



می‌کنم. بلافاصله پیشنهاد دادم که آقای استاماتوس بپذیرد و محل احداث مخازن و آب شیرین‌کن را به اتفاق امیر فجیره تعیین کردیم. پالایشگاه اول ساخته شد و آقای استاماتوس در زمان کوتاهی ۱۷۰ میلیون دلار سود برد و پالایشگاه دوم را نیز به صورت دست دوم خریداری و نصب کرد. بعد پسرش را به امریکا فرستاد تا مهندسی نفت بخواند. مقدار زیادی از مترو و وزارت نفت و کشورهای عربی نفت کوره خرید و شنیدم که سهام پالایشگاه را به فردی سعودی به ۷۵۰ میلیون دلار فروخت و وارد تجارت الماس و فلزات گرانبها و قیمتی شد. من به‌رغم چندین بار پیشنهاد آقای استاماتوس هیچ وقت هیچ هدیه یا مبلغی از او به عنوان سوغات یا کمیسون یا حق الزحمه قبول نکردم. آن موقع آقای استاماتوس که خیلی به تهران و بندرعباس سفر می‌کرد متوجه شد که من رئیس فدراسیون دوچرخه‌سواری جمهوری اسلامی ایران هستم. در یکی از موارد که کشتی برای بارگیری نفت کوره به بندرعباس فرستاد، تعداد هزار دستگاه دوچرخه مسابقات فرانسوی پژو با ۲هزار حلقه لاستیک اضافی که وزن بسیار کمی داشتند و در اروپا، امریکا، ژاپن و کره از این دوچرخه‌ها استفاده می‌کردند، آورد و در کشتی‌سازی خلیج فارس تخلیه کرد. به من اطلاع داد این هدیه من به دوچرخه‌سواران ایرانی است. ما دوچرخه‌ها را آوردیم و با نظر آقای دکتر علی محمد کی‌نژاد، که خودش سابقه دوچرخه‌سواری داشت، بین استان‌ها، دانشگاه‌ها، پادگان‌ها و دوچرخه‌سواران حرفه‌ای تقسیم کردیم. نمره توزیع آن دوچرخه چندین مدال طلا، نقره و برنز آسیایی و شکل گرفتن چندین تیم حرفه‌ای شد که مدیریت آن را آقای امیر هاشمی دبیر فدراسیون دوچرخه‌سواری و مرحوم خسرو حق‌گشا به عهده داشتند.

نیروگاه و خوراک پالایشگاه‌های کوچک گفت: من چیزی از نفت نمی‌دانم. به او گفتم: به من اعتماد کن. به آلمان و اروپا برو و از طریق یک بروکر پالایشگاهی با ظرفیت ۳۰ تا ۴۰ هزار بشکه در روز برای خوراک نفت کوره پیدا کن. پالایشگاهی که می‌خواهند از رده خارج کنند یا به لحاظ مسائل زیست محیطی تعطیل کرده‌اند، آن را به ارزش اسقاطی حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون دلار خریداری کن و با یک شرکت حرفه‌ای این پالایشگاه را باز و در فجیره نصب کن. بعد نفت کوره ایران و کشورهای عربی را خریداری و به بنزین و گازوئیل تبدیل کن، خیلی بیشتر از درآمد ۳۵ فروند کشتی درآمد پی‌دی‌کی. او از تهران به آلمان و ایتالیا رفت و هفته بعد یک پالایشگاه ۳۵هزار بشکه در روز را به قیمت ۱۵ میلیون دلار خرید. بعد از من خواست که با هم پیش امیر فجیره برویم و از نظر فنی به امیر توضیح بدهیم و مجوز احداث پالایشگاه را در اختیار بگیریم. من به فجیره رفتم و به اتفاق آقای استاماتوس با ایشان ملاقات کردیم و اهمیت کار را برای امیر توضیح دادم. امیر که تحصیلاتش مهندسی کشاورزی بود، گفت: اگر با آب شیرین‌کن مقداری آب به من بدهید که گلکاری و کشاورزی کنم یا واگذاری زمین و اجاره احداث پالایشگاه و مخازن و اسکله موافقت



یک روز آقای استاماتوس که یونانی بود و ۳۵ فروند کشتی باری فله‌بر و کانتینر داشت و ۳۰ هزار تن میلگرد برای مترو آورده بود به دفتر من آمد. حین مذاکره برای نحوه تسویه حساب، روی میز من یک بورت حاوی نفت کوره اصفهان بود که به علت سرما سفت شده بود. پرسید این چیست؟ به او گفتم: این نفت کوره یا مازوت است (Fule oil) که سوخت کشتی و نیروگاه و خوراک پالایشگاه‌هاست. لوله‌یورت را برگرداند چون ویسکازیتی بالا داشت و هوای اتاق سرد بود، تقریباً به شکل جامد در آمده بود. به او گفتم: قدری صبر کن و یورت را بیرون روی فرنیز جلوی پنجره در آفتاب گذاشتم تا مذاکرات و پذیرایی تمام شد. یورت را آوردم و در یک استکان ریختم، مثل چای استکان را پر کرد. به او گفتم من ۶ درصد گازوئیل به این نفت کوره می‌زنم و ویسکازیتی آن را از حدود ۹۰۰ سنتی یویز به حدود ۱۸۰ سنتی یویز تقلیل داده و از فیلتر رد می‌کنم و این بهترین سوخت کشتی و نیروگاه و خوراک پالایشگاه‌های کوچک و متوسط است. آقای استاماتوس گفت: من چیزی از نفت نمی‌دانم. به او گفتم: به من اعتماد کن. به آلمان و اروپا برو و از طریق یک بروکر پالایشگاهی با ظرفیت ۳۰ تا ۴۰ هزار بشکه در روز برای خوراک نفت کوره پیدا کن. پالایشگاهی که می‌خواهد از رده خارج کنند یا به لحاظ مسائل زیست محیطی تعطیل کرده‌اند، آن را به ارزش اسقاطی حدود ۱۰ تا ۱۵ میلیون دلار خریداری کن و با یک شرکت حرفه‌ای این پالایشگاه را باز و در فجیره نصب کن. بعد نفت کوره ایران و کشورهای عربی را خریداری و به بنزین و گازوئیل تبدیل کن، خیلی بیشتر از درآمد ۳۵ فروند کشتی درآمد پی‌دی‌کی. او از تهران به آلمان و ایتالیا رفت و هفته بعد یک پالایشگاه ۳۵هزار بشکه در روز را به قیمت ۱۵ میلیون دلار خرید.



آن موقع آقای

استاماتوس که خیلی

به تهران و بندرعباس

سفر می‌کرد متوجه شد

من رئیس فدراسیون

دوچرخه‌سواری

جمهوری اسلامی ایران

هستم. در یکی از موارد

که کشتی برای بارگیری

نفت کوره به بندرعباس

فرستاد، تعداد هزار

دستگاه دوچرخه

مسابقات فرانسوی

پژو با ۲ هزار حلقه

لاستیک اضافی که وزن

بسیار کمی داشتند و

در اروپا، امریکا، ژاپن و

کره از این دوچرخه‌ها

استفاده می‌کردند

آورد و در کشتی‌سازی

خلیج فارس تخلیه

کرد. به من اطلاع

داد این هدیه من به

دوچرخه‌سواران ایرانی

است. ما دوچرخه‌ها

را آوردیم و با نظر آقای

دکتر علی محمد

کی‌نژاد، که خودش

سابقه دوچرخه‌سواری

داشت، بین استان‌ها،

دانشگاه‌ها و پادگان‌ها

و دوچرخه‌سواران

حرفه‌ای تقسیم کردیم.

نمره توزیع آن دوچرخه

چندین مدال طلا،

نقره و برنز آسیایی و

شکل گرفتن چندین

تیم حرفه‌ای شد که

مدیریت آن را آقای امیر

هاشمی دبیر فدراسیون

دوچرخه‌سواری و

مرحوم خسرو حق‌گشا

به عهده داشتند

۸ ماه.

طراحی و ساخت منزل سازمانی وزیر

کشور در محوطه جنب ساختمان اصلی

وزارت کشور در مدت ۶۰ روز (حدود ۴۵۰ مترمربع).

طراحی و ساخت مجتمع سعدآباد برای

برگزاری اجلاس‌های مشترک و جلسات

و پذیرایی از سران کشورها و هیأت‌های

همراه در مدت ۱۰ ماه.

طراحی و ساخت مجتمع قضایی یافت

آباد.

طراحی و ساخت ساختمان برای

سازمان ثبت احوال در شرق تهران

و شهری.

طراحی و ساخت مسجدالنبی و لنجک.

طراحی و ساخت مدارس شهید

مهدوی، دکتر محمود افشار و فتح.

طراحی و ساخت ۷ مجتمع چندمنظوره

و سالن کشتی در فریدونکنار، اسفراین،

جویبار و اسدآباد.

طراحی و ساخت مجتمع ورزشی برای

بانک مرکزی در پاسداران (ضرابخانه).

طراحی و ساخت مجتمع ورزشی و

استخر برای ناشنوایان.

طراحی و ساخت پارکینگ وزارت کشور.

بازسازی کاخ دادگستری.

تکمیل نازک کاری و تجهیز بانک ملت،

نیش خیابان طالقانی و فرصت (که

حدود ۱۵ سال در مرحله سقف و ستون

رها شده بود).

بازسازی کاخ ورزش در پارک شهر.

طراحی و ساخت دانشکده مترو در

محل اراضی به دست آمده بعد از

برچیدن حلبی‌آباد شرق تهران.

طراحی و ساخت منازل مسکونی

برای کارکنان (حدود هزار خانواده) در

دردشت و مهرشهر کرج.

راه اندازی اولین فروشگاه تعاونی

شبانه‌روزی در چهارراه کالج برای حدود

۱۰هزار نفر از کارکنان مترو.

تهیه نقشه‌ها و محاسبات و ماکت

مصالحی بزرگ تهران.

تهیه طرح و نقشه‌های اجرایی مسجد

خوزستانی‌های مقیم تهران در خیابان

وزرا.

ارائه مشاوره و خدمات فنی و اجرایی

برای احداث ساختمان بانک مرکزی

در خیابان میرداماد.

ثبت رکوردهایی در دوران مدیرعاملی در مترو

تیم‌های فنی و اجرایی مترو در طول بیش از یازده سالی که من در خدمت‌شان بودم علاوه بر ۲۳ میلیون مترمکعب حفاری ۲/۵ میلیون مترمکعب بتن‌ریزی و ساخت حدود ۵۰۰ هزار مترمربع انواع ساختمان‌های تجاری -اداری -مسکونی و بیمارستانی، رکوردهایی را به ثبت رساندند که تا آن موقع در کشور انجام نشده بود و در برخی از موارد هنوز هم به عنوان یک رکورد پابرجاست، از جمله: احداث زیرگذر دروازه دولت (برای اتومبیل‌هایی که از شمال به جنوب و به عکس حرکت می‌کنند) روی سقف ایستگاه دوطبقه مترو و حذب پل فلزی (که در جهت شرق به غرب که قبل از پیروزی انقلاب اسلامی در تقاطع خیابان سعدی و انقلاب احداث شده بود) در مدت ۸۳ شبانه‌روز.

احداث زیرگذر برای اتومبیل‌های روبه‌روی ترمینال حجاج بدون قطع ترافیک زمینی و زیرزمینی به فرودگاه مهرآباد در مدت ۱۷ شبانه‌روز.

تغییر مسیر لوله آب به قطر ۱/۸ متر از خیابان شهید مطهری به سمت شمال دانشکده الهیات و برگرداندن این لوله بعد از تقاطع خیابان مفتح به خیابان شهید مطهری برای آزاد کردن فضای تقاطع خیابان شهید مطهری و خیابان کشتی. این کار را بدون وقفه در ترافیک انجام دادیم. با این کار آب آشامیدنی و مصرفی حدود ۵۰۰ هزار نفری که از این مسیر تأمین می‌شد، برقرار کردیم. بعداً لوله آب این محدوده را از زیرزمین برش دادیم و جمع کردیم و ایستگاه را از زیرزمین ساختیم.

طراحی و ساخت پل روگذر ترافیک در خیابان بعثت، رو به روی کارخانه چیت سازی و ترمینال جنوب در مدت ۵۵ روز

(بدون ایجاد وقفه در حرکت قطارها و اتومبیل‌ها یا حتی قطع یک دقیقه آب، برق، گاز و مخابرات).

ساخت خانه سازمانی برای مقام معظم رهبری در مدت ۶ ماه.

ساخت پناهگاه برای جلسات هیأت دولت در ۹۰۰ روز.

احداث ساختمان برای مؤسسه باقرالعلوم، پژوهشگاه امام خمینی (ره) در قم با مساحت ۲۲۵۰۰ مترمربع در مدت ۸ ماه.

طراحی و ساخت پل روگذر ترافیک در خیابان بعثت

مسیر خط یک متروی تهران باید در کنار مسیر راه آهن تهران به احداث می‌شد. در اینجا ما چند مشکل اساسی داشتیم: اول، حجم ترافیک بسیار سنگین ترمینال جنوب و خیابان بعثت به علت وجود کارخانه چیت‌سازی، سیلو و انبارهای منطقه، دوم، حجم ترافیک زیرزمینی بسیار بالا که انبوهی از کابل‌های برق و مخابرات، فیبر نوری، لوله‌های آب و گاز و فاضلاب و قنوات از شمال به جنوب و شرق به غرب این منطقه عبور می‌کرد، سوم، تردد قطارهای مسافربری و باری و تعمیراتی راه آهن که با استفاده از راه‌بند و مأمور در شبانه روز بارها خیابان بعثت را مسدود و ترافیک وحشتناکی را رقم می‌زدند.

برای طراحی و ساخت یک پل روگذر من نامه‌ای به آقای مهندس افشار، مدیرعامل شرکت راه آهن دولتی ایران، نوشتم و سؤال کردم اگر بخواهیم یک پل در خیابان بعثت بسازیم، شما به چه میزان فاصله از روی ریل تا انتهای سیستم برق‌گیری از سقف لکوموتیو نیاز دارید؟ فاصله catinery باید چه مقدار در طراحی لحاظ شود؟ چون قطارهای مترو برقی است و از ریل می‌گذری و همکاران پلیس راهنمایی ولی ممکن بود آنها هم بعداً قطارهای برقی داشته باشند. جوابی از طرف آنها نیامد و با پیگیری حضوری و تلفنی گفتند ما مشغول بررسی هستیم و اطلاع می‌دهیم. من تیم دفتری فنی را به محل بردم و مدت چند ساعت اوضاع را دقیق بررسی کردیم و بعد در جلسه دفتر فنی موضوع را مطرح کردم. آقای مهندس ذوالفقارزاده، مدیر امور تأسیسات شهری، با استفاده از دستگاه‌راداری که خریده بودیم، وضعیت لوله‌های آب و گاز، کابل‌های برق و مخابرات و فیبر نوری و قنوات را دقیقاً با دقت میلی‌متر از نظر عمق، مسیر و قطر بررسی و روی نقشه پیاده کرده بود. آنجا گفتم شما باید فرض کنید اینها میدان مین است و نباید به هیچ عنوان با آنها دست یا پا بزنیم یا موجب قطع شدن آنها بشویم.

روزانه ۹ تا ۱۲ قطار هم از این مسیر عبور می‌کنند و ما نباید اصلاً مانع حرکت قطارها شویم و فرض می‌کنیم هر ساعت یک قطار از این مسیر عبور می‌کند. ارتباط شرق به غرب ترافیک را نیز نباید قطع کنیم؛ چون بحث ترمینال جنوب، سیلو و انبارها و تردد کامیون‌ها اجتناب‌ناپذیر است. حالا بیا بید مطالعه کنید در فواصل امنی که بین این تأسیسات شهری هست، در کجاها می‌توانیم با مقنی‌چاه بزنیم و به بستر مطمئن و محکم برسیم. بعد با گذاشتن کیج آرمانتور و بتن‌ریزی، پایه‌های پلی را بسازیم و بیس پلیت‌ها را با دقت و تولرانس بسیار دقیق در بتن کار کنیم. بعد تعدادی قاب فلزی یا کامپوزیت در کارگاه دردشت بسازیم و در ساعات خلوت از ۱۲ شب تا ۴ صبح به صورت شرقی غربی و شمالی جنوبی نصب کنیم، به گونه‌ای که مانع حرکت قطارها، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و اتومبیل‌ها نشود. بعد که شبکه را ساختیم، تیرهای فلزی یا بتنی پیش ساخته را روی این پایه‌ای که تا عمق ۳۰ الی ۳۵ متری روی ستون‌ها احداث شده، بچینیم و بعد بتن‌ریزی و آسفالت کنیم.

این ایده که محصول مشورت‌ها و خرد جمعی تیم فنی و اجرایی مترو بود، مورد قبول واقع شد و طراحی و

تاریخ شفاهی

شیوه حل مشکلات ساخت مترو

بباید مطالعه کنید در فواصل امنی که بین این تأسیسات شهری هست، در کجاها می‌توانیم با مقنی‌چاه بزنیم و به بستر مطمئن و محکم برسیم. بعد با گذاشتن کیج آرمانور و بتن‌ریزی، پایه‌های پلی را بسازیم و بیس پلیت‌ها را با دقت و تولرانس بسیار دقیق در بتن کار کنیم. بعد تعدادی قاب فلزی یا کامپوزیت در کارگاه دردشت بسازیم و در ساعات خلوت از ۱۲ شب تا ۴ صبح به صورت شرقی غربی و شمالی جنوبی نصب کنیم، به گونه‌ای که مانع حرکت قطارها، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و اتومبیل‌ها نشود. بعد که شبکه را ساختیم، تیرهای فلزی یا بتنی پیش ساخته را روی این پایه‌ای که تا عمق ۳۰ الی ۳۵ متری روی ستون‌ها احداث شده، بچینیم و بعد بتن‌ریزی و آسفالت کنیم. این ایده که محصول مشورت‌ها و خرد جمعی تیم فنی و اجرایی مترو بود، مورد قبول واقع شد و طراحی و محاسبات حدود یک ماه طول کشید. بعد تیمسار هاشمیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی سابق کشور، و تیمسار حریزه را که از پلیس راهنمایی بازنشسته شده بودند و هماهنگی‌های امور ترافیکی را انجام می‌دادند، مأمور هماهنگی‌های لازم با شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، راه‌آهن و ترمینال جنوب کردم و حفاری چاه‌ها را با گروه‌های مقنی حرفه‌ای و آموزش دیده شروع کردیم. الحمدلله بدون اینکه به هیچ‌یک از تأسیسات شهری، که گاهی فقط ۵ تا ۱۰ سانتی‌متر با آنها فاصله داشتیم، آسیبی وارد کنیم شمع‌های بتنی را احداث کردیم. در برخی از نقاط شرقی ۲ یا ۳ پایه با قطر کمتر ساختیم و تا‌سیسات شهری بین این شمع‌های با قطر کمتر قرار می‌گرفت. سرشمع‌ها به یک صفحه فلزی منتهی می‌شد که بیس پلیت برای نشیمنگاه پایه پلی می‌شد.

محاسبات حدود یک ماه طول کشید.

بعد تیمسار هاشمیان، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی سابق کشور، و تیمسار حریزه را که از پلیس راهنمایی بازنشسته شده بودند و هماهنگی‌های امور ترافیکی را انجام می‌دادند، مأمور هماهنگی‌های لازم با شهرداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، راه‌آهن و ترمینال جنوب کردم و حفاری چاه‌ها را با گروه‌های مقنی حرفه‌ای و آموزش دیده شروع کردیم. الحمدلله بدون اینکه به هیچ‌یک از تأسیسات شهری، که گاهی فقط ۵ تا ۱۰ سانتی‌متر با آنها فاصله داشتیم، آسیبی وارد کنیم شمع‌های بتنی را احداث کردیم. در برخی از نقاط شمع‌های ۲ یا ۳ پایه با قطر کمتر ساختیم و تا‌سیسات شهری بین این شمع‌های با قطر کمتر قرار می‌گرفت. سرشمع‌ها به یک صفحه فلزی منتهی می‌شد که بیس پلیت برای نشیمن‌بزرگ با یک آسپزشخانه سئوئیت میهمان، حمام، دست‌شویی و آشپزخانه‌ای کوچک در یک طرف کشیدم و در طرف دیگر کاغذ، یک نشیمن بزرگ با یک آسپزشخانه بزرگ، چهار اتاق خواب، یک انبار برای رختخواب‌ها و وسایل اضافی، یک بالکن در شمال و یک بالکن در جنوب طراحی کردم. بعد هم برای ایشان توضیح دادم. روی کروکی ابعاد و اندازه نگذاشته بودم. ایشان گفتند که خیلی مفصل است و دو سال طول می‌کشد. گفتم: حاج آقا من ظرف دو ماه می‌سازم و قابل سکونت تحویل می‌دهم، اما سه شرط داره. حاج آقا به من نگاه کن و ببین که در مسخره کرده‌ای؟ گفتم: خیر. پرسید: مساحت این نقشه چقدر است؟ گفتم: ۴۰۰ تا ۵۰۰ مترمربع. ایشان گفت: سه شرط چیست؟ گفتم: اول اینکه وقتی شروع به کار کردیم، چون سه شیفت کاری و ۲۴ ساعت باید کار کنیم، برای جوش کاری و بتن‌ریزی سرعت خواهد شد و همسایه‌ها ممکن است تماس بگیرند. شما احساساتی نشوید و کار را تعطیل نکنید. دوم اینکه در حین ساخت وقتی کار خیلی سریع دارد پیش می‌رود، شما نفرمایید پس حالا یک طبقه نهایتاً ساختن امکان است. ما را بازردید از پل در خدمتتان هستیم. به نظر من این رکوردهای اجرایی تاکنون تکرار نشده است و جا داشت و جا دارد که از کسانی که در طراحی و اجرای بی‌نقص و انقلابی کار نقش داشتند، تقدیر می‌شد که نشد.

ساخت واحد ۴۵۰ متری برای وزیر کشور

یک‌بار آقای نوری، وزیر کشور و رئیس مجمع عمومی مترو، من را خواست و گفت: می‌خواهند کمیته‌های انقلاب اسلامی، شهربانی و ژاندارمری را ادغام کنند و ضرورت دارد برای حوادث احتمالی که ممکن است پیش آید، به طور شبانه‌روزی در وزارت کشور باشند یا به فاصله چند دقیقه به وزارت کشور برسند. ایشان گفت: من یک طبقه از منزل حاج آقا شیخ قدرت را در جماران اجاره کرده‌ام و