

وَأَنزَلْنَا مِنْ سُلَيْمَانَ فَكَلَّمَهُ
وَاللَّهُ أَعْلَمُ

هندسه در رزم

جلد سوم

به کوشش:
عباس حیدری مقدم



امشارت نوز دا نظامی
و دفاعی

سرشناسه: حیدری مقدم، عباس، ۱۳۴۱ -

عنوان و نام پدیدآور: تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس / عباس حیدری مقدم.

مشخصات نشر: تهران: موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، انتشارات، ۱۳۹۸.

مشخصات ظاهری: ۳ ج.

شابک: ج. ۱- ۸۱-۶۷-۸۰۹۴-۶۰۰-۹۷۸؛ ج. ۲- ۷۸۴-۸۰۹۴-۶۰۰-۹۷۸؛ ج. ۳- ۷۷۷-۸۰۹۴-۶۰۰-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیا

مندرجات: ج. ۱. مهندسین خاکی. - ج. ۲. هندسه در رزم. - ج. ۳. جنگ آب و مهندسی در

عملیات های آبی خاکی.

موضوع: جهاد سازندگی

موضوع: جنگ ایران و عراق، ۱۳۵۹-۱۳۶۷ -- مهندسی و ساختمان سازی

موضوع: Iran-Iraq War، ۱۹۸۰-۱۹۸۸ -- Engineering and construction

شناسه افزوده: موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس. انتشارات

رده بندی کنگره: DSR۱۶۲۷

رده بندی دیویی: ۹۵۵/۰۸۴۳

شماره کتابشناسی ملی: ۵۸۰۳۷۱۲



نام کتاب: هندسه در رزم تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس (جلد دوم)

به کوشش: عباس حیدری مقدم

ناشر: انتشارات موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

ویراستار: عبدالله حکیم

صفحه آرای: علیرضا زمانی

طرح جلد: هست استودیو

نوبت چاپ: اول، ۱۳۹۸

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: ۶۰۰۰ تومان

شابک: ۷-۷۷-۸۰۹۴-۶۰۰-۹۷۸

نشانی: میدان ونک - بزرگراه شهید حقانی، خیابان سرو، جنب مترو حقانی، موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۷۰۱۹

فهرست

پیش‌گفتار ----- ۱۵

فصل اول - جنگ آب در دفاع مقدس

۲۵	تعاریف، تاریخچه و اهداف جنگ آب
۲۸	تکمیل کردن طرح پدافندی خودی...»
۲۹	جنگ آب، فرصتی برای تصمیم‌گیری
۳۱	اصل صرفه‌جویی و تمرکز در جنگ آب
۳۶	اولین جنگ آب را خدا شروع کرد!
۴۱	اسنادی از سلاح برنده آب در مقابل تهاجم دشمن
۶۶	هنر آب در اوایل جنگ به روایت اسناد
۶۹	مهندسی آب در جنگ هشت‌ساله
۷۵	اولین طرح رسمی جنگ آب
۸۱	افسر خلاق شهربانی
۸۲	جنگ آب در نجات اهواز
۸۶	باتلاق، عاملی برای فرار دشمن
۸۷	طراحی نبرد با آبی که دشمن سرازیر کرده بود
۹۲	کانال ادب (شاهکار مهندسی رزمی)
۹۶	تشکیل کمیته آب در جنگ
۱۰۰	کانال سلمان
۱۰۴	هندسه در خدمت رزم
۱۰۸	شاهکار مهندسی برای تهدید و تصرف بصره
۱۱۱	جنگ آب در جزایر مجنون هورالعظیم

فصل دوم - مهندسی در عملیات‌های آبی خاکی

۱۱۹	عملیات خیبر
۱۲۰	جُفیر تا کوشک
۱۲۲	جزایر مجنون
۱۲۵	محور طلائیة
۱۲۹	سوئیب
۱۳۲	کوشک
۱۳۷	حریفی به نام آب
۱۳۹	هدایت آب به سمت دشمن
۱۴۰	تانک مین‌روب
۱۴۱	طراح پل خیبر
۱۴۳	عملیات متحرک هوایی در خیبر
۱۴۴	خیبر، مجموعه‌ای از انواع مانورها
۱۴۵	ضعف عملیات خیبر
۱۴۶	دروس دانشگاهی مهندسی در هور
۱۴۷	نقطه‌ی عطف مهندسی سپاه و جهاد
۱۴۹	پل عظیم خیبر بر روی هورالعظیم
۱۵۳	شاهکار مهندسی در هورالعظیم
۱۶۱	مهندسی رزمی تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) در نبرد خیبر
۱۷۲	مهندسی رزمی، همیشه و همه‌جا!
۱۸۲	گردان مهندسی جهاد نجف‌آباد در نبرد خیبر
۱۸۹	مهندسی نیروی زمینی ارتش در عملیات خیبر
۱۹۵	مهندسی رزمی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) در عملیات خیبر
۱۹۷	هماهنگی و مدیریت جهادی در بحبوحه جنگ
۱۹۹	آب اندازی دشمن
۲۰۳	عملیات بدر
۲۰۴	مهندسی رزمی قبل از عملیات بدر
۲۱۳	گردان مهندسی جهاد نجف‌آباد در عملیات بدر
۲۲۱	پلی روی دجله
۲۳۱	لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) در عملیات بدر
۲۳۶	پل خیبری ۲ در عملیات بدر
۲۳۹	جاده‌ی شهید همت در عملیات بدر
۲۴۱	نقص فنی طرح مانور عملیات بدر
۲۴۴	عملیات بدر، یک عملیات تمام مهندسی
۲۴۶	شکست در عملیات بدر

فهرست

۲۴۹	عملیات والفجر ۸
۲۵۰	مطالعات فنی مهندسی سه سال قبل از عملیات
۲۵۲	حماسه عبور از اروند
۲۵۳	مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر ۸
۲۵۷	عملیات عبور از اروند
۲۶۳	مأموریت ناتمام
۲۶۵	مهندسی آب در تثبیت مواضع رزمندگان
۲۶۸	مهندسی یگان دریایی سپاه در عبور از اروند
۲۷۶	گردان مهندسی جهاد نجف آباد در عملیات والفجر ۸
۲۸۰	لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) در تصرف فاو
۲۸۵	پل شناور روی اروند در منطقه خرمشهر
۲۸۶	قرارگاه مهندسی صراط در عملیات والفجر ۸
۲۸۸	مهندسی جهاد در آماده سازی منطقه عملیات
۲۹۲	عملیات عبور از اروند
۲۹۸	عملیات بارگیری و تخلیه بار در ساحل اروند
۳۰۰	اسکله های ابتکاری بارگیری در ساحل اروند رود
۳۰۲	کانال حضرت ابوالفضل (ع) در فاو
۳۰۹	تلاشی از نوع جهاد برای عبور از اروند
۳۱۲	عملیات مهندسی آب در فاو
۳۱۶	طرح های عبور از اروند
۳۲۰	شناور ابتکاری طارق
۳۲۶	ستاد فوریت های جنگ
۳۲۹	بیمارستانی مجهز در دل میدان نبرد (فاو)
۳۳۱	مهندسی در پایان جنگ
۳۳۷	عملیات کربلای چهار
۳۳۸	نبود اصل غافلگیری در عملیات کربلای چهار
۳۴۰	تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) در عملیات کربلای چهار
۳۴۴	مهندسی تیپ ۳۲ انصارالحسین سپاه
۳۴۴	در عملیات کربلای چهار
۳۴۸	عملیات کربلای پنج (شلمچه)
۳۴۹	جاده ی امام رضا (ع)
۳۵۱	پنج ضلعی
۳۵۶	سقوط مقر سپاه ۱۱ ارتش عراق در شلمچه
۳۵۹	مهندسی تیپ ۳۲ انصار در شلمچه
۳۶۳	منابع و مأخذ
۳۶۷	تصاویر

تقدیم به

شهادت و پیشکسوتان مهندسی رزمی سپاه پاسداران،
جهاد سازندگی و ارتش جمهوری اسلامی ایران.

«... در دوران دفاع مقدّس، مهندسین واقعاً آنجا
سربازان ازجان گذشته‌ای بودند که همه‌ی توانایی
خود، نیروی خود، استعداد خود، هنر و نبوغ خود را
در جنگ به کار گرفتند. می‌توان گفت هر روزی یک
پدیده‌ی نواز این جوان‌های با استعداد که رشته‌های
مهندسی را طی کرده بودند، بُروز پیدا می‌کرد...»

فرمانده‌ی معظم کل قوا (دامت ظلّه‌العالی)
در دیدار با اعضای ستاد بزرگداشت روز ملی مهندسی - ۱۳۹۳/۱۱/۶



به نام او
که قلم را به قسم
به تقدس برآورد

انقلاب اسلامی و دفاع مقدس، مقطعی مهم، اثرگذار و سرنوشت ساز در تاریخ درخشان ایران زمین و سرمایه ای عظیم از میراث فکری، فرهنگی و تمدنی کشور عزیزمان است که باید به درستی معرفی شود و برای نسل های آینده محفوظ و ماندگار بماند. آیندگان باید این بازه بی نظیر تاریخ را به خوبی بشناسند و به طور ویژه بدانند که در نیم قرن اخیر چه ماجراهای تلخ و شیرین و چه حادثه هایی بر کشور و ملت ایران گذشته است. این آگاهی، تضمین کننده انتقال فرهنگ و ارزش های پربار این سرزمین به نسل های بعد و پلی برای انتقال تمدن بین نسلی به شمار می آید. در واقع این آگاهی ضامن حفظ و بقای اهداف و آرمان های انقلاب اسلامی خواهد بود و ارزش هایی را که پاک ترین جوانان وطن، گران بهاترین دارایی خود را به پای آن نثار کردند، پایدار و جاودانه خواهد نمود.

مراکز هم چون موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس که ویژگی های کم نظیر و کارکردی فرا ملی، فرا جناحی و فرا دستگاهی دارند می توانند پیش از تحقق این رسالت تاریخی و ملی باشند. این مهم مستلزم آن است که موزه از همه ظرفیت های بالقوه و بالفعل خود بهره گیرد و با ایجاد گفتمان نخبگانی و فرهنگ سازی عمومی، زمینه استفاده از تجارب و اندوخته های فکری، فرهنگی و ارزشی پیشکسوتان و ایثارگران عرصه حماسه، مقاومت، استقلال و سربلندی کشور را برای بهره گیری نسل نو فراهم آورد. یکی از ظرفیت های راهبردی موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس که می تواند این مأموریت

خطیرا با ظرافت، هنرمندی و مانایی انجام دهد، حوزه نشر، کتاب و مطالعه است. کتاب به عنوان میراث ماندگار فرهنگ بشری و قلم به مثابه بی همتا ترین ابزار ثبت و ضبط دستاوردهای فکری و فرهنگی انسان، بهترین شیوه برای به تحریر و تصویر درآوردن گفتمان انقلاب اسلامی و عرضه آن به نسل های آینده است.

از این رو، موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس با درک این مسئولیت گرانسنگ و حساسیت های مترتب بر آن، به تدوین و انتشار مفاهیم اصیل و ناب انقلاب اسلامی و دفاع مقدس و فرهنگ مقاومت همت گماشته و می کوشد آثاری فاخر و در تراز مخاطبان فهیم و علاقه مند به این راه پرافتخار ارائه نماید.

امید که در پیشگاه خداوند متعال، اولیا و شهدای راه حق، به ویژه ایثارگران و شهیدان انقلاب اسلامی و دوران پرافتخار پس از آن رو سپید و سرافراز باشیم. ان شاء الله.

انتشارات موزه انقلاب اسلامی

و دفاع مقدس

سخن اول

وقتی از تاریخ شفاهی سخن به میان می‌آید، یعنی صراحت و صداقت، اخلاص مخلص، زبان گویای دل، آنچه سال‌ها در انتظار شنیده شدن بوده، گنجی که از گنجینه‌ی اسرار خارج شده، مرادی که مریدانش در انتظار نشسته‌اند، استادی که باید از او پرسید، یعنی تجارب گران‌بهایی که در قبال آن بالاترین هزینه‌ها که جان و عمر انسان‌هاست، صرف شده است.

ولی آنجا که موضوع تاریخ شفاهی، دفاع یک ملت از همه‌ی هستی‌اش باشد، دیگر قلم شکسته‌ی امثال بنده‌ی حقیر به راحتی نمی‌تواند به محدوده‌ی آن دوران قدم بگذارد! چگونه می‌توان از کوچه‌پس‌کوچه‌های شلوغ این دوران، میدان عشق و معبرایثار را دید و از آن سخن گفت؟ اگر امروز گله‌هایی هست که چرا هنرمندان در این عرصه‌ی تاریخی پرافتخار ایران‌زمین (دفاع مقدس) کمتر پای می‌گذارند، می‌توان یک دلیل مهم آن را عدم جرئت شخصی خیلی از افراد این قشر حساس برشمرد! چگونه از چیزی سخن بگوییم که خودت لمس نکرده‌ای؟ دست به اقدامی بزنی که بسیار ظریف و شکننده است! از چیزی بگوییم که هنوز عاملان آن شاهد و حاضرند. ادای حق مطلب، فقط با نشستن پای صحبت یاران ماندگار آن دوران مقدس امکان‌پذیر است.

به طور مسلم برای بیان حقیقت آنچه واقع شده باید حداقل چند روزی با خالقان آن دوران حشرونشر داشته باشیم وگرنه داستان راستان ما چهره‌ی افسانه به خود خواهد گرفت! پس چه باید کرد؟ جواب آن پیشروی ماست. هرچند دیدن این گنجینه‌ی خاکی کمی گردوغبار زمان به خود گرفته ولی دست نخورده و دیدنی از زبان شاهدان صادقی که آن سوی محفل با محاسنی سپید مقابل ما نشسته‌اند تا از آنان بشنویم آنچه را تاکنون نشنیده‌ایم و با افتخار و غرور پای محفلی بنشینیم که روزگاری میهمان ضیافت الهی بوده‌اند. آنان که اجرو مزد خود را در معامله با خالق هستی به غیر حساب دریافت کرده‌اند.

لذا قلم را کنار می‌گذاریم و زانوی ادب می‌زنیم تا محصل این اساتید بزرگ و میهمان این عزیزان باشیم. شاید مرواریدی از این صدف‌های سپید دریابیم.

دکتر علی اصغر جعفری

مدیرعامل موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

پیش‌گفتار

با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در بهمن ۱۳۵۷ دشمنان این نظام اسلامی که دورانی را با سلطه‌ی سیاسی و اقتصادی کشور با ترفندهای مختلف و طی قراردادهای ناعادلانه به غارت منابع این ملت مشغول بودند، با خشم و غضب نهفته‌ی در پی تحمیل اراده سیاسی خود به حکومت نوپای اسلامی بودند.

به طور طبیعی با بروز انقلاب اسلامی، یکسری تغییر و تحول سیاسی و اجتماعی در کشور رخ داد. وابستگان رژیم گذشته در پی وارد کردن ضربات مهلکی بودند تا شاید یکبار دیگر همچون گذشته با اجرای آشوب‌های اجتماعی یا کودتاهای نظامی، نظام شاهنشاهی خلع شده را به مسند قدرت بازگردانند.

ساختار سیاسی و اداری کشور به هم ریخته بود. بسیاری از مدیران ارشد از کشور فرار و یا خارج شده بودند. بعضی گروه‌های سیاسی، اعتقادی و تجزیه طلب فرصت را برای اجرای اهداف خود مناسب می‌دیدند! با فرار فرماندهان عالی رتبه، ارتش در شرایط بسیار نامناسب قرار گرفته و کنترل فرماندهی خود را از دست داده بود. با ترور شخصیت‌های سیاسی، نظامی و مغزهای متفکر ایدئولوژیک کشور از جمله شهید مطهری، شهید مفتاح، شهید عراقی، شهید سپهبد قری (رئیس ستاد مشترک ارتش) و مرحوم آیت الله هاشمی رفسنجانی در جهت قطع کردن شاخه‌های این درخت نوپای انقلاب اسلامی، فضای امنیتی آلوده‌ای بر کشور حاکم شده بود! در این شرایط بحرانی و متزلزل کشور، سردمداران رژیم بعث عراق فرصت را غنیمت شمردند تا به بهانه اختلافات مرزی ده‌ها ساله‌ی خود با ایران، وارد فضای سیاسی جدید و بازی خطرناکی شوند تا شاید در پناه قدرت برتر نظامی خود در آن موقعیت زمانی، اراده‌ی سیاسی خود را بر ایران تحمیل کنند.

در این وضعیت بود که صدام حسین عبدالمجید تکریتی (معاون وقت ریاست جمهوری عراق) طی کودتایی آرام و درون حزبی علیه رئیس جمهور کشورش (حسن البکر) در تیرماه ۱۳۵۸ یعنی حدود چهار ماه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به منصب حکومت حزب بعث عراق نشست! صدام که خودش چند سال قبل در زمان تصدی پُست معاون رئیس جمهور عراق برای رفع اختلافات مرزی کشورش با شاه ایران، عهدنامه‌ی ۱۹۷۵ الجزایر را امضا کرده بود، چون در آن قرارداد موفق به تحمیل اراده و خواسته‌های کامل کشورش به ایران نشده بود و از مفاد این قرارداد رضایت کامل نداشت، بروز انقلاب اسلامی و این موقعیت پیش آمده را فرصتی مناسب برای تحمیل اراده‌ی خود بر ایران متزلزل

و انقلابی می‌دید. لذا از همان ابتدای حکومتش در پناه وحشت سردمداران مرتجع عرب منطقه از ایران اسلامی و نارضایتی سلطه جویان شرق و غرب دنیا از بروز انقلاب اسلامی در منطقه‌ی حساس خاورمیانه و در سایه سکوت و حمایت پنهان سازمان ملل، مقدمات رویارویی با انقلاب اسلامی ایران را به اشکال مختلف زمینه‌سازی می‌کرد:

- ایداء، اخراج و مصادره اموال منقول و غیرمنقول حدود ۵۰۰۰۰ نفر از اتباع شیعه مذهب عراق به اتهام ایرانی الاصل بودن آنان؛
 - پناه دادن به بسیاری از فراریان نظامی و وابستگان رژیم شاه مخلوع ایران در عراق؛
 - ایجاد دفتر به اصطلاح آزادی بخش خوزستان برای تحریک ایرانیان عرب زبان علیه جمهوری اسلامی ایران؛
 - آموزش، تسلیح و تحریک برخی سران عشایر عرب خوزستان برای درگیری‌های متعدد با نام سازمان آزادی بخش خلق عرب؛
 - مهم‌تر از همه حمایت و پشتیبانی همه‌جانبه از گروهک‌های متعدد مزدور به اصطلاح خلق کُرد ایران، با هدف ایجاد آشوب و تجزیه طلبی کردستان.
- همزمان با این اقدامات حزب بعث عراق، امریکا با استفاده ابزاری از این فرد مغرور و خطرناک (صدام) برای رسیدن به اهداف کلان خود در منطقه، ضمن حمایت پنهان از اقدامات سردمداران عراق، خودش نیز اقدامات مختلفی را علیه ایران آغاز کرد:
- حمایت متنوع نظامی (آموزش و تجهیز سلاح) از گروهک‌های تجزیه طلب کردستان به نام‌های کومله، دموکرات، رزگاری، خبات و...؛
 - جاسوسی و تحریک سیاسی بعضی سیاسیون ایران برای ایجاد اختلاف و عقیم ماندن اهداف انقلاب اسلامی از سوی سفارت خود در تهران. البته این لانه‌ی جاسوسی با قیام خودجوش تعدادی دانشجوی انقلابی (با نام دانشجویان پیرو خط امام) در ۱۳ آبان ۱۳۵۸ اشغال و این فتنه‌گاه علنی تا حدودی خاموش شد
 - قطع رابطه‌ی سیاسی و اقتصادی با ایران در تاریخ ۱۳۵۹/۱/۱۹ (۱۳ ماه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی)؛
 - حمله نظامی امریکا به ایران به بهانه آزادسازی گروگان‌های جاسوس سفارتخانه خود در تاریخ ۱۳۵۹/۲/۵

- حمایت از کودتای نافرجام نقاب با محوریت پایگاه هوایی شهید نوژه همدان در تیرماه ۱۳۵۹ (دو ماه قبل از شروع تهاجم سراسری ارتش عراق)؛
- تشدید تحریم همه جانبه و بلوکه کردن حساب های ایران در بانک های خارجی، با همراهی دولت های اروپای غربی؛
- ملاقات محرمانه برژینسکی، مغز متفکر و تصمیم گیرنده ی امریکا با صدام در مرز عراق - اردن! (دو ماه قبل از آغاز تهاجم سراسری ارتش عراق به ایران) این ملاقات به نظر کارشناسان نظامی و سیاسی نوعی چراغ سبز حمایتی امریکا از تهاجم نظامی عراق علیه ایران محسوب می شود. با این زمینه سازی ها، ارتش عراق اقدامات نظامی پراکنده خود را آغاز کرد؛
- اولین تجاوز نظامی عراق به ایران، حمله هوایی به شهر مرزی مهران در ۱۳/۱/۱۳۵۸ (۴۹ روز بعد از پیروزی انقلاب اسلامی)؛
- حمله زمینی یک گروه از ارتش عراق به قصر شیرین در ۱۴/۱/۱۳۵۸؛
- حمله هوایی به تأسیسات نفتی مهران در ۱۸/۱/۱۳۵۸؛
- حمله هوایی و توپخانه ای به شهر مهران در ۸/۳/۱۳۵۹ که منجر به شهادت ۱۲ نفر از مردم و زخمی شدن ۳۶ نفر گردید؛
- حمله موشکی به مهران در ۱۲/۶/۱۳۵۹ (۱۹ روز قبل از آغاز رسمی تهاجم سراسری ارتش عراق) که در این تهاجم دو نفر به شهادت رسیدند و پنج نفر مجروح شدند؛
- بمباران شهر قصر شیرین در ۱۳/۶/۱۳۵۹؛
- اشغال ارتفاعات خان لیلی قصر شیرین در ۱۶/۶/۱۳۵۹؛
- اشغال ارتفاعات میمک ایلام در ۱۹/۶/۱۳۵۹ و تصرف پاسگاه های مرزی رشیدیه، طاووسیه و صفریه ایران در ۲۶/۶/۱۳۵۹ (پنج روز قبل از آغاز جنگ) که در این روز یک فروند هواپیمای شکاری میگ ۲۱ متجاوز عراقی با موشک فونیکس هواپیمای اف ۱۴ ایران در خاک کشور ساقط گردید؛
- تا قبل از آغاز رسمی جنگ هشت ساله علیه ایران، ارتش عراق بیش از ۶۳۷ بار، شهرها، روستاها و مراکز حیاتی ایران را هدف بمباران هوایی، آتش توپخانه و تانک خود قرار داد. می توان گفت با قطع رابطه امریکا با ایران در ۱۹/۱/۱۳۵۹، تجاوز نظامی ارتش عراق علیه ایران صورت جدی تری به خود گرفت. ۱۰

تهاجم و تجاوز رسمی ارتش عراق به سرزمین ایران در ساعت ۱۱ صبح روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ با شلیک یک گلوله توپ توسط صدام حسین (رئیس جمهور وقت عراق) با هدف تجزیه ایران و در نهایت براندازی نظام جمهوری اسلامی ایران آغاز شد. در هفته‌های آغازین تهاجم دشمن، سازمان نابسامان و به هم ریخته ارتش جمهوری اسلامی ایران تنها با ۴ لشکر ادغام شده‌ی فاقد فرماندهی لازم و نیروی متخصص و حتی سرباز کافی، به علت تصویب و اجرای کاهش دوران خدمت سربازی به یک سال، در مقابل ۱۲ لشکر منسجم، مجهز و آماده عراق قرار گرفت! سپاه پاسداران تازه تأسیس شده با سازمان و مأموریت امنیتی نیز ظرفیت و توانایی برای مقابله با تهاجم یک ارتش کلاسیک را نداشت. با این شرایط سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و نظامی ایران، جوانان بی‌نام‌ونشان و دوستان انقلاب اسلامی از تمام اقشار سازمانی و غیرسازمانی از ارتش، ژاندارمری، سپاه، جهاد سازندگی، شهربانی و کمیته انقلاب اسلامی گرفته تا داوطلبین مردمی در اوج مظلومیت و ایثار، تنها با روحیه و اعتقادات راسخ دینی و ملی و با استفاده از خلاقیت‌ها و ابتکارات ابتدایی توانستند در صحنه نبرد با این دشمن متجاوز و مغرور، سربلند شوند.

برای ثبت دفاع مقدس هشت ساله، صدها هزار نفر در سازمان‌های رزم ارتش، سپاه، ژاندارمری (مرزبانی و امنیت روستاها، شهربانی و کمیته انقلاب اسلامی (انتظامی و امنیتی) برگ زرینی در تاریخ ایران اسلامی به یادگار گذاردند و آثار متنوعی در این زمینه در قالب فیلم و کتاب ارائه شده است ولی به دلایل مختلفی واقعیت همه آنچه اتفاق افتاده، بازگو و ارائه نشده است! به خصوص که فعالیت‌های پشتیبانی رزمی کمتر به نمایش گذاشته شده است. در حالی که برای مهیا کردن شرایط رزم یک رزمنده، می‌بایست بیش از ۱۰ نفر در قالب یگان‌های پشتیبانی رزمی و پشتیبانی خدمات رزمی تلاش و فعالیت کنند. به قول یکی از دوستان، همان طوری که در میدان فوتبال، ۱۰ نفر تلاش می‌کنند تا یک نفر گلزنی کند. در میدان جنگ، عملکرد نیروهای پیاده که مستقیماً با دشمن درگیر می‌شوند و هدف را تصرف می‌کنند، بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرد و کمتر، از نقش یگان‌های پشتیبانی رزمی و پشتیبانی خدمات رزمی یاد می‌شود! مهندسی رزمی در دفاع مقدس نیز به رغم کمبود شدید امکانات مهندسی، به خصوص در اوایل جنگ، با استفاده از امکانات محدود محلی و وضعیت طبیعی زمین توانست با خلاقیت و ابتکار مهندسین جوان و حماسه‌آفرینی تاریخی نوجوانان و جوانان داوطلب از تمام اقشار این ملت عزیز، صحنه‌هایی در میادین نبرد با دشمن متجاوز بیافریند که مورد بهت و تعجب دوست و دشمن قرار گیرد! با گسترش جنگ و سیر تکاملی مهندسی رزمی،

رزمندگان این رسته فنی تخصصی اقداماتی انجام دادند که در نوع خود و شرایط خاص آن دوران، نوعی شاهکار مهندسی محسوب می‌شود ازجمله:

- ساخت و نصب پل شناور ۱۴ کیلومتری خیبر بر روی هورالعظیم جهت عبور خودرو در عملیات خیبر برای پشتیبانی از رزمندگان مستقر در جزیره مجنون؛
- احداث جاده ۱۴ کیلومتری به عرض ۱۷ متر بر روی هورالعظیم ظرف مدت کمتر از دو ماه؛
- طراحی واحداث پل ثابت لوله‌ای بر روی رودخانه خروشان اروند به طول ۹۰۰ متر و عرض ۱۲ متر برای عبور انواع خودرو و تجهیزات سبک و سنگین؛
- احداث کانال سلمان به طول ۸۰ کیلومتر و عرض ۱۰۰ متر برای انتقال آب به منطقه شرق بصره و اجرای جنگ آب علیه دشمن.

براین اساس بعد از گذشت ۲۴ سال از پایان جنگ هشت ساله، ابتدای سال ۱۳۹۱ مسئولین معاونت پژوهش موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس تهران تصمیم گرفتند ضمن برنامه‌ریزی و هماهنگی برای ثبت تجارب و انتقال گنجینه عظیم دفاع مقدس، بخش مهندسی این دوران را نیز با دعوت از پیش‌کسوتان این رده مهم و مؤثر در دفاع مقدس با همت مخلصانه عزیزانی همچون محمدرضا مشفق‌خامنه و غلامعلی سپهری طی ۹۱ جلسه دو ساعته در طول ۲۸ ماه متناوب (خرداد ۱۳۹۱ تا شهریور ۱۳۹۳) با حضور فرماندهان و مدیران مهندسی رزمی سپاه پاسداران، جهاد سازندگی و ارتش، مطالب شفاهی ارائه شده را به شکل مصور ثبت کنند.

محتوای جلسات با مدیریت مصطفی آذرمی توسط سرکار خانم زینب پاک‌نهاد طی ۱۷۵۶ ساعت کار به مدت ۱۰ ماه (آبان ۱۳۹۵ تا مرداد ۱۳۹۶) در ۳۷۵۱ صفحه پیاده‌سازی شد. برنامه‌ی تدوین و آماده‌سازی برای چاپ و نشر این برنامه مهم در آذرماه ۱۳۹۶ در دستور کار بخش تاریخ شفاهی موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس تهران قرار گرفت. مطالب پیاده شده به مدت ۱۶۴۰ ساعت در طول ۲۲۰ روز طی ۱۱ ماه (آذر ۱۳۹۶ تا مهر ۱۳۹۷) تدوین گردید. نکته قابل توجه اینکه با هدف کیفیت‌بخشی از مجموع ۳۷۵۱ صفحه مطالب پیاده شده، در نهایت ۹۲۰ صفحه تدوین و برای چاپ آماده شد. محتوای تدوین شده با تفکیک موضوعی در سه جلد مجزا ساماندهی شده است. جلد اول به پیدایش مهندسی رزمی در جنگ تحمیلی ۸ ساله، خلاقیت و ابتکارات مهندسی، ساختار و سازمان مهندسی رزمی و خاطرات متنوع نیروهای مهندسی رزمی در دفاع مقدس اشاره شده است. جلد دوم مربوط به مهندسی رزمی در عملیات آفندی دفاع مقدس و در

جلد سوم اختصاصاً مطالب مربوط به جنگ آب و اقدامات مهندسی در عملیات آبی خاکی و عملیات عبور گنجانده شده است.

علی‌ای‌حال، اثری که در پیش رو دارید جلد سوم تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس است. به‌طور مسلّم این اثر، ایرادات و نواقصی در بردارد که بعضی نواقص آن به ذات تاریخ شفاهی برمی‌گردد که گوینده براساس مشاهدات عینی زمانی و مکانی خودش بازگو کرده است. ضمن اینکه بالطبع به علت گذشت زمان طولانی از جنگ، موضوع فراموشی نیز در بیان مطالب و نکات ریز دخیل بوده است. مطالب تدوین شده زیر نظر جناب محمدرضا مشفق‌ی خامنه (از کارشناسان مهندسی سپاه پاسداران) به‌دقت بازنگری و اصلاحات لازم انجام گرفته است. علاوه بر آن، این جلد مجدداً با نظر تخصصی مهندس جمشید سرداری اصلاح شده است.



عباس حیدری مقدم آرائی (تدوین‌گر)

آبان ۱۳۹۷



جلسات تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس - موزه دفاع مقدس - تهران ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲



فصل اول

جنگ آب در دفاع مقدس





عملیات آب مهندسی رزمی

«راوی: محمد رضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«...آب به عنوان یک سامانه‌ی دفاعی طبیعی، یکی از بهترین موانع خودی در مقابل پیشروی و تهاجم یگان‌های زمینی دشمن، اعم از پیاده، زرهی و مکانیزه است. در شرایط نابرابر، عملیات رهاسازی آب می‌تواند به عنوان یک مانع صعب‌العبور در مقابل یگان‌های هجومی دشمن باشد. اراضی مسطح جبهه جنوب و منابع آبی مناسب در خوزستان، راهکار جنگ آب را در ابتدای تهاجم ارتش عراق به ذهن فرماندهان و طراحان جنگ انداخت. تا با آب اندازی در مسیر هجوم گسترده یگان‌های زرهی و مکانیزه دشمن، مانعی سدکننده و یا حداقل گندکننده در مقابل آنها ایجاد کنند و زمان لازم را برای سازمان دهی، برپایی سامانه دفاعی و طراحی عملیات دفاعی مناسب به دست آورد.

تعاریف، تاریخچه و اهداف جنگ آب

جنگ آب عبارت است از بهره‌برداری راهبردی و درمقیاس پایین‌تر، عملیاتی و تاکتیکی از منابع آب در اختیار و اراضی مستعد به منظور ایجاد مانعی گسترده و صعب‌العبور در مقابل یگان‌های پیاده و زرهی دشمن.

این پدیده، یعنی مانع گسترده‌ی آب، زمان لازم را به ما می‌داد جهت بازسازی توان دفاعی، سازمان‌دهی مجدد و تهیه طرح‌های دفاعی اعم از پدافندی و آفندی مناسب و همین‌طور جلوگیری از پیشروی بی‌محابای یگان‌های دشمن که در وضعیت آمادگی رزمی و شایستگی رزمی بالایی بودند. در اثر این پدیده یعنی جنگ آب، اراضی گسترده‌ای از منطقه تحت پوشش را آب فرامی‌گیرد. به‌طوری‌که مانع پیشروی یگان‌های مکانیزه اعم از شنی‌دار، چرخ‌دار و حتی یگان‌های پیاده‌ی دشمن می‌شود. هزینه‌های آفندی و پدافندی دشمن را به شدت بالا می‌برد. آزادی عمل را از دشمن سلب می‌کند و همین‌طور فرصت لازم را برای نیروهای خودی فراهم می‌کند.

می‌توان گفت تاریخ ابتکار و ابداع جنگ آب در جنگ هشت‌ساله، به ابتدای تهاجم ارتش عراق برمی‌گردد؛ زمانی که دشمن بی‌محابا پیش می‌آمد و شهرهای بُستان، هویزه و سوسنگرد حتی حمیدیه اشغال شده بود. اهواز در آستانه‌ی سقوط قرار گرفت. از طرفی ایران هم عمده قوای آماده‌ای نداشت که بتواند جلوی پیشروی دشمن مقاومت کند! اینجا بود که با ابتکار و تدابیری که اندیشیده شد از توان موجود در منطقه یعنی همان اراضی مساعد و شیب مناسبی که از سمت اهواز به سمت خرمشهر به نفع خودی و به ضرر دشمن بود و منابع آبی کرخه‌کور استفاده شد. مشخصاً در ۱۰ آبان ۱۳۵۹ آب کرخه‌کور با تمهیدات خاصی به اراضی منطقه یعنی به شرق رودخانه کرخه‌کور و به سمت نیروهای دشمن سرازیر شد.

زمانی که دشمن در روزهای اول احساس کرد زیرپایش را آب گرفته و یگان‌های زرهی، تانک‌ها و نفربرهای او کم‌کم در گِل فرو می‌روند و می‌تپند! با شناسایی‌هایی که انجام داد متوجه آب اندازی منطقه از سوی ایران شد! قبل از اینکه به خودش بیاید، تعدادی از تانک‌ها، نفربرها و خودروهای او در منطقه تپیدند! عقب‌نشینی گام به گام خود را شروع کرد! یک خاکریز شتاب‌زده چند کیلومتر عقب‌تر احداث کرد. آب همچنان با دبی بالا به سمت دشمن سرازیر و از خاکریزها عبور کرد.

دشمن در شش مرحله چندین کیلومتر عقب‌نشینی کرد. در نهایت در منطقه حوالی سید طاهر واقع در جنوب شرقی اهواز، یک خاکریز اساسی احداث و آن را به دژ تبدیل کرد و جاده اهواز-خرمشهر را بُرید و آب را به شرق جاده هدایت کرد، آب تا دژ مارد در شمال خرمشهر حرکت کرد تا توانست آب منطقه را مهار کند و پشت این منطقه آب گرفته پدافند کند.

جنگ آب که در دفاع مقدس یک پدیده‌ی بدیع و ناشناخته برای خود ما بود. شایسته است برای مخاطبین و حتی بسیاری از نظامیان این قضیه بیشتر باز شود. باید ملاحظات، منظورها و تمهیدات لازم برای اجرای یک عملیات آبی مد نظر باشد و ببینیم چه عواملی در جنگ آب مؤثرند.

دو عنصر عمده در جنگ آب نقش اساسی و محوری دارند، یکی اراضی مساعد و دیگری منابع آب کافی. اراضی مساعد نیز خودش مؤلفه‌هایی دارد از جمله: جنس زمین و درجه‌ی اشباع آن در برابر آب. جنس زمین باید این اجازه را به ما بدهد که روی آن زمین، آب جاری کنیم و درجه‌ی اشباع لازم را داشته باشد و تمام آب در این زمین فرو نرود و بعد از اشباع در یک سطح خاصی متوقف شود. علاوه بر بحث فرورفتن آب، وسعت زمین مطرح است به طوری که جوابگوی نیازمندی‌های تاکتیکی و عملیاتی جنگ آب باشد. شیب طبیعی زمین باید به سمت دشمن باشد تا مؤثر واقع شود.

زمین باید فاقد عوارض مزاحم طبیعی و مصنوعی باشد. در غیراین صورت باید عوارض مرتفع شود تا آب بتواند کاملاً بر منطقه مورد نظر سوار شود. فاصله‌ی زمین مورد نظر به منابع آب باید توجیه پذیر باشد. ارتفاع زمین نسبت به منابع آب و کانال‌ها و مجاری هدایت آب باید پست تر باشد تا آب بتواند روی زمین سوار شود. ارزش اقتصادی و ارزش نظامی زمین توجیه پذیر باشد. یعنی زمینی که تحت پوشش آب می‌بریم به لحاظ اقتصادی باید منافع برتری داشته باشد. ارزش نظامی زمین هم باید از نظر راهبردی و تاکتیکی این ارزش را داشته باشد که زمین بدهیم و زمان را برای به دست آوردن فرصت به دست آوریم. اساساً آیا این زمین برای دشمن اهمیت دارد که ما وقتی آن را زیر آب بردیم، بپذیرد که پشت آن منطقه پدافند کند؟ یا اینکه از این زمین صرف نظر می‌کند و به سادگی محور عملیات خود را تغییر می‌دهد؟ همین‌طور منابع آبی باید پاسخگوی غرقاب کردن منطقه باشد و بتواند استمرار آب در منطقه را تضمین کند. این منابع باید دارای تأمین و حفاظت لازم در برابر تهدید دشمن باشند و به سادگی دست دشمن نیفتند. ایستگاه‌های پمپاژ و نقاطی که ما از آن آب برداشت می‌کنیم اختلاف ارتفاع مناسب با کانال‌های هدایت آب به منطقه‌ی آب‌گرفتنی را داشته باشند. بعد از آن، دانش فنی لازم و توانمندی تاکتیکی نیروهای خودی هم از جنبه‌ی طرح‌ریزی و هم از جنبه‌ی اجرا باید مد نظر قرار گیرد.

منظورهای اساسی جنگ آب عبارت است از:

- توقف پیشروی دشمن
 - صرفه‌جویی در قوا و آزادسازی نیرو برای استفاده در سایر محورها برای یگان یا طرف اجراکننده‌ی جنگ آب
 - جبران کمبود توان پدافندی
 - آفند غیرعامل به قصد عقب راندن دشمن. در واقع وقتی آب به سمت دشمن روانه می‌شود ما به یک آفند غیرعامل^۱ دست می‌زنیم و دشمن را با نیروی آب عقب زده یا او را متوقف می‌کنیم. لذا باید در سازمان رزم و عملیات دشمن اختلال ایجاد و عملیات دشمن را منحرف کند.
 - تأمین و پوشش دهنده جناح‌های آسیب پذیر خودی
 - ایجاد ابتکار و آزادی عمل در اجرای مانور و فراهم کردن آزادی عمل در اجرای عملیات
- مورد نظر برای نیروهای خودی

۱- آفند غیرعامل: عملیات تهاجمی که بدون استفاده از آتش و نیروی نظامی انجام گیرد.

- تأمین زمان لازم برای مجری جنگ آب (زمین دادن و زمان گرفتن)
- افزایش هزینه‌های آفندی و پدافندی دشمن در منطقه‌ی آب‌گرفتگی. چراکه آفند در منطقه‌ی آب‌گرفتگی بسیار سخت است.
- محروم کردن دشمن از اراضی مطلوب و زمین‌های موردنظر
- تأمین حفاظت لازم برای هدف‌های منطقه‌ی پشت آب‌گرفتگی
- محدود کردن تحرکات دشمن به سیل‌بندها و جاده‌های محدود در پشت منطقه‌ی آب‌گرفتگی و حواشی آن
- قطع کردن یا به‌مخاطره انداختن خطوط مواصلاتی دشمن
- تکمیل کردن طرح پدافندی خودی «...»



جنگ آب، فرصتی برای تصمیم‌گیری

راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... درواقع، در جنگ آب دو منظور نهفته شده است: ۱- توقف تحرکات دشمن ۲- ایجاد فرصت برای آماده شدن در مقابله با دشمن. در جنگ آب به تجهیزات خاصی نیاز است. نیروهای پیاده به آسانی نمی‌توانند در منطقه‌ی آب‌گرفتگی تحرک داشته باشند. ماشین‌آلات جنگی، تانک، لودر و بلدوزر معمولاً در مناطق آب‌گرفتگی فعالیت مؤثری ندارند. مگر اینکه این تجهیزات دوزیست باشند. ما در جنگ هشت ساله ماشین‌آلات دوزیست در اختیار نداشتیم. هاورکرافت‌های^۱ ارتش با استعداد پایین، فعالیت‌های خاص و محدودی داشتند. ماشین‌آلات دوزیستی که حالت قایق داشت بسیار انگشت‌شمار بودند. چند دستگاه از ارتش عراق به غنیمت گرفته شده بود که روش بهره‌برداری از آنها هم خاص بود!

در ابتدای جنگ وقتی ارتش عراق با هجوم سراسری خود تا دروازه‌های اهواز پیشروی کرد، عزیزانی همچون مهندس جمشید سرداری که از بازماندگان آن دوران می‌باشند به اتفاق شهید بزرگوار دکتر مصطفی چمران در تاریخ ۱۳۵۹/۸/۱۰ (چهل روز بعد از آغاز جنگ) با آب‌اندازی در منطقه و سرازیر کردن آب کرخه‌کور به مناطق تحت اشغال دشمن جلوی پیشروی دشمن را می‌گیرند و اهواز را از سقوط نجات می‌دهند. با همین طرح و ابتکار، تانک‌های دشمن آرام‌آرام متوقف شده و عقب‌نشینی می‌کنند و در مقابل هجوم دشمن آماده و سرمست توقف ایجاد می‌شود.

آقای سرداری در بحث‌های خود فرمودند که یک گروه از بچه‌های اراک که برای جنگ به جبهه جنوب آمده بودند به ما کمک کردند. مرحوم سرتیپ موسی عزیزآبادی که آن موقع از افسران شهربانی اراک بود و سرهنگ میقانی که ایشان در قید حیات هستند و دیگران طرح داده بودند برای انحراف آب، کانتینرها را پُر از سنگ و شن کرده و داخل رودخانه بیندازیم تا آب را مهار کنیم.

۱ - هاورکرافت: نوعی شناور دمنظوره (آبی خاکی) است که بر روی بالشتکی از هوا حرکت می‌کند و توانایی عبور از پهنه‌های گوناگون بر روی زمین و همچنین گذر از روی آب را دارد.

ابتدا کانتینرها را به صورت عمود و با عرض کمتر انتخاب کردند ولی فشار آب کانتینر را جابه جا می کرد! به ابتکار و تجربه کشاورزان اراکی که همراه آقای عزیزآبادی و آقای میقانی بودند پیشنهاد می دهند موانع داخل آب را به صورت زاویه دار به اصطلاح خودشان «چربند» کنند. لذا یک شمع های سنتی (چوب درخت) را تحت یک زاویه ی ۶۰ درجه روبه بالا، بالادست رودخانه می بندند. آرام آرام شتاب آب گرفته شده و آب منحرف می شود. با این روش آب را به داخل منطقه برمی گردانند و ارتش عراق مجبور به عقب نشینی می شود. بدین طریق جلو هجوم بی محابای دشمن گرفته می شود!...».



اصل صرفه جویی و تمرکز در جنگ آب

«راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...مقوله‌ی جنگ آب، پدیده‌ای بود که در همان ماه‌های اول دفاع مقدس به فکر مسئولین و فرماندهان رسیده بود. چون سیل بسیار گسترده‌ی بهمن ۱۳۵۸ مناطق وسیعی از خوزستان را فرا گرفته بود و دسترسی به مناطق مختلف فقط از طریق جاده‌ها امکان پذیر بود. این تجربه بعضی فرماندهان را بر آن داشت که با آب اندازی در مسیر حرکت دشمن متجاوز مانع مؤثری در مقابل پیشروی ارتش عراق ایجاد کنند.

برابر اسناد و قرائن، دشمن قصد داشت تهاجم خود را ماه‌ها قبل از شهریورماه ۱۳۵۹ علیه ایران آغاز کند، منتها همین سیل مذکور که تا مدت‌ها منطقه را آب گرفته بود، تهاجم دشمن را به تعویق می‌اندازد.

من آن زمان سرباز ارتش بودم و در آن منطقه خدمت می‌کردم. همه مشغول کمک‌رسانی به مردم بودیم. حتی پادگان دغاغله را که محل خدمتی ما بود، آب گرفته بود! خانواده‌های کارکنان ارتش را که در آنجا مستقر بودند با قایق به مکان دیگر انتقال دادند! اراضی مردم، اطراف رودخانه‌ها و کانال‌ها مملو از آب شده بود و تا ماه‌ها این وضعیت دست‌نخورده باقی مانده بود.

حدود ۶۰ درصد منابع آبی کشور در منطقه‌ی خوزستان است! سدهای بزرگ و حوزه‌های آبریزی که در این منطقه وجود دارد. این شرایط طبیعی پتانسیل مناسبی برای استفاده از آب در بحث‌های دفاعی فراهم می‌کرد. وقتی ارتش عراق به سرزمین ایران تجاوز کرد و نیروهای ارتش هم به نوعی از آن منطقه عقب‌نشینی کردند. شهید دکتر مصطفی چمران با مشاوره‌ی دوستان سازمان آب به ویژه آقای مهندس جمشید سرداری به این فکر می‌افتند که با تأمین سوخت موتور پمپ‌های کشاورزان آب را در منطقه سرازیر کنند تا مانع پیشروی نیروهای زرهی عراق شوند. اگر نیروهای عراقی می‌توانستند

به راحتی از سوسنگرد و حمیدیه به سمت اهواز بیایند، مقابله و بیرون راندن دشمن بسیار مشکل و هزینه بر می‌شد.

برنامه این بود که به کشاورزان روستایی گزوییل برسانند تا این پمپ‌ها به صورت ۲۴ ساعته کار کنند و مرتب آب را در مسیرتهاجم دشمن هدایت کنند! در هر صورت این طرح، مؤثر واقع شد و توانست با گرفتن زمان از دشمن، زمینه را برای تجهیز و تسلیح کردن مردم و انسجام مدافعان فراهم کند.

ناگفته نماند شش ماه قبل از شروع جنگ در مقابل حرکت نابخردانه تضعیف ارتش و فسخ قراردادهای خرید تجهیزات نظامی و کاهش خدمت سربازی به یک سال، حضرت امام خمینی (ره) فرمان دادند پادگان‌ها باید پُر شود... من به اتفاق جمعی از دوستان مشمول خدمت سربازی به سمت اهواز حرکت و دریگان‌های ارتش حضور پیدا کردیم. مثلاً در یک گردان مهندسی با سازمان ۳۰۰ نفره یا ۲۵۰ نفره، هفت نفر سرباز بیشتر نبود! تجهیزات مهندسی از جمله پل‌های ۴ تا ۶، پل‌های پی‌ام. پی، جی.اس.بی‌های طراده‌ای و قایق‌های مختلف وجود داشت ولی نیروی متخصصی نبود که آنها را به کارگیری کند.

اصولاً جنگ آب وقتی رخ می‌دهد که چنین عدم توازنی باشد؛ ارتشی ضعیف در یک طرف و یک ارتش قوی در طرف دیگر. اینجا تدابیر و تفکرات می‌رود به سمت حرکت‌هایی که بتواند نقاط قوت طرف مقابل را به نقاط ضعف تبدیل کند. یعنی تانک دشمن که سرعت پیشروی و تحرک دشمن را زیاد می‌کند با تدبیری مثل جنگ آب این توان زرهی را فاقد کارایی کرده و تحرک آن را می‌گیرد. حتی در بعضی جا دشمن را زمین گیر می‌کند و انهدام و شکست بزرگی به او تحمیل می‌کند.

در نتیجه، استفاده از حجم آب و منحرف کردن سمت و سوی آن در مناطق مختلف در دستور کار فرماندهان نظامی و مهندسی رزمی قرار گرفت. منحرف کردن رودخانه‌ی کرخه، استفاده از رودخانه‌ی کارون، احداث کانال‌های مختلف، مثل کانال سلمان ۲۱، کانال غدیر، کانال شهید منتظرین، کانال ادب و کانال‌های مختلفی که بخشی از این‌ها نقش هدایت آب را به سمت خطوط مقدم دشمن به عهده داشتند و بخشی نیز نقش تخلیه‌ی آبی را که دشمن سرازیر کرده بود، اجرا می‌کردند، فعالیت‌هایی بود که در این رابطه انجام گرفت.

دشمن هم از منابع پرآب خود برای این آب اندازی استفاده می‌کرد. مثل کانال سوئیب، آب هور را تنظیم و به مناطق خطوط مقدم ما هدایت می‌کرد تا بتواند در مناطق دیگری تمرکز قوا داشته باشد و

در مقابل عملیات آفندی ما پدافند مستحکمی داشته باشد. بنابراین کانال‌هایی که احداث می‌شد دو نقش اصلی را به عهده داشت، یکی نقش دفاع‌کننده و دیگری نقش تسهیل در عملیات آفندی. بعد از عملیات رمضان در تیرماه ۱۳۶۱، آب توسط دشمن در بعضی از مناطق زید و شلمچه رها شد و خطوط حائل بین ما و دشمن را آب فراگرفت. برای تخلیه یا کنترل این آب چون جلوی آن دژی نداشتیم هر وقت دشمن اراده می‌کرد حجم آب را بالا می‌برد و خطوط ما را فرامی‌گرفت! به طوری که ما چند بار مجبور شدیم خاکریزهای متعدد در خطوط عقب ایجاد کنیم تا اگر آب، خط مقدم را گرفت، خط دوم بتواند خودش را حفاظت کند. بعد از آن احداث کانال شروع شد. این کانال‌ها نقش هدایت، کنترل تخلیه یا آب‌اندازی و غرقاب کردن منطقه را به عهده داشتند.

در مطالعاتی که از کروی شمالی داشتم، دیدم سدی به نام سد نامپوزه‌اند که این سد، میلیاردها مترمکعب آب را در خودش ذخیره می‌کند تا در موقع لزوم به راحتی چهارپنج شهر کروی جنوبی را با یک عملیات آبی بتواند غرقاب و تخریب کند! از آن طرف اهالی کروی جنوبی هم در مسیر همان سد، مثل سد کارون ما، سدهای تأخیرکننده‌ای با نام سد صلح احداث کرده‌اند تا برای مقابله احتمالی با یک جنگ آب بتوانند از پیشروی، تخریب و حرکت آب به سمت سئول و شهرهای دیگر ممانعت کنند.

در حوزه‌ی آب، اصلی به عنوان اصل صرفه‌جویی در قوا و اصل تمرکز در قوا داریم. جنگ آب، به خوبی در این دو اصل، نقش خودش را ایفاء می‌کرد. با ایجاد موانع آبی یک صرفه‌جویی در قوا برای دفاع از آن منطقه ایجاد می‌کرد که می‌توانستیم نیروهای خودمان را یا در منطقه‌ی دیگر به کار بگیریم یا به نیروهای داوطلب مردمی پایان مأموریت بدهیم تا مدتی را به زندگی خودشان بپردازند.

سال‌های آخر جنگ که جبهه‌های جنگ از نیروی رزمنده مردمی کم شده بود برای دفاع از سرزمین و مناطق مختلف باید این صرفه‌جویی را در نظر می‌گرفتیم که آب به خوبی می‌توانست در صرفه‌جویی در دفاع به ما کمک کند. یعنی خطوط مقدم را با حداقل نیرو نگهداری کنیم و تمرکز قوا را برای یک عملیات آفندی در مناطق دیگر داشته باشیم. از طرفی خیال فرماندهان از منطقه‌ی آب گرفته راحت باشد!



موضوع دیگر خلاقیت‌هایی بود که در نتیجه‌ی بحث دفاع آبی صورت می‌گرفت. بسیاری از خلاقیت‌های مهندسی ما در زمانی شکل گرفت که این مسائل آبی برای ما رخ داد. در احداث کانال‌ها، در احداث دژهایی که باید با این آب مقابله می‌کردیم. در خط تماس آب با دژها برای جلوگیری از خوردگی کمتر، از نی‌هایی استفاده می‌کردیم که بتوانند این دژها را از فرسایش و تخریب محافظت کنند و تخریب نکنند... از جت فن‌هایی^۱ (تصویر مقابل) که روی شناورها نصب می‌شد، مثل طرادهای مختلف در اشکال مختلف برای عملیات عبور یا عملیات طی کردن مسیر موانع آبی استفاده می‌شد.

تجهیزاتی که می‌توانست به عنوان دوزیست استفاده شود. شناورهایی که در این رابطه به کار می‌رفت. پل‌ها، اسکله‌ها، موانع خوردگی، سیم‌توری یا گابیون‌هایی که در جلوی اینها قرار می‌گرفت. نی‌هایی که در این آب گرفتگی‌ها رشد می‌کرد مشکلاتی برای رزمندگان ما ایجاد می‌کرد. نیروهای عراقی در پناه اختفا و پوشش این نی‌ها نیروهای ما را مورد هدف قرار می‌دادند! پس از بررسی قرار شد این نی‌ها را از بین ببریم. این خودش یک عملیات مهندسی بود. با شرکت نفت و بخش‌های مختلف استانداری بررسی کردیم تابیینیم با جت فن‌هایی که دارند و با آن مواد می‌پاشند چگونه می‌توانیم از راه دور مواد سمی روی این نیزارها بپاشیم و دید رزمندگان را روی مواضع عراقی‌ها بهتر کنیم و این پناهگاه عراقی‌ها را نابود کنیم! یادم می‌آید برای نابود کردن نی‌های حاشیه اروندرود رفتیم

۱- جت فن: هواکش‌های قوی

سراغ شرکت نفت. مدرن‌ترین تجهیزات پاشیدن آب را که برای خاموش کردن تانک‌فارم^۱ استفاده می‌کردند پیدا کردیم که بتواند تا حدود دو کیلومتر فاصله با پمپاژ این کار را انجام بدهیم. پمپ را داخل سنگر گذاشتیم. با لوله‌کشی تا خط مقدم آوردیم. برای هر ۵۰۰ متر رینگ را در نظر گرفتیم و نیروهای خودی را از خط دفاعی تخلیه کردیم. ترکیب نوع سم با متخصصین شیمی بررسی شد تا ریشه‌نی‌ها سوزانده شوند. این کار را انجام دادیم و دید و تیررزمندگان را روی مواضع عراقی‌ها بهتر کردیم^۲...».



۱- تانک فارم: مخازن بزرگ نفتی
۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۰/۲۵



اولین جنگ آب را خدا شروع کرد!

«راوی: مهندس جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«... قرار بود ارتش عراق اول فروردین ۱۳۵۹ حمله خودش را علیه ایران اسلامی شروع کند که به خاطر سیل بهمن ۱۳۵۸ خوزستان^۱ تهاجم خودش را به تعویق انداخت! یعنی سیل ۱۳۵۸ اولین مسئله‌ی دفاع آبی بود که توسط خداوند انجام گرفت. این گفته‌ی اسیر عراقی است، کسی که مسئول جنگ آب عراق بود. چون با سیل خوزستان، رودخانه‌ی کارون در منطقه روستای مکسرواقع در جنوب اهواز شکسته شد و آب به طرف جاده‌ی اهواز-خرمشهر حرکت و از زیر جاده عبور و تا دژ مرزی عراق پیشروی کرد. این وضعیت چون تهدیدی برای حرکت یگان زرهی محسوب می‌شد ارتش عراق تهاجم خود را شش ماه به تعویق انداخت! ما اسنادی داریم که حتی روز سوم تهاجم ارتش عراق، تانک‌های عراقی توی منطقه شلمچه و حسینیه درگل ماندند! یعنی باقی‌مانده‌ی اثرات همان سیلاب هفت ماه پیش خوزستان! بالاخره شیب کم زمین و جنس بافت زمین و آب‌های زیرزمینی باعث شده بود که این سیلاب بماند. (تصویرمقابل)

البته شرق بصره هم سیل‌گیر است! سال‌های قبل وقتی سیل می‌آمد تا شرق بصره جلومی‌رفت! به همین دلیل عراق سال‌ها قبل از جنگ چند تا دژ احداث کرد تا جلوی سیلاب‌های شرق بصره را بگیرد، بعداً این احداث‌ها را تبدیل کرد به کانال پرورش ماهی که در جنگ هم این کانال کاربرد دفاعی به خود گرفت!

به‌رحال این سیلاب هنگام تجاوز ارتش عراق توی زمین‌های خوزستان باقی مانده بود. ارتفاع در اهواز رقوم ۱۷ دارد. کم‌کم می‌آید به ۱۳ تا اینکه این رقوم در منطقه زید و خرمشهر به دو و نیم و در

۱- در سیل بهمن ۱۳۵۸ خوزستان، ضمن خسارات سنگینی که به مردم وارد شد منطقه وسیعی از دشت خوزستان برای ماه‌ها دچار آب‌گرفتگی شد.

بهمنشیر و دهانه خلیج فارس به صفر می‌رسد. یعنی شیب زمین در طول ۱۳ کیلومتر ۱۳ متر است! یعنی ما در این منطقه خوزستان یک به ۱۰ هزار شیب داریم. توی این شیب، آب به‌کندی حرکت می‌کند. توی رودخانه کارون وقتی آب در مواقع سیلاب ارتفاع پیدا می‌کند، سرعت آب زیاد می‌شود. به دلیل شیب زیاد لایه‌ها شسته می‌شوند. جزیره‌ها جابه‌جا می‌شوند. این لایه‌ها به طرف دریا سرازیر می‌شوند. توی دریا جزیره‌های رسوبی تشکیل می‌شود.

آبادان یک جزیره‌ی رسوبی است. در جنوب جزیره‌ی آبادان حتی وقتی مد می‌شد در فاصله ۷ تا ۸ کیلومتری ساحل دریا قایق به این رسوبات و لجن‌ها گیر می‌کرد! لجن‌هایی که رودخانه‌ی اروند (بعد از تلاقی کارون و بهمن‌شیر) همراه خود به دریا سرازیر می‌کرد!

در خوزستان دو تا شیب داریم. یک شیب از شرق به غرب که رودخانه کرخه است در شمال اهواز به طرف هورالعظیم. هورالعظیم هم یک گودالی است که رقوم پایین دارد و آب را در خودش نگه می‌دارد. و یک شیب هم داریم از شمال به جنوب یعنی از اهواز به سمت خرمشهر است. یک شیب متوسطی هم داریم که از شمال می‌آید به طرف جنوب غرب، یعنی مسیر فلش‌های هجوم ارتش عراق.



بنابراین عراق در خوزستان مخالف حرکت آب و در جهت مخالف شیب زمین به ایران حمله کرد! حرکت عراق از چهار محور شلمچه، طلائیه، کوشک و زید بود. یعنی از هر محوری که آب به طرف عراق می‌رفت.

لذا وقتی ارتش عراق در این مسیر به سمت ایران هجوم آورد در محیطی قرار گرفت که هفت ماه پیش در محاصره سیلاب قرار گرفته بود! به همین دلیل در بعضی جاها تانک‌هایش در گل ولای باقیمانده گرفتار شدند. وقتی اثر این سیلاب را روی حرکت یگان زرهی عراق متوجه شدیم سازمان آب و برق خوزستان پیشنهاد داد تا با ایجاد

سیلاب مصنوعی در منطقه، حرکت و تهاجم دشمن را متوقف و یا کند کنیم! همان اوایل جنگ دکتر عباسپور آمد اهواز و از بیجه‌های سازمان آب خواست طرحشان را برای ایجاد سیلاب مصنوعی بدهند.

۱ - دکتر حسن عباسپور تهرانی فرد: سال ۱۳۲۳ در تهران متولد شد. بعد از اخذ مدرک کارشناسی ارشد الکترومکانیک از دانشگاه تهران به تحقیق و تدریس در دانشگاه صنعتی شریف (آزیمهر سابق) مشغول شد. سال ۱۳۵۱ با ادامه تحصیل در دانشگاه لندن مدرک دکتری در رشته برنامه‌ریزی و مدیریت انرژی شبکه‌های الکتریکی را اخذ و به ایران و دانشگاه شریف بازگشت. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی با فرمان شورای انقلاب، مسئولیت وزارت نیرو در آبان ۱۳۵۸ به ایشان واگذار شد و دانشگاه صنعت آب و برق را تأسیس کرد. سرانجام در جریان بمب‌گذاری منافقین در دفتر حزب جمهوری اسلامی در ۱۳۶۰/۴/۷ به همراه ۷۲ تن از اعضای این حزب به شهادت رسید. (۱)

ابتدا قرار شد تونل سد دز را باز و آب را به روی دشمن سرازیر کنند! همین آقای دکتر حسن فیروزآبادی که الآن (سال ۱۳۹۱) رئیس ستاد کل نیروهای مسلح هستند، ایشان خودش برای من تعریف می‌کرد! می‌گفت: «یادت هست ما داشتیم تونل‌های سد دز را باز می‌کردیم و شما بعضی از دستگاه‌ها را جابجا کردید»

مهندس محمد غرضی، استاندار وقت خوزستان همه را برای این کار عظیم و حساس دعوت کرده بود. همه پای کار بودند! سرهنگ شالچی فرمانده مهندسی لشکر ۹۲ ارتش خیلی خوب آماده همکاری بود. ایشان اهل مشهد و آدم مردمی و دلسوز انقلاب و مملکت بود.

به همراه دکتر عباسپور در اولین جلسه شورای عالی دفاع در اهواز شرکت کردیم. دکتر مصطفی چمران (شهید) و آقای هاشمی رفسنجانی (ره) بودند. بعد از جلسه قرار شد برویم از سدها بازدید کنیم. تونل را سوراخ می‌کردند! تونلی به قطر چهار متر و طول بیست متر، ما تونل «انحراف آب» سد دز را با سیمان بسته بودیم (سمنت بلاک). اینها می‌خواستند تونل بای پس را باز کنند که آب به سمت مواضع ارتش عراق برود! حالا سیصد متر ارتفاع پشت سد با حجم سه میلیارد مترمکعب آب انباشته شده بود. می‌گفتند با این کار ممکنه آن فشار، سد را خراب کند.



شهید محمدجواد تندگویان

وقتی آمدم آنجا دیدم این کار صحیحی نیست، فکر کردم اگر دریچه‌ها را ببندیم و آب را اضافه کنیم، بعد یک باره بازکنیم تا آب حرکت کند! طبیعتاً وقتی دریچه‌ها را می‌بندید، مقاومت کمانش سد ممکن است جواب ندهد، با دوربین کمانش سد کارون (شهید عباسپور فعلی) را اندازه گرفتند. هر دو سد کارون و دز را پروتخلیه می‌کردیم. از آن به بعد در مسیرتهاجم دشمن سیلاب راه انداختیم، البته آقای معین فر رئیس وقت سازمان برنامه و بودجه دولت و آقای عزت‌الله سبحانی از سد دز بازدید کردند. همان زمانی که مهندس تندگویان برای بازدید کارکنانش در شرکت نفت عازم آبادان شد به اسارت ارتش عراق درآمد^۱.

۲۱- مهندس محمدجواد تندگویان: سال ۱۳۲۹ در خانی‌آباد تهران به دنیا آمد. سال ۱۳۵۱ با مدرک کارشناسی مهندسی نفت فارغ‌التحصیل گردید و به خدمت سربازی اعزام شد. در دوران خدمت سربازی به علت فعالیت‌های انقلابی به مدت یک سال به زندان افتاد. به اتهام سوءسابقه آن دوران از استخدام در مراکز دولتی محروم بود لذا برای امرا معاش خانواده برای مدتی به مسافركشی مشغول بود. با پیروزی انقلاب اسلامی برای مدتی مدیرعامل شرکت پارس توشیبا (پارس خزر) بود. بعد از آن از سوی وزیر وقت نفت (علی‌اکبر معین فر) در مسئولیت‌های: قائم‌مقام پالایشگاه نفت آبادان و مدیرعامل مناطق نفت‌خیز مشغول خدمت شد. چند روز بعد از آغاز تهاجم ارتش عراق به ایران، از سوی دولت شهید رجایی به‌عنوان وزیر نفت معرفی شد. یک ماه از وزارتش گذشته بود که برای بازدید از پالایشگاه آبادان عازم خوزستان گردید. آن زمان چون آبادان در محاصره دشمن اشغالگر بود از راه زمینی از طریق جاده ماهشهر - آبادان عازم آبادان بودند که به دست نیروهای اشغالگر ارتش عراق به همراه معاونش سید محسن یحوی و دیگر همراهانش به اسارت دشمن درآمدند. سال‌ها از سرنوشت

به آنان گفتم: الآن زمان جنگه، شما آمده اید اینجا چی را ببینید؟! یک کم از من دلخور شدند، رفتند تهران و توی مجلس و دولت شکایت کردند که آقای سرداری دارد سدها را سوراخ می‌کند. دارد سد را از بین می‌برد! دکتر عباسپور (وزیر وقت نیرو) نگران می‌شود. تلفنی تماس گرفت و گفت: «اینها آمده‌اند در مجلس و هیئت دولت این حرف‌ها را می‌زنند، علیه شما جوسازی شده...»

رفتم هیئت دولت و قضیه را برای شهید رجایی و دیگران تعریف کردم. در پایان جلسه دکتر عباسپور که کنارم نشسته بود، به من گفت: بلند شو برو! همان کاری را که می‌خواهی انجام بده. بالاخره با همین روش سرریز آب سد، سه بار سیلاب مصنوعی راه انداختم، سیلاب‌ها هم دقیقاً کنترل می‌شد! همان مناطقی را می‌گرفت که ارتش عراق اشغال کرده بود.



شهید ولی‌اله فلاحتی و شهید دکتر مصطفی چمران

آقای شیخ علی شوشتری تعریف می‌کرد: «همان هفته دوم جنگ شهید دکتر چمران آمد خانه‌ی ما. از من نقشه‌ی خوزستان را خواست، به آقای دهدشت معاون اداری مالی سازمان آب و برق خوزستان زنگ زدم. نقشه‌ی خوزستان را آورد.

شهید چمران نقشه‌ی خوزستان را که خوب نگاه کرد به من گفت: اگر ما این رودخانه را در این محل ببندیم آب می‌رود زیر پای عراقی‌ها. با این کار حرکت ارتش عراق را به سمت اهواز تا حدودی متوقف می‌کنیم، سپس به من گفت: شما برو این رودخانه را ببند! ما هم می‌ریم با آرپی جی، تهاجم عراق را کُند می‌کنیم...»

او هیچ خبری نبود تا اینکه سه سال بعد از پایان جنگ و تبادل تمام اسرا، جنازه او را در ۱۳۷۰/۹/۲۵ تحویل ایران دادند! از این شهید چهار فرزند به نام‌های: محمدمهدی، هاجر، مریم و هدی به یادگار مانده است. (۲)

نکته جالب و قابل توجه در آن زمان حساس و بحرانی، وحدت نظر مسئولین و فرماندهان بود که همگی برای دفاع از کشور عزیزشان ایران متفق القول بودند و هیچ‌گونه اختلاف نظری در اجرای طرح‌های دفاعی و استفاده از آب در جنگ وجود نداشت.

در اول جنگ، سرداران بزرگ گمنام زیاد داشتیم، شهید چمران‌ها زیاد بودند، یک نمونه‌اش شهید چمران بود که ایشان شناخته شده بود. ولی نمونه این افراد هم داشتیم که گمنام رفتند. من دکتری را می‌شناسم که از آمریکا آمده بود و می‌رفت توی پوشش‌های گیاهی اطراف کارخانه نورد (جاده اهواز- خرمشهر) با شجاعتی وصف‌ناشدنی مواضع ارتش اشغالگر را شناسایی می‌کرد. همان‌جا نیز توسط تانک‌های عراقی تیر خورد و شهید شد! همین علی هاشمی (شهید) که به سردار هور معروف شد، با ۸-۷ نفر از دوستانش حمیدیه را نجات دادند! و حرکت ارتش عراق به سمت اهواز را کند کردند و در نتیجه در نجات اهواز نقش مؤثری داشتند! همین حسین خرازی (شهید) در منطقه دارخوین مقابل پیشروی ارتش عراق مظلومانه جنگیدند!...».

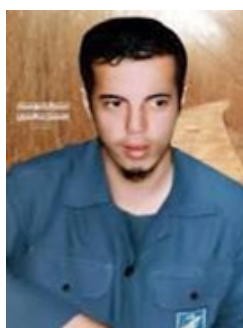


اسنادی از سلاح برنده آب در مقابل تهاجم دشمن

راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

(مأمور از وزارت نفت)

«...ما قوانین هیدرولیک حاکم بردشت خوزستان را تا حدی بیان کردیم. شیب زمین، جهت حرکت آب و فلش دشمن را گفتیم که در مقابل شیب بود. بعد هم اثرات باقی مانده از سیلاب را گفتیم. در اینجا می خواهیم سندهای موضوع را بگوییم. اولین سندی را که ما در رابطه با جنگ آب داریم نشریه‌ی خبرگزاری فارس در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۳ است. اتفاقی را که در تاریخ دوم مهر ۱۳۵۹ یعنی سه روز بعد از آغاز جنگ تحمیلی رخ داده بیان می کند. توی این سند گفته شده که تعدادی تانک و نفربردشمن در باتلاق های مرز شلمچه و نیز تعداد زیادی تانک در منطقه‌ی حسینیّه - ۸۰ کیلومتری جنوب اهواز- به گل فرو نشستند و عده‌ای از خدمه‌ی آنها به اسارت نیروهای خودی درآمدند! این نشان می دهد که بعد از سه روز، دشمن توانسته خودش را به منطقه‌ی حسینیّه برساند. از جهتی اثرات سیلاب باعث می شود که تانک های دشمن در منطقه‌ی شلمچه و حسینیّه گرفتار شوند. سند دوم روز بعد از آن، یعنی روز چهارم جنگ است که روزنامه‌ی کیهان به نقل از رادیو اهواز می نویسد: «در پی اعلام پیشروی ۲۰۰ دستگاه تانک به سوی اهواز، بسیاری از نقاط حساس شهر سنگربندی شده. مردم و نیروهای نظامی به حال آماده باش درآمدند! تعدادی از این تانک ها که به سوی اهواز پیش



شهید حسن باقری

می رفتند در باتلاق گیر کرده و با آتش نیروهای خودی منهدم شدند...» این مصادیق از سوی خداوند به رزمندگان یاد داد که این گونه می توان با جنگ آب به مصاف تانک رفت! تعدادی از دستگاه تانکی که از دشمن در منطقه‌ی ایستگاه حسینیّه، شلمچه و دُب حردان (حوالی اهواز) به گل فرو نشست، همان ۲۰۰ دستگاه تانکی است که در جلسه‌ی شورای عالی دفاع آقای محمد غرضی، استاندار وقت خوزستان اشاره می کند: « ۲۰۰ دستگاه تانک دشمن به سمت اهواز در حرکت اند. در حالی که ارتش ما

بیش از ۱۸ تا ۲۰ تانک بیشتر در این منطقه ندارند! همین روزها این تانک‌های ما را منهدم می‌کنند و اهواز را می‌گیرند...»

سومین سند از حسن باقری^۱ است. شاید ما در تاریخ جنگ‌های گذشته، اسنادی به دقت اسناد حسن باقری نداشته باشیم! حسن باقری روز دوم جنگ (یکم مهرماه ۱۳۵۹) خودش را به اهواز می‌رساند و از روز ششم مهرماه شروع به نگارش روزشمار جنگ در آن منطقه می‌کند! در این روزشمار می‌گوید عراقی‌ها چند نفر هستند، چقدر تجهیزات دارند، تا کجا دقیقاً پیش آمده‌اند! از این طرف اشاره‌هایی هم به نیروهای خودی می‌کند. در اینجا من اولین سند ایشان را در رابطه با جنگ آب برایتان می‌خوانم:

«طبق اطلاعات رسیده، نیروهای عراقی از صبح امروز به روستای دُب خردان واقع در ۲۰ کیلومتری جنوب غربی اهواز وارد شده‌اند و توپخانه و تانک‌هایشان را در حدود ۵۰ تا ۸۰ دستگاه در این روستا مستقر کرده‌اند. توپ‌هایشان بخش جنوب غربی اهواز را نشانه می‌گیرد که اصابت کرده و تلفات قابل توجهی نیز داشته است...»

این سندی است که خود شهید باقری در شناسایی‌اش به دست آورده! این جوان علاوه بر اینکه خودش به شناسایی می‌رفت، گروه‌های شناسایی در مقر گلف اهواز^۲ (تصویر مقابل) هم تشکیل داده بود! داشتن اطلاعات یعنی داشتن یک چراغ روشن! به این جهت ایشان قادر بود که هم‌زمان طرح‌های مهندسی خود را با طرح‌های نظامی هماهنگ کند و طرح حمله به مواضع عراق را بدهد. شناسایی‌های دقیق! برای شناسایی خودش می‌رفت پشت دیوارهای خرابه روستاهایی که



۱- سرلشکر پاسدار شهید حسن باقری: او که در اوایل انقلاب یک خبرنگار بود، در روز چهارم جنگ به‌عنوان نیروی اطلاعاتی از ستاد مرکزی سپاه عازم جبهه خوزستان شد. به خاطر شم خبرنگاری‌اش به شناسایی مواضع دشمن متجاوز پرداخت که این روحیه شجاعت و دید نظامی‌اش خیلی زود مورد توجه فرماندهان سپاه در آن منطقه قرار گرفت! به‌طوری‌که در همان ماه‌های اول جنگ به‌عنوان یک کارشناس اطلاعات نظامی جای خودش را در قرارگاه عملیات سپاه در جبهه جنوب (گلف) تثبیت کرد. درآمد و مناصب مسئولیت‌های عالی نظامی را به‌سرعت طی کرد. این مغز متفکر اطلاعات نظامی ایران در ۱۳۶۱/۱۱/۹ در مسئولیت جانشین فرمانده نیروی زمینی سپاه در منطقه فکه در حین شناسایی منطقه عملیات به شهادت رسید و در بهشت زهرا (س) تهران مدفون شد. (۳)

۲- گلف: این مکان قبل از انقلاب باشگاه گلف کارشناسان آمریکایی مستقر در اهواز بود که بعد از انقلاب به سپاه واگذار گردید. با شروع تهاجم ارتش عراق، این مکان با نام پایگاه منتظران شهادت به ستاد فرماندهی عملیات جبهه جنوب سپاه تبدیل شد.

عراقی‌ها در آن روستا مستقر بودند. ساعت‌ها آنجا می‌نشست و اطلاعات لازم را به دست می‌آورد! توی مفرگلف تشکیلات اطلاعات سپاه خوزستان را در همان ایام اولیه تهاجم دشمن تشکیل داد. در سند بعدی، سازمان آب و برق خوزستان ستادی را تشکیل می‌دهد به اسم ستاد جنگ. توی این ستاد کشیک می‌گذارد تا ۲۴ ساعته اطلاعات را ثبت کنند! من سندی را که مربوط به آب می‌شود، آورده‌ام. به اسم کارنامه‌ی خدمات انجام‌شده‌ی سازمان آب و برق خوزستان:

«در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۸ ساعت هفت‌وسی دقیقه سرگرد هدایتی در رابطه با بازکردن آب کرخه با آقای مهندس فاطمی^۱ تماس گرفتند و پاسخ لازم از طرف ایشان داده شد. ایشان تقاضای آب می‌کند. می‌گوید آب کرخه را بازکنید (منظورشان این بوده که آب بیاید توی کرخه‌کور و از کرخه‌کور بیاید طرف حمیدیه) بعد هم ساعت نه‌وسی دقیقه تماس آقای مدیرعامل با مهندس فاطمی، ساعت نه و چهل دقیقه تماس آقای مهندس کاوه^۲ با آقای مهندس فاطمی و ساعت نه و چهل و پنج دقیقه تماس آقای احمدی^۳ ثبت شده به منظور تشکیل گروه امداد ۲۴ ساعته سازمان آب و برق... همچنین در این تماس‌ها، در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۸ با آقای شارونی‌زاده جهت وصل برق حمیدیه تماس گرفته می‌شود...»

قسمتی از اولین سند جنگ آب (۱۳۵۹/۷/۸ روز نهم جنگ) را می‌خوانم: «این عملیات برای اولین بار با آب انداختن به زمین‌های منطقه، مانع بزرگی در حرکت آزاد تانک‌ها، نفربرها و نیروهای دشمن ایجاد شد. این ابتکار سبب شد تا تانک‌ها و نفربرهای زرهی دشمن در باتلاق‌های ایجاد شده از حرکت بازمانند و توسط آرپی‌جی‌زن‌های شجاع و دل‌آور شکار شوند...»

یعنی زمانی که دشمن قصد تصرف اهواز را دارد و از دُبِ حردان به طرف حمیدیه حرکت می‌کنند، در دُبِ حردان با مانع آب برخورد می‌کنند. یک لشکر دشمن بعد از دور زدن هویزه به طرف حمیدیه و یک لشکر هم که به طرف اهواز (دب حردان) آمده بود، در آب گرفتگی منطقه گرفتار شده بودند. در اینجا من سند قبلی را می‌خوانم:

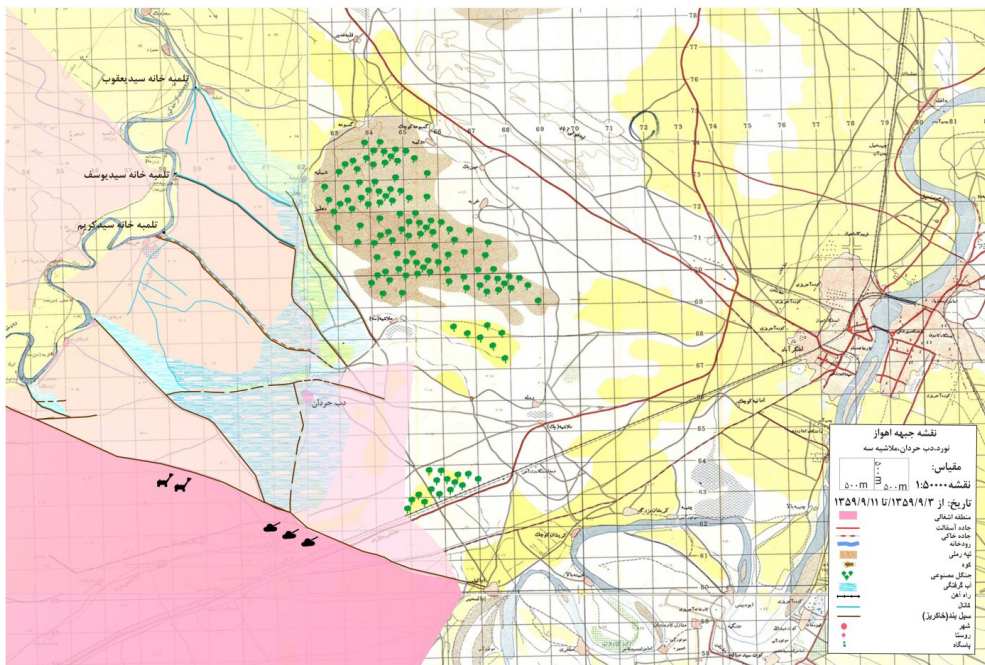
«در این روز بالگردهای هوانیروز در حین گشت‌زنی در منطقه متوجه شدند که نیروهای دشمن، بین حمیدیه و سوسنگرد به شمال کرخه‌کور نفوذ کرده‌اند و به سمت حمیدیه و جاده‌ی سوسنگرد در حال پیشروی هستند. یک ستون دیگر دشمن نیز در جنوب اهواز و منطقه‌ی دُبِ حردان به سمت

۱ - معاون وقت آب سازمان آب و برق خوزستان.

۲ - معاون وقت برق سازمان آب و برق خوزستان.

۳ - مسئول وقت مهندسی سازمان آب و برق خوزستان.

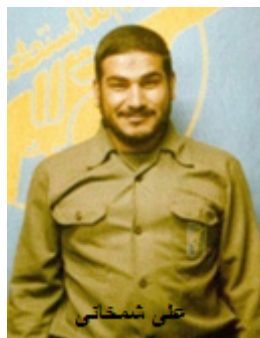
حمیدیه در حال حرکت است. گزارش‌های دریافتی از سایریگان‌ها نیز حاکی بود که حدود یک گردان تانک دشمن به حوالی حمیدیه رسیده و تقریباً جاده‌ی اهواز- حمیدیه قطع خواهد شد. بالگردهای هوانیروز با حداکثر توان خود به تانک‌های دشمن حمله کردند و افراد سپاه پاسداران، ژاندارمری (مرزبانی سابق) و گروه جنگ‌های نامنظم دکتر چمران و دانشجویان دانشکده‌ی افسری ارتش در حوالی حمیدیه با تشکیل گروه‌های ضدتانک به نیروهای دشمن یورش برده‌اند و تعداد قابل توجهی از ادوات زرهی دشمن را منهدم کردند. دشمن با دادن تلفات و خسارات زیادی مجبور به عقب نشینی به جنوب رودخانه‌ی کرخه‌کور و منطقه‌ی دُب حران شد. خطر بسیار جدی که تمام منطقه‌ی اهواز و سوسنگرد را تهدید می‌کرد، از بین رفت...»



مدافعان سپاه پاسداران همان برادر علی شمشخانی^۱ و آن ۳۰ نفر پاسدار معروف بودند که آن شب مقابل لشکری از تانک‌های متجاوز عراقی آن حماسه‌ی زیبا را آفریدند و اهواز را از سقوط نجات دادند! نیروهای ژاندارمری کسانی بودند که با فشار و تهاجم دشمن پاسگاه‌های مرزی را ترک کرده و آمده بودند اهواز مستقر شده بودند. دانشجویان دانشکده‌ی افسری هم دانشجویانی بودند که شهید

۱ - علی شمشخانی: فرمانده وقت سپاه خوزستان که بعدها در مناصب قائم مقام سپاه، فرمانده نیروی زمینی سپاه، فرمانده نیروی دریایی سپاه و ارتش و وزیر دفاع قرار داشتند. هم اکنون به عنوان دبیر شورای عالی امنیت ملی مشغول خدمت هستند.

موسی نامجو همراه خودش به اهواز آورده بود! گروه چمران هم با ۵۰، ۶۰ نفر رزمنده‌ی داوطلب بودند که توانستند به عنوان اولین گروه در نجات اهواز نقش آفرینی کنند.



بعد از آن حماسه‌ روز هشتم جنگ، دوباره یک یگان دشمن به سمت حمیدیه حمله می‌کند. آنجا برادر علی شمخانی با آن سخنرانی معروف برای بچه‌های سپاه اهواز مقابل یک لشکر عراق مقاومت می‌کنند و آنها را عقب می‌زنند. آقای شمخانی آنجا خطاب به پاسداران می‌گوید: «امروز روزی است که بایستی ما به تعهد لباسی که پوشیده‌ایم عمل کنیم». لذا غسل شهادت می‌کنند و جانانه مقابل دشمن سرمست می‌ایستند. سند بعدی سند دیگری است از شهید حسن باقری، سندی است

مربوط به جنوب اهواز و روبروی فارسیات^۱ که می‌نویسد: «گزارش رسیده از روستای مکتوع حاکی است نیروهای دشمن، چهار تانک ایرانی را که در این روستا خراب شده از بین برده‌اند و از کنار رودخانه‌ی کارون می‌خواهند پل بزنند و به طرف اهواز بیایند و ممکن است به‌زودی به کوت عبدالله^۲ برسند! نیروهای دشمن احتمالاً در این منطقه زیاد نیستند...»

در این منطقه هم اگر دشمن روی رودخانه کارون پل می‌زد با لشکری که با عبور از پل وارد به سمت آبادان رفته بود، آبادان را محاصره و اشغال می‌کرد! و یک محور جدید به طرف اهواز ایجاد می‌کردند. در اینجا هم جنگ آب با آن پمپ‌های کنار کارون که باز شد و در منطقه، آب‌گرفتگی ایجاد کرد، دشمن نتوانست سرپلی را به دست آورد! چون کنار رودخانه‌ی کارون کلاً آب‌گرفتگی ایجاد شده بود از زدن پل منصرف می‌شوند. در این رابطه به سند و گزارش تاریخ ۱۳۵۹ / ۷ / ۱۰ کشیک سازمان آب و برق خوزستان اشاره می‌کنم که می‌گوید:

«ساعت یازده‌وسی دقیقه‌ی صبح آقای شارونی‌زاده از اتاق رادیو تماس گرفتند و قرار بر این شد که به سد دز پیام داده شود که ۶۰ متر مکعب در ثانیه از آب سد دز برای سد کرخه تخلیه شود ولی مقدار آب پشت سد از ۲۲۰ متر مکعب در ثانیه نبایستی کمتر شود...»

همان موقع ۴۰ درصد برق کشور در خوزستان تولید می‌شد! که اکثر آن از سد دز و کارون تولید می‌شد. برای تأمین سوخت موتور پمپاژهای آب منطقه حمیدیه نیز که عملیات جنگ آب را با آب‌اندازی در مسیر تهاجم دشمن انجام می‌دادند تماس‌هایی برقرار شده که قابل ذکر است:

۱ - فارسیات: روستایی از توابع بخش سویسه از شهرستان کارون در جنوب اهواز.

۲ - کوت عبدالله: واقع در جنوب اهواز در جوار جاده اهواز - آبادان.

«ساعت ۱۳ آقای خدابخشی و آقای جمعه نیسی از اداره‌ی راه‌وترباری تلفن زدند در رابطه با سوخت‌رسانی به حمیدیه، اطلاع داده شود که مواد سوختی مورد احتیاج از اهواز توسط جمعه نیسی، راننده‌ی سازمان آب حرکت کردند. لطفاً کسی در محل جهت تحویل حضور داشته باشد که با مشکل مواجه نشود... بلافاصله با اتاق تماس گرفته شد که این پیام مخابره شود ولی به علت قطع تلفن و نبودن بی‌سیم در حمیدیه، انجام این کار میسر نیست! مجدداً طی تماس تلفنی به آقای خدابخشی اطلاع داده شد...»

سند بعدی سندی است در رابطه با گزارش ستاد مرکزی سازمان آب و برق خوزستان: «تاریخ ۱۳۵۹/۷/۱۱ ساعت ۱۴ و ۱۵ دقیقه ستاد تحویل گرفته شد. طبق مذاکرات با آقای سلیم جولا قرار شد پیگیری شود و برق بین روستاهای کریشان و ام‌طویل وصل شود. بعد از نصب برق کریشان توسط عملیات، باید به منابع طبیعی اطلاع داده شود تا پمپ‌ها را روشن نمایند. تا آنجا که می‌توانند صحرا را آبیاری کنند. آقای نهال‌زن، به کرخه اعزام شود تا پمپ‌ها را به کار اندازد. در ساعت ۱۴ و ۵۵ دقیقه آقای کاووسی که از شجاعان جنگ بودند به ستاد مراجعه کردند و اظهار داشتند مأموریت به خوبی انجام شد. در ضمن یادداشت آقای دیدارگردیزی که به حمیدیه فرستاده شده بود با تمام جزئیات آن اجرا شد.

در ساعت ۱۵ و ۱۰ دقیقه آقای پاکروان با ستاد تماس گرفتند که برق بین کلیشان تا پشت نورد وصل شده بود و درصدد بودند که به روستای ام‌طویل برق برسانند. ساعت ۱۵ و ۴۰ دقیقه آقای فرزادی تماس گرفتند و اظهار داشتند آقای نهال‌زن مراجعه می‌کنند. اتومبیل آماده باشد که به حمیدیه اعزام شود. اقدام شد و ایشان به طرف مقصد حرکت کردند. ساعت حرکت نامبرده ۴ بعد از ظهر با آقای حفیظی در ساعت ۱۵ و ۵۰ دقیقه تماس گرفته شد. به ایشان اطلاع داده شد که به کلیشان برق داده شده و راجع به روشن کردن پمپ‌های کارون از ایشان خواسته شد که اقدام کنند و ایشان اطمینان دادند که اقدام خواهد شد.

آقای علی دیدار و آقای باوی و آقای سید احمد حیدریان مأموریت‌های محوله را به خوبی انجام داده و در ساعت ۱۷ و ۳۰ دقیقه به ستاد مراجعه کردند. در ضمن آقای اهوازی در همین ساعت مأموریت خود را انجام داد و به ستاد مراجعه کرد. در ساعت ۱۷:۴۰ دقیقه بعد از ظهر، آقای بهزادی به اتفاق آقای سیفی از مأموریت آبادان مراجعه کردند و اظهار داشتند ۹۰ درصد مأموریت انجام شد. ادامه‌ی مأموریت فردا مورخ ۹۰/۷/۱۲ به وسیله‌ی قایق موتوری و در صورت نبودن اشکال انجام

خواهد شد. خواهشمند است دستور بفرمایید سوخت قایق حداقل به مقدار هشتاد لیتر تهیه شود. پیام فوق به شیفت کارابلاغ شد تا به هرصورت با آقای مرشدی زاده تماس بگیرند و ایشان را در جریان امر قرار دهند. تلفن آقای مرشدی زاده ۲۱۱۹۰ اهواز است»

برق کیشان که قطع شده بود، پمپ‌های روی کارون بود که آب را می‌آورد طرف دُب حردان و طرف جنوب کارون و جنگل‌های شمال کارخانه نورد. اینجا نگفته که زیر پای عراقی‌ها آب را رها کنید چون خواسته‌اند امور حفاظتی را رعایت کرده باشند، گفته صحرا را آبیاری کنید، در اینجا یک خبر از ستاد مرکزی سپاه پاسداران داریم، از مرکز نوشته شده، ۱۳۵۹/۷/۱۱ تلفن گرام:



محمد غرضی

«برابر خبر واصله از واحد اطلاعات سپاه، نیروهای عراقی از پشت کوه‌های میشداغ فرار کرده و تانک‌های آنها در پشت ارتفاعات در حال عقب‌نشینی است! عراقی‌ها از هویزه فرار کرده و تعدادی از تانک‌هایشان در گِل گیر کرده‌اند و سرنشینان آنها اسیر و به سوسنگرد آورده شده‌اند...»

بد نیست به این موضوع اشاره کنم که ۴۰ روز قبل از شروع جنگ تحمیلی، در ایران کودتای نقاب از پادگان شهید نوژه همدان طراحی شده بود و در طرح آن کودتا قرار بود خوزستان را تحت کنترل خود دریاورند. لذا

وقتی طرح کودتا افشا شد فرودگاه اهواز تحت کنترل درآمد! بعد طی حکمی از طرف آقای محمد غرضی، استاندار وقت خوزستان علی شمشخانی (فرمانده وقت سپاه خوزستان) را به عنوان فرماندهی لشکر ۹۲ زرهی ارتش معرفی شد. شبانه به محل تجمع افسران لشکر ۹۲ می‌ریزند و ۳۰۰ نفر از افسران ارشد لشکر ۹۲ را دستگیر و همه را بازداشت می‌کنند! لذا کودتا در اهواز زودتر از تهران شکست خورد! البته بعداً به این حرکت آقای غرضی خیلی ایراد می‌گرفتند ولی در آن شرایط بغرنج و نابسامان انجام چنین حرکات به ظاهر خارج از عُرف امری طبیعی به نظر می‌رسید.

یک موضوع مهندسی رزمی در رابطه با همکاری با ارتش در اوایل جنگ بگم: یک پلی هست روی کرخه به اسم پای پل، موقع عقب‌نشینی تانک‌های ارتش در روزهای اول تهاجم ارتش عراق، یکی از تانک‌ها خورده بود به لبه‌ی پای پل. ارتش برای عبور می‌خواست یک پل پی‌ام پی روی کرخه بزند.

سرهنک حسنی سعدی، فرماندهی وقت لشکر ۲۱ حمزه (ع) ارتش، داخل زیرزمین لاستیک سازی



توی دزفول، دوسه طبقه زیرزمین مستقر بود. گفتند بیایید
آنجا باشما کار دارند. رفتم خدمت آقای حسنی سعدی.

گفتم: چه کاری توانم برایتان بکنم؟!

گفتند: ما می خواهیم یک پل روی کرخه بزنیم. بیا کمک
کن تا این کار را انجام بدهیم. سرعت زیاد آب رودخانه پل های
پی ام پی ما را می برد.

گفتم: پل را با سیم بُکسل ببندید! مطمئن باشید آب نمی بردش.

گفتند: نه! باید بیایی و به ما کمک کنی.

گفتم: خیلی خُب، بریم منطقه را ببینیم، همراه با یک سرگردی از مهندسی لشکر ۷۷ سوار بر جیپ
نظامی نشستیم و رفتیم به طرف پای پل. در مسیر و نزدیک یک فرودگاه اضطراری به فاصله چند
صدمتری ما یک گلوله توپ دشمن به زمین خورد. این راننده شروع کرد زیگزاگ رفتن، تعجب کردم!
گفتم: چرا این طوری رانندگی می کنی؟!

گفت: این تاکتیک جنگ است! الآن دشمن می زند.

از پل عبور کردیم. بعد از پل با سرعت رفت کنار تپه خاکی که سربازان آنجا مستقر بودند و از
ماشین پرید پایین، رفت پشت تپه خاک. گفتم: ما باید بریم پل را ببینیم.
می گفت: نه! فعلاً صبر کن! آتش سنگین است. عراق می زند.

چند دقیقه ای نگذشته بود که یک وانت سفیدرنگ شخصی با بار هندوانه کمک مردمی رسید
آنجا. نزدیک رودخانه ایستاد. یک دفعه همه حمله کردند به سمت ماشین هندوانه...

گفتم: جناب سرگرد! ما بریم محل پل را ببینیم.

بالاخره جناب سرگرد محل نصب پل را به من نشان داد.

گفتم: خُب، اینجا دو تا سکوی بتنی می سازی اینور و آنور پل و با سیم بُکسل پل را به سکوی بتنی
می بندی.

گفت: ما سیم بُکسل نداریم.

کابل های برق به جای سیم بُکسل در اختیارشان قرار دادیم. بعداً فهمیدم جناب محمدرضا
عطارزاده، آن سکوی های بتنی را برای شان ساختند.

آخرین سند روزهای اول جنگ، استفاده از کانال‌های متروکه برای محاصره‌ی دشمن است که توسط شهید حسن باقری در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۱۴ (۱۵ روز بعد از شروع جنگ) می‌نویسد:

«برابر اطلاعیه‌ی گروه گشت، در حاشیه‌ی رود کرخه که از حمیدیه عبور می‌کند، تعدادی کانال متروکه وجود دارد که این کانال‌ها بر نیروهای دشمن که در روستاهای زیر کرخه صف‌آرایی کرده‌اند مسلط است. نیروهای خودی بعد از استفاده از این کانال‌ها و بازکردن آنها بر روی نیروهای دشمن و بستن راه فرار آنها از جاده‌ی هویزه، می‌توانند به آنها حمله کنند! روستاهای زیر کرخه که نیروهای دشمن در آن مستقر هستند، عبارت‌اند از: دُب‌حردان، صفحات، بت شلمی، شמוש، عبوده، محمودخوش، شلیعی و سید حمید...»

یک سند دیگر داریم که در این سند اداره‌ی نظارت بر منابع آب خوزستان، آقای ترابی‌زاده که در جنگ آب بسیار فعال بودند و شناخت بسیار خوبی بر امور آب داشتند و مدیری مذهبی و بسیار شجاع که با همه گروه‌های مدافع در منطقه‌ی جنوب (گروه دکتر چمران، جهاد، استانداری و...) همکاری دلسوزانه‌ای داشتند و خیلی دلش می‌خواست کاری در جنگ انجام دهد! در این سند می‌نویسد:

«با توجه به امور جاری و تجاوز رژیم بعث عراق به خوزستان، به دستور آقای مهندس فاطمی (معاونت آب سازمان آب و برق خوزستان) در ساعت ۱۰ صبح روز جمعه ۱۳۵۹/۷/۲۵ جلسه‌ای با شرکت آقایان: حجت الاسلام هاشمی رفسنجانی (مرحوم)، محمد منتظری (شهید)، دکتر چمران (شهید)، دکتر عباسپور (شهید) وزیر نیرو، یوسف شفیع مشاور وزیر، جمشید سرداری، مهندس قطبی مشاور وزیر، مهندس فاطمی و اینجانب در دفتر کار دکتر چمران در اهواز تشکیل و راجع به مسائل آب بحث شد.

برای تصمیماتی در مورد ذخیره و خروج آب سدها صحبت شد. طبق دستور آقای فاطمی، اینجانب برای راهنمایی جهت امور جنگی و فوری انحراف آب رودخانه در حوالی اهواز به آقای محمد فروزنده (معاون وقت سیاسی استاندار خوزستان) معرفی شدم. این جلسه از ساعت ۱۲ شروع و تا ساعت ۱۳ و ۳۰ دقیقه طول کشید. آقای ترابی‌زاده از من خواست تا نامه‌ای از دکتر عباسپور برایش بگیرم که کرخه کور را در محل روستای سید شریف ببندند. من نامه را نوشتم و از طرف دکتر عباسپور امضاء کردم و به او دادم که رودخانه کرخه کور را در محل سید شریف ببندند.

همان روز یا روز بعد هم ما رفتیم سازمان آب و برق خوزستان، مرا به عنوان مدیرعامل آب معرفی کردند. مشروط بر اینکه از امکانات سازمان آب و برق خوزستان در رابطه با جنگ استفاده کنم.

این پیشنهاد را پذیرفتم، فقط به دلیل اینکه امکانات خوبی برای خدمت در جنگ در اختیارم قرار می‌گرفت. سدها و تونل‌ها را کاملاً می‌شناختم؛ تابستان ۱۳۳۸ با کمک خارجی‌ها در ساخت سد دز شرکت داشتم، زمان سیلاب بهمن ۱۳۵۸ خوزستان من سد تنظیمی گتوند را بسته بودم.

بعد از این، سندی را داریم که برادرمان دکتر عباسپور، وزیر نیرو نوشته‌اند: «لازم است گزارش دقیق حاوی اطلاعات ذیل، ظرف سه روز از تاریخ فوق تهیه و ارائه گردد! جریان‌ات مربوط به امکان تخلیه‌ی آب سدهای دزو و کارون مبنی بر چگونگی دبی از دریچه‌ی تونل‌ها و سایر امکانات و اثرات جنبی آن‌ها و زمان تخلیه‌ی آب هریک از سدها، مدت زمان سیل ایجاد شده، ترازهای مختلف که به ازای دبی‌های مختلف ایجاد شده در منطقه‌ی زیراهواز به بعد به زیر آب می‌رود...»

دکتر عباسپور (شهید) این نامه را از تهران برای من فکس می‌کنند که این طرح را به من بده... سه تا طرح برای ایشان تهیه و ارسال می‌شود. حالا من در همین زمان (تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۹) یک سند عراقی را آوردم که ستاد کل ارتش عراق چگونه نگران سیلاب‌های منطقه خوزستان بوده، ببینید تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۶ آقای عباسپور می‌نویسند که چگونه از سدها استفاده کنید... ارتش عراق سه روز بعد در این سند نسبت به این تصمیم و طرح ما واکنش نشان می‌دهد؟! حالا چگونه این صحبت‌های محرمانه از این جلسات خارج می‌شده و به اطلاع ارتش عراق می‌رسیده، الله اعلم؟! برای همین بود که ما جرئت نمی‌کردیم حتی توی اتاق جنگ، به همه بگوییم چه کار می‌خواهیم بکنیم.

طبق مدارک اغتنامی به دست آمده، ستاد کل ارتش عراق در تاریخ ۱۹۸۰/۱۰/۲۱ مطابق با ۱۳۵۹/۷/۲۹ یعنی در هفته‌ی چهارم جنگ، موضوع تخریب سد دزو و کارون و امکان ایجاد سیل در خوزستان را به واحدهای خود ابلاغ می‌کند.

«پیرو دستور سری ۲/۲۲، مورخ ۱۸/۱/۱۹۸۰ تحت عنوان دستورات ریاست ستاد کل نیروهای مسلح عراق، جهت مقابله با خطرات احتمالی بازکردن دریچه‌های سد دزو و کارون، آب دریاچه‌ی این سدها در دو حالت ممکن است وارد دشت خوزستان شود. اول تخریب سدها، دوم بازکردن دریچه‌های آبیاری و کارخانجات تولید برق... در حالت اول، خطرات فوق‌العاده زیاد است و ممکن است از شهر دزفول تا آبادان، بیشتر مناطق مسکونی و تأسیسات از بین بروند یا آسیب ببینند! ولی در حالت دوم اثرات به این شدت نخواهد بود ولی خسارت وارد خواهد شد و در منطقه‌ی اهواز و خرمشهر، قسمتی از زمین منطقه را آب فرا خواهد گرفت ۳»

بر همین اساس بود که من رفتم بالای سد و ۵۰ قبضه اسلحه «ام یک» به افراد سد برای مقابله با هلی بُرن احتمالی ارتش عراق تحویل دادم. بعد هم در فضای بالای سد سیم بستم تا هواپیماهای عراق برای بمباران سد نتوانند به سد نزدیک شوند.

بعد از تجزیه و تحلیل نسبتاً اصولی در رابطه با اثرات سیل مصنوعی سدهای یاد شده به واحدهای ارتش عراق، دستورالعمل اقدامات پیشگیری جهت احداث جاده‌های تدارکاتی و بالآوردن سطح مواضع از زمین‌های اطراف داده شده بود.

ما یک سندی داریم که طرح استفاده از سیلاب‌های کارون توسط آقای محمدصادق قطبی (کارشناس ارشد وقت وزارت نیرو)، منوچهر راد (استاد دانشگاه)، محمد عطرچین (معاون وقت وزارت نیرو و امور آب)، شریف شفیع (کارشناس ارشد)، غلامرضانیک صفت (رئیس موسسه‌ی بررسی و تحقیقات) و حسن عرب زاده (مشاور وقت وزیر نیرو) تهیه شده و در تاریخ ۱۳ و ۱۲/ ۸/ ۱۳۵۹ هم با دکتر چمران راجع به این مطالب صحبت شده است. باز یک سندی از اطلاعات سپاه اهواز مربوط به ۱۳/ ۸/ ۱۳۵۹ است که در اتاق جنگ لشکر ۹۲ اهواز در رابطه با کانال سید یوسف، می‌گوید:

«به محل سد خاکی در منطقه آب تیمور رسیدیم. از مسئول سد سؤال شد، جواب دادند که محل شکستگی سد ترمیم شده. عراقی‌ها در امتداد سد خاکی نزدیک خردان موضع گرفته بودند. در سنگرهای سمت چپ خردان که به صورت هلالی تا آب تیمور ادامه دارد، به همان حالت دیده شده و در هفت سنگرتانک مشاهده شده...»

در این رابطه یک نامه از دکتر چمران (۱۳۵۹/۸/۱۹) هست: «در دُب خردان دشمن در اثر هجوم



آب از سد سید شریف عقب‌نشینی کرده و در این عقب‌نشینی تلفات سنگینی به نیروهایش وارد شده است...»

در گزارشات نوبه‌ای حسن باقری آمده:

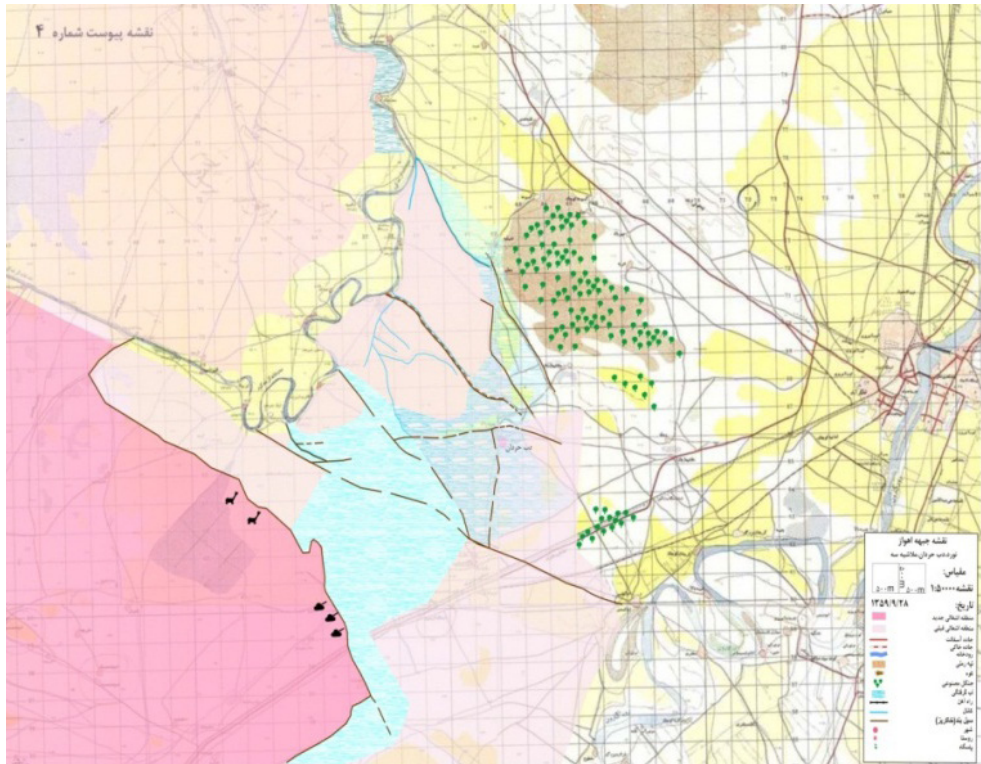
«امروز (۱۳۵۹/۹/۳) صبح با برادر بنی‌خالد، داود کریمی^۱ و آقای بهرامی از جاده حمیدیه به روستای دهلیز رفتیم. از آنجا پیاده از کنار کانال آبی به طرف دُب خردان رفتیم. لبه‌ی کانال به علت زیادی آب، شکسته

۱ - داوود کریمی: در سال ۱۳۲۶ در تهران متولد شد. در جوانی به شغل تراشکاری مشغول بود که روحیه عدالت‌خواهی او باعث شد که گروه فجر اسلام با تفکر مبارزه مسلحانه علیه نظام شاه را تشکیل دهد. پس از مدتی به لبنان رفت و در کنار شهید چمران و شهید محمد منتظری دوره‌های چریکی را گذراند. با شروع انقلاب اسلامی او جزو اولین نفرات تشکیل‌دهنده سپاه تهران بود و با شروع جنگ عراق علیه ایران به عنوان اولین فرمانده عملیات جبهه جنوب به اهواز عزیمت نمود... سرانجام ۱۶ شهریور ۱۳۸۳ بر اثر عارضه شیمیایی دوران جنگ دارفانی را وداع گفت (۴).

و آب به طرف شبلیه آمده و جاده‌ی شبلیه به دهلیز زیر آب رفته است. هر چه زودتر باید با لودر جلوی آن را گرفت تا راه ما به سمت دشمن بسته نشود. آب به طرف سد خاکی رفته. دولودر عراقی در شمال غربی حردان مشغول کار بودند که از محلی که ما بودیم درست مشخص نبود که چه کار می‌کنند! یک خودروی زرهی نیز که از محور شرتاب می‌آمد به طرف جنوب حردان در حرکت بود. یک تانک و یک نفربر مسلح به کالیبر ۵۰ کنار سد خاکی دیده می‌شدند. شاید در آب گیر کرده شده باشند. احتمالاً آن محل که توقف کرده‌اند خشک است! نفرات پیاده نیز که روی سنگرها ایستاده بودند به چشم می‌خوردند!

پس از آن تصمیم گرفتیم که به برج دیده‌بانی داخل جنگل برویم. برای همین به راه افتادیم و در مسیر بازگشت که از کنار آب بود می‌آمدیم، نمی‌دانم به چه علت حدود پنج شلیک از توپخانه‌ی ایران به نزدیکی‌های ما برخورد کرد! ما فوراً خود را به طرف پارک اتومبیل‌های جیب رسانده به سمت جنگل حرکت کردیم. در ابتدای جنگل برادران بسیج را دیدیم که در حال حمل و نقل قالب‌های بتنی هستند. نیروهای جعفر عزیزآبادی آنجا بودند و می‌خواهند در جنگل کنار برج سنگر بسازند. به وسیله‌ی دو تریلی ترانسفور و یک لودر کار حمل و نقل را انجام می‌دادند.

به برج رفتیم و از آنجا منطقه‌ی حردان را مشاهده کردیم. با دیروز تفاوت کرده بود زیرا سد خاکی شسته شده و آب درون دُب حردان را پر کرده بود. نیروهایی که در دب حردان در کنار سد خاکی بودند، به داخل دهات حردان و پشت آن طرف شرتاب رفتند ولی تعدادی نیرو هنوز در ۵۰۰ متری ملاشیه ۳ و شמוש قرار دارند. زیرا آن منطقه را هنوز آب نگرفته است. توپخانه‌ی ایران همچنان حردان را زیر آتش قرار داده بود. پس از آن ما راهی اهواز شدیم...»



«...گزارش سه در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۵ از این منطقه حاکی است که پس از انهدام سد قبلی توسط برادران پاسدار، نیروهای عراقی سد دیگری را به فاصله‌ی ۴۰۰ متر پشت سد قبلی احداث کرده‌اند که از یک طرف به سمت شرتاب و از سمت دیگر تا پشت حردان کشیده شده. بلدوزرهای دشمن در پشت سد مشغول کار می‌باشند. ضمناً توپخانه‌ی خودی در این روز مواضع نیروهای مزدور بعثی را که از آنجا عقب‌نشینی کرده‌اند، زیر آتش داشتند. قابل ذکر است که دیده‌بان‌های عراقی از بالای این سد به دیده‌بانی می‌پردازند...»

ارتش عراق در پایین دب حردان سد می‌زد. ما نیز برای اینکه طرف خود ما نیاید، از بغل شמוש یک سد می‌زدیم و سعی می‌کردیم خودمان را به پشت دشمن برسانیم. عراق در عین حال که از دب حردان مجبور به عقب‌نشینی شد، کل منطقه را آب گرفت!

گزارش نوبه‌ای حسن باقری در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۱۲:

«توسط برادران جهاد سازندگی و برادران بسیج کانالی به عرض ۱۰۰ متر، از کارون تا کیلومتر ۵

جاده‌ی اهواز- حمیدیه در حال حفراست. با توجه به موتورهای قوی، آب را درون این کانال ریخته و سمت جاده‌ی حمیدیه را به زیر آب برده‌اند...»

تاریخ ۱۳/۹/۱۳۵۹ در ادامه گزارش حسن باقری آمده:

«نیروهای دشمن در پشت سومین سد حادثی در جنوب حردان مستقر می‌باشند. این سومین سد است که بلندی این سد حدود ۲۰۰متر است. استعداد نیروهای دشمن، دقیقاً مشخص نیست...»
معاون وزیر راه آمد اهواز. به من گفت: من می‌خواهم مهندس غرضی استاندار را ببینم. من آمده‌ام که کمک کنم.

طراحی کانال را سازمان آب و برق خوزستان انجام داد. اینجا قبلاً سدی در محل دغاغله روی کارون بود. آب را توسط دو تا کانال که از سمت چپش می‌رفت تا طلائیه و هورالعظیم و از سمت راستش می‌رفت به هور شادگان، طرحی را که آماده کردیم به همراه شهید تفویضی بردیم خدمت آقای غرضی، ایشان را توجیه کردیم.



بعد شهید زواره‌ای امکانات وزارت راه را آورد. احداث کانال توسط شهید زواره‌ای بود. برای تهیه پمپ قوی توی مجلات گشتیم. ۵۰ تا پمپ ساخت کارخانه‌ی فینیخت سوئد که داخل آب غرق می‌شوند (پمپ مستغرق) را که برای فاضلاب شهر استکهلم سوئد طراحی شده بود با ۳۰ درصد زیر قیمت از طریق حراجی داخل مجلات دیدیم. با دکتر عباسپور صحبت

کردیم. آقای وزیر یک نفر نماینده را از طرف ما فرستاد سوئد. ظرف کمتر از یک هفته اینها خریداری شد. شهید جواد فکوری، فرمانده نیروی هوایی ارتش، خودش بلند شد با هواپیمای سی ۱۳۰ رفت استکهلم. پمپ‌ها را در پایگاه وحدتی دزفول پیاده کرد. کمرشکن‌های سازمان از پایگاه وحدتی دزفول پمپ‌ها را آوردند و در پادگان دغاغله پیاده کردند.

تمام امور نصب ایستگاه‌های پمپاژ را مدیرکل راه و ترابری آقای کاشانی کمک کردند. پیمانکار گرفتیم. شروع به احداث دیوارهای بتنی کنار کارون کردیم و پمپ‌ها را نصب کردیم. اولین کانال و ایستگاه پمپاژ کنار کارون زده شد.

در سند ۱۳۵۹/۹/۱۶ آمده: «این طرح بر اساس مذاکرات جلسه‌ی صبح روز یک‌شنبه ۱۳۵۹/۹/۱۶ در حضور ریاست‌جمهور (بنی‌صدر) بود. تصمیمات زیرم‌تعاقباً در جلسه‌ای با شرکت حسن عباسپور، محمد عطرچین، منوچهر راد، جمشید سرداری، محمدصادق قطبی اتخاذ گردید. تولید برق از نیروگاه‌های آبی سد کارون به حداکثر برسد به طوری که دبی خروجی از توربین‌ها به ۵۰۰ مترمکعب در ثانیه برسد. با دریچه‌های سرریزهای سد کارون، تخلیه‌ی آب به زمین‌ها طوری باشد که به سرریزها صدمه نزنند. سیلاب‌ها در شرق کارون به وجود نیاید. تدابیر لازم به منظور افزایش ارتفاع و عرض رودخانه کارون و کاهش خطر سیلاب‌ها به عمل آید. در این عمل منابع نظامی مربوطه در جریان دقیق کارها و تغییرات قرار می‌گیرند. هماهنگی لازم به وسیله‌ی آقای سرداری و سرهنگ فروتن به عمل آید. امضاکنندگان، حسن عباسپور، سرداری، عطرچین، منوچهر راد، قطبی...»

«در تاریخ ۱۳۵۹/۹/۱۶ کمیسیونی با شرکت ریاست‌جمهوری (بنی‌صدر)، سرتیپ فلاحی، مهندس عباسپور، سرهنگ فروزان، مهندس سرداری، مهندس عطشین، مهندس قطبی و آقای منوچهر راد تشکیل و نسبت به استفاده از آب رودخانه‌های خوزستان برای پشتیبانی نظامی تبادل نظر و تصمیمات زیر اتخاذ گردید: نسبت به احداث کانال شمال اهواز، فولی آباد و نصب پمپ‌ها و هدایت آب کنترل شده به مناطق غرب راه آهن اهواز- خرمشهر، هر چه سریع تر اقدام و کار بایسته انجام شود. نسبت به آبگیری سواحل خاوری و باختری کارون از اهواز تا آبادان به طور دقیق به وسیله‌ی وزارت نیرو به نحوی بررسی به عمل آید که با بازشدن دریچه‌های سدها و سایر اقدامات، به طور جداگانه و یا همزمان که میزان آب در هر نقطه از طرفین کارون قابل پیش‌بینی باشد، نسبت به تخلیه‌ی آب به منظور مقابله با خطرات سیلاب اقدام گردد. آقای مهندس عباسپور و آقای مهندس سرداری با انجام محاسبات لازم فقط با نظر مقامات مسئول نظامی اقدامات لازم آینده را بنا به دستور انجام دهند. امضاء: ابوالحسن بنی‌صدر (رئیس‌جمهور)، محمدصادق قطبی، محمد عطرچین، سرتیپ فلاحی، سرهنگ فروزان، منوچهر راد، جمشید سرداری، حسن عباسپور.»



■ ردیف اول از راست: تیمسار ولی الله فلاحی (شهید)، دکتر بنی صدر (رئیس جمهور وقت) و مهندس سرداری - اهواز، زمستان ۱۳۵۹

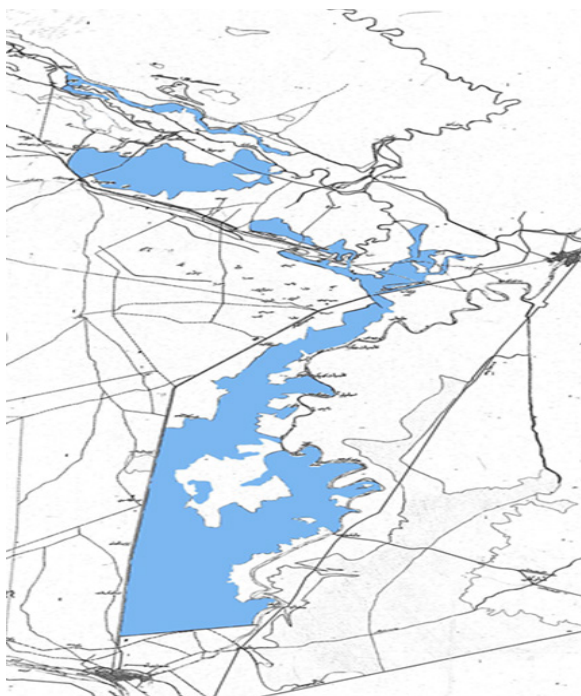
سند دیگری از شهید حسن باقری (تاریخ ۱۳۵۹/۹/۲۱) در رابطه با ترس ارتش عراق به خاطر باز شدن سد و سیلابی شدن منطقه هست که می نویسد: «به طور کلی دشمن از ترس باز شدن آب به روی شان می خواهد به هر قیمتی که شده سوسنگرد و تپه های الله اکبر را تصرف کند، تا از آب گرفتگی در امان بماند. در مجموع گزارش های رسیده حاکی است که دشمن در روزهای گذشته نقل و انتقالات از دب حردان و جفیر به حمودی فردوس و همچنین از کنار رودخانه ی کارون در غرب سیدعبود به غرب جاده ی اهواز- خونین شهر داشته. کلاً چنین به نظر می رسد که دلیل تمامی این نقل و انتقالات، وحشت از باز شدن آب سد دزو و کارون به روی آن نیروهاست که در آن صورت تمامی منطقه به زیر آب خواهد رفت.

به همین دلیل است که دشمن نیروهای خود را در منطقه حمودی در بالاترین جاها مستقر کرده است تا به سوسنگرد و سپس به تپه های الله اکبر حمله کرده و با تصرف این مواضع بتواند از جریان آب و آب گرفتگی در امان بماند. همچنین صدام یزید در رادیو بغداد گفته است اگر آب کارون بر روی ما باز شود ما اهواز را به موشک می بندیم، که این نیز تنها یک حرف است. در مجموع وضعیت عملیات جبهه ها در دوروز گذشته کاملاً راکد بوده و حملات مؤثری از طرف هیچ کدام صورت نگرفته...»

۱ - خونین شهر: به رغم ۳۴ روز مقاومت جانانه از خرمشهر در ابتدای جنگ، متأسفانه این شهر به اشغال دشمن درآمد و این شهر به خونین شهر معروف شد. بعد از آزادسازی آن در سوم خرداد ۱۳۶۱ دوباره نام اصلی خود را بازیافت.

ما بررسی کردیم فاصله‌ی زمانی رسیدن آب از سد دز به بندقیر، زمان رسیدن آب سد کارون به بندقیر و ادغام هردو با هم چه ارتفاعی را ایجاد خواهند کرد. چه زمانی دقیقاً به اهواز می‌رسد. بعد هم جزو مد را بررسی کردیم تا این آب با مد برخورد کند که بتوانیم سیلابی علیه دشمن ایجاد کنیم. ما می‌خواستیم با حداقل آبی که بازمی‌کنیم سیلابی مشابه سیلاب ۱۳۵۸ و بدون صدمه به اهواز ایجاد کنیم و جنوب اهواز یعنی همان منطقه‌ای را که عراقی‌ها اشغال کرده بودند، کاملاً آب بگیرد! بخصوص عقبه‌ی عراق را در مارد و قصبه (حوالی جاده اهواز- آبادان) که از کارون عبور کرده بود را ببندیم.

سندهای زیادی در رابطه با طرح‌های مختلف داریم. ما سعی می‌کردیم هرچه بیشتر آب را اضافه کنیم! آن سال هم به لطف خداوند بارندگی‌های زیادی داشتیم. حتی در مواردی از تهران پیگیری کردیم تا ابرها را بارور کنیم و بارندگی مصنوعی به وجود بیاوریم! در هر صورت آب را به عنوان یک لشکر رزمی مقابل دشمن متجاوز می‌فرستادیم. به این جهت کرخه را از طریق کارون پرآب کردیم. ارتفاع آب را ۶۰ سانتی متر اضافه کردیم. دشمن متجاوز کل خوزستان از کرخه کور تا خرمشهر و خود خرمشهر را اشغال کرده بود.



ارتش عراق در برابر این طرح سیلاب ما مجبور شد شش مرحله عقب‌نشینی کند و یک سدی در منطقه سید طاهر بزند. یعنی دشمن از کیلومتر ۱۲ اهواز عقب‌نشینی و در کیلومتر ۳۲ مستقر شد. در آنجا جاده را برید که آب به طرف کارون برود. ولی آب به طرف کارون نرفت بلکه به طرف جنوب حرکت کرد. ارتش عراق مجبور شد از ساحل کارون فاصله بگیرد و در کنار جاده اهواز- خرمشهر مستقر شود. از این طرف هم آب پشت دژ مارد ماند... (نقشه مقابل)

ما در اینجا دو طرح داشتیم؛ یکی

می خواستیم دژ مارد را بشکنیم تا بلکه خرمشهر را با آب آزاد کنیم که نتوانستیم. بعد آمدیم کرخه را بستیم. در محل جرگه‌ی سید علی که آب را به طرف هویزه فرستادیم و فرسیه را هم دوباره در روستای کوهه به طرف کرخه کور بستیم تا از کرخه کور آب را به طرف کارون عبور دهیم. ولی حریف نشدیم! ما در هر محوری توانستیم با جنگ آب وارد عمل شدیم.

ارتفاعات کانال سمت راست کرخه را باز کردیم. آب به طرف تپه‌های الله اکبر رفت. آنجا دشمن را با آب در شرق بستان متوقف کردیم. آنجا هم توانستیم جناح آبی بستان را با کمک آب آزاد کنیم ولی در نهایت دوباره در جنوب بستان ارتباط عراق وجود داشت. ما هر کجا می توانستیم با آب به دشمن ضربه بزنیم، زدیم! ولی در نهایت به رغم تمامی این طرح‌ها، در آخرین مرحله خداوند قادر اهواز را نجات داد، حتی در ۱۸ دی ماه ۱۳۵۹ که دانشجویان رزمنده پیرو خط امام (ره) به فرماندهی شهید حسین علم الهدی در هویزه شهید شدند و جنازه آنها در منطقه ماند و عراق با آن وضعیت فجیع روی جنازه‌ها بنزین ریخت و آنان را آتش زد. اگر آن بارندگی ۱۸ دی نمی شد اهواز اشغال می شد. چون قرار بود آن روز ارتش عراق به سمت اهواز حرکت کند! مجدداً در بیست و سوم بهمن ماه همان سال با سیلابی که خداوند فرستاد، دشمن را از اشغال اهواز ناامید کرد.

عقب نشینی ارتش عراق در مقابل طرح سیلاب خوزستان سندی از ارتش عراق برایتان بخوانم. این دستور تاکتیکی سرهنگ ستاد، عبدالامیر عیسی الصباح است: «موضع دفاعی لشکر ۹ که در حال حاضر گروه زرهی تیپ ۴۳ در آن مستقر شده است و قسمت جلوی شمال کرخه کور است. در حال حاضر مواضع دفاعی لشکر ۵ مشخص نیست. البته پیش از این در جنوب اهواز بوده است. اما بعد از عقب نشینی تیپ ۸ لشکر ۳ مکانیزه به علت وجود آب گرفتگی منطقه، این نوع دفاع برای ما اهمیتی ندارد. به عقیده‌ی یگان‌های مایگان‌های خودی در زمین‌های زیادی که ارزش عملی ندارد، مشغول شده‌اند.»

یک سند دیگر از ارتش عراق را نیز برایتان بخوانم که می گوید ما شش مرحله از دُب حردان عقب رفتیم و سد خاکی زدیم. این سند عراقی را فرماندهی گروه زرهی ۳۵ عراق در تاریخ ۱۶/۱۰/۵۹ (۱۳۸۱/۱/۵) نوشته که ترجمه اش مال آن زمان (قرارگاه کربلا سپاه) است: «از فرماندهی گروه زرهی ۳۵، تاریخ ۸۱/۱/۵ بسیار محرمانه، گزارش شناسایی. هدف بیان کیفیت زمین مناطق در محاصره‌ی آب. وضعیت عمومی زمین باز به فعالیت حرکت زرهی کمک می کند، به جز مناطقی که در آن آب وجود دارد و یا در محاصره‌ی آب است. مهم ترین مانع برای ما رودخانه‌ی کرخه کور است.

در منطقه چندین دهکده وجود دارد که مهم‌تر از همه کوهه است. در منطقه چندین جنگل کثیف و متفرق وجود دارد. رودخانه‌ها و درختان، رودخانه مانع اصلی و مهم برای وسایل مکانیزه است. عرض آن ۲۰ متر، ارتفاع آن در مناطق مختلف فرق می‌کند به طوری که حداکثر ارتفاع آب ۷۰ سانتی‌متر، مختصات شبکه، فلان. گودی آب در این منطقه و گودی آب بعد از آن بالا می‌رود اما گودی آب در مریحه، مختصات فلان، محاسبه فلان، آن قدر است.

اول دشمن (ایران) شروع به بازکردن آب در منطقه‌ی شمال ازرق حشیش کرد. دشمن شروع به بازکردن آب در منطقه نمود. از طریق کانال متروکه‌ای که آب را از کرخه می‌گیرد و به نزدیکی دهکده مریحه می‌برد و به سوی ازرق حشیش است. اول، فعالیت ما ساختن سد جلوی مواضع گروه زرهی دیر یاسین هفتم تمام شد. سد شماره‌ی یک، نزدیک ازرق حشیش و همچنین ساختن سدی در جلوی مواضع واحد تیپ‌های پیاده‌ی هشتم مکانیزه شده. ارتفاع سد شماره‌ی ۲ حدود دوونیم تا سه متر بود. همچنین ساختن سد دیگری در پشت سد اول به مسافت ۱۰۰ متر برای اطمینان بیشتر. تا اگر سد اول شکسته شود یا اگر ارتفاع آب به ۲ متر برسد، پایان پذیرد.

بعد از اینکه دشمن (ایران) متوجه شد که بازکردن آب به سوی ازرق حشیش نتیجه ندارد تصمیم گرفت که آب را به طرف مواضع تیپ پیاده‌ی هشتم مکانیزه در منطقه‌ی مشخصات فلان، سرازیر کند. این چنین شد که آب مواضع این تیپ را غرق کرد! حتی پایگاه تیپ را، بدین جهت واحد تیپ هشتم را به سوی عقب آوردیم. در این مواضع که هستیم قرار است آب تا پشت مواضع گروه زرهی دیر یاسین، پشت ازرق حشیش، پشت راه ام‌الطویل-کوهه قرار گیرد.

دوم، عملیات ما ساختن سد خاکی در طرف راست گروه زرهی دیر یاسین قدیم، تمام شد. سد شماره‌ی ۲ برای جلوگیری از پیشروی آب و غرق مواضع گروه پیاده‌ی هشتم مکانیزه، ساختن سد خاکی در روی راه ام‌الطویل-کوهه به ارتفاع ۲ و نیم متر. سد شماره‌ی ۴ ارتفاع آب در پشت راه ام‌الطویل-کوهه، بالا آمد و یک سد خاکی در پشت سد راه ام‌الطویل-کوهه ساختیم.

سد شماره پنج به ارتفاع سه متر و عرض بیست متر و بلندی آب شروع به بلند شدن کرد و به سوی مواضع گروه زرهی کندی فعلی سرازیر شد. پوشاندن منطقه به وسیله‌ی آب بعد از ۱۶/۱۰/۱۳۵۹ اول، عملیات دشمن: دشمن شروع به سرازیر کردن آب با مختصات شبکه و آب به سوی شرق در جهت شماره‌ی ۹ مشخصات فلان، حرکت کرد. در مرتبه‌ی آخر آب شروع به نفوذ به طرف چپ، جلوی مواضع گروه زرهی کندی فعلی کرد و پیشروی آب در منطقه بین یک تا دو سانتی‌متر بود.

دوم، عملیات ماساختن سد خاکی شماره شش و وصل کردن آن به سد شماره پنج، ایجاد شکاف در سد شماره چهار آب در مواضع گروه پیاده‌ی هشتم مکانیزه نفوذ کرد و آب آنها را در زحمت انداخت. و بر روی سد شماره دو اثر کرد. شکاف‌هایی ایجاد کرده و تعدادی از مواضع را غرق کرد. گروه زرهی دیر یاسین سابق، پشت ازرق حشیش و پایگاه، شروع به عملیات سدسازی کرد تا جلوی آب را بگیرد. شکافی در جاده‌ی سابق خرمشهر-اهواز ایجاد کرد و آب را به سوی رودخانه‌ی کارون روانه کرد. ولی ارتفاع آب در قسمت منطقه بیش از یک متر شده و اکنون به صورت مدام پخش آب ادامه دارد! پوشاندن مناطق در رودخانه‌ی کرخه‌کور، دشمن آب را از رودخانه‌ی کرخه‌ی اصلی و کرخه‌کور به سوی طراح سرازیر می‌کند. آب را از کانال شماره یک و دو در منطقه سرازیر می‌کرد یعنی پرت کردن آب به سوی شرق و غرب طراح، منطقه‌ای که روستای مشخصات فلان، پوشیده شود و آب به صورت دریاچه به عرض متجاوز از ۳۰۰ الی ۷۰۰ متر، که این آب وسعت بیشتری را پیدا کرده است.

نتایج: دشمن (ایران)، منطقه‌ای را زیر آب می‌برد و در محاصره‌ی آب قرار می‌دهد تا جلوی هرگونه هجوم واحدهای ما و اشغال مناطقی بیشتر از آنچه داریم را بگیرد. دوم، واحدهای ما را مجبور به عقب‌نشینی کند با آزاد کردن شهر اهواز از زیر آتش توپخانه. سوم، جبهه‌های ما را محدود کند و جلوگیری از پاسخگویی به آتش توپخانه و خاموش کردن آتش ما و فرصت دادن به دشمن (ایران) برای هجوم و حمله در آینده. و اگر دشمن (ایران) امکان حمله پیدا کرد. لازم است مناطق خشکی که در محاصره‌ی آب نیست را زیر نظر بگیریم. این مناطق را زیر پوشش واحدهای مقدم جلو قرار دهیم تا از هجوم جلوگیری کنیم. چهارم، دشمن مناطقی را به واسطه‌ی تلمبه‌ی آب که به وسیله‌ی خودروها حمل می‌شود، غرق می‌کند تا با سد رودخانه‌ی کرخه‌کور و دفع کردن آب به وسیله‌ی تلمبه، بخصوص مناطق جنوب و شرق کرخه‌کور برای اینکه سطح آب در رودخانه‌ی کرخه خیلی پایین هست نسبت به زمین‌های اطراف رودخانه.

پس ضرورت دارد اتخاذ اقدامات زیر: نصب کردن کمینگاه‌ها و گروه‌های گشتی برای مناطقی که دشمن (ایران) آب را از آنجا سرازیر می‌کند و نابودی تلمبه‌های آب و ناامید کردن دشمن از هجوم. ساختن کانالی برای تغییر جهت آب به طرف رودخانه‌ی کارون تا به سوی رودخانه‌ی کرخه‌کور و این کار نیازمند ماشین‌های سنگین بخصوص برای حفر کردن. مراقبت رودخانه‌ی کرخه‌کور برای جلوگیری از بازداشتن رودخانه به وسیله‌ی دشمن بخصوص در منطقه‌ی جنگل‌های اراضی جریحه و تا قریه‌ی فلان. امضاء: لوری جرج سلمان، فرمانده‌ی گروه ۳۵، سرتیپ ستاد...»

بعد از عملیات خیبرما یک فرصتی را در سال ۱۳۶۳ در جنگ پیدا کردیم. با آقای ترابی زاده (معاون سازمان آب و برق خوزستان) نشستیم و گفتیم اگر ما طرحی را اجرا کنیم که این کانال سلمان را به گوشه‌ی طلائیة برسانیم و گوشه‌ی طلائیة را بشکنیم و غرب بصره را با یک آب‌گرفتگی سیلاب ایجاد کنیم، سرپل کوشک را که دست عراقی‌ها هست از آن‌ها می‌گیریم، آن وقت راه ورود به بصره آزاد می‌شود. البته قابل توضیح است به خاطر اهمیت بصره، حامیان صدام با هم متحد شدند تا نگذارند ایران بصره را تصرف کند! این تحلیل مستر مودلر، مسئول مرکز استراتژی لندن بود. من در دانشگاه لندن با ایشان مصاحبه می‌کردم. ایشان شخصاً به من گفت: «شما هرگز نمی‌توانید بصره را بگیرید! اگر شما بصره را می‌گرفتید یک قدرت در جهان می‌شدید...»

براین اساس حامیان صدام از ترس اینکه ایران یک قدرت شود، همگی با هم کنار آمدند! حتی خود شهید صیاد شیرازی فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش در قرارگاه کربلایک فاکس محرم‌انه را به من نشان داد که تعدادی از مستشارهای عالی‌رتبه‌ی آمریکایی آمده‌اند به کمک صدام تا ارتش عراق را بازسازی کنند. شهید حسن باقری نیز به من گفت: حقیقت داره! آمریکایی‌ها در غرب ناصریه پادگان زده‌اند و نیروهای ارتش عراق را بازسازی می‌کنند.



■ سرهنگ شهید علی صیاد شیرازی (فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش) و پاسدار شهید حسن باقری (جانشین نیروی زمینی سپاه) - سال ۱۳۶۱

در عملیات محرم (دهلران - مهر ۱۳۶۱) می بینیم که مقابل ما ۳-۲ کیلومتر موانع چیدند تا از ما زمان بگیرند و بازسازی شان را انجام دهند. خودم توی یک سفر در ناتودیدم که یک کارخانه برزلی برای عراقی ها لیزر رنج فایندر^۱ می سازند. ما یک عدد لیزر رنج فایندر را آوردیم ایران، برادرمان فتح الله جعفری^۲ آزمایش کرد. به فاصله ی ۳ کیلومتر به هدف در حال حرکت اصابت می کرد! آن موقع که من از آن بازدید داشتم متوجه شدم ۷۰۰۰ عدد برای عراق ساخته اند که روی بالگرد، هواپیما و تانک هایشان نصب می شد و تانک های ما را در حال حرکت می زدند.



فتح الله جعفری

من خودم موشک های تاو را از جزیره ی مجنون عراق در هورالعظیم، زمانی که آنجا از سوی رزمندگان ایران تصرف شد، آوردم که در جعبه های کشور اردن قرار داشتند. یعنی تمام استکبار جهانی علیه ایران بسیج شده بودند. تانک های مدرن تی ۷۲ شوروی، هواپیماهای سوپراکتاندارد فرانسه و ده ها مورد از این کمک ها، حمایت های بی دریغ شرق و غرب به ارتش متجاوز صدام بود! دنیا هر چه داشت همه را جمع کرد توی عراق که ایران را شکست دهند! جنگشان هم جنگ با اسلام بود! با جمهوری اسلامی بود.

ما آن موقع طرح اتصال کانال سلمان به طلائیه را در تاریخ ۱۳۶۳/۲/۲۰ خدمت آقای پیمان، مدیرعامل سازمان آب و برق خوزستان بردیم. بعد از امضای ایشان، خدمت محسن رضایی فرمانده کل سپاه رسیدیم. با تأیید ایشان جلسه ای در قرارگاه عملیاتی خاتم الانبیا (ص) تشکیل شد. سعی می کنم صورت جلسه آن را خدمتتان نشان بدم. در این جلسه آقا رحیم صفوی از سپاه، سرهنگ موسی قویدل نماینده نیروی زمینی ارتش، برادرمان مهرداد و علیرضا عندلیب و تعدادی از برادران جهاد سازندگی بودند.

در آن جلسه گفتیم کانال شهید چمران را که سال ۱۳۵۹ از دغاغله حدود ۱۱ تا ۱۳ کیلومترش را زده بودیم و ایستگاه های پمپاژ را هم نصب کرده بودیم، به سمت یک کانالی که سال های قدیم (۳۰۰ سال پیش) از سد کارون به سمت هورالهویزه می رفت، ادامه دهیم. همان مسیر را نقشه برداری کردیم. یک کانال روی نقشه ها وجود داشت که می رفت برای هورالهویزه و طلائیه. ادامه ی همان کانال را نقشه برداری کردیم و کار را برای احداث این کانال شروع کردیم.

۱- لیزر رنج فایندر: تجهیزاتی که با ارسال لیزر فاصله و سرعت را اندازه گیری می کند.

۲- فتح الله جعفری: فرمانده زرهی سپاه در دفاع مقدس.

سند دیگری مربوط به تشکیل ستاد هماهنگی آب که شهید مهندس عباسپور (وزیر نیرو) به نخست‌وزیر وقت نوشته، برایتان می‌خوانم: «... برادر ارجمند آقای محمدعلی رجایی نخست‌وزیر، به پیوست خلاصه‌ی مذاکرات جلسه‌ی فلان... خواهشمند است در صورت موافقت مقرر فرمایید موضوع در شورای عالی دفاع مطرح و مراتب جهت اقدام بعدی به این وزارت ابلاغ شود. ایشان فرمودند: موافقم. (امضا) محمدعلی رجایی.»

در یک سند دیگری راجع به سیلاب‌های کارون که شهید رجایی نوشته و بنی صدر هم امضاء کرده: موافقت می‌شود، می‌نویسد: با فوریت تمام اقدام کنید! ابوالحسن بنی صدر.

برگردم روی سند کانال سلمان که می‌خواستم خدمت شما عرض کنم. با برادرمان آقای عظیمی یک صورت جلسه‌ای تشکیل شد که در این صورت جلسه (کتاب را ورق می‌زند) تصمیم گرفته شد کانال سلمان ادامه پیدا کند. عین مطالب سند به شرح زیر است:

«طی جلسه‌ای در ساعت ۱۱ مورخ ۱۳۶۳/۲/۲۵ با شرکت پرسنل قرارگاه خاتم (ص)، وزارت نیرو، جهاد سازندگی جهت تقلیل آب هورالعظیم تشکیل و مقرر گردید ستادی به نام سلمان جهت طراحی و نظارت با شرکت نمایندگان وزارت نیرو، برادر مهندس عرب‌زاده، جهاد سازندگی برادر مهندس حسینعلی عظیمی و قرارگاه خاتم (ص) برادر مهندس جمشید سرداری و زیر نظر قرارگاه خاتم (ص) تشکیل شود. فعالیت‌های اجرایی به قرار زیر است: احیای کانال همیلی، همان کانالی بود که آب را از سد اهواز می‌برد برای طلائیه، احیای بند سد سید علی و کانال خردان - ادامه‌ی کانال شهید چمران - احیای کانال دغاغله، احداث کانال شرقی - غربی هور به کارون. تبصره: مسئولیت اجرای بند الف، ب و ج با وزارت نیرو و مسئولیت بند د - احداث کانال شرقی غربی - با جهاد سازندگی است.

تبصره: وزارت نیرو برای اجرای طرح‌های فوق از امکانات هیئت دولت جمهوری اسلامی ایران که با دستور ریاست شورای عالی دفاع مسئول پیگیری این طرح‌ها است، استفاده خواهند کرد. اقدامات فوری در جزایر توسط جهاد سازندگی، تقویت و تکمیل سیل بند جهاد در جزیره مجنون جنوبی، غربی - شرقی. تقویت سیل بند غربی و مرکزی و شرقی و شمالی. ایجاد پارکینگ‌های مناسب به تعداد ۲۰ عدد در جنوب جاده‌ی خاکی به ابعاد فلان. تقویت سیل بند جزیره‌ی جنوبی. اتصال دو جزیره‌ی شمالی - جنوبی در منته‌الیه غربی - شرقی در جزایر و خشک کردن آب بین این دو جزیره. ستاد سلمان به طور منظم نیازهای خود را به ستاد مرکزی تهران و یا به برادر دکتر غفوری فرد -

سرپرست وزارت نیرو- جهت تأمین گزارش می‌نماید. شرکت‌کنندگان: مهندس غفوری وزیر نیرو- مهندس محمدتقی رضوی (شهید) مسئول جهاد در جنوب- مهندس جمشید سرداری نماینده قرارگاه خاتم (ص)- سرهنگ موسوی قویدل (مرحوم) نماینده نیروی زمینی- برادر رحیم صفوی نماینده سپاه پاسداران- مهندس مهرداد نماینده مهندسی سپاه پاسداران....»



در رابطه با تأمین اعتبار احداث کانال سلمان، در جلسه‌ای آقای محسن رفیق‌دوست (وزیر سپاه) به من گفت که در جلسه‌ی هیئت دولت آقای غفوری فرد (وزیر نیرو) بیست میلیون تومان از آقای میرحسین موسوی (نخست‌وزیر وقت) درخواست می‌کرد.

از آقای موسوی پرسیدم: این مبلغ برای چیه؟

گفت: برای یک طرح جنگی که مسئولش هم مهندس سرداری است. ۲۰ میلیون تومان به دکتر غفوری فرد دادم.

گفتم: ۲۰ میلیون کم است. باید ۳۰ میلیون دیگر به غفوری فرد بدهید. ضمناً این سهم وزارت

نیروست. وزارت کشاورزی و وزارت راه نیز هر کدام در این طرح ۵۰ میلیون اعتبار نیاز دارند. این کانال ۱۵۰ میلیون تومان هزینه دارد. به لطف خداوند و همکاری همه عزیزان در دولت این طرح در طول اجرا تأمین اعتبار شد'...».

هترآب در اوایل جنگ به روایت اسناد

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«...در منطقه شمال حمیدیه خوزستان، ۹ کیلومتر بالاتر از از حمیدیه، ما سد تنظیمی کرخه را داریم، دو تا کانال داشت یکی می‌رفت به سمت کانال وصیله و کرخه‌کور را تشکیل می‌داد. از کرخه‌کور می‌آمد پایین و جنوب تپه‌های الله‌اکبر را آب می‌گرفت. کانال بعدی کانال سمت راست کرخه بود که آب را به شمال کرخه و از آنجا به طرف بستان هدایت می‌کرد. در این رابطه به سندی از گزارش نوبه‌ای حسن باقری در تاریخ ۱۳۵۹/۱۱/۱ اشاره می‌کنم:

«... حاکی است که تمام منطقه، بین روستای راجع در جنوب جاده و روستای کوهه در شمال جاده را آب فراگرفته. برابر گزارش رسیده سد خاکی دشمن در شرق روستای سیدخلف و شمال کرخه توسط نیروهای خودی منفجر شده و آب به طرف نیروهای دشمن سرازیر شده است که در نتیجه دشمن در منطقه مجبور به عقب‌نشینی می‌شود. به طوری که تا ۱۲ کیلومتری شمال غربی سوسنگرد در شمال کرخه، نیرویی از دشمن وجود ندارد! ۶ دستگاه تانک دشمن که در پشت سد منتظر بودند، بر اثر شکستن سد خودی حدود ۱۰ کیلومتر به عقب می‌روند. همچنین ۳ دستگاه بلدوزر دشمن در گل فرورفته، که این بلدوزرها را ما بعداً به غنیمت گرفتیم، آب از سد خاکی دشمن گذشته و تا نزدیکی روستای حمودیه عاصی رسیده است. احتمال زیاد از حمودیه عاصی گذشته باشند...»



سندی دیگری مربوط به ۱۳۵۹/۱۱/۳ هست: «...کانالی که بین مالکیه علیا و سفلی کنده شده

به علت اینکه پشت سد خاکی ساحل رودخانه‌ی نیسان نازک شده و امروز مسئول آن نیز به اهواز رفته بود، به‌طور ناگهانی بازو آب در داخل آن روان شد به‌طوری‌که یک بلدوزر در زیر آب مانده و راه تدارکات تحت فرماندهی دکتر چمران قطع شده که باید در اسرع وقت رسیدگی شود. علت اصلی چه بوده و چرا مسئولین نبوده‌اند! به‌طوری‌که ما به هر یک از بلدوزرها مراجعه می‌کردیم که کاری انجام بدهند، جواب نمی‌دادند. می‌گفتند: مسئولش ول کرده رفته اهواز و معاونش هم به اهواز رفته. نیروهای دشمن در شمال جاده، بین فلان و فلان... حدود ۱۱ تا موشک زده‌اند. آبی را که به طرف دشمن باز شده بود، سیل‌بند را شکسته به نهری که در دامنه‌ی الله‌اکبر جریان دارد متصل و به طرف نیروهای عراقی سرازیر شده است...»

ما در هشت سال دفاع مقدس را داشتیم هر سالش به‌اندازه‌ی ده سال کار کردیم. هر روزش به‌اندازه‌ی یک ماه کار می‌کردیم. زمان را خدا در اختیار ما گذاشته بود. نیروهایی که در جبهه بودند هیچ دغدغه‌ای غیر از جنگ نداشتند. به این جهت خداوند خیلی کمک می‌کرد. نمونه‌اش همین کانال ۹۰ کیلومتری سلمان به عرض ۱۰۰ متر بود که در حالت عادی اجرای این پروژه ۵-۴ سال طول می‌کشید ولی ظرف مدت کمتر از سه ماه تکمیل شد جاده‌ها زده شد. پمپ‌ها خریداری و نصب شد. این یک معجزه‌ی بزرگ نبود؟! بعد از ۳۵ سال همین الآن شما دکمه‌های کانال سلمان را بزنی ۵۰ متر آب توی کانال راه می‌افتد.

یکی از غصه‌های من این است که امروز از این کانال ملی استفاده بهینه نمی‌شود؟! هنوز هم ما چهار تا آدم علمی خوب در خوزستان نداریم! زه‌آب نیشکر خوزستان را خراب کرده! گفتم: آقا! برای طرح نیشکر فقط یک لوله آب از کارون بکشید تا توی خورقلیا و خورهای شادگان بریزد ولی وزارت نیرو قبول نمی‌کند این مقدار آب از کارون در این کانال جاری شود! بعد از پایان جنگ، ۲۵ هزار هکتار زمین زیر کانال سلمان کشت می‌شد. هنوز هم چندین بار راجع به این بحث رفتم وزارت نیرو گفتم با کدام استدلال می‌گویید آب ندارید؟ همین الآن روی سد کرخه هفت میلیارد مترمکعب آب را جمع کرده‌ایم! با این حال همین الآن زیر کرخه چند سال است آب به مردم نمی‌فروشند.

یکی از دردهای مملکت ما، کم‌شناختی و زیربار زحمت نرفتن است! آدم‌ها بعضی وقت‌ها احساس تکلیف می‌کنند ولی تنبلی می‌کنند. شاید فقط احساس نکردن نیست بلکه تنبلی هم می‌کنند و از جمهوری اسلامی حقوق هم می‌گیرند و خدمت به مردم را رها کرده‌اند، می‌گیم بابا؛ الآن زمستان است، شما که دستور می‌دید آب این کانال را ببندند، تهدیدی برای آن طرح نیشکر

نیست. خود مسئول نیشکر هم می‌فهمد که در فصل زمستان آب نیاز ندارد! ولی ما را توی جلسات به مسخره می‌گیرند. مدیرکل کشاورزی استان توی جلسه نشسته، می‌گیم امسال آب زیاد است. سدهای ما پر آب است. سیلاب‌ها در پیش است. بیااید کانال سلمان را باز و زمین شویی کنید. حوضچه‌ی ماهی درست کنید. مردم بیایند ماهی پرورش دهند. نه تنها ایران را می‌توانیم ماهی بدیم، چندین کشور حوزه خلیج فارس را با آن ۵۰ هزار هکتار زمین زیرمجموعه کانال سلمان می‌توانیم ماهی بدهیم، چرا این کار را شما نمی‌کنید؟!

سالی سه میلیارد مترمکعب آب وارد خلیج فارس می‌شود! مدام بحث کم‌آبی را سر زبان‌ها انداخته‌اند. بحث کم‌آبی برای همه جای ایران که یکسان نیست، این نمونه نسخه را برای همه جا نوشتن نوعی تنبلی ما را می‌رساند.

ما در یک دوره‌ی کوتاهی برای جلوگیری از سیلاب‌ها سدهای بزرگی را زدیم. الآن پشت سدهایمان بیش از ۱۵ میلیارد مترمکعب آب می‌توانیم جمع‌آوری کنیم! تمام سیلاب‌ها را به سمت سدها هدایت کردیم. مقداری آب را هم به طرف اصفهان و یزد فرستادیم. ولی آبی که در کارون مانده، آب تنظیم شده و حساب شده‌ای است! دیگر ما نباید از سیلاب بترسیم! ما می‌توانیم کارون را به آن نصاب طبیعی خودش برسانیم. لازم نبود که کارون پر آب باشد. شما داغ ۵۰۰۰ مترمکعب در ثانیه را می‌گویید. من داغ ۴۵۰ مترمکعب در ثانیه را می‌گویم. از این ۴۵۰ مترمکعب در ثانیه، ۵۰ مترش را بردارید! تا هزاران مترمکعب آب شیرینمان را در خلیج فارس نریزیم.

آخر ببینید، وقتی این بحث را می‌کنیم می‌گویند آب کارون ارتفاعش می‌آید پایین، آب دریا برمی‌گردد! حُب این حرف راه‌کار دارد! گذاشتن یک دریچه‌ی یک طرفه در جنوب کارون برای موقعی که آب کارون اضافه می‌شود برود و آب دریا برنگردد، کار مشکلی نیست. این جزء آن طرح‌های ۵۰ سال پیش کارون است که تاکنون اجرا نکرده‌اند، همان طرحی که در پروژه نهر ادب انجام شد. ما در آن پروژه‌ی کانال ادب همین کار را کردیم. روی پل پنجم آن، دریچه‌ای نصب کردیم که آب برنگردد.

متأسفانه اکنون کانال سلمان را به زهکش نیشکر وصل کرده‌اند. کانال را نیز آلوده و آب را شور کرده‌اند!...».

مهندسی آب در جنگ هشت ساله

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«...حدود ۳۰۰، ۴۰۰ سال پیش در اهواز سدی داشتیم که این سد آب را دو قسمت می‌کرد. یک قسمت را به سمت راست تا هورالعظیم روانه می‌کرد. قسمت دیگر را به نزدیکی‌های آرامگاه علی بن مهزیار اهوازی هدایت می‌کرد. در جنگ هشت ساله قصد ما احیاء این سدها بود. با وزیر کشاورزی وقت هم تماس گرفتیم و شرکت مهاب را هم گذاشتیم که مطالعات آن را انجام داد. تدبیری داشتیم تا کانال سمت چپ کارون را احیاء کنیم. الآن تونلی وجود دارد که با اسب توی آن می‌رفتند! همین الآن هم در شرق کارون، به طرف علی بن مهزیار این تونل را می‌بینید. با آجر ساخته‌اند. زیاد هم در عمق زمین نیست. یک متر بالاترش جاده ساخته شده. رفتیم تونل را شناسایی کردیم. مقدار آبی را که از این تونل می‌خواستیم عبور بدیم به نظر ما کم بود! به این جهت تا نزدیکی بیمارستان سینا در جاده‌ی کوت عبدالله واقع در جنوب غربی اهواز آمدیم.

از آنجا به بعد یک گروه گذاشتیم تا با زدن خاکریزی توی کارون، یک اپیلی توی کارون ساخت، بغل آن اپیل، نه‌ری تا نزدیک بیمارستان سینای کوت عبدالله احداث کردیم و از بیمارستان سینا از طریق نه‌ریزیر جاده‌ی اهواز-آبادان آب رفت به طرف هور شادگان و آن منطقه را سیلابی کردیم و از آنجا آب را فرستادیم به طرف جاده‌ی ماهشهر-آبادان. سعی ما این بود که محور هجوم نیروهای دشمن را به سمت آبادان و ماهشهر محدود کنیم.

قبلاً زیر جاده ماهشهر را بسته بودیم تا آبی را که به سمت جاده ماهشهر روانه کرده‌ایم به سمت دریا راهی نشود، تا آب به عنوان مانع در مقابل ارتش عراق کاملاً منطقه را پر کند. البته بعد از محاصره‌ی آبادان یک کم جلوتر جاده‌ی جدیدی برای رفتن به آبادان زدیم. برق آبادان را نیز با کابل زیرزمینی تأمین کردیم و برای اینکه آن جاده‌ی جدید را هم آب نگیرد، آب را سمت راست جاده فرستادیم. برای این کار «کانال بحر» را با مدیریت اجرایی مهندس سلطانی^۱ لایروبی کردیم. وقتی سوسنگرد محاصره شد این برادر آمد به من گفت: بیا تعدادی نیرو برداریم بریم سوسنگرد را آزاد کنیم.

گفتم: من که نیرو ندارم. بریم چند تا نیرو از سرهنگ غلامرضا قاسمی فرمانده لشکر ۹۲ اهواز

۱- مهندس سلطانی: فرماندار وقت سوسنگرد بود که در همین جاده ماهشهر به شهادت رسید.

بگیریم. رفتیم خدمت سرهنگ قاسمی، ایشان هم گفت: خودم نیز برای حفاظت فیزیکی لشکر نیرو ندارم! سراغ آقای محمد غرضی استاندار هم رفتیم موفق به تأمین نیرو نشدیم، مهندس سلطانی آمد با کمک نیروهای مهندسی لایروبی نهر بجره را انجام داد. این کانال از شمال کوت عبدالله اهواز شروع و تا شادگان ادامه داشت.

قبلاً اینجا روستاهایی وجود داشت که این روستاها و آبادی‌ها از همین نهر استفاده می‌کردند ولی آن زمان دیگر متروکه شده بود. البته بعد از اینکه ما آب را باز کردیم، منطقه وسیعی زیر کشت کشاورزی قرار گرفت. روستاهای آن مسیر احیاء شد. احیای کانال بجره در واقع به منظور پرآب کردن هور و انتقال آب هور از طریق نهر شادگان به منطقه‌ی شمال آبادان بود که جلوی پیشروی دشمن به سمت آبادان را بگیریم و دسترسی نیروهای خودی از شرق به جنوب شرقی آبادان را تسهیل کند، از طرفی بتوانیم نیروهای عراقی را عقب بزنیم! الحمدلله طرح موفق بود.

موضوع بعد، طرح « هالوپ » است. وقتی سیلاب‌های مصنوعی در ماه‌های اول جنگ راه انداختیم، در شرق کارون (جاده اهواز- آبادان) دو تا کانال زدیم. در مسیر رودخانه‌ی کارون پایین‌تر از روستای دارخوین محلی است که رودخانه به شکل یک لوپ (کیسه) درآمده، که بهش می‌گویند های لوپ یعنی کیسه بلند بزرگ. این واژه انگلیسی است. الآن آنجا یک روستا هم هست به اسم روستای هالوپ که بالای روستای محمدیه است. اتفاقاً توی این منطقه سرعت آب زیاد بود و تنها جایی بود که کارون عرضش کم، حدود ۱۸۰ متر است.

به درخواست ما در آنجا اداره راه جاده‌ای زد. شروع به شمع‌کوبی و زدن یک پل برای عبور از عرض هالوپ کردیم. منتها شمع‌ها را طوری کوبیدیم که بین اچ‌های ۲۴ بتوانیم دور سطح ورق را با تیر آهن ببندیم و ورق را بفروستیم پایین که آب را به صورت سد تنظیم کنیم. هم سد تنظیمی بود هم پل بود. از مهندسی لشکر ۹۲ اهواز تقاضا کردیم، یک پل پی‌ام‌پی برای ما زد.

با اجازه استانداری شمع‌ها را (اچ ۲۴) از نورد اهواز بارگیری کردیم و به آنجا بردیم. زنگ زدیم به بچه‌های مسجد محله مان^۱. آقای عاقلی نژاد با یک گروه جوشکار آمدند خوزستان. شمع‌کوب هم از شرکت نفت گرفتیم. جرثقیل را بردیم روی پل و شروع به شمع‌کوبی کردیم. استاپ پلاک‌ها^۲ را که ساختیم، رفت کف رودخانه، برای اینکه شمع‌ها دقیقاً موازی هم پایین برود، شابلون ساختیم. شمع را توی شابلون می‌زدیم. شابلون را می‌گذاشتیم کنار پل و جرثقیل توی شابلون شمع را پایین می‌برد

۱ - مسجد امیرالمؤمنین (ع) واقع در خیابان نصرت تهران.

۲ - استاپ پلاک: دیوار متوقف کننده

و با شمع کوب لوله‌ها را می‌کوبیدیم. یعنی ۴ در ۴ پایه‌ها را در دوردیف کوبیدیم، ردیف عقب را لوله کوبیدیم. ردیف جلور اچ کوبیدیم. بعد بین لوله‌ها، اچ را ضربدری زدیم که اینها را محکم نگه دارد و دهانه‌ی کار ما به هم نخورد و برای تسهیل در عبور روی پل را ورق‌های فلزی انداختیم.

بعد از انداختن ورق‌های فلزی، جرثقیل روی پل ایستاد. بین جلوی دهانه، استاپ پلاک‌ها را که ساختیم، حالا دهانه‌های سه متری عمود بر کارون را با این قاب‌ها از بالا توی دهانه انداختیم. با اینها از پایین آب را بستیم. کم‌کم سرعت آب اضافه می‌شد. سرعت طبیعی آب توی کارون حدود یک متر در ثانیه بود. البته در آن نقطه، کارون مقطعش گل‌آلود است. وقتی سیلاب می‌آید ابتدا سرعت آب زیاد می‌شود. جزیره‌ها شسته و جابه‌جا می‌شوند. توی کارون ما جزایر زیادی داریم که در اثر شستشویه وجود آمده. ولی در حالت عادی که ما کار می‌کردیم سیلاب نداشتیم و عمق هم از ۸ یا ۱۰ متر بیشتر نبود ولی بعضی جاها تیر آهن را روی هم گذاشتیم و کوبیدیم.

یکی از مشکلات ما کنار کارون بود که ورقه‌ها روی ریشه درختان نشسته بود. باز از لای ریشه‌ها آب رد می‌شد و شستشو داشتیم. دی یا بهمن ۱۳۵۹ بود که تقریباً سد ما کامل شد! سد یا کانال را با هدف ایجاد سیلاب باز کردیم. سیلاب خوبی پشت نیروهای دشمن انداختیم. پشت مارد و قصبه را آب گرفت، البته دشمن اشغال‌گراین کانال را مرتب بمباران می‌کرد. در طول این مدت نیروهای حسین خرازی (شهید) که در منطقه دارخوین مستقر بودند از ما حفاظت می‌کردند و شخص حسین خرازی هم مرتب با موتورسیکلت به ما سر می‌زد. من همان جا مجروح شدم. چون ارتش عراق در غرب رودخانه مستقر بود.

معمولاً کناره‌های کارون به خاطر ریشه‌ی درختان، کمی ارتفاع می‌گیرد. لبه‌ی ساحل را پایین بردیم. سپس برای اینکه سیلاب رد شود کانالی به طول ۵۰۰، ۶۰۰ متر در عمق منطقه استقرار دشمن در غرب کارون زدیم. سیلاب اهواز را در ۱۱/۱۰ یا ۱۳۵۹/۱۱/۱۵ باز کردیم و بعد از عبور از کانال هالوپ آب به سمت دژ مارد رفت. با این کار عراق مجبور شد کاملاً به طرف جاده اهواز- خرمشهر عقب‌نشینی کند. با سیلاب دوم چند تا از پایه‌های پل ما را آب از پایین منطقه شُست و در سیلاب بعدی هم چند تا از پایه‌های پل ما را آب برد و پل غیرقابل استفاده شد.

طرح نهایی ما این بود که آب زیادی را به سمت دژ مارد بفرستیم. آن وقت بریم دژ مارد را منفجر و بشکافیم تا آب به سمت شمال خرمشهر حرکت کند و با ایجاد سیل مصنوعی دشمن را از خرمشهر بیرون کنیم! چون خرمشهر سیل‌گیر است. حتی برای اینکه آب بیشتری روانه مواضع ارتش عراق

کنیم، موادی را از تهران آوردند تا ابرها را آبتن کنند و باران مصنوعی به وجود بیاوریم، ولی موفق به این کار نشدیم.

بعضی اوقات فکر می‌کنم من مهندس اگر خوب عمل می‌کردم، شاید خرمشهر زودتر آزاد می‌شد. حصر آبادان زودتر شکسته می‌شد. ما در کارهایمان زیاد موفق نبودیم. حالا علتش یا کم‌کاری بود یا ناتوانی. وگرنه خود سد هالوپ می‌بایست خرمشهر را نجات می‌داد، ولی شاید خداوند واقعاً می‌خواست نیروی ایمان رزمندگان اسلام، خرمشهر را آزاد کنند، نمی‌خواست نیروی مهندسی خرمشهر را آزاد کند یا اینکه خداوند قصدش این بوده که نیروی ایمان را به دنیا نشان دهد! تا همه آنهایی که به ارتش عراق کمک می‌کردند، ببینند چرا عراق پیروز نمی‌شود؟! و این بچه‌ها چگونه با یک اسلحه سبک حریف همه‌ی سلاح‌های جدید و تانک و توپ عراق شدند.

یکی دیگر از کانال‌هایی که به کمک جرگه‌ی سید علی روی کرخه زدیم، کانال کوت بود. تا آب بیشتری را از کرخه به طرف هویزه بفرستیم. در رابطه با جرگه‌ی سید علی هم اگر ما جنوب کرخه‌کورا می‌شکافتیم آبی که می‌آمد برای هویزه و به سمت کرخه‌کور می‌رفت، به سمت پایین حرکت می‌کرد! آن آب هم می‌توانست تا جنوب هویزه و خود خرمشهر پیشروی کند، ولی آنجا هم موفق نشدیم. به‌رغم اینکه کل آب کرخه را رها کردیم ولی فقط توی هویزه رفت و از کرخه عبور نکرد، آن موقع سد کرخه را نداشتیم وگرنه با سد کرخه پشتوانه‌ی آبی خوبی می‌داشتیم. شاید می‌توانستیم آب بیشتری را بفرستیم.

کانال مالکیه هم در ادامه‌ی کرخه بود. برای عملیات آزادسازی بستان و نیز برای عملیات غرب هویزه از کانال مالکیه استفاده کردیم.

در عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱) بعد از اینکه عراق کانال پرورش ماهی در غرب جاده اهواز-خرمشهر را شکست. بین نیروهای ما فاصله افتاد و نیروهای ما مجبور به عقب‌نشینی شدند! توی قرارگاه کربلا خدمت سردار شهید حسن باقری رسیدم.

به من گفتند: با این آبی که ارتش عراق توی منطقه رها کرده چه کار می‌توانیم بکنیم؟

گفتم: من آب را تخلیه می‌کنم، نگران نباش!

گفت: چطوری تخلیه می‌کنی؟!

گفتم: یک کانال می‌زنم و آب را از آنجا تخلیه می‌کنم.

گفت: زمین این منطقه گود است.

گفتم: این طوری نیست! من نقشه برداری منطقه را دارم. اینجا کانال زهکشی دارد. به راحتی می شه آب را خالی کرد.

بالاخره قرار بر این شد که کانالی برای انتقال آب مذکور طراحی کنیم. که بعدها این کانال «کانال ادب» نامیده شد. من یک مقدار شناخت هیدرولیک داشتم. زنگ زدم بچه های شرکت مهتاب آمدند و بچه های سازمان آب و برق خوزستان و آقای ترابی زاده را جمع کردیم. نقشه برداری محل و کانال های زهکش محل را دیدیم. با رحیم ادب، مهندس ترابی و آقاخان گشتی در منطقه داشتیم. بعد از آن طراحی خود را آغاز کردیم. نهر عریض را هم قبلاً لایروبی کرده بودم. عریض را خوب می شناختم که با جزر و مد ارونند کار می کند. طراحی من براساس دبی و براساس اختلاف سطح آب و شیب زمین بود که بتواند عریض را هم عبور دهد!



۱- کانال ادب: ابتدا این کانال به نام حضرت ابوالفضل (ع) نام گذاری شده بود ولی بعد از فوت مهندس رحیم ادب از مدیران مهندسی رزمی و از طراحان این پروژه، بعد از تکمیل شدن این کانال به نام کانال ادب مزین شد.

کانالی بین ۲۵ تا ۵۰ متر طراحی کردیم به طوری که بلدوزر از دو طرف خاک برداری کند و با جابجایی این خاک‌ها در دو طرف کانال پشته بسازیم. در اجرا حدود نیم متر که خاک برداری از کف کانال داشتیم، دوتا پشته ۲ متری می دو طرف کانال ایجاد کردیم. ابتدا خاک زراعی را از زیر پشته‌ها کاملاً برمی داشتیم تا با خاک رُس رسوبی زیر خاک زراعی، چسبندگی خوبی داشته باشیم. خوشبختانه این خاک رس که چسبندگی خوبی داشت از رطوبت خوبی هم برخوردار بود. رطوبتی بین ۲۳-۲۲ درصد داشت که این بهترین رطوبت برای به هم رسیدن است. بعضی جاها آبیایی هم می کردیم. چسبندگی خاک ما به اندازه‌ی کافی خوب بود و بعد هم ریزدانه‌های رسوبی بود. در این مسیر ماسه نداشتیم که آب را عبور دهد.

به لطف خداوند ظرف ۴۵ روز (اول مهر تا اواسط آبان ۱۳۶۱) این کانال تکمیل شد. اتمام کار این کانال مصادف شد با عملیات محرم در منطقه دهلران (آبان ۱۳۶۱). لذا برای فریب دشمن با هدف عملیات ایزدایی با روشن کردن دستگاه‌های مهندسی و سرو صدا ایجاد کردن خواستیم توجه دشمن را از منطقه اصلی عملیات محرم منحرف کنیم. با همه این برنامه‌ها، آب را داخل کانال راه نینداختیم، چون هوا سرد و تبخیر کم شد و زمین برای عملیات خشک نمی شد!...».

اولین طرح رسمی جنگ آب

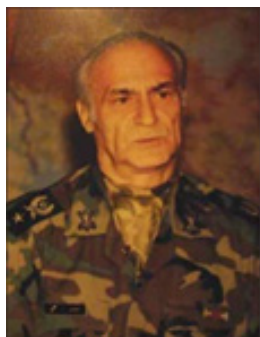
«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه (مأمور از وزارت نفت)



جواد قنقوری و ولی‌الله فلاحتی

«... چهارم مرداد سال ۱۳۶۰ تیمسار ولی‌الله فلاحتی، رئیس ستاد مشترک ارتش به من زنگ زد که من ساعت یک و نیم بامداد فرودگاه اهواز هستم، با ماشین بیا دنبالم. ساعت یک و نیم در فرودگاه اهواز تیمسار فلاحتی (شهید) و سرهنگ جواد قنقوری (شهید)، فرماندهی نیروی هوایی ارتش را سوار کردم. به طرف کرخه‌نور رفتیم. قرار بود در آن محور بچه‌های سپاه، گروه شهید چمران و ارتش عملیاتی

را با نام طراح (شهید چمران) علیه متجاوزین بعثی انجام دهند و دشمن را مقداری به عقب برانند. فرماندهی سمت راست کرخه‌نور با برادر پاسداری به نام علی هاشمی بود. او جوانی ۲۰ ساله و فرمانده پایگاه سپاه حمیدیه بود! مأموریتش تصرف هوپزه و دو تا از پل‌های روی کرخه‌نور بود. مأموریت گروه شهید چمران نیز سمت چپ کرخه با هدف تصرف سه پل دیگر روی کرخه طرف فرسیه و حمیدیه به پایین بود. مأموریت تیپ ۲ لشکر ۱۶ قزوین به فرماندهی سرهنگ ۲ جواد نیز گرفتن سه تا پل وسط رودخانه کرخه بود، تا ارتش عراق را به پشت کرخه‌کور عقب برانند. ابتدا پیش نیروهای علی هاشمی رفتیم. من و پدر علی هاشمی روی یک نیمکت در مدرسه اهواز



سیروس لطفی

با هم همکلاس بودیم. پدرش به علی گفته بود که این سرداری که الان مدیر آب و برق خوزستان است با من همکلاس بوده. این مطلب را علی به من گفته بود. همان روز وقتی علی را دیدم بهش گفتم: تو هم شبیه پدرت هستی. علی به ما خیلی علاقه داشت.

هنوز ساعاتی از عملیات نگذشته بود که خبر رسید علی کارش را تمام کرده و سه تا پل را تصرف کرده! آمدیم پیش سرهنگ جواد، دیدیم به مشکل برخورد و هنوز به اهداف خود نرسیده، به تیمسار فلاحتی می‌گفت: ما به مشکل برخوردیم و کارمان سخت شده.

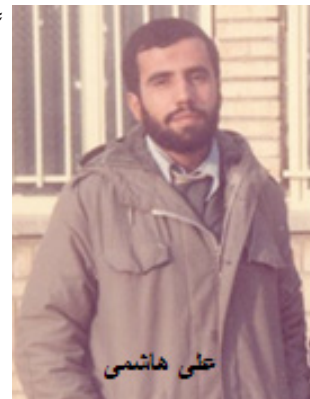
از آنجا رفتیم پیش بچه‌های دکتر چمران. آنان نیز بعد از تصرف پل‌ها تالب کرخه‌کور جلورفته بودند. حالا سرهنگ لطفی، فرمانده لشکر ۱۶ قزوین^۱، هم با آن دستکش‌های سفیدش سوار ماشین ما شد. آنان را توی یک سنگری گذاشتم و خودم رفتم سری به نیروهای گروه چمران بزنم. چون اگر پایین کوهه را می‌شکافتیم، آب توی فرسیه می‌رفت توی کرخه و از آنجا به سمت مواضع عراقی‌ها می‌رفت.

گفتم: اینجا را بشکافم تا آب پایین برود. در مسیر راه، سری به سنگرهای عراقی‌ها زدم که به تازگی توسط گروه چمران آزاد شده بود. جای شما خالی چند تا گلوله خمپاره کنارم به زمین خورد و مرا به زمین کوبید! برگشتم پیش تیمسار فلاحی. فلاحی گفت: ما فکر کردیم تو مُردی!

گفتم: بگو شهید شدی! من به یک امیدی آمدم اینجا... خلاصه بعد از چند دقیقه دوباره سوار ماشین شدیم. توی راه تیمسار فلاحی گفت: سرداری! تو با علی هاشمی رفیقی؟

گفتم: سرهنگ جوادی از تیپ ۲ لشکر قزوین خواهش کرده ۱۰۰ تا نیرو بهش بدم که این پل را تصرف کنه! نتونسته پل را آزاد کنه، توبه علی هاشمی بگو ۱۰۰ تا نیرو به ما بده. گفتم: خُب، بریم پیش علی هاشمی، با فلاحی و فکوری رفتیم مقر حمیدیه پیش علی هاشمی. به علی گفتم: این پیرمرد (فلاحی) یک خواهش داره. روی ما راهم زمین نینداز! می‌خواد ۱۰۰ تا نیرو به جوادی بدهی تا مأموریتش را کامل کنه.

گفت: اشکال نداره، بریم توی اتاق یک پذیرایی بکنیم، چشم! ما را برد توی اتاق و خودش رفت، ما با فلاحی و فکوری توی اتاق نشستیم. با چای و شربت از ما پذیرایی کردند. یک ربع ساعت گذشته بود که خبری از ورود علی هاشمی نشد! فلاحی می‌گفت: چی شد؟ نیامد! دقایقی بعد بالاخره علی هاشمی آمد داخل اتاق و گفت: تمام شد.



۱ - سیروس لطفی: متولد ۱۳۱۴ تبریز بود. ابتدای دوران دفاع مقدس فرمانده لشکر ۱۶ قزوین بود که به منصب ریاست ستاد مشترک ارتش نیز درآمد. آبان ۱۳۹۷ دار فانی را وداع گفت. (۵)

گفتم: چی تمام شد، علی؟!

گفت: به بچه‌های خودم گفتم پل را گرفتند تحویل جواد دادند.

این قضیه را همیشه شهید فلاحی می‌گفت و همیشه از علی هاشمی تعریف می‌کرد.

حالا ما به اینجا رسیدیم که اولین طرحی که روی کرخه انجام شد طرح دُب حردان بود. اولین آبی که رفت توی دب حردان آبی بود که از روستای سید شریف می‌آمد. کانالی که ما آن موقع از کرخه زدیم و هنوز هم موجود است، آنجا را شکافتیم.

پس با شروع جنگ، اولین طرح رسمی جنگ آب که علاوه بر شهید دکتر مصطفی چمران، شهید حسن باقری، علی فدوی و سازمان آب و برق خوزستان نیز نظر داشتند، سید شریف بود و آبی که به سمت دُب حردان رفت.^۱

ارتش بعثی عراق، در مقابل آب خاکریز می‌زد. یعنی عین شیب زمین یک خاکریز می‌زد. عراق این اشتباه را کرد. سه بار هم مرتب خاکریز زد. هی آب از روی خاکریز عبور کرد! تا اینکه در منطقه سید طاهر عقب نشینی کرد. از کیلومتر ۱۵ اهواز به کیلومتر ۳۰ اهواز رفت! ۱۵ کیلومتر در ۶ مرحله خاکریزی عقب نشینی کرد! مرحله‌ی آخریک جاده‌ی بلندی را ساخت. بعد جاده‌ی اهواز-خرمشهر را برید که آب دیگر به طرف جنوب نرود. ما هم قدم به قدم پشت سر این پیشروی آب، جلو می‌رفتیم! فکر کنم اولین جنگ آب، ۲۹ مهرماه ۱۳۵۹ بود (یک ماه بعد از شروع جنگ)، آبی بود که از کرخه‌کور و از سید شریف آمد دُب حردان، این آب رفت تا جنوب منطقه. منتها به جای اینکه توی رودخانه کارون بریزد، آب به طرف جنوب حرکت کرد! عراق که لب رودخانه کارون بود، مجبور به عقب نشینی شد و رفت روی جاده اهواز-خرمشهر خط دفاعی اصلی‌اش را ایجاد کرد. این آب تا پشت دژمارد، نزدیک خرمشهر رفت! همان دژ مارد که قبلاً خودمان برای نجات خرمشهر از سیل بهمن ۱۳۵۸ زده بودیم.

روز ۲۵ مهرماه ۱۳۵۹ که به آقای ترابی زاده گفتم: بروید سد سید شریف را ببندید، آقای اشتری از استانداری خوزستان آمد. بچه‌های دکتر چمران هم آمدند. گروه‌های مختلفی بودند که روی بستن این سد شروع به کار کردند! اینها آمدند با همان روش محلی‌ها که نی می‌ریختند و آریب به طرف کرخه‌نور می‌آمدند، منتها کرخه‌کور را می‌شود از بالا دست بست. کرخه‌کور در محل پادگان حمیدیه که ۹ کیلومتر مسافت است از کرخه جدا می‌شود، در بچه‌های کرخه‌کور را می‌بستیم، آب کرخه‌کور کم می‌شد.

بالاخره بعد از ۵-۶ روز در زیر آتش و تیر مستقیم دشمن در فاصله ۲۰۰ متری آنجا را با حصیر و خاک بستند، ولی چون کانال کوچک بود، آب از کانال به اندازه‌ی کافی عبور نمی‌کرد. آب جمع شد و سد را آب برد. سپهر نگاهش به این درخت‌های بید بلند افتاد و گفت: شاخه این درختان مثل آرماتور کار می‌کند! اینها را توی خاک بریزید. کانال را نیز عریض کنید! این کانالی که زده‌اید، گنجایش عبور این آب را ندارد.

رفتیم دریچه‌ها را باز کردیم. ۵۰ متر آب آمد. ۵۰ متر آب از یک کانالی که یک متر آب عبور نمی‌کرد، این بار کار مشکل تر شد. محوطه را کلاً آب گرفت. آب جمع شده، سد را هم آب برد. زیر پای خودمان را آب گرفت. گفتیم کانتینرها را بگذارید پای آب! خاک‌های کانال را توی کانتینر ریختیم، کانتینر سنگین شده را هُل دادیم توی محل، کانال را که عریض کردیم، آب از کانال عبور کرد. دهانه کانال (ورودی به دُب حردان) را کاملاً با بیل در عرض ۳۰ متر عریض کردیم. عریض تراز کرخه‌کور ۲۵ متری! عمقش هم حدود ۲ متری بیشتر نبود، بعد از این کانال با طول ۵۰ متر دشت شیب‌دار بود.

متولی اجرای این کار سازمان آب و برق خوزستان بودند. یک گروه از طرف دکتر چمران حفاظت کارکنان سد را به عهده داشتند که در درگیری با نیروهای عراقی دو نفر شهید دادند، آقای اشتری نیز از استانداری خوزستان به بستن سد کمک کردند، همان اشتری که بعداً مدیر عامل گاز کشور شد. شیخ علی شوشتری، مسئول بانک ماشین‌آلات استانداری خوزستان یک کانکس را برای ما آورده بود، حالا گفتیم خاک را با همان شاخه درختان بید بریزند که مثل آرماتور عمل کند، با گذاشتن کانتینر هم دیگر تا آخر جنگ آب مرتب می‌رفت پایین.

البته همان بار اولی که آب اینجا را برید، خوشبختانه آن مورد هم به نفع جنگ تمام شد. آن آب رفت توی کرخه‌کور، رودخانه که پر آب شد رفت جنوب هویزه و از آنجا آب روی زمین‌ها سرازیر شد. چند تا از تانک‌های عراق توی آب ماندند، همین اتفاق باعث شد که عراق در آن مرحله نتواند هویزه را اشغال کند.

در ابتدای جنگ، وقتی ارتش عراق به سرزمین خوزستان هجوم آورد، آب در محورهای مختلفی حرکت ارتش عراق را کُند کرد. سند داریم که تانک‌های عراق در روز چهارم جنگ توی شلمچه و حسینیه توی گل ماندند. پمپاژهای آبی که کار می‌کرد، چه از کارون که عراق را از پل زدن منصرف کرد، چه در جنوب کرخه‌کور! به خصوص وقتی دریچه‌های کانال وصیله را باز می‌کردیم، آب زیادی غرب کرخه‌کور در جنوب حمیدیه را می‌گرفت، چون منبع آبگیری کرخه‌کور، همین دریچه‌های

وصیله بود.

بعد از اینکه ارتش عراق از دُب حردان مأیوس شد که به سمت اهواز هجوم بیاورد، دوسه بار خواست از سمت حمیدیه به اهدافش برسد! چون از اهداف مهم و اصلی ارتش عراق، تصرف اهواز به عنوان پایتخت منطقه‌ی عربستان (به ادعای خودشان) بود، لذا در این راستا هر سه لشکری که توی خوزستان آورده بود هدف نهایی آنها رسیدن به اهواز بود. اگر از کارون عبور می‌کرد، با لشکری که قرار بود از شمال آبادان به طرف اهواز بیاید با چهار لشکر اهواز را اشغال کنند. از طریق کارون که به خاطر سیلاب نتوانستند سرپل بزنند و عبور کنند. از طریق دُب حردان هم شکست خوردند. از مسیر حمیدیه به اهواز هم در ۷-۸ نوبت حرکت خود موفق به پیشروی نشدند.



آخرین دفعه آن به خاطر سیلاب‌های اول بهمن ۱۳۵۹ به رغم اشغال هویزه، بعد از شهادت فرمانده سپاه هویزه حسین علم‌الهدی در عملیات ۱۸ دی ماه ۱۳۵۹، به دنبال برنامه‌ریزی برای اشغال اهواز بود که تانک‌هایش توی آب گرفتار شدند و خداوند با بارندگی اهواز را نجات داد. درواقع با تکنیک اِپیل، آب کرخه‌کور

منحرف شد، کاملاً بسته نشد چون وقتی آب شدت دارد، اگر عمود به عرض رودخانه بخوای ببندی، جلوی آن شدت را نمی‌توانی بگیري، به خصوص با محدودیت‌هایی که داریم، یعنی شاخه‌های درخت را بکوبیم تا آب آرام‌آرام جهت بگیرد و هدایت شود...».



■ امیر ولی الله فلاحي، رئیس ستاد مشترک ارتش (فرد نشسته بدون کلاه سمت چپ قایق)، مهندس جمشید سرداری (فرد عینکی نشسته در سر قایق) و سروان عزیزآبادی، مسئول گروه بسیجیان اراکی (فرد نشسته با کلاه مشکی تکاوری)

افسر خلاق شهربانی

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«... من صحبت از شهید دکتر مصطفی چمران کردم. گفتم نمونه‌ی چمران‌ها زیاد بودند، یکی از



موسی عزیزآبادی

آنها هم سروان موسی عزیزآبادی بود، عزیزآبادی از دست حضرت امام (ره) دو تا درجه گرفت، وقتی شهید شد سرتیپ تمام بود، ایشان همین اواخر توی جاده‌ی اراک از دنیا رفتند. موقعی که سد سید شریف را بستیم و آب به طرف دُبِ حردان رفت و از اولین خاکریز عبور کرد و ارتش عراق دب حردان را تخلیه و عقب‌نشینی کرد، ما برای شناسایی می‌رفتیم آنجا، دیدیم یک نفر با یک لودرو چند نفر همراهش دارند آب را به سمت عراقی‌ها هدایت می‌کنند، با او آشنا شدیم. ایشان موسی عزیزآبادی بود، افسر جوان شهربانی که خودش داوطلبانه با یک گروه ۲۰، ۳۰ نفره بسیجی از اراک آمده بود جبهه جنگ.

ایشان به من گفت این آب به اندازه‌ی یک لشکر در این محور کار کرده، همین آب، ارتش عراق را عقب برده! این اولین دوستی ما با برادرمان موسی عزیزآبادی بود. او افسری جوان با اعتقادات راسخ بود. بعد ایشان آمد جرگه‌ی سید علی را برای ما بست، آن آبی که به سمت هویزه آمد و جاده را برید کار ایشان بود!...».

جنگ آب در نجات اهواز

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«...کیلومتر ۱۷ جاده‌ی حمیدیه-سوسنگرد به طرف کرخه، در محلی به نام جرگه‌ی سید علی، روستایی به همین نام است. گروه ۳۰ نفره آقای عزیزآبادی توی همین روستا کار می‌کرد. عراق قرار بود عملیاتی برای اشغال اهواز داشته باشد. ما رودخانه کرخه را یک مقدار بستیم. آب به طرف نیروهای خودی آمد و از زیر پل گل بهار گذشت و به طرف عراقی‌ها سرازیر شد. این بهانه شد که سرهنگ دوم شهبازی فرمانده تیپ ۲ لشکر ۹۲ اهواز، پل گل بهار روی جاده‌ی اهواز - سوسنگرد را تخلیه و تانک‌هایش را هم به اهواز منتقل کند!

فرمانده گروه توپخانه‌ی ارتش هم آمد پیش من گفت: دیدی خیانت کردی؟! اگریتونم می‌گشمت! با چند تا سرباز مسلح آمده بودند تا به قول خودشان با من خائن برخورد کنند، البته یک نفر از نیروهای هوابرد، مسلح همیشه همراه من بودند. خودم نیز مسلح بودم، لذا جرئت نکرد حرکتی انجام بده! معتقد بود این آبی را که ما روانه آنجا کردیم باعث شده که دوباره اهواز مورد تهدید و اشغال دشمن قرار بگیرد.

حتی مهندس مهدی چمران (اخوی شهید دکتر چمران) به من گفت: برادر من خوزستان را نجات داد ولی شما خوزستان را از دست دادید، به اصطلاح خیانت کردید، همه‌شان حق داشتند، ته دلم گفتم: خدایا! من که به قصد خدمت آمده‌ام، چی شد من خیانت کار شدم؟! خودم هم نگران شدم! آن شب تا صبح خوابم نبرد! عذاب وجدان گرفته بودم، هرچند آن عقب‌نشینی تیپ ۲ لشکر ۹۲ اهواز بهانه‌ای بیش نبود، حدود ۱۰ سانت آب گوشه‌ای را گرفته بود که با چیدن مقداری گونی خاک می‌توانستند آب را هدایت کنند.

وقتی فهمیدم تیپ ۲ عقب رفته با ناراحتی آمدم اهواز. لشکر ۹۲ یک فرماندهی توپخانه داشت به نام آخوندزاده اهل رشت و آدم منطقی بود. از ایشان پرسیدم چرا تیپ ۲ عقب‌نشینی کرد؟! ایشان گفتند: همه اینها بهانه بود! چون می‌دانستند سه تا لشکر زرهی عراق قراره به سمت اهواز حمله کنه! یک تیپ چه کار می‌تونست انجام بده؟! اینها دنبال بهانه می‌گشتند که قبل از حمله عراق آنجا را تخلیه کنند!

آدم پیش عزیزآبادی که به آنها قضیه حمله امشب عراق را بگم، از روی احتیاط به ایشان گفتم: شما این طرف کرخه هستید، اگر عراق بیاید همه‌ی شما را از بین می‌برد! دستور بده امشب بچه‌ها آن سوی کرخه بخوابند.

گفت: یعنی به من می‌گی عقب نشینی کنم؟!
گفتم: نه! از نظر حفظ جان خودت و نیروهایت این را می‌گم.
گفت: من از اراک آدم اینجاکه شهید بشم. اگر می‌خواستم جانم را حفظ کنم اینجا نمی‌آدم.
گفتم: عراق سه تا لشکر آورده، شما همه‌اش ۳۰ نفر هم نیستید، هی برای من آیه قرآن می‌خوند تا ایمان من قوی بشه!

وقتی خیلی اصرار کردم، گفت: چرا این قدر نگران شهادت ما هستی؟! اگر زیاد اصرار کنی، همین الان با همین چند نفر می‌زنیم به سه تا لشکر عراق!
هرچه اصرار کردم حرفم اثر نکرد، آنها شب‌ها برای حفظ جانسون از گلوله دشمن، داخل لوله‌های بزرگ آهنی می‌خوابیدند. همان لوله‌هایی که برای انتقال آب و پل سازی استفاده می‌کردیم! از ایشان خواستم لااقل امشب داخل لوله‌ها نخوابند چون با اصابت گلوله خمپاره روی آنها، پرده‌ی گوشتان پاره می‌شود.

گفت: چشم؛ امشب داخل لوله نمی‌خوابیم. یک نگهبان هم اضافه می‌کنیم. اگر عراق آمد خود ما جلوی عراق می‌ایستیم. شما نگران نباش!
برگشتم اهواز. آن شب تا موقع نماز صبح بیدار بودم. خوابم نبود! ولی بعد از نماز به خواب رفتم، ساعت هفت بیدار شدم، سوار ماشین شدم. با بی‌سیم با بچه‌های جرگه‌ی سید علی تماس گرفتم تا وضعیت هجوم دشمن را بپرسم.

گفتند: وضعیت عادی و آرام است؟

به طرف جرگه سید علی توی جاده‌ی حمیدیه حرکت می‌کردم که شاهد صحنه‌های عجیبی بودم! تانک‌های عراقی یکی یکی آتش می‌گرفت، تعجب کردم! کم‌کم آدم سر جرگه‌ی سید علی، دیدم آب زیاد شده و لوله‌ها را هم آب می‌برد، خیلی ناراحت شدم.
عزیزآبادی گفت: چرا ناراحتی؟

گفتم: این لوله‌ها دانه‌ای ۲۰۰ هزار تومانه! کاری که نکردیم هیچی، داریم خسارت هم وارد می‌کنیم.

گفت: تونگران بیت المال؟ الآن لوله‌ها را نگه می‌دارم، لوله‌ها را با سیم بُکسل نگه داشت. برگشتم اتاق جنگ پیش فرمانده توپخانه ارتش. چون احتمال می‌دادم آتش گرفتن تانک‌های عراقی به خاطر آتش توپخانه ارتش بوده، رفتم از آنها تشکر کنم. از همین سرهنگ غلامعلی آخوندزاده (فرمانده توپخانه لشکر ۹۲) تشکر کردم.

گفت: مسخره می‌کنی؟!

گفتم: چرا مسخره کنم! من خودم دیدم که تانک‌های عراقی یکی یکی آتش می‌گرفت. گفت: کجایی برادر! آب آمده، تانک‌های دشمن را به گل نشانده، برای اینکه به دست ما نیفته، عراقی‌ها خودشون تانک‌هاشون را منفجر می‌کنند.

گفتم: تو مطمئنی؟

گفت: آره!

یادم افتاد که آب کرخه‌کور زیاد شده بود، گفت: تو که با سرهنگ فکوری فرمانده نیرو هوایی رفیقی، الآن بهش زنگ بزن، ظرف ۲۴ ساعت عکس هوایی برات بفرسته. از همان جا زنگ زدم به فکوری! عکس‌های هوایی را فردا آوردند. حدود ۸۰ تانک عراقی زیر آب رفته بودند، بعضی از آنها نیز سوخته بودند که بعدها به عقب منتقل کردیم. حالا فهمیدیم که خداوند چه کرده؟! زنگ زدم دبی‌بی آب را پرسیدم. گفتند: دبی‌بی آب شده ۶۰۰ متر در ثانیه

این دبی‌بی که زیاد می‌شد، سیلاب ایجاد می‌کرد! علت این حجم دبی‌بی را پرسیدم؟ گفتند: بارندگی چهار روز پیش آبریزهای دشت سیمره کردستان و کرمانشاه بعد از چهار روز به خوزستان رسیده و سیلاب ایجاد کرده، برنامه‌ریزی خداوند را ببین، بارندگی چهار روز قبل در صدها کیلومتر آن طرف‌تر در خوزستان سیلاب راه انداخته و درست شبی را که عراقی‌ها قصد هجوم داشتند در همان ساعت سیلاب از راه می‌رسد و دشمن متجاوز را این‌جوری گرفتار می‌کند. خداوند قهار و قادر این‌گونه همه ما را گوشمالی داد... و ما رمیت اذ رمیت...»

«... روی سد تنظیمی کرخه دو تا کانال داریم. (روی نقشه نشان می‌دهد) یکی کانال سمت راست که به سمت تپه‌های الله اکبر و شمال بستان می‌رفت. در اینجا آبی که فرستادیم مانع ورود لشکر ۹ عراق شده بود. لشکر ۹ عراق قرار بود از این مسیر به عمق خاک ایران هجوم آورد. از قبل این کانال را پر آب کردیم و یک جناح تأمین شده توی تپه‌های الله اکبر درست کردیم. ارتش عراق سوسنگرد

را دور زده بود. لشکر ۹ عراق به سمت اهواز پیشروی می‌کرد تا با لشکر ۵ و ۶ خود الحاق کند و برای محاصره و اشغال اهواز حرکت کنند. لشکر یک عراق هم از بالا حرکت کند. ما در اینجا با فرستادن آب، با گذاشتن استاپ پلاک روی سد تنظیمی کرخه مانع پیشروی دشمن به سمت اهواز شدیم. این طرح باعث شد که ما توی عملیات طریق القدس (آزادسازی شهر بستان) به دستور شهید حسن باقری با اضافه کردن آب کانال، جناحمان را پوشش دهیم! و راه عراق را ببندیم! علاوه بر آن عراق مجبور شد بیاید پایین‌تر! یعنی هجوم عراق را محدود به دو تا مسیر کردیم. با اضافه کردن کانال سمت راست، منطقه شالیزار آنجا را پر آب کردیم. چون دشمن از قدرت زرهی و تانک بیشتر استفاده می‌کرد تانک‌هایش داخل گل و آب گرفتار شدند و تعداد زیادی تانک به غنیمت رزمندگان ما افتاد!...».

باتلاق، عاملی برای فرار دشمن

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...هدف از آب اندازی در سال اول جنگ جلوگیری از پیشروی ارتش عراق بود. سال های بعد ارتش عراق فهمید که از آب می تواند علیه پیشروی ما استفاده کند. او هم شروع کرد به آب اندازی در حرکت نیروهای ما... این کار را از عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱ در خوزستان) شروع کرد که ما مجبور شدیم این آب ها را تخلیه کنیم. طراحی های ما از این زمان شکل اساسی گرفت تا سال ۱۳۶۳ که احداث پروژه عظیم و شگفت انگیز کانال سلمان در دستور کار قرار گرفت.

مرحله ی دوم عملیات مهندسی آب را بعد از عملیات طریق القدس به وضوح می بینیم. وقتی که نیروها موفق می شوند شهرستان را آزاد کنند. اثرات آب را از کنار رودخانه ی سابله تا تنگه چذابه و بعد هورالهویزه می بینیم. وقتی مرحله ی دوم عملیات طریق القدس (آزادسازی بستان- آذر ۱۳۶۰) شروع می شود دریکی از گزارش ها، شهید صیاد شیرازی می گوید: تانک های عراقی از پل روی رودخانه سابله رد می شوند. با آن وضعیت احساس می کردیم که باید عقب نشینی کنیم.

برادری به نام مهدی ثامنی که از بچه های مهندسی بسیج اراک بود به همراه شهید رحیم آقا نجفی از رزمندگان قم با آرپی جی ۷ دو دستگاه تانک دشمن را کنار و روی پل رودخانه سابله زدند. دشمن وقتی شرایط را این گونه دید که ممکن است داخل نیزارها و باتلاق اطراف رودخانه گرفتار شود عقب نشینی کرد و در نتیجه شهر آزاد شد...».

طراحی نبرد با آبی که دشمن سرازیر کرده بود

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...روش طراحی برای تخلیه‌ی آب را به آقای سرداری داده بودند. آقای سرداری قبلاً مدیرکل سازمان آب و برق خوزستان بود و کارهای زیادی در بحث آب کرده بود. ایشان مدیران کل آب تمام استان‌ها را به قرارگاه کربلا (اهواز) فراخواند. بحث‌های مختلفی صورت گرفت. از جهتی ما هم از دانشکده‌ی فنی مهندسی خودمان (خواجه نصیر) از استاد نگارش درخواست کمک کردیم. یک گروه نقشه‌بردار از دانشجویان نقشه‌برداری دانشکده برای نقشه‌برداری از منطقه‌ی عملیاتی آمدند. مسئله شیب زمین منطقه و امکان تخلیه آب مورد بحث قرار گرفت...

نقشه‌بردارها از جمله آقای مهندس هاشم‌پور، آقای علی ابوالحسنی و آقای خسروی که الان در قید حیات هستند، به منطقه آمدند و شروع به نقشه‌برداری کردند. منطقه‌ای به وسعت ۱۸ کیلومتر در ۱۸ کیلومتر، ما در دانشکده دو واحد درس هیدرولیک خوانده بودیم. اینها صحبت از ضریب لزوجت و دبی و این مسائل را داشتند. بعضی از این آقایان می‌گفتند که این کانال باید استیل شود! یعنی سطح آن آن قدر صیقلی باشد که آب را بتواند به راحتی تخلیه کند.

بالاخره نقشه‌ها را تهیه کردیم. دیدیم در مساحت ۱۸ کیلومتر در ۱۸ کیلومتر فقط ۱۷ سانتیمتر اختلاف ارتفاع داریم، بنابراین دشت خوزستان در آن منطقه‌ی شلمچه (۵ کیلومتری خرمشهر تا پاسگاه کوت سواری) شیب زمین صفر است. بعد از آن، بحث ضریب لزوجت و استیل شدن کانال جدی شد، آقای سرداری هم که همیشه یک گُلَت بزرگ ۴۵ میلی‌متری به کمرش می‌بست گاهی داد و بیداد می‌کرد.

ما خیلی درس‌ها از مهندس سرداری یاد گرفتیم. ما می‌دانستیم که ضریب لزوجت چیست ولی از محاسبه آن می‌ترسیدیم، چون محاسبات خیلی پیچیده‌ای داشت. اصلاً جهت شیب هیدرولیکی و حرکت آب، خودش داستان و محاسبات پیچیده‌ای داشت.

وقتی مطمئن شدیم شیبی وجود ندارد! نهر عریض را برای تخلیه انتخاب کردیم. نهر عریض با جزر و مد ارونرود پُرو خالی می‌شود. صبح‌ها پُراز آب و ظهرها کف آن گِل بود! یعنی آب چهار متر پایین می‌رفت. این موضوع برای ما شاخص خیلی خوبی بود، این جزر و مد را شاخص‌گذاری کردیم. شاخص‌گذاری هم با تخته‌های مدرج شده از جعبه‌های گلوله خمپاره یا آرپی‌جی هفت

انجام می‌شد. این شاخص‌ها را گذاشتیم دهانه‌ی نهر عریض (محل اتصال عریض به اروندرود که یک دلتا بود). همان جایی که به آن می‌گفتند قصر شیخ خَزَعَل.

مسئول ثبت جزر و مد آب آقای ابوالحسنی و آقای خسروی بودند. مدتی که این را کنترل کردیم، دیدیم که حدود ۴/۵ متر آب بالا و پایین می‌شود. خیالمان راحت شد که اینجا یک اختلاف ارتفاع ۴/۵ متر داریم، به آقای رحیم ادب عرض کردم ما دیگر فهمیدیم چه کار باید کنیم، شما فقط برای ما ماشین آلات مهندسی ردیف کنید.

این ۱۸ کیلومتر را به ۹ قطعه تقسیم کردیم. یک قطعه به آقای علی اکبر پوری رحیم از گردان مهندسی لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، یک قطعه به تیپ ۵ نصر سپاه خراسان، یک قطعه به جهاد فارس و یک قطعه هم به جهاد سمنان واگذار شد. حجم عملیات خاکی که به دست آمده بود حدود ۱/۵ میلیون متر مکعب خاکریزی و خاک برداری بود! حُب حالا برای رگلاژ کردن و نصب لوله‌های آهنی متخصص نیاز داشتیم. آقای سرداری با این ۱۷ نفر مدیرکل بحث و گفتگو می‌کرد تا نیروی متخصص مورد نیاز ما را تأمین کنند. بعضی از این مدیرکل‌ها واقعاً می‌ترسیدند، آمده بودند چند روزی اطلاعاتی بدهند و بروند، صدای دو تا گلوله را که می‌شنیدند دنبال بهانه بودند تا به وطن برگردند!

مقطع کانال به شکل دوزنقه تعریف شده بود. طراحی ۵ تا پل را هم در آن دیده بودیم. طراحی‌ها را همان‌جا در محل انجام می‌دادیم. تقسیم کار شد به اینکه چه کسی پشتیبانی انجام دهد. بتن چگونه تهیه و چطور تخلیه شود. چگونه آرماتوربندی شود. آقای خسروی و آقای خشنودی و آقای مهدی زاده و چند نفر دیگر مسئول بتن‌ریزی شدند. آقای یک‌پسر و آقای مجید برزمهری و آقایان دیگر در دفتر فنی اهواز مسئول تأمین امکانات بودند. چون بتن اگر از اهواز آب‌گیری می‌شد تا رسیدن به منطقه عملیاتی غیر قابل استفاده می‌شد. بتن خشک در دستور کار قرار گرفت، ما در منطقه عملیاتی بحث اجرا را به عهده داشتیم. آن زمان مهندسی رزمی سپاه نیاز مبرم به لودر و بلدوزر داشت و با اینکه وزارت سپاه تشکیل شده بود ولی به علت تحریم جهانی قادر به خرید نبود، وزارت راه می‌توانست خرید و وارد کند، برنامه‌ریزی کردند که از وزارت راه و ترابری لودر و بلدوزر بگیرند. با ادامه کار عملیات خاکی، برای ساخت پل‌ها قرار شد ۳۳ تا لوله روی هم بگذاریم. لوله‌های ۴۲ اینچی، این شد کار آقای علی ابوالحسنی که مسئول پشتیبانی لوله و این مسائل بود. او می‌رفت شرکت نفت آبادان و به طریقی آنها را راضی می‌کرد تا لوله‌ها را تأمین کنند. بعد از آن، ساخت

دریچه‌های یک طرفه مطرح شد، دریچه‌هایی که با مد آب بسته می‌شدند و با جزر آب برای تخلیه آب باز می‌شدند و آب از سمت پاسگاه کوت‌سواری به سمت نهر عرایض (شمال به جنوب منطقه) تخلیه می‌شد. برای ساخت پل اول ۳۳ تا لوله در سه ردیف روی هم، پل دوم ۶۰ تا لوله، پل سوم ۳۳ تا لوله و ۲ تا پل پایه بتنی برای سوارشدن پل بیلی روی آن در کیلومترهای مختلف مورد استفاده قرار گرفت.

طراحی فونداسیون آن همان‌جا داخل کارگاه طراحی می‌شد. مسئولیت اجرایی آرماتور و آرایش آرماتورگذاری با آقای خشنودی و خسروی بود. بیل مکانیکی، لودر و بلدوزرها می‌گندند. پاشنه‌ی پلی که می‌خواست بیرون بیاورد باید به عرض ۵۰ متر، ۳ تا پی رادیه (خطی) ریخته می‌شد تا این لوله‌ها روی آن بنشینند. چون تا عملیات محرم (آبان ۱۳۶۱) فرصت داشتیم! برنامه‌ی زمان‌بندی که برای آن تعریف شده بود ۴۵ روزه بود. پروژه‌ای که الآن من با ۳۰ سال تجربه جرئت نمی‌کنم سه‌ماهه آن را طراحی کنم، ۱۷ تا تیم با ۱۷ آدم نخبه به‌اضافه‌ی کل مهندسین قرارگاه کربلا جمع شده بودند. امور مشاوره‌ای سنگین داشتیم.

اصلاً یک جاهایی حسابی خسته می‌شدیم! کم می‌آوردیم. می‌گفتیم خداحافظ آقای رحیم ادب... یادم است که آقای مهدی آقاخانی و آقای مجید برزمهری و چند نفر دیگر رفتند مجلس تا از وزیر راه و ترابری بخواهند برای تأمین لودر و بلدوزر همکاری کند. وزیر راه آقای محمدهادی نژادحسینیان بود که مدتی بعد برای بازدید به منطقه عملیاتی آمد. هفته‌ی بعد بلدوزرهای آکبند ۸۵ کوماتسوز بندرعباس بارگیری و در اهواز پیاده شد! به هر کدام از این ۹ گروه فعال در آن پروژه ۲ تا ۴ دستگاه بلدوزر نوداده شد و آن اسکرپرها سبز رنگ قدیمی و غنیمتی را کنار گذاشتیم. بله نوکه آمد به بازار، کهنه می‌شه دل‌آزار!

در هر صورت پل‌ها به ترتیب ریخته می‌شد. ۵ تا پل بتنی که پاشنه‌های آنها بتنی بود تا پل بیلی روی آن نصب شود، با یک پایه‌ی میانی. پل‌ها را آقای ابوالحسنی تهیه می‌کرد. دریچه‌های لولا



شده با جزر آب باز می‌شد و با حالت مد، دریچه بسته می‌شد. دیگر نیازی به پمپ نبود.

به هر شکل این پل‌ها ساخته شد. حالا برای عبور راحت‌تر از روی این سه ردیف لوله‌های روی هم قرار گرفته ورق‌های عاج‌دار جوش دادند تا فاصله بین لوله‌ها

پرشود. روی آن هم میلگرد جوش دادند تا ماشین آلات به راحتی بتوانند عبور کنند. عنایات خاص خداوند و کارشبانۀ روزی این جوان ها لذت عجیبی داشت، بچه ها آنجا بیش از دو ساعت استراحت و خواب نداشتند. باور کنید روی لودرو و بلدوزر نشسته می خوابیدند، هرکس این صحنه های تاریخی و عشق و ایثار را می دید تحت تأثیر قرار می گرفت، همان وزیر راه آقای محمد هادی نژاد حسینیان این صحنه ها را که دید، دستور دادند یک هفته بعد چندین دستگاه ماشین آلات مهندسی مستقیم از بندرعباس برای ما ارسال کردند.

این پروژه با نام کانال ابوالفضل (ع)^۱ ظرف مدت ۴۲ روز به اتمام رسید. در این پروژه ۷ نفر شهید دادیم، تعدادی از جمله همین آقای پوری رحیم، آقای ابوالحسنی، آقای هاشم پور مجروح شدند. دو سه نفر از مهندسین نقشه بردار هم شهید شدند^۲...».

۱ - کانال ابوالفضل (ع) : یک سال بعد که یکی از طراحان و متولیان این پروژه به نام مهندس رحیم ادب بر اثر حادثه ای مرحوم شدند، به کانال ادب شهرت پیدا کرد.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۰/۲۶

«راوی: علی اکبر پوری رحیم

«...دژ نزدیک خطوط عراقی ها قرار بود شکافته شود ما در آن قسمت کار می کردیم. آن مقطعی که نزدیک دژ عراقی ها کار می کردیم خودش یک پروژه ی جدا از بقیه ی کانال بود، زیر آتش دشمن، به محض اینکه صدای بلدوزر بلند می شد، عراق شروع می کرد به زدن، شبی دوسه تا مجروح داشتیم، شیب آنجا به حدی بود که آب پشت دژ آمده بود بالا و باتلاقی درست کرده بود. یادم هست یک شب، دوسه تا بلدوزر آنجا تپید. شب تا صبح تلاش می کردیم که تا قبل از روشنایی صبح آنها را در بیاریم. چون صبح عراقی ها با انواع آتش آنها را منهدم می کردند، البته ما راننده های مجربی از اصفهان آورده بودیم. از شهرهای باغباداران^۱ و شیرمهرین و اطراف آنکه خیلی کار بلد بودند. یکی از آنان آقای کریمیان بود، که چهارتا برادر بودند، همه شون کار روی گریدر و بلدوزر را خیلی خوب بلد بودند! تا ضرورت را احساس می کردند کار گنتراتی خودشان را رها می کردند و می آمدند جبهه! اینها آن قدر تمیز کار می کردند که به قول معروف دوزاری را از کف کانال برمی داشتند! شب ها زیر آتش دشمن طوری کار می کردند و این تیغه را جابجا می کردند که ما از دیدن آن لذت می بردیم.»

ما یک تیم نجات داشتیم که وقتی دستگاهی می تپید با الوار و سیم بُکسل های بزرگ و ضخیم آنها را نجات می دادند. یک تویوتا وانت داشتیم که فقط ۲۰-۱۰ تا سیم بُکسل، تعدادی الوار، گونی های خاک و شن عقب آن بود. وقتی دستگاهی می تپید، گونی شن ها را زیر شنی ها قرار می دادند. الوارها را می انداختند زیر بلدوزر، جک می کردند. بیل را ریپر می کردند. شنی ها که درمی آمد زیر آن را با الوار پُر می کردند^۲...».

۱ - باغ بهاداران: یکی از شهرهای کوچک از توابع شهرستان زرین شهر و در فاصله ۶۰ کیلومتری اصفهان قرار دارد.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۰/۲۶



کانال ادب (شاهکار مهندسی رزمی)

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...خاطر من هست مسئولیت طراحی این کانال با قرارگاه مهندسی کربلا و آقای رحیم ادب بود^۱. عزیزان دیگری همچون: آقای مهرداد، آقای علیرضا عندلیب، آقای مهدی آقاخانی، مهندس یک‌پسرو دیگران دست‌اندرکار بودند. عراق که بعد از عملیات رمضان در منطقه آب انداخته بود، ما فکری کردیم که نهرکتیبان را بازکرده، این موضوع از طرف آقای نصرت کاشانی نقل می‌شد. ایشان می‌گفت: «من تا نهرکتیبان در شمال کانال پرورش ماهی در شرق بصره همراه با علی اوسط حجت^۲ رفته‌ایم و آنجا را دیده‌ایم. عراق پمپ گذاشته آب را پمپاژ می‌کند. کانال ماهی را هم شکسته و آب این کانال به سمت مواضع رزمندگان ما سرازیر شده است.

قرارگاه مهندسی به آقای یک‌پسر مأموریت داده بودند تا با احداث کانالی این آب‌گرفتنی را به رودخانه کارون واریز کنند. ایشان حدود ۲۰ کیلومتر این کانال را با بیل مکانیکی کنده بودند. با اینکه کانال پر آب شده بود ولی حرکت نمی‌کرد، چون زمین منطقه به سمت کارون شیب نداشت، از طرف دیگر به مهندس با تجربه‌ای به نام آقای جمشید سرداری مأموریت داده شده بود که این طرح را دنبال کند. ایشان هم مدیران مختلف را جمع کرده بود توی قرارگاه، هر روز بحث شیب، ضریب لزوجت و دبی داشتند.

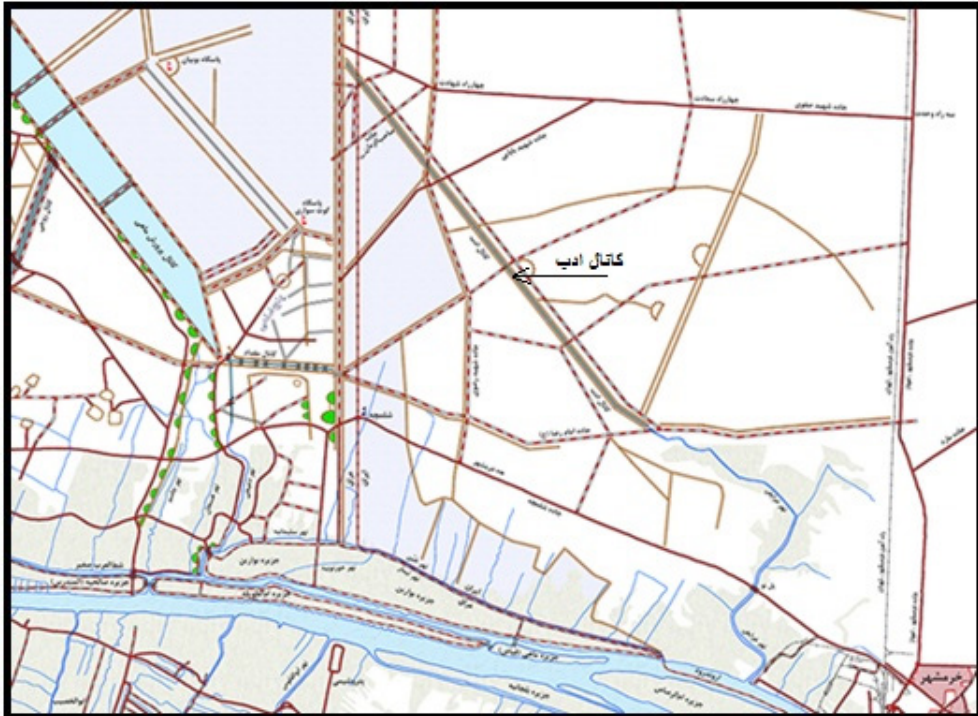
برای مسیریابی و نقشه‌برداری مسیر ۱۸ کیلومتری تا نهر عریض با آقای نگارش از اساتید دانشکده خواجه نصیر تماس گرفتیم.



۱ - مهندس رحیم ادب: از مهندسين طراح و خوش‌فكر دوران دفاع مقدس بود كه طراحی کانال ابالفصل (ع) نیز از برنامه‌های او بود. يك سال بعد از اتمام این پروژه، ایشان بر اثر حادثه‌ای دار فانی را وداع گفت. به همین دلیل این کانال به نام ایشان تغییر نام یافت.
۲ علی اوسط حجت (حجت یک‌پا): چون یک پایش در جبهه جنگ قطع شده بود، به این نام معروف شده بود. با این شرایط جسمی همچنان در جبهه جنگ حضور مستمر و مؤثر داشت.

یک گروه نقشه‌بردار با مسئولیت مهندس هاشم‌پور فرستاد. فاصله‌ی ۱۸ کیلومتری بین آب‌گرفتگی تا نهر عرایض باید کانال زده می‌شد. در نقشه‌برداری مشخص شد که در طول این ۱۸ کیلومتر فقط ۲۴ سانت اختلاف ارتفاع داریم! قضیه را به مهندسی رحیم ادب و مهندس سرداری منتقل کردیم. پیشنهاد آقای سرداری این بود که کانال را به صورت پلکانی اجرا کنیم. پله به پله، مثلاً در هر پنج کیلومتر کانال را عمیق کنیم. آب را با پمپاژ به پله بعدی منتقل کنیم. در واقع تراس‌بندی شود. نظر بعدی این بود که دبی زیادتری بگیریم تا با جزر و مد آب، عمل تخلیه انجام گیرد. یعنی با نصب دریچه‌های یک طرفه وقتی آب در حالت جزر قرار می‌گیرد با باز کردن دریچه‌ها، آب به سمت نهر عرایض و اروندرود تخلیه شود و وقتی آب به حالت مد است دریچه‌ها بسته شود که آب به سمت کانال برنگردد.

به هر صورت طرح نصب دریچه‌های یک طرفه عملیاتی و امور اجرایی طرح آغاز شد. برای آنکه بلدوزرها در حین کار به علت تاریکی شب به هم نخورند، یک بلدوزر این طرف کانال کار می‌کرد، یک بلدوزر آن طرف کانال. یک بلدوزر ۲۵ متر خاک از این طرف برمی‌داشت و می‌گذاشت آن طرف کانال با عرض ۵۰ متر، یکی هم ۲۵ متر خاک را از این طرف در آن سوی کانال انباشته می‌کرد. لایه به لایه توسط غلتک کوبیده می‌شد. هر کجا زمین خشک بود، آبپاش آب می‌پاشید و غلتک می‌کوبید. باید این ۱۷ متر مکعب در ثانیه آبی را که عراق سرازیر منطقه می‌کرد تخلیه کنیم. به ارتفاع یک متر آب باید در کانال روانه شود. حتی روی شیب زاویه‌ها حساب شده بود. طراحان می‌گفتند مقطع باید دوزنقه باشد نه قائمه. چون در کنار دوزنقه‌ها، سرعت صفر است. آب تلنبار می‌شود. سطح کانال در حد استیل صاف باشد! مقطع دست ما آمد.



چیزی حدود یک و نیم میلیون مترمکعب خاکریزی و خاک برداری انجام شد! پنج پل هم داخل آن طراحی شد. که سه پل لوله‌ای (۴۲ اینچ) و دو عدد بتنی بود. در محل هر سه پل دریچه کنترل آب گذاشتیم! اولین پل نزدیک عرایض بود. انتها پل اولی را که سه طبقه بود با یک دقت بیشتری اجرا کردیم. سه تا رشته کانال به عرض ۱ متر و به طول ۲۰ متر. این لوله‌ها می‌نشست روی این‌ها در ۵۰ متر عرض کانال تا از نشست جلوگیری کنیم و لوله‌ها به صورت بعلاوه، روی یک مقطع بتنی، پی نواری بنشینند. سپس ردیف بعدی به همین شکل، ۲۵۰۰ متر لوله (۲۰۰ شاخه لوله به قطر ۲ متر و ۶۰ سانتی متر) را که از پالایشگاه آبادان تأمین شده بود. به طول ۲ کیلومتر و ۴۰۰ متر ما آنجا لوله‌گذاری کردیم. مسئولیت اجرای این پل‌ها به آقای علی ابوالحسنی سپرده شد.

بالاخره طرح آماده بهره‌برداری شد. آب در حالت مد تا پشت دریچه‌های یک طرفه می‌رفت. وقتی در حالت جزر قرار می‌گرفت آب منطقه آب‌گرفتگی تخلیه می‌شد. به طوری که کف نهر عرایض در حالت جزر خشک و لجن می‌شد، یعنی می‌رسیدیم به منهای ۴ متر و ۵ یعنی شیب نهایی شد. شیب ۵ متر در طولی ۱۸ کیلومتر، برای شاخص‌گذاری هم تخته‌های خمپاره را مدرج کردیم، در چند

نقطه شاخص‌گذاری و مرتب کنترل می‌کردیم. به این نتیجه رسیدیم که عراق حدود ۱۷ مترمکعب در ثانیه آب به منطقه مذکور پمپاژ می‌کند.

مسئول بتن آقای دکتر خسروی که آن موقع دانشجوی فوق لیسانس بود از آمریکا آمده بود و آقای خشنودی و آقای مهدی‌زاده مسئول بتن‌ریزی پل‌ها بودند. ما یک برنامه‌ی زمان‌بندی ۴۵ روزه به آقای ادب دادیم که ۴۲ روزه هم تکمیل کردیم. ابتدا نام این کانال را گذاشتند به نام کانال ابالفضل (ع) و ۵ تا پل هم به نام ۵ تن آل‌عباء نام‌گذاری شده بود. ولی یک سال بعد از تکمیل شدن کانال، آقای مهندس رحیم ادب مرحوم شدند. بعد از آن، کانال به نام طراح آن، کانال ادب نام‌گذاری شد. خاطره جالبی هم در یکی از این روزها هنگام بازدید آقای سرداری و آقای آقاخانی به یادم افتاد. در آن بازدید مهندس سرداری با انفجار خمپاره دشمن و اصابت یک ترکش بزرگ به کشاله ران ایشان به شکلی به زمین افتاد که ما گفتیم پایش قطع شد! تمام شد! آقای سرداری یکی دو بار گفت: سوختم! سوختم! ولی انگار ترکش اجازه ورود نداشت و هیچ آسیبی به او نرساند! بعدها آقای سرداری می‌گفت چون دعای جوشن صغیر خوانده بودم از آتش دشمن در امان ماندم!...».



تشکیل کمیته آب در جنگ

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...کار در جهاد سازندگی را ادامه دادم تا موقعی که می خواستیم کمیته‌ی آب را سال ۱۳۶۲ همزمان با عملیات خیبر در هورالعظیم تشکیل و راه اندازی کنیم. ابتدا کمیته‌ی آب را در قرارگاه مهندسی کربلا تشکیل دادیم. با تصرف جزایر مجنون توسط رزمندگان در عملیات خیبر، صحبت از بالا آمدن آب و زیر آب رفتن جزایر بود.

آن موقع من اسماً مسئول کمیته‌ی آب جهاد اصفهان بودم. کمیته‌ی آب را راه اندازی برای آینده و سد سازی کرده بودیم. شب آقای لاله زار آمد و گفت: آقای عظیمی! این جزایر مجنون هورالعظیم در محاصره آب قرار دارند. آنجا آب هیچ سامانی ندارد، باید بچه‌های مهندس آب جهاد حرکتی انجام بدهند.

فکر کنم همان شب به سمت اهواز حرکت کردم. آمدم قرارگاه مهندسی کربلا خدمت آقای مهندس مقدم، آن زمان حسین ناجیان مسئول مهندسی جنگ جهاد شهید شده بود. آقای مقدم از جزایر یک نقشه داشت که شکل جزایر و ساحل ایران مشخص بود.

گفتم: خُب، ارتفاع آب هورالعظیم از سطح دریا چقدر است؟

گفت: نمی دانیم

گفتم: آب‌های ورودی هور از کجا می آید؟ یک نقشه‌ای به من بدهید!
دبی کرخه چقدر است؟! الآن جریان کرخه چند متر در ثانیه است؟

گفت: نمی دانیم

گفتم: سطح هور چند کیلومتر مربع است؟

گفت: نمی دانیم! فقط یک نقشه‌ی منطقه‌ی عملیاتی داشتند که بچه‌های سپاه آن را تهیه کرده بودند.



شهید حسین ناجیان

گفتم: نقشه‌ی توپوگرافی ندارید؟ دیدم خیلی هواپس است، ولی به علت کار قبلی در این منطقه به این وضعیت آشنا بودم.

اواخر اسفند ۱۳۶۲ بود که به کمیته‌ی آب اصفهان برگشتم این بحث مطرح شد. از آن موقع به بعد شروع کردم به جمع‌آوری اطلاعات آبی منطقه عملیاتی جنوب. از وزارت نیرو و سازمان آب منطقه‌ای اطلاعاتی راجع به آب هورالعظیم را خواستم؟ آنها هم اطلاعات زیادی نداشتند، مهندسین آنجا را صدا کردیم، گفتیم: بلند شوید برید اطلاعات بیاورید. دبی آب کرخه را هم روزانه به من خبر دهید که چقدر آب وارد هور می‌شود.

از آن موقع، من احساس کردم که باید یک مهندسی آب راه اندازی شود. مسئله جنگ تغییر کرده، با قایق برای شناسایی هور رفتیم. ابتدا عمق یابی هور را شروع کردیم. فردا شب با این هاورکرافت‌های ارتش رفتیم داخل هورالعظیم، وضعیت جزایر مجنون شمالی و جنوبی هورالعظیم را دیدیم.

رفت و آمد به جزایر فقط با قایق انجام می‌گرفت. به تازگی نصب پل‌های شناور خیبری را شروع کرده بودند. اوگرا^۱ به جزایر بردم. فوری کف جزایر را سوراخ کردیم تا ببینیم که لجن آن چقدر است. کیفیت آن به چه شکل است؟ خاک کف هور را نمونه برداری کردیم. سازمانده‌ی امور فنی مدیریت آب را فعال کردیم. مهندسین آب جهاد را صدا کردم، گفتم: از هر جهاد استانی باید یک مهندس به ما بدهند، گفتند: باید شورای مرکزی جهاد دستورش را بدهد.

آقای مهندس خیامیان و بعضی از بچه‌ها از آنجا آمدند. هر کسی را مسئول کاری کردیم! هیدرولوژی هور، دبی‌ها، ورودی‌ها و نقشه برداری را شروع کردیم. از پنج مارک‌های^۲ اهواز به سمت سر جاده‌ی سیدالشهدا (ع) در غرب جاده اهواز- خرمشهر شروع به نقشه برداری کردیم تا ارتفاع آب هورالعظیم از سطح دریا را دریابیم. اکپ‌های نقشه برداری کانال شهید چمران را که به منظور آب‌رسانی طرح کشاورزی مردم منطقه مشغول کار بودند، تعطیل کردیم. به همه گفتیم اولویت کار فعلاً فقط جبهه جنگ است. بعد محاسبه کردیم اگر عراق بخواهد جزایر را غرق کند، چند میلیارد مترمکعب آب باید به داخل هور منتقل کند تا آب یک متر بالا بیاید؟ دیدیم حدود مثلاً سه میلیارد مترمکعب آب می‌خواهد! خیالمان راحت شد! گفتیم برای این سه میلیارد مترمکعب، باید سد خود را خالی کند یا از «هور سرسار» آب بیاورد.

۱- اوگرا: وسیله‌ای برای حفاری در خاک‌های چسبنده و لایه‌های سنگی است. در حین حفاری، خاک به وسیله دنده‌های اوگرا کنده شده و بر روی پره‌های آن قرار می‌گیرد و به بیرون از چاه حفاری منتقل می‌شود و با تکان دادن کلی تخلیه می‌شود. (۶)

۲ پنج مارک: شاخص‌های پایه بتنی.

با بچه‌های اطلاعات عملیات قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص)، مجموعه‌ی زیر نظر محمد باقری ارتباط برقرار کردیم. گفتیم تعدادی از بچه‌ها را بفرست تا ببینیم تغذیه‌ی سوئیب چیست و کانال‌های آن چیست و آب از کجا می‌آورد. کم‌کم مرکز اطلاعات آب را در قرارگاه کربلا راه‌اندازی کردیم. محل کارمان را از قرارگاه به یک ساختمان در اداره آب و برق خوزستان منتقل کردیم.

با حکم آقا محسن رضایی فرمانده‌ی کل سپاه، به‌طور رسمی کمیته‌ی آب تشکیل شد. از آن به بعد جلساتی با آقا محسن و آقا رحیم صفوی داشتیم. در این کمیته، من از جهاد سازندگی بودم. مرحوم مهندس عرب‌زاده از وزارت نیرو بودند. از سپاه هم آقای سید علی منتظرین مسئول جغرافیای سپاه در این جلسات شرکت می‌کرد. مسئولیت کلی به عهده بنده بود. از آن زمان به بعد کمیته‌ی آب تحت امر قرارگاه خاتم‌الانبیا(ص) قرار گرفت. در حقیقت، فرماندهی عملیات آب تشکیل شد. ولی همه‌ی خدمات فنی آن را بچه‌های جهاد می‌دادند. اطلاعات مورد نیاز را هم بچه‌های اطلاعات سپاه تهیه می‌کردند.

از آن زمان به بعد این کمیته در جلسات طراحی عملیات شرکت می‌کرد. فرماندهان طرح‌هایشان را با کمیته‌ی آب هماهنگ می‌کردند. برای استقرار نیروهای پیشرو و خاکریز زدن با ما هماهنگ می‌کردند. برای مثال در عملیات کربلای چهار (جزایر اروندرود - دی ماه ۱۳۶۵) آماده بودیم که ببینیم

بچه‌ها کجا مستقر می‌شوند تا از اروندرود آب پمپاژ کنیم. البته پمپاژ آب را ما از سال ۱۳۶۳ از جاده‌ی شهید همت شروع کردیم. اوایل سال ۱۳۶۳ بعد از عملیات خیبر که بچه‌ها در منطقه زید، عملیات کرده بودند و مناطق کوچکی را تصرف کرده بودند، یک خطی بود که به آن ابرویی می‌گفتند. چون آبی که پشت آن ایستاده بود به شکل ابروی صورت بود. اولین طرح کمیته‌ی آب همان جا پیاده شد. این طوری بود که ما چند مرحله خاکریز زده بودیم و تا نزدیک دژ عراق جلو رفته بودیم، که عراق از کوشک آب را رها کرد. چون سطح زمین منطقه کوشک بالا بود آب



شهید سید علی منتظرین

پشت خاکریزهای ما آمد. آب از پشت خاکریز نشت می‌کرد. آب به داخل سنگرها آمد. خودروها در چاله‌هایی که لودر پشت خاکریزکننده بود گرفتار شدند، عراق با آب انداختن عملاً خاکریزهای ما را بدون خون‌ریزی پس گرفت، ما به زحمت به آنجا رفتیم. دیدیم حتی خودروها پشت خاکریز گرفتار

ورها شده‌اند، تمام مناطق را شناسایی کردم تا مبدأ ورودی آب را پیدا کنم. خدمت حاج محمود حجتی در مهندسی قرارگاه کربلا رسیدیم. از وضعیت آب انداختن دشمن پرسید؟ گفتم: درستش می‌کنیم.

اولین کار ما برای مقابله با آب انداختن دشمن طرح تبخیر بود. دیدم که این خاکریزهای ما به مرور به عقب کشیده می‌شوند، آب هورالعظیم بالا رفته. چون سطح زمین کوشک بالاست و ما هم در منطقه زید در گودی قرار گرفته‌ایم، آب از آنجا به سمت مواضع رزمندگان ما سرازیر شده، عراقی‌ها جلوی خاکریزشان یک کانال داشتند، همان کانال تبدیل به یک رودخانه شده بود، با خاکریز نمی‌توانستیم جلوی پیشروی آب را بگیریم. بلافاصله شروع به نقشه‌برداری کردیم. دیدیم جاده‌ای که از ایستگاه حسینی به سمت زید می‌آید، ارتفاع دارد، آنجا مسطح است، خودش یک سد خاکی می‌شود! این آب را از خط دفاعی رزمندگان به عقب بکشیم و از آنجا به سمت کارون تخلیه کنیم. جاده‌ای را که رفت و آمد می‌کنیم با خاکریز تقویت کنیم. استانداری هم به منطقه آمد. گفتیم خاکریز بنیم این طرف جاده‌ای که به موازات خط عراقی‌ها تا کوشک می‌رفت و آن طرف هم به طور طبیعی بلند است. این طرف را هم کنار جاده‌ی زید یک خاکریز می‌زنیم. یک پل زیر جاده خودمان می‌زنیم که ارتباطمان قطع نشود. آب را از خط مقدم به عقب می‌کشیم. بعد هم به داخل این دریاچه‌ی مصنوعی ۱۵ هزار هکتاری رها می‌کنیم. هرچه عراق آب پمپاژ کند، ما هم دریاچه درست کنیم. این شد که برای اجرای اولین طرح اضطراری آب با شهید صیاد شیرازی فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش هماهنگ کردیم تا یگان‌های ارتش آن منطقه را تخلیه کنند. دو خاکریز به طول ۲۰۰ متر از آب گرفتگی تا محوطه پیش‌بینی شده به عنوان دریاچه مصنوعی، همچون یک کانال تعبیه کردیم. فقط مانده بود که خاکریز آب گرفتگی را بشکافیم. شبانه آب را که رها کردیم. داد و پیداد ارتشی‌ها بلند شد! می‌گفتند: هرکس آب را رها کرده خائن بوده. خلاصه دنبال خائن می‌گشتند! ظاهراً این هماهنگی که با ارتش شده بود یا به موقع به اطلاع یگان‌های در منطقه نرسیده بود و یا خودشان تنبلی کرده بودند. بعد هم از آن دریاچه یک کانال زدیم تا کانال شیردَم و از آنجا به سمت رودخانه‌ی کارون آب را تخلیه کردیم. طرح تبخیر ما هم با این دریاچه معنا پیدا می‌کرد. چون در تابستان خودبه‌خود ۵۰ متر مکعب در ثانیه تبخیر داشت. در زمستان که عمل تبخیر دریاچه را نداشتیم و آب بالا آمد، کانال سیدالشهدا (ع) را زده بودیم. روی جاده‌ی زید هم پل زدیم و آب را تخلیه کردیم!...».

کانال سلمان

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«... اواسط سال ۱۳۶۳ جاده‌ی خاکی ۱۴ کیلومتری داخل هورالعظیم به سمت جزیره مجنون با نام جاده‌ی سیدالشهدا(ع) که تمام شد، آقارحیم صفوی ما را دعوت کرد و گفت ما به یک قدرت مانور آب از کرخه و کارون به سمت منطقه‌ی طلایه احتیاج داریم، چه عمل تخلیه و چه عمل تغذیه... بحث این بود که بایک کانالی از رودخانه‌های کارون و کرخه آب را به سمت طلایه هدایت کنیم و یک قدرت هجوم آبی داشته باشیم.

کانالی با نام کانال سلمان در دستور کار قرار گرفت. طراحی و نقشه‌برداری و امور اجرایی کانال به‌عنوان اولین طرح کمیته‌ی آب تحت امر قرارگاه خاتم الانبیاء(ص) آغاز شد.

از سپاه پاسداران برادر سیدعلی منتظرین(شهید) نماینده‌ی سپاه و مسئول جغرافیای کمیته‌ی



آب بود. در جلسات با شخص فرمانده لشکرهای سپاه یا با خود شهید صیاد شیرازی فرمانده‌ی وقت نیروی زمینی ارتش هماهنگ می‌کردیم. از وزارت نیرو هم مرحوم مهندس عرب‌زاده مشاور وزیر نیرو بودند. برای مدت کوتاهی هم آقای جمشید سرداری بودند. آقای نوریان هم از هواشناسی در کمیته حضور پیدا می‌کردند. برای اطلاعات ماهواره‌ای از مرکز ماهواره‌ی

مردآباد کرج بازدید کردیم. یک سری نوارهای به اصطلاح ۲۴ لبه‌ی خیلی قوی داشتند. عکس‌هایی که از لندست^۱ تهیه شده بود خیلی به درد ما خورد! عکس‌های لندست مربوط به سال‌های گذشته‌ی سیلاب خوزستان را گرفتیم. از روی عکس‌های لندست اطلاعات لازم را از وضعیت توپوگرافی احصاء کردیم. چون سیلاب از کارون تا مرز عراق رفته بود و در شرق دجله دریاچه‌های مصنوعی ایجاد شده بود، از وضعیت آب‌گرفتگی‌ها و عکس‌های ماهواره‌ای آن موقع حدود توپوگرافی منطقه دست ما آمد (تصویرمقابل مربوط به لندست ۵ است).

۱ - لندست: نام یکسری از ماهواره‌هایی است که برای جمع‌آوری اطلاعات از منابع زمینی در یک چارچوب منظم طراحی شده است. از اطلاعات این ماهواره می‌توان در تعیین کاربری اراضی، زمین‌شناسی و کارتوگرافی استفاده کرد.

عرض کانال سلمان ۱۰۰ متر بود و طول آن حدود ۹۷ کیلومتر! بزرگ‌ترین کانالی بود که آن موقع در کشور ساخته شد. نیروهای جهاد در خطوط دفاعی کار می‌کردند. نیروهای وزارت کشاورزی و وزارت نیرو معمولاً کارهای عقبه را انجام می‌دادند. وزارت راه و ترابری، وزارت کشاورزی و وزارت نیرو یک سری مجموعه‌ها را از سرتاسر کشور بسیج کردند و ماشین‌آلات آوردند.

طراحی ساخت و نظارت کانال سلمان را کمیته‌ی آب انجام می‌داد که آقای مهندس حدادیان و آقای مهندس فقیه ایمانی و ما نظارت می‌کردیم. ظرف دو ماه کانال سلمان را در آن گرمای تابستان و ماه رمضان ساختیم.

باتوسعه ساختار و سازمان کمیته‌ی آب و تشکیل گردان‌های پمپاژ در حد یک لشکر دایره فعالیت ما بود. اکیپ‌های مختلف از اهواز به سمت طلائی، هورالعظیم و جنوب منطقه، کار را شروع کردند. از جاده‌ی پاسگاه زید و ایستگاه حسینی تا خرمشهر شروع به نقشه برداری و توپوگرافی با اختلاف حدود ۲۵ سانتی متر کردیم. چون عوارض زمین فقط خاکریزها بودند و بقیه‌ی دشت دست نخورده بود می‌توانستیم توپوگرافی را در بیاوریم. بلندترین نقطه سه کنج کوشک بود. ارتفاع زمین به طور طبیعی خیلی بالا بود. آنجا یک مانعی بود که ارتفاع به سمت هور و به سمت جنوب افت می‌کرد. دنبال این بودیم که توپوگرافی منطقه‌ی عراق را هم به دست بیاوریم.

اگر شب باران می‌بارید فردا صبح بچه‌های کمیته‌ی آب را در دکل‌های دیده‌بانی مستقر می‌کردیم. پشت آن دوربین‌های بزرگ و آب‌گرفتگی‌ها را با توجه به مشخصاتی که داشتیم دقیقاً ترسیم می‌کردیم که آب در کدام مناطق ایستاده و وضعیت ارتفاع آب چگونه است. آن را وصل می‌کردیم به خطوط توپوگرافی که از سیلاب سال‌های پیش داشتیم و از روی آن می‌فهمیدیم. این توپوگرافی‌ها را به صورت یک نسخه‌ی رنگی سری به معاونت اطلاعات قرارگاه خاتم الانبیاء (ص) خدمت برادر محمد باقری ارسال می‌کردم. به طور مرتب گزارش می‌کردیم. در هر منطقه قصد عملیات داشتند نقشه‌های رنگی توپوگرافی ما آماده بود.

بنابراین موقع عملیات می‌دانستیم کجا باید خاکریز بزنیم. اینها از نمونه فعالیت‌های مطالعاتی کمیته‌ی آب بود. کانال سلمان ادامه همان کانال شهید چمران بود. به علاوه‌ی اینکه سد و ایستگاه و انحراف هم از کرخه و تقویت سد انحرافی کرخه بود. پل‌های لوله‌ای بین راه هم خودش یک پروژه بود. این پروژه حدود ۱۰ قسمت داشت! اول روی سدی که بالای حمیدیه بود، در کرخه اقداماتی انجام دادیم تا بتوانیم یک مقدار از آب را به کانالی که می‌آمد به سمت جنوب و جاده‌ی اهواز به

حمیدیه آن را قطع می‌کرد، منتقل کنیم. تمام تأسیسات آن را تقویت کردیم و تغییر دادیم. کانال را عریض‌تر کردیم. آبی که به کرخه‌کور می‌آمد، روی کرخه‌کور هم یک سد و یک انحراف ایجاد کردیم. برای اینکه آب بیاید در یک کانال دیگر. از کرخه‌کور یک کانال زدیم به سمت کانال سلمان، کانالی که دو شاخه می‌شد؛ یکی شاخه‌ی کرخه بود که به‌طور طبیعی آب می‌آمد داخل کانال. یک شاخه هم از کارون که از ایستگاه دغاغله می‌رفت و پمپاژ می‌شد.

دشمن این فعالیت بزرگ مهندسی را از طریق جاسوسان خود و هواپیماهای شناسایی رصد می‌کرد. اوایل کار گیج بودند ولی بعد وقتی این کانال از وسط آن تپه‌ها رد شد و دیدند دو تا پشته‌ی خاکی بزرگ کاملاً مشخص بود و علاوه بر آن سخنرانی آقای هاشمی رفسنجانی در نماز جمعه مبنی بر اینکه ما می‌خواهیم آب را برای استفاده‌های کشاورزی منتقل کنیم، تا حدودی حساسیت دشمن را کاهش داد. به‌طوری‌که دشمن هم هیچ اقدامی روی آن نکرد! تا اینکه کار را تا پیچ سه‌راه‌فتح پیش بردیم. از آنجا هم این کانال به سمت پاسگاه طلائی پپیچید. دیگر کار تکمیل شده بود و می‌توانستیم آب را منتقل کنیم.

آن موقع (سال ۱۳۶۳) این کامپیوترهای فعلی نبود. فقط یک کامپیوتر شرکت نفت داشت و ما چند نفر مهندس گذاشته بودیم و محاسبات هیدرولیکمان را برای کارهای آب آنها انجام می‌دادند! حتی تا عملیات والفجر هشت (تصرف شهر فاو عراق، ۱۳۶۴ و عملیات کربلای پنج، سال ۱۳۶۵) با کامپیوترهای مرکز کامپیوتر شرکت نفت انجام می‌دادیم که همه‌ی اسناد آن در اسناد کمیته‌ی آب جهاد موجود است.

در حین انجام این کانال طرح تبخیر انجام شد. طرح تبخیر هم طرح بسیار ابتکاری و یک نوآوری بود. یک دریاچه‌ی بزرگ درست شد که حالت تهاجم دشمن تقلیل یافت... سال ۱۳۶۳ طرح تبخیر و طرح کانال سلمان که اجرا شد، همان موقع در هورالعظیم احساس کردیم که باید این امکان آبی هور را از دشمن بگیریم و مساحت وسیع بین جاده‌ی سیدالشهدا (ع) و جاده‌ی همت که چند صد کیلومتر مربع بود از آب تخلیه کنیم و یک خشکی وسیعی را در اختیار نیروهای خودمان قرار دهیم. یعنی جزیره‌ی مجنون شمالی را به خاک ایران وصل کنیم. ما وارد پمپاژ شدیم.

البته همان سال ۱۳۶۳ از این کانال استفاده نشد. بعدها از این کانال استفاده شد. سال‌های بعد که آب داخل کانال افتاد کانال با همان ابعادی که ما پیش‌بینی می‌کردیم، جواب داد. دبی طراحی آب حدود ۱۰۰ متر مکعب در ثانیه بود و حدود ۶۰ متر مکعب از کارون می‌رفت.

آن زمان هورالعظیم ساحل نداشت. به خصوص از کرخه‌کور به بالا که هور ساحل نداشت! آب می‌آمد بالا و می‌آمد تا روستاهای ساریه و این طرف و آن طرف رودخانه‌های نیسان و کرخه‌کور پُرو حالت سیلابی می‌شد و تمام آنجاها را آب می‌گرفت. ما از طرف حوالی سه‌راه‌فتح به بالا تصمیم گرفتیم که یک دژ ساحلی برای هور درست کنیم. یعنی یک دژ بسازیم که در زمستان و تابستان که آب هور، آن قدر بالا و پایین می‌شود ساحل مشخصی داشته باشد. آقای دکتر محمد فروزنده فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم الانبیاء (ص) می‌گفت ما می‌خواهیم هور، یک ساحل داشته باشد و در ساحل هم بتوانیم تردد کنیم. دو تا کار را یکی کردیم؛ هم یک جاده‌ی ترددی شد و هم دژ ساحلی هور تأمین شد به اسم دژ شهید باکری.

چون آنجا آتش توپخانه دشمن نبود یا بسیار کم بود، این پروژه را به نیروهای وزارت کشاورزی واگذار کردیم. روی بحث جاده‌سازی هم مطالعاتی شد که در ساخت این جاده‌ها چطور از خاک رس محلی استفاده کنیم. چون مخلوط خیلی پرهزینه و گران تمام می‌شد، چه از عبدالخان مخلوط می‌آوردند چه از رامهرمز به دلیل راه طولانی خیلی گران تمام می‌شد. در هر صورت با انتقال مخلوط از طرق مختلف حتی با قطار باری این دژ احداث شد و از آنجا رفت به سمت شمال و تا روستاهای آخری ساحل هور کشیده شد. مدیریت این پروژه به عهده‌ی آقای حدادیان بود، آقای مهندس نبوی رضوی هم معاونش بود. کارهای نقشه‌برداری آن را نیز کمیته‌ی آب انجام می‌داد. بعضی جاها این دژ که از وسط آب گرفتگی عبور می‌کرد یک اکوسیستم جالب و طبیعت زیبایی ایجاد کرده بود! به خاطر چشم‌انداز زیبای این جاده، رزمندگان به این مسیر «جاده راز بقاء» می‌گفتند.

این کمیته‌ی آب، بیش از ۳۰ طرح در منطقه فاو عراق (سال ۱۳۶۴ و ۱۳۶۵) و ۱۶ طرح در عملیات کربلای پنجم در شلمچه (سال ۱۳۶۵ و ۱۳۶۶) اجرا کرد. حتی برای عملیات کربلای چهارم (آن سوی اروندرود در سال ۱۳۶۵) هم طرح‌هایی مهیا شده بود که به علت عدم موفقیت عملیات، اجرا نشد. با توسعه و گسترش فعالیت‌های مهندسی مجبور شدیم برای اندازه‌گیری روزانه‌ی تبخیر و ارسال گزارش روزانه به قرارگاه خاتم الانبیاء (ص)، ایستگاه هواشناسی در جعفریاجاد کنیم.

سپس گردان‌های پمپاژ آب راه‌اندازی شد که اول کار، جهاد خراسان، جهاد کرمان و بعد هم جهاد اصفهان و جهاد فارس و دیگران راه‌اندازی کردند، البته خیلی‌ها متوجه ارزش و اهمیت این طرح‌ها نبودند!...

هندسه در خدمت رزم

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«... اوایل جنگ استاندار هرمزگان بودم. وقتی آمدم اهواز، آقای محمد غرضی استاندار بود و آقای محمد فروزنده هم معاونش بود. به همراه آقای فروزنده برای بازدید امور مهندسی رزمی جبهه‌های جنوب رفتیم جبهه سوسنگرد! همان جا بحث آب را توضیح دادند و گفتند: تمام امور جنگ آب زیر نظر آقای سرداری است!

گفتم: این آقای مهندس سرداری را باید ببینم، خدمت ایشان رسیدیم. آن موقع ایشان مدیرعامل آب و برق خوزستان بودند. طی یک سفری با ماشین با هم از چند جبهه بازدید کردیم.

رفتیم دغاغله، آنجا برادران ارتشی بودند. یادم هست آن موقع تاکتیک‌شان بیشتر این بود که هر چه می‌توانند آب را به سمت مواضع ارتش عراق هدایت کنند، البته این کار را خیلی عالی انجام داده بودند، با این پمپ‌های فلت یا فیلیخت کارهای بزرگی کرده بودند! اصلاً نظیر این پمپ‌ها را توی ایران نداشتیم! چون من هم تخصصم کارشناس ارشد آب بود مسائل را که می‌دیدم متوجه شدم تمام کارشان فنی و حساب شده است، حتی میزان تخلیه آب مشخص بود. می‌گفتند ما ظرفیت ورودی بیش از آنکه عراق بتواند تخلیه کند



داریم، دائم توی سطح آب، رکورد مثبت داشتند.

بعد از عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر در خرداد ۱۳۶۱) من آمدم ستاد بازسازی جهاد



سازندگی تا بازسازی روستاهای آزاد شده را پیگیری کنیم. یک ستاد بازسازی تشکیل شده بود. شهید مهندس رضا نصوحی و معاونش باقری (شهید) بودند. جهاد اصفهان نیروی فنی زیاد داشت، دانشگاه صنعتی اصفهان بچه‌های جبهه‌ای زیاد داشت. از آنجا تعدادی مهندس خوب آوردیم و گفتیم کانال شهید چمران را می‌خواهیم تا هر جا که می‌توانیم ادامه دهیم، تا ملاشیه و سید طاهرو تا همین دژی که عراقی‌ها زده‌اند. یک شبکه‌ی آبیاری طراحی کنیم تا مردم استفاده کنند، یعنی تبدیل به یک کانال آبیاری و عمرانی شود.

گفتیم شغل برای مردم درست شود! طرح زهکشی را هم در جاهایی که آب افتاده و تبخیر شده بود، شروع کردیم. چون بعد از گذشت چند سال نمک‌ها آمده بود رو زمین‌ها شور شده بود. وقتی به مردم می‌گفتیم به روستاهایتان برگردید، می‌بایست شرایط زندگی و کار را هم برایشان مهیا می‌کردیم. اول طرح زهکشی را در جنوب شرق حمیدیه در مساحت ۵۰۰۰ هکتاری شروع کردیم. برای ادامه کانال شهید چمران نقشه‌برداری را شروع کردیم. تا آن موقع تمام شبکه‌های آبیاری دزو اطراف را آمریکایی‌ها ساخته بودند، هیچ ایرانی تا آن موقع شبکه‌ی آبیاری-زهکشی نساخته بود! ما نقشه‌برداری و تهیه‌ی طرح و بررسی آن را شروع کردیم. یک توان فنی-مهندسی آبی به اسم طرح شهید چمران در ستاد بازسازی سازماندهی شده بود.

با مطرح شدن احداث کانال سلمان، کمیته‌ی آب قرارگاه کربلا تشکیل شد. طرح سلمان که تهیه شد، به دستور آقای رحیم صفوی ستادی راه‌اندازی شد تا کانال شهید چمران با نام کانال سلمان ادامه پیدا کند. چند ماه بود که بحث آب را شروع کرده بودیم. از همان ابتدای طرح گفتیم جنگ که همیشه نخواهد بود. بالاخره یک موقعی جنگ تمام می‌شود. بنابراین طرح احداث کانال به‌گونه‌ای طراحی شود که آب این کانال روی زمین‌های مردم سوار شود. بیایم از روی بلندی با ارتفاع حدود یک متر کانال را احداث کنیم تا بعد از جنگ در امور کشاورزی مورد بهره‌برداری قرار گیرد. لازم به توضیح است حتی حین جنگ هم مردم از این آب برای امر کشاورزی استفاده می‌کردند. لوله گذاشته بودند روی جاده‌ی حمیدیه- اهواز، روی مسیر راه‌آهن و روی جاده‌ی نیشکرو آب را به زمین‌های کشاورزی منتقل می‌کردند.

موقعی که طرح کانال سلمان ابلاغ شد، قرار شد که قسمت اول کانال، همان کانال ۱۷ کیلومتری شهید چمران باشد که برای آبیاری محاسبه کرده بودیم. برای ادامه ۸۰ کیلومتر کانال مورد نظر، هیچ نقشه و اطلاعاتی از مسیر آن نداشتیم.

لازم می‌دانم در اینجا به شخصیت آقای جمشید سرداری در آن زمان اشاره‌ای داشته باشم: ایشان یک شخصیت عجیب چند بُعدی داشت! همه‌جا نفوذ داشت، طرح‌های سری داشت که فقط خودش از آن مطلع بود، یعنی بعد از چند ماه فاش می‌شد. علاوه بر مسائل فنی، از مسائل نظامی هم باخبر بود. بعضی وقت‌ها باهاش می‌نشستیم وقتی نکته‌هایش را می‌گفت، متوجه می‌شدی که ماه‌ها روی آن فکر کرده است. روی زمین شناسایی کرده. اصلاً به کسی هم نمی‌گفت، چون کمتر کسی صحبت او را می‌فهمید، بعضی وقت‌ها یک نکات فنی‌ای داشت که مشخص

می شد که با دانش ضمنی و تجربی خودش به اطلاعات مهندسی هیدرولیک و هیدرولوژی اضافه کرده است. مطالبی که بعضی وقت ها مهندسین هم خیلی بلد نبودند! من تقریباً در تمام کارهایم سعی می کردم ایشان را ببینم، ازش بپرسم، که اینجا شما چه دیده اید؟ اینجا آب از کدام طرف می رفت؟ خیلی سریع جواب فنی مرا می داد.

من برای نقشه برداری اولین کاری که کردم به وزیر جهاد سازندگی، آقای بیژن زنگنه گفتم که آقا این جوری نمی شود! آقای غفوری فرد وزیر نیرو را بردار و بیایید منطقه! من احتیاج به ۱۰۰ تا ۱۵۰ مهندس دارم، هر گوشه اش یک مهندس می خواهد.

کار را شروع کردیم. اولین کسی را که توجیهش کردیم، آقای مهندس مسماریان و آقای مهندس خیامیان از بهترین مهندس های کمیته ی آب بودند. مسماریان مهندس باهوشی بود، آمریکا درس خوانده بود و خانمش هم اسکیمو بود. اهل شمال آمریکا بود. از بعضی خانم های جهادی که من می دیدم متدین تر بود. او مسیحی شیعه شده و بسیار انقلابی بود! در همان خانه های ۴۰، ۵۰ متری بچه های جنگ و جهاد، در ساختمان قدس زندگی می کرد. کمیته ی آب اصفهان را ول کرد آمد جبهه جنگ. آقای مسماریان یک رئیس نقشه برداری داشت به نام آقای مهندس رنجبرزاده، تمام نقشه برداری های سدها و کانال هایی که جهاد ما در ایران نیاز داشت ایشان نقشه برداری می کرد! او را هم صدا کردم گفتم هر کس را داری بیاور، بلند شنید بیایید کار داریم، می خواهم از کانال شهید چمران تا هور و طلائیه را شناسایی و نقشه برداری کنید. اگر می خواستیم این پروژه نقشه برداری وسیع را به سازمان ها و مشاوره های نقشه برداری بسپاریم یک سال پروژه بود! گفتم ظرف یک هفته نتیجه کار را می خواهم! یک کاری هم آقای مهندس نوریان رئیس هواشناسی کرده بود، طی مکاتبه با وزیر جهاد قرار شد مرکز ماهواره ای مردآباد کرج، یکسری عکس هایی که لندست می گرفت در اختیار ما بگذارند. ما دسترسی پیدا کردیم به عکس هایی که این آمریکایی ها از لندست داشتند. شروع کردیم به بررسی اطلاعاتی که می توانست به ما توپوگرافی بدهد، خیلی چیزها از آن عکس ها کشف شد، از زمان بند قیر و از ۳-۲ هزار سال پیش! یعنی آثار کانال های ۳-۲ هزار سال پیش آنجا معلوم بود! مال هزار سال پیش که آب را از بند قیر به آنجا می بردند. دیدیم در یک مسیر طبیعی آب جریان دارد. منتها ما آن کانال را باید می بردیم مثلاً چند کیلومتر بالاتر، روی بلندی آنجا ولی مسیر مشخص بود که آب به طرف طلائیه می رفت. نقشه برداری را به این ترتیب انجام دادیم.

گفتم شما یکی دوسه تا خط، ظرف چند روز به سمت طلائیه و به سمت هورالعظیم ترازایی کنید.

بعد از تراز می فهمیم کدام بلندتر است. یک هفته بیشتر طول نکشید که مسیر کانالی که باید می رفت به سمت طلائیه درآوردیم که از کجا باید برویم. در طول این مسیر مشخص شده مقر فرماندهی آنجا بود. جاده اصلی نظامی مان به سمت هور بود که آسفالت شده بود و ترافیک سنگینی هم داشت. یکی هم حوالی سه راه فتح باید یک پل می زدیم که جاده ی جفیر به سمت هور را قطع می کردیم. فکر می کنم دو سه تا پل های اصلی ما بود! تجربه ی پل های لوله ای را داشتیم ولی تصمیم گرفتیم که این پل ها را سیمانی کنیم. لوله های سیمانی بگذاریم و دو طرفش هم بتن بریزیم که دوام داشته باشد! هنوز هم هست این پل ها! چون نیروهای جهاد را نمی خواستیم از خط مقدم جنگ بکشیم عقب، قرار شد وزارت نیرو، وزارت راه و وزارت کشاورزی مسئولیت اجرای این طرح کانال را به عهده بگیرند و مهندسی جهاد سازندگی مسئولیت نظارت پروژه را داشته باشد.

برای نظارت، آقای رضا حدادیان که مهندسی باهوش و تحصیل کرده انگلیس و از نیروهای خوب بازسازی جهاد بوده به همراه آقای فقیه ایمانی را برای این کار گماردیم. چندتا مهندس هم که در طرح شهید بهشتی جهاد، همان شبکه ی زهکشی ۵۰۰۰ هکتاری مناطق جنگ زده ی کار می کردند، به کار گرفتیم. این کانال ۹۰ کیلومتری، نکات فنی خیلی زیاد داشت! چون یک جاهایی باید کانال از روی رمل رد می شد! زمینی که آب از آن نشت می کند! کانالی با عرض ۱۰۰ متر و عمق ۳ متر که آب باید یک ونیم متر داخلش جاری می شد. هیدرولیکش را هم با کامپیوتر شرکت نفت انجام دادیم چون آن موقع هیچ کس به جز وزارت نفت کامپیوتر نداشت، آقای مسماریان و آقای خیامیان هم امور محاسبات را انجام می دادند.

این کار عظیم و حیرت انگیز که بزرگ ترین کانال کشور بود ظرف دو ماه ساخته شد، اصلاً توی کشور کانالی با این ابعاد و طول وجود نداشت. اصلاً تا آن موقع هیچ ایرانی چنین کانال بزرگی طراحی نکرده بود!

شایسته است از شهید سید علی منتظرین مسئول جغرافیای سپاه و از آقای عرب زاده نماینده وزیر نیرو، آن پیرمرد انقلابی، متدین و متخصص وزارت نیرو که از دوستان و همراهان دکتر علی شریعتی و آیت الله طالقانی بود، یاد می کنم! «...».

شاهکار مهندسی برای تهدید و تصرف بصره

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از وزارت نفت)

«... قبل از اینکه مدیرعامل آب و برق خوزستان شوم، مدیرعامل مه‌اب^۱ بودم. طراحی آب‌های



شهید محمد تقی رضوی

کل کشور را به عهده داشتم، طراحی سد ۱۵ خرداد قم و سد یزد به عهده‌ی من بود. با شروع جنگ علیه ایران آمدم خوزستان، زمانی که طرح کانال سلمان در دستور کار قرار گرفت، ستاد سلمان به‌طور منظم نیازهای خود را به ستاد مرکزی تهران یا به برادر دکتر غفوری فرد (وزیر نیرو) جهت تأمین اعتبار گزارش می‌کرد. شرکت‌کنندگان در جلسه: دکتر حسن غفوری فرد وزیر نیرو و مجری طرح، مهندس محمدتقی رضوی نماینده‌ی جهاد سازندگی، سرهنگ مهندس موسوی قویدل (مرحوم) نماینده‌ی نیروی زمینی ارتش، برادر رحیم صفوی نماینده‌ی سپاه پاسداران، مهندس مهرداد نماینده‌ی مهندسی سپاه پاسداران و بنده هم نماینده‌ی قراگاه خاتم الانبیا (ص) بودم.

برای اجرای این طرح مهم، آدم‌های متخصص و دلسوز کشور در امور فنی این کانال همکاری و جان‌فشانی کردند. درست است که فرصت کمی برای اجرا و تکمیل این پروژه بزرگ داشتیم ولی طراح‌های خوبی مثل مهندس سپهر و دکتر آرم‌نیا به کمک ما آمدند. دکتر آرم‌نیا، دکترای هیدرولیک داشت و تحصیل‌کرده‌ی آمریکا بود. مهندس سپهر نیز فوق‌لیسانس آب داشت، او خوزستانی بود و قبلاً هم روی طراحی‌های کارون و کرخه کار کرده بود. رودخانه‌های ما را خوب می‌شناخت، یک طراح باتجربه‌ای بود که بعدها مدیرعامل شرکت مهندسين مشاور یکم شد. یک هفته از شروع کار برای احداث این کانال نگذشته بود که طی هماهنگی‌هایی که تمام مسئولین مرتبط با این پروژه به عمل آورده بودند حدود ۳۴۵۰ نفر در این پروژه کار می‌کردند.



۱- مه‌اب: شرکت خدمات مهندسی آب وزارت نیرو.

بد نیست اشاره‌ای به فلسفه هویتی محل این کانال داشته باشیم. بعد از عملیات خیبر در اسفند ۱۳۶۲ که جزایر مجنون هورالعظیم عراق را تصرف کردیم، برنامه این بود که غیر از جزایر مجنون یک محور دیگری را در جنوب باز کنیم تا بتوانیم از دو طرف بصره را محاصره و به کنترل خود درآوریم. محور دوم در شرق بصره همیشه سیل گیر بوده. در شرق بصره یک گودال بزرگی وجود داشت که اگر این گودال بزرگ را آب می‌گرفت، شرق بصره تا نزدیک اروند به زیر آب می‌رفت و گوشه‌ی کوشک که سرپلی برای عراق با هدف اشغال خرمشهر و اهواز بود، آزاد می‌شد.

برای این کار وضعیت ۳۰۰ سال قبل آن منطقه را بررسی کردیم. آن زمان اهواز یک سدی تنظیمی داشته، رفتیم محلش را روی آن کمرها پیدا کردیم. کمرهای سنگی که کف رودخانه کارون بود و پل سیاه اهواز روی آن کمرها زده شده بود. محل سد را پیدا کردیم. دو تا کانال در دو طرف سد وجود داشت. یک کانال، آب را از طریق تونلی به هور شادگان منتقل می‌کرد که هنوز هم اثر این تونل در اهواز، غرب آرامگاه علی بن مهزیار وجود دارد. رفتیم تونل را بازدید کردیم. کانال دوم این طرف دغاغله بود به اسم کانال همیلی، رودخانه‌ی همیلی که آب را از این کانال تا طلائیه و هورالعظیم هدایت می‌کرد. ما کانال سلمان را از همین مسیر ادامه دادیم، منتها یک مقدار از سطح زمین بالاتر زدیم تا بعدها در امور کشاورزی هم قابل استفاده باشد.

اجرای این پروژه به طور معمول حداقل سه سال زمان می‌خواست ولی به لطف خداوند و با همت حدود ۳۵۰۰ نفر انسان بی‌توقع، جان فدا و عاشق ایران اسلامی ظرف مدت دو ماه عملیات فیزیکی آن طول کشید و ظرف یک ماه نیز آبیگری حوضچه‌ی آن در منطقه طلائیه به طول انجامید! با آماده شدن کانال سلمان، آب را باز کردیم و ۱۰۰ متر مکعب آب توی کانال به سمت حوضچه‌ی طلائیه به حرکت درآمد، حوضچه‌ی بزرگی حدود ۴ در ۱۲ کیلومتر به مساحت ۴۸ کیلومتر مربع با آبیگری حوضچه دو تا سه متر توی آن آب جمع شد.

قرار بود هم‌زمان با عملیات بدر در شرق دجله (اسفند ۱۳۶۳) دژ طلائیه را بشکافیم تا آب شرق بصره را بگیرد و بصره کاملاً تهدید و در کنترل ایران قرار گیرد. ظاهراً عراق آمده بود پشت دژ طلائیه دژ دیگری را زده بود. ما برای منفجر کردن دژ طلائیه لازم بود از موشک‌های رعد استفاده کنیم. موشک رعد را بردیم پشت دژ ولی موفق نشدیم. در شناسایی‌ها مشخص بود که ارتش عراق نسبت به منظورهای ما در آن منطقه هوشیار شده است، در یکی از این شناسایی‌ها یکی از بچه‌های لشکر ۴۱ ثارالله (ع) سپاه ناپدید شده بود! احتمال اسیر شدن او را می‌دادیم که چند روز بعد جنازه

شهیدش پیدا شد. با شروع عملیات بدر، هرچند قرارگاه نجف و کربلا پیشروی خوبی داشتند و خود را به آن سوی دجله هم رساندند ولی وقتی از محور طلائیه جلورفتیم ۴۰۰ دستگاه تانک عراقی منتظر ما بودند و مقاومت دشمن در این محور از عملیات (قرارگاه نوح) نشان دهنده این بود که دشمن هدف اصلی عملیات را فهمیده است.

خلاصه عملیات بدر تمام شد و از کانال سلمان در این عملیات استفاده نشد ولی کانال سلمان ماند و امروز در امور کشاورزی منطقه نقش آفرینی می‌کند^۱...».

جنگ آب در جزایر مجنون هورالعظیم

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«من مسئولیت کمیته آب جهاد اصفهان را داشتم که بعد از عملیات خیبر و تصرف جزایر نفتی مجنون هورالعظیم، به دعوت فرماندهی وقت قرارگاه مهندسی جهاد کربلا به جبهه جنوب فراخوانده شدم. اواخر اسفند ۱۳۶۲ که دشمن قصد غرقاب کردن جزایر مذکور را داشت و فرماندهان هم برای تثبیت جزایر باید اقدام اساسی می کردند! گفتند: مهندسین آب بیایند و ببینند برای جلوگیری از غرق شدن جزایر باید چه کار کنیم؟ من کارم را در این زمینه شروع کردم. در اینجا مطالبم را در سه مقطع بیان می کنم:

مقطع اول، ورود رزمندگان ما به جزیره بود که طی یک عملیات سخت و دشوار جزیره را گرفته بودیم ولی تسلط به مسائل آب هور نداشتیم. جدا از فرماندهان یگان های رزم، ما مهندسین هم از وضعیت آب هور اطلاعات مفیدی نداشتیم! ما در قرارگاه احتیاج داشتیم که بدانیم ارتفاع آب هور از سطح دریا چقدر است؟ من حتی تا این حد هم نمی دانستم که آب هور در طول سال چقدر بالا، پایین می شود، وسعت هور چند کیلومترمربع است و چند میلیارد مترمکعب آب می خواهد تا ارتفاع آن مثلاً یک متر بالا بیاید.

شروع کردیم به نقشه برداری از پنج مارک های^۱ اهواز به سمت هور، اکیپ های نقشه برداری شروع به کار کردند و میخ کوبی ها را تا سه راه فتح و از آن طرف هم تا ساحل هورالعظیم ادامه دادند. علاوه بر این مسائل تماس خود را با وزارت نیرو و سازمان آب استان برقرار کردیم. سازمان آب و برق استان هم که آن موقع آقای کیانی و بعد از او هم آقای پیمان مدیرعامل بودند واقعاً با ما همکاری کردند. آقای ترابی زاده هم کارشناس ارشد سازمان آب منطقه بودند، ایشان اطلاعات خوبی در این زمینه داشتند. از روی نقشه های موجود کشور سطح هور را حدس زدیم. یک برگ نقشه از نقشه ی جزایر مجنون شمالی و جنوبی را به ما دادند. این مدارک، کل دارایی مهندسی قرارگاه جهاد کربلا بود.

بعد از دو ساعت و نیم سوار برقایی به جزیره رسیدیم. بازدید از جزیره ی شمالی و جنوبی داشتیم. دیدم دشمن جزیره مجنون جنوبی را آب انداخته، با اینکه بچه های مهندسی و جهاد با فداکاری خاکریز خوبی زده بودند و مواضع تصرف شده را تا حدودی تثبیت کرده بودند ولی هنوز

۱ - پنج مارک: شاخص های پایه بتنی

خطر تهدید می‌کرد، هیچ جاده ارتباطی با جزایر نداشتیم و تردد و پشتیبانی از رزمندگان مستقر در جزایر فقط با قایق انجام می‌گرفت، هنوز پل شناور خیبری و جاده سیدالشهدا (ع) روی هورالعظیم زده نشده بود.

انتقال یک بلدوزر به جزایر از طریق آبراه و با طرّاده و کشنده‌ی جی‌اس بی، ۸-۷ ساعت طول می‌کشید. حالا در این مسیر چه مشکلاتی پیش می‌آمد بماند. ازدحام قایق‌ها زیر بمباران هواپیماهای دشمن در سواحل جزیره خودش داستان مفصلی دارد، تأمین مایحتاج رزمندگان و انتقال شهدا و مجروحین مشکلات دیگری بود که ذهن ما را بدجوری مشغول کرده بود! این وضعیت شده بود یک لانه زنبور، یک مرکز تجمعی که بهترین طعمه بود برای هواپیمای دشمن، وقتی یک گلوله توپ توی این قایق‌ها می‌خورد، کربلایی برپا می‌شد، مجروحین و جنازه‌های لت و پاره شده روی آب شناور می‌شد، فشار و سختی که در درّهای شرقی و غربی و مرکزی جزیره‌ی جنوبی به بچه‌ها وارد می‌شد به خاطر همین شرایط عقبه‌شان بود! تدارک و پشتیبانی خیلی سخت بود.

فرماندهان را نگرانی فراگرفته بود که وضعیت آب هور تا کجا بالا می‌آید؟ ما قضیه را فهمیدیم که اینجا یک جزیره مصنوعی است. دور آن یک خاکریز زده‌اند. آب درون آن را خشک کرده‌اند. بنابراین وقتی اختلاف ارتفاع را گرفتیم، کف جزیره با کف هور یکی بود، توپوگرافی آنجا برای ما روشن شد. فکر می‌کنم روز ۲۳ اسفند بود که از کمیته‌ی آب اوگرا آوردیم و شروع کردیم کف جزیره را به عمق ۸ تا ۱۰ متر سوراخ کردن و نمونه برداری با دست را انجام دادیم تا وضعیت زمین‌شناسی آن را دریابیم، خاکی رُس و سنگین و بسیار قدیمی از صدها سال پیش، که به لجن سیاه^۱ تبدیل شده بود، وقتی این لجن سیاه دوروز در هوای آزاد می‌ماند تبدیل به یک کلوخ زرد و خشک می‌شد.

در محاسبات اولیه نشان داد اگر خواسته باشیم یک متر آب به هور سرازیر شود سه میلیارد متر مکعب آب نیاز دارد، بنابراین ما باید هیدرولوژی ایران و عراق را می‌داشتیم تا ببینیم عراق چقدر آب درون سد هایش دارد؟ برای جمع‌آوری اطلاعات فنی مورد نیاز جمعی از مهندسین را دور هم جمع کردیم. تیم‌های نقشه برداری، طراحی و محاسباتی تشکیل دادیم. آقایان: مهندس مسماریان، مهندس خیامیان، مهندس رنجبرزاده، مهندس غضنفری، مهندس گودرزی، مهندس علی‌روحي، مهندس مقدم، مهندس کامروا (شهید) و تعدادی دیگر از این جوان‌های با هوش و عاشق خدمت را دور هم جمع کردیم. اوایل عنوان خاصی هم برای این جمع نداشتیم. آن موقع فرمانده قرارگاه

۱ - اوگرا: چکش برقی حفاری

۲ - به آن هوموس گفته می‌شود.

مهندسی کربلا آقای مهدی ورشابی و معاون عملیاتی اش هم آقای محمود حجتی بودند و مهندس اخلاقی نیا هم مسئول ستاد قرارگاه بود.

زمان زیادی نگذشت که پل شناور ۱۴ کیلومتری خیبری روی هورالعظیم نصب و تنها راه ارتباطی رزمندگان با جزیره برقرار شد. با نصب این پل خیبری ارتش عراق ناامید شد. چراکه انتقال نیرو، امکانات، تجهیزات و مهمات کافی و به موقع به جزایر، یعنی افزایش توان رزم و آمادگی دفاعی رزمندگان ایران در مقابل هر پاتک ارتش عراق...

مسئول کمیته آب تهران آقای وکیلی فرد را فرا خواندیم. با بچه‌های اطلاعات عملیات سپاه ارتباط برقرار کردیم و اطلاعاتی در رابطه با کانال سوئیب و نحوه‌ی تغذیه آب هور را خواستیم، برای پیدا کردن ارتفاع آب می‌بایست اِشِل بزنیم تا وضعیت آب هور را نسبت به سطح دریا اندازه بگیریم و دبی روزانه آب ورودی از کرخه به هور را متوجه شویم.

تقریباً یک ماه ونیم طول کشید اطلاعاتی از آب و برق خوزستان و نقشه و کتابچه‌ی چاپی خود عراق برای سد دربندیخان و دیگر سدهای عراق را مورد مطالعه و بررسی قرار دادیم. ایام عید نوروز همه بچه‌ها مشغول کار بودند. در هر صورت می‌بایست راه تخلیه آب جزایر را پیدا کنیم، آبی که آمده بود بالا، از طلائیه تا کوشک پیشروی کرده بود. دریاچه درازی بین دژ ما و دژ عراقی‌ها تا پیچ کوشک ایجاد شده بود! عراقی‌ها کانال سوئیب^۱ را بسته بودند، دیدیم خطوط مقدم بچه‌ها در منطقه زید به زیر آب رفته، بچه‌ها سنگرها را و یک کیلومتر عقب‌نشینی کرده‌اند، همه‌ی وسایلشان هم داخل سنگرها مانده! هجوم آب به بچه‌ها مهلت نداده بود که وسایلشان را با خودشان به عقب ببرند. بعداً این آب‌گرفتگی معروف شد به ابرویی! چون در عکس‌های هوایی چیزی شبیه ابروی صورت بود.

خلاصه، اولین کاری که ما در آن مورد شروع کردیم، بررسی وضعیت آبی بود که به سمت خاکریز ما در حرکت بود. محمود حجتی توی آن وضعیت به شوخی می‌گفت به بسیجی‌ها بگیم این آب را باید بخورید، راه دیگری نداریم، آب داره میاد! (می‌خندد) شروع کار کمیته‌ی آب از همین جا بود، یعنی بعد از عملیات خیبر!

اولین موردی را که با آن مواجه شدیم همین آب‌گرفتگی ابرویی (کوشک و طلائیه) بود. گزارش کمیته را به آقا محسن رضایی فرمانده‌ی کل سپاه می‌دادیم. عملیات آن را هم بچه‌های جهاد انجام می‌دادند، چه عملیات خاکی، چه عملیات پل‌گذاری، چه کانال‌سازی و...

۱ - کانال سوئیب: خروجی آب هورالعظیم به سمت شط‌العرب

به طور خلاصه تدبیر ما برای مقابله با تهاجم عملیات آب دشمن که به سمت خاکریزهای ما سرازیر کرده بود، به جای احداث دژ که هزینه و زمان زیادی می طلبید، طرحی دادیم که با احداث یک کانال به طول حدود ۵۰۰ متر عمود بر پایین ابرویی، روبروی خاکریز خودمان، به جاده‌ی موازی با دژ مرزی ایران و عراق که ارتش و سپاه از آن تردد می کردند، گودی بزرگی ایجاد کنیم و آب را از آنجا تخلیه کنیم. بعد خاکریز را می شکافیم تا هر چه دشمن آب بریزد، بیاید داخل این دریاچه، نقشه برداری شد، پروژه را آماده کردیم. قبل از اینکه خاکریزهایش را تکمیل کنیم، گفتیم آب را باز کنند! دژ را شکافتیم. از زیر جاده‌ی خودمان آب را رها کردیم داخل بیابان پشت سر خودمان، با این کار یک واحد توپخانه ما مجبور شد جابه جا شود.

بین ایستگاه حسینیّه تا زید، یک جاده‌ی آسفالتی بود. بالای این جاده‌ی آسفالتی، این دریاچه مصنوعی درست شد! دریاچه که درست شد تبخیر آب آن را در تابستان محاسبه کردیم. ورودی را جواب می داد، ولی برای زمستان که عمل تبخیر ضعیف است خطر آفرین می شد! برای رفع این خطر گفتیم باید از اینجا یک کانال بزنیم به سمت کارون تا این آب به سرپل شیردم و به کارون سرازیر شود. با احداث این کانال در سال ۱۳۶۴ اسم این کانال را گذاشتیم کانال سیدالشهدا (علیه السلام). مقطع دوم، موقعی بود که ما شروع به پمپاژ آب منطقه آب گرفتگی بین جاده‌ی شهید همت و جاده‌ی سیدالشهدا (ع) با پمپ‌های بزرگ سانتریفیوژ کردیم. آن موقع این پمپ‌ها در کشور موجود بود. به ما ابلاغ شده بود این آب گرفتگی را خشک کنید تا فضای خشکی بین ایران و جزیره داشته باشیم و عقبه ما مطمئن تر شود. مرحوم شهید مظفری که از اساتید کار با این پمپ‌ها و از پیش کسوتان پمپاژ و آدم وارد و خیلی فنی بود، مسئول پمپاژ شد. بعدها به خاطر همین اهمیت و حساسیت موضوع، گروهان و گردان پمپاژ در سازمان جهاد تشکیل شد.

اولین گردان پمپاژ هم در جهاد کرمان راه اندازی شد. بعد از نسل اول این پمپ‌ها (سانتریفیوژ) که با موتور دیزلی کار می کرد، رفتیم سراغ نسل دوم پمپاژ. پمپ‌چاه‌هایی که پمپشان شناور بودند. یعنی پمپ درون آب قرار می گرفت هوا هم نمی کشید. ولی ظرفیت پمپ‌های کف کش یا پمپ‌های شناور در کشور خیلی کم بود، لذا رفتیم سراغ پمپ‌های توربینی شناور که یک فاز تکنولوژی آن بالاتر بود. به آنها می گفتیم نسل دوم پمپ‌ها...

بعد از اتمام نسل دوم این پمپ‌ها، می خواستیم پمپ‌هایی بسازیم که کلاً شناور باشند. دنبال نسل جدیدی از پمپ‌ها بودیم. کم کم نه تنها به تهاجم آبی دشمن مسلط شده بودیم بلکه کاملاً

می توانستیم آب های زیادی را جابه جا کنیم! در هر صورت با استقرار ایستگاه های پمپاژ، آب منطقه ی مذکور تخلیه و آنجا از آب خشک شد. نکته ی قابل ذکر، اواخر جنگ زمانی که دشمن به جزایر حمله کرد، رزمندگان ما از همین مسیر خاکی عقب نشینی کردند و به اسارت دشمن در نیامدند.

نتیجه این فعالیت ها باعث شد که کمیته آب جایگاه ارزشمندی در سازمان رزم و مباحث فرماندهان پیدا کند. بعد از آن، کمیته ی آب با مسئولیت بنده و با افراد قوی ترو با متخصصان و مدیران مطرحی همچون مرحوم مهندس عرب زاده نماینده ی وزیر نیرو، شهید سید علی منتظرین نماینده ی سپاه پاسداران و نمایندگانی از سوی وزارت جهاد سازندگی کار خود را زیر نظر قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) ادامه داد.

تسلط ما به محاسبات آب در منطقه عملیاتی به گونه ای بود که برای هر اتفاقی طرحی داشتیم! برای عملیات کربلای ۵ شلمچه آب کانال پرورش ماهی را تخلیه کردیم. با تغییر شرایط یک بار دیگر پر کردیم. دریاچه های اطراف موانع پنج ضلعی را خشک کردیم. حتی طراحی کرده بودیم که کانال ادب را برعکس کنیم! یعنی به جای اینکه آب از آب گرفتگی برود داخل اروند، آب از کانال ادب با همین پمپ های خندق به سمت دشمن پمپاژ شود.

با اطلاعات هواشناسی و عکس هایی که از ماهواره های هواشناسی می گرفتیم، می فهمیدیم امروز در فلان سد عراق چقدر آب هست. چقدر ذخیره دارد، سطح آب هور چقدره، مقدار بارندگی اش چقدر بوده، ذخایرش چی هست تا اگر روزی عراق بخواهد همه ی رودخانه هاش را علیه ما بسیج کند، بدانیم که با چند میلیارد مترمکعب آب می تواند با ما بجنگد؟ توانایی خوبی پیدا کرده بودیم، به طوری که معاون وزیر نیرو وقتی گزارش متنوع مسئول هیدرولوژی کمیته ی آب را شنید، گفت: کاش ما برای ایران یک چنین مجموعه علمی را داشتیم.

برای عملیات والفجر ۱۰ در منطقه حلبچه عراق نیز یک عملیات آبی انجام دادیم که خوشبختانه یکسری عکس از آن داریم... بعد از تصرف شهر حلبچه عراق قرار شد با ایجاد مانع آب، سدی در مقابل پاتک های احتمالی ارتش عراق ایجاد کنیم. منبع آب ما رودخانه ای بود که از جنوب شهر خرمال به طرف دریاچه ی دربندیخان در جریان بود! این رودخانه را به سمت کانال هایی که تبدیل به یک دریاچه شده بود، منحرف کردیم تا زرهی ارتش عراق نتواند از این خط عبور کند.

نکته ی مهمی که در اینجا باید ذکر شود این است که تمام این طرح ها تحت یک سیستم فرماندهی، کنترل، نظارت و اجرا می شد. در جلسات مشترکی که در قرارگاه عملیاتی خاتم الانبیا (ص)،

فرماندهان عالی‌رتبه؛ شهید صیاد شیرازی، آقا محسن رضایی، آقای علی شمشانی، آقا رحیم صفوی و بقیه بودند، نیاز مهندسی رزمی هر عملیات مورد بحث و گفتگو قرار می‌گرفت. اگر برای عبور رزمندگان نیاز به تخلیه آبی بود و یا برای تأمین جناحی نیاز به آب اندازی بود، به ما ابلاغ می‌شد. ما هم در تشکیلات خودمان در جمع متخصصان و مهندسین مختلف موضوع را مطرح می‌کردیم. طرح را مورد مطالعه قرار می‌دادیم و با شناسایی دقیق منطقه و پروژه مورد نظر تمام جوانب کار را محاسبه می‌کردیم. در احداث پروژه‌ها، مهندسین اجرا بر کیفیت کار نظارت دقیق داشتند. در واقع طرح‌ریزی و ابلاغ مأموریت عملیات آب، متمرکز بود ولی اجرا به صورت غیرمتمرکز پیگیری می‌شد. نظارت و بهره‌برداری هم با کمیت‌ی آب قرارگاه خاتم (ص) بود.

تمام این طرح‌ها زائیده فکر و خلاقیت و ابتکار مهندسین جوان ما بود. خیلی از این طرح‌ها در فضایی بسیار محرمانه و به کلی سری پیگیری می‌شد تا اثرات آن در وقت موعود کارساز بیفتد! گزارش‌ها را در یک نسخه می‌نوشتیم تا حفاظت آن رعایت شود. متأسفانه اگر امروز آن دستگاه‌ها وجود فیزیکی ندارند ولی همچنان علم آن‌ها را داریم و دوباره می‌توانیم بسازیم^۱...».

فصل دوم

مهندسی در عملیات های آبی خاکی



عملیات خیبر

عملیات خیبر به عنوان اولین عملیات آبی خاکی در منطقه‌ی هورالعظیم با هدف تهدید بصره از شمال با رمز «یا رسول الله (ص)» در تاریخ ۱۳۶۲/۱۲/۳ آغاز شد. بعد از نوزده شبانه‌روز نبرد سنگین اهداف عملیات به طور کامل محقق نشد. این عملیات در دو محور مستقل اجرا شد: نیروی زمینی ارتش در محور زید و سپاه پاسداران در محور هورالعظیم وارد عمل شدند. در محور زید پیشروی میسر نشد ولی در محور هور (از العزیر تا طلائیة) اغلب اهداف تصرف شد.

نتایج عملیات:

- تصرف جزایر نفتی مجنون عراق در هورالعظیم
- به غنیمت گرفتن ۴۲ دستگاه خودرو زرهی، ۱۲۰ دستگاه کمپرسی، ده‌ها دستگاه لودر و بلدوزر، ده‌ها قبضه انواع توپ و صدها سلاح سبک و سنگین
- به اسارت گرفتن ۱۱۴۰ نفر از نیروهای دشمن





جُفیر تا کوشک

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...زمان عملیات خیبر در منطقه کوشک، علاوه بر اینکه جهاد فارس از جفیر تا کوشک کار می کردند، مأموریتی نیز بین زاویه ی جفیر به طرف طلائیة به ما دادند. ما سه شب آنجا کار کردیم، شب اول حدود ۴ دستگاه بلدوزر و ۶ دستگاه لودر به آنجا بردم تا کار تقویت خاکریز را انجام دهیم. آتش دشمن به حدّی بود که در همان ساعات اولیه، دوتا بلدوزر و دو یا سه تا لودر ما از کار افتاد و راننده های آنها زخمی شدند.

وقتی ظرف یک ساعت، نصف دستگاه های ما از رده خارج شدند احساس خطر کردم! خودم هم پای کار بودم سریع به بچه ها گفتم همه ی دستگاه ها را خاموش کردند و تا صبح کار نکردیم. آتش دشمن نیز قطع شد، چون به اهداف خودشان که مانع از احداث خاکریز بود رسیده بودند، ولی از این همه آتش دشمن تعجب کرده بودیم، چون نه عملیاتی در کار بود و نه جبهه شلوغی بود، یگانی از ارتش ایران به صورت خط ناپیوسته و کمینی مستقر بود. عراق هم بدین شکل مستقر بود.



گفتیم این که نمی شود به خاطر اجرای آتش دشمن از کارمان دست بکشیم، شب دوم همان پنج دستگاه لودر و بلدوزری که آسیب دیده بود آماده کردم و علاوه بر آن دو یا سه تا بلدوزر د ۶ و د ۷ را هم آوردم. با طرح یکی از بچه ها دوتا بلدوزر کار می کردند و چندین بلدوزر و لودر هم فقط تخته گاز از خودشان صدا تولید می کردند. دشمن را گیج کرده بودند! تقریباً تا چهار صبح خاکریز زدیم! هنوز هوا روشن نشده بود که دیدیم یک بلدوزر ما که در گوشه ای فقط درجا صدا تولید می کرد خاموش شده، سری به بلدوزر زدیم، دیدیم رادیات آن سوراخ سوراخ شده! ظاهراً کمین عراقی ها آمده بودند جلو و دستگاه را به رگبار بسته بودند و فرار کرده بودند و چون سروصدا داخل منطقه زیاد بود ما هم متوجه قضیه نشده بودیم.

شب سوم، با تمام توان آمدیم پای کار تا مأموریت را تمام کنیم، آن شب آن قدر روی ما آتش ریخت که ساعت یک نیمه شب مجبور شدیم کار را تعطیل کنیم. رفتم به مهدی و رشابی، فرمانده قرارگاه مهندسی کربلا گفتم: مهدی؛ من دیگر اینجا کار نمی کنم، هر چه به من اصرار کرد قبول نکردم، اینجا قتلگاه است، قتلگاه بچه ها و دستگاه است، چون آنجا خیلی زخمی دادیم، علی روحی نیز آنجا شهید شد و خیلی از دستگاه هم از کار افتاد! البته ما حدود سه کیلومتر خاکریز زدیم، ولی قبل از اینکه جاده را دوجداره کنیم کارمان را تعطیل کردیم.

بعد از آن بچه های جهاد کرمانشاه را به جای ما فرستادند. فرماندهی گردانشان آقای باقری بود. آمد پیش من تا وضعیت منطقه را بپرسد. بهش گفتم: من ضرورتی نمی بینم که الآن این کار را تکمیل کنیم؟! آقا! بگذاریم دو هفته ای دیگر این کار را تکمیل کنیم، بگذاریم حساسیت که کم شد کار را ادامه بدیم تا تلفات کمتری بدیم! باور کنید آنجا، دوبرابر محور طلائی، عراق روی ما آتش ریخت. بالاخره گردان باقری را بردند آنجا، همان شب اول تمام دستگاه هایش را زدند، خودش هم شهید شد. بحث این بود که ما خاکریزمان را به دشمن نزدیک کنیم که اگر بخواهند عملیات کنند، لازم نباشد یک خیز ۳-۲ کیلومتری بردارند. این طرح عملیاتی کاملاً منتفی شد.

شب چهارم بود که بچه های کرمان هم همین وضعیت برایشان پیش آمد، آنها هم در همین منطقه ای بین طلائی و کوشک خیلی لت و پار شدند. علت اصلی این اتفاقات در آن محور، استحکامات بسیار قوی دشمن بود! موانع و طرح های مثلثی فرانسوی و انگلیسی. بنابراین ارتش عراق از نظر استحکامات نسبت به ما برتری داشت!...».

جزایر مجنون

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...اسفند ۱۳۶۲ وقتی قرار شد پل خیبری را روی هورالعظیم نصب کنند تا ارتباط رزمندگان با عقبه وصل شود، اکثر توان بچه‌های مهندسی رزمی آنجا به کار گرفته شد. شهید صادقیان از نیروهای جهاد فارس مسئولیت حمل پل‌ها را از پادگان شهید رضا حبیب‌اللهی واقع در جاده اهواز- خرمشهر به جزایر به عهده داشت.



به هر حال شروع به نصب پل‌ها کردند. ۶۰، ۵۰ متری که عملیات نصب ادامه پیدا کرد، موج آب پل‌ها را به حرکت درآورد و از مسیر تعیین شده منحرف می‌کرد! انتقال پل‌ها روی هور بالندینگ کرافت^۱ (نمونه تصویر مقابل) انجام می‌گرفت. یادم هست که مایکسری ماشین‌آلات خاص مهندسی که در

۱- لندینگ کرافت: نوعی ناوچه آبی خاکی و یک شناور دریایی است که وظیفه آن جابجایی و پیاده کردن نیرو و خودرو در سواحل است. اغلب این شناورها دارای دری در جلوی شناور هستند که با باز شدن، تبدیل به یک سطح شیب‌دار شده و عمل بارگیری و تخلیه از طریق آن انجام می‌شود.

عملیات طریق القدس به غنیمت گرفته بودیم و حالت دوزیست داشتند برای کار به آنجا بردیم. یک بیل مکانیکی دوزیست بود که چرخ های آن دوبه ای بود. این دستگاه به راحتی روی آب شناور بود. روی خاک نرم هم به راحتی حرکت می کرد! اپراتور به راحتی می توانست دستگاه را توی آب کنترل کند که این طرف و آن طرف نرود! بعد نوک لوله های ۱۰ فلزی را عین نوک خودکار با بُرش تیز کردیم. یک چاک داده شد و با گوشواره هایی به پل جوش زده شد.

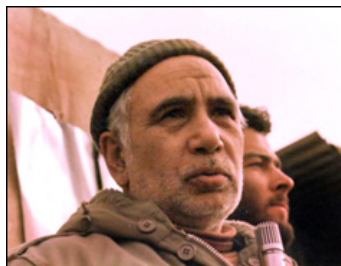
حدود ۳۰۰-۲۰۰ متر داخل هور جلورفتیم که وضعیت جزایر خراب شد! آقای علیرضا عندلیب ما را خواست و یادداشت آقای علی شمخانی را به ما داد. اتفاقاً تا این اواخر آن را داشتم. در این یادداشت گفته بود: «هرکاری دارید رها کنید بیایید داخل جزایر کار کنید.»

دستور کار این بود که در جزایر فرودگاه احداث کنیم. سرهنگ محمدحسین جلالی فرماندهی هوانیروز در آنجا بود. بالگردها نیرو می بردند داخل جزایر و مجروح برمی گردانند.

ساعت ۱۰ صبح بود که هفت هشت نفر خلبان هواپیمای باری از بچه های نیروی هوایی ارتش را به ما سپردند که آنان را ببریم داخل جزایر تا محلی را برای فرود هواپیما انتخاب کنند. داخل بالگرد وقتی به سمت جزایر پرواز کردیم دیدم اینها خیلی آشفته اند، حسابی قالب تهی کرده بودند.

وقتی متوجه شدند ما داوطلب این کار هستیم سؤالشان این بود که: شما برای چه آمده اید؟! گفتیم: این وظیفه ی ماست.

بالاخره بالگرد داخل جزیره نشست. هرکاری کردیم از بالگرد پیاده نشدند! به هر شکل بالگرد در دوسه مکان جزیره روی دژها نشست. هنوز پدی برای فرود تعریف نشده بود. از بالگرد پیاده شدیم و یک مقدار خاک آنجا را برداشتیم. دیدیم که این خاک اصلاً خاک نیست! هوموس است، خاکستر است، خاک پوسیده! هیچ چسبندگی ندارد، آقای عندلیب گفته بود اگر جایی را در حدود ۳۰۰، ۴۰۰ متر هم مناسب فرود دیدید شناسایی کنید.



فخرالدین حجازی

داخل جزیره گشتی زدیم. یکسری گریدر و نی کوب با چرخ های تیوبی از عراقی ها در جزیره به جا مانده بود! در مسیر برگشت بالگرد، خلبان مسیریکی از این کانال ها که نی بلند داشت، انتخاب کرد. در مسیر برگشت، خلبان های سرنشین بالگرد گفتند میگ های عراقی توی آسمان ما را تعقیب می کنند. ولوله ای به راه انداختند خلبان بالگرد هم آن قدر پایین گرفت که

پژدهایش به نی‌ها می‌خورد. بالاخره بالگرد توی پد نشست. آمدیم قرارگاه. خدا رحمت کند استاد فخرالدین حجازی نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی آنجا بود. دیدم که چانه‌اش را گرفته، خیلی ناراحت و متأثر دم درب ورودی قرارگاه نشسته.

قرار بود خلبان‌ها به لحاظ فنی و تکنیکی محل فرود در جزیره را بررسی کنند که امکان ایجاد پد فرود هست یا نه! آنان خیلی دلیل آوردند که امکان ایجاد پد در جزیره نیست... وقتی شرایط را این‌گونه دیدیم تمام تلاش خود را گذاشتیم تا پل ارتباطی روی هور را سریع‌تر به اتمام برسانیم. فکر کنم ظرف مدت ۲۵ روز تلاش شبانه‌روزی نیروهای مهندسی رزمی جهاد و سپاه در تاریخ ۲۴ یا ۲۵ اسفند ۱۳۶۲ پل ۱۴ کیلومتری شناور روی هورالعظیم آماده بهره‌برداری شد!...».



محور طلائیه

راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... هورالعظیم از کرخه آب می گیرد. سرعت آب به سوئیب (خروجی آب هورالعظیم به شط العرب) که می رسید خیلی کم می شد.

در عملیات خیبر هدف تهدید بصره بود. یکی از محور و تلاش های اصلی نیز طلائیه بود. اگر القُرنه را می بستیم ارتباط شمال بصره را قطع می کردیم. محور طلائیه نیز قرار بود از جنوب منطقه عملیاتی، بصره را تهدید کند.

در محور طلائیه هفت شب عملیات کردیم ولی با مقاومت شدید دشمن مسیر باز نشد! ولی اگر طلائیه هم باز می شد، می بایست جزایر مجنون هورالعظیم را می گرفتیم چون با تصرف طلائیه دشمن عقبه ما را از داخل جزایر تهدید می کرد! به محض اینکه جزایر را گرفتیم، ارتش عراق پاتک خود را شروع کرد. البته قبل از شروع پاتک مدت سه روز با هواپیما و توپخانه بمباران کرد. جزیره را با گلوله شخم زد، ناپالم زد. شیمیایی زد.

ابراهیم همت (شهید) فرماندهی لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) سپاه تهران، در ضلع شرقی جزیره مجنون جنوبی بود. در نزدیک ترین نقطه به عراقی ها منتظر

پاتک ارتش عراق بود. در ضلع غربی نیز مهدی زین الدین (شهید) فرمانده لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه استان مرکزی و قم مستقر بود. بچه های مهندسی تصمیم گرفته بودند در جزیره ی جنوبی را منفجر کنند تا دشمن را برای پاتک زدن در تنگنا قرار دهند ولی حریف نشده بودند. یکی از بچه های تخریب با موتورسیکلت آمد سراغ من. سوار بر موتور با هم رفتیم پایین



جزیره‌ی مجنون جنوبی از سنگر برادر همت یک کیلومتر جلوتر رفتیم. ۲۰۰ متری روبروی ما پاسگاه‌های عراقی هنوز مستقر بودند. تیم قبلی مهندسی یک قسمتی از دژ را کنده بود. رفتیم پایین. چند تا گودال کندیم و خرج گودها را داخلش گذاشتیم. آمدیم کنار و منفجر کردیم. ساعت حدود چهار و نیم صبح بود که با موتور برگشتیم عقب. عراق پشت سر ما شروع کرد به آتش ریختن. وقتی به دژ رسیدیم حاج همت روی دژ منتظر ما ایستاده بود! به شوخی به ما گفت: شما جنگ را شروع کردید. بعد تا ما را به سنگر نفرستاد خودش در آن حجم آتش دشمن داخل سنگر نیامد. گفتم: عراق قصد پاتک دارد! ما این طرف دژ را زدیم تا آب برود توی جزیره و مسیر حرکت تانک‌های دشمن به روی دژ محدود شود. با این کار انهدام تانک‌های دشمن راحت‌تر خواهد بود. بعد از این کار حاج همت گفتند: برو کمک زین‌الدین!

در مسیر راه تا سنگر آقا مهدی زین‌الدین، دیدم راننده بلدوزری که در حال کار کردن بود باک بلدوزرش آتش گرفته و لباسش در آتش می‌سوزد! خودش را از بالا پرت کرد پایین دستگاه. بچه‌ها با هرچه داشتند آتش او را خاموش و سریع او را به عقب منتقل کردند! ولی بلدوزر در آتش سوخت. خدمت زین‌الدین رسیدم. معاونش - محمد جواد دل‌آذر- و تخریبچی و بی‌سیم‌چی‌اش هم بودند! بعد از صحبت و بررسی وضعیت، من و تخریبچی‌اش رفتیم همان جایی که قبلاً بلدوزرشون خاک را برداشته بود تا با مواد آنجا را منفجر کنیم. ولی دشمن از زمین و هوا اجازه کار به ما نمی‌داد، هواپیماهای قار قارکی دشمن از روی سر ما آهن پاره می‌ریختند، از روبرو هم به سمت ما راکت می‌زدند.



شهید مهدی زین‌الدین

اولین انفجاری که انجام دادیم ما را زمین‌گیر کردند، زین‌الدین هم بر کار ما نظارت داشت. به آقا مهدی گفتم: شما برید بالای سر لشکر، مطمئن باش اینجا را منفجر می‌کنیم. آقا مهدی ما را تنها نگذاشت، با تخریبچی رفتیم مواد بگذاریم تا آنجا را منفجر کنیم. مواد را گذاشتیم. قبل از اینکه برای انفجار بیاییم عقب، با انفجار یک گلوله خمپاره دشمن، صورت تخریبچی و بی‌سیم‌چی پراز خون شد، یک ترکش هم به دست من اصابت کرد. فرماندهی لشکر با بند کفشش دست مجروح را بست تا مانع خونریزی شود. معاونش با موتور ۲۵۰ ما سه نفر را گذاشت پشت سر خودش. با سرعت ما را به سمت عقب بُرد، به اورژانس داخل جزیره رسیدیم. درمان اولیه را انجام دادند و پانسمان کردند. ما را به همراه یک مجروح دیگر که حالش نامساعدتر از ما بود، با آمبولانس برای

اورژانس اصلی بردند! قرار شد ما را از آنجا با هاورکرافت^۱ به عقب منتقل کنند. (نمونه تصویر زیر)



توی راه تا رسیدن به محل هاورکرافت، این رزمنده‌ای که حال خوبی نداشت مدام هذیان می‌گفت. وقتی کنار هاورکرافت خواستم کمکش کنم تا سوار شود، گفت: نه! من نمیام، امام (ره) گفته: «باید جزایر حفظ شود...»
گفتم: تو حالت خوب نیست!
گفت: نه، من نمیام.

در هر صورت من که حالم خیلی بهتر از او بود به عقب برگشتم ولی او در میدان جنگ ماند، وقتی آمدیم نقاهتگاه سیدالشهدا (ع) اهواز. پیش خودم گفتم، نگاه کن! او که حالش از من بدتر بود، نیامد عقب، ولی من چه راحت از معرکه در رفتم، انگار منتظر یک ترکش بودیم که از میدان نبرد دربریم. (می‌خندد)
به یکی از دوستانم در ساختمان نساجی^۲ به نام حیدری که مسئول ستاد آنجا بود، زنگ زدم یک دست لباس نظامی برایم به نقاهتگاه آورد. لباسم را عوض کردم. چون اجازه مرخص شدن نمی‌دادند با ترفندی از نقاهتگاه فرار کردم، آقای حیدری را دم درب نقاهتگاه ولش کردم و خودم به جزیره معجون برگشتم. آمدم پیش عزیز جعفری، فرمانده قرارگاه، گفت: چه کار کردی؟ زود برگشتی!

۱ - هاورکرافت: یا «هواناو» نوعی شناور دومنظوره (آبی خاکی) است که بر روی بالشتکی از هوا حرکت می‌کند. هاورکرافت توانایی گزشتن از سینه‌های گوناگون بر روی زمین و همچنین گذر از روی آب را دارد.

۲ ساختمان نساجی: مقر مهندسی قرارگاه کربلا بود. چون متعلق به شرکت نساجی بود و با شروع جنگ از سوله‌های بلااستفاده‌ی آن استفاده می‌شد و به این نام مشهور شده بود.

گفتم: به کوچولو مجروح شده بودم. الان از اهواز میام. دوباره برگشتم به جزیره، همین منطقه‌ی ضلع شرقی جزیره‌ی جنوبی را که بریده بودیم، آب زیادی می‌آمد. بچه‌هایی که می‌خواستند با قایق بروند آن طرف تانک‌های عراقی را بزنند، فشار آب نمی‌گذاشت بچه‌ها جلو بروند.

عزیز جعفری گفت: ما باید اینجا یک پل بزنیم. نگاه کردم، دیدم لوله‌های ۳ اینچ خروجی گاز نفت آنجا زیاد بود چون داخل جزیره‌ی چاه نفت بود! لوله‌ها را جمع کردیم. دهانه این بریدگی حدود هشت متر بود. باید این دهانه را پل می‌زدیم. همان روز اولی که برگشتم به جزیره این لوله‌ها را بریدیم و قطعه‌قطعه کردیم. یک قاب چهارگوش ساختیم که چهار یا پنج تا لوله پهلوی هم توی آن برود. (عکس کتاب را نشان می‌دهد) لوله‌ها را پشت ماشین گذاشتیم. با یکی از بچه‌های مهندسی لشکر ۱۰ سیدالشهدا (ع) سپاه که جوان رشید قدبلندی بود، شبانه آمدیم این پل را بزنیم تا آمبولانس‌ها بتوانند عبور کنند.

بالاخره توانستیم زیر آتش دشمن لوله‌ها را به محل منتقل کنیم. کار را به سرعت در دل تاریکی شب شروع کردیم. پنج تا لوله را با یک غلاف به هم بستیم و روی هم قرار دادیم. آن شب تا قبل از روشنایی صبح پل را زدیم، هر لحظه آتش دشمن بیشرمی شد. وقتی پای ماشین آمدیم، راننده ول کرده بود رفته بود! ماشین هم حسابی تیرو ترکش خورده بود، با کمک یکی از رزمندگان ماشین را به عقب برگرداندیم. از فرداشب آمبولانس‌ها برای انتقال مجروحین از روی پل تردد می‌کردند! از آن مسیر بچه‌های رزمنده می‌رفتند و با آرپی جی تانک‌ها را می‌زدند و برمی‌گشتند...».

سوئیب

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

...» اواخر ۱۳۶۲ قبل از عملیات خیبر در هورالعظیم، بچه‌های تیپ ۳۲ انصارالحسین (ع) سپاه



همدان و حاج عباس محتاج^۱، ارتفاعات شاخ شمیران را تصرف کرده بودند. آن موقع عزیز جعفری فرماندهی قرارگاه نجف بود. قرارگاه نجف آنجا مستقر بود. این مسیر را بعد از عملیات تا بالا پیاده رفتیم. از آن بالا سد دربندیخان عراق را دیدم، سد در دید ما بود، بین سد و ما هم یک دکلی بود، پیش خودم گفتم اگر بتوانیم سد را بگیریم و دریچه‌های سد را ببندیم، با آب فراوانی پشت دریاچه، همان کاری را که در اوایل جنگ در منطقه اهواز کردیم، می‌توانیم سیلاب عظیمی راه بیندازیم و بغداد و بصره را با سیلاب تهدید کنیم.

به حاج عباس محتاج گفتم: برنامه‌ریزی کن تا این سد را تصرف کنی. اگر یک ماه این سد در اختیار من باشد، قول می‌دهم که بغداد از کنترل صدام خارج کنیم و بصره را بگیریم! گفت: آقا محسن رضایی چنگوله است، برو به آقا محسن بگو، اگر اجازه دادند سد را می‌گیریم و به شما تحویل می‌دهیم!

رفتم خدمت آقا محسن، تنها توی سنگری نشسته بود! قضیه را برایش تعریف کردم و از او خواستم تا اجازه این کار را به برادر محتاج بدهند.

آقا محسن گفت: الآن بلند می‌شی، سریع می‌ری جبهه جنوب!

گفتم: یعنی چی؟ من اینجا کار دارم!

گفتند: نه! عملیات ما در این منطقه ایذایی بوده. ما باید جزایر مجنون هورالعظیم را بگیریم و یک راه به سمت بصره باز کنیم. باید بری جبهه جنوب. برای آنجا پل شناور آماده کرده‌ایم، باید بری روی هورالعظیم پل را بزنی.

وقتی این جدیت و اصرار را دیدم چیزی نگفتم و به سمت جنوب حرکت کردم. آمدم کنار هورالعظیم (اسکله شهید باقری در شط علی) پیش بچه‌های مهندسی رزمی، آن موقع در منطقه

۱ - امیر دریادار عباس محتاج: فرمانده وقت سپاه منطقه غرب که بعد از جنگ جانشین فرماندهی و در سال ۱۳۷۶ به فرماندهی نیروی دریایی ارتش منصوب گردید.

شط علی، علیرضا عندلیب مستقر بود و جمع بچه‌های مهندسی از جمله مهدی معقولی (شهید)، مجید برزمهری، اکبر معصومی، صادقیان، سعید شجاعی فرد (شهید)، کانال زده بودند. قایق‌ها را آماده کرده بودند. همه چیز آماده بود!

رفتیم هور را دیدیم. قبلاً شناسایی هور رفته بودم. چون با علی هاشمی^۱ رفیق بودم. آنجا را می‌شناختم. بچه‌های تحقیقات مهندسی نیز آنجا مقرر داشتند. همراه بچه‌ها شناسایی هم رفتیم. یک شب قبل از عملیات، غلامعلی رشید^۲ را دیدم. بعد از احوالپرسی سوار ماشینش (جیپ) شدم.



از من پرسید: چه کار می‌کنی؟
گفتم: حقیقت؛ آقا محسن گفته که باید نصب پل روی هورالعظیم را شروع کنیم.

ظاهراً برادر رشید با آقا محسن تماس می‌گیرد و در این رابطه با هم گفتگو می‌کنند. آقا محسن که متوجه می‌شود من این خبر را گفته‌ام خیلی ناراحت می‌شوند! به مهندس مهرداد زنگ زده بود که فلانی (یعنی من) ۱۰ روز از منطقه بیرون نمی‌روم! فهمیدم که آقا محسن ناراحت شده! بعد از آن به آقای محسن رفیق دوست و زیروقت سپاه زنگ می‌زند که از تهران به جبهه جنوب می‌آید و مسئولیت کلی این پروژه (نصب پل روی هورالعظیم) به ایشان سپرده می‌شود! من هم رفتم منطقه زید، خدمت حسین خرازی (شهید) فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه. آن موقع مین روب را ساخته بودم. دستگاه مین روب جلوی تانک نصب شده بود. موقع عملیات، حاج حسین خرازی گفتند: خودت پشت تانک نمی‌نشینی، شما بغل دست من باش. به دستور ایشان کار با تانک مین روب را به یکی از راننده‌های تانک به نام صادقی یاد دادم تا این کار را انجام دهند! با بی‌سیم با تانک مین روب ارتباط داشتم. مسیری را با حسین خرازی رفتیم جلو. به خرازی گفتم صلاح نیست با هم باشیم، شما برو فرماندهی‌ات را بکن، خودم این مأموریت را به سرانجام می‌رسانم. به محض اینکه تنها شدم. مین روب توی کانال دوم گیر کرد و نتوانست بیرون بیاید، تانک خاموش شده بود! گفتم: با هوا روشن کن، باتری ضعیف شده بود.

گفت: بلد نیستم!

هر کاری کردیم تانک مین روب روشن نشد! مین روب همان جا ماند و ما هم تا ساعت ۴ صبح

۱- سرلشکر پاسدار شهید علی هاشمی: فرمانده وقت قرارگاه اطلاعاتی نصرت سپاه در هورالعظیم.

۲- سرلشکر پاسدار غلامعلی رشید: معاون وقت عملیات قرارگاه مرکزی سپاه.

که هوا روشن شد توی سنگر ماندیم. نیروها هم آن شب زیاد پیشروی نکردند، از آن دو تا کانال جلوتر نرفتند، آن شب در منطقه زید، عملیات موفق نبود. تازه هوا روشن شده بود که راننده توانست تانک مین روپ را روشن کند. بردیم عقب و پشت خاکریز نگه داشتیم تا بعداً از آن استفاده کنیم.

عراق که آب هور را اضافه کرد، آب هور از طرف طلائیه تا کوشک پیشروی کرد. چون سوئیب^۱ را بسته بود! آب از گوشه ی کوشک سرزیر شد به طرف پایین. ما هم با ادامه کانال شیردَم و امام علی (ع) دنبال انتقال این آب به سمت کارون بودیم. از این طرف هم با بچه های تخریب رفتیم زیر دژ عراق تونل زدیم و یک تن و نیم مواد انفجاری بردیم. یک بار توی همین مسیر تونل داشتیم خفه می شدم.

بچه های تخریب مهندسی این همه مواد را بُردند داخل تونل زیر دژ عراق، بالای دژ هم عراق یک پاسگاهی ساخته بود. وقتی مواد داخل تونل را منفجر کردیم کل پاسگاه و عراقی ها رفتند رو هوا! با شکافتن دژ، آب جمع شده به سمت خاک عراق روانه شد. بدین روش مقدار زیادی از خاک ایران آزاد شد. آن موقع عراق داخل خاک ما بود که با این طرح ما رفتیم داخل سرزمین عراق.

بعد از ما عراق دژ پایین را بُرد و آب را انداخت توی چکمه ای^۲ (تصویر پایین). با این کار دوباره قسمتی از این منطقه را گرفت! ما با مهندس عیسی براتی و مهندس مهدی آقاخانی رفتیم اینجا که من در آنجا مجروح شدم. به قول آقای علیرضا عنادلیب، سرپلی بود دست عراق که بعد از پذیرش قطعنامه ی ۵۹۸ سازمان ملل و پایان جنگ هشت ساله توانستیم با انفجار کانال ادب، اینجا را از عراق پس بگیریم^۳...».



۱ سوئیب: کانال خروجی آب هورالعظیم به سمت شط العرب.

۲ چکمه ای: منطقه آب گرفتگی نقطه صفر مرزی واقع در غرب خرمشهر و نهر عرایض که به شکل یک چکمه درآمده بود.

۳ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۳۰



کوشک

راوی: محمدعلی مشهدی زاده^۱، از مهندسی رزمی جهاد

«...جایی را که باید سوراخ جبهه‌ها نامید فاصله بین کوشک و طلائیه بود. بعد از اینکه جزیره‌ی مجنون عراق در هورالعظیم رانیروهای ما گرفتند، برای کاهش فشار دشمن که تمام آتش خود را روی جزیره متمرکز کرده بود، قرار شد ما به همراه رزمندگان لشکر ۴۱ ثارالله کرمان در کوشک به مواضع عراقی‌ها هجوم بیاوریم. وضعیت وحشتناکی حاکم بود! انگار می‌خواستند نیروهای جهاد را مثله کنند! (می‌خندد) وقتی وارد منطقه‌ی کوشک شدیم سکوت مرگباری حاکم بود! با لودر و بلدوزر آن قدر جلورفتیم تا رسیدیم به یک خاکریز تکه‌تکه! گفتند: این خط دوم است، پشت آن هم یک قبضه خمپاره‌انداز از بچه‌های ارتش مستقر شده بود. به روایتی برنامه ما این بود که منطقه را شلوغ کنیم تا دشمن خیال کند قصد حمله سراسری داریم بلکه دشمن آتش خود را از روی سر رزمندگان در جزیره‌ی مجنون بکاهد. هوا که تاریک شد گروهی از رزمندگان بسیجی آمدند. آرپی جی زن‌ها آماده شدند. ما را بردند خط اول پشت یک خاکریز کمانی، یک جاده‌ی شنی هم پشت آن بود. باید از جاده شنی خاکریز را می‌شکافتیم. جعفر عبداللہی و دیگر بچه‌ها سمت راست ما بودند که پای جعفر همان جا قطع شد! کار ما این بود که به همراه رزمندگان بسیجی با لودر به کمین و مواضع دشمن حمله کنیم، با لودر رفتیم جلو. قرار بود خاکریز را به این جاده‌ی شنی وصل کنیم تا تماس ما با دشمن بیشتر شود. کمین عراقی‌ها روی جاده شنی بود، چون بعد از اینکه خاکریز را زدیم از پشت خاکریز ما را می‌زدند، خاکریز را که شکافتیم دشمن هوشیار شد، شروع به خاکریز زدن کردیم. جاده‌ی شنی را در طول حدود ۲۰۰ متر بلند کردیم. تا اینکه دیگر دشمن اجازه نداد کار را ادامه بدیم، پنج روز این ماجرا ادامه داشت، رشادت‌هایی انجام شد، من جایی خاکریز می‌زدم که بچه‌های بسیج کنار لودر من با عراقی‌ها درگیر

۱- نامبرده بر اثر غارضة شیمیایی ریه در سال ۱۳۹۴ به جمع دوستان شهیدش پیوست.

بودند، آن قدر با هم قاطی شده بودیم که آرپی جی زن عراقی‌ها را می‌دیدم. بنا به دستور، خاکریز را به شکل ال درآوردیم. بعد از آن تا رسیدن دستور دوم، رفتیم زیر بلدوزر خوابیدیم، بلدوزر پناهگاه راننده‌ها بود، کارمان که تمام شد بلا تکلیف شدیم، دقایقی زیر بلدوزر پناه گرفته بودیم که بچه‌ها هوس پسته کردند، بسته‌بندی‌های آجیل اهدایی مردم را روی بلدوزر داشتیم. آتش هم سنگین بود. خلاصه من پریدم بالا و آنها را آوردم. من هم شکمو! جان در خطر بود ولی زیر بلدوزر بیکار بودیم، گفتیم لا اقل تا وقت داریم یه چیزی بخوریم، بیش از یک ساعت گذشت تا از طریق بی سیم دستور رسید که خاکریز را دوجداره کنید! آن شب حاج اصغر هم با ما بود. بالاخره همان خاکریزی را که زده بودیم تا صبح آن را دوجداره کردیم. این کار شب اول ما بود که هیچ حادثه‌ای برای بچه‌های مهندسی ما رخ نداد ولی در سمت راست ما حاج محسن دستش آنجا قطع شد؟! صبح که به مقر برگشتیم، دیدیم تعدادی از بچه‌های مهندسی لت و پار شده‌اند. شب دوم بچه‌ها خیلی خسته بودند! ولی دوباره کار را مثل شب قبل شروع کردیم. بلدوزر را انداختیم یک ریپر زد. خط احداث خاکریز را مشخص کرد. شروع به خاکریز زدن کردیم. خدایا مرز شهید زلفی که فردای آن روز همان جا شهید شد، اعصابش به هم ریخته بود. چون روی بلدوزر سپاه خوب نمی‌توانست کار کند. سرعتش کم بود. او که خاکریز را می‌زد، من می‌چسبیدم به بلدوزر ش. زلفی گفت: می‌ترسی؟! کمی تندتر کار کن!



خندیدم و گفتم: بابا! بلدوزر قانون داره. اگر خمپاره بخوره، هر دوی ما می‌ریم هوا! ما می‌خواهیم اینجا کار کنیم، از همین حرف، ۱۰ دقیقه نگذشت که یک خمپاره خورد بین من و بلدوزر!

راننده بلدوزر گفت: آخ! آخ! و افتاد!

لودر ما نیز ترکش خورد و غریب‌لک فرمانش ماند داخل دستم!

کسی که پایین بود صدا زد: لودرت پنچر شد، سریع از اینجا ببر که زیر آتش نماند.

لودر را آوردم عقب. سهمیه آن شب ما همین قدر بود! سعید پورجعفری - خدا بیامرز دش - هنوز مشغول کار بود و با عراقی‌ها درگیر شده بود. وضعیت به گونه‌ای شده بود که هر لحظه امکان اسارت آنها می‌رفت، بالاخره حاجی و بچه‌ها هم تارومار شدند و آمدند عقب، داشتم پیاده می‌رفتم که آمبولانس وارد مقرر شد. می‌دانستم هر آمبولانسی از جبهه بیاید، بچه‌های مهندسی داخلش هستند. در آمبولانس را باز کردم دیدم که حاج علی است. دستش ترکش خورده بود. به شوخی می‌گفت: آخ جون! رفتیم مرخصی! (می‌خندد) او فرماندهی من بود.

این داستان تا چهار شب ادامه داشت. شب‌هایی که هر شب ما را داخل آتش می‌انداختند و هر شب به نوبت یکی گرفتار این آتش می‌شد، در قرآن آمده که حضرت ابراهیم (ع) را داخل آتش انداختند. ۶۰ دفعه که او را نینداختند! اولاً پیغمبر خدا بود! به سرد بودن آتش هم علم داشت. او را یک دفعه در آتش انداختند. سالم آمد بیرون، ولی ما یک لات سرخیابانی، تقوا و ایمان به درد بخوری هم که نداشتیم، ۹۰ شب متوالی، هر شب او را بیندازند درون آتش و دربیارند، اعصاب می‌خواهد، آب روغن قاطی کردن بچه‌ها را می‌دیدیم، آدم عادی بودیم.

شب سوم، شبی بود که بچه‌ها همه تارومار شدند، پنج نفر بعد از خستگی رفته بودند زیر لودر کمی استراحت کنند که گلوله خمپاره می‌خورد روی لودر! مجید الله‌وردی می‌رود به کمک بچه‌ها، وقتی الله‌وردی می‌رسد، یک گلوله دیگر به زمین می‌خورد، الله‌وردی هم شهید می‌شود و بقیه هم تکه تکه می‌شوند، لودر آتش می‌گیرد! زلّقی بلند می‌شود که آن را خاموش کند، زلّقی هم شهید می‌شود، در همان جا چهار نفر شهید می‌شوند، آن شب علاوه بر این افراد بیش از ۲۰ نفر نیروی متخصص (اپراتور لودر و بلدوزر) مجروح شدند و از سازمان جهاد فارس خارج شدند.

اما شب چهارم شب قشنگی بود، عصر آن روز اتفاقات جالبی افتاد! حاج خلیل پرویزی ما را انتخاب کرد و شدیم گروه حاج سعید که شب بریم سرکار. وضعیت خاصی در محل مأموریت ما ایجاد شده بود! در دو طرف بیابان خاکریز زده شده بود، یک نقطه باز مانده بود که قرار شد آن شب این دو قطعه خاکریز را به هم وصل کنیم. دشمن کاملاً هوشیار و از مأموریت ما اطلاع دقیق داشت. شواهد و قرائن همه چیز را به دشمن خبر داده بود.

در طول روز دشمن با ثبت انواع تیرروی این مختصات مشخص (فاصله بین دو خاکریز) خود را آماده اجرای آتش سنگین کرده بود. آن شب برادرم نیز آنجا بود که ما را بغل کرد. بچه ها با هم وداع می کردند. چون از سختی کار کاملاً مطلع بودند! حاج سعید یقه ی حاج خلیل را گرفت. عین صحنه را تعریف می کنم، گفت: حاجی؛ ما را همین جا به خط اعدام کن! ما امشب هیچ کدام سالم بر نمی گردیم، حاج خلیل هم لبخندی زد و با حرف هاش روحیه ای به بچه ها داد.

بالاخره با توکل به خدا حرکت کردیم. آن شب با هماهنگی، بچه های ارتش یک دستگاه زرهی پی ام پی همراه ما فرستادند تا در حین کار بچه های مهندسی به سمت دشمن تیراندازی کند. وارد معرکه شدیم. زیباترین لحظه ی عمرم موقعی بود که از شکاف خاکریز رد می شدم. با حاج خلیل که پشت خاکریز روی گونی نشسته بود خدا حافظی کردم. من با حاجی خیلی عشق می کردم، او فرمانده ام بود. گفته بود برو.

به رغم همه آن شرایط سخت و خطرناک با عشق از شکاف خاکریز رد شدم. دیگر توجهی به تیرهای مستقیم دشمن نداشتم، کار را شروع کردیم. آن شب، دوتا از بلدوزرهای ما را زدند، فکر می کنید با چی زدند؟ با گلوله خمپاره، نه! بلکه آن قدر نزدیک بودیم که تیر مستقیم تیربار، یک گلوله می خورد به رادیات بلدوزر، رادیات سوراخ می شد و از کار می افتاد! آقای راننده بیا عقب! دوباره یک بلدوزر دیگر...

فرهاد اینانلو توبرو جلو... فرهاد، سمت چپ من روی بلدوزر بود و من کنار او بالودر بودم، روشنایی رقص تیربار دشمن که به سمت فرهاد می رفت، قلب من از جا کنده می شد، هر آن منتظر آخ و اوخ او بودم، ولی فرهاد سرش را می کرد زیر بلدوزر می گفت: من این تیربارچی را از رومی برم، این می خواد جلوی کار ما را بگیره؟ ولی چیزی نگذشت که دوباره بلدوزرش را زدند، فرهاد قصد نداشت تسلیم تیربارچی عراقی بشه، یک بلدوزر دیگر گذاشتند زیر پاش! این سومین بلدوزری بود که فرهاد پشتش می نشست، در همین گیرودار به یکباره چشمم سوخت و دیگر هیچ جا را ندیدم، همین طوری پشت لودر ماندم. حاج سعید آمد و پرسید: چه شده؟

گفتم: هیچی؛ فقط چشمم نمی بینه! ظاهراً اصابت تیر به بدنه باعث ترکش رنگ بدنه به داخل چشمم شده بود، از لودر آمدم پایین و کمکی ام رفت بالا.

حاج سعید آمد کنارم نشست و شروع کرد دست به سرو کله ی من کشیدن، انگار لازم می کرد: محمد علی، حالت چگونه؟

گفتم: تو نگران حال من نیستی! تو نگران روشن شدن صبح هستی که ممکنه قبل از روشنایی صبح خاکریز تکمیل نشه! می خواهی من دوباره برگردم روی لودرو و کارم را ادامه بدم! من مُخلِصتم، الآن میرم روی لودر! (می خندند).

چند دقیقه بعد که درد چشمم خوب شد، برگشتم روی لودر... یکی دوبار وقتی متوجه شلیک موشک آرپی جی دشمن شدم بیل پراز خاک لودرم را جلوی صورتم می گرفتم تا موشک به بیل پراز خاک بخورد، هوا روشن شد ولی کار خاکریز تمام نشد، مجبور شدیم توی روشنایی کارمان را ادامه بدیم. بالاخره من آخرین نفری بودم که بعد از وصل خاکریز به عقب برگشتم.

در حقیقت، ما با لودرو و بلدوزر حمله کردیم و ۱۰ نفر بسیجی رزمنده هم به ما داده بودند که تأمین ما را پوشش بدهند. نکته قشنگ و جالب این مأموریت کوتاه، شب آخری بود که مطمئن بودیم همه شهید می شیم. مأموریتمان به نحو احسن انجام گرفت ولی از دماغ هیچ کس خون هم نیامد. خلاصه وقتی وارد مقر شدیم، همه ریختند ما را بغل کردند و بالا و پایین می انداختند، برادرم که شب تا صبح گریه کرده بود از دیدن من دوباره اشک شوق می ریخت...».

حریفی به نام آب

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...اسفند ۱۳۶۲ در عملیات خیبر، بدون اینکه کسی خبر داشته باشد دژ شرقی جزیره جنوبی را شکافتیم، ما دو نفر با موتور رفتیم آنجا و دژ را شکافتیم. همه فکر می‌کردند عراق دژ را از پایین شکافته و آب انداخته! عراق زودتر از ما در پایین جزیره می‌جنون دژی را شکافت. ما شروع کردیم با گونی‌های شن، قسمت شمالش را ببندیم که حریف نشدیم. بعد آمدیم جاده‌ای از جاده‌ی سیدالشهداء(ع) به جزیره جنوبی وصل کردیم که قرارگاه نوح(ع) سپاه آنجا مستقر بود. برادرمان آقای حسین علایی (فرماندهی قرارگاه) و آقای مصطفی ربیعی آنجا بودند. ما آب این منطقه را با پمپ خالی کردیم. بین جزیره شمالی و جنوبی، این پمپ‌ها کار می‌کرد! ولی خیلی جاهای دیگه پمپ‌ها مؤثر و در جهت مأموریت نبود و ما هم چیزی نمی‌گفتیم.

گردان پمپ هم از کارهای حاج محسن رفیق دوست بود. ما یک گردان پمپ راه انداختیم. از برادر محسن رفیق دوست وزیر سپاه درخواست پمپ آب کردیم. ایشان هم کسانی را فرستاد آلمان و ۵۰ تا پمپ «کا. اس. بی» برای ما خرید و با هواپیما آوردند. با دبی نیم متر مکعب، ۵۰۰ لیتر در ثانیه، با لوله‌های ۱۲ و ۱۴ اینچ و تا ۲۵۰ لیتر. یعنی چهار تا یا دوتا از آن پمپ‌ها یک متر می‌شد. ۵۰ تا موتور هم از رومانی برای ما خریداری کرد. توی مقر شهید جعفری اینها را به هم وصل کردیم و گردان پمپ را تشکیل دادیم. آقای احمدی، از بچه‌های بسیجی اهل شمال را فرماندهی گردان پمپ گذاشتیم. بعد هم گردان به یکی از برادران دیگر به نام سید حمید سالکی سپرده شد. من هم از همین پمپ‌ها را برای پمپاژ نفت جزیره از سالکی تحویل گرفتم. این پمپ‌ها برای جابه‌جایی آب بود. ما توی جنگ آب احتیاج داشتیم. مهندسی جهاد نیز آمد تعدادی از این پمپ‌ها را تحویل گرفت.

با این پمپ‌ها، فاصله بین دو جاده سیدالشهداء(ع) که به جزیره



حسین علایی



محسن رفیق دوست

شمالی و جاده‌ای که به جزیره جنوبی می‌رفت را خشک کردیم. عین همین کاری که عراق کرده بود و جزایر را به وجود آورده بود. ما آب این قسمت را با پمپ تخلیه و خشک کردیم. هیچ کار دیگری هم نکردیم، ما بین جاده‌هایی را که می‌ساختیم خشک نمی‌کردیم چون مقدار زیادی آب بود. بعد هم زیرش لجن بود. پس برای چی آب را نگه داریم. دشمن هم آب را مدام سرازیر می‌کرد! ما فشار آب را از کوشک کم کردیم و خیالمان راحت شد، با فشار آبی که دشمن سرازیر می‌کرد، مشکل نداشتیم. آن افزایش آبی که در ابتدای سال ۱۳۶۷ در جزیره معجون بالا آمده بود، آب کرخه خودمان بود که به سمت هور سرازیر شده بود، از نظر ما این پمپاژ آب خیلی اثربخش نبود. این پمپ‌ها آب را از یک طرف تخلیه می‌کرد، آب دور می‌زد و از طلائیه می‌آمد بالا، کاریه‌هده‌ای بود ولی موقتاً کارهایی انجام می‌شد. حداقل کارایی‌اش فرصت داشتن رزمندگان برای تخلیه سنگرها بود...».

هدایت آب به سمت دشمن

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...در عملیات خیبر دشمن غافلگیر شد. به محض اینکه ما جزایر مجنون در هورالعظیم را گرفتیم، کانال سوئیب را بستند که آب هور را بیاورند بالا تا ما اجباراً جزایر را تخلیه و آن را از ما پس بگیرند! ولی خوشبختانه چون رقوم ارتفاعی منطقه کوشک (جنوب هورالعظیم) حدود ۲/۷۵ تا ۳ بود، آب که آمد بالا، قبل از اینکه جزایر را غرقاب کند، از کنار کوشک تخلیه شد. بعد به طرف زید و به سمت خاک ما آمد. بچه‌های جهاد برای تخلیه آن آب، کانال سیدالشهداء (ع) را طراحی کردند. ما هم بچه‌های تخریب را بردیم زیر دژ عراق را تونل زدیم و با ۱/۵ اثن مواد منفجره زیر تونل (زیر پای نگهبان عراقی) را منفجر کردیم. تمامی آب رفت توی خاک عراق! یعنی آبی را که عراق توی جزیره انداخت تا ما را گرفتار کند، با شناختی که از توپوگرافی زمین داشتیم، به سمت خودش برگرداندیم'...».

تانک مین روب

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...شب سوم عملیات خیبر قرار بود روی آن کانال ۴۵ متری پل بندازیم تا لشکرها از آنجا عبور کنند و به طرف کانال سوئیب بروند و منطقه‌ی شرق دجله و جزایر را دور بزنند و آنجا را تصرف کنند. با مجید برزمهری، معقولی و اکبر معصومی رفتیم پیش برادر علیرضا عندلیب و مهرداد که بگیم ما حاضریم مسئولیت مهندسی را در آن جبهه سخت و خطرناک به عهده بگیریم. قرار بر این بود که شب اول بروم محور طلائیه روی آن دژی که می‌رفت طلائیه‌ی عراق، آنجا را با تانک مین‌روبی کنم. آنجا بحث سر این بود که هر کسی اصرار داشت خودش مسئولیت دشوار کار مهندسی را به عهده بگیرد، دعوا سر شهادت بود. بالاخره هر کس وظیفه‌ای به عهده گرفت. مجید برزمهری آن شب ترکش خورد توی سرش. علی مهدی معقولی هم که رفته بود کانال ۴۵ متری در آنجا شهید شد. من هم با مین‌روب رفتم مسیر عبور رزمندگان را باز کنم. آن شب آتش دشمن زیاد بود.



برادر عندلیب گفت: شما حق نداری بری جلو! یکی از نیروهای ما به نام قاسمی پشت آن تانک مین‌روب نشست و رفت روی دژ طلائیه عراق دور زد و برگشت. گلوله زیاد اطرافش خورده بود. بدنه تانک زیاد ترکش خورده بود ولی اثری روی آن نگذاشته بود. بالاخره محور را باز کرده بود و نزدیک صبح برگشت.

یکی از مسیرهای عبور آب برای جنوب طلائیه که از طلائیه به کوشک وصل شود، همین کانال ۴۵ متری بود. عراق برای اینکه مواضع خودش را حفظ کند، آب را از مسیر خودش به آنجا فرستاد. می‌خواست گوشه‌ی کوشک جایی را برای خودش حفظ کند که این کار را هم کرد و تا پایان جنگ آن گوشه در اختیارش بود...».



طراح پل خیبر

راوی: محمود حاجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...برادر احمد کاظمی^۱، بعد از عملیات محرم (آبان ۱۳۶۱) در جلسه‌ای سؤالی مطرح کرد که یک جاده به طول تقریبی ۱۵ کیلومتر در آب چطور زده می‌شود؟ ممکنه ظرف یک ماه یا ۲۰ روز یک چنین جاده‌ای داخل آب بزنیم؟! اشاره دقیقی به منطقه مورد نظرش نمی‌کرد! تا اینکه زمستان سال ۱۳۶۲ بحث عملیات در هورالعظیم (عملیات خیبر) مطرح شد.



ماه‌ها قبل از آغاز عملیات، اقدامات مهمی در دستور کار قرار گرفت. مهم‌ترین آن همان بحث طراحی پل شناور خیبر بود که می‌بایست قبل از عملیات، طراحی و در پشت جبهه ساخته می‌شد. کار عظیمی بود که لازم بود تمام کارخانه‌های کشور به‌طریقی بسیج شوند. آن زمان آقای بهزاد نبوی وزیر صنایع بود که بحث بسیج و تجهیز کارخانه‌ها را در کل کشور دستور دادند. این موضوع مهم یک بحث حمل‌ونقل هم داشت که باید سازماندهی می‌شد.

خط جبهه به تهران وصل شده بود! تا آن زمان، فقط آدم‌های داخل جبهه می‌نشستند و برای جنگ تصمیم می‌گرفتند ولی این دفعه، بحث بسیج امکانات صنایع و کارخانه‌ها به جبهه وصل شده بود. مهندسی‌نی همچون بهروز پورشریفی که در اصل، طراح پل خیبر بود به تصویب نخست‌وزیری رسانده بودند.

این کار عظیم می‌بایست قبل از عملیات آماده‌سازی می‌شد. علاوه بر این، اقدامات حساس

۱ - سردار احمد کاظمی: ۲۲ ساله بود که مؤسس و فرمانده تیپ ۸ نجف اشرف سپاه شد. در طول ۸ سال جنگ در منصب فرماندهی لشکر ۸ نجف با تدابیر و فرماندهی خاص خودش، بخصوص دور زدن دشمن در پیروزی عملیات بسیار مؤثر بود. او از فرماندهان فاتح خرمشهر محسوب می‌شود. بعد از جنگ و پذیرفتن مسئولیت‌های: فرمانده قرارگاه عملیاتی شمال غرب سپاه، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، فرمانده نیروی هوایی سپاه و فرمانده نیروی زمینی سپاه، سرانجام در تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۱۹ بر اثر سقوط هواپیمایش در منطقه ارومیه به همراه تعدادی از فرماندهانش به شهادت رسید. (۷)

و مهم دیگری همچون احداث سایت موشکی و راداری هاگ در چهارراه جفیر در غرب جاده اهواز- خرمشهر ظرف ۱۵ روز و احداث باندهای بالگرد بود که قبل از عملیات می‌بایست محرمانه انجام می‌گرفت... برقراری قرارگاه‌ها، بیمارستان‌ها و حتی انتقال یک سری تجهیزات، امکانات و مصالح ساختمانی نزدیک منطقه‌ی عملیات هم ازجمله اقداماتی بود که قبل از عملیات باید در پوشش کامل حفاظتی انجام می‌گرفت. بحث آسفالت جاده‌ی شهید شرکت، از دارخوین (جاده اهواز-آبادان) تا ایستگاه حسینیه واقع در جاده‌ی اهواز- خرمشهر مطرح بود که در دستور کار قرار گرفت^۱...».



عملیات متحرک هوایی در خیبر

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی نیروی زمینی ارتش

«...در عملیات خیبر، اقتدار نیروهای ما را در اجرای یک عملیات متحرک هوایی خیلی عالی نشان داد! عملیات متحرک هوایی، برابر آیین‌نامه‌های نظامی معمولاً عملیات الحاقی است که در مرحله‌ی دوم انجام می‌شود. یعنی بعد از تصرف سرپل روی زمین انجام می‌گیرد. درحالی‌که در عملیات خیبر، ما الحاق را در مانع آبی انجام دادیم! عملیات خیبر یک عملیاتی ترکیبی بود از دو عملیات ویژه و سخت! عملیات متحرک هوایی و عملیات عبور از مانع آبی به طول حداقل ۱۵ کیلومتر...»

تجرباتی که ما در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر) به دست آوردیم، توانایی ما را در عبور از مانع آب به رُخ دشمن کشید و برای خودمان هم تجربه عملی خوبی شد! در عملیات خیبر هم با به‌کارگیری تجهیزات پرنده‌مان، ما یک عملیات متحرک هوایی را آن هم در شب انجام دادیم. باید گفت عملیات خیبر، ترکیبی است از تمام معضلات همراه اجرای یک عملیات نظامی، که هر کدام از این موارد می‌توانست با اخلال در مسیر حرکت، این عملیات را متوقف کند! برداشت من این است که اجرا و مدیریت این عملیات، کار بسیار سختی بود که انجام گرفت.

بعد از آن، حساسیت عملیات مهندسی در این عملیات بود. در حقیقت، تمام این موانع را به‌ترتیب باید رفع می‌کرد و در زمان مقرر و مناسب رزمندگان را روی زمین پشتیبانی مستمر می‌کرد...».

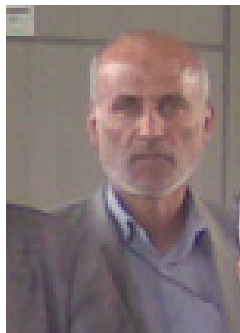
خیبر، مجموعه‌ای از انواع مانورها

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... عملیات خیبر، واقعاً یک مجموعه و کلکسیونی از انواع مانورها بود. این همه تنوع اقلیم و یگان و طرح در یک عملیات، واقعاً نادر بود. در محور زید، دشت صاف با موانع فشرده را داشتیم. در طلائیه، وضعیت خاصی را داشتیم. عبور از جاده‌ای که تنها راه عبور به پشت نهرکتیان و پایین هور و به سمت نَشوه عراق و الحاق در منطقه‌ی القرنه با یگان‌هایی که از هورالعظیم عبور می‌کردند، پیش‌روی ما بود.

در آن منطقه، عملیات آبی خاکی را داشتیم. عبور سنگین آبی را داشتیم. عملیات هلی‌بُرُن و انتقال نیرو از جُفیر (خشکی به جزایر مجنون) و حتی یگان‌های شناور را داشتیم... انتقال آن هاورکرافت‌ها با آن ویژگی‌ها و محدودیت‌های ترافیک جاده‌ای به منطقه‌ی هور، خودش یک عملیات بود، خیلی پیچیده و مفصل بود، عبور از هورالعظیم با ساحلی به عمق ۳۰-۲۰ سانتی‌متر و در عمق ۳-۲ متر با پوشش گیاهی سه‌گانه: چولان، بُردی و نی که ارتفاع آن ۷-۶ متر هم می‌رسید با قطر آن چنانی. بُردی با ۱/۵ متر و چولان با ۵۰-۴۰ سانتی‌متر ارتفاع، ایجاد آبراه از میان این موانع و پوشش گیاهی هورالعظیم برای شناورهای سبک و سنگین که بتوانیم طُراده‌های سنگین، تانک و توپ و ماشین‌آلات را انتقال دهیم، همه‌ی اینها بحث‌های بسیار مفصلی است که باید دقیق مورد بررسی و کنکاش قرار گیرد.

همین‌طور پشتیبانی هوایی نزدیک و پدافند ضد هوایی جای بحث بسیار دارد، مثلاً در مورد همین پدافند هوایی، تا قبل از اینکه ما یک قبضه توپ اورلیکن ابتدای پل شناور خیبر مستقر نکرده بودیم، این هواپیماهای ملخی عراقی به سادگی پل را زیر بمباران خود قرار می‌دادند، این هواپیماهای میگ آن قدر پایین می‌آمدند که نقطه‌ای پل را به رگبار می‌بستند، ولی زمانی که یک دستگاه اورلیکن مستقر کردیم به صورت تیر تراش به سمت میگ‌های عراقی که بر سطح هور در پرواز بودند، شلیک می‌کرد...».



ضعف عملیات خیبر

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«...هرچند عملیات خیبر، یک عملیات خیلی پیچیده، بزرگ و معجونی از همه‌ی طرح و مانورها بود. اگر قبل از عملیات، مسائل مهندسی را بیشتر با مسئولین مهندسی در میان می‌گذاشتند و راهکارها مورد بررسی قرار می‌گرفت، شاید نتایج بهتری از عملیات گرفته می‌شد. من همیشه عملیات خیبر را مقایسه می‌کنم با عملیات والفجر ۸ (تصرف شهر فاو عراق) که بچه‌های مهندسی را در آن عملیات خوب توجیه کردند و به نتایج خوبی هم رسیدیم. در عملیات خیبر در بحث عبور، تنها معبری را که در نظر گرفته بودند، محور طلائیه بود. نهایتاً نصب پل خیبر بر روی هورالعظیم پیش‌بینی شده بود که پل خیبری هم برای عبور سبک و کوتاه مدت بود و برای درازمدت نمی‌توانست جوابگو باشد.

تا آنجا که یادم است به خاطر همین محدودیت‌های امنیتی و حفاظتی، خیلی از بچه‌های مهندسی جهاد می‌گفتند نسبت به عملیات خوب توجیه نشده‌ایم. این نکته را باید گفت که هر چه مهندسی در مراحل شناسایی و طرح‌ریزی عملیات بیشتر در جریان گذاشته شود و مورد بحث و مشاوره قرار گیرد، به قولی همه رسته‌ها در طرح‌ریزی دخیل باشند، مثمرتر می‌تواند باشد. چرا که به اعتراف تمامی فرماندهان و مدیران جنگ، بخش اعظمی از بار جنگ ما را مهندسی بردوش می‌کشید. نمونه‌ی آن هم در عبور از اروند و تصرف شهر فاو بود که با همه‌ی پیچیدگی و غیرممکن بودن آن، اهداف عملیات محقق شد.

از طرفی، کار مهندسی به‌گونه‌ای نیست که با دستور فرمانده‌ی یگان مانوری و با سرعتی که مدنظر فرماندهی هست، وارد عمل شود! مهندسی یک دفعه بیاید و معجزه کند! بعضی موارد باید از قبل آماده و ساخته شود و سازوکار آن پیش‌بینی شود. البته ممکن است افراد رده بالای مهندسی از طرح عملیات باخبر بودند ولی مجریان امر کمتر در جزئیات طرح قرار داشتند...».



دروس دانشگاهی مهندسی در هور

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... من با اطلاعات محدودی که دارم، باید بگم این طور نبود که مهندسی کاملاً از مسائل ابتدایی عملیات و طرح‌ریزی غایب باشد. افراد محدودی در جریان این طرح بودند و کارهایی را انجام می‌دادند. مثلاً خود آقای محمد ستاری وفایی بعد از عملیات والفجر ۴ (دو ماه قبل از عملیات خیبر) از جبهه شمال غرب (قرارگاه حمزه.ع.) برای جبهه جنوب و عملیات خیبر مأمور شد. آقای وفایی می‌فرمودند: یک روز به همراه آقا محسن رضایی فرماندهی کل سپاه به دریاچه استادیوم آزادی رفتیم. ما از طرف آموزش رفته بودیم. دیدیم یک تجهیزاتی روی آب انداخته‌اند. شهید جولایی هم سرپرست این برنامه‌ها بود. حسابی دریاچه فعال بود! خود من هم آن موقع شناختی از هور نداشتم. بعد از آن هم بخشی از مأموریت آموزشی آن به ما محوّل شد و پیگیری کردیم. آقای مهندس وفایی می‌گفت: آقا محسن رضایی به من گفت به هور برو و ببین در آنجا چطور می‌شه داخل نی‌ها آبراه زد. همان جا نشستیم و روی کاغذ طرح‌ریزی آن موتور ژنراتورها که تیغ‌هایی سر آنها بسته شده بود، همان را طرح‌ریزی کردم. ظرف ۲۴ ساعت آمدم تهران و طرح آن را به آقای علیزاده و آقای محسن رفیق‌دوست (وزیر سپاه) دادم و گفتم ۴۸ ساعته اینها را می‌خواهیم. آنها ۷۲ ساعته ساختند و فرستادند جبهه^۱...».



نقطه‌ی عطف مهندسی سپاه و جهاد

راوی: غلامعلی جانگداز، از مهندسی رزمی ارتش

«...هرچند عملیات خیبر به ظاهر یک عملیات ناکام بود و اهداف کامل عملیات محقق نگردید ولی همان‌طور که برادران گفتند، واقعاً عمق وسیع و توانمندی مهندسی را در این عملیات دیدیم! وقتی الآن جاده‌ی سیدالشهدا (ع) را می‌بینیم، بلافاصله این را با آن جاده که در دریاچه‌ی ارومیه زدند، مقایسه می‌کنیم که با بسیج آن همه امکانات مملکت در طول چند سال زده شد! باید گفت: واقعاً احداث جاده ۱۴ کیلومتری سیدالشهدا (ع) در طول دو ماه داخل هورالعظیم، یک معجزه و اوج فعالیت جهادی بود! شصت کامیون خاک باید به داخل هور ریخته می‌شد تا یک متر جاده ساخته می‌شد!



بعد از تصرف و تثبیت جزایر مجنون هورالعظیم، نگهداری و پدافند از آن به ارتش واگذار شد. آنجا تبدیل به یک قتلگاه برای لشکر ۲۱ حمزه (ع) شده بود، من در قرارگاه بودم. وقتی آمار می‌آمد، می‌دیدیم که روزی ۱۰۰ نفر از آمار لشکر ۲۱ خارج می‌شوند، چه شهید و چه مجروح، به خصوص از زمانی که عراق این دو جزیره را آب انداخت و تردد نیروهای خودی صرفاً متکی به پد‌ها شده بود.

بعد از اینکه مسئولیت پدافندی جزیره به ارتش واگذار شد، معضلات مهندسی ما شروع شد، شهید صیاد شیرازی، فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش به من گفت اینجا توپ می‌خواهد، تانک می‌خواهد، اینها را چطور باید ببریم؟! من به ایشان پیشنهاد دادم اگر ما بتوانیم قایق‌های طراده‌ی جی.اس.بی را از روی آن برداریم، تبدیل به نفربری می‌شود که می‌تواند در داخل هور حرکت کند. منتها اگر شنی آن روی زمین باشد حرکت می‌کند ولی اگر روی هوا باشد شناور می‌شود! ایشان قبول کردند و ما حدود ۳۴ دستگاه نفربر طراده را آوردیم و انداختیم داخل هور، به عقب هر طراده، سه دستگاه سطحه پل پی.ام.پی هم بستیم.

متأسفانه یکی از مشکلات این طرح این بود که به محض اینکه نی به داخل توربین آن نفربر گیر می‌کرد، توربین‌های آن از کار می‌افتاد. درحالی‌که آن سه تا سطحه‌ای که پشت آن بسته بودند دارای سرعت اولیه بودند. با همان سرعت به تهِ نفربر می‌خوردند! به طوری‌که بعد از عملیات مجبور شدیم تمام اینها را به کارخانجات مسجد سلیمان بفرستیم و تهِ این را بُریدند و دوباره جوشکاری کردند. به هر صورت، عملیات خیبر از دید من، واقعاً یک نقطه‌ی عطف بود در بُعد فعالیت‌های مهندسی سپاه و جهاد، من خودم وقتی از آن جاده عبور می‌کنم، تحسین می‌کنم!...».

پل عظیم خیبر بر روی هورالعظیم

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه



«...ابتدا یادی کنیم از ارواح طیبه ی شهدای عملیات خیبر به خصوص شهدای مهندسی از جمله شهید جولایی و شهید مهدی معقولی که در همین محور طلائی رفت و دیگر جنازه اش پیدا نشد.

پاییز ۱۳۶۲ بود که از طرف مهندسی قرارگاه کربلا، آقای مهرداد و آقای علیرضا عندلیب به ما مأموریت داده شد

که آموزش پل جی.اس.بی را شروع کنیم. ما واقعاً نمی دانستیم جی.اس.بی چیست؟ خدمت شهید صیاد شیرازی رسیدیم که ایشان ما را توسط جناب غلامعلی جان گداز به گردان مهندسی ارتش در پادگان دغاغله وصل کردند. ایشان هم یادداشتی دادند تحت عنوان اینکه جی.اس.بی را به ما تحویل دهند تا آموزش آن را شروع کنیم.

برای آموزش این موضوع، تعدادی از بچه های شاخص و باهوش مهندسی را انتخاب کردیم. گروهی از بچه های مهندسی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه و بچه های مهندسی جهاد را جمع کردیم. نامه ی تحویل جی.اس.پی را به مهندسی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) شهید محسنی دادیم. اینها رفتند دو دستگاه جی.اس.پی را تحویل گرفتند و آوردند.

بچه های مهندسی سپاه و جهاد خیلی سریع آموزش آن را یاد گرفتند. اسفند ۱۳۶۲ فرا رسید. عملیات خیبر با آن همه مشکلات و دغدغه هایش به نتایجی رسید ولی هنوز ارتباط زمینی با رزمندگان در جزایر مجنون فقط از راه شناورهای محدود امکان پذیر بود.

بالاخره نوبت نصب پل ابتکاری شناور خیبری رسید. پلی که می بایست در طول ۱۴ کیلومتر بر روی هورالعظیم نصب شود! شهید جولایی یکی از مهندسين خوش ذوق با آن چهره ی بسیار خندانش و دیگر عزیزان مهندسی پای کار نصب این پل شبانه روز ایستاده بودند تا در کمترین زمان ممکن این مهم را به سرانجام برسانند.



پنل‌های پل به محل مورد نظر منتقل می‌شد و برای در امان بودن از آتش بمباران هوایی دشمن، آنها را داخل هور استتار می‌کردند (تصویر مقابل). تیم‌های متعددی مشغول کار نصب بودند. شاید حدود پنجاه متر از نصب این پل گذشته بود و سرپل که آماده شد، دیدیم پل‌ها حرکت می‌کنند! پیم‌ها می‌شکند. به یک باره به ذهنمان رسید که شمع بکوییم. انتخاب نوع شمع برای مهار پل هم داستانی داشت؟ لوله‌هایی فلزی به ضخامت ۱۰ (لوله‌های مانیس‌مان) سه متر، سه متر بُریده می‌شد. نوک آنها را با چهار تا چاک، تیز و مدادی کردیم. بچه‌های جهاد و آقای شمایل و بچه‌های آقای ابوالفضل حسن بیگی روی آن قسمت کار می‌کردند. با پُتک می‌کوبیدند و در عمق هور فرو می‌رفت.

حدود ۱۰۰ متر که کار نصب پل به جلورفت، احساس کردیم کنترل و مهار پل نیازمند تدبیری است. تعدادی ماشین‌آلات مهندسی از جمله بیل مکانیکی شناور (هیتاچی) در عملیات طریق القدس (آزادسازی شهر بُستان - آذر ۱۳۶۰) از عراق گرفته بودیم که اطلاعات کافی از نوع استفاده آن نداشتیم و در انبار نگهداری می‌شد. به ذهنمان رسید که آن دستگاه‌ها ممکنه در اینجا به درد ما بخوره، این دستگاه‌ها تحویل مهندسی منطقه ۸ بود. به آقای عبدالحسین لیلی زاده (مرحوم) و آقای سعید شجاعی فرد (شهید) گفتیم بروید آن بیل که چرخ‌های خیلی بزرگی دارد و مثل قایق است بار بزنید و بیاورید. روز بعد بیل مکانیکی به منطقه رسید. آن را داخل آب انداختیم. دیدیم به به! همان است که می‌خواهیم! داخل آب حرکت می‌کرد و کار خودش را انجام می‌دهد! این شمع‌ها را کنار

پل می‌گذاشتیم. این بیل مکانیکی شناور با نوک بیل خود شمع را به سمت کف هور فشار می‌داد و می‌رفت داخل زمین و پل محکم مهار می‌شد.



پل شناور خیبر روی هور العظیم

بالاخره یک مقدار هم شمع‌کوبی شد و کار راه افتاد. پین‌های این پل‌ها مرتب شکسته می‌شد، یعنی مهندسی درواقع داشت مهندسی مجدد انجام می‌داد. به‌واقع مهندسی ارزش در آنجا اتفاق می‌افتاد، پین‌ها را مدام بهینه‌سازی می‌کرد، وقتی مدام این پین‌های پل می‌شکست، انواع آلیاژها و فولادها امتحان شد. تا اینکه یکی از دوستان گفت، این اتوبوس‌های دوطبقه‌ی لیلاند شرکت واحد، میل‌لنگ آنها از آلیاژ مخصوص و مستحکمی برخورداره. اگر تعدادی از اوراقی‌های اینها را از شرکت واحد بگیریم، فکر کنم مشکل ما را حل کند! این کار در تهران انجام شد. من خاطرم هست تعدادی از این پین‌ها را از این نوع میل‌لنگ‌ها تراشیدند و آوردند جبهه و گره کار پل را باز کردند.

در کنار نصب پل خیبر، مهندسی جهاد مشغول احداث جاده خاکی داخل هورالعظیم شد. مجموع بچه‌های جهاد سمنان، آقای ابوالفضل حسن بیگی و غلامرضا علی‌آبادیان و... کار را شروع کردند. واقعاً ۱۰۰ دستگاه کمپرسی خاک داخل هور ریخته می‌شد تا یکی دو متر جاده احداث شود! حتی برای پر کردن زیر جاده ماشین‌آلات و تجهیزات اوراقی و اسقاطی را مدفون می‌کردند.

مقداری که کار نصب پل پیش رفت، آقای عندلیب دوباره مأموریت دیگری به ما محول کرد. رفتیم قرارگاه کربلا... آقای شمخانی گفتند می‌خواهیم در داخل جزایر مجنون باند فرودگاه ایجاد کنیم تا هواپیمای باری بتواند آنجا بنشیند و پشتیبانی نیرویی و لجستیکی را از طریق هوا انجام بدهیم. باید مهندسی آنجا فرودگاه ایجاد کند تا مشکل حمل‌ونقل آسان شود. آن زمان دشمن

پاتک‌های شدیدی علیه نیروهای مستقر در جزایر مجنون انجام می‌داد. تدارک نیروها خیلی مشکل بود! عملیات پشتیبانی با هلی‌بُرُن به سختی انجام می‌گرفت.

یک ابلاغ کتبی هم به ما داد که همه رده‌های سپاه، ارتش و جهاد با ما همکاری کنند. کارمان را شروع کردیم. رفتیم پد هوانیروز خدمت سرهنگ محمد حسین جلالی، آدم خیلی باصفا و باهوشی بود، ایشان بالگرد در اختیار ما قرار داد و رفت و آمد ما به جزیره شروع شد. یکی دو روز بعد تعدادی از خلبان‌های این هواپیماهای باری را آوردند بالباس‌های تمیز، اطوکرده و بسیار شیک و آراسته. گفتند



این آقایان را به جزیره ببرید تا زمین را بررسی کنند. داخل بالگرد خیلی استرس داشتند. رسیدیم به جزیره، هرکاری کردیم در جزیره از بالگرد پیاده نشدند! گفتیم، بیایید ببینید! این باند مهیّا و آماده است ولی پیاده نشدند! ما رفتیم دوباره از داخل جزایر، یک گونی خاک جمع کردیم تا نوع خاک زمین جزیره را به این خلبان‌ها نشان بدهیم. بالاخره به عقب برگشتیم و دیگر خبری از فرودگاه جزیره نشد!...».



شاهکار مهندسی در هورالعظیم

«راوی: غلامرضا علی آبادیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... برای احداث جاده ۱۴ کیلومتری سیدالشهدا(ع) داخل هورالعظیم، از تپه های الله اکبر خاک دپومی کردیم که آقای مهدی ورشابی و آقای ابوالفضل حسن بیگی با یک لندکروز آمدند. من را به کناری کشیدند و گفتند: فلانی! شما باید سریع به جزایر مجنون بروید.

گفتم: چه اتفاقی افتاده؟

گفتند: داخل ماشین قضیه را برات تعریف می کنیم.

داخل لندکروز نشستیم.



هاشمی رفسنجانی - محسن رضایی

گفتند: ظاهراً مشکلات زیادی در جزایر به وجود آمده و

احتمالاً دستور عقب نشینی صادر شود. آقای هاشمی رفسنجانی، فرمانده عالی جنگ دستور داده در جزیره ی مجنون شمالی هر چه سریع تر باید یک باند فرود هواپیمای سی ۱۳۰ احداث شود.

ساعت یک بامداد بود. آن شب نخواهیدیم. با بچه ها جلسه گرفتیم. بعد از صحبت های لازم، تیم خود را مشخص کردیم. یک نفر مکانیک و یک نفر باتری ساز همراه با یک جعبه آچار کامل و یکی دو تا باتری نور آماده کردیم. یک هلی کوپتر شنوک هم قرار شد که ما را به داخل جزیره برساند.

هنگام غروب بالگرد داخل جزیره نشست. ما ۹ نفر را پیاده کرد و رفت. من بودم و آقای برقعی فرماندار دامغان، آقای شاهو و آقای صلواتی و شش نفر دیگر... حالا بماند که ما چقدر به این طرف و آن طرف جزیره رفتیم تا ساحل جزیره را پیدا کنیم. نمی دانستیم شمال و جنوب جزیره کدام سمت است؟ ناگهان دیدیم یک موتورسیکلت داره می آید. با اشاره دست اونونگه داشتیم.

گفتیم: برادر! ما مأموریت واجبی داریم، ما را باید به قرارگاه برسانی.
گفت: خودم کار دارم، نمی‌تونم شما را برسونم.
گفتیم: به هر صورت، این مأموریت ما خیلی مهم است.
گفت: اگر می‌خواهید من شما را به قرارگاه برسونم، یک شرط دارد.
گفتیم: چه شرطی؟

گفت: من یک امانتی دارم که باید به پد شهید بقایی برسانم، قبول کنید که این امانت را به آنجا برسانید، من هم یکی از شما را به قرارگاه می‌رسانم.

این مسئولیت رساندن امانت این برادر را به آقای صلواتی واگذار کردیم. من و آقای برقی هم سوار موتور این برادر شدیم و ما را به سمت قرارگاه بُرد. طبق دستور می‌بایست خودمان را به برادر عزیز جعفری، فرمانده قرارگاه معرفی می‌کردیم.

ما را بین دو جزیره پیاده کرد و نشانی سنگر قرارگاه را به ما نشان داد و رفت. دیدم کنار سنگر روی تپه خاک، یک نفر نشسته و پاهای خود را روی هم گذاشته و ما را نگاه می‌کند! خوب که توجه کردم دیدم مهدی زین‌الدین (شهید)، فرماندهی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه است. ما را که دید، آمد پایین، همدیگر را بغل کردیم، گفت: شما اینجا چه کار می‌کنید؟! قضیه مأموریت خودمان را براش تعریف کردیم.

گفت: برادر عزیز جعفری یک ساعت پیش به آن طرف آب (عقبه) رفته. شما امشب پیش بچه‌های ما استراحت کنید.

گفتم: ما بچه‌های گروه را یک جایی گذاشته‌ایم که آدرسش را بلد نیستیم، بالگرد ما را پیاده کرد و رفت.

آقا مهدی، مسئول ترابری خود را صدا کرد و گفت: اینها از بچه‌های جهاد هستند یک سنگر به آنها بدهید و بقیه اعضای گروهشان را هم برید و بیاورید. ایشان هم این کار را سپرد به یک راننده کامیون ایفای نظامی، آقا مهدی او را دقیق توجیه کرد. سوار شدیم. عقب این ماشین حدود ۱۰ تا جنازه شهید بود که برای انتقال به عقبه می‌خواست به اسکله شهید بقایی ببرند و از آنجا به ساحل خودی منتقل کنند. در برگشت بچه‌های ما را سوار کرد و آورد ترابری لشکر تا ساعتی را استراحت کنیم.

جای شما خالی سنگری را برای استراحت و خواب به گروه ۹ نفری ما در ترابری لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) تحویل دادند. یک چاله‌ای کنده شده بود که عمق آن تقریباً ۷۰ سانت و کف آن هم

کاملاً خیس آب بود، گفت: برادرها! این سنگر برای شما...

گفتیم: ما هیچ پتو و امکاناتی نداریم.

گفت: سنگر ما این است، بچه‌های خود ما را ببینید که آن طرف تر چطور زندگی می‌کنند.

آقای برقی رفت چادر جیپ عراقی را آورد و کف سنگر انداخت. دو سه پتو هم به ما دادند. آن شب از غذا هم خبری نبود! شب زمستان سردی بود. باد سردی می‌وزید. گاهی اوقات باران هم می‌زد. بچه‌ها این چند تا پتو را روی خود انداختند و نشسته خوابیدند. نیمه‌های شب دیدم دو نفر از بچه‌ها قدم می‌زنند یکی از آنها شهید شاپور بود! پرسیدم: دارید چه کار می‌کنید؟ گفتند: دوتا پتو بیشتر نیست، همه سردشان است. ما راه می‌ریم تا گرم بشیم. لاقلاً اینها زیر پتو بخوابند.

فردا صبح بلند شدیم تا مأموریت‌مان را پیگیری کنیم. به ما گفته بودند امکانات و لودر، گریدر، بلدوزر و کامیون غنیمتی عراقی داخل جزیره افتاده. به همین دلیل ما دو تا جعبه آچار و دو نفر مکانیک و دوتا باتری برداشته بودیم تا ماشین‌آلات از کار افتاده عراقی را راه‌اندازی و به کارگیری کنیم. همین‌طور که داشتیم می‌رفتیم به مقری رسیدیم. یک نفر کنار تانکر آبی نشسته بود. یک کاسه‌ی کوچک روحی با مقداری نان خشک در دستش داشت. نان‌ها را آب می‌زد تا بخورد. درحالی‌که



شهید احمد کاظمی

دستش باندپیچی شده بود و خون، باند سفید را قرمز کرده بود! خوب که نگاهش کردم، شناختمش. او فرمانده لشکر ۸ نجف اشرف سپاه، حاج احمد کاظمی (شهید) بود! به سمتش رفتم، سلام و احوالپرسی کردم همدیگر را خوب می‌شناختم. چون در عملیات فتح‌المبین در کنار ایشان کار کرده بودیم و در تنگه‌ی ذلیجان با هم بودیم. ارتباط ما از آن موقع برقرار بود. به‌طوری‌که همیشه در عملیات درخواست می‌کرد که بچه‌های جهاد دامغان با ایشان باشند.

ما را که دید با چهره‌ای خندان پرسید: پیاده کجا

می‌روید؟

قضیه را براش تعریف کردم. الآن هم می‌خواهیم پیش برادر عزیز جعفری بریم.

ایشان یکی از نیروهایش را صدا زد و ما را معرفی کرد. دستور داد چند تا موتور و یک لندکروز و

یک سری امکانات به ما بدهند و ما را ببرند پیش برادر جعفری، وقتی متوجه شدند بچه‌های ما هیچی نخورده‌اند! دستور داد صبحانه و چای آوردند. سپس گفت: هر چه برادر علی آبادی می‌خواهد به او بدهید! ۱۰ تا کِلاش به ما دادند، مهمات و نارنجک دادند، پتو دادند، چند کارتن کنسرو به ما دادند. سنگری به ما دادند و آنجا مستقر شدیم. عصر بود که یکی از بچه‌ها با یک حالت هیجانی گفت: بچه‌ها، می‌دونید چه خبر شده؟ امام (ره) فرموده: «جزایر باید حفظ شود!...» با شنیدن این خبر، احتمال دادم مأموریت ما هم ممکنه تغییر کرده باشد، تصمیم گرفتم قبل از هر اقدامی به قرارگاه تاکتیکی داخل جزیره سری بزنم تا کسب تکلیف کنم.

رفتم قرارگاه، باز هم برادر جعفری را ندیدم! ولی همان‌جا قضیه منتفی شدن احداث باند فرودگاه توسط یکی از فرماندهان به ما گفته شد و گفتند: شما باید از داخل جزیره به سمت ساحل خودی هور احداث جاده خاکی را شروع کنید. گفتیم ما الآن نه نقشه بردار داریم، نه دوربین، نه تجهیزاتی که کار را شروع کنیم.

خلاصه، ظرف چند روز توانستیم سه تا گریدر کاترپیلار ۱۲ نو غنیمتی، ۹ دستگاه کمپرسی، یک بلدوزر و دو تا لودر ۹۶۶ برای گروه خودمان سازماندهی کنیم. یک نی‌کوب سالم و خیلی خوب عراقی هم پیدا کردیم که در اختیار بچه‌های سپاه گذاشتیم.

بالاخره ما از ساحل هور کار احداث جاده را شروع کردیم. قبل از اینکه به جزیره بیایم، از تپه‌های الله اکبر ماسه سنگ می‌آوردیم و می‌ریختیم داخل هور، بعد، دوستان گفتند که از پادگان حمید خاک بیارید.

برای بررسی وضعیت زمین جزیره کنجکاو شدیم که مصالح و خاک جزیره از چیه؟ بابل زمین را تراش دادیم. دیدیم لایه‌های ۴۰-۳۰ سانتی ریخته. ولی مصالح آن از خاک همین جزیره است. نیازهای انبوهی بوده‌اند که وقتی روی آنها را خاک می‌گیرد، قبل از اینکه پیوسد، آب روی آن می‌ریزند. این یک مکانیسمی است که به آن میکرو اورگانیزم‌های بی‌هوازی می‌گویند. اینها شروع می‌کنند به سوخت و سوز. اینها سوخت و ساز که می‌کنند، دود می‌کنند و آتش می‌گیرند. تازه اینها که تمام می‌شود میکرو اورگانیزم‌های بی‌هوازی مشغول می‌شوند و به درجه‌ی اشتعال می‌رسند. باور کنید که به ۹۰-۸۰ درجه حرارت می‌رسیدند! به همین دلیل، بعضی از جاها از کنار نی‌ها یک دفعه آتش بالا می‌زد! خیلی‌ها می‌گفتند که اینها اثرات چاه‌های گاز است. درحالی‌که چاه گاز نبود! همین فعل و انفعالات زمین بود که به درجه‌ی اشتعال می‌رسید.

یکی از هم‌رزمان خاک‌ها را پس زد. رسید به همان خاک نیمه‌قرمز. با مشاهده این وضعیت خاک، به این نتیجه رسیدیم که از همین خاک استفاده کنیم. یک دستگاه بی‌سیم هم به دستور حاج احمد کاظمی به ما داده بودند. ارتباط بی‌سیم ما برقرار بود. آقای حسن بیگی گفت سریع خودتان را به ساحل هور برسانید. ببینیم چه کار باید بکنیم. رفتیم گزارشی دادیم و دوستان گزارش را خدمت آقای محسن رضایی فرماندهی سپاه دادند.

آقا محسن با مهندسی یک جلسه گذاشت. در این جلسه، آقای علیرضا عندلیب، آقای محمد ستاری وفایی، آقای مهرداد و یک نفر دیگر هم بودند که نام او را به خاطر ندارم. بحث این بود که این جاده‌ی داخل هورالعظیم را از دو طرف شروع کنیم. آقا محسن گفتند دوستان نظرشان را بگویند. آقای عندلیب نظر داد که از پادگان حمید خاک منتقل کنیم. که من معضل و مشکلات تأمین مصالح پادگان حمید را توضیح دادم. یکی از دوستان که از بچه‌های مهندسی نبود، گفت یک دستگاه بُرش ببریم پادگان حمید، سریع بُرّیم، گفتیم اگر قرار باشد برای مصالح هریل لودریک بُرش بزنیم، خیلی طول می‌کشد! برادر محسن این طرح را رد کرد.

برادر ستاری وفایی، استفاده از باکس‌های بتنی به قطر ۲ متر و بیشتر را مطرح کرد. اینها را در تبریز می‌ساختند. ایشان گفت که این باکس‌ها را کنار هم بگذاریم و روی آنها یک مقدار خاک و آسفالت بریزیم. آقا محسن گفت چند تا باکس لازم دارید؟ شما حساب کنید برای این جاده ۱۴ کیلومتری ۱۰۰۰۰ باکس باید بیاوریم! ترابری سنگینی می‌خواهد! هواپیماهای ملخی دشمن دائم روی بچه‌ها آتش می‌ریزند. اصلاً غیرممکن است که بتوانیم این کار را انجام دهیم. این طرح را هم آقا محسن رد کردند. دوستان، طرح‌های دیگری هم دادند که ما از تپه‌های الله اکبر ماسه سنگ‌ها را بیاوریم. ما گفتیم ماسه سنگ‌ها خلل ایجاد می‌کنند و آب از زیر آن عبور می‌کند و بعداً نشست می‌کند!

آقا محسن گفتند: نظر خودتان چیست؟

گفتیم: با توجه به تجربه‌ای که در تپه‌های الله اکبر و چذابه داریم، طی بررسی به عمل آمده در داخل جزیره، عراق هم از همین نوع خاک رُس استفاده کرده. مصالح دیگری هم در جزیره در دسترس نیست. یک مقدار که توضیح دادیم، برادر محسن گفتند: طرح خوبی است، این طرف را چه کار می‌کنید؟

گفتیم: برای تحقق این طرح یا باید از تپه‌های الله اکبر خاک رس بیاوریم، نه ماسه سنگ، چون ماسه سنگ به مرور زمان نشست می‌کند.

یکی از دوستان سپاه نیز طرح داد ماشین‌های قراضه را زیر خاکریزی جاده داخل هور بربیزیم. این کار را هم انجام دادند ولی با گذشت زمان معضلاتی ایجاد کرد که مجبور شدیم دوباره همین ماشین‌آلات قراضه را از زیر خاک دربیاریم.

در هر صورت بعد از یک مطالعه میدانی و بررسی تمام جوانب کار، دیدیم همان خاک اول جاده، خاک بسیار خوبی است، ولی وقتی با بلدوزر، ۳۰ سانت آن را برمی داشتیم به باتلاق منتهی می‌شد! حدود ۲۰ تا ۲۳ دستگاه لودر از سوی مهندسی قرارگاه کربلا در اختیار ما قرار دادند. خاک‌ها را به صورت کله‌قندی دپو می‌کردیم که کمترین سطح را با آسمان داشته باشد تا در موقع بارش باران کمترین سطح را خیس و گل‌آلود کند.

ابتدا عرض جاده را ۷ متر در نظر گرفته بودیم ولی وقتی کمپرسی‌ها خاک را تخلیه می‌کردند برای دور زدن و برگشت می‌بایست کمپرسی بعدی منتظر بماند و این کار خیلی زمان را تلف می‌کرد. به همین دلیل عرض جاده را به ۱۴ متر رساندیم تا کمپرسی‌ها یک مسیر دو طرفه داشته باشند و به راحتی روی جاده دور بزنند.



روزی که عرض جاده را دو برابر کردیم برای اولین بار، ۲۵۰-۲۰۰ متر پیشرفت جاده داشتیم، برادر غلامعلی رشید (از فرماندهان عالی سپاه) هر روز به آنجا می‌آمد و از میزان پیشرفت کار بازدید می‌کرد چون به موازات ما پل شناور خیبری هم نصب می‌شد.

برای اجرای این جاده ۲۰۰۰ دستگاه کمپرسی فراخوان زده بودیم که این ۲۰۰۰ دستگاه توسط قرارگاه کربلا چه از کمپرسی‌های مردمی و چه از وزارتخانه‌ها بسیج شده بودند، ولی در هر شیفت

اوایل کار حدود ۶۰ کمپرسی ولی کم‌کم این تعداد به ۱۰۰ کمپرسی در هر شیفت رسید! هم‌زمان در سه شیفت هشت ساعته کار می‌کردیم، دقیقه‌ای کار تعطیل نمی‌شد! کاری بود جهادی و انقلابی! از رامهرمز و سه‌راه جفیر مصالح می‌آوردند. از جهاد آذربایجان غربی ۱۰۰ تا کمپرسی و از جهاد نجف آباد ۱۱۰-۱۲۰ کمپرسی و یک شیفت هم خود قرارگاه حمزه (ع) کار می‌کرد. جهاد شاهرود هم در قالب دو شیفت از سمت جزیره کار را ادامه و با همان خاک رُس داخل جزیره خاکریزی جاده را انجام می‌داد. زمان را لحظه‌ای از دست نمی‌دادیم چون تمام امید و پشتیبانی رزمندگان مستقر در جزیره معجون به این جاده بود. یادم هست یک روز بالگرد دشمن موشکی به سوی کمپرسی در حال تخلیه خاک پرتاب کرد، در یک لحظه صحنه دل‌خراشی دیدم، موشک درست به اتاق جلوی کمپرسی اصابت کرد و اتاق کمپرسی کاملاً نابود شد و جنازه‌ی راننده داخل هورالعظیم هم پخش شد. به‌طوری‌که نتوانستیم جنازه‌ی او را جمع کنیم و گوشت‌های تکه‌تکه شده این راننده طعمه ماهی‌های گنده‌ی هور شد. صبر نکردیم این کمپرسی را با بُکسل به عقب منتقل کنیم و به ناچار با لودر آن راهل دادیم داخل هور تا مسیر کار همچنان باز بماند.

بالاخره این جاده ۱۴ کیلومتری مهم ظرف کمتر از دو ماه در روزهای آخر اسفند ۱۳۶۲ تکمیل و افتتاح شد. چون در روز تولد حضرت زینب (سلام الله علیها) شروع و در روز تولد آقا امام حسین (ع) تکمیل شده بود، نام سیدالشهدا (ع) را برای آن انتخاب کردند! روز افتتاحیه، بچه‌های رزمنده فریاد می‌زدند «جاده داره وصل می‌شه، قلب امام شاد می‌شه»... برای انتقال و تنظیم آب هور لوله‌هایی هم در مسیر جاده گذاشتند.



بالاخره احداث این جاده به لطف خداوند و همت مخلصانه بچه‌ها تکمیل و در لیست یکی از افتخارات جنگ ثبت شد. آن زمان مهندس بیژن زنگنه وزیر جهاد سازندگی بود. وقتی از این جاده بازدید داشتند، هر چه محاسبه می‌کرد، می‌دید که جور در نمی‌آید! جاده‌ای به عرض ۱۴ متر در داخل هورالعظیم با عمق ۳ متر که برای خاکریزی یک متر جاده حدود ۱۰۰ کامیون خاک باید بریزیم!

دشمن از اینکه راه ارتباطی و پشتیبانی رزمندگان ما در داخل جزیره با احداث این جاده تأمین می‌شود، خیلی عصبانی بود. به طوری که هواپیماهای دشمن هر روز بالای سر ما بودند و علاوه بر بمب و راکت، با تیربار هواپیما هم بچه‌ها را می‌زدند! یک روز من و آقای حیدری (شهید) با توپوتا وانت از روی جاده عبور می‌کردیم که شاهد پرواز سه تا هواپیمای میگ عراقی بودیم. از روی سر ما رد شدند ولی لحظاتی بعد از همان مسیر جاده برگشتند، گفتم: آقای حیدری! این هواپیما برای ما برگشت، سریع ماشین را کنار جاده متوقف کردیم و از ماشین پریدیم پایین و کنار جاده سنگر گرفتیم.

هواپیماها ابتدا چند تا راکت پرتاب کردند. بعد هم روی جاده را به رگبار بستند! گرد و خاک زیادی به هوا برخاست. دقایقی به زمین چسبیده بودیم. به لطف خداوند هیچ آسیبی به ما نرسید. وضعیت که آرام شد بلند شدیم تا سریع از منطقه دور شویم. سوار ماشین شدیم ولی هر چه استارت زدیم ماشین روشن نشد!؟ در همین حین نگاهم افتاد به قسمت داشبورد، قسمتی از آن شکسته و سوراخ شده بود؟! از ماشین پیاده شدیم و کاپوت را بالا زدیم.

حیدری گفت: حاج رضا! این طرف را ببین چه خبره!

سر جنگی راکت هواپیمای عراقی رفته بود داخل موتور ولی منفجر نشده بود! بالاخره مجبور شدیم ماشین را با هُل دادن به گوشه جاده منتقل کردیم و با یک دستگاه کمپرسی عبوری رفتیم دنبال کارمان. بچه‌های شبانه ماشین را با بُکسل به عقبه منتقل کردند!...».



مهندسی رزمی تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) در نبرد خیبر
«راوی: علی اکبرپوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...قبل از شروع جنگ عراق علیه ایران، من در گردان ۴۱۴ مهندسی دغاغله (ارتش) به عنوان سرباز خدمت می‌کردم. اوایل سال دوم خدمتم بود که جنگ شروع شد! کنار پادگان دغاغله یک تلمبه‌خانه نفت بود که توسط هواپیمای دشمن بمباران شد و آتش گرفت! ابتدا خیال کردیم کودتا شده! ولی کم‌کم متوجه شدیم ارتش عراق حمله کرده.

آن زمان من با پل‌های جی.اس.بی و ام.۴.تی و پی.ام.پی آشنا بودم. آموزش تئوری و عملی این پل‌ها را دیده بودم. در رودخانه‌ی بهمن شیر و رودخانه‌های دیگر، پل‌ها را روانه کرده بودند. اما کارایی آن را در جنگ خیلی نمی‌دانستیم! جایگاه ما به عنوان یک سرباز این نبود که اینها را آموزش دیده باشیم و اطلاعات دقیق و مؤثری داشته باشیم.

سال سوم جنگ یعنی اسفند ۱۳۶۲ در عملیات خیبر، به گردان مهندسی ما در تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) سپاه، دو مأموریت محوّل شده بود. در دو محور عملیاتی می‌بایست وارد عمل می‌شدیم. یکی محور طلائی که باید وارد می‌شدیم و همراه گردان‌های پیاده به جلو می‌رفتیم. در محور دیگر هم باید با بالگرد شبانه هلی‌بُرُن و در سه راه العزیر (ساحل رودخانه دجله عراق) پیاده می‌شدیم. طبق شناسایی هوایی، عراقی‌ها یک اداره راه آنجا داشتند که حدود ۱۵-۱۰ دستگاه ماشین‌آلات مهندسی در آن نگهداری می‌شد. چون ترابری و انتقال ماشین‌آلات سنگین مهندسی به منطقه نبرد در آن سوی هور بسیار مشکل و زمان‌بر بود، قرار بود تیم ۱۵ نفره آموزش دیده خود را با تجهیزات مکانیکی هلی‌بُرُن کنیم تا دستگاه‌ها را روشن کنند و از جبهه‌ی معکوس به منطقه‌ی روطه و جویبرو همایون بیاوریم و خاکریزهایی را در شرق دجله بنزیم.

من جزو تیم هلی‌بُرُن بودم. عصر منتظر بودیم ولی خبری از بالگردها نشد. تا ساعتی از شب هم منتظر ماندیم. به ما اطلاع دادند که بحث هلی‌بُرُن منتفی است! محمدعلی شاهمرادی (شهید) معاون عملیات تیپ ۴۴ گفت: دو تا گردان پیاده آماده حرکت است، شما هم تیم مهندسی را که باید به عمق دشمن نفوذ کنند بیاور تا با قایق‌ها حرکت کنند.

تیم ما به اتفاق دو گردان پیاده سوار قایق‌ها شدیم. من در قایق شاهمرادی نشستم. حدود ۱۱ ساعت داخل نهرها حرکت می‌کردیم، چند نفر بلدچی عرب زبان از تیپ بدر ما را هدایت می‌کردند که به منطقه‌ی روطه برسیم.

نیروهای اطلاعات در طول مسیر حرکت قایق‌ها، فُسفری‌های شب‌نما را به نی‌ها نصب کرده بودند تا مسیر حرکت برای دیگر قایق‌ها مشخص باشد! بعد از ۱۱ ساعت حرکت با قایق رسیدیم نزدیک روطه، درگیری‌های پراکنده را می‌شنیدیم. از طریق بی‌سیم به ما می‌گفتند: تیپ ۲۱ امام رضا (ع) سپاه الآن در روطه با دشمن درگیر است! ولی هرچند گاهی از پشت ما و قبل از منطقه روطه صدای تیراندازی می‌آمد! یک ساعتی منتظر شدیم، تا وضعیت منطقه را بررسی کنیم! کم‌کم متوجه شدیم که اینها نیروهای جامانده عراقی هستند! قرار بود ما اصلاً درگیر نشویم و از مسیری اینها را دور بزنیم و عبور کنیم. بلدچی ما را از یک مسیر دیگر به روطه رساند!

نزدیک صبح بود و هوا رو به روشنایی می‌رفت. بعد از ۱۱ ساعت روی آب بودن، پایمان خشک شده بود! فقط توانستیم خودمان را روی ساحل بیندازیم، همه بادگیر پوشیده بودیم ولی لباسمان خیس شده بود. دقایقی نشستیم تا جای خودمان را پیدا کنیم. یک کالک (کروکی منطقه) هم برای خودمان تهیه کرده بودیم. تا اینجا محمدعلی شاهمرادی (معاون عملیات تیپ ۴۴، شهید) و باغبان (شهید) مسئول محور عملیاتی تیپ ۴۴ هنوز با ما بودند.

این دو برادر در اینجا به ما گفتند: شما مسیرتان را از ما جدا کنید و بروید دنبال مأموریت خودتان. با روشن شدن هوا، گردان‌های پیاده هم از راه رسیدند و در آن منطقه مستقر شدند، درگیری ورد و بدل شدن آتش بین دو طرف شروع شد.



شهید شاهمرادی

۱ - تیپ بدر: یگانی از سپاه پاسداران به فرماندهی شهید اسماعیل دقایقی که عمده نیروی آن از معارضین عراقی و اسرای عراقی داوطلب و مخالف صدام بودند. شاکله همان افراد معارض صدام امروز با سازمان سپاه بدر با داعش می‌جنگند.

با تیپ ۲۱ امام رضا (ع) که کنار تیپ ما می‌جنگیدند هیچ ارتباطی نداشتیم، قرار بود ما از تیپ ۲۱ عبور کنیم. ولی ظاهراً با مشکلاتی مواجه شده بود. خط شکسته نشده بود و روطه هنوز آلوده بود. به هر جهت ما نمی‌توانستیم صبر کنیم. چون حدود ۵-۴ ساعت هم پیاده‌روی داشتیم تا به العزیر برسیم.

کانالی بود کنار روطه در شرق دجله که پیاده شدیم. یک طرف این کانال، دژ و طرف دیگر آب بود. عراقی‌ها یک کانال احداث کرده بودند که تقریباً ۵-۴ متر عمق و ۸-۷ متر عرض داشت. اراضی مسطحی هم تا نزدیک رودخانه‌ی دجله بود. یک مسیر دو کیلومتری را که از بچه‌ها فاصله گرفتیم، به یک دوراهی رسیدیم. داشتیم نفرات گروه را تقسیم‌بندی می‌کردیم تا در دو تیم چند نفری حرکت کنیم. دیدیم یک نفر بر پی.ام.پی به سمت ما در حرکت است و چند نفر هم روی آن نشسته‌اند. احتمال دادیم از بچه‌های لشکر ۵ نصر سپاه خراسان باشند. گفتیم سوار همین نفر بر می‌شیم و به منطقه مأموریت‌مان می‌ریم و کارمان را انجام می‌دهیم.

نفر بر در فاصله ۲۰ متری کانال، جایی که ما پناه گرفته بودیم، توقف کرد. یک نفر از نفر بر پیاده شد. به سمت کانال که آمد تازه متوجه شدیم که اینها عراقی هستند، من فرماندهی این بچه‌ها بودم. همه نگاه‌ها به سمت من روانه شد تا کسب تکلیف کنند، با نگاهشان از من سؤال می‌کردند: بزنیم؟ بنشینیم؟ فرار کنیم؟ چه کار کنیم؟

قبل از اینکه حرفی بزنم یکی از بچه‌ها به نام طغیانی (شهید) که کنار من ایستاده بود، معطل نکرد! گلنگدن اسلحه‌اش را کشید و به سمت عراقی‌ها تیراندازی کرد! تیر به پای عراقی خورد، لنگان لنگان پرید داخل پی.ام.پی... نفر بر زرهی هم تخت گاز فرار کرد.

بچه‌ها را در دو تیم چند نفره تقسیم کردیم و از دو طرف کانال به راه افتادیم. خودم در تیمی بودم که می‌بایست به سمتی که نفر بر عراقی فرار کرد، حرکت می‌کردیم. دنبال این بودیم شاید بتوانیم نفر بر عراقی را غنیمت بگیریم تا با آن به سمت محل مأموریت‌مان حرکت کنیم، حدود چهار کیلومتر که جلورفتیم با مسئول محور تیپ، برادر باغبان تماس گرفتیم. گفتم اینجا خبری از نیروهای لشکر ۵ نصر نیست، فقط عراقی‌ها اینجا هستند، او هم خیلی تعجب کرد! بعد از طریق بی‌سیم می‌شنیدم که به نیروهای گردان دستور می‌داد که آرایش بگیرند و آماده درگیری با دشمن را داشته باشند.

نکته قابل توجه این بود که ما هشت نفر نیروی تأمین و پیش قراول این دو گردان شده بودیم و گر نه ممکن بود این دو گردان در محاصره قرار بگیرند! مقداری که جلوتر رفتیم، به خاکریزی ۲۰۰ متری

برخورد کردیم که آن نفربر عراقی پشتش پناه گرفته بود. دقایقی بعد، سه چهار کامیون آیفای حامل سربازان عراقی آمدند پشت همان خاکریز مستقر شدند، تیم ما که برای مأموریت مهندسی وارد منطقه شده بود به غیراز چند قبضه اسلحه کلاش سلاح دیگری نداشتیم تا با آنها درگیر بشیم.

یک گروهان عراقی مقابل ما چند نفر صرف آرایبی کرده بودند. یک دستگاه لودر عراقی هم نزدیک ما رها شده بود! به بچه‌ها گفتم این لودر را سریع تر راه اندازی کنید تا اگر بتوانیم چند تا موضع پناهگاهی برای نیروها بکنیم. بچه‌ها رفتند سراغ لودر. ولی هر کاری کردند لودر روشن نشد! هر لحظه تبادل آتش بیشتر می‌شد. تا ساعت ۲-۱/۵ بعد از ظهر همین گروهان عراقی سه چهار بار، با دو سه دستگاه نفربر زرهی قصد دور زدن و محاصره ما را داشتند که با تیراندای پراکنده همین چند نفر عقب نشینی کردند. احتمالاً آنها از تعداد نیروهای ما اطلاعاتی نداشتند و گرنه اگر می‌دانستند ما ۷، ۸ نفر بیشتر نیستیم کار ما را یکسره می‌کردند.

توی این مدت دو تا کامیون آیفای نیرو به جمع عراقی‌ها اضافه شد. کم‌کم متوجه تعداد نفرات ما شدند، چون فرمانده‌شان با کمال جسارت روی دژ ایستاد و با یک غروری کلاش به دست، جملاتی به زبان آورد که تقریباً متوجه شدیم که می‌گوید: تسلیم بشید! کاری با شما نداریم...

با این رجزخوانی افسر عراقی، اضطراب و احساس اسارت در جمع بچه‌ها نمایان شد. سعی کردم به بچه‌ها روحیه بدم، به آنها گفتم: اولاف می‌زند، با آنها درگیر می‌شیم، فقط یک خشاب برای زمان عقب نشینی و جنگ و گریز نگه دارید! برای برگردان روحیه بچه‌ها دستور دادم به سمت افسر عراقی رگبار ببندند. افسر عراقی با وحشت پرید پشت خاکریز!

آتش پی.ام. پی زرهی عراقی هم بیشتر به سمت گردان‌های پیاده بود که چند کیلومتر دورتر از ما مستقر بودند. ما چند نفر بین گردان‌های تیپ خودمان و عراقی‌ها گرفتار شده بودیم. کلت منوری^۱ داشتم همان جا چال کردم. چون داشتن کلت منور یکی از نشانه‌های فرمانده بودن آن شخص است و اگر به اسارت دشمن می‌افتادم مرا اذیت می‌کردند! گزارش وضعیت خودمان را از طریق بی سیم به برادر باغبان رساندم و گفتم: ما نمی‌توانیم تا شب مقابل عراقی‌ها بایستیم.

او گفت: از دست من هیچ کاری بر نمی‌آید، خودت تصمیم بگیر، یا بمانید یا به هر طریق شده برگردید پیش ما...

۱ - کلت منور: از این اسلحه کمربندی فقط برای شلیک گلوله منور در تاریکی شب، برای هدایت نیروهای خودی و نشان دادن محل استقرار خود به دیگر رده‌های هم‌جوار خودی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

گفتم: می‌تونی برای من آرپی جی بفرستی؟
گفت: تلاش خودم را می‌کنم.

این هواپیماهای قارقاری عراقی‌ها (پی‌سی ۷) هم مدام بالای سر ما مانور می‌دادند. خلاصه تقریباً ساعت سه چهار بعد از ظهر بود که یک نفر آرپی جی زن با قبضه و چند گلوله برای ما فرستادند. قرار شد یکی از ماشین‌ها یا نفربر زرهی عراقی را بزنیم تا وحشتی در دل دشمن ایجاد کنیم. بلکه در پناه آتش گرفتن آن بتوانیم اقدام مؤثری انجام بدیم یا ما چند نفر با آتش سلاح انفرادی، خودمان را به پشت خاکریز برسانیم.

آرپی جی زن روی دوزان نشست و شلیک کرد. متأسفانه گلوله با فاصله کمی از روی نفربر زرهی عبور کرد و آه و افسوس همه بلند شد! دومین موشک را فکر کنم ابدالی (شهید) یا طغیانی (شهید) شلیک کرد. آن موشک نیز به جای نفربر زرهی به دل خاکریز خورد، دوباره گزارشی به برادر باغبان دادم و کسب تکلیف کردم. این بار اصرار داشت که به هر طریق ممکن به عقب برگردیم.

گفتم: سه تا از بیچه‌ها شهید شده‌اند و چند تا مجروح هم داریم. اگر یک ماشین برای ما بفرستی لااقل مجروحین را بیاریم عقب.

گفت: صبر کن ببینم چه کاری می‌توانم انجام بدم؟



سردار شهید حسن خرازی

یکی از فرماندهان گردان پدافند هوایی تیپ به نام آقای عزتی خیلی شجاعت به خرج داد، با یک توپوتا وانت عراقی با سرعت به سراغ ما آمد، سریع همه پریدیم پشت وانت و بدون هیچ توقفی از معرکه فرار کرد، شلیک تیربار عراقی ما را رها نمی‌کرد. صدای وزوز گلوله‌ها را که به بدنه ماشین می‌خورد یا از بالای سر ما رد می‌شد، می‌شنیدم، در همین حال دوباره یکی دوتا از بیچه‌ها مجروح شدند، خودم به سپر توپوتا وانت آویزان شده بودم و چکمه‌هایم روی دژ کشیده می‌شد و مرا روی زمین می‌کشاند، راننده متوجه من بود ولی از ترس گلوله‌های دشمن جرئت ایستادن نداشت، تا اینکه بعد از دور شدن از دشمن، لحظه‌ای توقف کرد و مرا به داخل وانت انداخت و به مسیرش ادامه داد! خودمان را پیش آقای باغبان رساندیم.

بچه‌های گردان هم دو سه بار بمباران شده بودند و تعدادی تلفات داده بودند. وضعیت خوبی حاکم نبود! برادر باغبان گفت احتمالاً باید تا غروب نشده اینجا را خالی کنیم و بچه‌ها را به عقب ببریم! نهایتاً دقایقی بعد به ما گفتند چون الحاق یگان‌ها انجام نگرفته بیایید عقب.



سردار احمد غلامپور

چون با گروه دوم مهندسی که قرار بود در محور طلائی وارد عمل شوند ارتباط بی‌سیم داشتیم، بلافاصله با قایق آمدیم محور طلائی. ظاهراً آن شبی که ما به طلائی رسیدیم وضعیت مناسبی نبود! ابراهیم همت فرماندهی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه تهران در آن منطقه شهید شده بود. حسین خرازی فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه اصفهان هم در حین نبرد دستش قطع شده بود!

آقای علیرضا عندلیب، از مهندسی قرارگاه و دوستان دیگر ما را خواستند و گفتند: برید سمت جزیره مجنون هورالعظیم، دیگر کسی نمانده، بچه‌ها همه زخمی شده‌اند، داخل جزیره یکسری کمپرسی‌های آبی‌رنگ عراقی‌ها بود، ۳-۴ تا بلدوزر عراقی را هم در ضلع جنوبی جزیره به غنیمت گرفته بودند که با همین دستگاه‌ها مقابل پاتک دشمن ایستاده بودند.

سه چهار شب در آنجا خاکریزی می‌زدیم که برادر احمد غلامپور فرمانده قرارگاه کربلا مستقیماً روی فرکانس بی‌سیم من آمد و گفت: پوررحیم! امشب باید فلان جا را خاکریزی! چی لازم داری؟ گفتم: سوخت نداریم.

دستور دادند با ۲۰ لیتری توسط قایق برای ما سوخت آوردند. ما در آن محور با همین ۳-۴ دستگاه بلدوزر و چند قبضه تفنگ ۱۰۶ م.م با باقی مانده نیروهای دیگر یگان‌ها از جمله لشکر ۸ نجف سپاه و لشکر ۳۱ عاشورا سپاه، یک خط دفاعی ایجاد کردیم.

بعد از اینکه لشکر ۲۷ و ۱۴ سپاه در محور طلائی موفق به عبور نشدند، دوباره به ما گفتند: امشب برید سمت طلائی و خاکریزی در آن سوی کانال (احتمالاً کانال قانع) بنزید، برادر مهدی معقولی (شهید) و جعفر صالحی (شهید) که در میدان مین گیر کرده‌اند، مأموریتشان این بوده که یک پل روی این کانال بنزند. تماس و خبری هم از آنها نداریم، تو برو یک سری بزن، ببین چه خبر است، اگر می‌شود، برو خاکریزی بزن.

به همراه شهید کاظمینی، مسئول اطلاعات عملیات گردان مهندسی تیپ ۴۴ با یک

موتورسیکلت حرکت کردیم. به آقای علی اکبر عطایی فرمانده یکی از گروهان های گردان مهندسی تیپ گفتم: ۷-۸ دستگاه لودر و بلدوزر آماده کن، بیا کنار دژ پناه بگیر. بعد از شناسایی منطقه دوباره با تو تماس می گیرم که چه کار باید بکنی؟ ساعت تقریباً ۱۱ شب بود. حدود دو کیلومتر که از روی دژ با موتورسیکلت رفتیم جلو. چون آتش دشمن زیاد بود! از پایین دژ ادامه مسیر دادیم.

هنوز به کانال نرسیده بودیم که به خاکریزی رسیدیم. تصور من این بود که ۴۰۰-۳۰۰ نفر در این خط دفاعی می جنگند. یک کیلومتر به خط مانده بود که دیدیم نه با موتور می شود رفت جلو و نه پیاده! تیربار دولول پدافند هوایی عراقی مستقر روی دژ اجازه حرکت نمی داد! به صورت تیر تراش کف دژ را می زد! با چه مکافاتی سینه خیز این مسیر را تا پشت خاکریز رفتیم. به محض اینکه خودمان را به آن طرف خاکریز انداختیم، شاهد صحنه عجیبی شدیم! یا ابا الفضل (ع)، صدها شهید و زخمی بد حال غریبانه روی زمین افتاده اند؟! شوکه شدم!

ظاهراً شب اول رزمندگان لشکر ۲۷ و شب دوم نیز بچه های لشکر ۱۴ به خط دشمن زده بودند ولی هیچ کدام موفق به عبور نشده و مجبور به عقب نشینی شده بودند، تازه متوجه شدم که ما اینجا خط دفاعی نداریم، اصلاً کسی پشت خط نبود! از شلیک عراقی ها متوجه شدم که عراقی ها در فاصله تقریبی ۱۰۰ متری اینجا مستقر هستند، با شلیک گلوله های مورتور عراقی ها توانستیم منطقه را ببینیم و شناسایی کنیم. از همان جا با آقا مجید برزمهری و علیرضا عندلیب در قرارگاه تماس گرفتم و از شهدایی که آنجا روی زمین افتاده بودند، گزارشی دادم و گفتم با این وضعیت نمی شه کار مهندسی انجام داد! ولی آقایون می گفتند: تو کاری به آنها نداشته باش، تو کار خودت را بکن، ظاهراً چون من با کُذ و رمز صحبت می کردم درست متوجه حرف من نمی شدند!

یادم هست رزمنده ی مجروحی در آن تاریکی از بین زخمی ها پایم را گرفت و می گفت: برادر! دو شب است ما اینجا هستیم، کسی نیامده، چه کار کنیم!؟

هرچه قدر شرایط آنجا را از طریق بی سیم به قرارگاه می گفتم، آنها همچنان می گفتند: تو کار خودت را بکن، تنگه ی خیبر را بچسب، تا اینکه از مهندسی قرارگاه آقای علیرضا عندلیب از طریق بی سیم با من تماس گرفت و گفت: آقای پوری رحیم! کار تو بسیار مهم است، اینها را ول کن و بحث خودت را ادامه بده،

گفتم: حتی اگر قرار باشد وظیفه خودم را انجام بدم، همین شهدا و مجروحین مزاحم کار من هستند، وگرنه اینجا ۸-۷ تا لودر و بلدوزر می بینم، نیازی به آوردن دستگاه هم ندارم. دوسه تا راننده برام بفرستید، خودمان تا صبح این کار را انجام می دهیم.

گفت: بین؛ می تونی آنجا جهانگیر شیردم را پیدا کنی؟ خبری از شیردم نیست!
هر چه گشتیم، شیردم را پیدا نکردیم، البته همه آنها شیر بودند ولی شیرهایی که به خاک و خون افتاده بودند، گفتم: شیردم را پیدا نکردم.

گفت: آقای معقولی را چطور؟ معقولی قرار بود آنجا به همراه جعفر صالحی (شهید) مسئول مهندسی لشکر ۱۷ یک پل بزنند، بین اگر پل را زده اند به ما خبر بده.

هر چه گشتیم کسی را پیدا نکردیم. تنها چیزی که کنار کانال پیدا کردیم، یک جیب میول بود. جنازه یک شهید روی آن افتاده بود که نصف تن او رفته بود، ترکش زیادی خورده بود و معلوم بود حجم آتش دشمن زیاد بوده.

گفتم: پلی اینجا دیده نمی شه.
گفتند: آقا بزرگ! گفته اند اینجا تنگه ی خیبر است، بین چه کار می تونی بکنی، هر چه فکر کردم، دیدم اینجا با دو تا بلدوزر هیچ کاری نمی تونم انجام بدم، ضمن اینکه اول باید یک گروه بیاد تمام این شهدا را به طرف جمع کنیم. شلیک گلوله های آرپی جی عراقی ها هم از بالای سر ما رد می شدند. سر را نمی توانستیم بالا بیاریم، چه برسد به بلدوزری با ارتفاع ۴ متر را بیاری اینجا و خاکریز بزی!

سعی کردم به هر طریق خودم را به قرارگاه برسانم تا وضعیت را کاملاً توضیح بدم. با سینه خیز خودمان را به موتورسیکلت رساندیم. به سمت قرارگاه حرکت کردیم. ظاهراً آنها یک آمبولانس برای انتقال مجروحین به سمت ما فرستاده بودند. از وسط دژ به همراه کاظمینی با موتور در تاریکی شب حرکت می کردیم که به یکباره چشمانم سیاه شد و رفتیم هوا! وقتی که آمدیم پایین، خودم را زیر ماشین دیدم، متوجه شدم با آمبولانسی که درخواست کرده بودیم، از مقابل تصادف کردیم، دوسه تا مشیت به بدنه ماشین زدیم تا مرا زیر نگیرد، راننده آمبولانس پیاده شد و مرا از زیر آمبولانس بیرون کشید و کاظمینی هم سالم گوشه ای افتاده بود، من از ناحیه بینی و صورت زخمی شده بودم.

خون به شدت می پاشید، با چفیه ی خودم خون روی صورتم را پاک کردم و بلند شدم تا سوار موتور بشم، راننده آمبولانس وحشت کرده بود و مبهوت نشسته بود، هر چه به او می گفتم، برو جلو مجروح ها

را بیار عقب، از جاش تکان نمی خورد، به کاظمینی گفتم، من با موتور می رم قرارگاه. آمبولانس را بردار و برو بچه های مجروح را بیار عقب.

آدم قرارگاه. آقای مجید برزمهری و آقای علیرضا عندلیب و دوستان قرارگاه تا مرا دیدند، شوکه شدند! کمی صدایم را بلند کردم و گفتم: این چه حرفی است؟! به من اعتماد ندارید که از توی میدان



سردار شهید حیدرپور

می گم نمی شه کار کرد، شما مدام روی حرف خودتون پافشاری می کنید! لحظاتی نگذشت که آقا رحیم صفوی گفتند دیگه جلونرید.

کاظمینی هم با آمبولانس چند تا از بچه های مجروح را سوار می کند و در همان جا گلوله ای به دستش اصابت می کند. درحالی که به شدت مجروح می شود ۷، ۸ مجروح را به عقب منتقل می کند.

چند شب بعد با سیف الله حیدرپور از فرماندهان محور عملیاتی تیپ ۴۴، سوار بر جیپ میول رفتیم سری به خط بزنیم. در مسیر حرکت نگاهم افتاد به انعکاس ماه بر کف زمین! تعجب کردم! به حیدرپور گفتم: حاجی! یک چیزی می خوام بگم، به من نخندی؟ گفت: چی؟

گفتم: یک ماه بالاست، یک ماه هم روی زمین است! نگاه کرد و پایش را روی ترمز گذاشت و ایستاد. گفت: بله! این عکس ماه است که در آب افتاده! از ماشین پیاده شدیم تا ببینیم چه خبره؟ پایم داخل آب رفت! ابتدا فکر کردم جاده را اشتباه آمدم، ولی بعد متوجه شدم دشمن گوشه ای از دژ را بریده و آب را به سمت ما روانه کرده! آب بسیار آرام و آهسته به سمت نیروهای خودی پیشروی می کرد.

سریع رفتیم داخل خط و دیدیم بچه های تیپ ۱۸ الغدیر از رزمندگان استان یزد داخل سنگرها در حال استراحت و خواب هستند. تازه رسیده بودند و سنگر گنده بودند همه از خستگی در سنگرها خوابشان برده بود. آنها را بیدار کردیم که بلند شید! آب داره زیر پای شما میاد! آقای توکلی رئیس ستاد تیپ الغدیر با روحیاتی که داشت، بچه ها را با یک مکافات به عقب منتقل کرد.

آنجا به گردان مهندسی تیپ ما مأموریت دادند تا با احداث دژی جلوی این آب را بگیریم. برای جلوگیری از پیشروی آب دو تا کار مهندسی کردیم. چون آب از دو مسیر در حال پیشروی بود قرار شد وسط اینها را یک خاکریز بزنیم. البته خاکریز جلوی آب را نمی گرفت، ولی گفتند فعلاً خاکریز را بزنید تا یک فکری بکنیم و یک دژ جلوی آب بزنیم.

آقای علی اکبر عطایی فرمانده گروهان مهندسی را مأمور کردیم تا با دو دستگاه مهندسی این کار را انجام دهد. چون خاک آنجا حالت رُس داشت و آب نفوذ نمی کرد، آب حرکت می کرد. یک مقدار که می کنند زمین زود اشباع می شد! یادم هست آقای عطایی که تازه ازدواج کرده بود، ساعت نامزدی اش داخل آب افتاده بود، خیلی ناراحت شد! گفت: امانت همسرم را خوب نتوانستم نگه دارم!



علی اکبر عطایی

شب بعد، با ۱۵-۱۰ دستگاه کمپرسی و ۱۰ دستگاه ماشین آلات ۳-۲ کیلومتر عقب تر شروع کردیم به خاکریز زدن، آتش دشمن زیاد بود و کمپرسی ها در تاریکی باید خاک را از عقب به خط منتقل می کردند. جلوی ما نیروی خودی مستقر نبود. ساعت دو نیمه شب بود. من کنار یکی از این کمپرسی ها ایستاده بودم. رادیوی کمپرسی روشن بود. نمی دانم شب میلاد امام رضا (ع) بود یا شب تولد امام جواد (ع)، رادیو می گفت: من از حرم امام رضا (ع) گزارش می کنم، در این شب مبارک جای همه ی شما در حرم امام رضا (ع) خالی است. ناگهان دلم شکست، گفتم: یا امام رضا (ع)! چه می شد ما هم در چنین شبی آنجا می بودیم و به پابوس شما می آمدیم؟ دقایقی نگذشت که یک گلوله خمپاره کنار ما به زمین خورد! راننده ی کمپرسی از ماشین پرید پایین.

من هم که روی زمین دراز کشیده بودم وقتی خواستم از زمین بلند بشم، دیدم توان حرکت ندارم! شلوارم پاره و پایم غرق خون شده بود! نگاه کردم، دیدم ساق پایم ترکش خورده! آن را با چفیه بستم و به راننده ی کمپرسی گفتم مرا تا پیش جیپ میول که دو کیلومتر عقب گذاشته بودم، ببر. با چه مشکلاتی روی رکاب کامیون ایستادم و خودم را به جیپ میول رساندم. به آقای معتمدی مسئول پشتیبانی گردان مهندسی گفتم: سوئیچ ماشین را بگیر تا من سری به عقب بزنم و برگردم. گفت: عقب برای چه؟!

در آن تاریکی خوب که نگاهی به من انداخت متوجه مجروحیتم شد و گفت: پایت چی شده؟! گفتم: به نیروها چیزی نگو! خودت برو کمپرسی ها را هدایت کن. من با همین کمپرسی می رم کنار اورژانس پیاده می شوم و بعد از پانسمان سریع برمی گردم.

وقتی به اورژانس رفتم، سریع مرا داخل آمبولانس گذاشتند و به عقب منتقل کردند. در بین راه از هوش رفتم! وقتی به هوش آمدم، دیدم در جمع زیادی از مجروحین در فرودگاه اهواز هستم، مرا روی برانکارد خوابانده بودند. مدام به خواب می رفتم. یک بار هم داخل هواپیما متوجه خودم و تعداد زیادی مجروح شدم.

شب بود در حال تخلیه از هواپیما توسط دو نفر، پیش خودم گفتم؛ خدا کند اینجا اصفهان باشه تا سری هم به خانه بزنم! نگاهم افتاد به آمبولانسی که روی درِ آن نوشته شده بود: «آستان قدس رضوی»! فوراً یاد چند ساعت پیش افتادم که آرزوی زیارت و پابوسی امام رضا(ع) را کردم...»



کریز دوجداره در خط مقدم جنگ در جبهه جنوب



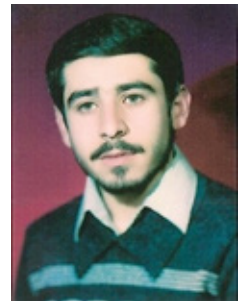


مهندسی رزمی، همیشه و همه جا!

راوی: علی اکبر عطایی، از مهندسی رزمی سپاه

«... بعد از تثبیت مواضع عملیات والفجر ۴ در منطقه مرزی مریوان، گردان مهندسی تیپ ما (۴۴)

قمر بنی هاشم.ع.) به منطقه‌ی سومار و نفت شهر منتقل شد. طبق برنامه قرار بود منطقه را برای یک عملیات آفندی آماده‌سازی کنیم. یکی از همان روزها حوالی نفت شهر به ما خبر دادند که سریع خودتان را به رقابیه برسانید! به سرعت با انتقال تجهیزات مهندسی تیپ در منطقه‌ی رقابیه مستقر شدیم. در جلسه‌ای اعلام شد که قرار است در منطقه‌ی طلائییه و هورالعظیم عملیات انجام شود. توجیه اولیه شدیم. گردان مهندسی را در رقابیه مستقر کردیم.



شپید علی صبوری

اواخر بهمن ۱۳۶۲ بود که به اتفاق برادر عزیزمان آقای علی اکبر پوری رحیم (فرمانده گردان مهندسی تیپ ۴۴) و برادر علی صبوری فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۲۷ به منطقه‌ی درّ طلائییه رفتیم.

تیپ ۱۸ الغدير سپاه یزد در منطقه مستقر بود. بحث اولیه این بود که در محور طلائییه به علت اینکه بین درّ ما و درّ دشمن فاصله زیادی بود. در اولین شب عملیات با احداث خاکریزی خودمان را به پشت میدان مین و موانع دشمن برسانیم تا برای خیزبندی گردان‌های مانوری، زمان را از دست ندهیم.

ابتدا از سمت منطقه‌ی بُستان در مسیر پاسگاه‌های بزرگ و شهابی وارد منطقه طلائییه شدیم. قرار شد شب بعد از آن روزی که آنجا بودیم، من و مسئول اطلاعات عملیات گردان مهندسی برادر منصور کاظمینی (شهید) به همراه دو نفر از بچه‌های لشکر ۲۷ و دو نفر هم از بچه‌های اطلاعات قراگاه کربلا یک شناسایی دقیق از موقعیت و موانع دشمن داشته باشیم تا در همان شب اول عملیات برای احداث ۴ کیلومتر خاکریز با مشکل اساسی مواجه نشویم.

در حین شناسایی علاوه بر استفاده از نقشه و قطب‌نما به صورت قدم‌شمار منطقه را بررسی

می‌کردیم تا دقیقاً مسیر مأموریت خود را در شب عملیات توجیه شویم. در دو مرحله، عملیات شناسایی ما انجام شد و بر منطقه مسلط شدیم. قرار بود یک قسمت را مهندسی لشکر ۲۷ انجام دهد و گردان مهندسی ما محور ۴ کیلومتری را که مشکل تریود و دقیقاً در پیچ آن کانال آب و دژ قرار گرفته بود، خاکریز بزنیم.

البته قبل از عملیات خیبر، مأموریت بسیار حساس و مهمی را به گردان مهندسی تیپ ما محول کرده بودند تا در عمق مواضع دشمن کنار دجله (روطه) عمل کند. بر این اساس آقای پوری رحیم (فرماندهی گردان مهندسی) به اتفاق چند نفر از راننده‌های لودر و بلدوزر به همراه گردان‌های پیاده خط شکن رفتند جلو تا با غنیمت دستگاه‌های مهندسی غنیمتی، عملیات مهندسی را در آن منطقه انجام دهند!

قرار شد با بقیه استعداد مهندسی تیپ، کار را تقسیم کنیم. یعنی چهار کیلومتر خاکریز به دو قسمت، با مسئولیت بنده و برادر کاظمینی تقسیم شد. یک گروهان پیاده هم از تیپ ۱۸ الغدیر به ما مأمور شده بود تا امنیت ما را تأمین کنند.

چون فاصله‌ی بین خط خودی و دشمن خیلی زیاد بود، کمین عراقی‌ها هم خیلی جلو بود. شبی که شناسایی رفته بودیم، نشانه‌هایی گذاشته بودیم تا شب عملیات راهنمای حرکت دستگاه‌های مهندسی باشند و باعث سرعت بخشیدن حرکت ما شوند.



نصرت کاشانی

در عملیات شناسایی، نوع زمین و عوارض، پستی‌ها و بلندی‌ها، فرورفتگی و کانال و سنگرها را بررسی می‌کردیم. تا در مسیر حرکت، دستگاه سنگین مهندسی در جایی نپید. چون آن منطقه نزدیک هورالعظیم بود، بعضی جاها حالت باتلاقی داشت. مسیرهایی انتخاب کرده بودیم که دشمن تسلط مستقیم به ستون ما نداشته باشد. طبق برنامه، قبل از عملیات دستگاه‌های مهندسی ما در خط اول

نبرد مستقر نشدند. خاکریزی قبل از دژ طلائی زده شده بود که دستگاه‌ها را آنجا مستقر کرده بودیم. قرار بر این بود حرکت ما از نقطه‌ی رهایی، بنا به دستور برادر نصرت کاشانی مسئول مهندسی قرارگاه نجف باشد.

در قدم اول آمدم پشت دژ طلائی مستقر شدیم. برنامه این بود که یک نقطه از دژ مستحکم را شکاف بزنیم تا دستگاه‌ها و ماشین‌های مهمات و تدارکات بتوانند عبور کنند. طبق برنامه به محل

رسیدیم و یک قسمت کار را منصور کاظمینی با بلدوزر ریپر انداخت و رفت جلو. ما هم از قسمت دیگر کار را شروع کردیم.

اگر از من پرسند، بدترین نقطه از نظر حجم آتش دشمن که در دوران دفاع مقدس دیدی کجا بود؟ می‌گم در طلائیة بود! آتشی شدید و وحشتناک! چنان آتشی از داخل سنگری به سمت ما روانه می‌شد که هیچ موشکی نمی‌توانست آن را خفه کند! دو سال بعد از جنگ موقعی که ارتش صدام به کویت حمله کرد و ما در خط مرزی با عراقی‌ها پسر خاله شده بودیم، رفتم این سنگر را دیدم، سنگرهای دوطبقه و بتنی که تیربارهای چهارلول و دولول از داخل آن شلیک می‌کردند.

تیم ما شش دستگاه بلدوزر و چهار دستگاه لودر داشت. کار را که شروع کردیم ابتدا مسیر را برای بچه‌های پیاده مشخص کردم تا بدانند کدام موانع را باید از سر راه بردارند و سرکوب کنند. شاید ۱۵۰ متر خاکریز زنده بودیم که دیدم یکی از بلدوزرها ایستاد! فوراً به برادر بابایی که معاون من بود گفتم: برو ببین چرا دستگاه کار نمی‌کند.

بابایی یک بسیجی شجاع و نترسی بود. سریع رفت و خبر آورد که برادر محمدی راننده بلدوزر مجروح شده. آقای بابایی گفت: خودم می‌رم کار را ادامه می‌دم.

در این گیرودار یک آمبولانس که راهش را گم کرده بود از راه رسید. با داد و بیداد، این راننده مجروح را داخل آمبولانس گذاشتم و به راننده گفتم: جای شنی بلدوزرها را بگیر و برو عقب، می‌رسی به پشت دژ. نیم ساعتی نگذشت که دوباره همان بلدوزر ایستاد، دیدم بابایی هم از ناحیه پا بدجوری تیر خورده! خیلی خونریزی داشت. او را از بلدوزر پایین کشیدم و گوشه‌ای خواباندم و اونو سپردم به فرماندهی گروهان پیاده که در اختیار ما بود. برای سومین بار کمکی راننده لودر را گذاشتم روی بلدوزر تا عملیات خاکریز زدن را انجام دهد. آمدم بالای سر بابایی، حالش خوب نبود! التماس می‌کرد مرا به یک جایی برسان، خیلی ناراحت شدم، خیلی هم او را دوست داشتم. برای گروهان یک وزنه‌ای بود! آدم پرتلاش و نترسی بود. کار را به فرمانده گروهان پیاده سپردم و بابایی را با چه زحمتی سوار موتورسیکلت کردم و او را تا پشت دژ رساندم تا خودرویی او را به اورژانس برساند.

خودم سریع برگشتم پیش بچه‌ها. به لطف خدا کار بدون تلفات پیش رفت. تا قبل از روشنایی صبح دو کیلومتر خاکریز زده شد و مأموریت ما اجرا شد.

به دستور برادر نصرت کاشانی به کمک مهندسی لشکر ۲۷ رفتیم و به کمک هم یک خاکریزی زدیم. هوا هم روشن شده بود. آقای کاشانی هم یک مقدار نگران شده بود. دستور داد بیاید پشت

دژ. هنوز عملیات اصلی مان را انجام نداده بودیم که این دستگاه‌ها به داخل میدان مین رفته بودند! خوشبختانه همه را کشیدیم بیرون و آمدیم عقب.

گردان مهندسی تیپ ما با قرارگاه کار می‌کرد. دوباره جلسه‌ی مهندسی قرارگاه برگزار شد، گفتند امشب عملیات ادامه پیدا می‌کند. قرار بود در کانال آبی با ۲۵ متر عرض که بعد از میدان مین دشمن بود از این پل‌های نفروکوثری (تصویر مقابل) از جنس یونولیت به صورت شناور نصب کنیم تا نیروها از این کانال عبور کنند و به جزیره‌ی جنوبی وصل شویم و مسیر را باز کنیم. پل‌هایی در قطعات ۲/۵ متری.



گفتند: باید ده پل ببریم و همان جا مونتاژ و نصب کنیم.

گفتیم: آنجا دشمن اجازه و فرصت مونتاژ به ما نمی‌دهد!

در نتیجه قرار شد در پشت خط آنها را مونتاژ کنیم و افراد قطعات پل را بردوش گرفته و ببرند جلو. آقای کاشانی چهل نفر نیروی مورد نیاز برای انتقال این پل‌ها را تأمین کرد. بچه‌های تخریب شروع به معبرزدن کردند. آن قدر در آن شب عراقی‌ها آتش ریختند که زمان از دست رفت و کار به روز کشیده شد! اجباراً آن شب، عملیات لغو شد. گفتند فردا شب حتماً به کانال می‌زنیم. بچه‌هایی هم که از سمت جزیره آمده بودند، تحت فشار بودند. قرار شد هر طور که شده این کار انجام گیرد.

شب قبل بچه‌های تخریب معبر را باز کرده بودند ولی طناب‌های معبر را جمع نکرده بودند! فردای

آن روز دشمن معبر را تشخیص داد! لذا شب دوم تمام آتش خود را روی این معبر کم عرض متمرکز کرد و با ثبت مختصات معبر، به محض ورود نیروها به داخل معبر با آتش سنگین دشمن روبرو شدند. بچه‌هایی که مسئول انتقال پل‌ها بودند آماده شدند تا با حمل پل‌ها وارد معبر شوند. به یک باره دشمن چنان آتشی در این مسیر کم عرض ریخت که امکان حرکت و عبور را از همه گرفت، به دستور آقای کاشانی دستگاه‌ها را آماده حرکت کردیم تا به محض موفقیت و عبور گردان‌های پیاده به سمت کانال حرکت کنیم... در این وضعیت خبر رسید آقای کاشانی مجروح شدند.

خلاصه، عملیات عبور انجام نگرفت و بعد از شهادت تعداد زیادی از نیروها در جهنم معبر، همه مجبور به عقب‌نشینی شدند، پل‌ها هم همان جا ماند. مجدداً گفتند لشکر ۲۷ قراره آنجا عملیات کند. مهندسی تیپ شما هم مهندسی لشکر پشتیبانی کند ولی عملیات لشکر ۲۷ لغو و قرار شد به جای شب، در روز عملیات عبور با یگان زرهی انجام گیرد.

یگان ۲۰ زرهی رمضان یا ۲۸ زرهی صفر وارد منطقه شدند تا وارد عمل شوند. ما هم به عنوان مهندسی همراه آنها حرکت کردیم. ولی بنده به این نوع مانور دید مثبتی نداشتم! خیلی نگران بودم! ما در قالب یک تیم با ۶-۵ دستگاه لودر و بلدوزر آماده حرکت شدیم. همین طور که تانک و نفربرهای زرهی می‌رفتند جلو و شلیک می‌کردند ما هم قاطی اینها می‌رفتیم جلو.

در همان ابتدای کار یک گلوله به یکی از لودرها اصابت کرد. دود و گردوغبار بلند شد، سریع رفتیم سراغ راننده لودر، صدا زدیم: احمدی! سالمی؟

گفت: بله، ولی حال خوب نیست!

آتش دشمن هر لحظه بیشتر می‌شد تا اینکه بعد از ۲ ساعت، دیدم از شش دستگاه مهندسی گردان فقط یک دستگاه سالم مانده، دو دستگاه تانک و یک دستگاه نفربر زرهی هم منهدم شدند. آن روز هم کاری از پیش نبردیم.

دوباره گفتند لشکر ۲۷ قرار است از روی دژ کنار هور عملیات انجام دهد. شما باید با ۴-۳ دستگاه لودر و بلدوزر بعد از شکستن خط برید جلو. موانع را بردارید و راه را باز کنید تا ارتباط بین دژ و جزیره برقرار شود. رفتیم جلو، دژ پله‌ای بود، یک پله بالا، یکی پایین. ما روی پله‌ی پایینی آن سمت هور بودیم. آتش دشمن خیلی سنگین بود، هر جا می‌رفتی بالاخره گلوله و ترکش به یکی می‌خورد، دژ شده بود سیل دشمن، برگشتیم عقب.

قرار شد فردا شب دوباره همراه بچه‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع) وارد عمل شویم. خیلی

دلم می‌خواست برم جلو ببینم چه خبره که کار این‌طور قفل شده؟! با کاظمینی (شهید) سوار بر موتورسیکلت رفتیم خط جلو. دیدیم تمام بچه‌های لشکر ۲۷ مثل گل پرپر روی زمین افتاده‌اند، کسی از آنها باقی نمانده بود، از بین مجروحین یک مرد میان‌سالی که تیرو ترکش خورده و موج انفجار هم او را گرفته بود و پاهایش پانسمان شده بود! تا ما را دید صدا زد: برادر! برادر! گفتم: بفرما!

گفت: من کدام طرف موضع بگیرم؟! (می‌خندد)

گفتم: از هر طرف که دلت می‌خواد موضع بگیر!

چون توی آن وضعیت، دشمن از هر سمت شلیک می‌کرد!

آن شب هم سپری شد. روز بعد آقای پوری رحیم (فرماندهی گردان مهندسی تیپ) از منطقه روطه در شرق دجله آمد سمت ما. در این شرایط سخت فرمانده تیپ برادر کریم نصر هم مجروح و قطع نخاع شد. بلافاصله، برادر محمدرضا زاهدی را به‌عنوان فرماندهی تیپ معرفی کردند. برای چندمین بار قرار شد گردان مهندسی تیپ ما همراه لشکر ۱۴ امام حسین (ع) وارد عمل شود.



کریم نصر

دوباره روی همان دژ. انگار دژ در قباله‌ی ما نوشته شده بود! هریگانی قصد عملیات در آنجا را داشت ما هم باید در کنار آنها باشیم، به همراه علی اکبر پوری رحیم و منصور کاظمینی رفتیم آنجا، گلوله‌ی تانک دشمن از هر سوبه سمت دژ شلیک می‌شد، یک گلوله روی جاده خورد. یک ترکش بزرگ به دست کاظمینی اصابت کرد، دستش فقط به یک پوست آویزان بود، روی زمین افتاده بود. او آدم نحیفی بود. خون هم حسابی ازش می‌آمد، توان بلند شدن نداشت، کاری از دستمان برنمی‌آمد. نمی‌دانستیم چه باید بکنیم، او را هم نمی‌خواستیم رها کنیم بریم.

گفتم: بلند شو با موتور تورا ببرم.

گفت: نمی‌تونم بلند بشم.

مدام هم امام زمان را صدا می‌زد! با حالت جدی به او گفتم: بلند شو ببینم، بچه‌ها شهید می‌شن، امام زمان (عج) را نمی‌بینند، تو یک ترکش کوچک خورده‌ای می‌خواهی امام زمان (عج) را ببینی؟! امام زمان کجا بود اینجا؟! اگه امام زمان (عج) اینجا بود، به فریاد ما می‌رسید (می‌خندد). خلاصه، کاری با او کردیم که از جاش بلند شد و او را با موتور بردیم عقب.

برای مأموریت جدید، یک شونوک از هوانیروز ارتش آمد و ۱۲ نفر از بچه‌های گردان مهندسی را به همراه مقداری ابزارآلات و سلاح سبک سوار کرد و به جزیره‌ی مجنون جنوبی در هورالعظیم بُرد. روی یک پد نشست. آن موقع هنوز دشمن جزیره‌ی مجنون جنوبی را آب نینداخته بود! ما را پیاده کردند. گفتند: یک مقررگاه‌ی هست باید هرطور که شده خودتان را به آنجا برسانید. بالاخره کارگاه مهندسی را پیدا کردیم. چند دستگاه بلدوزر دی ۷ کاتریلار، کمپرسی و یکی دو دستگاه ژنراتور خیلی بزرگ آنجا بود. به بچه‌ها گفتم: برید ببینید کدام یک از این دستگاه‌ها را می‌تونید راه بیندازید! خلاصه، یک لودر کاتریلار ۹۵۰ و هفت دستگاه از این بلدوزرهای غنیمتی را راه انداختیم. هیچ‌کدام هم ریپر (تصویر زیر) نداشتند! که یک ریپر بیندازیم و خاکریز زدن را شروع کنیم. شرایط بسیار سخت و ناجوری حاکم بود! آتش دشمن شدید بود. منطقه محدود و بسته بود. راه پشتیبانی و ارتباطی به عقبه نداشتیم! یک رفیق و بچه‌محل داشتیم به نام آقای کرمانی که در گردان ادوات ضد زره، مسئول تفنگ ۱۰۶ م.م بود. او را آنجا دیدم، گفتم: خبرداری فرماندهی تیپ (کریم نصر) قطع نخاع شده؟



گفتم: بله!

گفتم: حاج علی زاهدی به جای ایشان معرفی شده. الان هم فلان جاست. بیا بریم سری به ایشان

۱ - ریپر: قطعه‌ای دراز و چنگال مانند (کُنگ یا خیش) که در پشت بلدوزر نصب می‌شود و برای شیار زدن زمین استفاده می‌شود.

بزنیم.

رفتیم خدمت فرماندهی جدید تیپ. خودم را معرفی کردم. ایشان گفت: داخل جزیره چه دستگاهی آوردی؟ چه کار مأموریتی به شما واگذار شده؟ گزارشی از دستگاه‌های مهندسی غنیمتی به ایشان دادم و آمادگی خودم را اعلام کردم. بعد از اینکه ما را نسبت به مأموریت جدید تیپ توجیه کرد، گفت: باید امشب برید انتهای جزیره‌ی جنوبی خاکریز بزنید. گفتم: ما آمده‌ایم برای خاکریز زدن، آدم پیش بچه‌ها و آنها را توجیه کردم، به یکی از راننده بلدوزرها به نام مهدی پور گفتم: آقای مهدی پور! من یک قطب‌نما می‌گیرم و می‌رم جلو. شما هم پشت سرم با بلدوزریک تیغ بزن تا مسیر برای خاکریز دیگر بلدوزرها مشخص شود تا خاکریز را در آن تاریکی شب کج نزنند. کار خاکریز را شروع کردیم. کارمان هم خوب پیش می‌رفت ولی چون خاک جزیره خیلی سُست و پودرمانند بود، بایک گلوله توپ و خمپاره تمام زحمات ما صاف می‌شد! مدام باید کارمان را ترمیم می‌کردیم.



آن شب هم صبح شد ولی دشمن محکم دنبال بازپس‌گیری جزایر مجنون بود. تلفات نیروهای ما هم هر روز بیشتر می‌شد، زمزمه عقب‌نشینی به گوش می‌رسید! وضعیت نیرویی یگان‌ها خیلی ناچور شده بود! در این گیرودار پیام امام خمینی (ره) بین رزمندگان دهان‌به‌دهان پیچید! «جزایر باید حفظ شود...»

از اینجا به بعد همه در یک صف مقابل دشمن دست به اسلحه بردیم! دیگر لودرو و بلدوزر کاری از پیش نمی‌برد! ما هم کنار نیروهای محدود پیاده دست به اسلحه شدیم تا جزایر را حفظ کنیم. همین آقای کرمانی دو تا قبضه تفنگ ۱۰۶ م.م آورده بود داخل جزیره، می‌گفت: به ما هم گفته‌اند هر چه دارید، بردارید و برید در امتداد کانال وسط جزیره، کنار آن دژ وسط جزیره یک کانال بود، گفت: این دماغه باید بسته شود که عراقی‌ها نتوانند جلو تر بیایند.

با راهنمایی مسئول تبلیغات تیپ (عباس پیکار) که آمده بود داخل جزیره و مسیر را بلد بود، رفتیم جایی که باید مقابل پاتک تانک‌های عراقی ایستادگی کنیم! تا رسیدیم آنجا، برادر مختاری (شهید) از بچه‌های شهر کرد سپاه فولاد شهر را دیدم. گفتم: چه خبر؟

گفت: تا بخواهی اینجا خبر هست!

گفتم: چه خبری؟

گفت: نیرو نداریم! ۵-۴ نفر بیشتر نیستیم! تجهیزات برای جنگیدن نداریم.

گفتم: ما هم ۸-۷ نفر هستیم! این آقای کرمانی هم ۲ تا قبضه تفنگ ۱۰۶ م.م آورده.

گفت: خیلی خُب! باید یک کاری انجام بدیم.

آقای کرمانی خود را آماده کرد تا با شلیک گلوله ۱۰۶ مقابل تانک عراقی‌ها، خودی نشان دهد! ولی اولین گلوله ۱۰۶ که شلیک شد، یک گلوله‌ی تانک به این ۱۰۶ زدند و رفت هوا، چند دقیقه بعد دومین قبضه ۱۰۶ را هم زدند! آقای کرمانی و نیروهایش نیز همه مجروح و درب و داغون شدند.

غروب که شد نفسی کشیدیم تا در پناه تاریکی شب استراحتی کنیم، ولی آتش در این کانال کم نشد، آقای مختاری، فرماندهی گروهان پیاده گفت: ما باید اینجا برای صبح کمین بگذاریم چون اول صبح تانک‌های عراقی به سراغ ما میان، باید روی دژ چند سنگر احداث کنیم. بچه‌های مهندسی شبانه ۴-۳ تا سنگر در دل دژ درآوردیم. یکی از بچه‌های مهندسی را آن شب موج شدید انفجار گرفت. این هم برای ما دردسر شد! چون حواسش دست خودش نبود، هر لحظه ممکن بود به سمت عراقی‌ها! یکی گفت: با چفیه دست و پای او را ببندیم. به هر طریق آن شب او را مهار کردیم. خودم هم حالم بد شده بود. یک ترکش ریزه به سرم خورده و پلک چشمم پایین افتاده بود.

هوا کم‌کم روشن شد. نماز صبح را که خواندیم به یکباره تمام این بیابان، مملو از تانک و نفربر رزهی و نیروهای پیاده عراقی شد! آماده نبردی سخت و نابرابر می‌شدیم. ما هم با یک قبضه تیربار گرینف روسی و ۲ تا آرپی جی ۷ و ۴-۳ قبضه اسلحه کلاشینکف در کنار دیگر نیروها روی دژ، سنگر گرفته

بودیم. وضعیت عجیبی بود! نیروهای پیاده عراقی در یک زمین مسطح و اسلحه به دوش سرشان را انداخته بودند پایین و همین‌طور می‌آمدند جلو؟! انگار آمده بودند پیاده روی!

درگیری شروع شد. من پشت تیربار نشسته بودم. کمی که به خودم آمدم احساس کردم که ۱۱ تا نوار فشنگ گریئن زده‌ام! نیروهای پیاده عراقی مثل کلاغ روی زمین می‌افتادند! تانک‌های عراقی‌ها هم مدام می‌زدند! به امینی گفتم: بلند شو تانک را بزن! ایشان بلند شد و یک گلوله آرپی جی ۷ شلیک کرد. نگاهمان به تانک عراقی بود و منتظر اصابت موشک آرپی جی به تانک بودیم که در همان لحظه یک تیر مستقیم به سرامینی خورد و نقش بر زمین افتاد و درجا شهید شد! حالا یکی موج انفجار گرفته و نمی‌دانیم کجاست، این یکی هم شهید شده. در این نبرد مختاری و مستأجران نیز مجروح شدند. نزدیک ظهر بود من تمام فشنگ‌های تیربار را تمام کرده بودم. عراقی‌ها هم جای خودشان ایستاده بودند.

نمی‌دانم چه شده بود که وقتی چشمانم را باز کردم و به هوش آمدم خودم را روی تخت بیمارستان اهواز دیدم^۱...».



گردان مهندسی جهاد نجف آباد در نبرد خیبر

راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...حدود یک هفته به شروع عملیات خیبر مانده بود که طی جلسه‌ای در قرارگاه کربلا به ما (مهندسی جهاد نجف آباد) مأموریت دادند که در منطقه‌ی جُفیر مستقر شویم. امکانات ما در منطقه دهلران بود. فردای آن روز تمام تجهیزات را به منطقه‌ی مأموریت منتقل کردیم. سمت راست سه راهی جاده‌ی جفیر، خیلی سریع یک قرارگاه احداث کردیم. همان جایی که بیمارستان صحرایی خاتم الانبیاء (ص) بود.

فقط یک هفته فرصت داشتیم تا با منطقه آشنا شویم. قبلاً از منطقه کوشک به پایین مستقر بودیم و به آن منطقه آشنایی داشتیم ولی منطقه را از طلاییه به بالا و حوالی هور، اولین بار بود که حضور پیدا می‌کردیم. مأموریتی که به ما داده بودند با شروع عملیات، عبور از حدفاصل پاسگاه طلاییه‌ی خودمان و دژ مرزی عراق به طرف کانال زوجی^۱ بود. به عبارتی ما باید به طرف القَرنه در شرق دجله حرکت می‌کردیم.

آن زمان، من فرماندهی گردان مهندسی امام علی (ع) جهاد نجف آباد بودم که این مأموریت را به گردان ما دادند. لشکر ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید) در آن محور وارد عمل می‌شد و لشکری که عملیات عبور از خط دفاعی را انجام می‌داد و به سمت هدف اصلی حرکت می‌کرد، لشکر ۸ نجف به فرماندهی احمد کاظمی (شهید) بود که قرار بود در منطقه‌ی القَرنه خط پدافندی تشکیل دهد.

بالاخره سوم اسفند ۱۳۶۲ عملیات آغاز شد. مقاومت دشمن باعث شد که شب اول عملیات، گردان مهندسی ما نتواند هیچ حرکتی انجام دهد. فقط یک سری خاکریزهای مقطعی بین دژ مرزی عراق و ایران، چسبیده به دیواره‌ی شرقی - غربی هور ایجاد کردیم. یعنی از دیواره‌ی شرقی - غربی هور به طرف پاسگاه‌های طلاییه‌ی قدیم و جدید و انتهای جاده‌ی آسفالت مرزی خودمان بود. شب اول عملیات، فقط سه دستگاه لودر را توانستیم عبور دهیم ولی با رسیدن به منطقه‌ی

۱- کانال زوجی: کانال‌هایی که آب دریاچه پرورش ماهی را کنترل می‌کردند.

باتلاقی هیچ خاکریز یا حرکتی را نتوانستیم انجام دهیم. شب دوم عملیات، به همراه مهندسی لشکر ۱۴ تصمیم گرفتیم به هر طریق ممکن دالان و معبری را باز کنیم تا مسیر حرکت گردان‌های مانوری آماده شود. متأسفانه شب دوم هم موفق به انجام کار اساسی نشدیم، در فاصله ۵۰۰ متری بین دو دژ عراق و ایران خاکریز کوتاهی را در آن زمین باتلاقی احداث کردیم.

دو گردان پیاده از رزمندگان لشکر ۸ نجف عبور کرده بودند ولی مسیر ارتباطی و پشتیبانی آنها باز نشده بود! فرماندهی گردان‌های لشکر ۸ نجف با ما ارتباط بی‌سیم داشتند. مدام بر باز شدن این مسیر ارتباطی تأکید داشتند. صبح عملیات، با یک جیپ میول تصمیم گرفتم خودم را به این گردان‌ها برسانم تا وضعیت زمین را دقیقاً بررسی کنم. با جیپ میول از روی دژ مرزی به سمت خط رفتم. ساعت حدود ۷ صبح بود. همه نیروها خسته، سینه‌ی خاکریز کوتاه ۷۰ سانتی دراز کشیده بودند. به عبارتی آتش‌بس بود! پاتک عراقی‌ها هنوز شروع نشده بود. ۸-۷ دستگاه تانک و تفنگ ۱۰۶ م.م هرچند وقت یکبار شلیک می‌کردند. دیدم اوضاع خیلی خراب است. جیپ را در پناه دژ متوقف کردم تا مورد اصابت گلوله‌ی مستقیم قرار نگیرد. پیاده از کنار آب پیش نیروهای خودم رفتم. یکی از رزمندگان لشکر ۲۵ کربلا از مازندران که مرد ۴۵ تا ۵۰ ساله‌ای بود، به من گفت: برادر! آب داری؟ گفتم: بله

از پشت خاکریز کوتاه به طرف من آمد تا قمقمه‌ی آبم را به او بدهم. درحالی‌که نگاهم به او بود یک گلوله آرپی جی ۱۱ آمد و او را از وسط به دو نیم کرد! عجیب وقتی از وسط دوتا شد، لحظه‌ای پاهای او ایستاده بود که به زمین افتاد، الله اکبر! بی‌سیم چی‌ام آن صحنه را که دید کُپ کرده بود، قاطی کرده بود! چنین وضعیتی آنجا بود.

برگشتم تا با یک بلدوزر جاده‌ای در ضلع جنوبی هورا احداث کنم تا نیروهایی که به جلورفته‌اند در صورت اضطرار بتوانند از طریق این جاده به عقب برگردند، در اصل می‌خواستیم سمت شمالی دژ را پله‌ای کنیم که با توجه به ارتفاع آب این کار میسر نشد و دو دستگاه ما هم داخل آب گرفتار شدند.

درواقع، خط بین دو دژ، توسط رزمندگان لشکر ۱۴ امام حسین (ع) شکسته شده بود و صبح روز عملیات تا ساعت ۱۰-۹ قسمت‌هایی از آن خط دست نیروهای خودی افتاده بود که به راحتی تردد می‌کردیم ولی حدود ساعت ۱۱ صبح، عراق خط خود را پوشش داد و با آتش سنگین توپخانه و تانک، نیروهای ما را زمین‌گیر کرد و اجازه‌ی حرکت را از همه گرفت.

در آنجا بین خاکریز خط مقدم خودمان و خط دشمن، یک خاکریز احداث کردیم. به قولی یک پیشروی با خاکریز داشتیم. شاید بیش از یک هفته هر شب، ۳ یا ۴ گروهان مهندسی ما در اینجا کار می‌کرد. تلفات بسیار زیادی هم داشتیم. به جرئت می‌توانم بگویم بعد از عملیات چذابه، حجیم‌ترین آتشی که در جنگ دیدم، در محور طلائییه بود! در نهایت چون یگان‌های مانوری هیچ‌کدام نتوانستند اهداف تعیین شده در محور طلائییه را تصرف کنند مجبور به عقب‌نشینی شدیم.

در آنجا شاید ۵-۴ ترکش ریزه سرم خورد ولی از اینکه شرایط خیلی حساس بود و نیروهای تحت امر هم دنبال بهانه بودند تا عقب بکشند، با همان حال در منطقه حضور داشتیم. فکر کنم شب دوم بود که ما به سمت هور کارمان را ادامه دادیم ولی به نتیجه‌ای نرسیدیم. کم‌کم در برابر فشارها و دستورات، عکس‌العمل نشان می‌دادم! می‌گفتم، دیگر حاضر نیستم، نیروهایم را آنجا خرج و تلف کنم، اینجا قتلگاه است! وقتی نیروی پیاده نتوانسته آنجا حرکتی انجام دهد، برای چی مهندسی را به آنجا می‌برید و لَت و پار می‌کنید؟ در طول دو شب حدود ۲۵ دستگاه لودر و بلدوزر ما منهدم شد. بیش از ۸۰ نفر نیروی گردان مهندسی ما آسیب دیدند و ۲۵ نفر هم شهید شده بودند.

شب سوم به بعد بود که از منطقه طلائییه ی قدیم عقب کشیدم. آقای ورشابی (مسئول قرارگاه مهندسی) تماس گرفت و گفت: برو آنجا کارت را ادامه بده!

گفتم: من نمی‌رم آنجا کار کنم.

گفت: این یک دستوره!

گفتم: دستور باشه، تو برای خودت دستور بده! من بچه‌ها را نمی‌برم آنجا قتل‌عام کنم، هر کسی می‌گه می‌شه اینجا کار کرد، خودش بیاد اینجا بایسته، پیاده راه‌یافته، اگر او پیاده رفت، من هم بلدوزر را پشت سرش می‌برم جلو، ولی وقتی می‌دانم نیروی پیاده در آنجا نیست، برای چه لودر و بلدوزر را ببرم جلو؟! من نمی‌برم!

شاید نیم‌ساعت بعد، آقارحیم صفوی با من تماس گرفت و گفت: اسلام در خطر است.

گفتم: آقا رحیم! چاکرو نوکر شما هستم! شما فرمانده‌ای، ولی من لودر و بلدوزر جلو نمی‌برم! اسلام که فقط برای ما و گردان من نیست، این همه گردان مهندسی هست، کسان دیگری را ببرید، چیزی از گردان من نمانده. من نمی‌رم آنجا...

ساعت یک بامداد بود که تماس گرفتند و گفتند: یک آقای به‌نام مهدی معقولی پیش شما می‌آید. ایشان را ببرید جلو و توجیه کنید.

در تاریکی شب او را تا نزدیک دژ مرزی خودمان بردم. بین طلایه‌ی قدیم و هور. با توجه به اینکه گلوله منور هر لحظه در آسمان بود، زمین منطقه را به او نشان دادم. بعد از توجیه شدن با او خداحافظی کردم. با این حال یک دستگاه بلدوزر دی ۷ خود را گذاشتم تا برادر معقولی را کمک کند. چون می‌دانستم معقولی دچار مشکل می‌شود هر لحظه این آمادگی را داشتم که به کمک او برم. روی خط بی سیم او بودم. نزدیکی‌های صبح بود، هنوز هوا کامل روشن نشده بود، هر چه با معقولی تماس بی سیمی می‌گرفتند جواب نمی‌داد! او شهید شده بود.

بعد از آن به سمت طلایه‌ی جدید آمدیم. لشکرهای ۱۴، ۲۷ و ۷ سپاه قرار بود وارد عمل شوند. قرار شد آنجا خاکریز بزنیم. شدیدترین آتش‌ها را در این منطقه‌ی محدود و کوچک دیدم. ما خاکریز را به صورت مایل زدیم.

وقتی عملیات به سرانجام رسید و خطوط تثبیت شد، ارتش عراق جنگ آب را شروع کرد. ما تصمیم گرفتیم خط پدافندی خودمان را به دژ تبدیل کنیم. به ما گفته بودند از طلایه تا جُفیر تا جایی که آب پیشروی کرده بود، دژ بزنید.

کار را شروع کردیم. حساب کردم برای این کار ۸ دستگاه بلدوزر و حدود ۱۲-۱۰ دستگاه لودر نیاز داریم. شب اول عراقی‌ها خیلی مزاحم کار ما نشدند! ولی از شب‌های دوم و سوم به بعد، انگار احساس خطر کردند! تمرکز آتش خوبی را روی ما اجرا کردند، تعداد دستگاه‌ها را اضافه کردم. خط را تقسیم کردم؛ ۶-۵ بلدوزر در ۶-۵ نقطه خط، فقط با گاز دادن، دشمن را فریب و آتش دشمن را در حقیقت منحرف کردیم.

دو هفته روی آن دژ کار کردیم که مأموریت جدیدی به ما دادند، رفتیم سمت پاسگاه حسینه، آنجا هم جنگ آب بود، خاکریز ما دچار مشکل شده بود، آنجا کانالی احداث کردیم، برای احداث پل آن، امکانات لازم را به منطقه منتقل کردیم تا تخلیه‌ی آب صورت گیرد. گردان مهندسی جهاد کرمانشاه جایگزین ما و در آنجا مستقر شد. این گردان برای اولین بار از جبهه غرب به جنوب آمده بود. ۴-۳ روز بعد، برادر باقری فرمانده گردان آنها روی همان دژ شهید شد.

یک هفته بعد، قرارگاه ما را خواستند. در جلسه‌ای شرکت کردیم که جناب هاشمی رفسنجانی فرمانده عالی جنگ تشریف داشتند، گفتند: می‌خواهیم در هورالعظیم به سمت جزایر مجنون جاده بزنیم...

برایم خیلی عجیب بود! وقتی بحث شد که می‌خواهیم جزایر را نگه داریم، عکس‌العمل نشان

دادیم. من در آن جلسه ناراحتی خودم را اعلام کردم! گفتم: یعنی چه؟! ما قرار بود کجا بریم؟ قرار بود بصره را تهدید کنیم! الآن قرار است کجا را نگه داریم؟

با توجه به اینکه وضعیت کمپرسی و وضعیت امکانات مهندسی ما (جهاد نجف آباد) بسیار خوب بود، از ما خواستند تا این کار را شروع کنیم. آن زمان گردان ما نزدیک ۹۰-۸۰ دستگاه کمپرسی داشت! در آن جلسه گفتم: ما این کار را نمی‌کنیم! البته جرئت نکردم این حرف را به آقای هاشمی بزنم! به برادر رضا فروزش، مسئول مهندسی جنگ وزارت جهاد سازندگی گفتم: آقا رضا! من این کار را نمی‌پذیرم.

گفت: یعنی چه؟! آقای هاشمی گفته!

گفتم: هر کس گفته! من این کار را انجام نمی‌دم. چون انتظار داشتم به جای اینکه خودمان را به حفظ جزایر محدود کنیم باید با هر چه گردان، لشکر، توپخانه و کاتیوشا داریم، عملیات را ادامه بدیم، نیروهایی که از هورالعظیم عبور کرده‌اند و در ساحل دجله (حوالی القُرنه) محاصره شده‌اند، نجات بدیم. اهداف اصلی عملیات را تصرف کنیم، چون هنوز دوستان هم رزم و هم شهری خودم از رزمندگان لشکر ۸ نجف که اکثراً از شهر نجف آباد اصفهان بودند در ساحل دجله بعد از چندین روز نبرد منتظر کمک ما بودند.

انتظار داشتم دوباره یک تصمیم جدی برای تصرف اهداف از پیش تعیین شده بگیرند. چون این تجربه را داشتیم. در عملیات بیت المقدس برای آزادسازی خرمشهر در مرحله سوم عملیات ناموفق بودیم ولی ناامید نشدیم تا اینکه در مرحله چهارم با تمرکز بهتر و بیشتر توانستیم به قلب دشمن بزنییم و بعد از اسارت ۱۶۰۰۰ نفر از نیروهای دشمن، خرمشهر را آزاد کنیم.

با صحبت‌هایی که آقای هاشمی قبل از عملیات داشتند، می‌دیدم بعد از عملیات، موضع ایشان تغییر کرده، با این وضعیت، به یکباره زیر پایم خالی شد، البته بعدها متوجه شدم آنچه آنها می‌دانستند با برداشت ما خیلی متفاوت بود.

در هر صورت من قبول نکردم و به جای ما قرارگاه مهندسی حمزه (ع) غلامرضا علی آبادیان و دیگران کار را شروع کردند. دوباره سه روز بعد وقتی دیدم به کمک ما نیاز دارند، شیفت شب آن را پذیرفتم. شب تا صبح تمام امکانات گردان ما روی آن جاده‌ی (سیدالشهدا.ع.) بود، شیفت شب کلاً به عهده‌ی ما و شیفت روز در اختیار بچه‌های قرارگاه حمزه (ع) بود. فکر می‌کنم شیفت شب ۱۷۰-۱۶۰ تا کمپرسی داشتیم. کمپرسی بقیه‌ی جهادها هم بسیج شده بودند. کمپرسی‌های مردمی هم بودند.

فقط یک گردان فانوس داشتیم که در طول این جاده مستقر بودند. مسئولیتشان روشن نگه داشتن



فانوس‌های ابتکاری (تصویر مقابل) در تاریکی شب بود تا با نصب آن در دو طرف این جاده، مسیر را مشخص و کمپرسی‌ها را هدایت کنند و به داخل هور منحرف نشوند! اعضای این گردان بیشتر پیرمردان و جوانانی بودند که توان رزم نداشتند و حوصله این کار یکنواخت و کم‌تحرك را داشتند! هر نفر مسئولیت ۲۰ تا از این فانوس‌ها را داشت. یک محفظه برای آن درست کرده بودیم که روشنایی آن فقط از سمت نیروهای خودی نمایان بود. هر وقت خاموش می‌شد، سریع توسط مسئول مربوطه روشن می‌شد.

به این شکل بود که پشت‌های خاک، به ارتفاع ۵۰ سانتی‌متر زده

می‌شد. این پشت‌ها یک انحناء داشت که سمت انحنای آن به سمت خودی بود، فانوس در داخل آن قرار می‌گرفت و از سمت دشمن دیده نمی‌شد. فقط امتداد جاده را نشان می‌داد و در فواصل ۵۰ تا ۱۰۰ متری گذاشته می‌شد. نفراتی مسئول این کار بودند که در اینها نفت می‌ریختند و آماده می‌کردند. شیشه‌های آنها را تمیز می‌کردند و شب اینها را در مسیر جاده قرار می‌دادند. از سمت خودی یک خط نورانی دیده می‌شد و از سمت دشمن چیزی دیده نمی‌شد. از بالا هم نمود نداشت... البته قرص شب‌نما هم بود ولی در تاریکی مطلق اگر می‌خواستی شب‌نما استفاده کنی، باید هر ۱۰ متر از این شب‌نماها را نصب می‌کردی که با محدودیت این وسیله مواجه بودیم.

در مدت دو ماهی که احداث این جاده‌ی ۱۴ کیلومتری به طول انجامید بچه‌های مهندسی جهاد تهران هم به ما کمک کردند. فرماندهی گردان آنها (حسین قریب)، یک نفر به نام تاجیک را به من معرفی کرد تا شب‌ها به ما کمک کنند. بالگردهای دشمن شب‌ها چراغ خاموش می‌آمدند گونی‌گونی روی بچه‌ها و جاده بمب می‌ریختند! می‌رفت بالا می‌ایستاد، یک دفعه گونی بمبش را رها می‌کرد!

در جمع گردان ما گروهان تعمیر و نگهداری بود. شاید ۷۰-۶۰ نیروی تعمیر و نگهداری از جهاد نجف آباد آورده بودیم که همگی داوطلب مردمی بودند. اصلاً خود تعمیرکاران نجف آبادی صنف خودشان را سازماندهی کرده بودند تا همیشه به صورت گروهی کنار ما باشند. همواره ۱۰ اکیپ

تعمیراتی آنجا داشتیم. مدام شاه‌فکر کمپرسی‌ها خُرد می‌شد. به جرئت می‌توانم بگویم هر شب فتر ۲۰ تا ۳۰ دستگاه کمپرسی ما خُرد می‌شد. این عزیزان تعمیرکار، شبانه آن‌ها را می‌بردند و آماده می‌کردند. وقتی جاده تکمیل شد برای حفاظت و امنیت جاده، مأموریت احداث خاکریز و پدهای استقرار توپ پدافند هوایی به ما سپرده شد. آنجا اولین بار از نیشان کمپرسی استفاده کردیم. روزها برای انجام امور مهندسی جاده از نیشان کمپرسی استفاده می‌کردیم. مسئولیت گروهان نیشان کمپرسی با ۴۰ تا ۵۰ دستگاه به عهده برادر صدری بود. با این حرکت، نیشان کمپرسی هم در سازمان تجهیزات یگان‌های مهندسی ما قرار گرفت!...»



مهندسی نیروی زمینی ارتش در عملیات خیبر «راوی: طیب شعبانی، از مهندسی رزمی ارتش

«...در ابتدای جنگ، فرمانده گروهان مهندسی تیپ ۳ لشکر ۹۲ زرهی بودم. بعد در عملیات فتح المبین و بیت المقدس جانشین گردان مهندسی و در عملیات خیبر فرماندهی گردان مهندسی بودم.



در عملیات خیبر، دوسه تا وظیفه به من محوّل شد. اولین وظیفه ای که به گردان مهندسی ما محوّل شد، جابه جایی سطحه ها یا همان پل های خیبری با نفربرهای طرح خشایار بود. شما مستحضرید که لشکرهای زرهی ارتش، طبق سازمان قدیم باید صد در صد متحرک باشند و یگان های پشتیبانی آنها هم از جمله گردان مهندسی باید به صورت مکانیزه متحرک می شد. بر همین اساس در سازمان گردان مهندسی ما حدود ۲۸-۲۷ دستگاه نفربرهای طرح خشایار سازماندهی شده بود.

علی ای حال، مأموریت جابجایی پل های خیبری به گردان ما نیز سپرده شد تا در کنار برادران سپاه، این سطحه ها را در هور جابه جا کنیم و ببریم جلو. آن شب فشار سنگینی به نفربرهای خشایار

آمد ولی به حمدالله موفق شدیم به کمک دوستان این کار را انجام بدهیم. بیشتر نفرهای گردانم به علت فشار بیش از حد، یا گیربکس‌های آنها داغون شد و یا موتور سوزاندند! به لطف خدا در آن برنامه زمان‌بندی که مهندسی سپاه در استقرار و روانه کردن پل خیبری مسئولیت داشت، ما هم یک سهمی داشیم.

مورد بعدی که به گردان من محوّل شد، عصر دوازده روز قبل از شهادت شهید ابراهیم همت (فرمانده لشکر ۲۷ سپاه) بود که فرماندهی لشکر ۹۲ به من ابلاغ کرد: فلانی! وضعیت لشکر ۲۷ در محور عملیات بسیار سخت شده! قرارگاه کربلا و سرهنگ صیاد به ما ابلاغ کرده‌اند که ما تانک‌های مین‌کوب‌مان را به خدمت فرماندهی لشکر ببریم و او را پشتیبانی کنیم شاید از این بن‌بست بیرون بیاید، در گردان، دو دسته تانک چیفتن مجهّز به مین‌کوب کا.ام.تی ۵ داشتم که سه تا غلتک سمت راست و سه تا غلتک سمت چپ مین‌ها را می‌کوبید، منفجر می‌کرد و می‌رفت جلو. وسیله‌ی خوبی بود.

مسیر حرکت راننده تانک‌ها را در سه‌راهی فتح (غرب جاده اهواز- خرمشهر) به سمت قرارگاه فرماندهی لشکر ۲۷ سپاه توجیه کردم. عدم شناخت منطقه را بهانه می‌کردند و حرکت را به تأخیر می‌انداختند. نزدیک غروب بود و حجم آتش دشمن هم زیاد. احتمال دادم با این معطلی‌ها ممکنه این مین‌کوب‌ها پای کار نرسند، گفتم: من از جلو با جیب راه می‌افتم شما هم پشت سر من بیایید، با تاریکی شب، گاهی اوقات برمی‌گشتم و با چراغ‌جنگی اینها را هدایت می‌کردم. تا نزدیک خط آنها را هدایت کردم. یک جایی آنها را نگه داشتم و گفتم: خودتان برید زیر تانک پناه بگیرید تا من بروم برادر همت را پیدا کنم و محل مأموریت شما را مشخص کنم.

نیم‌ساعتی سنگ‌ریزه سنگ‌رگشتم. تا اینکه فرماندهی لشکر ۲۷ را نزدیک خط پیدا کردم، اتفاقاً سردار محسن رفیق دوست هم در آنجا بود. خودم را معرفی کردم و گفتم برای شما مین‌کوب آورده‌ام.

گفت: ای داد و ببداد، چرا حالا؟! من دیشب مین‌کوب می‌خواستم!

گفتم: دوسه ساعت قبل، از طریق فرماندهی لشکر ۹۲ به من ابلاغ شده.

یک ساعتی در آنجا منتظر ابلاغ دستور برادر همت بودم تا مأموریت‌مان را انجام بدیم. مدت زمانی که خدمت ایشان بودم از طریق بی‌سیم خبرهای بدی از گردان‌های در خط مقدم می‌شنیدم، فهمیدم کار تقریباً تمام شده.

مدتی گذشت که ایشان از ما تشکر کردند و گفتند: برگردید! اگر دیشب می‌آمدید به احتمال زیاد خیلی مؤثر واقع می‌شد. دو روز بعد خبر شهادت ابراهیم همت را شنیدم.

با خاتمه عملیات خیبر و تثبیت مواضع، عملیات پدافند از جزایر مجنون به ارتش واگذار شد. در این منطقه ی پدافندی بسیار محدود و بسته آتش دشمن بسیار سنگین بود. تلفات زیادی به نیروی سازمانی گردان های پیاده ارتش وارد می کرد! ۲۰ یا ۲۱ اسفند ۱۳۶۲ ساعت ۳-۲ نصف شب، از طرف قرارگاه کربلا، من و فرمانده گردان مهندسی لشکر ۲۱ حمزه (ع) جناب محمد عمید و فرماندهی مهندسی لشکر ۷۷ جناب سرهنگ شیبانی را احضار کردند.

خدمت جناب صیاد شیرازی و جناب حسنی سعدی فرمانده لشکر ۲۱ و جناب جان گداز رسیدیم. صیاد بلند شدند و از روی نقشه ی وضعیت، گزارشی از روند حضور و تلفات نیروهای ما در جزایر دادند و گفتند احساس می کنیم وضع خیلی خطرناک است، ممکنه دشمن خط را بشکند و جزایر را از ما پس بگیرد، با برادران سپاه در قرارگاه کربلا به این نتیجه رسیدیم که یک بار دیگر از مهندسی استفاده شود، مسئولیت با فرماندهان گردان های مهندسی ارتش باشد ولی یک گردان مهندسی از سپاه پاسداران و مهندسی جهاد یک استان در پشتیبانی و کنترل عملیاتی ارتش باشند. قرار شد هر رده، از خاکریز خط مقدم منطقه عملیات پدافندی لشکر خودش عبور کند و هر چند متر که توانست با احداث خاکریز پیشروی کند! هدف از این عملیات هم فقط ایجاد سروصدا و یک تغییر عملیات خاکی بود تا دشمن احساس کند ما قصد عملیات آفندی داریم و با فریب دشمن، حواس دشمن را به جای دیگری ببریم. شاید دشمن حجم آتشش را در جزایر مجنون کم کند و ما بتوانیم پدافندمان را پایدار ادامه دهیم.

این مأموریت به ما و بچه های سپاه ابلاغ شد. فکر کنم ساعت ۵ صبح بود که با فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۲۵ سپاه برادر معلم و مهندس حیدری از مهندسی جهاد خوزستان تماس گرفتم. همان روز جلسه ای در گردان مهندسی تشکیل دادیم. هماهنگی و طرح ریزی کردیم تا با تقسیم کار، مأموریتمان را آغاز کنیم. خط پدافندی لشکر ۹۲ را به پنج بخش تقسیم کردیم و تصمیم گرفتیم که پنج تیم مهندسی را سازماندهی کنیم و هر تیم حدود ۹ دستگاه لودر و بلدوزر از بچه های جهاد و ارتش با سرپرستی یک افسر کار را شروع کنیم.

برای هر تیم مهندسی هم دوسه دستگاه وانت با لاستیک زاپاس و امکاناتی مورد نیاز در نظر گرفتیم. آقای معلم هم چون دستگاه های مهندسی گردانش در منطقه ی دیگری مستقر بود، قرار شد تا انتقال دستگاه هایش، از دستگاه های مهندسی ما استفاده کنند.

شب بعد با آغاز تاریکی، محل مأموریت را به آنها نشان دادیم و سرپرست تیم ها را روی زمین

توجیه کردیم. دو شب بعد وسایل را پای کار بردیم. به نحوی که فرماندهی لشکر، جناب سرهنگ رامین و جانشین او حسن اقارب پرست (شهید) پای بی سیم قرارگاه یکی از گردان‌های در خط نشستند و از طریق شبکه‌های بی سیم نظاره‌گر کار ما بودند. همین‌که هوا تاریک شد تیم‌ها وارد عمل شدند، خاکریز را بُریدند و رفتند جلو. حدود یک ساعت گذشت که یکی از تیم‌های ما بی سیم زد لاستیک لودرم ترکش خورده، یک لاستیک می‌خواهیم. یکی از راننده‌های وانت از بچه‌های جهاد را توجیه کردیم تا بروند لاستیک لودر را تعویض کنند و برگردند.

این‌ها رفتند ولی نیم ساعت بعد، از خط تماس گرفتند کسی برای تعویض لاستیک لودر نیامده! من و معلم (شهید) و مهندس حیدری سوار جیپ شدیم و رفتیم سراغ بچه‌های تیم مهندسی که لودرشان آسیب دیده بود. خبری از وانت تعمیر و نگهداری نبود، نگران شدیم! کسی را فرستادیم داخل منطقه تا از آنها خبری پیدا کند. چند دقیقه بعد خبر آوردند تویوتا وانت افتاده داخل یک گودالی و نمی‌تونه بیرون بیاد، ماشینم را به یک راننده دادم و فرستادم سراغ وانت، تا این راننده بره برگرد ما سه نفر پشت یک خاکریز کوتاهی نشستیم. خیلی زود وانت از راه رسید و لاستیک را پیاده کردند و رفتند سراغ لودر.

در یک لحظه نمی‌دانم چه خبر شد که به یکباره دشمن همه جا را زیر آتش گرفت؟! به خاکریز چسبیدیم و منتظر هر حادثه‌ای بودیم. یک دفعه، یا حسین مهندس حیدری بلند شد، توی تاریکی چیزی نمی‌دیدیم!
گفتم: چی شد؟!
ناله کنان گفت: صورتم! گردنم!

دست بردم به سمت گردنش. خون از آن فواره می‌زد، راننده آمبولانس را که از بچه‌های جهاد بود صدا زدم، کسی نیامد سراغ ما. فریاد زدم بیا بید کمک، بالاخره راننده آمبولانس که به علت حجم آتش زیر آمبولانس پناه گرفته بود از زیر آمبولانس آمد بیرون. مهندس حیدری را بغل کردیم و داخل آمبولانس گذاشتیم. بدجوری از حنجره‌ی او خون بیرون می‌زد! به راننده گفتم: سریع برو بیمارستان صحرایی پادگان حمید!
گفت: راه را بلد نیستم!

چون احساس کردم مقداری ترسیده خودم همراهش راه افتادم. پزشک یار داخل آمبولانس مرتب با باند گاز محل خونریزی را کنترل می‌کرد، آمدیم پشت خط. توی آن تاریکی جاده را پیدا نمی‌کردیم،

از آمبولانس پیاده شدم و آدرس جاده را از رزمنده کنار سنگری پرسیدم. به راننده ی آمبولانس گفتم: چراغ ها را روشن کن تا جاده را پیدا کنیم. چراغ ماشین که روشن شد جاده را روبروی خودمان دیدیم، گفتم: چراغ روشن تخته گاز برو! دیگر معطل کردن و چراغ خاموش و آهسته رفتن صلاح نبود. خونریزی مهندس حیدری زیاد بود!

نزدیکی های بیمارستان صحرایی پادگان حمید ناله های او تمام شد! صدای او دیگر در نمی آمد، خون او تمام شده بود! سریع به او خون وصل کردند و درمان اولیه را انجام دادند و او را به بیمارستان شهید بقایی اهواز منتقل کردند. اوضاع و احوال مهندس را از دکتر پرسیدم؟ گفت: احتمال زنده ماندنش خیلی ضعیف است!

دوباره به سمت خط برگشتم. بعدها خبر رسید که مهندس حیدری به بیمارستان نمازی شیراز منتقل شده و تحت درمان است. الحمدلله سلامتی اش را به دست آورد و دوباره راهی میدان جنگ شد. وقتی به خط رسیدم ساعت حدود ساعت ۴ صبح بود. دیدم از مجموع ۴۸-۴۷ دستگاه مهندسی، حدود ۳۵ دستگاه از کار افتاده اند، هر دستگاهی با یک ترکش خمپاره از کار افتاده بود، البته آسیب جدی ندیده بودند. بیشتر شلنگ های هیدرولیک آنها پاره شده بود و یا راننده ی آن مجروح شده بود.

نزدیک روشنایی صبح بود که دستور دادم دستگاه ها بکشند عقب. با روشنایی صبح همراه



شهید حسن اقارب پرست در جمع فرزندان

با جانشین لشکر، شهید حسن اقارب پرست رفتیم پشت خاکریز مقدم تا از نتیجه کار دیشب گزارشی تهیه کنیم. ساعت ۹ صبح، جناب صیاد شیرازی ما را به قرارگاه احضار کرد تا گزارش کارمان را بدهیم. ظاهراً آن شب فقط من کار را شروع کرده بودم. بچه های مهندسی لشکر ۷۷ حتی از خاکریز هم عبور نکرده بودند!

به خاطر شدت آتش دشمن، تعدادی تلفات داده بودند.

قرار شد این برنامه را هر دو شب یک بار انجام بدهیم تا کار تکمیل شود. بچه های تعمیرگاه ما و

تعمیرات جهاد سازندگی دستگاه‌های آسیب دیده را به راه انداختند و آماده ادامه مأموریت شدیم. شب‌های بعد کار را ادامه دادیم ولی هر شب میزان آتش دشمن بیشتر می‌شد. شب دوم با ۶ دستگاه مهندسی کار را شروع کردیم. شب سوم یکی از دوستان جهاد به جای مهندس حیدری آمد. آن شب از شرکت نفت هم یک لودر و یک بلدوزر به جمع ما ملحق شد. استوار حقی در خط این دستگاه‌ها را هدایت و راهنمایی می‌کرد. ۲۰ دقیقه گذشته بود که ستوان سلیمانی که الان سرتیپ هستند، به من گفت: فلانی! شما لودر فرستاده‌ای عقب؟

گفتم: نه!

گفت: یک لودر تخته‌گاز داشت می‌رفت به سمت پادگان حمید.

گفتم: بدو جلو آن را بگیر و بیارش اینجا.

سلیمانی با وانت تویوتا رفت اونو برگرداند به خط، از دست راننده لودر عصبانی شده بودم، حسابی سرش فریاد زد و او را فرستادم جلو.

با آقای معلم و فرماندهی گروهان مهندسی ام (سروان مفید) و یک راننده بلدوزر داخل ماشین نشسته بودیم و درحالی که با فرمانده لشکر ارتباط بی سیمی داشتم، یک گلوله خمپاره کنارمان به زمین خورد، دیگر نفهمیدم که چه شد؟! زیر شکم درد شدیدی گرفت و خونریزی شروع شد! سروان مفید که ورزشکار و قدبلندی داشت، مرا بغل کرد و از ماشین کشید پایین و داخل گودالی خواباند و معلم را هم کنار دست من خواباند. راننده بلدوزر هم ترکش به کتفش خورده بود.

من مدام آه و ناله می‌کردم، ولی معلم هیچی نمی‌گفت؟! به خودم گفتم، ببین، بچه‌های سپاه چقدر با ایمان هستند! صدایش درنمی‌آید! چند لحظه که گذشت و نگاهم افتاد به معلم. دیدم او در جا شهید شده، ترکش خورده به سرش.

حالا ماشین هم داغون شده بود. سروان مفید رفت و از خط یک جیب آورد که پشت آن مقداری بیل و کلنگ ریخته بود. من و شهید معلم را روی بیل و کلنگ‌ها خواباندند و راننده بلدوزر جهاد هم کنار ما نشست و ما را بردند پادگان حمید، مرا هم بعد از پانسمان کمرم به بیمارستان شهید بقایی اهواز اعزام کردند!...».



مهندسی رزمی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) در عملیات خیر

«راوی: حسین همتی، از مهندسی رزمی سپاه

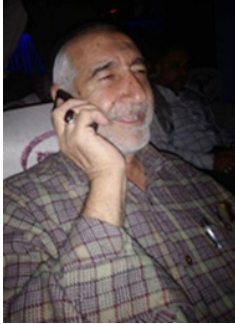
«...بنده در عملیات خیر (اسفند سال ۱۳۶۲) تخریبچی گردان پیاده لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه استان مرکزی بودم. شهید کاوه فرماندهی گردان ما بود. در عملیات، ما جزو گردان های خط شکن نبودیم. بعد از اینکه گردان های خط شکن وارد عمل شدند و به جزایر مجنون پا گذاشتند ما آمدم پشت دژ و منتظر بودیم تا مجوز بدهند تا سوار قایق ها شده و به سمت جزیره بریم. آن شب تا صبح پشت دژ منتظر ماندیم. گردان ما صبح زود با قایق به سمت جزیره حرکت کرد. وقتی به جزایر مجنون هورالعظیم رسیدیم، وضعیت طور دیگری بود! نیروهایی که در جزیره مجنون جنوبی مستقر شده بودند، برای استقرار فقط متکی به همین جاده ها و پدهای موجود بودند. با بمباران های شدیدی که صورت می گرفت، امکان ساخت هیچ گونه استحکاماتی وجود نداشت! چون راه ارتباطی با جزیره فقط قایق و هلی بُرن^۱ بود، هنوز ماشین آلات مهندسی به داخل جزیره منتقل نشده بود. نیروهای رزمنده با وسایل ابتدایی خودشان پناهگاهی درست می کردند

وقتی گفتند دشمن آب انداخته و آب به سمت نیروهای لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) در حال پیشروی است، گفتند تنها راه این است که با گونی خاک جلوی آب را بگیریم! جلوی آب را سد کنیم. ما که به عنوان نیروی پیاده وارد جزیره شده بودیم، بنا به نیاز، همه مأموریت گردان مهندسی را انجام می دادیم. آن روز و آن شب، همه گونی خاک پُر می کردیم و یک دیواری ۸۰ سانتی در مقابل نفوذ آب ایجاد کردیم. متأسفانه به جهت نوع خاک جزیره، خاک نباتی پودر شده ی حاصل از نی ها، زحمات بچه ها مؤثر واقع نمی شد.

به این فکر افتادند که یک دستگاه بلدوزر بیاورند و مقداری از سطح خاک نباتی را بردارند تا از خاک زیرین جزیره استفاده کنند. یادم هست، همین آقای غلامرضا مالکی (تصویر مقابل) که مسئول مهندسی لشکر ۱۷ بود با آقای میرزاخانی و آقای حسین صالحی دو تا بلدوزر سبک دی آورده

۱- هلی بُرن: پیاده کردن نیرو توسط بالگرد

بودند آنجا خاکریز می زدند. می گفتند حضرت امام (ره) پیام داده اند که جزایر هر طور شده باید حفظ شود!



اشتباه بزرگی که آنجا انجام دادند این بود که برای خاکریز زدن از سمت خودمان خاک برداری کردند، لذا وقتی خاکریز زدند پشت خاکریز و سمت مواضع ما گود شد! به عبارتی زمینه را برای نفوذ آب بیشتر فراهم کردند، آب عبور کرد و مواضع بچه ها را گرفت. مجبور شدیم آن مواضع را رها کنیم و عقب تریاییم و در پد بعدی مستقر شویم.

مشکل عمده ی جزایر، نبودن خاک بود و آن چیزی که در اختیار ما بود ۲۰ سانت خاکستر بود که حاصل سوختن نی ها در سنوات گذشته بود! به طوری که وقتی باد به این خاکسترمی وزید و روی عرق بدن می نشست، چون حالت آهکی داشت بدن را می سوزاند.

بعد از پایان یافتن عملیات خیبر، وارد لشکر ۴۲ مهندسی قدر شدم و برای تثبیت و پدافند پایدار جزایر اقدامات مهندسی متنوعی انجام دادیم. ساخت قرارگاه، اورژانس و دیگر استحکامات از جمله اقدامات ما بود. پلانی از طرف فرمانده لشکر، برادر محمدرضا عطارزاده به ما داده شد که در یک قطعه زمین تقریباً یک کیلومتر در یک کیلومتر در جزیره مجنون شمالی، با این رینگ های بتنی یک شهرک استحکاماتی بسازیم تا در مواقع اضطرار نیروها در این مواضع مستقر شوند و برای یک عملیات با رعایت اصل غافلگیری نیروهایمان در دسترس باشند.

تعداد قابل توجهی سنگر بتنی به طول ۷-۶ متر ایجاد کردیم. کف این سنگرها را مقداری بالا آوردیم تا در بارندگی ها مانع ورود آب به داخل سنگرها شود. برای روی سقف سنگرها خاک مناسب از بیرون هورالعظیم انتقال داده می شد. ولی هیچ وقت از این سنگرها استفاده نشد.

نکته ی بسیار جالب و حیرت آور برای من این بود؛ وقتی وارد جزایر شدیم سوار برقایی این فاصله ۱۴ کیلومتری را طی کردیم ولی بعد از یک ماه وقتی از جزیره برگشتیم سوار بر تویوتا وانت از طریق پل شناور خیبری، این ۱۴ کیلومتر را عبور کردیم، خودم رشته ام هنرستان بود، کلاً آدم فنی بودم و کارهای فنی می کردم. ولی این حجم کار مهندسی در این مدت، برای من خیلی عجیب بود! جالب ترین که علاوه بر نصب چنین پل عظیمی، کار احداث جاده ی خاکی ۱۴ کیلومتری داخل هور تا جزایر با تعداد زیادی از ماشین آلات مهندسی و راه سازی شروع شده بود. برای اولین بار این همه کمپرسی مایل را یکجا می دیدم، مثل قطار در رفت و آمد بودند، این بود که در مدت تقریبی دو ماه این جاده ۱۴ کیلومتری بسیار مهم را تکمیل و راه اندازی کردند!...».



هماهنگی و مدیریت جهادی در بحبوحه جنگ

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... در عملیات خیبر قبل از تصرف جزایر مجنون و هورالعظیم و غنیمت گرفتن دستگاه نی کوب مخصوص نیزارهای هور، برای آماده سازی مسیر حرکت قایق ها و تعیین مسیر نصب پل شناور ۱۴ کیلومتری، در مرکز تحقیقات مهندسی جهاد، بچه هانی کوب مشابهی را ساختند و از آن استفاده کردیم. بحث بسیار مهم و مؤثری که در ساخت پل شناور خیبری مطرح است، استفاده از ظرفیت صنعت خوابیده ی کشور بود. واقعاً اکثر صنعت کشور و کارخانجات ما در دوره ی بعد از انقلاب خوابیده بودند و به دلیل اینکه هر قطعه از این پل در کارگاه ها، کارخانجات و در شهرها و استان های مختلف ساخته می شد هماهنگی خوبی بین وزارت صنایع و وزارت جهاد و سپاه برای تقسیم کار انجام گرفت. به طوری که وقتی این قطعات، از هر نقطه ای به منطقه عملیاتی منتقل می شد بدون هیچ مشکلی، عمل مونتاژ پل به نحو احسن انجام می گرفت.

این مدیریت جهادی باعث شد که علاوه بر حضور مؤثر کارخانجات در فعالیت های مهندسی رزمی، باور فرماندهان و مدیران کارخانجات صنعتی نیز بر ادامه کار در زمینه های دیگر مورد نیاز جبهه جنگ، توسعه و جنبه عملی پیدا کند.

با اینکه ساخت پل را چندین کارخانه انجام می داد و هر کارگاهی یک قطعه ای از پل را می ساخت، مدیریت خوبی در حفظ اطلاعات انجام گرفته بود. هیچ کس مطلع نبود که چه چیزی و برای کجا و به چه منظوری این قطعات را می سازد! از همه مهم تر اینکه بر اساس نیازی که عملیات خیبر داشت، پیش بینی لازم برای احداث چنین پلی بر روی هورالعظیم توسط نیروهای ما انجام گرفت. خدا رحمت کند شهید بهروز پورشریفی، مسئول مهندسی جنگ وزارت جهاد سازندگی را، او از طراحان و مبتکران این پل بود. بحث حمل و نقل این پل و رساندن آن پای کار از دیگر اموری بود

که نیازمند دقت و سرعت بود. برای این ۱۴ کیلومتر مسافت، حدود ۲ برابر طول آن، پل و قطعات پل ساختیم! تا در بمباران‌ها و انهدام قطعات آن، در تعویض قطعات انهدامی با کمبود مواجه نشویم. مدیریت، هماهنگی و اتحاد عملی بین نیروهای پشتیبانی، رزمی و نیروهای مهندسی، در تأمین مواد اولیه، ساخت و تولید، حمل، مونتاژ و نصب آن از نکات بارز مدیریت جهادی این پروژه بود. وقتی بچه‌های سپاه مسئولیت نصب پل را به عهده گرفتند، چقدر عالی با بچه‌های فنی جهاد، هماهنگ شدند. در نتیجه عملیات نصب به خوبی و به سرعت انجام گرفت...».



آب اندازی دشمن

راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...اسفند ۱۳۶۲ چند روزی از شروع عملیات خیبرگذشته بود. یک شب با حاج سیف‌الله حیدرپور (شهید) معاون تیپ ۴۴ قمربنی‌هاشم (ع) با جیپ میول توی منطقه طلایه در حرکت بودیم تا سری به خط بزنیم. زیپ اتاق جیپ باز بود. داشتم بیرون را نگاه می‌کردم. دیدم عکس ماه افتاده روی زمین! گفتم چه جور میشه؟! یه نگاه به ماه کردم و گفتم، ماه که بالاست، پس این چیه روی زمین؟! با دقت نگاه کردم. انگار درست می‌دیدم.

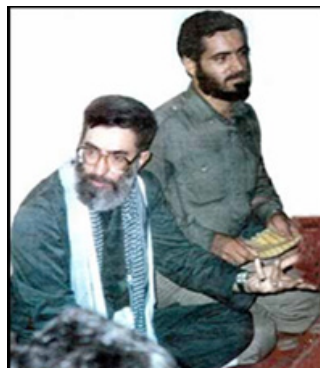
گفتم: حاج سیف اله، توهم ماه را روی زمین می‌بینی؟!!

گفت: چی می‌بینی؟!!

گفتم: عکس ماه روی زمین پیدااست!

همین‌طور که رانندگی می‌کرد، گفت: آره، پیدااست، عکس ماه افتاده توی آب، تا گفت آب؟! گفتم: تا امروز عصر، ما اینجا آب نداشتیم! زدیم کنار و از ماشین پیاده شدیم، پا را گذاشتیم زمین، تا میچ پا رفتیم توی آب؟!!

عراق آب به سمت مواضع رزمندگان ما سرازیر کرده بود. درحالی‌که نیروهای ما سه چهار کیلومتر جلوتر مستقر بودند، پشت آنها را آب گرفته بود! ما توی آب حرکت می‌کردیم، البته هنوز زمین باتلاقی



نشده بود.

شهید اکبر آقابابایی

تیپ ۱۸ الغدیر از رزمندگان استان یزد توی خط مستقر بودند. اکبر آقابابایی (شهید) فرمانده‌شان بود. آب حدود نیم متر کنار خط را گرفته بود. ماشین را گذاشتیم و پیاده از روی دژ رفتیم. نیمه‌های شب بود. تا رفتیم توی خط، دیدیم بچه‌های رزمنده همه داخل

سنگرها خوابند. بچه‌ها را بیدار کردیم و به دستور فرمانده سنگرهاشون را جابه‌جا کردند. با قرارگاه تماس گرفتیم، گفتند: سریع برید یه دژ، جلوی آب بزنید. با چند دستگاه بلدوزر و کمپرسی بین دوتا دژ یک خاکریز دو کیلومتری زدیم. آقای اکبر عطایی مسئول این کار بود. ولی چون این خاکریز کوبیده نشده بود و مقاوم نبود صبح که آمدیم، دیدیم آب از پشت این خاکریز راه افتاده! به قول مهندس سرداری چون سوئیب را بسته بود، مدام آب اضافه می‌شد و هر جا زمین پست بود، به آن سمت حرکت می‌کرد و هر روزنه‌ای پیدا می‌کرد به سمتش حرکت می‌کرد. بعدها دیگر دوستان، گوشه منطقه کوشک را منفجر کردند و آب به طرف جنوب رفت.

البته ما آن شب نتوانستیم درست جلوی آب را بگیریم. فقط توانستیم پیشروی آب را به تأخیر بیندازیم. هدفمان این بود که جلوی آب را فعلاً بگیریم و خط را از دست ندهیم، چون در آن منطقه وجب به وجب زمین بسیار ارزشمند بود و با سختی آزاد شده بود! به طوری که در یک شب توی طلائی، حسین خرازی فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) دستش همان جا قطع شد! شهید ابراهیم همت فرماندهی لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) همان جا شهید شده بود. خیلی از مسئولین مهندسی رزمی از جمله: جهانگیر شیردم، علی مهدی معقولی، حسین صالحی آنجا شهید شده بودند...».



■ پل خیبر بر روی هورالعظیم (عملیات خیبر اسفند ۱۳۶۲)

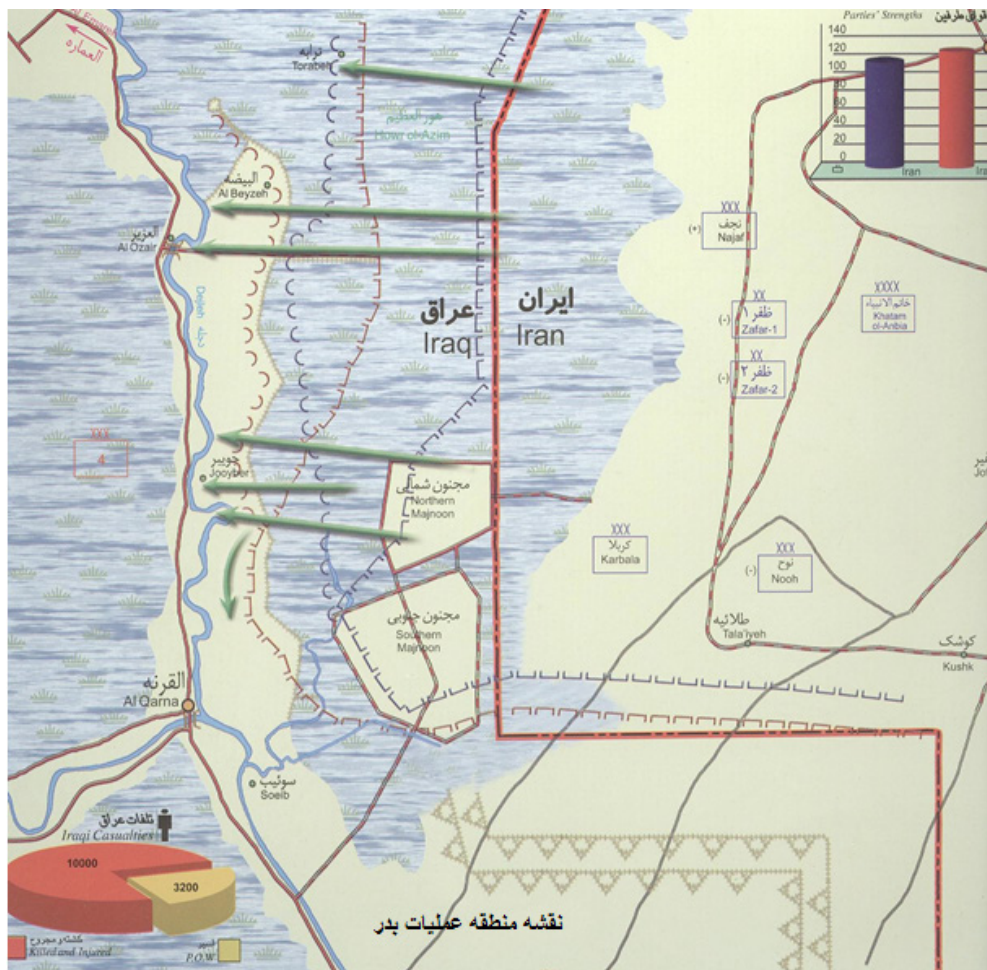


■ ساخت اورژانس و بیمارستان صحرایی بسیار مجهز در نزدیک ترین فاصله ممکن به میدان نبرد

عملیات بدر

عملیات بدر در منطقه ی هورالعظیم و شرق دجله با هدف کنترل اتوبان العماره - بصره و به منظور تهدید بصره بارمز «یا فاطمه الزهرا (س)» در ساعت ۲۳ تاریخ ۱۳۶۳/۱۲/۱۹ آغاز شد. بعد از چند روز نبرد به علت عدم پشتیبانی آتش مناسب و لجستیکی، اهداف عملیات محقق نشد. نتایج عملیات:

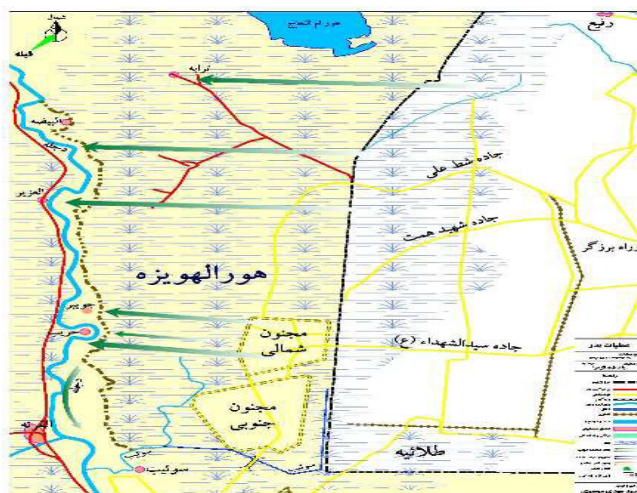
- تصرف بخشی از مناطق نفت خیز عراق در هورالعظیم و جاده الیهجرده (خندق)
- به اسارت گرفتن ۳۲۰۰ نفر از نیروهای دشمن





راوی: مجید بحرینی، از مهندس، رزمی، سیاه

لذا وقتی در عملیات بدر ۲۰۰۰ نفر نیرو به ما دادند و سازماندهی و تشکیل ۵ گردان پل شناور را ابلاغ کردند، ما مانده بودیم که اینها را چگونه با یک رابط پرسنلی اداره کنیم! این بود که آنجا بحث شد تا معاون پرسنلی قرارگاه، مسئولیت پرسنلی رده ما را نیز به عهده بگیرد تا تمام جزئیات امور پرسنلی را پیگیری کند.



چون قرار بود برای عملیات بدر، یک پل ۱۶ کیلومتری در محور قرارگاه کربلا زده شود، جایی که انتخاب کردیم، از جاده‌ی شهید همت به سمت هدف بود. یک پد و محوطه‌ای درست کردیم تا هنگام کار مزاحم دیگران نباشیم. انتقال این همه قطعات پل از پادگان شهید حبیب‌اللهی در جاده اهواز- خرمشهر تا منطقه هورالعظیم، نیازمند یک آموزش عملی مونتاژ، جابجایی و انتقال بود. اوایل امور آموزش مونتاژ و نصب پل را در دریاچه استادיום آزادی تهران شروع کردیم. سعید شجاعی‌فر (شهید) در دریاچه آزادی آموزش را شروع کرد. در ضمن مرکز آموزش مهندسی سپاه نیز با همکاری مهندسی و آموزش قرارگاه خاتم (ص) در دریاچه سد تنظیمی گُتوند، آموزش و تمرین عملی نصب پل را راه‌اندازی و با شبیه‌سازی منطقه عملیاتی، در تاریکی شب وزیر آتش فرضی دشمن برای نیروها برپا کرد.

قبل از عملیات، ما نیروها را دو قسمت کردیم؛ عده‌ای در گردان‌های پل عده‌گردان‌های سازماندهی شدند، عده‌ای هم گردان دریایی را تشکیل دادند تا سکان‌دار قایق‌ها باشند. برای هُل دادن این پل‌ها روی آب هور، جهت عملیات نصب، درخواست مینی‌لندینگ‌های 'قوی کردیم تا بتواند حداقل ۲۰ قطعه پل را هُل بدهد. برای این کار، صحبت بلدوزرهای زرهی باتلاق‌رو هم بود. (تصویر زیر)



۱ - مینی لندینگ: دستگاهی است که در داخل آب برای کشیدن و هُل دادن ده‌ها قطعه پل شناور از آن استفاده می‌شد.

به ما گفتند شما مسئولیت دارید قبل از عملیات، بیست کیلومتر پل را منتقل کنید. دوازده کیلومتر مسافت جزیره مجنون تا ابتدای جاده‌ی آل‌هچرده (معروف به جاده خندق)، چهار کیلومتر هم برای پارکینگ‌های بین‌راهی، ۴ کیلومتر پل هم به عنوان ذخیره و ترمیم و تعویض قطعات انهدامی در صورت بمباران هواپیماهای دشمن.

برای جابجایی پل‌ها در داخل هور قرار شد نزدیک عملیات تعدادی بلدوزر دوزیست و قابل تحرک در آب تحویل ما بدهند، حالا ۱۰ روز دیگر باید کارمان را شروع کنیم، رفتیم با مسئول زرهی صحبت کردیم که این نفربرهای خشایار را تحویل ما بدهید ولی آنها وعده همکاری در زمان عملیات را به ما دادند. رفتیم به آقای شمشخانی (معاون فرمانده کل سپاه) گفتیم: ما روی این بلدوزر و خشایار که هنوز دست ما نرسیده، نمی‌توانیم حساب کنیم. برای تحویل مینی‌لندینگ هم وعده داده‌اند که خریده‌اند و توی راه است، ولی ما روی این گنجشک‌های توی آسمان نمی‌توانیم حساب کنیم. باید قفسی داشته باشیم که اینها را داخل آن برای روز موعود نگهداری کنیم. آن موقع می‌شود روی آنها حساب کرد وگرنه برای انجام مأموریت، گرفتار اما واگر خواهیم شد. ایشان گفتند: چه می‌خواهی؟



گفتم: ۶۰-۵۰ دستگاه از این خشایارها به ما بدهید تا روی آنها موتور و لو سوار کنیم. مطالعه کرده بودیم که با یکسری تغییرات روی این نفربرهای زرهی (خشایار) می‌توان حرکت مطمئن داخل هور را تضمین کرد.

برای آموزش سکان‌داری هم‌باد درخواست ما و ابلاغ برادر شمشخانی، گروهی از رزمندگان استان‌های شمالی را به ما دادند تا از آب نترسند و مقدمات اولیه کار را بلد باشند. با آب و قایق زندگی کرده باشند.

بالاخره زمان معینی برای انتقال قطعات پل از پادگان شهید حبیب‌اللهی واقع در جاده اهواز- خرمشهر به سمت هور تعیین و ابلاغ شد. برای جابجایی، بارگیری و تخلیه این پل‌ها تعداد ۱۵- ۱۰۰ جرثقیل نودرخواست کردیم تا ضمن اجرای مأموریت انتقال و تخلیه پل‌ها در تاریکی شب، دچار مشکل نشویم. یکی از امور مهمی که می‌بایست هنگام تخلیه قطعات پل در هور انجام بدهیم، استتار قطعات پل در روز بود تا مورد شناسایی هواپیماهای دشمن قرار نگیرند، لذا باید تا قبل از روشنایی صبح قطعات پل بانی‌های هور استتار و مخفی شوند و حتی هیچ رزمنده‌ای حوالی این قطعات مخفی شده مشاهده نشوند تا موجب مشکوک شدن خلبانان دشمن نگردد.

اقدام حساسی که با دقت می‌بایست انجام بگیرد، انتقال این همه قطعه پل در مسیر جاده اصلی و خاکی منطقه بود! برای این کار حدود ۱۰۰ دستگاه تریلی به ما مأمور شدند. اداره کردن و نظم دادن رانندگان این تریلی‌ها خودش نیازمند برنامه‌ریزی و نظارت بسیار دقیق بود. تیمی فنی و تحصیل‌کرده از دانشگاه صنعتی اصفهان، مسئول کنترل ترافیک این همه تریلی شده بودند، توجیه راننده‌ها نسبت به اهمیت کار، تأمین لجستیکی و غذایی آنان با اوان خلق و خوی راننده جماعت، هنر خاص خودش را می‌خواست، تأمین سیگار، کنسرو ماهی، لاستیک زاپاس نوبری حوادث احتمالی و تأمین دیگر خواسته‌های مادی و روحی این قشر زحمتکش راننده در آن لحظات حساس جنگ، خود داستان جالبی بود که فقط باید در آن وضعیت و موقعیت قرار داشته باشی تا متوجه موضوع شوی. دیگر موضوع قابل ذکر، رعایت امور حفاظتی و امنیتی کار بود.

بالاخره در چند شب، عملیات انتقال پل را انجام دادیم. قطعه قطعه می‌بردیم در منطقه عملیاتی و در آنجا گروهی مسئولیت مونتاژ را در شرایط بسیار بد آب و هوایی و با چه مشقتی به عهده داشتند. مسیریابی محل اجرای پل از دیگر امور حساس این مأموریت بود که به دلایل مختلف با موانع و معضلات متعددی مواجه می‌شدیم. حضور نیروهای شناسایی و ستون پنجم دشمن در لابه‌لای نزارها، اجرای آتش‌های بی‌هدف دشمن در سراسر هور و رعایت سکوت و اختفا و پوشش از محدودیت‌های سرعت در اجرای کار بود. در این راستا علاوه بر بچه‌های مهندسی رزمی، از تخصص نیروهای اطلاعات قرارگاه با مسئولیت احمد سوداگر (شهید) و مهندسین نقشه‌بردار استفاده می‌کردیم.

برای تعیین آبراه‌های داخل هور نیازمند دستگاه‌های ویژه بودیم. از این لحاظ هم در مضیقه‌ی کامل بودیم، نی‌بُرونی‌کوب هم نداشتیم و با هزار دردسر آبراه می‌زدیم. برای اطفاء آتش‌سوزی حاصل از بمباران هوایی دشمن در طول مسیر در پارکینگ‌های شناور تعبیه شده، تیم‌های آتش‌نشانی و امداد برای ترمیم قطعات انهدامی پل مستقر شده بودند.

تیم کنترل ترافیک سیار، ماشین‌هایی را که در بین راه خراب می‌شدند، توسط تعمیرکاران متخصص تعمیر می‌کردند. ضمن اینکه به تمام یگان‌ها ابلاغ کرده بودیم در صورت خراب شدن هر وسیله نقلیه موتوری بر روی پل کم‌عرض روی هورالعظیم، برای جلوگیری از مسدود شدن مسیر تردد، خودرو از کار افتاده به داخل هور انداخته خواهد شد. براین اساس واحدهای ترابری موظف می‌شدند خودروهایی را روانه جبهه کنند که اطمینان از سالم بودن آن دارند.

برای کنترل ترافیک در مسیر کم‌عرض پل، مسیر را یک‌طرفه می‌کردیم و با نصب چراغ دوزمانه (سبز و قرمز) از بروز حوادث احتمالی جلوگیری می‌شد. چون تردد بر روی این پل فقط در ساعات شب انجام می‌شد و در طول روز هواپیماهای دشمن اجازه تردد را نمی‌دادند، برنامه‌ریزی برای کنترل ترافیک به عهده همان دانشجویان دانشگاه صنعتی اصفهان بود.



جمعاً از پد همت تا پد جاده‌ی خندق (الْهَیْجَره) در هورالعظیم، ۱۲ کیلومتر پل زدیم! شش کیلومتر هم پارکینگ شناور در جناحین پل احداث کرده بودیم. روی این پارکینگ‌ها، آتش‌نشانی،

بهداری و تعمیرگاه مستقر بود. اگر خودروئی روی پل خراب می‌شد و تعمیرکاران قادر به راه‌اندازی سریع آن نمی‌شدند، جرثقیلی که در پارکینگ مستقر بود خودرو را در جا بلند می‌کرد و داخل آب می‌انداخت تا مسیر تردد باز شود. دیگر فرصتی برای بکسل کردن نبود. برای انتقال اضطراری یک یا چند قبضه سلاح سنگین مثل کاتیوشا و تانک، چند تا پل پی.ام.پی را کنار هم چسبانندیم. قایقی هم برای آن گذاشتیم. آن را هم داخل نيزارهای هوراستار کرده بودیم تا در صورت الزام از این سطحه شناور کُندرو استفاده کنیم. چون طی کردن این مسیر ۱۴-۱۵ کیلومتری حدود ۶ تا ۷ ساعت طول می‌کشید.



اینجا لازم می‌دانم اشاره‌ای هم به مشخصات فنی پل داشته باشم؛ این پل شامل سطحه‌های شناوری بود متشکل از دو قطعه پالت‌مانند که از فوم فشرده و تزریقی تشکیل شده بود. روی این فوم‌ها لایه‌ی فایبرگلاس کشیده شده بود. دارای سیستمی بود که وقتی دو تا از این سطحه‌های شناور کنار هم قرار می‌گرفتند، دوتا رمپ عمودی روی اینها قرار می‌گرفت، روی سطحه ورق عاج‌دار بود. برای عبور خودروهای چرخ‌دار لاستیکی، سطحه‌ها با فاق و زبانه و پین‌های حلزونی به هم متصل می‌شدند. یک عرض مفید ۲/۵ متر داشت. سطح قسمت شناور بیشتر بود اما سطح مفید آن با ضریب حاشیه و امنیت، برای عبور خودرو (معبّر) در حدود ۲/۵ متر بود. عبور از این پل دوطرفه‌ی متناوب و یک‌راهه بود. حدود ۵ تن بار می‌توانست از خود عبور دهد. اصطلاحاً طبقه‌ی پل، حدود

۵ بود. نوع آن هم شناور بود. این قطعات در هر مقداری که ایجاب می‌کرد، به هم متصل می‌شدند. با اینکه آب هور ساکن بود و چندان متلاطم نبود برای مهار آن لنگر می‌گذاشتند و بنا به اقتضاء از شمع‌کوبی در فواصلی از حاشیه‌های پل استفاده می‌شد تا در طول‌های زیاد، پل منحرف نشود. یکی از بزرگ‌ترین معضلات این پل، همان مسیریابی و درواقع ایجاد معبر و آبراه برای بازکردن مسیر پل در هور بود. از معضلات دیگر این پل، اذیت کردن لایه‌های فایبرگلاس بود که وقتی دست و بدن خدمه‌ها با اینها تماس پیدا می‌کرد، این فیبرهای فایبرگلاس در دست‌های آنها فرومی‌رفت و اذیت می‌کرد. خیلی سوزنده بود.

عیب دیگر آن، سریع‌الاشتعال بودن مصالح اصلی پل بود! در برابر بمباران خیلی زود آسیب‌پذیر بود. بر همین اساس ایستگاه‌های آتش‌نشانی یا کپسول‌های آتش‌نشانی متحرک پشت وانت تویوتا آماده بودند تا در اولین لحظات بمباران، آتش‌سوزی قطعات پل را خاموش کنند.

مونتاژ این پل در سه مرحله صورت می‌گرفت؛ مونتاژ اولیه با کنار هم گذاشتن دو سطحی شناور و انداختن پانل‌های عبور و بستن پین و زبانه بود که در پادگان عقبه صورت می‌گرفت. مونتاژ ثانویه در یک حوضچه‌ی مونتاژ کنار هور انجام می‌گرفت، اینجا لای برداری و گود شده بود که پل‌ها شناور شوند. بعد از انتقال پل‌ها، مونتاژ نهایی در مسیر اصلی طول پل ادامه پیدا می‌کرد. این پل، جزو پل‌های سریع‌النصب بود^۱...».

«راوی: مجید بحرینی

«...چند ماه قبل از عملیات بدر (اسفند ۱۳۶۳ هورالعظیم و شرق دجله) مهندسی اقدامات متنوعی در منطقه عملیاتی انجام داد تا شرایط زمین برای انجام یک عملیات آبی خاکی مهیا شود. جاده‌ی شهید همت توسط دوستان قرارگاه مهندسی جهاد احداث شد. جاده‌ی شهید همت که احداث می‌شد، تصور بر این بود که دارند یک راهی برای جزایر مجنون درست می‌کنند تا جزایر را حفظ کنند. بعد از احداث جاده شهید همت، ما از آن جاده انشعاب گرفتیم و پدی با دو متر بالاتر از ارتفاع آب هور در آنجا زدیم. تا هم زمان ده‌ها تریلی با بار قطعات پل خیبری و چند دستگاه جرثقیل استقرار قطعات پل را تخلیه کنند.

طبق برنامه قرار بود قبل از عملیات حدود بیست کیلومتر در جزیره قطعات پل تخلیه و در قطعات ۳۰۰ متری به هم متصل و داخل نیزارهای هورالعظیم استتار شوند. تمام این اقدامات می‌بایست در تاریکی شب انجام و قبل از روشنایی صبح می‌بایست داخل نیزارها مخفی و استتار می‌شد تا در دید هواپیماهای دشمن نباشند! وگرنه دشمن با دیدن این همه قطعات پل متوجه یک عملیات مهم و بزرگ در آن منطقه می‌شد و اصل غافلگیری به هم می‌خورد.

دیگر اقدامات مهندسی رزمی که قبل از عملیات می‌بایست انجام می‌گرفت، ایجاد مواضع توپخانه صحرایی و پدافند هوایی در منطقه عملیاتی بود. چون هورالعظیم منطقه عمومی عملیات بود، برای استقرار پدافند هوایی در مسیر حرکت و تردد یگان‌ها در آبراه‌های هور می‌بایست سکوها‌ی شناور احداث می‌کردیم. برای این کار، تعدادی از دانشجویان و متخصصین دانشکده عمران دانشگاه صنعتی اصفهان را به کار گرفتیم.



عراقی‌ها یک نمونه دستگاه نی‌کوب در منطقه داشتند که هر شب سروصدای کار کردن آنها را می‌شنیدیم! شهید زارعی گفت یک شنواری شبیه تراکتوری با لاستیک‌های بزرگ از عراقی‌ها داخل هور‌ها شده! بچه‌ها رفتند آن دستگاه را آوردند. کسی نمی‌دانست کار این دستگاه چیه؟! سعید شجاعی فرد (شهید) که یکی از مبتکرین مهندسی جنگ بود، اطلاعات کلی از وجود چنین دستگاه نی‌کوبی داشت، می‌گفت توی هلند چنین دستگاهی وجود دارد که موقع سیل از این دستگاه استفاده می‌کنند! بعدها که متوجه شدیم این نی‌کوب است، نمونه‌سازی شد و با آن آبراه‌هایی داخل هورالعظیم ایجاد شد.

مدتی بعد آقا سعید با محسن رفیق‌دوست صحبت کردند و لجستیک سپاه از طریق آلمان تعدادی نی‌کوب خریداری کرد که چند روز قبل از شروع عملیات به دست ما رسید. بعضی از این آبراه‌ها را عین اتوبان عریض کرده بودیم! تا طراده‌های ۶۰ عتقی پی.ام.پی بتوانند عبور کنند! آبراه‌هایی که توی عملیات بدر داخل هور ایجاد شد، واقعاً یک کار بسیار بزرگی بود که با ابتکار و خلاقیت و لطف الهی انجام گرفت.

یکی از عملیات‌های خاکی قبل از عملیات، ایجاد باند فرودگاه صحرایی در منطقه‌ی هویزه (نزدیک بیمارستان صحرایی) بود. برای اینکه هواپیماهای دشمن از بالا حساس نشوند و مورد دید آنها قرار نگیرد، باند را آسفالت نکردیم. تمام استانداردها زیر نظر آقای قدیمی، از مهندسین و مسئولین وزارت راه و سرنهنگی از نیروی هوایی ارتش، در این باند فرودگاهی رعایت شده بود، به‌طوری‌که هواپیمای سی ۱۳۰ راحت فرود و برخاست داشت. یک آزمایشگاه مکانیک خاک زیر نظر دانشگاه امام حسین (ع) در آنجا راه‌اندازی کرده بودیم که امور خاک این اقدامات را کنترل می‌کرد. سرویس دستشویی و حمام شناور هم روی پارکینگ‌های هور مستقر کرده بودیم!...



گردان مهندسی جهاد نجف‌آباد در عملیات بدر

راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...برای عملیات بدر، مأموریتی به ما واگذار نشده بود. مهندسی ما (جهاد نجف‌آباد) بیشتر با لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه تعریف شده بود. شور و هیجان آن زمان به گونه‌ای بود که دنبال مأموریت ساختن برای خودمان بودیم! به خصوص ما بچه‌های جهاد تحمل نشستن و تماشا کردن را نداشتیم. برنامه خودمان این بود بعد از اینکه سواحل غربی هورالعظیم به تصرف دربیاید، با هماهنگی لشکر امام حسین (ع) دستگاه‌های مهندسی و امکانات خود را به شرق دجله منتقل کنیم و هرکاری از دستان برمی‌آید انجام بدهیم.

چند تا لودر و بلدوزر داخل جزیره‌ی مجنون شمالی و کنار پد آماده کرده بودیم. صبح روز عملیات، طی تماسی که با بچه‌های لشکر امام حسین (ع) گرفتیم برای انتقال لودر و بلدوزرها جواب درست و حسابی به ما ندادند، تصمیم گرفتیم خودمان وارد عمل شویم. هیچ‌کس به ما سطحه شناور نمی‌داد تا لودر و بلدوزرها را منتقل کنیم! می‌گفتند فعلاً انتقال پی.ام.پی، تانک و نیرو در اولویت هستند. هیچ دستگاه مهندسی را منتقل نمی‌کردند. خودمان چند فروند قایق داشتیم. ساعت ۹ صبح به همراه ۷-۸ نفر راننده لودر و بلدوزر، تعمیرکار و باطری ساز سوار دو قایق خودمان شدیم و از پد جزیره‌ی مجنون جنوبی دنبال نیروهای گردان‌های پیاده لشکر ۸ نجف به سمت منطقه‌ی نبرد به راه افتادیم. برنامه ما این بود که خودمان را به آن سوی آب برسانیم تا از ماشین‌آلات مهندسی غنیمتی استفاده کنیم.

ساعتی بعد نزدیک ساحل غربی هور همه منشعب شدند و هرکدام یک آبراهی را انتخاب کردند. ما مانده بودیم به کدام سمت ادامه مسیر بدهیم. یک آبراه اصلی بود با عرض تقریبی ۵ متر که نی‌های آن خوابیده بود. در آن مسیر به حرکت خود ادامه دادیم. بعد از طی مسیر کوتاهی به نقطه‌ای از ساحل رسیدیم که حالت سنگ‌رکمین عراقی‌ها را داشت، آهسته پیاده شدیم. سروصدا عراقی‌ها می‌آمد!

نیم خیز خودمان را به آنها نزدیک کردیم. چهار سرباز عراقی داشتند چای می خوردند، آنها هم ما را دیدند ولی نمی دانیم چرا مقابل ما گارد نگرفتند! انگار باورشان نمی شد که ما ایرانی هستیم؟! ما همگی مسلح بودیم. به سمت آنها سلاح کشیدیم. خیلی سریع و در نهایت غافلگیری دست هاشون را بالا بردند، آنها را آوردیم داخل قایق گذاشتیم.

کم کم متوجه شدیم منطقه پاک سازی نشده و هنوز نیروهای ما وارد آن منطقه نشده اند. خبری هم از لودر بلدوزر غنیمتی نبود. ماندن در آنجا دیگر صلاح نبود. تصمیم گرفتیم با این چهار نفر اسیر عراقی برگردیم عقب، در برگشت در داخل آبراه دوباره به یک کمین دیگر عراقی برخوردیم، دود و سیاهی سنگرها این را می فهماند که اینجا قبلاً مورد هجوم نیروهای ما قرار گرفته! در میان دود و آتش سنگرها یک سرباز عراقی خودش را پنهان کرده بود. متوجه او شدیم. قبل هر اقدامی او هم دست هاشو بُرد بالا، او را هم به داخل قایق آوردیم.

قایقران تخت گاز به سمت عقب در حال حرکت بود که به یک باره قایق از کار افتاد! وقتی موتور قایق را از آب بالا کشیدیم، دیدیم توده ای از نی لای پَره های موتور پیچیده، حتی سیم خاردار هم لای پره ها گیر کرده، برای رهایی موتور از سُرنی ها و سیم خاردار یک نفر می بایست می رفت داخل آب و آنها را از پره ها جدا می کرد. اسفند ماه بود آب هور در آن ساعات اولیه صبح خیلی سرد بود.

جالب آنجا بود هر کاری کردیم که این عراقی ها بروند داخل آب تا قایق را رها کنند، نمی رفتند! حتی یکی از بچه های ما یک گلوله هم به یکی از عراقی ها زد و طوری وانمود کرد اگر داخل آب نره او را می کشه، ولی همچنان ایستادگی می کردند، تا اینکه یکی از آنها رفت داخل آب و با کمک ابوالقاسم پناهی (باطری ساز) که همیشه دنبال خودش دَم باریک داشت، سیم خاردار و نی ها را آزاد کردند و دوباره قایق روشن شد و به حرکت خود ادامه دادیم.

روز اول عملیات، ما فقط همین کار را کردیم. روز دوم عملیات، یک دستگاه لودر را با راننده ولی بدون هماهنگی با مافوق راه انداختیم. کسی به ما نگفت که به آن طرف هور بیاوید، همه درگیر نبرد بودند! هنوز خطوط پدافندی مشخص نشده بود. در هر صورت با رابطه بازی دوستان و همشهریان خودم یک دستگاه لودر را روی یک سطحه متعلق به لشکر ۸ نجف گذاشتیم. یکی از این کُشنده های ارتش را هم آنجا پیدا کردیم. با مقداری بسته آجیل رفتیم سراغش و بعد از خوش و بش کردن از او خواستیم ما را به آن سوی هور ببرد. ابتدا کمی ناز کرد و گفت: من شب تا صبح کار می کردم، الآن حسابی خسته ام.



بالاخره با اصرار ما پذیرفت این مأموریت را برای ما انجام دهد. دو تا سطحه بود که ما دستگاه را روی آن گذاشته بودیم و آن کِشنده‌ی خشایار سطحه را کشید و ما را از جزیره جنوبی بعد از ۳/۵ ساعت حرکت به ساحل بُرد. حالا برای پیاده کردن لودر از سطحه در آن ساحل باتلاقی چه مشکلاتی داشتیم.

تقریباً ۲۰ متر ساحل نیمه باتلاقی بود. آن کِشنده‌ی ارتشی هم سطحه را با لودر آنجا رها کرد و رفت، مأموریت و وظیفه او هم همین رساندن تا ساحل بود. چون در دید و تیر موشک پرنده‌های قارقارکی عراقی‌ها بود. چند بار به سمت لودر ما هم شلیک کردند ولی خوشبختانه به لودر اصابت نکرد. با این حال چند نفر زخمی دادیم. هر چه تلاش کردیم موفق به تخلیه لودر نشدیم! موقع تخلیه چرخ جلوی لودر داخل باتلاق افتاد و چرخ عقب آن همچنان روی سطحه بود! برای آشنایی به منطقه و پیدا کردن راه علاج، گشتی در خشکی زدیم.

بیست متر بعد از ساحل باتلاقی، خاکریز خیلی کوتاهی به ارتفاع نیم تا یک متر بود. به طوری که یک نفر می‌توانست پشت آن پناه بگیرد. به فاصله‌ی ۱۰۰ متر بعد از این خاکریز کوتاه، به یک دژ مقطع رسیدیم. به صورت ممتد نبود. آنجایی که ما رسیدیم یک دستگاه ترینچر عراقی دیدیم، ظاهراً این ترینچر مشغول کندن کانالی به عرض ۶۰ سانتی‌متر بوده که با هجوم نیروهای ما پا به فرار گذاشته بود! حدود ۴۰۰-۳۰۰ متر کانال زده بود و متوقف شده بود که ما رسیده بودیم، بچه‌ها نتوانستند آن را راه بیندازند.



حدود ۲۵۰-۲۰۰ متر رفتم جلوتا به یک جاده‌ی شنی رسیدم که نیروهای خودی روی آن تردد داشتند. از آن جاده‌ی شنی باز هم حدود ۴۰۰-۳۰۰ متر رفتم تا به یک دژ رسیدم. وقتی روی دژ ایستادم، رودخانه دجله را در فاصله ۱۰۰ متری خود می‌دیدم. این دژ ساحلی رودخانه بود. مقداری به طرف جنوب منطقه‌ی پیاده‌روی کردم. نیروهای لشکر ۸ نجف به فرماندهی احمد کاظمی را آنجا دیدم. ادامه مسیر دادم تا رسیدم به جایی که دجله مثل مار به خود پیچیده بود (همان منطقه کیسه‌مانند). در آنجا چند نفر از نیروهای لشکر ۳۱ عاشورا را دیدم. از آنها پرسیدم: شما کجایید؟

گفتند: ما آن طرف دجله کنار اتوبان العماره - بصره مستقر هستیم. آنها روبروی کیسه‌ای، خط دفاعی تشکیل داده بودند. اتوبان را بسته بودند. خواستم از دجله عبور کنم و سری به آنها بزنم، قایقی نبود.

تا شب صبر کردیم. اوایل شب دو دستگاه نفربری ام.پی.بی از بچه‌های لشکر ۸ نجف آمدند و به ما کمک کردند. سیم بُکسل به این لودر بستند و لودر را در ساحل پیاده کردیم. همان شب کار ساحل‌سازی و خاکریز زدن را شروع کردیم. ۱۲-۱۰ نفر از بچه‌ها از جمله شهید عرشی، هادی، شهید اسماعیل انتشاری و آقای بی‌ریایی بودند. بچه‌ها را داخل همان کانال مستقر کردم و گفتم همین جا باشید.



شهید اسماعیل انتشاری

صبح روز سوم عملیات با قایق زود برگشتم به جزیره مجنون تا لودر و

بلدوزر بیشتری به منطقه منتقل کنم. آن روز، مهندسی قرارگاه کربلا اقدامات ما را کنترل و هماهنگ کرد. گردان آب همه چیز را سازماندهی کرده بود و سطحه و کِشنده آورده بودند و دستگاه‌ها را با برنامه منتقل می‌کردند. ما دو دستگاه لودر و دو دستگاه بلدوزر را روی سطحه گذاشتیم و همراه با کِشنده‌های پی.ام.پی به صورت ستون حرکت دادیم.

روز سوم، تنها کاری که ما کردیم، با همان لودری که در شرق دجله داشتیم، ساحل را هم برای خودمان و هم برای لشکرهای سپاه و ارتش، بخصوص بچه‌های ارتش آماده می‌کردیم. نکته‌ی جالبی که آن روز در خط نبرد دیدم، حضور سرهنگ محمد جوادی فرماندهی تیپ سوم لشکر ۱۶ قزوین ارتش در خط مقدم بود، تا آن زمان، خداوکیلی ندیده بودم که فرمانده رده بالای ارتش همچون فرماندهان سپاه در خط مقدم حضور داشته باشند، پیرمردی هیكلی بود با مو و ریش سفید که فرماندهی گردان هایش او را با نام مستعار خرس سفید یاد می‌کردند، خیلی از او خوشم آمده بود، هر کار مهندسی رزمی داشت، برایش انجام می‌دادم.

یکی از لودرهایی را که به آن سوی آب منتقل کرده بودم در اختیار مهندسی لشکر ۸ نجف قرار دادم و بقیه دستگاه‌ها را بر دم سمت شمال منطقه عملیاتی که نیروهای لشکر ۱۴ امام حسین (ع) مستقر بودند. ۳ یا ۴ کیلومتر به سمت شمال رفتیم تا به روستای جوبیر که نزدیک دجله بود، رسیدیم. ساکنین روستا تعدادشان بسیار کم بود. با ورود رزمندگان ایران، مردم روستا آنجا را تخلیه کردند تا در تبادل آتش طرفین صدمه‌ای نبینند. به ما گفتند با توجه به اینکه محور شمالی دچار مشکل شده، شما یک خاکریز به سمت شمال از جوبیر تا هور بزنید. روز پنجم بود که خاکریز زدن را شبانه‌روزی شروع کردیم.

دشمن با عبور از پلی روی دجله موفق شده بود به شرق دجله نفوذ کند و بین رزمندگان لشکر امام حسین (ع) فاصله و رخنه ایجاد کند و ارتباط نیروهای لشکر ۱۴ از وسط قطع شده بود. نیروهایی که در جنوب مانده بودند با بچه‌های ارتش هماهنگ شده بودند. قرار شد ما سریع یک خاکریز بزنیم تا نیروهای لشکر ۱۴ امام حسین (ع) در صورت فشار دشمن پشت این خاکریز به سمت شمال آرایش بگیرند.

روز چهارم هم یک لودر و یک بلدوزر دیگر به منطقه منتقل کردم. استعداد دستگاه‌هایم در آنجا به چهار تا لودر و سه تا بلدوزر رسیده بود. دستگاه‌ها را حوالی روستای روطه مستقر کرده بودم. یکی دو بار مهدی باکری، فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا را آنجا دیدم. مهدی پشت بی سیم وقتی با فرماندهان قرارگاه

داخل جزیره صحبت می‌کرد، مدام برای نصب پل روی دجله درخواست کمک می‌کرد! بچه‌های مهندسی قرارگاه کربلا سریع امکانات خود را بسیج کردند تا بلکه حرکتی اساسی انجام دهند.

مهدی باکری پشت بی سیم با آقا محسن رضایی با آقا رحیم صفوی می‌گفت: «برای من یک پل بنزید تا نیروهایم راحت بتوانند عبور کنند و زخمی‌ها را به عقب منتقل کنم...». آقا مهدی درخواست قایق داشت. تعداد قایق‌هایی که روی دجله در حال تردد بودند کمتر از تعداد انگشتان دست بود. همه در اختیار بچه‌های لشکر عاشورا بود.

ما در جزیره شمالی یک جرثقیل ۱۰ تن داشتیم به حسین جلالی (خدایا مرز) گفتم: حسین! ۱۰ تن را بردار و بیارتوی منطقه، یک جرثقیل ۲۰ تن دیگر هم ستاد قرارگاه کربلا به همراه چند دستگاه تریلی با محموله پل خیبری از طریق طراده‌های شناور به منطقه آورد و در جنوب همان منطقه‌ای که رودخانه دجله به شکل یک کیسه درآمده بود، تخلیه کرد.

روز پنجم عملیات بود، توپ‌های ۱۰۵ م. ارتش، در آنجا اجرای آتش داشتند. وقتی لودر و بلدوزرها را آنجا پیاده می‌کردم، کلی بچه‌ها را امیدوار و روحیه داده بود.

روز پنجم یا ششم که آقای پورسراج از بچه‌های ستاد قرارگاه کربلا هم آنجا بود، هواپیماهای قارقارکی عراق مدام آنجا را بمباران می‌کردند و اجازه هیچ حرکتی را به ما نمی‌دادند، این را می‌دانستند اگر پلی روی دجله نصب کنیم وضعیت نیروهای عراقی در شرایط حساسی قرار خواهد گرفت، در این بمباران‌ها حسین جلالی به شدت زخمی شد و ساعتی بعد به شهادت رسید.

پل‌ها را آنجا دیپو کرده و چند تا از آنها را هم به هم وصل کرده بودند. حسین جلالی که شهید شد، جرثقیل ۱۰ تن ما بی‌راننده شد. کم‌کم شرایط منطقه بسیار ناجور شد، آتش دشمن هر لحظه بیشتر و بیشتر می‌شد. تانک‌های عراقی از کنار دجله، نیروهای لشکر ۳۱ عاشورا را هل دادند، روی دژی در غرب رودخانه‌ی دجله مستقر شده بودند و با انواع کالیبرها و آرپی جی ۱۱ پشت خاکریز ما را می‌زدند! با گلوله تانک، سرِ خاکریز را می‌خوابانند، ما هم مدام خاکریز را مرتفع می‌کردیم.

نیروهای لشکر ۱۴ امام حسین (ع) جلوی تانک‌ها کمین کرده بودند. یک راننده‌ی بلدوزر به نام "نادی" داشت. چه شجاعتی داشت، وقتی پشت بلدوزر می‌نشست، هیچ چیز نمی‌دید و نمی‌شنید مگر خاکریز زدن، همان جا گلوله مستقیم تانک سرش را بُرد! (نمونه تصویر مقابل) یا همین شهید بی‌ریایی به شهید صالحی گفت بیل لودرت را پراز خاک کن و بیل لودر را طوری بگیر که هر چه گلوله و آرپی جی می‌زنند، به خودت نخورد، برو آنجا، یک قطعه خاکریز بزن که نیروها پشت آن

مستقر شوند. این طوری کار می‌کردیم تا بتوانیم آن خط دفاعی را کامل کنیم، ولی آنجا صالحی هم شهید شد. شش نفر از بهترین نیروهای من آنجا شهید شدند. در همین چند روز حدود ۲۸-۲۷ نفر از بچه‌های گردانم در آنجا زخمی شدند.



شهید بی‌ریایی، فرمانده گردان زرهی لشکر ۸ نجف بود. آمده بود مهندسی جهاد نجف‌آباد و مسئولیت سازماندهی امور ما را انجام می‌داد. آدم صاحب‌نظری بود، هر چه بی‌ریایی می‌گفت، حاج حسین خرازی، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع) و محمدرضا ابوشهاب معاون لشکر می‌پذیرفتند. به هر حال، ما خاکریز اصلی‌ای که به فاصله‌ی ۴۰۰-۳۰۰ متر از خاکریز جلویی می‌خواستیم بین جویبر تالب‌هور بزنیم، ارتش عراق اجازه نداد کامل کنیم! ۱۰۰ متر آخر خاکریز ماند.

وقتی مهدی باکری، فرمانده‌ی لشکر ۳۱ عاشورا سپاه آذربایجان شهید شد و فشار سنگینی از طرف القرنه به لشکر ۸ نجف آوردند، دیگر نتوانستند در آنجا مقاومت کنند. با این حال نیروهای لشکر ۸ نجف حاضر نبودند منطقه را تخلیه کنند! فرماندهان گردان‌های او دوسه روز آنجا مقاومت کردند بلکه این منطقه بسیار مهمی را که تصرف کرده بودند، با کمک نیروهای پشتیبانی حفظ و تثبیت کنند.

روز هفتم یا هشتم بود. طبق معمول کار ما مقاومت و دفاع از مواضع تصرف شده، بود. شب‌ها که از آتش تانک و هواپیمای دشمن خبری نبود، لحظات آرامش ما بود، البته آتش خمپاره و توپخانه

دشمن همچنان ادامه داشت. شب هفتم یا هشتم درحالی که داخل کانال نشسته بودیم، یک دفعه دیدیم که گلوله های رِشام آسمان را نورافشانی کردند، اول فکر کردیم نیروی کمکی وارد منطقه شده یا اینکه عراق دست از سر ما برداشته، ولی بعد فهمیدیم که عراقی ها به نشانه پیروزی شان یک جنگ روانی علیه ما راه انداخته اند. تکبیر می گفتند، ترانه هم می خواندند، داد هم می زدند، انواع فشفشه ها در هوا منفجر می شد. حدود نیم ساعتی این برنامه را برای تضعیف روحیه ی ما اجرا کردند. البته ما هم صفا می کردیم.

فردای آن روز خبر عقب نشینی نیروها اعلام شد. دیگر فرصتی برای انتقال امکانات و تجهیزات سنگین به عقب نبود. هر رده ای باتدبیر خودش عقب نشینی کرد!...».

پلی روی دجله

«راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...یگان ما (تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم.ع.) قرار بود تحت امر قرارگاه کربلا در منطقه‌ی حدفاصل



سردار امین شریعتی

جزیره‌ی مجنون شمالی هورالعظیم وارد عمل شود و تا منطقه‌ی جویبر، همایون والقرنه در شرق محل تلاقی رودخانه دجله و فرات در منطقه‌ای به نام ناصریه پیشروی کند.

هدف اصلی یگان‌های این محور تصرف شهر القَرْنَه و قطع بزرگراه بصره-العماره به منظور قطع ارتباط پشتیبانی یگان‌های ارتش عراق با استان العماره بود. تایگان‌های زمینی ما از محور طلائیه بتوانند با یگان‌ها در شرق دجله الحاق کنند

برای آماده‌سازی منطقه‌ی عملیات، حدود ۶-۵ ماه قبل از عملیات، اقدامات مهندسی در این محدوده شروع شد. قرار بود که عملیات

بارگیری و رهایی یگان‌های قرارگاه فقط از ۲ اسکله در جزیره مجنون شمالی انجام گیرد تا دشمن خیلی حساس نشود. مسئولیت پد ۶ و پد ۷ به عهده برادر امین شریعتی و برادر رضا سیف‌اللهی بود و عبور هرگونه تجهیزات و امکانات با اجازه‌ی این دو عزیز بود. هر پد به یکی از دولشکرها و ۳۱ واگذار شده بود. یگان ما پد جداگانه‌ای نداشت! لذا فرماندهی تیپ، حاج علی زاهدی گفتند: شما برید یک پد بین این دو پد بنزید که یگان ما به صورت مستقل بتواند امکانات و تجهیزات خود را عبور دهند و گرنه ما با یک پد مشترک برای دو یگان رزم با مشکل مواجه خواهیم شد! هم به لحاظ حجم آتش دشمن هم به لحاظ حجم تردد از یک پد برای دولشکر، برای نیروهای پشتیبانی‌کننده، مهمات، سوخت، نیرو، بهداری، تجهیزات و توپخانه مشکلاتی را برای ما ایجاد می‌کرد.

تقریباً سه ماه به آغاز عملیات مانده بود که عملیات خاکریزی داخل هور در ساحل جزیره‌ی مجنون شمالی را تحت عنوان اسکله بارگیری و تخلیه برای یگان خودمان شروع کردیم.

ابتدا قرارگاه با زدن پد جدید در ساحل جزیره مخالفت کرد و معتقد بودند دشمن با مشاهده اقدامات جدید مهندسی حساس می‌شود. دوهفته‌ای کار ما متوقف شد ولی بعد از بررسی موضوع پذیرفتند و اجازه ادامه کار را دادند.

خاک را از خود جزیره جمع می کردیم و داخل هور می ریختیم. فقط شب ها کار می کردیم و برای حفظ وضعیت منطقه از دید هوایی دشمن، با استتار کارمان با نی های منطقه، روزها کار را تعطیل می کردیم. دو هفته قبل از شروع عملیات، توانستیم با عملیات خاکریزی، اسکله ای برای یگان خودمان آماده کنیم. این پد با ارتفاع یک متری از سطح آب، نقش خوبی در پهلو گرفتن شناورها برای بارگیری و تخلیه امکانات، نیروها و مجروحین داشت. دومین مشکلی که داشتیم، حمل تجهیزات مهندسی، ادوات زرهی، توپخانه، مهمات و خودروهایی بود که باید بلافاصله بعد از موفقیت اولیه عملیات، این تجهیزات را انتقال می دادیم.

تجربه ناموفق عملیات سال گذشته (خیبر در اسفند ۱۳۶۲) در همین منطقه برای ما درس بزرگی شده بود که برای انتقال این تجهیزات به امکانات دیگر یگان ها متکی نباشیم! براین اساس فرماندهی تیپ به ما مجوز دادند هر کاری در این حوزه می توانیم انجام دهیم.



برای تحقق دستور فرمانده تیپ دنبال تهیه طراداه رفتیم. گردان شناور دریایی تیپ ما ۳۰۰-۲۰۰ فروند قایق و شناورهای مختلف داشت. شهید صفری مسئول ادوات ضد زره تیپ ما بود. اینها از مدتی قبل حدود ۱۵-۱۰ تا خمپاره انداز و تفنگ ۱۰۶ م.م روی شناورها نصب کرده بودند تا بتوانیم در هور با سنگرهای کمین و در نبرد ساحلی با دشمن مقابله کنیم. رفتیم قرارگاه تا تعدادی پل و طراداه تهیه کنیم، گفتند: گروهی مشغول ساخت پل و طراداه هستند

ولی بعید می‌دانیم تا زمان عملیات آماده شود. ما همچنان دنبال تأمین طراده بودیم که متوجه شدیم تعدادی پل پی.ام.پی در کارخانجات دورود لرستان ساخته شده و به جبهه انتقال داده شده، ولی ارتش از پذیرش آنها خودداری کرده، ظاهراً مشکل فنی داشته، پین اتصال آنها خوب با هم چفت نمی‌شدند. گردان پل لشکر ۹۲ ارتش این پل‌ها را تحویل نگرفته بود! حتی اجازه نداده بودند که در پادگان تخلیه شود! آنها هم پل‌ها را بیرون پادگان دغاغله در یک محوطه‌ای خالی کرده بودند.

فرماندهی پادگان را می‌شناختیم چون اول جنگ خدمت سربازی‌ام را در این پادگان گذرانده بودم، به سراغش رفتیم. از ایشان درخواست پل پی.ام.پی کردیم. گفت: برای تحویل باید سلسله‌مراتب سازمانی طی شود.

از وضعیت پل‌هایی که بیرون پادگان افتاده بودند سؤال کردم؟

گفت: این پل‌ها را هم آورده‌اند که به ما تحویل بدهند چون عیب فنی داشتند ما تحویل نگرفتیم. پین‌های آن، جانمی‌رود. خشک است و باعث شکستگی می‌شود. ورق آن مناسب این کار نیست و داخل آن فوم تزریق نشده!

گفتیم: اگر اشکالی نداره ما چند تای آن را ببریم؟

گفت: به ما ربطی ندارد، مال ما نیست!

با ۱۰ دستگاه کمرشکن و جرثقیل شبانه حدود ۱۵ تا از این پل‌ها را بار کردیم و به یکی از مقرهای مهندسی تیپ در جاده‌ی اهواز- سوسنگرد منتقل و تخلیه کردیم. با این کار نیاز تیپ را برای عملیات درپیش‌رو حل کردیم.

مسئولین مافوق چند روز بعد که متوجه کار ما شدند ما را بازخواست کردند؛ که چرا اینها را بردیم؟! گفتیم: شش ماهه این پل‌ها آنجا زیر آفتاب و باران و گِل افتاده‌اند کسی سراغ آنها نرفته. تا ما بُردیم شما حساس شدید! ما هم می‌خواهیم مشکل جنگ را حل کنیم. در ضمن بیش از ۵۰ تا دیگر از این پل‌ها آنجا ریخته. اگر شما هم نیاز دارید، بروید و بردارید.

یکی از اقدامات مهندسی رزمی ساخت اسکله و سکوهای پدافند هوایی بود که در داخل هورالعظیم اجرا می‌کردیم. برای پوشش تأمین یگان‌های عبوری از داخل آبراه‌های هور می‌بایست پدافند هوایی خودمان را در طول مسیر آبراه‌ها تقویت می‌کردیم. سکوهایی را طراحی کردیم که با چند متر ارتفاع از سطح آب در نقاط مختلف استتار شوند که به راحتی در دید بالگردهای عراقی نباشند و بتوانند پوشش هوایی منطقه را تأمین کنند.



این سکوها با سطحه‌های پل شناور خیبر ۲ طراحی شده بود و به صورت نرومادگی به یکدیگر متصل می‌شدند. سکوها در دو طبقه طراحی و اجرا می‌شد که طبقه‌ی بالا، توپ پدافند هوایی قرار می‌گرفت تا از نی‌ها بالا بوده و بتواند دید داشته باشد. در طبقه‌ی پایین نفرات اسکان داشتند. اطراف توپ‌ها در طبقه بالا با قطعات بلوک سیمانی و گونی محافظت می‌شد و طبقه‌ی پایین با سنگ‌های بتنی شاخ‌بزی محلی نسبتاً امن برای استراحت خدمه توپ در نظر گرفته می‌شد. این قطعات توسط شناورها به محل استقرار منتقل و آنجا مونتاژ می‌کردیم.

چند روز قبل از عملیات، به ما اجازه دادند که طراده‌ها را حرکت داده و به منطقه‌ی عملیاتی بیاوریم. طراده‌ها را شبانه به اسکله اختصاصی تیپ آوردیم و تا صبح نشده آنها را داخل آب روانه ولای نی‌ها استتار کردیم. با شروع عملیات، اینها را مونتاژ کردیم و اولین دستگاه لودر را به منطقه آوردیم.

آقای نصرت کاشانی مسئول مهندسی منطقه عملیاتی بود که مسئولیت هماهنگی و پشتیبانی امور مهندسی محور شرق دجله (روطه) را به بنده سپرد.

در عملیات بدر، مهندسی تیپ ما پد جداگانه داشت. طراده داشت. درواقع خودکفا شده بودیم! حدود ۱۰ تا شناور داشتیم. سُکاندار داشتیم، غواص داشتیم، یک هفته قبل از شروع عملیات برای تعلیم عملی نصب این پل‌ها نیروها را به منطقه سدگتوند بردیم. برای شبیه‌سازی شب عملیات، شبانه و در تاریکی شب طی مانوری میزان آمادگی و ورزیدگی نیروهای مهندسی را در شب، بررسی کردیم.

پل‌ها مشکلات و نواقصی داشتند. پین‌ها جا نمی‌رفت. اشپیل‌ها گم می‌شد. تا می‌خواستند پین‌ها را جا بیندازند، داخل آب می‌افتاد، دوباره باید می‌رفتند پین می‌آوردند. همین حوادث احتمالی زمان می‌برد، به این نتیجه رسیدیم که خدمه پل کمربندهای مخصوصی می‌خواهند که یکسری پین و اشپیل را در دسترس داشته باشند. اینها به مرور و با تجربه به دست می‌آمد که قبل از عملیات در دوره‌های آموزش عملی محقق می‌شد.

یکی از مأموریت‌های تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) این بود که بتوانیم توان نفوذ دشمن را به شرق دجله بگیریم. ۳۰ یا ۴۰ پل اصلی روی جاده‌ی العماره-بصره بود. اینها باید منهدم می‌شد تا ارتباط جبهه شمال-جنوب دشمن در آن محور قطع شود و نتواند نیروهای پشتیبانی، تدارکات، کمرشکن‌ها و تانک‌ها، همدیگر را پیدا و همپوشانی کنند. قرار بود ما با انهدام تنها جاده ارتباطی در آن منطقه یک رخنه‌ای بین دشمن به وجود بیاوریم. انهدام پلی بتنی که به ما محول کرده بودند، در روستایی به نام جویبر یا همایون بود.

مأموریت قطع تردد نیروهای عراق برای پاتک، به ما محول شده بود. بخش تخریب مهندسی تیپ ۴۴ برای این کار سه تیم ۲۵ تا ۳۰ نفره در نظر گرفت. مسئولیت حمل مواد منفجره و تأمین از نقطه‌ی رهایی (جزیره مجنون شمالی) تا پل جویبر را به عهده داشتند. با تدبیر فرماندهی تیپ ۴۴



سردار محمد رضا زاهدی

(محمد رضا زاهدی، تصویر مقابل) قرار بود در صورت عدم موفقیت هر کدام از این تیم‌ها، دو تیم دیگر کار را به سرانجام برسانند.

ساعت تقریباً ۲ نیمه شب بود که هر سه تیم تخریب مهندسی سالم و بدون هیچ‌گونه تلفاتی به سر پل رسیدند! تا آن وقت، کسی از بچه‌ها پل را از نزدیک ندیده بودند. تصاویر ماهواره‌ای آن را دیده بودیم. البته دو نفر از نیروها قبلاً در شناسایی‌ها جنس پل بتنی را تشخیص داده بودند و ما بر اساس همان شناخت یک بار مبنای اضافی برای انفجار پل برده بودیم. به محض اینکه دست بچه‌ها به پل رسید، دو نقطه از پایه‌ها را شناسایی کردند. این دو نقطه

را خرج‌گذاری و مواد منفجره را کار گذاشتند. به محض انفجار پل، وقتی فرماندهی تیپ از طریق بی‌سیم خبر انهدام پل را به قرارگاه داد، تکبیر همه فرماندهان در قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) و قرارگاه کربلا بلند شد! خبر انهدام این پل بر روحیه‌ی بقیه‌ی یگان‌های جناحین ما بسیار تأثیرگذار بود و

به رغم عدم موفقیت بعضی یگان‌ها در جناحین در تصرف اهداف اولیه خود، عاملی برای تحریک و ترغیب رزمندگان برای مقاومت و ایستادگی در مقابل پاتک تانک‌های دشمن شده بود.

در محور تیپ ما قرارگاهی از دشمن حوالی روستای همایون وجود داشت که نیروهای مهندسی در انهدام آن، گردان‌های پیاده را همراهی کردند. بچه‌های مهندسی از سمت چپ قرارگاه دشمن را دور زدند و با دوقبضه آرپی جی ۷ از پشت به سمت قرارگاه شلیک کردیم. به محض شلیک گلوله آرپی جی، عراقی‌ها از سنگربرون ریختند و به سمت رودخانه دجله شروع به فرار کردند! با حاج آیت رجایی فرماندهی گردان یا زهرا (س) تیپ که در همان منطقه مستقر بود، تماس گرفتم و به ایشان خبر دادم تا آماده پذیرایی از این گروه عراقی باشند! خودمان را به قرارگاه رساندیم. حدود ۵۰-۴۰ نفر از آنها را که اکثراً افسر ارشد بودند، به اسارت گرفتیم! آنها را خلع سلاح و کلت‌هایشان را از کمرشان برداشتیم. تعدادی هم مجروح شده بودند. بچه‌های اطلاعات تیپ را هم خبر دادیم تا اسناد و مدارک عراقی‌ها را جمع کنند.

چون دشمن به خوبی از عوارض جغرافیایی استفاده کرد و با اقدامات مهندسی ایجاد شده، منطقه را برای ما غیرقابل عبور کرده بود و به گونه‌ای مسلح کرده بود که حرکت یگان‌های رزمی ما به سمت بصره را متوقف کرد، عملیات بدر همچون عملیات خیبر نتوانست شرق بصره را تهدید کند. ما در این عملیات با دو دستگاه لودر و بلدوزری که از طریق طراده به شرق دجله منتقل کرده بودیم، برای لشکر ۸ نجف خاکریز زدیم و یک مقدار هم برای لشکر ۳۱ عاشورا کار کردیم. هم‌زمان با محور عملیات بدر در شرق بصره و دجله، مهندسی جهاد هم مأمور شده بود که جاده‌های آنتنی مورد نیاز جاده‌ی خسروآباد و نخلستان‌ها را در منطقه عمومی آبادان احداث کنند تا در صورت نیاز و به وجود آمدن فرصت مناسب، محورهای آینده‌ی عملیات برای یک عملیات هجومی آماده شود. این کار دو تا حُسن داشت. یکی بحث فریب دشمن به منظور پراکندگی توان نیرو و آتش دشمن بود. دوم استفاده‌ی حداکثری از توان مهندسی بود. با محمدعلی شاهمرادی (شهید) معاون عملیات تیپ ۴۴ دوری در منطقه زدیم. مهدی باکری فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا هم آنجا بود. عرض رودخانه دجله را تخمین زدیم. بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ متر متغیر بود. یگان ما مأموریت عبور از رودخانه دجله را نداشت لذا ما پیش‌بینی اجرای پل را نکرده بودیم. شب که به قرارگاه برگشتیم تا دستور جدید را بگیریم، صیاد شیرازی (شهید) به عنوان فرمانده قرارگاه تاکتیکی این محور با آقای غلامحسین بشردوست از معاونین قرارگاه عملیاتی، داخل سنگری کناریکی از این پدها نشستند. سنگری از

این هلالی‌های کوچک بود که پلیتی روی سقف آن و چند تا گونی خاک هم روی آن گذاشته بودند. گفتند، اگر نتوانیم این سه تا یگان (لشکرهای ۸، ۳۱ و تیپ ۴۴) را عبور دهیم، لشکر ۳۳



سردار علی فضلی

المهدی (عج) به فرماندهی برادر جعفر اسدی، لشکر ۱۰ (سیدالشهدا) (ع) به فرماندهی علی فضلی و یک لشکر دیگر سازماندهی و آماده عبور خواهند شد. برای عبور این سه یگان نیازمند نصب پل روی دجله خواهیم بود.

صیاد شیرازی سؤال کردند: چه تجهیزاتی آماده دارید؟!

گزارشی دادم و گفتم: گردان‌های مهندسی ارتش کجا هستند؟!

گفتند: روی هیچ کس حساب نکن! فقط روی توان خودت حساب کن.

گفتم: من مشکلی برای زدن پل ندارم، از قبل هم این پیش‌بینی را

کرده‌ام ولی امکان آوردن پل از اهواز به منطقه عملیاتی برای امشب میسر نیست، اگر شما در منطقه پل دارید، دستور بدهید در اختیار ما بگذارند تا پل را روی دجله بنزیم.

سرهنگ صیاد دستور دادند تمام ماشین‌های جزیره مجنون هرچه پل در منطقه مانده، جمع‌آوری

و با شناور به شرق دجله منتقل کنند.

برای عملیات بدر در گردان مهندسی تیپ، گروهان پل راه‌اندازی کردیم و حدود ۲۰۰ قطعه پل سبک نفرو (کوثری) که از دولایه فیبر در کلافی آلومینیومی با عرض ۱/۲۰ در ۲ متر طول ساخته شده بود، آماده کرده بودیم. مسئولیت این گردان را به منصور کاظمینی (شهید) و طالبی (شهید) سپرده بودیم. طرح مانور اجرای پل را هم چند ماه قبل از شروع عملیات در منطقه دارخوین شبانه ده‌ها بار داخل کارون تمرین کرده بودیم تا ظرف نیم ساعت پل را نصب کنیم.

هم‌زمان با انتقال این پل‌ها، عملیات مونتاژ این قطعات پل را شروع کردیم. هر ۲۰ متر پل‌ها را با طناب و میله‌های مهارکننده در ساحل رودخانه مهار می‌کردیم. یک تیم هم مسئولیت انتقال پل‌ها از ساحل هور تا ساحل دجله را به عهده داشت.

کم‌کم هوا روشن شد. صدای چند تانک را از آن سوی رودخانه شنیدیم. تقریباً حدود ۲۰ متر دیگر مانده بود که به دژ برسیم که قطعات پل کم آوردیم.

بچه‌ها گفتند: قطعات پل تمام شد!

گفتم: خودم برم عقب ببینم می‌تونم چند قطعه پل پیدا کنم؟ یا از بین پل‌های بمباران شده

می‌تونم چند تا قطعه پل جمع‌وجور کنم! سوار قایقی شدیم تا طناب مهار پل را در آن سوی رودخانه به یکی از این تانک‌های خودی ببندیم. هنوز به ساحل رودخانه نرسیده بودیم که دیدم از یک دستگاه تانک دو نفر بالا آمدند و شروع کردند به طرف ما شلیک کردن! با اشاره دست از دور فریاد زدیم: نزن برادر! نزن!

خودم را به ساحل چسباندم. تازه متوجه شدیم ما در خط مقدم نبرد با دشمن داریم پل می‌زنیم، کسی از نیروهای خودی هم آنجا حضور نداشت، پل را با طناب به آن سوی رودخانه مهار کردیم. سریع برگشتیم عقب تا به نیروهایی که روی پل، پیاده به آن طرف دجله در حرکت بودند خبر بدهم که این تانک‌ها عراقی هستند.

گفتم: سریع از روی پل بیاید عقب.

یک قایق، بچه‌های روی پل را جمع کرد تا سریع به ساحل خودی برگردانند! در همین گیرودار تیر به سینه شهید کریمی، یکی از فرمانده گروهان‌های مهندسی گردان اصابت کرد و روی پل افتاد. یک شناور رفت و کریمی و چند نفر از بچه‌هایی که روی پل بودند به ساحل خودی برگرداند. با این شرایط رفتم سر طناب مهار را گرفتم و سوار بر شناور، پل را به موازات ساحل خودی روانه کردم تا در وضعیتی مناسب از آن استفاده کنیم. غافل از اینکه با آمدن تانک‌ها همه چیز تمام شده بود! عملیات به بن‌بست رسیده بود.

از داخل رودخانه دجله بالا آمدیم و خودمان را سریع به پشت در رساندیم. لحظه به لحظه به تعداد تانک‌های عراق اضافه می‌شد، با روشنایی صبح نیروهای بسیار خسته دقایقی داخل سنگرهای تصرف شده عراقی‌ها رفتند و نماز صبحشان را با تیمم و کفش به پا خواندند.

نماز ما که تمام شد، ۴-۳ تا گلوله توپ نزدیک سنگرهای ما به زمین خورد! گردوغبار داخل سنگر را فراگرفت. از سنگریزون آمدم تا وضعیت بچه‌ها را ببینم. صدای ناله از سنگر سومی بلند شد! یک گلوله توپ کنار سنگرشان خورده بود. حدود ۸-۷ نفر از بچه‌ها مجروح و شهید شده بودند. به بچه‌ها گفتم: شهدا و مجروحین را جمع کنید تا بروم ماشینی پیدا کنم. سریع سوار موتور شدم و توی منطقه می‌گشتم. یکی از بچه‌های دیده‌بانی که یک وانت تویوتا داشت، قضیه را براش توضیح دادم و از او خواستم وانتش را به ما بدهد تا مجروحین را به ساحل هور و قایق‌ها برسانیم.

گفت: یک ماشین در مقر ما هست که برای حمل مجروح کف وانت تویوتا تشک انداخته‌اند. با بی‌سیم تماس گرفتم، زمانی نگذشت که تویوتا وانت آمد.

من با موتور از جلو می‌رفتم و تویوتا وانت هم پشت سر من می‌آمد. در همین مدت تانک‌های عراقی بیشتر شده و آمده بودند روی دژ و شلیک می‌کردند. منطقه هم باز و دشت بود و بدون هیچ مانع دیدی همه چیز را زیر دید و تیر خود داشتند! من با سرعت و زیگزآگی حرکت می‌کردم تا مورد اصابت گلوله تانک‌های عراقی قرار نگیرم! در همین مسیر حرکت ۴-۳ تا گلوله تانک نزدیکم به زمین خورد ولی همچنان به سرعت خودم ادامه دادم و تویوتا هم تخت گاز پشت سر من می‌آمد! صدای وزوز تیربار تانک هم یکسره از کنار گوشم رد می‌شد! یک مرتبه احساس کردم در هوا معلق هستم! محکم به زمین خوردم و از حال رفتم، چشمانم را باز کردم و دیدم چرخ موتورم جلو چشمانم می‌چرخد و موتورم همچنان روشن. انگار کسی روی سینه‌ام نشسته و نمی‌تونم تکان بخورم، فقط دستم تکان می‌خورد، پیش خودم گفتم؛ نکند قطع نخاع شده‌ام! نگاهی به سرووضع خودم انداختم، غرق در خون بودم، خدایا من کی زخمی شدم!

سوئیچ موتور را چرخاندم و صدای موتور قطع شد. دیدم باک موتورم آن قدر ترکش خورده و سوراخ شده که بنزین آن تمام بدنم را خیس کرده، در حال نیم هوش بودم که متوجه سروصدای یک نفر شدم. پیرمرد محاسن سفیدی با لباس بسیجی و کوله‌پشتی به دوش، به سر خود می‌زند و مدام مرا نصیحت و سرزنش می‌کند؛ که چرا این طوری موتورسواری می‌کنی؟! صدای او را می‌شنیدم ولی نمی‌تونستم حرف بزنم! هر چه می‌خواستم بگم پدرجان! من فرماندهی گردان مهندسی‌ام، بچه‌هایم آنجا زخمی شده‌اند، یک طوری به بچه‌ها خبر بده تا بیان کمک کنند. نمی‌تونستم، این پیرمرد هم مدام بر سر خودش می‌زد و مرا نصیحت می‌کرد! بعد هم یکسری باندها داشت روی زخم‌هایم و دوباره از حال رفتم.

جالب آنجا بود که نمی‌دانستم تویوتا وانتی که از پشت سر من می‌آمد کجا رفته که هیچ خبری از او نبود! نمی‌دانم چقدر گذشته بود که صدای آقای عطایی (معاون خودم) را بالای سرم شنیدم، حالا چطور مرا پیدا کرده بود، نمی‌دانم! صدای گریه عطایی را می‌شنیدم، ولی نمی‌تونستم داد بزنم که من



زنده‌ام. مرا از اینجا ببرید، لحظه‌ای بعد متوجه شدم که دارند مرا داخل ماشین می‌گذارند، مرا آوردند لب اسکله هورالعظیم.

آقای دکتر عیوض حیدرپور (تصویر مقابل) که اکنون (سال ۱۳۹۲) نماینده‌ی مردم شهرضا در مجلس است، ایشان مسئول گردان بهداری تیپ ما بود. کنار پد، زیر بمباران‌های دشمن یک پست امداد و درمان

راه اندازی کرده بود. مجروحینی را که می شد درمان کرد، همان جا درمان می کردند. بقیه را که وضعیت سخت تری داشتند، برای انتقال به عقب، روی قایق ها تخته انداخته و دو تا میله هم گذاشته بودند که سرّ به آن آویزان می کردند. مسافت ساحل غربی تا داخل جزیره ی مجنون هورالعظیم (حدود ۱۰ کیلومتر) را با قایق منتقل می کردند.

مرا با قایق به جزیره و از آنجا به اهواز منتقل کرده بودند که در طول مسیر مدام بی هوش می شدم. تا اینکه در اتاق ریکاوری بیمارستان به هوش آمدم.

گفتم: اینجا کجاست؟

گفتند: اینجا اهواز

گفتم: چی شده؟

گفتند: تو عمل شده ای، باید اعزام بشی.

سه چهارتا لوله از دو سمت شکمم آویزان بود، حالا متوجه شدم که انگار قضیه جدی است. همان روز مرا به بیمارستان شهربانی در خیابان بهار تهران آورده بودند. زمانی که در بیمارستان به هوش آمدم، داخل اتاقی چند مجروح را اطرافم دیدم. یکی از آنها بدجوری ناله می کرد، از بس شب از او خون رفته بود، تخت او پُر از خون شده بود. با این حال صدا زدم: پرستار! پرستار! یکی آمد بالای سرّم گفت: چی شده که این قدر داد و فریاد می کنی؟ خیلی تعجب کردم که چرا این طوری برخورد می کند!

گفتم: این داره می میره، کسی نیست کمکش کنه؟

گفت: خُب بمیره! شما چرا عملیات را ایام عید نوروز می گذارید! زمانی که همه ی مردم دنبال تفریح و مسافرت اند، ما باید اینجا محبوس باشیم!...»



لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) در عملیات بدر
«راوی: بهرام ربیعی، از دانشجویان داوطلب مردمی

«...از ابتدای جنگ به صورت بسیجی و دانشجوی دانشگاه صنعتی اصفهان وارد جنگ شدم. در عملیات بدر به عنوان فرمانده گردان مهندسی رزمی المهدی (عج)، لشکر مهندسی ۴۳ امام علی (ع) شرکت داشتم.

در ابتدای صحبت‌م حیفم آمد که ما حرف پل و کانال و خاکریز را بزنیم ولی از شهدای مهندسی یاد نکنیم، از تاکتیک‌های جنگ حرف بزنیم ولی یاد بچه‌ها نیتیم، مهندسی در عملیات بدر، بدون یاد بهروز پورشریفی (شهید)، شهید سید احمد علوی و شهید ولی زاده اصلاً معنی نمی‌دهد، بدون یاد فرمانده گردان‌های مهندسی همچون جمور و علی پور که سال‌ها در کنارشان بودیم، بی‌انصافی است. مهندسی جنگ بدون اسم شهید شیردم، اصلاً نداریم! (منقلب می‌شود و اشک می‌ریزد)
قبل از عملیات بدر (اسفند ۱۳۶۳) من در دانشگاه صنعتی اصفهان دانشجوی بودم. درست شب امتحان آمار حدود ساعت ۱۱ شب بود که آقای احمد سلیمیان زنگ خانه را زدند. آمد داخل منزل. چای آوردم و خوش و بشی با هم کردیم.

طبق روال همیشه گفتم: من حاضرم، کجا باید بریم؟ دو نفر از دوستان که مشغول درس خواندن بودیم خدا حافظی کردند و رفتند.

به آقای احمد سلیمیان گفتم: آخرش را بگو!

گفت: بلند شو برای حرکت به سوی تهران آماده شو

گفتم: چه وقت باید بریم؟

گفت: همین الان

بلند شدم لباسم را پوشیدیم و با خانم و تنها فرزندم (مریم) خدا حافظی کردم و آیت‌الکرسی را خواندم و از منزل خارج شدیم. داخل ماشین که نشستیم کل برنامه را برام توضیح دادند؛ که

یک گردان برای آموزش پل به شما محول شده. مکان آموزش هم دریاچه آزادی تهران است. بالاخره صبح رسیدیم استادیوم آزادی تهران. نیروها همه داخل سالن ۱۲۰۰۰ نفری اسکان داده شده بودند. هنوز که هنوز است هروقت تصویر اجرای مسابقه کشتی یا والیبال را در این سالن از



شهید بختیار جمثر

تلویزیون می بینم، منقلب می شوم و اشکم سرازیر می شه، یاد بچه هایی می افتم که مدتی در آنجا بودند و در جنگ شهید شدند. شب ها کف این سالن پتومی انداختند و چهار گردان نیرو آنجا می خوابیدند.

برنامه آموزش پل به گونه ای برنامه ریزی شده بود که ابتدا زندگی و کار در داخل آب، آن هم در دل تاریکی شب را باید عادت کنند. در آن شب های سرد زمستانی باید با لباس داخل آب بروند تا ترسشان از آب ریخته شود! شهید عباس جولایی و شهید مهدی زاده، مهندس خسروی و دیگر عزیزانی که از بچه های تهران بودند مسئولیت کار آموزش

را عهده دار بودند. اطلاعات کاملی از برنامه و مأموریت عملیاتی نداشتیم. چون دانشجوی مهندسی بودم و ارتباطم با بچه ها خوب بود، کنجکاو بودم که اطلاعات بیشتری به دست بیارم.

از چهار گردانی که آنجا بودیم، فرماندهی گردان المهدی (ع) با من بودم. فرماندهی گردان امام رضا (ع) با شهید بختیار جمور بود. یک گردان هم به عهده علیرضا جواهری بود. شهید علی پور هم فرماندهی گردان چهارم بود، گردان من چهار گروهانه بود. هم روز کار می کردیم هم شب، شب ها هنوز چشم بچه ها گرم نشده، با شلیک تیر هوایی و رزم شبانه همه را از سالن بیرون می ریختند و در آن هوای سرد زمستانی همه را می ریختند داخل دریاچه آزادی، این قدر این عمل را تکرار کردند که ترس بچه ها از آب ریخته شد. جالب اینکه نیروهای گردان همگی سرباز سپاه بودند. این ها جزو اولین سربازانی بودند که وارد سازمان سپاه شده بودند! چون سال های گذشته سازمان سپاه سرباز نداشت و تمام امور کاری اش توسط پاسداران و بسیجیان اداره می شد. البته آن زمان به سربازان سپاه، پاسدار وظیفه می گفتند! حقیقتاً همه پاسدار بودند چون داوطلب خدمت در سپاه بودند و به صورت گزینشی وارد سپاه شده بودند.

بعد از پایان دوره آموزش، بچه ها را به یک مرخصی کوتاه فرستادند و قرار شد خود را به لشکر مهندسی ۴۳ امام علی (ع) سپاه در محل سیلوی شکسته در ۵ کیلومتری جنوب شرقی اهواز معرفی کنند. بعد از آن در منطقه ای در نزدیکی قرارگاه کربلا در ۴۳ کیلومتری جاده ای اهواز - خرمشهر، بالاتر

از پادگان شهید حبیب‌اللهی، اردوگاهی به نام اردوگاه شهید جهان تیغ، برپا شد. دورتادور این اردوگاه خاکریز زده شده بود. هر گردان در محوطه‌ای مستقر شد. چادرهای صحرایی برپا و کارآمدگی گردان برای یک مأموریت خاص مهندسی شروع شد.

محمدعلی صادقیان که الآن در اصفهان کارخانه‌ی سنگبری دارند به همراه آقای ولی‌زاده و دیگر دوستان یک دفتر و دستکی برای خودشان درست کرده بودند و مدیریت محور کار را به عهده داشتند. ظاهراً اصل مأموریت ما بحث انتقال پل خیبری ۲ به جزیره‌ی مجنون هورالعظیم و نصب آن برای عملیات درپیش‌رو بود. مسئولیت مونتاژ قطعات پل و بارگیری و حمل و نقل با دوستانی بود که در پادگان شهید حبیب‌اللهی اهواز بودند. یکی از این عزیزان آقای مقیمی‌زاده و دیگری آقای خدّامی بودند. به هر نیرویی یک دیلم، تیغور^۱ و جغجغه تحویل داده شد. با کارت ترددی که به ما دادند مسیر کار خودمان را متوجه شدیم. مسیر را شناسایی کردیم. اسکله و محل کار هر گردان مشخص شد. تعداد تریلی که باید ما با آنها سروکار داشته باشیم تعیین شد.



این مأموریت حواشی جالبی داشت! رفتار با قشر راننده جماعت، آن هم راننده تریلی برای ما جوان دانشجویان جالب و شنیدنی است. جرثقیل‌هایی که برای بارگیری و تخلیه قطعات پل در اختیار ما بود قسمت دیگر موضوع کاری ما بود! این بار با یکسری تجهیزات فنی جدیدی روبرو بودیم که هیچ اطلاعاتی از امور فنی آنها نداشتیم.

۱ - تیغور: (تیرفور) ابزاری است که عمل جابجایی بار را به وسیله‌ی نیروی کشش انجام می‌دهد.

برای شروع کار برنامه به ما دادند، مدام بر نحوه و میزان کار ما نظارت می کردند. سیستم حمل و نقل و تخلیه قطعات پل مشخص شد. یکی از عزیزانی که مسئولیت برنامه حمل و نقل را به عهده داشت آقای یوسفیان بود. ایشان الآن در قید حیات هستند.

تریلی های حامل سطحه های پل در یک جاده ی ۱۰ کیلومتری با عرض خیلی کم می بایست در تاریکی شب با رعایت آرامش و سکوت مأموریتشان را انجام دهند. راننده ای که با یک اتفاق کوچک ممکنه اعصابش به هم بریزه و خلاف خواسته شما کاری انجام دهد و همه معادلات نظامی منطقه را به هم بریزه، سیگارش را باید بکشد، داد و بیدادش را باید بکند، اگر یک مقدار به او فشار بیاید، ناگهان بوق تریلی را در جایی که اصلاً نباید بزند، با تمام خشمش بزند. او کاری نداشت که الآن کجاست، آن بوقی که در گردنه ی امام زاده هاشم (ع) می کشید، آنجا هم ناگهان از دستش در می رفت و می کشید!

داستان دیگر، انتقال نیروهای گردان از اردوگاه تا منطقه ی عملیاتی با این اتوبوس های مردمی بود. اتوبوس هایی که برای یک مأموریت دو سه هفته ای به جبهه اعزام شده بودند، بعضی راننده اتوبوس ها، اتوبوسشان را مثل ماشین عروس تمیز و مرتب نگه می داشتند. اول که حاضر نبودند با گِل مالی کردن، اتوبوسشان را استتار کنند، وقتی می خواستیم بچه ها را با پوتین های گلی، دیلم، تیفور و جغجغه و کوله پشتی سوار اتوبوس کنیم، اعتراضشان بلند می شد! معتقد بودند هر نفر به اندازه ۲۰ کیلو بار دنبال خودش داره. ۴۰ تا بیست کیلو میشه ۸۰۰ کیلو بار اضافی. یعنی ۵۵ نفر روی ۴۰ تا صندلی! که روی صندلی ها و خود ماشین فشار میاد.

البته ما تا جایی که می تونستیم رعایت آنها را می کردیم. مثلاً برای گِل مالی کردن، خاک را برایشان آلت می کردیم تا سنگ ریزه های خاک روی بدنه اتوبوس خط نیندازه.

یادم هست یکی از آن راننده های اتوبوس گفت: من حرکت نمی کنم.

نباید معطل می شدیم. گذشت زمان برنامه ریزی ما را به هم می زد و حرکت همه اتوبوس ها می بایست با هم انجام می شد. او را به گوشه ای بردم و چند دقیقه با او صحبت کردم. یک باره دیدم نشست روی زمین و شروع کرد روی سرش خاک ریختن.

گفتم: حاجی! می گه چی شده که این قدر خودت را اذیت می کنی؟

بلند شد، در حالی که اشک می ریخت، بلند بلند می گفت: من نوکر شما هستم، من پای شما را می بوسم، همه بزنند سوار بشند.

من شوکه شدم که چه اتفاقی افتاد که این قدر مُنفعَل شد؟
 حتماً می‌خواهید بدانید که چی به او گفتم که این قدر منقلب شد؟ چیز خاصی نگفتم! وقتی دیدم با هیچ تهدیدی حاضر نیست بچه‌ها را سوار اتوبوس کنه، تصمیم گرفتم جملات غیرتی و احساسی به او بگم. شاید قبول کرد بچه‌ها را سوار کنه، به او گفتم: اگه برای ماشینت خیلی دلت می‌سوزد، دعا کن ۱۰ نفر آنها شهید بشند، تا در برگشتن، بار ماشینت سبک بشه، ۱۰ تا که شهید بشند نیم‌تن بار ماشینت سبک می‌شه.

اول گفتم: یعنی تو میگی من دلم می‌خواد جوان‌های مردم کشته بشند که ماشینم سالم بمونه؟
 گفتم: رفتارت که اینومی‌گه! اگه غیر از اینه، تو الآن به جای اینکه این همه بهونه برای سوار نکردن بچه‌ها بیاری، برای این‌ها دعا کن به سلامتی برگردند. اگه بچه‌ی خودت هم بود، همین بهانه‌ها را می‌آوردی؟ یا ۱۰۰ بار اونومی‌بوسیدی؟ وقتی این جملات را به او گفتم، منقلب شد و زد توی سرش! بالاخره رفتیم منطقه مأموریت و کار تخلیه و استقرار قطعات پل را شروع کردیم. بچه‌ها از غروب تا روشنایی صبح یکسره کاریدی می‌کردند. ۵۰ تا ۶۰ دستگاه تریلی بار قطعات پل را تخلیه، مونتاژ و استتار می‌کردیم تا با روشنایی صبح در دید هواپیماهای دشمن نباشند! یکی از امور بسیار حساس و مهم در این عملیات حمل و نقل پل‌ها، کنترل و هدایت این همه تریلی بار در تاریکی شب بود.
 یکی از معضلاتی که در آن منطقه (اسکله ساحل هور) داشتیم، عصبانی شدن راننده‌ها در هر راه‌بندان بود. بی‌جهت بوق می‌زدند. ناگهان یک حرکت غیرمنتظره‌ای انجام می‌دادند که از کنترل ما خارج می‌شد یا اینکه بعضی راننده جرثقیل‌ها برای فرار از منطقه عملیاتی از ضعف اطلاعات فنی من دانشجو سوءاستفاده می‌کردند و به دروغ می‌گفتند فلان قسمت جرثقیل از کار افتاده، جرثقیل باید بره عقب. البته ما هم با ترفندهایی حریفشان می‌شدیم...».

پل خیبری ۲ در عملیات بدر

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه



«...پلی شناوری که از جزیره به جاده‌ی خندق (الهیچرده) زده بودیم، ۱۲ کیلومتر طول داشت که با پارکینگ‌های آن به ۱۶ کیلومتر می‌رسید. تا زمانی که پل در حال نصب شدن بود یک مقاومت دوسه‌روزه در جاده‌ی خندق ادامه داشت. عقبه‌های جاده سقوط کرده بود ولی در سر پد که به هور وصل بود، همچنان درگیری ادامه داشت.

منتظر بودیم که این آبراه را درست کنیم. نهایتاً به این نتیجه رسیدیم که یک آبراه دیگر بزنیم تا با این سطح‌ها چند تا دستگاه کاتیوشا ببریم جلو. آبراه را آماده کردیم تا اینکه این سرپل هم سقوط کرد و

توانستیم ظرف مدت ۸-۷ ساعت، شبانه باقیمانده پل را به پد خندق وصل کنیم. با این سطح‌ها تعدادی ماشین‌آلات مهندسی به آن منطقه بردیم و آنجا اسکله‌سازی کردیم. پل وصل شد و تردها انجام می‌شد.

چند روز بعد که عملیات با مشکلاتی روبرو شد، از سوی قرارگاه کربلا به ما ابلاغ شد که قایق‌ها و شناورهایمان را در اختیار یگان‌های مانوری بگذاریم تا نیروهای رزمنده در خطوط مقدم را به عقب منتقل کنند! آقا مرتضی قربانی، معاون قرارگاه کربلا، گفتند: شما اینجا بمان تا ببینیم کارها چطور می‌شود. در نهایت با فشار دشمن، قرارگاه کربلا به عقب برگشت. بعد از آن، نوبت جاده‌ی خندق شد، من با آقا مرتضی و شهید داوودآبادی روی جاده خندق رفت و آمد داشتیم. تانک‌های تی ۷۲ عراق مدام روی جاده خندق آتش می‌ریختند. گلوله آرپی جی ۷ بچه‌های ما روی تانک‌ها اثر نداشت! دشمن تصمیم گرفته بود به هر قیمتی شده جاده‌ی خندق را از بچه‌های ما پس بگیرد. هر کدام از تانک‌هاشون که

خراب می‌شد، آن را در آب هور می‌انداختند تا بقیه تجهیزاتشان بتوانند بزنند جلو و پد خندق را بگیرند. وضعیت عجیب و وحشتناکی حاکم بود! آن موقع، به گردان تخریب گفتیم خرج گود بیاورید و جاده را آماده‌ی انفجار کنید تا در صورت پیشروی دشمن، جاده را قطع کنیم. آتش سنگین و وحشتناکی بر سرتاسر جاده ریخته می‌شد. بالگردها و هواپیماهای دشمن لحظه‌ای آسمان آنجا را ترک نمی‌کردند. موشک زمین به زمین هم می‌زدند! تقریباً تمام منطقه‌ی عملیاتی بدر را باز پس گرفته بود، فقط مانده بود همین جاده ۱۳ کیلومتری الهچرده (خندق) که در دل هورالعظیم بود.

در این موقع بود که علیرضا عاصمی، از مسئولین واحد تخریب قرارگاه کربلا، با تعدادی از نیروهایش رسیدند. جاده خندق که دژ بسیار مستحکم و سفت بود فقط با انفجار قوی امکان قطع شدن داشت، عاصمی خودش رفت جلو و چند تا انفجار انجام داد. تانک‌های عراقی هم از روی



شهید علیرضا عاصمی

جاده با کمال جسارت می‌آمدند جلو، عاصمی یک انفجار زد ولی موفق نبود. برای انفجار بعدی از فاصله عقب‌تر، به صورت سینه خیز رفت پشت خاکریز کوتاهی که مازده بودیم، مقدمات انفجار را با گذاشتن خرج گود آماده کرد و خودش فاصله گرفت تا عمل انفجار را انجام بدهد. یا حسین (ع) گفت و پرید پشت آن خاکریز و مونی‌تور را گذاشت تا انفجار را انجام دهد. ناگهان دیدم یک چیزی از زمین بلند شد و به گوشه‌ای پرتاب شد!؟ عاصمی با موج انفجار خرج گود پرتاب شد، هم‌زمان

یک تانک عراقی هم که با سرعت در حال پیشروی بود داخل چاله انفجار افتاد و از حرکت ایستاد. بعد از آن که آن تانک افتاد داخل چاله و گیر کرد، به بچه‌ها گفتیم، سمت خودمان را یک خاکریز بزنید که بتوانیم پشت آن بایستیم.

شهید داودآبادی گفت: شما برو به آقا مرتضی قربانی (معاون قرارگاه کربلا) گزارش وضعیت منطقه را بده.

هنگام غروب بود که با موتورسیکلت لاستیک پنچر، خودم را رساندم به آقا مرتضی و گزارش منطقه را دادم.

خیلی خسته بودم. چند شب نخوابیده بودم. لذا وقتی آقا مرتضی گفت، امشب پیش من بمان، وضو گرفتم نماز مغرب را خواندم، در حال تعقیبات نماز مغرب بودم که خوابم برده بود، صبح که بیدار شدم، بچه‌ها گفتند: چه خوابی کردی اینجا! چطوری خوابیده بودی! شب تا صبح موشک زمین به زمین، اینجا را به لرزه درآورده بود ولی تو هم‌چنان خواب بودی!

صبح با همان موتورسیکلت رفتم سراغ بچه‌ها در جاده‌ی خندق، موتور را داخل یک سنگر گذاشتم تا ترکش نخورد، پیاده و بدو بدو رفتم سری به نیروها بزنم. دیدم بندگان خدا چیزی برای خوردن ندارند. یک قمقمه آب بیشتر نداشتم. قمقمه آب را به آنها دادم و خودم پیش آنها ماندم. هیچ وسیله ارتباطی بی سیمی هم نداشتمند.

می گفتند: هر چه داشتیم همه جلو ماند و از بین رفت.

آن شب تا صبح پیش این بسیجی‌ها ماندم. طبق برنامه هریک ساعت، یکی دوبار کلید بی سیم را فشار می دادم که بدانند ما هنوز زنده هستیم، سکوت معناداری حاکم بود! منتظر هراتفاقی بودیم. نزدیکی‌های صبح که شد به بچه‌ها گفتم: این بی سیم پیش شما باشد تا من بروم سنگر قرارگاه، ببینم چه خبر است.

خدمت آقا مرتضی که رسیدم، گفتند: مجید! عملیات تمام شد.

با شنیدن خبر عقب روی نیروها، آقای شمخانی گفتند: پل ۱۲ کیلومتری (خیبری ۲) را بکشید عقب تا دشمن از آن استفاده نکند، به بچه‌ها گفتم: برید این پل را بکشید عقب، حالا نمی دانم بچه‌های مهندسی قرارگاه چطور متوجه این خبر شده بودند! دو تا از این مینی لندینگ‌ها گذاشته بودند، آن را هل داده و پل را به دژ چسبانده بودند.

من که رفتم، دیدم به جای اینکه پل را به سمت ایران بیاورند، دارند به سمت عراق می‌برند، تاریک هم شده بود. دیدم روی پل گروهی رزمنده ایستاده و همه می‌گویند، پل را برگردانید سر جاش، وگرنه همه تون را می‌کشیم! نیم ساعتی حرکت پل را متوقف کرده بودند! می گفتند: چه کسی گفته که این



پل را بکشید عقب؟ صبر کنید تا همه نیروهای توی خط بیان عقب، یک عده خودشان را توی آب می انداختند تا خودشان را به پل برسانند. توی همین لحظه بود که یکی از نیروهای خودمان گفت: انگار یکی داره فریاد می‌زنه و کمک می‌خواد، یک قایق رفت نزدیک صدا. ۳-۴ نفر از بچه‌های لشکر ۳۱ عاشورا (آذربایجان) که مجروح شده بودند، داد می‌زدند. آنها را هم

سوار کردیم و پل را به سمت عقب کشیدیم و با این کار عملیات بدر بدون نتیجه به اتمام رسید!...».



جاده شهید همت در عملیات بدر

«راوی: مهدی آقاخانی، از مهندسی رزمی سپاه

«... ما به عنوان قرارگاه مهندسی صراط المستقیم در عملیات بدر احداث جاده‌ی همت را شروع کردیم. این جاده مسیر دومی بود که به جزیره مجنون وصل می‌شد. عرض جاده ۸ متر و طولش ۱۷ کیلومتر بود. از تبور به جزیره و از جزیره‌ی مجنون شمالی دوباره به خاک ایران (شط علی) وصل می‌شد. این کار در زمان فرماندهی شهید مهندس محسن صفوی در این قرارگاه شروع شد و در زمان فرماندهی بنده به اتمام رسید.



شهید محسن صفوی

یک شاخه هم از این جاده برای جاده‌ی خندق گرفته می‌شد! این جاده پدهای متعددی برای استقرار توپ پدافند هوایی، اورژانس‌ها و بُنه‌های پشتیبانی و حتی ایجاد مواضع دفاعی برای جلوگیری از دورزدن احتمالی دشمن، داشت.

مشکلات متعددی در احداث این جاده داشتیم. منطقه‌ای آبی با انواع نی‌ها و چولان‌ها که برای آماده کردن یک مسیر ۶ متری مفید می‌بایست ۱۲ متر در عرض داخل هور خاکریزی داشته باشیم. محل قرضه‌ها و پیدا کردن معادن شن و خاک مناسب از دیگر مشکلات ما بود. از ایستگاه سبزآب اندیمشک، خاک مناسب را با قطار باری به ایستگاه حسینییه در جاده اهواز- خرمشهر منتقل و تخلیه و از آنجا با کمپرسی به هورالعظیم منتقل می‌کردیم، هواپیماهای دشمن هم لحظه‌ای ما را رها نمی‌کردند.

دویست دستگاه مهندسی روی جاده کار می‌کردند. تیپ مهندسی کوثر قرارگاه صراط، سه شیفت کار می‌کرد. هر کدام از دفاتر مهندسی استان‌ها نیز با یک گردان مهندسی در اختیار این قرارگاه فعالیت می‌کردند. استعداد و توان دفاتر اصفهان، مشهد، شیراز، همدان خیلی قوی بود.

ابتدا قرارگاه مهندسی صراط دارای یک تیپ مهندسی بود که در هورمأموریت داشت. یک سال بعد برای عملیات والفجرهشت (فاو ۱۳۶۴) تیپ مهندسی ابوذر هم در زمان فرماندهی بنده اضافه شد و بعد از اینکه این قرارگاه به جبهه غرب منتقل شد، تیپ مهندسی الهادی (ع) نیز به سازمان این قرارگاه اضافه شد.

یکی از نواقص ما کمبود راننده‌ی لودر بلدوزر بود. مجبور بودیم راننده‌ی بسیجی و سرباز بکار بگیریم که مشکل تربیت و آموزش راننده داشتیم چون توی ساختار و سازمان ما، مأموریت آموزش دیده نشده بود.

از دیگر مشکلات جاده در هنگام کار مهندسی روی جاده، یک طرفه بودن آن بود. یعنی بعد از خاکریزی، کمپرسی‌ها باید مسیری را دنده عقب برمی‌گشتند. چون تیپ مهندسی کوثر قرارگاه، نزدیک جزیره مجنون شمالی مستقر بود، ما یک مجموعه‌ی حمام برای رزمندگان مستقر در جزیره ایجاد کرده بودیم^۱...».



نقص فنی طرح مانور عملیات بدر

راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...اوایل اسفند ۱۳۶۳ یعنی حدود دو هفته مانده به آغاز عملیات بدر، سید علی منتظرین (شهید) که نماینده ی سپاه در کمیته ی آب بود، گفت: ظاهراً قراره طی عملیاتی لشکر ۸ نجف و لشکر ۳۱ عاشورا سپاه در آن سوی هورالعظیم، رودخانه دجله عراق را به تصرف درآورند و با شکافتن ساحل هور و سرازیر کردن آب در شرق دجله جناح جنوبی عملیات را تأمین و دشمن را وادار به عقب نشینی کنند و با کنترل اتوبان العماره - بصره را تهدید نمایند.

ولی محاسباتی که بنده روی توپوگرافی قدیم هورالعظیم داشتم، می دانستم که ارتفاع زمین ساحل غربی هور (سمت دشمن) بالاست و عکس های ماهواره ای قدیم هم همین را می گفت، اگر می خواستی آب هور را روانه ساحل شرقی دجله کنی، بعد از انفجار سیل بند هور، فقط همان چند دقیقه اول، آب به آن سوی سیل بند سرازیر می شد، خیلی سریع پیشروی آب متوقف می شد، لذا مسیر حرکت تانک های عراقی از طریق جاده های منطقه همچنان امکان پذیر بود و آب نمی توانست منطقه ای گل و شُل برای تانک های عراقی ایجاد کند، لذا جناح جنوبی ما تأمین نمی شد.

برای ادامه حرکت آب هور به سمت شرق دجله، می بایست روزها منتظر می شدیم و یا آب زیادی به هور اضافه می کردیم تا آب آرام آرام از لای نی های هور به سمت ساحل هور به حرکت خود ادامه دهد. ضمن اینکه همان خاکریزهای کوتاه ۳۰، ۴۰ سانتی در شرق دجله می توانست پیشروی آب را متوقف کند و مانع پخش آب در سطح منطقه شود.

آقای سیدعلی منتظرین، وقتی این مطالب فنی را شنید به من گفت: آقای عظیمی! اگر می توانید و مطمئنید، باید جلوی آن را بگیریم! چون فرماندهان روی این قضیه حساب باز کرده اند.

گفتم: من چه کار کنم؟! یکبار دیگر بررسی های نهایی خودم را انجام دادم و وضعیت ارتفاع هور و توپوگرافی زمین را محاسبه کردم. به نتیجه رسیدم که به هیچ عنوان آب هور نخواهد توانست مانع حرکت تانک های عراقی باشد و دشمن مجبور به عقب نشینی نخواهد شد.

براین اساس به محمدتقی رضوی (شهید) معاون قرارگاه مهندسی خاتم الانبیاء (ص) گفتم: این

طرح و مانور عملیات نباید اتفاق بیفتد. اگر فرماندهان روی این آب حساب کرده‌اند، این یک اشتباه محاسباتی است، از نظر مهندسی این آب قدرت پیشروی ندارد و جریان پیدا نخواهد کرد. وقتی شهید رضوی به عمق مطلب پی‌برد، مرا روانه تهران کرد تا داستان را به وزیر جهاد بگویم تا در کمیسیون دفاع ملی مطرح کند. بلافاصله و شبانه راهی تهران شدم. اول صبح رفتم خدمت آقای وزیر (بیژن زنگنه)، کروکی و نقشه منطقه عملیات را برایش تشریح کردم. آقای وزیر بعد از شنیدن حرف‌هایم گفت: من در کمیسیون دفاع به عنوان نماینده جهاد شرکت می‌کنم، خوبه بریم به آقای نخست‌وزیر موضوع را بگیم.



بیژن زنگنه

همان روز همراه با آقای بیژن زنگنه رفتیم خدمت آقای میرحسین موسوی (نخست‌وزیر). بعد از ارائه نظرات فنی خودمان، گفتیم: لشکرهای ما در عملیات آتی با این محاسبات اشتباهی که برداشت کرده‌اند، دچار مشکل خواهند شد! این طرح از نظر مهندسی اشتباه است.

آقای نخست‌وزیر گفت: من از مسائل جنگ سردنمی‌ارم، آقای هاشمی رفسنجانی فرماندهی عالی جنگ است، لذا این موضوع را

باید به آقای هاشمی بگید. من کاره‌ای نیستم! ما مسئول تدارکات و پشتیبانی جنگ هستیم. فوراً تلفن زد به آقای هاشمی و گفت: بچه‌های جهاد از جبهه آمده‌اند یک کارفوری با شما دارند. من به ساختمان مجلس شورای اسلامی رفتم. آقای هاشمی هم از صحن جلسه آمد بیرون. در دفتر آقای هاشمی جلسه دو نفری تشکیل شد. از روی همان کروکی و نقشه‌ای که روی کاغذ کشیده بودم، کل قضیه را تعریف کردم. معلوم بود که آقای هاشمی از جزئیات طرح مانور باخبر بود. پس از بحث و گفتگوی فراوان، دلایلی مبنی بر اجرای موفق آب اندازی در منطقه گفتند. گفتم: اگر عقبه‌ی آب هور بخواهد به سمت ساحل غربی هور ادامه داشته باشد، باید شیب هیدرولیکی داشته باشد تا آب جریان پیدا کند و گرنه خیلی زود آب هور از حرکت می‌ایستد. گفت: خب آب هور خیلی زیاد است.

وقتی دیدم روی حرف غیر فنی خودش تأکید دارد با ناراحتی گفتم: آقا! تو مهندسی یا من؟! تو می‌گویی نماز را این‌طوری بخوان، من می‌گویم چشم! من هم مهندس جنگ هستم. من هم وقتی حرف فنی می‌زنم، باید بگی چشم! یا بلند شو برو چند سال هیدرولیک و هیدرولوژی بخوان تا ببینی چه خبر است.

وقتی این رفتار را از من دید، نگاهی به من انداخت و سکوت کرد و دیگر هیچی نگفت، بعد با تبسمی به من گفت: خب، حالا عصبانی نشو!



شهید مهدی باکری

گفتم: نه آقا! اگر روی این طرح حساب کرده اید، بدانید که این عملیات مشکل پیدا می کند. چون با خاکریزهایی که عراق در ساحل غربی هورالعظیم ایجاد کرده، مانع پیشروی آب هور می شود. با انتقال نظرات فنی خودم و اتمام حجت با مسئولین امر، خیالم تا حدودی راحت شد و برگشتیم اهواز. ابتدا فکر کردم دیگر این عملیات انجام نمی شود و یا طرح مانور آن را اصلاح می کنند ولی فعالیت ها این را نشان می داد که هیچ اتفاق جدیدی رخ نداده و عملیات با همان طرح مانور اجرا خواهد شد. آقای بهروز

پورشریفی (مرحوم) یکی از مسئولین اجرایی مهندسی جهاد در این عملیات را از نظرات و سفر خودم مطلع کردم. آقای پورشریفی گفت: اتفاقاً آقا مهدی باکری، فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا مأموریتش همین منطقه مورد نظر است. پورشریفی هم کلاسی مهدی باکری در دانشگاه بود. جزئیات فنی موضوع را برایش توضیح دادم و او را توجیه کردم. پورشریفی احساس خطر کرد و گفت: فوراً این مطالب را به باکری بگو! کاغذ یادداشتی هم خطاب به آقا مهدی برایم نوشت تا برم با او صحبت کنم. ولی دیر شده بود. دیگر نتوانستم آقا مهدی را پیدا کنم. همه برای عملیات آماده می شدند. عملیات شروع شد و در همان روزهای اول نیروهای خودی به اهداف رسیدند. لشکر آقا مهدی به آن سوی دجله رفت و اتوبان العماره - بصره را قطع کردند. ولی برای تثبیت مواضع تصرف شده، اجرای بقیه طرح مانور یعنی همان آب اندازی ساحل غربی هور محقق نشد و جناح نیروهای پیشرو تأمین نشد. البته بچه های مهندسی سپاه و جهاد در آنجا خاکریزهایی را زدند ولی طرخی که قرار بود دشمن را زمین گیر کند و مانع تحرک تانک های دشمن شود، محقق نشد. دشمن با رخنه به عمق مواضع نیروهای ما توانست با آتشی سنگین حمایت و پشتیبانی نیروهای ما را قطع کند.

هر لحظه تلفات نیروهای ما بیشتر و مهدی باکری، فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا از رزمندگان استان آذربایجان در آن سوی دجله زخمی شد. در هنگام انتقال او به این سوی دجله، قایقش مورد اصابت موشک نیروهای عراقی قرار گرفت و قایق با سرنشینانش در رودخانه دجله محو شدند! دیگر حتی جنازه اش هم به دست ما نرسید... در نتیجه عملیات بدر با ناکامی به پایان رسید!...» .



عملیات بدر، یک عملیات تمام مهندسی

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...عملیات بدر براساس یک طرح مهندسی طرح ریزی شده بود. طرح کلی آن را خدمت برادر محسن رضایی فرماندهی کل سپاه و برادر غلامعلی رشید از فرماندهان عالی سپاه پیشنهاد دادم و آنان تصویب کردند. بعد از عملیات خیبر فکر کردیم جزیره‌ی مجنون هورالعظیم، سرپل خوبی است برای ادامه پیشروی به مناطق بسیار حساس و مهم عراق، اگر از شمال منطقه، اتوبان العماره- بصره را قطع کنیم و از جنوب (منطقه‌ی زید و شلمچه) هم شرق بصره را تصرف کنیم، بصره سقوط می‌کند. برای اینکه بتوانیم غیر از محور شمال بصره یک محور دیگر به سمت بصره ایجاد کنیم حدود یک سال برنامه ریزی کردیم و کانال شهید چمران را که ۱۷ کیلومتری بود با نام کانال سلمان تا ۹۷ کیلومتر ادامه دادیم و آن را به گوشه‌ی منطقه کوشک رساندیم. آنجا یک حوضچه‌ی بزرگ ۴ در ۱۲ کیلومتر احداث کردیم و ۳ متر آب در آن جمع کردیم. در طول سه ماه ایستگاه پمپاژ ما ۷۰ متر مکعب در ثانیه کار کرد. حوضچه را پر کردیم.

قرار بود در حین عملیات بدر، دژ طلائیه را در گوشه‌ی طلائیه بشکافیم. چون زمین شرق بصره و شط العرب گود است، بصره سیل گیر است. لذا با شکافتن دژ طلائیه، شرق بصره را آب می‌گرفت. با این کار گوشه‌ی کوشک که سرپل خوبی برای دشمن بود، دست ما می‌افتاد و تهدید بصره تسهیل می‌شد و اگر از شمال منطقه هم اتوبان را می‌گرفتیم، بصره سقوط می‌کرد.

جزئیات این طرح از نظر فنی در سازمان آب و برق خوزستان بررسی شد. بنده، آقای ترابی زاده و آقای پیمان، مدیرکل سازمان این طرح را امضاء کردیم و خدمت آقا محسن رضایی بردم. بعد از ساعت‌ها بحث و بررسی، آقامحسن آن را امضاء کرد تا پروژه کانال سلمان اجرا شود. برای شروع این کانال هم جلساتی در قرارگاه خاتم (ص) تشکیل شد که من نماینده‌ی قرارگاه خاتم (ص) بودم. آقا

رحیم صفوی نماینده‌ی سپاه، از ارتش آقای موسوی قویدل (مرحوم) و از طرف جهاد برادر رضوی، آقای مهرداد هم از طرف مهندسی سپاه و مهندس غفوری فرد (وزیر نیرو دولت رجایی) هم به‌عنوان مجری طرح، صورت جلسه را امضاء کردیم. مأموریت جهاد هم در جزیره‌ی مجنون، ایجاد پدهایی در جاده‌ی سیدالشهدا (ع) بود. احداث کانال هم تا حدودی سر بسته و محرمانه به‌منظور اهداف کشاورزی مطرح می‌شد!

این کانال ۸۰ کیلومتری ظرف مدت دو ماه با همت ۳۵۰۰ نفر نیروی مخلص و خستگی‌ناپذیر و با همکاری سه وزارتخانه (کشاورزی، نیرو و راه و ترابری) و مساعدت مالی وزارت سپاه زده شد و آبگیری حوضچه‌ی آن نیز یک ماه طول کشید. قرار بود با موشک‌های رعد که آقای کُردمیهن تولید کرده بود، دژ طلائی را بشکافیم تا آب به سمت پایین منطقه حرکت کند.

عملیات براین اساس پیگیری شد. قرارگاه نوح (ع) به فرماندهی برادر حسین علایی با دولشکر ۴۱ ثارالله و تیپ ۱۸ الغدیر در این منطقه مأموریت داشت. من هم نماینده‌ی آقا محسن در قرارگاه نوح (ع) بودم. در یکی از این شناسایی‌های یکی از نیروهای لشکر ۴۱ شهید شد، لذا شواهد و قرائن نشان می‌داد که دشمن نسبت به منظوره‌ای ما در این منطقه هوشیار شده است.

با شروع عملیات بدر قرار بود دژ طلائی شکافته شود تا آب شرق بصره را بگیرد. ولی عراق پشت دژ طلائی، دژ دیگری را ایجاد کرده بود! به‌رغم پیشروی و موفقیت اولیه قرارگاه نجف و کربلا در غرب



حسن غفوری و شهید رجایی

هورالعظیم، در محور طلائی حدود ۴۰۰ تانک عراقی منتظر نیروهای ایران بودند.

برای منفجر کردن دژ طلائی لازم بود از موشک‌های رعد استفاده کنیم. موشک رعد را هم به پشت دژ بردیم ولی موفق به شکافتن دژ نشدیم. در هر صورت عملیات بدر با ناکامی به پایان رسید ولی ما از کانال سلمان در این عملیات استفاده نکردیم!...»



شکست در عملیات بدر

«راوی: نصرت اله کاشانی، از مهندسی رزمی سپاه

«...عملیات بدر، یک جنگ مهندسی بود، ولی در بعضی مواقع فرماندهان، کمتر به نقطه نظرات آدم‌های مهندسی گوش کردند! در عملیات بدر قرار بود به سمت دجله برویم و راه ارتباطی العماره - بصره را قطع کنیم. در منطقه‌ی طلائی و کوشک هم برنامه این بود که قرارگاه نوح (ع) با عملیات مهندسی آب، دشمن را از شرق دجله و بصره مجبور به عقب‌نشینی کند.

در عملیات بدر، پیش‌بینی شده بود بعد از حفظ سرپل در شرق دجله و عبور از دجله، خاکریزی به عنوان خط دفاعی برای کنترل اتوبان العماره - بصره زده شود. برای عبور از سمت جزیره‌ی مجنون شمالی قرار بود یک پل شناور از جزیره به سمت جاده‌ی خندق (الهیچرده) از



غلامرضا جعفری

سوی لشکر مهندسی ۴۳ امام علی (ع) زده شود.

پل دیگری هم قرار بود لشکر مهندسی ۴۲ قدر از جزیره‌ی مجنون جنوبی به سمت ساحل غربی هور بزند. مسئولیت پیگیری اجرای این پل به عهده ما بود. همه پیش‌بینی‌ها شده بود.

قرارگاه نجف به فرماندهی غلامحسین بشردوست، بالشکر ۳۱ عاشورا و تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) و دیگر یگان‌های تحت امر بعد از عبور و گرفتن سرپل به دجله رسید. در این محور قرار بود طی ۷۲ ساعت پل را وصل کنیم که ما رأس ۵۲ ساعت ونیم توانستیم پل را وصل کنیم و عبور اولیه را انجام دهیم.

سمت راست ما که قرارگاه کربلا بود موفق به عبور نشد. ما در محور جنوبی، گردان مهندسی تیپ ۴۴ به فرماندهی آقای علی اکبر پوری رحیم و علی اکبر عطایی را جمع و جور کردیم تا در شرق دجله خاکریزی بزنند. دیدیم جناح راستمان با ما الحاق نکردند به غلامرضا جعفری، فرماندهی

لشکر ۱۷ علی بن ابی طالب (ع) گفتم: ما نباید به دلیل اینکه جناح راست ما نیامده‌اند دست روی دست بگذاریم. برای دفاع از خودمان یک خاکریز می‌زنیم.

لشکر ۳۱ عاشورا به فرماندهی مهدی باکری (شهید) که شب قبل، از پل جویبر روی دجله عبور کرده بودند، قرار بر این بود ما بچه‌های تخریب قرارگاه را با مسئولیت آقای جوان بخت (شهید) بفرستیم پل جویبر را منفجر کنند، ولی متأسفانه مهمات انفجار نرسید. فردا صبح آقای علیرضا خیاط ویس، مسئول تخریب قرارگاه کربلا را به دلیل همین سهل انگاری در ارسال مهمات انفجار به آن طرف پل از کار برکنار کردم. می‌گفت: مهمات نمی‌برم آن طرف! من هم او را برکنار کردم. زمانی که با موتور داشت برمی‌گشت یک ترکش به او خورد و شهید شد.



شهید علیرضا خیاط ویس

در هر صورت فردای آن روز بچه‌های قرارگاه رفتند که پل را تخریب کنند. آقای جوان بخت مسئول این کار بود. بچه‌ها خاکریز کناری را هم زدند. با غلامرضا جعفری و دوفری با یک موتور در منطقه گشتی زدیم. هیچ خبری از پاتک دشمن نبود. در همین حال قرارگاه کربلا بمباران شد، موقعی که صیاد شیرازی و رحیم صفوی را داخل قایق گذاشتم تا آنها را به عقب ببرم، ۱۵-۱۰ نفر ریختند داخل قایق! قایق که سنگین شد رفت زیر آب! آنها را از آب بیرون کشیدیم.

دیدیم همه راه افتاده‌اند و به عقب می‌آیند، رفتیم پل را بستیم و گفتیم نمی‌گذاریم کسی به عقب برگردد، دو قطعه‌ی پل را جدا کردم تا کسی نتونه عقب برگردد، بعد از اعتراض بچه‌ها دوباره پل را وصل کردیم و خودمان با یک میله آهنی سر پل ایستادیم و گفتیم هر ماشینی قصد عقب نشینی داشته باشد شیشه‌اش را می‌شکنم! هر ماشینی از راه می‌رسید می‌بایست نیروهایش را تخلیه می‌کرد و برمی‌گشت تا بقیه بچه‌ها را بیاره عقب.

در هر صورت، همه نیروها که عقب رفتند، پل را جدا کردم. به نظر من اگر خواسته باشیم عوامل عدم موفقیت این عملیات را برشماریم نباید به ناتوانی علمی اشاره کنیم بلکه یکسری مسائل و غرورهای کاذبی که بر ما حاکم شده بود و دشمن را دست کم گرفتیم و ناهماهنگی‌هایی که در سطوح مختلف به وجود آمد، باعث شد آن محور نتواند عبور کند!...» .

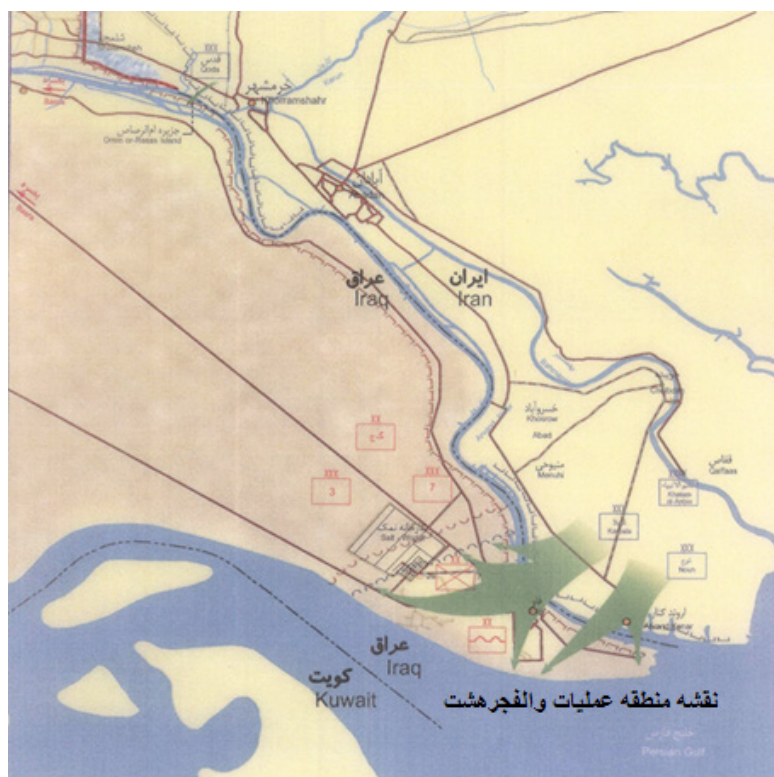


عملیات والفجر ۸

عملیات والفجر ۸ با هدف تصرف شهر فاو عراق و به منظور کوتاه کردن دست رژیم عراق از آب‌های خلیج فارس در ساعت ۲۲ تاریخ ۱۳۶۴/۱۱/۲۰ با رمز «یا زهرا (س)» آغاز شد. این نبرد مدت ۷۸ روز به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- تصرف شهر بندری و نفتی فاو عراق
- تصرف پایگاه‌های نیروی دریایی عراق و ۳ سکوی پرتاب موشک سطح به دریا
- تصرف مرکز پشتیبانی نیروی دریایی عراق و رادارهای هدایت کننده و استراق سمع دشمن
- انهدام ۷۴ فروند هواپیما، ۷ فروند ناوچه‌ی جنگی، ۱۱ فروند بالگرد، ۶۰۰ دستگاه تانک و نفربر، ۱۵۰ قبضه انواع توپ و ۵۰۰ خودرو نظامی دشمن
- به غنیمت گرفتن ۱۴۰ دستگاه تانک و نفربر، ۱۸۵ قبضه انواع توپ، ۳۴ دستگاه مهندسی، ۲۵۰ دستگاه خودرو نظامی و انواع رادارهای پیشرفته و لوازم مخابراتی...
- به اسارت گرفتن ۲۰۰۰ نفر از نیروهای دشمن





مطالعات فنی مهندسی سه سال قبل از عملیات

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... سال ۱۳۶۱ زمانی که لشکر فجر به فرماندهی شهید مجید بقایی تشکیل شد، سعید شجاعی فرد (شهید) مسئول مهندسی لشکر فجر بود. اواخر سال ۱۳۶۱ مسئولیت مهندسی این لشکر به بنده محول شد و گردان مهندسی را از سعید شجاعی فرد تحویل گرفتم. آقای علی آذری را هم جانشین خودم معرفی کردم.



محسن رضایی و شهید رضا حبیب‌الهی

سه سال قبل از عملیات والفجر ۸ برای تصرف شهر نفتی فاو عراق، یعنی اواخر ۱۳۶۱ که مسئولین مهندسی قراگاه کربلا آقای علیرضا عندلیب و آقای جوادی بودند، قرار شد مطالعاتی در منطقه اروندکنار (جنوب آبادان) در پوشش بازسازی انجام گیرد. بعد از یک برنامه

مطالعاتی فشرده، عملیات مهندسی را در آن منطقه شروع کردیم. مقر ما هتل آبادان بود. تمام نه‌های آن منطقه در طول ۸۰ کیلومتری یکی شناسایی شد، مثل نه‌رقاسمیه، نه‌رسعدونی، نه‌رابت‌ر، نه‌ر هفت‌تپه و نه‌رسعدونی و نه‌رقاسمیه که عریض‌تر بودند. با جزر و مد آب میزان آب نه‌رها تغییر اساسی داشتند! صبح‌ها داخل نه‌رها آبی وجود نداشت ولی بعد از ظهرها، پُر از آب بود.

جاده‌سازی را شروع کردیم. همه‌ی جاده‌های موجود منطقه ترمیم و عریض‌شد. بومی‌های منطقه هم از اینکه ما مشغول بازسازی جاده‌هایشان بودیم خیلی خوشحال بودند. درحالی‌که با هدف آماده‌سازی منطقه برای انجام یک عملیات نظامی این فعالیت‌ها انجام می‌گرفت. از سپاه، آقای رضا حبیب‌اللهی و حسن آقایی با ما همکاری می‌کردند. گزارش فعالیت‌های ما را آقای عندلیب و

آقای جوادی جمع‌بندی می‌کردند. آقای جوادی تا این اواخر در شرکت نفت خدمت می‌کرد. نیروهای آقای نصرت کاشانی و آقای علی اکبر پوری رحیم و جهاد اصفهان در اختیار ما بودند. برای برپایی آموزش جی.اس.بی، سه دستگاه آن را به دستور شهید صیاد شیرازی، فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش و با همکاری جناب غلامعلی جان‌گداز و محمد عمید، که آن زمان از افسران ارشد مهندسی ارتش در منطقه جنوب بودند، از طریق پادگان دغاغله تحویل گرفتیم. جی.اس.بی‌ها را آوردیم توی کارون و بچه‌های اصفهان برنامه آموزش را خیلی خوب شروع کردند.

برای ثبت و کنترل جزر و مد رودخانه در نقاط مختلف اروند، از تقاطع کارون به اروند تا دهانه ورودی به خلیج فارس را با میله‌های مدرج شاخص‌گذاری کردیم! جزر و مد را تا ۵/۵ متر ثبت کردیم. بخصوص نهر سعدونی و نهر قاسمیه که از نهرهای عریض اروند بودند، وضعیت جزر و مد آن‌ها را با دقت ثبت کردیم. برای تردد روی اروند از قایق‌های محلی (بَلَم) استفاده می‌کردیم! محلی‌ها سوار این قایق‌ها می‌شدند و برای دام‌هایشان چولان^۱ می‌چیدند.

نهرها یکی یکی شناسایی شد، برای تردد، فرش باتلاقی طراحی و تهیه شد. خود ما از نهر قاسمیه که آخرین نهر اروند نزدیک خلیج فارس است دوسه بار با همین بَلَم‌های محلی تحت پوشش چیدن چولان تا آن طرف اروند برای شناسایی رفتیم.

بالاخره آن زمان همه‌ی مسائل لازم برای انجام یک عملیات نظامی آماده شد ولی به هر شکل به سرانجام نرسید تا اینکه گفتند بساط را جمع کنید و از منطقه برید بیرون! در هر صورت این یک مرحله از عملیات شناسایی و مهیاسازی منطقه اروندکنار برای یک عملیات آبی خاکی بود که سه سال بعد دوباره سراغ این منطقه آمدند و عملیات والفجر را برای تصرف شهر فاو عراق آغاز کردند^۲...».

۱- چولان: یا (کولان) نوعی گیاه رطوبت پسند است که در سطح وسیع ساحل اروند می‌روید و مورد استفاده حاشیه‌نشینان اروند قرار می‌گیرد.
۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۶/۱۶



حماسه عبور از اروند

«راوی: غلامعلی جانگداز، از مهندسی ارتش

«...ابتدا قرار بود مهندسی ارتش عملیات عبور از اروند برای عملیات والفجر ۸ در بهمن ۱۳۶۴ را انجام دهد. در دزفول یک جلسه‌ای خدمت آقای هاشمی رفسنجانی که فرماندهی عالی جنگ بودند، رسیدیم. ایشان گفتند: مهندسی ارتش بگوید که عملیات عبور از اروند را می‌تواند پشتیبانی کند؟ چون این تجربه و تجهیزات عبور از عرض رودخانه خروشان ۱۰۰۰ متری را نداشتیم مسلماً جواب ما منفی بود! حتی به شوخی یکی از بچه‌ها به حاج آقا گفت: آقا! ما در ارتش پلی نداریم که عین کِش تُنبون باشد! در حالت مد رودخانه کِش پیدا کند و بلند شود و در حالت جزر کوتاه شود. واقعاً این عملیات از لحاظ مهندسی ارتش غیرقابل تصور بود چون اصلاً امکان زدن پل‌های پی.ام.پی روی رودخانه‌ی اروند با آن عرض ۱۰۰۰ متری تعریف نشده بود، لذا ما در آنجا صراحتاً به حاج آقا گفتیم اگر قرار باشد این مسئولیت به ارتش واگذار شود از لحاظ مهندسی اصلاً قابل پشتیبانی نیست، چون پل‌های موجود ما برای این رودخانه‌ها و با این عرض طولانی تعریف نشده‌اند! بعد از آن بود که آن حماسه‌ی عملیات عبور از اروند توسط برادران (سپاه و جهاد) انجام گرفت'...».



مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر ۸ «راوی: سید مرتضی حسینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...تابستان ۱۳۶۴ لشکر ۲۵ کربلا درگیر سلسله عملیات محدود با نام «قدس» در منطقه‌ی هورالعظیم بود. بعد از این عملیات من به همراه چند نفر از هم‌رزمان به صورت تشویقی از طرف لشکر برای سفر حج عازم مکه شدیم.

به محض برگشت از سفر حج، به اردوگاه لشکر ۲۵ در منطقه هفت تپه رفتیم. مقداری سوغات برای فرماندهان از حج آورده بودم. کنار رودخانه دز خدمت آقا مرتضی قربانی (فرمانده لشکر) رسیدم. یک چادر اجتماعی زده بود. جای باصفایی بود. بعد از سلام و احوال‌پرسی و روبروسی، هنوز خستگی راه بر تنم بود که فرمانده لشکر گفتند: امشب می‌خواهیم یه جایی بریم.

گفتم: نمی‌خوای عرق تن ما خشک بشه؟! گفت: نه! امشب می‌خواهیم دوتایی بریم یه جایی، کار واجبی داریم.

بعد از ادای نماز و صرف شام حدود ساعت ۹/۵ شب بود که به همراه فرمانده لشکر و محمدحسن طوسی مسئول اطلاعات لشکر با یک دستگاه خودرو راه



شهید محمدحسن طوسی و سردار مرتضی قربانی

افتادیم. وارد منطقه آبادان شدیم و از آنجا به طرف اروندکنار حرکت کردیم. آقای کسائی آنجا مستقر بودند. شب را پیش آنها خوابیدیم. فردا صبح فرماندهی لشکر یه جلسه چند نفری گذاشت و گفت: دیگه بناست همین جا باشی و تا هروقت من نگفتم از منطقه خارج نمی‌شی! امور مهندسی را که قراره در اینجا انجام بدهی، آقای طوسی بعداً برات مشخص می‌کنه. خودم هم امروز تا ظهر هستم و برات می‌گم چه باید بکنی...

ما را نسبت به منطقه توجیه و خط حد کاری ما را حدود سه کیلومتر مقابل شهر فاو عراق تعیین کرد. از نهر فرخ پی تا نهر سعدونی، همین جایی که الآن یادمان شهدای والفجر را احداث کرده‌اند. چند تا وضعیت را برای ما تعریف کردند؛ یکی اینکه تالاب ساحل جلوی نخل‌ها باید جاده احداث کنیم و انتهای آن را هم آنتنی (تی شکل) کنیم. ورودی آب به نخلستان را ببندیم و بعد یک مسیر قابل‌کنترلی درست کنیم تا در طول هفته هروقت اراده کردیم نخلستان‌ها را آبیاری کنیم تا خشک نشوند! ارتباط بین طول خط هم باید برقرار باشد.

گفتم: پس یه باره بگید معجزه کن یا اینکه خودم پل بشم! لااقل اجازه تردد به من بدید تا برای حل مشکلاتم هر کجا لازم بود مراجعه کنم. این قدر محدودم نکنید! در نهایت اجازه این کار را به من دادند.

در هر صورت گردان مهندسی ما در تاریخ ۱۳۶۴/۵/۲۵ یعنی شش ماه قبل از شروع عملیات والفجر راهی منطقه‌ی عمومی آبادان و اروندکنار شد. با ورودمان به این منطقه، کاملاً ممنوع‌الخروج شدیم، تا مسائل حفاظتی خیلی جدی گرفته شود، هوای بسیار گرم و شرجی اروندکنار حسابی حال ما را جا آورده بود.

اولین مراجعه‌ی من به عقبه، همان ارتباط با آقای محمود حجتی و آقای یدالله شمایل بود، مشکلم را برایشان توضیح دادم. هرچه اصرار کردند تا محل موردنظر را بهشون بگم، نگفتم، چون هنوز آنها از منطقه جدید عملیات باخبر نبودند.

بالاخره به اتفاق آقای حجتی رفتیم مقر شهید طاهری، رمپ‌های بزرگی بود که کشتی‌ها توی ساحل می‌انداختند تا ماشین‌ها با عبور از آن پیاده و یا سوار شوند. چهارتا از این رمپ‌ها را داشتند که همه را به ما تحویل دادند. اینها خیلی به درد ما خورد! ارتباط را برقرار کردیم.

به موازات ۸۰۰ متر عقب‌تراز نخلستان ساحلی، این ارتباط سراسری برقرار شد. جایی که دشمن اصلاً دید نداشت. از جهتی نمی‌بایست شکل منطقه را تغییر بدیم تا دشمن حساس نشود! اکثر کارهای ما در شب انجام می‌شد. روزها هم کارهای عقبه را انجام می‌دادیم. مثلاً جاهایی که خاک خشک داشتیم، خاک دیومی کردیم.

روزی که آقای محمد ستاری وفایی و جمال آبرومند و آقای عباس محتاج آمده بودند آنجا. برای عملیات خاکی از آقایان درخواست نیسان کمپرسی کردم تا کمتر در منطقه سروصدا ایجاد بشه. عزیزان هم ۱۰ تا ۱۲ دستگاه نیسان کمپرسی در اختیار ما گذاشتند. یک دستگاه بیل بک‌هو هم به

آنجا برده بودیم. ورودی نهرها به داخل نخلستان‌ها از آن جاده به بالا را بستیم! یک لوله می‌گذاشتیم کف نهرها که آب، توی نخلستان چرخش داشته باشد! نهرها عریض بودند. همین نهر بوفلفل، عرضش حدود ۱۸ متر بود!

روزها، آقای کسائی‌ان و حاج سیف‌الله حیدرپور (شهید) به ما سر می‌زدند. مدتی بعد تعدادی سلاح انفرادی ۳ برای ما آوردند تا شب‌ها برای عادی جلوه دادن منطقه چند تا تیر به سمت عراقی‌ها شلیک کنیم. حالا چرا اسلحه ۳، در حالی که اسلحه سازمانی لشکر ما کلاشینکف بود، چون تا چند ماه قبل نیروهای ژاندارمری (مرزبانی) آنجا مستقر بودند و اسلحه سازمانی آنها نیز ۳ بود، برای اینکه وانمود کنیم که هیچ تغییری در تصمیمات فرماندهان جنگ رخ نداده و همچنان نیروهای مرزبانی اینجا مستقر هستند، از اسلحه ۳ استفاده کردیم.

از آبادان تا خسروآباد، در جوار خانه‌هایی که لب نهرها بودند، تعداد زیادی بشکه لای نخل‌ها گذاشتیم و داخل آن گل‌ولای ریختیم و برای خالی شدن آب لجن داخل بشکه‌ها، چند تا سوراخ ایجاد کردیم و بشکه‌ها را رنگ استتار زدیم و جلوی آن یک دیواره با چوب‌های نخل ایجاد کردیم تا استتار باشند. روزها یک گروهان ۱۰۰ نفری از نیروهای بسیجی اهل یاسوج بیل به دست در اختیار ما بودند که کارشان فقط پُر کردن گونی خاک بود. روزانه می‌بایست حدود ۵۰۰۰ گونی را از خاک پُر می‌کردند! شب‌ها نیز یک گروهان دیگر، مسئول چیدن این گونی‌ها روی همان بشکه‌های پراز گل‌ولای بودند تا یک دیواره محکم در ساحل نخلستان‌ها ایجاد کنیم.

از مرخصی هم خبری نبود! نیروهای بسیجی دیگه حسابی خسته شده بودند. فرماندهی این گروهان برادر شکیب بود. بعد از مدتی اعتراض‌شان بلند شده بود که چرا اجازه خروج از منطقه و رفتن به مرخصی به آنها نمی‌دهیم! یک دکل دیدبانی لوله‌ای هم کنار یک درخت بلند کُنار در آن محور زده بودیم که همه فرماندهان از سطوح بالا تا پایین از روی این دکل مواضع عراقی‌ها را در شهر فاو بررسی می‌کردند.

خدا شاهده بعضی شب‌ها خود آقا مرتضی قربانی (فرماندهی لشکر) گونی خاک می‌چید! یا همین شهید بصیر (فرماندهی گردان پیاده) شب‌های نزدیک عملیات همراه فرمانده گروهان‌هایش برای سنگرسازی ما را کمک می‌کردند. مهندسی جهاد فارس هم پشتیبان ما بودند. مهندسی جهاد فارس، توی آن منطقه دوتا مأموریت داشت؛ یکی ایجاد مواضع توپخانه در حاشیه‌ی نخلستان‌ها، یکی هم احداث سکوی تانک توی هر جزیره. هشت تا جزیره بود. ۱۶ تا از این سکوها را زدیم! خیلی

خاک می خواست، خاک کم آوردیم. رفتیم از خانه های متروکه خسروآباد خاک آوردیم. از بچه های توپخانه ی سپاه هم یک کارشناس پیش ما آمده بود. روزها دو دستگاه لودرویک بلدوزر در اختیارشون گذاشته بودیم تا نیازشان را مرتفع کنند.

مسیر عبور هم همین نهر بود. همه ی قایق ها از همین نهر به ساحل دشمن حرکت کردند! جناب سرگرد تاج الدین از مهندسی لشکر ۱۶ زرهی قزوین چند تا سطحه ی پل پی.ام.پی به ما داده بودند.



شهید رضا امانی

برای مونتاژ این سطحه ها، فرمانده گروهان را با چند نفر سرباز در اختیار ما گذاشته بودند. البته به دستور فرماندهی لشکر خودمان، بعد از اینکه امور فنی نصب پل را یاد گرفتیم آنها را آزاد کردیم تا به لشکر خودشان برگردند.

برای بستن دهنه نهر به آقای یداله شمایللی گفتیم: فقط باید لوله ی ۵۶ اینچ کف نهر بیندازیم و روی آن خاک بریزیم، ابتدا قبول نمی کرد ولی وقتی معاون لشکر (شهید رضا امانی) از ایشان خواست که درخواست

این سید ما را برآورده کن، آقای شمایللی قبول کردند که تعدادی لوله ۵۶ اینچ در اختیار ما بگذارند. گفتند: فردا چند تا تریلی بیارید لوله ها بار بزنید. چند دستگاه تریلی از قرارگاه گرفتیم. یک دستگاه جرثقیل ۲۵ تنی هم خودشان دادند. رفتیم لوله ها را بار زدیم و آوردیم توی منطقه. آنها را خواباندیم کف نهر و تا سطح زمین پُر کردیم. روی آن ها خاک ریختیم. دو هفته بعد جاده ی خوبی درست کردیم. بعد توی نهر با همکاری بچه های جهاد فارس، آقایان حاج مهدی عاشوری و... چند تا اسکله فلزی زدیم تا وقتی قایق کنار اسکله پهلومی گیرد نیروهای پیاده با پایین رفتن از پله ها به راحتی بتوانند سوار قایق شوند.

اولین شهید مهندسی لشکر ما در آن منطقه، مهدی امام قلی زاده بود. او مسئول اطلاعات مهندسی بود که ۲۰ روز قبل از شروع عملیات با ترکش خمپاره ۶۰ میلی متری در ساحل اروند به شهادت رسید.

عملیات عبور از اروند



در طول شش ماه قبل از شروع عملیات، اقدامات وسیعی را در امور مهندسی در آن محور انجام دادیم. به طوری که عبور بعضی یگان ها نیز از محور ما انجام گرفت! شب عملیات، آقای دنیامالی مسئول عملیات عبور بود. تیپ ۲ لشکر ما به فرماندهی برادر کسائیان بعد از عبور از اروند، خط دفاعی عراقی ها را در ساحل دور شکست و شهر فاو را تصرف کرد. بعد از آن، دیگر یگان ها نیز از آن محور وارد شهر فاو شدند!

از همان اسکله های داخل نهر یوفلفل، گردان های پیاده سوار قایق ها شدند و به ساحل دشمن هجوم آوردند! شب اول عملیات، از آنجا دوتا بلدوزر دی ۶ و یک لودر سوار بر سطحه های پی.ام.پی. کردیم و با قرار گرفتن دو کندینگ کرافت در جناحین چهار سطحه و یک لندینگ کرافت هم از پشت هُل می داد تا اینکه آنها را به ساحل دور بردیم.

توی بیل لودر، فرش باتلاق رو گذاشته بودیم. توسط قِرقه هایی، لودر با بیلش فرش کرد و آمد تا ساحل دشمن، بعد با بیل مکانیکی، خانه های بلوکی و سیمانی واقع در نزدیک ساحل دشمن را خراب کردیم و در مسیر ساحل باتلاقی ریختیم، هنوز رزمندگان در ساحل درگیر بودند، همان شب اول، حدود ۱۲ دستگاه بلدوزر، ۸ دستگاه لودر و دو دستگاه بیل مکانیکی و ۴۰-۳۰ دستگاه کمپرسی نارنجی رنگ ساخت رومانی از عراقی ها غنیمت گرفتیم، ناگفته نماند فردا صبح بعد از غنیمت این دستگاه ها، بچه های لشکر ۳۱ عاشورا که از رزمندگان آذربایجان بودند، آمده بودند توی محور ما و

دنبال غنیمت می‌گشتند. با زور می‌خواستند این دستگاه‌ها را از ما بگیرند، هرچه گفتیم: اینجا خط حد لشکر ماست، ولی آنها با کتک‌کاری مفصل می‌خواستند این تجهیزات را از ما بگیرند، بعضی از آنها انگار دشمن عراقی را گیر آورده بودند موشک آرپی جی را مثل چماغ به بدن من می‌زدند تا شاید تسلیم بشم و چند تا از این دستگاه‌ها را بهشون بدهم.

بالاخره همان شب اول، بعد از تصرف شهر فاو و ادامه پیشروی رزمندگان، یک کیلومتر جلوتر از سه‌راهی فاو- البحار و فاو- بصره، طبق دستور قرارگاه، ما خاکریز را زدیم. جلوی خاکریز هم یک کانال با همان بیل مکانیکی غنیمتی زدیم! کانالی به عمق ۳/۵ تا ۴ متر و عرض پنج شش متر! وقتی آقا مرتضی، فرماندهی لشکر آمدند آنجا و این کانال را دیدند.

گفتند: برای چی این کار را می‌کنید؟

گفتیم: برای پاتک زرهی دشمن

گفت: مگه قراره پاتک هم بزنند؟

گفتیم: حالا شانس که نداریم! ممکنه پاتک هم بزنند.

با همین دستگاه‌های غنیمتی، برای لشکر ۸ نجف، لشکر ۳۱ عاشورا و لشکر ۱۴ امام حسین (ع) حد فاصل جاده‌ی البحار و جاده‌ی فاو- بصره، خاکریز زدیم. چون روزهای اول، هیچ لشکری موفق به عبور دادن تجهیزات مهندسی نشده بود، مهندسی جهاد فارس، حاج خلیل پرویزی و حاج حسین عبداللهی با همه وجود ما را پشتیبانی می‌کردند. شبی چهار پنج تا شهید و مجروح می‌دادند.

روزها کنار ساحل ارونند دنبال اسکله زدن بودیم، شب‌ها هم می‌رفتیم خط مقدم جبهه، دوسه تا اکیپ مهندسی سازماندهی کرده بودیم. مقری هم کنار جاده‌ی فاو- البحار داشتیم. ما زیر نظر آقا مجید برزمهری به عنوان مسئول مهندسی قرارگاه، اقدامات مهندسی را انجام می‌دادیم.

فرماندهی لشکر، برادر بزرگوار به نام عبدالله بختیار (فریدون) را نماینده‌ی خودش در مهندسی معرفی کرده بود که دستورات مهندسی از سوی ایشان به ما ابلاغ می‌شد. چند شب نیروهای پیاده به مواضع عراقی‌ها حمله می‌کردند ولی تانک‌های عراقی با روشن کردن پروژکتورهاشون قبل از اینکه نیروها به مواضعشان برسند همه را به صورت تیر تیر می‌زدند.

یک شب عبدالله بختیار گفت: سید مرتضی! امشب باید با این بلدوزرها به جنگ تانک‌ها بریم.

گفتم: ما که اسلحه نداریم!

گفت: گردانش را من از احمد کاظمی (لشکر ۸ نجف) می‌گیرم.

گفتم: توگردانش را بگیر، بقیه شومن درست می کنم.

آن شب برای اجرای عملیات، عبدالله روی یک لودر کنار راننده ایستاد. نیک بین هم که مسئول محور لشکر کربلا بود روی یک بلدوزر و من هم روی یک لودر کنار راننده ها ایستادیم. گفتیم: بیل ها را بگیرید جلو که تیر نخورید! تخته گاز به سمت مواضع عراقی ها حرکت کردیم! نزدیک عراقی ها که رسیدیم دیدیم همه فرار می کنند. نیروهای پیاده هم که در پناه لودر و بلدوزرها می دویدند روحیه گرفتند و آنها را تعقیب می کردند! به هر صورت به خط دشمن زدیم. سه چهارتا تانک را بیچه ها زدند!



عزیزی جعفری و امین شریعتی

دوتا تانک هم به غنیمت گرفتند! ولی آن شب نیک بین به شهادت رسید. آن شب مقر فرماندهی عراقی ها به نام « قوه ی عبدالکاظم » به تصرف ما درآمد و آنجا مقر فرماندهی لشکر ۲۵ کربلا شد.

چند روز بعد، زمانی بود که لشکر ۳۱ عاشورا در محور کارخانه نمک طی پاتک سنگینی تلفات زیادی متحمل شده بود. فرماندهی لشکرشان (امین شریعتی) هم مجروح شده بود و خیلی هم

اسیر داده بودند! ما روی جاده ی فاو-بصره بودیم. یادم میاد که آقا رحیم صفوی (معاون عملیات سپاه) آمده بود مقر آقا مرتضی پشت همان خاکریزی که زده بودیم. قرار شد لشکرما جایگزین لشکر ۳۱ عاشورا در محور کارخانه نمک شود. لذا گردان مهندسی ما از جاده فاو-بصره به محور کارخانه نمک فاو منتقل شد.

در آنجا، هر شب یه داستان داشتیم! هر شب، این حوضچه ها را یکی یکی می رفتیم جلو. کف اینها را درمی آوردیم و می ریختیم جلو. یه بیل بکهو داشتیم (تصویر مقابل) آن را هم بردیم تا با آن خاکریزها را تقویت کنیم.



آنجا چهارپنج دستگاه مهندسی ما را زدند! و بیشترین شهید را آنجا دادیم! بعداً مهندسی جهاد شاهروند (آقای

عموزاده) هم به ما ملحق شد. آخرین حوضچه را هم گرفتیم. بعد از آن آقا مرتضی گفت: فعلاً بسه! ولی خاکریزها را هر شب تقویت کن.

یک شب که بچه‌های مهندسی جهاد نجف آباد و بچه‌های جهاد شاهرود با ما بودند، من دیدم دشمن هرچه گلوله خمپاره یا توپ می‌زنه منفجر نمی‌شه! و خبری هم از تیربارهای مستقیم دشمن نیست، ما هم با خیال راحت مشغول کار خودمان بودیم، پیش خودم گفتم بالاخره امداد غیبی را امشب دیدیم.

کارم که تمام شد، خدمت فرماندهی لشکر رسیدم و گزارش کار را که دادم، گفتم: امشب امداد غیبی را دیدم، هرچه دشمن گلوله زد عمل نکرد! آقا مرتضی گفت: انشاالله این طوره که تو می‌گی!

کم‌کم وقتی متوجه شیمیایی شدن بچه‌ها شدم! فهمیدم امداد غیبی در کار نبوده، بلکه این‌ها گلوله‌های شیمیایی بودند که حالت انفجار ندارند و نیروهای عراقی هم برای در امان ماندن اثرات شیمیایی خودشان از خط اول فاصله گرفته بودند، پوست بدن خودم سیاه شده و تاول زده بود. تا یک ماه بعد از عید سال ۱۳۶۵، یعنی بیش از گذشت دو ماه از عملیات، اصلاً داخل حوضچه‌ها نمی‌شد بریم. یادم می‌آید آقای شمایی گفت: با بیل مکانیکی، یک کانال و خاکریز از کارخانه نمک تا جاده‌ی ام‌القصر، خط حد لشکر ۲۷ حضرت رسول (ص) بزن. شب بیل را بردیم آنجا. چند صد متر هم خاکریز زدیم ولی تانک‌های عراقی از روی جاده‌ی ام‌القصر اجازه ادامه کار را نمی‌دادند.

عصر روزی که برای تقویت خاکریزها با بچه‌ها وارد خط می‌شدیم، دیدم جمعی از فرماندهان از جمله: آقا مرتضی قربانی، آقای حسین علایی (فرماندهی قرارگاه نوح سپاه)، آقای محمدحسن کوسه‌چی، آقای محمدحسن طوسی (شهید) و حاج حسین بصیر دور هم صحبت می‌کنند، من یک تویوتای بدون اتاق داشتم، کابین جلوی برداشته بودم. توقف کردم و آمدم پایین. گفتم: آقا مرتضی! خیر باشه!

گفت: عراق با تانک از روی جاده‌ی ام‌القصر (خط حد لشکر ۲۷ حضرت رسول. ص.) داره میاد جلو، فقط می‌خواهیم این جاده را بشکافیم تا مانع حرکت و پیشروی تانک‌های عراقی بشیم، کسی همراهت هست؟

گفتم: آره، با راننده لودرو بلدوزر هام می‌خواهیم بریم خط. گفت: این اطراف دستگاه مهندسی سراغ داری؟



گفتم: دستگاه‌های جهاد داخل پایگاه موشکی هستند.

گفت: پس پیر، سریع، یک دونه از اون دستگاه‌ها را بردار بیار.

با سید محمد گلگون رفتیم پایگاه موشکی. یه دستگاه ۱۵۵ تک ریپری را با شاه کلیدی که همیشه همراهم بود روشن کردیم و گازش را گرفتیم! آمدیم پیش آقا مرتضی.

گفتیم: ما باید چه کار کنیم؟

گفت: این جاده را تا آنجا که می‌تونید

برید جلو. بعد جاده را بشکافید و خاکریزی

درست کنید و برگردید.

سید محمد یک هفته پیش صاحب

یک فرزند پسر شده بود و با اینکه زن و

بچه‌اش در منزل خواهرش در پایگاه هوایی

دزفول زندگی می‌کردند، هرچه اصرار کردم

برای دیدار فرزندت چند روزی برو دزفول، حاضر نشد چند روزی به مرخصی بره. می‌گفت: فعلاً جبهه به وجود من نیاز داره.

من نمی‌خواستم اونو برای این مأموریت بفرستم جلو، لذا به چند نفر از راننده بلدوزرهام گفتم، ولی هرکدام به بهانه‌ای حاضر نشدند پشت بلدوزر بنشینند! سید محمد هم اصرار داشت که خودش باید این مأموریت را انجام بده! در هر صورت سید محمد پشت بلدوزر نشست و من هم بغل دستش نشستم و حرکت کردیم. غروب بود. هراز چند گاهی تیربار تانک‌های عراقی به سمت ما شلیک می‌کردند. در پناه تیغه بلدوزر رفتیم جلو. تقریباً در فاصله ۳۰۰ متری تانک‌های عراقی رسیدیم.

گفتم: سید محمد! همین جا برش گردان.

سید محمد زیر رگبار دوشکای تانک‌های عراقی کارش را شروع کرد. من همه‌اش نگران سید

بودم! زمان هم به سختی می‌گذشت، نفسم تو سینه‌ام حبس شده بود. منتظر اتمام کار بودم تا سید را زود به عقب برگردانم. الحمدلله جاده را شکافت.

هرچه به سید گفتم: دیگه بسه، بریم.

گفت: نه، اجازه بده خوب جاده را بشکافم که تانک‌های عراقی نتوانند رد بشن.

وقتی جاده را کاملاً شکافت، گفتم: سید محمد! برو بریم. درحالی که نگاهم به تانک عراقی بود



که از روبرو شلیک می‌کرد! به یکباره دیدم سینه‌ی سید آماج چند گلوله دوشکای تانک دشمن قرار گرفت و روی صندلی بلدوزر افتاد! (گریه می‌کند) به خدا قسم داشت جان می‌داد و تبسم می‌کرد! سریع بدن خونینش را کشیدم کنار و خودم نشستم پشت بلدوزر، دنده عقب بلدوزر را زدم و گاز را گرفتم. آمدم عقب! رسیدم پیش فرمانده لشکر، گفتم: آقا مرتضی! این هم سید محمد! وقتی جنازه خونین سید محمد را دید نشست کنارش و شروع کرد گریه کردن.

در طول چندین ماه حضور در آن منطقه حدود ۸۰ تا ۹۰ نفر از بیچه‌های مهندسی لشکر ۲۵ شهید و شاید ۱۶۰ تا ۱۷۰ نفر مجروح دادیم، هنوز کار ما در آن منطقه تمام نشده بود که ارتش عراق دوباره شهر مهران را به تصرف خود درآورده بود! گردان مهندسی لشکر در تیرماه ۱۳۶۵ برای آزادسازی مهران (عملیات کربلای یک) وارد عمل شد. در آن منطقه مجروح شدم و بعد از حدود یک سال به بهانه مجروح شدن، سعادت دیدار خانواده را پیدا کردم^۱...».



مأموریت ناتمام

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... با عبور رزمندگان از اروند و ورود به شهر فاو عراق در عملیات والفجر ۸، در همان شب اول عملیات، برادر احمد غلامپور (فرمانده قرارگاه کربلا سپاه)، سنگر فرماندهی قرارگاه را در داخل شهر فاو عراق برقرار کرد. من هم توی سنگر در این سوی اروند (سمت ایران) نشسته بودم. چند شب از آغاز عملیات گذشته بود. برادرمان غلامپور پشت بی سیم، محسن رضایی فرماندهی کل سپاه را صدا می‌کرد.



احمد غلامپور

به آقا محسن می‌گفت: این سرداری کجاست؟
آدم روی خط، گفتم: چیه احمد؟ من اینجا هستم، همین بغل دست تون، اون طرف رودخونه، چه کار داری؟
گفت: بلند شو سریع بیا اینجا، باهات کار دارم.
سوار قایق شدم و از اروند گذشتم. رفتم سنگر حاج احمد.

گفت: سریع برو جلو، شرایط و وضعیت را بررسی کن. بچه‌های تخریب دریاچه‌ی نمک را شکافته‌اند. می‌خواستند سمت عراقی‌ها آب بیندازند ولی آب طرف نیروهای خودی آمده، برو ببین چه کار می‌تونی بکنی!

با یکی از بچه‌های اطلاعات قرارگاه با موتور رفتیم جاده‌ی البصره به طرف دریاچه نمک. پشت خط مقدم. جاده زیر آتش سنگین دشمن بود. این دوست ما، موتور را کشید بغل جاده و سریع پیاده شدیم. یه سنگر بغل جاده بود. رفتیم داخل سنگری که چند نفر از رزمندگان در آن مستقر بودند. ارتفاع سنگر کم و سقف آن با چوب تراورس پوشانده شده بود. خمیده رفتیم داخل سنگر. نیم ساعتی آنجا ماندیم تا منطقه را خوب بررسی کنیم. مرتب روی جاده گلوله به زمین می‌خورد!

وقت نماز ظهر بود. بچه‌ها تیمم کردند و توی همان سنگر به صورت نشسته نماز خواندند. تصمیم گرفتم با وضو نمازم را بخوانم، از سنگر آمدم بیرون و گشتم، یک حَبّانه^۱ پیدا کردم که مقداری آب داخلش بود. وضویی گرفتم و بعد حَبّانه را آوردم داخل سنگر تا بقیه بچه‌ها از آب آن استفاده کنند. بعد از ادای نماز ظهر و عصر به دوستم گفتم: بلند شو بریم! اینجا نشستن فایده‌ای نداره. ما آمدم اینجا کاری بکنیم! بالاخره سوار موتور شدیم و مقداری جلوتر رفتیم. درحالی که همه حواسمان به وضعیت منطقه بود با صدای انفجاری به زمین کوبیده شدیم! یه گلوله خورد بغل ما و موتور از کار افتاد! یه ترکش کوچک به پایم خورد و دوسه تا ترکش بزرگ هم به پای دوستم خورد! یک اتاق برق نزدیک ما بود. ایشان را آوردم پشت اتاق برق. حال دوستم خوب نبود، باید او را می‌رساندم به اورژانس. هرچند گاهی آمبولانسی از روی جاده رد می‌شد، اکثر آمبولانس‌های عبوری پنچروپراز مجروح بودند! هرچه دست تکان می‌دادم آمبولانسی توقف نمی‌کرد، تا اینکه بالاخره یه آمبولانس نگه داشت، با چه مشقتی هم رزم مجروح را سوار آمبولانس پراز مجروح کردم و خودم را هم با زور چپوندم داخل آمبولانس، ولی از اینکه جایی برای نشستن نبود روی دو دستم تکیه داده بودم. لحظه‌ای از حرکت آمبولانس نگذشته بود که دیدم یکی از مجروحان، به پشت کمرم می‌زند: برادر! بشین، راحت باش...

نگاه کردم، جوانی ۱۷-۱۸ ساله با چهره‌ای دوست‌داشتنی با گونه‌های گلگون و بامحبت و آرام. جایی که ایشان می‌گن بنشینید، پای غرق در خونس است که از قسمت ران تقریباً قطع شده و کف آمبولانس رها شده بود.

خلاصه به اورژانس خط رسیدیم. پیاده شدم و دوستم را هم پیاده کردم. وقتی خواستیم این برادری را که پایش قطع شده بود با برانکارد به اورژانس منتقل کنیم، پرستاران گفتند: ایشان شهید شده، توی همین فاصله، خون زیادی ازش رفته بود.

بعد از یک پانسمان اولیه تصمیم گرفتم خودم را به قرارگاه برسانم تا به آقای غلامپور بگم نتوانستیم کاری انجام بدیم! آمدم کنار جاده. یه جیب میول رسید و سوار شدیم. داخل خودرو فردی که بغل دست راننده نشسته بود بر سر مرخصی نرفتن و ماندن در جبهه با هم کلنجار می‌رفتند! معلوم بود که یکی از آنها فرمانده و دیگری معاونش بود، در هر صورت نتیجه این مأموریت را خدمت آقای غلامپور (فرمانده قرارگاه کربلا) دادم^۲...».

۱- حَبّانه: واژه‌ای است عربی خوزستانی به معنای کاسه و کوزه سفالی.

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۳/۷



مهندسی آب در تثبیت مواضع رزمندگان «راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...چند ماه قبل از عملیات والفجر ۸ طی جلسه ای در خدمت برادر محسن رضایی بودیم. هدف کلی عملیات آینده را تصرف شهر فاو عراق و ایجاد خط دفاعی در چندین کیلومتری آن سوی شهر فاو اعلام کردند. یعنی خطی آن سوی دریاچه نمک فاو، از ارونند گرفته تا سایت موشکی و ساحل خور عبدالله کشیده شود.

ایشان گفتند: در مقابل خط دفاعی مورد نظر ما باید آب انداخته شود. یک دریاچه درست شود تا با کمترین نیروی انسانی بتوانیم در مقابل پاتک های زرهی دشمن مقابله کنیم... برای آب اندازی در آن منطقه می بایست تمام امور لازم از منبع و نحوه ی انتقال آب و محل ایجاد یک دریاچه مصنوعی را پیش بینی می کردیم.

شناسایی توپوگرافی زمین، میزان عرض و عمق کانال انتقال آب، تعداد ایستگاه پمپاژ و پمپ های مورد نیاز، همه ی اینها را از قبل طراحی کردیم. تمام اتفاقات احتمالی را پیش بینی کردیم. یادم هست با کامپیوترهای شرکت نفت^۱، حدود ۱۰۰۰ احتمال و گزینه مختلف را برای طول و ارتفاع این طرف و آن طرف زمین و وضعیت مقدار آب مورد نیاز محاسبه کردیم. به صورت نمودار روی کاغذهای کوچک کشیده بودم و ارتفاع دو طرف زمین، طول و عرض کانال و دیگر مشخصات لازم را به دست آورده بودم که چقدر باید کانال ایجاد کنیم و مقدار انتقال آب هم محاسبه شده بود. موتور برق ها آماده شده بود. سیستم های شناوری و تشکیلات پمپاژ شناور، در صورت آماده نشدن پل روی ارونند، طراحی و ساخته شده بود و در انبار به صورت آماده نگهداری می شد که هم اکنون عکس ها و تفصیل آنها وجود دارد. هم زمان با شروع عملیات یگان های مانوری، عملیات آب هم شروع شد، ولی باید از ساحل ارونند این موانع خورشیدی کنار زده می شد تا بتوانیم عبور کنیم و با بیل مکانیکی ساحل ارونند و دژ آن را بشکافیم و تمام راه های ورودی مان را پل بزنیم که راه عقبه ی نیروهایمان قطع نشود.

۱ - دوران جنگ هیچ سازمانی در ایران به جز شرکت نفت دارای کامپیوتر نبود!

روز اول عملیات که نیروهای ما بعد از عبور در آن طرف شهر فاو مشغول رزم با دشمن بودند، اول روشنایی صبح با یکی از رزمندگان بسیجی وارد منطقه شدم تا زمین را از نزدیک شناسایی کنم. وضعیت خاک را برای فعالیت دستگاه‌های مهندسی بررسی کنم. هنوز نیروها در دروازه ورودی فاو از سمت بصره مشغول جنگ بودند. شهر فاو هنوز کاملاً امن نشده بود و رزمندگان هنوز به مکانی که قرار بود ما در آنجا (حوالی دریاچه نمک) دریاچه مصنوعی ایجاد کنیم نرسیده بودند.

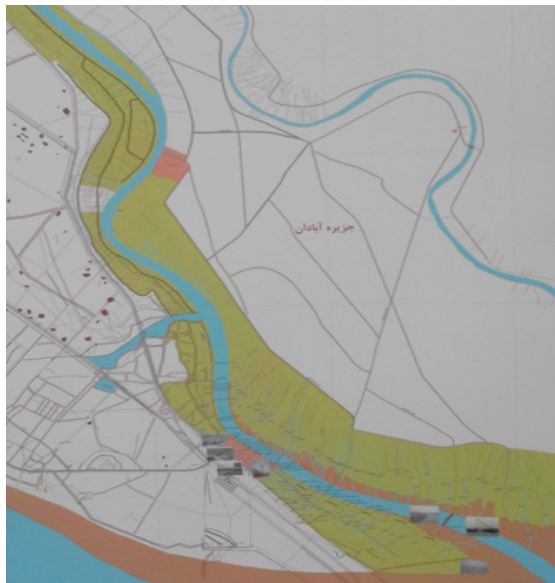
روز سوم عملیات با مشخص شدن مسیر عملیات آب، بچه‌های تخریب را بردیم و مکان را نشان آنها دادیم تا موانع خورشیدی را کنار بزنند و ساحل را منفجر کنند که بتوانیم به سمت اروند دهانه باز کنیم. جزر و مد آب اروند خیلی زیاد بود. باید کانال را خیلی گود می‌کردیم که همیشه آب در حال پمپاژ باشد یا بدون پمپاژ داخل کانال سرازیر شود. البته یکسری نهرهای قدیمی و کانال‌های عراقی بود که می‌رفت پای نخل‌ها ولی با شروع جنگ به مرور بسته شده بود. با این حال، ابتدای کانال‌های ما همان مسیر نهرهای قدیمی و خشکیده عراقی‌ها بود.

هر چه زمان می‌گذشت مقاومت و فشار دشمن بیشتر می‌شد! هفته‌ها این نبرد سنگین و نابرابر ادامه پیدا کرد. توان همه را گرفته بود. نگهداری و تثبیت خط خیلی سخت شده بود همه فرماندهان از زمان آب اندازی مقابل دشمن می‌پرسیدند، همه جا صحبت از آب بود.

احداث چندین کانال در دستور کار قرار گرفت؛ کانال شهید ایوانی، کانال شهید پوست فروش،

کانال ام‌القصر... هر کدام آنها یک پروژه اجرایی جداگانه بودند. خوشبختانه جزئیات تمام مطالب این کانال‌ها، از محاسبات و عملیات، از گردان‌هایی که آن را اجرا کرده‌اند، از ایستگاه‌هایی که نصب شد و از عملیات و نگهداری پمپاژ که با مسئولیت چندین گردان انجام می‌گرفت در کتابچه‌ای ضبط و نگهداری شده است و الآن موجود است.

طولانی‌ترین کانال، کانال ام‌القصر بود که از اروند به طول ۳۰ کیلومتر تا خط مقدم



أم‌القصر ادامه داشت که از طریق کانال شهید پوست فروش، از پشت خطمان به آن آب رساندیم. (از روی نقشه توضیح می‌دهد) بعد از جنگ، مهندس جوانی بود به نام زنگنه که از روی همین اسناد کمیته‌ی آب، همه را به کتابچه تبدیل کرد.

دسترسی به آب خور عبدالله، به علت وسیع بودن ساحل باتلاقی آنکه در حالت جزر و مد، وضعیت باتلاقی آن به ۲-۱ کیلومتر می‌رسید، به طوری که برای زدن یک اسکله برای قایق‌های خودی مشکل داشتیم، وقتی در حالت جزر بود، منطقه وسیعی در عرض خور، لجنزار می‌شد و نیروهای خودمان نمی‌توانستند از ساحل استفاده کنند و تردد غیرممکن می‌شد، لذا روی منبع آبی خور عبدالله حساب نکرده بودیم.

زمانی که خواستیم کنار اسکله خور عبدالله کار کنیم. احداث یک کانال را از سمت جاده‌ی آسفالته‌ی ام‌القصر به طرف خور عبدالله شروع کردیم برای ادامه‌ی کار، به باتلاق‌روهای لای‌روب بندرانزلی نیاز پیدا کردیم که به خاطر وضعیت ساحل نتوانستیم این دستگاه عظیم را به آنجا بیاوریم! قرار شد به عنوان اسکله حداقل یک جاده بزنیم.

احداث این جاده به سبک جدید اطراف پایگاه موشکی عراق با محوریت کمیته‌ی عمران قرارگاه کربلا توسط جهاد فارس با مسئولیت مهندسی تقی صباغ شروع شد. یک جهاد دیگر هم عملیات خاک‌ریزی را شروع کرد. با خاک‌رُس رفتند جلو و دو طرف آن شن ریختند.

آقای جزایی، با تنه‌ی درختان نخل خشکیده یک اسکله در ساحل خور عبدالله ساخت که قایق‌های کوچک را جواب می‌داد. خودم تا آن زمان ندیده بودم و در هیچ کتابی نخوانده بودم که با خاک رس اسکله بسازند. زیاد که خاک می‌ریختند، ناگهان خاک یک نشست بزرگ می‌کرد، نه نشست تدریجی که آب خارج شود، بلکه به یک‌باره نشست می‌کرد و مشکلات عدیده‌ای ایجاد می‌کرد. در آنجا بعد از نشست ناگهانی خاک، دوباره خاک می‌ریختند تا به تعادل برسد و این سطح تثبیت شود. تجربه جالبی بود! چند نفر از مهندسین مکانیک خاک در جریان این تجربه قرار گرفتند^۱...».



مهندسی یگان دریایی سپاه در عبور از اروند

«راوی: فرهاد نظری، از مهندسی رزمی سپاه

«... من از سال ۱۳۶۱ وارد مهندسی رزمی شدم و به عنوان فرمانده گردان مهندسی یگان دریایی سپاه شروع به کار کردم. آن زمان هنوز نیروی دریایی سپاه تشکیل نشده بود. قبل از اینکه به حضورم در عملیات والفجر ۸ بپردازم، به طور کلی به مهندسی یگان دریایی سپاه در عملیات خیبر و بدر اشاره ای بکنم.

پاییز ۱۳۶۲ بعد از عملیات والفجر چهار در منطقه ی مریوان، از بعضی یگان های پیاده، گروهی را بردند بندر عباس تا آموزش دریایی ببینند. آن موقع، قرارگاه نوح (ع) سپاه تازه تشکیل شده بود. قایق ها را از ماهشهر به آبادان و شبانه از آبادان به منطقه هورالعظیم می بردیم. برای عملیات خیبر در هورالعظیم، در انتقال و ترابری آبی، یگان های رزمی را کمک کردیم.

ابتدای ۱۳۶۳ یعنی بعد از تثبیت اهداف عملیات خیبر که ناو تیپ کوثر سپاه به تازگی تشکیل شده بود در منطقه عمومی آبادان از نهر اروند تا نهر قاسمیه مستقر شدیم. سمت راست خط ما هنوز نیروهای ژاندارمری مستقر بودند. مأموریت یگان ما در این محور که تاکنون به عنوان یک منطقه غیرفعال عملیاتی محسوب می شد، آماده سازی این منطقه برای انجام یک عملیات آفندی بود. عملیاتی که ما از آن هیچ اطلاعی نداشتیم! یکی از اقدامات ما در این محور ایجاد جاده های خاکی از جاده اصلی به نهرهای منتهی به اروند بود. همان جاده های آنتنی.

یادم هست آقای فتح الله جعفری، فرماندهی زرهی سپاه به همراه برادر غلامپور فرمانده قرارگاه کربلا سپاه آمده بودند آنجا. گفتند باید یک دکل دیدبانی بنزید. یک دکل با پایه های دکل فشارقوی برق در نهر قاسمیه زدم. با سرپا کردن این دکل دیدبانی، عراقی ها با انواع آتش سعی می کردند آن را منهدم کنند که هیچ وقت موفق به این کار نشدند.

ما در آن منطقه تحت امر قرارگاه نوح (ع) به فرماندهی حسین علایی بودیم. یگان ما یک خط

داخل بهمن شیرداشت. قرار بود ما از بهمن شیرواز داخل اروند عمل کنیم. برای احداث جاده‌های آنتنی به سمت ساحل اروند، با ۱۵۰-۱۰۰ مترچولان مواجه بودیم. زمانی که اروند در حالت مد قرار می‌گرفت و چولان‌ها به زیر آب می‌رفت، منطقه در دید قرار می‌گرفت.

جناح راست ما که نیروهای ژاندارمری^۱ مستقر بودند، با ورود ما به آن منطقه و فعال کردن خطوط دفاعی آنجا، آتش دشمن هم بیشتر شده بود. این وضعیت برای نیروهای ژاندارمری خوشایند نبود، چون آرامش نسبی آنها به هم ریخته بود، حتی تا قبل از ورود ما به آن منطقه، مردم محلی آنجا سکونت داشتند.

وقتی ما فعالیت مهندسی می‌کردیم، بعضی اوقات با ما درگیری می‌شدند که چرا شما آرامش منطقه را به هم می‌زنید؟! مقابل ما در رأس البیشه در دهانه‌ی خلیج فارس، عراق یک توپ پدافند چهار لول گذاشته بود. بچه‌های ما از نهرقاسمیه که خارج می‌شدند با این چهار لول آنها را می‌زدند. برنامه‌ریزی کردیم تا این چهار لول را بزیم، یک پل خیبری در ساحل اروند گذاشتیم. یک قبضه تفنگ ۱۰۶ م.م روی آن نصب کرده و آن را در دهانه‌ی نهرقاسمیه مستقر کردیم. با دو تا گلوله ۱۰۶، چهار لول عراقی را زدند! چهار لول که زده شد، مشکلات ما بیشتر شد؟! بچه‌ها گفتند! کاش چهار لول را نمی‌زدیم، چون بعد از آن، عراقی‌ها با احداث جاده، ۱۵۰ متر از رأس البیشه آمدند جلوتر! این دفعه آمدند روبروی ما دو تا چهار لول گذاشتند و مسیر ما را از داخل نهرقاسمیه کاملاً بستند.

با این وضعیت، از پشت نهرقاسمیه یک کانال به نهر حاج علی کندیدم. بچه‌های ما از آنجا سکوهای نفتی و دیدبانی البکرو الأمیه واقع در ۳۰ کیلومتری خلیج فارس را تحت نظر داشتند. به همین دلیل عراقی‌ها جرئت نمی‌کردند داخل اروند قایقرانی کنند. ولی ما داخل اروند قایق داشتیم و از داخل اروند وارد خلیج فارس می‌شدیم و با ناوچه‌های عراقی که از خور عبدالله خارج می‌شدند درگیر می‌شدیم.

ظاهراً قرار بود هم‌زمان با عملیات والفجر ۸ و تصرف شهر فاو عراق، ما هم سکوهای نفتی البکرو الأمیه واقع در سی کیلومتری عمق شمال غرب خلیج فارس را تصرف و منهدم کنیم. ما بیش از یک سال و نیم در این منطقه آبی مشغول کار بودیم و اطلاعات کاملی از جزئیات منطقه پیدا کرده بودیم. یادم هست شش ماه قبل از عملیات والفجر ۸، سردار جعفر اسدی فرماندهی تیپ مستقل ۳۳ المهدی (ع) ترددش به آن منطقه زیاد شده بود. بچه‌های غواص تیپ ۳۳ را ما از آن قسمت اروند به

۱ - ژاندارمری: نیروی مرزبانی ایران که در سال ۱۳۷۰ با ادغام چند رده امنیتی و انتظامی، نیروی انتظامی فعلی را تشکیل دادند.

داخل شهر فاو عراق شبانه عبور می دادیم. عملیات شناسایی پروتق شده بود. در جلسه ای برای نحوه انتقال یگان ها به آن سوی اروند در هنگام عملیات، بحث های زیادی رد و بدل شد. قرار شد تیپ مهندسی الهادی (ع) به فرماندهی اسماعیل زاد صالح به عنوان یگان پشتیبانی کننده، این مسئولیت را به عهده بگیرد تا در آن محور دستگاه ها را عبور دهد. ما گفتیم این شیوه ی انتقال که دستگاه لودر و بلدوزر را روی سطحه بگذاریم و آن را با کشنده جی.اس.بی بکشیم عملی نیست، با یک موج همه چیز غرق می شود، از آنها اصرار و از ما عدم امکان! پیشنهاد و طرح ما این بود که باید سریع اسکله ی شناور بزنیم و از این طرف با بارج و یدک کش و لندینگ کرافت، مصالح را به آن طرف اروند ببریم. آنها گفتند: نه! نیازی به احداث اسکله نیست، چون اسکله ی نفتی هست. گفتیم: اسکله ی نفتی برای کشتی نفتی است، در اسکله ی نفتی بارج نمی تواند پهلو بگیرد! ما در اروند ۳/۵ متر جزر و مد داریم. گفتند: نه! لذا مصوب شد لودر و بلدوزرها با یدک کش ها و بارج ها در بندر امام (ره) بارگیری شوند. گفتیم: عملیات انتقال از آنجا تا ساحل اروند سه شبانه روز طول می کشد! دو لندینگ کرافت به نام چیرو ۱ و ۲ هم از بندر عباس آورده بودند، گفتیم آقا، اینها را از آنجا خالی به منطقه عملیات بیاورید تا طارق ها عملیات بارگیری را در منطقه انجام بدهند. برادر حسین علایی فرمانده قرارگاه نوح (ع) طرح ما را قبول نکردند. وقتی اصرار مراد دیدند، گفتند: مسئول مهندسی این محور آقای سلیمی است و یگان اجرایی آن هم تیپ مهندسی الهادی (ع) است، تو بلند شو برو به محور خودت، داخل بهمن شیر برس!



گفتم: خدا حافظ! ما را از جلسه بیرون کردند! شهید سلیمی از بچه های جهاد و نماینده قرارگاه مهندسی خاتم (ص) در محور قرارگاه نوح (ع) بود.

وقتی از جلسه آمدم بیرون، رفتم در بهمن شیر با بارج دوتا اسکله ی شناور زدم. شناور، لنج یا یدک کش به راحتی پهلوی می گرفت. با جزر و مد آب، راحت عملیات بارگیری انجام می گرفت. وقتی آب جزر می شد مسیر ۲۰ کیلومتری تا سکوی البکروالامیه آب می افتاد و یک آبراه کوچک می ماند! در آن مسیر، بویه گذاشتیم. چوب زدیم و شب فانوس روشن کردیم و چند تا هم نورافکن روی شناور گذاشتیم که وقتی بچه ها گم شدند، نورافکن ها را روشن کنیم.

ناو تیپ کوثر، دو بخش بود؛ یکی یگان ترابری که در اروند عملیات انتقال و ترابری را برای دیگر یگان های مانوری انجام می داد. یک یگان عمل کننده هم برای سکوی البکروالامیه انجام وظیفه می کرد. ما مهندسی بودیم. در هر دو قسمت کار می کردیم. جاده هایمان را کشیده بودیم. رمپ هایمان رازده بودیم و تا آنجایی که می توانستیم داخل بهمن شیر اسکله زده بودیم.

چندین ماه قبل از عملیات والفجر ۸، یک درگیری هم با آقای محمد فروزنده فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم (ص) داشتیم؛ ما در آن منطقه برای احداث جاده ها از کمپرسی های مردمی استفاده می کردیم که در یکی از این مأموریت ها، دو دستگاه کمپرسی ما مورد بمباران هواپیمای دشمن قرار گرفته و منهدم شدند. قاعدتاً در این گونه مواقع، نامه تأییده ای از سوی قرارگاه صادر می شد تا خسارت آن از سوی مسئولین ذی ربط پرداخت شود، با اینکه آقای فروزنده شاهد این حادثه بود، حاضر نمی شد نامه تأییدیه آن را بدهد، به این بهانه که آن محور جزو منطقه جنگی محسوب نمی شود.

بالاخره عملیات والفجر ۸ در ۱۳۶۴/۱۱/۲۰ شروع شد. شب دوم بود که گفتند، قرارگاه شما را می خواهد! آن موقع، مسئولیت قرارگاه نوح (ع) در آن محور بر عهده آقای ملاحزاده بود. تقریباً ساعت ۱۰ شب بود که رفتیم قرارگاه خاتم (ص)، داخل نخلستان ها، دیدم آقای فروزنده و شهید محمدتقی رضوی و آقای مهرداد نشسته اند.

آنها گفتند آقای ملاحزاده برای ما تعریف کرده که شما هیچ مشکلی در امر انتقال تجهیزات از ساحل اروند به ساحل دور (فاو) ندارید! شناورهای شما در جزر و مد راحت کنار اسکله شناور و دوبه ای شما پهلوی می گیرند. در حالی که الان یدک کش ها و بارج ها در کنار اسکله ی نفتی در ساحل فاو پهلوی گرفته اند ولی نمی توانند بارشان را تخلیه کنند، یک دستگاه مهندسی تخلیه شده ولی دستگاه

دوم افتاده پایین و آقای فلاح زاده سه تا بلدوزر را که می خواستند به آن طرف اروند ببرند آنها را داخل اروند غرق کرده و گرفتار موج اروند شده اند، بقیه دستگاه ها هم روی سطحه های شناور (پل پی.ام. پی) مانده.

با جی.اس.بی و خشایار می خواستند آنها را بکشند! من قبلاً گفته بودم این روش انتقال اشتباه است، ما داخل هورالعظیم چه مشکلاتی کشیدیم تا دو تا دستگاه بردیم آنجا که نهایتاً موفق نشدیم، آقای مهرداد به من گفت: فلانی! توی بهمن شیر اسکله زده ای؟
گفتم: بله!

گفت: بریم، ببینیم!

ساعت ۱۲ شب بود همه را سوار بر تویوتا وانت خودم کردم و حرکت کردیم. با ماشین رفتم روی اسکله! چون تاریک بود گفتم: وقتی پیاده می شید مواظب باشید داخل آب نیفتید.
گفتند: مگر کجا هستیم؟!

گفتم: روی اسکله! همه پیاده شدند و از کم و کیف اسکله بازدید کردند.

برادر مهرداد نگاهی کرد و گفت: مثل همین را می خواهیم!

گفتم: باشه

گفت: همین الان!

گفتم: الان که نمی شه! سوار ماشین شدیم و برگشتیم قرارگاه. تقریباً ساعت یک و نیم بامداد بود که به قرارگاه رسیدیم. برادر مهرداد گزارشی از اسکله به آقای فروزنده دادند.
آقای فروزنده گفت: در چه مدت این اسکله را برای ما می زنید؟

گفتم: برای شما نمی زنم.

با تعجب گفت: چرا؟!

گفتم: یادت هست آن روز گفتم برای راننده کمپرسی مردمی که کامیونش با بمباران هواپیمای دشمن منهدم شده بود، نامه ای بنویسید، فرمودید چون اینجا منطقه ی جنگی نیست نامه نمی دهم.
ولی وقتی آقای مهرداد با اشاره به من فهماند که دیگر چیزی نگم! فوراً گفتم: باشه! فردا از منطقه بازدید و کارمان را شروع می کنیم.

اسکله ای که ما توی بهمن شیر زده بودیم دو تا دوبه را سرهم کرده بودم. چون عرض بهمن شیر در آنجا کم می شد، ابتدا با بیل مکانیکی کانال گندم و جلو آب را بستم. دوبه ها را آوردم داخل،

لب بهمنشیر، لب بارج من بود و بقیه‌ی آن را آورده بودم داخل. راحت رمپ گذاشته بودم. ما در آنجا لنج داشتیم. لنج‌هایی که داخل آنها مهمات می‌گذاشتیم و جابه‌جا می‌کردیم. این لنج‌ها راحت پهلوی می‌گرفتند.

ساعت ۶ صبح به همراه شهید تقی رضوی و آقای حبیب‌الله شمایل، سه نفره با یک قایق به آن طرف اروند رفتیم. دیدیم تمام یدک‌کش‌ها ایستاده‌اند، سه چهارتا بارج کنار اسکله نفتی ایستاده بودند و هواپیماهای دشمن هم بمباران می‌کردند! به محض اینکه ما رسیدیم آنجا، یک بارج و یک یدک‌کش بمباران شد! آنها را از ماه‌شهر بارگیری کرده بودند. به فرماندهی آن گفتم: فقط از اسکله جدا شو و برو سمت ساحل خودمان! اینجا بمانی دوباره تورا می‌زنند، آمدم کنار ساحل، دنبال این بودم جایی را پیدا کنم.

عرض کردم که دو طرف حاشیه‌ی ساحل اروند چولان بود. یعنی در حالت جزر و مد حدود



شهید نادر مهدوی

۱۰۰ متر عقب‌نشینی داشت! گشتم تا اینکه نزدیکی‌های دهانه اروند به خلیج فارس یک جایی را پیدا کردم که کمترین عرض جزر و مد را داشت، گفتم اینجا نقطه‌ی خوبی است. باید دوبه‌ها را به اینجا بیاریم. آمدم کنار دوبه‌ها، گفتم یکی از شما دنبال من بیاد. فرمانده آن یدک‌کش، شهید نادر مهدوی^۱ بود به او گفتم: حرکت کن!

گفت: من اگر در این روز روشن از اسکله جدا بشم، عراقی‌ها مرا

می‌زنند.

گفتم: اگر اینجا هم بمانی، تورا می‌زنند! آن زمان ما ابتدای اروند، دو تا کشتی غرق شده داشتیم؛ یکی کشتی نارنجی و یک کشتی گندمی بود که نزدیک دهانه‌ی اروند (رأس البیشه) به گل نشسته بود. گفتم، تو برو کنار این کشتی‌ها پهلوی بگیر.

بالاخره قبول کرد و یک بارج را که حدود ۳۰ تا دستگاه روی آن بود، آورد در آن نقطه مستقر کرد. آب در حالت جزر بود که من می‌خواستم که بارج را به ساحل بچسبانیم. هیچ اسکله‌ای وجود نداشت، به هر جان‌گدنی بود، این کار را کردیم و به یک ضرب وزوری توانستیم سرسینه‌ی بارج را به ساحل بگیریم. حالا نه سیم بکسلی داشتیم و نه طنابی! رفتم سراغ بچه‌های تیپ ۳۳ المهدی (عج) و از آنها یک سیم بکسل گرفتم و آوردم. سیم بکسل را به گردن بارج انداختیم و با بلدوزر آن را مهار کردیم.

۱ - نادر مهدوی: فرمانده ناو گروه نیروی دریایی سپاه که در شهریور ۱۳۶۶ با بالگردهای آمریکایی در خلیج فارس درگیر شد و مظلومانه به شهادت رسید.

ساعت ۱۰ شب شده بود. برای ادای نماز دقایقی کار را رها کردیم و در تفکر راه چاره برای حل مشکل! آب اروند به شدت در حال جزر بود و فشار روی بارج ۲۰۰۰ تنی هر لحظه بیشتر می شد! نماز را که خواندیم، وقتی به محل کار برگشتیم، با کمال تعجب دیدیم بارج بریده و به جریان آب سپرده شده! در آن تاریکی محض هیچ اثری از بارج نبود! گشتن در دل خلیج فارس هم فایده نداشت، چاره ای جز صبر کردن و صبح شدن نداشتیم، می بایست اثری از بارج روی آب می دیدیم تا بتوانیم تصمیمی بگیریم!

بالاخره یک استراحت اجباری نصیبمان شد، سه نفری داخل سنگری تا روشنایی صبح ولو شدیم، صبح شد، از خواب که بیدار شدیم بعد از ادای نماز در کمال ناامیدی دنبال بارج می گشتیم. هنوز از دهانه اروند خارج نشده بودیم که دیدن صحنه ای ما را بسیار خوشحال کرد! بارج سینه به سینه و در جلوی کشتی نارنجی غرق شده گیر کرده و پهلوی گرفته بود! انگار آن را آنجا آورده و بسته باشند! (تصویر مقابل) چون آب در حالت جزر بود با فشار آن را پس داده بود. یعنی اگر روی پاشنه ی کشتی غرق شده می ایستاد، حتماً سوراخ و چپ می شد! با دیدن این صحنه خدا را شکر کردیم و وقتی جایش را محکم دیدیم به حال خودش رها کردیم تا زمینه و مقدمات کار را برای انتقال مهیا کنیم! با توجه به وضعیت پهلوی گرفتن بارج با کشتی، با مد شدن آب، مشکلی ایجاد نمی شد!



تماس گرفتیم تا بچه‌ها سیم بکسل، شلنگ و طناب و... آوردند. دو تا شمع در ساحل کوبیدیم تا طناب مهار بارج را به آن ببندیم. نزدیک غروب که منطقه از دید هواپیماهای دشمن خارج شد، بارج را به سمت ساحل مورد نظر هدایت کردیم، چند تا سنگ را خراب کردیم و تیر آهن سقفش را درآوردیم و در زمین کوبیدیم و سیم بکسل را دور آنها پیچیدیم و ۴-۵ تا نخل را به همدیگر بستیم و این طوری بارج اول را نگه داشتیم. با لودریک رمپ خاکی زدیم.

روز چهارم عملیات بود که حدود ۱۵-۱۲ تا دستگاه را از روی اسکله در ساحل فاو پیاده کردیم. حدود ۱۰-۱۲ تا هم از آن بارج پیاده کردیم و دستگاه‌هایی که بر اثر بمباران منهدم و یا از کار افتاده بودند به ساحل خودمان برگردانیم.

در واقع، اولین اسکله را ما در ساحل فاو این طوری زدیم ولی هنوز کار تمام نشده بود، چون قاعدتاً باید لوله و شمع می‌کوبیدیم و آن را محکم مهار می‌کردیم! هنوز دوسه تا بارج دیگر داشتیم که تخلیه نشده بودند. ما از آن اسکله از فردای آن شب توانستیم مهمات عبور دهیم! در اسکله چهار چراغ هم ما فقط برای یک بار با این روش تخلیه بار داشتیم، چون اسکله‌ی چهار چراغ سرقوس بود و عراقی‌ها از آن طرف، این اسکله‌ی را در دید و تیر داشتند.

در این رابطه بچه‌های وزارت راه هم گفتند ما سه ماهه اینجا می‌توانیم یک اسکله به شما تحویل بدهیم. بچه‌های جهاد هم گفتند اگر روزی ۱۰۰ سرویس سنگ به اینجا برسانید، ما ۴۵ روزه به شما اسکله می‌دیم. بچه‌های وزارت دفاع هم گفتند اگر ۵۰ کانتینر به ما بدید ما می‌توانیم به شما اسکله تحویل بدهیم.

طرح کانتینر را آن طرف کشتی نارنجی اجرا کردند. کانتینر را گذاشتند و آن را پُر از خاک کردند. دومین کانتینر را که گذاشتند، فشار آب کانتینر را از کنار خواباند! این طرح با شکست مواجه شد! مهندسی جهاد هم شروع کرد به سنگ آوردن. گابیون می‌بستند. چون باتلاق بود، هر چه سنگ از اینجا می‌ریختند از طرف دیگر می‌رفت بالا! بالاخره اسکله‌ی "حبس لجن" ساخته شد و با آن نخل‌هایی که جلوی آنها می‌ریختیم و حرکت می‌کردیم، می‌رفتیم جلو!

بالاخره طلسم انتقال و ترابری شکسته شد. یک دفعه ۲۰ کامیون می‌آمد روی بارج و در یک مرحله بایک‌کش آن را می‌بردیم آن طرف و تخلیه می‌کردیم. بدین ترتیب یکی از دغدغه‌های مهم فرماندهان جنگ با ایجاد ارتباط شنواری بین دو طرف ساحل ارون، در مرحله حساس عملیات برطرف شد!...».



گردان مهندسی جهاد نجف آباد در عملیات والفجر ۸

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...پنج ماه قبل از عملیات والفجر ۸ ما به عنوان گردان مهندسی رزمی امام علی (ع) جهاد نجف آباد اقداماتی برای آماده سازی منطقه عملیات انجام می دادیم. بنده مسئول این گردان بودم. گردان ما در آن زمان علاوه بر ادامه ی کار کانال تخلیه ی آب منطقه ی زید به کارون، مأموریتی در قالب فعالیت های زیر در منطقه ی اروندکنار به منظور آماده سازی منطقه ی عملیات والفجر ۸ به عهده داشت:

- ایجاد خاکریز در کنار تمام جاده های جزیره ی آبادان، حدفاصل چوئبده تا اروندکنار و تا جزیره ی امام حسن (ع)
- ایجاد خاکریزهای ترکش گیر در کنار تمامی جاده های منطقه تا تردد خودروها خارج از دید مستقیم دشمن انجام گیرد
- ترمیم تمام جاده های منطقه ی اروندکنار
- احداث دو تا پل، یکی روی جاده ی چوئبده، یکی هم روی جاده ی اصلی خسروآباد
- احداث جاده در سه نقطه ی اروند، یکی در رأس البیشه و دهانه ی خلیج فارس بود که برای احداث این جاده، هر شب حدود ۴۵-۴۰ دستگاه کمپرسی در آنجا عملیات خاک برداری انجام می دادند تا در حالت جزر آب بتوانیم با گذشت از ساحل باتلاقی در آنجا یک اسکله ای بزنیم و عملیات انتقال و ترابری را انجام بدهیم. یک جاده هم در اروندکنار احداث کردیم تا به محض شروع عملیات، در آنجا پل خضر احداث کنیم که این کار هم انجام دادیم. اقدام دیگر، ساحل سازی بود که با احداث یک جاده تا ساحل اروند، پل شناور خضر در آنجا احداث شد ولی بعد از ۳-۴ روز، آب آن را بُرد و استفاده ی آن چنانی نداشت.
- احداث یک سایت موشکی و راداری هاگ در منطقه چوئبده ظرف مدت سه شبانه روز و یک هفته قبل از عملیات برای نیروی هوایی ارتش

■ راه اندازی اولین پل خضری حوالی اسکله ی چهار چراغ، که چند بار هم دشمن آن را بمباران کرد ولی به هر حال دوباره آن را ترمیم می کردیم و همیشه فعال بود.

■ مأموریت دیگری که به ما واگذار شد، احداث کانال ابوالفضل (ع) به عرض ۱۲ متر و عمق ۴

متر، بین بهمن شیر و اروند بود که از کنار شهرک حاج حسین، حوالی جنوب آبادان عبور می کرد. کار بزرگ و با حجم خاک برداری خیلی بالایی بود، دو طرف آن را به صورت جاده و دژ کویدیم و بالا آوردیم، برای احداث این کانال عظیم علاوه بر بیل مکانیکی، مدتی هم با



دراگلین^۱ (تصویر مقابل) کار

می کردیم. منطقه باتلاقی بود.

نیم متر که پایین می رفتی

دیگر نمی شد کار کرد!

کانالی که ذکر شد بدین منظور

احداث گردید که هم زمان با

عملیات، نیروها و امکاناتی که در

بهمن شیر نگهداری می شدند از

آنجا به اروند منتقل شوند و مسیر را از طریق آب طی کنند و عمل پشتیبانی سریع تر انجام گیرد. ولی این طرح با شروع عملیات آماده نشد. از جهتی چون عراق در منطقه فاق فقط تا ابتدای کارخانه نمک عقب رانده شد و روبروی این کانال در آن سوی اروند همچنان ارتش عراق مستقر بود، عملاً این کانال برای عملیات والفجر ۸ کارایی نداشت.

هم زمان با این موارد، مأموریت دیگری در منطقه ی گناوه به گردان مهندسی ما واگذار شد. آن زمان میگ ۲۵ مدرن روسی را به عراق داده بودند و با آن جزیره ی خارک را مدام بمباران می کرد. سیستم پدافند هوایی ما هم در مقابل این هواپیمای مدرن توان مقابله نداشت، به گردان مهندسی ما مأموریت داده شد تا در آنجا روی ارتفاعی به نام بینک، یک سایت هاگ بزنیم. آن سایت را با سختی اجرا کردیم. چون منطقه صخره ای بود. علاوه بر این، اطراف تلمبه خانه ی گوره، چهار تا سامانه پدافندی اسکای گارد زدیم. غیر از آن، یکسری دکل هم ایجاد کردیم تا با نصب کابل به آنها هواپیماهای عراقی که در ارتفاع پایین اقدام به پرواز بر فراز تلمبه خانه می کردند با این کابل ها برخورد و سقوط کنند،

۱ - دراگلین: بیل مکانیکی کششی است که ساختاری همانند یک جرثقیل دارد که در انتهای بوم آن یک جام با سیستم های کابل بندی متفاوت با جرثقیل، متصل شده است که برای لای برداری در سواحل و اسکله ها مورد استفاده قرار می گیرد.

یک بار هم این اتفاق افتاد، ولی دیگر با ارتفاع پایین نیامدند و بعد از آن با میگ های ۲۵ که از ارتفاع بالا اقدام به بمباران می کردند وارد منطقه می شدند.

در نهایت ده روز قبل از عملیات والفجر ۸، مانورهایی برای آمادگی و شبیه سازی منطقه عملیات



در کارون و بهمن شیر با حضور مسئولین امر از جمله بهروز پورشریفی (شهید) و علی اکبر شیرودم (شهید) و آقای محمدرضا عطارزاده انجام دادیم که آقا رحیم صفوی هم حضور داشتند.

با شروع عملیات، یکی از دغدغه های اصلی مان بحث عبور و عملیات انتقال و ترابری بود. ما در سه محور؛ محور شمالی عملیات، لشکر ۱۹ فجر سپاه به فرماندهی نبی رودکی، محور میانی منطقه عملیات، لشکر ۸ نجف اشرف به فرماندهی احمد کاظمی (شهید) و محور جنوبی منطقه عملیات، با لشکر ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید) همکاری می کردیم. محورهای عبورمان را باز کرده بودیم

و آماده بودیم به محض عبور یگان های رزمی، تجهیزات مهندسی را به آن سوی اروند منتقل کنیم. در چهار روز اول، موفق نشدیم هیچ لودر و بلدوزری به آن طرف ببریم، چون از لحاظ اسکله و سطحه های شناور برای حمل تجهیزات سنگین در مضیقه بودیم و انتقال نیروی انسانی، مهمات و تغذیه در اولویت کار بود. لذا مجبور شدیم خودمان با قایق به آن طرف اروند بریم و از تجهیزات مهندسی غنیمتی استفاده کنیم. تنها دستگاه مهندسی غنیمتی که به دستمان افتاد یک بیل مکانیکی بود. سریع آن را در ساحل بکار گرفتیم که متأسفانه آن هم در باتلاق ساحل گیر کرد و کم کم به عمق باتلاق فرو رفت. البته در داخل شهر فاو عراق چند دستگاه کمپرسی هم به غنیمت گرفته بودیم ولی چون لودر نداشتیم برای ما کارایی نداشتند.

تجهیزاتمان را داخل نخلستان های ساحل اروند آماده کرده بودیم که به محض فراهم شدن شرایط با سطحه های شناور به داخل فاو منتقل نماییم. تا اینکه شب پنجم عملیات با راه اندازی اسکله اجازه دادند فقط یک لودر گردان ما توسط سطحه های سپاه به آن طرف اروند منتقل شود.

البته مهندسی لشکرهای سپاه تعدادی دستگاه‌های مهندسی به غنیمت گرفته بودند و با آنها خاکریزهای مقطعی را در خطوط مقدم جبهه احداث می‌کردند. بچه‌های ما هم برای آنها کار می‌کردند ولی هیچ‌کدام از دستگاه‌ها برای ساخت اسکله مشغول کار نبودند! براین اساس در ساحل و اسکله با کمبود شدید تجهیزات مهندسی مواجه بودیم.

هوایم‌های عراقی هم مدام اسکله‌ها و سطوح‌های شناور در اروندر را بمباران می‌کردند. یک پل پی.ام.پی و یک پل سطوح‌ای هم آنجا زدند. این سطوح‌های روی آب برای هوایم‌ها مثل یک سیبل بودند.

روز هفتم یا هشتم عملیات بود که من با سرعت از نزدیکی‌های کارخانه نمک با یک موتور هوندا ۲۵۰ به همراه مهندس عرشی (شهید) به طرف فاو برمی‌گشتم که در یک مکانی چند رزمنده دستور ایست دادند. سرعت موتورم بالا بود و نتوانستم ترمز کنم، وارد یک محوطه‌ای شدید که ما را به رگبار بستند؟! سریع موتور را خواباندم. دشمن گاز شیمیایی‌های اعصاب زده بود. ظاهراً دوسه نفر از بچه‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع) قاطی کرده بودند! به روایتی موجی شده بودند. بدون اینکه متوجه رفتار و اعمالشان باشند در آنجا یک خط تشکیل داده بودند و هرچند گاهی به طرف نیروهای خودی شلیک می‌کردند، ما را هم که دیدند به رگبار بستند! نیم ساعتی با قضیه درگیر بودیم، در همین وضعیت دوباره هوایم‌ای عراقی آنجا را شیمیایی زد.

از آن به بعد، دیگر متوجه نشدم که چه اتفاقی برای من افتاده! تا اینکه در بیمارستان علی اصغر (ع) اصفهان به هوش آمدم، دوهفته‌ای آنجا بودیم. کمی که حالم خوب شد تصمیم گرفتم از بیمارستان مرخص شده و سریع به جبهه برگردم. ولی هنوز حالم ناجور بود و اجازه مرخص شدن نمی‌دادند. تصمیم گرفتم برای رهایی از بیمارستان با ترفند یکی از دوستانم در بنیاد شهید، با آمبولانس بنیاد شهید که وارد بیمارستان شده بود مخفیانه از بیمارستان فرار کنم و مستقیم برم جبهه جنگ! هنوز هم بیمارستانی‌ها مدعی ما هستند که پرونده‌ی ما آنجا هنوز مفتوح است و طبق پرونده، هنوز من مرخص نشده‌ام!...».

لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) در تصرف فاو

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی سپاه

«... بلافاصله بعد از عملیات بدر، قرارگاه قدس سپاه که لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) یگان مهندسی آن محسوب می‌شد، مأموریت یافت منطقه‌ی خسروآباد و ارون‌دکنار را برای عملیات جدیدی مهیا سازد.

خردادماه ۱۳۶۴ بود که طی جلسه‌ای ۵ نفر از فرماندهان مهندسی نسبت به منطقه عملیات آینده توجیه کلی شدیم. برای بازدید و شناسایی اولیه از منطقه می‌بایست کاملاً در پوشش و با حالتی عادی وارد منطقه‌ای شویم. طبق روال همیشه در این‌گونه مواقع با یک دستگاه کمپرسی شخصی در پوشش جهادگران در مناطق محروم وارد منطقه می‌شدیم! با آقای مجید برزمهری مسئول مهندسی قرارگاه قدس و آقای محمد ستاری وفایی وارد منطقه آبادان شدیم و از آنجا سوار همان کمپرسی شدیم و رفتیم از نزدیک نسبت به جوانب مختلف عوارض زمین آشنا شدیم.

فرمانده سپاه ابلاغ کرده بود که تعداد محدودی از فرماندهان باید از منطقه جدید عملیاتی باخبر باشند، ولی با توجه به اطلاعات قبلی سعید شجاعی فرد (شهید) و توانایی علمی این آدم مبتکر و باهوش در امور مهندسی، از فرماندهی سپاه برادر محسن رضایی درخواست کردم تا سعید را که جانشین بنده در جایگاه فرماندهی لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) بود، به فهرست افراد مطلع از منطقه جدید عملیات اضافه کنم و ایشان را نسبت به مأموریت آینده توجیه کنم. آقا محسن درخواست مرا پذیرفت و بدین ترتیب سعید شجاعی که همیشه جلوتر از زمان حرکت می‌کرد! به جمع ما ملحق شد.

مجموعه پنج شش نفری ما یک برآورد عملیات مهندسی از منطقه به عمل آوردیم. سعید شجاعی با کلی اطلاعات که در سال‌های قبل تهیه کرده بود! کارش را شروع کرد. لشکر مهندسی ما علاوه بر این منطقه، در منطقه هورالعظیم نیز با انجام یکسری عملیات فریب مهندسی، دشمن را به اشتباه می‌انداخت. در منطقه عمومی خرمشهر نیز به منظور اجرای یک تک پشتیبانی در جزیره‌ی أم‌الرصاص ارون‌دود تحت امر قرارگاه قدس، به فرماندهی عزیز جعفری درگیر فعالیت مهندسی بود! بحث جلسات فرماندهان این بود که باید یک پل خیبر ۲ روی ارون‌د به سمت جزیره ام‌الرصاص بزنید، گفتیم: اگر پلی زده شود تردد ماشین از روی این پل تقریباً غیرممکنه! چون تلاطم ارون‌د اجازه

این کار را نمی‌دهد. نیاز به مهار مستحکم دارد! باید مهار بند ببندیم. گفتند: نه! خیلی سرمایه‌گذاری نکنید، چون اینجا یک تک پشتیبانی انجام می‌شه. تک اصلی اینجا نیست، ولی ابتدای کار، آتش سنگینی روی این منطقه خواهد بود.

در راستای فریب دشمن از محل تک اصلی آن قدر افراط کردند که ما احساس خطر کردیم. چون وقتی دشمن به این منطقه یعنی جزیره ام‌الرصاص در منطقه خرمشهر حساس شود طبعاً حجم آتش در این منطقه که محور عملیات مهندسی یگان ما محسوب می‌شد، بسیار سنگین می‌شد، لذا به این وضعیت که همه جا صحبت از عملیات در منطقه عمومی خرمشهر بود اعتراض داشتیم، گفتیم دشمن با قرائن و شواهد موجود در این منطقه شمشیرهایش را برای ما تیزی‌می‌کنه و دخل ما را در میاره.



سردار شهید نورعلی شوشتری

پنج شش‌روز مانده به شروع عملیات به ما گفتند یگان‌های ارتش می‌خواهند توی جزیره‌ی ماهی شط‌العرب یک عملیات انجام دهند. شما هم باید امور مهندسی آنها را انجام دهید.

گفتم: آقا! ما سازمان رزمان را برای چند محور بسته‌ایم. این قدر نیرو نداریم. گفتند: این دستور را قرارگاه خاتم (ص) صادر کرده، حتماً باید وارد عمل شوید. دستور را اطاعت کردیم و با سعید شجاعی فرد (جانشین خودم در لشکر ۴۳) و مجید برزمهری قرار گذاشتیم در قالب سه تیم با فاصله و جداگانه از منطقه مورد نظر بازدید کنیم.

روز ۱۳۶۴/۱۱/۱۶ ابتدا با هم به قرارگاه کربلا رفتیم. ناهاری خوردیم و معاون قرارگاه سردار نورعلی شوشتری آخرین تأکیدات را به ما گفتند و درخواست کردند در نهایت توان با برادران ارتش همکاری کنید تا احساس نکنند ما کوتاهی کرده‌ایم! من به همراه علی‌آبدی و بختیار جَمور برای بررسی منطقه، به سمت نهر عرایض رفتیم. قبل از این، پل‌ها را توی نهر عرایض گذاشته و استتار کرده بودیم. آن روز باد برگ‌های استتار روی پل‌ها را کنار زده بود و پل‌ها در دید هوایی دشمن قرار داشت! هم‌زمان با بنده، سعید و مجید هم از مسیرهای دیگر وارد منطقه شده بودند. در یک زمان هر سه تیم روی پل نهر عرایض، همان محلی که قرار بود پل نصب کنیم، ایستاده بودیم. من احساس خطر کردم و به سعید گفتم: شما دیگه برای چی آمدید اینجا؟ شما برید من هم الان میام!

نزدیک غروب شانزدهم بهمن ماه بود. چند دقیقه بیشتر آنجا نبودیم و درحالی که آماده می شدیم تا از همدیگر جدا بشیم، صدای سوت خمپاره ای ما را به زمین کوبید، گلوله خمپاره روی پل آهنی خورده بود. موج انفجار آن مرا گیج و به هم ریخته بود. صدای مجید را می شنیدم که سعید را صدا می زد، حالم میزان نبود. حساسی احساس تشنگی می کردم، فهمیدم مجروح شده ام، ولی نمی دانستم کجای بدنم مجروح شده! در همین لحظه نگاهم به علی ابدی افتاد. روی زمین افتاده بود. صورتش به هم ریخته و شکمش پاره شده بود. همه روده هاش بیرون ریخته بود! با دست زیر شکمش را گرفته بود! طرف دیگرم بختیار جَمور را دیدم که به حالت سجده روی پل افتاده بود، سعید هم گوشه ی دیگرِ پل افتاده بود، قضیه فرهاد دشتی، شهردار سوسنگرد که بدون اخذ مأموریت و با اصرار سعید دنبال من آمده بود مرا نگران کرده بود! دیدم ایشان روی پایستاده ولی هی به سمت زمین خُم می شه؟! توی دستش کلی روده است! پیش خودم گفتم؛ ای داد بیداد! ایشان هم بدون برگ مأموریت آمده توی خط!



شهید بختیار جَمور

خلاصه، وضعیت خوبی نداشتیم. با همان جیب کالسکه و یک ماشین دیگر ما را به بیمارستان طالقانی آبادان بردند. آنجا هم برای رعایت امور حفاظت منطقه عملیاتی، محل مجروحیت ما را داخل خرمشهر گفتم و با نام مستعار موسوی خودمان را معرفی کردیم، می خواستیم وانمود کنیم که ما از رزمندگان بومی سپاه خرمشهر هستیم و یگان خودمان را معرفی نکنیم! همین نام مستعار بعداً برای ما حساسی گرفتاری ایجاد کرد. سال ها بعد وقتی رفتیم مدارک بالینی بیمارستان را بگیریم گفتند: چنین کسانی اینجا درمان نشده اند.

فردای آن روز گفتند: شما باید به بیمارستان بقایی اهواز منتقل شوید. هنوز از آخرین



شهید مهندس سعید شجاعی فرد

(نام و نام خانوادگی: سعید شجاعی)

وضعیت دیگر هم زمان مجروحم اطلاعات دقیقی نداشتم. وقتی سراغ آنها را گرفتم کم کم متوجه شدم سعید شجاعی فرد و علی ابدی درجا روی پل شهید شده اند و بختیار جَمور نیز در بیمارستان شهید شده، خوشبختانه مجید برزمری مجروحیتش شدید نبود. من هم از ناحیه پای چپ و باسن مجروح

شده بودم. با شنیدن خبر شهادت بچه ها بسیار ناراحت شدم و نگران اجرای مأموریت لشکر در این عملیات بودم.

حدود ساعت یک یا دو نیمه شب بود، چشمم را باز کردم دیدم آقای عزیز جعفری با آقای ایزدی بالای سرم ایستاده اند! آقا عزیز گفت: بالاخره شما سه تفنگدار کار خودتان را کردید؟ حالا چی می شه و باید چه کرد؟



شهبید علی ابدی

چون در این حادثه من به عنوان فرمانده لشکر مهندسی مجروح شده بودم و جانشینم سعید شجاعی فرد با دو نفر از مسئولین مؤثر لشکر به نام های؛ علی ابدی و بختیار جمور هم به شهادت رسیده بودند، گفتم: تا الآن، امید همه به ما بود ولی از این به بعد امیدتون به خداست! شما کارتون را انجام بدید. سیستم ما سرجاشه! گردان های لشکر همه آماده اند، هم شما فرماندهان گردان ها را می شناسید هم مجید همه را می شناسه. هرکسی کارش را انجام می ده! فرمانده گردانامون از ما قوی ترند و کارها را با دقت انجام می دهند.

آقای ایزدی گفت: این آقای بحرینی هرکسی را میذاره آنجا، می گه از من قوی تره. گفتم: آقای محمد ستاری وفایی کارها را هدایت کنه. آقای برزمهری هم لشکر را هدایت کنه. البته من خودم حاضر بودم در عملیات شرکت کنم ولی مسئولین بیمارستان معتقد بودند حتماً باید به عقب منتقل شوم.

واقعاً نیروهای توانمندی داشتیم، چون نیروهای ثابت لشکر یا پاسدار بودند یا بسیجی دائمی. لذا از تجربه خوبی برخوردار بودند. تعدادی نیروی فنی با انگیزه و تحصیل کرده از دانشگاه های صنعتی اصفهان، رشت و دانشگاه فردوسی مشهد هم داشتیم که مواقع عملیات که به وجودشون نیاز داشتیم سریع خودشان را به جبهه جنگ می رساندند.

یک مهندسی داشتیم به نام سلامت. بایه تلفن گروهی را به خط می کرد و همراه خودش به جبهه جنگ می آورد! البته باینکه وزارت علوم (آقای فرهادی) طی بخشنامه ای ابلاغ کرده بود؛ کسانی که موقع امتحان به جبهه اعزام می شوند، بعداً می توانند جداگانه امتحان بدهند، ولی بعضی دانشگاه ها همچون دانشگاه صنعتی اصفهان همچنان سخت گیری می کرد و می گفتند ما این بخشنامه را قبول نداریم.

فردا صبح، من و آقای فرهاد دشتی را به اهواز منتقل کردند. ظاهراً به بیمارستان ابلاغ شده بود تا ۴۸ ساعت آینده باید بیمارستان را برای پذیرش مجروحین عملیات در پیش رو آماده کنید و بیماران را ترخیص کنید.

همزمان با تک اصلی عملیات در شهر فاو عراق، الحمدلله بقیه نیروهای لشکر ۴۳ عملیات نصب پل شناور خیبر ۲ را روی اروند به سمت جزیره أم الرصاص اجرا کردند ولی همان روز اول، با موفقیت تک اصلی در محور فاو، نیروهای عمل کننده در جزیره أم الرصاص عقب روی می کنند و پل هم با بلدوزرهای ۳۵۵ و وینچ های قوی جمع آوری می شود و لشکر مهندسی ما برای ادامه مأموریت خود به محور فاو عزیمت می نماید.

البته همین نصب پل روی اروند در محور أم الرصاص نقش عملیات فریب را بازی کرد. زیرا دشمن با مشاهده این پل، مطمئن می شود که اینجا تک اصلی نیروهای ایران است، همین عملیات دشمن را فریب می دهد و در سرعت پیشروی رزمندگان در منطقه ی فاو مؤثر واقع می شود...».



پل شناور روی اروند در منطقه خرمشهر

«راوی: بهرام ربیعی، از مهندسی رزمی سپاه

«...سه روز بعد از شهادت و مجروحیت فرماندهان لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع)، عملیات والفجر ۸ در دو محور اصلی و پشتیبان در تاریخ ۱۳۶۴/۱۱/۲۰ آغاز شد. ما در محور پشتیبان در منطقه اُم الرصاص (جنوب غرب خرمشهر) پل شناور خود را روی اروند حوالی نهر عرایض به سمت جزیره اُم الرصاص نصب کردیم. با توقف تک پشتیبانی عملیات در محور جزیره اُم الرصاص و عقب‌روی نیروهای ما از جزیره، لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) برای ادامه‌ی مأموریت خود به محور فاو منتقل شد. عمده کاری که به ما سپرده شده بود علاوه بر عملیات خاکی آن سوی شهر فاو، رسیدگی به پل‌هایی بود که ارتباط ما را تا آن سوی اروند در شهر فاو تأمین می‌کرد.

چون هواپیماهای دشمن هر روز این پل‌ها را بمباران می‌کردند! به خصوص پل چوئبد که محور اصلی کار بود، اصل ارتباط ما از این طرف به آن طرف بهمنشیر، از پل چوئبد انجام می‌شد، ما برای این کار سه سری پل توی بهمن شیر با فاصله ۵۰۰ متری همراه با نیروی فنی و نصاب پل آماده کرده بودیم. لذا اگر این پل توسط هواپیمای دشمن زده می‌شد، به فاصله‌ی کمتر از دو ساعت، دوباره پل را ترمیم و ارتباط را برقرار می‌کردیم.

به محض بمباران پل، با قایق سریع پل را به محل مورد نظر منتقل و وصل می‌کردیم! یادم هست که ما سه بار این پل را ظرف کمتر از دو ساعت تعویض کردیم! البته قبل از عملیات، چندین بار این فعالیت نصب پل را تمرین کرده بودیم و آمادگی لازم را داشتیم. نیروی فنی مورد نیاز را نیز آماده داشتیم^۱...».

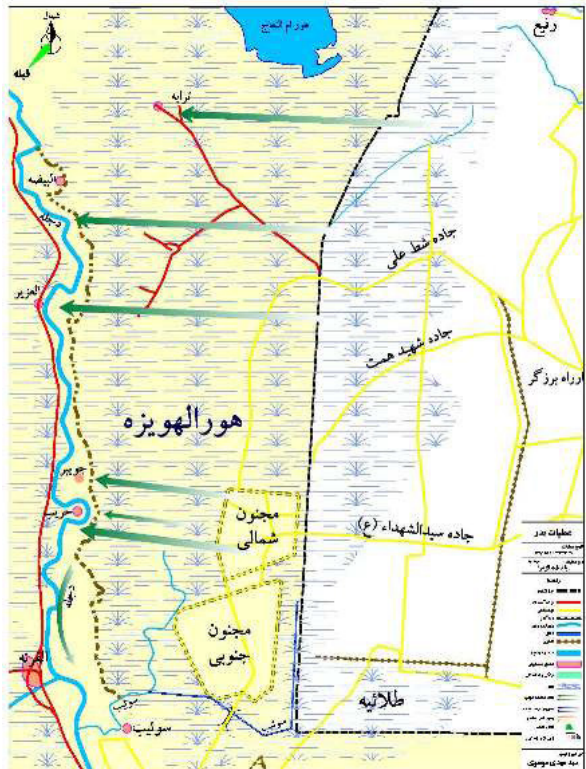


قرارگاه مهندسی صراط در عملیات والفجره «راوی: مهدی آقاخانی، از مهندسی رزمی سپاه»

«...سه ماه قبل از عملیات والفجره، آذرماه ۱۳۶۴ محسن صفوی (شهید) فرمانده قرارگاه مهندسی صراط المستقیم به بنده ابلاغ کردند تا یک تیپ مهندسی به نام ابوذر تحت امر آن قرارگاه به دیگر تیپ آن قرارگاه (یعنی تیپ کوثر) اضافه کنیم.

در همان زمان وارد منطقه‌ی عمومی آبادان شدم. محلی را برای استقرار این تیپ انتخاب کردم. تیپ را با سازمان سه‌گردان: عملیات خاکی، استحکامات و ایجاد سایت‌های تعجیلی تشکیل دادیم. در کنار این کار، برنامه قرارگاه در منطقه هورالعظیم این بود که با ۳۰۰ دستگاه کمپرسی جاده‌ی همت را با هدف عملیات ایزدایی و فریب ادامه دهد.

با تشکیل تیپ مهندسی ابوذر، یک مقر پشتیبانی هم برای ذخیره و دپوی شن برای عملیات پیش‌رو (والفجره) زدیم. شن را از منطقه‌ی سبزاب، حدفاصل بین اندیمشک و دزفول به منطقه‌ی چوئنده آبادان می‌آوردیم. در مجاورت همین مقر تیپ، یک حمام و سرویس بهداشتی عمومی احداث کردیم. یک مقر هم برای



استقرار ماشین آلات مهندسی ایجاد کرده بودیم. مأموریت احداث سایت موشکی نیروی هوایی در رأس البیشه که به وزارت راه و ترابری واگذار شده بود، به علت عدم توانایی در اجرای تعهدش، این کار نیز به ما واگذار شد. در عملیات والفجر ۸، قرارگاه صراط تحت امر قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) بود. در حین عملیات و بعد از عملیات که دشمن پل ها را می زد، احداث سد خاکی بر روی بهمن شیر در محل چوئیده به ما واگذار شد. احداث سد خاکی برای بستن مسیر آب را ظرف نود روز انجام دادیم! دوتا دیو بلند دو طرف آب ایجاد کردیم. یک بلدوزر دی ۱۲ از مس سرچشمه ی کرمان و دو دستگاه هم دی ۸ آوردیم. بعد حساب کردیم بین جزر و مد، چه مدت آب ساکن است! چه مدت زمانی جزر و مد طول می کشد. چه حجم خاکی باید بریزیم. توی این فاصله، عملیات خاکریزی را انجام دادیم و مسیر آب را بستیم. وقتی که بسته شد تقویتش کردیم.

برای جریان آب، در جناحین سد خاکی، نزدیک ساحل لوله گذاشتیم؛ یکی برای اینکه نخلستان های بالادست خشک نشوند. دوم اینکه دریا غلبه نکند و آب بهمن شیر را شور کند، چون آب شرب آبادان، از همین محل تغذیه می شد، حدفاصل دوطرفی که سد پیشروی کرده بود آن قدر تقویت کرده بودیم که آن جاده پهن شده بود. یعنی قبل از اینکه جزر شروع شود و آب به جریان بیفتد، انسداد کامل ایجاد شده بود. از کناره ها هم آب در رفت و آمد بود.

وقتی جلوی آب بسته شد، آقای علی شمخانی به عنوان فرمانده قرارگاه همت، گفت: چقدر طول می کشد یک سایت موشک هاگ بزنی؟

گفتم: یک هفته!

گفت: خون بچه های مردم گردن ماست!

گفتم: یعنی چی؟!

گفت: هیچ سایتی برای پرتاب موشک هاگ توی منطقه وجود ندارد. فردا هواپیماهای عراقی بچه ها را قتل عام می کنند، شما باید هرچه زودتر این سایت هاگ را احداث کنید.

با بچه ها صحبت کردیم و خودمان تمام وقت پای کار ایستادیم. بچه ها ۳۶ ساعت نخوابیدند تا یک سایت هاگ زدیم! به خاطر همین کار فوق العاده، آقای شمخانی و آقای محسن رفیق دوست، من و اصغرامینی و سیّد حسین هوش السادات (فرمانده ی گردان عملیات خاکی)^۱ را تشویقی برای یک سفر زیارتی به سوریه فرستادند^۲...

۱ - سردار هوش السادات: نامبرده اکنون (سال ۱۳۹۸) معاون مهندسی و پدافند غیر عامل سپاه هستند.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۷/۲



مهندسی جهاد در آماده سازی منطقه عملیات
راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...ابتدای سال ۱۳۶۴، قبل از عملیات والفجر ۸، من در ستاد مرکزی پشتیبانی جنگ جهاد در



عبدالرحمان جزایری

تهران خدمت می کردم. چند ماه قبل از عملیات مجدداً آمدم منطقه‌ی جنوب و در قرارگاه مهندسی جهاد (کربلا)، سه راه خرمشهر مستقر شدیم. مدتی بعد آمدم قرارگاه مهندسی خاتم (ص). محمدتقی رضوی (شهید) که فرمانده مهندسی جنگ جهاد بود، به تازگی به درخواست آقای محمد فروزنده، جانشین قرارگاه مهندسی خاتم (ص) شده بود.

مضاف بر کارهایی که با خود بیچه های جهاد انجام می دادیم، برادر رضوی ضمن معرفی محسن صفوی (شهید)

گفت: می خواهیم یک قرارگاه پشتیبانی مهندسی به نام صراط را با کمک آقا محسن صفوی راه اندازی کنید. دستورش هم از نخست وزیری به همه ی وزارتخانه های سراسر کشور صادر شده که ماشین آلات و امکانات مهندسی مازادشان را در اختیاران بگذارند...

کار بسیار بزرگ و وسیعی بود، نیاز به یک سازماندهی منظمی داشت! یک ترابری و حمل و نقل سنگینی را می طلبید! و یک تیم فنی ماشین آلاتی و تعمیراتی نیاز بود. این قرارگاه می بایست ماشین آلاتی که از طریق وزارتخانه ها به جبهه اعزام می شد، بین همه ی یگان ها در سراسر جبهه ها توزیع می کرد. لازم به ذکر است که سال ها قبل از عملیات والفجر ۸، در این منطقه فعالیت های مهندسی انجام گرفته بود. همین آقای عبدالرحمن جزایری مسئول جهاد فارس در ارتباط با بحث عملیات فاو از سال ها قبل به آقا محسن رضایی فرمانده سپاه برای عبور از ارونند پیشنهاد داده بود. چون خودش بیچه جنوب بود و مدتی با پدرش روی لنج کار کرده بود از وضعیت آن مناطق آشنایی

داشت. سال‌های اولیه جنگ، زمانی که خودم مسئول مهندسی جهاد فارس توی منطقه‌ی آبادان بودم، با دوستانی مثل آقای یدالله شمایل، شهید خلیل پرویزی، شهید پورمیدانی و دیگران آنجا کار می‌کردیم. آن موقع، برای خود ما هم سؤال بود که الان چه ضرورتی دارد که مثلاً توی چوئیده آبادان جاده‌ای به این وسعت به سمت اروندکنار می‌زنیم. یا اسکله‌ی چوئیده به این بزرگی را می‌زنیم! حتی بعدها، برای توسعه‌ی آن اسکله و توسعه‌ی جاده‌های آنتنی توی نخلستان‌ها به سمت اروند، کارکردیم و خاکریزهای دفاعی را تقویت می‌کردیم.

ما به لحاظ اینکه از ابتدای جنگ در منطقه‌ی خرمشهر و آبادان بودیم، خیلی به وضعیت زمین مسلط بودیم! تمام نقاط را می‌شناختیم، توی جزیره مینو و حاشیه اروند، نقطه به نقطه‌اش را به خوبی می‌شناختیم.

به خصوص بعد از عملیات خیبر، بحث اجرای عملیات در منطقه فاو و عبور از اروند جدی شد. البته هم‌زمان با افزایش فعالیت‌های مهندسی، مخفی‌کاری‌های مجموعه‌ها هم بیشتر شد، شهید خلیل پرویزی و دوستان مجموعه‌ی جهاد فارس که آنجا مستقر بودند، فراخوانده شدند و پس از توجیه عمومی، منطقه را برای اجرای یک عملیات هجومی آماده‌سازی می‌کردند. شاید می‌توان گفت اقدامات، حساسیت و تدابیر به کارگیری شده در ماه‌ها و حتی سال‌ها قبل از عملیات، کم‌تراز خود عملیات نبود، چون این آماده‌سازی به لحاظ امنیتی و مراقبت‌های حفاظتی خیلی مهم بود.

اصلاً ویژگی‌های اقلیمی و جغرافیایی خود منطقه هم بسیار عجیب و غریب بود! نهرهای متعدد و وجود دوسه‌تا رودخانه‌ی مهم مثل کارون، بهمن شیر، اروند خروشان با جزر و مد سه چهار متری و حدفاصل این دو تا رودخانه که یک جزیره بود و آن زمین عجیب و غریب باتلاقی و پوشیده از نخلستان، خودش یک عملیات نبرد با زمین بود. در واقع، ما در آن منطقه، عملیات جنگل و عملیات باتلاق داشتیم. آماده‌سازی این منطقه وسیع عملیاتی برای یگان‌های مهندسی رزمی داستان مفصلی دارد. آماده‌سازی منطقه عملیات والفجر از جمله مناطقی بود که جزو نادرترین عملیاتی بود که همه‌ی فنون رشته‌های مهندسی به کار گرفته شد! ما در سازمان جهاد، تمام قرارگاه‌های خودمان را فراخواندیم. هر کدام در محدوده‌ای مستقر شدند. مقرهای متعدد با وظایف مختلف، یگان دریایی جهاد بسیار وسیع و قوی شد.

هرچند در ماه‌های اول شروع عملیات موفق به زدن پل ثابت روی اروند نشدیم و عبور متصل

نداشتیم ولی تمهیداتی که پیش‌بینی شده بود و تعداد پروژه‌ها و طرح‌هایی که قبل از عملیات، پیش‌بینی، تمرین و اجرا شده بود، بسیار زیاد بود. بر این اساس توانستیم با انواع وسایل از اروند خروشان عبور متنوع داشته باشیم. استفاده از پل خضری، طارق‌ها و خشایار و... از جمله این وسایل عبور بودند.

در اکثر نهرهای موجود در منطقه‌ی عملیاتی، یگان‌ها به طرق مختلف مشغول عملیات انتقال و عبور بودند! حتی پل خیبری را مهدی عاشوری و نیروهایش برقرار کردند. عملیات عبور هم انجام دادند! ولی بعد، این پل به هم پیچید و از کار افتاد! خضر^۳ را با مسئولیت حاج ناصر ابراهیمی و شهید حاج اسدالله هاشمی برپا کردیم. جاده آن را من زدم و خضر را حاج اسدالله و حاج ناصر آماده کردند.

اولین محموله‌ای را که شب اول عملیات با آن دوبه‌ها از ماهشهر پای اسکله‌ی فاو فرستادیم، هواپیماهای عراقی بچه‌های ما را بمباران کردند! برادری به نام محمد گردکتولی را روی دوبه مسئول گذاشته بودم که بنده خدا زخمی شد! کِشنده‌ی دوبه‌ها همان لَنج‌های معمولی بود. دو تا از این یدک‌کش‌ها، لندینگ کرافت‌های بزرگ هم بودند^۱. ولی محموله‌های بعدی ما سالم رسید.

نکته‌ی بسیار مهم در عملیات والفجر^۸، توجیه متصدیان امر، هماهنگی در سطوح مختلف، همدلی، همراهی، تقسیم کار و وحدت رویه‌ی بسیار عالی بین تمام رده‌ها بود.

خاطره‌ای را براتون بگم؛ در رودخانه بهمن‌شیر، جای پل ایستگاه ۷ خاک ریخته بودیم و به عنوان پل از آن عبور می‌کردیم. یک شبی که توی فاو بودم خبر دادند آب بهمن‌شیر بالا آمده و پل ایستگاه ۷ را آب داره می‌گیره! به دوسه نفر از بچه‌ها مثل آقای هاشم کیانی گفتم: بریم آبادان، اگر امشب نجنبیم، فردا صبح آنجا قتلگاه رزمندگان می‌شه!

گفتند: یعنی چه؟!

گفتم: اگر پل بسته و عبور غیرممکن بشه، خودروها پشت پل می‌مانند و ترافیک سنگینی از ماشین و نیروها آنجا تجمع خواهد شد. با روشنایی صبح و پرواز هواپیماهای عراقی همه را بمباران خواهند کرد! شبانه آمدیم آبادان. رفتیم مقر قدیم جهاد فارس در آن مدرسه داخل آبادان. تجهیزاتی آنجا نبود! رفتم کیلومتر ۸ آبادان - اهواز، آنجا مقری داشتیم. یک دستگاه بلدوزر ۸۵ یا دی ۶ آنجا بود ولی آماده‌ی کار نبود. خدا بیامرز شهید علیرضا جاموسی از بچه‌های خوانسار که مکانیک بود، آن را آماده کرد.

۱- لندینگ کرافت: یک شناور دریایی است که وظیفه جابجایی نیروهای پیاده و تجهیزات را در سواحل به عهده دارد و یا برای کشش یک سطح شناور دیگر از آن استفاده می‌شود.

با یک کمرشکن دو محور، بلدوزر را قبل از روشنایی صبح آوردیم سرپل. خودم سرپل ایستادم و به بچه‌ها گفتم: کامیون‌های حامل شن و ماسه که از طرف قرارگاه شن و خاک داخل آبادان می‌آورند، آنها را به جلوه‌دایت کنید. ابتدا کامیون‌ها که می‌آمدند آنجا، حاضریه تخلیه بارشان نمی‌شدند، می‌گفتند: مسئول ما گفته، باید بیایید فلان جا خالی کنید و رسید بگیرید، بعد از ماجر بچه‌ها را توجیه کردم که مرا به جای فرمانده آنها معرفی کنند و بیايند نزد من رسيدشان را امضا کنم، بندگان خدا هم انگار مسئولشان را نمی‌شناختند.

همه کامیون‌ها که بارشان را خالی کردند و رفتند! هاشم کیانی نشست پشت همان بلدوزر، خاک‌ها را صاف کرد و جاده را چند سانتی آوردیم بالا و تقریباً یک ساعت و نیم از طلوع خورشید گذشته بود که تردد دوباره برقرار شد. ترس و اضطراب ما هر لحظه بیشتر می‌شد چون قطار بزرگی از خودروها پشت پل متوقف شده و منتظر باز شدن راه بودند. اگر در آن وضعیت هواپیماهای دشمن وارد منطقه می‌شدند فاجعه‌ای رخ می‌داد و مسیر عبور به کلی بسته می‌شد! به لطف خداوند قبل از پرواز هواپیماهای دشمن در آسمان آبادان، راه باز شد و عبور ادامه پیدا کرد!...».

عملیات عبور از ارونند

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...بر اساس مسئله هیدرولیک، دبی آب بستگی به سرعت آب و سطح مقطع دارد. وقتی سطح مقطع را کم می‌کنی سرعت آب زیاد می‌شود! سرعت آب تا شش متر در ثانیه که برسد، آب روی هم جمع نمی‌شود، سرعت می‌گیرد ولی اگر از شش متر در ثانیه بیشتر شد، آب ارتفاع می‌گیرد. بالا می‌رود، بعد می‌آید پایین، از آن مقطعی که تعیین کردیم، این سرعت دقیقاً تا شش متر در ثانیه، سطح آب یکنواخت است.

سرعت آب معمول بهمن شیر، بین یک تا یک و نیم متر بر ثانیه بود. وقتی که آب زیاد می‌شد، سیلاب‌ها به یک و نیم متر در ثانیه می‌رسید. اگر سرعت آب به $1/8$ در ثانیه برسد، شستشو حاصل می‌شود. هم بهمن شیر و هم ارونند متأثر از جزرومد هستند. جزرومد تا روستای دارخوین می‌آید. اختلاف ارتفاع آب در جزرومد در زمستان‌ها تا چهار متر هم می‌رسد. در زمستان‌ها وقتی باد می‌آید، تا چهار متر از سطح دریا مد داریم.

روزی دوبار، هفته‌ای دوبار و در یک ماه نیز دوبار جزرومد داریم. سالی دوبار جزرومد بسیار قوی داریم که در زمستان‌ها با بادهای زمستانی اتفاق می‌افتد. فاصله‌ی جزرومد ها در زمان‌های مختلف فرق می‌کند! برادرمان مهدی آقاخانی چندین بار آن منطقه را بستند، ولی آب بُرد، تجربه‌ی خوبی را به دست آوردند، آن جدول زمانی را متوجه شدیم که زمان سکون بین جزرومد در آنجا بین پنج ثانیه تا سه چهار ساعت متغیر است. در آن فاصله‌ی سه چهار ساعت سکون آب، موفق شدند دوتا دپوی خاکی ایجاد کنند. یعنی کار غیرممکن را عملی کردند، وقتی استادان دانشگاه و متخصصان آمدند این طرح و پروژه را دیدند، به من گفتند: این کار دیوانگی است!

گفتم: شما سماجت این بچه‌ها را نمی‌شناسید، شما فقط قوانین علمی را می‌شناسید. اینها واقعاً بر علم غالب شدند، چون وقتی مسیر آب را تنگ می‌کردند، سرعت شش متر بر ثانیه، شوخی نیست! کانتینر پر از خاک را آب می‌بُرد.

خوب یادمه زمانی که برای دریافت فیلم و عکس‌های ماهواره‌ای تهیه شده از روی فیلم از نیروی هوایی ارتش، از شهید صیاد شیرازی نامه‌ای خطاب به تیمسار ظهیرنژاد و فرمانده نیروی هوایی گرفتم، وقتی عکس‌ها را آوردم تهران، در محوطه نیروی هوایی ظهیرنژاد را دیدم، ایشان به من گفت: شما

می‌خواهید شهر فاو عراق را بگیرید؟! بدونید که تمام سنگرهای فاو بُنی است! این کار خودکُشیه! برو به آقا محسن (فرمانده سپاه) بگو این کار را نکنند! درحالی که وقتی وارد فاو شدیم سنگرها خاکی بودند.

کار بسیار بزرگ دیگری که نیروهای آقای مهدی آقاخانی (فرمانده تیپ مهندسی ابوذر قرارگاه صراط) در آن منطقه انجام دادند، ساخت بیمارستان امام سجاد (ع) روی ده‌ها مترلجن کنار خور عبدالله بود. گذاشتن آن قطعات بُنی با ضخامت ۴۰ سانتی‌متر بر روی زمین لجنزار، کار عجیبی بود.

عملیات بسیار مهم عبور از رودخانه اروند، ریسک بزرگی داشت. اولاً عبور از رودخانه خروشان اروند با سرعت یک‌ونیم‌متر بر ثانیه، برای شناورها و غواص‌هایی که اولین بار این عملیات عبور خطرناک را انجام دادند! و توانستند از موانع خورشیدی و سیم‌های خاردار حلقوی عبور و خط اول عراق را منهدم و شهر مهم نفتی فاو را تصرف کنند، خودش یک معجزه بود! شک نکنید، هیچ شناگر باتجربه‌ای نمی‌تواند ۹۰۰ متر این نوع رودخانه را با سرعت یک متر در ثانیه، با لباس غواصی و تجهیزات و سلاح نظامی عبور کند! این عملیات عبور، کار ساده‌ای نبود.



مهم‌تر از عبور، بحث پشتیبانی همه‌جانبه از رزمندگانی بود که در آن سوی اروند ارتباطشان با خاک ایران قطع شده بود. در صورت عدم پشتیبانی مستمر همگی قتل‌عام می‌شدند! لذا در همان روز سوم یا چهارم عملیات، قرارگاه پشتیبانی تشکیل شد. اولین اسکله‌های جزرومد و

اولین اسکله‌های شناوری آماده پهلو گرفتن قایق‌ها شدند. با خشایارهای زرهی^۱ و طارقهایی که توسط آقای خدابخشی در تهران ساخته شده بود به امر مهم و حساس انتقال و پشتیبانی مشغول شدند.

اسکله‌های چوبی ماهیگیری منطقه که خیلی قدیمی و شکسته شده بودند، با تعمیرات جزئی خیلی سریع آماده شدند. ولی برای عبور وسایل و تجهیزات سنگین‌تر و بزرگ‌تر لازم بود اسکله بزنیم.

۱ خشایار زرهی: نفربرهای زرهی آبی خاکی (ساخت شوروی) که بر اساس تانک سبک بی.تی. ۷۶ طراحی و تولید شده است.

اولین اسکله‌ی جزر و مد با نام پایگاه شهید معقولی ظرف سه هفته احداث شد. برای ایجاد این اسکله چند نفر شهید و مجروح دادیم. در همان هفته‌ی دوم عملیات، دوتا شناور خضر^۱ را برپا شد. بعداً اسکله‌های شناور با دویه‌هایی که با شمع‌های کوبیده مهار شده بود، احداث شد.

بعد از اینکه عملیات عبور انجام گرفت و رزمندگان به آن سوی اروند در شهر فاو عراق پیشروی کردند، عملیات انتقال تجهیزات و نفرات

از اروند ابتدا به صورت موقت با پل‌های خضری انجام می‌شد ولی می‌بایست کار اساسی انجام می‌گرفت. طرح‌های مختلفی روی اروند عملیاتی گردید. قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) به رده‌ها و وزارتخانه‌های مختلف برای نصب پل روی اروند ابلاغ کرد. محل نصب پل‌ها را



هم ما مشخص می‌کردیم. مثلاً بنیاد مستضعفان کدام محل، وزارت مسکن کدام محور و... لشکر ۴۲ قدریک دستگاه پل خیری ۲ را اجرا کرد که هواپیماهای دشمن خیلی زود بمباران کردند، این پل جمع شد. یک بار هم پل فجری را با تدبیر خوبی برقرار کرد! تدبیرشان این بود که شب‌ها پل روی اروند نصب و عملیات عبور تجهیزات را برقرار و ابتدای روشنایی صبح، پل باز و در ساحل اروند استتار می‌شد تا مورد بمباران هواپیماهای دشمن قرار نگیرد.

یک پل فجری یونولیتی را هم وزارت سپاه در تهران ساخت و به منطقه‌ی عملیاتی حمل کرد. پل



فجری تقریباً مثل پل پی.ام. پی ارتش بود. البته پل فجری اتصالاتش زنگ می‌زد که بعدها، داخلش فوم تزریق شد تا اصابت تیرو ترکش هم در آن کارساز نباشد. به رغم گرانی تزریق، آن زمان هر دستگاهی ۲۵۰۰ تومان تمام می‌شد. (آن زمان حقوق ماهانه یک نفر پاسدار بین دو هزار تا

۱ پل شناور (طراده) خضر: سطحه‌ای که پس از بالا بردن رمپ‌ها با استفاده از کشش کابل‌های متصل در دو سوی ساحل رودخانه با استفاده از موتور تراکتور مستقر بر روی طراده نسبت به جابجایی آن در یک مسیر ثابت رفت و برگشت بکار گرفته می‌شد.

دو هزار و چهارصد تومان بود). دستگاه تزریق فوم را هم وزارت سپاه آقای محسن رفیق‌دوست از خارج خریداری کرده بود.



ابعاد هر نیم سطحه پل فجر، سه در شش با ارتفاع حدود یک متر بود. این پل‌ها یونی فلوت بود و از روی پل‌های یونی فلوت سابق طراحی شده بود. هر قطعه آن ۱۰ تا ۱۲ تن باربری داشت! حجم خودش هم سه تن بود. ۱۳ متر مکعب حجمش بود. یعنی دوتا را که به هم می‌بستیم ۲۰ تن

باربری داشت. یا وقتی ۵۰ قطعه آن به هم وصل می‌شد ۵۰۰ تن باربری را انجام می‌داد! در اصل به راحتی جوابگوی عملیات عبور ما بود!

پل‌های پی.ام.پی حمل و نقل و نصبش راحت‌تر بود. این نوع پل هم توی اروند نمی‌توانست



غلامرضا آقازاده

اجرایی شود، فقط پل دوبه‌ای عبور را تا حدودی حل کرد، پل‌هایی با روش شمع‌کوبی را شروع کردیم. برای عبور از سطحه هم استفاده کردیم. هم زمان، پل لوله‌ای را شروع کردیم. ابتدا جاده‌ای احداث کردیم. قرار بود که شمع‌کوبی کنیم و لوله‌ها را بین شمع‌کوبی بخوابانیم. بعد، بچه‌های جهاد طی جلسه‌ای مسئولیت کلی اجرای پل بعثت را به عهده گرفتند. قرار شد ۸۰۰۰ لوله ۵۶ اینچی ۱۲ متری با قطر ۱/۵ متر را از شرکت نفت تحویل بگیریم. این لوله‌های گران‌قیمت را زمانی که خودم معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت گاز وزارت بودم، برای

اجرای فاز دوم لوله‌کشی گاز کشور از ژاپن خریداری کرده بودیم. ابتدا وزیر وقت نفت آقای غلامرضا آقازاده زیر بار تحویل این لوله‌ها نمی‌رفت. تا اینکه آقای محمد فروزنده فرمانده قرارگاه مهندسی خاتم (ص) با جناب آقای هاشمی رفسنجانی رئیس وقت مجلس شورای اسلامی و فرماندهی عالی جنگ صحبت کردند و با دستور ایشان این لوله‌ها را تحویل ما دادند.

برای انتقال و جابجایی این لوله‌ها به کف رودخانه اروند، سرو ته لوله‌ها با کیسه‌های حمل ۵۰۰ کیلویی سیمان بسته شد پنج تا پنج تا در آب قرار می‌گرفت، به طوری که آخرین آنها بالای آب قرار

می‌گرفت و بقیه زیر آن پنهان بودند! چهار تا لوله را به یکی وصل می‌کردیم و پنج تایی آنها را غرق می‌کردیم! حدود هفت هشت سری لوله را کف رودخانه خوابانیدیم تا رسیدیم بالای سطح آب. قبل از اینکه جزرومد خودش را نشان دهد، با ریختن ۱/۵ متر آسفالت، سطحی مناسب و مستحکم برای عبور آماده کردیم. (تصاویر انتهای متن)



بهزاد نبوی

بالاخره ظرف مدت ۵۶-۵۵ روز ساخت پل ثابت و لوله‌ای بعثت با ۵۰۰۰ لوله بر روی اروندرود تکمیل شد. یادمه یک روز در حین کار آقای فروزنده به همراه آقای بهزاد نبوی، وزیر صنایع سنگین که از هم دانشگاهی‌های خودم در دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر فعلی) تهران بود، برای بازدید آمدند آنجا و کنار پل، شاهد فعالیت بچه‌های مهندسی بودند.

بهزاد نبوی به من گفت: تو که اینجا هستی! چرا اجازه می‌دی این لوله‌های گران قیمت بیت‌المال را توی آب بریزند؟! چرامی گذاری این کار اشتباه انجام بشه!

آن موقع من چیزی به او نگفتم، ولی بعد از دو ماه که این کار تکمیل شد، به آقای فروزنده گفتم: مهندس را بیارید اینجا تا پل را ببینند، چند روز بعد آقای فروزنده به همراه مهندس بهزاد نبوی آمدند جلوی پل، به محض اینکه از ماشین پیاده شدند مهندس گفت: از اینکه آن روز آن‌گونه قضاوت کردم، از شما عذر می‌خواهم.

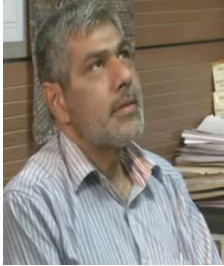
غیر از پل بعثت، پل شهید فخری را داشتیم. همین دکتر ابوالقاسم فخری از دانشگاه تبریز صاحب کتاب پله در ایران به من گفت: من آمده‌ام اینجا واقعاً خدمت کنم، به من بگو چه کار بکنم! ایشان پلی دوبه‌ای را طراحی کرد که این دوبه‌ها را در عرض با یک کمر بند ورقه آهنی چهار متری در یک اینچ به هم جوش داد. دوتا دوتا دوبه را به هم بست. اینها را با آب پُر و در رودخانه غرق می‌کرد. با کمپرس هوا می‌فرستاد، آب بیرون می‌آمد، سبک که می‌شد روی آب قرار می‌گرفتند.

خود دکتر فخری به همراه سی نفر از دانشجویانش توی منطقه ماندند. اسکله‌ی ۱۳ ماهشهر و دوبه‌ها را در اختیارش گذاشتیم. چند روز بعد برادرش از تبریز زنگ زد که بچه‌ی دکتر سوخته، به او بگو چند روز بیاد مرخصی! قضیه را تلفنی به دکتر گفتم. حاضر نشد بره دخترش را ببیند، یک شب رفتم ماهشهر. همه‌ی بچه‌ها خوابیده بودند، متوجه شدم دکتر فخری داخل خوابگاه نیست؟! ساعت دو نیمه شب بود. رفتم لب آب. دیدم به تنهایی داره با طناب دوبه را نگه می‌داره و آب داخل دوبه‌ها می‌ریزه.

این پل‌ها ۲۵ متر طول، ۱۲ متر عرض و ۲/۵ متر ارتفاع داشت. این دوبه‌ها را در عرض ۱۲ متر به هم می‌بستند. سه تا ۲۵ متر آن که ۷۵ متر می‌شد با دوتا کمر بند ۴ متری ورق یک اینچ به هم بسته می‌شدند. خلاصه این پل هم ساخته و استفاده شد!...».



■ ساخت پل لوله‌ای بعثت بر روی اروند با عرض ۹۰۰ متر: با ۵۰۰۰ قطعه لوله ۱۲ متری با قطر ۱۴۲ سانتی متر و وزن ۷ تن، توسط مهندسی جهاد و سپاه



عملیات بارگیری و تخلیه بار در ساحل اروند

«راوی: فرهاد نظری، از مهندسی سپاه

«...ما قبل از عملیات والفجر ۸، تجربه‌ی نصب اسکله‌ی شناور را بارمپ، داخل ماهشهر داشتیم لذا هم‌زمان با عملیات این تجربه را برای شناورها، یدک‌کش‌ها و برای لنج‌های مان در بهمن شیر پیاده کردیم.

قرار بود بعد از عملیات و بعد از پاک‌سازی ساحل دشمن، عملیات انتقال تجهیزات از ماهشهر به سوی اروند انجام گیرد. از ماهشهر تا اروند دو روز طول می‌کشید! ورود به دهانه اروند هم بلدی می‌خواست. یکی از اهالی محلی به نام ناخدا قاسم این مسیر را خوب بلد بود، قبل از عملیات، ما با قایق از ماهشهر تا دهانه‌ی اروند را تردد کرده بودیم! لذا از قبل مسیر را برای یدک‌کش‌ها شناسایی کرده بودیم. نزدیک دهانه‌ی بهمن‌شیر و مسیر مورد نظر ما، مسیری بود که وقتی جزر می‌شد، فقط راه بلدها می‌توانستند بیانند و گرنه گرفتار باتلاق می‌شدی.

کما اینکه در همان مرحله‌ی اول که یک کاروان چهار پنج تایی از یدک‌کش‌ها از ماهشهر به سمت اروند حرکت کردند، چون هواپیماهای دشمن مدام بالای سرشان مانور می‌دادند و اطرافشان را بمباران می‌کردند، بعضی از ناخداها هول کردند و به گِل زدند و اصلاً موفق نشدند وارد اروند شوند! وقتی یدک‌کش‌ها، این بارج‌ها را برداشتند که به داخل اروند بیاورند، دو تا از آنها کنار اسکله‌ها توسط هواپیماهای دشمن زده شد. یکی را کنار اسکله نفتی زدند یکی را هم کنار اسکله قبل از اینکه به جایی برسد، زدند. هم‌زمان با اینها دو تا لندینگ کرافت از شیلات به آنجا آمده بود. این لندینگ کرافت‌ها قاعداً تأموریتشان این بود که از این طرف اروند (ساحل خودمان) بارگیری و آن طرف اروند (ساحل فاو) تخلیه کنند. لندینگ کرافت‌ها را همان ناخداهای شیلات، داخل بهمن‌شیر آورده بودند. لندینگ کرافت‌ها در اختیار قرارگاه نوح (ع) نیروی دریایی سپاه بود.

۱ - دوبه یا بارج: شناوری است بدون موتور که برای حمل و نقل اشیاء بزرگ و حجیم از آن استفاده می‌شود و قایق یا کشتی دیگری آن را بر روی آب می‌کشد و به جلو می‌برد.

اینها از بهمنشیر حرکت کردند. یکی از آنها نزدیک دهانه‌ی بهمن شیر توسط هواپیماهای دشمن غرق شد، دیگری را هم داخل اروند زدند! کلاً تا روز سوم یا چهارم عملیات، ماشین‌آلات مهندسی همه روی بارج‌ها ایستاده بود و ما نمی‌توانستیم آن‌ها را تخلیه کنیم. هواپیماهای عراقی هم مدام آن‌ها را بمباران می‌کردند.

کنار ساحل فقط ما بر سر خودمان می‌زدیم! چون کاری نمی‌شد بکنی! نه پدافندی روی بارج‌ها مستقر بود و نه پناهگاهی برای حفاظت از این بارج‌ها داشتیم! هیچ اسکله‌ای هم آماده نشده بود تا کنار آن پهلو بگیرند. اسکله‌های موجود هم به درد این بارج‌ها نمی‌خورد چون اختلاف ارتفاع سطح داشتند. هیچ باری امکان تخلیه نداشت، هواپیماهای عراقی هم لحظه‌ای این‌ها را رها نمی‌کردند. یکسره در آسمان روی سر اینها شیرجه می‌زدند، لذا وقتی مسئولین مهندسی آمدند و آن اسکله‌ی دوبه‌ای ما را داخل بهمن شیر دیدند که خیلی راحت دستگاه کنار آن پهلو می‌گیرد و جزر و مد هم هیچ اثری بر آن نمی‌گذارد، گفتند: از همین نوع اسکله را سریع‌تر بزنیم!...».

اسکله‌های ابتکاری بارگیری در ساحل اروندرود

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...وقتی اسکله‌ی شناور را مطرح می‌کنیم. وقتی شما یک بارج را داخل آب می‌گذارید. به نسبت حجم بارج، مقداری شناوری دارد. چون به اندازه‌ی وزن آن در آب فرو می‌رود. حال اگر این بارج ۶۰ متر باشد، در یک ارتفاع می‌ایستد و اگر ۲۰ متر باشد ارتفاعش تغییر می‌کند. ثنّاژ بارج‌ها با هم متفاوت بود. از ۵۰۰ تن تا ۲۰۰۰ تن متغیر بودند. ابعاد بارج ۵۰۰ تن حدود ۲۵ در ۸ می‌شود. بارج ۱۰۰۰ تن می‌شود ۱۲ در ۴۰ و الی آخر... ابعاد این بارج‌ها، بر ارتفاعی که بالای آب می‌ایستاد، تأثیرگذار بود.

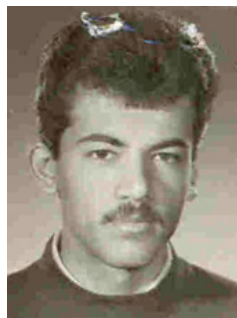
اسکله‌ی چهارچراغ عراق که به دست ما افتاد، قابل استفاده برای شناورهای ما نبود. چون اسکله‌ی چهارچراغ برای کشتی‌های نفتی بود که ارتفاع آنها بالاست. یا اسکله‌ای که تجاری زده بودند، پایین‌تر از اسکله چهارچراغ برای شناورهای بزرگ ساخته شده بود. چون ارتفاع آن از سطح آب بلند بود، شناورهای ما زیرپایه‌های آن قرار می‌گرفت و نمی‌توانستیم تخلیه بار داشته باشیم! باید هم سطح می‌بود! علاوه بر آن، این هم سطحی در جزرو مد تغییر می‌کرد. چون تفاوت ارتفاع آب اروندر در جزرو مد حدود ۳ تا ۳/۵ متر بود.



بارج‌ها برای پهلو گرفتن، سرپل نیاز داشتند. سرپل هم به کنارنهر وصل می‌شد. کنارنهرها هم حسابی لجن بود. در قسمت‌های بالای بهمن‌شیر، دامنه‌ی لجن هم نداشتیم. یک قاب

مکعب مستطیل که یک طرف آن باز بود، ساختیم. این قاب را برعکس داخل لجن گذاشتیم. لجن زیر آن حبس شد. به این طریق یک اسکله‌ی حبس لجن آماده کردیم. روی این قاب جلومی‌رفتیم تا بتوانیم وصل شویم. با این کار عملیات بارگیری به راحتی انجام می‌گرفت.

از شرکت نفت هم یک بارج گرفتیم و همین کارها را انجام دادیم و مشکل روزهای اول عملیات را برطرف کردیم. بعد هم پل‌های شناوری خضریک مقدار مشکل را حل کردند. مدتی بعد، از شرکت نفت یک شمع‌کوب و یک مقدار لوله گرفتیم. لوله‌ها را در ساحل خودی ریختیم با آن اسکله‌ی جزر و مد را روبروی اسکله چهارچراغ عراق ساختیم. یک رمپ را داخل جزر و یک رمپ را داخل مد ساختیم، تا قایق‌های کوچک بتوانند کنار آن پهلو بگیرند و عملیات انتقال و جابجایی نیرو، آذوقه و مهمات را انجام دهند. البته اینجا هم بمباران شد و آتابک سپهری در اینجا شهید شد! به همین



شهید آتابک سپهری

خاطر نام اسکله را گذاشتیم اسکله شهید سپهری، روبروی آن در آن سوی اروند هم یک بارج شناور کنار اسکله چهارچراغ بستیم که آنجا هم میر اشرف هاشمی به شهادت رسید.

روزهای اول عملیات از اسکله‌های ماهیگیری داخل نه‌رها نیز که به صورت شمع‌کوبی با چوب زده شده بود، استفاده می‌کردیم. روی آن تخته گذاشته بودند و قایق‌ها کنار آن پهلو می‌گرفتند. در حالت جزر از طریق پلکان آن پایین می‌رفتند و سوار قایق می‌شدند!...».



کانال حضرت ابوالفضل (ع) در فاو

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«... دو سال قبل از عملیات والفجر ۸، فرماندهان بدون اینکه اشاره واضحی به اجرای یک عملیات در این منطقه داشته باشند، برای انجام یکسری فعالیت‌های مهندسی در این منطقه به بعضی رده‌ها مأموریت دادند. گردان مهندسی جهاد فارس و بعضی رده‌های مهندسی سپاه اقداماتی را در این منطقه شروع کردند.

تا اینکه یک سال قبل از عملیات، ابلاغ کردند آنجا را از نظر اقدامات مهندسی تقویت کنید. بنابراین غیر از جهاد فارس، چند جهاد دیگر، از جمله مهندسی جهاد مازندران و جهاد نجف‌آباد هم وارد جزیره آبادان شدند. در طول یک سال قبل از عملیات، به تدریج و بدون ایجاد حساسیت، جغرافیای منطقه را برای انجام یک عملیات آفندی آماده کردند.

کمی که از شهر آبادان دور می‌شویم نخلستان‌ها شروع می‌شود. بین نخلستان‌ها هم نه‌های آبیاری است. نخلستان‌ها با جزر و مد ارون‌د رود در داخل این نه‌ها آبیاری می‌شود. بنابراین نه‌های عمیقی از ۳ تا ۵ متر عمق وجود داشت. این نه‌های عمیق آنتنی باعث می‌شد که در عرض یکی دو کیلومتر مانده به ساحل ارون‌د عبور امکان‌پذیر نباشد.

بنابراین تمام این جاده‌ها به آرامی و بدون سروصدای ترمیم، تعریض و شن‌ریزی شد. عدم وجود شن در آن منطقه هم باعث شده بود که شن را از مکان‌های خیلی دور به آن منطقه منتقل می‌کردند، شاید از رامهرمزی یا عبدالخان! بنابراین یکی از کارهای بسیار مهم مهندسی در آنجا، احداث جاده‌های آنتنی از خسروآباد به سمت نزدیک‌ترین نقطه در پشت نخلستان‌ها بود. تا برای انجام یک عملیات هجومی مسافت کمی را تا ساحل ارون‌د داشته باشیم.

محوطه‌هایی برای توقف و دور زدن ماشین‌ها ایجاد شد. اگر نبود این پیش‌بینی‌ها و تمهیدات سال‌ها قبل از عملیات، همان روز اول عملیات نمی‌توانستیم به راحتی خودمان را به ساحل ارون‌د

برسانیم! ساحلی که مدام جزر و مد می شد و شش ساعت آب بالا و پایین می شد. اسکله هایی میان نخل ها کنار این نهرهای عمیق ساخته شد تا هرلشکری برای خودش یکی از این نهرها را به عنوان اسکله تردد و انتقال نیروها و امکانات اولیه و پشتیبانی خود، انتخاب کند و قایق هایشان کنار این اسکله ها پهلو بگیرند.

جزیره ی آبادان، تقریباً مثل یک گلابی دراز است! پایین آن پهن و بالای آن باریک است. در آن قسمت پهن قبلاً یک جاده داشتیم که از آبادان می آمد به شرق جزیره یا شمال شرقی جزیره که موازی بهمن شیر می رفت تا چوئبده و قفاص، این جاده ترمیم، تقویت و آماده شد. حتی مقدمات آسفالت آن هم فراهم شد. همه ی اینها بی سروصدا و در جوی آرام انجام گرفت. روی بهمن شیر، قبلاً پل دوبه ای بود که همراه با جاده های آن تقویت گردید. شرق و غرب جزیره ی آبادان، یعنی طرف بهمن شیر و اروند، آنجایی که خیلی از هم دور می شوند هیچ جاده ی ارتباطی وجود نداشت، فقط یک جاده در وسط جزیره ی آبادان از شرق به غرب، از کنار همان بیمارستان عبور می کرد و به انتهای خسروآباد وصل می شد. از اقدامات دیگر مهندسی که همه را غافلگیر کرد، احداث جاده ای بود که از جاده ی خسروآباد به سمت جنوب، منتهی الیه جزیره به سمت خلیج فارس شروع شد! چولان های زیادی همراه بود و جاده باید داخل گِل ولای و نهرهای موجود در منطقه به جلو می رفت. انتهای جاده یک پد هم ایجاد شد. جاده ای هم که به طرف چوئبده و قفاص می رفت ادامه پیدا کرد. این جاده هایی که در منتهی الیه جنوبی جزیره ی آبادان ساخته شد، برای استقرار سایت های موشکی و پدافند هوایی بسیار مؤثر واقع شد. یک جاده هم به موازات جاده ی خسروآباد کشیده شد که از همه ی نهرهای داخل نخلستان بدون اینکه مسیر آب آنها را قطع کنیم، عبور می کرد. در محل تقاطع این جاده با نهرها پل می زدیم که این جاده هم ماندگار شد. این پل ها به گونه ای احداث شده بود که موقع مد رود خانه هم، قایق از زیر پل رد می شد. اینها اقدامات مقدماتی مهندسی در منطقه بود که در درازمدت، آرام آرام ساخته شده بود. حتی برای فریب عراقی ها، در حین این حجم از اقدامات مهندسی در جزیره ی آبادان، در حوالی شلمچه و جزیره ی مجنون هورالعظیم نیز جاده سازی و ترمیم جاده های موجود را انجام می دادیم! به طوری که تظاهرات تک، از سمت هورالعظیم خیلی واضح بود.

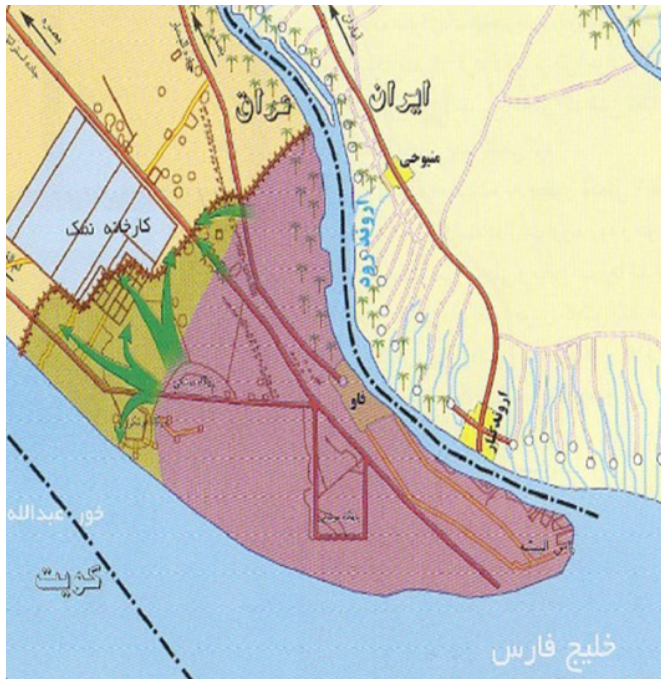
یکی دیگر از اقدامات مهندسی جهاد در این منطقه که مایه ی حیرت شد، آماده کردن سایت موشک هاگ نیروی هوایی در جنوب جزیره و مواضع توپخانه ارتش در شرق بهمن شیر بود! چون تقریباً یک هفته مانده به آغاز عملیات والفجره وقتی قرار شد توپخانه های ارتش در منطقه مستقر

شوند، فهرستی از نیازمندی مهندسی همچون جاده‌های آنتنی، مواضع توپ، سایت کامل پدافند هوایی، مقرهای خاکی همراه با سنگرهای اجتماعی و سرویس‌های بهداشتی و... در مقابل ما قرار دادند تا در اسرع وقت آماده کنیم.

این مأموریت را پذیرفتیم ولی مدت زمان تعیین شده برای تکمیل این احداث‌ها، بسیار محدود بود و اجرای آن در آن فُرجه زمانی، کمی غیرممکن به نظر می‌رسید. با این حال بچه‌ها به صورت شبانه‌روزی کار را شروع کردند. ضمن اینکه می‌بایست مسائل حفاظتی را هم تا حد امکان رعایت کنیم که دشمن نسبت به اجرای عملیات در این منطقه خیلی حساس نشود! این مأموریت نیز در کمال حیرت در موقع مناسب انجام گرفت.

اخیراً با یکی از فرماندهان ارتش جلسه‌ای داشتیم، ایشان می‌گفت: این سرعت عملی که آن زمان برای احداث مقرهای توپخانه برای ما به خرج دادید، باورمان نمی‌شد! خیلی عجیب بود! این حجم فعالیت حداقل دو ماه زمان می‌طلبید.

باید گفت ظرف مدت کوتاهی یک تحوّل بزرگی در استقرار یگان‌های مختلف ارتش و سپاه در جزیره‌ی آبادان اتفاق افتاد، این به قدری زیاد و وسیع بود که دشمن فرصت پیدا نکرد پیگیری کند و



خوب بفهمد و اجرای عملیات در این منطقه را پیش‌بینی کند و اصل قضیه را متوجه شود؟! هر چند مهندسی جهاد استان‌های مختلفی در این منطقه نقش داشتند ولی واقعاً نمی‌شود به مهندسی در عملیات والفجر اشاره کرد ولی نقش بچه‌های جهاد فارس را نادیده گرفت! بعد از آن هم جهاد خراسان و جهاد نجف‌آباد نقش شاخصی داشتند.

در این منطقه قرار شد مایک کانال از رودخانه‌ی بهمن شیرا حداث کنیم. جایی که فاصله خیلی کمی یعنی حدود ۴ کیلومتر تا اروند فاصله داشت. حوالی مخازن نفت، کمی بالاتر یک جای باریکی بود، و روبروی اینجا که ساحل اروند بود، یک جزیره‌ی درازی داخل اروند سمت ایران ایجاد شده بود که داخل آن نخلستان بود. با انشعاب یک باریکه از اروند ایجاد شده بود. عراقی‌ها از سمت فاو به پشت این آبراه دید نداشتند! طرح ما این بود که از پشت این می‌توانیم با ایجاد یک کانال از بهمن شیر به این آبراه وارد شویم، یعنی نیروها در بهمن شیر سوار قایق شوند و از طریق این آبراه وارد اروند شوند. این آبراه تنها مسیر نزدیکی بود که می‌توانستیم خارج از دید مستقیم دشمن برای ورود به اروند استفاده کنیم. قرار شد کانالی کشیده شود که قایق بتواند داخل آن تردد کند. اسم این کانال به نام حضرت ابوالفضل (ع) نام‌گذاری شد. عرض این کانال ۲۰ متر و عمق آن ۳ متر و هماهنگ با جزر و مد اروند بود. این کانال از بهمن شیر شروع می‌شد و با قطع کردن جاده‌ی خسروآباد تا پشت نخل‌های این جزیره امتداد پیدا می‌کرد. در این نقطه عرض اروند حدود ۳۰۰ متر بود.

برای احداث این کانال، یک متر که می‌گندیم یک لجن سیاه پیدا می‌شد! کلاً خاک آبادان لجنی، خیلی نرم و مثل صابون لغزنده بود! خاک زیرین را که درمی‌آوردیم با نور آفتاب زرد می‌شد، بچه‌ها مجبور بودند این کانال را با بیل مکانیکی احداث کنند. مسئولیت این پروژه به عهده بچه‌های مهندسی جهاد فارس بود. قرار شد تقاطع این کانال با جاده‌ی خسروآباد هم پل نظامی آماده (بیلی) بزنیم تا جاده قطع نشود. دهانه کانال ما ۲۰ متر بود و عرض این پل هم ۲۱ متر بود. دو طرف کانال فقط یک متر فضا برای استقرار پل در ساحل داشتیم.

در دو طرف لجن‌ها نمی‌شد پایه بگذاریم. باید شمع‌کوبی می‌کردند تا پایه‌ی پل روی شمع قرار گیرد. خاک سفتی هم آنجا وجود نداشت! یک مهندس محاسب داشتیم که الآن کسالت دارند- خدا سلامتی به او عنایت کند- ایشان گفتند باید کنار کانال شمع‌کوبی شود. گفتیم شمع‌کوب که نمی‌توانیم به آنجا ببریم! شمع هم باید حدود ۳۰-۲۰ متر می‌رفت پایین تا بتواند وزن بگیرد و کاری بکند که پل نشست نکند.

گفتیم: آقای مهندس؛ راه دیگری برای ساخت سرپل پیدا کن.

بعد از انجام محاسباتی گفت: باید یک رادیو جنرال بگذاریم. یعنی یک قطعه بتن مسلح ۵۰ سانتی با ۱۰ تا ۱۵ متر طول لب کانال بگذاریم تا با عبور یک تانک زرهی مشکلی پیش نیاید! فشار آن قدر تقسیم شود که در این لجن‌ها نشست نکند و آن طرف پل هم بلند یا کج نشود. ایشان بعد از محاسبات لازم نقشه را تهیه کردند.

برای اجرای این پروژه به آقای یدالله شمایل گفتیم: باید یک چنین چیزی درست کنید. بتن مسلح می‌خواهد. شن و ماسه و آرماتوربندی و قالب می‌خواهد. بتن آن را هم باید ویبره کنی و سیخ بزنی. یعنی بالاخره یک بتن اساسی لازم دارد.

ظاهراً حاج خلیل پرویزی، فرماندهی گردان مهندسی جهاد فارس ناراحت شد و گفت: حالا بگذار با حاج صادق دشتی صحبت کنم. حاج صادق نفردوم گردانش بود. منتها این دو نفر همیشه همدیگر را فرمانده معرفی می‌کردند، تا موقعی هم که شهید شدند هیچ وقت نفهمیدیم کدام یک فرمانده بودند! البته در جهاد هم خیلی‌ها اهل دستور دادن نبودند، حاج صادق روز بعد آمد پیش من و گفت: من الآن باید به شیراز بگویم که برای ما آرماتوربند بفرستند. ضمن اینکه فاصله اینجا با عراقی‌ها خیلی کم است و این نوع کار هم خیلی ایجاد سروصدا می‌کند، برای ما سخت است که به زودی این را بسازیم، نمی‌شود یک نقشه و طرح دیگری بدهی؟!

گفتم: حاجی! اگر این طرح را انجام ندهیم باید شمع فلزی بکوبی! باید لوله‌ی ۳۵-۳۰ سانتی، ۲۰ تا ۳۰ متر در این لجن‌ها فرو برود! شمع کوب هم نمی‌شود به آنجا بُرد! با اصابت یک ترکش داغون می‌شود و از بین می‌رود.

با یک اطمینانی گفت: من شمع می‌کوبم!

آن موقع، من فوق لیسانس مهندسی بودم، از این نوع کارها را انجام داده بودم، ساحل را می‌شناختم و شمع و شمع کوبی را می‌فهمیدم. ولی وقتی این جوان با نگاهی مطمئن به من گفت: من شمع می‌کوبم.

گفتم: حاج صادق! باید بالوله‌ی ۳۵ سانتی بزرگ ۳۰ متر شمع بکوبی.

گفت: می‌کوبم.

گفتم: من میام می‌بینم! متر می‌کنم.

گفت: باشه! من می‌کوبم، تو بیا ببین و متر کن.

طرح را عوض کردیم. قرار شد تعدادی شمع کوبیده شود و فونداسیون این پل را بگذاریم کنار این کانال، روی این شمع‌ها...

چند روز بعد آمد گفت: آقا! شمع کوبیده شده! بیایید نگاه کنید.

بلند شدیم همراه با حاج صادق دشتی رفتیم سر کانال و دیدیم که شمع‌ها را با همان تجهیزات موجود خودشان کوبیده، با همان لودر و بیل مکانیکی با عمق مناسب کوبیده بود.

بعد از گذشت سه دهه (از سال ۱۳۶۴) آن شمع ها و آن پایه های پل هنوز هستند. بعد از آن، بچه ها کانال را هم ادامه دادند و رفتند تا پشت نخل ها، طرح به طور کامل اجرا شد.

ظاهراً این کانال برای ادامه عملیات والفجره پیش بینی شده بود که با توقف پیشروی های رزمندگان در دریاچه نمک فاو، ضرورتی برای استفاده از کانال حضرت ابوالفضل (ع) پیش نیامد.



شهید صادق دشتی

لازم است از شهید سید علی منتظرین، مسئول جغرافیای سپاه هم یاد می شود که برای بررسی وضعیت جزر و مد این کانال زحمات فنی زیادی را متحمل شدند تا در حین عملیات با تسلط و آشنایی بر میزان تأثیر جزر و مد ارون درود بر این کانال، عملیات تردد دچار مشکل نشود. چند روز بعد از تکمیل کانال، حاج صادق دشتی همان جا شهید شد، او یکی از گران بهاترین فرماندهان مهندس جهاد در جزیره ی آبادان بود. یک نیروی فوق العاده بادل و جرئت و یک دنیا تجربه از دست ما رفت، با شهادت حاج صادق دشتی، هم رزم همیشگی اش حاج خلیل

پرویزی دیگر آرام و قرار نداشت. بچه های جهاد فارس می گویند؛ هر وقت کار خیلی سخت می شد و دل شیر می خواست یا همه در آن می ماندند و گپ می کردند، به حاج خلیل پرویزی اقتدا می کردیم، حاج خلیل پرویزی هم در عملیات فاو حماسه های عجیب و غریبی آفرید! حاج خلیل زمانی که قرار شد کنار ضلع شرقی دریاچه ی نمک شهر فاو، روی جاده ی فاو- بصره همپا با رزمندگان پیشروی کنند، در اصل بلدوزرها از جلو خاکریز بزنند تا نیروها پشت آن مستقر شوند، حاج خلیل راه می افتد و می رود جلو. کم کم عملیات گره می خورد! جنگ شدید می شود و نیروها نمی توانند پایه پای بلدوزرها جلو بروند! حاج خلیل با بلدوزرهایش در امتداد جاده ی بصره جلو رفته بودند.

آقای مهدی ورشابی بنا به دستور فرماندهی قرارگاه به حاج خلیل دستور عقب روی می دهد! کس دیگری در خط مقدم نبود، فقط نیروهای مهندسی با فرماندهی حاج خلیل پرویزی بودند! حاج خلیل می گوید: ما خاکریزمان را می زنیم، نگران نباشید! ما جلوی آنها را می بندیم، شما آنجا بچنگید. حاج خلیل مأموریت خودش را به نحو احسن اجرا می کند. پشت سر عراقی ها خاکریز می زند، یک چنین صحنه ی مشابهی را بچه های جهاد اصفهان اجرا کرده بودند. عراقی ها وقتی



شهید خلیل پرویزی

می‌بینند پشت سر آنها خاکریز زده شده، فکر می‌کنند که ایرانی‌ها خیلی جلوتر هستند، وحشت می‌کنند و از ترس کشته شدن همگی تسلیم می‌شوند! ولی این آخرین اقدامات و تدابیر حاج خلیل پرویزی بود که چند روز بعد در همان منطقه به شهادت رسید.

بعد از حاج خلیل، حسین عبداللّهی از جمله کسانی بود که آقای عبدالرحمان جزایری تربیت کرده بود. حاج حسین عبداللّهی از همان اول جنگ داوطلبانه از قم به عنوان باتری ساز وارد آبادان شده بود.

آقای جزایری برای تربیت این جوان‌ها در آن مقرجهادفارس، هر هفته به نوبت یکی از این جوان‌ها را فرماندهی مقر معرفی می‌کرد و از همه هم می‌خواست که از او اطاعت کنند. با این روش توانست نیروهای زیادی برای فرماندهی مهندسی در جنگ تربیت کند.

حسین عبداللّهی مجروح می‌شود و در بیمارستان وقتی به او خبر می‌دهند که حاج خلیل هم شهید شده، ایشان از بیمارستان فرار می‌کند و خودش را به میدان نبرد می‌رساند. او نیز بعد از هدایت یک مأموریت مهندسی بسیار سخت و سنگین در فاو به شهادت می‌رسد^۱...».

تلاشی از نوع جهاد برای عبور از اروند

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...مأموریت ما این بود که بلافاصله بعد از شروع عملیات، کمپرسی ها و دستگاه های مهندسی جاده های آنتنی را به سمت اروند ادامه دهند تا ساحل وسیع تری داشته باشیم. لذا از همان ساعات اول عملیات، مرحله دوم فعالیت مهندسی شروع شد. بچه ها در تیم های فنی مهندسی با عبور از رودخانه اروند، خود را به داخل شهر فاورساندند تا با راه اندازی دستگاه های مهندسی غنیمتی، مأموریت های تعجیلی را برای سهولت حرکت و پیشروی نیروهای پیاده انجام دهند! از طرفی پیش بینی شده بود که تعدادی لودر و بلدوزر با بارگیری در نهرها از طریق سطح ها به آن سوی اروند منتقل شوند. علاوه بر آن پیش بینی شده بود که با یک دستگاه دوبه از بندر امام (ره) ماهشهر تعدادی لودر و بلدوزر به منطقه اروند منتقل شود. همچنین قرار شده بود طارِق ها نیز تعدادی دستگاه را به ساحل دور در فَاو انتقال دهند. امور مهندسی به خوبی تقسیم شده بود ولی شرایط طوری رقم خورد که خیلی از راه کارها نتیجه نبخشید. سطح ها به علت آماده نبودن ساحل، داخل گِل ولای گیر می کردند، تغییرات عجیب جزر و مد اروند همه را غافلگیر کرده بود.

روزهای اول عملیات، خیلی از فرماندهان جهاد و سپاه، از جمله: آقا محسن رضایی، آقای مهدی ورشابی و آقای علیرضا عندلیب دو طرف ساحل اروند، منتظر انتقال دستگاه های مهندسی بودند. در مواردی هنگام پیاده کردن در ساحل، بلدوزر از سطح می افتاد و اشک بچه ها را در می آمد! هر لحظه روی انواع طرح ها بحث و گفتگومی کردیم تا مشکل انتقال تجهیزات سنگین را به هر طریق ممکن حل کنیم.



طرح پل خضر (تصویر مقابل) با کشیدن سطحه از روی آب توسط طناب هم آزمایش شد. برای مهار و کشیدن بکسلی به این طولانی، فکر خلاق و ابتکاری نیاز بود، تصمیم گرفتند با یک تراکتور این کار را انجام بدهند. حاج اسدالله هاشمی (شهید) از این افراد بود.

اولین دستگاه را ظاهراً بچه‌های جهاد خراسان موفق می‌شوند با سطح به آن طرف اروند منتقل کنند. آقای شهیری فرماندهی گردان آنها بود. بعد، بچه‌های مرکز تحقیقات مهندسی الشریف، از جمله آقای مرجوعی و آقای افشارزاده که کار موشکی، ماشین‌سازی و خودروسازی را در تهران انجام می‌دادند، وارد این کار شدند. یک استادکار فنی داشتند. اسم او را فراموش کرده‌ام، خیلی مرد شریفی بود و خیلی هم در پیاده کردن طرح‌هایی که مهندس‌ها می‌دادند، استاد بود! حرفه‌ی اصلی او صنعت‌گر و تراشکار بود.



عباس دارایی نژاد

مسئول تعمیرگاه‌های مهندسی جهاد، مثل حاج ناصر ابراهیمی، بالای سر خضر اول بودند. خضر اول را بچه‌های قرارگاه و بچه‌های مهندسی در محدوده پنج کیلومتر پایین تراز اسکله چهار چراغ راه‌اندازی کردند. یکی از جهادها فقط جاده‌ی آن را تا ساحل اروند احداث کرد.

همان‌جا بعضی از مسئولین ارتش هم بودند. آنها می‌گفتند، این طول بکسل را نمی‌توان کشید. بکسل، یک دکل می‌خواهد، ضمن اینکه وقتی این بکسل را از این رودخانه بخواهید به آن طرف رودخانه بیندازید، چون

وزن آن خیلی سنگین است، قوس می‌اندازد. چند تن فشار هم دارد، لذا این کار غیرممکن است! ولی این غیرممکن، با خواباندن بکسل در کف رودخانه (با ۱۲ تا ۱۳ متر عمق) حل شد! یک بکسل هم برای مهار کشیدند که به اصطلاح دو طرف آن مثلثی نشود و آن را مهار کنند.

خضر دوم را بچه‌های جهاد تهران زدند و خضر سوم را بچه‌های جهاد خراسان و جاهای دیگر زدند. از آن به بعد، عملیات عبور با خضرها محور عبور شده بود.

پروژه‌ی دیگر عبور، پل دوبه‌ای بود. طرح پل دوبه‌ای از مدتی قبل به قرارگاه کربلا و با پشتیبانی دریایی قرارگاه نوح (ع) داده شده بود. آقای مهندس خیامیان رئیس کارگاه یا مدیرمسئول پروژه بودند. آقای عباس دارایی نژاد که فرماندهی تیپ مهندسی جهاد اصفهان بودند، مسئولیت این کار را به عهده داشتند و بچه‌های قرارگاه نوح (ع) هم پشتیبانی آن‌ها بودند. دربندر امام (ره) این دوبه‌ها آماده شده بود. همه این امور را آقای دکتر محمد فروزنده تصمیم می‌گرفت. بحث پل خیلی حیاتی شده بود! اصلاً حیات و ادامه عملیات و ماندن رزمندگان داخل شهر فاو منوط به برقراری ارتباط و نصب پل بود! به همین دلیل، هواپیماهای دشمن مدام این پل‌ها را بمباران می‌کردند، چند تا وزارتخانه و وزرای مربوطه درگیر ساخت پل بودند. آن موقع، علاوه بر مهندسی جهاد، وزارت صنایع سنگین و

متخصصان فنی آنها درگیر این کار بودند. برای کارهای پلیت، ورق و جوشکاری و ساحل سازی قبل از عملیات در بندر امام (ره) مشغول کار بودند.

برای انتقال این قطعات پل دویه ای به شکل کاروان، مسیر بندر امام تا اروند را با لنج ها و با تأمین هوایی انجام دادند، هواپیماهای دشمن هم اجازه می دادند تا این قطعات را پای کار بیاوریم و حتی هنگام نصب هم خیلی ما را اذیت نمی کردند! ولی وقتی همه تجهیزاتمان را پای کار جمع می کردیم آن قدر بمباران می کردند تا نابود شوند. یادم هست وقتی پل دویه ای نصب شد، ساعت ۹ صبح هواپیماهای عراقی چنان بمباران کردند که یکی از آنها دریده شده بود (عکس و فیلم آن را داریم که چطور پاره شده!) ابعاد دویه ها، حدود ۳۰ تا ۴۰ متر بود که به طول ۲۵۰ تا ۳۰۰ متر به هم متصل بودند. البته دویه های ۲۵ متری، ۴۰ متری و ۶۰ متری هم داشتیم.

یک نوع پل دیگری هم بچه های جهاد فارس روی اروند به نام پل خیبری زدند، پلشان که وصل شد، مهار پل خیلی سخت و فنی بود. روی چنین رودخانه مواجی هم آزمایش نکرده بودند! امواج خروشان اروند آن را خراب می کرد و آن را برمی گرداند، چون این نمونه پل برای هورالعظیم و یک آب راکد ساخته شده بود، جواب نداد و در نتیجه این پل جمع شد.

مهندسی سپاه هم پل خیبری ۲ و پل فجر را وصل کردند و با بکسل و با کِشنده ها آن را نگه داشتند و با سماجت، بُکسل های آن را وصل کردند! ولی فردای آن روز هواپیماهای عراقی پل را زدند و نابود شد.



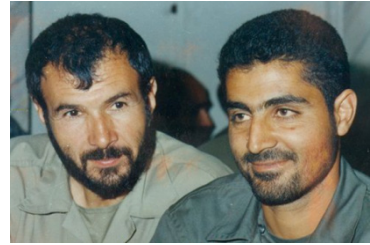
کم کم و با شدت نبرد و آتش دشمن، فشار فرماندهان یگان های مانوری به فرماندهی سپاه برای تأمین مهمات و تجهیزات سنگین نظامی بیشتر شد. در اینجا عملیات عبور و انتقال تجهیزات با اولویت بندی در دستور کار قرار گرفت. برای هدایت و کنترل این مهم، محمدتقی رضوی (شهید) برای تمام یگان ها مسئول عملیات عبور معرفی شد. عبور هر وسیله ای فقط با مجوز و امضای ایشان امکان پذیر بود!...».

عملیات مهندسی آب در فاو

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

...» اروندرود به خاطر ارتباط با خلیج فارس دارای جزر و مدهای تأثیرگذاری با ارتفاع ۳/۵ تا ۴ متر

در دهانه اروند به خلیج فارس می‌باشد و این ارتفاع جزر و مد با امتداد در اروند تا ۳۵ کیلومتر بالاتر از خرمشهر متغیر بود. بر این اساس بعد از بررسی و محاسبات دقیق وضعیت جزر و مد اروند در اسناد و مدارک چند دهه و همچنین کارشناسی و مشاهدات و ثبت چندین ماهه وضعیت جزر و مد اروند، این نتیجه حاصل شد که ساعت شروع عملیات عبور غواصان از اروند باید برای هر یگان رزمی متفاوت باشد و به تناوب، یگان‌ها در عرض خطوط منطقه به ساحل دشمن هجوم آورند. ابتدا لشکر ۴۱ ثارالله به فرماندهی قاسم سلیمانی در جنوب نزدیکی دهانه اروند (رأس البیشه) عملیات عبور خود را از اروند آغاز کرد و بعد از آن یگان‌های جناح راست این لشکر، همچون



سردار حاج مرتضی قربانی سردار قالیباف

تیپ ۳۳ المهدی (ع) به فرماندهی جعفر اسدی (تصویر مقابل از راست: سردار قاسم سلیمانی و سردار اسدی)، لشکر ۲۵ کربلا به فرماندهی مرتضی قربانی و لشکر ۵ نصر به فرماندهی محمد باقر قالیباف از آب عبور کردند.

بعد از موفقیت عملیات عبور از اروند و تصرف شهر فاو عراق، یگان‌های پیاده به سمت جاده‌های خروجی از فاو به سمت البحار و بصره پیشروی خود را ادامه دادند. زمانی که نیروهای رزمی ما بیرون شهر فاو مستقر شدند، من با یک نفری سیم چی وارد منطقه شدم تا با اولین شناسایی‌ها، اجرای عملیات مهندسی آب را بررسی و آغاز کنیم. مقداری بالاتر از شهر فاو، روی آن دژ عراقی، یک سنگر بتنی خیلی خوبی پیدا کردم. سنگر کمپته‌ی آب را در آنجا برپا کردیم. برای آماده کردن نهرها جهت انتقال و آب‌اندازی مقابل خطوط دفاعی عراقی‌ها برنامه‌ریزی کردیم. دشمن ورودی نهرها را با سیم خاردار و موانع خورشیدی بسته بود و آن را پُر کرده بود. می‌بایست این‌ها را می‌شکافتیم تا آب از اروند وارد نهرها شود.

بعد از یک بازدید فنی از نهرها، عملیات پمپاژ را خیلی هزینه بردیدیم. ورودی ارونند دريچه های مدگیر شامل تعدادی لوله های بزرگ گذاشته بودیم و یک دریچه ی یک طرفه هم تعبیه کرده بودیم که مثل یک لولا عمل می کرد.

وقتی ارونند در حالت مد قرار می گرفت، آب داخل نهرها می آمد. منطقه موردنظر را هم گود کرده بودیم. آب که وارد این منطقه می شد یک دریاچه مصنوعی شکل می گرفت. به اندازه ی یک ایستگاه پمپاژ، مخزن درست می شد، آن وقت آب را پمپاژ و تخلیه می کردیم. پمپ های خوبی داشتیم یعنی همان پمپ های خندق که سال های قبل از عملیات والفجره آن را در ایران ساخته بودیم، آقای ایران شاهی که استاد صنعتگر پمپ و از بچه های خراسان بود که خدا رحمتش کند. حاجی مظفری هم بود. در کرمان و جیرفت پمپ سازهای تاپ و متعهد زیادی داشتیم که از آتش دشمن هراسی نداشتند! ضمن اینکه مبتکر و خلاق نیز بودند.



سردار باقری

سفارش داده بودیم پمپی می خواهیم که بتوانیم ۱۰۰۰۰ لیتر در ثانیه آب پمپاژ کنیم. این پمپ ها را با سفارش ما در مرکز تحقیقات مهندسی ستاد مرکزی جهاد تهران کپی کرده بودند. پمپ های خندق قدرت و تحمل خوبی داشتند. آجر درسته را پمپ می کرد! پژه اش برنجی و خیلی قوی بود، آقای مهندس خداداد بیگی و آقای مهندس اویسی هم بودند. نمونه این پمپ را از وزارت نیرو گرفته بودیم. رابط ما شهید بهروز پورشریفی بود. بنابراین برای عملیات والفجره مشکل پمپاژ نداشتیم.



قبل از عملیات مسیریابی انجام شده بود و با هماهنگی آقای محمد باقری، مسئول اطلاعات قرارگاه خاتم (ص)، برنامه ریزی شده بود هر زمان یگان های رزم در خط دفاعی قرار گرفتند ما آن نهر مربوط را مهیا و آب را از ارونند انتقال بدهیم. گردان های مهندسی آماده شده بودند. احداث کانال های مربوطه می بایست شروع می شد. مشکل اصلی ما برای احداث کانال، کمبود بیل مکانیکی بود! با

بلدوزر و لودر نمی شد کانال بکنیم! برای تأمین برق مورد نیاز این پمپ ها ۱۰ روز قبل از عملیات پیش بینی کرده بودیم که باید سنگین ترین موتور برق را روی طراده بگذاریم و با یک کِشنده، به آن طرف ا روند منتقل کنیم. در این رابطه، من با بچه های تخریب سپاه هماهنگ کرده بودم که برای ما دهانه کانال ها را باز کنند.

بالاخره این کانال ها با مشقت زیادی احداث شد، کانال شهید ایوانی، کانال شهید پوست فروش و دیگر کانال ها.

بعد از آن احداث ایستگاه های پمپاژ، شمع کوبی ها، باز کردن دهانه کانال ها و احداث پل های مسیر بود که بعضی وقت ها با فرمانده گردان های در خط



مقدم درگیر می شدیم! وقتی می دیدند یکی داره جاده عقبه آنها را قطع می کند عصبانی می شدند و به سمت ما اسلحه می کشیدند! در حالی که ما با فرمانده لشکرهاشون هماهنگ کرده بودیم.



برای احداث این کانال ها خیلی تلفات دادیم و تعداد زیادی از بچه های مهندسی شهید و مجروح شدند. همین آقای پوست فروش، سر همین کانال شهید شد و به همین خاطر نام این کانال را به نام این شهید مزین کردیم. دستگاه های مهندسی زیادی هم منهدم شدند.

اولین کانال، کانالی بود که می رسید به خاکریز بین جاده البحار- بصره، فشار سنگین پاتک های متعدد زرهی دشمن باعث شده بود که همه فرماندهان مدام

برای آب‌اندازی مقابل دشمن، لحظه‌شماری می‌کردند. چراکه آب می‌توانست آنها را نجات دهد. برای پمپاژ آب مقابل خطوط دشمن، می‌بایست ایستگاه پمپاژ آماده می‌شد، برای نصب دستگاه سنگین پمپاژ باید شمع‌کوبی می‌کردیم. بعد، موتور برق به آن گردن کلفتی ۵۰۰ کیلووات را باید می‌بردیم زیرا آتش سنگین دشمن نصب می‌کردیم. مخزن گازوییل، اتاق برق و کابل‌کشی‌های فشارقوی و کلیدهای ستاره‌مثلث، همه‌اش آدم متخصص می‌خواست، مهندس برق باتجربه می‌خواست، تمام این فعالیت‌ها هم باید در تاریکی شب انجام می‌گرفت. سروصدای جرثقیل سنگین انتقال‌دهنده این دستگاه‌ها در خط مقدم معضل دیگری بود که دشمن را هوشیار و حساس می‌کرد. بالاخره بعد از گذشت تقریباً ۲۲ روز از شروع عملیات، موفق شدیم مقابل خط دفاعی دشمن آب بیندازیم!...».



طرح‌های عبور از اروند

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... برای عملیات عبور از اروند در عملیات والفجر ۸ با هدف تصرف شهر فاو عراق در بهمن ۱۳۶۴، مهندسی باروش‌های مختلف و با به کارگیری پل‌های ارتش، پل‌های دوبه‌ای، پل‌های خیبری و خضر این عملیات را اجرا کرد. پل‌های خیبری و دوبه‌ای خیلی جواب نداد! ولی پل خضری که تجربه‌ی عبور از رودخانه کرخه در منطقه‌ی عبدالخان را با این پل داشتیم و چندین بار روی بهمن شیر در قسمت چوئیده آزمایش شده بود و تقریباً جواب گرفته بودیم، تصمیم قطعی گرفته شد تا از این نوع پل برای عبور از اروند استفاده شود.

البته برای عبور اولیه از امکانات و تجهیزاتی همچون یدک‌کش‌ها و طارِق‌ها که پیش‌بینی شده بود، برای امکانات سبک و نیمه‌سنگین به طریقی استفاده گردید و تعداد محدودی ماشین‌آلات سنگین عبور دادیم ولی موفق به عبور و انتقال تانک نشدیم.



شهید اسداله هاشمی

به یاری الله با پل خضر توانستیم در پنج نقطه در حین عملیات، عملیات عبور را انجام بدهیم. مسئولین این پل‌ها شهید حاج اسدالله هاشمی، شیخ احمد صادقی که سال ۱۳۹۱ به رحمت خدا رفت، حاج ناصر ابراهیمی و آقای مهدی عاشوری بودند. حُسن پل خضر به این بود که هدف متحرک بود و روی آب جای ثابتی نداشت! خلبان

هواپیمای دشمن پلی نمی‌دید که بزند! در ضمن سعی می‌شد در ساعتی که هواپیماهای عراقی توان پرواز دارند، کمتر از این پل استفاده شود.

بعد از موفقیت عملیات و تثبیت خطوط عملیاتی در آن سوی شهر فاو، برای عبور و ارتباط ثابت رزمندگان، بحث‌های مختلفی صورت گرفت. علاوه بر نصب پل حتی بحث ایجاد تونل از زیر رودخانه اروند نیز طراحی و مراحل اولیه آن اجرا شد.

مهندس بهروز پورشریفی^۱ پیشنهاد دیگری هم داشت که لوله را با فشار از زیر رودخانه رد کنیم. مثل همین پل هایی که الآن زیر ریل راه آهن می زنیم، تجهیزات لازم برای این کار توی آلمان و انگلیس بود ولی مطمئناً در اختیار ما نمی گذاشتند. تا اینکه بحث پل ثابت لوله ای از کف رودخانه تا سطح آب مطرح شد. محاسبات سنگینی را می طلبید. رودخانه ای خروشان با جزر و مد ۳ تا ۴ متر و وضعیت لجنزار بودن کف رودخانه و سرعت آب، جوشکاری و چفت و بست نمودن لوله ها در زیر آب، خودش داستان مفصلی دارد که ریسک زیادی هم داشت.



مهندس بهروز پورشریفی

در نهایت این طرح مورد موافقت فرماندهان و مسئولین مهندسی قرار گرفت. بیش از ۵۰۰۰ لوله ۵۶ اینچ و با استفاده از کارشناسان و متخصصان فنی در این زمینه از بعضی وزارتخانه ها (صنایع و...) و متخصصان جهاد و سپاه در مراکز مختلف، این پروژه را شروع کردند. به لطف خداوند و همت شبانه روزی رزمندگان مهندسی جنگ، ظرف کمتر از دو ماه این پروژه تکمیل و ارتباط رزمندگان داخل شهر فاو با خاک ایران برقرار شد! که جزئیات آن را دیگر عزیزان شرح داده اند. در هر صورت کاری خارق العاده و شاهکاری از مهندسی رزمی دوران دفاع مقدس بود. بحث دیگر، ساحل سازی بود که علاوه بر احداث جاده، می بایست فاصله ی ۵۰ تا ۱۰۰ متر ساحل را که در وضعیت جزر، باتلاقی می شد، با فرش های باتلاق رو (تصویر زیر) عبور می کردیم. این فرش ها به صورت رول بودند که توسط ماشین یا لودر پهن می شد.



۱ - بهروز پورشریفی: متولد ۱۳۳۴ قوری چای تبریز بود. سال ۱۳۵۶ مدرک مهندسی راه و ساختمان خود را از دانشگاه تبریز اخذ نمود. او از فرماندهان مهندسی جنگ وزارت جهاد سازندگی و از طراحان مهندسی جنگ به شمار می رفت که در ۱۳۷۴/۱/۳۰ بر اثر سانحه رانندگی درگذشت.

دوست دارم به یاد شهید احمد سلیمی خاطره‌ای از ایشان بگویم؛ دوسه ماه قبل از عملیات، من با احمد سلیمی باهم در منطقه بودیم. ایشان نماینده قرارگاه مهندسی خاتم (ص) در قرارگاه عملیاتی نوح (ع) بود. بنده هم از جهاد به این قرارگاه مأمور بودم. در طول سه ماه، تمام لحظات باهم بودیم! آدم دوست داشتنی و باخدایی بود.

بعد از شروع عملیات و عبور رزمندگان از اروند، ما هم برای پشتیبانی مهندسی رزمندگان در خط مقدم جبهه، راهی خطوط مقدم شدیم. ظهر روز دوم یا سوم عملیات کنار ساحل اروند نشسته بودیم. قرار بود برای بررسی وضعیت منطقه، سری به خطوط مقدم جبهه بزنیم. ایشان مشغول نماز خواندن بود و ما هم عجله داشتیم، ولی دیدیم انگارتوی حال دیگری است و توجهی به عجله‌ی ما ندارد. به او گفتیم: آقا، چه خبره؟! چی شده؟! شهادت که مُفتی نیست، حساب کتاب داره! خدا را نمی‌شه گول بزنیم، با شوخی خیلی حرف‌ها را به او زدیم! ولی با سکوتش ما را خاموش کرد!



سردار حسین علایی

بالاخره با یک موتور باهم حرکت کردیم. من پشت فرمان بودم و ایشان هم پشتم روی موتور نشسته بود. توی مسیر هواپیماهای عراقی بمباران خوشه‌ای کردند. با موتور روی زمین پرت شدیم. ولی باز به راهنما ادامه دادیم. خدمت برادر حسین علایی (فرمانده‌ی قرارگاه نوح سپاه) رسیدیم. قرار شد محل خاکریزی را که شب می‌بایست بچه‌ها ایجاد کنند، از نزدیک ببینیم. در پایگاه موشکی شماره ۲، توی دیدگاه دیدبانی، منطقه را بررسی کردیم. دشمن سمت راست ما روی جاده‌ی فاو-بصره حضور داشت. لشکر ۱۴ امام حسین (ع) هم نزدیک کارخانه نمک درگیر بود. کار شناسایی ما که تمام شد سوار موتور شدیم و برگشتیم.

جلسه بحث و گفتگو برای نحوه‌ی خاکریز زدن آن شب را روی موتور در حال حرکت برگزار کردیم. هنوز ۱۰۰ متر دور نشده بودیم که یک گلوله خمپاره ۱۲۰ م.م کنار موتور به زمین خورد! چند متر جلوتر با موتور به زمین افتادیم. موج انفجار مرا گرفته بود. دیدم اثری از سلیمی نیست! نگاهی به اطرافم انداختم، احمد گوشه‌ای افتاده بود! سریع رفتم بالای سرش، انگار چندساله به خواب رفته! درحالی که هیچ ترکشی به من نخورده بود، سر احمد منفجر شده بود! فقط یک کمی از محاسنش باقی مانده بود، خدایا چی شد! الآن باهم صحبت می‌کردیم، نمی‌دانستم تنهایی چه کار کنم! سوار موتورم شدم آمدم جلوتر، یک کامیون آیفانجا بود که چند تا شهید داخلش بود. با کمک بچه‌ها رفتیم جنازه احمد را سوار کامیون کردیم و من از آنجا از شهید احمد سلیمی جدا شدم!...

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی ارتش

«...من، به عنوان یک افسر مهندسی در ارتش به جرئت می‌توانم بگویم؛ بحث عبور از اروند، یکی از عملیاتی بود که ما قبل از انقلاب، هیچ طرحی برای این کار نداشتیم! یعنی برای نیروی زمینی ارتش، یک چنین مأموریتی تعریف نشده بود، نیروی زمینی ارتش عراق هم یک چنین تجربه‌ای نداشت. در چنین شرایطی و وضعیتی، نیروی زمینی نمی‌تواند از رودخانه عبور کند و عملیات خودش را ادامه دهد، لذا باید گفت این عملیات عبور و ادامه عملیات، یک کار خارق‌العاده‌ای بود که انجام شد. این یک اقدام ارزشمندی بود که سال‌های سال باید راجع به این قضیه، کار بشه، فکر بشه، بررسی بشه و مطلب نوشته بشه... بیشترین فشار هم روی این قضیه، چه در زمینه‌ی طراحی، چه در زمینه‌ی کار صنعتی و چه در زمینه‌ی اجرا، بردوش مجموعه‌ی مهندسی بود که عملیات را پشتیبانی می‌کرد».



شناور ابتکاری طارق

راوی: قاسم کریمیار، از مهندسی رزمی سپاه

«... عملیات عبور برای تصرف شهر فاو، یکی از مهم‌ترین و کلیدی‌ترین مباحث مهندسی است، فرماندهانی که قبل از عملیات، برنامه‌ریزی و طراحی این عملیات را انجام می‌دادند، اولین مطلبی که به ذهنشان خطور می‌کرد، بحث عبور بود، عبور از رودخانه‌ای به عرض ۹۰۰ متر، با جزرومدی به ارتفاع ۳ تا ۴ متر و آبی خروشان و با سرعتی بالا.

طراحی و انتخاب شناورهای مختلف برای عبور یک برنامه‌ی تصادفی نبود! که یک پل خضری بسازیم. یک شناور دوبه‌ای بسازیم. بلکه ماه‌ها و سال‌ها روی این‌ها فکر کرده بودند. بحث‌های فنی با حضور مهندسین و کارشناسان این رشته در مراکز علمی و صنعتی ردوبدل شده بود.

این پل خضر که تقریباً یک جسم ثابتی بود، برای نصب آن در شدت جریان آب باید آن را کنار ساحل فیکس کنی. یعنی با کابل‌های خیلی قطور و شمع‌کوبی مهارش کنی که بتواند در برابر این هجوم آب مقاومت کند! لذا این نوع پل نمی‌توانست یک پل سریع‌النصب و تهاجمی باشد.

پل ۵۷ یا پل قطعات آهنی شناور هم بود. سازه‌های نصب سریعی که به‌صورت یک بارجهایی در حدود ۲/۵ تا ۵ متر عرض، سریع نصب می‌شد. دوتا کامیون از کنار هم از روی این پل رد می‌شد و این سازه‌ها قابل تعریض بود، پل خیلی سریع مونتاژ می‌شد. پل ۵۷ یکی از پیشرفته‌ترین پل‌هایی بود که آن زمان برای امور نظامی ساخته شده بود. این پل خیلی راحت ظرف ۱۴ دقیقه باز و ظرف همان مدت بسته می‌شد، این پل از اقدامات مجموعه‌ی ستاد فوریت‌های جنگ سپاه بود، وقتی باز می‌شد با ریختن یکسری درختچه‌ها استتار می‌شد و در روز قابل دید نبود.

با شمع‌کوبی اسکله‌ی شناوری هم در خور عبدالله^۱ توسط عملیات ستاد فوریت‌های جنگ ساخته شد تا کار حمل و نقل دریایی و بارگیری و تخلیه را در آبراه خور عبدالله انجام بدهیم.

۱ - خور عبدالله: آبراه غریضی است بین مرز عراق و کویت که با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، تنها راه دریایی عراق با خلیج فارس و آب‌های آزاد به شمار می‌رفت. با تصرف شهر بندری فاو، این تنها راه ارتباطی عراق با خلیج فارس قطع گردید.

بحث دیگر طارِق‌ها بودند. شناوری با ابعاد حدود ۱۰ متر در ۶ متر که با حجم خیلی بالا می‌توانست بارگیری کند، سرعت عمل بارگیری اش خیلی بالا بود! یک رمپ چهارمتری داشت، این رمپ توی باتلاق می‌خوابید. طارِق یک بلدوزر ۱۵۵ یا یک تانک ۵۵ تُنی را بارگیری و آن طرف رودخانه پیاده می‌کرد.

شناور طارِق، یک عرشه‌ای داشت. برای اینکه بتوانیم سیستم حرکتی برای آن ایجاد کنیم، واقعاً فکر بزرگی شد، سیستم انتقال نیروی بلدوزرهای سازمانی سپاه (کوماتسو و کاترپیلار) پاورشیفت بود، ولی یک نوع بلدوزری هست به نام پی.آر.۷۵ از کارخانه‌ی لیپهر، انتقال نیروی این بلدوزر هیدرواستاتیک است، یعنی اُپراتوری که روی این بلدوزر قرار می‌گرفت، با دوتا جوی استیک^۱ و خیلی راحت و سریع می‌توانست هر چرخ را برعکس هم حرکت بدهد! قدرت مانورش بالا بود، این بلدوزر را بدون کابین روی عرشه‌ی شناور طارِق فیکسش کردیم و نصب شد. اُپراتور بلدوزر، راننده‌ی همان طارِق بود و دوتا محور انتقال نیرو به این فاینال درایو بلدوزر اضافه شد.



یک فاینال درایو برای خود طارِق درست کردیم، یعنی دوتا پَژَه‌ی خیلی بزرگ در طرفین این شناور تعبیه کرده بودیم. این پَژَه‌های بزرگ هر آن، یعنی ظرف کسری از ثانیه می‌توانست سرعت بگیرد. می‌توانست برعکس هم حرکت کند. علت نصب این پَژَه‌ها عبور این شناور از داخل گِل و باتلاق و موانع

۱- جوی استیک: بنابر نوع آنها، از چندین میکروسوئیچ و یک اهرم تشکیل شده‌اند که با تغییر جهت اهرم میکروسوئیچ تحریک شده و کنتاکت آن تغییر وضعیت می‌دهد.

ساحلی فاو بود. این شناور طارق می‌توانست به راحتی از موانعی مثل میلگردهای خورشیدی عبور کند و این پژه‌های فلزی بزرگ می‌توانست شناور را هدایت کند و حرکت بدهد. من فکر می‌کنم کلیدی‌ترین وسیله‌ی انتقال و عبور از اروند همین شناور طارق بود، البته برای یک عملیات هجومی در آن شرایط خیلی کُند بود ولی در هر شرایطی می‌توانست امداد رسانی و نیروها را در آن سوی اروند تدارک کند. دیگر وظیفه‌ای که طارق به عهده داشت، کمک به نصب پل و جابجا کردن بارها و دوبه‌ها بود. چون نیروی گشتاوری که این شناور داشت، نیروی گشتاورِ فاینال درایو یک بلدوزر بود! این تراکشنی که روی بلدوزر پی‌آر ۷۵۱، با حدود ۲۸۰ اسب بخار، با یک سیستم هیدرواستاتیک بود، می‌توانست خیلی از تجهیزات ما را در ساحل باتلاقی فاو یدک بکشد. کار دوم طارق باز و بستن همان پل ۵۷ توی این هجوم آب بود! در هر صورت این شناور طارق تا آخر عملیات و بعد از عملیات در جاهای مختلف، حتی برای نصب پل‌ها به ما امداد رسانی می‌کرد. من فکر می‌کنم، شناور طارق اولین وسیله‌ای بود که برای انتقال و عبور تجهیزات از اروند روی آن برنامه‌ریزی شد.

طراحی شناور طارق، پیچیدگی‌های زیادی داشت، برای قرار گرفتن یک سازه‌ی شناور توی آب، باید حالت استیبل و تعلیق بودن آن را در نظر گرفت. برای نصب هر چیزی که روی آن قرار می‌گرفت تا از تعادل خارج نشود، می‌بایست فکر اساسی می‌شد.

آدم‌های خیلی بزرگی در مجتمع شهید رجایی تهران روی طراحی این شناور کار کرده بودند که توانستند این استراکچر را طراحی و بسازند، کارگاهی بود کمی پایین‌تر از نازی‌آباد، نزدیک مسجد مادر، یک کوچه‌ای هست که این شناور طارق توی آن کارگاه ساخته شد.

حتی مانور عملیات انتقال این شناور از تهران، مبدأ سازنده تا حاشیه‌ی اروند می‌بایست دقیق برنامه‌ریزی می‌شد! شناوری با ۱۰ متر عرض که برای انتقال آن از تهران تا خوزستان باید تمام موانع راه از جمله کابل‌های برق و پل‌های جاده‌ها را بررسی و برای عبور، راهکار لازم در نظر گرفته می‌شد. برای ترابری این شناور تصمیم گرفته شد از کمرشکن‌های آلمانی به نام تی‌تان که سپاه برای خودش و یک سری هم برای ارتش خریداری کرده بود، استفاده شود. این کمرشکن تانک‌بر بود ولی برای حمل شناور طارق، کمی کوچک بود، برای بزرگ کردن طول و عرض کفی آن در کارگاه آقای محبی توی جاده‌ی کمربندی، یک کمرشکن ساز آوردیم آن را طراحی کرد و توی این کارگاه ساخته شد. با این کمرشکن ساخته شده‌ی داخلی، توانستیم این طارق را بارگیری و به خوزستان انتقال دهیم. هنوز هم در ترابری سپاه طارق کش داریم، یعنی همان طارق‌کشی که زمان جنگ ساخته شد. الان

روی سازه های خیلی بزرگ نام گذاری می شود، ممکنه الان خیلی ها وجه تسمیه طارِق کش را ندانند. من آن موقع در مهندسی تدارکات سپاه مرکز بودم و مسئولیت پشتیبانی فنی و اجرایی را به عهده داشتم. برای عبور از جاده ی خرم آباد و تنگه فنی که آن زمان تعریض نشده بود، یک اکیپ مهندسی جلوتر از این طارِق کش در حرکت بود تا مسیر ها را اصلاح کند. بعضی تیر برق ها را برمی داشت تا طارِق بتواند عبور کند. ۱۵ روزی طول کشید تا اولین طارِق را به جبهه جنوب انتقال دادیم. قبل از عملیات و بعد از تست و آزمایش اولین طارِق در رودخانه بهمن شیر، تعدادی از این طارِق ها را به صورت قطعات و سازه های کوچک به جبهه جنوب بردیم و آنجا مونتاژ کردیم. در عملیات عبور تجهیزات سنگین از ارونند استفاده خوبی از این شناور شد.

روی طارِق، یک جرثقیل ۲ تنی نصب کرده بودیم. وقتی کنار آب قرار می گرفت قطعات دو تُنی را بلند می کرد و داخل طارِق می گذاشت، خودش بارگیری می کرد، این سازه خیلی استیبل و قوی بود. هیچ وقت ندیدم در هنگام انجام این بارگیری، اتفاقی برایش بیفتد یا قطعه ای از آن، از رده خارج شود! خیلی محکم و عالی ساخته شده بود.

طارِق شناوری بود که با آن پَرّه هایش می توانست تا حدودی در باتلاق و لجن حرکت کند. در جناحین این طارِق پَرّه های خیلی بزرگی به قطر ۵/۱ متر وجود داشت که این پَرّه ها شناور را هدایت می کردند. البته مانند هاورکرافت نبود که بتواند روی باتلاق حرکت کند. به دلیل اینکه در فاینال درایو^۱ این شناور، یک گیربکس کاهنده سرعت خیلی قوی نصب شده بود. این گیربکس کاهنده ی سرعت، آن دور و آن قدرت را اضافه می کرد و گشتاور خیلی بالایی به فاینال درایو می داد. لذا خیلی راحت شناور را می توانست با آن پَرّه ها به جلو هدایت کند و هر مانعی را از سر راه بردارد! برای دفاع از خودش در برابر هواپیماهای دشمن، یک قبضه توپ دو لول ۵/۱۴ روی کابین آن مستقر کرده بودیم. یکی از مشکلاتی که ما در عبور از ارونند داشتیم، آن موانع مختلف همچون آرماتورها و آن خورشیدی هایی بود که در بستر رودخانه ریخته شده بود. این موانع هر شناوری را می توانست از رده خارج و منهدم کند و از حیّز انتفاع بیندازد، شناور طارِق به راحتی از این موانع عبور می کرد. مأموریت بعدی طارِق، انتقال و یدک کشی شناورها بود. شناورهای مختلفی را می توانست با قدرت زیاد در ارونند یدک بکشد و جابه جا کند. در جابه جایی ۵۰۰ لوله ۵۶ اینچ برای ساخت و نصب پل ثابت (بعثت) روی ارونند هم از طارِق استفاده شد.

۱- فاینال درایو: (اسپسر چرخ)، ضمن تحمل وزن دستگاه، شوک ها و لرزش ها را دفع کرده و گشتاور لازم جهت حرکت دستگاه را فراهم می کند.

یکی از عیوب شناور طارق، سرعت پایین آن بود که حدود پنج کیلومتر در ساعت بود! سرعت بالایی نداشت ولی به دلیل اینکه گشتاور و قدرت خیلی بالایی در فاینال درایو خود داشت، می توانست هر مانعی را از سر راه بردارد! دیگر نقطه ضعف طارق، نداشتن توربین بود. دو پره ی بزرگ آن بعضی اوقات در برخورد با موانع بسیار سخت می شکست، باید تعمیر یا تعویض می شد. باید گفت طارق یک شناور مهم و کارآمد بود. واقعاً ایده آل بود! قسمت مکانیکال این شناور، خیلی حجیم بود، یعنی اوور طراحی بود، موتور این شناور یک موتور کامینز خیلی قوی بود، گیربکس و انتقال نیرو و فاینال درایو آن، یک فاینال درایو خیلی قوی بود! فاینال درایو و انتقال نیروی یک بلدوزر بزرگ را روی آن نصب کرده بودیم.

به قول مهندسین، این طارق یک شناور اوور دیزاین بود که با گشتاور خیلی بالایی کار می کرد. بدنه ای محکم داشت و قابل تعمیر بود. سیستم سوخت آن، دیزل (گازوئیل) بود! حدود ۶۰۰ لیتر گازوئیل حمل می کرد. تمام سیستم انتقال نیروی آن کاملاً هیدرولیک بود. یعنی گیربکس های معمولی نبود. یکی از حُسن های این دستگاه این بود که دنده ی خاصی نمی خورد. یک، دو، سه و... بی نهایت دنده داشت، یعنی در سرعت تا دو کیلومتر در ساعت را با یک قدرت خیلی بالایی می توانست کار کند و به صورت منحنی بود. تعویض دنده ی طارق، این طوری نبود که مثل بقیه شناورها، دنده یک، دو، سه و... داشته باشیم. کاملاً اتوماتیک بود. بی نهایت می توانست به سرعت نهایی خودش هم برسد. اپراتور قدرت مانور داشت و در هر شرایطی می توانست دنده معکوس بزند، یعنی با یک اهرمی که جوی استیک بود، خیلی راحت می توانست از دنده سنگین به دنده سبک برود! سیستم های ترمز آن هم همین طور، یعنی وقتی اپراتور روی صندلی آن می نشست، فرمان آن، دو تا جوی استیک بود. هم به آن حرکت می داد و هم به آن فرمان می داد. هم فرمان جلو می داد و هم فرمان عقب و هم می توانست فرمان بدهد که یک طرف پره با شتاب بالا کار کند.

من فکر نمی کنم که شناوری بتواند آن قدر مانور داشته باشد که در آن واحد، دو تا پره ی آن برعکس هم بچرخند! یعنی در حین تخت گاز، می توانستی در جا دنده عقب بزنی. بعد، هر محور آن هم مستقل از یکدیگر کار می کرد. یعنی دو تا محوری که نیرو را منتقل می کرد با هم ارتباط نداشتند، مستقل بودند. یعنی شما محور نیروی سمت راست را راحت می توانستی دنده جلو بزنی و محور نیروی سمت چپ را هم می توانستی دنده عقب بزنی و طارق می توانست دور خودش بچرخد! علت قدرت مانور، گیربکس آن بود.

سرعت آن کم بود ولی قدرت گندن بالایی داشت! وزن ۵۰ تن را می توانست از جا بکند یا هل دهد، به خاطر همین نیروی ۵۰ تنی، می توانست در آب و باتلاق حرکت کند. هیچ مانعی نمی توانست جلوی آن را بگیرد و آن را از کار بیندازد. خودم بارها پشت طارق نشستم، برعکس جزر حرکت می کرد و می توانست جلو برود، خیلی سخت است یک شناور در سرعت بالای جزر بتواند برعکس جریان آب حرکت کند ولی طارق به صورت موزن خیلی راحت عرض رودخانه را طی می کرد بدون آنکه خطای زیادی داشته باشد.

تمام این کارها را می توانست یک نفر اپراتور خیلی راحت با دو تا جوی استیک انجام دهد. ولی برای بارگیری، جرثقیل آن به یکی دو نفر خدمه نیاز داشت که رمپ را باز کند و عملیات بارگیری را انجام دهد. البته یک تیم از بچه های فنی هم برای پشتیبانی فنی طارق ها و هم برای کمک کردن به اپراتورها آماده بودند ولی برای هدایت و ناوبری طارق، به بیشتر از یک اپراتور نیاز نبود.

سیستم انتقال نیروی آن، هیدرواستاتیک بود ولی یک سیستم دیگر هم به موتور طارق نصب بود که سیستم هیدرولیک آن بود. یک پمپ هیدرولیک مجزا داشتیم و رمپی که در جلونصب می شد. با جک های هیدرولیک باز می شد. یعنی لازم نبود که نفر بیاید و این رمپ بزرگ را نصب کند و ببندد. اپراتور راحت از پشت کابین با همین جوی استیک هدایت می کرد. طارق یک شیر کنترل روغن مجزا داشت که فرمان هیدرولیکی صادر می شد و با لوله های هیدرولیکی که به جلورفته بود، تمام رمپ ها را به صورت هیدرولیک، بالا و پایین می کرد. یعنی فقط یک نفر اپراتور ماهر این کارها را انجام می داد. بحث بعدی، پشتیبانی فنی طارق بود. ما برای پشتیبانی فنی به تعدادی اشخاص واقعاً تخصصی نیاز داشتیم که این تیم را فراهم کرده بودیم. چون سیستم تنظیمات و تعمیرات آن خیلی پیچیده بود و آن را باید دقیق انجام می دادیم. خوشبختانه افراد خیلی ماهر و توانمندی داشتیم. در تعمیرگاه شهید مظفر سپاه که در قرارگاه کربلا بود، تکنیسین های خیلی ماهر و خلاق داشتیم! کادر سپاه و نیروهای بسیجی تمام قطعات و تعمیرات فنی طارق را توسط اکیپ های سیار در ساحل اروند دائم مستقر و آماده کرده بودند. زمانی که قسمت های حساس طارق مورد اصابت ترکش قرار می گرفت و لوله های هیدرولیک آن سوراخ می شد در جا ۲۰۰ لیتر روغن از آن خالی می شد، این لوله ها تعویض، جوشکاری و یا روغن گیری می شد و سریع عملیاتی می شدند! من ندیدم طارقی ضربه بخورد و در همان ساعت های اولیه راه نیفتد. البته قسمت های فنی و حساس طارق با کاورهایی که روی آن نصب شده بود در برابر تیرو ترکش محافظت می شد!...».

ستاد فوریت های جنگ

«راوی: قاسم کرمیار، از مهندسی رزمی سپاه

«...وزارت سپاه که تشکیل شد با پشتیبانی وزیر سپاه و تحت فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم الانبیاء (ص)، قرارگاه مهندسی صراط المستقیم برای انجام کارهای ابنیه و جاده سازی شکل گرفت و قرارگاه ستاد فوریت های جنگ هم راه اندازی شد تا نیازهای صنعتی جنگ را پیگیری و محقق نماید. همین قرارگاه بود که شناور طارق، پل خیبر و پل شهید سلیمی (فجر) را ساخت. البته پل خیبر بعد از طراحی توسط بهروز پورشریفی (مرحوم)، بخشی از آن را شهید جولایی در کارگاه های سپاه ساخت و بخشی از آن تحت مدیریت ستاد فوریت های جنگ به کارخانجات مختلف واگذار شد. مجموعه ستاد فوریت های جنگ، طراحی، مدیریت، تقسیم کار و بودجه ریزی این پروژه را انجام می داد! وقتی قرار بود پشت سرهم چند تا پروژه ی عظیم را انجام بدهیم و برای انجام آن ها محدودیت زمانی داشتیم، طبیعی بود که سپاه از امکانات موجود مملکت استفاده کند! لذا برای ساخت قطعات پل خیبری و دیگر پل ها و شناورها از دیگر وزارتخانه ها استفاده کردیم.

به بعضی کارخانجات بزرگ کشور که زیر نظر وزارت صنایع سنگین بودند، بودجه واگذار می شد و با نظارت ما قطعات را می ساختند، نه تنها پل خیبری، حتی خیلی از قطعات شناور طارق و خیلی از دیگر قطعات پروژه های صنعتی مورد نیاز جنگ از جمله همین پل های شهید سلیمی، این قطعات با کس آهنی را کارخانجات صنعتی می ساختند.

در همین ستاد فوریت های جنگ تحت مدیریت بنده، فقط ۱۸۰۰۰ متر خط تولید در بندر امام (ره) داشتیم. اولین بار در سپاه گردان های صنعتی را سازماندهی کردیم. گردان های تولید داشتیم که ساخت سازه های صنعتی را انجام می دادند. سازه های دریایی پیچیدگی خاصی دارد، مهندسی جوش و کنترل کیفیت آن در رده ی بالاست. ما حدود ۲۷۰۰ نفر مهندس و تکنیسین داوطلب بسیجی را در این مجموعه سازماندهی و بکار گرفته بودیم، سه تا گردان مستقل داشتیم، دو تاتیب داشتیم، همین پل های شهید سلیمی که در فاو نصب شد و یکی از شاهکارهای مهندسی جنگ بود، توسط تیپ تولید، ساخته شد، این پل شناور ظرف مدت ۱۴ دقیقه در ارونند باز و بسته می شد، در همین کارگاه، سطحه های ۱۳۰ را می ساختیم. سطحه هایی که توپ های ۱۳۰ میلی متری بر روی پایه هایی مستقر می شد و در باتلاق و هور کار می کرد. در این کارگاه نمی بُر ساختیم.

یک گردان دریایی داشتیم که کار اینها فقط نصب تجهیزات دریایی، پل و اسکله بود! برای این ۲۷۰۰ مهندس و تکنیسین، یک قسمت تحقیقات داشتیم. قسمت تحقیقات و کتابخانه ی ما در بندر امام (ره) در ساختمان اچ ال آن بود. فقط ۶۰ نفر مهندس عالی رتبه کار طراحی ساخت را انجام می دادند! ۳۰ پروژه ی تحقیقاتی داشتیم! یکی از پروژه های ما در بندر امام (ره)، بویه های دریایی بود.



مرتضی صفار

آن زمان ما در ایران در بحث بویه و فانوس دریایی مشکل داشتیم. فانوس دریایی را باید از کشورهای خارجی وارد می کردیم، چون در آبراه های شمال غرب خلیج فارس از بندر امام (ره) تا خرمشهر و آبادان فانوس دریایی نداشتیم، فانوس های دریایی طراحی شده بود. برادران ما در منطقه ۳ نیروی دریایی سپاه که آن موقع فرمانده نیروی دریایی برادر مرتضی صفار بودند، در این زمینه سفارش هایی داشتند. سرپل ها و قطعات اسکله های سواحل آنها را ستاد فوریت های جنگ می ساخت.

یکی از کارهایی که به درخواست نیروی دریایی سپاه در فاو انجام دادیم، این بود که چون در آبراه خور عبدالله مُشرف به جزیره بویان کویت بود. برای پهلوگیری شناورها و بازگیری و تخلیه بار در آنجا مشکل داشتیم. در آنجا یک اسکله زدیم، اسکله سازی یک تخصص خاص خود را دارد. باید شمع کوبی شود. سازه های خیلی بزرگی نصب شود. در دید و تیر نیروهای عراقی بودیم. یعنی با چشم غیرمسلح می توانستیم همدیگر را در ساحل جزیره بویان ببینیم، چون متأسفانه بعد از سقوط فاو، کشور کویت جزیره بویان خود را در اختیار ارتش عراق گذاشت و آنها از ساحل بویان نیروهای ما را در فاو زیر نظر داشتند و ما را رصد می کردند. از آنجا ما را می زدند.

همین پل شهید سلیمی را که در اروند زده بودیم، قطعات این پل و اسکله را آوردیم در طول حدود ۳۰۰-۲۰۰ متر، یک اسکله ی شناور در خلیج فارس (خور عبدالله) ساختیم. برای استقرار این اسکله، شمع کوب های خیلی بزرگی را فراهم کردیم. چون طوفان های بزرگی در خلیج فارس انجام می شد و این سطوح های ۵ تنی ما را چند صد متر در ساحل پرت می کرد! شمع کوبی که در اختیار داشتیم مارک میتسویشی بود که اینها از رده خارج بودند. خودمان در بندر امام (ره) آنها را بازسازی کردیم. با این شمع کوب ها و با جرثقیل های بزرگی که در دید عراقی ها بود، می بایست این پایه ها را در ساحل، حداقل ۳۵ متر در عمق گِل ولای می کوبیدیم تا به جای سفت برسد و ایستایی داشته باشد. بعد ۱۲ متر

این شمع‌ها از سطح آب بیرون باشد. در هر صورت احداث این اسکله‌ی شناور در خور عبدالله، یکی از پروژه‌های سنگین و خیلی مهم بود.

یک معاون عملیاتی داشتم به نام مهندس متوسل الحق، او آدمی نترس، متعهد، باتقوا و نستوه بود، اهل «انار یزد» بود. غروب یکی از روزها که در خور عبدالله مشغول نصب این اسکله بودند، با من که در بندر امام (ره) مستقر بودم، تماس گرفت و گفت: بچه‌هایی که روی این سطح‌ها کار می‌کنند برای کار تا گردن داخل آب هستند. اینجا خیلی کوسه دارد و بچه‌ها را زخمی می‌کنند. برای فراری دادن کوسه‌ها یک نفر روی اسکله هرچند گاهی به سمت آب شلیک می‌کند ولی فایده ندارد! با این وضعیت چه کار کنیم؟! من جوابی نداشتم که به ایشون بدم لذا به شوخی به او گفتم: می‌تونی یکی از این کوسه‌ها را برای من بیاری که ببینم چه شکلی است، از حرف من خیلی خوشش نیامد! سریع تلفن را قطع کرد.

حدود ساعت ۵ صبح برای ادای نماز صبح که بلند شدم، یک جسم بسته‌بندی شده داخل اتاقم دیدم؟! مثل آدمی که خودش را دور یک پتوپیچانده! یک کاغذ نوشته روی آن گذاشته بودند. نوشته شده بود: «تقدیم به شما» آرام آرام پتورا از دور آن باز کردم، ابتدا فکر کردم جنازه یک انسانه! ولی وقتی خوب پتورا کنار زدم نگاهم افتاد به یک کوسه ۱/۵ متری!

متوجه شدم که شوخی من عملی شده! هر چه نگاه کردم، دیدم جای هیچ گلوله‌ای روی این کوسه نیست! بعد که پرس و جو کردم، متوجه شدم آقای مهندس متوسل الحق به نیروهایش گفته بوده: ظاهراً آقای کرمیار فکر می‌کنه ما از کوسه می‌ترسیم. باید یک کوسه را زنده بگیرید و سالم خدمت ایشان بفرستیم. باید جواب ایشان را بدهیم. بالاخره با این شرایط و مشکلات اسکله را در آبراه خور عبدالله برپا کردیم!...» .



بیمارستانی مجهز در دل میدان نبرد (فاو)

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«... هفته دوم عملیات والفجر ۸ بود که من مأموریت پیدا کردم برای مکان یابی احداث یک بیمارستان در داخل شهر فاو عراق، گشتی در آن منطقه بزنم. به علت فاصله زیاد میدان رزم تا یک بیمارستان مجهز برای انتقال و درمان مجروحین، قرار شده بود برای اولین بار در جنگ، یک بیمارستان مجهز برای انجام امور جراحی مورد نیاز یک رزمنده مجروح در نزدیک ترین فاصله ممکن به میدان نبرد ساخته شود.

با یکی دو نفر از هم رزمان رفتیم تا مکان را شناسایی و بررسی کنیم. داخل نخلستان ها و نزدیک به ساحل اروند از سمت عراق، همان سمتی که قرارگاه عملیاتی کربلا مستقر بود، بعد از پل فاو به طرف ام القصر، طرح بیمارستان را مکان یابی کردیم.

بعد از مکان یابی می بایست خاکش را تثبیت می کردیم. زمین حالت باتلاقی داشت. مسلماً برای احداث یک بیمارستان مستحکم و بزرگ، زیرسازی عادی جواب نمی داد. باید مصالح به آنجا منتقل می کردیم. قبل از انتقال قطعات بُنی بیمارستانی، می بایست زیرسازی آن را آماده کنیم. انتقال مصالح برای زیرسازی هم از داخل ایران به آنجا، آن زمان در اولویت نبود! چون پل ارتباطی ثابتی نداشتیم و عملیات انتقال با همین سطوحه های خُضری امکان پذیر بود که خیلی از تجهیزات نظامی و مهمات برای تثبیت خطوط مقدم جنگ در اولویت بودند. حسابی سرشان شلوغ بود و حالا حالاها نوبت ما نمی شد.

زمان را هم نمی بایست از دست می دادیم. مصالح و شن و ماسه هم داخل فاو وجود نداشت. رفتیم داخل شهر فاو گشتی زدیم تا ببینیم جایی، دپویی، شنی، ماسه ای پیدا می کنیم و یا جاده ای را می توانیم تخریب کنیم و شن و ماسه اش را برداریم. خب، جاده های موجود همه قابل استفاده بودند. با یک دستگاه لودر رفتیم سراغ اماکن متروکه شهر. با تخریب آنها مقداری آجر و سیمان و بلوک جمع کردیم و با کمپرسی به محل احداث بیمارستان مورد نظر انتقال دادیم، ولی هرچه خاک می ریختیم

در آن زمین باتلاقی فرومی‌رفت! برای مدت کوتاهی که لودر روی خاک‌ها تردد می‌کرد هیچ اثری از خاک نمی‌ماند. انگار باتلاقش عمیق بود و مدام می‌رفت پایین! برای زیرسازی دیگر کار به غلتک نمی‌کشید چون لودر هم که روی مصالح تردد می‌کرد همه‌ی خاک توی باتلاق فرومی‌رفت. هرروز آتش دشمن نیز روی این منطقه بیشتر می‌شد. مخصوصاً هواپیماهای دشمن یکسره این نقطه را که با خط مقدم کمتر از ۱۰ کیلومتر فاصله داشت، بمباران می‌کردند.

تقریباً اواخر هفته دوم عملیات، توانستیم با کمک بچه‌های مهندسی جهاد چند دستگاه کمپرسی را با شناورهای خضری انتقال بدهیم. هم‌زمان قطعات بتنی نیز حمل شد، همان باکس‌های بتنی که وزارت مسکن ساخته بود، قبلاً هم برای ساخت بیمارستان امام سجاده (ع) سمت چوئیده از آنها استفاده شده بود.

بعد از انتقال شاید ۳۰۰-۲۰۰ کمپرسی شن و ماسه در آنجا که با سختی‌های زیادی انجام گرفت، توانستیم یک تحکیم نسبی برای زیرسازی ایجاد کنیم. بعد از نصب پل فجری روی اروند، موفق شدیم با کمپرسی قطعات بتنی بیمارستان را انتقال بدهیم... برای مقاوم سازی بیمارستان در برابر بمب‌ها و موشک‌های دشمن، دوسه لایه، دال انفجاری روی باکس‌ها گذاشتیم، یعنی یک تا دو متر خاک که می‌ریختیم بعد دال می‌گذاشتیم، دوباره دومتر خاک، دوباره یک دال، به‌طوری‌که وقتی پزشکان آمدند آنجا، همه تعجب و تحسین کردند! البته بعداً یک مشکلی هم پیش آمد. بعد از اتمام کار، به‌خاطر وزن سنگین قطعات بتنی ساختمان بیمارستان، از وسط بیمارستان در نقطه‌ای



چشمه‌ی آب زد بیرون! شاید توی بحث زه‌کشی خوب دقت نکرده بودیم، مجبور شدیم با ایجاد یک کانال این آب را تخلیه می‌کردیم.

با احداث این بیمارستان مستحکم و مجهز با داشتن اتاق‌های مختلف برای عمل جراحی، ضمن رسیدگی سریع به مجروحین میدان جنگ، از لحاظ روحی و روانی تأثیر بسیار بالایی در تثبیت مواضع رزمندگان و مقاومت و پایداری آنها داشت. این بیمارستان به نام مبارک حضرت فاطمه الزهرا (س) مزین شد!...»

مهندسی در پایان جنگ

«راوی: قاسم کریمیار، از مهندسی رزمی سپاه

«...زمانی که ارتش عراق به فاو حمله کرد تا این شهر را بعد از ۲۶ ماه از ما پس بگیرد، اتفاقاتی افتاد که من در اینجا با یک خاطره شروع می‌کنم: مهندس متوسل‌الحق یکی از مهندس‌های خوب پاسدار ما بود، ایشان اهل «انار» یزد و معاون عملیاتی بنده بود. همیشه با لهجه‌ی شیرین یزدی صحبت می‌کرد. خیلی فعال و خستگی ناپذیر بود. واقعاً از لحاظ علمی و از لحاظ تقوا به ایشان غبطه می‌خوردم.

اواخر فروردین ۱۳۶۷ زمانی که ارتش عراق برای بازپس‌گیری شهر فاو با حملات شیمیایی به مواضع بچه‌های ما حمله کرد، به ما خبر دادند اوضاع فاو خیلی خراب است! ۱۰۰۰ دستگاه تانک با هجوم به فاو، خط اول دفاعی نیروهای ما را گرفته و یکی یکی خطوط دفاعی ما را می‌گیرد! خبر رسید حدود ۱۵۰ نفر از نیروهای تحت امر ما زخمی و شیمیایی شده‌اند. باید برگردند عقب و آنجا را تخلیه کنند! مأموریتی که آن موقع به تیپ ما دادند، گفتند: پدافند بندر امام (ره) را در فاو مستقر کنید. دو پد پدافندی مُشرف به جزیره بوبیان را باید کنار خور عبدالله می‌زدیم.

مهندس متوسل‌الحق مأموریت پیدا کرد سری به آنجا بزند و اطلاعاتی بیاورد تا قرارگاه را بسیج کنم و خودم هم برای استقرار حرکت کنم. ایشان آماده حرکت به سوی فاو شد که یکی از همکاران و از همشهری‌های یزدی مهندس متوسل‌الحق از راه رسید و به من گفت: «آقای کریمیار! خانم آقای متوسل‌الحق در بیمارستان و در آستانه‌ی مرگ است! به او می‌گوییم برو سری به خانواده‌ات بزن، توجهی نمی‌کند...»

گفتم: مسئله چیست؟

گفت: قراره خداوند فرزندی به مهندس عنایت کنه، ولی حال خانمش خیلی وخیم است. از خانه زنگ زده‌اند که خودت را برسان، ولی ایشان حاضر نیست چند روز بره مرخصی!

آقای متوسل‌الحق را صدا زدم و گفتم: آقای متوسل! شما با ماشین سریع برو و برگرد! من جای شما امور را پیگیری می‌کنم، نگران کار نباش! فقط، هر موضوعی باید پیگیری کنی به من منتقل کن.

من به جای شما می‌رم فاو!

گفت: من نمی‌رم یزد!

گفتم: من به تودستور می‌دم، اگه تا نیم‌ساعت دیگه من شما را اینجا ببینم، توییخ می‌شی! دوباره ایشان برای توجیه کردن من گفت: پدر و مادر و خواهران خودم و خانمم آنجا هستند دیگه نیازی به من نیست.

خیلی اصرار داشت که اجازه بدم فعلاً بره فاو و چند روز دیگه بره مرخصی. ولی وقتی سماجت مرا دید، دیگر نتوانست جلوی من بایسته و از اتاق رفت بیرون ولی بعد از ۲۰ دقیقه‌ای برگشت! گفتم: چرا هنوز نرفته‌ای؟! خیلی ناراحت شدم و به او تشری زدم که تو حتماً باید بری مرخصی! یک دفعه دیدم این مرد بزرگ زد زیر گریه!

کمی صبر کردم تا گریه‌اش تمام شد، گفتم: حالا گریه‌ات را کردی؟ آماده شو که بری خونه! ولی این بار با یک قاطعیتی رو کرد به من و گفت: ۵۰۰ نفر از بچه‌های ما در فاو دارند قتل عام می‌شن، توبه من می‌گی که خانمت دارد می‌میره؟! (گریه می‌کند) این‌ها بچه‌های من هستند که در فاو دارند تکه‌پاره می‌شن! من اینها را رها کنم و برم به خانمم برسم؟! تو اجازه می‌دی این کار را بکنم؟ من مسئول عملیات شما هستم. مسائلی را می‌دانم که هیچ‌کس نمی‌داند و نمی‌توانم به تو منتقل کنم. باید خودم باشم.

من ماندم که به او چه بگویم! گفتم: آقای متوسل، من چه کار کنم؟ بعد از کمی صحبت از او قول گرفتم که بره فاو و معاون خودش و مسئول تیپ را توجیه کنه و سریع برگرده! او آدم فوق‌العاده با فضیلتی بود. قلبی سلیم داشت و خیلی اهل شعر و ادب بود.

از زمانی که وارد فاو شد مدام با او در ارتباط بودم تا برگرده. متوجه شدم که بچه‌ها را نسبت به وظائفی که به عهده‌شان بود توجیه می‌کنه. شرایط شهر فاو هر لحظه خطرناک‌تر می‌شد و من بیشتر نگران می‌شدم تا اینکه به یک‌باره از طریق بی‌سیم خبر رسید که مهندس متوسل‌الحق در مسیر برگشت به شهادت رسید! (گریه می‌کند)

سریع خودم را رساندم به فاو، طبق آدرس بچه‌ها رفتم بالای سراو، دیدم همین‌طور که پشت فرمان ماشین بوده با بمباران شیمیایی سیانور درجا شهید و روی درب توپوتا آویزان شده! کسی هم او را بیرون نیاورده بود. هنوز ماسک برده‌انش بود. در حال خفگی چنگ زده بود و گلوی خود را هم با ناخن‌هایش گنده بود تا ماسک را در بیاورد ولی همان‌جا خفه شده بود و سیانور او را به شهادت رسانده بود! صحنه‌ی سخت و دردناکی بود. جنازه او را داخل ماشینش گذاشتیم و او را به قرارگاه خودمان بردیم. آنجا بود که متوجه شدم خیلی از نیروهایمان شهید شده‌اند و حدود ۱۶۰-۱۵۰ نفر هم مجروح داریم.

به قرارگاه آمدم تا با فرماندهی مهندسی قرارگاه، آقای مجید برزمهری مشورت کنم. ایشان گفتند: فعلاً حوزه‌های پدافندی ما در قسمت بویان خیلی آسیب پذیر است.

گفتم: خب، ما این کار را انجام می‌دیم ولی من دوسه تا مأموریت دیگه هم دارم. آمدم پیش نیروهای خودمان، وقت نماز مغرب وعشاء شد. بچه‌ها خیلی دلگیر بودند. خیلی از دوستان شان مظلومانه شهید شده بودند. برای نماز ایستادم، بچه‌ها هم به من اقتدا کردند.

بعد از نماز مأموریت جدید را به بچه‌ها گفتم: ما باید ۲۴ تا ۴۸ ساعت در اینجا بمانیم، پل ۵۷ روی ارونند را باید تخریب کنیم چون ارتش عراق نزدیک آنجا شده. فقط یک راه مانده که آن هم پل بعثت است. شاید پل بعثت را هم بزنند و شما در محاصره بمانید. لذا هر کس داوطلب ماندن در اینجا هست باید بداند که هیچ ضمانتی برای حفظ جان‌ش نیست! ما باید آخرین نفراتی باشیم که در فاو می‌مانیم. همه را تخلیه می‌کنیم و بعد خودمان می‌ریم عقب! چون ما کار مهندسی می‌کنیم، خدا شاهد است یک نفر از پرسنل من حاضر نشد که برگرد عقب! (گریه می‌کند)، در جمع ما بسیجی، سرباز و پاسدار بودند.

ابتدا پل ۵۷ که ظرف ۷-۶ ماه برای نصب آن زحمت کشیده بودیم، خودم آن را تخریب کردم! گروهی را که فرستاده بودم جلو، دو تا خاکریز را که زدند، با عراقی‌ها جنگ تن به تن می‌کردند، تعداد زیادی از نیروهایم آنجا شهید شدند و جسد آنها هم دیگر پیدا نشد، یکی از آنها هم پسر خواهر خودم بود. آنجا ماشین لندکروز مرا زدند ولی خودم داخل ماشین نبودم، دوباره آمدم سمت بویان تا در ایجاد پدها کمک کنم. کاتیوشای دشمن ۴۰ تا ۴۰ تا شلیک می‌کردند! دوبار خاک فاورا زیرورو کردند. بالاخره آن پدهای مهندسی را زدیم که از سمت بویان نیایند نیروهای ما را قیچی کنند.

خودم پشت بلدوزر نشستم و با بچه‌ها تعدادی پدهای مثلثی جلوی آب زدیم و چند تا تیربارچی گماردیم. خیلی خسته شده بودیم، ظاهراً از طریق آواکس عراقی‌ها را فرماندهی می‌کنند و تمام اطلاعات را می‌دهند. مقابل ما ۱۰۰ تا تانک بود! فشنگ تیربار ما و گلوله آرپی جی ما تقریباً تمام شده بود. خمپاره ۶۰ ما هم تقریباً تمام شده بود و بچه‌ها با اسلحه سبک کِلاش و گوشت و پوستشان می‌جنگیدند.

کم کم فاو از نیروهای خودی تخلیه می‌شد. فردا نزدیک ظهر آمدم کنار پل بعثت. دیدم هواپیماهای عراقی پل بعثت را بمباران کرده‌اند! مهندسی سپاه و مهندسی جهاد هم از فاو خارج شده بودند. گروه‌های پراکنده در گوشه و کنار فاو و در سواحل ارونند باقی مانده بودند. عده‌ای معجروح

منتظر کمک بودند، چون دو نقطه از پل بعثت را زده بودند و آب از روی پل جریان پیدا کرده بود، دیگر عبور امکان پذیر نبود، یک لودر کوماتسو دیلیو ۹۰ از جهاد آنجا رها شده بود. یک جلیقه‌ی نجات پوشیدیم. فقط ۵-۴ نفر از نیروهای خودم اطرافم بودند. خودم پشت لودر نشستم و با توکل به خدا یکسری لوله که آنجا افتاده بود، آوردم و روی محل انفجار پل ریختم و مقداری آسفالت خراب جاده را کندم و ریختم روی لوله‌ها تا بقیه نیروها بتوانند عبور کنند و خودشان را از محاصره نجات دهند، ولی از سمت جزیره بوبیان، هواپیماهای عراقی در تیم‌های چندین فروندی یکسره اطراف پل را بمباران می‌کردند، خیلی از بمب‌های آنها داخل آب می‌افتاد، با هر شیرجه‌ی هواپیمای عراقی، من هم از روی لودر خودم را پایین می‌انداختم.

چندین بار این حرکت ادامه پیدا کرد تا اینکه یک بار که شاهد شیرجه هواپیمای عراقی به سمت پل بودم، شلیک هواپیما را دیدم! من که روی صندلی لودر مشغول کار بودم، به یک باره خودم را توی آسمان دیدم!؟ انگار توی آسمان بودم، ترکشی به گلولیم خورد و رفت داخل حلقم! آتش راکت صورت و موهایم را سوزاند! و یک ترکش هم به پشت پایم خورد و سیاتیک پایم را پاره کرد، کنار پل بعثت در ساحل اروند (سمت عراق) با سینه به زمین خوردم، دیگر چیزی متوجه نشدم ولی عده‌ای می‌گویند لودر چپ شد و افتاد داخل آب!

وقتی زمین خوردم، خواستم از جایم تکان بخورم. دیدم پایم تکان نمی‌خورد! از گلولیم خون می‌پاشید، همین‌طور که روی زمین افتاده بودم دوباره دیدم چند فروند هواپیما بمب خوشه‌ای می‌ریزند. در همین حال که سرم روی خاک بود، شیطان به سراغم آمد و تشویشی به جانم انداخت! آن موقع پسر چهار ساله‌ای داشتم، پسر را جلوی چشمانم آورد! خدا شاهد است مثل این بود که دارم او را می‌بینم. مقابل چشمانم بازی می‌کرد! بعد، خانمم را جلوی چشمانم آورد. آن موقع زن و بچه‌ام در اهواز بودند. ماهی یک دفعه هم فرصت نمی‌کردم اینها را ببینم، یک تشویش عجیبی به من دست داده بود! توی این حال و هوا بودم که انگار یکی به من گفت: ذکر لاله‌الا الله را بگو!

شروع کردم به گفتن این ذکر. دیدم همه چیز فرار کرد! گفتم: خدایا! تو فاطر السماوات والارض هستی! همه چیز مال تو است، چرا من نگران خانواده شدم؟! کم‌کم یک حالت خاصی به من دست داد، صورتم روی زمین بود. یکی از دوستان به نام آقای صفایی که در قید حیات هستند، زیر بغلم را گرفت تا از زمین بلندم کند. چون خون زیادی از گلولیم می‌رفت و از زیر لباس فرمم سرازیر شده بود، همه فکر می‌کردند سینه و قلبم ترکش خورده! دیگر خیلی متوجه نشدم که چه اتفاقاتی اطرافم

می‌افتد، حس کردم عده‌ای از بچه‌ها دست و پایم را گرفته‌اند و مرا از آب رد می‌کنند. آن موقع پل ترمیم و تا حدودی قابل عبور شده بود.

مرا که این طرف اروند آوردند داخل یک تویوتا لندکروز به صورت خوابانده‌اند. من دیگر بیهوش شدم. مرا در بیمارستان صحرایی بستری کردند. مسئول بهداری جنوب، آقای اسدپور، برادر یکی از معاونین من بود. ایشان مرا در میان افراد نقاهتی که می‌بیند، می‌شناسد. تصمیم می‌گیرد مرا سریع با بالگرد به عقب منتقل نماید. بالگرد را می‌زنند. بعد مرا داخل یک آمبولانس اتوبوسی می‌گذارند ولی ایشان مرا از اتوبوس خارج می‌کند تا با یک لندکروز سریع به عقب منتقل کنند. ظاهراً اتوبوس هم که کمی از آنجا دور می‌شود، آن را می‌زنند و همه مجروحین را قتل عام می‌کنند.

مرا با لندکروز به نقاهتگاه گلف اهواز منتقل کردند. آنجا به هوش آمدم. خبر شهادت مرا به تهران داده بودند! در تهران دنبال جنازه من می‌گشتند! بعد از ۴۸ ساعت متوجه می‌شوند من زنده هستم. از آنجا با مهندس جمشید سرداری تماس گرفتم و خبر دادم. ایشان مرا از آن نقاهتگاه به بیمارستان شرکت نفت برد و جان مرا نجات داد! من در حال مرگ بودم. باین حال تا سال‌ها بدنم از کار افتاده بود که بعد از سال‌ها عنایت خداوند و شهدا نجاتم داد!...».



■ مسجد شهر فاو عراق



عملیات کربلای چهار

عملیات کربلای چهار در جزیره ی اُم الرصاص اوندروود در منطقه جنوب غرب خرمشهر به منظور تهدید بصره در ساعت ۲۲ تاریخ ۱۳۶۵/۱۰/۳ با رمز محمد رسول الله (ص) آغاز شد. به علت کشف عملیات قبل از اجرا از سوی دشمن، با مشکلات زیادی در عبور از اوندروود مواجه شدیم. براین اساس با آمادگی صد در صد و ایستادگی و آتش سنگین همه جانبه ی دشمن، حرکت و پیشروی رزمندگان ما متوقف و بعد از ۲۰ ساعت مجبور به عقب نشینی شدیم.





نبود اصل غافلگیری در عملیات کربلای چهار

راوی: مجید برزمهری، از مهندسی سپاه

«...تقریباً مهر ۱۳۶۵ یعنی سه ماه قبل از عملیات کربلای چهار، ما به عنوان مسئول مهندسی قرارگاه نجف در منطقه‌ی خرمشهر مستقر شدیم. خط حد مأموریت قرارگاه نجف از دوراهی بهمن شیر بود تا بعد از جزیره أم الرصاص. به نظر بنده برای این عملیات، اقداماتی که با عنوان اختفا و پوشش قبل از عملیات انجام دادیم و اکثر این اقدامات را لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع) انجام داد، خیلی اشتباه بود.

برخلاف عملیات قبلی (والفجر ۸) که صد درصد با رعایت استتار و اختفا انجام دادیم، تمام کارهای مهندسی ما در رابطه با عملیات کربلای ۴ واقعاً ضداختفاء و ضداستتار بود! چون خاکریزهای دوجداره‌ی بلندی را که دو طرف جاده از گمرک تا ورودی خرمشهر زدیم با چندین تپه‌ی بلند که حدود ۱۰ متر ارتفاع داشت! اگر اشتباه نکنم، همین آقای رضا شیخ بابایی، چندین تابلوی بلند از ایستگاه حسینیّه تا فلکه‌ی اول خرمشهر (میدان مقاومت فعلی) به منظور کور کردن دید مستقیم رازیت دشمن برپا کرده بود. ظاهراً این صحنه به هر کسی می‌فهماند که قراره در این منطقه، عملیاتی انجام بگیره. دشمن هم با یک عکس هوایی متوجه خیلی از چیزها شده بود.

یادم هست در هر جلسه‌ی مهندسی که در قرارگاه نجف تشکیل می‌شد، یک دستورالعمل جدیدی صادر می‌شد که در فلان نقطه برویم و یک خاکریز بزنیم! یادش بخیر شهید حسن آزادی مسئول عملیات قرارگاه نجف بود. مدام یک تیم از عملیات، یک تیم از اطلاعات و یک تیم از مهندسی از منطقه عمومی خرمشهر بازدید می‌کردیم. در هر بازدیدی دستور ایجاد یک خاکریز و یا یک تپه را می‌دادند، ایجاد خاکریزهای دو جداره دو طرف جاده ورودی خرمشهر به ارتفاع ۳ متر که هیچ‌گونه ترددی را مشخص نمی‌کرد، با این کارها یک عملیات ضد رازیت را انجام می‌دادیم، در حالی که خودش موجب کشف عملیات می‌شد.

سه هفته قبل از شروع عملیات کربلای چهار در جزایر اروند، خرمشهر از سوی هواپیماهای عراقی

به شدت بمباران شد. دشمن با این حرکت به همه فهماند که از وقوع یک عملیات در این منطقه هوشیار شده و زمزمه لُورفتن عملیات در بین فرماندهان پخش شد.

با همه این مسائل، مهندسی با توجه به تجربیات عملیات والفجر ۸ در فاو و عبور از اروند، تمام یگان‌های خود را به پل خضر مجهز کرد. یکسری لندینگ کرافت نیز تجهیز کردیم که به سرعت بتوانیم تجهیزات سنگین مهندسی را از اروند عبور دهیم. تمام این موارد در مهندسی سازماندهی و صد درصد آمادگی لازم ایجاد و مانورهای آمادگی برای عملیات در منطقه فاو تمرین شده بود. ولی چون موفق به استفاده از اصل غافلگیری نشدیم و دشمن کاملاً هوشیار شده بود و منتظر عملیات ما بود و آمادگی کامل برای رویارویی با ما را داشت.

همین وضعیت باعث شد که قبل از حرکت نیروهای خط شکن، دشمن منطقه را زیر آتش شدید قرار داد و به رغم شکستن خطوط اولیه دشمن در جزیره ام الرصاص، اجازه تثبیت مواضع و ادامه پیشروی را نداد. در نهایت فردای آن روز مجبور به عقب نشینی شدیم^۱...».



تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) در عملیات کربلای چهار
راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...مأموریت تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) در عملیات کربلای ۴، عبور از خط لشکرهای ۳۱ عاشورا، ۱۴ امام حسین (ع) و لشکر ۸ نجف بود. محل استقرار ما در اسکله‌ی خرمشهر کنار نهر عریض بود. آمادگی‌های لازم برای این مأموریت پیش‌بینی شده بود. پنج گردان نیرو یک شب قبل از شروع عملیات، حوالی نهر عریض مستقر شدند تا به محض اینکه خط دفاعی دشمن شکسته شد و لشکرهای مذکور خودشان را به جاده آسفالت فاو- بصره رسانند، بچه‌های تیپ ما با قایق خودشان را به ساحل دور برسانند و تازه نفس عملیات را ادامه دهند.

حدود سه چهار ماه قبل از آغاز عملیات، فعالیت‌های مهندسی رزمی را برای استقرار گردان‌های پیاده در منطقه‌ی خرمشهر شروع کردیم. برای مهیا کردن محل استقرار گردان‌ها، تعدادی از خانه‌های متروکه‌ی خرمشهر را انتخاب و سقف خانه‌ها را دو پوششی کردیم. به منظور رعایت پوشش و اختفاء



در همان خانه‌های متروکه، سنگرهای اجتماعی احداث و تعدادی از سوله‌های پنج ضلعی را هم در نخلستان‌ها برپا کردیم. عمدتاً شب‌ها به دور از دید هوایی دشمن کار می‌کردیم. داخل نخلستان‌ها اورژانس برپا کردیم. برای انتقال نیروهای تیپ، حدود ۱۰ اسکله برای نصب در نهر عریض پیش‌بینی کردیم. اسکله‌ها می‌بایست

ابتدای صبح عملیات فعال شوند. نباید قبل از عملیات، اسکله‌ها در دید هوایی دشمن قرار گیرند! به همین دلیل نیازمان را تا قبل از شروع عملیات با اسکله‌های سیار و نخل‌ها تأمین می‌کردیم.

نهر عرایض با عرض حدود ۵۰ متریکی از محورهای اصلی حرکت قایق‌های چند لشکرو تپ در نظر گرفته شده بود. تعداد قایق‌ها و تردها زیاد بود. قبل از عملیات، لشکرها برای دپوی قایق‌هایشان مشکل فضا داشتند! ما با بیل مکانیکی شبانه مکان‌هایی را لای نخل‌ها گندیم و قایق‌ها را استتار کردیم تا دشمن از طریق عکس‌های ماهواره‌ای و هوایی نسبت به فعالیت‌های ما حساس نشود. غافل از اینکه دشمن کاملاً از همه چیز ما باخبر شده بود، حتی برای خود ما سؤال بود که با این حجم کار مهندسی، چطور دشمن عکس‌العمل خاصی نشان نمی‌دهد! در اصل به جای اینکه ما دشمن را فریب بدهیم، دشمن با سکوتش ما را فریب داده بود! فقط هراز چند گاهی یک خمپاره می‌زد تا فضا را عادی جلوه دهد.

حتی اوایل تصورمان این بود که اینجا محور تک اصلی نیست و ما به عنوان عملیات ایزدایی



و فریب وارد عمل می‌شویم ولی وقتی دیدیم لشکرهای عمده‌ی سپاه، همچون لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، ۸ نجف و ۳۱ عاشورا در منطقه حضور دارند باور کردیم که أم‌الرصاص محور تک اصلی عملیات است.

هرچه به زمان شروع عملیات نزدیک

می‌شدیم، منطقه حساس تر و شکننده‌تر نشان می‌داد، تا اینکه یک روز مانده به آغاز عملیات، یعنی زمانی که گردان‌های خط‌شکن در خرمشهر مستقر شده بودند و خود را برای شروع عملیات آماده می‌کردند، دشمن از سلاح شیمیایی استفاده کرد. گروهی از نیروها در معرض تهدید و آسیب قرار گرفتند. بلافاصله در بی‌سیم‌ها گفته شد؛ نیروها سریعاً خرمشهر را تخلیه و در شعاع ۴۰-۳۰ کیلومتری خرمشهر مستقر شوند! هواپیماهای عراقی و بارش انواع گلوله‌های خمپاره و توپخانه، خرمشهر را برای ماندن کاملاً ناامن کرده بود! خرمشهر لانه‌زنبور شده بود. تپ ما نیروهایش را از خرمشهر خالی کرد. بالاخره عملیاتی با نام کربلای ۴ در یک حالت برزخی حدود ساعت ۱۰ شب سوم دی ماه ۱۳۶۵ در جزیره ام‌الرصاص اروندرود در منطقه خرمشهر شروع شد. هم‌زمان ما اسکله‌های شناور خود را نصب کردیم. یکی دو اسکله‌ی خاکی هم با خاکریزی توسط کمپرسی‌ها ایجاد کردیم. تعدادی قطعات پل هم پیش‌بینی کرده بودیم تا بر روی اروندرود مقابل جزیره ام‌الرصاص نصب کنیم. عراقی‌ها هم یک پل

دوبه‌ای در پشت جزیره ام‌الرصاص داشتند که ما برای استفاده از آن پل هم برنامه داشتیم. تقریباً ساعت ۵ صبح روز چهارم دی ماه بود که به ما گفتند: آماده‌ی عبور باشید. گفتیم: حالا چرا؟! گفتند: خط دفاعی دشمن ناقص شکسته، دشمن مقاومت می‌کند.

قبل از روشنایی صبح، درحالی‌که هنوز دشمن در ساحل جزیره‌ی ام‌الرصاص مقاومت می‌کرد به همراه دو نفر از فرمانده‌ی گردان‌های پیاده سوار بر قایق شدیم و از داخل نهر عرایض به سمت اروند و جزیره به راه افتادیم.

حجم آتش دشمن در نهر عرایض آن قدر شدید بود که احتمال نمی‌دادم از عرایض تا ورودی اروند سالم برسیم! فاصله اسکله ما تا ورودی اروند حدود یک کیلومتر بود! تراکم و ترافیک تردد قایق‌ها در عرض کم نهر عرایض باعث شده بود که هرچند گاهی دو قایق با هم تصادف می‌کردند و تلفاتی هم به بار می‌آوردند!



این فاصله ۸۰۰ متری تا ورودی اروند حدود نیم ساعت تا ۴۵ دقیقه طول کشید، به محض ورود قایق ما به اروند، یک توپ چهارلول ضد هوایی از داخل جزیره ام‌الرصاص روی دهانه ورودی نهر عرایض به اروند قفل شده بود، سکان‌دار قایق

به محض ورود به اروند تخت گاز زیر گبار دشمن به سمت جزیره حرکت کرد. هنوز چند متر وارد اروند نشده بودیم که دوتا قایق کناری ما را زدند، نیروها همه داخل آب افتادند! هیچ فرصتی برای توقف و کمک به این قایق‌ها نبود. چراکه خودمان هم مثل آنها با رگبار این چهارلول عراقی کشته و مجروح می‌شدیم. نمی‌دانم چگونه و چه وقت به ساحل جزیره رسیدیم؟! سریع پیاده شدیم. وارد جزیره که شدیم انبوهی از رزمندگان مجروح در هر گوشه و کناری افتاده بودند.

کمتر از یک ساعت داخل جزیره بودیم. بعد از بررسی منطقه تصمیم گرفتیم به مقر خودمان برگردیم

تا نیروها را آماده مأموریت مهندسی خودمان کنیم ولی آتش هواپیماهای دشمن و دیگر آتش‌های منحنی‌زن دشمن امان حرکت نمی‌دادند! هر قایقی از جزیره جدا می‌شد مورد اصابت قرار می‌گرفت! همچنان این توپ چهارلول ضد هوایی در آنجا غوغایی به پا کرده بود. بالاخره بعد از مدتی رگبار این چهارلول قطع شد، انگار او را زده بودند. سریع سوار قایق شدیم و به مقر خودمان برگشتیم. گزارشی به فرماندهی تیپ (برادر محمدرضا زاهدی) و شهید محمدشاهمرادی (معاون تیپ) دادیم. فرماندهی تیپ گفتند: عملیات موفق نبوده و تلفات زیادی هم متحمل شده‌ایم.

گفتیم: تکلیف چیه؟

گفت: به گوش باشید! آماده باش که بچه‌هایت را سریع بکشی عقب...

تا این را گفت، متوجه شدم که کار تمام شده!

بعد از آن، به آنهایی که قرار بود به منطقه بیایند، گفتم: فعلاً وارد منطقه نشوید تا خبرتان کنم و به نیروهای گردان مهندسی گفتم: طوری جمع و جور کنید که آسیب نبینیم.

حدود ساعت ۹ صبح بود که دشمن شروع به بمباران کرد! بمب‌ها و گلوله‌های شیمیایی منطقه را آلوده کرده بود! دستور آمد به هر طریق ممکن شهر را تخلیه کنید و از شهر فاصله بگیرید. با این توصیف عملیات کربلای چهار قبل از انجام هرگونه عملیات مهندسی رزمی خاتمه یافت و با دستور فرماندهان، همه یگان‌ها به مواضع قبلی خودشان برگشتند.

نیروها را بردیم عقب ولی خودمان در خرمشهر ماندیم و منتظر دستور بعدی بودیم. خیلی از تجهیزاتمان را لابه‌لای خانه‌های متروکه شهر استتار کردیم'...».



مهندسی تیپ ۳۲ انصارالحسین سپاه

در عملیات کربلای چهار

«راوی: علی ابوالفتحی نژاد، از مهندسی سپاه

«...در عملیات کربلای چهار در مهندسی تیپ ۳۲ انصارالحسین (ع) سپاه همدان بودم. ما پنج اسکله زدیم. چهارتای آن در ساحل اروند، روبروی کشتی شکسته بود. یک اسکله هم در ساحل کارون نرسیده به تلاقی کارون و اروند احداث کردیم. اسکله‌ها از نوع شناورهای فجر، خیبری و دوبه‌ای با استفاده از طبیعت زمین بود. در بعضی جاها از تنه‌ی نخل‌های افتاده هم برای مهار ریزش احتمالی استفاده کردیم.

ایجاد اورژانس، قرارگاه‌های تاکتیکی و بُنه‌های پشتیبانی و تدارکات و دوجداره کردن جاده‌های بین آبادان و خرمشهر هم از اقدامات مهندسی در قبل از عملیات بود. قبل از عملیات راه‌های مواصلاتی به منطقه عملیاتی را در ساحل خودی اروند، کاملاً شن‌ریزی کردیم! خاکریزهای دوجداره داخل شهر را ترمیم کردیم. با کمک بچه‌های جهاد جاده‌ها را ماژت‌پاشی^۱



کردیم. همه شبانه کار می‌کردند. یادمه یک شب از خرمشهر به سمت آبادان می‌رفتم که پشت فرمان ماشین کاملاً خوابم برد! وقتی از خواب پریدم که وسط میدان شهر به تیر برق خوردم و اونواز جا گندم. نکته‌ی قابل توجه که همه را متعجب کرده بود، این بود که هرچه میزان فعالیت‌های مهندسی ما در منطقه بیشتر می‌شد، از حجم آتش دشمن کاسته می‌شد؟ حتی در یک مقطعی سکوت

۱- ماژوت (نفت کوره): یکی از هیدروکربن‌های نفتی است که در مراحل تصفیه نفت خام پس از اتر و بنزین و نفت چراغ به دست می‌آید. چون سیاه‌رنگ است به نام نفت سیاه نیز خوانده می‌شود.

عجیب و غریبی در آن منطقه حاکم شده بود، هیچ واکنشی از دشمن دیده نمی‌شد؟ خود این سکوت، خیلی مشکوک به نظر می‌آمد!

دو روز مانده به شروع عملیات، دشمن با هواپیما به شدت منطقه را بمباران کرد که من از ناحیه صورت مجروح شدم. یک ترکش خمپاره صورتم را چاک داد! زبانم درآمد ولی بعد از پانسمان در اورژانس به عقب برنگشتم و با همان وضعیت پیش نیروهایم برگشتم. همان روز منطقه را با توپخانه گلوله شیمیایی زدند که پنجاه درصد نیروهایم شیمیایی شدند.

در ساحل کارون تا نزدیکی ورودی اروند چندین یگان، اسکله‌های خود را برای شب عملیات مهیا کرده بودند. شب‌های نزدیک عملیات، میزان عملیات ما خیلی زیاد شده بود. چندین شب ن خوابیده و خیلی خسته بودم! می‌دانستم با شروع عملیات، چندین شب دیگر فرصت استراحت و خواب نخواهم داشت. ساعت‌های اول شب عملیات تصمیم گرفتم دقایقی را بخوابم. به یکی از



ستارا ابراهیمی

دوستان گفتم بی سیم چی پیش شما باشه تا من توی این نیسان کمپرسی کنار اسکله چرتی بزنم. همین که چشم‌هایم روی هم قرار گرفت و در یک لحظه خوابم بُرد، با صدای انفجار وحشتناکی خودم را داخل نیسان کمپرسی و در آسمان معلق دیدم!؟ نیسان بعد از چند لحظه محکم به زمین خورد! شوکه شدم، چه اتفاقی افتاده است؟! کم‌کم با این شواهد و قرائن همه نگران شدیم! احتمال لُورفتن عملیات زیاد احساس می‌شد. بالاخره لحظه موعود فرا رسید. همه نیروها داخل قایق سوار شده و

منتظر دستور حرکت بودند! دقایقی نگذشت که دستور حرکت صادر

شد. قایق‌ها در سکوت و به آرامی اسکله را به سمت اروند ترک کردند. گردان مهندسی ما هم آماده بود تا به محض شکستن خطوط دشمن بنا به دستور با سطوح‌های شناوری که چند دستگاه لودر و بلدوزر بارگیری کرده بودیم به سمت جزیره ام‌الرصاص حرکت کنیم. ولی به محض ورود قایق‌ها به اروند، رگبار انواع تیربارها به صورت تیرتراش سطح رودخانه را زیر آتش خود قرار دادند! رعب و وحشت عجیبی ایجاد کرده بودند.

از یگان ما دو گردان توانست با عبور از اروند با تحمل حدود ۳۰ درصد تلفات، خود را به ساحل جزیره برسانند! فرماندهی یکی از این گردان‌های خط‌شکن رزمنده‌ی شجاعی بود به نام حاج ستار ابراهیمی، ایشان از رزن همدان بود و با لهجه خاص خودش صحبت می‌کرد.

با طلوع خورشید منتظر دستور حرکت دستگاه‌های مهندسی بودیم که شدت آتش دشمن چیز دیگری را می‌فهماند؟! ساعت به ۱۰ صبح نزدیک شد که به ما دستور دادند سریع منطقه را خالی کنید! ذهن فرماندهان فقط به رزمندگانی بود که وارد جزیره شده بودند و باید با کمترین تلفات عقب‌نشینی کنند! با همه آتش‌های دشمن در این عملیات، حتی یک دستگاه ماشین‌آلات گردان ما منهدم نشد.

با پایان یافتن این عملیات، سه روز بعد ما را جهت مهیاسازی منطقه برای عملیاتی جدید توجیه کردند و نیروهای گردان بعد از چند ماه مرخصی رفتن، بدون هیچ استراحتی وارد منطقه شلمچه شدیم و کار شبانه‌روزی دوباره شروع شد.

دو هفته بعد در تاریخ ۱۳۶۵/۱۰/۱۹ عملیات کربلای پنج در شلمچه آغاز شد و گردان مهندسی ما در منطقه پنج‌ضلعی در جنوب کانال پرورش ماهی وارد عمل شد^۱...».



■ نقشه‌ی هوایی منطقه‌ی عملیات کربلای چهار



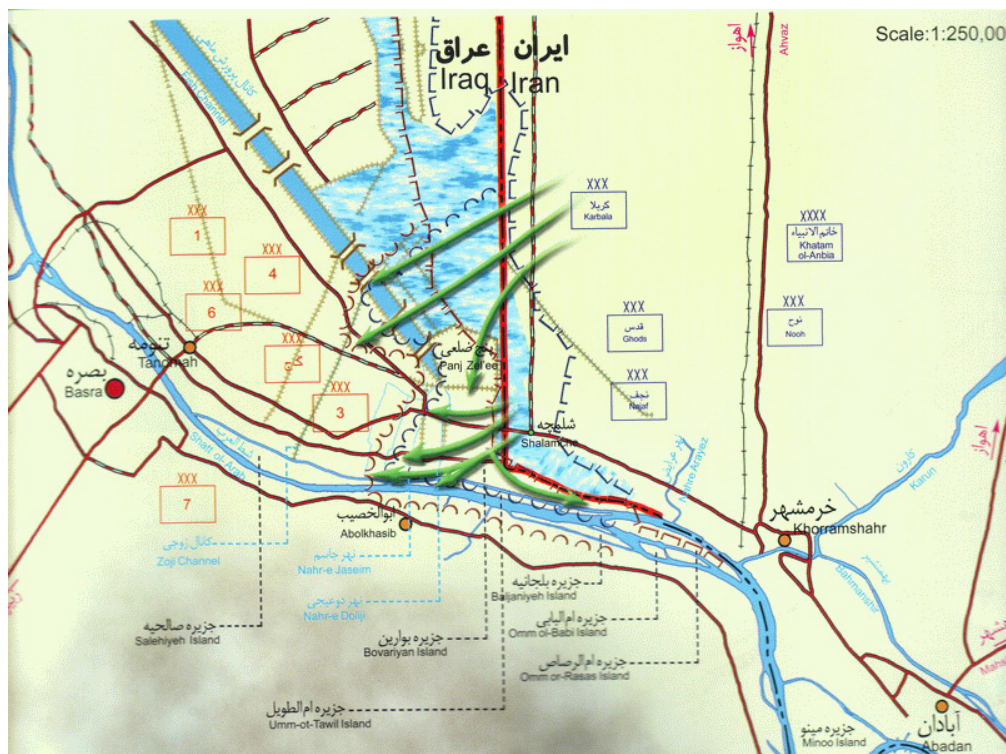
■ تصاویر سه رزمنده که در عملیات کربلای چهار به اسارت گرفته شدند و تصویری بعد از آزادی!

عملیات کربلای پنج (شلمچه)

عملیات کربلای پنج در منطقه شلمچه و شرق بصره با هدف آزادسازی شلمچه و تهدید بصره در ساعت یک بامداد ۱۳۶۵/۱۰/۱۹ با رمز «یا زهرا (س)» آغاز شد که ۴۵ شبانه روز در نبردی سخت ماشین جنگی ارتش عراق از کار افتاد.

نتایج عملیات:

- ۱۲ کیلومتر پیشروی به سمت بصره و استقرار در ۱۰ کیلومتری بصره
- آزادسازی ۱۴ کیلومتر جاده آسفالت شلمچه - بصره
- انهدام ۸۰ فروند هواپیما، ۷۰۰ دستگاه تانک و نفربر، ۲۵۰ قبضه انواع توپ، ۱۵۰۰ خودرو نظامی، ۴۰۰ دستگاه مهندسی و...
- غنیمت گرفتن ۲۲۰ دستگاه تانک و نفربر، ۵۰۰ دستگاه انواع خودرو نظامی، ۸۵ قبضه انواع توپ.
- به اسارت گرفتن ۲۷۰۰ نفر از ۹۸ تیپ مختلف عراق



جاده‌ی امام رضا(ع)

«راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«هوشمندی رده‌های فرماندهی سپاه باعث شد که بعد از کشف عملیات کربلای چهار توسط دشمن و توقف آن عملیات، با توجه به آمادگی یگان‌ها و حفظ درصد قابل توجهی از گردان‌های رزم سپاه، عملیات دیگری در نزدیک همان منطقه که در عملیات کربلای ۴ به عنوان تک فرعی و فریب انتخاب شده بود، به اجرا گذاشته شود. لذا بعد از گذشت تنها دو هفته از عملیات کربلای چهار، در منطقه شلمچه عملیات مهمی در دستور کار فرماندهان قرار گرفت.

تنها یک روز بعد از ناکامی در عملیات کربلای ۴، من و آقای سید ابوالقاسم طباطبایی و حسن



حسن فتاحی

فتاحی فرماندهان گردان‌های مهندسی رزمی لشکر ۸ نجف و لشکر ۱۴ امام حسین (ع) به همراه فرماندهانمان؛ لشکر ۸ (احمد کاظمی)، لشکر ۱۴ (حسین خرازی) و تیپ ۴۴ (محمدرضا زاهدی) برای شناسایی و بررسی اولیه وارد منطقه شدیم.

رفتیم جاده‌ی امام رضا(ع)^۱، همان دژی که به مواضع عراقی‌ها

منتهی می‌شد. حدود ۵۰۰ متر دژ را قطع کرده بودند و آب انداخته و موانع

خورشیدی گذاشته بودند. نیروهای ما در آن خط یک کمین داشتند. همگی روی این دژ ایستاده بودیم. کم‌کم نگران شدیم که سه تا فرماندهی لشکر و تیپ کنار هم روبروی عراقی‌ها ایستاده‌اند! ممکنه با یک گلوله اتفاق ناگواری رخ بدهد! سعی کردیم آنها را از روی دژ بیاریم پایین!

وقتی متوجه شدیم اینجا محور هجوم ماست، اولین کاری که آقایان فرمانده به ما محول کردند اینکه با کمپرسی ۵۰۰ متر خاکریزی ایجاد کنیم. ۱۰۰ تا کمپرسی خاک که می‌ریختیم یک متر جاده می‌توانستی توی آن آب بزنی! عراقی‌ها یک کمین هم آنجا داشتند که امکان هیچ‌گونه کار مهندسی را به ما نمی‌دادند!

۱- جاده‌ی امام رضا(ع): جاده‌ای که در نزدیکی خرمشهر از جاده اصلی اهواز- خرمشهر به سمت مرز عراق کشیده شده بود. (نقشه پیوستی)

گفتیم: اول تکلیفِ این کمین را یکسره کنید تا ما بتوانیم لودرو بلدوزر بیاوریم اینجا! گفتند: این را ما حل می‌کنیم.

این مسئولیت را به فرمانده محور لشکر ۱۴ امام حسین (ع) برادر حسن آقایی سپردند. جانشین بنده حاج دهقان به همراه حسن آقایی رفته بودند آنجا که ترتیب کمین را بدهند که هردو نفر زخمی شدند و آنها را به عقب منتقل کردند.

ما دیگر وظائف خودمان را فهمیدیم. از احداث استحکامات و سنگرهای مورد نیاز رده‌های مختلف تیپ تا سنگر فرماندهی در جایی مطمئن و مناسب برای هدایت عملیات...».



پنج ضلعی

راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«... پاییز ۱۳۶۵ با توجه به شهادت هاشم ساجدی فرماندهی قرارگاه مهندسی نجف جهاد، با من صحبتی شد تا به جبهه ی غرب بروم و مسئولیت قرارگاه مهندسی نجف را به عهده بگیرم ولی چون یقین داشتم که در جبهه جنوب عملیاتی در پیش است، از مسئولین مهندسی به خصوص آقای دکتر غلامرضا فروزش، مسئول مهندسی وزارت جهاد درخواست کردم تا اجازه بدهند که در عملیات آینده در جبهه ی جنوب باشم و بعد از عملیات به جبهه غرب بروم. ضمن اینکه یگان هایی که برای شرکت در عملیات به منطقه جنوب آمده بودند، قرارگاه مهندسی نجف (منتسب به جبهه غرب) در جمع آنها نبود! به هر حال، من مُصِر بودم در جبهه جنوب حضور داشته باشم.



دکتر فروزش

بالاخره عملیات کربلای ۴ در تاریخ ۱۳۶۵/۱۰/۳ در جزیره

أم الرصاص ارونردود مقابل خرمشهر شروع شد ولی با توجه به کشف عملیات و عدم موفقیت یگان های رزمی در عبور کامل از ارونرد، همان روز اول عملیات، فرماندهان عالی جنگ دستور عقب نشینی دادند و این عملیات با ناکامی خاتمه یافت.

اتفاق خاصی که در این عملیات رخ داد، موفقیت دو یگان از سپاه به نام لشکر ۱۹ فجر به فرماندهی نبی رودکی و تیپ ۵۷ ابوالفضل (ع) به فرماندهی مرتضی کشکولی در محور شلمچه و نفوذ به منطقه پنج ضلعی بود که به عنوان تک فرعی و فریب انجام گرفت! با این موفقیت فرماندهان متوجه آسیب پذیری دشمن در محور شلمچه شدند. لذا به محض توقف عملیات کربلای چهار، فرماندهی سپاه برادر محسن رضایی دستور دادند عقبه هیچ یگانی از منطقه عمومی



مرتضی کشکولی

خرمشهر خارج نشود تا برای شروع یک عملیات دیگر تصمیم‌گیری شود! سه چهار روز به ما فرصت دادند که منطقه را شناسایی کنیم. یک بارندگی شدیدی هم در منطقه شروع شد و جاده‌ها درب و داغون شد. به طوری که تردد را سخت کرده بود.

به ما گفتند: سریع جاده را شن‌ریزی و آماده کنید و خودتان را بچسبانید به محل آب‌گرفتگی در شلمچه! همان دژ مرزی ایران که سال‌های قبل دشمن جلوی آن آب انداخته بود. دو روز قبل از شروع عملیات کربلای ۵ یک مه سنگینی منطقه را فراگرفت. ما خیلی خوب توانستیم در پوشش این مه، کار مهندسی مورد نیاز منطقه را انجام دهیم.

در عملیات کربلای پنج، یدالله شمایی مسئولیت قرارگاه مهندسی را بر عهده داشت و من جانشین ایشان در منطقه و خط مقدم شدم. آدم پشت دژ، گردان مهندسی امام‌علی (ع) جهاد نجف‌آباد و مهندسی جهاد کرمان و جهاد فارس در اختیار ما بودند. دو سه گردان در آنجا آماده



داشتیم. عمده‌ی بچه‌های جهاد فارس قرار بود از طریق پل نو وارد عمل شوند و از آنجا پیش بروند، ولی ما قرار بود از دژ مرزی عمل کنیم.

ساعت یک بامداد ۱۳۶۵/۱۰/۱۹ عملیات آغاز شد. آقای علی شمعانی دستور دادند دژ خودمان را بازکن! یگان‌های مانوری از خط عبور کردند. با توجه به اینکه با منطقه آشنا بودم، آن شب تا صبح شاید حدود ۱۰ بار تا انتهای دژ رفتم و برگشتم! هوا روشن شد ولی هنوز جاده باز نشده بود. نیروهای زخمی را از کنار همین منطقه پنج‌ضلعی^۱ دشمن با چه مشقتی به سمت

دژ مرزی می‌آوردند! ارتباط بی‌سیم ما قطع شده بود. کسی جواب نمی‌داد. بچه‌ها دژ مرزی عراق را

۱- پنج‌ضلعی: نام منطقه‌ای در شلمچه بود که از شمال به آب‌گرفتگی کوت سواری و بوبیان، از غرب به کانال پرورش ماهی و از شرق به دژ مرزی و از جنوب به کانال ۹ پله منتهی می‌شد.

که خط دفاعی اول عراق بود و داخل آن یک کانال بتنی ایجاد و سنگ‌هایشان در دل دژ تعبیه شده بود، به تصرف خود درآورده بودند. ولی همچنان درگیری ادامه داشت. بچه‌ها در حال پاک‌سازی منطقه بودند.

ما وظایفمان را تا حدودی انجام داده بودیم. چون گِره اصلی که شکافتن دژ بود باز شده بود، آن طرف دژ آب بود و این طرف هم باتلاق. سریع دستگاه‌های مهندسی را به خط کردم و دو تا بلدوزر را جلو انداختم و گفتم: هر چه در راه هست بردارید و جاده را صاف کنید! داخل جاده تانک، پی‌ام‌پی و انواع خودرو بود. عمدتاً هم از خودمان بود. همه را با بلدوزر



پس وپیش کردیم و ریختیم کنار جاده و راه را باز کردیم. بعد از طلوع آفتاب هم یک گریدر روی جاده انداختم.

نیم ساعت بعد از طلوع آفتاب بود که آقای یدالله شمایل با من تماس گرفت و گفت: حاجی! داستان چیه؟! چرا محور باز نشده؟

گفتم: مرد حسابی؛ این چه حرفیه می‌زنی؟! محور کاملاً باز است! تقریباً از ساعت سه صبح محور باز شده. همه رفت و آمد دارند، مشکلی برای تردد نداریم.

گفت: پس اینها چی می‌گن؟! گوشی را داد به آقای شمخانی!

گزارش کاملی از وضعیت منطقه به ایشان دادم. ظاهراً رزمندگان تیپ ۵۷ ابوالفضل (ع) لرستان این قدر تلفات داده بودند که ارتباط شون بارده مافوق قطع شده بود! شاید کسی از فرماندهان تیپ نبوده که به قرارگاه اطلاع دهد که خط شکسته و دژ تصرف شده. حتی فرمانده گردان آنها را من آنجا نمی‌دیدم! فقط نیروهای رزمنده بودند که دنبال عراقی‌ها می‌گشتند! تقریباً ساعت ۸-۹ صبح

به صورت رسمی جاده باز شد. عمده مشکلات جاده این بود که فقط یک مسیر و یک راه عبور بیشتر نبود ولی وقتی داخل پنج ضلعی می شدیم، دیگر مشکلی نبود. از طریق آن جاده نیروها می توانستند پخش شوند. لذا بعد از ورود به پنج ضلعی بچه ها پخش شدند و الحاق یگان ها تا حدودی صورت گرفت.

همان روز ما به سمت منطقه کله گاوی در شرق کانال پرورش ماهی حرکت کردیم. به رزمندگان لشکر ۱۰ و لشکر ۱۴ امام حسین (ع) وصل شدیم. بچه های مهندسی لشکر ۸ و ۱۴ از دوعیجی و نهر جاسم خاکریز می زدند و ما هم از بالا خاکریز می زدیم. یک خاکریز کج و معوج آنجا زدیم که معروف شد به خاکریز ماری شکل!



محمد کوثری

بعدها آقای شمایی می گفت: ابتدای عملیات که فرماندهان فکر می کردند این محور باز نشده و عملیات عبور انجام نگرفته، در قرارگاه تصمیم گیری می کردند که قید این محور را بزنند! بحث سر این بود که عملیات کربلای ۵ در صبح عملیات، عاقبتی مثل عملیات کربلای ۴ پیدا کرده و با گره روبرو شده، ولی به لطف خداوند و با همت بچه های مهندسی رزمی مسیر حرکت و پشتیبانی رزمندگان باز شد و ادامه پیشروی عملیات امکان پذیر شد.

شب دوم عملیات یعنی بیستم دی ماه ۱۳۶۵ ما از کانال پرورش ماهی عبور کردیم. مهندسی ما پشتیبانی لشکر ۲۵ کربلا به فرماندهی مرتضی قربانی، لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) به فرماندهی محمد کوثری و لشکر ۴۱ ثارالله به فرماندهی قاسم سلیمانی بود.

درگیری ما بیشتر سمت کله گاوی اطراف پنج ضلعی بود که دشمن پشت ما را نبندد! اول قرار بود ما پشت کانال پرورش ماهی بایستیم ولی وقتی دیدیم عراقی ها هنوز به خودشان نیامده اند و سازمانشان به هم ریخته، ما از کانال ماهی عبور کردیم و دژ را شکافتیم. در دوسه روز اول عملیات، حدود چند صد متر هم از کانال ماهی به سمت تنومه بصره حرکت کردیم. بلافاصله، همان جا با لودر و بلدوزرها یمان خاکریز زدن را شروع کردیم. تلفات زیادی داشتیم. در ضلع غربی کانال ماهی به طرف تنومه یک فضای تقریباً دو کیلومتری را در تصرف خود داشتیم.

شب اول، قاسم سلیمانی (فرمانده لشکر ۴۱ ثارالله) از پشت بی سیم به نیروهای خود می گفت:

گلوله رسام^۱ بزنید که بینم کجا هستید! رسام که می‌زدند، فاصله‌شان با دژ ما حدود دو کیلومتر بود! الحاق یگان‌های مانوری انجام گرفته بود ولی الحاق خاکریز انجام نگرفته بود! ما از بالا به سمت پایین خاکریز می‌زدیم. شب‌ها هرچه خاکریز می‌زدیم، فردا صبح دشمن آن را با تانک صاف و درب و داغون می‌کرد! آتش بسیار سنگین بود، هرچه دستگاه مهندسی پشت خاکریز می‌گذاشتیم تا شب همه منهدم شده بود! آنجا هم قتلگاه نیروی انسانی ما شد و هم امکانات فنی مهندسی ما از بین رفت! هرچه لودر و بلدوزر آنجا بردیم، دیگر بزرگشت، حجم آتش در شب‌های عملیات وحشتناک بود! چون ما مُصر بودیم که آن خاکریز را با نهر جاسم و دوعیجی الحاق کنیم تا نیروهای جلوتر از کانال بتوانند روزانه هم تردد و عبور کنند، این امکان حاصل نشد و ما نتوانستیم این خاکریز را به آن شکلی که می‌خواستیم ایجاد کنیم. خاکریز به صورت ناقص و به شکل مارپیچ درآمد! منتها بچه‌ها در آنجا خیلی کار کردند. شاید سه چهار کیلومتر در لایه‌های مختلف خاکریز زدند^۲...».

۱- گلوله رسام: این گلوله‌ها مدت زمان اندکی پس از شلیک روشن می‌شوند. برای تعیین جهت به منظور تعیین هدف و یافتن جهت به کار می‌رود.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۱۲/۱۳

سقوط مقر سپاه ۱۱ ارتش عراق در شلمچه

«راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«... زمستان ۱۳۶۵ در عملیات کربلای پنج، مسئول مهندسی تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) بودم. یک شب فرمانده تیپ، برادر حاج علی زاهدی، به ما گفت: حاج احمد کاظمی فرماندهی لشکر ۸ نجف، برای سقوط مقر سپاه ۱۱ عراقی ها با مشکل مواجه شده، برو سراغ ایشان ببین چه کاری باهات داره؟



ابوالقاسم طباطبایی

عصر بود که رفتم خدمت حاج احمد، سنگرش زیر یک پل جاده، نزدیک خط مقدم بود. کمتر از ۱۰۰ متر با قرارگاه سپاه ۱۱ دشمن فاصله داشت. این قرارگاه بتونی دشمن خیلی مستحکم در دل زمین ایجاد شده بود و خاکریزی هم دور آن زده بودند. تیربارچی های عراقی هم از داخل سنگرهای بتونی مانع سقوط این مقر فرماندهی شده بودند.

نیروهای لشکر ۸ طی دو سه شب با چند گردان به این مقر فرماندهی حمله برده ولی با تلفات سنگین مجبور به عقب نشینی شده بودند. جنازه های تعداد زیادی از شهدا نرسیده به خاکریز و سیم خاردارهای دشمن روی زمین افتاده بود! وقتی به سنگر حاج احمد کاظمی رسیدم، سید ابوالقاسم طباطبایی فرماندهی مهندسی لشکر ۸ نجف را در حال خروج از سنگر دیدم! قبل از آن احتمال می دادم که ابوالقاسم مجروح شده که حاج احمد مرا صدا کرده؟! تعجب کردم!

قبل از اینکه من سؤالی از سید پرسم، طباطبایی گفت: برای چی آمدی اینجا؟!
گفتم: حاج احمد مرا احضار کرده، ظاهراً امشب می خواد کار مقر سپاه ۱۱ عراق را یکسره کنه! گفته پیام کمک.

سید تبسمی زد و گفت: پس خدا به دادت برسه!

این جمله را گفت و رفت! پیش خودم گفتم این چه حرفی بود که زد؟!

در این فضای دودلی وارد سنگر فرمانده لشکر شدم! فرماندهی رزمندگان زنجان (محمود عباسی) و فرمانده رزمندگان قزوین (عبدالله عراقی) در کنار حاج احمد (فرمانده لشکر) دور نقشه ای نشسته بودند و بابت عملیات آن شب بحث و گفتگومی کردند.

۱- آن زمان رزمندگان استان زنجان که قزوین هم یکی از شهرستان های این استان بود، در لشکر ۸ نجف سازماندهی و تحت امر حاج احمد کاظمی بودند. سال بعد از آن (۱۳۶۶) رزمندگان این دو شهر جداگانه دارای دو تیپ پیاده در سازمان رزم سپاه شدند.

بعد از سلام و احوالپرسی، حاج احمد گفت: پوری رحیم! بیا کنار من بنشین، کنار او نشستم. حاجی گفت: امشب می‌خواهیم این قرارگاه دشمن را تعطیل کنیم! بچه‌های قزوین و زنجان می‌خوان امشب وارد عمل بشن، توهم باید کمک کنی و خاکریزش را بزنی.



عبداله عراقی

گفتم: من آماده‌ام، ولی همچنان حرف سید طباطبایی ذهن مرا مشغول خودش کرده بود! چون سید، فرمانده مهندسی حاج احمد کاظمی بود! عبدالله عراقی طرح مانور را برای رسیدن به قرارگاه دشمن چید و گفت: قبل از اینکه بچه‌های ما بزن جلو، پوری رحیم باید یک خاکریز آریبی برای ما بزند که بچه‌های ما از کنار این خاکریز بتونند به خط دشمن بزنند.

من چیزی نگفتم! چون فکر می‌کردم حاج احمد جوابِ اونومیده، ولی دیدم حاج احمد عوض اینکه طرح مانور ایشون را رد کنه به من گفت: درست می‌گه پوری رحیم، اینجا آتش خیلی زیاده. یک خاکریز کج بزن تا این بچه‌ها به قرارگاه برسند.

یاد حرف‌های طباطبایی افتادم! گفتم: حاج احمد! اگر قراره من برم خاکریز بزنم و تا آنجا برسم، دیگه نیازی به دو تا تیپ نیست. بگو اینها زحمت نکشند دو تا تیپ بیانند! یک گروهان در اختیار خودم بگذارند، می‌رم این قرارگاه را می‌گیرم و به شما تحویل می‌دم! حرف‌های من کمی به حاج احمد برخورد و از جایش بلند شد و گفت:



مهندسی با بلدوزر بره قرارگاه دشمن را بگیره؟! یعنی چه؟ آگه می‌تونن بری، خُب برو! نیروی رزمی نمی‌تونه بره! جنازه بچه‌ها اونجا افتاده! بلدوزر ۴ متری بره اونجا؟! نمی‌گن تو اومدی اینجا چه کار؟! خلاصه، این قدر بحث کردیم تا قبول کردند طرح مانور را عوض کنند. بالاخره خطر از بغل گوش ما رد شد! قرار شد ابتدا گردان پیاده به خط دشمن حمله کنه بعد ما بریم خاکریز را بزنیم.

به لطف خداوند آن شب با هجوم نیروهای پیاده به مواضع دشمن در مقر فرماندهی سپاه ۱۱ عراق، خط اولیه دشمن سقوط کرد و ما هم بدون معطلی بلدوزرها را به سمت خط اول هدایت کردیم. آتش سنگین دشمن امان نمی داد. معطل نکردیم، رفتیم جلو. دوسه دستگاه مهندسی ما را زدند ولی به هر صورت خودمان را رساندیم به مقر سپاه ۱۱ دشمن، هم زمان با نبرد بچه ها، از همین دژی که عراقی ها پشت آن بودند دژ را بریدیم و شروع به خاکریز زدن کردیم. از حجم آتش سنگین دشمن، هفت هشت نفر از راننده بلدوزرهای ما زخمی شدند و سه چهار بلدوزر هم از کار افتاد، ولی به لطف خدا آن شب، قرارگاه دشمن سقوط کرد!...».

مهندسی تیپ ۳۲ انصار در شلمچه

«راوی: علی ابوالفتحی نژاد، از مهندسی رزمی سپاه

«...تقریباً دهم بهمن ۱۳۶۵ که سه هفته از آغاز عملیات کربلای ۵ در شلمچه گذشته بود، به تیپ ۳۲ انصارالحسین (ع) همدان مأموریت جدیدی مبنی بر تصرف شهرک دوعیجی عراق واگذار شد. غروب آن روز به همراه یکی از بچه‌های معاونت عملیات تیپ، سوار بر موتورسیکلت برای شناسایی اولیه وارد منطقه شدیم تا نسبت به زمین منطقه توجیه شویم و اقدامات لازم مهندسی در این عملیات را بررسی کنیم. هوا تاریک شده بود که به پشت خاکریز کوتاهی به ارتفاع تقریبی یک متر ونیم رسیدیم. هر دو از موتور پیاده شدیم و به خاکریز چسبیدیم.

آن برادر کارشناس عملیات، کلیات منطقه را برایم تشریح کرد و گفت: اینجا جایی است که تیپ ما قراره وارد عمل بشه، شما امور مهندسی رزمی مورد نیاز را برای عبور گردان‌های رزمی، پشتیبانی رزمی و پشتیبانی خدمات رزمی پیش‌بینی و سریع کار را شروع کنید.

قبل از شهرک دوعیجی عراق یک نهرو وجود داشت. نهری با عرض ۱۰ متر که با جزرومد اروند، آب داخلش کم‌و زیاد می‌شد. قرار شد ابتدا با کمک بچه‌های مهندسی جهاد، توسط لوله یک پل روی این نهرا ایجاد کنیم تا عبور خودرو و نفرات امکان‌پذیر شود. این کار را در اسرع وقت انجام دادیم. وقتی پیاده شدیم سروصدای نیروهای عراقی به گوش می‌رسید! گفتیم: انگار اینجا با عراقی‌ها خیلی همسایه هستیم!

ایشان گفت: نه، فکر نمی‌کنم!

گفتم: خوب گوش کن! دارند عربی صحبت می‌کنند.

ولی انگار اون برادر نمی‌خواست سروصدای عراقی‌ها را بشنوه! لذا با عادی جلوه دادن وضعیت به قول خودش می‌خواست به من روحیه بده!

بعد از بررسی وضعیت منطقه، فردای آن شب بخشی از گردان مهندسی را با یکسری امکانات مورد نیاز به همراه یک دستگاه لودر و یک دستگاه بلدوزر دی ۶ وارد منطقه کردیم. یک کامیون کمپرسی قطعات پل نفروری کوثری در ابعاد ۱x۲ متر و یک کامیون گونی سنگری و الوار و دیگر استحکامات لازم را هم به آنجا بردیم.

بعد از تخلیه بار داخل یکی از خانه‌های گلی متروکه شهرک دوعیجی و استقرار بچه‌ها، آنان را

نسبت به منطقه و مأموریت محوله از روی کالک منطقه عملیات توجیهشان کردیم. محل استقرار بچه‌ها با نه‌ری که باید گردان‌های پیاده از آن عبور کنند و پیشروی خود را ادامه دهند، حدود ۱۵۰ متر فاصله داشت.

بعد از گذشت چند شب، عملیات گردان‌های رزمی تیپ شروع شد. ابتدای روشنایی صبح که درگیری نیروهای پیاده شدت بیشتری گرفته بود، متصدیان حمل و نصب پل که حدود ۶۰ نفر بودند، قطعات پل را بر روی دوش گرفته و به سمت نهر حرکت و در زیر آتش شدید دشمن اتصال قطعات پل را شروع کردیم. آتش دشمن شدت بیشتری گرفت، که اصابت یک گلوله خمپاره روی قطعات نصب شده و از هم در رفتن شاکله و تنظیم پل، مشکلاتی برای ما ایجاد کرد.

معرکه‌ای بود آنجا! قبل از ما یک پلی آنجا نصب شده بود و نیروهای رزمنده از روی آن عبور کرده بودند. ضمن اینکه تعدادی از نیروهای عراقی با عبور از آن طرف پل، آمده بودند طرف ما و با بچه‌های خودمان قاطی شده بودند! صحنه‌های عجیبی می‌دیدم! آشفته‌بازاری بود! جنگ تن‌به‌تن شده بود، نیروهای مهندسی ما که هیچ اسلحه‌ای نداشتند با آچار و میله آهنی و هرچه در دست شون بود با عراقی‌ها درگیر شده بودند، من داشتم پل می‌زدم که نیروهای عراقی از آن طرف نهر مرا نگاه می‌کردند، پل را رها کردیم، دیگه نشد پل را اتصالش بدهیم، ما هم شدیم رزمنده گردان پیاده!

تا دوسه ساعت این وضعیت ادامه داشت. جالب اینکه نیروهای عراقی که با ما می‌جنگیدند انگار افراد آموزش نظامی ندیده بودند! خیلی ناشیانه و بی‌خیال می‌جنگیدند؟! بعد از دوسه ساعت بچه‌ها را جمع کردیم تا این بار پل را نصب کنیم. بعضی نیروهای بسیجی و سرباز گردان در آنجا کاری کردند کارستان! یکی از این عزیزان معلمی بود به نام بابایی که از ملایر اعزام شده بود، آرام و قرار نداشت؛ کمک به مجروح می‌کرد! قطعات پل حمل می‌کرد! راننده‌های لودر را به خط می‌کرد! اصلاً جانشین من توی آن عملیات شده بود، البته اونو معاون گروهان معرفی کرده بودم.

یادم هست قبل از عملیات کربلای چهار آمد پیش من و گفت: نامه‌ای از طرف منزل برام آمده که باید یکی دو روز بروم مرخصی. وقتی به او گفتم: تا شروع عملیات هیچ‌کس حق نداره از منطقه خارج بشه، قبول کرد و توی منطقه ماند تا شهید شد! برادر سربازی به نام حسن پسندیده هم داشتیم که خیلی مخلص و توانمند بود. به اندازه چندین نفر آنجا کار می‌کرد.

با بی‌سیم تماس گرفتند که برای هماهنگی بیشتر در ادامه عملیات سری به قرارگاه تاکتیکی بزنم. پسندیده را صدا کردم تا با توپوتا وانت باهم بریم عقب. ماشین را روشن کرد. از همان خروجی در

شهرک دوعیجی که آمدم بیرون، دیدم عراقی‌ها جلوی ما، پشت خاکریزی موضع گرفته‌اند. گفتم: حسن! ترمز کن! ترمز کرد. دیدم عراقیه لوله خمپاره ۶۰ را به سمت ما تنظیم می‌کنه. گفتم: حسن، معطل نکن. فقط پدال گاز را فشار بده و به حرکت ادامه بده. گفت: ما را می‌گیرند.

گفتم: نه، اگر برگردیم قطعاً ما را می‌زنند! باید با سرعت هرچه تمام از چنگشان فرار کنیم. حسن یواش گاز می‌داد. زانویش را با دستم فشار دادم تا در نهایت سرعت فرار کنیم. با سرعت ماشین، شدت بارش گلوله خمپاره دشمن نیز به سمت ما بیشتر شد، یکی از این گلوله خمپاره‌ها مستقیم روی سقف تویوتا وانت خورد، سقف ماشین با خمپاره آمد توی ماشین، فقط یک لحظه نگاهم افتاد به حسن که ترکش به گلویش خورده بود، ولی دیگر چیزی نفهمیدم؟! بیهوش شدم! ظاهراً حسن با اینکه مجروح می‌شه اصلاً ماشین را نگه نمی‌داره و تخت گاز از معرکه فرار می‌کنه! حسن مرا به اورژانس می‌آورد. آنجا در حال نیمه‌هوش بودم، چیزهایی متوجه می‌شدم که حسن مدام به پرستارها می‌گه: این برادر حالش خیلی بده، ولی پرستارها سریع خودش را بردند، دیگر من از سرنوشت حسن خبری پیدا نکردم.

مرا با بالگرد به اهواز انتقال دادند و بعد از سه روز بستری و عمل جراحی، وقتی کمی حالم خوب شد از دوستان هم‌رزم وضعیت شهرک دوعیجی را جویا شدم. اولین خبری که به من دادند شهادت بابایی بود! گفتند: عراقی‌ها موشک آرپی جی ۱۱ به وسط کمرش زدند، خیلی ناراحت شدم! بعد از مجروحیت من در منطقه، عملاً مهندسی در آن محور توسط بابایی اداره می‌شد. از اینجا به بعد من از گردونه عملیات کربلای پنج خارج شدم'...».



هر چند قصد نداشتم در پایان این مجموعه، جمله‌ای به مطالب راویان عزیز اضافه کنم ولی بر خود لازم دانستم به عنوان نگارنده و تدوینگر به خاطر قلم ضعیف و ناقص خود از محضر مخاطبین گرامی عذرخواهی کنم. در ضمن اگر نواقصی در روایت تاریخ شفاهی بعضی عملیات‌ها مشاهده می‌شود، دلیلش آن بود که گروه تاریخ شفاهی موزه دفاع مقدس موفق نشد از گنجینه وجود دیگر مدیران و فرماندهان مهندسی رزمی دفاع مقدس بهره ببرد. امید که در آینده از تجارب و گنج پنهان دیگر عزیزان استفاده شود تا این اثر ناقص، با عنایات خداوند متان و لطف دیگر عزیزان مهندسی رزمی، جامع‌تر برای تاریخ آینده‌ی این ملت بزرگوار و ایثارگر به یادگار گذاشته شود.



روایت ادامه دارد... آذر ۱۳۹۷

منابع و مأخذ:



الف- کتاب و فیلم

۱- معین وزیری، نصرت اله، تحلیلی بروقایع صحنه عملیات خوزستان در سال اول جنگ، فصل یکم، سازمان حفظ و آثار و نشر ارزش های دفاع مقدس آجا، ۱۳۸۵

۲- فیلم های پیاده شده جلسات صوتی و تصویری تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس (خرداد ۱۳۹۱ تا شهریور ۱۳۹۳)، پوشه های (فولدر) در مرکز داده های موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

۳- هشت سال دفاع مقدس، جلد سوم، پدافند در شرق کارون، صفحه ۲۱۱

۴- معاونت انتشارات مرکز فرهنگی سپاه، کارنامه عملیات رزمندگان در ۸ سال دفاع مقدس، ۱۳۷۵ (اطلاعات عمومی تمام عملیات های آفندی ذکر شده در این اثر، از کتاب مذکور گرفته شده است)

نقشه های مربوط به عملیات رها سازی آب (جنگ آب) از اسناد شخصی مهندس جمشید سرداری، از مهندسین دفاع مقدس، اخذ شده است.

تصاویر مربوط به تجهیزات مهندسی و ابتکارات و خلاقیت های مهندسی دفاع مقدس از آرشیو معاونت مهندسی سپاه (برادر مشفق خامنه و برادر ظاهری) گرفته شده است

ب- سایت ها:

کانون هایبیلیان، زندگی نامه شهید دکتر حسن عباسپور (وزیر وقت نیرو)

ویکی پدیا، زندگی نامه شهید مهندس محمد جواد تندگویان (وزیر وقت نفت)

ویکی پدیا، معرفی سردار شهید حسن باقری، جانشین وقت نیروی زمینی سپاه

روزنامه شرق، زندگی نامه شهید داوود کریمی، از مسئولین اولیه در ستاد عملیات جنوب

خبرگزاری دفاع مقدس، گد خبر ۳۱۸۴۴۲، معرفی سیروس لطفی (فرمانده لشکر ۱۶ قزوین ارتش در دفاع مقدس)

مرجع شمع ایران

ویکی پدیا، معرفی سردار شهید احمد کاظمی، فرمانده لشکر ۸ نجف سپاه در دفاع مقدس و

فرمانده نیروی زمینی سپاه

تصاویر





■ منطقه‌ی عملیاتی شلمچه، عملیات کربلای پنج، زمستان سال ۱۳۶۵





■ پل خیبر بر روی هورالعظیم (عملیات خیبر اسفند ۱۳۶۲)





■ پل شناور خیبری ۲ بر روی هورالعظیم - سال ۱۳۶۳



■ احداث جاده ۱۴ کیلومتری داخل هورالعظیم





■ نصب هواپیمای مستعمل بر روی طراده‌ها برای عبور از رودخانه



■ طراده آب خاکی جی.اس.بی



■ طراده سنگین با استفاده از سطوحهای پل شناور پی.ام.پی



■ طرادہ سنگین با استفادہ از سطحہ‌های پل شناور پی. ام. پی





■ سطحه خودکششی خضر بر روی ارونند رود در عملیات والفجر ۸ (تصرف شهر فاو عراق) در زمستان ۱۳۶۴





■ مراحل ساخت پل لوله‌ای بعثت بر روی اردو درود با عرض ۹۰۰ متر، با ۵۰۰۰ قطعه لوله ۱۲ متری با قطر ۱۴۲ سانتی متر و وزن ۷ تن







■ افتتاح پل ثابت لوله‌ای بعثت بر روی اروندرود و ارتباط زمینی رزمندگان داخل شهر فاو عراق



■ نی کوب در هورالعظیم



■ تانک کانال کن و مین روب ابتکاری



■ پمپ‌های تخلیه و انتقال آب در مناطق آبگرفتگی

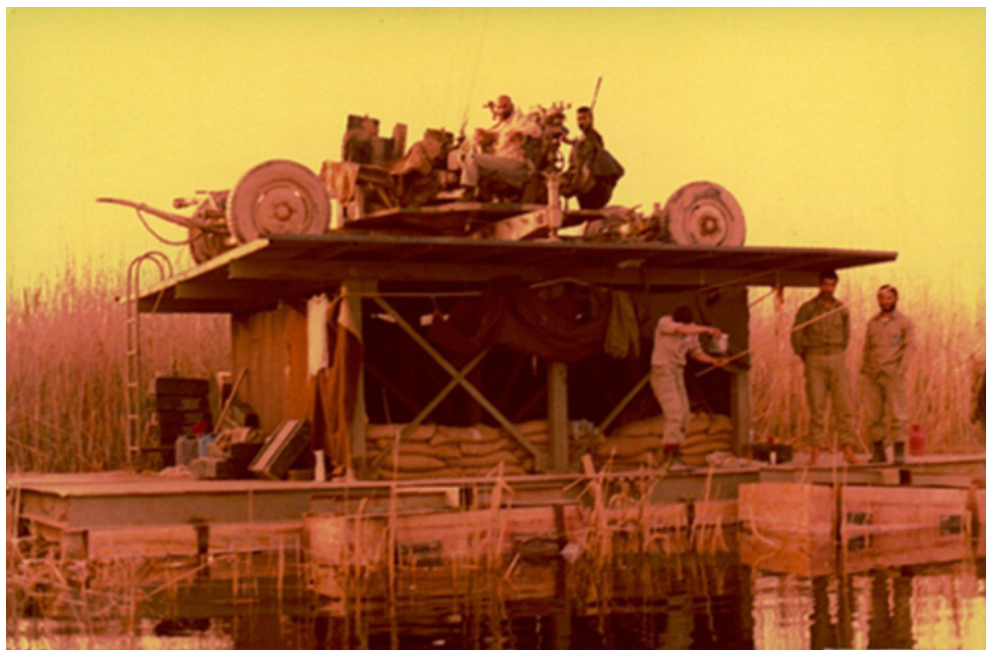




■ فرش باتلاق رو



■ بلدوزر دو زیست



■ ساخت سکوی شناور در هورالعظیم، سال ۱۳۶۳

