



تحويل نقشه‌های مترو تهران به سبزی‌فروشی!

● اصغر ابراهیمی اصل: نقشه‌های مترو را که در یکی از اتاق‌های بزرگ زیرزمین نگهداری می‌شد، به یک سبزی‌فروشی نزدیک ساختمان دفتر مرکزی وزارت کشور در خیابان میرعماد می‌فروشدند، او هم این نقشه‌ها را می‌خرد و در داخل مغازه‌ای که انبار صندوق‌های خالی میوه را نگهداری می‌کرد، می‌گذارد و پس از برش به ابعاد مناسب، داخل کاغذ این نقشه‌ها سبزی می‌پیچد و به مشتریان می‌دهد

کتاب

در بررسی جلد نخست کتاب سال‌های بی‌حصار از خاطرات اصغر ابراهیمی اصل، به بحث سدسازی و آبرسانی به تهران رسیدیم. همچنین وی بیان کرد که برای تأمین آب شرب شهر قم به دلیل شوری آب آن منطقه، چه اقداماتی شد و امام (ره) چه نظری در این باره داشت. در این شماره، ابراهیمی اصل به موضوع ساخت مترو در شهر تهران اشاره و عنوان کرد که قبل از پیروزی انقلاب، چگونه طرح‌هایی توسط فرانسوی‌ها برای ساخت مترو تهران جهت اتصال منطقه افسریه تهران به مهرآباد و در ادامه ساخت مترو در مسیر تپه‌های عباس‌آباد ارائه شد.

خرید تسلیحات از چین و کره شمالی

چین به دلیل اینکه می‌خواست صنایع نظامی خود را مدرنیزه کند، تصمیم گرفت یکسری از جنگ‌افزارهایش را به ایران و حتی اگر بتواند به عراق هم بفروشد و با پولی که به دست می‌آورد، صنایع نظامی‌اش را نوسازی کند. شرکت نونیکو- که صنایع دفاع چین است- با ۲۲۰ هزار نفر مهندس تکنیسین و کارگر، اسلحه، مهمات و امکانات مختلفی را تولید می‌کند. این شرکت با واسطه‌گری خانگی به نام چی، که دلال این کار است، در زمان جنگ نزدیک به ۳۵ میلیارد دلار مهمات و اسلحه و جنگ‌افزار به ایران فروخت. زمانی که هواپیماهای عراقی با ارتفاع بالا می‌آمدند و پالایشگاه و نیروگاه اصفهان را می‌زدند یا به تهران حمله می‌کردند، ضدهوایی‌های ما کارساز نبودند و نمی‌توانستند کاری انجام دهند، اما موشک کرم‌ابریشمی که دفاعی داده بود، در اصفهان به کار رفت و یک هواپیمای عراقی را که در ارتفاع بالای ۳۰ هزار پا بود، زد که باعث شد دیگر هواپیماها به آن سمت نیایند، به دلیل اینکه فهمیدند که لیبی یا چین موشک کرم‌ابریشم به ایران داده است و می‌تواند به ارتفاع‌های بالای ۳۰ هزار پا موشک شلیک کند. کره شمالی به ایران هم محصولاتی را می‌داد و هم کمک می‌کرد. آنها در زمینه موشک‌های میان‌برد در پایگاه شهید همت و صنایع دفاع با ما همکاری می‌کردند. در زمان کوتاهی که آنجا بودیم، برای نازل‌های موشک، سوخت جامد، سوخت مایع و بعضی دستگاه‌هایی که برای تأمین مکانیزم پودرهای مورد نیاز صنایع موشکی احتیاج داشتیم، مذاکرات زیادی انجام دادیم و توانستیم خیلی از اقلامی را که در تحریم بود، خریداری و به صنایع دفاع بیاوریم.

انصافاً صنایع دفاع در زمان جنگ بخصوص در زمان آقای ترکان خدمات خیلی شایسته‌ای انجام داد. قبل از آقای مهندس ترکان، ۱۰ نفر مدیرعامل

عوض شده بود و هرمدیرعامل با یک عمر متوسط کمتر از یک سال عوض می‌شد. ایشان که آمدند، پنج سال آنجا ماندند و بعدش هم رفتند وزارت دفاع. ایشان در آن پنج سال کارهای بسیار اساسی‌ای انجام دادند. در برنامه‌ریزی کارها و در آن قسمت معاونت لجستیکی من کارهای زیادی را به صورت سنگ بنا و برنامه‌ریزی اصولی انجام دادم که بعد از من، آقای آل اسحاق آنها را دنبال کردند. به جای من، آقای آل اسحاق آمدند و من به مترو رفتم. موضوع رفتن من هم به مترو به دلخواهم نبود، تکلیف شرعی بود که در بخش مترو به آن می‌پردازم.

پیشگامان مترو در جهان

اولین متروی دنیا را در لندن به طول ۶ کیلومتر احداث کردند. بین مجلس و کاخ سلطنتی تونلی احداث و ریل‌گذاری کرده بودند و از یک واگن چوبی و دو تا اسب استفاده می‌کردند. هنگامی که بحث‌های مهم سیاسی و امنیتی در مجلس انجام می‌شد، برای اینکه یکی دو نفر از کسانی که نماینده یا رابط بودند، بتوانند سریع اخبار را به ملکه و دربار برسانند، از این مترو استفاده می‌شد تا بدین ترتیب بعد هم نظر ملکه و دربار را بگیرند و به مجلس برگردند تا تصمیماتی که می‌گیرند، هماهنگ با نظر دربار باشد. بعد از مدتی برای اینکه بحث‌های خیلی مهمی پیش می‌آید و زمان رفت و برگشت طولانی بوده و مشورت‌هایی نیز باید می‌شده، به فکر می‌افتند که یک لکوموتیو بخاری را قرار بدهند تا با سرعت بیشتری از آن ۶ کیلومتر بتوانند رفت و آمد کنند. بنابراین در طول مسیر چند تا چاه در خانه‌های در مسیر لکوموتیو می‌زنند و دودکش‌هایی را می‌سازند تا لکوموتیو بخاری بتواند به جای واگن اسبی تردد کند. به این ترتیب، هم واگن بزرگ تر استفاده می‌کنند و هم بین دربار و مجلس سریع‌تر ارتباط برقرار می‌شود. مزیت دیگر آن هم این بود که دور از

چشم خبرنگارها و مردم ارتباط بین مجلس و کاخ سلطنتی برقرار می‌شد و دربار می‌توانست روی تصمیمات و قانون‌گذاری‌ها کنترل داشته باشد. بدین ترتیب بعدها می‌بیند این سیستم مفید و کارآمد است و آن را برای مردم شهر توسعه می‌دهند و تونلی می‌زنند. به این ترتیب حدود ۱۳۸ سال پیش اولین خط را می‌زنند و مردم از آن استفاده می‌کنند که بتدریج این توسعه پیدا می‌کند و بعد کشورهای دیگری مثل روسیه در مسکو کار را شروع می‌کنند. بعد در پاریس کار احداث را شروع می‌کنند و امروز که داریم صحبت می‌کنیم، ۱۵۰ کشور دنیا دارند از مترو بهره‌برداری می‌کنند یا مترو را در دست احداث دارند. اگر بخواهیم مترو را تعریف کنیم: یک سیستم حمل و نقل سریع، ایمن، حجیم و منظم زیرزمینی برقی است که با سرعت زیاد جمعیت زیادی را از زمین به صورت شریانی جا به جا می‌کند. سیستم‌های حمل و نقل روی زمین مثل اتوبوس و تاکسی هم سیستم مکمل مترو هستند که مردم را جا به جا می‌کنند.

طرح فرانسوی‌ها برای متروی تهران

در ایران فکر احداث مترو از حدود ۴۰ سال پیش مطرح بوده است. در سال ۱۳۵۴ که قیمت فروش نفت خام از یک دلار و ۲۰ سنت به ۱۱ دلار و نیم تا ۱۲ دلار افزایش پیدا می‌کند، بلافاصله آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها برای اینکه درآمد اضافی ایران را از چنگش در بیاورند، با طرح‌ها و پیشنهادهایی به ایران سرزیر می‌شوند. آمریکایی‌ها ابتدا یکسری پایگاه‌های نظامی را به شاه تحمیل می‌کنند که در چاپهار و امیدیه و در چند نقطه ایران پایگاه هوایی بزنند تا هواپیما و هلی‌کوپتر به ایران بفرودند با فرض اینکه اگر شوروی به ایران حمله کرد، به مدت ۴۸ ساعت ایران بتواند مقاومت کند تا نیروهای واکنش سریع وارد ایران شوند و به ایران کمک کنند؛ بنابراین با دید پیشگیری از حمله احتمالی

روس‌ها، پروژه‌های نظامی را طراحی کرده و فروش‌های تسلیحاتی سنگینی را از سال ۱۳۵۴ به شاه شروع می‌کنند. انگلیسی‌ها نیز طرح‌هایی را در نفت و گاز و پتروشیمی پیشنهاد می‌دهند و ایتالیایی‌ها هم در بخش فولاد طرح‌هایی را ارائه می‌کنند. به هر حال آن‌ها دنبال این بودند که این درآمد اضافی حاصل از افزایش نرخ نفت را به کشور خودشان برگردانند. کاملاً هم با هم هماهنگ بودند و بین خودشان تقسیم کار کرده بودند که هرکسی در چه زمینه‌ای چه طرحی را پیشنهاد دهد. به طور عمده به چندین برابر قیمت هم پیشنهاد می‌دادند، مثلاً نیروگاهی که در بوشهر ساخته شده و شرکت آلمانی زمینس قیمت داده بود و مجموعه هزینه‌های آن که پیش‌بینی کرده بود چیزی در حدود ۸ تا ۱۰ میلیارد دلار برای یک نیروگاه هزار مگاواتی بود که اگر بخواهند آن نیروگاه را بسازند و هزینه واقعی‌اش برآورد شود، ۱۵ درصد این هزینه بود که تمام هزینه‌های این پروژه‌ها هم منورم و به نوعی بازگرداندن درآمد اضافی به چرخه اقتصاد صنعتی خودشان بوده است.

شرکت سوئدنی فرانسو طرح ساخت مترو در تهران را به شاه پیشنهاد

کرده است. در طرح آنها یک خط منطقه شرق تهران را از افسریه، که پادگان‌های نظامی در آن قرار داشت و محل استقرار نیروی هوایی بود، به فرودگاه مهرآباد وصل می‌کرد. خط دوم نیز منطقه عباس‌آباد را به راه‌آهن وصل می‌کرد. قرار بود تپه‌های عباس‌آباد منطقه دیپلماتیک شود، یعنی تمام سفارتخانه و وزارتخانه‌ها در آنجا متمرکز شوند و همه کشورها ساختمان‌های سفارت‌شان را آنجا بسازند؛ بنابراین با این فرضیه پیشنهاد احداث دو خط را می‌دهند و می‌گویند این دو تا خط را می‌سازیم و بعداً هم دو تا خط دیگر به این اضافه می‌کنیم که چهار خط وجود داشته باشد و این چهار خط بتواند در حدود روزی سه میلیون نفر را جا به جا کند. مطالبی هم درباره توسعه مترو از دماوند تا قزوین گفته می‌شد، اما چنین چیزی نبوده است. طرح اولیه‌ای که شرکت سوئدنی تهیه کرده بود و خوشبختانه الان نقشه کامل آن در مترو هست، همان خط تپه‌های عباس‌آباد به راه‌آهن و شرق تهران به فرودگاه مهرآباد بود. فرانسوی‌ها برای گرفتن این طرح از ایران آن قدر عجله داشتند که برای طراحی وقت زیادی هم نگذاشته بودند. بحث چهار، پنج میلیارد دلار

توقف کامل ساخت مترو تهران در سال ۶۰

پس از انقلاب و خروج فرانسوی‌ها، طرحی برای توقف مترو تهیه و به آقای بهزاد نبوی داده شد که آن زمان وزیر مشاور در امور اجرایی بود. او طرح را به هیأت دولت برد و با مصوبه دولت در اواخر ۱۳۶۰ طرح مترو متوقف و ساختمان دفتر مرکزی آن به وزارت کشور واگذار شد و ماشین آلات را به شهرداری دادند و با حدود دویست نیرویی که آن زمان مترو داشت، تسویه حساب کردند و همه مرخص شدند. محل مترو نیز در اختیار استانداری قرار گرفت. بعد از مدت کوتاهی استانداری با کمبود جا مواجه شد؛ بنابراین نقشه‌ها را که در یکی از اتاق‌های بزرگ زیرزمین نگهداری می‌شد، به یک سبزی‌فروشی نزدیک ساختمان دفتر مرکزی در خیابان میرعماد می‌فروشدند، او هم این نقشه‌ها را می‌خرد و در داخل مغازه‌ای که انبار صندوق‌های خالی میوه را نگه‌داری می‌کرد، می‌گذارد و پس از برش به ابعاد مناسب، داخل کاغذ این نقشه‌ها سبزی می‌پیچد و به مشتریان می‌دهد. نقشه‌هایی که باقی مانده بود، بیشتر بلوپرینت‌ها و نقشه‌های کارگاهی و برای مقاطع تونل و ایستگاه‌های تپه‌های عباس‌آباد بود که در حد چهل پنجاه درصد کار سفت کاری سه ایستگاه انجام شده بود. پس از فروش نقشه‌های مترو، محل نگه‌داری آن نقشه‌ها را به نمازخانه استانداری تبدیل کرده بودند. بعد از اینکه طرح ساخت مترو متوقف شد، دو دستگاه حفاری که با طراحی شرکت سوئدنی و شرکت ژوکور اینترنشنال آمریکا ساخته شده بود، به بندرعباس می‌رود و به انبار ارسال می‌شود و آقای بهزاد نبوی دستور می‌دهد که این دو دستگاه را به عنوان کالای متروکه ببرند و به عنوان ماده کمک ذوب، در ذوب آهن اصفهان ذوب کنند، اما به دلیل اینکه بار ترافیکی بوده و به صورت قطعات ۸۰ تنی و ۸۷ تنی بوده، عملاً امکانش به طور فیزیکی میسر نمی‌شود. دستگاه دیگر حفار ژوکور هم در سال ۲۵ نمایشگاه بین‌المللی تهران متروکه می‌شود و به طور کلی از سال ۱۳۶۰ طرح ساخت مترو کاملاً متوقف می‌شود.



انصافاً صنایع دفاع در زمان

جنگ بخصوص در زمان آقای ترکان خدمات خیلی شایسته‌ای انجام داد. قبل از آقای مهندس ترکان، ۱۰ نفر مدیرعامل عوض شده بود و هرمدیرعامل با یک عمر متوسط کمتر از یک سال عوض می‌شد. ایشان که آمدند پنج سال آنجا ماندند و بعدش هم رفتند وزارت دفاع. ایشان در آن پنج سال کارهای بسیار اساسی انجام دادند. در برنامه‌ریزی کارها و در آن قسمت معاونت لجستیکی من کارهای زیادی را به صورت سنگ بنا و برنامه‌ریزی اصولی انجام دادم که بعد از من آقای آل اسحاق آنها را دنبال کردند. به جای من آقای آل اسحاق آمدند و من به مترو رفتم.

موضوع رفتن من هم به مترو به دلخواهم نبود، تکلیف شرعی بود که در بخش مترو به آن می‌پردازم