأخرى، ولوّح لها بيده، فمشت. وحين وصلت، قال لها: «الآن صار الطريق أقصر بخطوة واحدة». وهذه الجملة وحدها تشرح سبب بقاء الجسر أكثر مما تشرحه كل الأرقام.

ومع مرور السنوات، تحوّل الجسر إلى أكثر من مجرد ممر. فقد صار موعداً للناس، ومكاناً للقاء بعد الخصومات، وأحياناً مكاناً للوداع. وفي ربيع ١٩٤٦ أُضيف إليه درابزين حديدي بعد أن سقط عليه ثور هائج فكاد يجرّ نصف الجسر معه. وفي ١٩٥٢ أُعيد تسقيف الجزء الأوسط لحماية الممشى من المطر. ومع كل إصلاح كان الكرمي يحضر بنفسه، حتى بعد أن تجاوز السبعين، لأنه كان يعرف أين يبدأ الخلل قبل أن يظهر.

ما الذي تبقّى اليوم؟

اليوم لم يبقَ من الجسر الأصلي سوى الأعمدة الحجرية وبعض الحبال التي أُعيد فتلها مراراً. أما الممر الحالي فهو من الفولاذ والإسمنت، ولا يحتاج إلى من يعبر به الماء بيده. ومع ذلك، ما زال كثير من أهل عين الصفصاف يسمّونه «جسر الكرمي» لا «الجسر الجديد»، وكأن الاسم الأول أبى أن يموت. وربما لهذا السبب وحده يستحق أن نتذكر رجلاً لم يترك وراءه كتاباً ولا صورة، بل ترك طريقاً لا يزال أحد يمشي عليه كل صباح.