



گفتم. ایشان فرمودند مکتوب کن و مطلب را کامل و مستند به آقای دکتر ولایتی، که آن موقع وزیر امور خارجه بود، منتقل کنم. چون شرح ماجرا را به استحضار مقام معظم رهبری رساندم و ایشان فرمودند مکتوب کنم، من هفت صفحه نوشته‌م که جزو سندهای تاریخی کشور است. در این نامه اشاره کردم وقت آن رسیده است که اولاً کنترل کنیم و نگذاریم این فسادها اتفاق بیفتد. دوم بازار کشور را به سمت روسیه، هند و چین هدایت کنیم که بتوانیم جنس‌هایی را با کیفیت پایین‌تر ولی با قیمت خیلی ارزان‌تر، مثلاً یک پنجم و یک هفتم، بخریم. به عبارت دیگر با منابع کمتر قدرت خرید بیشتر پیدا کنیم و به سمتی برویم که توان ساخت داخل را افزایش بدهیم. این جنگ، جنگ ناچوانهردانه‌ای است. نفت ما را به ثمن بخش می‌خرند و محصولات را خیلی گران به ما می‌فروشند. برای اینکه محصولات‌شان را بفروشند یک درصدی رشوه و کمیسیون و دلالی به این و آن می‌دهند و مملکت را چپاول می‌کنند.

مسائل بسیار مهمی در این فرایند تا رسیدن به قرارداد وجود دارد که به آنها نیز اشاره خواهم کرد: از جمله مقام معظم رهبری، آقای دکتر ولایتی را به آلمان فرستادند تا با صدراعظم آلمان گفت‌وگو کنند و این موضوع را با آنها در میان بگذارند که ما سال‌هاست بخشی

از نفت و مواد اولیه مورد نیاز آلمان را تأمین می‌کنیم و بیش از نیم قرن است که ماشین‌آلات و تجهیزات خودمان را غالباً از شرکت‌های آلمانی تأمین می‌کنیم؛ آیا رواست که نفت ما را ارزان بخرند، ولی کالاها و خدمات را اینطور گران بفروشند؟

آقای دکتر ولایتی بعد از حدود سه هفته به آلمان رفته و در ملاقات خود موضوع را مطرح کرده بودند. قبل از رفتن به جلسه‌ای، من حدود یک ساعت و نیم اطلاعات دقیقی را به صورت مکتوب به ایشان داده و دقیقاً فرایند کار و مذاکرات با مدیرعامل شرکت زیمنس و شرکت‌های دیگر آلمانی را توضیح دادم و به سوالات ایشان هم پاسخ گفتم. بعد از بازگشت، ایشان مشروح مذاکرات را به مقام معظم رهبری و آقای هاشمی‌رفسنجانی، که رئیس‌جمهور بودند، گزارش دادند ولی در پیگیری اینجانب آقای دکتر ولایتی گفتند: صدراعظم آلمان به دقت مطالب را گوش کرد و بعد گفت: شرکت زیمنس و شرکت آ.ب.ب (ABB) چندملیتی هستند و اصولاً در رقابت‌های بین‌المللی تا ۷ درصد برای هزینه‌های بازاریابی یا پس‌زدن رقبا هزینه می‌کنند که جزو هزینه‌های قابل قبول آنهاست و در محاسبه مالیات نیز جزو هزینه‌های قابل قبول منظور می‌شود. در برخی از کشورها این شرکت‌ها با ارقامی حدود پنجاه تا صد هزار دلار کارشان را جلو می‌برند، حالا در این مورد مترو که می‌گویند مدیرعامل مترو پیشنهاد صد میلیون دلاری رد کرده، استثناست. در واقع ما به‌طور قانونی نمی‌توانیم به این شرکت‌ها تکلیف کنیم که چگونه نرخ کارشان را تعیین کنند یا چگونه سودشان را هزینه کنند. آقای دکتر ولایتی هم بحث‌هایی را مطرح کرده بودند که به من نگفتند، ولی گفتند در مجموع مذاکرات خیلی خوب بود و اطمینان دارند که با مدیران عامل و افراد بانفوذ در این شرکت‌ها تماماً صحبت خواهند کرد.

دست رد به وزارت

زیمنس در آن سال‌ها تلاش بسیار گسترده‌ای انجام داد که من را عوض کند. حتی لابی کردند که من وزیر راه شوم. پیشنهاد وزارت دادند اما من نپذیرفتم. ماندم و کار را انجام دادم و قراردادهای به‌جای ۳۲ میلیارد دلار به ۲۰۷ میلیون دلار رساندم که با بهره‌های بانکی، هزینه فاینانس، هزینه‌های حمل، بیمه و آموزش قطعه‌ی بزرگی که به ۸۴۸ میلیون دلار تبدیل شد. بعد که ریترتر شدم، دیدم که در بعضی از اسناد مربوطه به کنترل مخابرات و سیگنالینگ، بعضی از سنسورها و قطعات الکترونیکی را تا ۳۰۰ برابر لیست قیمت‌های اروپا قیمت داده بودند نه یک برابر و دو برابر، بلکه تا ۳۰۰ برابر گران‌تر از قیمت‌های فروش در اروپا.

شانزده ماه خانه‌نشینی و کمک

به مترو

بعد از برکناری از مترو، من شانزده ماه در خانه ماندم و هیچ مسئولیتی را نپذیرفتم. هر روز تعدادی کارتايل را در یک ساک یا دو ساک مشکی‌رنگ به خانه می‌آوردند و من مطالعه می‌کردم و نظر خود را روی یک برگ کاغذ A۴ می‌نوشتیم و اگر پاسخی برای نامه‌ها لازم بود، پیش‌نویس



ما وقتی پول نداریم

بنا سوار شویم، پژو

سوار می‌شویم، نداشته

باشیم پیکان سوار

می‌شویم، نداشته

باشیم ژبان سوار

می‌شویم، نداشته

باشیم با موتور می‌رویم،

نداشته باشیم با

دو چرخه می‌رویم، ولی

بالآخره نمی‌ایستیم باید

حرکت کنیم. ما ردیف

ریالی و ارزی هم نداریم.

من باید سنگ گرانیت

را از کلاردشت استخراج

و صادر کنم. نفت کوره

باید ترانزیت کنیم،

نفت کوره مازاد اصفهان

را ببریم بفروشیم،

قطران بفروشیم تا

پول دریاوریم و مترو

بسازیم

آن را با مداد تهیه می‌کردم و آقای یوسفیان یا آقای وکیل‌زاده، که راننده مدیرعامل بود، آنها را می‌برد. محسن هاشمی‌رفسنجانی و بعضی از معاونان ذی‌ربط با نظر هاشمی‌نامه را می‌خواندند و در صورت لزوم اصلاحاتی انجام می‌دادند و تایپ و امضا و ارسال می‌شد. به‌تدریج این کارتايل‌ها کم شد و تعدادی از جلسات در منزل ما با حضور برخی از معاونان و مجریان طرح‌ها تشکیل می‌شد و من راهنمایی‌های لازم را ارائه می‌کردم. محسن به قولش و تعهدی که در حضور جناب آقای هاشمی‌رفسنجانی داده بود، عمل کرد و در عمل حدود ۱۰ نفر را که از دوستانش بودند، به مترو آورد که دو نفرشان محافظ و یک نفر راننده و هفت نفر کارکنان شرکت نظم ایران بودند که رئیس آنها آقای جعفر ربیعی بود. البته شایع بود که محسن هم در این شرکت با آنها شریک است و عملاً بعد از محسن، جعفر ربیعی نفر دوم مترو شده بود. بعد از شانزده ماه، یک روز آقای محسن هاشمی‌رفسنجانی و آقای یوسفیان یک دسته‌گل و دو کیلو شیرینی‌تر از شیرینی فروشی نیشکر خریده و به منزل ما آمدند و پس از احوالپرسی، محسن گفت: من الان دیکه سوار خر شده‌ام و نمی‌خواهم به شما زحمت بدهم. شما مسئولیت دیگری قبول کنید. حکم مشاور عالی من را هم دارید، اگر مواردی پیش آمد، جلسه می‌گذاریم یا من ارجاع می‌دهم. من هم تشکر کردم و از فردای آن روز در سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران به‌عنوان مشاور مدیرعامل و چند روز بعد به‌عنوان معاون مدیرعامل با حکم آقای مهندس اکبر ترکان که چندین بار در مدتی که در خانه بودم از من برای همکاری دعوت کرده بود، مشغول کار شدم.

درگیری‌های شهرداری با مترو

مورد اول: برای احداث ایستگاه دوطبقه در میدان امام خمینی که محل تقاطع ایستگاه خط یک و خط دو مترو بود، خاک‌برداری عظیمی انجام شد. در قسمت شمال شرق ترانشه در نبش خیابان باب‌همایون، انبوهی از کابل‌های مخابرات از درون تعداد زیادی کول‌های PVC به ساختمان مرکز مخابرات می‌رفت که امکان جابه‌جایی نداشت و باید نگهداری می‌شد. همچنین تعدادی کابل برق و یک لوله آب از خیابان فردوسی در پیاده‌روی خیابان باب‌همایون به سمت جنوب و وزارت امور اقتصادی و دارایی می‌رفت. حدود سه ماه جلسات هماهنگی با شهرداری منطقه ۱۲ و مخابرات و آب و برق داشتیم و در نهایت به این جمع‌بندی رسیدیم که یک پیل فلزی بسازیم و روی این گوشه بگذاریم و از زیر لوله‌های PVC و کابل‌های برق و مخابرات و لوله آب را به این پیل ببندیم و سپس خاک‌برداری را تکمیل و اول سازه را بسازیم. سپس این انبوه تأسیسات را روی سقف ایستگاه بگذاریم. همین‌طور هم اقدام کردیم. پیل احداث شد و روی آن را آسفالت کردیم و بعد از زیر پا کمک تعدادی مکنی و تکنسین تأسیسات زیرزمینی کل لوله‌ها و کابل‌ها و لوله آب را به زیر پیل فلزی بستیم و فلاب‌های نگهدارنده را به زیر پیل پیچ کرده و در چند نقطه هم جوش دادیم و خاک‌برداری تا عمق ۲۵ متری انجام شد. یک شب یک دستگاه پیکان خلاف قانون و مقررات برای مسافرگیری وارد پیاده‌روی روی پیل متوقف شد. این پیل برای تردد عابر پیاده و نگهداری وزن لوله‌ها و کابل‌ها محاسبه شده بود و اصلاً برای تردد نبود. در واقع این پیل در پیاده‌روی بود و احتمال عبور اتومبیل برای آن متصور نبود؛ لذا پس از اینکه چهار نفر مسافر گرفته بود، پیل از روی محل نشیمن‌گاه خود که به‌علت رانش خاک به وجود آمده بود، رها شده و اتومبیل پیکان و پنج نفر سرنشین آن از ارتفاع ۲۵ متری به کف ترانشه سقوط کردند و چهار نفر جان خود را از دست دادند. آقای

گزارش پیشنهاد رشوه زمینس به مقامات

برش

آقای فون بیره از در که بیرون رفت، بلافاصله پیش آقای هاشمی‌رفسنجانی رفتم و موضوع را به او گفتم. بعد طبق فرمایش آقای هاشمی‌رفسنجانی بلافاصله رفتم پیش مقام معظم رهبری و مطلب را به ایشان گفتم. ایشان فرمودند مکتوب کن و مطلب را کامل و مستند به آقای دکتر ولایتی، که آن موقع وزیر امور خارجه بود، منتقل کنم. چون شرح ماجرا را به استحضار مقام معظم رهبری رساندم و ایشان فرمودند مکتوب کنم، هفت صفحه نوشته‌م که جزو سندهای تاریخی کشور است. در این نامه اشاره کردم وقت آن رسیده است که اولاً کنترل کنیم و نگذاریم این فسادها اتفاق بیفتد. دوم بازار کشور را به سمت روسیه، هند و چین هدایت کنیم که بتوانیم جنس‌هایی را با کیفیت پایین‌تر ولی با قیمت خیلی ارزان‌تر، مثلاً یک پنجم و یک هفتم، بخریم. به عبارت دیگر با منابع کمتر قدرت خرید بیشتر پیدا کنیم و به سمتی برویم که توان ساخت داخل را افزایش بدهیم. این جنگ، جنگ ناچوانهردانه‌ای است. نفت ما را به ثمن بخش می‌خرند و محصولات را خیلی گران به ما می‌فروشند. برای اینکه محصولات‌شان را بفروشند یک درصدی رشوه و کمیسیون و دلالی به این و آن می‌دهند و مملکت را چپاول می‌کنند.

بودیم، تأمین کردیم. برای سنگ کف ایستگاه‌ها از سنگ‌های گرانیتی که از معدن کلاردشت استخراج و در کارخانجات سنگ‌بری بخش خصوصی برش و ساب می‌دادیم، استفاده می‌کردیم. تنوع رنگ و جنس را هم با معاوضه سنگ‌های گرانیتی تولیدی مترو در کلاردشت و تولیداتی که توسط بخش خصوصی در کشور انجام می‌شد، انجام می‌دادیم. برای پروژه مجتمع پژوهشگاهی امام خمینی در شهر قم هم شن و ماسه را از کرج به قم می‌بردیم و بتن با کیفیت بالا آنجا تولید می‌کردیم و هر ۱۵ روز ۳۵۰۰ مترمربع سقف و ستون اجرا می‌کردیم.

بازدیدها از مترو

بازدیدها با هدف فرهنگ‌سازی و نشان‌توان کشور در شرایط جنگ تحمیلی و تحریم‌ها انجام می‌شد و در این باره بیش از ۲۰۰ هزار نفر از دانشجویان، دانش‌آموزان، استادان دانشگاه‌ها، علما و طلاب علوم دینی، مسئولان دولتی، نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی، سفراء هنرمندان، فرماندهان ارتش و سپاه پاسداران، رؤسای جمهور و مقام معظم رهبری و نخبگان داخلی و خارجی (منظور نخبگان ایرانی مقیم خارج)، از تونل‌ها، ایستگاه‌ها و سازه‌های پانگاهی زیرزمینی در حال احداث بازدید کرده‌اند. آنها نظرات خود را به صورت مکتوب یا در مصاحبه‌های پایان بازدیدها ثبت کرده‌اند که گنجینه ارزشمندی است و علی‌القاعده باید در آرشیو روابط عمومی مترو قابل دستیابی و بهره‌برداری پژوهشگران و دانشجویان قرار گیرد. به اسامی تعدادی از بازدیدکنندگان در ذیل اشاره می‌کنم:

بازدید مقام معظم رهبری در تاریخ ۱۱ دی ۱۳۷۵ (که به سخنرانی ایشان در بازدید و انعکاس‌های رسانه‌ای داخلی و خارجی مراجعه شود)، آقای هاشمی‌رفسنجانی (چندین بار)، آقای سیدمحمد خاتمی (۲ بار)، آقای مهندس میرحسین موسوی (۲ بار)، آیت‌الله علی‌مشکینی (یک بار)، آیت‌الله موسوی اردبیلی (یک بار)، آیت‌الله محمد یزدی (یک بار)، حاج اسماعیل دولابی (یک بار)، مهندس مهدی بازرگان (یک بار)، دکتر حامی (یک بار)، معاون نخست وزیر چین و وزیر آموزش و پرورش چین، وزیر مسکن مالزی، آقای اردوغان، سفیرای مقیم تهران، هنرمندان، کارگردان‌ها و نویسندگان صدا و سیما و سینما (دو بار)، ۲۵۰ نفر از استادان و نخبگان ایرانی مقیم آمریکا و کانادا، هیأتی عالی رتبه شامل چند وزیر و نماینده پارلمان از آلمان، استادان دانشگاه‌ها و دانشجویان، گروه‌های دانش‌آموزان دبیرستانی، خبرنگان، مردم (کسانی که در اطراف ایستگاه‌ها و هواکش‌ها کارگاه‌های مترو زندگی می‌کردند یا کسب و کار داشتند)، فرماندهان ارتش، فرماندهان سپاه پاسداران، خبرنگاران، روحانیون و واعظی که قبل از همه اول محرم شانزدهم شهرها و روستاها بودند، استادان از تعدادی از فرمانداران و شهرداران کشور، مدیران عامل و اعضای هیأت مدیره بانک‌ها، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و استادان حوزه‌های علمیه.

من گوش نکردم و به‌طور شبانه‌روزی ادامه دادیم. بعد هم بیش از ۱۰ نفر از عوامل حراستی ورزیده را گذاشتم که اگر عوامل شهرداری آمدند، حساسی حال‌شان را جابوازند. آقای اسعدی و اشرفی هم با شهردار منطقه ۱۲ و شهرداری ناحیه مذاکره کردند و تعدادی کارت به چند نفر از عوامل شهرداری دادند که آنها هم در صورت مراجعه به صورت شبانه‌روزی بتوانند نیازهای خود را خریداری کنند. تقریباً پنج ماه بعد هم فروشگاه شهروند در جنوب شرقی میدان آرژانتین و نزدیک پارکینگ بیهقی افتتاح شد. دلیل اینکه ما فروشگاه تعاونی مصرف را در چهارراه کالج راه‌اندازی کردیم به این دلیل بود که به علت وضعیت جنگی و با آینده‌نگری، ما مرکز فرمان مترو را از روی زمین به زیرزمین بردیم و به جای اینکه خاک‌ها را لایه لایه بگوییم و حدود ۲۱ متر را با خاک پر کنیم، در سه طبقه که هر طبقه ۲۵۰ مترمربع وسعت داشت با ستون‌هایی به قطر ۱٫۵ متر فضایی ساختیم که در وضعیت عادی به‌عنوان فروشگاه و پارکینگ استفاده شود و بتوانیم یک ساختمان هشت طبقه هم روی آن بسازیم و با پر کردن کیسه‌های شن، در زمان جنگ یک سنگر مستحکم حتی برای مقابله با قوی‌ترین موشک‌ها ایجاد کنیم که مرکز فرمان بدون آسیب‌پذیری حرکت قطارهای مترو را مدیریت کند.

نحوه تأمین مصالح (شن و ماسه و بالاست و سنگ‌های تزئینی)

ما در منطقه ملارد کرج اجازه برداشت مصالح شن و ماسه طبیعی از رودخانه کرج را از استانداری تهران و فرمانداری شهر کرج گرفته و با نصب چند سنگ شکن و ماسه شور، بیش از ۶ میلیون تن شن و ماسه مرغوب تهیه و شبانه‌به‌تهران حمل می‌کردیم و در بچینگ پلانت‌هایی (Batching Plant) که در شمال، شرق، غرب، مرکز و جنوب و تعدادی از کارگاه‌ها احداث کرده بودیم، ظرفیت تولید بیش از سه هزار مترمکعب بتن را در شبانه‌روز ایجاد کرده بودیم. با مجوزهای خاصی هم که از شورای ترفیک شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی گرفته بودیم، تراک میکسرهای مترو در ۲۴ ساعت اجازه تردد داشتند و عملیات بتن‌ریزی در ایستگاه‌ها، هواکش‌ها، تونل‌ها، کارخانجات تولید قطعات پیش‌ساخته بتنی و تیرهای بتنی تا ۱۷ متری، سنگ‌ت ساز، پارکینگ‌ها و ساختمان‌های در حال احداث را امکان‌پذیر کردند. برای تولید تراورس شامل چند شرکت دی وی داگ (Dewdag) آلمان خریداری و در کارگاه جوانمرد قصاب نصب و راه‌اندازی کردیم و برای اولین بار تراورس‌های بتنی دی وی داگ را در کشور تولید کردیم که در قیاس با تراورس‌های وسلو (Voslo) که توسط شرکت راه آهن و بخش خصوصی در کشور تولید می‌شد، مزایای فنی و اقتصادی بیشتری داشت. با مالاست مورد نیاز برای مسیرهای تهران تا مهرشهر و گارژ اتفاق در جنوب تهران تا بهشت زهرا را از معدنی که در سرخه حصار گرفته و با نصب سنگ شکن و ماشین‌آلات تجهیز کرده