

کتاب

طلب ۲۸۰ میلیونی
مالک جرثقیل‌های
اجاره‌ای مترو

آقای شاکری مالک و مدیرعامل جرثقیل روشن آمده بود و به آقای یوسفیان رئیس دفتر من گفته بود: من ۲۸۰ میلیون تومان از مترو طلبکار هستم و امشب می‌مانم تا آقای مهندس ابراهیمی بیایند و تکلیف من را روشن کنند. یا من جرثقیل‌ها را فردا می‌برم یا امشب همین جا خودم را آتش می‌زنم. ما هم واقعاً پول نداشتیم. برای اینکه دستگاه حفار را نجات بدهیم، من با تعدادی از مهندسان کارگاه ژئوتکنیک و ژئوهیدرولوژی و نفرات فنی در قورخانه و در تونل بودم. جمع بندی این شد که باید با پمپاژ سریع و حجیم این سفره آبی را رد کنیم و دستگاه و تونل را نجات دهیم. لذا هم به پمپ‌های آبکشی بالا نیاز داشتیم و هم لباس غواصی و تعدادی غواص و هم زودگیرهایی که در عرض چند دقیقه بتوانند عملیات تزریق تحکیمی را انجام دهند. من به دفتر رسیدم و آقای یوسفیان با من وارد اتاق شد و گفت: آقای شاکری الان چهار، پنج ساعته منتظر است که خدمت شما برسد و خیلی هم تحت فشار است. گفتیم بگو داخل بیاید. وقتی آقای شاکری آمد، گفتیم: اولاً خسته نباشید. جرثقیل‌های روشن دست و بازوی مترو هستند و انصافاً خیلی هم خدمت کرده‌اند و ان شاء الله تا پایان مترو توفیق خدمت داشته باشند. بعد گفتیم: مدتی است بانک‌ها پول ندادند و من حدود دو ماه است حقوق کارمندان و کارگران را ندادم، ولی وقتی پول آمد زنگ می‌زنم بیاید و مبلغ خوبی بابت کارکرد جرثقیل‌ها به شما می‌دهم. ثالثاً در قورخانه و تونل در حال احداث زیر خیابان سعدی، به یک رودخانه زیرزمینی خوردیم و الان پمپ‌های با قدرت و دبی بالا می‌خواهیم که آب‌ها را پمپاژ کند و از طریق قنات و جوی‌های خیابان آن را تخلیه کنیم، وگرنه ظرف دو، سه روز دستگاه حفار را از دست می‌دهیم و آبروی همه ما می‌رود. پول هم نداریم.



خاک و بتن و نخاله از جنوب به سمت کارگاه جوانمرد قصاب یا محل تخلیه‌ای که شهرداری تعیین کرده بود، می‌رفت و جرثقیل‌ها تیرهای پیش ساخته را روی سرستون‌هایی که در دو طرف خیابان روی ستون‌ها ایجاد شده بود، گذاشته و ورق‌های آهنی به ضخامت ۲ سانتی‌متر را بین فاصله تیرها می‌گذاشتند و ساعت چهار تا شش صبح مسیر پاک‌سازی می‌شد و از ساعت شش در اختیار ترافیک شهر قرار می‌گرفت و اتومبیل‌ها از روی ورق‌های فلزی مثل یک پل بدون اینکه متوجه چیزی بشوند رد می‌شدند.

با یک فاصله منطقی شب بعد ورق‌ها به سمت جنوب جابه‌جا می‌شد و قطعات پیش ساخته بتنی جای آنها را پر می‌کرد و ایزوله و آسفالت می‌شد



گزارش غرق شدن دستگاه‌های مترو به مسئولان

از ایشان (هاشمی رفسنجانی) خواستیم چکمه بپوشد و تا خود دستگاه حفار پیش رفتیم. موقع برگشتن، ایشان گفت: به من گفته بودند که دستگاه حفار غرق شده و سیل تونل‌های ساخته شده را برده. من گفتم: مشکل کوچکی پیش آمده بود که خداوند متعال حل کرد و جای نگرانی نیست

کتاب

اصغر ابراهیمی اصل در جلد نخست کتاب «سال‌های بی‌حصار»، به بیان خاطرات خود از دوران مسئولیتش پرداخت و در شماره‌های اخیر به خاطراتی از مدیرعاملی مترو تهران و شروع اولین تلاش‌ها برای ساخت مترو در شهر تهران اشاره کرد. وی همچنین به مشکلات اولیه کار ساخت مترو و نحوه برنامه‌ریزی برای رفع مشکلات اشاره کرد و بیان داشت که چگونه اقدامات عملی برای ساختن مترو در تهران آغاز شد.

روش احداث تونل در ایستگاه‌های میدان امام خمینی تا میدان محمدیه
در طرح اولیه که شرکت سوفرتو فرانسه ارائه کرد، به علت اینکه حد فاصل میدان قورخانه (میدان امام خمینی) تا میدان اعدام (میدان محمدیه) به سمت گاراژ اتفاق در سال‌های دور محل دفن زباله‌های شهری و نخاله‌ها بوده و تعداد زیادی قنات و کابل‌های برق و مخاربات و لوله‌های آب‌رمدی شده است احداث تونل با روش ترانشه باز و سازه نگهدارنده برای پیشگیری از رانش پیاده‌روها خصوصاً حد فاصل چهارراه گلوبندک تا میدان محمدیه دیده شده بود و قرار بود حدود حداقل دو سال خیابان خیام از میدان محمدیه تا چهارراه گلوبندک بسته باشد.

من و آقای دکتر کباری بسته شدن خیابان خیام را که یکی از ورودی‌های اصلی شهر تهران بود صلاح نمی‌دانستیم و خصوصاً اگر در مدت اجرای طرح و احداث تونل‌ها و ایستگاه‌ها یک آتش‌سوزی در بازار اتفاق

می‌افتاد و امکان امداد رسانی و تخلیه سریع کالاها و رساندن خدمات آتش‌نشانی وجود نداشت، خسارات فاجعه‌آمیزی می‌توانست برای بازار تهران به وجود بیاید؛ بنابراین دو کار را پس از مطالعات فنی و تخصصی انجام دادیم: اول آنکه آقای دکتر کباری و تعدادی از مهندسان فنی، خط پروژه را بالا آوردند که ما را از گرفتاری اینکه بخواهیم تونل‌ها را ایستگاه‌ها را در زمین‌هایی که اولاً خاک نامناسب دارد و در ثانی به علت خط‌العبور بودن پر از آب‌های نفوذی چاه‌های جذبی، قنات و نشت آب جوی‌ها و باران‌ها و جریان‌های سطح‌الارضی است، احداث کنیم، تا حدود زیادی نجات می‌داد و در ثانی بایستی به گونه‌ای تونل‌ها را مسيرمیدان محمدیه تا چهارراه گلوبندک بسیار کوتاه شود؛ لذا تصمیم گرفتیم به فاصله هر ۳ متر یک حلقه چاه به قطر یک متر و تا عمق ۳۰ تا ۳۵ متر بزنیم و

از ساعت ۱۰ تا شش صبح خیابان را می‌بستیم و در طول ۶۰ تا ۵۰ متر آسفالت و خاک را برمی‌داشتیم و تا عمق حدود ۲ متر پایین می‌رفتیم. خاک و بتن و نخاله از جنوب به سمت کارگاه جوانمرد قصاب یا محل تخلیه‌ای که شهرداری تعیین کرده بود، می‌رفت و جرثقیل‌ها تیرهای پیش ساخته را روی سرستون‌هایی که در دو طرف خیابان روی ستون‌ها ایجاد شده بود، گذاشته و ورق‌های آهنی به ضخامت ۲ سانتی‌متر را بین فاصله تیرها می‌گذاشتند و ساعت چهار تا شش صبح مسیر پاک‌سازی می‌شد و از ساعت شش در اختیار ترافیک شهر قرار می‌گرفت و اتومبیل‌ها از روی ورق‌های فلزی مثل یک پل بدون اینکه متوجه چیزی بشوند رد می‌شدند. با یک فاصله منطقی شب بعد ورق‌ها به سمت جنوب جابه‌جا می‌شد و قطعات پیش ساخته بتنی جای آنها را پر می‌کرد و ایزوله و آسفالت می‌شد. بنابراین اهالی بازار هر دو یا سه روز یک‌بار می‌دیدند که این پل فلزی به سمت جنوب در حال حرکت است و قسمتی از خیابان از چهارراه گلوبندک به سمت میدان محمدیه آسفالت نو شده است. این عملیات بسیار حرفه‌ای و مهم ۵۵ شب ادامه یافت و پلی یا میزی به

را با قطرهای یک متر و یا ۱٫۲ متر حفاری و لوله‌گذاری کند و کیج آرما تور در چاه گذاشته و بتن‌ریزی شود و با اعمال تورک لوله‌های جداره casing را بیرون کشیده و در چاه بعدی این لوله‌های کیسینگ دوباره استفاده شود. به بتن ماده زودگیر اضافه می‌شد که آب‌های موجود و نفوذی کیفیت بتن‌ها را از بین نبرد. من دو دستگاه اکودریل را در مرحله طراحی خریدم که پس از حدود چهار ماه دستگاه‌ها وارد ایران شد. این دستگاه‌های جمع و جور که ظاهراً شبیه یک جرثقیل کوچک بود، شبانه‌روز کنار خیابان می‌ایستادند و در طول ۲۴ ساعت ۸ تا ۹ ستون بتنی به عمق حدود ۳۰ متر عرض یک متر احداث می‌کردند در حالی که ترافیک جاری بود و فقط یک طرف خیابان برای هر دستگاه اکودریل و یک پمپ بتن کوچک سیار و یک باد دستگاه تراک میکسر در یک طرف و پشت سرهم کار می‌کردند. به این ترتیب حدود هزار حلقه چاه حفار و ستون‌های بتنی ساخته و سرستون‌ها هم شب‌ها از ساعت دوازده شب تا شش صبح توسط تیم فنی ساخته شدند. همزمان در دو کارگاه تیرهای بتنی تولید و انبار شده بود. بعد از آن با یک برنامه‌ریزی دقیق و حرفه‌ای شب‌ها