و مونتـاژ و راه‌اندازی کنـم و پوزه آقای بوگارد و فرانسـوی‌ها را به خاک بمالم. آقـای رفیـق دوسـت گفت: مـن بار را برایـت حمـل می‌کنـم، ولـی خودت نماینده‌هـای مطلـع و عملیاتـی بـه بندرعباس بفرسـت که کالا را از گمرک ترخیـص کنند. از همان‌جـا هماهنگ کردم که محمدرضا فرهادی، سـرهنگ حریـه، تیمسـار هاشـمیان و بهـرام صوفـی بـه بندرعبـاس برونـد. مجوز آقای میرحسـین موسـوی را نیـز برای تقسـیط بدهی گمرکی و انبـارداری که برای هر دسـتگاه حدود هشت میلیون تومـان می‌شـد، گرفتـم و آقـای رفیق دوست هفت دسـتگاه کمرشکن تیتان را بـه بندرعباس فرسـتاد و همه روابط خـودم را با اسـتاندار و گمرکات پلیس راه به کار گرفتم. یک دسـتگاه بولدوزر و یـک دسـتگاه لـودر و یک دسـتگاه بیـل مکانیکـی هـم از بندرعبـاس اجـاره کرده و بـا تریلـر معمولی جلوی کاروان فرسـتادم تـا از کنـار پل‌هایی کـه ضعیف هسـتند و بـار محـوری را احتمـالاً تحمـل نکنند مسـیر موقت انحرافـی باز کنند و دسـتگاه‌های حفار زوکـور را به تهـران بیاورنـد. انبارداری و گمـرک هماهنگ شـد ولـی فرمانده پلیـس راه می‌گفـت ایـن بـار ممکن اسـت چنـد تـا از پل‌هـا را در مسـیر تخریـب کنـد. نماینـدگان اعزامـی از طـرف مـن بـه ایشـان گفتـه بودنـد ایـن دسـتگاه‌ها بـا تغییراتـی آشـیانه موشـک اندازها و مهمات را می‌سـازند و تـو بـا ایـن کار ناخواسـته داری یک حرکـت ضدانقلابـی انجـام می‌دهی، اگر موافقت نکنـی و تریلرها و تیتان‌ها را آزاد نکنـی تا یکی دو سـاعت دیگر با حکم بازداشـت و دادگاه نظامی شـدن مواجـه خواهی شـد. بنده خـدا گفته بـود: پـس مـن مـی‌روم بیمارسـتان بسـتری می‌شـوم تا سـه روز و شفاهی می‌گویـم برود اگر حادثـه‌ای پیش آمد از مـن حمایت کنیـد و خودتان گردن بگیریـد. بچه‌هـا قبـول کردنـد و ۴۸ سـاعت بعد یک دسـتگاه وارد قورخانه شد و دسـتگاه دوم را به دردشت بردیم و تخلیـه کردیـم. بـه فرمانـده پلیس راه اطـلاع دادم بـار بـه سـلامت بـه تهـران رسـید و یـک پل را کـه ضعیف بود با کنارگـذر دور زدیـم و الحمدلله خسـارتی وارد نشـد و مراتب را به آقای نخسـت‌وزیر و آقای رفیق دوسـت هم با تشـکر اطلاع دادم.

استقرار دستگاه حفاری در قورخانه

آن موقـع مـن هنوز معاون لجسـتیکی سـازمان صنایع‌دفاع بـودم و قورخانه در اختیـار خـودم بـود. قورخانـه، کارخانـه اسلحه‌سـازی قدیمـی‌ای بود کـه آلمانی‌هـا سـوله‌های مسـتحکم بتنـی و بـا اچ‌پایـل تیرآهـن بال‌پهـن در آن احـداث کـرده بودنـد. در یکـی از سـوله‌ها ریـش و سـبیل‌هایی را که برای جشـن‌های ۲۵۰۰سـاله وارد کرده بودنـد در یـک قسـمت نگـه داشـته بودند و در قسـمت دیگر ماشـین‌های تراش‌قدیمی بـود و ضایعات مختلفی از میز و صندلـی تا قطعات یدکی قدیمی و تخته و الـوار و میل‌گرد و لوله و نبشـی و پیـچ و مهره در تعدادی از سـوله‌ها در کارتن‌ها یـا صندوق‌هـای چوبی وجود داشـت. این اقلام را به مهمات‌سازی و پارچین منتقل کـردم و از آقای حیدری که پیمانکار اجاره ماشـین‌آلات سنگین بود خواسـتم که بـرای تخریب و تخلیه نخاله‌هـا و بردن شـیروانی و آهن آلات و تیرهـای چوبی سـقف و در و پنجره‌ها اقـدام کنـد به‌گونـه‌ای کـه ظـرف سـه‌هفته یک شـفت به عرض ۳۷ متر و طول ۸۰ متـر و عمق ۲۵ متر در محلی کـه دکتـر گل‌پـرور و آقـای رحیم‌نـژاد تعیین می‌کنند، خاکبـرداری و احداث کنـد و حداکثر ظـرف ۴۵ روز کل زمین قورخانـه را به‌جز سـوله شـمالی بدون سـاختمان به من تحویل دهـد و مبلغ ۱٫۸ میلیـون تومان هم بـه مترو بدهد. آقـای حیدری گفـت: این‌قـدر کامیون در تهران نیسـت. گفتـم: کامیون‌های شـهرداری را کـه زباله‌کـش هسـتند در زمانـی کـه کار نمی‌کننـد یـا شـب تـا صبـح بـه‌کار بگیریـد. به آنهـا پول بدهید، ماشـین‌های دیگر را هم بسیج کنیـد. آقـای حیـدری قبـول کـرد و با بسـیج بیل و لـودر و بلـدوزر و کامیون و کارگـر شـبانه‌روز ۸۰۰ تـا ۱۰۰۰ کامیـون خـاک، نخاله، آهن، چـوب، در، پنجره، شـیروانی، آجـر و سـنگ از قورخانـه بارگیـری و در سـه گودی که شـهرداری تهـران در جنوب شـهر تعیین کرده بود تخلیـه می‌کردند. آقای محتشـمی‌پور، وزیـر کشـور دو بار سـاعات آخر شـب کـه جلسـه دولـت تمـام می‌شـد از محـل قورخانـه بازدیـد می‌کـرد و از جنب‌وجوش و نظم و تلاش جهادگونه لـذت می‌برد. یک‌بار هم آقای هاشـمی رفسـنجانی آمدند و حدود نیم‌سـاعت نظاره‌گـر تلاش‌ها و سیسـتم مدیریت و کنتـرل و نظـم کار بودند.

> خانم دولت هم به زبان فرانسوی او را دعوت به آرامش کرد. آقای بوگارد گفت: آقای ابراهیمی شما تازه آمده‌اید و نمی‌دانید داستان چیست. اگر شما توانستید تا یک سال دیگر قورخانه را از سازمان صنایع دفاع بگیرید و یک دستگاه حفار زوکور را وارد قورخانه کنید، من هر چه شما بگویید انجام می‌دهم. البته من معاون لجستیک صنایع دفاع بودم و قورخانه در اختیار خودم بود و بوگارد نمی‌دانست که قورخانه در سازمان صنایع دفاع زیرمجموعه من است. گفتم: پس خداحافظ. جلسه بعدی ما دو ماه دیگر. هر چه عذرخواهی کرد، نپذیرفتم که جلسه ادامه یابد. از جای خودم بلند شدم و گفتم: ختم جلسه را اعلام می‌کنم. جلسه بعدی ما دو ماه دیگر و به سمت درِ خروج اتاق رفتم و آنها را مؤدبانه به طرف بیرون در هدایت کردم. خانم دولت گفت: ما اصلاً نتوانستیم موارد را مطرح کنیم. پاسخ دادم دو ماه دیگر. با ناراحتی رفتند. یک ساعت بعد آقای میرسلیم زنگ زد و واسطه شد که جلسه‌ای امروز یا فردا بگذارم. پاسخ دادم تاریخ جلسه دو ماه بعد و جلسه‌ای نگذاشتم

مونتـاژ دسـتگاه اول بااسـتفاده از تجربیاتـی کـه در عـرض یـک مـاه گذشـته از مونتـاژ دسـتگاه اول در محوطـه روبـه‌روی سـالن ۳۷ گمرک نمایشـگاه بین‌المللی تهران به‌دسـت آمده بود بـا مدیریت آقایـان مهندس سـیدمحمدعلوی، مهنـدس امـراه رحیم نـژاد، مهندس کریمیـان، ایرج اسـکندری، مجید داوودی، محمدرضا فرهـادی، بهـرام صوفی، آقای سـبو از برادران ارمنی، مهندس نادر اسـتواری و مهنـدس حاجیانـی در عـرض سـه هفتـه حـدود ۹۰درصد انجام شـد. در این مـدت آقای هاشـمی رفسـنجانی و آقـای میرحسـین موسـوی و آقـای محتشـمی پـور و تعـدادی از وزرا از کار کـه بـه صـورت شـبانه‌روزی انجام می‌شـد، بازدیـد کردند. آقای شـاکری جرثقیل‌هـا را تأمیـن کـرد و آقـای حیدری ماشین‌آلات سـنگین را. حتی هزینه‌هـای خرید شـلنگ هیدرولیک و ابزارهـا را نیـز آقـای شـاکری داد که بعـد از تأمین منابع پولـی و مالی به او بپردازیـم. در این مدت موفق شـدیم و شـفتی را زدیـم که بـرای زدن آن ۳۷ متر در ۸۰ متـر در عمق ۲۷ متر حفاری کردیم. اولین دسـتگاه را کـه آوردیم در آنجـا مونتاژ کردیم. کله دسـتگاه و بیل و آن تسمه نقاله اصلی را مونتاژ کردیم. دو مـاه تمام شـد.

ملاقات دوم با بوگارد

دو مـاه گذشـت. خانم دولـت تماس گرفت کـه فردا آقـای بوگارد بـه تهران می‌آیـد و می‌خواهـد یـک جلسـه حداقـل دوسـاعته بـا جناب‌عالـی بگـذارد و مسـائل را مطـرح و توافـق کنیم. شـماره پـرواز و سـاعت ورود را گرفتم. مـن از آقـای مهنـدس ترکان یـک اتومبیـل بنـز تشـریفات متعلق بـه سـازمان صنایع‌دفـاع را گرفتـم و بـا راننـده و فـردی مسـلط بـه زبان فرانسـه به فـرودگاه مهرآباد فرسـتادم کـه آقـای بـوگارد و یکـی از مدیـران ارشـد شـرکت سـوفرتو را سـوار کند و اتومبیـل دوم هـم خانم دولـت و نفر دیگری را سـوار کنـد و به هتـل آزادی بروند. شـب بود و قرار گذاشـتیم این خودروها فردا سـاعت نُه صبح ایشـان را از هتل سـوار کنند و بـه محل‌هایی کـه بـه راننده‌ها گفتـه بـودم بیاورند. اول آنهـا را بـه نمایشـگاه بین‌المللـی تهـران بردند که یـک دسـتگاه را روی خیابـان آسـفالته روبه‌روی سـالن ۳۷ کامـلاً مونتاژ کرده بودیـم. تقریباً آقای بوگارد داشـت سـکته می‌کـرد و مرتب می‌پرسـید آیـا ژاپنی‌هـا یـا روس‌ها به شـما کمک کرده‌اند؟ پاسخ دادیم خیر خودمـان دسـتگاه را مونتـاژ کرده‌ایم. حـدود ۴۵ دقیقـه اطـراف دسـتگاه دور زدنـد و بازدیـد کردنـد و از نردبان فلـزی بـالا رفتنـد و هیدروموتورهـا و سیسـتم نصـب سـگمنت‌ها را دیدند بعد سـوار ماشین‌ها شـدند و از میدان امـام خمینی از درِ شـمال وارد سـوله بزرگـی شـدند. مـا آنهـا را از راه‌پله به طبقـه دوم روبـه‌روی پنجـره هدایـت کردیم. وقتی آقای بـوگارد دید که همه سـاختمان‌ها و سـوله‌ها و کارخانجات قورخانـه تخریـب و تخلیه شـده و یک زمین بـزرگ بـدون هیچ سـاختمانی روبه‌رویش اسـت، چشـمانش را مالید و گفـت: من خـواب می‌بینـم؟ بعد به طـرف پنجـره دویـد و دید یک شـفت بـزرگ حفـاری شـده و یـک دسـتگاه زوکـور در حـال مونتـاژ نهایی اسـت ناخـودآگاه به طرف من آمـد و مرا بغل کـرد و فشـار داد و گفـت: تو هـر کاری بگویـی من انجام می‌دهم. من سـه‌بار بلنـد اطرافیـان را به زبان انگلیسـی و فارسـی شـاهد گرفتم که آقـای بوگارد گفـت: هرچـه مـن بخواهـم انجـام می‌دهـد. بعد گفتـم ما دسـتگاه‌ها را مونتـاژ کرده‌ایـم، ولی تجربـه حفاری و تونل‌سـازی بـا آن را نداریـم من پنج نفر را بـه پاریس می‌فرسـتم تا دوهفته روی یـک دسـتگاه زوکـور کـه در حال احـداث تونـل برگشـت آب نیـروگاه اتمـی به دریـا در حال کار اسـت، کار با آن را بـه ایـن پنج نفر آمـوزش بدهید. آقـای بـوگارد گفـت: ولـی هماهنگی آنجا خیلی سـخت اسـت. آن دسـتگاه بـرای انـرژی اتمـی و منطقـه ممنوعه اسـت. خـود مـا را هـم راه نمی‌دهند ما فقـط از نظر فنی راهبـری می‌کنیم. گفتـم من بررسـی کـردم که شـما در دنیـا سـه دسـتگاه طراحـی کرده‌اید و شـرکت زوکـور اینترنشـنال در امریکا آنها را سـاخته اسـت. یک دستگاه هم بـرای خودتان بـرای نیـروگاه اتمی‌تان سـاخته اسـت. بعـداً شـرکت زئکـور اینترنشـنال امریکایـی ورشکسـت شـده اسـت و بـه دادگاه لاهـه رفتـه اسـت. بابت هر دسـتگاه ۶٫۵ میلیون دلار از آقـای کازرونـی، معـاون وزارت کشـور وقـت مـا، پـول گرفتـه و بین سـهام‌داران و سـهام‌دار اصلی تقسیم کرده اسـت. طـراح اصلی فـوت کرده و اصلاً این شـرکت زوکور اینترنشـنال جمع شـده اسـت؛ بنابراین ما اگر غیر از آن دسـتگاه جـای دیگـر بخواهیـم برویـم بلـد نیسـتیم. شـما هـم قول داده‌ایـد. اگـر مـردی و قـول دادی برویـم بنشـینیم و مذاکـرات را ادامه بدهیـم و اگـر نامـردی از همین‌جا به فـرودگاه برگـرد و بـرو. ما بـا نامردها کـه نمی‌توانیـم کار کنیم. شـما تواناتر از ایـن هسـتی کـه نتوانـی پنـج نفـر کارآموز را روی دسـتگاهی که متعلق به شماسـت ببری و نحوه بهره‌بـرداری را به آنها آموزش بدهـی. او را در وضعیتی قـرار دادم که مجبور شـد قبـول کند. بعد بـرای ناهار رفتیم و گفتم: جلسـه بعدی پس از بازگشـت این پنـج نفر از فرانسـه اسـت و اگر خـوب عمل کنید مذاکـرات به سـمتی خواهـد رفت که بتوانیـم بـا هم براسـاس فرمـول برد- بـرد کار کنیم. جلسـه بعـدی روز پس از بازگشـت تیـم پنـج نفـره اعزامی از ایران خواهـد بود که شـما تاریخ آن را تعییـن می کنید.

آموزش مهندسان ایرانی در فرانسه

بلافاصله پاسـپورت‌های آقایـان دکتر علـی شـیبانی، کـه بـه زبان فرانسـه مسـلط بود، آقای مهندس کریمیان، آقای محمدرضـا فرهادی، آقای سـبو و آقـای سـیدحمید موسـوی را آماده کردیم. یک روز بعد هـم ویزاها حاضر شـد و هفتـه بعـد ایـن تیـم پـس از آموزش‌هایـی کـه دیـده بودنـد- که مـا دنبال چـه چیزهایی هسـتیم- به پاریـس رفتنـد. در مـدت دو هفته و عملاً پنـج روز به آنها اجـازه دادند که وارد تونل شوند و دسـتگاه حفار زوکور را در حیـن کار ببیننـد و از کارخانـه سگمنت‌سـازی و قالب‌هـا بازدیـد کنند. حدود چند سـاعت هـم اجازه دادنـد که آقـای مهنـدس کریمیان و آقـای سـبو و آقـای فرهـادی دو عدد سـگمنت را نصـب کننـد. هیـأت برگشـت و اطلاعـات ذی قیمتـی را با خـود آورد. ما تانک‌ها را بسـته بودیم، ولـی نمی‌دانسـتیم چگونـه بـا آنهـا کار کنیـم و حرکت‌هـای رو بـه بـالا و چپ و راسـت را با دقـت پیش ببریم. حتـی سگمنت‌سـازی و تولرانس‌هـا و نحـوه اتصـالات را نمی‌دانسـتیم. تعدادی از جک‌ها را هم اشـتباه بسته بودیم. بـا این مأموریت مـا تکنولوژی تونل‌سـازی بـا زوکـور را یـاد گرفتیم. دسـتگاه آنهـا ۶٫۸ متر قطر داشـت و دسـتگاه‌های مـا ۹ متـر قطـر و فقط شـرکت زوکـور اینترنشـنال امریکا در دنیا این سـه دسـتگاه را بـا قطر ۹ متر برای خاک نرم و ریزشـی ساخته بود، ولی به علـت تأخیـر در دریافت بهای دسـتگاه‌ها از ایران، که به علت حادثه گروگانگیری و شـروع جنـگ تحمیلی موضوع به دادگاه کشـیده شـده بود، شـرکت زوکور ورشکست و جمع شده بـود. این تنهـا راهی بود کـه خداوند متعـال جلـوی پای مـا گذاشـت و ما یـاد گرفتیم و با این دسـتگاه‌ها حدود ۱۲ کیلومتـر تونل در تهران سـاختیم. بعد دسـتگاه را اصـلاح و تعمیر کردیم و ۸ کیلومتـر دیگـر تونـل سـاختیم. ما حـدود ۲۰ کیلومتـر تونـل را با این دسـتگاه و بـه برکـت آن یـک هفتـه آموزش مهندسـان ایرانی در فرانسـه حفـر کردیـم و هیـچ امتیـازی هم به فرانسـوی‌ها ندادیم.

دیدار با یکی از مدیران شرکت آلمانی

یکـی از مدیران ارشـد شـرکت آلمانی فیلیـپ هولدزمـن بـا وقت قبلـی به دفتر من آمـد و ضمن معرفی شـرکت فیلیـپ هولدزمـن آمادگـی خـود را بـرای همـکاری در طـرح احـداث متـروی تهـران اعلام کرد. مـن گفتم: شرکت شـما را نمی‌شناسـم. اگر شما برنامه‌ریـزی کنیـد کـه ظـرف مـدت سـه روز از سـاعت ۶ صبح تا ۱۲ شـب بتوانیـم از کارگاه‌های در حال سـاخت تونـل و ایسـتگاه متـرو و سـاختمان هـای بلندمرتبه‌ای که در کشـور آلمان در حال احـداث دارید، بازدیـد کنیم، فرصـت کافی بـرای مذاکره و رسـیدن بـه توافـق اسـتراتژیک بـرای همکاری در قیاس با پیشـنهادهای فرانسـوی‌ها به وجـود می‌آید. آن‌ها پاسـپورت‌های من و آقـای مهندس منوچهـر لطفی و مهنـدس تاجبخـش را گرفتند و ظرف دو روز ویـزا را آمـاده کردنـد و برنامـه پیشـنهادی را فرسـتادند و هفتـه بعد مـا در فرانکفـورت بودیم. بعـد از یک جلسـه در دفتر مدیرعامـل و با حضور تعـدادی از اعضـای هیـأت مدیـره و آشـنا شـدن بـا سـوابق و پروژه‌هـا و طرح‌هـا و تکنولوژی‌هـای شـرکت فیلیـپ هولدزمن بازدیـد از متروی در حال احداث را شـروع کردیـم و ظرف مـدت ۳ روز بـا اسـتفاده از هلی‌کوپتر و اتومبیـل تمـام تونل‌ها، ایسـتگاه‌ها و سـازه‌های زیرزمینـی در حـال ساخت را در شـهرها و مناطق مختلف آلمان بـرای مترو - راه‌آهـن و راه‌آهن سریع‌السـیر بازدید کردیم. شـروع کار سـاعت ۶ صبح و خاتمه و رسـیدن به هتل در نزدیـک ترین فاصله به آخرین کارگاه بازدیـد شـده سـاعت ۲۳ بـود. در طـول این بازدیدها مسـائل بسـیار مهمی را یـاد گرفتیم و سـؤالات زیادی پرسـیدیم و پاسـخ گرفتیـم و فقـط ۱۰ دقیقـه زودتـر از سـاعت پایـان برنامه به فرودگاه فرانکفورت برگشـته و عازم تهـران شـدیم. تعداد زیـادی عکس از جزئیـات فنـی و تخصصـی و عملیاتی و اجرایـی گرفتیـم و سـطح اطلاعات، دانش و آگاهی و تجربیـات ما به اندازه سـه سـال بلکه بیشـتر افزایش یافت. بـا اسـتانداردها و نحوه سـازمان‌دهی و مدیریـت فنی و مهندسـی و عملیات اجرایی و نحوه نظـارت و مباحث HSE و آموزش و کنترل کیفیت و لجسـتیکی و اسـتفاده از چندیـن تکنولـوژی برای وضعیت‌های متغیـر و متنوع و پیچیده زمین‌شناسـی، ژئوتکنیـک و تغییرات شیمیایی و فیزیکی زمین در مسیرهای تونل‌هـای طویل و با ابعـاد مختلف آن آشـنا شدیم.

طراحی نقشه خطوط مترو

در سـال ۱۳۶۵ پس از طراحی سیسـتم لازم بـود اولویت‌ها را مشـخص کرده و با اهـداف روشـنی کار را شـروع کنیم. مـن فکـر کـردم تهـران ممکن اسـت روزی بیـش از ۲۰ میلیـون نفر جمعیت پیدا کند. شـمال تهران و شـرق تهران کـوه اسـت و جنـوب تهران به سـمت کویـر و دریاچـه نمک مـی‌رود پس تنها خروجـی سـرریز جمعیتـی تهـران به سـمت غـرب یعنـی کـرج - مهرشـهر- آبیک و قزوین اسـت. پس طراحی را به این صـورت در نظر گرفتم که از تجریش تا بهشـت زهرا و از دردشـت تهرانپارس تـا قزویـن را به هـم وصـل کنیـم و با اجـرای این دو خـط متقاطـع آن‌ها در میـدان قورخانه (میدان امـام خمینی) از روی هـم عبـور می‌کننـد. سـپس سـایر خطـوط را بـه گونـه‌ای طراحـی کنیـم که تعـدادی لوپ درسـت شـود کـه اتوبوس‌ها مردم را به ایسـتگاه‌های متـرو برسـانند و تونل‌هـا و خطـوط متـرو به‌صورت شـریانی جمعیـت را در مسـیرهای اصلی تـا ایسـتگاه‌هایی که در فاصلـه کوتاهی از آنها ایسـتگاه‌های اتوبـوس وجـود دارد، جـا به جـا کنند و بعد تاکسـیرانی را سـامان‌دهی کنیم کـه مردم را بـه یک ایسـتگاه اتوبوس یا مترو رسـانده یا از آن جاها سـوار کنند. لـذا تصمیـم گرفتیـم مسـیر تهـران - کـرج تـا قزویـن را بـرای سـرعت ۳۰۰ کیلومتر در سـاعت از نظر شـعاع قوس و شـیب و زیرسـازی انجـام دهیـم تـا مثلاً کسـی که در قزوین سـاکن اسـت بتواند ظـرف ۲۰ الـی ۲۵ دقیقه وسـط تهـران در میـدان قورخانه باشـد و بعد به هر سـمتی خواسـت بـرود. بعد فکر کـردم اگر ایـن موضوع را مطـرح کنیم بایسـتی وزارت مسـکن و شهرسـازی و راه و ترابـری، اسـتانداری، نماینـدگان مجلس و تعداد زیـادی از ذی‌نفعان نظر بدهند و کار دچار مشـکل می‌شـود؛ لذا بی‌سـر و صدا در طراحی این کار را انجام دادیـم. فقط مـن و آقای دکتـر کباری، مهندس تراب‌زاده، مهنـدس کلانتری، مهندس عارفـی و مهندس نـادر نوری می‌دانسـتیم چه کار می‌کنیم. در شرح خدمـات طراحی، تمامی ایسـتگاه‌های مسـیر تهـران تـا مهرشـهر را هـم بـه گونـه‌ای طراحـی کـرده و سـاختیم که امـکان حرکـت قطارهای سریع‌السـیر بـا سـرعت ۳۰۰ کیلومتـر در سـاعت از وسـط ایسـتگاه‌ها وجود داشـته باشد و بـا خریـداری و نصـب سـوزن‌ها و سیسـتم‌های کنترل از همین مسـیرها قطارهایـی کـه در همـه ایسـتگاه‌های مسـیر بتواننـد توقف کرده و مسـافرها را پیاده یا سـوار کنند نیز وجود داشـته باشـد. بـر ایـن اسـاس، سیسـتم را طراحـی و سـاختیم و بـرای اولیـن بار برای مسـیری که فقط تا مهرشـهر باید رفت و آمد کنند قطارهـای دوطبقه را با کمک شـرکت نورینکوی چین ساختیم و راه‌انـدازی کردیـم. طـرح بلندمدتی که در ذهن داشـتم ادامه خـط راه‌آهن سریع‌السـیر برقی از تهران به مشـهد، اصفهان و قزوین بـود تا موجب کاهش بـار سـفرهای هوایی و جاده‌ای شـده و افزایش رفـاه برای مردم حاصل شـود. پیگیری‌هـای مسـتقیم و غیرمسـتقیم زیـادی در ایـن بـاره انجـام شـده کـه ماحصـل آن راه‌آهن سریع‌السـیر برقی در حـال سـاخت تهران ـ قـم ـ اصفهان و راه‌آهـن سریع‌السـیر برقـی تهـران - مشـهد بـا سـرعت ۴۳۰ کیلومتـر در ساعت اسـت که شـرکت CITIC چین در حـد توافقنامه با سـازمان اقتصادی آسـتان قدس رضوی پیش برده و با یک اراده سیاسی و سـرمایه‌گذاری مشترک قابل اجراسـت.

برش

هماهنگی برای اعزام ۵ کارآموز به فرانسه

آقای بوگارد گفت: ولی هماهنگی آنجا خیلی سخت است. آن دستگاه برای انرژی اتمی و منطقه ممنوعه است. خود ما را هم راه نمی‌دهند ما فقط از نظر فنی راهبری می‌کنیم. گفتم من بررسی کردم که شما در دنیا سه دستگاه طراحی کرده‌اید و شرکت زوکوراینترنشنال در امریکا آنها را ساخته است. یک دستگاه هم برای خودتان برای نیروگاه اتمی‌تان ساخته است. بعداً شرکت زئکور اینترنشنال امریکایی ورشکست شده است و به دادگاه لاهه رفته است. بابت هر دستگاه ۶٫۵ میلیون دلار از آقای کازرونی، معاون وزارت کشور وقت ما، پول گرفته و بین سهام‌داران و سهام‌دار اصلی تقسیم کرده است. طراح اصلی فوت کرده و اصلاً این شرکت زوکوراینترنشنال جمع شده است؛ بنابراین ما اگر غیراز آن دستگاه جای دیگر بخواهیم برویم بلد نیستیم. شما هم قول داده‌اید. اگر مردی و قول دادی برویم بنشینیم و مذاکرات را ادامه بدهیم و اگر نامردی از همین‌جا به فرودگاه برگرد و برو. ما با نامردها که نمی‌توانیم کار کنیم. شما تواناتر از این هستی که نتوانی پنج نفر کارآموز را روی دستگاهی که متعلق به شماست ببری و نحوه بهره‌برداری را به آنها آموزش بدهی. او را در وضعیتی قرار دادم که مجبور شد قبول کند.

برش

هماهنگی برای انتقال دستگاه‌های حفاری مترو

بعد از جلسه با فرانسوی‌ها به پادگان خلیج در خیابان پاسداران رفتم و با آقای رفیق دوست، که آن موقع مسئول تدارکات سپاه پاسداران بود، ملاقات کردم و شرح ماوقع را گفتم و درخواست کردم هفت دستگاه تریلی و کمرشکن تیتان که تانک‌بر هستند با ۲۰ دست لباس سپاه و تعداد ۲۰ عدد کلاشنیکف برای مدت چند روز به من بدهند تا این دستگاه‌های حفار زوکور را از بندرعباس به تهران بیاورم و مونتاژ و راه‌اندازی کنم و پوزه آقای بوگارد و فرانسوی‌ها را به خاک بمالم. آقای رفیق دوست گفت: من بار را برایت حمل می‌کنم، ولی خودت نماینده‌های مطلع و عملیاتی به بندرعباس بفرست که کالا را از گمرک ترخیص کنند. از همان‌جا هماهنگ کردم که محمدرضا فرهادی، سرهنگ حریه، تیمسار هاشمیان و بهرام صوفی به بندرعباس بروند. مجوز آقای میرحسین موسوی را نیز برای تقسیط بدهی گمرکی و انبارداری که برای هر دستگاه حدود هشت میلیون تومان می‌شد، گرفتم و آقای رفیق دوست هفت دستگاه کمرشکن تیتان را به بندرعباس فرستاد و همه روابط خودم را با استاندار و گمرکات پلیس راه به کار گرفتم. یک دستگاه بولدوزر و یک دستگاه لودر و یک دستگاه بیل مکانیکی هم از بندرعباس اجاره کرده و با تریلر معمولی جلوی کاروان فرستادم تا از کنار پل‌هایی که ضعیف هستند و بار محوری را احتمالاً تحمل نکنند مسیر موقت انحرافی باز کنند و دستگاه‌های حفار زوکور را به تهران بیاورند.