

وَأَنزَلْنَا مِنْ سُلَيْمَانَ فَكَلَّمَهُ
وَاللَّهُ أَعْلَمُ

هندسه در رزم

جلد اول

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: ج۳.

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

وضعیت فهرست نویسی: فیپا

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 اول)

به کوشش: عباس حیدری مقدم

ناشر: انتشارات موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

ویراستار: عبدالله حکیم

صفحه آرای: عرشان گرافیک

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
مهندسی رزمی دفاع مقدس (از دیدگاه صاحب‌نظران و فرماندهان جنگ)	۲۳
دیباچه‌ی راویان	۳۸
فصل اول - اولین‌های مهندسی رزمی	
اولین‌های مهندسی رزمی	۷۱
پیدایش مهندسی جهاد سازندگی در دفاع مقدس	۷۳
پل نادری	۸۱
حفره‌ی روباهی	۸۵
لذت دفاع از میهن اسلامی	۸۷
مهندسی رزمی با دو هفته آموزش	۸۹
پل بشکه‌ای	۹۳
پل هزاردستان	۹۵
بریدن و بردن سرِ رضا رضاییان توسط عراقی‌ها	۹۷
اولین خاکریزها	۹۹
خاکریزاولی‌ها	۱۰۱
مهندسی رزمی ارتش در ابتدای جنگ	۱۰۳
مهندسی لشکر ۲۱ حمزه ارتش در ابتدای جنگ	۱۰۷
مهندسی لشکر ۹۲ زرهی اهواز در ابتدای جنگ	۱۱۲
تشکیل مهندسی تیپ ۲۵ کربلا	۱۱۷
خط شیر	۱۲۱
تشکیل مهندسی رزمی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص)	۱۲۵
تشکیل مهندسی قرارگاه کربلای سپاه	۱۳۵
ضرورت مهندسی در همه ابعاد جنگ	۱۳۹
مهندسی تیپ ۳۲ انصار سپاه همدان	۱۴۳
مهندسی در جبهه‌ی سوسنگرد	۱۴۴
مهندسی رزمی در دفاع از آبادان	۱۴۹
تپه‌های مَدَن آبادان	۱۵۲

فهرست

۱۵۷	جاده‌ی وحدت برای نجات آبادان
۱۶۰	مهندسی رزمی در جبهه غرب
۱۶۱	رجیم ادب
۱۶۳	مهندسی منطقه‌ی بانه
۱۶۵	استحکامات در جبهه‌ی غرب
۱۶۸	مهندسی رزمی در مقابل برتری زرهی و آتش دشمن
۱۷۳	مهندسی رزمی دغدغه‌ی فرماندهان
۱۷۷	طراحی و محاسبات لحظه به لحظه
۱۸۳	خاکریزهای تعجیلی
۱۸۵	تاریکی شب، بهترین زمان برای خاکریز زدن
۱۸۷	قرارگاه صراط‌المستقیم
۱۸۹	مهندسی رزمی جهاد پیش قراول گروه‌های مردمی
۱۹۳	مهندسی رزمی گره‌گشای فرماندهان رزم
۱۹۴	مهندسی دشمن در جبهه‌ی جنگ
۱۹۶	پیمانکاران خارجی در خدمت مهندسی دشمن
۱۹۸	توان مهندسی ارتش عراق

فصل دوم - خلاقیت، ابتکار و تحقیقات

۲۰۱	خلاقیت، ابتکار و تحقیقات
۲۰۳	طرح طرحی
۲۰۴	به آتش کشیدن رودخانه‌ی کارون علیه دشمن
۲۰۵	طراح اژدر در جنگ هشت ساله
۲۰۹	اژدر، از ابتکار داخلی تا مدرن روسی
۲۱۳	خلاقیت در عملیات خاکی
۲۱۹	تصمیم‌گیری در لحظات متغیر میدان نبرد
۲۲۱	خاکریز زدن با انفجار
۲۲۲	استفاده حداکثری از حداقل موجودی
۲۲۳	تونلی زیر پای دشمن
۲۲۴	انواع پل برای عبور
۲۲۷	پل پیلی
۲۳۸	طرح و تحقیقات در مهندسی رزمی
۲۴۲	ساخت سیستم دافعۀ خمپاره‌انداز
۲۴۳	سوخت جامد موشک
۲۴۴	شگرد تخریبی‌ها
۲۴۹	اردوگاه تخریب یا پژوهشگاه علمی عملی!
۲۵۴	
۲۵۴	ساخت و تولید دستگاه پمپاژ آب
۲۵۹	مرکز تحقیقات جنگ جهاد سازندگی

فصل سوم - سازماندهی ظرفیت‌های فنی مهندسی مردمی

۲۷۳	پشتیبانی مهندسی رزمی جهاد سازندگی
-----	-----------------------------------

فهرست

۲۷۸	کمپرسی‌های مردمی
۲۸۰	سنگ‌سازان بی‌سنگر
۲۸۳	صنایع اراک در دفاع مقدس

فصل چهارم - ساختار و سازمان مهندسی رزمی

۲۸۵	ساختار و سازمان مهندسی رزمی
۲۸۷	اولین قدم‌های تشکیل مهندسی رزمی در سپاه
۲۹۲	ساختار و سازمان مهندسی رزمی
۲۹۴	ساختار و سازمان مهندسی ارتش در دفاع مقدس
۲۹۶	اهمیت مهندسی در ساختار نظامی
۳۰۰	توسعه سازمان مهندسی رزمی جهاد سازندگی
۳۰۱	سازمان هرتیم مهندسی رزمی
۳۰۲	نقش و حضور مهندسی یگان‌های ارتش
۳۰۳	عملیات مشترک مهندسی رزمی
۳۰۴	تشکیل مهندسی قرارگاه حمزه (ع)

فصل پنجم - خاطرات متنوع مهندسی رزمی

۳۰۹	خاطرات متنوع مهندسی رزمی
۳۱۱	فرماندهان خاکی مهندسی رزمی
۳۱۲	شلوار ضد زره!
۳۱۳	رمز بی‌سیم محلی!
۳۱۴	وقتی تکلیف می‌شد!
۳۱۶	قتلگاهی برای فرماندهان
۳۱۸	شیردَم
۳۲۰	شهید معقولی
۳۲۱	نمی‌خوام استاندار باشم!
۳۲۴	راهنمای غیبی
۳۲۵	دولت در کنار رزمندگان
۳۲۶	صدور مجوز آقای وزیر با گلولهی توپ دشمن!
۳۲۷	فقط کار در اولویت بود
۳۳۱	مهار آتش چاه نفت بيات دهلران
۳۳۲	دنیا در اختیار دشمن
۳۳۳	نوجوان، ولی مهندسی با تجربه!
۳۳۴	صالحین مهندسی
۳۳۵	بدر، مهندس پل‌سازی
۳۳۷	تدبیر در مقابل تحریم
۳۳۹	عدالت خداوندی نسبت به همه
۳۴۱	جامعه‌ی مهندسين در دفاع مقدس
۳۴۴	دانش‌آموزان مهندس
۳۴۶	جوشن کبیر
۳۴۷	مردان بی‌ریای مهندسی رزمی

فهرست

۳۴۸	چندمنظوره بودن فعالیت‌های مهندسی رزمی
۳۴۹	رعایت حقوق مردم در جنگ
۳۵۰	امداد غیبی
۳۵۱	همه با هم در جهاد سازندگی
۳۵۲	نبرد لودرو و بلدوزر با تیربار آتش
۳۵۴	مهندس لودرچی
۳۵۵	مدیریت جهادی
۳۵۶	دعوا سرکار کردن
۳۵۷	من فوق لیسانس اتومکانیک بودم، او نوجوانی ۱۶ ساله‌ی عشایر!
۳۶۰	راننده‌ی کمپرسی‌های مردمی
۳۶۱	دقت و حساسیت فرماندهان
۳۶۲	پنج برادر برای دفاع از کشور
۳۶۳	مردم گرد مہمان‌نواز و همراه رزمندگان
۳۶۵	بلبل خوش‌آواز جبیه، صادق آهنگران
۳۶۶	قدم قدم به سوی قلاویزان
۳۶۷	اُبَهِت آقای هاشمی رفسنجانی!
۳۶۸	تصمیم در لحظات دشوار!
۳۶۹	نجات مجروحین در اولویت کار
۳۷۰	فرماندهی لودرچی
۳۷۱	عنصرروحیه و اعتقاد
۳۷۳	مردان بی‌ادعا
۳۷۵	شجاعت و تدبیر حاج عقیل
۳۷۶	امضای برگ شهادت
۳۷۷	نمونه‌ی عاشورایی
۳۷۸	آموزش در مهندسی رزمی
۳۷۹	روحیه و اعتقاد عمیق، موتور حرکت
۳۸۱	اراده‌ها، جایگزین تجهیزات
۳۸۳	افتخارات دفاع مقدس، متعلق به همه
۳۸۵	اسم مرا جزو شهدا نوشتند!
۳۸۸	مهندسین خاکی
۳۸۹	ساخت سنگرهای بتونی
۳۹۱	منابع و مأخذ
۳۹۷	تصاویر مهندسی رزمی دفاع مقدس

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 نو از 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

خطیر را 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 بگویی که خودت لمس نکرده‌ای؟ دست به اقدامی بزنی که بسیار ظریف و شکننده است! از چیزی بگویی 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 قرنی (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 رئیس‌جمهور 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 رئیس‌جمهور 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 پیش‌آمده 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 زیر فراهم می‌کرد:

- ایداء، اخراج و مصادره اموال منقول و غیرمنقول حدود ۵۰۰۰ 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 درگیری های متعدد با نام سازمان آزادی بخش خلق عرب؛
- مهم تر از همه حمایت و پشتیبانی همه جانبه از گروهک های 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 گروهک های تجزیه طلب کردستان به نام های 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 فتنه گاه 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 گروگان های 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 ی 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، طی حمله ی هوایی به شهر مرزی مهران در ۱۳/۱/۱۳۵۸ (۴۹ روز بعد از پیروزی انقلاب اسلامی)؛
- حمله ی زمینی یک گروه از ارتش عراق به قصر شیرین در ۱۴/۱/۱۳۵۸؛
- حمله ی هوایی به تأسیسات نفتی مهران در ۱۸/۱/۱۳۵۸؛
- حمله ی هوایی و توپخانه ای به مهران در ۸/۳/۱۳۵۹ که منجر به شهادت ۱۲ نفر از مردم و زخمی شدن ۳۶ نفر گردید؛
- حمله ی 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 ی امریکا با ایران در ۱۹/۱/۱۳۵۹، تجاوز نظامی ارتش عراق علیه ایران صورت جدی تری به خود گرفت. ۱.

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 تجزیهی 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 رانداشت. (۱) با این شرایط سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و نظامی ایران، جوانان بی نام و نشان و دوستداران انقلاب اسلامی از تمام اقشار سازمانی و غیرسازمانی از ارتش، ژاندارمری، سپاه، جهاد سازندگی، شهربانی و کمیته‌ی 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، شهربانی و کمیته انقلاب اسلامی 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 همه‌ی آنچه اتفاق افتاده، بازگو ارائه نشده است! به‌خصوص 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، همان‌طوری که در میدان فوتبال، ۱۰ نفر تلاش می‌کنند تا یک نفر گلزنی کند. در میدان جنگ نیز 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 رسته‌ی فنی تخصصی اقداماتی

- انجام دادند که با توجه به شرایط خاص آن دوران، شاهکار مهندسی محسوب می شود از جمله:
- 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 سیدالشهدا(ع) به عرض ۱۷ متر بر روی هورالعظیم ظرف مدت کمتر از دو ماه؛
 - طراحی و احداث پل ثابت لوله ای 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 و...
- براین اساس بعد از گذشت ۲۴ سال از پایان جنگ هشت ساله، ابتدای سال ۱۳۹۱ مسئولین معاونت پژوهش موزه دفاع مقدس تهران تصمیم گرفتند ضمن برنامه ریزی و هماهنگی برای ثبت تجارب و انتقال گنجینه عظیم دفاع مقدس، بخش مهندسی این دوران را نیز با دعوت از پیش کسوتان این رده مهم و مؤثر در دفاع مقدس با همت مخلصانه عزیزانی همچون محمدرضا مشفق خامنه 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، جهاد سازندگی و ارتش، مطالب شفاهی ارائه شده را به شکل مصور ثبت کنند.
- محتوای جلسات با نظارت مصطفی آذرمی توسط سرکار خانم زینب پاک نهاد طی ۱۷۵۶ ساعت کار به مدت ۱۰ ماه (آبان ۱۳۹۵ تا مرداد ۱۳۹۶) در ۳۷۵۱ صفحه پیاده سازی شد. برنامه تدوین و آماده سازی برای چاپ و نشر این برنامه مهم در آذرماه ۱۳۹۶ در دستور کار بخش تاریخی شفاهی موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس 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 کیفیت بخشی 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 های 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.

علی‌ای حال، اثری که در پیش رودارید جلد اول تاریخ شفاهی مهندسی رزمی در دفاع مقدس است. به طور 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، دیگر اینکه به علت گذشت زمان طولانی از جنگ، موضوع فراموشی نیز در بیان دقیق مطالب و نکات دخیل بوده است. با این حال مطالب تدوین شده زیر نظر جناب محمدرضا مشفق خامنه و مهندس جمشید سرداری (از کارشناسان مهندسی رزمی سپاه پاسداران) به دقت بازنگری و اصلاحات لازم انجام گرفته است.



عباس حیدری مقدم آرائی (تدوین‌گر)

آبان ۱۳۹۷



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



مهندسی رزمی دفاع مقدس (از دیدگاه صاحب نظران و فرماندهان جنگ)

آنچه در عرف کلاسیک نظامی مطرح است چهار رکن اصلی: نیروی انسانی، اطلاعات، عملیات و لجستیک است که در هر عملیاتی نقش اصلی و مؤثری دارند. بقیه امور مؤثر در رسیدن به اهداف یک عملیات رازیرمجموعه و جزئی از این ارکان محسوب می‌کنند، ولی در دوران دفاع مقدس به دلیل نامتوازن و نابرابر بودن استعداد و توان رزم ما در مقابل دشمن متجاوز، تدبیر و خلاقیت مهندسی رزمی برای جبران کاستی‌های قوای خودی، تنش‌پررنگ و مؤثری در میدان نبرد از خود نشان داد.

مکانی که یک رزمنده در میدان نبرد به عنوان جان‌پناه از آن استفاده می‌کند نوعی بهره‌برداری مهندسی رزمی از زمین است. می‌توان گفت استفاده از عارضه‌های طبیعی یا عارضه‌ای که با تغییر زمین از سوی رزمنده ایجاد می‌شود جزو اولین فعالیت‌های مهندسی رزمی یک رزمنده در میدان نبرد محسوب می‌شود. همراه بودن یک بیلچه‌ی نظامی با تجهیزات انفرادی سرباز برای استفاده در موارد مختلف می‌تواند ساده‌ترین شکل مهندسی رزمی در میدان نبرد را نشان دهد.

در اینجا ابتدا به دیدگاه فرمانده عالی جنگ و جانشین فرماندهی کل قوا در دوران دفاع مقدس (مرحوم علی‌اکبر هاشمی رفسنجانی) در رابطه با نقش مهندسی رزمی در آن دوران عزت و شرف اشاره‌ای می‌کنیم. سپس به منظور ثبت تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دوران دفاع مقدس از زبان پیش‌کسوتان، کارشناسان و فرماندهان به فعالیت‌های این رسته‌ی فنی و تخصصی می‌پردازیم.



فرمانده عالی جنگ و جانشین فرماندهی کل قوا در دوران دفاع مقدس، از نقش مهندسی رزمی می‌گویند:

«... واحدهای مهندسی قبل از جنگ و حتی قبل از انقلاب اسلامی در ساختار ارتش بود. اما به شکل میدانی در زمان جنگ به آن احساس نیاز شد. از همان نخستین روزهای آغاز دفاع، نیاز به حضور واحدهای مهندسی در ارتش و سپاه جدی تر شد. در جنگ، نیاز به خلاقیت در مهندسی و بهره‌گیری از روش‌ها و تاکتیک‌های بدیع مهندسی برای دفاع از ضرورت‌ها بود.

این مهندسی، اصول مهم نظامی که پایبند یکسری قوانین دیکته شده بود برهم زد و از فن‌هایی استفاده کرد که در عرصه‌ی نبرد فقط برای یک بار به کار گرفته می‌شود، چون دشمن بلافاصله راه مقابله با آن را پیدا می‌کند. استفاده از

ویژگی‌های مثبت جغرافیایی مناطق مختلف به منظور جبران نقاط ضعف، کاهش نقاط قوت دشمن، پناه بردن به عملیات شبانه به دلیل پوشش ضعف‌های خودی و کاهش اثرات سلاح‌های دشمن، ایجاد قابلیت و ساخت تجهیزات مهندسی مناسب با محیط‌های جغرافیایی و عملیاتی



مانند پل‌های کوثر و خیبر برای عملیات عبور در هورالعظیم یا احداث جاده در مناطق رملی و دسترسی به عقبه‌ی دشمن در عملیات طریق القدس (بُستان) و اجرای پل و طراحی و ساخت طراده‌های شناور به منظور عبور از رودخانه اروند، نوعی ابتکار عمل و خلاقیت در مهندسی دفاع مقدس محسوب می‌شود. (تصویر: طراده ۴۰ تنی P.M.P کششی که توسط یک لندینگ کرافت هُل داده می‌شود)

جهاد سازندگی قبل از جنگ و برای رسیدگی به مناطق محروم کشور تأسیس شد؛ اما وقتی جنگ بر ایران تحمیل شد، بر اساس قاعده‌ی مهم فلاهم، نیروهای جهاد سازندگی با عنوان سنگرسازان بی‌سنگر به سوی جبهه‌ها رفتند و با همان امکانات محدود به کمک رزمندگان شتافتند که از سنگرسازی گرفته تا خاکریز و حتی قرارگاه‌ها و سنگرهای بتنی و سوله‌های بزرگ و در مقطعی برای پناهگاه، خدمات بی‌نظیری داشتند. علاوه بر این ارتش و سپاه هم در سازمان خود امکاناتی برای این نیازها داشتند.

یگان مهندسی سپاه فعالیت خود را با یکی دو دستگاه شروع کرد و در حصارآبادان با سازمان‌دهی اولیه در شکل تیم مهندسی و در عملیات طریق القدس با گروهان مهندسی و در عملیات فتح‌المبین و بیت‌المقدس به صورت گردان مهندسی و در عملیات خیبر و بدر به صورت تیپ‌ها و لشکرهای مهندسی بر اساس نیاز رزمندگان، تشکیل و وارد صحنه‌ی عملیات شد و به عنوان مهندسی رزمی در صف مقدم نبرد به اجرای خاکریز و عملیات خاکی پرداخت. در مقاطعی هم یگان‌ها و تیم‌های مهندسی سپاه با نیروهای جهاد سازندگی و وزارتخانه‌های دولتی و ارتش ادغام شدند تا با توجه به نوع عملیات و محیط جغرافیایی وارد عمل شوند.

ترکیب اقدامات مهندسی جهاد و سپاه و سازمان‌دهی با عنوان قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیا (ص) یکی از ابتکار عمل‌های فرماندهان مهندسی جنگ به حساب می‌آید. اقدامات این قرارگاه پس از جنگ نیز ادامه یافت که نمونه‌ی اعلا‌ی عملکرد آنان ساخت سد کرخه است.

یکی دیگر از کارهای مهندسی در زمان دفاع مقدس، ساخت ماکت‌ها و مواضع فریب به منظور گمراه کردن دشمن و اتلاف منابع، وقت، فکر، سلاح، جنگ‌افزارها و غافلگیری آنها بود. از اقدامات دیگر مهندسی که نتیجه‌ی خلاقیت نیروهای فنی و مهندسی بود، ابداع خاکریزهای تعجیلی به



منظور مقابله با انبوه جنگ‌افزارها و آتش سلاح‌های دشمن و درامان ماندن نیروها و تجهیزات از گزند تهاجمات دشمن بود.

حالا که صحبت از کارهای مهندسی رزمندگان در طول دفاع مقدس شد، بگذارید به عنوان نماینده‌ی امام (ره)

در شورای عالی دفاع، سخنگوی شورای عالی دفاع، رئیس مجلس، فرماندهی جنگ و سرانجام جانشین فرماندهی کل قوا، از ابتکارات مهندسی نیروهای ایرانی بگویم که دنیا را متحیر کرده بود. احداث جاده ۱۴ کیلومتری سیدالشهدا (ع) به عرض ۱۷ متر در شرق هورالعظیم نیز از ابتکارات مهندسی رزمی بود که از منطقه‌ی جُفیر شروع و پس از طی مسافت در داخل آب‌های هور وارد جزیره‌ی مجنون شمالی می‌شد. در آن روزها با توجه به اهمیت عملیات خیبر و تصرف جزایر مجنون از سوی رزمندگان و نیز تأکید امام خمینی (ره) نسبت به حفظ جزایر مجنون، طرح احداث جاده‌ی سیدالشهدا (ع) در دستور کار قرارگاه مهندسی قرار گرفته بود. چون پل شناور خیبر به طور مرتب زیر آتش سنگین دشمن قرار داشت و تعمیر صدمات ناشی از انفجار و ترکش آن در بلندمدت مقرون به صرفه نبود. از طرفی به عنوان مکمل پل خیبر با تسهیل تردد دوطرفه خودروهای سنگین و زرهی می‌توانست نقش مهمی در حفظ جزایر مجنون ایفا کند. لذا ده روز پس از نصب پل خیبر، عملیات احداث جاده آغاز شد و بیش از هزار کامیون کمپرسی به مدت دو ماه و نیم به حمل خاک پرداختند. از ابتکارات دیگر مهندسی رزمی، پل‌های مُعلق بود که بیشتر در جبهه‌های غرب احداث می‌شد. چون بردن مصالح و امکانات به آن مناطق برای احداث پل‌های ثابت میسر نبود، مهندسان جهاد پل‌های معلق را در مسیر اجرا می‌کردند که به رغم ظاهر ساده‌شان، محاسبات بسیار پیچیده‌ای داشت. یکی دیگر از ابتکارات مهندسی، پل متحرک خضر بود. یعنی یک تراکتور بدون چرخ روی یک قطعه پل شناور نصب شد و یک سیستم بُکسل که در دو طرف اروند محکم شده بود، به رینگ چرخ



این تراکتور متصل بود. از روی این پل‌ها حتی تانک و کامیون‌های پراز بار قابل جابه‌جایی بودند. (تصویر: نمونه یک پل خضر را نشان می‌دهد که با کشش کابل‌های متصل در دو سوی ساحل، توسط موتور تراکتور مستقر بر روی طراده، در یک مسیر ثابت رفت و برگشت، انتقال انجام می‌گرفت).

در مقطعی که بیشتر در مناطق نیزاری جنوب بودیم، مهندسان برای رفع مشکل پروانه موتور قایق‌هایی که در مرداب به دلیل حجم زیادی و گیاهان مردابی از کار می‌افتاد، دست به ابتکاری نو

زدند و قایق‌هایی را طراحی کردند که با ملخ چوبی و از طریق جابجای هوا، هم روی نی و هم روی آب با سرعت پیش می‌رفتند. موتور متحرک این قایق‌ها موتور فولکس بود که برای خنک شدن احتیاج به آب نداشت و با هوا خنک می‌شد.

در بعضی از مناطق جنگی، زمین‌ها رملی و ناصاف بود که عبور از آن مناطق بسیار سخت بود و عراق از این مزیت استفاده می‌کرد. مهندسان جهاد با طراحی و ساخت شنی‌هایی که به وانت لندکروز متصل می‌شد، عبور در این مناطق را میسر کردند که تا پایان جنگ فناوری آنها را ارتقاء می‌دادند. بعدها مهندسان جهاد با استفاده از آن تجربه، نفربردوزیست را طراحی کردند.

در همان مقطع که تمرکز عملیاتی ما بیشتر در جنوب بود، عبور نیروها از باتلاق‌ها و نهرها و



رودخانه‌های کوچک و بزرگ خیلی سخت بود. جهادگران با ساخت پل‌های فایبرگلاس، پل‌های شناور، پلیکا و فرش‌های باتلاقی، سرعت عبور نیروها را در شب‌های عملیات با کمترین تلفات بالا می‌برد. جهاد سازندگی در آن مقطع علاوه بر ساخت «فرش باتلاقی» که یک سازه‌ی مهندسی و ساخته شده از پروفیل‌های

محاسبه شده آلومینیوم است، «باتلاق روی جبل» را برای عبور از باتلاق و نیزارها ساختند. این دستگاه بزرگ با چرخ‌هایی با قطر بیش از ۴ متر، برای یدک‌کشی، باز کردن راه و موانع در باتلاق‌ها و نیزارهای جنوب ساخته شد.

یکی دیگر از ابتکارات صنایع هوایی مهندسان جهاد برای فریب هواپیماهای دشمن، ساخت «بالن ابابیل» بود. گاهی که هواپیماهای دشمن می‌خواستند از گذرگاه‌های تنگ بین کوه‌ها و دور از چشم رادارها عبور کنند، این بالن بزرگ با دنباله‌های فلزی و مواد خاصی که در آن به کار رفته بود، در رادار هواپیماهای دشمن دیده می‌شد و راه عبور آن را می‌بست. انتخاب جنس بالن، نحوه‌ی دوخت، عایق‌بندی و اتصال فلز به پلاستیک، از نکات پیچیده‌ی مهندسی در آن زمان بود.

اوج کار مهندسی جنگ در آغاز پل خیبر و سپس پل بعثت بود. در آن مقطع، ابتدا فرماندهان سپاه با تشکیل قرارگاه نوح به عنوان یگان دریایی، با استفاده از تجربه‌ی حاصل از عملیات والفجر مقدماتی، پل خیبر را طراحی و اجرا کردند.

به دلیل پوشش فشرده سطح هوراز گیاهان، تردد در آن تنها از معابری خاص مانند آبراه‌ها، نهرها یا محل عبور حیوانات وحشی امکان پذیر بود. پل خیبر برای استفاده در آب‌های راکد تهیه شده بود

و ویژگی‌های مخصوص به خود را داشت. با تحقیق و پژوهش فراوان مهندسان، طرح تلفیق فوم و فایبرگلاس که توانایی و استحکام پل را در مقابل حملات بی‌وقفه و بی‌امان دشمن بالا می‌برد، مورد تأیید قرار گرفت. پل‌های نمونه در یکی از



کارگاه‌های متعلق به کمیته فنی

دفتر مرکزی جهاد سازندگی ساخته شد. قطعات ساخته شده برای گذراندن مرحله‌ی آزمایشی خود، به دریاچه مجموعه ورزشی آزادی تهران انتقال داده شد. برای نصب این قطعات در دریاچه آزادی، فرماندهان ارتش و سپاه از نزدیک با نحوه طراحی، ساخت و کارایی پل آشنا شدند. همچنین در فواصل مشخص، قطعات یدکی پل آماده بود تا در صورت هرگونه صدمه‌ی احتمالی، به سرعت تعویض شود. این پل در نوع خود یک شاهکار مهندسی به حساب می‌آمد. به گونه‌ای که سبب شد تا ژنرال‌های کارکشته نظامی جهان به اعجاب انگیز بودن آن اعتراف کنند و بگویند که بزرگ‌ترین پل شناور دنیا به طول ۱۴ کیلومتر بر روی هورالعظیم ساخته شد.

نمونه دیگر، احداث پل لوله‌ای بعثت به طول ۹۰۰ متر و عرض ۱۲ متری ارونه بود که چشم جهانیان را خیره کرده بود. طی شش ماه، آن هم جلوی چشم دشمن و زیر بمباران و گلوله باران، پنج هزار لوله ۱۲ متری، به قطر ۱۴۲ سانتی‌متر و ضخامت ۱۶ میلی‌متر از جنس فولاد، در عمق دوازده متری



رودخانه‌ای خروشان که ارتفاع جزر و مدش از پنج متر هم بالاتر می‌رفت، کار گذاشته شد. یادم می‌آید نیروهای مادر ماه رمضان، با عطش و خستگی در آن گرما کار می‌کردند. زاویه، وضعیت، تاریخ و ساعت نصب هر لوله

یادداشت و محاسبه می شد. دشمن در طول جنگ از هر سلاحی استفاده کرد که پل را از بین ببرد، اما نتوانست.

پل بعثت، شاهکار مهندسی رزمی تاریخ دفاع مقدس است که شنیدم امروز با همین عنوان در دانشکده فرماندهی و ستاد (دافوس) تدریس می شود.

بزرگ ترین خلاقیت رزمندگان اسلام در جنگ هشت ساله این بود که توانستند تاکتیک ها و فن های خود را که نوعی خلاقیت و نوآوری محسوب می شود، بر امکانات دشمن غلبه دهند. در جاهایی که طرحی برای عملیات داشتیم، ابتدا هریک از واحدهای مسئول نیازها را مطرح می کردند و نظام هم براساس امکانات کشور تأمین می کرد. مثلاً در مقطعی، جبهه ها برای احداث خاکریز و سنگرسازی نیاز به بولدوزر و لودر داشتند که نیازهای آنها را از شهرداری های سراسر کشور تأمین می کردیم. حتی اگر امکانات پولی کشور هم خوب بود که البته با توجه به تحریم ها و موانع صدور نفت خوب نبود، تأمین نیازهای مهندسی جنگ از خارج، نیاز به زمان داشت یا احتمال می دادیم تأمین آن امکانات دشمن را توسط گزارش های ستون پنجم نسبت به عملیات آگاه و هوشیار می کند. لذا از خرید آن خودداری و از موجودی های کشور استفاده می کردیم.

دوران سازندگی باور توانمندی های جوانان ایران را جهانی کرد که از کشورهای مختلف تقاضا می کردند که مشابه طرح های ساخته شده در ایران را در کشورهای آن ها بسازیم. این اخلاص عمل حتی در صدور خدمات فنی و مهندسی نیروهای ایرانی مشهود بود. به گونه ای که در چند کشور آفریقایی و آسیای میانه، از میان پیمانکاران کشورهای متعدد، علاقه به اجرای طرح ها توسط ایرانی ها خیلی زیاد بود...» (۲)

۱- قسمتی از گفتگوی مرحوم علی اکبر هاشمی رفسنجانی، فرمانده عالی جنگ و جانشین فرماندهی کل قوا در دوران دفاع مقدس و رئیس وقت مجمع تشخیص مصلحت نظام، با ویژه نامه هفتمین اجلاس هیئت عمومی سازمان نظام مهندسی ساختمان در تاریخ ۱۳۹۵/۹/۵.



مهندسی رزمی از دیدگاه سرلشکر محسن رضایی،
فرماندهی کل سپاه در دوران دفاع مقدس

«... پس از مدتی به این نتیجه رسیدیم که باید کمبدهای لشکریهای عملیاتی مان را با عملیات مهندسی جبران کنیم. مثلاً برای یک عملیات، ۱۰ لشکری خواستیم اما ۷ لشکر داشتیم پس باید آن کمبدها را با عملیات مهندسی پوشش می دادیم... در عملیات فتح المبین، مهندسی رزمی گام بلندی به جلو برداشت. برای اجرای این عملیات بزرگ کمبود یگان رزمی داشتیم. به نظرمی رسید اگر ما از یک جایی در پشت رقبایه درآییم و دشمن را در پشت رقبایه به محاصره درآوریم، کمبود آن سه لشکر جبران خواهد شد. لذا مهندسی رزمی ظرف حدود ۴۵ روز این تنگه (ذلیجان) را که فقط با موتورسیکلت قابل تردد بود، شکافتند که ماشین هم می توانست از آن عبور کند. خاصیت این تنگه این بود که ما را به پشت سردشمن می رساند. همزمان با حمله چند لشکر از خط مقدم، به لطف این ابتکار مهندسی، لشکری را که برادر عزیزمان آقای احمد کاظمی (شهید) فرماندهی آن بودند و شهید مهدی باکری هم جانشین ایشان، این لشکر را از ذلیجان عبور دادیم که به پشت دشمن نفوذ کردند و عملیات انجام شد... در حقیقت در عملیات فتح المبین، مهندسی رزمی در قالب عملیات فنی - نه پشتیبانی و خدماتی - مطرح شد.

در عملیات والفجر ۸ (برای تصرف شهر فاو) مهندسی به یک عملیات پشتیبانی کننده بدل شد. عملیات مهندسی طوری در پوشش و اختفاء صورت گرفت که دشمن متوجه آن نشد و در کنار آن، عملیات مهندسی را برای فریب دشمن در منطقه خیبر (طلایه و زید) انجام دادیم. یعنی توجه دشمن را به آن منطقه جلب کردیم ولی در فاو عملیات اصلی را انجام دادیم... در حقیقت، مهندسی به صورت یک عملیات فریب در صحنه جنگ به کار گرفته شد... در هیچ آیین نامه ای نمی توانید ببینید که مهندسی توان خود را در قالب یک عملیات فریب علیه دشمن بکار گرفته باشد... در فاو عملیات شبانه مهندسی انجام می دادیم.

مهندسی رزمی باید انعطاف پذیر باشد. باید برود در متن و حقیقت نبرد... مهندسی رزمی سپاه و برادران عزیزمان در جهاد! شما کسانی هستید که علم مهندسی را در صحنه عمل دیدید. مهندسی رزمی را درک کردید. برداشت‌های تجربی در ذهن دارید و بسیاری از این مسائلی را که در کتاب‌ها دانشجویان را می‌ترساند پشت سر گذارده‌اید. لذا شما می‌توانید به تحول علم مهندسی در ایران خدمت کنید!...» (۳)



مهندسی رزمی از دیدگاه سرلشکر سید یحیی صفوی،
معاون عملیات سپاه پاسداران در دوران دفاع مقدس

«... در هشت سال دفاع مقدس یکی از ستون‌های اصلی این پیروزی‌ها به نظر من مهندسی رزمی بود. ما در هیچ عملیاتی موفق نشدیم مگر اینکه مهندسی رزمی در آن نقش تعیین‌کننده داشت. این ادعای کسی است که در تمامی عملیات از اول تا آخر جنگ شرکت داشته و از جزء جزء آنها مطلع است.

در عملیاتی که مقدمه‌ی شکست حصر آبادان بود، نقش اساسی در آن عملیات با مهندسی رزمی بود. برای مثال آن خاکریزی که مهندس فرشچی از کنار کارون تا کنار جاده‌ی اهواز- آبادان ایجاد کرد، در واقع سدی در برابر نفوذ عراق و در برابر پاتک‌های سنگینی بود که مدت ۱۲ روز ادامه داشت.

در اوایل جنگ، کار دیگری که از مهندسی رزمی شاهد بودیم حفر کانالی بود که به طول ۱۸۰۰ متر از خط دارخوین (خط شیر) تا پشت میدان مین دشمن امتداد داشت. این کانال را عباس محسنی - معروف به عباس کانال‌کن - در مدت شش ماه حفر کرد و در دیوار آن مهمات ذخیره و پنهان کرده بودیم.

به نظر این جانب، پیروزی ما در دفاع مقدس مرهون سه عامل اساسی بود:

الف- رهبری امام خمینی (رحمت‌الله علیه)

ب- ایمان و سلحشوری رزمندگان

ج- ابتکار عمل و خلاقیت

محور ابتکار عمل و خلاقیت را به بهترین شکل ممکن، مهندسی رزمی در دست داشت... آمریکایی‌ها در زمان جنگ کره ظرف مدت سه ساعت مجروحین خود را از خط مقدم با بالگرد به بیمارستان می‌رساندند. لیکن در دوران دفاع مقدس به واسطه تلاش مهندسی رزمی، ما این زمان را

به یک ساعت تقلیل دادیم. چرا که در جبهه جنگ بیمارستان‌های مستحکم صحرایی ایجاد کرده بودند!... مهندسی رزمی کمبود فن‌آوری و تجهیزات خود را با ابتکار عمل، فکرو نیروهای انسانی خلاق جبران می‌کرد... برای نمونه در سفری که ژنرال اسلم بیگ فرماندهی ارتش پاکستان به تهران آمد و به درخواست خودش به کناراروند رفتیم، با حیرت و تعجب از نحوه عبور ما از ارونند و چگونگی احداث پل بعثت (پل لوله‌ای ثابت به طول ۹۰۰ متر و عرض ۱۲ متر) سؤال می‌کرد. هر قدر عملیاتمان گسترده‌تر می‌شد، مهندسی رزمی هم با تدبیر فرماندهی همراهی می‌کرد. بسیاری از پیروزی‌های ما نیز به خاطر فعالیت‌های مهندسی رزمی بود... فعالیت‌ها و سوابق مهندسی رزمی در طول هشت سال دفاع مقدس افتخار بزرگی است که نه تنها برای داخل کشور بلکه برای تمام ملت‌های استقلال طلب باید ثبت و ضبط شود...»^۱

۱- معاونت مهندسی سپاه، مهندسی جنگ، مجموعه مقالات اولین همایش مهندسی رزمی سپاه، ص ۱، تابستان ۱۳۷۸



مهندسی رزمی از دیدگاه دکتر محمد فروزنده، فرمانده قرارگاه
مهندسی رزمی خاتم الانبیاء (ص) در دوران دفاع مقدس:

«... در دنیا جنگ را نیروهای مسلح اداره نمی‌کنند. همیشه جنگ‌ها به وسیله حکومت‌ها اداره شده است. جنگ، جنگ حاکمیت‌هاست نه جنگ نیروهای مسلح. نیروهای مسلح در واقع ابزار حاکمیت‌ها برای جنگیدن هستند. لذا وقتی برای یک کشوری یا دولتی جنگ واقع می‌شود، درکل نظام آن دولت باید شرایط جنگ حاکم شده باشد. جنگ حادثه‌ای است که باید جدی گرفته شود. به همین خاطر ضرورت دارد که مجموعه‌ی نظام وارد جنگ بشود.

در دوران دفاع مقدس برای همکاری بین دولت یا دستگاه‌های اجرایی و نیروهای مسلح دوروش وجود داشت: یک روش کمک و مساعدت به نیروهای مسلح و یک روش همکاری با نیروهای مسلح. در روش اول، دستگاه‌های دیگر (غیرنظامی) اعتبار، امکانات و نیروی انسانی در اختیار نیروهای مسلح قرار می‌دادند تا نیازهای نیروهای مسلح تأمین شود. اما در روش دوم، دستگاه‌های دیگر علاقه‌مند بودند که مأموریت بگیرند... در دوران دفاع مقدس هر دوروش به کارگیری می‌شد. چون حاصل این دو کاربرد این بود که دستگاه‌های اجرایی تلاش می‌کردند در درون ساختار جنگ فقط کمک کننده نباشند، همکار هم باشند. فکری کردند این طور بهتر می‌توانند تجهیزات و امکانات و نیروی انسانی خود را حفظ کنند... در واقع مدیران غیرنظامی، علاقه‌شان برای پذیرش مأموریت بیشتر از واگذاری امکانات و نیروی انسانی بود.

جنگ‌های آینده (فرضی)، جنگ کوتاه مدت است و تصمیم‌گیری‌ها بایستی دانش محور باشد و بایستی پایه‌های دانش فنی در درون ساختار مهندسی شکل بگیرد...»^۱

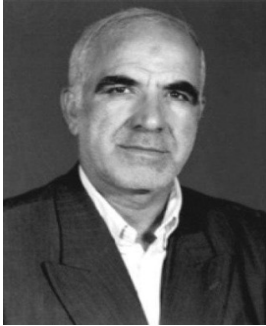
۱- معاونت مهندسی سپاه، مهندسی جنگ، مجموعه مقالات اولین همایش مهندسی رزمی سپاه، ص ۲۵، تابستان ۱۳۷۸



مهندسی رزمی در دفاع مقدس، از نظر سردار سرلشکر شهید
احمد کاظمی فرمانده لشکر ۸ نجف اشرف در دفاع مقدس:

«...در همه مقاطع از عملیات دوران دفاع مقدس، از آغاز تصمیم برای انجام یک حرکت و آماده سازی صحنه عملیات، مهندسی رزمی نقش اولیه را پیدامی کرد. در آغاز عملیات و آهنگ حرکت رزمندگان و درآراستگی صحنه رزم و عبور عمده قوا، نقش حساس، برجسته و بسیار تعیین کننده ای داشت. به محض رسیدن رزمندگان به اهداف، نقش مهندسی حیاتی بود و همه زحمات رزمندگان با نقش مهندسی محقق می شد... بچه های مهندسی جهاد نیز نقش ممتازی داشتند. در عملیات کربلای پنج شلمچه، ما در محور مقر فرماندهی سپاه ۱۱ عراق با مشکل مواجه شده بودیم، سه چهار شب رفتیم سراغ عراقی ها ولی موفق به شکستن مقاومت آنها نمی شدیم! تا اینکه شب آخر بچه های مهندسی را جمع کردم و اهمیت کار را برایشان تشریح کردم و گفتم اگر امشب نتوانیم این خاکریز را بنیم کار خیلی سخت می شه، به هر قیمتی است باید این خاکریز را بنیم. بعد از اینکه بچه های مهندسی توجیه شدند و رفتند، یک جوان ۱۷ ساله (احتمالاً شهید کاوه موسوی) آمد پیش من و گفت: فلانی، اینکه گفتی این کار خیلی مهمه و باید حتماً این خاکریز را بنیم، باید بگم که مرا گذاشتند مسئول تیم مهندسی که این ها را ببرم خاکریز بنزند ولی یک ساعت دیگه که ما رفتیم جلو، من شهید می شم، یک نفر را بفرستید جای من تا کار را دنبال کنه!... نگاهی بهش انداختم و گفتم: باشه، برو!... به لطف خداوند ساعتی بعد کار ایجاد خاکریز با موفقیت انجام شد و کار نتیجه داد ولی گفتند مسئول تیم مهندسی شهید شد!

این سازمان (مهندسی رزمی) برخاسته و برگرفته از چنین مردانی است... نقش ممتازی دارد. نمره و جایگاه مهندسی در جنگ بالاست. بنده به عنوان یک رزمنده می توانم بگم مهندسی بالای ۵۰ درصد نقش داشته است برای عبور و برای تثبیت در جاهای مختلف. اگر خواسته باشیم صحنه جنگ را ترسیم کنیم هیچ جا نمی توانیم چیزی بکشیم که درش نقش مهندسی نباشد! به این اصل توجه کنید که مردان شایسته و لایقی در این مجموعه بوده اند و ادامه دهندگان این راه هم باید اقتدا به همین ها کنند...»^۱



مهندسی رزمی، از زبان امیرسرتیپ دوم نجاتعلی صادقی گویا فرمانده تیپ
مستقل ۸۴ خرم آباد در دوران جنگ هشت ساله

«... اگر بخواهم در رابطه با نقش مهندسی رزمی در دوران دفاع مقدس اظهار نظر کنم، باید بگویم من به عنوان یک فرمانده لشکر به رغم اعتقاد عقلی و احساس نیاز به فعالیت های مهندسی، متأسفانه به علت ضعف و نقص سازمان مهندسی یگان خودم، مزه ی مهندسی را نچشیدم!

باید گفت جنگ هشت ساله، نقش مهندسی رزمی را در پیشبرد اهداف یک عملیات آفندی و پدافندی به درستی به ما فهماند. وجود قوی ترین تانک زرهی بدون مواضع و خاکریز می تواند در کمترین فرصت ممکن مورد هجوم موشک های ضد تانک قرار گیرد. ولی متأسفانه سازمان یک گروهان مهندسی برای یک لشکر، آن هم تنها با دو دستگاه بلدوزر و دو دستگاه لودر، که اکثر اوقات نیمی از این تجهیزات نیز از رده خارج بودند، برای ۹۰ کیلومتر طول خط پدافندی یک لشکر در عمق ۶۰ کیلومتر چگونه قابل تفسیر بود؟! چگونه می توانست نیاز مهندسی خطوط مقدم، عقبه ورده های پشتیبانی ما را تأمین نماید؟!»

هرچقدر مهندسی رزمی یک یگان رزمی قوی تر باشد خطوط پدافندی قوی تر و در نتیجه تلفات و خسارات کمتر خواهد بود. ولی یگان مادر دوران جنگ به علت کمبود نفرات و تجهیزات مهندسی، هیچ وقت مزه ی شیرین نقش مهندسی را نچشید! هیچ وقت مزه ی مواضع سد کننده را نچشید!...»^۱



مهندسی رزمی، از زبان دکتر عوض حیدرپور، فرماندهی گردان
بهداری رزمی تیپ مستقل ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) سپاه در دوران
دفاع مقدس

«... بیمارستان‌های صحرایی در سال اول جنگ، از کانکس‌های پیش ساخته شده بودند ولی کم‌کم جای خود را به سوله‌هایی از قاب آهنی و ورق فلزی یا سازه‌های بتونی که در برابر اکثر بمب‌های دشمن مقاوم بود، دادند... اگر بیمارستان‌های صحرایی ساخته نشده بودند، با توجه به کمبودها و محدودیت‌های ترابری، بیش از ۵۰ درصد مجروحینی که در این بیمارستان‌ها تحت عمل جراحی قرار گرفتند، قبل از رسیدن به مراکز درمانی بعدی یا شهید می‌شدند یا عوارض شدیدتری برای آنها باقی می‌ماند... در دوران جنگ هشت ساله، قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) که با هدف اجرای فعالیت‌های مهندسی مورد نیاز جنگ طراحی و سازماندهی شد، مأموریت یافت به منظور دستیابی سریع مجروحین جنگ به خدمات پزشکی، بیمارستان‌های صحرایی را در کوتاه‌ترین فاصله ممکن از منطقه نبرد احداث کنند. هدف دیگر این طرح، ایجاد فضای ایمن و مطمئن برای کادر پزشکی و درمانی بود... طی نتایج به دست آمده از یک پژوهشی مطالعاتی و تحقیقاتی، مجموع مجروحین پذیرفته شده در بیمارستان‌های صحرایی در مقطعی از دوران جنگ هشت ساله، بالغ بر ۱۷۳۸۲۳ نفر برآورد شده که از این تعداد حداقل ۷۷۱۸ نفر آنان در ۱۷ بیمارستان صحرایی مورد عمل جراحی قرار گرفتند و بقیه به بیمارستان‌های شهری منتقل شدند...»

میزان تلفات در میدان‌های رزم را در جنگ دوم جهانی ۲۹/۳ درصد، در جنگ کره ۲۶/۳ درصد و در جنگ ویتنام ۱۹ درصد ذکر می‌کنند. در حالی که طبق این تحقیق به دست آمده میزان تلفات (شهدا) رزمندگان ما به نسبت تعداد مجروحین ۱۸/۵ درصد بوده است... اگر بیمارستان‌های صحرایی (فعالیت استحکامات مهندسی رزمی) به خطوط مقدم جبهه‌ها نرفته بودند، بیش از ۵۰ درصد از مجروحین عمل شده در این بیمارستان‌ها به شهادت می‌رسیدند...»^۱

۱- معاونت مهندسی سپاه، مهندسی جنگ، مجموعه مقالات اولین همایش مهندسی رزمی سپاه، ص ۴۹، تابستان ۱۳۷۸

دییاحه‌ی راویان

آنچه در پیش رودارید حاصل گفته‌های گروهی از رزمندگان، فرماندهان و مدیران مهندسی رزمی سپاه، ارتش و جهاد سازندگی در دوران دفاع مقدس است که طی ده‌ها جلسه بحث و گفتگوی مصور و تدقیق مطالب پیرامون نقش این رده‌ی فنی و تخصصی در جنگ هشت ساله، ثبت، پیاده‌سازی، بازیابی و به‌منظور ثبت و انتقال تجارب ارزشمند این عزیزان، بدون دخالت در محتوای گفته‌ها، فقط به‌منظور گویاسازی و روان‌سازی مطالب و رعایت اصول و آداب نگارش، تغییراتی جزئی ایجاد و در نهایت تدوین و ارائه شده است.

به‌منظور معرفی و شناخت راویان تاریخ شفاهی مهندسی رزمی در این مجموعه، سرگذشت کوتاه و تصاویر این عزیزان آورده شده است.



محمدتقی امان پور قرایی
متولد: ۱۳۳۴ - رشت خوار خراسان
عضویت: جهادگر
تحصیلات: مهندس نساجی

او که از مؤسسين جهاد سازندگی محسوب می شود، اظهار می کند: اوایل ۱۳۵۸ در قالب گروهی متشکل از تعدادی از دانشجویان دانشگاه های تهران خدمت حضرت امام خمینی (ره) رسیدیم و از ایشان درخواست کردیم تا اجازه دهند با استفاده از امکانات ارتش، دولت موقت را در رسیدگی به امور روستاهای بحرانی و محروم کمک کنیم. حضرت امام (ره) ضمن تأیید ضمنی این حرکت انقلابی دانشجویان، ما را به دولت موقت ارجاع دادند.

در ادامه این حرکت، جهاد سازندگی در ۱۳۵۸/۳/۲۷ به فرمان امام خمینی (ع) تأسیس شد. برای تشکیل جهاد سازندگی مراکز استان ها، افرادی را به استان ها فرستادیم و خود نیز برای تشکیل جهاد استان خوزستان خرداد ۱۳۵۸ راهی اهواز شدم.

با شروع جنگ تحمیلی در شهریور ۱۳۵۹ در همان روزهای آغازین جنگ، در کنار رزمندگان ارتش و سپاه خدمات متنوعی در قالب مهندسی جهاد سازندگی انجام دادیم.

در ادامه جنگ به عنوان عضو شورای مرکزی جهاد به خدمت خود ادامه داد. با تشکیل وزارت جهاد سازندگی در آذر ۱۳۶۲ به عنوان معاون وزیر در امور استان ها خدمات شایسته ای از خود به یادگار گذارد.

بعد از پایان جنگ نیز در مسئولیت های معاون وزیر جهاد در امور حقوقی و مجلس و در آموزش و تحقیقات وزارت، مشاور عالی وزیر نفت، عضو شورای عالی محیط زیست کشور، رئیس مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران خدمت کرده است. ایشان مفتخر به نشان درجه ۲ دولتی لیاقت و مدیریت شده است.



مهدی آقاخانی

متولد: ۱۳۳۴ - اصفهان

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

تحصیلات: لیسانس عمران و کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

وضعیت: جانباز و بازنشسته سپاه پاسداران (از سال ۱۳۹۰)

چهار ماه بعد از آغاز تهاجم ارتش عراق به ایران، به جبهه جنوب اعزام و از همان ابتدا به مجموعه مهندسی رزمی قرارگاه عملیاتی جنوب، واقع در منطقه‌ی کوت عبدالله اهواز پیوست. در طول هشت سال جنگ در مسئولیت‌های زیر مشغول خدمت بودند:

- فرمانده تیپ ابوذر قرارگاه مهندسی صراط‌المستقیم
- معاون فنی، قائم مقام و رئیس ستاد قرارگاه مهندسی صراط‌المستقیم
- بعد از پایان جنگ نیز در مسئولیت‌های زیر به خدمت خود ادامه دادند:
- معاون مهندسی نیروی مقاومت بسیج سپاه
- مدیر اداره مهندسی رزمی معاونت مهندسی سپاه و جانشین معاونت مهندسی ستاد مشترک سپاه
- سرپرست اداره طرح و برنامه ستاد مشترک سپاه
- معاون مهندسی نیروی هوایی سپاه
- معاون مهندسی معاونت آماد و پشتیبانی و تحقیقات صنعتی سپاه...



از راست: سردار شهید حسین خرازی فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، سردار شهید احمد کاظمی فرمانده لشکر نجف اشرف و مهدی آقاخانی - سال ۱۳۶۳



علی ابوالحسنی

متولد: ۱۳۴۱ - بهشهر

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

تحصیلات: دکتری علوم استراتژیک نظامی

وضعیت: بازنشسته سپاه پاسداران (از سال ۱۳۹۰)

آذر ۱۳۶۰ به جبهه غرب اعزام و در مهندسی منطقه ۷ سپاه در مسئولیت های زیر مشغول خدمت شد:

■ مدیر مهندسی جبهه ایلام

■ مسئول ستاد مهندسی منطقه ۷ سپاه

بعد از عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱) به جبهه جنوب منتقل و در مهندسی رزمی قرارگاه کربلا مشغول به کار شد. اولین فعالیت او در آن منطقه، از مدیران احداث کانال ادب برای تخلیه آب گرفتگی منطقه بود. بعد از آن مسئولیت های متعددی به ایشان واگذار شد. از جمله:

■ مسئول ستاد قرارگاه مهندسی کربلا، مسئول ستاد مهندسی منطقه ۱۱ (قرارگاه حمزه) و مسئول

مهندسی محور بانه در سال ۱۳۶۲

■ فرمانده گردان مهندسی قرارگاه نجف و فرمانده گردان مهندسی لشکر ۱۰ سیدالشهدا (ع) سپاه

■ معاون طرح و عملیات لشکر مهندسی ۴۲ قدرو جانشین لشکر مهندسی ۴۰ صاحب الزمان (عج)

بعد از جنگ، با مسئولیت های زیر به

خدمت خود ادامه داد:

■ مدیر مهندسی رزمی معاونت مهندسی

نیروی زمینی سپاه، مدیر مهندسی رزمی

و مدیر تحقیقات معاونت مهندسی

ستاد مشترک سپاه و مدیر عامل مؤسسه

مهندسی قائم سپاه



علی ابوالحسنی - نفروسط، شلمچه ۱۳۶۵



سید جواد میرشفیعیان

متولد: ۱۳۴۱- داران اصفهان

عضویت: جهادگر (جهاد سازندگی)

تحصیلات: لیسانس عمران

وضعیت: جانباز و بازنشسته وزارت جهاد کشاورزی (از سال ۱۳۹۷)

یک هفته بعد از آغاز جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، به عنوان جهادگر به جبهه جنوب در خرمشهر و آبادان اعزام شد و در محور فیاضیه آبادان با حداقل تجهیزات مهندسی رزمندگان را پشتیبانی می کرد.

با شروع عملیات بزرگ برای آزادسازی مناطق اشغالی ایران عزیز در مسئولیت های زیر در امور مهندسی رزمی همپای رزمندگان جنگید:

- مسئول مهندسی قرارگاه نصر در عملیات رمضان و بیت المقدس
- مسئول مهندسی جهاد فارس، مدیر مهندسی رزمی قرارگاه مهندسی جهاد کربلا و مدیر مهندسی قرارگاه مهندسی ظفر
- مدیر پشتیبانی قرارگاه مهندسی صراط المستقیم، مسئول ستاد مهندسی جهاد قرارگاه کربلا و مدیر سازماندهی و اعزام کمپرسی های مردمی ستاد پشتیبانی جنگ جهاد سازندگی
- بعد از پایان جنگ نیز در مسئولیت های زیر در خدمت مردم مناطق محروم بود:
- مدیر پشتیبانی جهاد استان ها در زلزله منجیل، همکاری با ستاد کمک به سیل زدگان مردم سیستان و بلوچستان، معاون تعمیر و نگهداری و معاون بهره برداری مؤسسه جهاد نصر و معاون امور استان ها و اجرایی کانون سنگر سازان بی سنگر مرکز



مجید برزمهری

متولد: ۱۳۳۳- اصفهان

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

تحصیلات:

وضعیت: بازنشسته سپاه پاسداران (از سال ۱۳۹۰)

بعد از عملیات فتح المبین (ابتدای سال ۱۳۶۱) به مهندسی قرارگاه کربلا در اهواز ملحق شد و در بخش سنگرسازی این مجموعه خدمت خود را آغاز کرد. مدتی بعد در مسئولیت‌های مختلف جبهه‌های جنگ در کنار رزمندگان ایفای نقش کرد:

- مسئول مهندسی قرارگاه کربلا
- مسئول مهندسی سپاه سوم صاحب الزمان (عج) در عملیات والفجر مقدماتی
- مسئول مهندسی قرارگاه نجف
- معاون عملیات قرارگاه مهندسی خاتم الانبیاء (ص)
- بعد از جنگ نیز در امور زیر در مراکز مختلف حضور داشت:
- مسئول مهندسی رزمی معاونت مهندسی ستاد کل نیروهای مسلح
- جانشین قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص)
- مدیرعامل شرکت شهاب سنگ بنیاد تعاون سپاه، مدیرعامل مؤسسه سما و فرمانده قرارگاه سازندگی نجف (نیروی مقاومت بسیج سپاه).



جمشید سرداری کرمانی

متولد: ۱۳۱۹- مسجد سلیمان

عضویت: بسیجی، وزارت نفت

تحصیلات: فوق لیسانس مکانیک

وضعیت: بازنشسته وزارت نفت (از سال ۱۳۷۲)

او از خانواده‌ای فرهیخته (پدری دندان پزشک) است. زمانی که در ۱۵ خرداد ۱۳۴۲ دانشجوی بود با قیام رهبرش امام خمینی (ره) در برنامه‌های دانشجویی علیه نظام شاهنشاهی حضور فعال داشت. با اخذ فوق لیسانس مکانیک اولین فعالیت فنی خود را در پروژه ساخت تونل‌های سد دز، تعمیر و بازسازی کارخانه نیشکر هفت تپه، سرپرست تعمیرگاه ماشین‌آلات راه سازی جاده اهواز- اندیمشک و جاده بروجرد- خرم‌آباد آغاز کرد.

سال ۱۳۴۷ پس از پایان خدمت سربازی، در نصب ماشین‌آلات کارخانجات نورد و لوله سازی اهواز، نصب تأسیسات نفتی آغاجری ۶ و ۷ و کوره ۲ به دلیل فعالیت‌های سیاسی علیه رژیم شاه، مجبور به ترک کشور شد و در انگلیس و آمریکا به تحصیل خود ادامه داد. در سفری به حج، به عراق نیز سفر کرد و خدمت حضرت امام خمینی (ره) رسید.

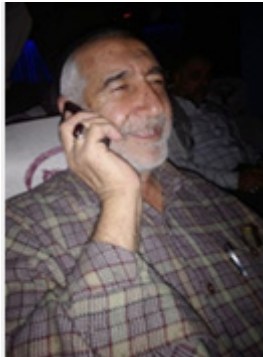
با پیروزی انقلاب اسلامی داوطلبانه وارد کمیته انقلاب اسلامی مرکز و سپس سپاه پاسداران شد. در سیل عظیم ۱۳۵۸ خوزستان با اینکه کارمند وزارت نفت بود، داوطلبانه عازم منطقه سیل زده شد تا با علم و دانش فنی خود با بستن سد تنظیمی گتوند با همکاری استاندارداری مردم را یاری کند. در همین دوران بعد از آشنایی با وزیر وقت نیرو (شهید دکتر عباسپور) به پیشنهاد وزیر، مدیرعاملی شرکت مهاب را پذیرفت.

با شروع جنگ مدیرعاملی سازمان آب و برق خوزستان را به شرط استفاده از امکانات سازمان در رابطه با جنگ پذیرفت. از همان ابتدای تهاجم ارتش عراق به ایران، به همراه برادرانش پرویز و بهزاد (مرحومین) برای دفاع از میهن اسلامی ایران به صفوف مدافعان پیوستند و با دانش فنی خود و با خلاقیت و ابتکارات به همراه دیگر عزیزان در استفاده از آب (با نام جنگ آب) برای مقابله با

تهاجم دشمن متجاوز در خوزستان خدمات شایان و منحصر به فردی انجام دادند که مورد توجه مسئولین لشکری و کشوری قرار گرفت. او به عنوان یک چهره تحصیل کرده مردمی و خلاق مطرح شد. به طوری که برای مدتی مسئولیت معاون وزیر نفت و مدیر عامل شرکت گاز کشور به او سپرده شد.

بعد از پایان جنگ و بازنشستگی همچنان داوطلبانه در خدمت مردم و نظام جمهوری اسلامی بوده و هستند:

- فعالیت در کمیته آب قرارگاه مهندسی رزمی خاتم الانبیا (ص) برای طراحی انتقال آب هیرمند در نقاط مرزی.
- معاون عمرانی و مشاور رئیس سازمان صنایع هوایی وزارت دفاع و پیگیر پروژه های عمرانی از جمله ساخت هواپیمای ایران ۱۴۰ و نماینده مدیر عامل صنایع هوایی در گروه انتقال تکنولوژی هواپیماهای بدون سرنشین به کشور ونزوئلا.
- مدیر و مسئول ساخت سد یمونه بعلبک لبنان
- عضو جامعه ایثارگران و عضو شورای مرکزی جامعه اسلامی حامیان کشاورزی ایران.



غلامرضا مالکی (حاج مالک)

متولد: ۱۳۳۰- الیگودرز

عضویت: بسیجی، کارمند شرکت ماشین سازی اراک

تحصیلات: تکنيسين

وضعیت: بازنشسته ماشین سازی اراک (از سال ۱۳۸۳)

بيست ساله بود که به اراک مهاجرت کرد و در شرکت ماشین سازی اراک مشغول به کار شد. با پیروزی انقلاب اسلامی برای تشکیل کمیته انقلاب اسلامی و سپاه پاسداران اراک از کارخانه به سپاه مأموریت یافت که این مأموریت تا پایان جنگ ادامه داشت.

با شروع جنگ تحمیلی و تشکیل اولین یگان های رزم سپاه، واحد مهندسی رزمی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) متشکل از رزمندگان استان مرکزی را تشکیل داد. با توجه به آشنایی و ارتباط ایشان با کارخانه ماشین سازی اراک، طولی نکشید که به پیشنهاد شهید مهدی زین الدین (فرمانده لشکر ۱۷) واحد طرح و تحقیقات سپاه استان مرکزی را با هدف انتقال فتاوری و صنعت در جنگ راه اندازی کرد. با این تدبیر ایشان ظرفیت ده ها کارخانه صنعتی استان را برای امر آموزش و طراحی ساخت تجهیزات مورد نیاز جنگ متمرکز و با تشکیل کمیته های تخصصی ده ها نفر از مهندسين باتجربه برای خدمت به رزمندگان در کنار هم قرار گرفتند.

حاصل این تدبیر، آموزش صدها رزمنده به عنوان راننده لودر و بلدوزر از سوی شرکت هپکو و حدود ۷۰ پروژه صنعتی نظامی که یک نمونه آن «طراحی و ساخت دستگاه کانال کن» بود که این دستگاه توانست به ایجاد معبر در میدان های مین و احداث کانال های تعجیلی کمک شایانی کند. با پایان یافتن جنگ و برگشت ایشان به کارخانه ماشین سازی، تجربه هشت سال کار مهندسی رزمی را در خدمت صنعت کشور به کار گرفت و خدمات مؤثری از جمله طراحی و ساخت فیلترهای گازی به مردم ارائه کند.



عیسی براتی

متولد: ۱۳۳۲- اراک

عضویت: بسیجی، کارمند ماشین سازی پارس اراک

تحصیلات: فوق لیسانس ساخت

وضعیت: استاد بازنشسته دانشگاه (از سال ۱۳۹۳)

با پیروزی انقلاب اسلامی مدتی مسئولیت مدیریت کارگاه واگنسازی اراک به ایشان سپرده شد. با هجوم ارتش عراق به ایران، اواسط ۱۳۶۰ به همراه ۴۱ نفر از همکاران خود در شرکت ماشین سازی اراک داوطلبانه عازم جبهه جنوب شدند. به پیشنهاد شهید حسن باقری به مهندسی قرارگاه کربلا معرفی شد.

بعد از آزادسازی شهر بستان با مسئولیت واحد راه سازی مهندسی منطقه ۸، احداث جاده از تنگه چذابه به تپه های نبعه را پیگیری کرد. بعد از آن در مسئولیت های زیر به خدمت خود ادامه داد:

- مسئول مهندسی لشکر فجر سپاه

- مسئول اجرایی کانال ادب (طرحی برای تخلیه و انتقال آب گرفتگی منطقه)

- از مسئولین اجرایی نصب پل ۱۴ کیلومتری خیبر بر روی هورالعظیم

بعد از سه سال تجربه در پروژه های مختلف جبهه های جنگ، به شرکت ماشین سازی اراک برگشت و با حضور در کمیته های فنی امور جنگ که با تدبیر دوستانش در اراک راه اندازی شده بود، توانستند طرح ها و نیازهای فنی مهندسی جبهه های جنگ، از جمله نمونه برداری و ساخت پل پیلی را محقق کنند.

سال ۱۳۶۴ با ادامه تحصیل در مقطع فوق لیسانس ساخت، به عنوان مدرس و عضو هیئت علمی دانشگاه امام حسین (ع) تجارب خود را به نسل جوان منتقل کردند.



محمد علی مشهدی زاده

متولد: ۱۳۴۲ - تهران

عضویت: جهادگر (جهاد سازندگی)

تحصیلات: دیپلم

وضعیت: جانباز- بازنشسته وزارت جهاد کشاورزی - فوت در

سال ۱۳۹۳ بر اثر عارضه شیمیایی

برای اخذ اطلاعات فردی ایشان، ساعت ۱۳/۱۰ جمعه ۱۳۹۷/۱/۲۴ با تلفن ایشان تماس گرفته شد. بعد از چند جمله رد و بدل شدن، گفتند: حاج آقا! من پسرش علی هستم. متأسفانه ۳ سال دیرزنگ زدید! بابام سه سال پیش بر اثر عارضه شیمیایی ریه شهید شد. متأسفانه مسئولین بنیاد شهید به رغم جانباز بودن شهادت او را تأیید نکردند و گفتند برای ما احراز نشده که فوت ایشان بر اثر جراحات شیمیایی بوده! در حالی که پدرم ۸۳ ماه در جبهه جنگ به عنوان راننده ماشین آلات مهندسی در خیلی از عملیات در خط مقدم جنگ حضور داشتند!

انشاء الله که در محضر خداوند میهمان دوستان و هم‌زمان شهیدش باشند.



علی اکبر پوری رحیم

متولد: ۱۳۳۹ - اصفهان

تحصیلات: دکتری علوم استراتژیک نظامی

عضویت: پاسدار (سر تیپ دوم)

وضعیت: جانباز بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۹)

ابتدای جنگ به عنوان سرباز وظیفه ارتش در جبهه جنگ حضور داشت. به دنبال آن از آذر ۱۳۶۰ با عضویت بسیجی در مسئولیت های مختلف جبهه جنگ حضور داشت:

■ فرمانده گروهان مهندسی در لشکر ۱۴ امام حسین (ع)

■ فرمانده گردان مهندسی تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع)

بعد از عضویت در سپاه پاسداران در مناصب زیر ادامه خدمت کرد:

■ فرمانده تیپ زرهی ۲۸ صفرو جانشین تیپ ۹۱ بقیه الله (عج)

با پایان یافتن جنگ در رده های مختلف امور مهندسی مسئولیت پذیرفت:

■ فرمانده لشکر مهندسی ۴۰ صاحب الزمان (عج)،

جانشین معاونت مهندسی نیروی زمینی سپاه

■ مدیر اداره جغرافیا و امور زمین معاونت مهندسی

سپاه و جانشین قرارگاه مهندسی سلمان

■ رئیس مرکز مطالعات لجستیک و مرکز مطالعات

مهندسی سپاه

■ فرمانده دانشکده و پژوهشکده پدافند غیرعامل

دانشگاه امام حسین (ع) سپاه

بعد از بازنشستگی نیز چندین سال در همان

دانشکده و سازمان پدافند غیرعامل همکاری داشت.



از راست: علی اسحاقی (فرمانده تیپ ۹۱) و علی اکبر

پوری رحیم در زمستان ۱۳۶۶



علی اکبر عطایی

متولد: ۱۳۴۳ - اصفهان

تحصیلات: لیسانس حسابداری

عضویت: پاسدار (سرهنگ)

وضعیت: جانباز بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۸)

اوایل ۱۳۶۰ با عضویت بسیجی عازم جبهه‌های کردستان شد و در رسته‌ی اطلاعات عملیات و پیاده به کارگیری شد. با عضویت در سپاه و تشکیل تیپ ۴۴ قمرینی هاشم (ع) سپاه در اواسط ۱۳۶۱ به جبهه جنوب اعزام و رسته‌ی مهندسی رزمی این تیپ را انتخاب و در مسئولیت‌های زیر خدمت خود را در جبهه‌های جنگ ادامه داد:

■ فرمانده گروهان مهندسی رزمی و جانشین فرماندهی گردان مهندسی رزمی تیپ ۴۴ قمرینی

هاشم (ع)

■ فرمانده گردان مهندسی رزمی تیپ ۹۱ بقیه‌الله (عج) سپاه و معاون طرح و عملیات لشکر

مهندسی ۴۰

بعد از جنگ نیز در مسئولیت‌های مختلف مهندسی انجام وظیفه کرد:

■ معاون طرح و عملیات لشکر مهندسی ۴۰ صاحب‌الزمان (عج) و مدیر پروژه‌های عمرانی

واگذار شده...

■ مدیر ماشین‌آلات و تجهیزات معاونت مهندسی

نیروی زمینی سپاه، مدیر مهندسی رزمی قرارگاه

حمزه (ع) سپاه و مدیر تخریب معاونت مهندسی

نیروی زمینی سپاه

■ بعد از بازنشستگی در سال ۱۳۸۸، ضمن پذیرفتن

مسئولیت کانون بازنشستگان مهندسی سپاه، در

راه‌اندازی واحدهای مهندسی رزمی یگان‌های

مقاومت در سوریه برای نبرد با داعش شرکت داشتند.



علی اکبر عطایی - جبهه غرب، در سال ۱۳۶۱



حسین همتی (جمشید علی همتی)

متولد: ۱۳۴۳ - اراک

تحصیلات: کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

وضعیت: جانباز شاغل در معاونت مهندسی سپاه

اولین بار زمستان ۱۳۶۰ با عضویت بسیجی به عنوان تخریبچی در عملیات فتح المبین شرکت کرد. پس از آن با عنوان فرمانده تیم تخریب در جبهه و مربی تخریب در پادگان امام حسین (ع) تهران به خدمت خود ادامه داد.

پس از عضویت در سپاه پاسداران در مسئولیت‌های زیر تا پایان جنگ در جبهه حضور داشت:

- فرمانده گردان پیاده لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه در عملیات خیبر
- فرمانده گردان استحکامات لشکر مهندسی ۴۲ قدر

بعد از پایان جنگ نیز تاکنون در مسئولیت‌های زیر مشغول خدمت بوده و هستند:

- جانشین لشکر مهندسی ۴۲ قدر
- مدیرعامل مؤسسات عمرانی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص)
- فرمانده گروه مهندسی ۴۳ امام علی (ع)
- مسئول اداره مهندسی رزمی معاونت مهندسی سپاه



حسین همتی، دوران جنگ



غلامرضا علی آبادیان

متولد: ۱۳۳۲ - دامغان

تحصیلات: لیسانس کشاورزی

عضویت: جهادگر (جهاد سازندگی)

وضعیت: بازنشسته جهاد کشاورزی (از سال ۱۳۸۷)

سه ماه بعد از آغاز تهاجم ارتش عراق به ایران، داوطلبانه از سوی جهاد سازندگی دامغان راهی جبهه جنوب شد. اولین اقدام اساسی درزمینهی مهندسی رزمی را با جاده سازی در جبهه بُستان که شرایط را برای آزادسازی شهر بُستان مهیا می کرد، آغاز کرد. بعد از آن در جایگاه های مختلف مهندسی رزمی به شرح زیر مشغول خدمت بود:

- معاون گردان مهندسی رزمی جهاد دامغان
- معاون جهاد سازندگی قرارگاه حمزه (ع) در جبهه شمال غرب تا پایان جنگ بعد از جنگ نیز در مسئولیت های زیر به خدمت خود در جهاد ادامه داد:
- راه اندازی طرح خودکفایی جهاد دامغان (مرکز دام پروری صنعتی)، شرکت فعال در ساخت و ساز مرکز آموزشی رسول اکرم (ص) جهاد کشاورزی و قائم مقام جهاد کشاورزی دامغان
- معاون عمرانی و عضو هیئت مدیره مؤسسه جهاد نصر و مسئول امور مجامع و شرکت های تحت پوشش مؤسسه جهاد نصر
- بعد از بازنشستگی نیز به عنوان مشاور مؤسسه جهاد نصر مرکز و عضو هیئت مدیره جهاد نصر حمزه (ع) از تجارب ایشان استفاده می شود.



محمد رضا مشفقى خامنه

متولد: ۱۳۳۷- خامنه تبریز

تحصیلات: کارشناسی ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: پاسدار (سرهنگ)

وضعیت: بازنشسته سپاه پاسداران (از سال ۱۳۸۷)

دو سال اول جنگ، با عضویت سرباز مهندسی رزمی ارتش به عنوان تخریبچی در جبهه جنگ حضور داشت. بعد از عضویت در سپاه پاسداران ابتدا به عنوان تخریبچی در عملیات آفندی شرکت می کرد. سپس با مسئولیت های زیر خدمت خود را در مهندسی ادامه داد:

- جانشین مرکز آموزش مهندسی سپاه.
 - مسئول آموزش مهندسی قرارگاه مرکزی خاتم الانبیا (ص)
 - مدیر طرح و برنامه معاونت آموزش نیروی زمینی سپاه
 - مدیر سیستم ها و روش های معاونت طرح و برنامه نیروی زمینی سپاه
 - مدیر مهندسی رزمی معاونت مهندسی نیروی زمینی سپاه
 - مربی و استاد دروس مهندسی مرکز آموزش و دانشکده های دانشگاه امام حسین (ع) سپاه
- پس از بازنشستگی، ضمن همکاری مستمر با معاونت مهندسی سپاه، خدمات شایسته ای از جمله: دبیری جلسات تدوین تاریخ شفاهی مهندسی دفاع مقدس، هدایت و نظارت بر تولید مستند ۲۵ قسمتی تلویزیونی راه های افتخار، نظارت و کنترل بر تدوین دکترین مهندسی سپاه، تدوین برنامه های تفصیلی دوره های آموزش رسته فنی مهندسی سپاه و تدوین آئین نامه ها و مقررات آموزشی مهندسی رزمی... از خود به یادگار گذارده اند.



محمد رضا مشفقى خامنه - تخریبچی - سال ۱۳۶۱



محمد عمید

متولد: ۱۳۲۶ - قاینات

تحصیلات: دکتری علوم استراتژیک نظامی

عضویت: ارتش (سرتیپ دوم)

وضعیت: بازنشسته ارتش (از سال ۱۳۸۲)

سال ۱۳۴۵ وارد دانشکده افسری ارتش شد. سال ۱۳۴۹ با درجهی ستوان دوم مهندس با سمت فرمانده دسته گروهان یکم گردان ۴۵۵ مهندسی رزمی لشکرگارد (۲۱ حمزه) خدمت خود را آغاز کرد. بعد از آن به مرور در سمت‌های زیر به خدمت خود ادامه داد:

■ فرمانده گروهان یکم گردان ۴۵۵ مهندسی رزمی لشکرگارد و اعزام به مأموریت برون مرزی ظفار

عمان

■ معاون و فرمانده گردان ۴۵۵ مهندسی رزمی لشکر ۲۱ حمزه

■ مسئول عملیات مهندسی نیروی زمینی ارتش

■ فرمانده گروه ۴۱۱ مهندسی رزمی

■ جانشین اداره تحقیقات صنعتی ستاد کل نیروهای مسلح

■ مسئول مهندسی رزمی معاونت آماد و پشتیبانی ستاد کل نیروهای مسلح

بعد از بازنشستگی (از سال ۱۳۸۲)، همکاری با وزارت دفاع در مرکز مین زدایی و در پروژه‌های

مین زدایی و همکاری با شرکت اندیشه و عمران محیط دانشگاه امام حسین (ع)



سید حسین سید علیزاده

متولد: ۱۳۳۳

تحصیلات: کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: ارتش (سرهنگ)

وضعیت: بازنشسته ارتش (از سال ۱۳۸۳)

سال ۱۳۵۴ وارد دانشکده افسری ارتش شد. سال ۱۳۵۸ با درجه ستوان دومی به عنوان فرمانده گروهان سوم گردان ۴۲۹ مهندسی رزمی لشکر ۹۲ زرهی اهواز مشغول خدمت شد. در همان سال ۱۳۵۸ (یک سال قبل از تهاجم ارتش عراق به ایران) مسئولیت اجرایی جمع‌آوری میدان‌های مین شلمچه به سمت طلائی به ایشان سپرده شد!

بعد از سال ۱۳۶۴ در مسئولیت‌های زیر مشغول به خدمت بود:

- مدرس مرکز آموزش مهندسی بروجرد نزاچا
- فرمانده گردان راه‌سازی گروه ۴۱۱ مهندسی رزمی بروجرد
- مسئول قرارگاه پاک‌سازی جبهه غرب
- معاون فرمانده گروه ۴۱۱ مهندسی
- معاون اداره مهندسی نزاچا و مدیر مهندسی معاون لجستیک نزاچا...



شهرام پوریاری زنگنه

متولد: ۱۳۳۶ - ایلام

تحصیلات: دیپلم

عضویت: جهادگر

وضعیت: بازنشسته وزارت جهاد کشاورزی (از سال ۱۳۹۶)

او از مبارزان و محکومین دوران طاغوت بود. با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، ابتدا به عنوان بسیجی در جبهه چنگوله با متجاوزین جنگید. سپس با عضویت در جهاد در سمت های زیر مشغول به خدمت شد:

- مسئول پشتیبانی جهاد ایلام، فرمانده گردان مهندسی نبی اکرم (ص) جهاد ایلام و مسئول سازماندهی گردان های مهندسی جهاد ایلام
- معاون عملیات مهندسی جهاد سازندگی قرارگاه نجف
- یکی از مدیران کل بازرسی ویژه نهاد ریاست جمهوری
- مدیرعامل تعاونی مسکن ایشارگران وزارت جهاد کشاورزی.



غلامعلی جان‌گداز

متولد: ۱۳۲۳- مشهد

تحصیلات: کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: ارتش (سرتیپ دوم)

وضعیت: بازنشسته (از سال ۱۳۷۹)

سال ۱۳۴۴ وارد دانشکده افسری شد. بعد از اخذ مدرک کارشناسی مهندسی به گردان مهندسی ارتش سوم شیراز منتقل شد... از همان آغاز جنگ هشت ساله، با مسئولیت مشاور مهندسی نزاجا در قرارگاه کربلا (جبهه جنوب) در فعالیتهای مختلف مهندسی عملیات آفندی و پدافندی تا پایان جنگ هشت ساله به ایفای نقش پرداخت.

بعد از پایان جنگ، پروژههای ساختمانی متنوع سازمانی نزاجا را مدیریت کرد. سپس چندین سال در مهندسی عمران و نوسازی ستاد مشترک ارتش خدمات شایسته‌ای از خود به یادگار گذارد. بعد از بازنشستگی در سال ۱۳۷۹ با مسئولیت مدیرعامل شرکت تعاونی والفجر غدیر نزاجا بیش از ۵۰۰۰ نفر از کارکنان نزاجا را صاحب خانه کردند.



محمود حجتی

متولد: ۱۳۳۸ - نجف آباد اصفهان

تحصیلات: لیسانس مدیریت

عضویت: جهادگر

وضعیت: بازنشسته وزارت جهاد کشاورزی (از سال ۱۳۸۹)

دو ماه از تهاجم ارتش بعث عراق به میهن عزیزمان ایران گذشته بود که تصمیم گرفت داوطلبانه و به صورت انفرادی عازم جبهه آبادان شود. آن زمان آبادان در محاصره دشمن بود. از همان ابتدا وارد فعالیت های پشتیبانی مهندسی رزمی همشهریان خود (جهاد نجف آباد) در آن جبهه شد.

بعد از آن تا پایان جنگ در مسئولیت های مختلف مهندسی جهاد به خدمت خود ادامه داد:

- مسئول عملیات مهندسی جهاد نجف آباد و جانشین فرمانده گردان مهندسی جهاد نجف آباد
- معاون مهندسی قرارگاه مهندسی جهاد
- نماینده مهندسی جهاد در قرارگاه های عملیاتی حمزه، نوح و... برای هماهنگی امور مهندسی عملیات

- معاون امور استان های ستاد پشتیبانی جنگ جهاد کشور و نماینده و مشاور وزیر جهاد در امور قرارگاه های عملیاتی

- بعد از جنگ نیز، در مسئولیت های مختلفی همچون مسئول گزینش وزارت جهاد، عضو کمیسیون ایثارگران، مسئول دبیرخانه هیئت مرکزی گزینش وزارت جهاد، مشاور وزیر جهاد در امور ایثارگران، عضو هیئت مدیره موسسه جهاد نصر و معاون پشتیبانی این موسسه مشغول خدمت بودند... بعد از دوران بازنشستگی نیز در این موسسه در خدمت همکارانش است...

چهار برادر ایشان به نام های: محمد علی، احمد، ابوالقاسم و کاظم در دوران دفاع مقدس در فاصله چهار سال و نیم به شهادت رسیدند.



حسن فتاحی دولت آبادی

متولد: ۱۳۳۹- دولت آباد اصفهان

عضویت: بسیجی

تحصیلات: دیپلم

وضعیت: جانباز - شغل آزاد

او دفاع از کشورش را از همان سال‌های اولیه پیروزی انقلاب شروع کرد. زمانی که کردستان مورد هجوم و اشغال گروهک‌های تجزیه طلب قرار گرفته بود، داوطلبانه در جبهه کردستان همراه با سردار شهید حسین خرازی مشغول نبرد با مزدوران شد..

با شروع تجاوز ارتش عراق به ایران، از همان جبهه کردستان به همراه شهید حسین خرازی عازم جبهه جنوب شد و اولین خط پدافندی (خط شیر) را در محور دارخوین واقع در جاده اهواز-آبادان تشکیل دادند.

او در طول هشت سال دفاع مقدس در جبهه جنگ حضور داشت و در گردان‌های پیاده، زرهی و در نهایت در گردان مهندسی رزمی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) با مسئولیت معاون و فرمانده مهندسی رزمی این لشکر خدمت کردند...

بعد از پایان جنگ، در مشاغل کشاورزی، باغداری و کارخانه آجرپزی، این بار در سنگر اشتغال‌زایی، خادم مردم و کشورش شد و با جسم مجروحش همچنان مشغول خدمت است.



سید محسن نظام الدینی کچوئی

متولد: ۱۳۳۳ - لنجان اصفهان

عضویت: بسیجی

تحصیلات: دیپلم

وضعیت: جانباز بازنشسته وزارت دفاع

اوایل سال دوم جنگ داوطلبانه راهی جبهه غرب شد. به علت نیاز منطقه به مجموعه مهندسی رزمی پیوست. چند ماه بعد به عنوان مسئول تدارکات واحد مهندسی غرب مشغول به کار شد. سپس با مسئولیت مهندسی سپاه بانه خدمات شایسته‌ای به رزمندگان و حتی به مردم روستاهای آن منطقه ارائه داد.

با تشکیل تیپ مهندسی ۴۷ سلمان در مسئولیت محور مهندسی در عملیات مختلف شرکت داشت. با ادامه خدمت خود در این تیپ، با عنوان معاون ستاد تیپ مهندسی ۴۷ سلمان تا پایان جنگ حضور داشت...

بعد از پایان جنگ، با استخدام در وزارت دفاع در یکی از مجموعه‌های این وزارت در اصفهان مشغول به کار شد. در نهایت سال ۱۳۸۸ بازنشسته شد.



رحمان علی نادری

متولد: ۱۳۴۵ - زنجان

تحصیلات: کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: پاسدار (سرهنگ)

وضعیت: جانباز بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۸)

فروردین ۱۳۶۱ با عضویت بسیجی داوطلبانه به جبهه‌ی گیلان غرب اعزام و از همان جا برای شرکت در عملیات فتح‌المبین به‌عنوان نیروی رزمی به جبهه‌ی جنوب منتقل شد. بعد از آن فعالیتش را در رسته‌ی تخریب مهندسی سپاه ادامه داد. در طول دوران دفاع مقدس در همین رسته در مسئولیت‌های فرمانده دسته، فرمانده گروهان و معاون گردان تخریب تیپ ۷۲ محرم و اطلاعات رزمی تخریب قرارگاه خاتم‌الانبیاء (ص) و قرارگاه کربلا مشغول خدمت بود.

بعد از جنگ نیز در معاونت مهندسی سپاه در مسئولیت‌های زیر خدمتش را ادامه داد:

- جانشین مدیریت تخریب
- مدیر طرح و توسعه مهندسی رزمی
- رئیس اداره اشراف مهندسی سپاه



رحمان علی نادری - سال ۱۳۶۵



علی ابوالفتحی نژاد

متولد: ۱۳۳۵ - نهاوند

تحصیلات: مهندسی معماری و کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: پاسدار (سرهنک)

وضعیت: جانباز بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۶)

- سال اول جنگ بود که به جبهه سرپل ذهاب (تنگه کورک) اعزام شد. با تشکیل یگان‌های رزم سپاه وارد مهندسی رزمی شد و در مسئولیت‌های زیر مشغول خدمت شد:
- معاون گردان مهندسی رزمی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) و جانشین و فرمانده گردان مهندسی رزمی لشکر ۳۲ انصارالحسین (ع) سپاه استان همدان
 - جانشین مهندسی قرارگاه قدس
 - جانشین و فرمانده لشکر ۴۳ مهندسی امام علی (ع)
- بعد از جنگ نیز در جایگاه‌های زیر خدمت کردند:
- جانشین قرارگاه سازندگی نجف، اولین فرمانده قرارگاه بسیج سازندگی نیروی مقاومت بسیج سپاه و جانشین معاونت کشاورزی قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص) سپاه



قاسم حاجی محمد حسن

متولد: ۱۳۳۷ - تهران

تحصیلات: لیسانس مدیریت بازرگانی

عضویت: پاسدار

وضعیت: جانباز، بازرخید سپاه در سال ۱۳۸۶ - شغل آزاد

با پیروزی انقلاب اسلامی و تشکیل کمیته‌های امنیتی، مسئولیت فرماندهی کمیته انقلاب اسلامی منطقه ۲ تهران و بسیج مسجد مهدی (ع) تهران ویلا به او سپرده شد. با شروع جنگ، در ماه‌های اول تهاجم ارتش عراق، به جبهه‌ی سوسنگرد رفت و به عنوان جانشین عملیات سپاه سوسنگرد حضور خودش را در دفاع هشت ساله آغاز کرد و به دنبال آن در جایگاه‌های زیر به خدمت خود ادامه داد:

- مسئول دژبانی کل جبهه جنوب و رئیس ستاد قرارگاه عملیاتی کربلا
- جانشین ستاد قرارگاه عملیاتی خاتم الانبیاء (ص)
- مسئول مهندسی قرارگاه کربلا
- بعد از جنگ هم در مسئولیت‌های مختلف ایفای نقش کرد:
- مدیرکل حوادث غیرمترقبه کشور، مشاور معاون رئیس جمهوری در امور بازسازی مناطق جنگی.
- مسئول قرارگاه سازندگی قرب کربلا، مشاور اقتصادی فرمانده وقت نیروی زمینی سپاه (سردار جعفری)، مدیر پروژه خانه‌سازی شهید باقری، مدیرعامل مجتمع تفریحی طلائی و عضو هیئت مدیره خانه‌سازی پردیس.
- در سال ۱۳۸۶ از سپاه بازرخید و در امور مختلف اجرایی از جمله معاون اجرایی شهر آفتاب (مجموعه مرقد امام خمینی (ره)) مشغول خدمت بوده و هستند.



سید مرتضی میرمحمدحسینی

متولد: ۱۳۴۴ - علی آباد کتول

تحصیلات: کارشناس علوم نظامی

عضویت: پاسدار (سرهنک)

وضعیت: جانباز شیمیایی و بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۷)

آذر ۱۳۵۸ برای ایجاد امنیت در مناطق کردستان که توسط گروهک‌های مزدور به آشوب کشیده شده بود، عازم سپاه مریوان شد و با عنوان فرمانده گروهان گردان سلمان در خدمت سردار حاج احمد متوسلیان بود.

با شروع جنگ، برای شرکت در عملیات آفندی علیه متجاوزین ارتش عراق، زمستان ۱۳۶۰ به جبهه جنوب اعزام و در تیپ ۲۵ کربلا و... با مسئولیت‌های زیر در عملیات مختلف شرکت کرد:

- فرمانده گروهان دوم گردان پیاده امام محمدباقر(ع)
- مسئول استحکامات و ماشین‌آلات مهندسی و جانشین گردان مهندسی تیپ ۲۵
- معاون پشتیبانی فرماندهی مهندسی سپاه
- بعد از جنگ هشت ساله نیز در امور مهندسی خدمت کرد:
- مسئول پشتیبانی معاونت مهندسی نیروی زمینی سپاه
- مسئول لجستیک قرارگاه پشتیبانی ستاد نیروی زمینی سپاه
- مسئول پشتیبانی فرماندهی دژبان کل سپاه
- مسئول پشتیبانی قرارگاه سازندگی قرب کربلا سپاه

امروز هم این برادر جانباز با تحمل جراحات شیمیایی حاصل از جنگ با ناملایمات زندگی می‌جنگد.

اکبر معصومی

متولد: ۱۳۴۱ - اصفهان

تحصیلات: مهندسی معماری و کارشناس ارشد مدیریت دفاعی

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

وضعیت: جانباز بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۸۸)

اواخر آبان ۱۳۵۹ داوطلبانه عازم جبهه جنوب گردید و با تشکیل اولین خط دفاعی در جاده اهواز-آبادان در منطقه دارخوین به صفوف رزمندگان پیوست. با تشکیل یگان‌های رزم سپاه به تیپ ۲۵ کربلا ملحق شد و تا پایان جنگ مسئولیت‌های زیر را به عهده گرفت:

- فرمانده گردان پیاده تیپ ۲۵ کربلا
- فرمانده گردان مهندسی رزمی تیپ ۲۵ کربلا
- معاون مهندسی رزمی سپاه سوم در عملیات والفجر مقدماتی
- فرمانده تیپ ۴۵ مهندسی جواد الائمه (ص)
- با پایان یافتن جنگ همچنان در رسته مهندسی به خدمت خود ادامه داد:
- جانشین و فرمانده مهندسی نیروی مقاومت سپاه
- مدیر مهندسی قرارگاه کربلا
- جانشین بنیاد تعاون بسیج
- مدیر املاک معاونت آماد، پشتیبانی و مهندسی و تحقیقات صنعتی سپاه.



محمد موحدی خواه

متولد: ۱۳۳۸ - نجف آباد اصفهان

تحصیلات: کارشناس جامعه‌شناسی

عضویت: معلم جهادگر

وضعیت: جانباز بازنشسته وزارت جهاد کشاورزی

سه ماه از تهاجم ارتش عراق گذشته بود که میز تدریس در دبیرستان را رها کرد و داوطلبانه راهی جبهه آبادان گردید. از همان ابتدای ورود به جبهه جنگ به مهندسی جهاد نجف آباد در آبادان پیوست و تا پایان جنگ در مسئولیت‌های مختلف خدمت کرد:

- معاون و مسئول تیم (گروهان) مهندسی جهاد نجف آباد
- معاون و فرمانده گردان مهندسی جهاد نجف آباد
- مسئول مهندسی جهاد در قرارگاه‌های قدس و نجف
- با پایان یافتن جنگ در جایگاه‌های مسئولیتی زیر خدمت خود را ادامه داد:
- رئیس سازمان جهاد سمنان
- معاون وزیر راه و ترابری
- مدیرعامل شرکت پشتیبانی امور دام.

احمد سلیمیان

متولد: ۱۳۳۰- زرین شهر اصفهان

تحصیلات: مهندس عمران و کارشناس ارشد مدیریت امور دفاعی

عضویت: پاسدار (سرتیپ دوم)

وضعیت: بازنشسته سپاه (از سال ۱۳۹۳)

مهرماه ۱۳۶۰ ابتدای سال دوم جنگ هشت ساله، به منظور راه اندازی مهندسی رزمی جبهه غرب کشور به همراه چند نفر از عزیزان از جمله مرحوم رحیم ادب به جبهه غرب اعزام شد و تا پایان جنگ در مسئولیت های زیر را پذیرا شد:

- مسئول مهندسی محور گیلان غرب و سرپل ذهاب
- مسئول مهندسی منطقه ۷ سپاه (قرارگاه نجف)
- مسئول مهندسی سپاه دوم سیدالشهدا (ع) سپاه اصفهان و چهارمحال
- یکی از مؤسسان مهندسی رزمی جبهه مقاومت (سوریه و لبنان)
- جانشین و فرمانده مهندسی قرارگاه نجف
- بعد از پایان جنگ نیز در مشاغل مسئولیت داشت:
- فرمانده سپاه استان چهارمحال و بختیاری
- جانشین مهندسی نیروی مقاومت سپاه
- مدیر مهندسی رزمی معاونت مهندسی سپاه
- جانشین قرارگاه مسکن حوزه مرکزی سپاه.



سید ابوالقاسم طباطبایی
متولد: ۱۳۳۸ - نجف آباد اصفهان
تحصیلات: دکترای علوم استراتژیک نظامی
عضویت: پاسدار (سرتیپ)
وضعیت: جانباز شاغل در مهندسی ستاد کل نیروهای مسلح

سه سال ابتدای جنگ با عضویت بسیجی داوطلبانه در جبهه‌های جنگ شرکت داشت. سال ۱۳۶۲ با عضویت در سپاه پاسداران و با خدمت در رسته‌ی مهندسی رزمی در مشاغل مختلف تا پایان جنگ هشت ساله حضور داشت:

- مسئول رده ۲ تعمیرات گردان ۳۷۶ کاتیوشا
- فرمانده گروهان مهندسی جهاد نجف آباد
- فرمانده گردان مهندسی رزمی لشکر ۸ نجف اشرف
- با پایان یافتن جنگ در مسئولیت‌های مختلف خدمات شایسته‌ای از خود به یادگار گذارد:
- مدیر ساختمان معاونت مهندسی و فرمانده پشتیبانی قرارگاه نیروی زمینی سپاه
- جانشین و فرمانده گروه مهندسی ۴۳ امام علی (ع)
- معاون مهندسی نرسا
- فرمانده مهندسی و پدافند غیرعامل قرارگاه خاتم الانبیاء (ص) ستاد کل نیروهای مسلح



از راست: سردار شهید احمد کاظمی، حضرت آیت الله خامنه‌ای و سید ابوالقاسم طباطبایی - اهواز، مرداد ۱۳۶۷



نصرت‌اله کاشانی

متولد: ۱۳۴۰ - اراک

تحصیلات: مهندسی عمران

عضویت: بسیجی و پاسدار در دوران جنگ

وضعیت: جانباز و بازنشسته بنیاد مستضعفان (از سال ۱۳۹۳)

زمانی که ارتش عراق در سال ۱۳۵۹ جنگ را به ایران تحمیل کرد او دانشجوی مهندسی عمران دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) بود. روز دوم جنگ به همراه غلامعلی پیچک (شهید) عازم جبهه سرپل ذهاب شد. مدتی بعد به عنوان مسئول جهاد سازندگی مریوان در کنار حاج احمد متوسلیمان (فرمانده وقت سپاه مریوان) امور مهندسی نبردهای آن منطقه را پشتیبانی می‌کرد. با تشکیل تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه تهران، با پذیرفتن مسئولیت‌های زیر تا پایان جنگ در جبهه‌ها حضور داشت:

■ اولین فرمانده گردان مهندسی تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص)

■ معاون ستاد لشکر ۳۱ عاشورا

■ مسئول مهندسی قرارگاه نجف

■ مسئول مهندسی نیروی زمینی سپاه

با پایان یافتن جنگ، بعد از ادامه تحصیل و اخذ مهندسی عمران در مسئولیت‌های معاونت مسکن و مدیرعامل بنیاد تعاون سپاه مشغول به خدمت شد. اسفند ۱۳۷۲ از سپاه به بنیاد مستضعفان منتقل شد و مسئولیت‌های مختلفی را عهده‌دار شد:

■ قائم مقام شرکت توسعه نیشکر

■ مدیرعامل شرکت آب و خاک وزارت کشاورزی

■ قائم مقام بنیاد جانبازان

■ مجری ساختمان‌های مرکزی بنیاد مستضعفان

■ معاون شهرسازی شهرداری تهران

*** توضیح اینکه: در این مجموعه سه جلدی
تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس،
عزیزان دیگری روایتگر بودند ولی به دلایل مختلف
شخصی، سرگذشت آنان در این بخش نیامده
است.



فصل اول اولین های مهندسی رزمی





پیدایش مهندسی جهاد سازندگی در دفاع مقدس «راوی: تقی امان پور، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی»

«بسم الله الرحمن الرحيم و به نستعين. جهاد پدیده‌ای است که از هر جهت در آن ناباوری‌های زیادی وجود دارد و وارد عرصه‌هایی شده که شاید در ابتدا این میزان توفیقات پیش‌بینی نمی‌شد. حتی خود بنیان‌گذاران جهاد سازندگی هم به این میزان حضور مؤثر جهاد فکر نمی‌کردند. اما امام خمینی (ره) غنایی که به جهاد و کار جهادی دادند و نوع حمایت و برخورد ریشه‌ای و فرهنگی که با جهاد داشتند، جهاد به یک مجموعه کارآمد اجرایی، فکری، مدل‌ساز برای حل مسئله و ارائه الگودر جامعه تبدیل شد.

یکی از آنها بحث جنگ هشت‌ساله بود، قبل از ورود جهاد به جنگ اشاره‌ای به اتفاقاتی که در خوزستان یک سال قبل از شروع جنگ داشته باشم.

یک سال قبل از آغاز رسمی تهاجم ارتش عراق به ایران، در تابستان ۱۳۵۸ اختلافات و بحث و جدل ما با استاندار وقت خوزستان جناب احمد مدنی^۱ زیاد شده بود. برای بررسی و حل این



احمد مدنی

اختلافات ما از سوی دولت موقت (مرحوم مهدی بازرگان) دکتر مصطفی چمران به خوزستان آمد. ما با دکتر چمران (شهید) یک رفاقت و ارادت نزدیکی با هم داشتیم. موقعی که ایشان در نخست‌وزیری وزیر مشاور امور انقلاب بود خیلی به ما کمک می‌کرد. من هم به عنوان نماینده نهضت دانشجویی در اداره دوم رفت و آمد داشتم و خدمت ایشان گزارش کار می‌دادم. ایشان نسبت به ما خیلی ابراز ارادت داشتند.

۱- دکتر احمد مدنی: سال ۱۳۰۸ در کرمان متولد شد. سال ۱۳۳۱ با درجه ناویان دومی وارد نیروی دریایی ارتش شد و در سال ۱۳۴۸ به درجه دریاداری رسید ولی سال ۱۳۵۱ به علت فعالیت‌های سیاسی (عضو جبهه ملی ایران) از ارتش اخراج شد. پس از آن به تدریس در دانشگاه پرداخت. با پیروزی انقلاب اسلامی ضمن منصب فرماندهی نیروی دریایی ارتش، از سوی دولت موقت به مدت دو ماه منصب وزارت دفاع نیز به او سپرده شد. بعد از استعفا از وزارت دفاع به استانداری خوزستان گمارده شد که این مسئولیت تا پاییز ۱۳۵۸ ادامه داشت. بهمن ۱۳۵۸ به عنوان کاندیدای ریاست‌جمهور ایران با اخذ ۱۵/۹ درصد آرای مأخوذه دومین نفر بعد از بنی‌صدر شد. در دوره اول مجلس شورای اسلامی از سوی مردم کرمان به مجلس راه یافت ولی اعتبارنامه او در مجلس تصویب نشد. با اشغال لانه جاسوسی امریکا (سفارت امریکا) از سوی گروهی از دانشجویان و کشف بعضی اسناد و مدارک، او به جاسوسی و ارتباط با سازمان سیا متهم گردید. اواسط ۱۳۵۹ از کشور خارج و زندگی خود را در امریکا ادامه داد. در سال ۱۳۸۴ در سن ۷۶ سالگی بر اثر مبتلا به سرطان درگذشت. (۱)

روحیه‌ی ایشان طوری بود که خیلی به جوان‌ها بها می‌داد. می‌گفت: تقی! ان شاء الله زودترین انقلاب تثبیت می‌شه، آن موقع بیا با هم بریم لبنان!... چون قبل از پیروزی انقلاب، چندین سال در لبنان با راه‌اندازی تشکلات حمایتی از شیعیان آنجا خدمت کرده بود.

بگذریم، بالاخره ایشان به خوزستان آمد تا اختلافات ما با استاندار را مرتفع کند. چون ایشان دارای یک شخصیت چریکی و انقلابی بود همان موقع در کنار مسائل فنی مربوط به جهاد سازندگی، گزارشی هم از برداشت‌های خودم از تحولات امنیتی در استان خوزستان خدمت ایشان دادم.

گفتم: اینجا سازمان خلق عرب به عنوان ابزار صدام، که آن زمان به تازگی با کودتا حکومت عراق را به دست گرفته بود، به راحتی در مرز تردد دارند و عراقی‌ها بین عشایر منطقه اسلحه توزیع می‌کنند! اینها علامت‌های خوبی نیست! مرزها خیلی باز و غیرقابل کنترل شده! به طوری که بعضی از بچه‌های سپاه و بسیج هم می‌گن: ما هم تا هر کجای عراق بخوایم میریم و برمی‌گردیم! طبعاً عراقی‌ها نیز تا هر جای ایران و خوزستان بخوانند تردد می‌کنند! دکتر چمران گفت: حالا شما چی می‌گی؟ پیشنهادت چیه؟

گفتم: ما آمدم توی پادگان لشکر ۹۲ زرهی ارتش (اهواز) یک جهاد راه انداختیم. شما با وزارت دفاع هماهنگی کنید و از حضرت امام (ره) اجازه بگیرید که ما این ارتش را که اینجا چرخ و پرش زنگ خورده و اصلاً رسوب کرده و تحرکی نداره، در یک منطقه حساس استراتژیک آنها را فعال کنیم. ماشین‌ها و تجهیزات نظامی اینها را یک استارتی بزنیم. تعمیر کنیم و آنها را آماده و سرحال کنیم! ضمناً یک طرح و پروژه دیگری هم دارم.

گفت: پروژه چیه؟

گفتم: بیاییم در طول مرز یک خندق عمیقی بکنیم. خاک‌هاش را هم بریزیم سمت ایران و یک خاکریز این طرف خندق ایجاد کنیم. مین بکاریم، سیم خاردار بگذاریم تا قابل عبور نباشد. ایشان گفت: خیلی فکر خوبیه، من با نخست وزیر صحبت می‌کنم.

بعد از آن ما درگیر کار خودمان شدیم ولی هرچه منتظر ماندیم خبری از اقدامات تأمینی و دفاعی در خوزستان نشد که نشد! ما هم به عنوان جهاد در ارتش بیشتر اقدامات خود را در زمینه آب رسانی، برق رسانی و دیگر خدمات روستایی متمرکز کردیم.

درحالی که اگر به پیشنهادهای ما توجه می‌شد ما می‌توانستیم در آن مرحله علاوه بر کندن کانال و مین گذاری در مرز جاده سازی بکنیم و پاسگاه‌های قوی تر، مسلح تر و مستحکم تری بسازیم و طبیعتاً

تا یک سال بعد که صدام به ایران هجوم آورد و جنگ را شروع کرد، این قدر سریع تا پشت دروازه های اهواز نمی آمد!

حتی زمانی که ارتش عراق یک ماه قبل از آغاز رسمی جنگ روی نفت شهر و قصر شیرین آتش ریخت و آنجا را بمباران کرد. ما گروهی را از جهاد خوزستان به آنجا فرستادیم تا اگر مردم سنگری و پناهگاهی نیاز دارند کمکشان کنیم.

یادمه اوایل ۱۳۵۹ زمانی که آقای محمد غرضی استاندار خوزستان شدند و هر روز در نقاط مرزی ما اتفاقاتی رخ می داد، بچه های جهاد خوزستان از استاندار درخواست کردند آقای بنی صدر، رئیس جمهور وقت تشریف بیاورند خوزستان، تا ما هم بدانیم که اینجا چه خبره و ارتش عراق چه قصدی داره؟! این بود که از بنی صدر دعوت شد و ایشان آمدند توی باشگاه ژاندارمری اهواز. سالن بزرگی بود، ما هم آماده شده بودیم که یک سری سؤال و جواب از ایشان داشته باشیم. بنی صدر با یک سخنرانی کوتاه یک جووری مسائل را توجیه کرد. بعد از اتمام سخنرانی اش هنگامی که از کنار من رد شد گفت: دماغ حسابی سوخت؟! یا دماغ سوخته می خریم! یک همچنین حرفی! انگار به او گفته بودند که فلانی ممکنه سؤال کنه یا به شما گیر بده.

این اتفاقاتی بود که در آستانه ی شروع جنگ در خوزستان رخ داد! که می شد هم با تدبیر بهتری برخورد کرد. هم یک سری پیش گیری ها و آماده سازی ها را انجام داد. ولی تا قبل از شروع تهاجم سراسری دشمن، متأسفانه به هیچ کدام از این علائم هشدار دهنده توجهی نشد!

در هر صورت جنگ و تهاجم سراسری و همه جانبه ی ارتش عراق در ۱۳۵۹/۶/۳۱ شروع شد. بلافاصله آقای محمد غرضی استاندار وقت خوزستان که یک نیروی انقلابی و چهره محبوب و پرتلاشی بود تلفنی تماس گرفت که تقی! بلند شو بیا اتاق جنگ! آن زمان استاندار، اتاق جنگ راه اندازی کرده بود. در آن لحظه من در شهرستان ایذه برنامه تقویت جهاد آنجا را پیگیری می کردم. بعد از ظهر بود. پیام امام خمینی (ره) از رادیو خوانده شد که بر همه واجب کفایی است به جبهه های جنگ بروند. خیلی شور انقلابی در بچه های جهاد پیدا شده بود. من با یک وانت پیکان مستقیم به اهواز آمدم. گفتم قبل از اینکه برم اتاق جنگ، سری به خطوط مرزی بزنم! وارد سوسنگرد شدم گفتند: هنوز عراقی ها نرسیدند... به شهر بستان که رسیدم ارتش عراق هنوز وارد شهر نشده بود. به ایستگاه سابله در تنگ چذابه که رسیدم حضور تانک های عراقی را دیدم! ولی آن موقع شلیک نمی کردند. گروهی از نیروهای ارتش و سپاه و نیروهای داوطلب مردمی مقابل آنها سنگر گرفته بودند!

ظاهراً قبل از آن با آتش تهیه‌ای ترس و وحشت زیادی ایجاد کرده بودند. گفتند: عراقی‌ها اینجا را سوراخ سوراخ کردند.

گفتم: پس چرا شما اینجا دراز کشیدید! شما هم به آنها حمله کنید!

گفتند: گلوله نداریم و یه سری توجیهات دیگر! رفتم روی یک تانکر قرمز رنگی تا وضعیت عراقی‌ها را از دور ببینم. توی همین شرایط با صدای انفجارهای اطرافم برای اولین بار متوجه جنگ شدم! در این وضعیت بود که مقداری مهمات از راه رسید. کمک کردم مهمات را پیاده کردیم. نزدیک غروب بود که به اهواز برگشتم تا گزارشی هم خدمت استاندار بدهم و از اینکه ارتش به عراقی‌ها حمله نمی‌کنند شکایت کنم! وارد اتاق جنگ که شدم خبر رسیده بود که ارتش عراق ایستگاه سابل را اشغال کرده و به سمت شهر بستان در حرکت...

در همان جلسه انواع درخواست‌ها از جهاد شروع شد! تانکر آب، جرثقیل و... سریع بچه‌های جهاد سازندگی را بسیج کردیم. یک فراخوان عمومی زدیم. به دفتر مرکزی جهاد زنگ زدیم و پیشنهاد دادیم که جهادهای سراسر کشور به سمت جبهه‌ها حرکت کنند و در آنجا مستقر شوند. این پیشنهاد در شورای مرکزی جهاد سازندگی مطرح و تصمیم گرفته شد. البته قبل از ابلاغ شورای مرکزی جهاد، بعضی جهادهای استانی خودشان راهی جبهه جنگ شدند. به طوری که حتی بعضی از بچه‌های جهاد اصفهان، دامغان (با مسئولیت مهندس ابوالفضل حسن بیگی) و جاهای دیگر در قالب نیروهای رزمی به منطقه خوزستان آمده بودند. خیلی به من فشار می‌آوردند که ما می‌خواهیم تیم‌های رزمی تشکیل بدهیم و به دشمن متجاوز حمله کنیم. برای ما اسلحه تأمین کنید.

ابتدا برای استقرار همین بچه‌های جهاد که از استان‌ها اعزام شده بودند مدرسه‌ای گرفتیم. مدارس با شروع جنگ اصلاً باز نشده بود! چون یک روز قبل از باز شدن مدارس، ارتش عراق در ۱۳۵۹/۶/۳۱ تهاجم سراسری خود را علیه ایران آغاز کرده بود!

در همین ایام بود که آقای محسن رضایی که آن موقع معاون اطلاعات سپاه پاسداران بود به همراه رضا افشار و ابراهیم اصغرزاده آمدند اهواز... اینها از دوستان ما بودند. در سپاه اهواز با این عزیزان جلسه گرفتیم و گزارشی از وضعیت منطقه دادیم و تحلیلی هم کردیم. اینها از منطقه بازدید داشتند. به خاطر حضور فعال جهاد سازندگی در اتاق جنگ خوزستان، طی نشستی که با سپاه داشتیم یک توافق نامه‌ای نوشتیم. برای اداره جنگ یک نوع تقسیم کار و وظائف تعیین کردیم. رزم با سپاه و پشتیبانی عمومی و فنی با جهاد سازندگی. مسئولیت مهندسی در جنگ و راه اندازی خدمات

بهداشت و درمان و بیمارستان های صحرایی و بسیج دکترها برای اعزام به جبهه نیز به جهاد واگذار شد. قرار شد بسیج فرهنگی و کارهای تبلیغاتی هم به عنوان یک کار مشترک در یک مرکز مشترک بین جهاد و سپاه اداره شود. پشتیبانی از جنگ و جمع آوری امکانات مردمی و توزیع اینها به عهده جهاد باشد... این تقسیم وظایف به امضای طرفین رسید. این سند را از طرف جهاد سازندگی من امضا کردم و از طرف ستاد مرکزی سپاه پاسداران آقای علیرضا افشار، محسن رضایی و اصغرزاده امضا کردند و آقای جعفر خلقانی نیز از جهاد خوزستان و آقای علی شمخانی هم از طرف سپاه خوزستان آن را امضا کردند.



در اولین اقدام برای ایجاد یک مرکز تبلیغات مشترک، مکانی را واقع در خیابان ۲۴ متری اهواز که متعلق به سپاه بود، تحویل گرفتیم و مسئولیت آن به آقای جعفر خلقانی از جهاد که تیپ و شخصیت فرهنگی داشت، سپرده شد. در همان ابتدا یک دست لباس فرم سپاه به آقای خلقانی دادند. به این شکل مرکز تبلیغات جنگ در خوزستان راه افتاد. امکانات فرهنگی

از جمله دوربین و تجهیزات ضبط صوت و نیروی انسانی مورد نیاز از طرف جهاد واگذار شد. چیزی نگذشت که ما بچه های جهاد سازندگی هیچ کاری این مرکز شدیم! و همه امور به دست سپاه افتاد!... در رابطه با بحث پزشکی هم همین کلاه سرمان رفت! دکتر محمدعلی رهنمون^۱ که رئیس کمیته پزشکی جهاد سازندگی بود، توی خیابان امانیه داخل منزل مصادره شده ای که متعلق به دکتر ساسان بود، امور مربوط به درمان جبهه جنگ را پیگیری می کرد. پزشکان اهواز و پزشکان اعزامی از جهاد سازندگی از سراسر ایران به آن مرکز می آمدند و با سازماندهی در تیم های سیار به نقاط مختلف جبهه اعزام می شدند. مدتی نگذشت که این مرکز مشترک جهاد و سپاه، عنوان بیمارستان سپاه پاسداران به آن نهادند!

ولی در بحث مربوط به جمع آوری کمک های مردمی کوتاه نیامدیم! در سراسر استان ها ستاد

۱- دکتر محمدعلی رهنمون: متولد ۱۳۳۴ یزد است. سال ۱۳۵۲ در کنکور سراسری در رشته پزشکی دانشگاه اهواز پذیرفته شد. با شروع جنگ، با اینکه چند ماهی به پایان تکمیل تحصیلات دوره پزشکی اش باقی نمانده بود از ادامه تحصیل دست کشید و با سازماندهی کمیته امداد و درمان جهاد سازندگی خوزستان پایگاهی برای جذب نیروهای پزشکی و امدادی جبهه جنوب فراهم آورد. اوایل ۱۳۶۰ به عضویت بهداری سپاه پاسداران درآمد و در راه اندازی، تجهیز و پذیرش مسئولیت اولین بیمارستان سپاه پاسداران (نجمیه تهران) نقش بسزایی داشت. اوایل ۱۳۶۱ به جبهه جنوب بازگشت و در اداره و تجهیز بیمارستان صحرایی شهید کلاتری در منطقه اندیمشک و بیمارستان شهید بقایی اهواز همت گماشت. سرانجام در ۱۳۶۲/۱۲/۶ در عملیات خیبر در بیمارستان خاتم الانبیا(ص) واقع در منطقه طلایه خوزستان در حال ادای نماز صبح به شهادت رسید و در گلزار شهدای بهشت زهرا(س) تهران مدفون گردید. (۲)

پشتیبانی جبهه و جنگ راه اندازی کردیم و در ستاد نماز جمعه‌ها وجوه نقدی و غیرنقدی مردم را جمع‌آوری و به جبهه‌ها ارسال می‌کردیم. این ستاد در تمام شهرها و روستاهای ایران کمک‌های مردم را جمع‌آوری می‌کرد. حتی فعالیت‌های مساجد محلات شهر و روستاها را سازماندهی، ساماندهی و کنترل می‌کرد و با ارتباط و هماهنگی مسئولین ذی ربط به مناطق مورد نیاز جبهه‌ها اعزام می‌کردیم. البته این موضوع با گسترش و ادامه جنگ به صورت سلیقه‌ای در استان‌های مختلف پیگیری می‌شد و خیلی از ستاد نماز جمعه‌ها و حتی مراکز سپاه نسبت به جمع‌آوری کمک‌های مردمی و ارسال به جبهه‌ها اقدام می‌کردند. ولی جهاد سازندگی محوریت خودش را در این موضوع تا پایان جنگ حفظ کرد. آنچه جهاد سازندگی در طول هشت سال دفاع مقدس به صورت جدی و مؤثر همپای رزمندگان نقش اصلی خود را به نمایش گذاشت، بحث اساسی مهندسی رزمی بود.

ماه‌های اول جنگ در یکی از این جلسات اتاق جنگ خوزستان که آقای بنی‌صدر، به عنوان رئیس جمهور و فرمانده کل قوا حضور داشتند، بابت حضور جهاد در جنگ بحث‌مان شد! آقای بنی‌صدر گفتند: ... هرچند سپاه پاسداران نیروی انقلاب اسلامی است، به حضورش در جنگ اعتقاد ندارم. در کنار سپاه، بسیج را دیگر اصلاً قبول ندارم که وارد جنگ بشه، یعنی چه که کنار سپاه یک نیروی جدیدی به نام بسیج باشه؟! ولی حالا تو بگو جهاد اصلاً یعنی چی؟ شما پاشید برید توی در و دهات، گندمتان را درو کنید! کی گفته شما بیایید اینجا؟

گفتم: همان کسی که شما را فرمانده کل قوا معرفی کرده، به ما هم دستور داده بیایم اینجا! فرماندهی ما امام خمینه (ره)، ما آمدیم اینجا در خدمت رزمنده‌های این مملکت باشیم.

همه این مسائل و موضوعات گذشت... هرچند اوایل خیلی ما بچه‌های جهاد جدی گرفته نمی‌شدیم ولی با ادامه جنگ خیلی زود فعالیت‌های متنوع ما و خیلی چیزها را فرماندهان و مردان سیاسی متوجه شدند که جهاد چقدر می‌تواند در پشتیبانی جنگ مؤثر باشد؟! وقتی ارتش دید بایک تماس کوچک و بدون تشریفات اداری نیازهای مهندسی و لجستیکی خط مقدم نبردش از سوی بچه‌های مخلص جهاد تأمین می‌شه، وقتی بچه‌های سپاه که سال‌های اول جنگ برای ایجاد یک خاکریز و ساخت یک سنگر هیچ امکانات مهندسی در اختیار نداشتند و بچه‌های جهاد در اسرع وقت نیازشان را مرتفع می‌کنند، مهندسی جهاد به عنوان یک رده‌ی بسیار حساس، مفید، مهم و تأثیرگذار در موفقیت‌های میدان رزم خود را پیدا کرد و در تمام طرح‌های مانوری از ارکان اصلی میدان نبرد مطرح شد.

یادم هست همان ماه اول جنگ زمانی که خدمت شهید تیمسار ولی‌الله فلاحتی، رئیس وقت ستاد مشترک ارتش، در اهواز رسیدیم، به ایشان گفتم: تیمسار! هرکاری دارید دستور بدید تا ما انجام بدیم. اولین درخواست ایشان بحث ایجاد زمینه و امکانات برای استقرار سایت راداری و موشکی سامانه‌های ضدهوایی در اطراف اهواز بود.

برای سایت راداری در تپه‌های اطراف صنایع فولاد و شرق اهواز در امتداد مسیر اهواز به سمت رامهرمز روی ارتفاعات آن منطقه، بچه‌های جهاد با احداث یک جاده به سمت این ارتفاعات، مقدمات ایجاد سایت راداری و موشکی ارتش را فراهم کردند. اقدامی که فرماندهان ارتش فکر می‌کردند مدت شش ماه زمان می‌طلبد ولی نیروهای جهاد با کار شبانه‌روزی در مدت دو هفته انجام دادند! واقعاً متحیر مانده بودند!

با استقرار سایت موشکی و راداری ارتش بر روی ارتفاعات مذکور، برای نیروهای استقراری آنجا تانک‌رآب بردیم. همان‌جا سرویس‌های بهداشتی صحرایی برایشان احداث کردیم، سنگ‌ساختیم. یکی از موضوعات مهمی که اوایل جنگ در اطراف اهواز انجام شد حفریک خندق دور اهواز بود! زمانی که ارتش متجاوز عراق تا دروازه‌های اهواز پیشروی کردند و شهر اهواز تا آستانه سقوط پیش می‌رفت، وقتی سوسنگ‌گرد سقوط کرد نیروهای ارتش امکانات و تجهیزات خودشان را از پادگان حمید بار زدند و به سمت اهواز حرکت کردند! استاندار خوزستان خیلی ناراحت شد! به من گفت: تقی! پاشو بریم پاسگاه حمیدیه، ببینیم چه خبره!



محمد غرضی

رفتیم آنجا، بچه‌های جهاد دامغان آنجا مستقر بودند. برادر عزیزمان آقای ابوالفضل حسن‌بیگی با حضورشان در آن محور، باعث شدند که نیروهای ارتش به دستور استاندار به پادگان حمید برگردند.

ما هم رفتیم آنجا هر نیازی برای استقرار صحرایی یگان‌های خود و مقاومت در برابر دشمن داشتند، برایشان انجام دادیم... یادم هست غروب بود که در خدمت آقای مهندس محمد غرضی و دیگر دوستان از جمله آقای ابراهیم اصغرزاده به سمت اهواز برمی‌گشتیم که هواپیماهای عراقی که اهواز را بمباران کرده بودند در برگشت از این مسیر، با عبور از کنار تپه‌های فولی آباد، پادگان حمید را بمباران می‌کردند. در یکی از بمباران‌ها که ما پشت تپه خاکی پناه گرفته بودیم، در فاصله‌ی چند متری ما موشکی به زمین اصابت کرد ولی به لطف خداوند منفجر نشد!

شرایط خوبی بر اهواز حاکم نبود. هر آن احتمال سقوط و اشغال اهواز از سوی عراقی ها می رفت! از شواهد و قرائن موجود یک شب که عراقی ها تصمیم جدی برای اشغال اهواز را داشتند. استاندار اعلام بسیج مردمی کرد. گروهی را مسئول ساخت کوکتل مولوتف کرد و یک سری از بچه های انجمن اسلامی و جاهای دیگر را هم سازماندهی کرد و به آنان موشک انداز آرپی جی ۷ تحویل داد و گفت نباید اجازه بدید اهواز اشغال بشه، عراقی ها از سوسنگرد به سمت حمیدیه در حرکت اند.

همین مقاومت های پراکنده در گوشه و کنار اهواز باعث شد که دشمن احساس ترس کند و بعد از چند بار امتحان کردن برای اشغال شهر در ۱۰ کیلومتری اهواز بماند.

یکی از طرح هایی که شهید دکتر مصطفی چمران دادند این بود که با پمپاژ و انتقال آب کارون به جنوب اهواز و عبور از تپه های فولی آباد در جنوب منطقه جنگلی جاده اهواز- خرمشهر، زیر پای عراقی ها آب بریزیم تا مانع ادامه پیشروی ارتش عراق به سوی اهواز شویم.

بچه های جهاد نیز در حفارین کانال عظیم و نصب پمپ ها و تأمین امکانات برای این ایستگاه بزرگ پمپاژ آب که ۱۰۰ متر مکعب در ثانیه آب از کارون داخل این کانال می ریخت، کمک زیادی کردند و در اولین عملیات جنگ آب و نجات اهواز نقش مؤثری داشتند!

برای اولین بار برادر عزیزمان شهید محمد طرحچی به عنوان نماینده وزارتخانه به جبهه جنوب آمده بود. آدم جسور، شجاع و فکوری بود. با محمد در دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر فعلی) هم دانشگاهی بودیم که متأسفانه خیلی زود او را در جنگ از دست دادیم.

وقتی آبادان به محاصره دشمن درآمد، جاده ای با انشعاب از جاده ی آسفالت ماهشهر زدیم. برای عملیات شکست حصر آبادان این جاده که به جاده شهید شهشانی مشهور شد در اجرای عملیات موفقیت آمیز ثامن الائمه (ع) کمک بزرگی کرد. عملیاتی که آبادان را از محاصره رهایی داد. در این عملیات از جمله اقدامات اساسی که انجام گرفت ایجاد خاکریز کنار جاده اهواز- آبادان و اهواز- ماهشهر بود که تردد به آبادان به صورت امن در کنار این خاکریز فراهم شد.

یکی دیگر از اقداماتی که جهاد سازندگی انجام داد تشکیل کمیته پناهگاه در اهواز بود. ساخت پناهگاه های دسته جمعی برای مردم شهر که در معرض موشک باران و بمباران های شدید هواپیماهای عراقی بودند.

بعد از عبور از مرحله اولیه جنگ، ستاد مرکزی جهاد در تهران تشکیل شد که با انسجام، ساماندهی و سازماندهی بهینه امکانات و نیروهای مهندسی جهاد سازندگی در موقعیتی قرار گرفتیم که اجرای هر عملیات نظامی منوط به حضور و همپایی مهندسی رزمی جهاد شد...» .



پل نادری

راوی: محمدرضا عطارزاده، از مهندسی رزمی سپاه

«... هفته‌های آخر شهریور ۱۳۵۹ فضای امنیتی خرمشهر به هم ریخته بود. مزدوران وابسته و مورد حمایت حزب بعث عراق با اقدامات خرابکارانه زمینه را برای تهاجم ارتش عراق و اشغال شهر مهیا می‌کردند. همزمان نیروهای ارتش عراق در پاسگاه مرزی شلمچه به صورت پراکنده به سمت مواضع نیروهای ارتش ایران شلیک می‌کردند. یگانی از لشکر ۹۲ زرهی ارتش در شلمچه مستقر بود. تجهیزات زرهی آنها بدون موضع مناسبی در آنجا مقابل ارتش عراق صف‌آرایی کرده بود.

در پاسگاه مرزی شلمچه روزهای قبل از آغاز جنگ، یعنی زمانی که هنوز شیپور جنگ به صدا درنیامده بود. دشمن حرکت‌هایی را در نوار مرزی شروع کرده بود، یگان‌های ارتش ایران در مرز مستقر بودند و در آنجا تیم‌ها و پاسگاه‌هایی هم از بچه‌های سپاه بودند. جهاد منطقه هم معمولاً خدماتی به آنها می‌داد. فرمانداری و استانداری در این زمینه بسیج شدند تا خدمات بدهند. در حقیقت یگان‌های منطقه در پدافند اولیه‌ای قرار گرفته بودند. ساماندهی‌ها طوری بود که هر پاسگاهی با تعدادی سامانه‌ی زرهی ارتش، نیروها را پشتیبانی می‌کرد.

نیروهای مستقر در پاسگاه شلمچه از فرمانداری خرمشهر درخواست دستگاه مهندسی کرده بودند. توسط فرمانداری یک تیم با دو دستگاه لودر فرستادیم. در نهایت با هماهنگی‌هایی که انجام گرفت دو سه نفر از بچه‌های جهاد خرمشهر و آبادان به آنجا رفتند. برادر جانباز آقای خواجه‌زاده و شهید حاجی‌پور از بچه‌هایی بودند که به آنجا رفتند. یک نفر دیگر هم همراه آنها بود که الآن در ذهنم نیست. اینها دو سه روز آنجا بودند.

آقای خواجه‌زاده تعریف می‌کرد:

«... ما دو سه روز آنجا حضور داشتیم. دیدیم اینها هیچ کاری را به ما محول نمی‌کنند. تفکر بچه‌های ارتش این بود که این لودرها فقط برای احداث چاله‌های زباله کارایی دارند. یکی دوتا از این چاله‌ها را هم براشون گندیم. تا اینکه اتفاقی افتاد؟ اولین گلوله از طرف دشمن شلیک شد! با شلیک

اولین گلوله‌ی دشمن نیروهای مستقر در مرز شلمچه به هم ریختند! چه کنم چه کنم آنها شروع شد. اگر دقت کرده باشید جلوی تانک‌ها بیلچه‌ای نصب شده تا با احداث یک خاکریز نیم‌متری یا بیشتر برای حفاظت یا پاک‌سازی مسیر حرکت خودش استفاده کند. ممکن است در بعضی مواقع برای پاک‌سازی موانع مین و هم باشد ولی بیشتر برای برداشتن عارضه‌هاست تا آسان‌تر حرکت کند. این تانک‌ها شروع کردند یک دیواره‌ی نیم‌متری (خاکریز) احداث کردن، هیچ فایده‌ای هم نداشت! یکی دوتا گلوله‌ی دیگر هم که آمد، گفتیم باید کاری کنیم که نیروهای خودمان پشت آن مستقر شوند. ارتفاع همان خاکریز را دو متر کردیم. ارتشی‌ها دیدند عجب چیز خوبی شد! کم‌کم همان‌جا برای همه‌ی تانک‌های دیگر چنین خاکریزی درست کردیم... کار ما از همان‌جا شروع شد. این یک نمونه‌ی عینی بود. می‌توان گفت احداث خاکریز از آنجا شروع شد.

مورد دیگر پل نادری روی کرخه بود، چه وقت؟ روزهای اول جنگ. زمانی که با هجوم غافلگیرانه‌ی دشمن نیروهای ارتش ایران عقب‌نشینی می‌کردند. از مرز عقب کشیدیم. کنار پل کرخه مستقر شدیم. به شدت هواپیماهای دشمن بمباران می‌کردند. آن خَمسه خَمسه‌های معروف در آنجا به زمین می‌خورد. تانک‌های دشمن به عمق خاک ایران پیشروی می‌کردند. این طرف، زمین تقریباً بکر و هیچ عارضه‌ای نداشت چون عارضه‌ها پشت سرمان بودند. ما کنار رودخانه بودیم... دشمن اجازه نمی‌داد کسی حرکتی داشته باشد یا خط پدافندی شکل بگیرد! چون در فاصله‌ی ۲، ۳ کیلومتری پل کرخه ایستاده بودند. جلوتر هم نیامدند! یک سرپلی از پل کرخه در دست ما مانده بود. نیروهای ما کنار این سرپل (پل نادری) ماندند.

ابتدا بچه‌های ارتش می‌خواستند پل را منهدم کنند تا دشمن متجاوز به این طرف پل نیاید. مجادله‌ای بین نیروهای مردمی با ارتش و سپاه صورت گرفت! ما تیمی از این بچه‌ها بودیم که تا



غلامعلی رشید

حدودی منطقه را می‌شناختیم. رفتیم آنجا را شناسایی کردیم و برگشتیم. دشمن هنوز نزدیک پل نشده بود. کمی جار و جنجال کردیم. در آن لحظه کسی به فرمانده و غیرفرمانده توجهی نمی‌کرد! جروب‌بحث می‌کردیم که چرا شما آمدید عقب! شما حداقل بروید آن طرف پل نادری و پل را منهدم نکنید. تعصب و غیرتمان اجازه نمی‌داد برگردیم عقب و آنجا رادست دشمن بدهیم؟! نیروهای نظامی همان روز رفتند غرب پل کرخه... محدوده‌ی تنگ و محدودی بود. یک طرف رودخانه و یک طرف ارتفاعات بود.

آن موقع غلامعلی رشید^۱ از فرماندهان وقت سپاه خوزستان و یک سرهنگ از تیپ ۲ لشکر ۹۲ زرهی اهواز آنجا بودند. بحث هایی که داشتیم باعث شد که دیگر پل منهدم نشود و نیروی ارتش و سپاه رفتند آن طرف پل. وگرنه در لحظه ی اول همه آمدند این طرف تا برای جلوگیری از پیشروی دشمن، پل را منهدم کنند. ابتدا توسط بچه های یک کانال کم عمق به صورت دستی احداث شد. بعد دیدند این فایده ندارد و تجهیزات از بین می رود. کم کم این موضع با کمک بلدوزرهای ارتش تبدیل به یک خاکریز شد. به



ولی اله فلاهی

نظرم این موضع جزو اولین خاکریزی بود که در آن منطقه مقابل دشمن احداث شد. جهاد آبادان و جهاد خرمشهر که قبل از آغاز جنگ در شلمچه فعال بودند، آمدند سمت پل کرخه. اینها مبتکر خاکریز در آن جبهه شدند. یعنی با تجربه ی شلمچه به پل نادری آمدند.

رئیس وقت ستاد مشترک ارتش، تیمسار ولی الله فلاحی^۲ خیلی سعی می کرد از توانمندی بچه های بومی منطقه استفاده کند و تقریباً با دیدگاه و طرح ایشان و ابتکار بچه ها این خط احداث شد. حدود شش ماه بعد، حوالی یک باغ خشک، با مقداری فاصله از پای پل نادری خاکریز بزرگ تری احداث گردید که این خاکریز مبنای خاکریز و سر پل

عملیات فتح المبین شد. در غرب پل نادری، بین رودخانه و ارتفاعات، خاکریزی احداث شد. باید گفت اولین شکل خاکریز پدافندی که در سامانه های دفاع مقدس شکل گرفت در این منطقه بود. نیروهای پیاده ارتش معمولاً حول وحوش تانک هاشون مستقر می شدند ولی بچه های سپاه در نزدیک ترین فاصله با دشمن دفاع می کردند. هر چند اعتقادی به ماندن، توقف و پدافند نداشتند ولی با فشار آتش دشمن، به اجبار در همان کانال های آبیاری کشاورزی خط دفاعی خود را تثبیت کردند. شاید اگر بخواهیم ظهور و شکل گیری خاکریز را پیگیری کنیم می توان از روی همین مورد الگو گرفت. خاک های لبه ی کانال ها جان پناه کوتاهی بودند. کم کم همین کانال ها توسعه پیدا کرد و

۱- سرلشکر غلامعلی رشید: متولد ۱۳۳۲ دزفول است. دوران شاهنشاهی دو نوبت دستگیر و به زندان افتاد، با پیروزی انقلاب اسلامی با عضویت در سپاه پاسداران به مسئولیت های مختلف نظامی از جمله: معاون ستاد عملیات جنوب، فرمانده قرارگاه فتح، عملیات قرارگاه مرکزی سپاه، اطلاعات عملیات ستاد کل و جانشین رئیس ستاد کل نیروهای مسلح و فرمانده قرارگاه مرکزی خاتم الانبیا(ص) برگزیده شده اند. او دارای مدرک دکتری جغرافیای سیاسی از دانشگاه تربیت مدرس است. (۳)

۲- سرلشکر ولی اله فلاحی: متولد ۱۳۱۰ طالقان است. پس از پیروزی انقلاب اسلامی به سمت فرمانده نیروی زمینی ارتش و ریاست ستاد مشترک ارتش برگزیده شد. او در سانحه سقوط هواپیمای سی-۱۳۰ در ۷ مهر ۱۳۶۰ در منطقه کهریزک تهران به همراه تعدادی از همزمان خود از جمله: موسی نامجو وزیر دفاع، جواد فکوری فرمانده نیروی هوایی و محمد جهان آرا فرمانده سپاه خرمشهر به شهادت رسیدند. (۴)

تبدیل به یک خاکریز دفاعی مستحکم شد. در محور کرخه هم اول در کانال کشاورزی مستقر بودند. بعد این کانال را بزرگ‌تر و آن را به یک خاکریز تبدیل کردند.

آدرس دیگر در منطقه آبادان بود. زمانی که شهید شهشهرانی از بچه‌های جهاد می‌خواست جاده‌ی ماهشهر به آبادان، مشهور به جاده وحدت را وصل کند. آنجا هم در کنار جاده خاکریز زدند. این هم شاید جزو اولین خاکریزها باشد... مورد دیگر کانالی بود که می‌خواستند آب را انتقال دهند. در حقیقت یک خاکریز دو جداره درست شد برای عبور آب، همان طرح شهید چمران بود که با لودر و چند تا اسکرپر شکل گرفت...».



حفره‌ی روباهی
«راوی: غلامعلی سپهری،
سرباز ارتش در سال اول جنگ

«... من سرباز توپخانه از تیپ ۲ دزفول لشکر ۹۲ زرهی اهواز بودم که در حوالی پاسگاه شُمیده مستقر بودیم. با هجوم وحشیانه‌ی دشمن، در طول هفت روز، ما از مرز عقب‌نشینی کردیم. به دلیل تصرف جاده‌ی عینخوش به دشت عباس توسط دشمن از سمت تنگه‌ی ابوغریب میانبر زدیم. فرماندهی تیپ هم نداشتیم. فرماندهی تیپ و جانشین او به نام سرهنگ باوندپور و سرهنگ رمزی به اتهام دست داشتن در کودتای نافرجام نقاب که مرکز آن پادگان شهید نوژه همدان بود، دستگیر شده بودند. سرهنگ مظاهری با رسته‌ی مخابرات را از تبریز آوردند و سرپرست تیپ معرفی کردند که خیلی نسبت به رسته‌ی زرهی و منطقه توجیه نبود! ستوان کماسی^۱ به عنوان فرمانده گروهان تانک که هدایت منطقه را عهده‌دار بودند عقب‌روی از تنگه‌ی ابوغریب را پیشنهاد دادند. تپه‌های علی‌گره‌زد، سه‌راه سُرخه، سه‌تا تانک چیفتن بود. ما حدود شش قبضه توپ داشتیم که آنها هم خودکشی بود و گرنه گیر می‌افتادیم!

روز سوم جنگ بود که پادگان عینخوش را پشت سر گذاشته و در تپه‌های علی‌گره‌زد مستقر شدیم. نبرد رودررو شروع و اولین بار بود که توسط توپخانه خودکشی به صورت تیرمستقیم به سمت تانک‌های دشمن شلیک می‌کردیم. ۶ الی ۷ دستگاه تانک چیفتن خودی هم در سمت چپ و نزدیک ما مبادله‌ی آتش می‌کردند. این مقاومت‌ها و عقب‌نشینی‌های تأخیری مدت یک هفته ادامه داشت.

روز ششم یا هفتم جنگ که نیروهای ارتش تصمیم گرفتند پل نادری را منفجر کنند تا از عبور دشمن به شرق رودخانه و نزدیک شدن به جاده دزفول- اهواز و شهر دزفول و اندیمشک و پایگاه هوایی دزفول ممانعت به عمل آید. گروهی از بسیجی‌ها که یک خودرو شورت و چند قبضه سلاح

۱- به احتمال زیاد ایشان در عملیات محرم در منطقه دهلران در آبان ۱۳۶۱ به شهادت رسیدند. (راوی)

سبک داشتند، می‌گفتند: برادرهای ارتش؛ عقب‌نشینی نکنید! دزفول بمباران می‌شه، شهر اشغال می‌شه... همه گریه می‌کردیم!

گفتیم: ما توپخانه هستیم، چون نمی‌توانیم تیر مستقیم بزنیم این طرف پل مستقر می‌شویم. تانک‌ها آن طرف بودند. توپ‌ها را آوردیم این طرف ولی چون دشمن احتمال می‌داد این عقب‌نشینی ما تله و دام باشد از پل عبور نکرد. پل هم منفجر نشد. اولین سنگرها با حفر همان سنگرهای حفری روباهی توسط بچه‌های دزفول ایجاد شد. گفتند: در این سنگرها بنشینند و مقاومت کنید. بنابراین می‌توانیم بگیم خاکریز از آنجا شروع شد و خاکریزهای متعدد دیگر هم کم‌کم شکل گرفت و توسعه پیدا کرد. هیچ‌وقت سیستم نظامی ما دنبال این نبود که خط پیوسته داشته باشد. در هیچ کلاسی هم این درس را نخوانده بودند. اگر دورهی فرماندهی و ستاد را هم گذرانده باشید هیچ‌وقت در دافوس این را تدریس نمی‌کنند که در میدان نبرد خط پیوسته تشکیل دهید. دانش ارتش در این قضیه نبود ولی اجباری که به وجود آمد، فشاری که دشمن می‌آورد و این ابتکار عمل بچه‌های جهاد باعث شد که این نوع خاکریز ابداع و ایجاد شود. در مناطق مختلف فشار دشمن ایجاد می‌کرد این نوع خاکریزها گسترش پیدا کند. خصوصاً در منطقه‌ی خوزستان به علت شرایط هموار و بدون عارضه‌ی زمین هر وقت می‌دیدیم دیگر جای حرکت نداریم، بخصوص بعد از سقوط خرمشهر اساساً همه دنبال تثبیت خط بودند. تثبیت خط برای تدارکات و پشتیبانی خط. در نتیجه مجبور شدند این خط دفاعی را پیوسته کنند!...».



لذت دفاع از میهن اسلامی

«راوی: مهدی آقاخانی، از مهندسی رزمی سپاه

«...اواخر سال ۱۳۵۸ با مهندس نیک فرجهاد سیستان بلوچستان بودیم. وقتی مهندس نیک فر را شهید کردند، این جاده‌ی زاهدان به میل ۷۲ نیمه‌کاره بود. گفتند اینجا را می‌خواهند تکمیل کنند. اداره راه با حقوق ماهانه ۸۰۰۰ تومان نیرو استخدام می‌کرد. به پیشنهاد مرحوم حسین برلیان استخدام اداره راه شدیم. هشت هزار تومان آن موقع پول خوبی بود! دوستی داشتیم به نام اکبر تیموری که بعداً از بنیان‌گذاران و مسئول یگان دریایی سپاه شد. خدا رحمتش کند، شبی که ما استخدام شده بودیم بدون رودریاستی به من گفت: خاک بر سرّت کنند! تو بچه‌ی انجمن اسلامی هستی؟! می‌خواهی دنبال مال دنیا ببری؟ مهندسی رزمی سپاه نیرو لازم دارد. تو که می‌خواهی به بلوچستان بری، چرا به مهندسی سپاه نمی‌آیی!... شب ۱۳۵۸/۱۱/۲۴ ما را آورد پیش آقای مهرداد و علیرضا عندلیب، آقای مهرداد مسئول مهندسی سپاه، ما را با حقوق ماهانه دو هزار و دویست تومان استخدام کرد! (می‌خندند).

اواسط ۱۳۵۹ بود. یک شب با چند نفر از هم‌دانشگاهی‌ها منزل یکی از دوستان جمع بودیم. مرحوم رحیم ادب هم آمده بود.

از رحیم پرسیدم: رحیم! کجا هستی؟

گفت: من مسئول هیئت هفت نفره‌ی سنندج هستم.

گفتم: رحیم! ما یک رئیسی داریم بنام آقای مهرداد، از ما یک مسئول مهندسی برای جبهه جنوب خواسته. تو میایی مهندسی رزمی کار کنی؟

رحیم بلافاصله گفت: بله، میام.

فردا ایشان را آوردم پیش آقای مهرداد، گفتم: مسئول مهندسی رزمی که می‌خواستی، ایشان حاضره بره منطقه جنوب. دقایقی با هم صحبت کردند و در نهایت رحیم ادب را به جبهه‌ی جنوب فرستادیم.

آقای مهرداد، خود ما را هم فرستاد منطقه‌ی کرمان و خودش رفت سیستان و بلوچستان. سازمان سپاه که منطقه‌ای شد، ما آمدیم کرمان... در همین ایام بود که جنگ و تجاوز ارتش عراق شدت بیشتری گرفت! مدتی که کرمان ماندیم، پیش خودم گفتم: اگر قراره ما اینجا بمانیم و ماهی دو هزار تومان هم حقوق بگیریم، خُب، می‌ریم جبهه‌ی جنگ! ۲۶ دی ۱۳۵۹ بود که به جبهه سوسنگرد اعزام شدیم^۱...».



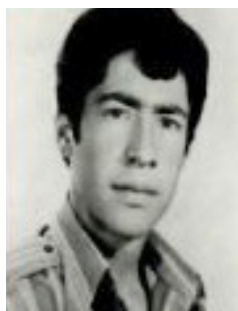
مهندسی رزمی با دو هفته آموزش

راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...شهریور سال ۱۳۶۰ من سرباز ارتش بودم. قرار بود عملیاتی در منطقه‌ی بستان انجام گیرد تا شهر مرزی بُستان آزاد شود. گردان‌ها آماده حرکت به سوی خط مقدم بودند که دستور دادند گردان‌ها حرکت نکنند! نیروها سه چهار ساعت پشت خاکریز مانده بودند که خبر دادند اتفاقی در تهران افتاده! بمب‌گذاری شده و نخست‌وزیر و رئیس‌جمهور مجروح شده‌اند. فردای آن روز فهمیدیم که هر دو (رجایی و باهنر) شهید شده‌اند! لذا عملیات به تعویق افتاد.

در آن محور عملیاتی با دشمن فاصله‌ی زیادی بود. من در گردان پیاده بودم ولی نیروهای مهندسی را شبانه می‌بردیم جلو تا خاکریز بزنند. ما جلوی آنها نیرو می‌چیدیم و اینها را می‌کشیدیم جلو... بعد از پایان یافتن دوران خدمت سربازی، همچنان دنبال اعزام به جبهه بودم.

اوایل سال ۱۳۶۱ یک مینی‌بوس نیرو از خیابان مَلِک اصفهان به سمت جبهه جنوب حرکت کردیم. وارد مقر تیپ ۱۴ امام حسین (ع) شدیم. خداوند آقای مجدالحسین را شفا دهد، آن موقع مسئول نیروی انسانی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) بود. در جمع نیروها گفت: ما فقط نیروی مهندسی نیاز داریم!



شهید رضا عسکری

گفتیم: ما که مهندس نیستیم! توضیحات لازم را که دادند داوطلب گردان مهندسی شدیم، ولی یکی از بچه‌ها گفت: همان ابتدا که آنجا می‌روید، شما را روی مین می‌فرستند. دست و پایتان قطع می‌شود و دیگر به

درد جبهه نمی‌خورید!

۱- بُستان: این شهر کوچک مرزی، بخشی از شهرستان دشت آزادگان در مرز غربی خوزستان و در ۸۵ کیلومتری مرکز استان و در مجاورت استان میسان و شهر العماره عراق است. ارتش عراق این شهر را در چهارم مهر ۱۳۵۹ به اشغال خود درآورد اما چهار روز بعد این شهر موقتاً آزاد گردید ولی ۱۳ روز بعد یعنی در ۱۳۵۹/۷/۲۱ مجدداً به اشغال دشمن درآمد. تا اینکه در دهم آذر ۱۳۶۰ طی عملیات طریق‌القدس آزاد گردید. (۵)

تعدادی از بچه‌ها گفتند: ما اصلاً مهندسی نمی‌رویم! ما آمدیم که بجنگیم! تعدادی به گردان‌های پیاده و واحدهای دیگر رفتند.

حدود ۲۰ نفر بودیم که به تیپ ۱۴ امام حسین (ع) اعزام شدیم. خدا رحمت کند شهید رزاق زارعان را، ایشان فرمانده گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ بودند. اکثر نیروهای مهندسی رزمی تیپ از بچه‌های دولت‌آباد اصفهان بودند. البته بعدها ایشان می‌گفت: اولین مسئول مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) که در خط شیر (جبهه دارخوین) راه‌اندازی شد شهید رضا عسکری بوده که بعداً با غنائم زرهی ارتش عراق، زرهی تیپ ۱۴ را تشکیل دادند.

در اولین برخورد ایشان با بدنی مجروح برای ما سخنرانی کرد و گفت ما در اینجا کارهای مهندسی می‌کنیم و نیروهای جدید را آموزش می‌دهیم... دوره‌ی آموزش ما شروع شد. حدود ۵۰ نفر بودیم که با یک لودر و یک بلدوزر طی یک دوره‌ی فشرده ۱۵ روزه آموزش لازم را دیدیم. اوایل خیلی‌ها از کار کردن با لودر و بلدوزر می‌ترسیدیم. خود شهید زارعان پشت لودر و بلدوزر می‌نشست و کار آموزش را در مراحل مختلف روز، شب، زیر آتش و... انجام می‌داد! یادم هست برای هدف دادن به دوره‌ی آموزش ما به صراحت جزئیات کار مهندسی را در عملیات پیش‌رو بیان می‌کرد!

از اینکه قرار بود ما هم در آزادسازی خرمشهر حضور داشته باشیم خیلی خوشحال بودیم. اوایل اردیبهشت کم‌کم ما را نسبت به جزئیات عملیات توجیه کردند. بالاخره دهم اردیبهشت ۱۳۶۱ عملیاتی با هدف آزادسازی خرمشهر آغاز شد. چندین ساعت قبل از آغاز عملیات طبق برنامه، تعدادی توپ ۱۵۵ م.م خودکشی ارتش، قبل از حرکت نیروهای پیاده با عبور از پل به آن سوی کارون انتقال داده شد. همزمان یک دستگاه لودر هم عبور داده شد.



۱- دولت‌آباد: مرکز شهرستان بُرخوار استان اصفهان است که در سال ۱۳۸۶ از شهرستان برخوار و میمه تفکیک گردید. این شهر نزدیک‌ترین شهرستان به مرکز استان است. «لت» به معنای صحرا است و وجه‌تسمیه دولت‌آباد به خاطر قرار داشتن در محدوده دو صحرای بزرگ و پرونق که در قدیم به آنها (لت) گفته می‌شد به دولت‌آباد معروف گردیده است. (۶)

ساعتی قبل از آغاز عملیات و حرکت ستون‌های مکانیزه، درحالی‌که همه نیروها و ماشین‌آلات مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) آماده عبور بودند، در آن تیمی که ما بودیم در همان ابتدای حرکت، انفجاری در مهمات توپ‌های همراه رخ داد! چند نفر از بچه‌های مهندسی از جمله برادر سامع شهید و چندین نفر هم زخمی شدند! گلوله‌ها به تمام جهات پرتاب می‌شدند! صحنه‌ی عجیبی بود! نمی‌دانستیم چه باید بکنیم؟! یکی از بچه‌های نترس مهندسی که متأسفانه اسمش را به یاد ندارم، به فکرش رسید که با لودر روی مهمات خاک بریزد تا کسی آسیب نبیند. توپ ۱۵۵ م.م در آتش می‌سوخت! این راننده لودر با ریختن خاک روی مهمات در حال انفجار جلوی گسترش انفجار را گرفت و قضیه را تمام کرد!

در همین لحظات بود که خبر پیچید خط دفاعی دشمن شکسته شد! آماده حرکت شدیم. تیم ما دو قسمت شده بود! یک بخش آن را اصلاً ما ندیدیم که چطور شدند! ما سه چهار دستگاه لودر و بلدوزر بودیم که دم صبح با نشانی ستاره‌های آسمان به سمت هدف حرکت کردیم. نه قطب‌نمایی داشتیم نه نقشه‌خوانی بلد بودیم و نه راهنمایی داشتیم!

من به اتفاق محسن معتمدی روی یک دستگاه در حال حرکت به سمت هدف بودیم و منتظر دیدن کسی که مسیر را از او بپرسیم و سمت دقیق جاده‌ی اهواز- خرمشهر را جویا شویم. دیدیم یک دستگاه پی.ام.پی از پشت سر، تقریباً با فاصله‌ی ۱۰۰ متری ما را همراهی می‌کند! آقای معتمدی پرچم یازهرای (س) قرمز رنگ روی بلدوزرش را برداشت و شروع کرد آن را چرخاندن تا پی.ام.پی بایستد! و مسیر دقیق را از او بپرسیم. نیروهای پیاده را هم از دور و پشت سر خود می‌دیدیم. برادر معتمدی شروع کرد پرچم را چرخاندن و با علامت دست به این پی.ام.پی اشاره می‌کرد که بیا جلو، ولی پی.ام.پی خودش را به ما نزدیک نمی‌کرد و با هرتوقف ما، او هم توقف می‌کرد! دقایقی ما می‌رفتیم و این پی.ام.پی هم با فاصله ۱۰۰ متری پشت سر ما می‌آمد! ناگهان دیدیم که دوسه تا پی.ام.پی از عقب آمدند و شروع کردن به سمت همین پی.ام.پی تیراندازی کردن؟! محسن معتمدی داد می‌زد: نزدیک! نزدیک! ... ناگهان دیدیم که نفرات روی پی.ام.پی دست‌هاشون را گذاشتند روی سرشون و آمدند پایین! نگو، این پی.ام.پی عراقی‌ها بوده که از قافله‌ی فرار جامانده بود.

با سرعت به سمت جاده‌ی اهواز- خرمشهر حرکت کردیم. به محض رسیدن به جاده و خواندن نماز صبح، یکی از نیروهای زرهی ارتش، درخواست ساخت سکوی تانک از ما کرد.

پرسیدم: سکو چیه؟

گفت: یک مقدار خاک را بیار پایین این خاکریز بریز تا بتوانم تانکم را ببرم بالا... خاک را از این طرف و آن طرف دپو کردیم و با پشت تیغ هم آن را صاف کردیم و یک سکوبرایش احداث کردیم. سکورا که زدیم، تعدادی از نیروهای پیاده که درگیر دشمن بودند، به جاده‌ی اهواز- خرمشهر رسیدند! یکی دو دستگاه پی.ام.پی دیگر که رسیدند، گفتند: می‌خواهیم به آن طرف جاده برویم. خاکریز را بشکافید تا ما عبور کنیم. ولی این جاده بسیار ضخیم و قطور بود و به این سادگی‌ها شکافته نمی‌شد! فقط یک مقدار توانستیم خاکریز را پس بزنیم.

تا آن موقع هیچ ارتباطی با رده‌ی مافوق خود نداشتیم و با توجه به مأموریتی که از قبل برای ما مشخص شده بود قرار بود ما به موازات جاده‌ی اهواز- خرمشهر خاکریز بزنیم. چون دشمن خاکریز خوبی آنجا زده بود و ما با کم‌ترین تغییر توانستیم از همان خاکریز دشمن استفاده کنیم. مأموریت کاری خود را تا حدود ساعت ۱۰ صبح نمی‌دانستیم!

با عبور پی.ام.پی‌ها، ما هم عبور کردیم و رفتیم آن طرف جاده‌ی خرمشهر. تقریباً ۵۰۰ متری غرب جاده‌ی اهواز- خرمشهر ریل راه‌آهن بود که ریل‌های آن را عراقی‌ها بُرده بودند و فقط جای آن به ارتفاع کمی مشخص بود! حدود سه چهار کیلومتر که رفتیم، ناگهان سرو کله‌ی چند تانک پیدا شد! نمی‌دانستیم خودی هستند یا دشمن؟! کم‌کم وقتی دیدیم کس دیگری غیر از ما این اطراف نیستند، ترسیدیم! آمدیم عقب، پشت همان جاده‌ی راه‌آهن مستقر شدیم و شروع به زدن خاکریز دفاعی برای خودمان کردیم...

حدود ساعت ۱۰ صبح بود که چند تن از فرماندهان وقتی دیدند پشت خط دفاعی تراکم ماشین‌آلات مهندسی است، با دستور آنها یک خاکریز با فاصله ۱۰۰ متری شرق جاده‌ی اهواز- خرمشهر احداث کردیم و دستگاه‌ها را پشت آن مستقر کردیم...».

پل بشکه‌ای

«راوی: مجید برزمهری، از مهندسی رزمی سپاه

«...بنده از سال ۱۳۶۰ که وارد جبهه خوزستان شدم، بحث استحکامات مطرح بود. خاطر من هست دو سه دستگاه بلدوزر و یکی دو دستگاه لودر بیشتر نداشتیم که در مکرگلف اهواز و مقر سیلو مستقر بود. هر شبی در جبهه‌ای کار می‌کردند! یک شب به دُب خردان رفتیم، یک شب رفتیم حوالی کرخه که علی هاشمی مسئول آنجا بودند، آنجا خاکریز زدیم. یک شب آن‌ها را بردیم جبهه‌ی صالح مشطط طرف دزفول. با همین چند دستگاه مهندسی برنامه زمان‌بندی هفته‌ای داشتیم تا خاکریزهای دفاعی را همراه با بچه‌های جهاد تقویت کنیم. چون جبهه‌ها گسترده بود.

اکیپی از برادران جهاد نجف‌آباد اصفهان بودند که شهید عباسعلی صارمی مسئول استحکامات آنان بود. ایشان با توجه به تجربه‌ای که داشتند، برنامه‌ی پل بشکه‌ای را همراه با بچه‌های جهاد نجف‌آباد (از جمله شهید هزارستان) انجام دادند. قبلاً تیم شهید چمران نیز پل شناوری را از یونولیت و تعدادی پل‌های نفرو ساخته بود که حتی در عملیات طریق‌القدس (آزادسازی شهر بُستان) هم روی رودخانه‌ی کرخه یکی از آن‌ها را اجرا کرده بودند. ولی پل بشکه‌ای که نشست‌گرفته از طراحی بچه‌های جهاد بود در عملیات شکست حصرآبادان از این پل استفاده کردند.

این پل در رودخانه‌های کم عرض خوب جواب می‌داد. در محور شوش قبل از عملیات فتح‌المبین ما این کار را کردیم. در تابستان جواب داد ولی با اولین طغیانی که پیش آمد به خاطر وحشی بودن رودخانه‌ی کرخه، این پل را آب برد! این طرح را برای رودخانه عریض (بالای ۱۵۰ متر) هم در محور دارخوین برای تیپ ۱۴ امام حسین (ع) انجام دادیم. یک پل برای عبور از رودخانه و یک دسترسی به سرپلی در آن سوی کارون اجرا کردیم. ولی شب قبل از عملیات بر اثر طغیان، شهید هوشنگ ضابط زاده هنگام عبور با جیب از روی آن چپ کرد و خود ایشان را هم آب برد! لذا تا

۱- گُلف اهواز: این مکان، قبل از انقلاب اسلامی تحت عنوان باشگاه گلف عمدتاً مورد استفاده آمریکایی‌ها قرار می‌گرفت. بعد از انقلاب کارمندان شرکت نفت برای حفاظت از تأسیسات نفتی جنوب برای مدتی در این باشگاه مستقر بودند، پس از مدتی که مسئولیت حفاظت از تأسیسات به سپاه پاسداران واگذار شد باشگاه محل استقرار پاسداران شد. با شروع جنگ این مکان ناشناخته و غیرنظامی به‌عنوان ستاد عملیات جنوب (از دهلران تا رأس‌البیشه در دهانه اروندرود) مرکز فرماندهی و کنترل جنگ سپاه پاسداران قرار گرفت و نام پایگاه منتظران شهادت به خود گرفت. در ادامه جنگ این مکان به‌عنوان قرارگاه مرکزی کربلا سپاه انتخاب گردید. (۷)

۲- دُب خردان: نام جنگل و روستایی است در ۱۵ کیلومتری جنوب غربی اهواز که لشکر ۵ مکانیزه عراق با عبور از مرز و رسیدن به جاده اهواز- خرمشهر در روز هفتم تهاجم خود با ده‌ها تانک و نفربر زرهی این مکان را به اشغال خود درآورد و با اجرای آتش مستقیم بر روی اهواز خسارات سنگینی به بار آورد. اما با مقاومت مدافعان، دشمن مجبور به عقب‌نشینی تا امامزاده سید طاهر شد. اکنون در نزدیکی دب خردان و در شرق جاده خرمشهر یادبودی قرار دارد که یادآور حد‌نهایی تجاوز ارتش عراق به خوزستان است. (۸)

جایی که بنده به یاد دارم در عملیات بیت المقدس برای عبور از کارون، غیر از پل پی ام پی ارتش، پل دیگری روی کارون نبود.

برای مهار این پل بشکه ای، از دو طرف ساحل، دوسیم بُکسل با زاویه به پل متصل می شد. ولی در طغیان آب های خروشان کرخه و کارون جوابگو نبود. با یک سطح مقطع حداکثر ۲/۲۰ چیزی نبود که بتواند مقاومت داشته باشد. در عملیات بیت المقدس مسئول استحکامات بودم. یادم هست تعدادی از دوستان ما با کارخانه ذوب آهن اصفهان ارتباط داشتند و با هزار رابطه چهار تا کامیون ضایعات درجه ی ۳ حامل تیر آهن های ۲ متری و ۳ متری آوردند. آنها را به کارگاهمان پشت کوت عبدالله^۱ می بردیم، آنجا جوشکاری می کردیم. حتی گونی استاندارد ۲۰ کیلویی نداشتیم. گونی های ۵۰ کیلویی بود که نصف آن را پراز خاک می کردیم! بعد از عملیات بیت المقدس هم اولین فریم های چند ضلعی با ساخت سوله های پنج ضلعی شروع شد^۲...» .

۱- کوت عبدالله: روستایی در ۵ کیلومتری جاده اهواز-آبادان که در سال ۱۳۹۱ به شهر ارتقا یافت و زیر مجموعه شهرستان کارون قرار گرفت.
۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۹/۲۸



پل هزاردستان

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... پل بشکه‌ای را که شاید از ساعات اول ساخت آن درگیر احداث آن بوده‌ام. ابتدا در اوایل زمستان ۱۳۵۹ در ایستگاه فیاضیهی آبادان درست شد. نیروهای احمد کاظمی (شهید) و بچه‌های نجف‌آباد در فیاضیه بودند. عراق آمده بود جاده‌ی اهواز-آبادان و اهواز-ماهشهر را قطع کرده بود. برای این گوشه‌ی فیاضیه، همان تقاطع کارون با بهمن شیر، ما آنجا یک ساحل ۱-۲ کیلومتری (در قلب دشمن) تا پل ایستگاه ۱۲ برای نقل و انتقال امکانات و پشتیبانی داشتیم. برای عبور امن ترهم از داخل نخلستان‌ها برای تخلیه‌ی مجروحین از فیاضیه برای بیمارستان طالقانی آبادان جاده‌ای زده شده بود ولی با قایق از روی بهمن شیر عبور می‌کردیم. احداث اولین پل بشکه‌ای در آنجا بود که بشکه‌های آن نیز از شرکت نفت آبادان تهیه کردیم.

تخته‌های چوبی آن را از مغازه‌های بازار نجارهای آبادان روبروی نیرو دریایی برمی داشتیم. دیوار این مغازه‌ها را سوراخ کرده بودند. چون از مقابل در دید دشمن بودیم تخته‌ها را شبانه می‌بردیم. وقتی یک تخته به زمین می‌خورد، عراقی‌ها با تیربار و رگبار جواب می‌دادند. بعد اینها را به قطعات ۶ متری تقسیم و لولا می‌کردیم.

پل بشکه‌ای بعدی نیز در ذوالفقاریه آبادان زده شد. ابتدای کار با شهید هزاردستان شروع شد که توسط یک تیم فنی انجام می‌شد. این مدل برای دیگر جبهه‌ها نیز الگو شده بود.

عراقی‌ها از روی بهمن شیر که عبور کردند و سعی کردند جبهه‌ی خسروآباد را ببندند. ما از لودر کاوازاکی و بلدوزرهای نو عراقی‌ها که در آنجا گرفتیم، همان‌جا در ذوالفقاریه آبادان اولین خاکریز را زدیم. علی اکبر شیردَم، اولین راننده لودری بود که آنجا شهید شد.

در دارخوین هم برای عملیات بیت المقدس این نمونه پل طراحی و بحث شد. کار هم انجام شد ولی امکان عبور از آن به وجود نیامد! چون در آنجا فاصله‌ی دو ساحل زیاد بود؛ لذا پل‌های پی.ام.پی. مستحکم‌تری نصب شد و عملاً عبور ما فقط از آن پل‌ها انجام گرفت!...».



ساخت پل بشکه‌ای و نصب آن بر روی کارون - در سال اول جنگ



بریدن و بردن سرِ رضا رضاییان توسط عراقی‌ها

«راوی: اکبر معصومی، از مهندسی رزمی سپاه

«...یک ماه و نیم از تهاجم ارتش عراق گذشته بود و عراقی‌ها تازه خرمشهر را اشغال کرده بودند و از پل مارد به شرق کارون آمده بودند. فشار می‌آوردند تا روستاهای محمدیه و سلمانیه در مجاورت جاده اهواز-آبادان را اشغال کنند. در خدمت دوستان عزیز و شهدای بزرگوار مثل حسین خرازی^۱، احمد دادخواه و جواد خادم ملت و دیگر دوستان بودیم که در محور سلمانیه مستقر شدیم. عراقی‌ها دوسه عملیات برای گرفتن محمدیه و سلمانیه انجام دادند، ولی موفق نشدند.

اولین خط دفاعی به نام خط شیر^۲ به فرماندهی حسین خرازی در آن محور تشکیل شد. اولین خاکریزی هم که در خط شیر زده شد حدفاصل رودخانه‌ی کارون تا جاده‌ی آسفالت اهواز-آبادان بود. با یک بیل مکانیکی و یک لودر متعلق به شرکت نفت آن خاکریز را زده بودند. خاکریز منظم و مستحکمی هم نبود! بچه‌ها پشت این خاکریز خمیده تردد می‌کردند! مجبور شدیم پشت آن خاکریز کانال بکنیم تا از داخل آن امن تر عبور کنیم.



شهید حسین خرازی

در آن خط، سه نفر با نام رضایی داشتیم! دو نفر آنها محمود و محمدعلی رضایی بودند و یکی از آنها رضا رضاییان بود. رضا در یک شناسایی رفت به غرب کارون، سمت روستایی نرسیده به پل مارد، که با عراقی‌ها درگیر شدند. رضا رضاییان را عراقی‌ها سر بُریدند و سر آن را با خود بردند!

۱- حسین خرازی: شهریور ۱۳۳۶ در اصفهان به دنیا آمد. سال ۱۳۵۷ که دوران خدمت سربازی را در نظام شاهنشاهی می‌گذراند با فرمان امام خمینی (ره) از پادگان فرار کرد. با پیروزی انقلاب اسلامی و به دنبال آشوب‌های داخلی در بعضی نقاط مرزی، او در مقابله با آشوب‌های گنبد و کردستان در سمت فرمانده گردان ضربت در آزادسازی شهرهای کردستان نقش مؤثری داشت. با شروع جنگ تحمیلی عراق، به‌عنوان فرمانده اولین خط دفاعی مقابل متجاوزین عراقی در جاده اهواز-آبادان در منطقه دارخوین معروف به -خط شیر- انتخاب شد. با تشکیل اولین تیپ‌های سازمان رزم سپاه، او در پاییز ۱۳۶۰ به‌عنوان فرمانده تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در آزادسازی شهر بُستان و خرمشهر نقش تأثیرگذاری ایفا نمود. این تیپ با ارتقا به لشکر در عملیات آفندی مهم و متعددی در دفاع مقدس شرکت نمود. اسفند ۱۳۶۲ در عملیات خیبر در طلائیه یک دستش قطع گردید. در نهایت علمدار لشکر امام حسین (ع) اسفند ۱۳۶۵ در منطقه شلمچه (عملیات کربلای پنج) به شهادت رسید و در گلزار شهدای اصفهان مدفون گردید. (۹)

۲- خط شیر: با شروع تهاجم ارتش عراق و عبور از کارون و محاصره آبادان به‌منظور توسعه سرپل از سمت شمال تا جنوب روستای محمدیه در نزدیکی روستای سلمانیه (۲۶ کیلومتری شمال شرقی آبادان) پیشروی کردند. در اولین اقدام ۱۹ نفر از داوطلبان یکی از مساجد تهران مقابل دشمن مقاومت کردند که با شهادت ۱۵ نفر از این گروه پیشروی دشمن را متوقف نمودند. در پی این اقدام اولین خط دفاعی در این منطقه در آبان ۱۳۵۹ با حضور ۳۰ نفر از رزمندگان داوطلب به فرماندهی رحیم صفوی شکل گرفت که بعدها به "خط شیر" شهرت یافت، چون معتقد بودند مقاومت در آن خط، دل شیر می‌خواست! (۱۰)

روز قبل از آن حادثه، به اتفاق چند تا از دوستان، ما همان مسیر را برای شناسایی رفته بودیم. خبری از عراقی‌ها نبود ولی روز بعد که این گروه پنج شش نفری برای شناسایی به آنجا رفته بودند، عراقی‌ها کمین گذاشته بودند. اینها با هم درگیر می‌شوند. در آن عملیات، دو نفر از بچه‌ها به نام محسن موهبت و رضا رضاییان شهید شدند و دوسه نفر هم از جمله آقای صافی و حسن احمدی زخمی شدند. وقتی خبر به ما رسید، غروب همان روز تیمی به اتفاق حاج حسین خرازی (فرمانده آن خط) و بچه‌های همان خط شیر با ۵، ۶ فروند از قایق‌های متعلق به عرب‌های منطقه محمدیه و سلمانیه به آن طرف رودخانه کارون رفتیم و این بچه‌ها را آوردیم. عراقی‌ها هم فرار کرده بودند! ولی سر رضاییان را بُریده و با خودشان برده بودند... جنازه بی‌سراو در قطعه‌ی اول شهدای اصفهان دفن شد. در عملیات ثامن الائمه (ع) ما با تعدادی از دوستان در محور سلمانیه مستقر بودیم. البته من در قسمت خمپاره‌انداز ۱۲۰ میلی‌متری خدمت می‌کردم. ولی سرازیر کردن مأزت روی رودخانه‌ی کارون و آتش زدن رودخانه‌ی و پل مارد را شاهد بودیم. این عمل یکی از فعالیت‌های مهندسی بود. یک عملیات دیگر را هم در همین محور انجام دادیم که قرار بود یک قایق پُراز مواد منفجره را به سمت پل مارد هدایت کنیم تا پل ارتباطی دشمن روی کارون را منهدم کنیم. این قایق با یک قایق دیگر حامل برادر امامی و ۵ نفر از رزمندگان شیرازی هدایت می‌شد که متأسفانه قبل از رها کردن این قایق حامل مواد منفجره مورد اصابت ترکش خمپاره دشمن قرار گرفت و منهدم شد. ۶ نفر از رزمندگان ما از جمله برادر امامی شهید شدند! آن شب جنازه هیچ‌کس را نتوانستیم پیدا کنیم. فردا صبح، تعدادی دست و پا و قسمت‌هایی از بدن این عزیزان را جمع کردیم که کل آن به اندازه‌ی یک جنازه هم نشد. بعد از آن هم در عملیات طریق القدس (آزادسازی بستان) در گردان امام حسن (ع) تیپ ۱۴ امام حسین (ع) روی ارتفاعات رقابیه عملیات کردیم.

بعد از عملیات فتح‌المبین، چون محمود دل‌فروزی مسئول مهندسی تیپ ۲۵ کربلا (به فرماندهی آقا مرتضی قربانی) در قبل از عملیات فتح‌المبین شهید شده بود، آقا مرتضی قربانی به ما گفت: بیا تیپ کربلا و مسئولیت مهندسی رزمی را بپذیر، لذا بعد از عملیات من مشغول کار مهندسی شدم و آن خاکریزهای روی ارتفاع رقابیه و معابر مین آن از کارهای مهندسی تیپ ما در آن منطقه بود!...».



اولین خاکریزها

راوی: ابوالفضل حسن بیگی، از مهندسی رزمی جهاد

«... به محض شروع جنگ تحمیلی با دواکیپ راه‌سازی و مهندسی رزمی از شهرستان دامغان راهی جبهه‌های جنوب شدیم. با ورودمان به جبهه خلأ بزرگ مهندسی رزمی را احساس کردیم. یک روز که با ماشین جهاد برای بچه‌های ارتش در حال بردن غذا بودیم به هرسنگری که می‌رسیدیم با اشاره دست و فریاد به ما می‌فهماندند که توقف نکنید و سریع برید! تا اینکه به پشت تپه‌ای رسیدیم. آن‌قدر با سرعت حرکت کرده بودیم که درب دیگ‌های غذا افتاده بود و غذا پراز خاک شده بود. وقتی به فرمانده گردان رسیدیم مطلب را جویا شدیم که برای چه همه اشاره می‌کردید توقف نکنید.

گفتند: قبل از شما آمبولانسی در این مسیر توقف کرده بود که عراقی‌ها با شلیک گلوله‌ی تانک، آن را منهدم کردند. نیروها برای اینکه شما سالم بمانید از خیر غذا گذشتند. آنجا بود که من به فکر چاره افتادم. با بچه‌های ارتش در خصوص احداث دژ مشورت کردم و آنها تأیید کردند ولی چون اجازه نداشتند تصمیم بگیرند، گفتند: شما اجازه این کار را از دکتر چمران بگیرید. برای اولین بار که خدمت شهید چمران رسیدم طرح ایجاد دژ برای پوشش و حفاظت از جان رزمندگان را به ایشان پیشنهاد دادم. ایشان ضمن تأیید، مرا به کسب اجازه از آیت‌الله خامنه‌ای که آن زمان نماینده‌ی حضرت امام (ره) در شورای عالی دفاع بودند، راهنمایی کردند. سریعاً در منطقه عملیاتی خدمت آقا رسیدم. موضوع را با ایشان در میان گذاشتم.

ایشان فرمودند: کار خوبی است ولی چگونه؟

توضیح دادم که ما در جهاد سازندگی دامغان برای محفوظ ماندن قنات از سیل در دو طرف آنها دژ می‌ساختیم و تجربه این کار را داریم.

حضرت آقا فرمودند: منظور تان خاکریز است؟

گفتم: بله... ایشان موافقت کردند.

وقتی رفتیم خاکریز را بزنیم ارتشی‌ها خیلی خوشحال بودند و فرمانده گردان‌شان گفت: برای انجام کار چقدر زمان می‌خواهید؟

گفتم: شما اگر یک شب ما را پشتیبانی کنید به طول ۲ الی ۳ کیلومتر با دوتا بلدوزر این کار را انجام می‌دهیم و اگر یکباره و با سرعت این کار را تمام نکنیم عراقی‌ها می‌فهمند و نمی‌گذارند کار را ادامه بدهیم. نهایتاً این خاکریز به طول حدود ۳ کیلومتر و ارتفاع ۲ متر در مدت دو شب در منطقه جنوب تپه‌های الله‌اکبر به طرف سوسنگرد به عنوان اولین خاکریز منسجم و مستحکم در آن منطقه زده شد و با این طرح نیروهایی که در منطقه بودند به یک‌سوم تقلیل یافتند. ارتفاع خاکریز آن قدر بود که ماشین‌ها و نیروها بدون دید دشمن به راحتی عبور می‌کردند. همچنین از آن به بعد نیمی از گلوله‌هایی که عراق شلیک می‌کرد به هدر می‌رفت چراکه نمی‌توانستند هدفمند شلیک کنند و این خاکریز مانع دید گلوله‌های مستقیم آنان می‌شد.

برای دیدن این خاکریز همه آمدند از جمله آقایان عباس آخوندی (وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم) و افشار که از طرف آقای ناطق نوری به منطقه آمده بودند. اینجا شروع بزرگی بود برای کار مهندسی رزمی جهاد و پیوند صمیمی ما با ارتش...».



خاکریزاولی‌ها

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه،

از مهندسی رزمی سپاه

«... با نقل قولی از سردار رحیم صفوی، فرمانده محور دارخوین جاده اهواز-آبادان در سال اول جنگ، صحبت‌م را آغاز می‌کنم. اولین خط دفاعی در دارخوین به نام خط شیر به فرماندهی حسین خرازی، به اتفاق دیگربرادران اصفهانی ازجمله مصطفی ردانی پور، علی زاهدی و دیگر دوستان ایجاد شد. قبل از خط شیر، پایین تراز خاکریز دارخوین، حوالی انرژی اتمی و روستای محمدیه یک کانالی بود، از این کانال‌های کشاورزی منطقه که بر اثر جزر و مد آبگیری می‌شد. این کانال خشک بود، زیرا آن زمان دیگر آب از کارون داخل آن نمی‌آمد. بچه‌ها در دل این کانال پناهگاه‌های حفرة روباهی کنده بودند و به نوبت داخل این حفرة‌ها می‌رفتند و دشمن را می‌پاییدند و کسب خبر می‌کردند. بعضاً هم حرکات ایزدایی خود را از این کانال انجام می‌دادند. بچه‌های رزمنده به این کانال خط شیر می‌گفتند. واقعاً دل شیر می‌خواست در این خط که در چند صد متری دشمن بود، بمانی.

بعداً یک خاکریزی احداث شد از جاده‌ی آسفالت‌ی اهواز-آبادان به سمت رودخانه‌ی کارون، تقریباً جلوتر از خط شیر، که اسم آن را با نام برادران شهید رضایی‌ها، گذاشتند خط رضایی‌ها... همان خط، درواقع می‌شود گفت، منشأ و مبدأ یکی از محورهای اصلی عملیات فرماندهی کل قوا، خمینی روح خدا^۱ و عملیات ثامن‌الائمه (ع)^۲ بود و یکی از نقاط اتکای عملیات، همین خط رضایی‌ها بود. اولین خاکریز خودی تبدیل به خط شد. یعنی ما به شکلی خطی در آنجا مقابل دشمن ایستادیم. زمین دشت خوزستان چون فاقد هرگونه عارضه‌ای بود رفتار دشمن، اقلیم و شکل زمین ایجاب می‌کرد که خط دفاعی تشکیل دهیم. اما خطوط دفاعی، هم از جانب دشمن و هم از جانب ما در ابتدای جنگ ناپیوسته بود و اشکالات تاکتیکی داشت.

۱- عملیات فرمانده کل قوا، خمینی روح خدا: در تاریخ ۱۳۶۰/۳/۲۱ در شرق کارون در مجاورت ۶۵ کیلومتری جاده اهواز-آبادان توسط سپاه و با پشتیبانی ارتش انجام گرفت که منجر به آزادسازی ۳ کیلومتر از مناطق اشغال شده گردید. (۱۱)

۲- عملیات ثامن‌الائمه: در تاریخ ۱۳۶۰/۷/۵ با هدف شکست محاصره آبادان توسط سپاه و ارتش صورت گرفت که با موفقیت کامل همراه بود.

سال‌های اول جنگ اتفاقاً از همین عدم پیوستگی خطوط دشمن استفاده کردیم و عملیات سرنوشت‌ساز را انجام دادیم. مشخصاً از عملیات رمضان^۱ به بعد ما به مشکل برخوردیم. چون دشمن اشکالات تاکتیکی خود را بعد از عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر) رفع کرد و خطوط خود را پیوسته کرد و این خطوط پیوسته چه از جانب ما چه از جانب دشمن شکل گرفت. در محور سوسنگرد هم، اولین خاکریزهای اساسی که از جانب دشمن احداث شد در مقابل جنگ آب ما بود. بعد این خاکریزها را آب می‌گرفت. آب که سرریز می‌کرد دشمن عقب‌روی می‌کرد. خاکریزها را می‌کوبید و تبدیل به دژ می‌کرد. شاید بتوان گفت نقطه‌ی آغاز احداث دژ با منظوره‌ای تاکتیکی در مقابل جنگ آب ما، از جانب دشمن ظهور و بروز پیدا کرد.

وقتی دشمن برای اشغال شهر سوسنگرد و حمیدیه و پیشروی به سمت اهواز با تمام توانش هجوم آورد، برای اولین بار برای جلوگیری از پیشروی دشمن، عملیات جنگ آب در دستور کار فرماندهان قرار گرفت. با تدبیر و دستور فرماندهان مستقر در اهواز، دهم آبان ۱۳۵۹ (۴۰ روز بعد از آغاز جنگ) در منطقه روستای جرگه سید علی آب به سمت دشمن جاری شد. طی چند روز آب زیر پای دشمن افتاد. دشمن شروع به ایجاد خاکریزهای تعجیلی کرد. مدتی بعد آنها را ترمیم و نهایتاً خاکریز را به دژهای محکم و کوبیده شده تبدیل کرد^۲...».

۱ - عملیات رمضان: در تاریخ ۱۳۶۱/۴/۲۳ در شرق بصره با هدف دور کردن دشمن از شهرهای جنوبی و تنبیه متجاوز به مدت ۱۵ روز به طول انجامید که با موفقیت مواجه نگردید. (۱۱)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۲



مهندسی رزمی ارتش در ابتدای جنگ

«راوی: غلامعلی جان‌گداز، از مهندسی رزمی ارتش

«... من سرتیپ دوم بازنشسته مهندس غلامعلی جان‌گداز هستم که در طول جنگ هشت ساله، به عنوان افسر مهندسی قرارگاه کربلا و در واقع به عنوان مشاور عالی شهید علی صیاد شیرازی (فرمانده نیروی زمینی ارتش در دوران دفاع مقدس) انجام وظیفه می‌کردم. ابتدا اشاره‌ای به قبل از انقلاب و جنگ هشت ساله داشته باشم. در سال ۱۳۵۰ به من مأموریت دادند که از شلمچه تا کوشک منطقه‌ی مرزی خوزستان را مین‌گذاری کنم. من آن زمان ۷۰۰ هزار مین گذاشتم! در موقع مین‌گذاری دو نفر تلفات دادیم. دوریف هم سیم خاردار ایجاد کردیم. یکی در مرز خودمان یکی هم ۱۰۰ متر عقب‌تر.

یادم هست وقتی دولت عراق معاودین^۱ را اخراج می‌کرد، همان شب اول، ۲۷ نفر معاودتوی میدان مین افتاده بودند! همه دست و پاهاشون را از دست داده بودند! مرزبان‌ها را توجیه کردیم معاودین که می‌آیند، همان پشت میدان مین بمانند. صبح به صبح می‌رفتم و اینها را از وسط خوشه‌های میدان مین عبور می‌دادیم. ولی از کوشک که می‌خواستیم مین‌گذاری را ادامه دهیم، عراقی‌ها مانع شدند. چون ما از زمان شاه هم آنجا اختلاف مرزی داشتیم. ولی من نمی‌دانم چه شد که دو سال مانده به انقلاب به لشکر ۹۲ اهواز ابلاغ کردند که این میدان مین را پاک کنید؟!

طیب شعبانی از افسران مهندسی لشکر ۹۲ آن میدان مین را پاک کردند و در آنجا ۶ نفر هم تلفات دادند. باور کنید اگر این میدان مین در آن مرز حفظ شده بود، ارتش عراق در سال ۱۳۵۹ به سهولت نمی‌توانست بیاید و پادگان حمید را اشغال کند! چون موقع هجوم ارتش عراق هیچ مانعی جلوی‌شان نبود. در یک صحرای صاف حرکت کردند و یک ربع بعد از آن هم در پادگان حمید کنار جاده‌ی اهواز- خرمشهر بودند که آن مشکلات به وجود آمد.

۱- معاودین: مردمان ایرانی بودند که از دیرباز به عراق مهاجرت کرده بودند که قبل از آغاز تهاجم ارتش عراق به ایران، حدود ۶۰۰ هزار نفر آنان به جرم ایرانی بودن و به علت عدم تمديد اقامتشان از کشور عراق اخراج و روانه ایران شدند که به معاودین (بازگشتگان) شهرت یافتند. بیش از ۴۰۰ هزار نفر آنان با اثبات اصالت ایرانی‌شان شناسنامه ایرانی گرفتند و گروهی نیز بعد از سقوط صدام به عراق بازگشتند (۱۲)

واقعاً اگر بگویم در ابتدای جنگ امکانات مهندسی ارتش در حد صفر بود، سخنی به‌گراف نگفته‌ام. هر لشکری که به جبهه اعزام می‌شد، تعداد دستگاه مهندسی‌اش (بلدوزر، لودروگریدر) از تعداد انگشتان دست هم تجاوز نمی‌کرد! و این دستگاه‌ها نیز اکثراً بلدوزرهای آمریکایی بودند که از جنگ ویتنام برگشته بودند. بنابراین استعداد اصلی هر گردان، بیش از یکی دو دستگاه نبود! در آن فاصله‌ی زمانی قبل از پیروزی انقلاب اسلامی، عجولانه تعدادی بلدوزر به نام تی ۱۳۰ و دات ۲۵۰ از روسیه خریدند که متأسفانه در جبهه‌ها حتی بیل آنها هم به خاک آلوده نشد و همه‌ی موتورهایشان سوخت و از بین رفت؟! گریدرهای A.D.Z92 به ما دادند، این گریدرها فقط هیکل گنده داشتند، عملاً بیل اینها هم به زمین نرسید! لودرهایی به نام یونیورسال دادند که خودم مترجم این دستگاه بودم. از آن هم اصلاً استفاده نشد؟! بنابراین تمام وسایل روسی که ما در ابتدای جنگ خریدیم و به داخل گردان‌های مهندسی ارتش تزریق کردیم، جز یک مشت وسایل اسقاط و دست دوم که یگان‌ها را فلج کرد، چیز دیگری نبود! چون تعمیر و نگهداری آنها هم به گردن یگان‌ها افتاد! این وسایل هیچ‌کدام عملاً در جبهه کارایی نداشتند.

مجدداً در سال‌های اول جنگ، عجولانه تعدادی بلدوزر به نام بلدوزرهای لیبر از صنایع اراک خریدند. ولی هم زمان با تغییر سیستم حرکتی در بلدوزرهای لیبر مصادف شد. از گیربکس و دنده استفاده نمی‌شد و به صورت هیدرواستاتیک بودند، یعنی با فشار روغن کار می‌کردند. راننده‌های ما با کار کردن با این وسایل کاملاً بیگانه بودند. تمام این بلدوزرها به محض ورود به جبهه جنگ، ظرف ۴۸ ساعت همه از کار افتادند و مطلقاً مورد استفاده قرار نگرفتند. در حال حاضر هم تعداد زیادی از آنها در زیر خاکریزهای ناشی از جبهه باقی مانده است. بعد از آن اموال مصادره شده چند تا شرکت وابسته به خانواده‌ی سلطنتی شاه از جمله تعدادی لودرهای فیات آلیس را به ما واگذار کردند که متأسفانه آنها هم همه فرسوده بودند! در واقع ما تا سال ۱۳۶۲ هیچ امکانات مهندسی رزمی نداشتیم. در سال ۱۳۶۲ ما اقدام به خرید حدود ۸۰۰ دستگاه مهندسی کوماتسوز شرکتی به نام هاماراگ کردیم. بلافاصله راننده‌های ما با این وسایل اُخت گرفتند. در حقیقت قسمت اعظم وسایل مهندسی رزمی ارتش را در طول جنگ همین وسایل کوماتسو تشکیل می‌دادند و در حال حاضر هم همین‌طور است.

در ابتدای جنگ، چند نمونه پل در اختیار داشتیم. یکی پل‌های ثابت پِلی بودند که در حال حاضر هم داریم. یکی هم پل‌های شناور آمریکایی به نام ام ۴. تی ۶ بود که به علت اینکه این پل روی

قایق‌های لاستیکی سوار می‌شد، آمریکایی‌ها قایق‌های لاستیکی را به ما ندادند و این پل هم آخرین بار در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر) در منطقه شمیره^۱ نصب شد. از آن به بعد، از رده‌ی ارتش خارج گردید. تنها پل فعال ارتش پل پی.ام.پی بود که از روس‌ها خریده بودیم. در سازمان هر لشکرزهی ارتش یک گروهان پل پی.ام.پی در نظر گرفته شده بود. در آن زمان، لشکر ۹۲، لشکر ۸۱ و لشکر ۱۶ یک گروهان پل پی.ام.پی داشتند. یک گردان پل هم در منطقه دغاغله خوزستان داشتیم که بعدها گروه دغاغله تشکیل شد. در حقیقت ۷-۸ تا پل هم در آنجا وجود داشت که در صورت نیاز از آنها استفاده می‌شد.

پل‌های شناور و یا همان طراده‌های جی.اس.پی که قبلاً از روس‌ها خریده بودیم، در جلفا تحویل ما دادند ولی زمان تحویل یک شیطنتی کرده بودند که آب سیلندر موتورها را خالی نکرده بودند. بر این اساس تمام موتورهای جی.اس.پی‌ها ترکید! و ما این موتورها را آوردیم در کارخانجات نصر همه را دوختیم! خودشان هم که آمدند در منجیل آموزش بدهند، اولین آموزشی که دادند جی.اس.پی غرق شد و دو نفر هم کشته شد! از آن به بعد، این وسایل از حیث ارتفاع ساقط شدند و به گوشه‌ی پادگان‌ها رفتند!

در مورد بخش تخریب، قبل از انقلاب در مرکز مهندسی بروجرد، یک تعداد محدودی در ۴ تا ۵ نوع مین‌ها را آموزش می‌دادیم که اکثراً هم آمریکایی بود. واقعاً ما وقتی وارد جبهه شدیم، اصلاً تصور نمی‌کردیم که ارتش عراق بتواند از این تنوع مین‌گذاری کمی و کیفی استفاده کند! زمانی که آموزش‌های مهندسی را در مرکز مهندسی بروجرد تعلیم می‌دیدیم. یاد داده بودند که هر میدان مین منظم آمریکایی دارای سه نوار منظم و یک نوار نامنظم است و معمولاً عمق میدان مین از ۱۰۰ متر تجاوز نمی‌کند. برداشت ما همان بود. ولی عملاً وقتی به جبهه آمدیم با میدان‌هایی روبرو شدیم که حتی عمق آنها به ۳۰۰۰ متر هم می‌رسید! با آن تنوع موانع و مین‌ها.

علاوه بر آن، ما در دنیا هنوز مین‌یابی نساخته‌ایم که بتواند مین پلاستیکی را نشان دهد. یکی از دلایلی که مین‌های عراقی هنوز در جبهه‌ها میلیون‌ها گمشده دارد و هنوز هم تلفات می‌گیرد، همین است که هیچ مین‌یابی قادر به نشان دادن اینها نیست! در حال حاضر حدود هزاران نفر از بچه‌های مهندسی هنوز در جبهه‌ها درگیر پاک‌سازی هستند.

ولی وظیفه‌ی مهندسی در این خلاصه نمی‌شد! مهندسی ارتش دارای ۵۲ تخصص است! یکی

۱- شمیره: روستایی با ۷۹۱ نفر جمعیت از بخش مرکزی اهواز در شرق جاده اهواز- خرمشهر است.

از این تخصص‌ها، تصفیه‌ی آب برای یگان‌های مهندسی بود. چون این دستگاه‌های مهندسی صرفاً برای گردان‌های مهندسی و تعداد نفرات خاص تعریف شده بودند، همین که در جبهه با این نیروی عظیم مردمی مواجه شدیم، دیدیم عملاً این دستگاه‌های تصفیه‌ی آب، توان لازم را ندارند! اگر در منطقه‌ی جنوب آن چاه‌های عمیق و رودخانه‌های جاری نبود، شاید ما با مشکل مواجه می‌شدیم. در جبهه‌ها ما حدود ۲۵-۲۰ دستگاه تصفیه آب همیشه در لب رودخانه‌ها داشتیم که آب را از رودخانه می‌گرفتند و پس از تصفیه‌ی فیزیکی شیمیایی داخل تانکرها تحویل می‌دادیم. در حاشیه‌ی جاده‌ی ماهشهر-آبادان یک پست تصفیه‌ی آب داشتیم که آب را از یکی از لوله‌های متعلق به شرکت نفت می‌گرفتیم. آن لوله در حقیقت از رودخانه‌ی بهمن شیر آب را به طرف ماهشهر می‌برد. آن لوله را سوراخ و شیربر روی آن نصب کرده بودند و همان‌جا تصفیه می‌کردند. این وضعیت مهندسی در ابتدای جنگ بود که عرض کردم. اگر واقعیت امر را بخواهید در حقیقت، مهندسی در ارتش از سال ۱۳۶۲ (سال سوم جنگ) جان گرفت... شما مستحضر هستید، آموزش ما در گذشته صرفاً متکی به مدارک آمریکایی بود، واقعاً وقتی به جبهه رفتیم، دیدیم عملاً این آموزش‌ها جوابگو نیستند!...».



مهندسی لشکر ۲۱ حمزه ارتش در ابتدای جنگ

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی ارتش

«... بیست و سه روز از تهاجم ارتش عراق به سرزمین ایران گذشته بود که لشکر ما (۲۱ حمزه تهران) وارد پایانه‌ی ریلی ایستگاه اندیمشک شده و پیاده شد... من معاون فرمانده گردان مهندسی لشکر بودم! آن روز (۲۳ مهر ۱۳۵۹) همزمان بود با یک تک ناموفقی که در پل نادری علیه دشمن متجاوز انجام شده بود! روحیه‌ها همه خراب، خسته و فرسوده از این وضعیت بود. مأموریتی را که ما از قرارگاه مقدم نزا جا دریافت کردیم، دفاع در ساحل کرخه و حفظ سرپل نادری بود.

اولین کاری که ما انجام دادیم یک شناسایی کامل به اتفاق رئیس رکن ۲ اطلاعات و رکن ۳ عملیات لشکر و بخشی هم به صورت انفرادی، از منطقه بود. مخصوصاً با اتکا بیشتر به شناسایی رودخانه‌ی کرخه اقدام کردیم. مدتی بعد که تیپ ۲ دزفول از لشکر ۹۲ اهواز از منطقه عقب‌نشینی کرد و به طرف سوسنگرد رفتند، منطقه‌ی آن تیپ تا منطقه‌ی کانال توانا به یگان ما محول شد. آن موقع، فرماندهی لشکر ۲۱ سرهنگ زین‌العابدین وروشوساز بود!

بعد از شناسایی ساحل کرخه، گزارش‌های خودم را به ایشان دادم. ایشان تدبیری برای ما مشخص کرد که بعدها راهگشای عملیات فتح‌المبین^۱ گردید! او بر عبور از رودخانه تأکید داشتند و معتقد بودند که ضمن توجه به مأموریت اصلی مان مبنی بر دفاع در ساحل شرقی رودخانه، نباید در ساحل شرقی توقف کنیم و حتماً باید به دشمن نزدیک شویم. لذا باید از پل عبور کنیم و سرپل نادری را توسعه دهیم... تأکید ایشان بر این بود که ما باید زمین را آرایش دهیم و خط سرپل را توسعه دهیم و از هر جای ممکن به غرب رودخانه حرکت کنیم تا تماس ما با دشمن بصری باشد! یعنی آن قدر باید پیش برویم که با دید و تیر مستقیم، بتوانیم دشمن را زیر نظر و آتش بگیریم.

۱- عملیات فتح‌المبین: در تاریخ ۱/۱/۱۳۶۱ با هدف آزادسازی بخش وسیعی از منطقه غرب دزفول و شوش و رودخانه کرخه طی ۱۰ روز عملیات با موفقیت انجام گرفت. (کارنامه عملیات رزمندگان در ۸ سال دفاع مقدس، مرکز فرهنگی سپاه - ۱۳۷۵)

لذا سرپل نادری را حدود ۶۰۰ متر به آن سوی رودخانه کرخه (ساحل غربی) تا ارتفاعات خَرولی توسعه دادیم.

در آن منطقه، سروان ضرابی فرماندهی گروهان و مرحوم جابری پور فرماندهی گردان ۲۵۰ تانک بودند. با توجه به دید و تیر دشمن، ما شب‌ها فعالیت‌های مهندسی خود را انجام می‌دادیم. در منطقه‌ی سبزآب، یک جوان لرستانی به نام صیدال را دیدم که داشت با یک بیل مکانیکی کار می‌کرد. چون خودمان بیل مکانیکی نداشتیم از ایشان خواستیم تا این طرف رودخانه‌ی کرخه چند تا کانال برای ما احداث کند. قبول کرد که این کار را برای ما انجام دهد. دستگاه او را بار کردیم و به پای پل نادری بردیم. در امتداد این جاده، جاده‌ای شنی بود که الآن جاده‌ی آب‌نماست. آب‌نمایی که برای حرکت یگان‌های زرهی که نیمه‌کاره روی کرخه احداث کرده بودند. این جاده را امتداد دادیم. در این جاده تعدادی از کارکنان زیرآبروهای عرضی سنگ‌ریز ایجاد کرده بودند و نقش نیروهای تأمینی را داشتند. کنار اینها چند تا خط رابط عمودی آنتنی زدم به باغ سرخه نادری و از این طرف هم به صورت عرضی تا جاده‌ی آسفالت ادامه دادم. بعد با سازماندهی گروهان آقای ضرابی یک خط پدافندی تشکیل داده شد. بعد از آن سمت غرب جاده آسفالت از ارتفاعات خَرولی، همین طوری پله به پله خاک‌ریز زدیم و سنگرها را به جلو آوردیم. این پیشروی با خاک‌ریز امتداد پیدا کرد تا ارتفاعات سپتون. سرپل ما اینجا بود (از روی نقشه نشان می‌دهد)، اینجا باغی بود به نام باغ نادری، آن جاده‌ای که من می‌گویم از باغ نادری شروع می‌شود و از کرخه عبور می‌کند و از اینجا می‌پیچد و می‌آید وارد همین جاده می‌شود و بعد به پای پل نادری می‌آید. این خط دفاعی را ما سازماندهی کردیم.

در منطقه سرخه، یک گداری وجود داشت که به اتکاء آن نفرات می‌توانستند از رودخانه عبور کنند... همین تیمسار رحمانی که مدتی فرماندهی لشکر ۶۴ ارومیه بود، آن زمان فرماندهی گردان ۱۷۴ بود. دیدم شخص فرمانده گردان به همراه پنج شش سرباز قسمتی از ریل آهنی که آنجا بُریده شده بود را روی دوش گرفته بودند و آن را به غرب رودخانه منتقل می‌کردند! در اینجا یک کابل بالای سری برایشان وصل کردم که به اتکاء همین کابل قایق به آن بسته بودیم و عبور می‌کردیم و نفرات گشتی می‌رفتند آن طرف رودخانه و عملیات انجام می‌دادند و برمی‌گشتند.

کم‌کم این سرپل را توسعه دادیم. چون گفته بودند ما باید بخشی از ارتفاعات کوت‌کاپون را در اختیار بگیریم تا منطقه‌ی مُلحه و منطقه‌ی سرخه را به یک سرپل تبدیل کنیم. همین کار باعث شد که در عملیات فتح‌المبین در فروردین ۱۳۶۱ یک تیپ از لشکر ۲۱ حمزه ارتش ادغام با تیپ ۷

ولی عصر (ع) سپاه و یک تیپ از لشکر ۷۷ خراسان از همین منطقه عمل کنند. در حقیقت، برای شروع عملیات استعداد بیش از یک لشکر را در خودش جا داده بود که خیلی در پیشبرد عملیات مؤثر بود! در جنوب شوش در منطقه‌ای به نام اباعمود همین کار را انجام دادیم. اینجا دو تا پایگاه گرفتیم به نام پایگاه عنکبوت و یک پایگاه دیگر که حالا در خاطر من نیست.

نیروها را با قایق‌های ۲۵ فوتی که از گردان ۴۱۴ اهواز گرفته بودیم از کرخه عبور داده و پشتیبانی می‌کردیم. ولی وقتی دیدیم این قایق‌های ۲۵ فوتی جواب نیروهای غرب رودخانه را نمی‌دهد، در جنوب شوش در منطقه‌ی سید خلف^۱ جاده‌ای را احداث کردیم و با پل ۴ تا ۶ معروف (پل قایقی بادی) که در پادگان دغاغله بود، ارتباط این قسمت را هم برقرار کردیم.



امیرحسین سعدی

باور کنید این ۱۸ ماه که ما در آنجا برای آماده کردن منطقه برای عملیات فتح‌المبین کار کردیم، روز و شب نداشتیم! یعنی با یک گردان مهندسی، اقدامات مهندسی عظیمی انجام شد! هرکاری را که انجام می‌دادم در راستای تدابیر فرماندهان لشکر ۲۱ بود. چه در زمان سرهنگ ورشوساز و چه زمان سرهنگ حشمت دهکردی و چه بعد از آنها که سرهنگ حسنی سعدی^۲ بودند.

در آن منطقه یک پل پی.ام.پی داشتیم. اگر یک تانکی تعمیری می‌شد که می‌بایست آن را سوار برماز (کمرشکن) تخلیه

کنیم، امکان انتقال آن نبود. چون این پل تناژ این بار سنگین را نداشت! اتفاقاً بعد از مدتی خیلی از تانک‌ها که به آن سوی کرخه منتقل شده بودند تعمیری شده بودند و باید تخلیه می‌شدند ولی این امکان وجود نداشت!

آن زمان، یک آقایی از نیروهای مردمی در آن منطقه حضور داشت که می‌گفت استاد دانشگاه هستم. او را به من معرفی کردند با ایشان صحبت کردم، دیدم استاد دانشکده‌ی فنی است. اسمش را الآن به یاد ندارم. یک مرد ضعیف‌الجثه و انسان بزرگی بود! این ضعف پل نادری را با ایشان در میان گذاشتم و برای او تشریح کردم که طبقه‌ی این پل برای ما پایین است و ما حداقل تناژ ۱۰۵ تن نیاز داریم تا بتوانیم تانکمان را سوار برماز تانک‌براز اینجا عبور دهیم.

۱- سید خلف: روستایی از دهستان الله‌اکبر بخش مرکزی شهرستان دشت آزادگان خوزستان.

۲- سرلشکر حسین حسنی سعدی: متولد کرمان است. او در زمان جنگ مسئولیت فرمانده لشکر ۲۱ حمزه (ع) و فرمانده نیروی زمینی ارتش را به عهده داشت. بعد از جنگ در سمت معاون هماهنگ‌کننده ستاد کل نیروهای مسلح و هم‌اکنون جانشین فرمانده قرارگاه مرکزی خاتم‌الانبیاء (ص) ستاد کل نیروهای مسلح مشغول خدمت هستند. (۱۳)

ایشان گفت: من این کار را انجام می‌دهم! ولی فقط یک فرصتی به من بده تا برآوردی انجام دهم. یک افسر مهندسی به نام ستوان یادگاری داشتیم که مهندس ساختمان بود. ایشان را به او معرفی کردم. بعد از ۱۲-۱۳ روز طرح تقویت پل را آورد و گفت: اگر فلان امکانات را فراهم کنی، من این پل را به این حد می‌رسانم.

یک تیم جوشکار از اداره‌ی مهندسی ارتش درخواست کردم. آمدند آنجا و اینها را در اختیار این دو نفر گذاشتم.

کمتر از سه ماه طول کشید که طبقه‌ی این پل را به ۱۰۵ تن رساندند! البته اداره راه دزفول هم در این زمینه به ما کمک کرد و اطلاعات مربوط به ساختمان پل و تناژ آن را داد و ایشان هم سرپرستی می‌کرد. بالاخره وقتی پل آماده شد، فرمانده لشکر اولین تانک را سوار بر ماز تانک بر کردند و خود این دکتر را سوار ماز تانک بر کنار راننده نشاند و از پل عبور دادند! طبقه‌ی اول این پل ۶۰ عُن و ضعیف‌ترین آن ۴۵ تن بود. ولی ایشان پایه‌های میانی بتونی را برآورد کرد و اعلام کرد که جواب می‌دهد!

بالاخره این کار ارزشمند در منطقه انجام شد و باعث شد که ما آن پل پی.ام.پی جنوب پل نادری را جمع کنیم و در منطقه‌ی کمانه، جایی که الآن سد کرخه را احداث کرده‌اند، نصب کنیم. گردان مهندسی لشکر ما در منطقه‌ی پل نادری ده‌ها کیلومتر جاده‌ی تاکتیکی احداث کرد! که در عملیات فتح‌المبین چند یگان از همین جاده‌ها عبور و وارد منطقه شدند!... در گردان، دو تا گریدر کاترپیلار داشتیم. این دو تا خیلی به ما کمک کرد! هر جا می‌خواستیم کار جاده‌سازی انجام دهیم به اتکاء اینها انجام می‌دادیم ولی گریدرهای روسی به صراحت بگویم که یک متر مربع هم برای ما کار نکردند! عاقبت همه را بردند کارخانه‌ی ذوب آهن اصفهان!

هرچند تجهیزات گردان مهندسی بسیار ضعیف بود و در یک گردان مهندس لشکری می‌بایست حدود ۷۳ دستگاه ماشین آلات مهندسی داشته باشیم، موجودی ابتدای جنگ یک گردان مهندسی لشکر در ارتش حدود ۱۰ دستگاه بلدوزر، ۲ دستگاه گریدر و ۴ دستگاه لودر بود. در سازمان گردان نیز غلتک و آب‌پاش نداریم که باید داشته باشیم. این خلأ سازمان است. تجهیزاتی که از قدیم خریداری شده بود، تعدادی بلدوزر کابلی (دی ۷) بودند که بعد از جنگ ویتنام در اختیار ارتش ما گذاشته بودند. تعداد محدودی بلدوزرهای دی ۷ هیدرولیکی کاترپیلار بودند که اینها بقایای تجهیزاتی بودند که از جنگ ویتنام برای ما فرستادند که هر گردانی یک دستگاه از این نوع را داشت.

قبل از انقلاب در سال ۱۳۵۵-۱۳۵۴ به صورت انبوه تجهیزات مهندسی از شوروی سابق خریداری

کردند و یک گردان مهندس را از این تجهیزات پُر کردند! کمپرسی‌هایی بودند که اصطلاحاً مامی گفتیم «د» شکل زبل ۱۵۵، بلدوزرهای تی ۱۳۰ بودند که کابلی بودند. بلدوزرهای دات ۲۵۰ بودند که برقی بودند و سیستم انتقال نیروی آنها برقی بود. گریدرهای روسی بودند، لودرهایی بودند که ضمن اینکه از نظر ظرفیت و قدرت بسیار ضعیف بودند، حتی همین کمپرسی‌های زبل را نمی‌توانستند بارگیری کنند. از نظر ارتفاع بیل هم خوانی نداشتند! من معتقدم انگاری یک سری آهن ضایعاتی خریداری و در گردان‌های مهندسی ریخته بودند! و به شکل صوری سازمان را پُر کرده بودند! که یک دستگاه از اینها در جنگ به درد ما نخورد و مورد استفاده قرار نگرفت!

هم‌زمان با شروع جنگ، تعدادی بلدوزر از کارخانجات هپکوواراک خریداری کردند که خیلی به دردمان خورد! برای همین دستگاه‌ها نیز، راننده‌ی آموزش‌دیده نداشتیم ولی از اهالی محلی که تخصص این را داشتند و می‌توانستند با این دستگاه‌ها کار کنند استفاده کردیم و بلدوزرها را عملیاتی کردیم. تعدادی بلدوزر دی‌اکا خریداری کردند و به سازمان ارتش و سپاه تزریق شد. بعد خرید تجهیزات کوماتسو شروع شد که تا عملیات بیت‌المقدس (بهار ۱۳۶۱) هم واگذاری آنها ادامه داشت.

برادرهای جهاد در عملیات ته‌اجمی به کمک نیروهای مهندسی آمدند. آنها تجهیزاتی که در سطح کشور بود از بانک‌های تجهیزات مهندسی برداشت می‌کردند و به اجرای عملیات خاکی کمک می‌کردند. به این ترتیب ما توانستیم بخشی از نیازمندی‌های مان را تأمین کنیم و در حقیقت، این تجهیزات بخش عظیمی از نیازهای یگان‌های مانوری در عملیات را تأمین می‌کردند. در عملیات بیت‌المقدس، یادم می‌آید که یک خاکریز ۱۴ کیلومتری در مرحله‌ی اول عملیات باید در جنوبی‌ترین منطقه‌ی (حدود ۵ کیلومتر خرمشهر) انجام می‌شد که این کار را با همین تجهیزات جدید واگذاری در کنار مهندسی جهاد و سپاه در سه شب انجام دادیم...».



مهندسی لشکر ۹۲ زرهی اهواز در ابتدای جنگ راوی: سید حسین سید علیزاده، از مهندسی رزمی ارتش

«... من سرهنگ مهندس ستاد سید حسین سید علیزاده هستم. استخدامی سال ۱۳۵۴ و هم‌زمان با پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی از دانشگاه افسری فارغ‌التحصیل شدم. در سال ۱۳۵۸ پس از طی دوره‌ی مقدماتی به لشکر ۹۲ زرهی اهواز منتقل شدم. سال ۱۳۵۸ به‌عنوان فرمانده گروهان سوم گردان ۴۲۹ مهندسی لشکر ۹۲ مشغول به خدمت شدم. در همان سال ۱۳۵۸ (یک سال قبل از تهاجم سراسری ارتش عراق) به گروهان من ابلاغ شد تا میدان مین شلمچه تا طلایه را جمع‌آوری کنید!

من ستوان جوانی بودم با ۲۴ سال سن که این مأموریت مشکوک پاک‌سازی میدان‌ها مین شلمچه تا طلایه را به عهده داشتم! این کار باعث شهادت ۵ نفر از نیروهای گروهانم شد! یکی از دلایلی که عراق در ابتدای جنگ با هجوم اولیه موفق شد در عرض کمتر از یک ساعت خودش را به پادگان حمید^۱ رساند، همین برداشتن میدان‌های مین بود!

تابستان سال ۱۳۵۹ فرارسید درگیری‌های مرزی را در اخبار و رسانه‌ها می‌شنیدیم! از لشکر ۹۲ به ما ابلاغ شد که برویم سمت طلایه سنگربکنیم. ما یک دستگاه بلدوزر دات ۲۵۰ روسی داشتیم، تمام سیستم آن الکترونیکی بود. یک بیل که یک هیكل بسیار بزرگی داشت، دو موتور بود. یک راننده هم داشتیم به نام آقای مدرسی (مرحوم)، معاون گروهانم ستوان محسن سلیمانی‌ها (تیمسار) بود که بعدها رئیس اداره‌ی مهندسی ارتش شد.

این بلدوزر را بارتریلی تانک‌برماز روسی کردیم. چون این مازها بیشتر روغن مصرف می‌کردند مقدار زیادی روغن به راننده ماز دادیم که داخل موتورش بریزد تا این بلدوزر را به طلایه برساند. این بلدوزر

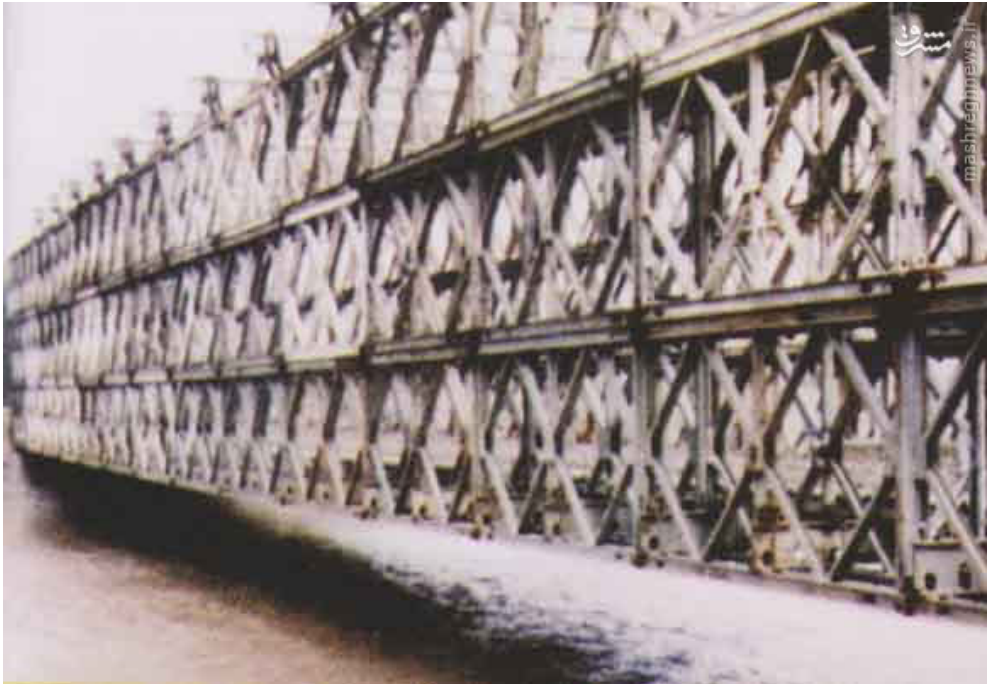
۱- پادگان حمید: این پادگان در ۴۱ کیلومتری جاده اهواز- خرمشهر در مجاورت راه‌آهن قرار دارد. با آغاز جنگ دوم جهانی و تاخت‌وتاز نیروهای انگلیس از جنوب ایران، اردوگاهی در روستای حمید مربوط به شیخ اسماعیل که دارای یک فرزند به نام حمید بود با نام اردوگاه حمید برپا کردند. بعدها در این مکان پادگانی احداث گردید که تا شروع تهاجم ارتش عراق در حال ساخت‌وساز بود. پنج روز بعد از اشغال خرمشهر، این پادگان در ۱۳۵۹/۸/۱۰ به اشغال ارتش عراق درآمد که بعد از ۱۸ ماه و ۸ روز این پادگان تخریب شده در عملیات بیت‌المقدس از اشغال دشمن خارج گردید.

حجیم را بردیم در طلائیه مستقر کردیم. چون تأمین غذا با آن مسافت طولانی سخت بود با شرکت نفت هماهنگ کرده بودیم غذای آنها را تأمین کنند. شرکت نفت در آنجا چاه نفت حفر می کردند. قرار بر این بود که ما سنگرتانک بزنیم و اطراف چاه های نفت سنگر بکنیم تا اگر درگیری شدید شد، تانک ها داخل این سنگرها قرار بگیرند. ما در کنترل عملیاتی تیپ ۳ لشکر ۹۲ قرار گرفتیم. هر لشکر، سه تا تیپ داشت و هر تیپ یک گروهان مهندسی.

ما در پادگان دشت آزادگان مستقر شدیم. هنوز جنگ شروع نشده بود. این بلدوزر دات را از آنجا با چه مکافاتی به پادگان دشت آزادگان آوردیم و از آنجا آن را به سمت تنگه ی چذابه و پاسگاه سوبله بردیم. به محض پیاده کردن، دستگاه بلدوزر خراب شد! با چه مشکلاتی با وینچ، دوباره این را با ماز بالا کشیدیم و به عقبه آوردیم. مدتی بعد دو دستگاه بلدوزر دی ۷ که نمی دانم از وزارت راه بود یا از استانداری، به ما دادند و گفتند سریع در پاسگاه سوبله مستقر شوید و سنگر بکنید. در آنجا سنگر می گندیم که فرماندهی پاسگاه سوبله به من گفت: جناب سروان! عراقی ها پشت پاسگاه هاشون خیلی تانک آورده اند. این را به بالا اطلاع دهید! نفراتی هم از ایران در مرز رفت و آمد می کنند! نمی دانم اینها چکار می کنند؟! ما هم به فرماندهان این موضوع را گزارش دادیم ولی آنان گفتند هنوز چیزی به ما ابلاغ نشده!

چند روز بعد از استقرار گروهان مهندسی ما در پاسگاه سوبله، درگیری شدید شد! ارتش عراق با ریختن یک آتش تهیه وحشتناک حمله کرد! اولین بار بود که ما شرایط جنگی را لمس می کردیم! واقعاً نمی دانستیم جنگ به چه ترتیبی است! بعضی وقت ها که گلوله پشت سرما می خورد، خیال می کردیم محاصره شده ایم! با اینکه نظامی بودیم و دوره هم دیده بودیم! ولی باز هنوز گیج بودیم و نمی دانستیم چه باید کرد؟! در همان روز که عراق حمله کرد و تیپ ما را عقب زد. همان روز دوباره تیپ ما عملیات انجام داد و دوباره ارتش عراق را تا پاسگاه سوبله به عقب راند!

صبح فردای آن روز یا پس فردا ارتش عراق یک عملیاتی انجام داد که تمام این دشت پراز تانک شد! ما هم یک سری محدود، مین داشتیم. شاید ۱۲-۱۰ مین به دستور فرمانده تیپ کاشتیم. درگیری فوق العاده شدید شد! هواپیما و بالگردهای عراقی تعدادی از تانک های ما را زدند! آتش تهیه ی بسیار سنگینی ریخت و ما را مجبور کرد از تنگه چذابه تا ورودی شهر بستان عقب نشینی کنیم! نرسیده به بستان، فرماندهی تیپ به من گفت: عزیزانه! برو پل بستان را منفجر کن!



تعداد شهدا و مجروحین خیلی زیاد و وضعیت ناجوری بود! وضعیت استقرار تیپ ما اصلاً مناسب نبود! مسافت ۷۰-۶۰ کیلومتری به تیپ ما واگذار شده بود! درواقع، یک پرده‌ی پوشش بیش نبود. خط پدافندی به دردمخوری نداشتیم. ارتش عراق در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۲۳ برای عبور به سمت اهواز دو تا پل در ابوچلاچ^۱ (تصویرمقابل) و رمیم^۲ زده بود!

فرماندهی تیپ پشت بی سیم به من گفت: علیزاده! پل را منفجر کن... من با ستوان سلیمانی‌ها، شهید هاییل زاده و شهید زهگنی، شهید درخشنده، شهید کشاورز، خدایا مرز مالکیان و با تعدادی دیگر آمدم. ابتدا به نفراتم گفتم: انبار و وسایل مازاد را بفرستید عقب و فقط قسمت رزمی و عملیاتی را نگه داشتیم. یک جیب و یک نفر برزری هم پُر از مواد منفجره و مین ام ۱۹ را آوردیم کنار پل. از اینکه می‌خواستیم پلی را در مملکت خودم تخریب کنم وضع روحی خوبی نداشتم! هرچند این کار برای جلوگیری از پیشروی یا حداقل کُند کردن سرعت پیشروی دشمن ضروری به نظر می‌رسید. با این حال سعی کردم به گونه‌ای پل را منفجر کنم که دوباره در آینده قابل بازسازی باشد!

۱- ابوچلاچ: روستایی در ۵ کیلومتری شمال غرب شهر بُستان نزدیک تنگ چذابه از شهرستان دشت آزادگان است که رود کوچک ابوچلاچ که شاخه‌ای از رود کرخه است از میان آن می‌گذرد.

۲- رمیم: روستایی از بخش بُستان شهرستان دشت آزادگان با ۳۳۱ نفر جمعیت است.

آدم از سروته پل، هریک متر، با محاسبه تیرآهن هایش مواد گذاشتم. بچه ها هم سیم کشی ها و خرج گذاری هایشان را انجام می دادند. مُنیتور (ماشین انفجار) با خودم بود. برای انفجار منتظر آخرین دستور فرمانده تیپ بودم، ولی تماس قطع شده بود! درگیری ها شدید شده بود و ما هم مشغول این خرج گذاری ها بودیم. گهگاه هم هواپیمای عراقی بمباران می کرد. دوربین انداختم، دیدم تانک های عراقی روبروی بستان، آرام آرام به جلو می آیند! عجیب اینکه از پشت سرمان نیز کسانی ما را با کلاشینکف^۱ می زدند!

بالاخره موفق شدم با فرمانده تیپ تماس برقرار کنم! گفتم: جناب سرهنگ! وضعیت به چه ترتیب است؟

گفت: کجایی؟

گفتم: در بستان هستم!

گفت: عراق بستان را گرفته! ما عقب نشینی کرده ایم!

گفتم: نه! هنوز عراق به بستان نرسیده ولی داره میاد جلو!

گفت: هنوز پل را منفجر نکردی؟!

گفتم، نه!

گفت: منفجرش کن!

با این ابلاغ دستور، پل را خواباندم! یادم هست با خودمان ناهار قورمه سبزی آورده بودیم که دیگر فرصت نشد غذا بخوریم. ناهار را گذاشتیم برای عراقی ها و همگی سوار جیپ شدیم تا به عقب برگردیم!

هم زمان زرهی عراق به چند صد متری پل نزدیک می شد! من کلاه آهنی ام را کج گذاشته بودم تا تیر به سرم نخورد! جیپ شهباز ما که وسایل مخابراتی مان داخل آن بود وارد بستان شد. هنگام عبور از شهر بستان، آخرین نفرات از زن و بچه های مردم از بستان بیرون می رفتند. همه به ماشین ما آویزان شدند! من داشتم با دنده ی یک حرکت می کردم. هر کار کردم دنده ۲ جیپ جا نیفتاد! بالاخره از بستان درآمدیم. به پل سابله که رسیدیم فرمانده تیپ تماس گرفت و گفت: بیایید حمیدیه و به ما ملحق شوید.

۱- کلاشینکف: با تلفظ اشتباه کلاشینکُف، از خانواده تفنگ های تهاجمی با آتش تحت اختیار است که شامل تفنگ آکا-۴۷ است، عدد ۴۷ نیز اشاره به سال ۱۹۴۷ است که این اسلحه به وفور در خط تولید قرار گرفت. این سلاح از سال دوم دفاع مقدس به سازمان رزم نیروهای مسلح ایران وارد گردید. نام این سلاح برگرفته از نام طراح آن میخائیل کلاشینکف است.

در تپه‌های الله اکبر مستقر شدیم. دوباره به ما گفتند که عراق به حمیدیه حمله کرده. آمدیم داخل حمیدیه. آقای محمد غرضی (استاندار وقت خوزستان) گفت: عراقی‌ها در رمیم و ابوچلاچ دو تا پل زده‌اند و عبور کرده و آمده‌اند سوسنگرد و حمیدیه. حدود ۹۰ نفر از نیروهای پاسدار سپاه خرم‌آباد با دوسه دستگاه تانک از گردان ۲۶۱ از شرق رودخانه به غرب رودخانه آمده بودند و با ارتش عراق درگیر شده بودند. تانک‌های عراقی که استقرارشان را گسترش داده بودند، داخل زمین‌های کشاورزی در گِل فرورفته بودند! این ۹۰ نفر پاسدار که درود به شرفشان، با بچه‌های گردان ۱۰۰ و گردان ۱۴۵ تلفیق شدند و با آربی چی هفت، عراقی‌ها را از داخل شهر حمیدیه به عقب راندند!

آقای غرضی به من گفت: آقای عزیزاده! برو، در هر کدام از این تانک‌ها یک مین بگذار و اینها را منفجر کن که دیگر قابل استفاده نباشند. چون ممکنه اینها دوباره بیان جلو!

گفتم: آقای استاندار! حیف نیست؟

گفت: حالا وقت این حرف‌ها نیست! شما این کار را انجام بده!

در همان حین درگیری، هر تانکی را که عراقی‌ها رها می‌کردند و فرار می‌کردند، من به همراه آقای عبدی غیاثی یک مین ام ۱۹ خرجش می‌کردیم!

البته این انفجار تانک‌ها، هم به معدود نیروهای خودمان روحیه می‌داد هم یک رعب و وحشت در دل عراقی‌ها ایجاد می‌کرد! آنجا بود که ارتش عراق تا سوسنگرد عقب‌نشینی کرد. کم‌کم یگان‌های دیگر مثل لشکرزهی ۱۶ قزوین و نیروهای مردمی و سپاه آمدند و در سوسنگرد مستقر شدند. ما رفتیم به سمت تپه‌های الله اکبر و آنجا مستقر شدیم.

اگر خواسته باشم گزارشی از وضعیت دستگاه‌های مهندسی خودمان بگم، باید گفت وضعیت بلدوزرهای ارتش اصلاً مناسب نبود! بلدوزرهای روسی تی سی ۱۳۰ هم بود که همه را انداختیم داخل رودخانه‌ی کارون برای اینکه راه آب را به سمت دشمن هدایت کنیم تا آب به زیر پای عراقی‌ها برود! یک لودر داشتیم به نام یونیورسال که وقتی چهار نفر سرباز سوار آن می‌شدند، تَه لودر می‌رفت بالا! بعد یک نوع گریدر (دی زد ۱۹۵) دادند که تا جای راننده چهارده تا پله می‌خورد^۲...».

۱- مین ام ۱۹: از جنس پلاستیک و دارای ماسوره‌ای فشاری که از بغل و زیر تله می‌شود.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۲/۳۱



تشکیل مهندسی تیپ ۲۵ کربلا

«راوی: سید مرتضی میر محمد حسینی،

از مهندسی رزمی سپاه

«...تاریخ ۱۳۵۸/۹/۵ گروه ۲۸ نفری ما متشکل از بچه‌های سپاه و نیروهای مردمی از شهر علی‌آباد استان گلستان عازم کرمانشاه شدیم و از آنجا به علت ناامن بودن جاده با تأمین ستون نظامی ارتش به پادگان توحید سنج اعزام شدیم.



احمد متوسلیان

یادم می‌آید که شهید ناصر کاظمی (تصویر در کنار امام‌ره.) برای ما سخنرانی کرد. بعد از دو سه روز ما را تقسیم کردند. تعدادی از بچه‌های گنبد، گُردکوی و بندرگز به سپاه مریوان معرفی شدیم. آن زمان حاج احمد متوسلیان فرمانده سپاه مریوان بودند. ما را اطراف و داخل شهر تقسیم کردند.

خلاصه، عملیات آزادسازی شهرهای کردستان که تحت کنترل مزدوران وابسته قرار داشت، آغاز شد و به مرور امنیت به شهرها بازگشت.

با شروع تهاجم ارتش عراق به ایران، تمرکز نگاه سپاه پاسداران به سمت آزادسازی مناطق اشغالی بیشتر شد و در سال دوم جنگ، عملیات آزادسازی نقش جدی‌تری به خود گرفت.

زمستان ۱۳۶۰ که سپاه پاسداران تصمیم گرفت یگان‌های رزمی تشکیل دهد، به دستور برادر

۱- ناصر کاظمی: خرداد ۱۳۳۵ در تهران متولد شد. دوران دانشجویی ضمن تحصیل در دانشگاه به شغل معلمی نیز مشغول بود، به علت فعالیت سیاسی به زندان شاهنشاهی افتاد. با پیروزی انقلاب اسلامی خرداد ۱۳۵۸ با عضویت در سپاه پاسداران در مناطق و مسئولیت‌های مختلف از جمله: سپاه زابل، سپاه خرمشهر، فرماندار پاوه، فرمانده سپاه پاوه، مؤسس و فرمانده تیپ ویژه شهدا کردستان و فرمانده سپاه کردستان خدمت نمود. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۱/۶/۶ در حین پاک‌سازی محور پیرانشهر - سردشت به شهادت رسید. (۱۴)

محسن رضایی فرماندهی کل سپاه، حاج احمد متوسلیان^۱ مأمور تشکیل تیپ پیاده برای سپاه تهران شدند. گروهی از نیروهای قدیمی سپاه کردستان به جبهه جنوب منتقل شدیم تا یک یگان رزم برای استان تهران تشکیل دهیم... از آن طرف، طبق هماهنگی های به عمل آمده نیروهای جدیدی از سپاه مازندران جایگزین ما در جبهه کردستان شدند.



گروه چند ده نفری ما متشکل از پاسدارانی همچون: محمود شهبازی (فرماندهی وقت سپاه همدان)، حسین قُجه‌ای (فرمانده وقت عملیات سپاه مریوان)، رضا چراغی (از فرماندهان وقت منطقه دزلی)، اکبر زجاجی کاشانی و عباس کریمی قهرودی (مسئول وقت اطلاعات سپاه مریوان)^۲ (تصاویر به ترتیب اسامی ذکر شده) و دیگر پاسداران سپاه کردستان با اتوبوس عازم جبهه

۱- احمد متوسلیان بزدی : سال ۱۳۳۲ در تهران متولد شد. سال ۱۳۵۶ در رشته مهندسی الکترونیک دانشگاه علم و صنعت ایران پذیرفته شد. با پیروزی انقلاب اسلامی و بروز آشوب‌های کردستان، عازم بوکان، سقز و بانه شد و فرماندهی سپاه پاوه و مریوان را به عهده گرفت. اواخر ۱۳۶۰ تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه تهران را تشکیل و در عملیات آزادسازی خرمشهر نقش بسزایی ایفا نمود. تابستان ۱۳۶۱ با هجوم ارتش صهیونیستی به لبنان و اشغال دوسوم آن کشور، او به همراه تیپ ۲۷ عازم سوریه شدند تا راه‌های مساعدت به مردم لبنان علیه تجاوزگری ارتش صهیونیستی را بررسی نمایند. با اعلام نارضایتی امام خمینی (ره) از اعزام تیپ ۲۷ به سوریه و لبنان، دستور بازگشت نیروهای اعزامی به ایران صادر می‌شود اما احمد متوسلیان برای بررسی وضعیت منطقه به همراه سید محسن موسوی (کاردار ایران در لبنان) و دو نفر دیگر در تاریخ ۱۳۶۱/۴/۱۴ راهی بیروت می‌شوند که توسط فالانژیست‌های مزدور ربوده می‌شوند. تاکنون هیچ خبر موثقی از وضعیت این عزیزان به دست نیامده است. (۱۵)

۲- محمود شهبازی : او متولد ۱۳۳۷ اصفهان بود. سال ۱۳۵۶ در رشته مهندسی صنایع دانشگاه علم و صنعت پذیرفته می‌شود ولی با پیروزی انقلاب اسلامی ضمن تحصیل به عضویت سپاه پاسداران درمی‌آید. سال ۱۳۵۹ به فرماندهی سپاه همدان گمارده می‌شود. با شروع جنگ تحمیلی ابتدا به جبهه غرب اعزام و سپس به همراه حاج احمد متوسلیان تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) را تشکیل و به عنوان جانشین تیپ

جنوب شدید. من با فرامرز آقاجانی از دانشجویان پیرو خط امام (ره) در واحد تخریب بودیم. ما با همان اتوبوس‌هایی که نیروهای مازندران را آورده بود، عازم اهواز و در مدرسه‌ی حضرت زینب (س) مستقر شدیم. بعد از یک هفته زمزمه تشکیل تیپ پیاده ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) همه را به تکاپو انداخته بود. عملیات طریق القدس (آزادسازی شهر بستان در آذر ۱۳۶۰) انجام شده بود ولی هنوز تیپ ما سروسامان نگرفته بود. من برای شرکت در عملیات آینده با اجازه حاج احمد متوسلیان خدمت آقای مهدی اعتصام مسئول پرسنلی رسیدم. خطاب به ایشان نوشته‌ای دادم و رفتم تیپ ۲۵ کربلا (به فرماندهی مرتضی قربانی) پیش بچه‌های همشهری خودم.

بعد از سازماندهی در گردان پیاده امام محمد باقر (ع) تیپ ۲۵ کربلا در عملیات فتح‌المبین شرکت کردم. در عملیات بیت‌المقدس مجروح شدم. مهندسی جهاد به تیپ ما مأمور بود و کارهای مهندسی تیپ کربلا را انجام می‌دادند. یادم هست که در عملیات فتح‌المبین، بیت‌المقدس و رمضان احداث خاکریز و جاده‌ها را برادران جهاد انجام می‌دادند. در عملیات محرم مهندسی جهاد نجف آباد تیپ ما را پشتیبانی می‌کرد. احداث خاکریز و دیگر امور مهندسی ما را آن‌ها انجام می‌دادند و این تجربه را ما از آن‌ها آموختیم.

بعد از عملیات محرم (آبان ۱۳۶۱)، شهید معقولی مهندسی تیپ ۲۵ کربلا را تشکیل داد. برای تشکیل گردان مهندسی هیچ رزمنده‌ای استقبال نمی‌کرد. همه می‌خواستند در گردان پیاده باشند! تا اینکه یک روز گردان را در میدان صبحگاه به خط کردند. فرماندهی تیپ (آقا مرتضی قربانی) بعد از چند دقیقه صحبت در مورد اهمیت گردان مهندسی، از نیروها خواست برای پیوستن به گردان مهندسی تعدادی داوطلبانه از سازمان گردان پیاده خارج شوند ولی هیچ‌کس داوطلب نشد! وقتی

در عملیات فتح‌المبین و بیت‌المقدس شرکت می‌نماید. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۱/۳/۲ در آستانه فتح خرمشهر به شهادت می‌رسد. (۱۶) حسین قجهای: فرمانده گردان پیاده تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) در عملیات بیت‌المقدس که در همان عملیات نیز به شهادت رسید و گلزار شهدای زرین‌شهر اصفهان مدفون گردید.

رزاق چراغی (مشهور به رضا چراغی): متولد ۱۳۳۶ تهران است. با شروع جنگ هشت‌ساله راهی جبهه مریوان و دزلی کردستان گردید و با تشکیل تیپ ۲۷ در مسئولیت‌های: فرماندهی گردان پیاده، جانشین و فرمانده تیپ و در نهایت با مسئولیت فرمانده لشکر ۲۷ در عملیات والفجر یک (۱۳۶۲/۱/۲۰) در منطقه شمال غرب فکه به شهادت رسید. (۱۷)

اکبر زجاجی: متولد ۱۳۳۸ کاشان است. دانشجوی انستیتو تکنولوژی اصفهان بود که انقلاب اسلامی ظهور کرد. با شروع تهاجم ارتش عراق راهی جبهه کردستان و با تشکیل تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) در مسئولیت‌های معاون اطلاعات، فرمانده گردان پیاده و جانشین فرمانده لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) در عملیات مختلف شرکت نمود. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۲/۱۲/۲۱ به همراه شهید ابراهیم همت در جزایر مجنون به شهادت رسید و در جوار قبر برادر شهیدش جعفر در گلزار شهدای کاشان مدفون گردید. (سایت نوید شاهد استان اصفهان) عباس کریمی: سال ۱۳۳۸ در روستای قهرود کاشان به دنیا آمد. بعد از عضویت در سپاه پاسداران کاشان راهی جبهه مریوان شد و مسئولیت اطلاعات سپاه مریوان را به عهده گرفت. با تشکیل تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) مسئولیت اطلاعات تیپ را پذیرفت. با شهادت ابراهیم همت در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) فرماندهی لشکر ۲۷ به ایشان سپرده شد که با شرکت در عملیات بدر در شرق دجله در تاریخ ۱۳۶۳/۱۲/۲۴ به شهادت رسید. (۱۸)

وضعیت را این‌گونه دید خودش دست به کار شد و از هر گروهان ۱۰ تا ۱۵ نفر را انتخاب کرد و گفتند همه باید در گردان مهندسی به کارگیری شوید! از قضا ما هم جزو این گروه انتخاب شدیم، هر چه داد و ببیداد کردیم فایده‌ای نداشت!

بالاخره به اجبار به گردان مهندسی ملحق شدیم. همان ابتدا در منطقه‌ی عملیاتی والفجر مقدماتی (جنوب فکه) حدود یک ماه آموزش تخریب را نزد شهید بردبار گذرانیدیم. مدتی ما را در کارگاه شهید طاهری، متعلق به مهندسی جهاد سازندگی، آموزش استحکامات دیدیم... چون یک سابقه‌ی جوشکاری و آهنگری از قبل از انقلاب داشتم و در کارگاه دروپنجره‌سازی و اسکلت ساختمان پنج سالی کار کرده بودم، گروهان استحکامات مهندسی تیپ ۲۵ کربلایا تشکیل دادم و ساخت سوله، اورژانس و سنگرهای فرماندهی و اجتماعی را آنجا راه‌اندازی کردم.

من بیشتر با بچه‌های جهاد خوزستان و جهاد فارس کار می‌کردم. این دو جهاد همیشه پشتیبان ما بودند. آقایانی همچون: سید جواد میرشفیعیان، پورسراج، حاج قرمزی، سگوند، کیانی و بچه‌های جهاد فارس حاج خلیل پرویزی و حسین عبداللهی، یدالله شمایللی و مهندس عاشوری که الآن پزشک شده.

از ابتدای سال ۱۳۶۲ در منطقه‌ی جفیر مستقر شدیم. خطی به طول ۲۳ کیلومتر را از برادران لشکر ۹۲ زرهی ارتش تحویل گرفتیم. منطقه‌ی آهودشت تا نزدیکی‌های پیچ‌کوشک، مرحوم جناب سرهنگ شالچی (فرمانده مهندسی لشکر ۹۲) که مازندرانی بود خیلی با ما رفیق بود. من دوباره آنجا مجروح شدم. مرحوم سرگرد جهانگیری معاون گردان مهندسی لشکر ۹۲ نیز مجروح شد. بعد از جناب سرهنگ شالچی، سرگرد شعبانی مسئول مهندسی لشکر ۹۲ شد. ما با این برادران با هم کار می‌کردیم!...».



خط شیر

«راوی: حسن فتاحی دولت آبادی،

از مهندسی رزمی سپاه

«... سال اول پیروزی انقلاب عده‌ای در کردستان غائله و آشوب به پا کردند. گروه‌های داوطلب مردمی برای دفاع از این انقلاب نوپا راهی کردستان شدند. بنده نیز در اوایل سال ۱۳۵۹ به همراه گروهی از پاسداران اصفهان عازم کردستان شدیم و در گروه ضربت سنندج به فرماندهی شهید حسین خرازی در پاک‌سازی شهر سنندج شرکت کردیم.

با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، اواسط مهر ۱۳۵۹ از جبهه کردستان عازم جبهه جنوب (اهواز) شدم. آن روزها خوزستان دوران سختی را پشت سر می‌گذاشت! دشمن به نزدیکی شهر اهواز رسیده بود. هرچند گاهی گلوله‌ای به وسط شهر می‌خورد. زن و بچه‌های مردم حیران و وحشت‌زده در خیابان‌ها سرگردان بودند. خیلی‌ها ماشین نداشتند و با پای پیاده خانه و زندگی‌شان را رها کرده و از شهر فرار می‌کردند!

به مقر سپاه در ساختمان گُلَف واقع در چهارشیر اهواز رفتیم. گروه ما را به جبهه دارخوین، ۵۵ کیلومتری جاده اهواز-آبادان فرستادند. فرماندهی این جبهه با آقا رحیم صفوی بود. شب را در دارخوین سپری کردیم. گفتند: عراقی‌ها از پل مارد به این طرف رودخانه کارون آمده‌اند! به روستای سلمانیه (۲۶ کیلومتری شمال شرقی آبادان) و از آنجا هم به روستای محمدیه رفتیم. انسجامی در نیروهای نظامی ایران مشاهده نمی‌شد! هر تیم و گروهی طبق توان و تشخیص خودش مقابل دشمن صف‌آرایی می‌کرد! در محور سلمانیه و محمدیه چند تا سنگر احداث کرده بودند. خبری از خط دفاعی پیوسته و مستحکم نبود! دشمن قصد داشت دارخوین و سهره شادگان را اشغال کند تا آبادان را کاملاً محاصره و به اشغال خودش در بیاورد.

نیروهای ما به صورت پاسگاهی مستقر بودند. شب دوم به ما گفتند: آماده باشید فردا به سمت روستای محمدیه حرکت کنیم. آن شب دشمن آتش تهيي حسابی روی محمدیه و سلمانیه

ریخت. گروه ما صبح با سه دستگاه وانت سیم‌رغ رفتیم جلو، ارتش عراق اول صبح با هجوم تانک روستای سلمانیه را اشغال کرده بود!

خاطره‌ی جالبی دارم که تا حالا جایی تعریف نکرده‌ام! آن روز حسین خرازی با یک وانت سیم‌رغ از جلومی‌رفت ما هم ماشین پشت سرایشان بودیم. ۱۱-۱۰ نفر هم عقب وانت نشسته بودیم. نزدیک روستای سلمانیه که رسیدیم، دیدیم عراقی‌ها هلهله‌کنان با تانک وارد سلمانیه شده‌اند! گروهی از نیروهای ارتش هم زیر پل سلمانیه مستقر بودند! شاید در سرتاسر آن منطقه ۳۰ تا ۴۰ نیروی رزمنده بیشتر نبود! نزدیک تر شدیم تا وضعیت منطقه را شناسایی کنیم. یک مرتبه صدای شلیک رگباری ما را می‌خکوب کرد! عراقی‌ها ماشین حسین خرازی را به رگبار بستند! همه از ماشین پایین پریدند و با سرعت به سمتی فرار کردند! با دیدن این شرایط ما هم سریع دور زدیم و فرار کردیم. ماشین حسین خرازی آنجا ماند؟! آن زمان ما دیگر حسین خرازی را ندیدیم! احتمال دادیم که آنها اسیر شدند.

آقا رحیم صفوی با یک جیب شهبازی سیم‌دار از راه رسید و ما را به نقطه دیگری بُرد! به دستور ایشان ۱۵-۱۰ کیلومتر عقب‌تراز سلمانیه، ۳-۲ کیلومتری سه‌راه شادگان، روی جاده‌ی انرژی اتمی یک خط دفاعی تشکیل دادیم! عراقی‌ها هم دیگر جلو تر نیامدند و در همان روستای سلمانیه ماندند و آتش می‌ریختند.

خط دفاعی ما همان عارضه‌ی طبیعی پشت جاده بود. سلاح سنگین ما یک کالیبر ۵۰ بود و یک قبضه خمپاره‌انداز ۸۰ و ۱۲۰ میلی‌متری و یکی دو قبضه خمپاره‌انداز ۶۰ هم داشتیم! اسلحه سبک ما هم ژ۳ بود که همیشه موقع شلیک گیر می‌کرد!

گفتند: اینجا به صورت نقطه‌ای یک خط دفاعی تشکیل بدهید تا با آن نیروی کم بتوانیم منطقه‌ی وسیعی را پوشش بدهیم! چون دشمن قصد داشت بعد از تصرف سه‌راه شادگان به سمت اهواز پیشروی کند! آقا رحیم بچه‌ها را در قالب چند تیم سازماندهی کرد و مأموریت هر تیم را مشخص کرد.

برادر صفوی تیم ما را با خودش به محل دیگری برد. سرتیم ما رضا رضایی (شهید) بود. او آرپی‌جی زن و من هم کمکی او بودم. دنبال آقا رحیم رفتیم. ایشان یک اسلحه سبک کلاشینکف داشت! آن زمان داشتن اسلحه کلاش برای خودش کلاسی داشت! مدام با گوشه‌ی چشم کلاش او را می‌پاییدیم! خلاصه مقداری با جیب شهباز آقا رحیم از جاده به طرف رودخانه کارون دور شدیم. توی آن محور یک دکلی به نام دکل ابوذر بود که از بالای آن بچه‌های ما دیده‌بانی می‌کردند.

آقا رحیم می‌گفت: ما باید خودمان را سریع به نیروهای عراقی در سلمانیه برسانیم. خدا کند عراقی‌ها فرار نکنند تا ضرب شصتی بهشون نشان بدیم. این طریق صبحت کردن آقا رحیم خیلی به ما روحیه می‌داد! آن روز شاید ۳۰ دستگاه تانک به سلمانیه حمله کرده بود. در مقابل آنها، ما شش هفت تا گلوله‌ی آرپی جی ۷ بیشتر نداشتیم.

خلاصه آقا رحیم از جلو و ما هم پشت سرش به سمت سلمانیه می‌دویدیم. به روستا که نزدیک شدیم، عراقی‌ها ما را به رگبار بستند! سعی کردیم خودمان را به تانک‌ها نزدیک کنیم. شهید رضایی یک گلوله آرپی جی به سمت تانک‌ها شلیک کرد! گلوله به تانک اصابت نکرد ولی شلیک گلوله‌ی آرپی جی به سمتشان وحشتی در جمع آنها براه انداخت! تانک‌ها وحشت زده به این طرف آن طرف در حرکت بودند! دقایقی نگذشت که دیدیم تانک‌ها از ترس انهدام پا به فرار گذاشتند.

صحنه‌ی جالبی پیش آمد! تانک‌ها فرار می‌کردند و ما هم دنبالشون! تا اینکه یکی از این تانک‌ها بعد از پل روی جاده‌ی سلمانیه با گلوله آرپی جی زده شد. ولی متأسفانه از کار نیفتاد و فرار کرد! بالاخره با چند نیروی محدود توانستیم آنها را از سلمانیه فراری بدهیم و آنها را بفرستیم سر جای خودشان، بعد از فرار تانک‌ها، در محدوده یک خط دفاعی تشکیل دادیم. آن زمان هیچ تجهیزات مهندسی نداشتیم. مسیر نه‌ری که از رودخانه کارون برای امور کشاورزی تعبیه شده بود به عنوان خط مقدم انتخاب کردیم. از برآمدگی کناره‌ی نه‌ریک دیو درست شده بود! کف این نه‌ر در زمین سنگر حفرة روباهی کنده بودیم. همان خطی که بعدها به خط شیر معروف شد! چون ماندن در آن خط دل شیر می‌خواست! ما یک جمع ۵۵ نفره از بچه‌های اصفهان بودیم که تعداد ۱۵ نفر در تدارکات و پشتیبانی روستای سلمانیه و محدوده و بقیه در این خط دفاعی شیر مستقر بودند. طول این خط عمود بر ساحل کارون و غرب جاده‌ی اهواز-آبادان ۵۰۰ متری بیشتر نمی‌شد! همین جمع ۵۵ نفره یک سال بعد، از بنیان‌گذاران تیپ ۱۴ امام حسین (ع) سپاه به فرماندهی حسین خرازی شدند.

در هر صورت در این خط حرکات دشمن متجاوز را کنترل می‌کردیم. تا اینکه یک شب عراقی‌ها به ما حمله و ما را محاصره کردند. نیروهای پیاده‌شون پشت سر ما و تانک‌هاشون مقابل ما قرار گرفتند. حسین خرازی نیروها را به تیم‌های دو سه نفره تقسیم کرد. یک تیم را فرستاد کنار جاده‌ی موازی با لوله‌های نفت، یک تیم را فرستاد داخل گودالی تا کمین کنند. دو تیم را هم زیر پل‌های جاده مستقر کرد. آن زمان بیشتر مواضع دفاعی ما عارضه‌های طبیعی زمین و زیر پل‌های جاده‌ها بود.

وقتی بین نیروهای پیاده و تانک‌های دشمن فاصله افتاد. آرپی جی‌زن‌های ما کارشان را شروع

کردند! یکی از این آرپی جی زن ها میثم صفوی داداش آقا رحیم بود، چشمانش در شب دید خوبی نداشت، به اصطلاح شب کوری داشت. گلوله را که به سمت تانک های عراقی شلیک کرد. گلوله آرپی جی به جلوی تانک خورد و کمانه کرد! خیلی گلوله آرپی جی نداشتیم. سعی می کردیم آنها را بترسانیم تا عقب نشینی کنند چون مهمات و سلاح کافی برای مقابله با این همه تانک را نداشتیم! در هر صورت بعد از یک نبرد نابرابر، خداوند ترس در دل آنها انداخت و تانک ها به عقب برگشتند! به لطف خدا در هنگام فرار، یکی از این تانک ها رفت روی مین! ولی وقتی نیروهای پیاده شون مجبور به عقب نشینی شدند تا صبح با آنها درگیر بودیم! نگذاشتیم کسی از آنها سالم به عقب برگردد.

مدتی بعد گروه دیگری یک خط دفاعی پشت سرما تشکیل دادند به نام خط کبوتر، چند نفری هم در پل سلمانیه مستقر شدند. گروهی از نیروهای ارتش هم زیر پل روستای عقب ما (سلمانیه) مستقر بودند. توپخانه ی ۱۰۵ میلیمتری ارتش هم ما را در آن محور پشتیبانی می کرد.

یک بار دیگر عراق از شرق جاده ی آبادان به طرف شادگان و هور به ما حمله کرد تا ما را دور بزند! در آن عملیات هم عراقی ها شکستند خوردند و برای اولین بار در آن منطقه توانستیم چند دستگاه نفربر زرهی بی.ام.پی و تانک به غنیمت بگیریم! همین چند دستگاه زرهی سرآغاز تشکیل گردان زرهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) شد.

شهید رضا عسکری چون راننده ی ماشین سنگین بود، این دستگاه های زرهی را مقداری دستکاری کرد و کم کم برراندگی و کار با تانک هم تسلط پیدا کرد! بعدها با دیدن آموزش لازم، فرماندهی گردان زرهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) سپاه شد...».



تشکیل مهندسی رزمی لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص)

«راوی: نصرت الله کاشانی، از مهندسی رزمی سپاه

«...دو هفته قبل از تهاجم ارتش عراق به ایران، غلامعلی پیچک از طرف فرمانده سپاه تهران (ناصر جبروتی) حکمی برای فرماندهی سپاه مهاباد گرفته بود. قرار بود بنده هم دنبال پیچک بروم. رفتن ما هر روز به هربانه‌ای عقب می افتاد. (تصویر مقابل: شهید پیچک در حال بوسیدن دست مبارک امام خمینی.ره.) تا اینکه روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ درحالی که آماده حرکت به سوی مهاباد بودیم، فرودگاه مهرآباد تهران توسط هواپیماهای عراقی بمباران و تجاوز رسمی ارتش عراق علیه ایران را آغاز کرد



و جنگ شروع شد. حدود ساعت ۷/۵ صبح فردای آن روز به جای حرکت به سوی مهاباد، خدمت آقای جبروتی رسیدیم و گفتیم: ما نمی ریم مهاباد! فرمانده سپاه گفت: غلط می کنید که نمی رید.

ما هم حکم را گذاشتیم روی میز و رفتیم لانه جاسوسی^۲... من یک دستگاه جیب آهو از دانشگاه

۱- غلامعلی پیچک: سال ۱۳۳۸ در تهران متولد شد. دوران تحصیل از شاگردان ممتاز بود که در سن ۱۶ سالگی موفق به اخذ دیپلم و در کنکور سراسری در رشته انرژی اتمی پذیرفته شد. با اینکه بورسیه تحصیل در دانشگاه خارج از کشور به او تعلق گرفت تحصیلاتش را در ایران ادامه داد. با پیروزی انقلاب اسلامی و بروز آشوب های مزدوران در کردستان، دانشگاه را موقتاً رها و عازم جبهه کردستان گردید و فرماندهی سپاه بانه را به عهده گرفت. با شروع جنگ عراق علیه ایران، به جبهه غرب اعزام و فرماندهی جبهه غرب کشور به او واگذار گردید. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۰/۹/۲۰ در عملیات مطلع الفجر در منطقه قاسم آباد سرپل ذهاب روی ارتفاعات برف آفتاب بر اثر اصابت گلوله به گلو و سینه اش به شهادت رسید و در گلزار شهدای بهشت زهرا (س) تهران در قطعه ۲۴ ردیف ۱۱۹ شماره ۸ مدفون گردید. (۱۹)

۲- لانه جاسوسی: ۱۳ آبان ۱۳۵۸ برابر با ۸ نوامبر ۱۹۷۹ (۹ ماه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی) گروهی از فعالان دانشجویی موسوم به دانشجویان پیرو خط امام با حمایت مردم به سفارت امریکا در تهران هجوم آوردند و ۶۶ دیپلمات امریکایی را به گروگان گرفتند. بعد از دسترسی و بررسی اسناد موجود در آن مرکز، مدارکی دال بر جاسوسی این مرکز برای دولتمردان امریکا را کشف و ضبط نمودند. این مرکز بنابر وظائف سازمانی برای حفاظت و کنترل به سپاه پاسداران سپرده شد. بعد از ۴۴۴ روز با استرداد دیپلمات های مذکور (جاسوسان) این قضیه در ۱۳۵۹/۱۰/۳۰ برابر با ۲۰ ژانویه ۱۹۸۱ خاتمه یافت. (۲۰)

پلی تکنیک (امیرکبیر تهران) در اختیارم بود که آنجا پارک کرده بودم. قرار شد ماشین را برداریم و دوتایی بریم جبهه جنگ!

پیچک گفت: بریم جبهه غرب!

راه افتادیم. توی مسیر سری هم به روستای پدری ام ابراهیم آباد زدیم. ساعت ۱۱-۱۰/۵ رسیدیم آنجا، یه سلام و علیکی با پدر و مادرم کردیم و خداحافظی کردیم و رفتیم! دقیقاً ساعت پنج و ربع بعد از ظهر بود که رسیدیم وسط میدان سرپل ذهاب. محمد بروجردی (شهید) با گروه کوچکی از بچه‌ها را آنجا دیدیم. همان وسط میدان شهر، معدود نیروها را برای مقابله با پیشروی دشمن سازماندهی می‌کرد. آقای پیچک را دیدند و بعد از سلام و علیک کردن به او خوش آمد گفتند.

گفتیم: ما هم آمدیم جنگ!

گفتند: خیلی خُب! یا علی (ع)! برید اسلحه بگیرید و آماده بشید.

با اسم‌های مستعار دوتا اسلحه گرفتیم!

می‌گفتند: قلخانی‌ها! می‌خواهند از گردنهی پاتاق وارد شهر شوند.

قرار شد من و پیچک دوتایی آن محور را نگه داریم! دوتا پتو هم برداشتیم و همراه خودمان بردیم. آن شب خیلی خسته‌ی راه بودیم. گاهی ناخواسته دقایقی به خواب می‌رفتیم. ولی آن شب کسی نیامد. با روشنایی صبح، تانک‌های عراقی‌ها از سمت کوره‌موش و شهرک المهدی (عج) واقع در دشت ذهاب به شهر سرپل ذهاب هجوم آوردند! شهر به هم ریخته بود. مدافعین شهر بسیار اندک بودند. بچه‌ها با هر اسلحه‌ای مقابل دشمن ایستادگی می‌کردند. بالاخره ساعت چهار بعد از ظهر دشمن را وادار به عقب‌نشینی کردند و از شهر بیرون انداختند.

هر کجا می‌رفتیم با همان جیب آهوی دانشگاه امیرکبیر تردد می‌کردیم. آن روز دو سه تا گلوله بغل ماشین ما به زمین خورد. شیشه‌هایش شکست و تمام چرخ‌هایش پنچر شد. مجبور شدیم برای راه‌اندازی ماشینمان از قطعات خودروهای مردم که آواره شده بودند و شهر و زندگی‌شان را ترک کرده بودند، استفاده کنیم.

شب سوم سوار ماشین خودمان شدیم و رفتیم شهر کِرنَد. شب را آنجا خوابیدیم و صبح به سمت گیلانغرب حرکت کردیم. یک شب آنجا ماندیم. فردای آن به طرف سومار به راه افتادیم. تصمیم گرفتیم به سمت خوزستان برویم. شب را ایلام خوابیدیم. صبح گفتند: شهر مهران توسط ارتش عراق

۱- قلخانی: ایل قلخانی یکی از ایلهای کُرد ایران و از طوایف ایل کلهر است که از گذشته در منطقه گوران و مناطق استان کرمانشاه ساکن شدند. قلخانی‌های ساکن ایران اکثراً پیرو آیین پارسان (اهل حق) هستند. (۲۱)

اشغال و جاده بسته شده! مجبور شدیم برگردیم کرمانشاه. آنجا شیشه شکسته ماشین را تعویض و ماشین را روبه‌راه کردیم. دوباره برگشتیم سرپل ذهاب! آمدیم پادگان ابوزر.

عباس زمانی^۱ (تصویر مقابل در زمان جنگ و فعلی) که فرماندهی عملیات آن منطقه بود، ما را



عباس زمانی (ابوشریف)

دید! گفت: تشریف بیارید ناهار با هم باشیم! ناهار را که خوردیم کل داستان را برایش تعریف کردیم!

بعد از ناهار در اتاق را قفل کرد و گفت: شما همین‌جا زندانی هستید! شما غلط کردید آمدید اینجا! مگر قرار نبوده برید مهاباد؟! ما هم که چند شب خواب درست حسابی نکرده بودیم، همان جایی که محبوس شدیم تا ساعت پنج بعد از ظهر گرفتیم خوابیدیم!

وقتی دید سروصدایی از ما بلند نشد! آمد در را باز کرد و گفت: انگار شما خیلی پوست کلفتید! بعد خطاب به پیچک گفت: علی! اگر می‌خوای اینجا بمانی، به شرط داره علی گفت: ها، چه شرطی؟

گفتش: به شرطی که فرماندهی جبهه سرپل ذهاب را بپذیری

آقای پیچک شرط را پذیرفت و شد فرماندهی جبهه سرپل ذهاب و ما هم شدیم دستیارش! کارش را شروع کرد. نیروها را سازماندهی کرد. سه‌تا محور تشکیل داد. اصغر و صالی (شهید) را گذاشت مسئول محور کوره‌موش در دشت ذهاب، علی آرام را مسئول محور میانی و آقای همتی نامی را هم مسئول محور سراب‌گرم گذاشت.

۱-عباس زمانی: مشهور به -ابوشریف- سال ۱۳۱۸ در تهران متولد شد. او از مبارزین با طاغوت در زمان شاه بود که به همین خاطر دو سال به زندان افتاد. سال ۱۳۴۶ به همراه تعدادی از دوستانش از جمله جواد منصوری گروه حزب‌الله را تشکیل دادند. مدتی را در لبنان و فلسطین گذراند و همراه با مبارزین فلسطینی با اسرائیل جنگید. بعد از آن به انجمن اسلامی دانشجویان اروپا پیوست و در مقطع فوق‌لیسانس حقوق بین‌الملل در دانشگاه فرانکفورت مشغول تحصیل شد ولی موفق به ارائه پایان‌نامه خود نگردید. سال ۱۳۵۷ به نوفل لوشاتو پاریس خدمت امام خمینی (ره) رسید و همراه با امام به ایران برگشت. با تشکیل سپاه پاسداران از سوی شورای انقلاب اسلامی به فرماندهی عملیات سپاه منصوب گردید. ۱۳۵۹/۳/۲ فرماندهی سپاه پاسداران به او سپرده شد ولی به علت اختلافات و مواضع موجود در سپاه ۲۵ روز بعد از انتصاب از این سمت استعفا داد. با شروع جنگ تحمیلی راهی جبهه غرب شد و مسئولیت عملیات این منطقه را عهده‌دار شد. شهریور ۱۳۶۰ به‌عنوان کاردار ایران در پاکستان منصوب گردید. (۲۲)

چهار پنج روز بعد، سعید گلاب بخش (با نام مستعار محسن چریک) و پنج شش نفر از بچه‌های دیگر هم به جمع ما اضافه شدند. دو ماهی آنجا بودیم که یک روز، پیکي از طرف شهید محمد بروجردی^۱ نامه‌ای برای پیچک آورد که محمود خادمی کاشانی فرماندهی سپاه بانه شهید شده، تویا برو آنجا! آن لحظه پیچک نبود. من به آن برادر گفتم: به آقای بروجردی بگید فردا شب آنجا باشیم. پیچک که آمد، قضیه را براش تعریف کردم، گفتم: بیخود کردی گفتمی میاییم بانه! ما اینجا کار داریم!



محمد بروجردی

گفتم علی! اینجا را ول کن بریم آنجا! اصغروصالی را بذار جای خودت و بریم بالاخره قبول کرد و اصغروصالی را به عنوان سرپرست جبهه سرپل معرفی کرد و قرار شد بریم بانه، ببینیم آنجا چه خبره و برگردیم. آن شب شهید بروجردی هم نبود. از مسعود بختیاری، معاون اطلاعات آنجا حکمی گرفتیم و به سمت بانه راه افتادیم. کامیاران که رد شدیم به گردنه‌ی مروارید رسیدیم. آنجا همیشه گروهک‌های ضد انقلاب کمین می‌زدند. چند نفر کنار جاده ایستاده بودند! احتمال دادیم قصد کمین زدن دارند! ۲۰ متر مانده بود که به آنها برسیم، یک دفعه یکی شون پرید وسط جاده! دیگر فرصت ترمز گرفتن نداشتیم ماشین محکم با او تصادف کرد و او را به کنار جاده پرت کرد! با علی از ماشین پریدیم پایین! ولی متأسفانه او درجا از دنیا رفته بود! عده‌ای دور ما را گرفتند. کم‌کم متوجه شدیم این بنده خدا کارمند قراردادی اداره راه بوده و قصد عبور از جاده را داشته که با ماشین ما تصادف کرد.

پلیس آمد و کروکی کشیدند و ما را تحویل دادستانی کردستان دادند! ما را بردند زندان! آقای کشفی دادستان آنجا بود. ما را می‌شناخت. وقتی داستان مأموریت خودمان را توضیح دادیم، قرار شد من توی زندان بمانم و غلامعلی پیچک بره بانه و برگرد. از طرفی قرار شد بریم دنبال خانواده مقتول و

۱- محمد بروجردی: معروف به مسیح کردستان، سال ۱۳۳۳ در بروجرد متولد شد. در شش سالگی پدرش را از دست داد، مادر محمد، با شش فرزند قد و نیم قد به تهران کوچ کردند، محمد در کنار شغل خیاطی شبانه به تحصیل خود پرداخت. برای فرار از خدمت سربازی مخفیانه راهی عراق بود تا به مریدش امام خمینی (ره) که آن زمان در عراق تبعید بود، بپیوندد ولی در مرز خوزستان دستگیر و بعد از شکنجه به پادگان ارجاع داده شد... او از بنیان‌گذاران سپاه پاسداران بود و در مسئولیت‌های مختلف خدمت نمود: معاون عملیات پادگان ولی عصر (عج) تهران، عملیات سپاه کردستان، طراح و مؤسس سازمان پیش‌مرگان مسلمان کرد، فرمانده منطقه ۷ سپاه (استان همدان، کرمانشاه، کردستان و ایلام) و جانشین فرمانده قرارگاه حمزه (ع)... در نهایت در تاریخ ۱۳۶۲/۳/۱ بر اثر انفجار مین در مسیر تردد خودرو او در سه‌راهی مهاباد- نقده به شهادت رسید. (۲۳)

قضیه را طبق خواسته خانواده تماشا کنیم.

مدتی بعد همزمان با پیگیری این پرونده، به علت نیاز دادستانی، هم زندانی بودم هم مسئول زندان و بازپرس شعبه یک! بعد از مراسم هفت این مرحوم رفتیم به خانواده‌شون سرزدیم. توی روستایی زندگی می‌کردند. چهار تا بچه داشت. آن زمان (سال ۱۳۵۹) طبق قانون بیمه، یازده هزار و هشتصد تومان دیه به او تعلق می‌گرفت ولی این خانواده دیه را نگرفتند و رضایت دادند. در عوض با پیگیری دادستانی آن مرحوم به استخدام رسمی اداره راه درآمد تا خانواده‌اش مستمری بگیر وزارت راه و ترابری شوند.

غلامعلی پیچک رفت بانه و ۱۰ روز بعد برگشت. با انتقال آقارحیم صفوی از کردستان به جبهه جنوب، فرماندهی سپاه کردستان به آقای رسول یاحی سپرده شده بود. حالا ایشان ما را ول نمی‌کرد. به بهانه‌های مختلف می‌خواست ما را در کردستان نگه دارد! به پیچک گیر داده بود که سال گذشته وقتی سپاه بانه را رها کردی و رفتی گزارش تسویه حساب بانه هنوز مانده! غلامعلی پیچک سال گذشته فرماندهی سپاه بانه بود و حاج احمد متوسلیان معاونش بود. بالاخره با هر ترفندی بود از دست رسول یاحی فرار کردیم و با ماشین به کرمانشاه برگشتیم و از آنجا هم آمدیم تهران.

من و علی رفتیم خواستگاری و برنامه ازدواج هر دو آماده شد. برای خواندن صیغه عقد ازدواجمان از دفتر امام خمینی (ره) وقت سه ماهه به ما دادند. آن زمان براساس ارادتی که حضرت امام (ره) به پاسداران داشتند لطف می‌کردند طبق برنامه‌ای در ساعاتی از هفته پاسدارانی که ازدواج می‌کردند صیغه عقدشان را حضرت امام می‌خواندند! قرار شد توی این مدت برگردیم جبهه جنگ. دوباره به کرمانشاه برگشتیم. از آنجا من رفتم دادستانی کردستان خدمت آقای کشفی که خیلی مدیونش بودم. علی هم رفت جبهه سرپل ذهاب.

آقای مهر فرد مسئول جهاد کردستان بود. هم دانشگاهی ما در پلی تکنیک (امیرکبیر) بود. با ما خیلی رفیق بود. گفت: نصرت! اینجا چه می‌کنی؟
گفتم: من توی دادستانی هستم!

یک هفته بعد به من گفت: این آقای تُرکی مسئول جهاد مریوانه، با حاج احمد متوسلیان فرماندهی سپاه مریوان جروب‌بحث کرده‌اند و با هم درگیر شده‌اند. تو بیا برو جهاد مریوان. با آقای کشفی خدا حافظ کردم و رفتم مریوان! شدم مسئول جهاد مریوان، رفتم خدمت حاج احمد متوسلیان و خودم را معرفی کردم.

گفت: حالا وقت ندارم! بعداً تماس می‌گیرم تا بیایی با هم صحبت کنیم.

آمدم دفتر و دیگر با احمد متوسلیان تماس نگرفتم. یک هفته گذشت. تلفن محل کارم زنگ زد.

گفت: من برادر احمدم

گفتم: به جانمیارم

گفت: متوسلیان

دوباره گفتم: اصلاً به جانمیارم

گفت: فرمانده سپاه

گفتم: ببخشید که نشناختم.

گفت: حالا می‌تونید بیایید، بینم تون!

گفتم: من وقت ندارم، اگر لازمه شما تشریف بیارید! حالا من هیچ کاری هم نداشتم، بیکار بودم، ولی می‌خواستم رفتارم را تلافی کنم.

ساعتی نگذشته بود که دیدم آقای متوسلیان سوار بر موتورسیکلت آمد دفترم. هی توی صورتم نگاه می‌کرد. انگار برایش آشنا بودم، همین حاج احمد متوسلیان را که سال گذشته توی سپاه بانه معاون غلامعلی پیچک بود، همدیگر را می‌شناختیم. منتها برخورد رفاقتی نداشتیم، ولی از آنجا به بعد با هم رفیق شدیم.

در هر صورت ورود بنده به مهندسی از جهاد مریوان بود. یک هفته بعد مرحوم رحیم ادب از بنیانگذاران مهندسی رزمی جبهه غرب، آقای فراهانی را فرستاد مریوان، هیچ‌کدام را آنجا راه ندادم! من، هم مسئول جهاد بودم هم مسئول مهندسی خطوط سپاه و ارتش.

دی‌ماه ۱۳۶۰ عملیات محمد رسول‌الله (ص) در منطقه‌ی مرزی نوسود سمت طویله‌ی عراق انجام شد. دو گردان از سمت پاوه به فرماندهی ابراهیم همت (فرمانده وقت سپاه پاوه) و دو گردان هم از سمت مریوان به فرماندهی حاج احمد متوسلیان وارد عمل شدند. فرماندهی گردان‌های مریوان شهید رضا چراغی و شهید حسین قوجه‌ای بودند. یگان‌هایی از ارتش هم وارد عمل شدند. سرمای وحشتناکی بود! امور مهندسی بخشی از محور عملیات به عهده ما بود. جاده باز می‌کردیم، برف‌روبی می‌کردیم، سنگ‌روا استحکامات می‌ساختیم.

یک ماه بعد از عملیات، به حاج احمد متوسلیان دستور دادند به جبهه جنوب منتقل شوند و یک تیپ مستقل پیاده منتسب به رزمندگان استان تهران تشکیل بدهند. تعدادی از نیروهای باتجربه

در جبهه کردستان را جمع‌وجور کردند. فکرکنم گروه ما ۲۷ نفر شدیم و با یک دستگاه اتوبوس آمدیم پادگان دوکوهی اندیمشک، حاج احمد متوسلیان شد فرماندهی تیپ، شهید محمود شهبازی جانشین تیپ و شهید همت هم شد مسئول ستاد تیپ. اسم تیپ براساس نام همان عملیات قبلی در کردستان (محمد رسول‌الله (ص)) انتخاب شد. گروه ما هم ۲۷ نفر بود و نزدیک‌ترین ایام مبارک هم ۲۷ رجب بود. براین اساس نام تیپ گذاشته شد تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص). من هم با حفظ مسئولیت جهاد مریوان با حکم دست‌نویس حاج احمد متوسلیان به عنوان مسئول مهندسی و تخریب تیپ مشغول به کار شدم که هنوز حکم مسئولیت دست‌نویس حاج احمد را دارم. از این گروه ۲۷ نفره‌ی مؤسس تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) یکی دو نفر بیشترزنده نیستند! یکی از آن عزیزان آقای علی میرکیانی است.

کم‌کم برای شرکت در عملیات فتح‌المبین (اول فروردین ۱۳۶۱) آماده شدیم ولی هیچ وسیله و تجهیزات مهندسی نداشتیم. برای انجام امور مهندسی در عملیات فتح‌المبین، نیرو و تجهیزات مهندسی جهاد خوزستان را به ما مأمور کردند. در آن عملیات خیلی به ایجاد خاکریز و احداث استحکامات نیاز نشد. چون تیپ ما از تنگه ذلیجان، دشمن را دور زد. توی عملیات فتح‌المبین ما چند دستگاه مهندسی از دشمن به غنیمت گرفتیم ولی همه را دادیم به بچه‌های جهاد! گفتیم اینها نتیجه زحمت شماست! هنوز خودم اعتقادی به تشکیل مهندسی تیپ پیدا نکرده بودم! چون مجموعه‌ای به نام مهندسی جهاد این کارها را برای ما انجام می‌دادند. ضمن اینکه خودم یک جهادی بودم.

برای عملیات بیت‌المقدس هم بچه‌های مهندسی جهاد را به کار گرفتیم. مسئول بچه‌های



رضا دستواره

مهندسی جهاد در عملیات بیت‌المقدس که به ما مأمور شده بودند، شهید شوریده و آقای کشتگر بودند. توی عملیات بیت‌المقدس، شهید شوریده کارهای بزرگی انجام داد. یادم هست در مرحله‌ی اول عملیات بیت‌المقدس شهید شوریده قصد داشت یک خاکریز عصبایی بزند تا دشمن از جناحین ما را زیر آتش نگیرد که فشار دشمن اجازه این کار را نمی‌داد! آنجا خودم نشستم پشت لودر و خاکریز عصبایی را زدم که باعث تثبیت خط شد.

بعد از عملیات برگشتم تهران، در عملیات بیت المقدس حسین قوجه‌ای یکی از فرمانده گردان‌های تیپ ۲۷ شهید شد. او اهل زرین‌شهر اصفهان بود. برنامه این بود هر کدام از فرماندهان شهید می‌شدند همه با هم می‌رفتیم خانه‌شون. ولی من موفق نشدم دنبال بچه‌ها به زرین‌شهر بروم. چند روز بعد، از تهران برگشتم جهاد مریوان.

حدود ده روز گذشت که شهید رضا دستواره^۱ آمد مریوان، گفت، حاج احمد نامه‌ای داده و گفته سریع خودت را برسان لانه‌ی جاسوسی تا به سوریه و لبنان اعزام بشی! آخر بعد از آزادی خرمشهر، ارتش اسرائیل به لبنان حمله و دوسوم کشور لبنان از جمله پایتخت این کشور را اشغال کرد! ایران به منظور کمک مستشاری و آموزشی به درخواست مسئولین آن کشور با حمایت سوریه، گروه محدودی از رزمندگان بسیجی و پاسداران تهران را به سوریه اعزام کرد تا رزمندگان داوطلب لبنانی را آموزش دهند و مشارکت مستشاری داشته باشند.

در هر صورت من به سوریه و لبنان نفتم و متأسفانه حاج احمد متوسلیان نیز در لبنان از سوی مزدوران فالانژ لبنانی ربوده و ظاهراً تحویل ارتش اسرائیل داده شد! که تاکنون هیچ خبری از سرنوشت این فرماندهی دلاور در دست نیست.

با شهادت جانشین تیپ (محمود شهبازی) در عملیات آزادسازی خرمشهر و اسارت حاج احمد متوسلیان در لبنان، فرماندهی تیپ به ابراهیم همت (شهید) واگذار شد. مهرماه ۱۳۶۱ برای عملیات مسلم بن عقیل (ع) در منطقه‌ی سومار خدمت شهید همت رسیدم. قرارگاهی در منطقه سومار به نام قرارگاه شهید بهشتی زده بودند. آقای غلامحسین بشردوست، آقای محمدعلی (عزیز) جعفری و امین شریعتی و... حضور داشتند. من تا آن زمان این عزیزان را نمی‌شناختم و ندیده بودم! لباس شخصی و شلواری پوشیده بودم. بعضی از این عزیزان نگاهی به من انداختند و خندیدند. به آقای شریعتی چشم غره رفتم و بهش گفتم: جمع کن خودت را، یه فحش هم دادم! دیگه تموم شد.

توی آن عملیات من با شهید همت بودم که امور مهندسی تیپ را با مهندسی جهاد گیلان پیگیری کردیم. آقای یگانه مسئول نیروهای مهندسی جهاد گیلان توی آن عملیات بود. بعد از آن آمدم منطقه‌ی دهلران و با تشکیل سپاه ۱۱ قدر، من مسئول مهندسی سپاه ۱۱ قدر

۱- رضا دستواره: سال ۱۳۳۸ در تهران متولد شد. ۱۴ آبان ۱۳۵۷ در جریان تظاهرات علیه نظام شاهنشاهی مقابل دانشگاه تهران دستگیر و روانه زندان گردید. با پیروزی انقلاب اسلامی و بعد از چهار سال عضویت در کمیته انقلاب اسلامی، به سپاه پاسداران پیوست و در مسئولیت‌های مختلف از جمله: فرمانده پاسگاه شهدا در محور مریوان، فرمانده تیپ سوم ابوذر لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) و جانشین لشکر ۲۷ خدمات ارزشمندی از خود به یادگار گذارد. او ۱۱ بار در جبهه جنگ مجروح گردید که بر اثر مجروحیت هنگام راه رفتن تا پایان عمر یک پایش را به زمین می‌کشید. در نهایت در ۱۳/۴/۱۳۶۵ در عملیات کربلای یک همزمان با آزادسازی شهر مهران به شهادت رسید. ۱۵ روز قبل از شهادتش برادرش حسین دستواره در ۲۹/۳/۱۳۶۵ در منطقه مهران به شهادت رسید و شش ماه بعد از شهادت خودش، سومین برادرش محمد نیز در عملیات کربلای پنج شلمچه به تاریخ ۲۰/۱۰/۱۳۶۵ به شهادت رسید. (۲۴)

شدم. اولین جلسه‌ی رسمی که به عنوان مسئول مهندسی حضور پیدا کردم توی سپاه ۱۱ قدر بود. آقای جوادی جلسه را اداره می‌کرد. یادم هست شهید جمعی و آقای محمد ستاری وفایی از مهندسی جبهه غرب آمده بودند! همه از مشکلاتشان گزارش می‌دادند. نوبت به من رسید.

گفتم: من به عنوان مهندسی سپاه ۱۱ قدر هیچ مشکلی ندارم! درحالی که همه با تعجب به من نگاه می‌کردند! گفتم مانه راننده کم داریم! نه سوخت کم داریم! نه قطعه کم داریم! برای اینکه ما اصلاً هیچ دستگاهی نداریم، هیچ نیرویی نداریم! والحمدالله هیچ مشکلی هم نداریم، این نوع صحبت کردن من ضمن اینکه همه را به خنده انداخت، باب دوستی و رفاقت بین مسئولین مهندسی هم باز شد. چیزی نگذشت که آقای مهندس جوادی لطف کردند حدود ۸۰ دستگاه لودر و بلدوزر نو قبل از عملیات والفجرمقدماتی تحویل ما (مهندسی سپاه ۱۱ قدر) دادند.

در عملیات والفجرمقدماتی، لشکر ۳۱ عاشورا، تیپ ۱۰ (سیدالشهدا ع) و لشکر ۵ نصر سپاه هم زیر نظر ما بودند. دستگاه‌های مهندسی را بین این یگان‌ها تقسیم کردم و گردان مهندسی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) را تشکیل دادم و سید احمد حسینی (شهید) را به عنوان فرمانده معرفی کردم. دو نفر سرباز که از مریوان به سپاه مأمور شده بودند به نام آقای نخعی و پرویز حسینی (شهید) را پیش خودم داشتم، آقای نخعی با اینکه سربازی اش تمام شده بود همچنان در جبهه حضور داشت. ما گردان تخریب هم داشتیم که آقای جعفر جهروتی را فرمانده آن گذاشته بودم... قبل از عملیات والفجرمقدماتی با اجازه شهید همت راهی تهران شدم که در بین راه تصادف کردم. چند وقتی در حالت کُما بودم. بعد از اینکه حال نسبی‌ام خوب شد راهی جبهه شدم ولی عملیات با عدم موفقیت به اتمام رسیده بود.

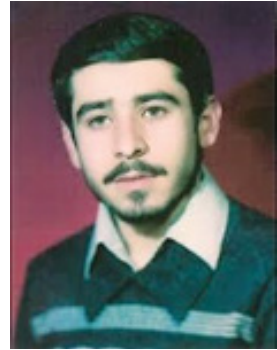
برای عملیات والفجر ۱ در شمال غربی منطقه‌ی فکه‌ی خوزستان با مسئولیت فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۲۷ وارد عمل شدم که باز موفقیتی حاصل نشد.

بعد از عملیات والفجریک (ابتدای سال ۱۳۶۲)، قرارگاه نجف به فرماندهی عزیز جعفری و جانشینی شهید همت تشکیل گردید. آقای علیرضا عندلیب و آقای عباس علی‌آبادی تصمیم گرفتند مرا به عنوان مسئول مهندسی قرارگاه نجف معرفی کنند. قضیه را که به همت گفتم. گفت: تو با حفظ سمت مسئول مهندسی لشکر ۲۷، مسئولیت مهندسی قرارگاه نجف را هم بپذیر. آن زمان رضا چراغی (شهید) فرماندهی لشکر ۲۷ بود.

خدا پیامرز محمد حسینی نژاد مسئول تدارکات قرارگاه بود. شب رفتم منزلشان. گفتم: محمد! قراره من مسئول مهندسی قرارگاه بشم! تو کمکم می‌کنی؟!

گفت: هرچی نیاز داری بگو بهت بدم! همان جا روی کاغذ پاکت سیگارم نوشت، ۳۰ دستگاه تویوتا، چندین دستگاه بلدوزر و...

فردای آن روز به همراه عباس علی آبادی رفتیم قرارگاه نجف تا ما را به عنوان مسئول مهندسی قرارگاه به آقای عزیز جعفری (فرمانده قرارگاه) معرفی کند. آقا عزیز گفت: قبول دارم ولی آقای کاشانی باید دوتا مطلب را بداند! یکی اینکه بداند اینجا قرارگاه است و لشکر نیست! دوم اینکه، دیگر شلوار کردی و شلوار لی نپوشه! همین!



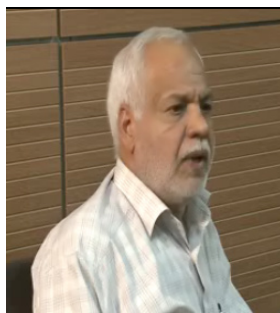
شهید علی صبوری

با این روش نصیحت کردن ناراحت شدم و من هم بهش گفتم: آقای جعفری! من، همینم که هستم، شلوار کردی هم می پوشم، ضمناً آن قدر هم فهم دارم که قرارگاه و لشکر را از همدیگر تشخیص بدهم،

آقا عزیز که متوجه ناراحتی من شد با لحنی شوخی جملاتی را گفت و باب رفاقت را با ما باز کرد. حالا جایی برای استقرار مهندسی قرارگاه نداشتیم! دو تا از آسایشگاه‌های ساختمان ارتش در پادگان الله اکبر را گرفتیم! شهید شیردم را از گیلان غرب آوردم و او را فرماندهی گردان مهندسی گذاشتم. کم‌کم گردان‌های مهندسی را تشکیل دادیم. همچنان مسئولیت مهندسی لشکر ۲۷ نیز به عهده خودم بود. زنگ زدم به علی صبوری^۱ و بهش گفتم بلند شو بیا! با باز شدن مجدد دانشگاه‌ها، علی عضو شورای مدیریت دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) شده بود! رفته بود با نماینده ولی فقیه در دانشگاه (مرحوم آیت الله احمدی) مشورت کرده بود که ایشان با اعزام علی به جبهه مخالفت کرده بود، به او گفته بود تو مدیری و در اینجا به وجود تو بیشتر نیاز هست!

زنگ زدم به علی و گفتم: فلانی بیخود کرده! پاشو بیا جبهه! من به تومی گم! بالاخره علی بعد از اخذ اجازه از شخص آقای منتظری عازم جبهه شد. آن زمان مرحوم منتظری، برای دانشگاه‌ها نماینده معرفی می کرد. علی به عنوان فرماندهی گردان مهندسی رزمی لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) کارش را شروع کرد^۲...».

۱- علی صبوری: سال ۱۳۳۹ در تهران متولد شد. سال ۱۳۵۷ همزمان با اوج مبارزه ملت ایران با نظام شاهنشاهی در رشته معدن دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) تهران پذیرفته شد. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به عنوان مسئول فرهنگی و عضو جهاد دانشگاهی خدمات شایسته‌ای انجام داد. او از دانشجویان پیرو خط امام بود. با شروع جنگ تحمیلی او به صورت متناوب راهی جبهه جنگ شد ولی از عملیات والفجر یک (فروردین ۱۳۶۲) به بعد به طور مستمر با مسئولیت فرمانده گردان مهندسی لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) در میدان جنگ حضور داشت تا اینکه در عملیات خیبر در اسفند ۱۳۶۲ به شهادت رسید. (۲۵)



تشکیل مهندسی قرارگاه کربلای سپاه

راوی: عبدالحسن لیلی زاده، از مهندسی رزمی سپاه

«... من متولد ۱۳۳۴ اهواز هستم. اصل شغل من، صنعتگری و تراشکاری است. در حال حاضر طراحی و ساخت قطعات صنعتی نفت و فولاد را انجام می‌دهیم. در اوایل جنگ که حضرت امام (ره) فرمودند بسیج را تشکیل دهید، ما هم در مسجد آیت‌الله بهبهانی اهواز فعالیت داشتیم. مرحوم پدرم در آنجا از خادمین آقا بود. آذرماه سال ۱۳۵۹ که عقب‌نشینی هویزه شروع شد، ما به سوسنگرد رفتیم و در دهلاویه سنگر گرفتیم. فکر می‌کنم در همین اطراف پل فعلی کمربندی سوسنگرد بود. حدود دو ماه آنجا مستقر بودیم. شخصی به نام آقای سید جمال موسویان که در ساختمان گلف اهواز رئیس ستاد مرکز عملیات جنوب بود، به ما سر می‌زد. یکی از این روزها که مشغول زدن چاه آب کنار رودخانه بودم و فقط یک شورت پوشیده بودم، داشتیم چاه می‌گندیم که آقای موسویان از راه رسید. گفت: این چه وضعیه؟!»

گفتم: خُب، چکار کنیم! داریم آب خوردن بچه‌ها را جور می‌کنیم. موقع رفتن گفت: شما بیا گلف، باهات کار دارم.

به مقرر گلف که آمدم مرا همان جا به کار گرفت. دوسه ماه مدیر داخلی مرکز عملیات جنوب بودم. فعالیت ما زیاد بود، جوان بودیم. یک روز برادر رحیم صفوی مرا صدا زد و گفت: لیلی زاده! یک تابلوی بزرگ برای سردرب گلف بسازید.

گفتم: چشم! در دفترنی قرارگاه دو نفر مهندس داشتیم که یکی از آنها آقای مرتضوی، ترک‌زبان و از بچه‌های وزارت راه بود. به او گفتم این کار را انجام دهد. یک تابلوی بزرگ درست کردند و سردرب گلف زدند به نام پایگاه منتظران شهادت.

برادری به نام منصور پیرجهان را داشتیم که بچه‌ی تهران بود که الآن هم در قید حیات هستند و در خیابان ایران سکونت دارند. شهید مظفر هم دفتردار ستاد عملیات گلف بود. مسئول ماشین آلات دفتر فنی هم آقای پورسعید بود که چند تا دستگاه لودر و بلدوزر در اختیار داشتند. وقتی آمدیم داخل گلف، کم‌کم کشیده شدیم به سمت مهندسی. با منصور پیرجهان می‌رفتیم از دفتر فنی، لودر و بلدوزر می‌گرفتیم و می‌بردیم منطقه‌ی سوسنگرد خاکریز می‌زدیم و سنگ‌ریزاج می‌کردیم. آن زمان مجید برزمهری با بچه‌های جهاد نجف آباد سنگ‌سازی سنگ‌ریز بود! بچه‌های جهاد نجف آباد داخل یک سالن بزرگ کنار گلف مستقر بودند.

کم‌کم ستاد فرماندهی سپاه در جبهه جنوب به فکر این افتاد که یک مهندسی نظامی تشکیل دهد. ابتدا به منصور پیرجهان پیشنهاد دادند که مسئولیت مهندسی را بپذیرد. منصور قبول نکرد. به او گفتم: چرا قبول نمی‌کنی؟

گفت: بابا! من یک بسیجی‌ام، هر لحظه ممکن است تصمیم به رفتن بگیرم.

بعد از اینکه منصور نپذیرفت، حسن باقری (شهید) که مسئول اطلاعات ستاد عملیات جنوب بود، با من صحبت کرد تا این مسئولیت را بپذیرم، گفتم: ببین! من از مهندسی چه می‌فهمم که شما این پیشنهاد را می‌دهید؟ شما شهید مظفر را بگذارید و ما در کنار شهید مظفر کارها را انجام می‌دهیم. شهید مظفر مدیریت کند ما هم عملیاتی می‌شویم.

بالاخره شهید مظفر پذیرفت! اسم این تشکیلات را هم مهندسی رزمی گذاشتند. مرکز استقرار مهندسی رزمی هم همان سیلوهای تخریب شده‌ی اهواز شد.

اولین خلاقیت مهندسی ما همان آتش زدن کارون در عملیات ثامن الائمه (ع) بود که داستان آن به این شکل بود که با شهید خیاط‌ویس که آموزش تخریب انجام می‌داد، کار تخریب را انجام می‌دادیم. یک خرج تنبل ساختیم که زود منفجر نشود. این خرج را می‌بردیم در محله‌ی گلستان، پشت ساختمان اداره فعلی اطلاعات اهواز و پشت دفتر اداری کشاورزی طرح توسعه، داخل کانالی بزرگ آنجا آزمایش می‌کردیم تا موفق شدیم.

یک روز برادر رحیم صفوی گفت: لیلی زاده! اینجا چکار می‌کنی؟!

گفتم: فعلاً هیچی! چند روز صبر کنید قضیه را تعریف می‌کنم.

شاید حدود ۱۰ روز قبل از عملیات ثامن الائمه (ع) بود که ما آماده شدیم. مجوز اجرای این طرح را

برادر صفوی به ما دادند. حسین ناجیان^۱ مأموریت پیدا کرد از شرکت نفت اجازه بگیرد تا لوله‌ی نفتی را که برای پالایشگاه آبادان از کنار روستای دارخوین (۵۵ کیلومتری جاده اهواز- آبادان) در نزدیکی کارون عبور می‌کرد، سوراخ کنیم و با پمپاژ ۲۰۰۰۰ بشکه نفت از اهواز به داخل این لوله، این مقدار نفت را روانه کارون کنیم تا در شب عملیات سطح رودخانه و پل متعلق به عراقی‌ها را به آتش بکشیم و مانعی در مقابل آنان ایجاد کنیم!

پس از بازدید از محل سوراخ شدن لوله در نزدیکی دارخوین و بررسی فنی مسائل سرعت آب رودخانه و انتقال نفت از حوضچه و کانال مربوطه تا رودخانه و اخذ اطلاعات لازم از آقای ترابی^۲ همه چیز آماده اجرای این مأموریت شد.

حدود ساعت یک بعدازظهر مخفیانه به همراه شهید مظفر و منصور پیرجهان با یک دستگاه وانت پیکان سبز از محل اجرای مأموریت دیدن کردیم. ابتدا دور لوله را خالی کردیم. یک حوضچه ایجاد کردیم و این حوضچه را به رودخانه کارون وصل کردیم ولی ورودی به رودخانه را باز نکردیم! نزدیک غروب شب عملیات راه را باز کردیم. بی سیم زدیم به شرکت نفت اهواز تا نفت را باز کنید. قرار بود ۲۰۰۰۰ بشکه نفت داخل لوله رها کنند.

هنوز نیم ساعت نفت داخل حوضچه و کانال مربوطه نرفته بود که فاجعه‌ای که از آن می‌ترسیدیم، اتفاق افتاد؟! یک گلوله خمپاره دشمن مستقیم به حوضچه‌ی مملو از نفت اصابت کرد و آتشی عظیم در منطقه به راه افتاد و دود غلیظ حاصل از آن کل منطقه را سیاه کرد! به طوری که بی سیم‌های نیروهای ارتش را قطع کرد! اعتراض و سرو صدای همه درآمد! سریع تماس گرفتیم تا نفت را ببندند. نفت از طریق کانال منتهی به رودخانه به داخل رودخانه سرازیر شد. نفت سبک روی آب ایستاد. از آن طرف هم از کنار ساحل شرقی رودخانه نفت داخل نهر شادگان رفته بود و به پشت نیروهای عراقی سرایت کرده بود.

هنوز عملیات شروع نشده بود که بی سیم‌ها همچنان قطع بود! فرماندهان ارتش و سپاه در منطقه دنبال راه چاره می‌گشتند که کم‌کم دودها از بالای سربی سیم‌ها رد شد و بی سیم‌ها بکار افتادند! ما اتاق استراق سمع اطلاعات عملیات نشسته بودیم که بی سیم عراقی‌ها توسط یک عرب‌زبان که الآن وکیل هستند استراق می‌شد! گفت: عراقی‌ها می‌گویند! ایرانی‌ها با مشعل حمله کرده‌اند؟! این نفتی که داخل رودخانه ریخته شده بود تکه تکه شده بود. روی آن لایه نفت که گلوله خورد آن یکپارچگی

۱ - حسین ناجیان: او مهندس مکانیک از دانشگاه امیرکبیر تهران بود که مهرماه ۱۳۶۱ در سومار به شهادت رسید.

۲ - آقای ترابی: از مدیران وقت سازمان آب و برق خوزستان.

نفت سطح آب از بین رفته بود! و به صورت مشعل درآمده بود! در همین حین بی سیم عراقی ها قطع شد! دود آمده بود پایین و روی مواضع عراقی ها را گرفته بود و بی سیم آنان را نیز قطع کرده بود. عملیات نیروهای ما نیز در همین لحظات شروع شد. این لایه ی دود مانعی شد مقابل دید و تیر عراقی ها! و نیروهای ما در پناه این محدودیت دید حاصل از دود در منطقه به مواضع دشمن حمله کردند!...».



ضرورت مهندسی در همه ابعاد جنگ

«راوی: قاسم حاجی محمدحسن،

از مهندسی رزمی سپاه

«...روزهای اول جنگ که عراق حمله می‌کرد ما خیلی احساس نیاز به تجهیزات مهندسی نمی‌کردیم! چرا که هرروز جنگ و گریز بود! عراق می‌آمد جلو و با مقاومت ما عقب می‌رفت. مدام جابه‌جا می‌شدیم. خط دفاعی مشخصی وجود نداشت که آن را خط پدافندی بنامیم! با همان عملیات مهندسی آب، ایجاد مانع می‌کردیم.

این مرحله که گذشت و با شروع اولین عملیات تهاجمی ما و استقرار مادرپشت یک موضع تعیین شده، مهندسی جزء الزامات جنگ شد. از همان عملیات یا مهدی (عج) در غرب سوسنگرد در ۱۳۵۹/۱۲/۲۶ و عملیات ثامن الائمه (ع) برای رفع محاصره‌ی آبادان در ۱۳۶۰/۷/۵ لزوم سازماندهی امور مهندسی احساس شد و به‌طور جدی در دستور کار فرماندهان قرار گرفت.

با استقرار دشمن و تثبیت مواضع خود، لزوم ایجاد سنگر، جاده و دیگر استحکامات بیشتر احساس شد. لذا کم‌کم مهندسی، پایه‌ی عملیات مانوری شکل گرفت. اوایل در قالب یک سازمان کوچک در دل تدارکات یا عملیات کار می‌کرد و تکلیف سازمان آن مشخص نبود ولی به دلیل حجم کار و تأثیر فعالیت مهندسی بر موفقیت عملیات، مهندسی مرغ‌عزا و عروسی شد! قبل از عملیات مانوری، منطقه را آماده‌سازی می‌کرد. حین عملیات همپای رزمندگان پیشروی می‌کرد و بعد از عملیات هم تازه می‌بایست مواضع تصرف شده را تثبیت کند و امکانات و استحکامات پدافندی ایجاد کند.

اوایل جنگ تجهیزات مهندسی خیلی ضعیف بود. حتی برای ساخت یک سنگر، گونی به‌درد بخور نداشتیم! همه کار با دست انجام می‌شد. ساخت سرویس‌های بهداشتی، سنگرهای مهمات و تدارکات و دفاعی همه با دست‌کنده می‌شد! هر رزمنده‌ای هم توان بیل به‌دست گرفتن نداشت.

یک دفعه می‌گفتند قراره چند هزار نیروی رزمنده بیاد جبهه. ما می‌بایست توی یک مدت کوتاه با کمترین امکانات مهندسی محل اسکان و استقرار آنها را آماده کنیم! برای ایجاد موضع یک قبضه‌ی توپ هم می‌بایست کارشناس توپ نحوه ساخت این موضع را به ما یاد می‌داد.

یکی از کارهای مهندسی در سال اول جنگ، پیدا کردن محل استقرار یگان‌های رزم تازه تأسیس شده سپاه بود. من در آن موقع ستاد عملیات جنوب بودم. در یک جلسه‌ای خدمت قاسم سلیمانی (فرماندهی وقت تیپ ۴۱ ثارالله کرمان)، احمد کاظمی (فرماندهی وقت تیپ ۸ نجف) و عزیز جعفری (فرماندهی وقت تیپ ۳۱ عاشورا) و چند نفر از عزیزان دیگر بودیم. مشکلی که در آن جلسه مطرح شد، اسکان نیروهای این یگان‌ها بود. محل استقرار، عقبه و پشتیبانی این یگان‌ها در خانه‌های نیمه‌کاری کمربندی اهواز، پلیس‌راه به چهارشیر بود. همیشه دعوا و جدل داشتند! بالاخره وقتی ۳۰۰-۲۰۰ نفر نیرو از یک شهر به جبهه می‌آمد، هر فرمانده‌ای تلاش می‌کرد جایی را به تصرف خودش دربیاره و محل اسکان نیروهای خودش را تأمین کند. من آنجا به آقای کاظمی و آقای سلیمانی گفتم: آقا جان! بیایید از این ساختمان‌های نیمه‌کاره و کم‌فضا خارج بشید و بروید در مناطق وسیع‌تر و دور از شهر مکانی را برای خودتان مهیا کنید تا در آینده مشکل کمبود فضا نداشته باشید. شما باید بروید در یک زمین وسیع مستقر شوید و کم‌کم عقبه‌های خودتان را بسازید! تا کی باید در این جلسات بنشینیم و بگوییم استانداری، شرکت نفت یا ارتش فلان مکان را برای استقرار به ما بدهد.

آقای کاظمی (شهید) و آقای سلیمانی گفتند: تو کجا را پیشنهاد می‌دهی؟

گفتم: اولین جایی که می‌توانم به شما پیشنهاد بدهم، همین منطقه‌ی جنگل‌کاری گمبوعه کنار کارخانه‌ی فولاد نورد اهواز واقع در ۱۰ کیلومتری جاده‌ی اهواز- خرمشهر است. آنجا هم فضای خوبی است هم استتار خوبی دارد هم آب دارد. آن زمان شرکت فولاد هم به علت نزدیک بودن به جبهه‌ی جنگ تعطیل شده بود! سه نفری نشستیم داخل یک ماشین و رفتیم از منطقه دیدن کردیم.

همان جا قاسم سلیمانی گفتند: قبول، اینجا مال من.

ولی احمد کاظمی سالن ورزشی دانشگاه چمران را برای تدارکات و استقرار بعضی رده‌های خودش انتخاب کرد و در آنجا تا پایان جنگ مستقر شد.

بعد از این بود که دیگر فرماندهان هم افتادند دنبال مکان برای استقرار و مواصلاتی یگان خود... البته این فضاها ابتدا فقط با احداث یک خاکریز محصور می‌شد. بعدها با استفاده از کمک‌های

مردمی شهرهای معین هریگان اماکن مورد نیازشان ساخته و تبدیل به یک پادگان درست و حسابی شد. کم کم اهواز تا اندیمشک پُراز پادگان و مقر استقرار یگان های سپاه شد! اواخر جنگ یک فضای مناسب خالی از اهواز تا اندیمشک نداشتیم.

کم کم ایاب و ذهاب، حمل و نقل، قطار، اتوبوس، جابه جایی، هواپیما، تأسیسات زیربنایی، محل اسکان خانواده فرماندهان و تأمین مایحتاج این خانواده ها، زیرمجموعه وظائف مهندسی و تدارکات شده بود! مهندسی می بایست برای این موارد فکر و برنامه ریزی و ساماندهی می کرد.

برای مثال هتل فجر اهواز که خالی و منهدم شده بود، دیدیم آماده ترین ساختمان است، آن را تحویل گرفتیم و بازسازی و اجاره کردیم و به هر خانواده ای یک اتاق دادیم. خودم ۱/۵ سال در یک اتاقی با دو تا بچه ساکن بودم. اتاقی یک تخته در ابعاد ۳ در ۲، با یک کلمن آب و یک کپسول گاز پیک نیک. یخچال و گاز شهری هم نداشتیم. غذا به صورت متمرکز پخت و توزیع می شد. هیچ مغازه ای هم آن اطراف نبود. بعداً در آنجا یک فروشگاه مواد غذایی راه اندازی کردیم.

این قضایا گذشت. اوایل ۱۳۶۴ به علت مرضی و درمان و نقاهت در تهران بودم. آقای علیرضا عندلیب از مهندسی قرارگاه کربلا زنگ زدند و گفتند: تو کجایی؟ با تو کار داریم! من آن موقع عضو هیئت مدیره شرکت آموزش بودم.

به مدیرعامل آقای آرونی گفتم: می خواهم به جبهه برم.

گفت: کجا می خواهی بری؟

گفتم: وقتی زنگ می زنند و می گویند بیا، امام (ره) هم که واجب کرده، من هم که حالم بهتره، باید

برم.

بالاخره آمدم خانه و یک ساک برداشتم و به اهواز رفتم. خدمت آقای عندلیب رسیدیم. ما را توجیه کرد و گفت: ۴-۳ ماه دیگر یک عملیات داریم. از آنجا به بعد دیگر وارد فاز عملیاتی مهندسی قرارگاه کربلا شدم.

آن زمان ما در تهیه ای امکانات اولیه ی مهندسی با مشکل مواجه بودیم. حتی برای تهیه ی گونی هم می بایست از خارج وارد می کردیم! وضع بسیار بد اقتصاد کشور هم توان خرید ما را پایین آورده بود! حتی برای خرید گونی، عادی ترین وسیله برای ساخت سنگر تحریم بودیم! برای تأمین پلیت، گونی و مشماً همیشه با کمبود مواجه بودیم! یادم است آن موقع می گفتند تهیه یک گونی، برای ما نیم دلار هزینه برمی دارد.

یکی از مأموریت‌های من این بود که از طریق دوستان و رفقایم در وزارت بازرگانی گونی چتایی و پلیت تهیه می‌کردم و به ستاد کمک‌های مردمی می‌دادم و چتایی‌ها را می‌دوختند. وزارت بازرگانی تشکیلات خوبی داشتند، همه کمک می‌کردند.

به آقای محمد فروزنده^۱، فرمانده قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیا(ص) پیشنهاد دادم، شما به جای این گونی به ما بلوک بدهید! تا با بلوک سنگربسازیم. اوایل مخالفت و مقاومت می‌شد. البته حرفشان هم درست بود! چون برای حمل صد هزار گونی خالی یک کامیون لازم داشتی و خاک و مصالح پر کردن این گونی‌ها هم در منطقه وجود داشت و این کار را خود رزمندگان انجام می‌دادند. ولی وقتی می‌خواهی یک تریلی بلوک جابجا



دکتر محمد فروزنده

کمی بیش از ۴۰۰۰ بلوک نمی‌توانستی حمل کنی. برای ساخت یک سنگر سیمان و آب و کاربلد نیاز بود. حتی ساخت این بلوک‌ها سازمان بزرگی را می‌طلبید.

با این حال آقای فروزنده گفت: شما اگر بتوانی با بلوک سیمانی مشکل ساخت سنگر را برطرف کنی، امکانات لازم را در اختیار می‌گذارم. آقای فروزنده بسیار آدم مثبتی بود. هر موضوعی را که مطرح می‌کردیم استقبال می‌کرد و سعی می‌کرد شرایط و مقدمات آن را فراهم کند.

بالاخره با موافقت و دستور ایشان تشکیلات تولید بلوک در جبهه جنوب به راه افتاد! جلساتی با مهندسی یگان‌های سپاه برگزار کردیم که مورد استقبال قرار گرفت تا خودشان ساخت و تولید بلوک سیمانی را راه اندازی کنند. ابتدا برای بهداری و فرماندهی چند تا سنگر بزرگ ساختند که مورد پسند فرماندهان قرار گرفت. هم تمیز بود هم دیگر لازم نبود هر سال گونی‌های پوسیده را تعویض کنند و مجدداً سنگربسازند. من یادم است یک معدن ماسه نزدیکی ایستگاه حسینیه واقع در جاده اهواز- خرمشهر پیدا کردیم. به یگان‌ها آدرس دادیم که بروید برداشت کنید تا در ساخت بلوک سیمانی از آن ماسه استفاده کنند. سیمان هم دادیم. نتیجه این شد که برای ساخت سنگر دیگر لازم نبود ارز خارجی هزینه کنیم و هزینه تمام شده به نصف تقلیل یافت^۲...».

۱- دکتر محمد فروزنده: متولد ۱۳۳۹ تهران است. دوران دفاع مقدس فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیا(ص) را به عهده داشت و بعد از جنگ در سمت مسئول بنیاد مستضعفان و جانبازان و وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و هم‌اکنون عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام است. (۲۶)



مهندسی تیپ ۳۲ انصار سپاه همدان

«راوی: علی ابوالفتحی نژاد، از مهندسی رزمی سپاه

«... اواخر سال ۱۳۶۱ وارد جنگ شدم. به همراه دو نفر دیگر از پاسداران از تهران به جبهه جنوب و پادگان دوکوهه اندیمشک اعزام و در مهندسی تیپ ۲۷ حضرت رسول (ص) سپاه مشغول خدمت شدم. مسئول واحد مهندسی تیپ ۲۷ آقای نصرت کاشانی بودند و بعد از ایشان، شهید علی صبوری این مسئولیت را پذیرفتند.

دیدیم برای نیروی مهندسی که می‌زنند! قبل از ورودم به سپاه، قبل از انقلاب کار راه‌سازی و ساختمان می‌کردم. شب‌ها درس می‌خواندم و روزها کار می‌کردم. به مسئول سازماندهی آنجا گفتم: من بلدوزر و گریدر و لودر را خوب می‌شناسم. گفتند: ما کسی را می‌خواهیم که بتواند خاکریز بزند. گفتم: من هستم! در اولین کارم، نشستم پشت بلدوزر...

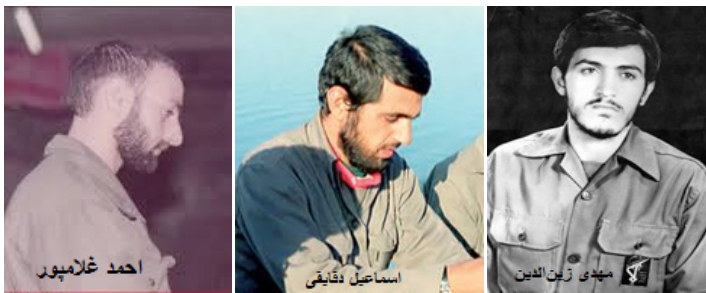
تا ابتدای سال ۱۳۶۳ در مهندسی لشکر ۲۷ بودم! مدتی را برگشتم تهران، دوباره که به جبهه اعزام شدم. آن موقع آقای نصرت کاشانی مسئول مهندسی قرارگاه کربلا بود، گفت: باید بری تیپ ۳۲ انصارالحسین سپاه همدان و کمک کنید تا مهندسی آن لشکر راه‌اندازی و تقویت شود. با آقای مهدی کیانی و آقای بنادری به تیپ ۳۲ انصار رفتیم. مهندسی تیپ فقط سه دستگاه ماشین‌آلات مهندسی نو و سه دستگاه هم از شهرداری امانت گرفته بودند. سه تا چهار دستگاه کمپرسی هم داشتند. جمعاً فکر کنم حدود پانزده دستگاه مختلف داشتند. زمان ورودمان به تیپ مصادف بود با انتقال مهندسی تیپ از منطقه‌ی چهارزبر به جبهه جنوب. آمدیم خدمت همشهری‌های خودمان، همدانی‌های عزیز، البته من نهاوندی هستم ولی از نه سالگی به تهران آمده بودم.

آن موقع، آقای سالار آبنوش فرمانده بودند. تا اواخر سال ۱۳۶۶ در مهندسی لشکر ۳۲ بودم. وقتی از لشکر رفتم، مهندسی لشکر تقریباً ۸۰ دستگاه ماشین‌آلات مهندسی داشت. اواخر ۱۳۶۶ به قرارگاه قدس سپاه منتقل شدم...»

مهندسی در جبهه‌ی سوسنگرد

«راوی: قاسم حاجی محمدحسن، از مهندسی رزمی سپاه

«...اوایل آبان ۱۳۵۹ یعنی دو ماه بعد از آغاز تهاجم ارتش عراق به ایران، با هماهنگی بچه‌های سپاه اهواز رفته جبهه‌ی سوسنگرد! بحث شورای فرماندهی جبهه سوسنگرد بود. اسماعیل دقایقی^۱ فرمانده و جانشینش صفایی مقدم بود. مدتی بعد آقای مسعود صفایی مقدم، از بچه‌های بهبهان که الآن استاد دانشگاه اهواز هستند، فرمانده شدند و آقای علیرضا عندلیب هم جانشین ایشان شد. آقای احمد غلامپور^۲ مسئول عملیات و مهدی زین‌الدین^۳ هم مسئول اطلاعات انتخاب شد. آقای جمال دِهش‌ورو برادر دانشجوی مان بسطامی (شهید) که اهل شاهرود بودند مسئولین تدارکات انتخاب شد، من هم جانشین عملیات بودم.



از راست: مهدی زین‌الدین - اسماعیل دقایقی - احمد غلامپور

دشمن یعنی تا ۲۰ کیلومتری اهواز پیشروی کرده بود. ارتش ما هم توان رزم خوبی در مقابل چندین لشکر آماده عراق را نداشت. به‌قولی ما غافلگیر شده بودیم! نیروهای دکتر چمران، سپاه، داوطلبین مردمی و ارتش به صورت ترکیبی هراقدامی که می‌توانستند در مقابل تهاجم ارتش عراق انجام می‌دادند!

- ۱- اسماعیل دقایقی: متولد ۱۳۳۳ بهبهان بود. او در زمان طاغوت در گروه منصوریون هرمز محسن رضایی بود که در سال ۱۳۵۳ دستگیر و به زندان افتاد. با پیروزی انقلاب اسلامی که دانشجوی علوم تربیتی دانشگاه تهران بود، درس را رها کرد و برای دفاع از انقلاب با تشکیل سپاه پاسداران اهواز راهی آن منطقه شد. با آغاز جنگ تحمیلی با مسئولیت‌های مختلف از جمله: نماینده سپاه در اتاق جنگ لشکر ۹۲ زرهی اهواز، فرمانده گردان پیاده، مسئول عملیات لشکر ۱۷ علی‌بن ابیطالب (ع) و مؤسس و فرمانده لشکر ۹ بدر (متشکل از مبارزین و معارضین عراقی و اسرای عراقی داوطلب جنگ با صدام) خدمات شایان توجهی داشتند. او در ۱۳۶۵/۱۰/۲۸ در شلمچه به شهادت رسید. (۲۷)
- ۲- احمد غلامپور: از فرماندهان اولیه سپاه خوزستان است که جنگ را از جبهه سوسنگرد آغاز نمود. مدتی بعد به فرماندهی قرارگاه کربلا سپاه در جبهه جنوب منصوب شد که تا پایان جنگ در این جایگاه خدمت کرد. بعد از جنگ سال‌ها فرمانده دانشکده‌ی دافوس سپاه بود و هم‌اکنون عضو هیئت‌علمی دانشگاه امام حسین (ع) است. (۲۸)
- ۳- مهدی زین‌الدین: متولد ۱۳۳۸ تهران بود. با شروع جنگ راهی جبهه سوسنگرد شد و مسئولیت اطلاعات سپاه سوسنگرد را به عهده گرفت. در ادامه جنگ در مسئولیت‌های زیر خدمت کرد: مسئول اطلاعات قرارگاه نصر، فرماندهی تیپ (لشکر) ۱۷ علی‌بن ابیطالب (ع) سپاه استان مرکزی و قم که این مسئولیت تا زمان شهادتش در آبان ۱۳۶۳ در جاده‌ی سردشت ادامه داشت. (۲۹)

اوایل جنگ، بحثی به اسم خاکریز و بلدوزر مطرح نبود! تانک حرف اول را می‌زد. تاکتیک معانی جدیدی داشت! چیزی به اسم موانع با این شکل وجود نداشت. خط پیوسته‌ای وجود نداشت! در هر منطقه‌ای براساس ضرورت و شکل زمین و مقدار نیرویی که بود، خطوط دفاعی تشکیل می‌دادند. یکی از بهترین ابزارهایی که به خوبی در مقابله با دشمن استفاده کردیم، قضیه‌ی جنگ آب بود. با تدبیر همین مهندس جمشید سرداری که آن موقع رئیس سازمان آب و برق خوزستان بود و دکتر مصطفی چمران (شهید) مانورهای مهندسی آب شروع شد! و آب را زیر پای عراقی‌ها انداختیم و تانک‌هاشون را زمین‌گیر کردیم. من خودم یادمه که محور هویزه- مالکیه‌ی سوسنگرد که ارتش عراق هویزه را گرفت و جلو آمد، ما جاده‌ی سوسنگرد- هویزه را بُریدیم و آب انداختیم. از این پل‌های تک‌مسیره‌ی ارتش (پل بیلی) را آنجا زده بودیم.

در آن منطقه یک دستگاه بلدوزر هم داشتیم. اکپ تعمیرکار ماشین‌آلات از کازرون آمده بودند که امور تعمیراتی این دستگاه‌ها را بلد بودند. شهید دیده‌ورو گروهش را آوردیم توی شهر و یک بلدوزر و یک لودر خراب را راه انداختند! این دستگاه‌ها را بردیم توی خط، بچه‌های جهاد هم یک دستگاه بیل مکانیکی آنجا داشتند. گاهی اوقات چاله و پناهگاه و سنگر برای ما می‌گندند.

بعد از اینکه ارتش عراق از محور بستان و از پل سابله گذشت و وارد سوسنگرد شده بود، خط دفاعی ما رودخانه‌ی کرخه‌ی سوسنگرد شد. بین ما و عراق فقط یک رودخانه بود. ما این طرف رودخانه، توی خانه‌ها و در حاشیه‌ی رودخانه سنگر ساخته و مستقر شده بودیم. عراقی‌ها هم آن طرف رودخانه.

اولین ماشین‌آلات مهندسی را آنجا سامان دادیم تا کارهای جاری مون را انجام بدهیم. یک راننده‌ی بیل مکانیکی داشتیم که از بچه‌های جهاد بود. خانه‌اش روستای اطراف سوسنگرد بود. او تنها کسی بود که کار با این بیل را بلد بود. وقتی می‌رفت سری به خانه‌اش بزند مهندسی ما تعطیل می‌شد.

ما اولین پل‌های روی کرخه را در محور سوسنگرد زدیم. پلی بود که با تسمه و سیم بُکسل زده بودیم. روی آن را با تخته بستیم. آن زمان برادر محسن رضایی فرمانده کل سپاه شده بود. برای بازدید به جبهه سوسنگرد آمد. ایشان از روی این پل عبور کرد و از خطوط نیروها بازدید کردند. این پل نزدیک خیابان اصلی سوسنگرد بود. مهدی زین‌الدین (شهید) گزارش خودش را از روی یک صفحه‌ی کاغذ برای آقا محسن توضیح می‌داد. یادمه برای دقت کارش نشانه توپ و تانک‌های دشمن را روی نقشه

ابتکاری خودش کشیده بود تا خوب برای بیننده روشن شود! آن زمان نقشه‌های جغرافیایی زمین منطقه را در دسترس نداشتیم بعضی اوقات با التماس از برادران ارتش می‌گرفتیم.

همین شهید علیرضا نوری که بعدها معاون لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) تهران شد. یک اکیپ از بچه‌های راه‌آهن را آورده بود جبهه. پلی را با طناب بافته بودند! مثل یک تور! روی این طناب بافته هم دوباره تخته چوب بسته بودند. چوب و درخت به عنوان شمع دو طرف رودخانه کوبیده بودند، این پل هم شده بود وسیله ارتباط دو طرف رودخانه.

هرچند امکانات مهندسی نداشتیم ولی ساکت و آرام دست روی دست نمی‌گذاشتیم و منتظر دیگران نبودیم. هرکس هرچه به ذهنش می‌رسید برای مقابله با تهاجم ارتش عراق به کار می‌بست! دکتر جدی از بچه‌های دانشگاه شهید بهشتی با همکاری بچه‌های گروه دکتر چمران یک پل «مرو» روی کرخه زدند. پل فلزی نیم‌دایره‌ای بود. لوله‌ی بزرگ را می‌انداختند توی آب و آب رد می‌شد.

باید گفت مهندسی جنگ، توی همان دوسه‌ماه اول جنگ شکل گرفت! و خودش را تجهیز کرد! همه بودند. سپاه، جهاد، ارتش، البته ارتش تخصصی تراز ما بود ولی آن حجم کار را نداشت. مواضع توپخانه‌اش عقب‌تر بود و بیشتر، امور خودش را انجام می‌داد. واحد مهندسی سپاه شکلش فرق می‌کرد! می‌توانیم بگیم توی این جبهه هنوز سنگری به آن معنا نداشتیم! چون دشمن در جنگ و گریز بود و مواضعش جابجا می‌شد. ما هم پیرو تهاجمات دشمن تغییر موضع می‌دادیم و براساس شرایط جدید حرکت می‌کردیم. ضمن اینکه امکانات کافی هم برای ساخت سنگرهای اجتماعی به درد بخور نداشتیم. کسی برای یک جنگ طولانی مدت به جبهه نیامده بود. همه فکر می‌کردند این یک تنش نظامی است که ممکنه ظرف چند ماه تمام بشه! کسی فکر نمی‌کرد جنگ حتی یک سال طول بکشه چه رسد به هشت سال! همین ذهنیت باعث می‌شد کسی به فکر ساخت سنگر محکم و مواضع دائمی نباشه! یک روز به همین شهید علیرضا نوری (معاون لشکر ۲۷) گفتم: می‌خواهیم اینجا یک عملیات طراحی کنیم.

گفت: نیروهای من مدت مأموریتشان تمام شده! ما سه‌روز دیگه می‌ریم، کسانی را جایگزین ما کن! قول می‌دم دوباره برگردم.

روزی نزدیک غروب رفتم خط مالکیه سر بزنم. کارم طول کشید! پیش بچه‌های دیده‌ور بودیم. شب شد و موقع برگشت باران گرفت. زمین گِل و شُل و تردد غیرممکن شد! شام را پیش نیروهای خط مقدم خوردیم.

گفتند: ما یک سنگر بیشتر نداریم، شما امشب توی این سنگر بخواب!

گفتم: چرا یه سنگر؟!

گفتند: امکانات سنگرسازی نداریم.

سنگراکثر نیروها حفره روباهی بود. رفتم سنگرشان را ببینم! چهارتا چوب تنه درخت برای سقف، چندتا پلست هم روی آن گذاشته بودند، با دیوارهای لرزان و سُست.

گفتم: ورودی سنگر کو؟!

گفتند: سینه خیز باید بری تو

گفتم: این مدل سنگر ساختن را کی به شما یاد داده؟!

گفتند: ما از خدمت سربازی همین را بلدیم.

مثل قبر بود! آن شب خواب نکردم! صبح زود پاشدم و گفتم بریم یه فکری به حال این بچه‌ها بکنیم!

آن موقع، دروازه‌ی خروجی سوسنگرد به هویزه محل چوب فروش های سوسنگرد بود. صاحبان آن مغازه‌ها را کرده و آواره شده بودند، گفتند: اینها مال مردمه...

گفتم: می‌دونم! صورتش را بدید، از هر مغازه‌ای هم برمی‌دارید مشخص کنید تا بگم سپاه اهواز پولش را بده! بالاخره خیلی از بچه‌های منطقه این افراد را می‌شناختند! همین کار را کردیم و تا حدودی امکانات سنگرسازی را تأمین کردیم.

برای تأمین حمام بچه‌ها، علاوه بر وجود رودخانه‌ی کرخه برای استحمام ضروری، با همت همین بچه‌های تبریز و کازرون رفتیم سراغ حمام عمومی سوسنگرد که بعضی قسمت‌های آن بر



محمد علی جعفری

اثر اصابت گلوله توپ دشمن تخریب شده بود، تعمیر کردیم. غروب‌ها حمام را روشن می‌کردیم که دود آن گرای دیدبان عراقی‌ها نباشه. آب را گرم می‌کردیم تا بچه‌ها حمام کنند.

هفت هشت واحد خانه‌های سازمانی آموزش و پرورش سوسنگرد هم شده بود سنگری سیم و عملیات. بقیه نیروها هم توی خانه‌های گلی مردم بودند. با همین امکانات ضعیف و تدابیر، اوایل جنگ مقابل ارتش عراق ایستادیم و پیشروی‌اش را سد کردیم.

با همین شرایط با عزیز(محمدعلی) جعفری^۱ در تاریخ ۱۳۶۰/۲/۳۱ عملیات یا مهدی (عج) را در محور سوسنگرد انجام دادیم. توی دوسه ماه اول جنگ،

توی سوسنگرد با کمک آقای علیرضا عندلیب سه گردان رزم در جبهه سوسنگرد راه انداختیم! فرماندهی یک گردان آقای عزیزی، یک گردان هم آقای دیده‌ور و گردان سومی را یادم نیست. این گردان هم در محور مالکیه مستقر بود. قبل از آن، بچه‌ها گروه گروه بودند! هر کس از هر شهری با یک ماشین از سپاه شهرش و یا با امکانات لجستیکی و کمک‌های مردمی با چند نفر نیروی داوطلب به جبهه می‌آمد.



علیرضا عندلیب

برای تمرکز و هدایت امور مهندسی رزمی، اولین مقر مهندسی توی اهواز راه‌اندازی شد. بچه‌های جهاد سازندگی امکاناتشان را از استان‌های مختلف به جبهه آوردند. مهندسی جهاد هراستان یا شهری به یک یگان رزم مأمور شد. قسمت‌های مختلف تعمیرات و نگهداری و آموزش مهندسی راه‌اندازی شد. این توسعه مهندسی تا جایی پیش رفت که اجرا و موفقیت هیچ عملیاتی بدون نقش مؤثر مهندسی رزمی ممکن نبود!... جدال با زمین در هر عملیات آفندی تدبیر و هنر مهندسی را می‌طلبید! و اگر جایی عملیات آفندی ما ناموفق بود، ضعف مهندسی یکی از عوامل مؤثر عنوان می‌شد! این اهمیت و نقش مؤثر مهندسی در جنگ را نشان می‌دهد^۲...».

۱ - محمدعلی(عزیز) جعفری : متولد ۱۳۳۶ روستای نجف‌آباد یزد است. دانشجوی رشته معماری دانشگاه تهران بود که جنگ عراق علیه ایران آغاز گردید. هفته سوم جنگ بود که داوطلبانه از سوی انجمن اسلامی دانشگاه راهی جبهه جنوب در محور سوسنگرد شد. سال ۱۳۶۰ با عضویت در سپاه پاسداران حضور مستمر خود را در جبهه ادامه داد. با تشکیل اولین تیپ‌های رزم سپاه، او به فرماندهی تیپ ۳۱ عاشورا منصوب گردید. در ادامه جنگ در سمت‌های مختلف فرماندهی قرارگاه عملیاتی در جبهه جنوب و غرب مشغول رزم بود. بعد از جنگ ضمن ادامه تحصیل در رشته معماری در مسئولیت‌های: عملیات ستاد مشترک سپاه، جانشین و فرمانده نیروی زمینی، فرماندهی قرارگاه نارالله، مسئول مرکز راهبردی سپاه خدمت نمود و از شهریور ۱۳۸۶ تاکنون(شهریور ۱۳۹۷) در منصب فرماندهی کل سپاه مشغول خدمت هستند. (۳۰)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۳/۶/۲۵



مهندسی رزمی در دفاع از آبادان

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...در رابطه با عملیات شهید مؤذنی که عملیاتی آفندی بود، برنامه‌ریزی شد که یک تیم مهندسی رزمی برای احداث خاکریز وارد عمل شود. تپه‌های مَدَن آبادان یک جبهه‌ی کوچکی بود! طول و عرض جبهه ۳در۲ کیلومتر بود. ولی برای منطقه‌ی آبادان و آن فرمان حضرت امام (ره) که فرموده بودند «حصر آبادان باید شکسته شود...» بسیار اهمیت داشت، به‌طوری‌که با آزادسازی تپه‌های مدن، چشم دشمن توی آبادان کور شد! بعد از آزادسازی تپه‌های مدن و احداث خاکریز و سنگر در آنجا، دشمن مجبور به عقب‌نشینی تا لب جاده‌ی آبادان-ماهشهر شد. این موفقیت مقدمه‌ای برای عملیات اصلی ثامن‌الائمه (ع)، شکست محاصره آبادان شد.

همان‌طوری که می‌دانید زمانی که آبادان در محاصره دشمن بود بحث ارتباط با آبادان به‌خصوص انتقال امکانات عمده و تجهیزات به داخل شهر بیشتر از طریق هوا (بالگرد) یا از طریق آب (رودخانه بهمن‌شیر) توسط لَنج و دوبه انجام می‌شد. جاده‌ای برای عبور خودرو نداشتیم. پیش‌بینی شد تا جاده‌ای زده شود. طبیعتاً برای احداث آن جاده اول می‌بایستی یک خاکریزی زده می‌شد که در پناه آن بتوانیم تا حدودی دید و تیرمستقیم دشمن را از بین ببریم. قرار شد از دو طرف کار احداث خاکریز را شروع کنند.

از طرف جاده‌ی آبادان-ماهشهر بچه‌های جهاد خراسان و اصفهان و از جاده‌ی ساحلی بهمن‌شیر هم بچه‌های جهاد فارس و بخشی از جهاد اصفهان کار را شروع کردند. احداث این جاده که «جاده‌ی وحدت» نام گرفت، زمینه‌ای شد برای انتقال تجهیزات و امکانات به داخل آبادان. به

۱- تپه‌های مَدَن: قبل از انقلاب اسلامی در شمال شرقی آبادان خاکریزهایی به طول ۲۰۰ متر در دشت هموار بهمن‌شیر برای آزمون‌های راهنمایی رانندگی احداث شده بود که به علت نزدیکی به روستای مَدَن با همین نام شهرت یافته بود. ارتش عراق با اشغال این تپه‌ها و دیدبانی از روی این تپه‌ها بر شهر و جاده قفاص مسلط بود که طی عملیات شیخ فضل‌الله نوری در تاریخ ۱۳۶۰/۲/۲۵ به فرماندهی شهید رضا مؤذنی این تپه‌ها آزاد گردید. (۳۱)

مفهومی دیگر با این جاده توانستیم از نظر حمل و نقل حصر آبادان را بشکنیم تا تجهیزات وارد آبادان شود و مقدمه‌ای شد برای عملیات ثامن‌الائمه (ع).

بعداً همین خاکریز ۱۰ تا ۱۲ کیلومتری در ۲۰ کیلومتری آبادان یک خاکریز بزرگی شد. در واقع مقدمه‌ای جاده‌ی وحدت هم با یک خاکریز شروع شد! آن هم در منطقه‌ای نسبتاً باتلاقی. در آن جبهه ما هیچ خط دفاعی نداشتیم! فقط جبهه‌ی دشمن بود. ما این طرف و آن طرف دشمن بودیم و مقابل دشمن هیچ نیرویی مستقر نبود! چون مقابل دشمن باتلاق بود و برای دشمن هم امکان نفوذ نبود! ولی ما مجبور شدیم برای نزدیک شدن و تماس با دشمن این جاده را بزنیم.

برای عملیات ثامن‌الائمه (ع) می‌بایست خاکریزهایی زده می‌شد. آن زمان در جبهه‌ی فیاضیه بیشتر بچه‌های اصفهان بودند و بچه‌های فارس هم در جبهه‌ی ذوالفقاریه و ایستگاه ۷ می‌جنگیدند. از ایستگاه ۱۲ تا فیاضیه، فاصله‌ی ما با دشمن زیاد بود. بعضی جاها فاصله‌ی ما با دشمن ۲ کیلومتر بود. در خود فیاضیه فاصله حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر بود. برای انجام عملیات ثامن‌الائمه (ع) می‌بایست خودمان را به دشمن نزدیک می‌کردیم تا در تک اولیه‌ی عملیات در کوتاه‌ترین زمان ممکن بتوانیم به خطوط دشمن برسیم. این کار هم فقط با احداث خاکریز امکان‌پذیر بود.

آن منطقه به منطقه‌ی ۴۸ معروف بود. بچه‌های رزمنده آبادان می‌دانند که منطقه ۴۸ یعنی چه؟! بچه‌های ۴۶ و ۴۸ نیروهایی مردمی بودند که به طریقی با سپاه آبادان هم یک ارتباطی داشتند. به قول خودشان می‌گفتند ما اینجا کمین کرده‌ایم! نه اجازه تیراندازی و نه اجازه رفت و آمد به کسی می‌دادند. نه اجازه می‌دادند خاکریزی ایجاد شود! البته بعد از عملیات ثامن‌الائمه (ع) آن گروه جمع شد.

یک شب ما از ایستگاه ۱۲ و فیاضیه با تجهیزات یک سری ماشین‌آلات مهندسی با فاصله‌ی یک کیلومتر جلوتر از این نیروهای ۴۸ خاکریزی زدیم. جایی که هیچ نیروی پدافندی حضور نداشت! این دوتا خاکریز را به هم وصل کردیم. با این کار جبهه‌ی فیاضیه را کاملاً به ایستگاه ۱۲ وصل کردیم و فاصله‌ی خودمان را با دشمن به ۳۰۰، ۴۰۰ متر رساندیم. حتی در فیاضیه چون فاصله خیلی نزدیک (۱۵۰ متر) بود در تک اولیه، با تونل‌هایی که زده شده بود بچه‌ها سریع از میدان‌های مین دشمن سر درآوردند ولی خودشان را سریع به دشمن رساندند.

مورد دیگری در آن منطقه آبادان داشتیم که گفتنش خالی از لطف نیست! وقتی آنجا خاکریز زدیم گردان ۱۴۸ از لشکر ۷۷ خراسان ارتش اعتراض کردند که چرا توی جبهه‌ی ما خاکریز زدید. جبهه ما را به هم زدید! کار ما را زیاد کردید. چون مجبور بودند بیايند جلو و پشت آن خاکریز مستقر شوند!

چون فاصله آنها با دشمن نزدیک ترمی شد. اتفاقاً فردایی که ما خاکریز را زده بودیم اینها رفته بودند از خاکریز بازدید کرده بودند که گلوله خمپاره ای هم از سوی دشمن شلیک شده بود و چند نفر از نیروهایشان شهید شده بودند. دیگر ما خیلی بدهکار شده بودیم که چرا آنجا خاکریز زدیم! در هر صورت آنها با استقرار در پشت آن خاکریز تماسشان با دشمن بهتر شد. معمولاً ما احداث خاکریزها را با سردار احمد کاظمی (شهید) و سردار مرتضی قربانی از فرماندهان آن محور هماهنگ می کردیم. ما امکانات محدودی توی آبادان داشتیم. به دلیل محاصره شهر از سوی دشمن تجهیزات مهندسی وارد آبادان نمی شد! یک سری تجهیزات غنیمت گرفته بودیم یک سری امکاناتی هم داخل شهر بود. از اکپ های راه سازی که قبل از جنگ در شهر توی تعمیرگاه ها باقی مانده بود، مجبور بودیم اینها را همیشه سرپا نگه داریم! یعنی اکپ های تعمیرگاهی و کارگاهی طوری عمل می کردند که همیشه مثل اورژانس کنار نیروهای رزمنده حضور داشته باشند. در حقیقت تیم های تعمیرگاهی اورژانس ماشین آلات مهندسی بودند. اگر دستگاهی از سوی دشمن زده می شد یا ترکش می خورد یا شلنگش قطع می شد، قبل از روشنایی صبح می بایست توسط این تعمیرکارها شبانه تعمیر یا با بُکسل به عقب منتقل شود وگرنه با روشنایی صبح اگر پشت خاکریز می ماند با گلوله های دشمن منهدم می شد.

عموماً خاکریزهای ما توی آبادان شب ایجاد می شد! البته با گلوله های منور دشمن، منطقه عین روز روشن می شد. ولی بچه ها برای انحراف دشمن تاکتیک هایی به کار می بردند. موقع خاکریز زدن، در مکانی دیگر صدای کار کردن دستگاه مهندسی را پشت بلندگو می گذاشتند! یک جا ماشین کار می کرد ولی چند تا دستگاه در نقطه های مختلف جبهه سرو صدا ایجاد می کردند تا دشمن را از محل اصلی عملیات خاکی فریب دهند.

تا عملیات ثامن الائمه (ع) برای رفع محاصره آبادان، این خاکریزهای مقدماتی عملیات بود که باید انجام می شد. به مفهومی دیگر نوعی عملیات پیشروی با خاکریز داشتیم! با این روش، دشمن را در خیلی جاها وادار به عقب نشینی می کردیم! واقعاً قبل از عملیات ثامن الائمه (ع) در تاریخ ۱۳۶۰/۷/۵ که منجر به رفع کامل محاصره آبادان گردید، در منطقه ی آبادان بازپس گیری چند متر مربع از سرزمین ایران با احداث خاکریز، مثل این بود که سند ملکی ایران را اضافه کرده ایم! چند متر کشور را از اشغال دشمن نجات داده ایم...».



تپه‌های مَدَن آبادان

« راوی: سید جواد میرشفیعیان، مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«... بعد از سقوط خرمشهر، وقتی آبادان محاصره شد و عراقی‌ها از غرب کارون عبور کردند و در بیابان‌های شمال آبادان، جاده‌های اهواز-آبادان و آبادان-ماهشهر را اشغال کردند و در منطقه‌ی ذوالفقاریه آبادان و سمت آن منطقه‌ی باتلاقی شمال شرقی آبادان و تا نزدیکی‌های شادگان پیشروی کردند. حتی در یک نقطه پل پی.ام.پی زدند و از رودخانه بهمن شیر نیز عبور کردند. در حقیقت آبادان را به محاصره‌ی ۳۳۰ درجه درآوردند! به یاری خداوند با مقاومت نیروهای موجود در منطقه از جمله نیروهای تیپ ۳ لشکر ۷۷ خراسان و گروه‌هایی از نیروهای مردمی جلوی پیشروی دشمن را گرفتند و تعداد زیادی از تکاوران و کماندوهای عراقی را کشتند. نیروهای عراقی ترسیدند و عقب کشیدند، ولی در همان نقطه یکی از دلایلی که باعث شد نیروهای ما بتوانند مقاومت کنند همان خاکریز کوتاهی بود که بچه‌ها با آن امکانات کم در ساحل بهمن شیر زدند و نیروهای خودی پشتش ماندند و دفاع کردند.

همان خاکریز، تکیه‌گاهی شد برای اینکه بچه‌ها بتوانند روحیه بگیرند و دفاع کنند. تلفات کمتری بدهند و دشمن روحیه‌اش را ببازد! بعد از آن وقتی دشمن از نخلستان‌های ذوالفقاریه آبادان مجبور به عقب‌نشینی شد و پشت جاده‌ی خاکی ذوالفقاریه به موازات نخلستان‌های شمال بهمن شیر مستقر شد. تا قبل از عملیات ثامن الائمه (ع) در مهرماه ۱۳۶۰ چندین کیلومتر دشمن را از آبادان عقب رانده و میدان عمل خودمان را باز کرده بودیم! یعنی بخش عمده‌ای از خاکی را که عراق در شمال و شمال شرقی آبادان تصرف کرده بود، قبل از این عملیات پس گرفته بودیم.

می‌خواهم عرض کنم بعد از اینکه ما رفتیم پشت جاده‌ی شنی ذوالفقاریه و شروع به خاکریز زدن کردیم، از سه راه کارون تا انتهای ذوالفقاریه و از آن طرف دور زدیم. حتی توی منطقه‌ی ذوالفقاریه تا به سمت منطقه‌ی شادگان تمام این محورها را خاکریز زدیم و خاکریزها را به هم وصل کردیم! پس از

اینکه خاکریزها به هم متصل شد خطوط مقدم ما با هم پیوند خورد. بعد از آن بارها این خاکریز خط مقدم به خاکریز دوم تبدیل شد چون شب بعد از اتمام خاکریز اول، چند صد متر پیشروی می‌کردیم. به‌طور کلی می‌توان گفت اکثر این عملیات با ایجاد خاکریز به موفقیت انجامید و پیشروی توی آبادان و باز کردن حوزه‌ی عمل توی آبادان و آزادسازی مناطق شمالی آبادان را مهندسی رزمی انجام داد.

اولین اقدامات خاکی که توی آبادان داشتیم همان خاکریز ذوالفقاریه بود. آقای عبدالرحمان جزایری مسئول مهندسی جهاد فارس در آن منطقه طرح خوبی داد تا خیابان‌های اصلی ورودی به آبادان را از پل ایستگاه ۷، پل ایستگاه ۱۲ به این طرف، توی مسیر خیابان‌ها با کمپرسی خاک بریزیم! تا ماشین‌های خودی به‌صورت زیگزاگ از بین اینها بتوانند عبور کنند! همین کار تجربه‌ی خوبی برای کارهای بعدی مهندسی رزمی شد. بعدها همین روش را بین خاکریزهای اول و دوم خودمان انجام می‌دادیم. یعنی فضا‌های خالی بین خاکریزهای خط مقدم و دوم و حاشیه‌ی جاده‌ها و اطراف آن را با ایجاد تپه‌های انحرافی ضریب حفاظتی نیروها و خودروهای خودی را افزایش می‌دادیم. به این تپه‌ها، تپه‌های انحرافی می‌گفتم. یا جاده‌های دسترسی که بین دوتا خاکریزها ایجاد می‌کردیم اطرافش را خاکریز می‌زدیم.

هماهنگی، شناسایی، طراحی و برنامه‌ریزی این امور را خود بچه‌های مهندسی انجام می‌دادند. آن زمان یگان‌های نظامی متعددی و رزمندگان داوطلبی از شهرهای مختلفی همچون بچه‌های سپاه اصفهان به فرماندهی مرتضی قربانی، بچه‌های سپاه و بسیج نجف‌آباد به فرماندهی احمد کاظمی (شهید)، نیروهای فدائیان اسلام در ذوالفقاریه به فرماندهی مجتبی هاشمی (شهید) یا بچه‌های سپاه خمینی شهر اصفهان به فرماندهی رضا مؤذنی (شهید) و یگان‌هایی از ارتش حضور داشتند.

اینها عمدتاً درخواست‌های پشتیبانی یا درخواست موضع برای استقرار تجهیزات نظامی یا ساخت و ترمیم سنگر داشتند، به واحدهای جهاد فارس، جهاد نجف‌آباد و جهاد اصفهان مراجعه می‌کردند. طراحی و برنامه‌ریزی هر نوع عملیات خاکی توسط بچه‌های مهندسی رزمی جهاد بود. حتی زمانی که فرماندهان نظامی قصد عملیات پیشروی داشتند حتماً با بچه‌های مهندسی رزمی هماهنگ می‌کردند. ما نیز پیشنهاد خودمان را می‌دادیم. حتی وقتی قرار می‌شد با پیشروی بچه‌ها چند صد متر جلوتر خاکریز جدیدی بزنیم، ما با بچه‌های ارتش هماهنگ می‌کردیم و از آنها

می خواستیم وقتی بچه های سپاه جلورفتند و پشت خاکریز جدید مستقر شدند شما بیایید جای قبلی بچه های سپاه مستقر شوید. مسئولیت تأمین امنیت بچه های مهندسی در حین کار به عهده رزمندگان همان محور عملیات بود.



شهبیدر رضا مؤذنی

ارتش عراق، بعد از اینکه پیشروی هایش متوقف شد اقدام به ایجاد خاکریز کرد. در همین جبهه ای ایستگاه ۷ به سمت ذوالفقاریه خاکریزهای عراق فاصله ی زیادی با خاکریزهای ما داشت! ولی توی منطقه ی ذوالفقاریه روی این تپه های مدن، نیروی مختصری مستقر کرده بود. در حقیقت نیرویی در حد دیده بان و کمین تا مواضع ما را زیر نظر داشته باشند.

همین طرح عملیات آزادسازی تپه های مدن آبادان در تاریخ

۱۳۶۰/۲/۲۵ طرح مشترکی بود که بچه های مهندسی جهاد و رضا مؤذنی^۱ طرح ریزی کرده بودند. چون ایشان فرماندهی عملیات و فرمانده همان محوری بود که مقابل عراقی ها مستقر بودند. این عملیات به لطف خدا اولین عملیاتی بود که کاملاً هماهنگ و مشترک بین سه نیرو (سپاه، ارتش و جهاد) انجام شد. عملیات موفقیت آمیزی بود. مهم ترین موفقیت و دستاوردش، اتحاد و همدلی این سه نیرو در میدان عمل بود.

یادم است در حین عملیات با آقای عبدالرحمن جزایری، مسئول مهندسی جهاد فارس در منطقه، روی جاده ی شنی ذوالفقاریه به سمت خط در حرکت بودیم، برادر رضا مؤذنی را دیدیم. ایشان خطاب به آقای جزایری گفت: ما پیروز شدیم.

آقای جزایری گفت: هنوز که خبری نیست!

برادر مؤذنی گفتند: نه حاج آقا! همین که ارتش، سپاه و جهاد در این عملیات با هم متحد شدیم این خودش پیروزی است! حالا چه تپه ها را بگیریم چه نگیریم.

در عملیات آزادسازی تپه های مدن، ما امکانات نظامی زیادی نداشتیم! تنها ادوات زرهی ما همان ۹ یا ۱۰ تا اسکورپین بود که اینها فقط سروصدای زیادی داشتند. آتش قوی نداشتند. ظاهراً بیشتر برای امور شناسایی مورد استفاده قرار می گیرند! بچه های ارتش اینها را توی خط مستقر کردند

۱- رضا مؤذنی: متولد ۱۳۳۵ آبادان بود. بعد از انقلاب اسلامی به عضویت سپاه پاسداران خمینی شهر اصفهان درآمد و با شروع جنگ به فرماندهی گروهی عازم جبهه آبادان شد و مسئولیت فرماندهی جبهه ای را در آبادان به عهده گرفت. طراح و فرماندهی عملیات شیخ فضل الله نوری با هدف آزادسازی تپه های مدن آبادان را در تاریخ ۱۳۶۰/۲/۲۵ به عهده داشت که در همین عملیات نیز به شهادت رسید. (۳۲)

و آن شب با سروصداهای زیادشان رزمندگان را همراهی کردند. وقتی بچه‌ها از میدان مین عراقی‌ها گذشتند و رفتند تپه‌های مدن را محاصره کردند، چون بچه‌های مهندسی رزمی قبل از عملیات در پهلوی دشمن یعنی در شمال شرقی تپه‌های مدن خاکریز خط مقدم را تقویت و منحرف کرده بودند. یعنی در پهلوی و پشت تپه‌های مدن خاکریز زده بودیم و به نوعی دشمن را با خاکریز محاصره کرده بودیم. یک تک‌تیرانداز ما توانسته بود از این خاکریز پهلویی چندین متر جلوتر کمین بزند و ۴۸ ساعت قبل از عملیات، نیروهای عراقی را روی تپه‌های مدن زمین‌گیر کند! بعد از عملیات اسیر عراقی گفته بود: این تک‌تیرانداز شما پدر ما را درآورد! ما ۴۸ ساعته دستشویی نرفتیم! هرکس سرش را بلند می‌کرد، زده می‌شد! آن تک‌تیرانداز، پیرمردی از شهرستان‌های استان فارس بود.

وقتی که تپه‌های مدن آزاد شد و ارتش عراق آنجا را از دست داد. نیروهای عراقی به خیال اینکه نیروهای ما روی این تپه‌ها مستقرند، آتش سنگینی روی این تپه‌ها ریختند.

خدا رحمت کند شهید عطاءالله مرادی از بچه‌های مهندسی جهاد فارس، می‌گفت: کاکو! نگاه کن، دیواری از آتشه!

ولی از همان خاکریز پهلویی که زده بودیم به موازات خاکریز عراقی‌ها فاصله‌ای در حدود ۸۰۰ متر تپه‌های مدن را پشت سر گذاشته بودیم! ابتدای صبح عملیات وقتی عراقی‌ها بعد از ریختن آن آتشتیه‌ی سنگین به سمت تپه‌های مدن پاتک کردند. قبل از اینکه به تپه‌ها برسند، به خاکریز جدیدی برخورد کردند که بچه‌های ما پشتش آماده بودند! دشمن تصور کرده بود که نقطه‌ی اتکامان تپه‌های مدن است! درحالی‌که ما حدود ۸۰۰ متر جلوتر از تپه‌های مدن، همان شب عملیات تا صبح خاکریز جدیدی زده بودیم.

پاتک عراق و تانک‌هایش با خاکریز برخورد کرد. شکارچی تانک‌ها کارشان را شروع کردند. وقتی چند دستگاه تانک عراقی منفجر شد بقیه فرار کردند. آن شب بیش از ۵۰۰ متر خاکریز زده بودیم ولی عامل اصلی موفقیت و تثبیت، آن عملیات مهندسی شد! و چقدر از تلفات ما جلوگیری کرد! اگر ما اتکامان به همان تپه‌ها بود، قطعاً بخش عمده‌ای از نیروهایمان را با آن آتشتیه دشمن و پاتک سنگین از دست می‌دادیم.

بعد از شهادت رضا مؤذنی، فرماندهی بچه‌های سپاه خمینی شهر را برادر فتوحی (شهید) به عهده گرفت. وقتی نیروهای عراقی در آن جبهه عقب‌نشینی کردند، انتهای قوس آن جبهه، یعنی شرق جاده‌ی آبادان-ماهشهر به سمت جاده‌ی وحدت، ما توی یکی از محورها خاکریزها را تقویت

می‌کردیم که شهید فتوحی کسی را فرستاد سراغ ما. خبر داد بیایید که عراقی‌ها دارند فرار می‌کنند! به آن منطقه جبهه‌ی ولایت فقیه می‌گفتند! عملیاتی هم که آنجا انجام شد با نام عملیات ولایت فقیه بود. سریع دستگاه‌ها و ماشین‌آلات را به آن محور منتقل کردیم.

عراقی‌ها داشتند به پشت جاده‌ی آسفالته‌ی آبادان-ماهشهر عقب‌نشینی می‌کردند! کاری که ما آنجا انجام دادیم، اول خاکریزها را شکافتیم. به سمت خاکریزهایی که عراق عقب‌نشینی کرده بود مسیری مشخص و آنان را دنبال کردیم. یعنی عراقی‌ها قبل از اینکه اهدافشان محقق شود، بچه‌های ما آنان را دنبال کردند و تلفات زیادی از دشمن گرفتند. وقتی به خاکریزهایی که عراق تخلیه کرده بود، رسیدیم پشت خاکریزهای قبلی عراق مستقر نشدیم. رفتیم با فاصله‌ای مناسب و دورتر، در نزدیک‌ترین نقطه‌ی ممکن به دشمن خاکریز زدیم! و نیروهای خودی پشتش مستقر شدند. دوباره دشمن به خیال اینکه ما پشت همان خاکریز قبلی خودش مستقر شده‌ایم انگار از قبل روی این خاکریز خودش ثبت تیر و آماج بندی کرده بود. لذا تا نزدیکی‌های ظهر هرچه توپخانه‌اش آتش ریخت بعد از عبور گلوله‌ها از بالای سر ما، خاکریز خالی از نیروهای ما را حسابی شخم زد! خدا رحمت کند شهید بزرگوارمان عطاءالله مرادی، از بچه‌های مهندسی رزمی جهاد فارس همان‌جا با گلوله تک‌تیرانداز عراقی به شهادت رسید.

نکته‌ی دیگری که قابل ذکر است، خاکریزها را صاف و مستقیم نمی‌زدیم! خیلی از جاها خاکریزها را زیگزاگ می‌زدیم! تورفتگی و بیرون‌رفتگی برایش ایجاد می‌کردیم. تا دشمن برای هدف‌گیری با مشکل روبرو شود!...».

جاده‌ی وحدت برای نجات آبادان

«راوی: علی روح‌الامین، از مهندسی رزمی جهاد

«...اواخر آبان یا اوایل آذر سال ۱۳۵۹ بود که از طریق بندر امام (ره) به وسیله‌ی لنج به طرف آبادان که در محاصره دشمن بود، رفتیم. تقریباً ۳۶ ساعت در لنج بودیم تا بالاخره در چوئبده بهمن شیرپهلوی گرفت و از چوئبده تا آبادان را پیاده رفتیم. ۳۶ ساعت سوار بر لنج و بعد هم پیاده رفتن تا مقرمان در ابتدای جاده‌ی خرمشهر در سازمان برق شهر که یک ساختمان بتنی خیلی مستحکم بود، حسابی ما را خسته کرده بود. از همان ابتدا مهندسی رزمی می‌بایست کار خودش را در اسکله‌ی چوئبده به نمایش می‌گذاشت، لنج که از مسیر بندر امام (ره) به چوئبده می‌رسید اسکله‌ای نبود که لنج‌ها بتوانند پهلوی بگیرند. بعد از آن هم جاده روستایی و با شن‌ریزی نامناسب بود که به جاده‌ی اصلی آسفالت‌هی خسروآباد منتهی می‌شد. خودروها در این جاده به سختی رفت و آمد می‌کردند.



ابتدا کار این اسکله را بچه‌های جهاد فارس، آقای داوود دانش جعفری^۱ شروع کرد، ولی ترمیم جاده‌ی خاکی اسکله تا جاده‌ی آسفالت‌هی خسروآباد را ما به عهده گرفتیم. ابتدا ترمیم، سپس شن‌ریزی بعد هم آسفالت کردیم. برای شن‌ریزی جاده، معدن شن نداشتیم. همان شن‌ریزی

۱- داوود دانش جعفری: متولد ۱۳۳۳ تهران است. سال ۱۳۵۸ مدرک کارشناسی عمران را از دانشگاه کشمیر هندوستان اخذ کرد. با شروع جنگ تحمیلی داوطلبانه عازم جبهه آبادان شد و امور مهندسی مؤثری در آن جبهه از خود به یادگار گذارد به همین خاطر بعد از جنگ مفتخر به اخذ مدال فتح از سوی فرماندهی معظم کل قوا گردید. بعد از اخذ مدرک دکترای اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی، سال ۱۳۸۴ به‌عنوان وزیر اقتصاد دولت نهم انتخاب گردید. در دولت یازدهم و دوازدهم نیز به‌عنوان مشاور عالی وزیر بهداشت و نماینده تام‌الاختیار وزارت بهداشت در هیئت نظارت بر سازمان‌های مردم‌نهاد و عضو هیئت نظارت بر سازمان بیمه سلامت ایران منصوب گردید. هم‌اکنون عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز است. (۳۳)

جاده‌های فرعی روستایی در منطقه را جمع می‌کردیم یا در خود شهر جاهایی که دپوی خاصی مانده بود و یا از شرکت نفت جمع می‌کردیم.



دکتر دانش جعفری

ولی خاطره‌ی آسفالت آن خیلی جالبه! یک کارخانه آسفالت پیدا کردیم! قیر را از آن قیرهای بشکه‌ای که در شرکت نفت برمی‌داشتیم و خالی می‌کردیم. دو تانکر قیرپاش هم در شرکت نفت پیدا کردیم اینها را راه‌اندازی کردیم. شب‌ها قیرهای بشکه‌ای را آب می‌کردیم و روی جاده می‌ریختیم. بالاخره با سختی زیاد جاده را آسفالت کردیم! پنج سال بعد زمانی که برای عملیات والفجر ۸ تصرف شهر فاو عراق، به آنجا رفتم، آن آسفالت هنوز بود.

با محاصره آبادان همه به این فکر بودند که به هر طریق ممکن

محاصره آبادان شکسته شود. یکی از فکریهایی که آن زمان اتاق جنگ کرده بود، احداث جاده‌ای بود تا خودمان را به دشمن نزدیک کنیم تا سریع‌تر به او حمله کنیم. دشمن تا ذوالفقاریه آبادان پیشروی کرده بود. از آن طرف هم تا هورشادگان پیشروی کرده بود. راه تردد نداشتیم. آن زمان جهاد اصفهان، جهاد فارس و جهاد آبادان در شهر مستقر بودند.

قرار شد تمام امکانات جهادها را با همدیگر ادغام و یک کار ضربتی را شروع کنیم. من مسئول آن کار شدم. امکانات هر سه جهاد، تقریباً هر چه که بود به صورت متمرکز در اختیار گذاشته شد. به همین علت اسم این جاده را گذاشتند جاده وحدت. آغاز کار مسیریابی بود. یعنی باید مسیری را پیدا می‌کردیم که هم از کنار هور باشد و امکان کار کردن وجود داشته باشد هم با دشمن فاصله‌ی مناسبی داشته باشد.

از حاشیه‌ی بهمن شیر. جاده‌ای که از ایستگاه ۱۲ و ایستگاه ۷ به جاده‌ی ماهشهر-آبادان وصل می‌شد. مسیریابی را آقای دانش جعفری، بنده و آقای معلم از بچه‌های فارس انجام دادیم. برای اینکه مسیر را به اصطلاح با دوربین پیاده کنیم آقای معلم یک تراکتور آورد و بقیه راه را با تراکتور رفتیم. با تراکتور از جاده رفتیم تا جاده‌ی بندرامام (ره) و برگشتیم، یعنی همان رد لاستیک تراکتور مسیر قطعی احداث جاده وحدت شد.



یک روز شهشهانی، از بچه‌های بهبهان که چند ماه بعد از آن در سوسنگرد شهید شد، با آقای الموسوی (اهل تبریز) که مسئول محور آنجا بود، آمدند کار را دیدند. بعد هم از معدنی را که داشتیم بازدید کردند. من با شهید شهشهانی در دبیرستان هم کلاسی بودیم. درس ایشان خیلی خوب بود، شاگرد اول بود و نفردوم کنکور سراسری آن سال شده بود و در دانشگاه تهران رشته‌ی راه و ساختمان قبول شده بود. گفت: این لودر را راه می‌اندازیم...

کار را شروع کردیم ولی قسمت جالب آن این بود که ما اصلاً نه نیروی تأمین داشتیم و نه نیروی پیاده‌ی آماده که به محض احداث آن جاده، پشت آن مستقر شوند تا دشمن شبانه نیاد پشتش نیرو پیاده کند! در هر صورت جاده را با کم‌ترین انحنای به‌طور مستقیم کشیدیم. و چند روز بعد یک گردان از بچه‌های بهبهان آمدند و در آنجا مستقر شدند.

نباید کارهای اوایل جنگ را نوعی کار خارج از اصول مهندسی و فله‌ای بنامیم چراکه حسب نیاز و خواسته‌ی شرایط زمان جنگ بود. ظاهر کار ساده و بدون تشریفات مهندسی بود ولی در آن شرایط جنگی کاری بسیار مؤثر در امور دفاعی بود^۱...».



مهندسی رزمی در جبهه غرب

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...اول جنگ در جبهه غرب، کار عملیاتی می‌کردیم. وقتی دیدیم بچه‌ها برای دفاع و جنگیدن آسیب می‌بینند، عملیات خاکی را اول باییل و کلنگ و احداث یک کانال یا مانعی که بتواند بچه‌ها را در مقابل دشمن مستقر بر روی ارتفاعات محافظت کند، شروع کردیم. کم‌کم باییل بکهداخل روستاها اقداماتی انجام دادیم. زمانی که مواضع پدافندی داشتیم جاهایی که لازم بود کاری را انجام بدهیم، گونی را پُر از خاک می‌کردیم و مقابل نیروهای رزمنده موانعی ایجاد می‌کردیم تا بتوانیم پشت آن بایستیم. وقتی که عملیات آفندی ما شروع شد، عمده‌ی این خاکریزها در جاهایی شکل می‌گرفت که می‌بایست بین دو تپه، خط پدافندی تشکیل بدهند. در دشت ذهاب یا دشت مهران و مناطق عملیاتی ایلام این نوع خطوط ایجاد می‌شد. بین این دو تپه خاکریز احداث می‌شد... یکی از کارهایی که انجام می‌شد کنار جاده‌ها به منظور ترکش‌گیر و حفاظت از خودروها، خاکریزی احداث می‌کردیم. مسئولیت مهندسی غرب کشور با استان همدان بود. قبل از آغاز جنگ در آن منطقه مادرخواستی داشتیم. جاده‌ها خراب بود. می‌خواستیم جاده‌ها را درست کنیم و تعدادی خاکریز کوچک احداث کنیم. در جاهایی که جلوی دید بود یا بچه‌ها چادر زده بودند یا در پاسگاه‌ها مستقر بودند تعدادی دستگاه مهندسی از ارتش گرفتیم ولی مشکل ما برطرف نشد. رفتیم سراغ مجلس شورای اسلامی خدمت نمایندگان مردم و دیگر مراکز دولتی.

دوستان ما در مجلس گفتند رئیس کمیسیون دفاع و امنیت ملی آقای خامنه‌ای (دامت ظلّه) است، رئیس شورای عالی دفاع هم بود. با ایشان جلسه‌ای داشتیم. نامه‌ای به استانداری کرمانشاه نوشتند. آن‌ها تعدادی دستگاه مهندسی در اختیار ما گذاشتند. عملیات راه‌سازی را شروع کردیم. تعدادی سنگر ساختیم. جاهایی هم که پاسگاه داشتیم، دور پاسگاه را یک خاکریزی احداث شد که حریم معلوم باشد که یک سری از افراد در پوشش چوپان نیابند وضعیت نفرات را شناسایی کنند! یک سیم خاردار هم بالای خاکریز احداث می‌کردیم...».

رحیم ادب

راوی: احمد سلیمیان، از مهندسی رزمی سپاه



مرحوم رحیم ادب

«...بعد از عملیات شکست حصرآبادان (مهرماه ۱۳۶۰) رحیم ادب برای راه‌اندازی مهندسی جبهه میانی به منطقه غرب آمدند. آن موقع شهید محمد بروجردی فرماندهی سپاه منطقه‌ی غرب بود. ما تیمی از اصفهان بودیم. من، شهید جمعی و سه چهار نفر دیگر از دوستان به کمک مرحوم رحیم ادب آمدیم.

آقای جولایی هم از سوی مهندسی وزارت راه آنجا بودند. آقای حائری هم بعداً به آنجا آمدند و مهندسی را از شهید جولایی تحویل گرفتند. همراه مرحوم ادب، مهندس یک پسر، مهندس گنجی دوست و یکی دو نفر دیگر آمده بودند. خط حد مهندسی سپاه در منطقه‌ی غرب، از سردشت بود تا چنگوله‌ی ایلام. در هر محوری یک مهندسی رزمی در حد یک گروهان راه‌اندازی شد. آن زمان اکثر دستگاه‌ها را از اداره‌ی راه و ترابری می‌گرفتیم. از اداره‌ی راه کرمانشاه، چهارمحال و...

اسفندماه سال ۱۳۶۰ وضعیت خوبی داشتیم. در محورهای مختلف کار مهندسی انجام می‌شد. هر محور حداقل ۴ دستگاه راه‌سازی اعم از لودر، بلدوزر، بیل مکانیکی و گریدر، به‌اضافه‌ی کمپرسی‌های اداره‌ی راه در اختیار داشت. در مورد سوله‌سازی، اولین سوله‌ی پنج‌ضلعی (سنگ‌های اجتماعی) در منطقه‌ی غرب را در محور سومار، آقای مهندس یک‌پسر ساختند. بعد برای ساخت زاغه‌های مهمات و همین سنگ‌های اجتماعی به محور مهران رفتند.

برای اینکه ارتش بتواند توپخانه‌اش را به جلو ببرد، با سنگ‌های پنج‌ضلعی آشیانه درست کردیم. برای اولین توپ ۲۰۳ م. با همین پنج‌ضلعی‌ها سوله ساخته بودیم. توپ سنگین ۲۳ م. را داخل این آشیانه مستقر کرده بودند. تقریباً در ۲ کیلومتری دشمن مستقر شده بودند که عملکرد این توپ را بسیار مؤثر کرده بود.

اولین پل‌هایی که ما ساختیم زیر ارتفاعات بازی‌دراز سرپل‌ذهاب در رودخانه‌ی آب‌باریک بود. ابتدا با همان سنگ‌های موجود دامنه‌ی کوه‌ها و تیرآهن ۱۸ ساحل‌سازی کردیم و برای عبور خودروهای سبک و سنگین روی آن را ورق ریختیم.



غیر از این موارد، با ورقه‌های آرمیکو با دهانه‌های ۵/۱ تا ۶ متری، به صورت پیچ و مهره‌ای در مسیل‌ها پل می‌ساختیم و روی آن هم مخلوط می‌ریختیم که ماشین‌ها بتوانند عبور کنند. از ورق‌های آرمیکو برای ساخت اورژانس صحرایی استفاده می‌کردیم و روی آن راسه تا چهار متر خاک می‌ریختیم تا در برابر آتش توپخانه و خمپاره دشمن مقاوم باشد.

وقتی دشمن اواخر ۱۳۶۱ از بعضی مناطق غرب عقب‌نشینی کرد. به پیشنهاد فرمانده وقت لشکر ۸۱ کرمانشاه، تیمسار سهرابی، می‌خواستند توپخانه‌شان را در منطقه‌ی دشت ذهاب نزدیک به خطوط نبرد مستقر کنند که با همان پنج ضلعی‌ها برایشان آشیانه توپ احداث کردیم...».



مهندسی منطقه‌ی بانه

«راوی: سید محسن نظام‌الدینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...تاریخ ۱۴/۱۱/۱۳۶۰ برای اعزام به جبهه وقتی به جهاد سازندگی شهرستان مراجعه کردم، گفتند امروز فقط برای جبهه کردستان اعزام داریم. ما سه نفر بودیم که پذیرفتیم به جبهه کردستان اعزام شویم. ما را به کرمانشاه آوردند. در آنجا فردی به نام رحیم ادب مسئول مهندسی بود و برادران دیگری همچون جمعی (شهید)، آقایان رشادی، ابوالحسنی، فرهاد یعقوبی و آقای شهرآبادی و چند نفر دیگر بودند. کارمان را در امور مهندسی رزمی منطقه‌ی گیلانغرب و سرپل‌ذهاب شروع کردیم. یک سال بعد گروهی از ما را به کردستان فرستادند تا مهندسی آنجا را تشکیل بدهیم. یکی دو شب در سپاه سنندج بلا تکلیف بودیم. می‌گفتند باید مهندسی را در کردستان تشکیل بدهید. مهندسی آن منطقه هیچ امکاناتی نداشت! سید محمود رفیع‌الحسینی اصفهانی در سردشت بود که با جناب دادبین (از افسران ارتش) کار می‌کردند. اوایل که رفته بودیم کردستان، وقتی به آقای علیرضا تمیزی (از فرماندهان سپاه کردستان) می‌گفتیم: تدارکات بده، می‌خندید!

می‌گفت: شما سه نفر چه می‌خواهید!؟

کم‌کم با برنامه‌ریزی شهید جمعی و دیگر عزیزان، مهندسی بانه، سقزو دیواندره راه اندازی و چند تا پایگاه زده شد. ولی همچنان مکانی برای استقرار مهندسی نداشتیم. برادر تمیزی گفتند: بروید اداره راه استان، صحبت کردم که آنجا مستقر شوید. خدمت مدیرکل اداره راه که رسیدیم، گفتند: نه بابا! نمی‌شود. وقتی قضیه را به آقای تمیزی گفتیم، ایشان گفتند: برید بگید جا برای استقرار ما می‌دهی یا بیایم و با اسلحه بیرون کنیم؟! این بار که مراجعه کردیم حاضر شدند قسمتی از اماکن آنجا را تحویل ما بدهند.

بالاخره در اداره راه سنندج جنب زندان مستقر شدیم. کم‌کم با پیگیری شهید جمعی از قرارگاه حمزه (ع) و با همکاری آقای محمد ستاری وفایی و آقای رحمانی مقداری امکانات در اختیار ما گذاشتند.

مدتی گذشت تا اینکه ما آمديم بانه، آقای رشادی گفتند: قرار است عملیات شود. شما در بانه



محمد ستاری وفایی

بمانید و من هم به مریوان می‌روم. ما در آنجا ماندیم و مسئول مهندسی بانه شدم و آقای رشادی هم به مریوان رفتند. در بانه جانداشتیم! داخل یک مدرسه مستقر شدیم. چند روز بعد بچه‌های جهاد اصفهان وارد بانه شدند. آنها هم جایی برای استقرار نداشتند. با آنها همکاری کردیم و نصف مدرسه را در اختیار آنها گذاشتیم ولی آنها خیلی با ما همکاری نمی‌کردند! بعضی کارها را با هم انجام می‌دادیم! جاده‌ی بلکه به آرم‌رده را با هم زدیم.

مدتی گذشت. دیدیم جای ما در آن مدرسه مناسب نیست! جایی برای تردد و پارکینگ دستگاه‌های سنگین مهندسی نبود. از اداره راه شهرستان خواستیم تا شب‌ها ماشین‌هایمان را آنجا پارک کنیم. ولی اداره راه بانه اجازه نداد! یادش به خیر، یک سیدی از کارکنان اداره راه آهسته به من گفت: کارمندان مخالفت می‌کنند ولی برو پیش فلانی (که الآن نامش را به خاطر ندارم) او آدم خوبی است. رفتیم خدمت آن آقا، چون چند شب قبل پایگاه سپاه بانه را با موشک آرپی جی هفت زده بودند و شهر ناامن شده بود! اجازه دادند تا ما هم لودر و بلدوزرهایمان را در اداره راه پارک کنیم.

چند روز که گذشت درخواست یک اتاق کردیم تا وسایلمان را داخلش بگذاریم. یک اتاق هم به ما دادند... تا اینکه چند هفته بعد یکی از این کارمندان خودش آمد و گفت: فلانی! عده‌ای در این اداره صبح که می‌شود ماشین‌ها را برمی‌دارند و می‌روند دنبال کار شخصی خودشان! اینجا حساب و کتابی نداره! من هم در کمال جسارت یک سرباز آنجا گذاشتم و تردد خودروهای اداره راه را کنترل می‌کردم. گفتم: هرکاری خواستید بکنید باید تحت نظر من باشد.

چیزی نگذشت که رئیس اداره به استان گزارش می‌دهد و از آنجانبی به وزارت سپاه انعکاس می‌دهند... محسن رفیق دوست، وزیر سپاه دستور بازداشت مرا صادر می‌کند! ولی تا نامه‌ی وزیر برسد مدتی حال این متخلفین را گرفتیم... بالاخره تا نامه آقای وزیر به ما برسد و ما را دستگیر کنند، عملیات والفجر ۴ در منطقه بانه و مریوان شروع شد و ما رفتیم برای عملیات '۱'...».

استحکامات در جبهه‌ی غرب

«راوی: احمد سلیمیان، از مهندسی رزمی سپاه

«... از نیمه‌ی دوم سال ۱۳۶۰ مهندسی رزمی سپاه در جبهه غرب شکل پیدا کرد. روزهای اول از محور عملیاتی سردشت تا چنگوله‌ی ایلام (منطقه ۷ یا قرارگاه نجف سپاه) کارمان را شروع کردیم. روزهای اول سنگرهایی که ساخته می‌شد، بیشتر از ورق کِرِکِرِه، گارد ریل‌ها و تراورس استفاده می‌شد. در جبهه‌ی غرب چون مناطق کوهستانی بود، مواضع رزمندگان پایگاهی بود. پایگاه‌هایی روی ارتفاعات مُشرف به دشمن با فاصله تقریبی ۵۰ متر که بین این فواصل هم سنگر کمین تعبیه می‌شد. مواد مصرفی همچون گارد ریل و تراورس‌ها را از اداره راه می‌گرفتیم. از منابع محلی مثل سنگ و چوب‌های جنگلی بلوط هم استفاده می‌شد.

کم‌کم ایده‌ی ساخت سنگرهای فلزی پنج ضلعی از مهندسی سپاه مرکزی یعنی از آقای مهندس مهرداد، مهندسی ستاد مرکزی سپاه و همکارانش به جبهه منتقل شد. اولین جایی که این سنگرهای پنج ضلعی را ساختیم محور سومار بود. ابتدا برای فرماندهی یک سنگر بزرگ قرارگاه ایجاد کردیم و بعد از آن، سنگرهای اجتماعی برای عقبه نیروها درست کردیم. بعد از سومار، در محور ایلام علاوه بر سنگرهای اجتماعی و اورژانس، برای زاغه‌های مهمات هم سنگر پنج ضلعی برپا کردیم، اسکلت اصلی این سنگرها از تیر آهن‌های ۱۴ تا ۱۸ بود و بیشتر در ابعاد ۲/۵ در ۶ متر ساخته می‌شد.

اولین اورژانس را با همین سنگرهای پنج ضلعی در سرپل ذهاب درست کردیم. تا جایی که برای توپ‌های ۲۰۳ خودکشی ارتش با ورق‌های آرمیکوی ۹ متری در سه کیلومتری خط مقدم آشیانه درست کردیم تا آسیب‌پذیری کمتری داشته باشند. این مواد را لجستیک سپاه می‌خرید و در اختیار ما می‌گذاشت. ورق‌های آرمیکورا بیشتر از ایتالیا وارد می‌کردند. وزارت نفت هم از این ورق‌ها برای پل‌ها استفاده می‌کرد. با هماهنگی مهندس مهرداد و آقای قاضی زاده توسط وزارت نفت هم تأمین می‌شدیم.

وقتی فرماندهان توپخانه‌ی ارتش دیدند که این آشیانه‌ها خیلی مؤثرند، به درخواست آنها برای توپ‌های ۱۵۵ م.م و دیگر توپ‌هایشان آشیانه درست کردیم! طوری درست کرده بودیم که قبضه توپ بتواند قدرت مانور داشته باشد! خدا رحمت کند شهید علی اکبر شیردم را، تازه آمده بود آنجا، ایشان را گذاشتیم مسئول استحکامات، در مرحله‌ی بعدی برای تفنگ‌های ۱۰۶ م.م علاوه بر ساخت سکوی

شلیک، آشیانه هم درست کردیم. بعد از شلیک داخل این آشیانه پنهان می شدند آن موقع تدارکات ما همین آقای هادی یعقوبی فر بود. پیگیری اش خیلی خوب بود. برای عملیات مسلم بن عقیل (ع) در مهرماه ۱۳۶۱ او را فرستادیم تا امکانات ساخت سنگر برای ما تأمین کند. ۱۸ تا تریلی تیر آهن فرستاد! افراد تعمیرکار و جوشکار را هم با شرکت ذوب آهن اصفهان هماهنگ کرده بودیم و از آنجا فرستادند! آقای علوی (شهید) مسئول استحکامات ما بود که این سنگرها را می ساختند. مرکز ساخت این سوله ها در پادگان ابوذر سرپل ذهاب بود. آنجا می ساختیم و به جبهه های مختلف انتقال می دادیم.

یادم هست وقتی عزیز جعفری برای عملیات مسلم بن عقیل (ع) به عنوان فرمانده قرارگاه نجف وارد منطقه و سنگر فرماندهی قرارگاه شد و این سنگرهای پنج ضلعی را دید، تعجب کرده بودند. سال ۱۳۶۲ زمانی که با آقای حسین دهقان^۱ و عده ای دیگر برای تشکیل حزب الله به لبنان رفتیم. من به عنوان معاونت مهندسی رفته بودم. با همین اصغر ولی زاده (شهید) و گروهش برای ساخت پناهگاه های حزب الله رفته بودیم. آن زمان می خواستند مرکز تلویزیونی المنار را راه اندازی کنند. یک پناهگاه زیرزمینی درست کردیم و همه ی تجهیزاتشان را بردند داخل پناهگاه و مرکز تلویزیونی راه اندازی شد.

برای ساخت سنگرهای فلزی قوسی در عملیات فتح المبین از سنگرهای عراقی ایده گرفتیم. رفتیم اصفهان، سراغ یکی از صنعتگران اصفهانی توی خیابان جی، که اسمش را فراموش کرده ام. گفتیم ما می خواهیم یک دستگاه نورد درست کنیم با این ویژگی ها که بتوانیم تیر آهن را قوس بدهیم و سنگر قوسی درست کنیم. اواخر ۱۳۶۲ کپی برداری را شروع کردیم. بعد از سال ۱۳۶۳ برای ساخت سنگرهای بُنی در جبهه های جنوب از وزارت مسکن دعوت کردند. بیمارستان ها و اورژانس ها با سنگرهای بُنی ساخته شد.

ما قوسی ها را در جبهه غرب استفاده نمی کردیم! بیشتر از همان پنج ضلعی استفاده می کردیم. سال ۱۳۶۳ که آقای محمد ستاری وفایی مهندسی قرارگاه حمزه (ع) بودند، ما دستگاه نورد خودمان را فرستادیم قرارگاه حمزه (ع). آنها بیشتر از پروفیل سنگر قوسی درست می کردند. بعد هم با سنگرهای پنج ضلعی بیمارستان هایی با چهار تا هشت اتاق عمل درست می کردیم.

آقای مهندس رعنائی (فر خدا رحمتش کند) مسئول مهندسی رزمی محور جانرود بود. با همان

ورق‌های آرمیکو و باکس‌های بتنی چند تا پل آنجا درست کرد! یک پل هفت دهنه با همان ورق‌های دهنه ۹ متری آرمیکو روی رودخانه‌ی گُردقاسمان زد. هنوز یادگاری‌اش توی آن منطقه هست. الان آنجا یک تونل برای انتقال آب‌های مرزی به سمت دشت ذهاب احداث می‌شود!...» (- سه‌شنبه ۱۳۹۳/۳/۲۰)



مهندسی رزمی در مقابل برتری زرهی و آتش دشمن

«راوی: محمدرضا عطارزاده، از مهندسی رزمی سپاه

«...اگر بخواهیم روی خاکریز یک بحث خاصی داشته باشیم و ببینیم ما کجا از آن استفاده کردیم. طبق پیدایشی که مطرح شد تقریباً گام اول بهره‌برداری ما، خاکریزهای پدافندی بود. یعنی در ابتدای جنگ به دلیل اینکه عوارضی برای استقرار لازم داشتیم، به‌خصوص برای استقرار نیروهای پیاده، در تمام خطوط به‌ویژه جبهه‌ی جنوب، بحث احداث خاکریز مطرح شد. تقریباً هم سپاه و هم ارتش معتقد بودند که با این خاکریزها امکان تردد، ارتباطات و امکان مهار کردن ورود و خروج دشمن در بحث خودی میسر می‌شود. چون دشمن از آن طرف آمده بود موانع ایجاد کرده بود و بیشتر با میدان‌های مین و سیم خاردار تا حدودی خط خودش را تثبیت کرده بود ولی نیروی خودی هنوز در امر دفاعی سامان نگرفته بود.

به هر حال شروع کار مهندسی رزمی ما با بهره‌گیری از همان تمرین‌های کوچکی بود که در روزهای اول جنگ انجام شده بود. تقریباً در سه چهار ماه اول جنگ، بحث استقرار به شکل ساماندهی شده در خطوط مطرح بود و از همان جا بحث احداث خاکریز مطرح شد. به مرور خطوط دفاعی ما یکی پس از دیگری همه جا با احداث خاکریز رسمیت یافت. در حقیقت سپر حفاظتی بچه‌های رزمنده، جلوگیری از نفوذ دشمن و حتی برای اینکه مانعی برای دشمن درست کرده باشیم، خاکریز بود.

سال دوم جنگ کم‌کم روی این خاکریزها ایده‌های دیگری مطرح شد. چون اوایل جنگ بیشتر از بلدوزر برای احداث خاکریز استفاده می‌شد ولی در سال دوم جنگ یادم است یک روز از ما درخواست لودر کردند! پرسیدم: لودر برای چی؟! چون لودر چرخش لاستیکی بود و در میدان جنگ آسیب‌پذیر بود لذا تا آن زمان از لودر استفاده نمی‌کردیم. راننده با تجربه هم نداشتیم که با لودر بتوانند خاک را دپو کنند!

مطلب دوم اینکه دشمن طراحی کرده بود که چطور این بلدوزرها را منهدم کند. در حقیقت دشمن یاد گرفته بود چگونه این خاکریزهای تعبجیلی ما را خنثی کند. با تیرتراش تانک به این خاک می‌زد و آن را فرو می‌ریخت. اینجا بود که مجبور شدیم ترمیم و ارتفاع دادن به خاکریز را با لودر جزء برنامه کاری خود قرار دهیم.

من می‌خواهم عرض کنم اولین قسمتی که ما از خاکریز استفاده کردیم خاکریز پدافندی بود.

بعدها خاکریز پدافندی تکمیل شد و با استفاده از لودر و بالابردن ارتفاع آن، پشت آن خاکریز جاده و سنگرو سکوهای تانک ساخته شد. سپس خاکریز ترکش‌گیر برای حفظ جاده و جان عابرین در جاده در دستور کار قرار گرفت. بنابراین مدل پدافندی ما در مناطق دشت که احتیاج به یک پناهگاه یا در حقیقت احتیاج به یک زره داشتیم، جای کاستی‌های ما در زرهی را اعمال می‌کرد.

ممکن است مورد سؤال قرار گیرد که چرا ما از خاکریز به عنوان یک پدیده و یک عارضه‌ی طبیعی به عنوان یک گزینه‌ی پدافندی و حتی به عنوان یک وسیله برای آفند استفاده کردیم؟ و چه عواملی باعث شد؟ آیا اقلیم مؤثر بود؟ توانمندی‌های دشمن مؤثر بود؟ کاستی‌ها و نقصان‌های خودی مؤثر بود که ما به گزینه‌ی خاکریز رو آوردیم؟

می‌توان گفت ابتدای جنگ، هیچ‌کس از ارتش و سپاه فکر نمی‌کرد که جنگ ما طولانی خواهد شد! ارتش هم فکر می‌کرد که ظرف چند هفته وضعیت نابسامان جبهه‌ها جمع‌وجور می‌شود ولی عملاً هر چه جلوتر رفتیم کار طور دیگری رقم خورد.

اگر یادتان باشد ابتدای جنگ، بچه‌های سپاه برای استقرار در خطوط پدافندی رغبت نشان نمی‌دادند. معتقد بودند باید علیه دشمن متجاوز عملیات انجام بدهیم. ولی با گذشت زمان و تحمیل شرایط مجبور شدیم خط پدافندی احداث کنیم. در تمام جنگ‌ها و رزم‌های کلاسیک معمولاً با یک سری ادوات زرهی و نفرات پیاده در چندده‌متری تانک‌ها با موانع و میدان‌های مین خط دفاعی تشکیل می‌دهند. هیچ‌وقت خط پیوسته به عنوان خط پدافندی مطرح نبوده است. ابتدای جنگ در مقابل برتری آتش و ادوات زرهی دشمن و رفع کاستی‌های زرهی سپاه مجبور شدند از ابزارهای دیگری استفاده کنند.

کاستی‌های ما در برابر دشمن، با احداث خاکریز و استحکامات در عملیات مهندسی رزمی جبران شد. یعنی با خاکریز زدن، ما کمبود زرهی خودمان را جبران کردیم و با استحکامات، ضد زره خودمان را توسعه دادیم یا آسیب‌پذیری تجهیزات و امکانات را کاهش دادیم. معمولاً برتری هوایی هم نداشتیم، آتش دشمن شدید بود. بنابراین برتری هوایی دشمن را هم با خاکریز جبران می‌کردیم. مجموع این دلایل، تبدیل به بهره‌گیری از مهندسی رزمی شد. بنابراین یکی از شاخه‌هایی که برای حفظ جان رزمندگان از آتش و نفوذ دشمن و جبران کاستی‌ها به آن متوسل شدیم همین خاکریز پدافندی بود. خاکریز پدافندی خط خیز عملیات آفندی علیه دشمن شده بود و با اتکا به همین خاکریز انجام می‌گرفت. یعنی اگر خاکریز پدافندی نداشتیم تقریباً عملیات تهاجمی صورت

نمی‌گرفت. این موضوع تا آخر جنگ به عنوان یک اصل مطرح بود که اول باید خاکریز پدافندی مان را به نزدیک‌ترین فاصله ممکن به خط دشمن ببریم تا عملیات آفندی داشته باشیم. یادم هست برای اینکه عملیات خیبر را اسفند ۱۳۶۲ در منطقه‌ی طلائی و هورالعظیم در منطقه مرزی غرب جاده اهواز- خرمشهر شروع کنیم، قرار شد در منطقه پاسگاه زید نیز یک فلش عملیاتی انجام شود. عملیات خاکریز و پیشروی با خاکریز شروع شد. شاید بتوان گفت اولین عملیاتی که برای این کار سازماندهی شد، ابتدا در طلائی و بعد در زید بود. شهید علی مهدی معقولی مسئول این کار بود. دوستان اگر یادشان باشد در جلساتی که در محل ساختمان نساجی (مقر مهندسی قرارگاه کربلا) اهواز داشتیم، این‌گونه ترسیم شد که برای شروع عملیات خیبر در منطقه‌ی طلائی، آن خاکریز اولیه (خط خیز) زده شود.

ما در جبهه‌های غرب کشور، ابتدا احداث خاکریز را شروع نکردیم ولی در جنوب این کار را شروع کردیم و علت اصلی آن عدم عارضه بود. زمین، هموار و دشت بود، بنابراین برای اینکه بتوانیم در مقابل دشمن استقرار داشته باشیم، مجبور به احداث مانعی مصنوعی شدیم که آن احداث خاکریز بود.^۱...

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«... در جنگ‌های مدرن، شاید خاکریز مفهوم نداشته باشد. در جنگ‌های کلاسیک شاید کمتر استفاده می‌شود آن هم به خاطر این است که جنگ در دشت عمدتاً زرهی است. زرهی با زرهی و بعد هم نبرد هوایی و نیروهای پیاده معمولاً در پناه تانک حرکت می‌کنند. خب، جبران بخشی از کمبود سلاح و امکانات دفاع مقدس باعث می‌شد که از یک عارضه‌ای استفاده کنیم. بهخصوص در مناطق پهناور و وسیع دشت، مثل منطقه‌ی خوزستان در عملیات بیت المقدس. اصلاً امکان اینکه در یک مرحله حرکت کنیم و برویم به خرمشهر برسیم، وجود نداشت! یعنی مجبور بودیم به لحاظ کمبودهایی که داشتیم عملیات را در چند مرحله برای رسیدن به خرمشهر انجام دهیم. خب، نیرو در یک منطقه‌ی دشت تا شروع مرحله بعدی عملیات به چه شکل می‌بایست پدافند کنند؟ تجدید قوا کنند؟ طبیعتاً باید نیروها در دشت یک جان‌پناه می‌داشتند که بتوانند جواب پاتک‌های دشمن را بدهند.

برابر مستنداتی که جنابعالی (برادر مشفق) از زبان عراقی‌ها جمع‌آوری کرده‌اید عراقی‌ها می‌گفتند: «...ایرانی‌ها در مقابل زرهی ما خاکریزهای تعجیلی می‌زنند...»

کم‌کم دشمن نقطه‌های ضعف و قدرت ما را در خاکریز بررسی کردند و راه‌های نفوذ از خاکریز ما را مورد بررسی قرار دادند. ولی در اکثر مناطق و جبهه‌های غرب کشور خاکریز احداث نمی‌کردیم. چون منطقه کوهستانی بود. در مناطق کوهستانی اختفاء و پوشش را عوارض طبیعی تأمین می‌کردند و کمتر عملیات خاکریز مطرح بود و در اولویت کار عملیات مهندسی نبود. هرچند جاده نقش بسزایی در عملیات ایفا می‌کرد. به همین دلیل زرهی کاربرد کمتری داشت. با این حال سال ۱۳۶۲ در عملیات والفجر ۴ در منطقه‌ی دشت لری و کنگرک، به خاطر هموار بودن زمین دشت آنجا، خاکریز زدیم. ولی در دشت خوزستان بدون احداث خاکریز، موفقیت عملیات امکان‌پذیر نبود! اصلاً عملیات بدون احداث خاکریز طراحی نمی‌شد! و موضوع الحاق خاکریزها، دغدغه‌ی اصلی فرماندهان بود!...».

«راوی: محمدرضا مشفق خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«...به نظر من بیشترین جبری که در جبهه‌های جنوب بر ما تحمیل می‌شد، ناشی از زمین بود. چون ما ضعف زره و آتش داشتیم و دشمن در این زمینه‌ها در برتری مطلق نسبت به ما قرار داشت. ولی با این حال، این جبر ناشی از زمین و شکل منطقه بر مهندسی دشمن هم تأثیر می‌گذاشت و دشمن هم از گزینه‌ی خاکریز و دژ حتی به طریق اعلی تراز ما استفاده کرد! حالا با اهداف نظامی و دفاعی خودش^۲.

قوی‌ترین دژها که خاکریزهای کوبیده شده و کامل شده که تبدیل به دژها و خطوط دفاعی می‌شدند، به دشت تعلق داشت! می‌خواهم بگویم که این جبر ناشی از زمین منطقه حتی روی گزینه‌های مهندسی دشمن هم تأثیرگذار بود چون این پدیده یک امتیاز بود! هرکس بیشتر می‌توانست از شرایط حاکم بر منطقه استفاده کند بیشتر بهره می‌برد! دشمن هم از این گزینه استفاده کرد ولی با منظورهای تاکتیکی خودش. ما با خاکریز، پیشروی گام به گام می‌کردیم یعنی حتی خاکریزهای ما یک مفهوم و آمیزه‌ی آفندی در خودش داشت! ما به ایستایی قائل نبودیم! اگر خاکریز هم می‌زدیم به عنوان یک جایا و نقطه‌ی اتکا و مسلماً جبران کمبود زرهی و آتش بود...».

۱- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۹

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۹

«راوی: احمد سلیمیان، از مهندسی رزمی سپاه

«...اوایل جنگ، چون ما یک نیروی پدافندی بودیم، مجبور بودیم به خاطر کمبود تجهیزات و امکانات، عوارضی مقابل دشمن ایجاد کنیم. از جهتی نیروی رزمندگی ما بتواند پشت این عوارض برای حفظ جان و برای شناسایی و مراحل بعدی عملیات مستقر شود. ولی در جبهه‌های غرب، علاوه بر عوارض طبیعی همچون تپه‌ماهورها و کوهستان، بین عوارض خاکریز می‌زدیم.

برای نمونه در دشت ذهاب، کنار آن جاده یک خاکریز بلندی ایجاد کردیم. خاکریزی که وقتی خودروا پشت آن عبور می‌کرد در دید و تیر دشمن نبود. اوایل سال دوم جنگ (اواخر ۱۳۶۰) با ابتکاری در آن منطقه با سوله برای اولین بار سنگرهای سرپوشیده‌ی تانک، توپ و تفنگ ۱۰۶ ساختیم تا هم خودمان را به دشمن نزدیک کنیم و هم جان نیروهای خودی حفظ شود.

نمونه‌ی دیگر در دشت ذهاب سمت قصر شیرین بود. برای توپ ۲۰۳ میلی‌متری حدود سه کیلومتر خاکریزی به ارتفاع حداقل ۳ متر زدیم. با این آشیانه‌ی شلیک توپ ۲۰۳، دشمن را حسابی عاصی کرده بودیم. هرچه دشمن توپ به سمت این آشیانه‌ی ۲۰۳ شلیک می‌کرد هیچ اثری نداشت. برای بقیه آتشبارها نیز این آشیانه‌ها را احداث کردیم. خیلی مؤثر بود. با این کار به همه نیروهای ارتش و سپاه روحیه داده شد.

در عملیات کربلای یک^۱ همین‌طور بود. در منطقه‌ی مهران بچه‌های مهندسی رزمی در حال خاکریز زدن بودند که چند تا تانک دشمن پشت دستگاه‌های مهندسی ما پیدا شد. کار به جایی رسید که یکی از راننده‌های بلدوزر با تیغه‌ی بلدوزر به تانک زد و تانک آتش گرفت! صحنه‌ی عجیبی بود؟! حالا آیا همزمان با ضربه تیغه بلدوزر، گلوله‌ای به تانک اصابت کرده بود یا نه، خدا می‌داند^۲...».

۱- عملیات کربلای یک: شهر مهران که برای دومین بار در تاریخ ۱۳۶۵/۲/۲۷ به اشغال دشمن درآمد بود در تاریخ ۱۳۶۵/۴/۱۰ طی عملیات کربلای یک توسط رزمندگان بسیج و سپاه و با پشتیبانی آتش ارتش آزاد گردید. (کارنامه عملیات سپاهیان اسلام در هشت سال دفاع مقدس، مرکز فرهنگی سپاه، ۱۳۷۵)

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۹



مهندسی رزمی دغدغهی فرماندهان

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

«... به علت وضعیت جنگ ما و تأکیدی که بر نبرد انسانی حاکم بود، فرماندهان به زدن خاکریز در مقابل دشمن روی آوردند. یعنی عملیاتی، بهخصوص در جبهه‌های جنوب انجام نمی‌شد مگر اینکه مهندسی رزمی آن یگان وضعیت خاکریز و مستحکم کردن خطوط یگان خودش را از قبل، طراحی و مرور کرده باشد.

طرح‌های عملیاتی که در یگان یا در قرارگاه داشتیم، یگان‌ها می‌آمدند طرح مانور خودشان را برای زدن خاکریز تشریح می‌کردند. چه استعدادی داریم؟ چند تا ماشین آلات داریم؟ خاکریز را چطور می‌خواهیم بزنیم؟ بقیه‌ی اعضای جلسه طرح را به چالش می‌کشیدند که آیا می‌شود این کار را کرد یا نمی‌شود؟ باید از نیروهای کمکی استفاده کرد یا از جهاد کمک گرفت که این خاکریز زودتر احداث یا تکمیل شود؟ به هر جهت این یک دغدغهی فکری فرماندهان بود.

یادم می‌آید در والفجر مقدماتی (اسفند ۱۳۶۱) شهید حسین خرازی فرماندهی سپاه سوم صاحب الزمان (ع) در آن عملیات، ما را خواست و در رابطه با آن خاکریز ۳۰ کیلومتری که باید از جنگل آق‌در شمال چذابه تا پل غزیه عراق زده می‌شد، ابلاغ کردند که این خاکریز می‌بایست



شهید رضا حبیب‌الهی و شهید حسن خرازی

تا صبح ایجاد شود. یعنی زمانی که دشمن خودش را پیدا و شروع به پاتک می‌کند نیروهای رزمنده جانپناهی برای دفاع در مقابل تانک‌ها داشته باشند. یادم می‌آید شب جمعه هم بود، دعای کمیل پخش می‌شد، ما با شهید رضا حبیب‌الهی^۱ و چند تا

۱- رضا حبیب‌الهی: سال ۱۳۳۷ در اصفهان متولد شد. بعد از اخذ دیپلم به‌رغم قبولی در دانشگاه، مدتی را در حوزه علمیه اصفهان به تحصیل علوم دینی پرداخت. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به عضویت سپاه درآمد و با شروع جنگ راهی جبهه جنوب (دارخوین) گردید. با اینکه دست راستش قطع شد همچنان در جبهه جنگ در کنار سردار حسین خرازی (فرمانده تیپ ۱۴ امام حسین (ع)) و فرمانده سپاه سوم صاحب‌الزمان (ع) به‌عنوان معاون آن سپاه جنگید تا اینکه در عملیات والفجر مقدماتی در جنوب فکه به تاریخ ۱۳۶۱/۱۱/۱۸ به شهادت رسید و جنازه مطهرش در میدان جنگ مفقود ماند. (۳۴)

از شهدای دیگر جلسه‌ای داشتیم که نحوه‌ی زدن خاکریز را مرور می‌کردیم.

ایشان می‌گفت: چطور می‌خواهید ۳۰ کیلومتر خاکریز بزنید؟

البته احداث ۳۰ کیلومتر خاکریز در آن فرصت زمانی بسیار اندک خیلی زیاد بود! اصلاً تصورش را نمی‌کردیم! وقتی حساب می‌کردم، می‌گفتم هر تیم مهندسی اگر تا صبح حداکثر یک کیلومتر خاکریز بزند، نیاز به ۳۰ تیم مهندسی داریم. نکته‌ی دیگر اینکه این تیم‌ها چطور هماهنگ شوند تا خاکریز، کج و منحرف نشود.

حاج حسین خرازی بیشتر روی این تأکید داشت که در زدن خاکریز به دو نکته توجه شود یکی اینکه گِرا، گرای دقیقی باشد که به انحراف نرود. دوم اینکه تیم‌ها به‌گونه‌ای سازماندهی شوند که به‌هیچ‌وجه توقفی در ایجاد خاکریز پیدا نشود.

یعنی دغدغه‌ی اصلی فرمانده، زدن خاکریز بود و ایشان تأکید می‌کرد اگر یگان‌های ما خوب عمل کنند. خط هم شکسته شود و ورود موفق و انهدام خوبی هم داشته باشیم، ولی صبح نتوانیم مستقر شویم و مواضع خودمان را تثبیت کنیم. باید به عقب برگردیم! کاری که ما ۶-۵ بار در عملیات رمضان (تیرماه ۱۳۶۱) به علت نداشتن یک خاکریز مستحکم انجام دادیم و مرتب دشمن رخنه می‌کرد و بچه‌ها عقب می‌آمدند.

پس اولویت و اهمیت برای فرماندهان یگان‌های رزم در عملیات آفندی، احداث به‌موقع خاکریز بود. حالا چرا خاکریز؟ چون نفرات پیاده را حفاظت می‌کرد. در پناه خاکریزها خودمان را به دشمن نزدیک می‌کردیم. یادم هست آقای محمدرضا عطارزاده، فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۷ ولی عصر (عج) بودند، ما نیز مهندسی تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) بودیم. فاصله‌ی ما با دشمن حدود ۳-۲ کیلومتر بود، برادر رحیم صفوی فرموده بودند که این فاصله باید تا آنجا که می‌شود، کم شود تا بتوانیم شناسایی انجام بدهیم.

بر این اساس ما شب‌ها این خاکریز را می‌زدیم. هرچند آتش دشمن بسیار زیاد بود. دشمن که هوشیار می‌شد فردا شب جای خود را عوض می‌کردیم و از نقطه دیگر خاکریز را ادامه می‌دادیم. این خاکریز در منطقه‌ی زید به‌عنوان خاکریز جلوبرنده با تأکید و ابلاغ فرماندهان ایجاد شد.

یادم هست در عملیات والفجر ۴ در منطقه‌ی مریوان، شهید علی صبوری فرماندهی گردان مهندسی رزمی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) تهران آمدند خدمت کریم نصر فرمانده تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) و گفتند: چون قراره لشکر ما در ارتفاعات ۱۹۵۰ (احتمالاً کانی مانگا) عملیات انجام

دهد شهید ابراهیم همت، فرمانده لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) از ما خواسته که گردان مهندسی رزمی لشکر را در این مأموریت پشتیبانی کند. چون مهندسی لشکر ما تازه شکل گرفته و نیروها از تجربه‌ی کافی برخوردار نیستند بچه‌های تیپ شما (تیپ ۴۴) بیایند ما را کمک کنند تا بتوانیم بچه‌های رزمنده لشکر را در این عملیات خوب پشتیبانی کنیم، لذا بچه‌های مهندسی ما رفتند لشکر ۲۷ را پشتیبانی کردند.

یا برادر محمدحسن کوسه‌چی فرماندهی وقت لشکر ۲۵ کربلا برای احداث خاکریزی که در دشت هرگنه در منطقه‌ی مرزی مریوان (عملیات والفجر ۴) داشت و قرار بود لشکر ۲۵ عملیات انجام دهد. چون بین خطوط دفاعی لشکر- بین ارتفاعات خالوزه و ارتفاعات هفت‌توانان- خلأیی افتاده بود. همین نیاز را دوباره با کریم نصر مطرح کردند که دوباره بچه‌های مهندسی رزمی ما به کمک لشکر ۲۵ رفتند و خاکریزی به طول ۲/۵ کیلومتر آنجا احداث کردند که به علت شدت آتش دشمن از طرف ارتفاعات هفت‌توانان یکی دو دستگاه مهندسی ما را زدند. به لطف خدا و با استقرار آتش تانک‌های زرهی لشکر پشت آن خاکریز یک روز بعد خط دفاعی لشکر تثبیت شد. فردا آن خاکریز را دو جداره کردند و جاده‌ای احداث کردند.

خطوط دفاعی ما به همین شکل تثبیت می‌شد. یعنی با زدن یک خاکریز و مقاومت بچه‌ها پشت آن خاکریز، دشمن از بازپس‌گیری آن خط دفاعی دلسرد می‌شد. چون مطمئن بود بچه‌های ما از این خاکریز عقب‌نشینی نمی‌کنند. هر جایی که ما خاکریز می‌زدیم نیروهای پیاده و زرهی به آن خاکریزها می‌چسبیدند.

دشمن از این مسئله هراس داشت! و به این نتیجه رسیده بود اگر بخواهد رزمندگان ما را شکست بدهد نباید اجازه دهد که ایرانی‌ها خاکریزی احداث کنند. چرا که وقتی خاکریز را احداث می‌کردیم، دیگر شکستن خطوط دفاعی ما مشکل بود.

آقای علی ابوالحسنی اظهار داشتند که در جنگ‌های جدید از خاکریز استفاده نمی‌شود. بد نیست اشاره کنم: ما یک جلسه‌ای داشتیم با آقای مهندس عظیمی، ایشان می‌گفت: بچه‌های ما که به لبنان رفته بودند، در این جنگ ۳۳ روزه، با کمال تعجب دیدیم که اسرائیلی‌ها جلوی نیروهای حزب‌الله خاکریز می‌زدند. یعنی مدرن‌ترین ارتش با فناوری بالا هم از زدن خاکریز در شرایط خاص خودش بی‌نیاز نیست، به نظر من ارزش خاکریز در جنگ‌ها با فناوری نوین هم کم نخواهد شد. البته فراموش نشود نبرد در عملیات خاکی با بلدوزر و لودر دل و جرئت خودش را می‌خواهد

و کاربر شجاع و نترس و ازجانگذشته می‌طلبید. در نبرد ۳۳ روزه حزب‌الله با ارتش اسرائیل، وقتی بچه‌های حزب‌الله به این بلدوزرهای در حال احداث خاکریز حمله می‌کردند راننده دستگاه‌ها فرار می‌کردند! یعنی آن جوهره‌ی ایمان را نداشتند! ولی بچه‌های ما آن قدر روی بلدوزر بدون توجه به تیر و ترکش‌های دشمن می‌نشستند تا به شهادت می‌رسیدند. در نبرد شلمچه روی یک دستگاه ۹ نفر شهید و زخمی دادم، یک شهید را پایین می‌کشیدم، یکی دیگر می‌رفت بالا تا کار احداث خاکریز را ادامه دهد! ۷۰ متر هم بیشتر خاکریز نبود ولی باید سریع احداث می‌شد.

نقش خاکریز در همه‌ی عملیات مشهود و برای همه ثابت شده بود. در عملیات بیت‌المقدس (آزادسازی خرمشهر) در منطقه‌ی گمرک بندر خرمشهر که بودیم، برای دفاع پوششی در برابر آتش سنگین دشمن به ما گفتند اینجا یک خاکریزی بنزید. چون خود گمرک از جنس بتن خیلی محکم بود. ما هر چه این اسکله را می‌گندیم، اصلاً گنده نمی‌شد! بسیار سخت بود! همه جا بتن‌کاری شده بود. بالاخره با همان نخاله‌های ساختمانی که دشمن شهر را تخریب کرده بود، یک جان‌پناه و حفاظت مقدماتی لب اسکله آماده کردیم تا بچه‌ها بتوانند پشت آن بایستند و مقاومت کنند.

در عملیات والفجر ۸، تصرف شهر بندری و نفتی فاو عراق در بهمن ۱۳۶۴ هم باز برای نزدیک شدن به دشمن و جلوگیری از دید و تیر، در حاشیه‌ی آب تا جایی که می‌شد خاکریز می‌زدیم و جاهایی هم که نمی‌شد با گونی‌های پراز خاک از قبل آماده شده گونی چینی می‌کردیم تا بتوانیم سازماندهی پشت آن را داشته باشیم.

در بحث جاده‌ها هم خاکریز نقش کلیدی داشت. مثلاً در عملیات کربلای ۵ شلمچه، تا پشتیبانی خط اول دفاعی جاده‌های ارتباطی نیاز داشتیم. آمبولانس‌ها و ماشین‌هایی که برای تأمین تدارکات و مهمات می‌بایست تردد می‌کردند و حتی تردد فرماندهان و نیروهای پیاده در این مسیر آسیب‌پذیر بودند، باز دستور کار این بود که خاکریزهای دوجداره در حفاظت از جاده‌های آنتنی منتهی به خط دفاعی احداث شود.

می‌توان گفت: خاکریزها فقط نقش خطوط مقدم را تأمین نمی‌کردند؛ بلکه از خطوط مقدم جبهه تا آخرین نقطه‌ای که در بُرد آتش دوربرد دشمن قرار داشت و حتی برای کاهش جلوگیری از تلفات بمباران هواپیماهای دشمن مؤثر بودند!...».



طراحی و محاسبات لحظه به لحظه

«راوی: محمدرضا عطارزاده، از مهندسی رزمی سپاه

«...اولین بحث‌هایی که در طرح‌ریزی عملیات آفندی مطرح بود، احداث خاکریز پدافندی در شب عملیات بود. یعنی چند ساعت اول شب تقسیم شده بود برای خط‌شکنی نیروهای پیاده، پیشروی و انهدام دشمن، چند ساعت انتهایی شب و نزدیک به صبح، بحث برنامه‌ریزی برای احداث خاکریز بود.

شاید می‌توان گفت: اینجا نقطه‌ای اوج عملیات مهندسی رزمی بود. یعنی می‌توان به همین دلیل مهندسی رزمی را فراتر از پشتیبانی رزمی نامید چون همپای رزم شده بود، در هیچ طرح عملیاتی نبود که بحث خاکریز به عنوان یکی از اصلی‌ترین مباحث عملیات نباشد. جالب اینجا بود قبل از اینکه خود عناصر یا مسئولین مهندسی رزمی مطلبی داشته باشند، این فرماندهان بودند که شاید بیشتر از بحث زرهی یا نیروی پیاده برای مهندسی رزمی حرف داشتند! به‌خصوص در عملیات جبهه جنوب به خاطر زمین هموار آنجا بحث مهندسی رزمی به شدت حاکم بود! معمولاً دشمن در عقب‌نشینی‌های خودش، خطوط دوم و عقبه‌ی خودش خط مقدمش می‌شد. دشمن همیشه حتی در عقب‌نشینی‌هایش یک جان‌پناهی داشت. برای ساماندهی خودش یک خط پدافندی داشت. ولی نیروهای ما که پیشروی کرده بودیم و در یک زمین مسطحی بین خط اول و دوم دشمن قرار گرفته بودیم، چون در آن وضعیت آسیب‌پذیر بودیم نیاز به احداث خاکریز داشتیم.

خصوصاً از فردای صبح عملیات، دشمن بعد از یک سازماندهی اولیه در اولین فرصت شروع به پاتک می‌کرد! خب در این پاتک‌ها اگر نیروهای ما استقرار منظم و مناسبی داشتند، می‌توانستیم خوب پدافند کنیم و پاتک دشمن را خنثی کنیم. در غیر این صورت، کار عملیات، حساسی گره می‌خورد. می‌توان گفت: هیچ عملیاتی نبود که ما خاکریز نداشته باشیم ولی بتوانیم پاتک دشمن را خنثی کنیم.

معمولاً عملیاتی که مهندسی رزمی موفق نمی‌شد مأموریتش را به خوبی انجام دهد، کل عملیات به شکست می‌انجامید. اینجا بود که برای احداث خاکریز دست به تاکتیک‌های جدیدی زدیم. برای اینکه همپای بچه‌های رزمنده، مهندسی رزمی مأموریتش را شروع کند؛ همزمان با شکسته شدن خط اول، عملیات عبور یگان مهندسی رزمی هم آغاز می‌شد و تجهیزات مهندسی رزمی از خط عبور می‌کرد! یعنی معبرهای مین دشمن که چند ساعت قبل برای عبور نفرات پیاده باز شده بود اکنون می‌بایست برای عبور تجهیزات سنگین مهندسی رزمی آماده می‌شد که این کار را خود بچه‌های مهندسی رزمی انجام می‌دادند! حتی تجهیزات زرهی بعد از حرکت مهندسی رزمی از خط عبور می‌کرد.

نقطه‌ی تثبیت ما در هر مرحله از عملیات، خاکریزی بود که احداث می‌شد. بنابراین خاکریز شده بود یک مرحله‌ی اصلی از عملیات برای ادامه عملیات. یعنی عملیاتی که چند مرحله بود اگر خاکریز آن احداث نمی‌شد، یعنی عدم موفقیت آن مرحله از عملیات! چون نمی‌توانستند مواضع خود را تثبیت کنند و خط خیزی برای ادامه‌ی عملیات داشته باشند.

به هر حال، کم‌کم این اصل، یعنی همان اصل احداث خاکریز در جایگاه خودش قرار گرفت. در عملیات فتح‌المبین^۱ برای احداث خاکریز در روز مشکل خاصی نداشتیم. عملیات خاکی خود را در روز هم ادامه دادیم! آتش‌های دشمن پراکنده بود. البته در آن عملیات بیشتر مواضع آتشبارهای توپخانه دشمن تصرف شده بود و نیروهای پیاده ما دشمن را دور زده بودند. ولی در سال‌های بعد دشمن سعی می‌کرد دیگر اجازه ندهد تا خاکریز بزنیم! آنها فهمیده بودند اگر خاکریز را بزنیم یعنی تثبیت خط دفاعی، لذا سعی کردند با تمرکز آتش سنگین روی تجهیزات مهندسی رزمی مانع احداث خاکریز تعجیلی ما شوند.

اگر شب اول موفق می‌شدیم همان خاکریز تعجیلی را بزنیم، صبح عملیات موفق می‌شدیم آن را تکمیل کنیم. چون دشمن در شب، خوب نمی‌توانست محل فعالیت ما را تشخیص دهد! منور می‌زد، آتش‌های پراکنده می‌ریخت، خیلی موفق نبود! ولی شب بعد از آنکه دوباره می‌خواستیم کار را ادامه بدهیم، تاکتیک لازم بود! چون دشمن هوشیار شده و گرای مواضع و محل استقرار بچه‌ها را پیدا کرده بود! به روایتی تاکتیک عملیات خاکی در خطوط پدافندی بحث مهمی شده بود! هنر بچه‌های مهندسی رزمی و طرح و تاکتیکی که داشتند این بود که بتوانند آتش دشمن را در چند جا پراکنده کنند.

۱- عملیات فتح‌المبین: در تاریخ ۱۳۶۱/۱/۱ در منطقه غرب دزفول و شوش و غرب رودخانه کرخه با موفقیت انجام گرفت.

تاکتیک در عملیات خاکریز، یکی از بحث‌های مهم کارشناسان مهندسی رزمی بود که با تاکتیک‌های مختلفی می‌توانستیم کارمان را انجام دهیم. با طولانی‌شدن جنگ، دشمن به مسئله‌ی خاکریز به شدت حساس شده و از بحث‌های اصلی و مورد توجهش شده بود.

این طور نبود که ما با یک برنامه‌ی ساده بتوانیم کار مهندسی رزمی را همپای رزمندگان و نیروهای پیاده ادامه دهیم. دشمن حساب ویژه‌ای برای این کار باز کرده بود! کم‌ترین صدایی از بلدوزر در منطقه‌ی نبرد می‌شنید، آنجا را به عنوان هدف مهم زیرآتش می‌گرفت.

صبح عملیات، دشمن اولین کارش از بین بردن این خاکریزهای تازه ایجاد شده در خطوط رزمندگان بود! دقیق محاسبه می‌کردند که چه تعداد گلوله تانک بزنند تا خاکریز را صاف کنند. ارائه تاکتیک عملیاتی در بحث خاکریز، فقط مختص مسئولین مهندسی رزمی نبود بلکه راننده‌ی بلدوزر ما نیز می‌بایست بتواند عملیات اجرایی خودش را براساس یک تاکتیک و حتی تدبیر مناسب با وضعیت منطقه و دشمن انجام دهد. راننده‌ی خبره‌ای که ده‌ها شب عملیات خاکی انجام داده بود، می‌دانست که با هر صدا و رفتار دشمن، چگونه راه کار خودش را عوض کند! یکی از شهدا که الآن اسمش در خاطرم نیست، راننده بلدوزر بود و ایشان برای اینکه یک قطعه‌ی خاکریزی را ببندد، بارها از جلو و پشت خاکریز عمل می‌کرد تا بتواند با گلوله‌های مستقیم دشمن مقابله کند. چون قسمتی از خاکریز مانده بود و دشمن شناسایی کرده و مختصات دقیق آنجا را ثبت کرده بود. تا اینکه این راننده بلدوزر توانست با انواع تاکتیک و هنر فردی کارش را تکمیل کند.

هر وقت مسافت کارمان طولانی می‌شد. برای تشخیص و دقت در کار، آن هم در شب تاریک، چون شب‌های مهتاب آتش دشمن سنگین‌تر می‌شد. تیم فنی ما می‌بایست از قطب‌نما استفاده کند ولی چون قطب‌نما بر اثر حساسیت با دستگاه مهندسی خوب عمل نمی‌کرد، لذا از شب‌نما استفاده می‌کردیم. حتی خود شب‌نماها هم معمولاً جوابگو نبود. به همین خاطریکی از وظایف طرح و عملیات مهندسی رزمی یگان‌ها این شد که تعیین مسیر خط دفاعی را روی زمین به طریقی که راننده بلدوزر مشاهده کند، ایجاد نماید. ولی ابتدای جنگ راننده بلدوزر براساس ستاره‌های آسمان عملیات خاکی را ادامه می‌داد.

بنابراین، تاکتیکی که بچه‌های مهندسی رزمی و راننده بلدوزرها داشتند کار ویژه‌ای بود. تاکتیکی که می‌بایست با شناخت کافی از دشمن، وضعیت نیروهای خودی، عملیات، معبر، همه‌ی این بحث‌ها با دقت برنامه‌ریزی می‌شد تا خاکریز مناسبی داشته باشیم.

امور مقدماتی و مطالعاتی قبل از ایجاد خاکریز، موضوع زمین‌شناسی و شناخت زمین بود. انتخاب نوع دستگاه مهندسی برای اجرای کار براساس نوع خاک زمین هدف تعیین می‌شد. لذا حتماً می‌بایست شناسایی زمین را برای طراحی خاکریز داشته باشیم. این قسمت از برنامه یکی از بحث‌های مفصل طراحی عملیات خاکریز بود. بدون زمین‌شناسی نمی‌توانستیم این کار حساس را انجام دهیم. بنابراین لازمی احداث خاکریز شناخت زمین بود. انواع و اقسام خاکریز داشتیم. ارتفاع خاکریزها متفاوت بود. چون اصل خاکریز این بود که از زمین و خاک همان‌جا استفاده کنیم. برای احداث خاکریز اصلی به-خصوص خاکریز تعجیلی می‌بایست از زمین و خاک خود منطقه خاکریز را احداث کنیم. بنابراین باید دقیقاً زمین را بشناسیم. در زمینی که زه آب بالا بود باید زه آب را می‌دانستیم کجاست.

به‌هرحال برای احداث یک خاکریز، از خاکریزهای فریبی یا فریب صوتی استفاده می‌کردیم. بعضی اوقات مجبور می‌شدیم چند تا دستگاه به جاهای دیگر بفرستیم تا خاکریزهای فریب ایجاد کنند. صدای کار کردن بلدوزر پخش شود و در منطقه پیچد. به گونه‌ای که گستردگی کار را نشان دهیم تا در پوشش آنها، قسمت مورد نظر را با سرعت بیشتر به سرانجام برسانیم. به‌طوری‌که بعضی اوقات برای اینکه ۱۰۰ متر خاکریز را به هم متصل کنیم، به‌خصوص در روزهای عملیاتی، ۵۰ دستگاه مهندسی را بسیج می‌کردیم. علاوه‌بر آن با اجرای آتش آرپی جی زن‌ها در خط مقدم و انواع آتش توپخانه روی مواضع دشمن زمینه را برای کار دستگاه‌های مهندسی رزمی فراهم می‌کردیم. راننده‌ی بلدوزر می‌بایست برای اجرای خط دفاعی آموزش لازم را می‌دید تا بداند که به چه روش خاکریز را بزند؟ با چه فاصله‌ای؟ در چه فاصله‌ای از محل احداث خاکریز قرار بگیرد که بدون اینکه به زه آب برسد و بلدوزر در منطقه بتپد و گرفتار شود این خاک را جمع کند.

این یکی از هنرهای خاص بچه‌های مهندسی بود که با محاسبات دقیق، طراحی عملیات مهندسی را انجام می‌دادند. زمین را می‌شناختند و متناسب با آن دستور کار را تنظیم می‌کردند و آموزش لازم را می‌دادند... البته این به معنای موفقیت صددرصدی راننده بلدوزرها در احداث خاکریز نبود. بعضی وقت‌ها راننده یا حواسش نبود یا به خاطر حجم سنگین آتش دشمن یا بی‌تجربگی کارش با مشکل مواجه می‌شد و حتی مواقعی به دلیل نداشتن فرصت لازم برای آموزش کافی راننده‌ها، مشکلاتی در اجرا داشتیم.

شب‌های اول عملیات چون منطقه‌ی عملیاتی را کاملاً نمی‌شناختیم، اغلب آنچه روی زمین مشاهده می‌کردیم همان چیزی نبود که طراحی کرده بودیم. لذا احداث خاکریز همان نمی‌شد که در طراحی دیده بودیم. مقداری نزدیک رودخانه‌ای یا باتلاق می‌رفتیم. در این مواقع مجبور می‌شدیم خاکریز را با سرعت احداث کنیم. کم‌کم و برای رفع این معضلات، طرح و عملیات مهندسی تیمی را همراه با نیروهای خط‌شکن به جلو می‌فرستاد تا نقطه‌ی خاکریز را شناسایی کنند. علامت‌ها و اِلمان‌هایی که لازم بود برپا می‌کردند تا به محض رسیدن بلدوزرها کار را با دقت و اصول صحیح‌تری انجام دهند.

یکی از مشکلات ما در شب‌های عملیات این بود که یک بیل بلدوزر که زده می‌شد، جان‌پناهی برای گردان‌های عبور کننده می‌شد. بعضی وقت‌ها در کنار همین دستگاه‌های از کار افتاده، به دلیل آتش سنگین، نیروهای پیاده کُپ می‌کردند و اجازه‌ی احداث خاکریز را به ما نمی‌دادند. یکی از مسائل مهم ما رفع این وضعیت‌ها بود. یا اینکه هم‌زمان با احداث خاکریز، باید یک میدان مین هم ایجاد می‌کردند. خود این میدان مین، بعضی اوقات به داخل محوطه‌ی خاکریز می‌آمد و یا خاکریز داخل میدان مین می‌رفت. همه‌ی این مباحث تاکتیک‌های خاصی لازم داشت که بتوانی این موضوع را در شب عملیات هدایت کنی.

مسئله‌ی آسیب‌پذیری دستگاه‌های مهندسی در میدان نبرد، یکی از مباحث مهم ما بود. رادیاتوری که در معرض یک ترکش ریز خمپاره، بلدوزر را از کار می‌انداخت و موتورش جام می‌کرد. یا عملیات سوخت‌رسانی که خودش داستان مفصلی داشت. بولدوزری که بعضی وقت‌ها بین ۱۲ تا ۱۵ ساعت کار می‌کرد و این حجم عملیات نیاز به دوسه بار سوخت‌رسانی داشت، تانکر سوخت بزرگ هم نمی‌توانست وارد خط مقدم جبهه جنگ شود. همین مشکلات باعث شد که قسمت طراحی ماشین‌آلات، تویوتای سوخت‌رسان سبک تهیه کنند یا برای امور بسیار حساس و مهم تعمیر و نگهداری، تویوتای تعمیرات (آتلیه سیّار) طراحی کردند تا قدرت مانور این خودرو در خط مقدم جنگ جوابگوی نیازهای ماشین‌آلات مهندسی باشد.

با طولانی‌شدن جنگ، برای حفظ جان رانندگان دستگاه‌های مهندسی رزمی و حتی برای کاهش آسیب‌های خود دستگاه، طرح‌هایی در دستور کار مهندسی رزمی قرار گرفت. یکی از این طرح‌ها، طراحی بلدوزرهای کنترل از دور بود که البته خیلی مورد استفاده قرار نگرفت! چون شرایط جنگ هر لحظه با تغییرات پی‌درپی از سوی دشمن به ما تحمیل می‌شد و باید کاربر دستگاه مهندسی هم

متناسب با شرایط، کارش را تغییر و ادامه می داد! البته چند نمونه ساخته و در چند نقطه هم به کار گرفته شد. خصوصاً در منطقه ی زید خوزستان، طراحی بلدوزهای زرهی هم از آن جمله بود. ابتدا با گونی های پراز خاک، جان پناهی برای راننده، حفاظتی برای رادیاتور، حفاظتی برای شلنگ های هیدرولیکی دستگاه طراحی و اجرا شد. بعد این تبدیل شد به بلدوزهای زرهی. این نوع بلدوزها هم مزایا و معایبی داشت. باز هم این نتوانست نقش خود را در میدان نبرد به خوبی ایفاء کند ولی به هر حال به کار گرفته شد.

برای احداث خاکریز در زمین های باتلاقی نیز بلدوزهای باتلاق رو طراحی و ساخته شد. ابتدا شنی های آن را اصلاح کردیم. سپس کاری کردیم که بتواند در آب حرکت کند. دوزیست شود و کار کند'...».



خاکریزهای تعجیلی

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... نقطه نظرات دشمن در مورد خاکریزهای تعجیلی خودمان در دوران دفاع مقدس موضوع جالبی است. یکی از این فرماندهان ارتش عراق در ارتباط با نقش خاکریزنیروهای ایرانی می‌گوید: «... ما باید حتماً از احداث خاکریز تعجیلی نیروهای ایرانی جلوگیری کنیم. اگر ایرانی‌ها موفق شوند قبل از طلوع آفتاب، ولویک خاکریز ناقص نیم‌بند بزنند و نیروهای بسیجی به این خاکریزها بچسبند، دیگر این منطقه، تثبیت شده و جدا کردن نیروهای بسیجی از این خاکریزها امکان‌پذیر نیست و باید از قید این منطقه بگذریم و چند گام عقب‌تر برویم!...»

بنابراین با این دیدگاه، نیروهای عراقی تمهیدات عجیب و غریبی را اتخاذ می‌کردند تا شبِ ما را صبح کنند که موفق به زدن خاکریز نشویم. اگر خاکریز هم زدیم چه محاسباتی انجام بدهند تا این خاکریز را با تیر مستقیم تانک یا موشک بخوابانند و صاف کنند و مانع از تثبیت خاکریز دفاعی ما شوند. از نتیجه‌ی این مطالب، به اصلی به نام اصل تحرک و همپایی در دکترین مهندسی دفاعی سپاه رسیدیم. اساساً اگر همپایی در عملیات، به‌خصوص در جبهه‌های جنوب اتفاق نمی‌افتاد و تیم‌های عملیات خاکی ما نمی‌توانستند بعضی مواقع حتی جلوتر از نیروهای تکاور در منطقه حضور پیدا کنند و آن خاکریز ابتدایی را با هدف نزدیک‌شدن به دشمن ایجاد کنند، عملاً عملیات لوٲ می‌شد. باید به خط قبلی عقب‌روی می‌کردیم! ایجاد این خاکریز با هدف کاهش فاصله زیاد با دشمن که به ۲، ۳ یا ۴ کیلومتر هم می‌رسید به منظور صرفه‌جویی در زمان، پایدن و کنترل بهتر دشمن و بعد به عنوان خط خیز و تهاجم اولیه به دشمن و بعد از آن هم برای خیزهای بعدی ایجاد می‌شد. اوج زیبایی و عظمت کار مهندسی رزمی که مفهوم سنگ‌سازان بی‌سنگ‌را به خود گرفت، در ذات، بطن و متن این خاکریز نهفته است.

مطلب مهم در احداث خاکریز، مسیریابی آن هم در تاریکی شب بود. اینکه مسیر کلی خاکریز را مشخص کنیم و کم‌ترین انحراف را داشته باشیم. استفاده از قرص شب‌نما در فواصل منطقی که دید افقی و غیر مسلح ایجاد می‌کرد یا خیش‌زدن زمین با ریپرو ایجاد تغییر در سطح زمین که در شب به چشم می‌آمد یا استفاده از فانوسی که در سمت خودی دیده می‌شد. حتی همان قطب‌نما هم که

یک وسیله‌ی خوبی بود که مسئول تیم برای جلوگیری از انحراف و تأثیر فلزروی مختصات و گرای قطب‌نما فاصله‌ی لازم با دستگاه‌ها را رعایت می‌کرد.

یکی دیگر از تاکتیک‌های بچه‌های مهندسی رزمی در مواقع احداث خاکریز و مقابله با اقدامات بازدارنده و ایزدایی دشمن برای احداث خاکریز، به‌منظور در امان ماندن دستگاه‌های مهندسی و کاربران آن از آتش دشمن، انحراف و فریب دشمن از تشخیص محل اصلی عملیات خاکی، پراکنده کردن و تقسیم و تجزیه‌ی آتش‌های دشمن از محل اصلی احداث خاکریز، با تظاهر به خاکریز زدن با پخش صدای دستگاه‌های مهندسی توسط بلندگو در نقطه‌ای دیگر بود.

یکی دیگر از نکات فنی و تاکتیکی خاکریزها که کارایی و بازدهی خاکریز را بالا می‌برد، احداث خاکریز با پیچ و قوس‌هایی روی زمین بود. تا هواپیماهای دشمن به‌راحتی نتوانند روی مواضع نیروهای ما اجرای آتش کنند یا اینکه به‌راحتی روی یک خط مستقیم پرواز کنند و بایک رگبار نیروهای پیاده‌ی پشت خاکریز را قلع و قمع کنند. همین نمونه در عملیات رمضان (خوزستان تیرماه ۱۳۶۱) پشت دژ زید افتاد. هواپیماهای دشمن شیرجه می‌زدند و بایک رگبار هرآنچه پشت خاکریز بود از نفرات و تجهیزات می‌زدند. مشکلی که برای تردد در پشت خاکریز احداثی داشتیم، گودشدن بیش از حد پشت خاکریز بود. هرچه آتش دشمن شدیدتر می‌شد، بچه‌های تیم عملیات خاکی برای حفاظت از خود و دستگاه مهندسی خود بیشتر به خاکریز می‌چسبیدند. یعنی آن دورخیزی که لودرو بلدوزر می‌بایست انجام بدهد تا خاک را از فاصله بیشتری به جلو بیاورد، این فاصله کمتر می‌شد! چون هرچه از خاکریز اولیه دورتر می‌شد بیشتر در معرض آتش دشمن قرار می‌گرفت. لذا حجم آتش بالا، راننده لودرو بلدوزر را به خاکریز می‌چسباند و در نتیجه خاک را بیشتر از پای خود خاکریز برمی‌داشت.

لذا معمولاً خاکریزهای تعجیلی که در شب اول عملیات احداث می‌شد، پای آنها گود بود و مشکل تردد ایجاد می‌کرد. تقریباً یک کانالی ایجاد می‌شد که این وضعیت پشت خاکریز، هم تردد را مشکل می‌کرد هم محلی برای تجمع آب باران می‌شد و با اولین بارندگی یکی از نقاط تجمع آب باران پشت خاکریزهای ما بود و دسترسی به مواضع پشت خاکریز را برای رزمندگان ما مشکل می‌کرد. از بلوک و جعبه‌های مهمات استفاده می‌کردیم و زیر پای خود می‌گذاشتیم تا داخل سنگریا پشت خاکریز برویم. البته نباید فراموش کرد که اهمیت احداث خاکریز تعجیلی در همان شب اول عملیات به‌منظور تثبیت خط دفاعی بچه‌های رزمندگان باعث می‌شد که در آن فرصت کوتاه پرداختن به این مسائل فنی در اولویت بعدی قرار گیرد. در اصل این از معایبی بود که به‌رغم مطلع بودن مسئولین امر به اجبار پذیرفته شده بود تا کار مهم‌تری که حفظ جان رزمندگان بود با احداث خاکریز تعجیلی پدافندی در سریع‌ترین وقت ممکن انجام گیرد...».



تاریکی شب، بهترین زمان برای خاکریز زدن «راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه»

«...اگر دقت کنید جلوی بعضی تانک‌های زرهی، تیغه‌ای است که معمولاً برای جان‌پناه خود تانک یا عبور از گدارها یا شیارها، با آن تیغه خاک را هل می‌دهد و چاله را پر می‌کند تا تانک بتواند از آن گدار عبور کند. بلدوزر و لودر دارای شلنگ‌های هیدرولیک است و رادیاتور آن با یک ترکش خمپاره سوراخ می‌شود و راننده آن نیز در قسمت بالایی دستگاه بدون هیچ محافظی می‌نشیند... به‌رغم همه‌ی تمهیدات تا پایان جنگ نتوانستیم کاری برای رفع این معضل انجام بدهیم! آن زرهی هم که برای محافظت از نقاط حساس دستگاه‌های مهندسی رزمی ساخته شد، دستگاه را سنگین کرد و موتورش را داغ می‌کرد. لذا کارساز نشد! آن گونی‌چینی‌ها، آن‌طور که باید و شاید جواب نداد. دستگاه‌های کنترلی و بدون راننده هم جواب نداد.

در بعضی مناطق و جبهه‌ها طوری می‌شد که راننده‌های بلدوزر و لودر مهندسی رزمی ما از تانک‌های عراقی هم عبور می‌کردند و مشغول خاکریز زدن می‌شدند! خیلی مواقع این موارد اتفاقی نبود بلکه با برنامه بود.



علی ابوالحسنی - نفر دوم

آن موقع ما هم به این موضوع رسیده بودیم که امن ترین موقع برای عملیات مهندسی رزمی خاکریز زدن در همان شب اول عملیات است. همان زمانی که با تانک های عراقی قاطی می شدیم! چون آن موقع، نه تانک دید خوبی برای شلیک مستقیم داشت، نه گلوله های خمپاره و توپ می توانستند دقیق بزنند. چون آن موقع ثبت گرای دقیقی نداشتند! آن زمان دشمن سازمانش به هم ریخته! توی این فرصت اگر خاکریزی می زدیم، مسیر پیشرفت کارمان هموار می شد! وگرنه روز که می شد، فشار تانک ها و ثبت گرای خمپاره و توپ دشمن معضلاتی به وجود می آورد و کارمان گره می خورد!...».



قرارگاه صراط المستقیم

راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... جوانی ۱۸ ساله و هنرجوی هنرستان فنی شهرستان خوانسار اصفهان بودم که ابتدای

جنگ از طریق جهاد سازندگی اصفهان داوطلبانه به جبهه‌های جنوب اعزام شدم. از اهواز به ماهشهر و از آنجا به آبادان اعزام شدیم. از همان روزهای اول که وارد آبادان شدیم، نیروهای مردمی زیادی توی آبادان و منطقه کوت شیخ خرمشهر^۱ بودند که بعد از چند روز، تشکیلاتی به نام پشتیبانی مهندسی جهاد فارس به مسئولیت آقای عبدالرحمن جزایری که از بزرگان مهندسی جهاد در جنگ



عبدالرحمان جزایری

هستند، راه اندازی شد. کلیه‌ی نیروهای مردمی را آنجا سازماندهی کردند و کار خدمات رسانی به جبهه‌ها و حمایت از رزمندگان را توی منطقه‌ی آبادان که در محاصره ۳۳۰ درجه دشمن بود، انجام می دادند. از جمله کارهایی که از ابتدای جنگ آنجا انجام می شد کارهای مهندسی و فعالیت هایی همچون ایجاد خاکریزهای دفاعی بود.



شهید رضوی

خداوند توفیق داد که ما وارد رسته‌ی مهندسی شدیم و خدمت کردیم. در طول جنگ در دره‌های مختلف مهندسی در جهاد فارس، قرارگاه کربلا، قرارگاه مرکزی جهاد، قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) خدمت کردم. زمانی که در اهواز قبل از عملیات والفجر ۸ (بهمن ۱۳۶۴) قرار شد قرارگاه مهندسی صراط المستقیم تشکیل شود، با ابتکار شهید محمدتقی رضوی^۲ و بامدیریت

۱- کوت شیخ: دهی از دهستان رویسی در بخش مرکزی و یک کیلومتری جنوب شرقی خرمشهر است که رود کارون این ده را از شهر خرمشهر جدا نموده است. در ابتدای تهاجم ارتش عراق زمانی که خرمشهر را اشغال کرد رزمندگان ایران با انفجار پل روی کارون مانع ادامه پیشروی دشمن به آن سوی کارون و اشغال این منطقه (کوت شیخ) و جزیره آبادان شدند.

۲- محمدتقی رضوی مبرقع: متولد ۱۳۳۴ مشهد که دوران جوانی عضو تیم فوتبال ابومسلم خراسان بود. پس از اخذ دیپلم مدرک فوق دیپلم راه و ساختمان را از انستیتو مشهد (دانشکده شهید مطهری) اخذ نمود. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به عضویت جهاد سازندگی درآمد. در

شهید محسن صفوی^۱ کمک کردیم تا این قرارگاه پشتیبانی تشکیل گردد. مأموریت ما در این قرارگاه این بود که کلیه امکانات و ادوات مهندسی مازاد وزارتخانه‌ها را که براساس بخش نامه دولت باید به جبهه جنگ ارسال می‌شدند، بین لشکرها و تیپ‌ها براساس نیاز در نقاط مختلف تقسیم کنیم. در دفاع مقدس، در شرایطی احداث ۲۰ متر خاکریز، ارزش یک عملیات و تغییر وضعیت یک عملیات بزرگ را رقم می‌زد! همان کار به ظاهر بسیار ساده می‌توانست منجر به نجات گروه زیادی از رزمندگان شود. یا عدم موفقیت اجرای یک خاکریز در زمان مناسب می‌توانست منجر به شکست یک عملیات و تلفات بزرگ انسانی گردد^۲...».

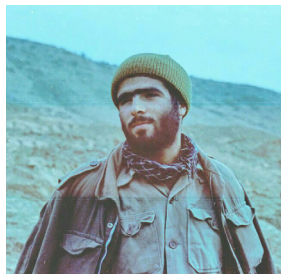


شهید محسن صفوی در جمع خانواده‌اش

همان ماه اول تهاجم ارتش عراق از طریق ستاد گروه دکتر چمران راهی جبهه جنوب گردید. در ادامه با مسئولیت‌های: ستاد مرکزی جنگ جهاد، مهندسی ستاد قرارگاه کربلا، فرماندهی مهندسی جهاد سازندگی و جانشین قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیا(ص) مشغول خدمت بودند که در تاریخ ۱۳۶۶/۳/۳ در عملیات کربلای ۱۰ منطقه سردشت بر اثر اصابت ترکش گلوله توپ دشمن به شهادت رسید. (۳۵)

۱- سید مهرداد(محسن) صفوی : او متولد ۱۳۳۳ یکی از روستاهای اصفهان بود. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی او کمیته انقلاب اسلامی شهرضا و سمیرم(استان اصفهان) را راه‌اندازی و مدتی فرماندهی این پایگاه‌ها را بر عهده داشت. با شروع جنگ تحمیلی او با مدرک کاردانی راه و ساختمان مسئولیت مهندسی وزارت سپاه در استان اصفهان را پذیرفت. پس از مدتی به منظور هماهنگی و هم‌افزایی کمک‌های مهندسی وزارتخانه‌های دولت در جنگ از سوی وزارت سپاه مسئولیت تشکیل و فرماندهی قرارگاه مهندسی صراط المستقیم زیر نظر قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیا(ص) به او سپرده شد. با تشکیل این قرارگاه تحول قابل توجهی در ایجاد پروژه‌های مهندسی رزمی در جبهه‌های جنگ بروز داد. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۵/۱۱/۱۸ بر اثر سانحه هوایی در جبهه جنوب به شهادت رسید و در قطعه حمزه (ردیف ۲) گلزار شهدای اصفهان مدفون گردید. او برادر کوچک‌تر سرلشکر رحیم صفوی است. (۳۶)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۸/۲۳



مهندسی رزمی جهاد پیش قراول گروه های مردمی

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...جنگ ما یک تفاوتی با همه ی جنگ های دنیا و تاریخ داشت؛ در دفاع هشت ساله ی ما، یک نیرویی وارد جنگ شد به نام «نیروی سوم» که در کمتر جای دنیا سابقه داشت! نیروی غیرمؤظفی که وظیفه ی جنگ نداشت ولی داوطلبانه و با عشق وارد جنگ شد.

وقتی جنگ شد از تمام اقشار، ادیان و قوم ها و با تمام تخصص ها روانه جنگ شدند. بچه های جهاد به دلیل اینکه قبل از جنگ توی نقاط مرزی و روستاهای دوردست حضور پیدا کرده و کارهای طاقت فرسا کرده بودند، زودتر از دیگر گروه های غیرنظامی جنگ را لمس کردند. آنها برای دفاع، نجات و کمک به مردم مرزنشین و بنا به تجربه و پل ارتباطی که با مردم داشتند درگیر خدمات رسانی شدند. وقتی خرمشهر سقوط کرد و ما در آبادان وارد عرصه ی دفاع شدیم. واقعاً اگر نیروهای مردمی و تشکیلات جهاد با آن سازمان خوبش نبود، امکان برنامه ریزی برای خیلی از کارها نبود.

جهاد مثل یک پدربزرگی بود که حامی همه بود! یعنی نیروی دریایی، تکاوران، بسیج، سپاه، ارتش، هرکس هر مشکلی داشت به بچه های جهاد مراجعه می کرد. کمترین نیازشان نیاز تعمیرات خودرویی و آب رسانی بود... ما یک آشپزخانه ی بزرگ در طبقه ی زیرین هتل کاروانسرای آبادان زده بودیم، طبقات بالای هتل ستاد فرماندهی گروه فدائیان اسلام بود، غذای گرم بین رزمندگان توزیع می کردیم! حتی به مردمی که در شهر مانده بودند غذای گرم می دادیم! تعداد زیادی خانم هم آنجا کمک می کردند.

حتی مسائل بهداشتی جبهه آبادان را بچه های جهاد پیگیری می کردند! آن زمان امکانات ارتباطی با پشت جبهه خیلی ضعیف بود. یک خط تلفن اف ایکس توی فرودگاه آبادان وجود داشت. یک بنده ی خدایی به نام جواد کاویانی که از بچه ی زرقان فارس بود، داخل اتاقی در فرودگاه آبادان پای این تلفن گمارده بودیم. با موتور پیک رفت و آمد می کرد تا برای همه در سرتاسر خطوط آبادان خبر ببرد. این تنها خط ارتباطی ما با پشت جبهه بود. همه مراقبت می کردیم تا این تنها خط ارتباطی از کار نیفتد.

در یک چنین شرایطی این تشکیلات مردمی به نام جهاد سازندگی با داشتن نیروهای متعدد از اقشار مختلف مردم و با تخصص‌های گوناگون بود که به عنوان یکی از قوی‌ترین تشکیلات به لحاظ برنامه‌ریزی و مدیریتی می‌توانست در جنگ ایفای نقش کند! توی اتاق جنگ آبادان، بچه‌های جهاد نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای داشتند! صاحب نظر بودند. حتی طرح عملیات تصرف شهر فاو عراق منشأ و تفکر اولش از همین بچه‌های جهاد به دلیل تجربه‌ای که امثال آقای عبدالرحمن جزایری داشتند مطرح شد، چون بچه‌های جهاد به تمام جزئیات منطقه‌آشنایی داشتند، راهنمای خوبی برای نیروهای نظامی بودند.

سال اول جنگ، جهاد یک ستادی در ماهشهر ایجاد کرده بود که دیگر جهادهای استانی در آنجا یک تشکیلاتی داشتند. از کل کشور امکانات به آنجا می‌آمد و چون ارتباط زمینی با آبادان نداشتیم به وسیله‌ی لَنج امکانات را از راه خلیج فارس و بهمن شیر می‌آوردند توی اسکله چوئبده آبادان پیاده می‌کردند و از چوئبده با خودرو داخل آبادان توزیع می‌کردند.

جالب است اشاره‌ای هم به جزئیات کار و زندگی در جبهه آبادان در ماه‌های اول جنگ داشته باشم. تیم عملیات مهندسی که می‌بایست شبانه کارش را شروع کند، بعد از ادای نماز و صرف شام می‌رفتیم تا صبح کار می‌کردیم! از غروب معلوم می‌شد چه کسانی جزو تیم عملیات هستند. لذا همیشه ۴، ۵ نفر گریه‌کنان التماس می‌کردند و قسم می‌دادند تا آنها را دنبال خودمان برای عملیات مهندسی رزمی ببریم جلو! بخصوص آنهایی که کار فنی می‌کردند و در مقر عقبه وظایفی به عهده داشتند، خیلی التماس می‌کردند.

یکی از اینها برادر بزرگوار به نام حسین عبداللهی^۱ بود. او نوجوان بسیار ساده و محجوبی بود. در بخش باطری‌سازی ما با جواد کریمی (شهید) و عطاءالله مرادی (شهید) کار می‌کرد. او با یک مظلومیت خاصی گریه می‌کرد و می‌گفت: تورا خدا مرا هم به خط مقدم ببرید! به گردن ما آویزان می‌شد! ما را بوس می‌کرد! می‌گفت: ماشینت را درست میکنم، هر کاری داشته باشی برات انجام می‌دم! فقط می‌خواست به هر طریقی دل مرا به دست بیاورد تا او را به خط مقدم ببرم! البته من خودم هم جوانی ۱۸ ساله بودم.

زمانی که آبادان محاصره شد، سرهنگ فروزان از فرماندهان ارتش در آن جبهه و ابوالحسن بنی‌صدر رئیس‌جمهور وقت، توی اتاق جنگ آبادان گفتند: آبادان از نظر نظامی سقوط کرده، باید

عقب‌نشینی کنید.

فضای روحی خوبی حاکم نبود، مسئول نیروهای مهندسی جهاد در آن جبهه به عهده برادری به نام عبدالرحمن جزایری از بچه‌های جهاد فارس بود. هر شب بعد از نماز نیم‌ساعتی جلسه‌ی قرآن داشتیم. آقای جزایری برای ما قرآن تفسیر می‌کرد. بیشتر هم آیات و سوره‌هایی را در نظر می‌گرفت که مصداق داشتند یعنی با شرایط روز ما تطبیق داشت، جلسات خوب و انرژی بخشی بود.

آقای جزایری آن شب همه را توی آشپزخانه جمع کرد! و گفت: فرماندهان نظامی و آقای بنی صدر دستور دادند چون آبادان از نظر نظامی سقوط کرده باید شهر را تخلیه کنیم. می‌گویند بعداً می‌آیم شهر را از دشمن پس می‌گیریم، ولی امام خمینی (ره) پیام داده‌اند که آبادان را با چنگ و دندان حفظ کنید. شما دوستان آزادید، هر کس می‌خواهد برود، بسم‌الله... واقعاً عاشورایی بپا کرد! چراغ‌ها را خاموش کرد، خدا می‌داند بچه‌ها فقط گریه می‌کردند، یک نفر نرفت! تخلیه شهر برای ما مرگ بود. سال‌ها گفته بودیم: ای کاش زمان عاشورا می‌بودیم و به امامان لبیک و یا لیتنا کُنّا مَعک می‌گفتیم، حالا که آن روز پیش آمده، بگذاریم برویم! همه ماندند و از شهر جانانه دفاع کردند.

روحیه‌ی بچه‌های داوطلب خیلی عجیب بود! نیرویی که شب تا صبح توی خط مقدم عملیات مهندسی انجام می‌داد، روز نمی‌رفت بخوابد! خدا را گواه می‌گیرم، شاید حالا خودمان هم باورمان نمی‌شود! توی ۱۱ ماه محاصره‌ی آبادان، بچه‌های تیم عملیاتی توی ۲۴ ساعت، خواب و استراحت آن چنانی نداشتند! شاید هفته‌ای یک شب از فرط خستگی استراحت می‌کردیم! خوابمان بیشتر جنبه چُرت داشت. چُرتی توی ماشین یا گوشه‌ای می‌افتادیم،

بچه‌ها شب‌ها تا صبح عملیات خاکی داشتند. روز هم فعالیت دیگری انجام می‌دادند، اسکله‌ی چوئبده آبادان در ساحل بهمن‌شیرا می‌ساختیم. جاده‌ی چوئبده به خسروآباد را تا ظهر غلتک می‌زدیم، بعد از ظهر هم می‌آمدیم سرویس‌کاری دستگاه‌هایی را که شب می‌بایست خاکریز بزنیم، انجام می‌دادیم. شب‌ها می‌رفتیم عملیات خاکی را تا روشنایی صبح انجام می‌دادیم! بعد از صرف صبحانه اگر دقایقی برای استراحت فرصت پیدا می‌شد، شور جوانی خودمان را با شوخی‌های هیجان‌انگیز سپری می‌کردیم.

یادم هست آن روزها همین آقای داوود دانش جعفری (وزیر اقتصاد دولت نهم) توی آن ساختمان کودکستان آبادان هم اتاقی ما بود. این بنده خدا که از نیروهای تحصیل‌کرده رشته‌ی مهندسی بود آدم خیلی آرام و ساکت و با حیایی بود. همیشه نظاره‌گر شیطونی‌های ما جوان‌ها بود! این جوان

محبوب می‌نشست کنار دیوار، پتورا می‌کشید روی سرش، ماها هم به سروکله‌ی هم می‌زدیم! و بچه‌ها را روی ایشان پرت می‌کردیم! این بنده خدا هم هیچی نمی‌گفت! مرد میان‌سالی که حوصله شیطونی‌های ما را نداشت یک روز پیش آقای جزایری از کار ما گله می‌کرد که آقای جزایری بهش گفت: این قدر غُرزن! این بچه‌ها شب و روز دارند کار می‌کنند! این جوری دارند روحیه می‌گیرند. چه کارشان داری؟ (می‌خندد)

آقای دانش جعفری مسئولیت فنی اسکله چوئبده و جاده‌ی خسروآباد به چوئبده را به عهده داشت. ضمن اینکه او را آقای جزایری به شرکت نفت آبادان معرفی کرده بود تا به کمک بچه‌های شرکت نفت، انبارها، وسایل و تجهیزات داخل پالایشگاه آبادان را تخلیه و به ماهشهر منتقل کنند تا زیر آتش دشمن منهدم نشوند! جهاد تیمی تشکیل داده بود که جنس‌های داخل انبارهای پالایشگاه را تخلیه و به وسیله‌ی لَنج‌ها می‌فرستادیم ماهشهر و از آنجا به آغا جاری و جاهای امن منتقل می‌کردند. به این طریق بخش عمده‌ای از قطعات و تجهیزات پالایشگاه نجات پیدا کرد.

وقتی می‌خواستیم یک پَد هلی‌کوپتر (محل فرود بالگرد) کنار اسکله چوئبده بزنیم تا هلی‌کوپترها راحت عملیات فرود داشته باشند. چون آنجا مصالح مناسب این کار را نداشتیم، برای کف این پد از ورق‌های آهن پالایشگاه استفاده کردیم. ورق‌های آهنی را به جای آسفالت به هم جوش دادیم تا پد هلی‌کوپتر آماده شود! تا موقع فرود گرد و خاک بلند نشود.

توی آبادان محاصره شده، ما خیلی از قطعات و تجهیزات مهندسی را در اختیار نداشتیم، لذا مجبور بودیم خودمان بسازیم! مثلاً یک موتور یا یک گیربکس را می‌خواستیم تعمیر کنیم، و اشراَن را نداشتیم، چند نیروی داوطلب از جهاد قم و بچه‌های قم، و اشْرُبْری تشکیلات ما را راه‌اندازی کرده بودند. یک سری ابزارآلات آورده بودند. برای هر چیزی که می‌آوردیم، و اشْر درست می‌کردند! یک کارگاه تراشکاری کوچکی راه انداخته بودیم. خیلی از قطعات را می‌تراشیدیم. یک روز می‌خواستیم لودری تعمیر کنیم موتور این لودر را وقتی مکانیک ما جمع کرد باور کنید که پیستون‌هایی که سر این شاتون‌ها گذاشت هر کدام مال یک دستگاه بود! آن قدر به این و رُرفت تا به هم خوراند. چون دستِ کامل پیستون را نداشتیم تا تعویضش کنیم! بالاخره این لودر راه افتاد و تا مدت‌ها هم برای ما کار می‌کرد!...».

مهندسی رزمی گره‌گشای فرماندهان رزم

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

«...در بحث اهمیت اقدامات مهندسی و یا خاکریزهایی که زده می‌شد، یادم میاد در همان جاده‌ی اصلی (شهید صفوی) که برای عملیات کربلای ۵ در شلمچه، همه منتظر بودند آن کانال وصل شود. یک کانال تقریباً ۱۰۰ متری در دژ مرزی بود که عراقی‌ها کمینشان را آنجا گذاشته بودند. همه فرماندهان منتظر بودند که این کمین سقوط کند تا بتوانند نیروهایشان را در این محور با قایق از آب عبور دهند و تدارکات، مجروحین و شهدا را انتقال دهند. حسین خرازی فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه، احمد کاظمی فرمانده لشکر ۸ نجف سپاه و محمدرضا زاهدی فرمانده تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) سپاه همان‌جا ایستاده بودند. من و سید ابوالقاسم طباطبایی فرمانده مهندسی رزمی لشکر ۸ و حاج حسن فتاحی فرمانده مهندسی رزمی لشکر ۱۴ هم آنجا بودیم. آتش سنگین دشمن هم می‌بارید. سه تا فرماندهی لشکر مدام به بچه‌های مهندسی فشار می‌آوردند تا کاری کنیم که گره این ۱۰۰ متر باز شود.

می‌توان گفت مهندسی رزمی در جنگ یک آچارفرانسه و یک شاه‌کلید برای باز کردن قفل‌ها و گره‌های کور در میدان جنگ بود'...».



مهندسی دشمن در جبهه‌ی جنگ

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«...یکی از جاده‌هایی که دشمن ساخته بود، البته با استفاده از مصالحی که در منطقه‌ی خودمان موجود بود، همان جاده‌ای بود که جاده‌ی آبادان-اهواز را به جاده‌ی آبادان-ماهشهر، وصل کرده بود و آن را به عنوان عقبه در وسط خط دفاعی خودش ایجاد کرده بود. جالب این بود که همان موقع، به لحاظ شناختی که از وضعیت منطقه داشت، از همان حصیرهایی که عرب‌ها به عنوان فرش استفاده می‌کنند، برای جلوگیری از شستشوی آب استفاده کرده بود. بعد هم ارتفاع آن را تقریباً هم سطح جاده‌ی اهواز-آبادان و آبادان-ماهشهر به شکلی درآورده بود که جواب دهد! یا در منطقه‌ی هویزه یک جاده‌ی شوسه در حد تردد اولیه به طرف منطقه‌ی پاسگاه حمیدیه با مصالح محلی احداث کرده بود. ولی روکش آن را از تپه شنی‌های بالای چذابه آورده بود.



در منطقه‌ی عمومی بستان و چذابه یک جاده‌ی مرتفع و دژمانند، تقریباً مثل جاده‌ی اهواز-آبادان برای سهولت تردد نیروهای خودش احداث کرده بود که مصالح میانی‌اش را از منطقه‌ی العماره عراق و چذابه خودمان آورده بود. و یک دژ بسیار محکم و دفاعی را طوری ساخته بود که حالا حالاها ماندگار است! چون برای تردد از منطقه‌ی چذابه به طرف جُفیر می‌بایست مسیر طولانی را دور می‌زد! موقعی که این جاده در این منطقه آزاد شد، کلی امکانات مهندسی، مخصوصاً اسکرپر^۱، کمپرسی، لودر و بلدوزر در آنجا غنیمت گرفتیم. فکر کنم هنوز هم این جاده باشد. آن موقعی که این جاده‌ها را احداث می‌کرد شاید منطقه برایش امن بوده. لذا ممکنه شرکت‌های غیرنظامی این جاده‌ها احداث می‌کردند ولی مهندسی رزمی ارتش عراق نیز از همان اول جنگ قوی بود^۲...».

۱- اسکرپر: ماشینی است که از آن برای عملیات تسطیح زمین و محل‌هایی که به‌کارگیری بلدوزر اقتصادی نیست استفاده می‌شود. از اسکرپر می‌توان برای کندن، بارگیری و حمل و تخلیه مواد استفاده کرد. (۳۷)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۷/۱۰



پیمانکاران خارجی در خدمت مهندسی دشمن

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...اگر بخواهیم مصادیقی از جاده‌های مهمی که دشمن در طول جنگ احداث کردیم برشماریم، می‌توان به جاده‌ی احداثی در منطقه‌ی خوزستان اشاره کرد که از جاده‌ی اهواز- خرمشهر کشیده شده بود و به منطقه‌ی شط علی در شرق هورالعظیم و کیان دشت منتهی می‌شد. همان جاده‌ای که بعد از تصرف با نام جاده صاحب‌الزمان (عج) معروف شد.

جاده‌ای بود بسیار اساسی که معلوم شد فرانسوی‌ها آن را ساخته‌اند. قسمت‌هایی از آن جاده که دست عراق بود، همان دژی بود که برای جلوگیری از نفوذ و پیشروی آب از سوی ما احداث کرده بودند و نقش دژ را داشت. بچه‌های ما که آنجا را پس گرفتند، یک بخش را هم خودمان به آن وصل کردیم و تبدیل شد به جاده‌ی اصلی‌ای که به پاسگاه برزگرو پاسگاه‌های مختلف منتهی می‌شد. ارتش عراق تمام پیمانکارهایی که در کشورش داشت در جنگ هشت‌ساله وارد عمل کرده بود! یعنی وظیفه‌ی وزارت راهش این بود! شرکت‌های خارجی هم از آنها پشتیبانی می‌کردند. به وزیر راهشان می‌گفتند: تو باید این جاده را بنوی، یا وزیر کشاورزی باید این کار را انجام دهد. کار در مناطق را تقسیم‌بندی کرده بودند. عمدتاً شرکت‌های خصوصی در مناطق عقبه مشغول کار بودند و در مناطق عملیاتی که زیر آتش بود، مهندسی رزمی ارتش عراق فعال بود.

دشمن در منطقه‌ی غرب (جبهه میانی) بعد از اینکه پیشروی کرد و مناطقی را اشغال کرد. از همان جاده‌های ما همچون جاده‌ی قصر شیرین و دیگر جاده‌ها استفاده می‌کرد ولی تعدادی جاده آنتنی یا جاده‌ی پشت خاکریزهایش هم برای ارتباط بین یگان‌ها و سهولت تردد نیروهایش احداث کرده بود. مثل جاده‌ی روی ارتفاعات بازی‌دراز در منطقه سرپل ذهاب.

بلافاصله ظرف مدت یک ماه یک جاده‌ی عملیاتی زد که بتوانند رفت و آمد کرده یا مجروحینشان را منتقل و تجهیزات جابجا کنند. به مرور این جاده را تا بالای ارتفاعات تعریض و آسفالت کرد! که هم‌اکنون آسفالت آن مشخص است. تا بالای گردرَش و بالای بُمُو جاده زده بود. تانک او تا بالای بمو

راحت می‌رفت و از بالا جاده‌های ما را زیر آتش می‌گرفت.

ارتش عراق خیلی از این جاده‌ها را قبل از آغاز تهاجم به ایران تا آنجایی که احساس می‌کرد برای پشتیبانی در جنگ احتمالی اش احداث کرده بود. چون ارتش عراق متکی به نیرو و قدرت زرهی اش بود و برای جابجایی زرهی هم باید جاده باشد تا تانک‌ها بتوانند خودشان را به خطوط دفاعی برسانند. احداث جاده برای آنها خیلی مهم بود.

عمده‌ی قوای لشکرهای ما با کامیون جابجا می‌شدند. چون اکثراً یگان پیاده بودند. ولی ارتش عراق عمدتاً از یگان زرهی و مکانیزه استفاده می‌کرد. لذا احتیاج مبرم به جاده‌ای داشت تا بتواند به یکباره دوسه لشکر زرهی اش را از منطقه‌ای به منطقه‌ی دیگر منتقل کند^۱...».



توان مهندسی ارتش عراق

«راوی: غلامعلی جان‌گداز، از مهندسی رزمی ارتش

«...واقعاً باید این واقعیت‌ها گفته شود تا نسل آینده در ابهام نماند. به نظر من، باید کتابی در مورد ارتش عراق بنویسیم، ارتشی که آن زمان قوی‌ترین ارتش خاورمیانه بود، چون هم‌هی دنیا به او تجهیزات و مشاوره می‌دادند.

آمریکایی‌ها وقتی می‌خواستند از آلمانی‌های جنگ دوم جهانی فیلم بسازند، اول واقعیت وجودی آلمانی‌ها و آن نظم و انضباط و عظمت ارتش آلمان را نشان می‌دادند. تا به دنیا بگویند که با چه ارتش قدرتمندی روبه‌رو بودیم. ما هم باید از قدرت و سازمان رزم ارتش عراق بیشتر بگوییم تا مردم ما تصور نکنند که ما با یک ارتش پفکی طرف بوده‌ایم؟! اول باید دشمن را معرفی کرد!

ارتش عراق همان ارتشی بود که بعد از هشت سال جنگیدن با ما، به کویت حمله کرد و ظرف شش ساعت کشور کویت را به طور کامل اشغال کرد. با ارتش قلدری طرف بودیم، ارتشی که در پایان جنگ هشت ساله، استعدادش نسبت به اول جنگ چندین برابر شده بود، عراقی که یک سوم ایران جمعیت داشت.

عجیب این بود که وقتی یک سرهنگ عراقی را به اسارت می‌گرفتیم، می‌پرسیدیم: تو چکاره هستی؟

می‌گفت: فرماندهی گردان هستم.

ولی این اواخر، ما در ارتش دنبال ستوان یک می‌گشتیم که بگذاریم فرماندهی گردان، عراق حدود ۹۰ درصد امکانات مملکتش را پای جنگ آورده بود ولی ما ۱۱ درصد توان مملکتیمان در جنگ حضور داشت! خدا را شاهد می‌گیرم که این کانال‌هایی که عراق در مرزها احداث می‌کرد، امکان ندارد سرباز ما زیر بار آن برود! سرباز ما حاضر نبود یک سنگر حفره‌روباهی برای خودش حفر کند! ولی ما یک سرباز عراقی نمی‌دیدیم که روی زمین راه برود! همه‌شان مثل موش از داخل کانال‌های مختلف تردد می‌کردند.

این هم خیلی جالب است، برای شما بگویم: یک سرگرد مهندس اسیر عراقی آوردند پیش من، به او گفتم: مگر شما در هر لشکری یک گردان مهندسی بیشتر دارید؟
گفت: نه!

گفتم: مگر دو تا گروه مهندسی بیشتر دارید؟
گفت: نه!

گفتم: این مقدار مین‌گذاری با این سازمان نیرویی تطابق ندارد! چطور امکان دارد؟! می‌دانید آن سرگرد به من چه گفت؟ شاید اولین بار است که این را می‌گویم.
آن سرگرد گفت: ما از هر کشوری که مین می‌خریدیم خودش هم ملزم بود بیاید مین‌گذاری کند. هر مین بین ۵ تا ۷ دلار قیمتش بود که پول آن را عربستان می‌داد.

ابتدای جنگ، مهندسی ارتش عراق خیلی ناشی بود، یادم است که در کوت کاپون جبهه‌ی جنوب، پشت خاکریز یک ردیف مین می‌گذاشتند و می‌رفتند. ما هم می‌رفتیم خنثی می‌کردیم و با ماژیک علامت می‌گذاشتیم. کم‌کم یاد گرفتند میدان مین را با موانع ترکیب نمایند! یا وقتی ارتش عراق متوجه شد که ما صاحب مین روب شده‌ایم. عراقی‌ها فوراً پشت میدان مین خود کانال‌کندند! وقتی میدان مین را پاک می‌کردی، تازه می‌رسیدی به آن کانال، آن وقت آن تانک مین‌روب نه راه پس داشت و نه راه پیش! جز اینکه خودش هم تبدیل به مانع شده بود.

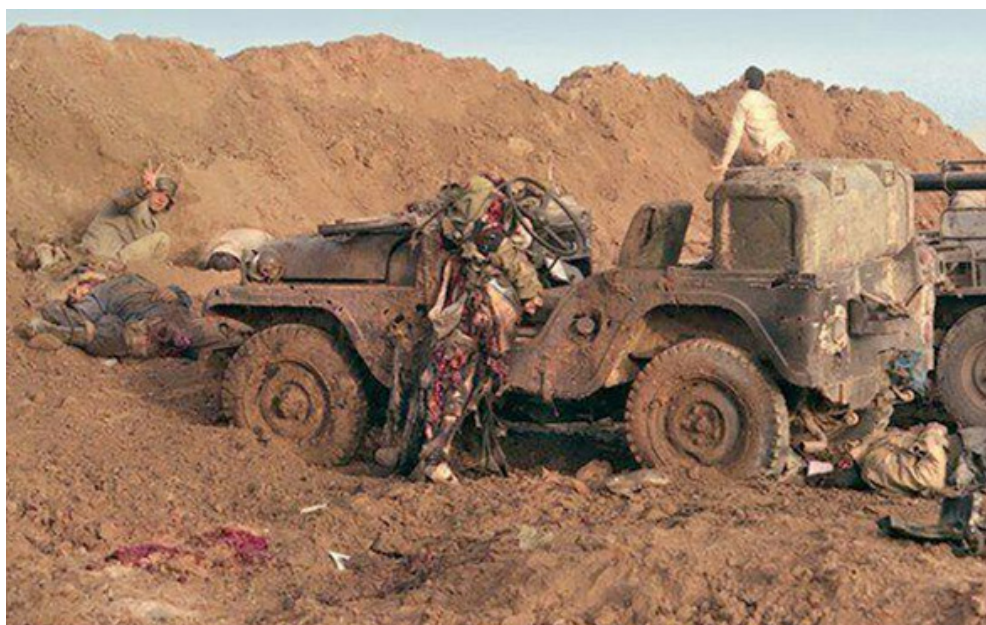
بعد از این، ارتش عراق پی‌برد به اینکه میدان‌مینی که تحت دید و تیر نباشد، هیچ ارزشی ندارد! چون ما می‌رفتیم مثل چغندر آنها را از خاک بیرون می‌آوردیم! آمد قبل از میدان‌های مین خود عناصر نگهبانی (کمین) گذاشت! تا به محض یک درگیری جزئی با ما، از داخل این کانال‌ها بیاید عقب تا عمده قوایش آماده‌ی نبرد با ما شود.

واقعاً باید این مطالب را گفت تا کسانی که ندیده‌اند، فکر نکنند که ما در طول هشت سال جنگ با یک ارتش ضعیفی روبه‌رو بودیم! بله، عراق ارتش کارآمدی داشت. هرچند شجاعت رزمندگان ما در خیلی از جاها ارتش عراق را پوشالی معرفی کرد.

واقعاً با چنین ارتشی روبه‌رو بودیم. یکی از قوی‌ترین ارتشهای دنیا را شکست دادیم! کسانی که می‌خواهند تاریخ بنویسند، باید این واقعیت‌ها را بنویسند!...».



نمایی از یک خاکریز تعجیلی در خط مقدم میدان نبرد



فصل دوم
خلاقیت، ابتکار و تحقیقات



طرح طرحچی

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



شهید محمد طرحچی

«...می خواهم از سرازیر کردن نفت روی رودخانه کارون برای عملیات ثامن الائمه (ع) و شکست محاصره‌ی آبادان در مهر ۱۳۶۰ نکاتی را بیان کنم. ابتدا خاطره‌ی خودم را از شهید محمد طرحچی می‌گویم بعد به واکنش عراق در مقابل جنگ آب ما می‌پردازم. من مدیرعامل سازمان آب و برق خوزستان بودم. برادرمان محمد طرحچی آمد پیش من، بحث مفصلی داشتیم.

چون سابقه‌ی وزارت نفت را داشتم و از وزارت نفت به وزارت نیرو مأمور بودم و اطلاعاتی در موضوع نفت داشتم از من پرسید: نفت روی آب آتش می‌گیرد؟ گفتم: چطور؟! گفت:

شما بفرمایید، بعد میگم برای چی؟

گفتم: البته نفت روی آب آتش می‌گیرد ولی چون نفت سنگین و گرم است وقتی توی آب سرد می‌ریزیم، گازهایش می‌آید بالا و سنگینی‌اش مثل قیرو اینها پایین می‌رود. گاز راحت آتش می‌گیرد! منتها باید روش آتش زدن آن را هم یاد بگیریم. بعد قضیه و طرحش را برام توضیح داد.

به او گفتم: پیشنهاد می‌کنم شما این طرح را یک بار آزمایش کنید!

گفت: خیلی خُب؛ ولی اگر امکان دارد آزمایش را با هم انجام بدهیم.

گفتم: من سرم خیلی شلوغه، خودتون شروع کنید اگر لازم دیدید کمک می‌کنم.

ایشان خودش آزمایش کرد و خودش هم این عملیات را به نتیجه رساند. لذا طرح و مجری جریان سرازیر کردن و آتش زدن نفت روی رودخانه کارون در عملیات «فرماندهی کل قوا خمینی روح خدا» شخص شهید محمد طرحچی^۱ بود^۲...».

۱- محمد طرحچی طوسی: متولد ۱۳۳۲ مشهد است. در ۱۶ سالگی مادرش را از دست داد. پس از اخذ مدرک مهندسی مکانیک دانشگاه پلی‌تکنیک (امیرکبیر) تهران در یک شرکت راه‌سازی استان خوزستان مشغول به کار شد. با پیروزی انقلاب اسلامی و تأسیس جهاد سازندگی به عضویت این نهاد انقلابی درآمد. در هنگام شروع جنگ تحمیلی او برای انجام مأموریتی خارج از کشور بود. او از مؤسسين ستاد پشتیبانی جنگ بود که در همان ماه‌های اول جنگ عازم جبهه جنوب گردید. او فردی طراح و خلاق در امور مهندسی رزمی جبهه‌های جنگ محسوب می‌شد که در عملیات «فرمانده کل قوا خمینی روح خدا» در تاریخ ۱۳۶۰/۳/۲۱ در شرق کارون در منطقه دارخوین جاده اهواز-آبادان با سرازیر کردن نفت از طریق لوله نفت سراسری بر سطح رودخانه کارون و آتش زدن آن همزمان با شروع عملیات، نقش مؤثری بر موفقیت این عملیات داشت. در تاریخ ۱۳۶۰/۷/۱۲ در منطقه شحیطه بُستان خوزستان در حال قنوت نماز بر اثر اصابت ترکش توپ دشمن سرش از بدنش جدا شد و به شهادت رسید و در بهشت رضا(ع) مشهد به خاک سپرده شد. (۳۸)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۳۰

به آتش کشیدن رودخانه‌ی کارون علیه دشمن

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات شرق کارون در ۲۱ خرداد ۱۳۶۰ طرح شهید طرحچی این بود که ساعت ۱۲ نفتی را که روی رودخانه کارون سرازیر کرده بود به آتش بکشد تا شرایط برای حمله نیروهای خودی مهیا گردد! شهید طرحچی مهندس متفکرو عجیبی بود! او تحصیل کرده‌ی دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) بود! برای اجرای طرحش رفته بود با هماهنگی بچه‌های شرکت نفت، یک لوله‌ی ۱۲ یا ۱۴ اینچ را با اتصال به لوله‌ی اصلی نفت خام اهواز-آبادان تا نزدیک کارون کشیده بود. قرار بود سر ساعت مقرر نفت خام را داخل این لوله روانه و از آنجا به سمت کارون پمپاژ کنند تا هنگام هجوم نیروهای ما به دشمن سطح رودخانه و پل‌های ارتباطی دشمن (قصبه و مارد) روی رودخانه را بالاتر از روستای سلمانیه آتش بزنند! یکی از شاهدان عینی که اکنون در قید حیات هستند حاج ناصر ابراهیمی است. با عملیات، پمپاژ نفت خام می‌رود به سمت کارون سرازیر می‌شود! کانال‌های طرف خودمان هم زودتر نفت می‌گیرد! به قول مهندس سرداری از نظرهیدر ولیکی چون هر جاتوی قوس است به طرف شکم قوس آب سرعت بیشتری و نفت هم روی آب به طرف شکم بیشتر جمع می‌شود. اینجا شکم قوس به طرف ما بود. لذا نفت به طرف مواضع خودی آمد! در حالی که می‌خواستند نفت به سمت پل عراقی‌ها روانه شود. پشت پل هم نفت جمع می‌شد و نمی‌توانست از عمق آب عبور کند. نفت‌ها مثل کف روی آب ماندند! البته برای منفجر کردن پل ارتباطی و پشتیبانی عراقی‌ها بشکه‌های شناور انفجاری با شاخک درست کرده بودند. قرار بود حدود ساعت ۱۲ شب سطح رودخانه‌ی آغشته به نفت به آتش کشیده شود! ولی حدود ساعت ۹ شب بر اثر اصابت یک گلوله تمام رودخانه به آتش کشیده شد؟! نسیم باد آتش را به سمت نیروهای خودمان هدایت کرد.

ببینید خداوند چطور کارها را انجام می‌دهد! یکی اینکه این دود جلوی دید تانک‌های دشمن را گرفت و نیروهای ما به راحتی عبور کردند! آتش هم که خاموش و تبدیل به دود شد نیروها در استتار این دود پیچیده در منطقه راحت‌تر و سریع‌تر عبور کردند و عمل پشتیبانی را انجام دادند! از این وضعیت، ما دو تا سند شنود داریم افسر عراقی به فرماندهی مافوقش اعلام می‌کند که کارون آتش گرفته، فرمانده‌شان می‌گوید: احمق! مگر کارون هم آتش می‌گیرد؟!».



طراح اژدر در جنگ هشت ساله

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

«... دکتر چمران^۱ زمانی که وزیر دفاع شد، اولین کسی بود که پژوهش و تحقیقات وزارت دفاع را راه انداخت. دانشکده‌ی باقرالعلوم (ع) زیر نظر همین معاونت پژوهش و تحقیقات است. از همان ابتدا که وارد جنگ شد، ساختمان نساجی اهواز را محل پژوهشکده‌ی جنگ کرد و یک مهندس بسیار باهوش به نام «مجد^۲» را برای این کار معرفی کرد. مجد که مهندسی نخبه و مسئولیت مهندسی گروه چمران به عهده‌اش بود عملیات تخریب را به رزمندگان آموزش می‌داد. بچه‌های اولیه جبهه‌ی جنوب همه نزد مجد آموزش تخریب می‌دیدند.

۱- دکتر مصطفی چمران: متولد ۱۳۱۱ تهران است. سال ۱۳۳۶ مدرک مهندسی الکترومکانیک خود را از دانشگاه تهران اخذ کرد و بعد از یک سال تدریس در دانشگاه با استفاده از بورس تحصیلی دانشجوی ممتاز به آمریکا اعزام شد. دکترای الکترونیک و فیزیک پلاسما را با ممتازترین درجه‌ی علمی از دانشگاه کالیفرنیا اخذ کرد. او از مؤسسين انجمن اسلامی دانشجویان ایرانی در کالیفرنیا بود. همزمان با قیام امام خمینی (ره) در ۱۵ خرداد ۱۳۴۲ به مدت دو سال در مصر (در دوران عبدالناصر) ضمن دوره‌ی چریکی و نظامی در آنجا به ترویج تفکر وحدت و مبارزه با اسرائیل پرداخت. سپس راهی لبنان گردید و به کمک امام موسی صدر (رهبر شیعیان لبنان) سازمان -امل- را پایه‌گذاری کرد و به میدان مبارزه مستقیم با اسرائیل قدم گذارد. با پیروزی انقلاب اسلامی و بعد از ۲۳ سال هجرت به وطن بازگشت و شغل معاون نخست‌وزیر در امور انقلاب را به عهده گرفت. او در غائله کردستان برای نجات قسمتی از سرزمین ایران اسلامی راهی آن دیار شد که نجات شهر پاوه نقطه ثقل تدابیر این فرمانده انقلابی است. به دنبال آن در مسئولیت‌های: وزیر دفاع، نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی، نماینده امام در شورای عالی دفاع، مؤسس ستاد جنگ‌های نامنظم و حضور مؤثر در نجات جبهه‌های خوزستان از جمله فرماندهی آزادسازی سوسنگرد، حاصل عمر خود را برای این سرزمین و انقلاب اسلامی در طبق اخلاص گذارد. در نهایت در ۱۳۶۰/۳/۳۱ زمانی که خبر شهادت ایرج رستمی فرمانده جبهه دهلاویه را شنید از اهواز عازم آن جبهه گردید که خودش نیز بر اثر اصابت ترکش خمپاره دشمن به پشت سرش نقش بر زمین شد و بعد از انتقال او به اورژانس سوسنگرد، جسم بی جان‌ش به اهواز منتقل گردید و این عارف به معنای حقیقی به معبودش شتافت. (۳۹)

۲- مصطفی ابراهیمی مجد: متولد ۱۳۳۳ تهران و فارغ‌التحصیل دانشکده کشاورزی بود. با شروع جنگ عراق علیه ایران همراه با دکتر چمران راهی جبهه جنوب گردید و به‌عنوان مسئول مهندسی گروه جنگ‌های نامنظم دکتر چمران با خلاقیت و ابتکارات خود خدمات شایان توجهی در جبهه جنوب از خود به یادگار گذارد. او در طرح دکتر چمران برای آب اندازی مقابل تهاجم تانک‌های دشمن متجاوز نقش مؤثری داشت و برای انهدام دژهای خاکی دشمن در مقابل آب اندازی نیروهای ما با خلاقیت خود موشک‌های ابتکاری ساخت که متأسفانه در هنگام پرتاب یکی از این موشک‌ها در جبهه دارخوین در ۱۳۶۰/۶/۲۶ به شهادت رسید و در قطعه ۲۴ ردیف ۹۵ شماره ۲۴ بهشت‌زهر (س) تهران مدفون گردید. (۴۰)



از راست: شهید مجتبی هاشمی، شهید مصطفی ابراهیمی مجد و شهید دکتر مصطفی چمران

یکی از طراحی‌های این مهندس جوان در مرکز تحقیقات (نساجی) ساخت وسیله‌ای به نام اژدر رعد بود! خرج کاتیوشا را پشت لوله‌های ۶ متری می‌بست، داخل لوله‌های شش متری را از نیترات آمونیوم پر می‌کرد. نیترات آمونیوم توی خاک آرام عمل می‌کند. جلوی لوله شش متری یک کلاهک (یک مخروط پنج اینچی) تیز گذاشته بود. پشت سرش یک خرج کاتیوشا یک مترو هشتاد سانتی، این را تا پشت دژ دشمن هدایت می‌کرد. مدت یک و چهاردهم ثانیه که خرج کاتیوشا می‌سوخت، لوله که به انتهای خاکریز می‌رسید شاخک‌ها عمل می‌کرد. یک فیوز تأخیری هم داشت. این داخل دژ فرو می‌رفت و عین میخ عمل می‌کرد و دژ را منفجر می‌کرد.

طرح را در منطقه فرسیه، ۱۲ کیلومتری جنوب حمیدیه جنب کرخه کور یک بار اجرا کرده بود. نتیجه‌اش هم بسیار جالب بود! توی محور فرسیه بعد از انهدام دژ عراق آب ۲ تا ۳ کیلومتر جلورفته بود که دشمن مجبور شد دژ دوم را در فرسیه ایجاد کند و به پشت آن عقب‌نشینی کند! اسم این وسیله را رعد گذاشته بود! در نهایت خودش هم روی آزمایش‌های نهایی رعد، کنار کارون شهید شد. یک جلسه‌ای را با مجد (شهید)، تیمسار ولی‌اله فلاحی (شهید) و جواد فکوری (شهید) در محور دارخوین خدمت حسین خرازی فرمانده آن محور بودیم. شهید فلاحی و شهید فکوری همچون دو

تا یار همیشه با هم بودند، در آن جلسه برادرمان مصطفی ربیعی مسئول مخابرات محور دارخوین و مصطفی ردانی پور (شهید) معاون حسین خرازی هم بودند. هر وقت می رفتیم پیش حسین خرازی بسیار ساده از ما پذیرایی می کرد، یک روز نان خشک با هندوانه، یک روز نان خشک با پنیر! وقتی به او اعتراض می کردم که من در سازمان آب و برق خوزستان روزانه حدود ۱۲۰۰ تا غذای گرم برای ارتش تهیه می کنم. اجازه بده برای ۱۲۰ رزمنده محور شما هم غذای گرم بفرستم.

می گفت: نه، بخور! این نون، مال مردم، بخور و قدر این نون را داشته باش. آن روز هوا خیلی گرم بود. داخل همان ساختمانی که از سازمان آب و برق خوزستان بود، جلسه داشتیم. کولر هم بود ولی شهید خرازی آن را روشن نکرده بود.

گفتم: حسین آقا! حداقل کولر را به خاطر تیمسار فلاحی و سرهنگ فکوری روشن کن. بالهجه شیرین اصفهانی اش گفت: اگه عادت کنیم زیر کولر بنشینیم، دیگه نمی تویم بریم جلو، توی خط مقدم... مجد هم، با قیافه ای نورانی آرام نشسته بود.

عراق آن سوی کارون دژی را به نام دژ مارد احداث کرده بود. برنامه ما این بود که این دژ را بشکافیم. شخص حسین خرازی یک کار عجیبی کرده بود! با هلی کوپتری که از ارتش درخواست کرده بود، به آن سوی کارون (که در اشغال ارتش عراق بود) رفته و یک نفر لودرچی عراقی را از پشت خط آنها به اسارت گرفته بود! خلبان هلی کوپتر ظاهراً نمی دانسته که آنجا در اشغال عراقی هاست! وقتی می فهمد که کار از کار گذشته بوده، ما اطلاعات خوبی را از این اسیر عراقی گرفتیم.

در آن جلسه صحبت شد که ما باید دژ مارد را بزنیم. بهترین وسیله ای که آن موقع در اختیار ما بود همین اژدری بود که شهید مجد ساخته بود. شهید خرازی گفت: این زنگوله را کی گردن گربه بندازه؟ چون می بایست این وسیله بزرگ به آن سوی رودخانه پشت دژ مارد منتقل و باسیم تلفن به باتری وصل می کردیم تا کاتیوشا عمل کند و دژ منهدم شود! عراق هم در آن سوی رودخانه هوشیار بود و رفتار ما را زیر نظر داشت!

شهید فلاحی گفت: خیلی خُب، من زنگ می زنم الان دو تا از بچه های تیپ هواورد شیراز بیایند و این کار را انجام بدهند.

بالاخره بچه های هواورد آمدند و موشک ۷ متری رعد را که حدود ۶ متر آن لوله ی پرنیترات آمونیوم بود روی یک تیوب لودر باد کرده گذاشتند. قرار شد شبانه بعد از عبور از رودخانه ببرند پشت دژ عراق بگذارند. بعد سیمش را در گوشه ای به باتری وصل کنند تا دژ را منفجر کنند. بالاخره بچه های هواورد

اژدر رعد را روی تیوپ لودر شناور گذاشته و بردند جلو، ولی چون دشمن متوجه کارشان شد وسیله را غرق کردند و برگشتند! متأسفانه این کار بی نتیجه ماند!...».



ساخت اژدر ابتکاری رعد جهت شکافتن دژهای مستحکم دشمن (توسط مهندس شهید مصطفی ابراهیمی مجد)



اژدر، از ابتکار داخلی تا مدرن روسی

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... یکی از دوستان شهید مجد به نام صمد گوهریان بود. او خوزستانی و از گروه دکتر چمران بود. وقتی از مقر نساجی به مقر شهید جعفری آمدیم، نیروهای خوبی همراه ما بودند. یکی از آنان همین صمد گوهریان بود. ایشان مهندس فوق العاده‌ای بود! اولین موشک تاو را همان اوایل جنگ به روش مهندسی معکوس ساخت! بعدها مدیرعامل ماشین سازی اراک شد. جزو کسانی بود که امور جنگ را با سفر به خارج پیگیری می‌کرد. چند تا کار شایسته و محرمانه برای جمهوری اسلامی انجام داد. صمد گوهریان که در امور انفجاری استاد بود، با آقای الهانی که با آقای مجد کار می‌کرد، به منطقه پشت مارد محل غرق شدن اژدر رعد رفتند و آخرین رعدی را که شهید مجد ساخته بود، پیدا کردند. آن را در کارگاه مقر شهید جعفری باز کردیم تا مسائل فنی آن را یاد بگیریم. دوباره چند لوله‌ی کاتیوشا را از نیترات آمونیوم پر کردیم. نیترات آمونیوم را با گازوئیل و خاک اره قاطی کردیم که بتوانیم انفجار آن را آرام‌تر کنیم. بالاخره یک معجون خوبی درست کردیم. اژدر رعد را دوباره ساختیم. نمونه‌ی ساخته شده را برای آزمایش به کانال شهید چمران کنار جاده‌ی حمیدیه بردیم. خودمان ایستادیم این طرف دژ و اژدر ساخته شده را آن طرف دژ گذاشتیم و آزمایش کردیم. در حضور آقا محسن رضایی آزمایش انجام شد که موفقیت‌آمیز بود.

آقا محسن رضایی فرمانده وقت سپاه پاسداران دستور تولید آن را صادر کردند! با درخواست آقای گُردمehین و موافقت آقای علیرضا عندلیب تولید آن به آقای گُردمehین سپرده شد. آقای رحمان الیکایی هم آقای گُردمehین را کمک کردند. در کارخانه سپنتا اهواز کار را شروع کردند. با ۳۰۰ تالوله‌ی ۵ اینچ، ۳۰۰ فروند رعد ساختند! که در عملیات بدر (اسفند ۱۳۶۳) از چند اژدر استفاده کردیم.

دومین شهید این طرح نیز حسین مقیمی زاده اهل ماهشهر بود که ظهر عاشورا تمام بدنش ترکش خورد. پاهایش قطع شد. ترکش توی سرو مغزش خورد. ایشان دور این لوله‌ی ۵ اینچ یک لوله‌ی ۱۲ اینچ گذاشته بود. این لوله‌ی ۱۲ اینچ وقتی این لوله ۵ اینچ را داخل خودش می‌گرفت شناور می‌شد. دو طرف لوله‌ی ۱۲ اینچ دو تا موتور دی سی گذاشته بود. موتورهای دی سی رعد را حرکت

می داد منتها برای اینکه نعلتد دو تا بالک گذاشته بود. دو تا موتور دی سی را ۳۰ سانت زیر آب گذاشته بود. روی آنکه می نشستیم دیگر این چپ نمی شد! با دو تا موتور دی سی و دو تا باتری که توی لوله ی بزرگ گذاشت، این را شناور و از دور با سیم مالیوتکا هدایت می کردیم. با خاموش کردن یک موتور از یک طرف حرکت می کرد و با خاموش کردن موتور دیگر از طرف دیگر به جلومی رفت! با خاموش کردن موتورهای کنترلش می کردیم! سیم مالیوتکا ۴ کیلومتر بود. بعداً سیم مالیوتکا را دو برابر کردیم.



حسین علایی

این شناوری را که ایشان ساخته بود سال ۱۳۶۵ در مانور شهادت در خلیج فارس آزمایش کردیم. آقا محسن رضایی، آقای حسین علایی، فرمانده وقت نیروی دریایی سپاه و آقای علی فدوی هم آنجا بودند. با مشاهده این طرح دوباره آقا محسن دستور ساخت ۱۰۰ فروند آن را صادر کردند. یکی از مشکلات تخریب زمان جنگ این بود که آتش دشمن اجازه نمی داد بچه های تخریب برای منهدم کردن دژ عراق به راحتی به عقبهی دشمن دسترسی پیدا کنند. برادرمان ایرانپور از نیروهای سپاه تدبیری کرد و پشت یک خرج جاده، یک خرج گود گذاشت. سپس یک خرج ۱۰۷ هم پشت آن خرج گذاشت. بعد محاسبه کرد که مدت سه دهم ثانیه که خرج اولی تمام می شود، خرج دومی باید پشت سرش پایین برود. با سه دهم ثانیه این ۱۰۶ عمل می کرد. خرج گود که عمل می کرد، زمین را گود می کرد ولی وقتی فوری خرج جاده پشت سرش با فشار ۱۰۷ پایین می رفت، خرج جاده عمل می کرد و جاده منفجر می شد. این یک طرح دو زمانه بود. هنوز انفجارهای دو زمانه توی دنیا به این صورت انجام نشده. این یکی از ابتکارات خوب آقای ایرانپور است! ما از این فیلم و عکس گرفتیم. بعد از آن، کلاhek دو زمانه را سر همین موشک رعد گذاشتیم. گفتیم زمان اول، بدنه ی کشتی را سوراخ می کند. زمان دوم که فرو می رود، می تواند هم گود باشد هم شیمیایی، هم مواد انفجاری باشد، هم ضد هسته ای باشد. ما دو تا باتری ۵۰ کیلویی عقب لوله می گذاشتیم. یک سرجنگی ۹۰ کیلو هم جلو، یک ۴۵ کیلو خرج گود و ۴۵ کیلو خرج انفجار بود. خرج گود را آزمایش کردیم. به فاصله ی ۱۰ متر، بیست تا ورق می گذاشتیم. بعد از دور آزمایش می کردیم. ورق را سوراخ می کرد. قبلاً توی همان مجتمع سپنتا این آزمایش را انجام دادیم که چطور بدنه ی کشتی را در جنگ نفت کش ها بنزیم. آن زمان عراق با حمایت امریکا کشتی های نفت کش ما را در خلیج فارس می زد. آنچه را که در بندر عباس مقابل آقا محسن رضایی آزمایش کردیم همین رعد بود.

همین طرح در نهایت تبدیل به همان موشک (زیردریا) شد! ادامه‌ی این فرایند این گونه بود: ما برای خرید اشکوال با روس‌ها چندین بار جلسه داشتیم. یک روزی آقای علی فدوی مرا به عنوان نماینده‌ی نیروی دریایی سپاه به وزارت دفاع معرفی کرد. گفتند یک نفر از روسیه به وزارت دفاع آمده. می‌خواهد زیردریایی را که ارتش خریده توان اژدرهایش را ارتقاء دهد.

توی جلسه شرکت کردیم، فردی به اسم دامینوف از شرکت داستان قرقیزستان بود، آنها سازنده‌ی اشکوال هم بودند، چون قبلاً روی اژدرها کار کرده بودم و یک اژدر آمریکایی را هم توی خودکفایی نیروی دریایی سپاه باز کرده بودم اطلاعات خوبی از اژدر داشتم. با این آقای دامینوف وارد گفتگو شدیم.

گفتم: سرعت اژدرهای شما چقدره؟

گفت: ۴۵ نات

نگاهی به او انداختم و گفتم: آمریکایی‌ها که تا ۵۵ نات را ساخته‌اند! ۴۵ نات دیگر چه به درد ما می‌خورد! تا این مطلب را گفتم.

به یکباره از دهانش پرید که: ما یک اژدر ساخته‌ایم ۲۰۰ نات می‌رود!

وقتی این را شنیدم بدون هیچ واکنشی صبر کردم تا در یک فرصت مناسبی در جای دیگری تنهایی با او ملاقات کنم! چون دنبال ایشان یکی دو نفر روسی هم بودند که مطمئناً از نیروهای اطلاعات روس و مواظب او بودند! توی فرصت کوتاهی موقع ناهار که از روی میز بلند شدیم با او صحبت کردم. محل استراحتش را پرسیدم.

گفت: هتل فروردین حوالی میدان امام خمینی هستم

گفتم: امشب میام پیش شما

شب رفتم هتل، گفتم: این مطلب چی بود گفتی؟! مگر ۲۰۰ نات سرعت زیرآب امکان دارد؟

گفت: ما ساخته‌ایم!

گفتم: آخر چطور؟ از نظر علمی امکان نداره!

گفت: چرا! با نصب یک بالشتک هوا به دور آن، زیرآب حرکت می‌کند! آزمایش هم کرده‌ایم!

آمریکا ۲۰ سال روی این کار کرد ولی نتوانست بسازد! بهخصوص سوخت آن را!

گفتم: من میام بینم.

سری تکان داد. بعد از آن من حدود پنج سفر به قرقیزستان شوروی (سابق) رفتم. یک بار با علی

فدوی رفتیم و یک بار هم با سردار شهید عبدالله رودکی (یکی از فرماندهان نیروی دریایی سپاه) رفتیم. بالاخره سال آخر جنگ بود که از محل آزمایش آن دیدن کردیم. قرار شد تعدادی از آن را بخریم.



علی فدوی

سفیر ایران در آنجا هم خیلی با ما همکاری می کرد! بعدها به ما گفتند قرارداد ساخت آن را بستیم. چون توی روسیه به این صورت است که با شرکت های پوششی قرارداد می بندند. ولی مدام ایراد می گرفتند و درخواست ۱۰، ۱۲ میلیون دلار پول می کردند! از طرفی می گفتند که فتاوری و سوخت آن را هم به شما نمی دهیم! ولی فتاوری مکانیکی اش را می دهیم! اتفاقاً سوخت آن خیلی مهم بود.

در نهایت بعد از خرید آن به آقای فدوی گفتم: اجازه بده با سوخت جامد خودمان آزمایش کنم. گفت: خیلی خُب، آزمایش کنید!

اسکله ای در جزیره ی قمر بندر امام (ره) ساختیم. این کاتیوشا را بردیم پایین. البته از این طرف هم با صنایع دفاع خودمان قرارداد بستیم که زمان سوخت آن را تا ۵ ثانیه برساند و سوخت آن را اضافه کند. آن را بردیم ۳-۲ متری زیر آب و آزمایش کردیم. آقای فدوی هم آنجا بود. ۴-۳ بار آزمایش کردیم. یک بار ۱۲۰۰ متر در عرض یک و چهاردهم ثانیه رفت! طول زیادی رفته بود! سرعت بالای ۲۰۰ نات آن را گرفته بودم. دو روز بعد از آزمایش اتفاقاً با این روس ها جلسه داشتیم.

یکی از دانشمندان شان را کنار کشیدم و گفتم: من آزمایش کردم، بیشتر از سرعت آنچه می گوئید، رفت! گفت: خُب؛ زمان آن کم بود!

تا گفت زمان آن کم بود، فهمید که ما دسترسی پیدا کرده ایم.

گفتم: من زمان ۵ ثانیه آن را هم اضافه کرده ام.

توی همان جلسه بعد از آزمایش روکم کنی ما، موافقت کردند سوخت را هم به ما بدهند! قرارداد ۱۰ فروند آن را با ما بستند.

وقتی در مانور شهادت خلیج فارس این را نشان دادیم. آمریکا اعلام کرد که این فیلم است! ایرانی ها دروغ می گویند. این فیلم ساختگی است! بالاخره رسیدن به اشکوال ادامه ی کار شهید مجد و شهید مقیمی زاده بود! که الآن نیروی دریایی ما از وسیله ای بسیار قوی برخوردار است که آمریکا هم ندارد! یعنی اگر آمریکا در خلیج فارس با ما درگیر شود، می توانیم ناوگانش را بزنیم و دهانه خلیج فارس را ببندیم!...»



خلاقیت در عملیات خاکی

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«...بحث ابتکار و خلاقیت در عملیات خاکی نقش مؤثری در ادامه عملیات زمینی رزمندگان ایفا می‌کرد. در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) هفته‌ی اولی که ما در طلائیه خاکریز می‌زدیم، جنگ،



شهید مهدی زین‌الدین

جنگ خاکریز بود! گفتند شما فقط مرحله به مرحله خاکریز بزنید که دشمن را در اینجا مشغول کنیم تا پیشروی را ادامه بدهیم. در منطقه طلائیه فاصله‌ی خط را با خاکریز نزدیک می‌کردیم. هم به سمت آن کانال ۵۰ متری، هم به سمت جزایر مجنون هورالعظیم. مهدی زین‌الدین فرمانده لشکر ۱۷ علی‌بن ابیطالب (ع) سپاه استان مرکزی و قم و آقای غلامرضا مالکی آنجا بودند، آقامهدی زین‌الدین اصرار داشت مهندسی خاکریزی را آنجا ایجاد کند.

می‌گفت: بچه‌های لشکر که در خط مقدم می‌جنگند فشار زیادی از

سمت دشمن روی آنهاست. هیچ جان‌پناهی ندارند. فقط روی دژ مرکزی و شرقی - غربی مستقر هستند. بین آنها فضا خالی بود. خط دفاعی نیروها به گونه‌ای بود که با گذاشتن مقداری گونی خاک فقط می‌توانستند سینه خیز عبور کنند! به آنجا رفتیم و منطقه را برای احداث خاکریز بررسی کردیم. زه‌آب بالا بود. نمی‌شد خاکریز زد.

مهندس جمشید سرداری از پشت بی‌سیم قرارگاه پیشنهاد دادند که برید با گونی‌های پراز خاک، خاکریز ایجاد کنیم! این هم یک روش گونی‌چینی بود! چند هزار گونی را باید پُر کنیم از خاکی که در منطقه وجود نداشت! چون زمین منطقه خیس بود. از عقبه باید خاک می‌آوردیم و می‌چیدیم مقابل دشمن در فاصله‌ای بسیار نزدیک! شاید بعضی جاها ۲۰۰ متری عراقی‌ها!

چند شب این کار را انجام دادیم. این هم روشی بود در آن شرایط خاص خودش! نیروی کار ما هم خود رزمندگان بودند! این گونی‌های خاک را باید از فاصله‌ی ۳۰۰ متری کول کنیم و نزدیک خط مقدم بیاوریم و بچینیم. خلاصه سه چهار شب این‌طوری توانستیم زیر آتش سنگین دشمن حدود

۱۰۰ متر پیشروی کنیم! خلاصه یک جان پناه ایجاد شد. به آقا مهدی زین الدین گفتم: دیگر بیش از این راه نمی دهد! اجازه بدهید عقب تریاییم و یک خاکریز بزنیم.

ایشان گفتند: حضرت امام (ره) فرموده: ... جزایر باید حفظ شود... گفتم: خُب با بلدوزن می توانیم در فاصله ۱۰۰ متری عراقی ها کاری انجام بدهیم. دو پیشنهاد بود: یکی اینکه ما برویم پدهای مرتبط با سکوهای نفتی را به هم متصل کنیم. ولی اینها متأسفانه یک مقدار عقب بود یعنی در بعضی جاها شاید باید یک کیلومتر به عقب می آمدیم. فرمانده لشکر نپذیرفتند! گفتند: نه! باید بروید نزدیک ترین جایی که می شود خاکریز بزنید. چاره ای نداشتیم. چون باید خودمان را به دشمن نزدیک می کردیم. از طرفی باید خاک را به جلو منتقل می کردیم. خاکریز را در فاصله ۲۰۰ متری رو به دشمن زدیم. اگر پشت به دشمن می ایستادیم تیروترکش می خوردیم.

معضلی که نگران آن بودیم اتفاق افتاد؟! سه چهار شب خاکریز را با هزار مشکل تمام کرده بودیم. ولی وقتی شب بعد رفتیم تا خاکریز را تقویت کنیم دیدن صحنه ای حالمان را گرفت! با آقای مالکی قدم می زدیم، احساس کردیم زیر پای ما نم دار است؟! بچه های رزمنده پشت خاکریز خوابیده بودند. رفتیم جلو، دیدیم آب از لابه لای علفزارها جاری شده و نهادهای خیلی کوچک تشکیل داده و متأسفانه پشت خاکریز را آب گرفته! ظاهراً عراقی ها از یک گوشه آب را پشت خاکریز ما رها کرده بودند! آب در گودی پشت خاکریز جمع شده بود.

بچه ها را سریع خبر کردیم. خواستیم با گونی خاک مسیر آب را ببندیم ولی نتوانستیم... یعنی آن خاکریزی که احداث کرده بودیم از دست رفت. برگشتیم خدمت شهید زین الدین! وقضیه را تعریف کردیم. در نهایت مجبور شدیم برگردیم عقب تر سراغ آن خاکریز دژها.

سعی می کردیم خاکریز را ماریپیچ احداث کنیم چون دشمن را از لحاظ دید و تیر تا حدودی محدود می کرد! یک جاهایی هم مثل همان کانال ۵۰ متری که خاکریزها مقابل دشمن به صورت یک خط ممتد بود، انتهای خاکریز را به شکل دسته عصایی^۱ کج می کردیم تا نیروها از جناحین در تیررس قرار نگیرند.

۱- دسته عصایی: در جایی که دشمن از جناحین خاکریز روی مواضع ما در پشت خاکریز دید و تیر داشت دو سر خاکریز را برمی گرداندیم تا از جناح راست یا چپ تهدید نشویم به این حالت خاکریز دسته عصایی گفته می شد چون مثل دسته عصا خاکریز برگردانده می شد.

موضوع دیگر، حرکت شبانه‌ی دستگاه‌های مهندسی رزمی در میدان جنگ بود. موقعی که هفت هشت دستگاه را می‌خواستیم حرکت بدهیم. در جاهایی مثل منطقه‌ی کوهستانی پنجوین عراق که یک طرف کوهستان یک طرف میدان مین بود، مسیر حرکت برای عبور دو بلدوزر کنار هم نبود! بعضی مواقع آسمان آن قدر ابری و تاریک بود که دعا می‌کردیم دشمن گلوله منوری بزند تا کمی فضا روشن شود تا مسیر را پیدا کنیم! وقتی یک ستون سواره با ۱۰ دستگاه لودرو بلدوزر با رعایت اصل پراکندگی در یک مسیر تا رسیدن به محل مأموریت حرکت می‌کردند، بعضی اوقات بلدوزر عقبی، دستگاه جلویی را در آن تاریکی محض گم می‌کرد! یک دفعه می‌دیدیم مسیر کج شد! اینها را هماهنگ کردن و در یک مسیر حرکت دادن کار سختی بود! دو نفر در جلو و عقب ستون با موتور، سر و ته ستون را یکسره هماهنگ می‌کردند.

برای انتقال دستگاه‌های مهندسی رزمی در دل تاریکی شب‌های عملیات مشکلاتی داشتیم که هریگان با تدبیر خودش مأموریتش را پیش می‌برد. در عملیات والفجر ۴ در منطقه مریوان ستون دستگاه‌های مهندسی را به سمت رودخانه‌ی قزلچه حرکت می‌دادیم. جاده‌ای کنار ارتفاع بود. بلدوزرها خیلی قدرت مانور نداشتند! حرکت دستگاه‌های مهندسی به سمت خطوط مقدم با رفت‌وآمد یک موتورسوار هماهنگ می‌شد. ولی یک نگرانی داشتیم. جان موتورسوار در حال حرکت با کمی جابجایی بلدوزر در آن تاریکی شب و مسیر تنگ به خطر می‌افتاد و بلدوزر او را زیر می‌گرفت. بعضی مواقع موتورسیکلت را کنار می‌گذاشتیم. پیاده سر ستون و انتهای ستون می‌دویدیم! بعضی‌ها از بی‌سیم استفاده می‌کردند. ولی در آن بحبوحه‌ی جنگ و سروصدای بلدوزر، راننده‌ی بلدوزر صدای فرماندهی تیم را نمی‌شنید.

بنابراین به‌رغم وجود موضوع و رده‌های مختلف در مهندسی همچون شناسایی منطقه، اطلاعات، طراحی، فرماندهی و اوج هماهنگی امور و نقش و وظایف هر رده به تفکیک مهندسی، پشتیبانی، بهداری، توپخانه، زرهی و... در صحنه‌ی عملیات وضعیت‌هایی پیش می‌آمد که ابتکارات و اخلاقیت‌های بچه‌ها می‌توانست کارساز شود. هرچند از آن اتفاقات مطالبی به طرق مختلف ثبت شده ولی در مواقعی که حتی فرمانده تیپ و لشکر از آن اطلاعی نداشتند حوادثی رخ داده که هیچ دوربین و راوی نتوانسته آنها را ثبت کند.

سال ۱۳۶۲ در منطقه‌ی شمال غرب، قرارگاه حمزه (ع) آقای رشادی برای عملیات والفجر چهار مأموریتی به ما دادند. آقای محمد ستاری وفایی، فرمانده مهندسی قرارگاه گفتند: شما به منطقه

بانه بروید. باید توی دشت وسیع کنگرک در منطقه‌ی پنجوین خاکریز بنزید. خدا رحمت کند شهید احمد کاظمی فرماندهی وقت لشکر ۸ نجف اشرف را، که فرماندهی محور بانه با ایشان بود. قرار بود همراه با لشکر ۳۱ عاشورا مهدی باکری (شهید) وارد عمل شوند و از محور مریوان نیز لشکرهای ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید) و لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص) سپاه به فرماندهی ابراهیم همت (شهید) و دیگر یگان‌ها وارد عمل شده و با محور بانه الحاق کنند.

خوشبختانه عملیات موفقیت‌آمیز بود. روز دوم عملیات از دو طرف خاکریز زدن را شروع کردیم. قسمتی از منطقه را بچه‌های جهاد اصفهان خاکریز می‌زدند. قسمتی را هم ما از پشت رودخانه قزلچه شروع به خاکریز زدن کردیم. فکر کنم نزدیکی‌های ظهر بود که سروکله‌ی تانک‌های عراقی پیدا شد! ما در شرایط خاصی گیر کرده بودیم! تانک دشمن روبرویت شلیک کند، بالگردهای عراقی هم از بالا تانک‌ها را پشتیبانی کنند. در این وضعیت شما باید با یک فاصله‌ی ۵۰۰ متری تانک‌ها، خاکریز بزنید! تانک‌ها هم خیلی دقیق ما را زیر آتش گرفته بودند. با دومین یا سومین شلیک، راننده بلدوزر را می‌زدند.

شجاعت و ایثار راننده‌های مهندسی رزمی در آنجا تماشایی بود! جایی که راننده لودر و بلدوزر مجبور می‌شد با دیو کردن خاک، جلوی شلیک مستقیم تانک را بگیرد! راننده را که می‌زدند راننده بعدی می‌رفت روی دستگاه... آقای صادقی نامی بود که با حالت موج‌گرفتگی همچنان به کارش ادامه می‌داد! فکر کنم پایش را آنجا از دست داد.

نکته‌ی دیگر، حفاظت از دستگاه مهندسی بود. هیچ نیروی مسلحی دنبال راننده بلدوزر و لودر نبود تا مواقعی که دشمن به سمت دستگاه‌های مهندسی شلیک مستقیم دارد جواب آنها را بدهد. تازه اول روشنایی صبح مشکل دیگری نیز داشتیم. چون هنوز خطوط مقدم و استقرار بچه‌های خودمان دقیق مشخص نشده بود گلوله‌های خودی به اشتباه ما را می‌زدند، با بی‌سیم تماس می‌گرفتیم و اعلام می‌کردیم که گلوله‌های خودی به محوطه‌ی فعالیت ما می‌خورد، حالا تا زمانی که این مطلب طی سلسله مراتب به آتشبار توپخانه مذکور برسد چه اتفاقاتی می‌افتاد.

چند ساعتی که عملیات خاکی انجام می‌دادیم یعنی ۲۰۰، ۳۰۰ متر خاکریز زده بودیم. تازه تانک‌های عراقی لوله‌هایشان را به سمت ما نشانه می‌گرفتند! کارکردن مقابل گلوله تانک دشمن برای راننده بلدوزری که در ارتفاع بالای ۳ متری روی دستگاه بدون هیچ سرپناهی نشسته، دل شیر می‌خواست.

یادم هست در عملیات کربلای ۵ شلمچه، روی دستگاه داشتم با راننده صحبت می‌کردم به محض اینکه پام را پایین گذاشتم، دیدم راننده نیست؟! گلوله تانک مستقیم توی سینه‌اش خورده بود! سریع پریدم بالای بلدوزر، دیدم اورکتی که پوشیده بوده آتش گرفته و تکه‌های بدنش را می‌سوزاند! زمستان بود و چاله‌های اطراف بلدوزر از آب پر شده بود. با زحمت تکه‌های باقیمانده بدن راننده بلدوزر که در حال سوختن بود انداختیم توی چاله‌های آب و او را توی یک پتوپیچیدیم. در شب پنجم عملیات کربلای ۵ شلمچه وقتی فرمانده لشکر ۱۰ سیدالشهدا (ع) برادر علی فضلی، پشت یکی از آن موانع نونی شکل ما را احضار کرد و روی نقشه ما را توجیه کرد و گفت: باید دوباره به سمت شط العرب بروید.

یکی از بچه‌های اطلاعات ما را روی زمین توجیه می‌کرد. بندهی خدا ظاهراً چندین شب خوابیده بود چون از خستگی مدام چُرت می‌زد! بعد از حرکت و هدایت این دستگاه‌های سنگین از لابه لای نخل‌ها، به نزدیکی‌های شط العرب رسیدیم. آن سوی شط العرب تانک‌های عراقی آمادگی تیراندازی بودند. دوشکای روی تانک عراقی‌ها یکسره کار می‌کرد. صدای بلدوزرها مثل صدای تانک در فضای منطقه پیچیده بود! دوشکاها به سمت لودر و بلدوزرها شلیک می‌کردند. در همین گیرودار یکی از راننده لودرها همان جا تیر خورد! به ذهنمان رسید که با این وضعیت جان راننده‌ی لودر و بلدوزرها در خطر است. لیور (اهرم فرمان) بلدوزرها را می‌گرفتند، گازش را تنظیم می‌کردند تا حرکت کند! راننده‌ها در کنار بلدوزر حرکت می‌کردند! بلدوزر، بدون راننده جلو می‌رفت! با این تاکتیک توانستیم بعد از یکی دو کیلومتر حرکت به شط العرب برسیم.

بین جزایر، یک جاده‌ی ارتباطی بود که آن را هم بدون درنگ باید می‌رفتیم! خدا می‌داند چگونه عبور کردیم. به خط مقدم نیروهای خودی رسیدیم. بچه‌های تیپ ۵۷ حضرت ابوالفضل (ع) سپاه لرستان مستقر بودند. آن‌ها تعجب کرده بودند که ما چگونه این بلدوزر را توی این خط آوردیم! مجروحان روز قبل را نتوانسته بودند تخلیه کنند! توی آن تاریکی و آن شرایط سخت، کنار همان کانال زوجی تا صبح خاکریزمان را زدیم.

در منطقه فاو عراق (عملیات والفجر ۸) ارتفاع خاکریزمان اگر دو متر و نیم بود دشمن با شلیک گلوله‌های تانک، آن را به یک متر می‌رساندند! یعنی گلوله‌های تانک آن قدر این خاکریزها را می‌زدند تا اثری از خاکریز نماند و بچه‌های ما نتوانند پشت آن دفاع و خط را تثبیت کنند.

در حاشیه‌ی جزیره‌ی بوارین شط العرب در عملیات کربلای ۵ در منطقه‌ی شلمچه شرایط طوری

بود که نیروهای خودی جرئت سر بلند کردن نداشتند. چه رسد به اینکه لودر و بلدوزر آنجا ببرند تا برای بچه‌ها خاکریز بزنند! با ابتکاری بشکه‌های خالی ۲۲۰ لیتری نفت و روغن را به گردان‌ها دادیم تا آنها را پراز خاک کنند و پشت آن پناه بگیرند.

یاد ر عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) داخل جزیره‌ی معجون جنوبی، شرایط به گونه‌ای بود که پیشروی دیگر امکان‌پذیر نبود و می‌بایست بچه‌ها همان جا مستقر شوند. حضرت امام (رحمت‌الله‌علیه) فرمان دادند جزایر باید حفظ شود! نیروهای لشکر ۳۱ عاشورا سپاه آذربایجان و لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه مرکزی و قم آنجا عمل کرده بودند. هیچ خاکریزی برای دفاع نداشتند. زمین آنجا نیز برای خاکریز زدن اصلاً مناسب نبود! خاکستریز (هوموس) بود! قسمتی از زمین آنجا هم که منتهی می‌شد به جناحین به سمت آب، لجن و گل‌ولای بود! یک دژ میانی داشت جزیره‌ی جنوبی که فقط یک خاکریز با نیم متر ارتفاع درست کرده بودند و صد متر هم بیشتر دستک نزده بودند! بقیه منطقه رها بود! و از ما خواسته بودند که این دستک‌ها را به ضلع‌های غربی-شرقی جزایر وصل کنیم. خُب به این راحتی که نمی‌شد بلدوزر ببری، همین آقای مهندس جمشید سرداری که خودش توی قرارگاه مستقر بود، گفتند: بیایید گونی پراز خاک کنید تا خاکریز بزنیم، خاک هم آنجا نبود، خاکستر (هوموس) یا گل بود! نهایتاً این کار خیلی نتیجه‌بخش نبود!...».

تصمیم‌گیری در لحظات متغیر میدان نبرد

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«... به‌رغم اینکه قبل از عملیات، شناسایی برای انجام امور مهندسی رزمی انجام می‌شد. اما شب عملیات، یک‌بار دیگر برای ستون کشی دستگاه‌ها تعیین تکلیف می‌شد. در عملیات کربلای ۵ در شلمچه (دی ماه ۱۳۶۵) قرار شد ما در نوک کانال پرورش ماهی عملیات خاکی مان را انجام بدهیم. رفتیم جلو آرایش گرفتیم. بلدوزرها هم حرکت کردند. خدا رحمت کند شهید فضلی را، یک دفعه پشت بی سیم گفتند: مسیر تغییر کرده! باید بری بچسبی سمت راست... چراکه دشمن شرایط را تعیین می‌کرد.

با اینکه با نقشه (کالک) توجیه بودیم ولی قرار عملیات ما نوک کانال ماهی بود. حالا توان تاریکی ساعت ۱۱-۱۰ شب وزیر آتش دشمن پشت بی سیم می‌گه: برو سمت راست، ۲ کیلومتر جلو تر می‌ری، بعد سمت چپ دو کیلومتر حرکت می‌کنی، به جاده‌ای می‌رسی، می‌پیچی، می‌ری روی کانال ماهی، از کانال عبور می‌کنی، جاده آسفالته‌ی بصره را پیدا می‌کنی بعد سمت چپ می‌پیچی، کنار جاده‌ی آسفالت خاکریز را احداث می‌کنی، می‌آبی به سمت ما، می‌چسبی به کانال ماهی، همان نوک کانال ماهی.

تمام این مسیر حرکت را باید با دستگاه سنگین بلدوزر در آن دل شب عملیات حرکت کنی؟! جالب اینه که اوایل راننده‌ی بلدوزرها ارتباط بی سیمی نداشتند بعدها یک بی سیم‌هایی از این تاکی واکی‌ها را دادند. آن هم خیلی قابل استفاده نشد! جدای از همه این حرف‌ها حالا اگر شجاعت خود راننده‌ی بلدوزر و لودر نمی‌بود خیلی از این دستورات بی سیمی به عمل منتهی نمی‌شد.

موضوع ستون‌کشی دستگاه‌های مهندسی رزمی جزئیاتی دارد که فقط در میدان عمل می‌شود حق مطلب را ادا کرد! سوار بر بلدوزر سنگین آهسته‌آهسته حرکت کنی. از میان نخل‌ها عبور کنی، از سه چهار تا جزیره عبور کنی، برسی کنار شط العرب که یک خاکریز ۱/۵ متری بود. آن طرف، دشمن با تیربار دوشکا روبه‌رویت ایستاده، صدای بلدوزر مثل تانکه، دوشکا مستقیم به سمت تو شلیک می‌کنه. در این شرایط باید بلدوزر را حرکت بدهی. در چنین مواقعی، بلدوزرچی‌ها ابتکار به خرج می‌دادند! از بلدوزر پیاده می‌شدند، ریپر را می‌گرفتند، روی گاز می‌گذاشتند، بلدوزر خودش مستقیم

حرکت می‌کرد! حدود ۱۰۰ متر که بلدوزر جلو می‌رفت، دوباره می‌پريدند بالا، برای مسافتی تنظیم می‌کردند. به این طریق ما توانستیم چند بلدوزر را تا ساحل اروند در خط مقدم برسانیم.

حالا با این شرایط ببینید ما چطور باید این موارد را تنظیم می‌کردیم؟! فکر کن بلدوزر ذره‌ای خطا کند. وارد میدان مین شود، آن دستگاه از حیّز ارتفاع خارج و مأموریت معطل می‌شود. بعضی اوقات یکی از بچه‌ها یا خودمان جلو بلدوزر حرکت می‌کردیم. جلوی بلدوزر می‌دویدیم و با یک چراغ قوه‌ی کوچک راننده را هدایت می‌کردیم. دوباره می‌دویدیم عقب بلدوزر، می‌گفتیم: بایست! یعنی در هر رفت و برگشت، بلدوزر در حال خاکریز زدن را با نور چراغ قوه هدایت می‌کردیم تا با ورود به میدان مین دشمن، خطا و فاجعه‌ای رخ ندهد.

خودم شاهد بودم در یکی از این مأموریت‌ها وقتی دیدم هر چه فریاد می‌زنم راننده حرکت نمی‌کند رفتم بالای دستگاه، سر راننده فریاد کشیدم: برادر! حواست کجاست؟ خسته شدم از بس توی این میدان مین مدام جلو و عقب دویدم. دیدم هیچ حرفی نمی‌زنه؟! خوب که نگاهش کردم، دیدم سرش درست از گردن جدا شده و افتاده!... یعنی اگر این شجاعت‌ها، ایمان و اخلاص بچه‌ها نبود، چطور می‌توانستی بلدوزر را مقابل تانک قرار بدهی؟! یک رزمنده با آرپی جی به زمین می‌چسبد. جان‌پناه می‌گیرد. تانک با موشک روبرو می‌شود ولی راننده‌ی بلدوزر در ارتفاع بالای دستگاه بدون هیچ پناهگاهی نشسته کار می‌کند.

در همان صحنه‌ی عملیات کربلای ۵ شلمچه، پشت جاده‌ی بصره، زمانی که برادر نظری مشغول کار بود با پنج‌مین شلیک گلوله تانک سینه‌ی نظری را برداشت برد و به شهادت رسید! شلیک گلوله تانک جای خود، حتی زوزه‌ی گلوله تانک که از کنار ت رد می‌شه وحشت دارد. آن هم موقعی که تیربار دوشکای دشمن نیز به سمت شلیک کند.

فقط برای اینکه با همان گلوله اولی دستگاه از کار نیفتد، نکته‌ای هم در خاکریز زدن مقابل تانک دشمن بود. تیغه بلدوزر را کج می‌کردند، اصطلاحاً با توک بیل بلدوزر می‌توانستی یک محافظ آهنی و جان‌پناه برای خود و دستگاه ایجاد کنی!...».



خاکریز زدن با انفجار

«راوی: محمدرضا عطارزاده، از مهندسی رزمی سپاه

«...آتش سنگین دشمن در شب‌های عملیات به‌گونه‌ای بود که حتی راننده‌ی بلدوزر، بلدوزر روبهرویی خود را نمی‌دید! بعضی وقت‌ها آتش دشمن نمی‌گذاشت تیم مهندسی رزمی به خط دفاعی برسد! قبل از رسیدن به خط منهدم می‌شد.

بعضی وقت‌ها ما با ماشین‌آلات خاکریز نزدیکیم. با انفجارها خاکریز زدیم! یعنی وقتی دشمن با اجرای سنگین آتش حتی اجازه انتقال بلدوزر را به خط مقدم نمی‌داد، مجبور می‌شدیم بی‌سروصدا مواد منفجره به کار ببریم و دژی را منهدم کنیم تا این تبدیل به یک خاکریز شود. البته این یک عملیات ویژه بود که به کار گرفته شد.

دیگری از خاکریز داشتیم که درحقیقت درون آب احداث کردیم! در شلمچه در منطقه‌ی آب‌گرفتگی با یک تاکتیک خاصی توانستیم منطقه‌ی زیادی را آزاد کنیم یا از نفوذ دشمن جلوگیری کنیم و یک خط پدافندی ایجاد کنیم'...».



استفاده حداکثری از حداقل موجودی

«راوی: مهندس ارتقای، از مهندسی رزمی سپاه

«یکی از ابتکارات خوبی که از قرارگاه حمزه (ع) در جبهه شمال غرب شروع شد، ساخت پل های تیوبی بود که آنجا ابداع شد و بعدها این نوع پل ها برای ساخت سنگر هم استفاده می شد چون قطر ۲ متر آن را می شد برای پناهگاه هم استفاده کرد! تیوب های استوانه ای و خارجی بود که از گذشته در انبارها مانده بود. در طول ۱۰ تا ۱۸ متر، قطر آنها هم از نیم متر تا ۲ متر بود. مثل تیوب هایی که برای لاستیک ماشین استفاده می شود. اینها را باد می کردیم و در جایی که می خواستیم پل بسازیم در محل آبرو قرار می دادیم. دو قالب برای دو سر آن ساخته بودیم و یکی هم در کناره ها. موقعی که برای کف سازی بتن می ریختیم، در حاشیه دو قالب دو تا کله گی هم می گذاشتیم که این تیوب از داخل آن عبور کند. شاید مدت یک روز به راحتی بتن یک آبرو به قطر یک تا ۲ متر آماده بهره برداری می شد. بعد هم باد این قالب خالی و بیرون کشیده می شد. برای جلوگیری از ترک خوردن، داخل آن میل گردهای حرارتی هم می گذاشتیم و به کف هم با این میل گردها اتصال می دادیم. درواقع تا حدودی کارمان را بهینه می کردیم... در حوزه شمال غرب، آبروهای زیادی را به این شکل در جاده ها ایجاد کردیم. شاید سالیان دراز و الآن هم اگر هنوز آن راه ها باقی باشد، این آبروها قابل استفاده است.

مطلب دیگر در رابطه با مهندسی و بخش راه سازی روکش و پوشش راه ها بود. از مخلوط شن و ماسه، نفت سیاه و قیر استفاده می شد. یکی از مشکلات ما در شمال غرب این بود که در زمستان ها به دلیل برف روبی جاده ها، مصالح کف جاده باتیغ گیرد ریا بلدوزر، از رده خارج می شد! یادم هست یک روز رفتیم خدمت مهندس حامی (مرحوم) گفتیم: ما چه کنیم؟ نه فرصت آسفالت جاده هایمان را داریم و نه توانش را داریم.

گفتند: در مسیر جاده های خاکی در منطقه ی کوهستانی کردستان قیر بریزید و روی آن هم مصالح بپاشید که به تدریج و در اثر عبور و مرور ماشین ها به آسفالت تبدیل شود.

در اصل باید گفت که تا پایان جنگ هم ما به یک دستورالعمل مدونی که بتوانیم اینها را تثبیت کنیم، نرسیدیم. چون یکی از مشکلات ما این بود که نمی بایست بیش از حد روی یک محور سرمایه گذاری کرد چون ممکن بود آن محوری که امروز، روزی ۵۰۰ خودرو تردد می کرد، دو ماه دیگر که محور عملیات عوض می شد روزی یکی دو تا خودرو بیشتر عبور نمی کرد!...».



تونلی زیرپای دشمن

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی ارتش

«... در عملیات فتح‌المبین برای عبور از میدان‌مین دشمن، یک کانال از همین منطقه‌ی باغ نادری جلوی سرخه احداث کردیم. خدا رحمت کند شهید امیر میرحسینی را که ایشان از یزد مرد میان‌سالی به نام مشهدی غلامحسین را آورد. طرحی را به نام طرح یزد تهیه کردیم! این مرد یک تونل زیرزمینی را به شکل قنات و به ارتفاع ۷۰ تا ۸۰ سانتی‌متر به سمت عراقی‌ها احداث کرد. این طرح کاملاً سری بود و فقط ۷-۸ نفر در لشکر از آن مطلع بودند. پوشش این کار آن قدر رعایت می‌شد که فقط یک راننده‌ی لودر به نام دلیریان اجازه داشت خاک‌ها را پخش کند. در حین کار لوازمی مثل هواکش و موتور برق لازم داشت که آن را تأمین کردیم.

حدود ۴۰۰ متر جلورفته بودیم که روزی قرار شد انتهای تونل را به سمت بیرون باز کنیم. وقتی سر آن را باز کردیم از بین خط خودی و دشمن سردر آوردیم! نکته جالبی رخ داد زمانی که دریچه خروجی این تونل باز شد مثل دودکش بلدوزر، هوا و بخار از داخل این تونل بیرون زد! عراقی‌ها با مشاهده این صحنه ترسیدند که چه شده! حدود ۵-۴ ساعت دود و بخار بیرون می‌زد! ولی عراقی‌ها نفهمیدند که داستان چیست! وقتی دیدیم هنوز تا پشت مواضع دشمن چند ده متر مانده، کار را ادامه دادیم. بقیه کار را گذاشتیم برای شب عملیات. شب عملیات آن را باز کردیم. شب عملیات گروهان سروان احمد آرام با دو گروهان از نیروهای سپاه پاسداران که مسئول تک به این نقطه تا سه راه قهوه‌خانه بودند به مواضع دشمن هجوم آوردند!...».



انواع پل برای عبور

«راوی: مهندس ارتقای، از مهندسی رزمی سپاه

«... موضوع دیگر، بحث عبوریگان‌های رزم در محورهای مواصلاتی بود. در منطقه‌ی کوهستانی شمال غرب عموماً مجبور بودیم از درّه‌ها و مسیل رودخانه‌ها عبور کنیم. موقعی که اینها در محور راه‌سازی مطرح می‌شد بر مبنای عبور تانک زرهی بود. در طراحی که ستاد مرکزی پشتیبانی جنگ جهاد انجام می‌داد، در بارگذاری‌ها، بار عبور تانک را شصت تُن ملاک عمل قرار می‌دادند. اگر می‌خواستیم پل‌ها را با استانداردهای معمول بسازیم، بسیار هزینه‌بر و زمان‌بر بود. عرشه را طراحی می‌کردیم. پایه‌سازی می‌کردیم... البته در منطقه‌ی شمال غرب، پل‌هایی به نام پل‌های قادر طراحی شد که تمام محاسبات آن توسط خود عزیزان دفتر مرکزی جهاد انجام می‌شد. معمولاً رودخانه‌هایی که در منطقه داشتیم، غیر از رودخانه‌ی گلاس که خیلی پرآب بود، بقیه‌ی رودخانه‌ها حداکثر عرض ۳۰ تا ۳۶ متر داشتند که جواب عبور آب اضطراری را می‌داد. بنابراین سفارش داده شد برای دهانه‌ی ۳۰ تا ۳۶ متر طراحی کنند.

پنل‌های شش متری به شکل باکس ساخته می‌شد. این باکس‌ها کنار هم قرار می‌گرفت. با تعدادی پیچ تبدیل به یک تیر می‌شد که روی دهانه‌ی پل قرار داده می‌شد. پنل‌های کوچکی در فاصله‌ی دو شاه‌تیر، تیرریزی می‌شد و به خاطر اینکه محل کفشک‌های بلدوزر این پنل‌ها را نگند دو تسمه‌ی سراسری هم روی آن جوش می‌دادیم.

درواقع با احداث صرفاً دو پایه که این هم در خیلی از مناطق با تجربه‌ای که به دست آورده بودیم، سرپل را در جایی انتخاب می‌کردیم که صخره وجود داشته باشد. مقداری سرِ صخره را با دستگاه‌های کوچک حفاری همچون پیکور^۱ صاف می‌کردیم و آنجا با پیچ جایگاه‌های پل را با پایه‌های کوتاهی که می‌ساختیم محل نشیمن‌گاه تیرها را می‌ساختیم و بتن آن را می‌ریختیم. حتی از نتوپرن^۲ در اکثر جاها استفاده می‌کردیم و شاه‌تیرها را قرار می‌دادیم.

۱- پیکور: چکش برقی تخریب.

۲- نتوپرن: چند لایه لاستیک مسلح شده با فولاد که به عنوان بالشک ضربه‌گیر و تکیه‌گاه الاستومری پل برای درز انبساط پل به کارگیری می‌شود.

روی رودخانه‌ی گِلاس و منطقه‌ی سردشت و مریوان در چند مورد از این پل‌ها استفاده شد. البته به دلیل اینکه مقطع ما در دوسر، شاید به حدود نیم متر ارتفاع می‌رسید و در وسط به یک ونیم متر می‌رسید. در اصل زیرپل ما صاف بود و به خاطر تغییرات نیروی خمشی در طول تیر، در وسط ارتفاع بلندتری داشت که این شیب برای ما مشکلی به وجود نمی‌آورد و به راحتی تانک و بلدوزر و سایر تجهیزات می‌توانستند از روی این پل‌ها عبور کنند. این پل به عنوان پل سنگین بود.



البته در اواخر جنگ یک پل دیگری برای عبور از روی رودخانه‌ی قلعه چولان در منطقه‌ی مرزی ماؤوت (شمال غرب) طراحی شد و حتی بخشی از آن ساخته شد که با پایان یافتن جنگ، این پل به مرحله‌ی اجرا درنیامد! پل‌های سبک‌تر از پل قادری، پل‌های خُرپایی بود که در ماشین‌سازی اراک ساخته می‌شد. این پل مشابه بیل‌ی با عرض یک مقدار کمتر از پل قادری

بود. ما از این پل‌های خُرپایی هم در خیلی از مناطق استفاده می‌کردیم. یکی از مشکلات ما در مورد این پل‌ها این بود که براساس طراحی اولیه، محل اتصال خرپاهای این پل، پیچ‌هایی که بسته می‌شد تلورانس (تحمل، مقاومت و سازگاری) خیلی کمی داشت و بچه‌ها برای نصب این پل‌ها، برخلاف پل‌های قادری که طراحی جنگ بود و خیلی سریع نصب می‌شد، خیلی اذیت می‌شدند. ابعاد آنها هم حدود ۳ در ۱۰ و ۳ در ۲۰ بود. لذا امکان عبور خیلی از تجهیزات و وسایل از روی این پل‌های خُرپایی اراک نبود.

باز پل دیگری بود به نام پل‌های کابلیکه در منطقه برای عبور نفر استفاده می‌شد که برادر عزیزم جناب مهندس صدیقی در طراحی و اجرای این پل‌ها در منطقه‌ی ما نقش بسزایی داشتند.



یک پل لوله‌ای هم بود که در خیلی از مناطق از آن استفاده می‌شد. مثلاً در عملیات محرم (سال ۱۳۶۲) برای عبور از رودخانه دویرج از همین پل‌های لوله‌ای استفاده شد. در منطقه‌ی غرب هم در خیلی جاها از همین لوله‌های ۴۲

اینچی شرکت گاز که ۱۲ متر طول آنها بود، استفاده می‌شد. اگر در بعضی جاها دبی آب بالا بود و سیلاب زیاد بود با گوشواره‌هایی سه تا از اینها را به همدیگر وصل می‌کردیم تا با سنگین شدن وزن آنها سرعت و حجم آب با خودش نبرد! برای نمونه پل سیدالشهدا (ع) از جمله مواردی بود که زمان سیل با همین شیوه از پل سیدالشهدا (ع) عبور کردیم.



پل‌های باکسی هم بیشتر از تجارب عزیزان اداره‌ی راه بود. با خریدن این باکس‌های آماده در مناطق مورد نیاز نصب می‌شد. پل‌های آرمیکوکه با قُطرهای مختلف و قطعات آماده ساخته شده بود با پیچ و مهره بسته می‌شد. آنچه به عنوان خلاقیت و نوآوری در بخش پل‌ها اتفاق می‌افتاد برای سرعت عمل در بحبوحه جنگ سعی می‌کردیم حتی الامکان از مصالح همان منطقه استفاده کنیم. یعنی در نزدیک‌ترین فاصله‌ای که مصالح وجود داشت استفاده کنیم و فقط با انتقال نیروی انسانی متخصص به منطقه هدف، کارمان را انجام می‌دادیم' (...).



پل ییلی

«راوی: غلامرضا مالکی، از مهندسی رزمی سپاه

«اردیبهشت ۱۳۶۱ مصادف با عملیات بیت المقدس بود که اولین بار سپاه از شرکت هیکوراک تجهیزات مهندسی رزمی خریده بود. تعدادی دستگاه فیات آلیس، هیکوو لودرهای متفاوت بود... پیامی از قرارگاه مهندسی به من رسید که:

حاج مالک! (غلامرضا مالکی) اینها را در منطقه چک کن! هر کدام قابل قبول است و به درد جنگ می‌خورند، اعلام کن...

رفتیم سراغ لودرهای لیپهرو و لولو، اصلاً با این دستگاه‌ها آشنایی نداشتم! فقط با کاترپیلا آشنا بودم... برای چک کردن این دستگاه‌ها رفتیم دژ مرزی عراق، قسمتی از دژ را با لودر و لولو بُریدیم. با فشاری که به این لودر آمد سیستم جک و هیدرولیک آن از هم پاشید! به طوری که مجبور شدیم آن را کنار بگذاریم! بالاخره کیفیت دوسه تا از محصولات هیکوراک رد کردیم.

ابتدا من خبر نداشتم این دستگاه‌ها را از کجا خریداری کرده‌اند. زمانی که آمدم شرکت هیکو، گفتند: تو، نیروی ما هستی. ولی کارهای ما را رد می‌کنی؟! پیش ما آموزش دیدی، نیروهایتان را آوردید اینجا آموزش دادیم حالا پدر ما را رد می‌آوری! آنها متوجه شده بودند که من این دستگاه‌ها را چک کرده‌ام و جواب منفی داده‌ام! در هر صورت این قضاوت ما، حسابی برای ما دردسر شد! چون این شرکت خدمات زیادی در امر آموزش نیروهای مهندسی رزمی جبهه‌های جنگ برای ما انجام داده بود! بعدها که مسئول طرح و تحقیقات قرارگاه مهندسی رزمی شدیم و تقریباً حدود ۱۰۰ شرکت را زیر پوشش داشتیم، کمیته‌ی فنی تشکیل دادیم. نزدیک به ۱۵۰ تا ۲۰۰ مهندس رده بالا در رشته‌های مختلف را سازماندهی و کمیته‌بندی کردیم. صورت مسئله و نیازهای جبهه را به این آقایان منتقل می‌کردیم. از میان آن، طرح رد می‌آمد!...

اوایل جنگ کنار رودخانه‌ی کارون، صیاد شیرازی (شهید) را دیدم. (تصویر زیر)



گفتند: شما از کارخانجات آمده‌اید؟

گفتم: بله!

گفت: می‌دانی مشکل جنگ چیست؟

گفتم: نه!

گفت: مشکل جنگ، کمبود پل است! الآن

کارمان گیر کرده. نمی‌توانیم عبور کنیم. نمی‌توانیم

عملیات تهاجمی انجام بدهیم. شما می‌توانید

این مشکل را حل کنید؟

گفتم: چه پلی؟

گفت: پل بیللی...

گفتم: من حاضرم در خدمت شما باشم.

بعد از هماهنگی لازم دستور داد یک دهنه پل بیللی را روی تریلی بارگیری کردند و گفت: بردار و

برو! ببینیم چکار می‌توانی بکنی! با همین کلام خیلی ساده.

پل بیللی ساخت انگلستان بود. یک دهنه از این پل را آوردیم ماشین‌سازی اراک پیاده کردیم. آن را

آنالیز کردیم. دیدیم که اس‌تی ۵۳ فولاد خیلی قوی‌ای است که در ایران وجود ندارد! ابعاد آن را کنترل

کردیم. نه قوطی آن را داشتیم نه ناودانی آن را. فقط انگلیس آن را می‌ساخت.

بچه‌ها را آوردیم نقشه‌برداری و طراحی کردند. یک دهنه‌ی ۴۸ متری از اس‌تی سی ۷ ساختیم. آن

موقع به آقا محسن رضایی فرمانده کل سپاه اطلاع دادیم تا از این پل بیللی ساخته شده بازدید نمایند.

ایشان با تعجب گفتند: شما پل بیللی ساخته‌اید؟!

خوشبختانه فیلم آن در ماشین‌سازی اراک موجود است. ایشان تشریف آوردند بازدید کردند.

خیلی خوشحال شدند! گفتند: برای ساخت ۲ کیلومتری پل قرارداد ببندید.

ارز مورد نیاز ساخت پل را برای ماشین‌سازی اراک گرفتیم. بچه‌ها را فرستادیم انگلیس...

کشورهای آلمان و هند هم کپی می‌کردند. به لطف خدا بچه‌ها موفق شدند در کارخانجات جیگ و

فیکسچر انگلیس^۱ همه مسائل را بازدید کنند. طی قراردادی یک محموله‌ی ۲ کیلومتری مواد آن را از

۱ - شرکت جیگ و فیکسچر: از شرکت‌های مجرب و توانمند در طراحی و ساخت دستگاه‌های جیگ و فیکسچر (تعیین‌کننده محل قطعه و نگه‌دارنده آن) برای شرکت‌های خودروساز و قطعه ساز از جمله شرکت‌های خودروساز ایران است.

انگلیس خریدیم و به ایران منتقل کردیم! ساختن ۲ کیلومتر پل بیلی را شروع کردیم. بعد از شش هفت ماه کار مستمر، تقریباً ساخت ۹۰ درصد پل انجام شد. ولی روی یک قطعه گیر کردیم! آخرین محموله‌ای که قرار بود مونتاژ شود نقشه‌اش موجود نبود! با چه مشکلاتی مهندسين خرید را جمع کرده و با هم صحبت کردیم تا خریدار و مرکز خرید آن را پیدا کنیم. بالاخره متوجه شدیم یک گروه از بچه‌ها در استان بول ترکیه قرارداد بسته‌اند. بعد از پیگیری‌های لازم رسیدم به ضمانت‌نامه‌ی این قرارداد. طبق قرارداد فاکسی به انگلیس زدم که یا باید این قطعه (نقشه) را بدهید یا بقیه‌ی پول انتهای قرارداد را نمی‌دهیم! شرکت انگلیسی قبول کرد چند نفر کارشناس مواد و طراحی خود را برای این کار به ایران اعزام کند. ویزای آنها هماهنگ شده بود که یک فاکس برای ما آمد نقشه مورد نظر را برای شما فرستادیم. بالاخره به لطف خدا ۲ کیلومتر پل بیلی ساخته شد و بعد از آموزش لازم به یگان‌های مهندسی رزمی تحویل شد!...»



ساخت پل پیلی توسط مهندسی رزمی



پل پیلی روی رودخانه چومان- منطقه ماؤوت ۱۳۶۶ برای عبور خودرو- (استتار شده با گونی برای محدود کردن دید هواپیماهای دشمن!)



پل کابلی نغزرو



پل تجهیزانی T.M.M



ترمیم پل‌های که توسط هواپیماهای دشمن منهدم می‌شد، در کوتاه‌ترین زمان ممکن!



قالب پل شناور بتنی



قطعات پل شناور بتنی



پل شناور بتنی، رودخانه کارون



پل لوله‌ای



پل شناور دویه‌ای - اهواز، رودخانه کارون



پل روی رودخانه کرخه



پل شناور سیار



پل پیش ساخته و سریع‌النصب بتنی

دکل دیدبانی

« راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

« بحث دیگر ما در مهندسی رزمی، ساخت دکل های دیدبانی در منطقه عملیاتی بود. اوایل جنگ برادری به نام رحیمی (شهید) از بچه های نازی آباد تهران آمد پیش ما و گفت: بچه های توپخانه می خواهند عمق جاده های اهواز- خرمشهر را که در اشغال ارتش عراق بود، دیدبانی کنند. قبل از اینکه ما کاری انجام دهیم، خودش چند تا تخته چوب برد بالای دکل های برق فشارقوی منطقه و یک جایی را برای دیدبان درست کرد.

بعد کم کم شهید دشتی و دیگران در آبادان داخل نخل ها به صورت ابتکاری، یک نمونه ی فلزی با لوله های گالوانیزه درست کردند و بعد هم اینها را به منطقه هورالعظیم آوردند... آخرین نمونه ای که طراحی کردند همین دکل های مرو بود...».





طرح و تحقیقات در مهندسی رزمی

«راوی: غلامرضا مالکی، از مهندسی رزمی سپاه
(مأمور از صنایع اراک)

«...یکی از مراکزی که جرقه‌ی تحقیقات مهندسی در آنجا زده شد، صنایع اراک بود. بعد از آن آمدیم به مسائل فنی بیشتر توجه کردیم. دیدگاه خود را بیشتر باز کردیم تا مهندسی را در جنگ بهکار بگیریم! گستردگی جنگ و فتاوری که وارد جنگ شد، کادر فنی را تشکیل دادیم. نیروها را کمیت‌بندی کردیم. کمیت‌های مکانیک، متالوژی و... نیازهای جنگ را مشخص می‌کردیم. مثلاً گذشتن از زمین‌های رملی، عبور از آب و از باتلاق و دیگر مشکلات جنگ را بررسی و برای پیدا کردن راه حل، این نیازها را به کمیت‌های مربوطه منعکس می‌کردیم. برای مثال چندین جلسه آقای محمد ستاری وفایی (مهندسی قرارگاه حمزه ع.) را به اراک دعوت کردم. حدود ۴۰ نفر از مهندسین باتجربه و صاحب نظر کل استان از شهرهای ساوه، قم و اراک رانیز به آن جلسه دعوت کردم. آقای وفایی ابتدا نیازها و مشکلات مهندسی را تشریح و آنان را توجیه می‌کرد. سپس هر طرح و نیازی متناسب به رشته مربوطه به کمیت‌های خاص واگذار می‌شد.

با گستردگی کار، استان‌های اصفهان، لرستان و فارس نیز به ما واگذار شد. یعنی طرح و تحقیقات مهندسی رزمی، اول در اراک بعد در اصفهان و دیگر استان‌ها راه‌اندازی شد. قرارگاه مهندسی نیز این قسمت حساس و مهم را در ساختار و سازمان خودش فعال کرد.

الآن در موزه دفاع مقدس تهران، چیزی که می‌بینید فقط تانک، توپ، موشک و هواپیماست. جای خلاقیت‌ها، نوآوری‌ها و ابتکارات مهندسی خالی است! یکی از سؤال‌هایی که برای نسل فعلی و آینده ما مهم هست و خواهد بود این است که آیا در دوران جنگ هشت‌ساله، مهندسی هم نقش داشته یا نه؟ اصلاً مهندسی در جبهه جنگ چه‌کار می‌کرده؟ همین عبور از رودخانه کارون، چه با پل ابتکاری بشکه‌ای، چه با پل پی.ام. پی ارتش، پل ۱۴ کیلومتری خیبر روی هورالعظیم، پل ۹۰۰ متری ثابت لوله‌ای روی اورند رود و عبور خودرو از روی زمین‌های رملی و یا دستگاه‌های دو زیست ابتکاری (با نام طرح الفتح)، نی‌برها، دکل‌های دیدبانی، شمع کوب‌ها، رینگ‌ها، تونل فلزی،

طارق‌های شناور که متأسفانه بعد از جنگ همه را فرستادیم کارخانه‌ی ذوب آهن اصفهان ذوب کردیم! حتی ماکت آن را نیز نداریم! و خیلی از ماشین‌آلات مهندسی دیگر باید پررنگ مطرح و به نمایش گذاشته شود.

همه این‌ها دغدغه و مشکلات مهندسی جنگ بود که باید حل می‌کردیم! کفشک بلدوزرها، هنگام گیرکردن بلدوزرها داخل باتلاق، همین ورق‌های آرمیکوکه ایتالیایی بود و ما نداشتیم، اتصال پل‌ها، لباس ضدگلوله، لاستیک گل تراکتوری، مایک چرخ لاستیکی ساختیم و می‌بستیم به تویوتا لندکروزها و در بدترین گل‌ولای، در چولان، در باتلاق، با سرعت ۲۰-۳۰ کیلومتر حرکت می‌کرد. به هیچ عنوان نه فرومی‌رفت نه گِل به خودش می‌گرفت.



برای تحقق عملی یک طرح مهندسی رزمی، بعضی پروژه‌های ما با سعی و خطا و هزینه‌هایی همراه بود ولی با این حال، کار را در آن شرایط بد اقتصادی به بهترین وجه پیگیری می‌کردیم و از هر نظریه‌ای هم استفاده می‌کردیم! برای مثال یک بار به من اعلام کردند تبریز یک مهندس ترکیه‌ای آورده‌اند که برای یکی از مشکلات میدان جنگ طرحی دارد. از اراک رفتم تبریز. ما را بردند سرمرز تا کارایشان را ببینیم.

از طرحش سؤال کردم، گفت: من کاری کرده‌ام که با سرعت چاله مین می‌کنم و مین‌ها را کار می‌گذارم! دیدم یکی از این چال درختی‌ها را که به تراکتور می‌بندند برای این کار تهیه کرده! هر چند طرحش به درد ما نخورد ولی رفتم دیدم و نظراتش را شنیدم. شاید برای جنگ ما مؤثر باشد.

نکته مهم‌تر در کار تحقیق و پژوهش مهندسی این بود که هزینه‌ی قابل توجه امور تحقیقات مهندسی با کمک‌های مردمی تأمین می‌شد. برای امور نمونه‌سازی بالای چند صد میلیارد خرج کردیم. تمام هزینه‌هایش با کمک‌های مردمی بود. یک ریال آن راهیچ سازمانی نداد! یکی از افتخارات سپاه و مهندسی جنگ هم همین بود که این مهم با همت نیروی متخصص ایرانی و تحمل مشکلات زیاد انجام می‌گرفت! این را واقعاً باید با آب طلا نوشت که جنگ چگونه و با چه قیمتی اداره شد؟ چه‌طور این نیروهای فنی و مهندس را جمع و جور کردیم؟ مهندسی که الآن برای یک ساعت صحبت کردنش کلی پول می‌گیرد. آن زمان داوطلبانه و با عشق، روزانه ۱۰ تا ۱۲ ساعت به صورت رایگان وقت او را می‌گرفتیم! حتی شبانه می‌رفتیم درب منزلشان را می‌زدیم تا مشکلی از جنگ را مرتفع کنیم. یادم هست آن قدر روی دریل و ماشین‌های سی.ان.سی کار می‌کردند که خوابشان می‌برد. برای ساخت همین پل شناور ۱۴ کیلومتری خیبری روی هورالعظیم حدود ۴۵ شبانه‌روزی به صورت سه شیفت مهندس و کارگردا و طلب‌ما کار کردند که توانستند با ساخت این پل در زمان مقرر مشکل بزرگی از جنگ را حل کنند. جدا از بقیه مراکز صنعتی، همه‌ی جوشکارهای اراک برای این کار بسیج شده بودند. یکی از دغدغه‌های ما در زمان جنگ، همین قضیه‌ی نهرکن‌ها بود که به آن کانال‌کن می‌گفتند. هنگام نبرد نیروی پیاده ما در مقابل تانک زرهی دشمن خیلی تلفات می‌داد. برای حل این مشکل وقتی در اهواز دیدم یک تراکتور با خیشی پشت خود برای آبیاری کانال می‌زند. به فکر افتادم اگر ما ابعاد حفارین کانال را گسترده‌تر کنیم، مثلاً در حد یک یا دو متر عمق بدهیم، چکار باید بکنیم؟

خیش را از اهواز به اراک آوردم. همان تیم مهندسین طرح و تحقیقات را جمع کردم. در اسرع وقت طراحی لازم را انجام دادند! در جمع ما تعداد شش نفر از بچه‌های سپاه از جمله: سید احمد محمدی، پاک‌پور، علی‌زندى، مهندس میقانی و... بودند، زیرمجموعه‌ی این دفتر طرح و تحقیقات هم کارخانجاتی بودند که با ما کار می‌کردند. ارتباط ما هم با آقای مهرداد از مهندسی ستاد مرکزی سپاه بود. البته باید بگویم خیلی از این کارها در سلسله ارتباطات سازمانی قرار نداشت. بلکه این کارها را خودمان طراحی و انجام می‌دادیم. کسی از سوی سازمان به ما نمی‌گفت این کارها را انجام بدهید! بعد از انجام کار به آقایان گزارش می‌دادیم که این کارها را می‌توانیم انجام بدهیم. وقتی توان

ما را دیدند به ما حکم دادند تا کارمان را ادامه بدهیم. نکته‌ی قابل توجه در این فرآیند، نیاز جنگ بود که ما را به سمت ابتکار و خلاقیت در ساخت این فعالیت‌ها سوق داد. به این معنا که نیازها از جنگ گرفته می‌شد. صنایع را به کمک می‌گرفتند و با ابتکار و خلاقیت جوانان همین مملکت تولید می‌کردند و برای جبهه‌های جنگ ارسال می‌شد! مطمئناً اگر ارتباط با جبهه جنگ برقرار نمی‌شد، نمی‌توانستیم به این ابتکارات برسیم. وقتی در یک یا دو عملیات، مهندسی گرفتار این نیازها شد و دیدند این بستر در صنایع اراک وجود دارد تا نیازشان را برطرف کنند، آمدند کار را پیگیری کردند.

این فرآیند کار به حدی پیش رفت که وقتی وزارت سپاه تشکیل شد. حدود ۲۰ طرح به ما ابلاغ کردند که کل این طرح‌ها تحقق پیدا کرد. خدا رحمت کند آقای مسعود خوش‌طینت را، ایشان از بچه‌های تهران بود. خیلی جدی این امور را پیگیری می‌کردند. مرکزیت این امور در اراک بود ولی همه، چه بچه‌های وزارت سپاه چه بچه‌های ستاد مرکزی سپاه با ما ارتباط کاری داشتند. همین مهندس عیسی براتی هم با ما ارتباط کاری داشت...».



ساخت دستگاه نهرگن (کانال کن)

ساخت سیستم دافعۀ خمپاره‌انداز

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«...حتی بعضی تجهیزات نظامی هم در دایرهی تحقیقات مهندسی انجام می‌گرفت! سیستم دافعۀ خمپاره‌انداز، دوربین‌هایی که روی آرپی جی هفت نصب می‌شد تا شلیک‌کننده سرش را از روی خاکریز بلند نکند تا در تیررس گلوله‌های دشمن قرار نگیرد! البته هنوز هم در آذربایجان شرقی، بچه‌های جهاد از جمله برادر جانبازمان آقای شاطری دارند این امور را دنبال می‌کنند! الآن این سؤال برای نسل فعلی هست که این ۱۸۰ هزار شهیدی که در جنگ هشت‌ساله دادیم، همه‌اش با گفتن الله اکبر و هجوم به سمت دشمن بوده و سینه‌مان را جلوی تانک گذاشتیم و رفتیم جلو، یا نه، فکر مهندسی هم پشتش بوده؟! اگر بوده، آثار آن کجاست؟ الآن متأسفانه آثار فیزیکی آن کم‌تر وجود دارد...» (۱۳۹۱/۱۰/۴ -).

سوخت جامد موشک

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...از همان ابتدا، مرکز تحقیقات مهندسی جنگ جهاد در جاده‌ی کرج تشکیل شد. در ستاد قرارگاه کربلا اهواز هم از سوی مهندس لطفی نیازهای جبهه‌ها پوشش داده می‌شد. این دفاتر تحقیقاتی از توانایی، امکانات و نیروهای فنی کارخانجات، به‌خصوص کارخانجات صنعتی استان مرکزی خیلی استفاده می‌کردند. کم‌کم این مراکز تحقیقات مهندسی گسترش پیدا کرد و در شیراز، آذربایجان شرقی و اصفهان و مراکز دیگر راه‌اندازی گردید.

اولین سوخت جامد موشک را مرکز تحقیقات مهندسی جاده‌ی کرج، نیروهای مهندس شریفیان و آقای وکیلی فرو دیگران ساختند. باید گفت از همان ابتدای جنگ، مهندسی همراه رزمندگان بود. کار مهندسی باعث ماندگاری و مقاومت نیروهای مدافع و تثبیت خطوط رزمندگان می‌شد.

اوایل جنگ نیروهای مختلف فنی از تمام ایران در سازمان مهندسی جنگ جهاد جذب و سازماندهی می‌شدند. حتی اواسط جنگ خیلی از سازمان‌ها، کارخانجات و خیلی از گروه‌های صنعتی، اکیپ‌های مستقل فنی مهندسی خودشان را در مناطق مختلف جنگ مستقر و جبهه‌ها را پشتیبانی می‌کردند^۱...».



شگرد تخریبی‌ها

«راوی: رحمان علی نادری، از مهندسی رزمی سپاه

«...بحث آشنایی اولیه با سلاح و آموزش نظامی را از طریق بسیج با سلاح‌های آن روز بسیج مثل برنورام ۱ در سال ۱۳۵۹ آموزش دیدم. بعد از آن در پادگان امام حسین (ع) تهران تیراندازی را یاد گرفتم. در محله‌ی سابقمان خانی‌آبادنو تهران مسئول انجمن اسلامی چهارده معصوم (ع) آن محله بودم. این انجمن اسلامی در کنار فعالیت‌های فرهنگی و فعالیت‌های مربوط، مسئولیت‌گزینش و پذیرش بسیجیان را هم برعهده داشت.

با شروع جنگ هشت‌ساله، برای اعزام به جبهه جنگ موانعی در پیش رو داشتیم. مادرم وابستگی عاطفی شدیدی به من داشت. تا اینکه با التماس و خواهش توانستم رضایت او را بگیرم. اسفند ۱۳۶۰ قبل از عملیات فتح‌المبین از طریق کمیته‌ی انقلاب اسلامی به عنوان نیروی داوطلب در قالب یک گروه ۱۸۰ نفری برای اعزام به جبهه جنگ بدرقه شدیم ولی وقتی به جبهه گیلانغرب رسیدیم این گروه به ۴۷ یا ۴۸ نفر رسید.

اگر اشتباه نکنم آن موقع آقای حسین‌الله کرم فرماندهی سپاه گیلانغرب بودند و آقای علی اوسط حجت (حجت یک‌پا!) مسئول اطلاعات بود و آقای هادی رحیمیان که دانشجوی دانشگاه آلمان بود و درس را رها کرده و به جبهه آمده بود، مسئول عملیات بود.

مدتی در منطقه‌ی بانسیران از مقابل دشمن متجاوز پدافند می‌کردیم. برای شرکت در عملیات فتح‌المبین به تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) ملحق شدم و بعد از پایان عملیات به تهران برگشتم. مدتی بعد مجدداً به گیلان غرب برگشتم.

این بار با تشویق علی اعتماد مقدم (شهید) وارد رسته‌ی تخریب^۱ شدم. اولین دوره‌ی آموزش خنثی کردن مین را در منطقه به صورت عملی از سوی آقای اعتماد مقدم یاد گرفتم. ایشان چون در ارتش آموزش دیده بود و ظاهراً علاوه بر خدمت سربازی، مدتی نیز به عنوان کادراتش خدمت کرده

۱ - واحد تخریب: رسته‌ای منتسب به گردان مهندسی در یگان رزم که امور مین‌گذاری، خنثی کردن میدان‌های مین و انفجارهای لازم در امور رزم را مسئولیت داشت. (تدوینگر)

بود. مکانیزم تمام مین‌ها را کاملاً می‌شناخت! آن زمان ایشان معاون فرمانده سپاه گیلان غرب بود. برای شرکت در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر در بهار ۱۳۶۱) دوباره با معرفی نامه انفرادی به اهواز آمدم. از قطار که پیاده شدم، دیدم یکی مرا به اسم صدا می‌زند! نادری! نادری! خیلی تعجب کردم! اینجا کیه که مرا می‌شناسه؟! هر لحظه هم صدایش بلندتر می‌شد! به صدا که نزدیک شدم، فهمیدم نادری اسم مکانی است (چهارراه نادری) ایشان هم راننده‌ی تاکسیه که مسافر جمع می‌کنه! (حضار می‌خندند)

در مقر سه راه خرمشهر بچه‌های تخریب و مهندسی محلی برای استقرار داشتند. ابتدا با آقای سید مقداد حاج قاسمی و آقای احمد فدایی خیری آشنا شدم. خدا بیا مرز شهید علی خیاط و پسر و شهید علی عاصمی^۱ هم بودند. بعداً رفتیم ساختمان نساجی. داخل ساختمان‌هایی که قبلاً شرکت نساجی بوده... برای شرکت در عملیات بیت المقدس به منطقه دارخوین رفتیم. با شروع عملیات، از پل روی کارون که عبور کردیم زمین منطقه خیلی موانع نداشت. عمده موانع اطراف خرمشهر یعنی بالای پادگان دژ و جبهه‌ی شمالی منطقه در جنوب کرخه‌کور بود. وارد خرمشهر که شدیم موانعی اطراف خرمشهر بیشتر مین‌های پومز، ضد نفر گوجه‌ای و ضد خودرو

وی. اس ۲۲ بود. منتها چیزی که برای خود من جالب بود، مین‌هایی که عراق در شمال منطقه‌ی عملیات (جنوب کرخه‌کور) کاشته بود با مین‌هایی که در شرق جاده‌ی اهواز- خرمشهر کاشته بود، از نظریات و ترکیب متفاوت بود. کمترین موانع ضد نفر را در شرق جاده اهواز- خرمشهر داشتیم ولی در شمال منطقه بیشترین تراکم ردیف‌های مین ضد نفر را داشتیم.

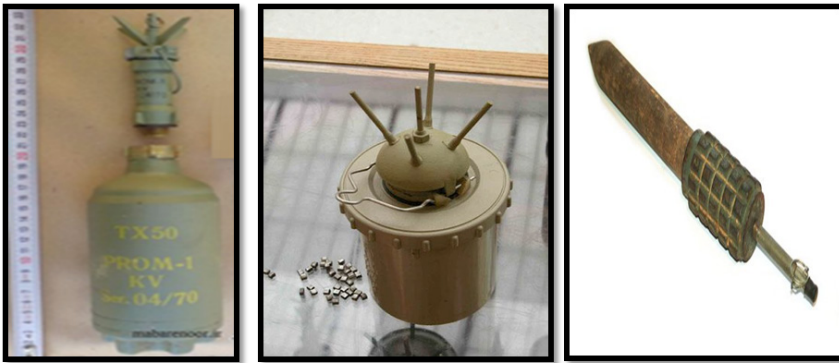
منطقه‌ی بسیار وسیعی از منطقه را آلوده کرده بودند. به طوری که شش ماه بعد از عملیات آزادسازی خرمشهر اکیپ‌های مختلف تخریب، بالای پنج میلیون مین جمع‌آوری کردند! ما یک جایی را در اردوگاه شهدای تخریب^۲ داشتیم که روی مین‌ها کار تحقیقاتی می‌کردیم. هر مین جدیدی پیدا می‌شد اول به آنجا می‌فرستادند. دل و روده‌ی آن را بیرون می‌ریختیم! دوستانی که مقداری با مکانیک آن آشنایی بیشتری داشتند، آنها را بُرش می‌دادند تا اجزاء داخلی هر کدام از این مین‌ها را دقیقاً بشناسیم تا در عملیات اگر به آنها برخورد کردیم، بتوانیم آنها را خنثی کنیم.

۱ - علی خیاط ویس : سال ۱۳۴۰ در ویس شهرستان باوی خوزستان متولد شد. یک ساله بود که مادرش را از دست داد و سرپرستی او را خواهرش به عهده گرفت. با شروع جنگ، او که در امور تخریب و انفجارها آموزش تخصص گذرانده بود مسئولیت تخریب ستاد عملیات جنوب (قرارگاه کربلا) به او سپرده شد و در عملیات مختلف در مقاطع حساس و سخت اقدامات مهمی را انجام داد. در نهایت در ۱۳۶۳/۱۲/۲۶ در عملیات بدر در شرق دجله به شهادت رسید و در گلزار شهدای اهواز مدفون گردید. شهید علی عاصمی نیز از فرماندهان تخریب این قرارگاه بود. (سایت راه دانا)

۲ - اردوگاه شهدای تخریب : شهریور ۱۳۶۲ در فاصله ۱۰ کیلومتری سمت چپ جاده اهواز- آبادان در عمق بیابان بی آب و علف آن منطقه در میان دو سیل بند قدیمی، سنگ بنای این اردوگاه گذاشته شد.

هر نوع سیم خاردار را که عراقی‌ها استفاده کرده بودند ما در آن اردوگاه داشتیم. سیم خاردار حلقوی، تک‌رشته‌ای، سیم خاردارهای چادری یا خیمه‌ای، فرشی! درواقع، همیشه صحنه‌ی موانع را بازسازی می‌کردیم تا نیروهای جدید آموزشی در کنار آموزش تئوری نمونه‌ی صحنه‌ی واقعی جنگ را هم ببینند. حتی نیروهای آموزشی را در شب‌های فرضی عملیات قرار می‌دادیم و از آنها می‌خواستیم که با خنثی کردن میدان‌های مین دشمن فرضی از موانع عبور کنند. مین‌ها را خنثی کنند. سیم خاردارها را بچینند. معبر بزنند. قرص بگذارند. طناب بکشند و... حتی با ایجاد خاکریز و سنگر کمین دشمن فرضی، اجرای آتش می‌کردیم.

البته با رعایت مسائل ایمنی و به‌کار گرفتن فشنگ‌های مَشَقِّی! برای نزدیک‌تر کردن امور آموزشی به واقعیات یک میدان مین حقیقی، خدایا! مرز علی عاصمی دستور داده بود سوزن مین‌های پومز را بریده بودند تا این ماسوره‌ای که تحت فشار فنر عمل می‌کند، سوزن کوتاه شده به چاشنی اصابت نکند. ولی در عین حال صحنه بسیار طبیعی باشد تا از هر جهت نیروی آموزشی خود را در میدان واقعی جنگ احساس کند! یعنی نیروی آموزشی دقیقاً همان ترس و لرزی که از مین جنگی دارد از همین مین آموزشی داشته باشد! مین‌های والمِروِتی یکس ۵۰^۳ را با یک شگردهایی سعی می‌کردیم که حقیقی جلوه بدیم! تا در لحظه‌های بسیار حساس میدان جنگ زیر آتش دشمن تخریبچی با آرامش خاطر کارش را به‌خوبی انجام دهد.



- ۱- مین پومز: ساخت شوروی (روسیه فعلی) است و جزو مین‌های ضد نفر ترکشی کشته و عموماً به رنگ زیتونی است، جنس بدنه‌ی اصلی آن از چدن است و هنگام انفجار، بدنه به‌صورت ترکش‌های بسیار خطرناکی درآمد و باعث صدمه می‌گردد، ماسوره‌ی این مین از نوع کششی و با نام *muV2* شناخته می‌شود. خرج اصلی آن ۷۵ گرم تی.ان.تی و کششی بین نیم تا ۶ کیلوگرم باعث انفجارش می‌شود.. (۴۱)
- ۲- مین والمِرا: ساخت ایتالیا و انفجاری جهشی و کشته است. وزن آن حدود ۳/۲ کیلوگرم، وزن خرج اصلی ۴۲۰ گرم و خرج کمکی ۱۳ گرم است. بدنه خارجی مین از جنس پلاستیک و بدنه قسمت اصلی آن آلومینیوم است. دارای ۵ شاخک تحریک که هم به‌صورت فشاری و هم کششی عمل می‌کند، مقدار فشار لازم جهت تحریک ماسوره حداقل ۱۰ کیلوگرم و حداقل کشش لازم حدود ۵ کیلوگرم است. (همان)
- ۳- مین تی. ایکس ۵۰: خطرناک‌ترین مین عراقی‌ها بود اگر تله می‌شد خنثی کردنش بسیار مشکل بود، در دوران جنگ، بچه‌های تخریب به آن مین کوزه‌ای یا بطره‌ای می‌گفتند ولی بیشتر به مین کپسولی مشهور بود! واقعاً کپسول مرگ بود. (۴۲)

البته این ابتکاراتِ بچه‌ها تلفاتی هم برای مربیان در پی داشت که یکی از آن عزیزان آقای جلال روغنی بود که از ناحیه دو چشم، دودست و یک پا جانباз شدند! باید گفت این اردوگاه آموزشی یک پژوهشگاه علمی واقعی بود که کاریک دورهی شش ماهه را یک هفته‌ای انجام می‌داد.

تحلیلی که عراقی‌ها در بحث توسعه‌ی موانع داشتند، این بود که می‌گفتند: رزمندگان ایرانی به علت کمبود تجهیزات زرهی و حجم آتش سنگین، معمولاً شب‌ها حمله می‌کنند. از ساعت ۱۰-۹ شب تا ۵-۴ صبح فرصت دارند. برای این بازه‌ی زمانی ۸-۷ ساعته موانع طراحی می‌کردند! محاسبه می‌کردند هر افسر زبده‌ی مهندسی که خیلی آموزش دیده باشد و تجربه‌ی عملیاتی بالایی داشته باشد، قادر است در تاریکی شب یک متر از این موانع را در فلان دقیقه خنثی کند و به جلو بیاید. لذا محاسبه می‌کردند اگر مثلاً ۵۰۰ متر انواع موانع ایجاد کنند، دیگر هیچ‌کس نمی‌تواند از این موانع عبور کند! ما موانعی داشتیم که عمق آن به ۷ کیلومتر هم می‌رسید.

حالا ما بچه‌های تخریب‌طوری طراحی می‌کردیم که نیاز نباشد تمام این موانع را در یک شب خنثی کنیم و زمان لازم برای انجام این حجم کار را نداشته باشیم! علاوه‌بر این محدودیت زمانی، دشمن همیشه آماج بندی میدان‌های مین را در دستور کارش داشت که به محض شروع عملیات ما، میدان‌های مین خود را زیر آماج انواع آتش‌ها قرار می‌داد چون می‌دانست ما در حال عبور از این موانع هستیم.

برای جبران این محدودیت زمانی تدابیری داشتیم. وقتی تعداد معابر وصولی یگان مانوری در یک محور مشخص می‌شد. ما علاوه بر تعداد معبر تعیین شده و مورد نیاز هر گردان، دوسه تا معبر احتیاط هم پیش‌بینی می‌کردیم که اگر احياناً یک معبر لورفت و شکست خورد، بتوانند از معابر دیگر استفاده کنند. بر این اساس، چند شب قبل از عملیات یکی از تدابیر بچه‌های تخریب این بود که مین‌های معابر وصولی تعیین شده را خنثی می‌کردیم و چاشنی و ماسوره‌ی آنها را در می‌آوردیم و مجدداً مین بدون ماسوره را به حالت اولیه در زمین می‌کاشتیم! در واقع ظاهر مین تغییر نمی‌کرد! بعد سیم خاردارها را می‌بُردیم و دوباره آن را به صورت سطحی و طبیعی طوری به هم متصل می‌کردیم که ظاهر آن به هم نخورد! یعنی فرم ظاهری معبر را حفظ می‌کردیم. در حالی که معبر تقریباً پاک شده و آماده‌ی عبور بود! ولی چندین متر مانده به خط دشمن را دیگر دستکاری نمی‌کردیم که نگهبان عراقی در طول روز با چشم غیر مسلح متوجه دستکاری میدان مین نشود! و آن چند متر نزدیک خاکریز دشمن را در همان شب عملیات خنثی می‌کردیم.

البته کم‌کم عراق متوجه این تدبیر ما شد و با تعبیه سنگر کمین در عمق موانع و میدان‌ها بر میدان‌های مین به‌طور مرتب نظارت داشت! ورده‌های تأمینی خود را توسعه داد... برای این مانع کمین هم تدبیری کردیم تا در شب عملیات در اولین فرصت و بدون سروصدا سنگر کمین عراقی‌ها را منهدم و یا نفرات آن را خفه کنیم!...».





اردوگاه تخریب یا پژوهشگاه علمی عملی!

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...در اردوگاه شهدای تخریب، تحقیقات بسیار پیشرفته‌ای انجام گرفت. یکی از آنها بحثِ تانک تی ۷۲ غنیمتی عراق بود. با ابتکار شهید علی عاصمی، جلو تانک تی ۷۲ مدرن روسی بُریده شد! همان قسمتی که با پرده‌های ضد گلوله ساخته شده بود. جنس این پرده‌ها، جنسی شبیه ابریشم، منتها ابریشم پلاستیکی بود. این طوری بود که وقتی گلوله به آن اصابت می‌کرد، ابریشم پلاستیکی مثل سنگ می‌شد و گلوله را نگه می‌داشت، ما این را آنجا آزمایش کردیم.

قبلاً در سال ۱۳۵۹ یک جلیقه‌ی ضد گلوله سبک از برادرمان محسن رفیق دوست، مسئول وقت لجستیک سپاه گرفته بودم. آن را باز کردم و دیدم حدود ۲۰ رده از این پارچه‌ها را روی هم گذاشته بودند که این پارچه‌ها جلو اثرگذاری گلوله را می‌گرفتند! جلوی تانک تی ۷۲ هم همین پارچه‌ها به تعداد زیادتری گذاشته شده بود.



شهید علی عاصمی

یکی از کارهای مهم دیگری که در اردوگاه تخریب انجام گرفت، ما برای زدن دژهای عراقی، احتیاج به یک مواد منفجره‌ای داشتیم که با تأخیر عمل کند، چون اگر سریع عمل می‌کرد، موج فرار می‌کرد، شکافی در خاک ایجاد می‌کرد و فرار می‌کرد.

به این جهت، نیترات آمونیوم را که برای انفجارها داشتیم، نیروهای علی عاصمی آن را با خاک اژه و گازییل با درصدهای مختلف مخلوط و آن را آزمایش کردند. این درصدهای مختلف را در ۴۰ تا چاله انجام دادند تا فهمیدند که چه درصدی برای انفجار خوب است! سپس ما آن درصد حساب شده را با آقای کُرد میهن در مجموعه‌ی سپینتا (وابسته به شرکت فولاد اهواز) برای پُر کردن این دستگاه ساخته شده (با نام رعد) استفاده کردیم و در بریدن دژهای مستحکم دشمن به‌کار گرفتیم.

مطلب دیگری که در اردوگاه تخریب انجام می شد انهدام لوله های تانک بود! یک قیف دایره ای به اندازه قطر لوله ی تانک ساخته بودند. این را به هم وصل می کردند. پشت آن به صورت خرج گودی، در داخل آن مواد انفجاری گذاشته بودند. این به صورت هفت بود. نوک تیز آن به طرف لوله ی تانک بود و دهانه ی باز آن عقب بود. دایره ای هم بود. این را از مواد پُر می کردند و با آن لوله ی تانک را منهدم می کردند! البته باید یک نفر به تانک دشمن نزدیک می شد و می رفت روی تانک و این مواد را می گذاشت روی لوله تانک و تانک را از کار می انداخت! این کار برای شب های عملیات خیلی مؤثر بود. البته نتیجه این تحقیق در دیگر امور تخریب مهندسی خیلی کارساز شد. وقتی علم بُرش لوله تانک را یاد گرفتیم دیگر به راحتی می توانستی پل های فلزی و غیر فلزی را بُرش بدهیم! دکل های برق و دکل های مخابراتی دشمن را از کار بیندازیم. در هر صورت این مسئله دقت علمی می خواست و تجربه ی خوبی هم بود.

مطلب دیگری که بود، ما برای اینکه خرج گود را آزمایش کنیم، مثلاً یک خرج گود ۵۰۴۰ پوندی را، این خرج گود می توانست در یک نقطه نفوذ کند. ولی وقتی چند تا دیواره ی فلزی را در چند مرحله می بایست بشکافیم! باید با یک خرج گود انفجاری این چهار پنچ لایه را در یک مرحله منفجر کنیم و برای جاده های عقبه دشمن باید بعد از اینکه از خرج گود استفاده و گودال ایجاد کردیم باید یک خرج جاده در گودال می گذاشتیم و جاده را منفجر می کردیم. این را ارتش آمریکا به ارتش ما داده بود و ارتش ما هم مهارت آن را داشت، ولی وقتی خرج گود اول می رفت و گود ایجاد می کرد، دشمن می فهمید و با انواع آتش زمینی و هوایی دیگر اجازه نمی داد خرج جاده را بگذاریم و جاده را منفجر کنیم. این از کارهای برادرمان ایرانپور بود که اینها را روی هم گذاشت و خرج اولی که گود می کرد، خرج دوم با یک ۱۰۷ پشت سر آن می رفت پایین و جاده را منفجر می کرد. یعنی ما با یک مرحله انفجار دو تا کار را همزمان انجام می دادیم! این در هیچ جای دنیا مرسوم نبود! این هم از ابتکارات بسیار پیشرفته ای بود که گفته نشده. خلاقیت دیگری که در عملیات خیلی مؤثر واقع شد. ساختن یک قلاب سه شاخه ی شبیه لنگر بود! قلاب بسته شده به طناب را داخل میدان مین پرت می کردیم و آن را می کشیدیم. تمام سیم هایی که مین ها را تله کرده بودند، با این کار همه مین ها را منفجر می کردیم! البته موقعی این کار را می کردیم که عملیات یا افشا شده بود و یا در دید دشمن نبود. فقط سرعت عمل پاک سازی میدان مین و جلوگیری از حوادث احتمالی مطرح بود...».



بلدوزر و تانک نه‌رکن و مین‌روب ابتکاری

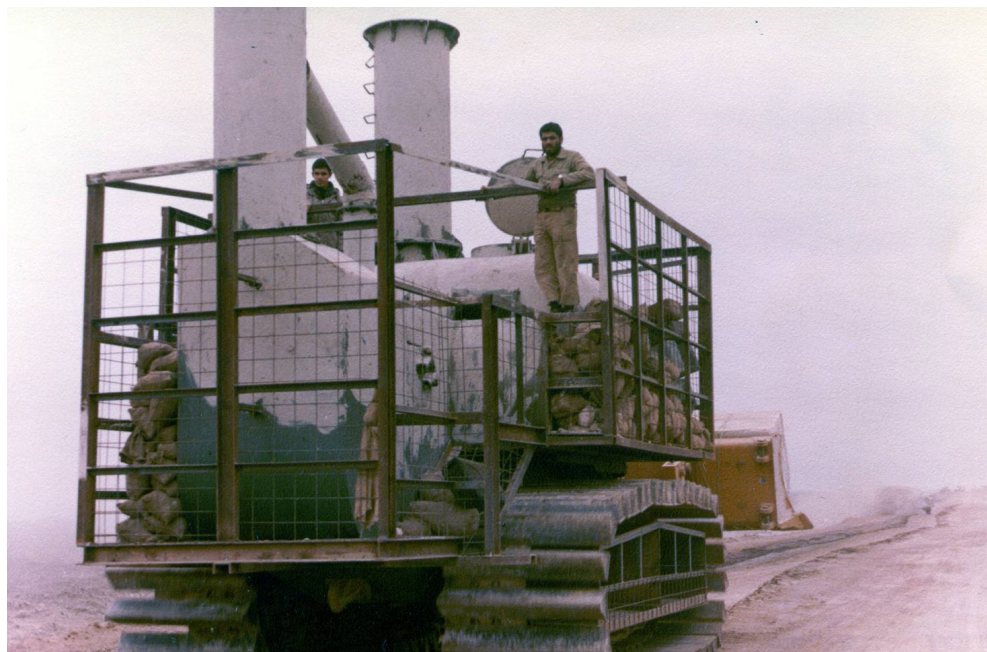


تانک کانال‌کن و مین‌روب



بلدوزر ویل مکانیکی دوزیست باتلاق رو ابتکاری





بلدوزر دوزیست (آبی خاکی) ابتکاری



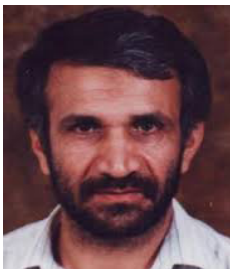


ساخت و تولید دستگاه پمپاژ آب

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«... با گسترش آب اندازی دشمن در منطقه خوزستان، مسئولیت و کمیت فعالیت پمپاژ کمیته آب قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) نیز روز به روز افزایش یافت. چون عملیات بزرگ و مهم ما بیشتر در منطقه‌ی خوزستان انجام می‌گرفت و آن منطقه را هم دشمن حسابی آب انداخته بود! برای یک ایستگاه پمپاژ بزرگ، ۱۲۰ دستگاه پمپ نیاز داشتیم که با تجهیزات موجود قدرت پمپاژمان جوابگوی نیاز فرماندهان نبود. ضمن اینکه برای پمپاژ ۱۰ تا ۲۰ متر مکعب در ثانیه مشکل داشتیم. پمپ‌های شناور توربینی هم برق زیادی نیاز داشت و این برق مورد نیاز هم فقط با موتور دیزل می‌بایست فراهم می‌شد. فکر کنم آقای دکتر محمد فروزنده فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) با آقای بیژن زنگنه وزیر جهاد سازندگی تماس گرفت و ایشان برای حل این موضوع به اهواز آمدند. در آن جلسه تصمیم گرفته شد جهاد هر چه موتور برق برای چاه‌ها و یا در انبارها دارد، به جبهه جنوب بفرستند! موتور برق‌های ۳۰۰ کیلووات به بالا!

از طرفی به شدت مشغول طراحی یک پمپ جدید شدیم. رفتیم سراغ پمپ‌هایی که در دنیا مشهور بود. پمپ‌سازی فلایت سوئیس را انتخاب کردیم. پمپ‌های شناور بزرگی داشت با ظرفیت



مهندس شهید بهروز پورشریفی

حدود ۳۶۰ لیتر در ثانیه، سیستم آن توربینی نبود. سیستمش ملخی بود و به آنها پمپ‌های رادیال می‌گفتند. با راندمانی بالا! به نمونه‌ی آن پمپ‌ها دسترسی پیدا کردیم. وزارت نیرو به عنوان مدرن خریده بود. از بچه‌های وزارت نیرو خواستیم که یک نمونه آن را در اختیار ما بگذارند تا با مهندسی معکوس از روی آن کپی کنیم.

این کار را به بچه‌های مهندسی ستاد مرکزی جهاد، مهندس خداداد بیگی، سپردیم، بهروز پورشریفی^۱ رابط بین ما و صنعت و ستاد مرکز بود. او

۱- بهروز پورشریفی: متولد ۱۳۳۴ قوریچای تبریز است. او که از مهندسين جهاد سازندگی بود در طول هشت سال دفاع مقدس خدمات مهندسی شایسته‌ای از خود به یادگار گذارد که عضو گروه طراحی پل شناور ۱۳ کیلومتری خیبر بر روی هورالعظیم و... از خدمات برجسته

دائم در رفت و آمد بود. در سیستم مدیریتی تقی رضوی جانشین قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) هم کار به سرعت انجام می گرفت! یعنی هیچ کس گرفتار مسائل اداری نمی شد! آن موقع وزارت جهاد واقعاً کار انقلابی کرد و هر چه از تجهیزات مورد نیاز ما در انبارها داشت برای ما فرستاد.

کار مهندسی معکوس این پمپ های سوئیسی را شروع کردیم. ساخت بوش ها و تشکیلات حساس گلوی آن و کاسه نمدها و... انجام شد و برای تطبیق آن با پمپی که ما نیاز داشتیم با کمک یک صنعتگر پمپ ساز پیرمرد استادی به نام آقای علیشاهی که اولین مسئول گردان پمپاژ جهاد استان خراسان بود و برادران دیگری از تیم تهران همچون حاجی مظفری، مهندس خداداد بیگی، آقای مهندس ولی عسکری و آقای مهندس اویسی، این مرحله از کار پیگیری می شد.

وقتی می خواستیم این پمپ ها را با کمک جرثقیل به لوله وصل کنیم، امکان نداشت این لوله های سنگین را در خط مقدم جنگ جابه جا و در آن تاریکی محض جوشکاری کنیم! این خرطوم های بسیار سنگین را نیروهای ما نمی توانستند توی خط مقدم جابه جا کنند. اگر سوراخ می شد مصیبتی بود! روی خرطومی ها چند بار امتحان کردیم. ولی سنگینی آنها اجازه کار نمی داد! آن زمان این لوله های سبک پلی اتیلن در ایران نبود! هیچ چیز ساخت ایران نبود! آقای پورشریفی از تحقیقات مهندسی ستاد مرکزی جهاد با کمک بچه ها سعی کرد با یک سری آزمایش در تهران لوله های قابل حمل سبک، ارزان و سریع‌النصب بسازند که خوشبختانه موفق شدند.

بچه های مهندسی در آن واحد در چندین زمینه مشغول کار بودند! یعنی در عین حال که کار تحقیق و پژوهش و نوآوری انجام می دادند. کارهای اجرایی و عملیاتی هم با سرعت و حجم بیشتر انجام می گرفت! تمام خطوط دفاعی ما در جبهه جنوب درگیر جنگ آب شده بود! لذا یا عملیات تخلیه آب داشتیم یا هدایت یا آب اندازی آب...

نسل سوم پمپ ها که به آن پمپ های خندق می گفتیم. همان کپی برداری پمپ سوئیسی بود که ما اسم خندق برایش گذاشتیم. این پمپ های خندق ساخت خودمان بود. حالا دیگر کمیت‌ی آب توان و تخصص خوبی پیدا کرده بود. تمام خطوط مقدم بین ما و دشمن که آب گرفتگی داشت، اشل کوبی شده بود. تغییرات روزانه را کنترل می کردیم. میزان تبخیر روزانه محاسبه می شد. وسط هورالعظیم و در منطقه زید ایستگاه هواشناسی تبخیر زده بودیم. میزان ورودی آب از کرخه و میزان تخلیه آن را داشتیم. در نتیجه تمام حرکات آبی دشمن را با محاسبات خودمان متوجه می شدیم.

اگر همین پمپ‌های ابتکاری و تولید داخلی خودمان به نام خندق نمی‌بود رزمندگان ما بعد از تصرف شهر فاو عراق در بهمن ۱۳۶۴ امکان مقاومت و ماندنشان در فاو نبود! چون دشمن با حملات پی‌درپی خود تلفات سنگینی به ما وارد می‌کرد و اجازه سازماندهی مجدد را به خیلی از یگان‌ها نمی‌داد! لذا وقتی مقابل دشمن آب انداختیم و جلوی خاکریز دریاچه درست کردیم، فرماندهان یگان‌ها نفس راحتی کشیدند و فرصت بازسازی و تجدید قوا پیدا کردند! در خیلی از جاها با نیروی کم و بعضاً در حد کمین عمل پدافند را انجام دادیم.

چیزی حدود ۱۰ مگاوات موتور برق داشتیم. موتور برق کوچک ولی ۱۰ مگاوات! موتور برق‌های دیزل ۴۰۰، ۵۰۰، ۳۵۰ کاوا، در جبهه فاو و در ایستگاه‌های پمپاژ آنجا کار می‌کرد. پمپ ۳۶۰ لیتر در ثانیه را ستاد مرکزی پشتیبانی مهندسی جنگ جهاد با کمک کارخانه‌های ریخته‌گری به تولید رساند. باید گفت خیلی از این کارهای فنی ساخت پمپ‌ها را کارخانجات ریخته‌گری می‌ساختند و مجموعه‌ی مهندسی جهاد آنها را مونتاژ می‌کرد! فکر می‌کنم حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ دستگاه از این پمپ‌ها ساخته شد. بعد از جنگ هم، این قالب‌ها و فتاوری آن به شرکت پمپیران داده شد تا در زمینه‌ی توسعه فتاوری آن کاری انجام دهند! شرکت پمپیران هم این را به لیست تولیداتش اضافه کرد. الان پمپیران که پمپ‌های بزرگ با دبی بالا می‌سازد، از همان پمپ‌هاست.



شهید محسن الشریف

به دنبال آن، ما موتور برق‌های ۴۵۰ K.W.A پشت خط مقدم استفاده می‌کردیم. پمپ‌های ابتکاری جدیدتری هم ساخته بودیم که عالی‌ترین نوآوری بچه‌های جنگ بود! متأسفانه بعد از جنگ که وزارت جهاد سازندگی با وزارت کشاورزی ادغام گردید. یکی از بزرگ‌ترین خسارت‌ها این بود که این پمپ‌های ابتکاری را نگهداری نکردند و وارد صنعت و سازمان‌ها نشد تا از آنها استفاده شود.

یکی از این خلایق‌ها، یک قایق فولادی بود به نام «چشمه‌ی الشریف» که به یاد شهید محسن الشریف، مسئول تدارکات قرارگاه

مهندسی کربلا نام‌گذاری شده بود. این اوج ابتکارات مهندسی بود. با این ابتکار، پمپ خندق به جای اینکه به موتور برق وصل شود به یک گیربکس وصل می‌شد و این گیربکس عمودی به یک موتور تراکتور رومانی وصل می‌شد. قایق یک صفحه‌ی فولادی بود. موتورش کف قایق بود. لوله خروجی این پمپ به دو تالوله تبدیل شده بود. از پشت قایق دو تالوله‌ی خروجی داشت که آب از آن

بیرون می‌زد. یعنی همه‌ی وجود این قایق یک پمپ بزرگ بود! مثلاً دو تا ۱۵۰ لیتر، ۱۶۰ لیتر در ثانیه، آب از این دو تا لوله‌ی بزرگ ۳۵ سانتی بیرون می‌آمد.

وسط این دو تا لوله از همان محلی که تقسیم می‌شد، یک دریچه داشت که فرمان این ماشین محسوب می‌شد. پمپ که شروع به کار می‌کرد، آب را از زیر قایق می‌کشید. دریچه را که کم و زیاد (چپ و راست) می‌کردند، نقش فرمان را بازی می‌کرد. می‌رفت روی کانالی که زده بودیم. از خط مقدم هم لوله‌های برزنتی ساخت خودمان به آن وصل می‌شد. پشت خاکریز یک دریا راه می‌انداخت. دیگر به موتور برق هم نیاز نبود! یک تشکیلات فلزی عالی با بزرگ‌ترین قدرت پمپاژ! آب‌خور این دستگاه خیلی کم بود. پمپ قوی داشت. نیاز به شمع‌کوبی نداشت و ظرف مدت یک ساعت نصب می‌شد.

در عملیات کربلای پنج شلمچه از این دستگاه استفاده کردیم. برای تخلیه‌ی آب‌گرفتگی‌های بین خودمان و دشمن، موقعی که می‌بایست آنجا را خشک کنیم تا نیروهای ما سریع عبور کنند، رفتیم داخل مواضع پنج‌ضلعی، تا آب سمت خودمان را خشک کنیم.

مسئول این پروژه سیدی بود به نام مهندس امامی. ایشان مسئول کمیته‌ی عمران جهاد بوشهر بود که الآن هم مسئول یکی از شرکت‌های بنیاد مستضعفان در استان اصفهان است. دویا سه تا از این دستگاه ساخته شد. متأسفانه فکر می‌کنم اینها را هم بعد از جنگ نگه نداشتند! وقتی که جنگ به پایان رسید به‌خصوص بعد از ادغام وزارت جهاد و کشاورزی، همه‌ی اینها را به عنوان آهن‌پاره فروختند! بلدوزرهایی که توپ مستقیم دشمن روی آن خورده بود و راننده او شهید شده بودند. حتی یکی از آنها را برای نمونه نگه نداشتند! همه را فرستادند کارخانه ذوب‌آهن! متأسفانه الآن هیچ سندی از این سنگسازان بیسنگ‌نداریم که داخل موزه به نمایش بگذاریم! لودرهایی داشتیم که خون راننده‌ی شهیدش روی آن پاشیده شده بود! با این کارمان تاریخ را محو کردیم!...».



ساخت دستگاه پمپاژ آب برای تخلیه و هدایت مناطق آب‌گرفتگی (محل آزمایش دریاچه ورزشگاه آزادی تهران)



مرکز تحقیقات جنگ جهاد سازندگی

«راوی: تقی امان پور، از مهندسی رزمی جهاد

«... هم حضور جهاد سازندگی در جنگ نوبرانه بوده و هم حضور جهاد در آموزش و پژوهش و توسعه فناوری. از سال ۱۳۶۹ به بعد تا ادغام وزارت جهاد در وزارت کشاورزی، بحث توسعه و جهاد علمی به عنوان یک بحث مستقل از تاریخچه جهاد باید مورد مطالعه قرار گیرد. بحث تحقیقات جنگ جهاد سازندگی هم بی ارتباط به این موضوع نیست.

سال ۱۳۶۲ یعنی در سال سوم جنگ، بخش تحقیقات در ستاد مرکزی جنگ جهاد راه اندازی شد. من یادمه برای تعیین محل این ستاد، همکاران در جاده‌ی قدیم کرج زمین محصور شده‌ای را به وسعت ۱۸ هکتار انتخاب و آن را خریداری کردیم. با انتقال چند کانتینر بدون هیچ تشریفاتی کار را آغاز کردیم. از همان ابتدا چند نفر از نیروهایی که علاقه مند به کار تحقیقات بودند و قبلاً هم در ستاد مرکز داخل یک اتاق مشغول همین کار بودند در آنجا مستقر شدند، آقایان: سعید مرجوعی، حسین افشارزاده، عبدالله قنبری و چند نفر دیگر داخل همین کانتینرهای آهنی کارشان را آغاز کردند. مدتی بعد چند سوله کارگاهی برقرار و یک سری ماشین تراش و ابزار لازم برپا کردیم.

هدف اولیه‌ی ما از مرکز تحقیقات مهندسی جنگ جهاد سازندگی توسعه‌ی فناوری تجهیزات مهندسی جنگ بود تا آنها را کارآمدتر بکنیم. روی طراحی پل‌ها فکر کنیم. روی زرهی کردن خودروها کار کنیم. برای دوزیستی کردن خودروهای مهندسی در انواع زمین‌ها تحقیقات کنیم. روی پل‌های مدرن و جدیدی کار کنیم که بتوانیم از دره‌ها عبور کنیم. در رابطه با دفاع در مقابل سلاح‌های شیمیایی عراق چاره‌اندیشی کنیم.

کم کم پا را فراتر گذاشتند و برای ساخت موشک پژوهش‌هایی را شروع کردند! یک روزی که برای سرکشی به آنجا رفته بودم دیدم پلاستیکی پهن کرده‌اند و یک سری مواد را با هم قاطی می‌کنند.

پرسیدم: اینها چی هستند؟!

گفتند: می‌خواهیم سوخت موشک بسازیم.

گفتم: چیز خوبی است. درست کنید، ببینیم چی می‌شه!

اولین موشک را ساختند! زمانی که برای پرواز و شلیک آن اقدام کردند حدود ۱۵۰ مترکه رفت بالا سقوط کرد و افتاد پایین! نخواستم ناامیدشان کنم. گفتم: عجب چیز خوبی است.

این از روی لانچر (سکوی پرتاب) بلند شد و شلیک شد.

اینجا بود که قسمتی از کار این مجموعه حول ساخت موشک می‌چرخید! برای رعایت امور حفاظتی اسم این موشک را گذاشتیم «مجمع». واژه‌ای که کمتر کسی از این نام به موشک می‌رسید. سال ۱۳۶۴ طرحی برای شورای عالی دفاع فراهم کردیم و اعلام کردیم در صورت تأمین بودجه ۲۵۰ میلیون تومان و ۱۴ میلیون دلار ما قادر به ساخت موشک دفاعی هستیم. موشکی با بُرد ۸۰ تا ۹۰ کیلومتر که بتوان جواب موشک‌های عراق را تا حدودی بدهیم! طرح را آماده کردیم و بردیم نخست‌وزیری با مهندس میرحسین موسوی مطرح کردیم. مهندس خیلی استقبال کرد و طرح را به آقای دکتر حسن فیروزآبادی که معاون دفاعی‌اش بود، داد. آقای دکتر گفت: چیز خوبی، لذا طرح را در دستور کار شورای عالی دفاع گذاشت.

آن موقع آقای بیژن زنگنه وزیر جهاد سازندگی بود. من هم عضو شورای مرکزی جهاد و مسئول امور استان‌ها بودم. مرکز تحقیقات جنگ جهاد را هم خودم پیگیری می‌کردم. مدتی بعد شورای عالی دفاع از وزیر جهاد برای شرکت در جلسه دعوت به عمل آورد. آقای زنگنه مرا خواست و گفت: تقی! شما برو در جلسه شرکت کن، چون مسائل موشک را شما پیگیری می‌کنید و از جزئیات آن مطلع هستید. روز موعود برای شرکت در جلسه شورای عالی دفاع که ریاست آن به عهده حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رئیس‌جمهور وقت بود به همراه یکی از این همکاران به نام آقای محمدعلی شریفیان که رئیس مراکز تحقیقات مهندسی جهاد بود، به آنجا رفتیم. بیرون جلسه شورا نشستیم تا نوبت ارائه موضوع ما برسد. ولی آن روز دستورات کار شورای عالی دفاع زیاد طول کشید و فرصتی برای ارائه بحث ما پیش نیامد!

جلسه خاتمه یافت و حضرت آقا از جلسه بیرون آمدند! مرا که دید، فرمودند: امانپور! اینجا چکار

می‌کنید؟

گفتم: ما هم یک دستور کار در این جلسه داشتیم.

گفت: چی شد؟

گفتم: جلسه طولانی شد و ظاهراً فرصتی برای ما نماند. به شوخی تیکه‌ای هم انداختم! بعد گفتم اگر اجازه بدید همین جا در رابطه طرح خودمان توضیحی بدهم.

گفت: موضوعش چی هست؟

گفتم: راجع به ساخت موشک است.

ایشان گفتند: عجب! چیز خوبی... بعد دست مرا گرفتند و گفتند: بیا بریم بالا نماز را بخوانیم تا ببینیم چی می‌شه...

رفتیم نمازخانه. به امامت ایشان نماز ظهر و عصر را خواندیم. بعد از اتمام نماز وقتی خواستم در مورد طرح مذکور توضیح بدهم ایشان گفتند: الان توضیح نده، دو هفته دیگرتوی شورای عالی دفاع مطرح کنید. ولی آن روز شما یک ساعت زودتر بیا و برای من توضیح بده تا در خاطر من بماند.

در همین فاصله دو هفته تا برگزاری جلسه شورا، موشک مجتمع ۳ را در کویر سمنان تست کرده و شلیک کردیم که حدود ۱۵ کیلومتر پرواز کرد! در آن تست خوشبختانه خیلی از ضعف‌های موشک قبلی برطرف شده بود! از برنامه شلیک عکس و فیلم گرفتیم و یک کاتالوگ مصورقشنگی هم براش تهیه کردیم! خلاصه با آمادگی کامل خدمت حضرت آقا رسیدیم و تمام جزئیات کار را از ابتدا تا خروجی کارمان خدمت ایشان ارائه دادم و گفتم: در این مرکز تحقیقات جنگ دنبال کپی‌سازی از هیچ تجهیزاتی نیستیم بلکه دنبال این هستیم که نخبه‌های کشور را جمع کنیم تا به فناوری ساخت موشک دست بیابیم. از تحقیق و پژوهش در مورد ساخت بدنه موشک گرفته تا تهیه سوخت آن را شروع کرده‌ایم. از الکترونیز کردن نمک طعام و یافتن رزین‌های لازم برای ارتقای ارتفاع موشک. روی همه مسائل کار می‌کنیم تا به دانش لازم آن برسیم. خوشبختانه این حرکت تاکنون نتایج خوبی هم به همراه داشته... در این رابطه تصاویر آزمایش شلیک موشک تهیه شده را هم نشان دادم.

مشغول توضیح برنامه شلیک موشک آزمایشی بودم که حضرت آقا گفتند: بس است، دیگه نمی‌خواد توضیح بدید.

از واکنش آقا متعجب شدم و گفتم: مشکلی بوده؟! ابهامی هست؟!!

گفتند: نه! این بچه‌های سپاه کم‌لطفی کردند! من از شون پرسیدم: جهاد توی بحث موشکی کاری کرده؟

گفتند: اصلاً اینها کار خاصی نکرده‌اند! روی کاغذ کمی خط کشیدند و می‌گن ما طرح ساخت موشک داریم.

درحالی که این مدارکی که شما ارائه می دهید و این تصاویر نشان می دهد که شما خیلی کار کرده اید! آماده باشید تا در جلسه شورا مطرح کنید.

دقایقی بعد جلسه شورای عالی دفاع تشکیل شد. اعضای جلسه آقای هاشمی رفسنجانی (ریاست مجلس)، آقای میرحسین موسوی (نخست وزیر)، آقای حسن روحانی (فرمانده پدافند کل کشور)، تیمسار محمدحسین جلالی (وزیر دفاع)، محسن رفیق دوست (وزیر سپاه)، محسن رضایی (فرمانده کل سپاه) و چند نفر از فرماندهان ارتش بودند.

بعد از مقدمات جلسه، ابتدا ما طرح و برنامه ساخت موشک مرکز تحقیقات جنگ جهاد را با جزئیات آن توضیح و نتایج آن را برشمردیم. در پایان درخواست خودمان را بیان کردیم... به محض اتمام صحبت های ما، واکنش های منفی بعضی آقایان شروع شد.

برای نمونه آقای حسن روحانی گفتند: اینکه نمی شه هرکی از خونه مامانش قهرکنه بره موشک بسازه... آقای محسن رفیق دوست گفت: من که تخصصم خرید پیاز، سیب زمینی و پرتقال و این نوع چیزهاست ولی جهاد سازندگی سَنَن... که بخواد بره دنبال موشک سازی...

محسن رضایی گفتند: خب این بچه های جهاد، بچه های خوبی هستند و کار هم کرده اند ولی حق ندارند بیشتر از این ادامه بدهند... این کار سپاه پاسدارانه، سپاه باید اولین موشک را به قلب بغداد شلیک کنه، جهاد حق نداره.

آقای جلالی از روی صندلی اش بلند شد و با کلاسورش رفت به سمت رئیس جمهور و گفت: قربان! این را من نشان بدم. یه جا داریم سوله می زنیم. ما قراره موشک بسازیم و...

حضرت آقا فرمودند: خب این چه ربطی به پیشنهاد جهاد داره؟! برو بشین. اینها یه کاری می خواهند انجام بدهند شما در این مورد صحبت کنید.

آقای هاشمی رفسنجانی توی این جلسه هیچی نگفتند. فقط وقتی آقای روحانی حرفش را زد، ایشان گفتند: نه! اینها با فرماندهی کل هماهنگ شده...

در این جلسه دوسه بار دستم را بلند کردم تا جواب آقایان را بدهم که آقا فرمودند: آقای امانپور! شما صحبت ها را گوش کن و آخر از همه یه توضیحی بده.

ما هم مثل یک بچه آدم ساکت نشستیم و فقط شنونده بودیم... همه صحبت آقایان که تمام شد رئیس جلسه گفتند: خب، شما بفرمایید... من هم با اجازه آقایان در جلسه و بدون تعارف هرچه دلم خواست گفتم. خیلی هم رعایت بزرگی و مسئولیت های اعضای جلسه را نکردم.

ابتدا گفتم: خیلی تعجب کردم که شورای عالی دفاع در مقابل بحث‌های تخصصی و پیشنهاد بسیار خوبی که ما دادیم یک چنین برخوردی کردند؟! من از اعضای محترم شورای عالی دفاع سؤال می‌کنم اگر همین الان یک نفر موبور و چشم آبی یا یک چشم بادامی (منظورش یک نفر خارجی) آمده بود و می‌گفت من حاضرم به شما یک موشک با برد ۸۰ کیلومتر بفروشم چقدر همه در مقابلش تعظیم و تکریم می‌کردید؟! ولی حالا چهار تا جهادی حزب‌اللهی می‌گن ما با امکانات این کشور همان موشک را می‌سازیم، این همه مخالفت برای چی؟! ما امروز می‌توانیم موشک بسازیم و برکارمان هم باور داریم. علی‌ای حال هر تصمیمی شما بگیرید ما تابع هستیم.



بعد از صحبت‌های بنده حضرت آقا (آیت‌الله خامنه‌ای) گفتند ما هم به شما اعتماد داریم و خطاب به اعضای جلسه گفتند: وقتی اینها داوطلب هستند که موشکی بسازند تا ما از آن استفاده کنیم اصلاً دلیلی نداره که ما از اینها حمایت نکنیم... بعد با قاطعیت گفت: این طرح تصویب است. حالا بگو چقدر بودجه نیاز داری آقای امانپور؟ گفتیم: ۲۵۰ میلیون تومان و ۱۴ میلیون دلار...

گفتند: ما الان توی این جلسه نمی‌توانیم کم و زیاد آن را تعیین کنیم. همین آقای فیروزآبادی^۱ (تصویر مقابل، از راست دکتر حسن فیروزآبادی و دکتر قاضی‌زاده هاشمی - وزیر بهداشت و درمان دولت روحانی -) بررسی کنند و نتیجه را برای اجرا و ادامه‌ی کار اعلام کنند.

بالاخره طرح ما تصویب شد و مدتی بعد بودجه‌ی این طرح مصوب و به جهاد سازندگی ابلاغ شد. اولین بودجه که دست ما رسید ابتدا یک دفتر در آلمان زدیم. آقای مهندس ولدخانی را مسئول آنجا گذاشتیم. در یک مکان بی نظیر امنیتی و دفاعی اروپا نفوذ کردیم! از جمله توی یک مرکز تحقیقاتی ناتورفتیم و با خیلی از مسائل مورد نیازمان آشنا شدیم. ثانیاً از طریق این دفتر پیشرفته‌ترین تجهیزات تحقیقات مهندسی روز دنیا را خریداری کردیم و به ایران آوردیم. اولین مرکز تحقیقات نظامی پیشرفته را در ایران تأسیس کردیم. ساختمان مرکز تحقیقات جنگ جهاد را ساختیم. از طریق نماینده‌ی دائم ایران در سازمان ملل در نیویورک استانداردهای نظامی پنتاگون را در این مرکز پیاده کردیم.

با خرید تجهیزات پیشرفته‌ی تحریمی از طریق روابط محرمانه، خریداری و به ایران منتقل کردیم. بخش متالوژی آن مرکز را با ۲۰ آزمایشگاه پیشرفته تأسیس کردیم که تا الان هیچ دانشکده متالوژی و

۱- دکتر حسن فیروزآبادی: معاون وقت امور دفاعی نخست‌وزیر (میرحسین موسوی) که بعد از جنگ مدت ۲۷ سال رئیس ستاد کل نیروهای مسلح بودند. اکنون (سال ۱۳۹۷) عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام هستند.

مواد کشور همه این دستگاه‌ها و تجهیزات را ندارد.

با تجهیز این مرکز روحیهی بچه‌ها فوق‌العاده عوض شد. بچه‌ها با ایمان و عشق به پژوهش شبانه‌روزی خود ادامه دادند. به‌طوری‌که چند ماه بعد توانستند موشک مجتمع ۴ را بسازند و به دنبال آن مجتمع ۵ را فوری ساختند. آن‌ها را تست کردیم. مجتمع ۴ حدود ۸۰ کیلومتری بُرد داشت و مجتمع ۵ هم از بُردی تا ۱۵۰ کیلومتر برخوردار بود! تحقیقات موشک مجتمع ۶ و مجتمع ۷ را انجام دادیم. هدف‌گیری ما این بود که اگر توی جنگ از موشک ما استفاده نشود پژوهش و تحقیقات را ادامه بدهیم تا لانچر ماهواره برای پرتاب و قرار گرفتن یک ماهواره‌ی ۵۰ کیلویی در مدار ۴۰۰ کیلومتری را تحقیق کنیم که طراحی مجتمع ۷ برای همین منظور بود.

هرچند با ساخت موشک مجتمع ۵ به ماه‌های آخر جنگ رسیدیم و این موشک کاربرد واقعی پیدا نکرد ولی بعد از پایان جنگ بعضی مراکز نظامی و دفاعی از این مجتمع استفاده کردند و به ما سفارش دادند که طبق سفارش آن‌ها تولید کردیم و تحویلشان دادیم.

البته ما در آن مرکز تحقیقات، تجهیزات مورد نیاز مهندسی رزمی جنگ هشت‌ساله را خلق کردیم. مثلاً دستگاه کانال‌کن ساختیم. روی زرهی‌کردن بلدوزر کار کردیم. برای کنترل از راه دور بلدوزر به نتایجی رسیدیم. برای دوزیست کردن خودرو توپوتا وانت اقداماتی انجام دادیم تا علاوه بر حرکت در خشکی از آب هم عبور کند! مدرنیزه کردن نفربرهای زرهی فرماندهی هم از طرح‌های این مرکز بود. تجهیزات دفاعی ضد سلاح‌های شیمیایی را می‌ساختیم. برای ساخت ابتکاری پل شناور عظیم خیبر بر روی هورالعظیم و پل ثابت لوله‌ای بر روی اروند نیروهای کارآمد فنی را جمع کردیم و با همکاری دیگر مراکز فنی و حمایت مسئولین ذی‌ربط دست به اقداماتی زدند که شاهکار مهندسی رزمی دوران دفاع مقدس محسوب می‌شد.

لازم به ذکر است که بعد از آقای محمدعلی شریفیان، آقای مجید بهمنی رئیس این مرکز تحقیقاتی شد. ایشان را فرستادیم انگلیس و ظرف چهار سال فوق‌لیسانس و دکترا گرفت. او از نابغه‌های صنعت است و پروژه پایان‌نامه‌اش تحت عنوان «طراحی چدن چکش‌خوار» هم جزو جالب‌ترین پروژه‌هاست. در آن مرکز صدها آزمایش برای پایان‌نامه‌اش انجام گرفت. بعد از ایشان مهندس فضل‌الله وکیلی فرد مسئولیت این مرکز را پذیرفت که طولانی‌ترین مدت مسئولیت این مرکز را بر عهده داشته است^۱...».



طراذه خودکشی، با استفاده از نیم تنه هواپیمای اسقاطی و موتورهای توربو فن آن، برای عبور از اروند



فرش رملی ابتکاری برای عبور از زمین های سُست رملی



بیل مکانیکی باتلاق رو



ابتکاری برای عبور خودروهای سبک در زمین‌های باتلاقی



ساخت خودرو شنی دار توسط مهندسين جهادی



بیل مکانیکی باتلاق رو- هورالعظیم



پل شناور ۱۴ کیلومتری خیبر (دارای پارکینگ) روی هورالعظیم (عملیات خیبر، اسفند ۱۳۶۲) - از شاهکارهای مهندسی رزمی

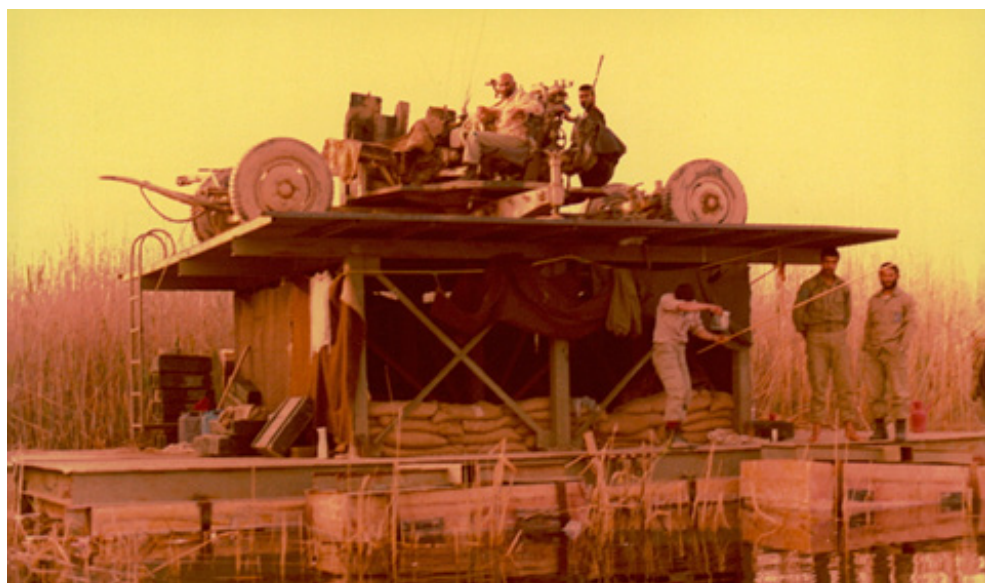


پل شناور خیبر ۲ در حال نصب در هورالعظیم (عملیات بدر، اسفند ۱۳۶۳)



پل ثابت لوله‌ای بعثت بر روی رودخانه‌ی عریض (۱۰۰۰ متر) و خروشان اروند- از شاهکارهای مهندسی رزمی

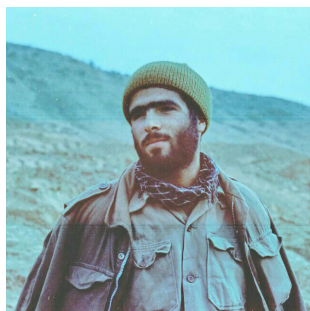




فصل سوم

سازماندهی ظرفیت‌های فنی مهندسی مردمی





پشتیبانی مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...موضوع بسیار مهم در مجموعه‌ی مهندسی رزمی، ستادهای پشتیبانی مهندسی جنگ جهاد سازندگی است که کمتر راجع به آن گفته شده است. در این ستاد سازماندهی و مدیریت در مهندسی بود. تنوع تخصص‌ها و نیروها در ستادهای پشتیبانی مهندسی جنگ جهاد سازندگی به خاطر حضور اقشار مختلف مردم امکان هر نوع کمک و اقدام برای پشتیبانی رزمندگان و جبهه‌ها را فراهم می‌کرد. مصداق آن ابتدای جنگ در خرمشهر و آبادان بود. در همین ستاد جهاد سازندگی فارس آن قدر تنوع نیرو بود که به آن جهاد ایران می‌گفتیم! چون فقط بچه‌های فارس نبودند. درسته که هسته‌ی مرکزی آن را بچه‌های جهاد سازندگی استان فارس تشکیل داده بودند ولی نیروهای مردمی از اقصای نقاط مختلف کشور در آن جهاد حضور داشتند.

به کارگیری این همه نیرو و پاسخگویی به همه‌ی نیازها، وظیفه‌ی خاصی را پیش روی ما گذاشته بود. برنامه و استراتژی ما در جهاد سازندگی رفع هرگونه نیاز در جبهه جنگ بود. در جلسات توجیهی برای نیروهای جدیدالورود، پُرکردن خلأهای جبهه مطرح بود. از حمل مهمات جنگی و پیگیری مایحتاج خوراک و پوشاک رزمندگان گرفته تا ساخت سنگر، خاکریز یا جاده، علاوه بر این مسائل در قبال مردم آواره شده و جنگ زده که همچنان در منطقه مانده بودند احساس مسئولیت می‌کردیم. برای انجام امور مورد نیاز آنان اقدام می‌کردیم.

مطمئناً اگر جهاد سازندگی یک سازمان منسجم و یک سیستم مدیریتی قوی و باتجربه‌ای برای این کار نمی‌داشت. قطعاً انجام این همه کار و مأموریت به صورت همزمان و با این همه وسعت امکان پذیر نبود. در جبهه‌ی جنوب چندین ستاد پشتیبانی مهندسی جنگ جهاد سازندگی در شهرهای مختلف از جمله سوسنگرد، اهواز، شوش، دزفول، آبادان و خرمشهر توسط نیروهای جهادهای سازندگی دیگر شهرها که به کمک جهاد خوزستان و مجموعه‌ی جبهه‌ی خوزستان آمده بودند، هر کار پشتیبانی مورد نیاز جنگ را انجام می‌دادند.

در هر محوری که ارتش و سپاه قرارگاهی برپا می‌کرد بچه‌های جهاد هم در کنار آنها یک قرارگاه تخصصی جهاد برای تأمین مایحتاج کلی آنها تشکیل می‌داد. ابتدای جنگ، جهاد با حضورش توانست مردم منطقه‌ی جنگی را مدیریت کند. چون جهاد سازندگی که در خرداد ۱۳۵۸ به دستور حضرت امام (ره) تشکیل شده بود از ابتدا براساس یک سازمان خاصی برای محرومیت‌زدایی در نقاط دورافتاده و روستایی کشور تشکیل شده بود. وقتی جنگ تحمیل شد، وارد معرکه‌ی جنگ شد و با به‌کارگیری نیروهای مردمی توانست مجموعه‌ای از کارها و وظایف را با مدیریت برنامه‌ریزی شده، رزمندگان جبهه‌ها را در امور مختلف پشتیبانی کند^۱.

یکی از مهم‌ترین خلأها و نیازهای دوران جنگ، مهندسی در جنگ بود که جهاد سازندگی توانست این را تأمین کند. نیروی نظامی نوپایی مثل سپاه را کمک کند تا سازمان خود را پیدا و تشکیلات خود را تقویت نماید و بهتر بتواند در رزم نقش‌آفرینی کنند! به مرور زمان توانست با تقویت واحد مهندسی رزمی خود و با هماهنگی، قرارگاه مشترک مهندسی (ارتش، جهاد و سپاه) را راه‌اندازی کنند. بچه‌های مهندسی جهاد در طول جنگ کمک کردند تا سپاه پاسداران در راستای سازمان نظامی خود، یگان‌های مهندسی رزمی خود را همچون ارتش تشکیل دهد. در ادامه‌ی جنگ نیز یکی از کارهای مهمی که جهاد در راستای این مدیریت صحیح انجام داد، آموزش نیروها در امور مهندسی رزمی بود. بسیاری از راننده‌های لودر و بلدوزرهای جبهه‌های جنگ را جهاد سازندگی تعلیم می‌داد. بنابراین می‌خواهم تأکید کنم نیروهایی که در جنگ وارد شدند، چه سپاه، چه ارتش، و چه جهاد، اینها از یک برنامه‌ریزی و سازماندهی و یک مدیریت بسیار قوی‌ای برخوردار بودند. با این مدیریت صحیح، توانستند مجموعه‌ی نیروها را بخصوص در ابتدای جنگ با آن حجمی همه‌جانبه‌ی دشمن، سازماندهی و با هنر خود به‌کارگیری کنند تا در مقابل هجوم دشمن بایستند و دشمن را متوقف کنند و بعد از تثبیت و پیدا کردن خود، بتوانند عملیات را طراحی کنند و دشمن را مرحله‌به‌مرحله از خاک کشور بیرون کنند.

۱- جهاد سازندگی: ایده ابتدایی این نهاد انقلابی توسط گروهی از دانشجویان دانشگاه‌های پلی تکنیک (امیرکبیر)، آریامهر (شریف)، تهران، ملی، علم و صنعت به منظور اداره مناطق محروم و دورافتاده کشور و هدایت امور سیاسی و فرهنگی این مناطق با استفاده از امکانات ارتش در محضر امام خمینی (ره) در تاریخ ۱۳۵۸/۳/۲۷ مطرح شد که ضمن پذیرفتن اصل ایده برای اداره این تشکل دانشجویی، آنان را به نخست‌وزیر وقت آقای مهدی بازرگان ارجاع دادند. در اولین جلسه با نخست‌وزیر، اولین نماینده این گروه دانشجویی محمدتقی امانپور انتخاب شد تا رابط این گروه با نخست‌وزیری باشد. به دنبال آن، این نهاد انقلابی در تمام استان‌ها راه‌اندازی شد. با شروع جنگ، تجربه یک سال و نیم خدمت در مناطق روستایی جهاد سازندگی به جبهه‌های جنگ منتقل شد. روز سه‌شنبه ۱۳۶۲/۹/۷ طی طرحی در سه فصل با تأیید مجلس شورای اسلامی به وزارت جهاد سازندگی تبدیل گردید. در تاریخ ۱۳۷۹/۱۰/۶ با تصویب مجلس شورای اسلامی با ادغام وزارت جهاد سازندگی در جهاد کشاورزی با نام جهاد کشاورزی به کار خود ادامه داد. (۴۲)

این‌طور نبود که بچه‌های جنگ، یک یا الله یکن و بدون حساب و کتاب بزن جلوه! همه‌ی کارها با حساب و کتاب و برنامه و مدیریت انجام می‌شد. حالا ممکن بود گاهی در اجرای یک طرح و برنامه اشتباه هم بکنند ولی برای همه‌ی این امور وسیع و حساس، برنامه و سازمان داشتیم.

در سال اول جنگ زمانی که عراق در بیابان‌های خوزستان یا در مناطق غرب پیشروی کرده بود و دولت بنی‌صدر هم با تفکرات خاص خودش اجازه همکاری و هم‌افزایی نیروهای داوطلب مردمی، حتی بچه‌های جهاد سازندگی را برای حضور در جبهه جنگ نمی‌داد، خیلی از زمان، نیرو و انرژی‌ها به هدر رفت! در چنین شرایطی، نیروهای نظامی ما آن‌قدر درگیر مسائل دفاع و این هماهنگی‌ها بودند که نیازهای مهندسی‌شان را عموماً بچه‌های جهاد سازندگی تأمین می‌کردند.

خوشبختانه این تجربه و روحیه‌ی جهادی باعث شد که سپاه پاسداران تقویت شود. اصطلاحاً خودش را پیدا و توسعه پیدا کند. بخصوص در سال‌های دوم جنگ به بعد، با تشکیل اولین گردان‌ها و تیپ‌های سپاه، تعدادی از بچه‌های جهاد به آن یگان‌ها رفتند و کمک کردند تا واحدهای مهندسی رزمی سپاه شکل بگیرند. به این ترتیب، مهندسی در جنگ متناسب با نیاز جبهه‌ها توسعه پیدا کرد. نیروهایی که این سازمان‌ها را تشکیل دادند و مسئولیت آن را به عهده گرفتند، آدم‌های باتجربه، تحصیل‌کرده و با دانشی بودند که با داشتن تمام این تخصص‌ها و توانایی‌ها، انگیزه و روحیه‌ی لازم و اطاعت محض از امام خمینی (ره) را داشتند و به معنای واقعی آمده بودند تا جهاد فی سبیل الله را در عمل، درک و لمس کنند...

دوران جنگ، جهاد دو روش آموزش تجهیزات و کار مهندسی رزمی داشت. یکی داخل خود منطقه‌ی جنگی، یکی هم به مرور و با توسعه سازمان، آموزش‌های مرتبط با نیازهای مختلف مهندسی رزمی، در شهرستان و استان‌های مختلف، در مراکز آموزشی انجام می‌گرفت.

برنامه آموزش داخل منطقه‌ی عملیاتی به‌خصوص در ابتدای جنگ و برای نمونه در منطقه‌ی آبادان و خرمشهر این‌گونه بود که در کنار هر نیروی فعال، یکی دو نفر کمکی با هدف یادگیری عملی گمارده می‌شد. جهاد فارس برای عملیات بیت‌المقدس (آزادسازی خرمشهر) در منطقه‌ای در حاشیه‌ی جاده‌ی اهواز- خرمشهر، برای اولین بار آموزشگاهی ایجاد کرد و مسئولیت آن را به عهده یکی از برادرهای اهل برازجان به نام آقای غلامرضا دشتی که متخصص و راننده‌ی بسیار ماهری بود، سپرد. بعدها این مراکز آموزش و ستادهای پشتیبانی در استان‌های مختلف راه‌اندازی شد.

اوایل جنگ، به‌خصوص در طول ۱۱ ماه محاصره آبادان که راه خشکی نداشتیم و فقط از راه

دریا تردد می‌کردیم. تمام تردهای رزمندگان و مدافعان داخل شهرآبادان را لنج‌های شخصی انجام می‌دادند! یعنی آن لنج‌دارهایی که تمام دارایی خود یک لنج و شناور دریایی بود و با آن امرارمعاش چند خانوار اداره می‌شد، در اختیار بچه‌ها گذاشته بودند!... با این لنج‌ها از بندر ماهشهر و بندر امام (ره) امکانات و نیروهای ما و مجروحین و شهدا را در مسیر آبادان و بالعکس جابه‌جا می‌کردند. حتی زمانی که قرار شد تجهیزات ارزشمند انبار پالایشگاه آبادان تخلیه و به عقب منتقل شوند. یکی از عمده‌ترین وسایل حمل به پشت جبهه، همین لنج‌های مردمی بودند که واقعاً فی سبیل الله کمک می‌کردند... یا آن راننده اتوبوس‌هایی که با اتوبوس شخصی خود مدت‌ها رایگان در جبهه حضور داشتند.

در بین نیروهای نظامی مختلف در دوران دفاع مقدس، نیروهای مهندسی رزمی نسبت به نیروهای پیاده و دیگر مدافعان یک تفاوتی داشتند! نیروی مهندسی که روی لودر و بلدوزر می‌نشست و کار کردن در خط مقدم و گاهی جلوتر از خط مقدم را در یک چنین شرایط سختی می‌پذیرفت، از خودگذشتگی کامل نشان می‌داد! یعنی راننده‌ی لودر و بلدوزری که داوطلبانه و با التماس درخواست کرده در یک چنین شرایط خاصی و در تیررس مستقیم گلوله‌های دشمن بدون هیچ‌جان پناهی خاکریز و سنگر احداث کند! این نوع کار کردن نیاز به یک روحیه و انگیزه‌ی فوق‌العاده‌ای داشت! خدمه‌ی تانک، یک زرهی اطرافش را پوشانده بود یا نیروی پیاده پشت یک خاکریز یا سنگری قرار می‌گرفت تا در برابر گلوله یا ترکش خمپاره و توپ در امان باشد. ولی یک راننده‌ی لودر یا بلدوزر در ارتفاع ۳ متری از سطح زمین بدون هیچ‌جان پناهی در مقابل انواع گلوله‌های دشمن می‌ایستاد و برای حفظ جان هم‌زمان خود کار می‌کرد! این جای تأمل دارد.

از ابتدای جنگ، ما بچه‌های جهاد توی کار مهندسی یک سازمان و برنامه‌ای داشتیم. اول هر کاری موضوع و منطقه را بررسی و شناسایی می‌کردیم. هماهنگی‌های لازم را با نیروهای نظامی یا شبه‌نظامی که مشغول دفاع بودند، انجام می‌دادیم. در هر گروه عملیاتی، یک تیم اجرایی داشتیم و یک تیم پشتیبان. هر تیم عملیاتی‌مان حتی اگر یک دستگاه لودر بود، یک مسئول و یک اسکورت فنی برایش تعیین می‌کردیم! گاهی آن فرد همراه مسئول هماهنگ‌کننده و مسئول عملیات هم بود. آچار به دست بود. هر اتفاق یا ایرادی برای دستگاه پیش می‌آمد دستگاه را نجات می‌داد.

با ادامه جنگ و گسترش عملیات، گروه‌های نجات تشکیل دادیم. این گروه‌های نجات فنی بودند. هر اتفاقی برای ماشین‌آلات و امکانات می‌افتاد موظف بودند نیروی عمل‌کننده را پشتیبانی

کنند. اگر زنجیر بلدوزری ترکش می‌خورد یا قطعه‌ای از کار می‌افتاد یا حتی دستگاه مهندسی از کار می‌افتاد، در اسرع وقت باید آن را تعمیر یا دستگاهی جایگزین کنند.

مجموع این فعالیت‌ها، از یک برنامه‌ریزی خاص و مدیریت خوبی برخوردار بود. یادم هست برای احداث جاده‌ی وحدت در سال اول جنگ برای اتصال جاده‌ی ماهشهر به جاده‌ی ساحلی آبادان ابتدا آقای عباس معلمی و شهید مسعود ملاح‌زاده (اهل گناوه) و شهید جواد کریمی زمین را شناسایی کردند. یعنی یک کار تحقیقاتی روی پروژه انجام دادیم! یک تیم مهندس نقشه‌برداری آمدند. بعد برای اینکه بتوانیم از باتلاق‌ها عبور کنیم، بعد از تحقیق و بررسی از خاک کوره‌های آجرپزی که توی منطقه وجود داشت، استفاده کردیم. برای فعالیت در هر رسته‌ای سازمان جداگانه‌ای دیده بودیم! نیروهایی که کمتر به امور رزم آشنایی داشتند، اینها را عقب‌تر بکار می‌گرفتیم تا در ساخت استحکامات موقعیت عقب یگان‌ها کمک کنند.

آقای حاجتی! سال ۱۳۶۲ در عملیات حاج عمران (مناطق مرزی پیرانشهر) یادت هست اگر آن جاده را آن شب با یدالله شمایل و عباس مقصودیگی و دیگران زده بودیم، چه اتفاقی می‌افتاد؟! توی ارتفاعات بلند کدو سه‌ونیم کیلومتر شبانه جاده زدیم. نیرویی که باید این مسیر سنگلاخی را پیاده با بار طی می‌کرد، با کمپرسی و کامیون پشت دشمن پیاده شد.

... باید گفت مهندسی رزمی در دفاع هشت‌ساله، تنها یگانی بود که همیشه کار داشت! قبل از عملیات، حین عملیات و ماه‌ها بعد از عملیات برای تمام امور پشتیبانی و امنیتی برای رزمندگان مشغول خدمت بود. هیچ‌وقت بیکار نبود و استراحت هم خیلی براشون معنا نداشت! چون انواع کارها به عهده آنها گذارده شده بود! اگر عملیات خاکریز تمام می‌شد، باید همان خاکریز را دوجداره می‌کردند. دوجداره تمام می‌شد باید جاده‌ی دسترسی می‌زدند. جاده را که احداث می‌کردند پل می‌زدند! دائم در کار و تلاش بودند! تأمین، تخلیه، ترابری و امور فنی... به عهده‌ی مهندسی بود!...».



کمپرسی های مردمی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...این روزها، واقعاً روزهای عجیبی است! (آبان ۱۳۹۱) وقتی این صحنه های غزه را می بینی، مظلومیت بچه های خودمان در اوایل جنگ احساس و لمس می شود!... همین ورقی که از صورت جلسه ی قرارگاه مهندسی رزمی دوران جنگ (۱۳۶۰/۱۲/۱۸) برای عملیات فتح المبین دست من هست و اسامی تعدادی از شهدای مهندسی رزمی همچون: شهید رزاق زارعان، شهید مظفر، شهید رضوی، شهید ایمانیان و شهید فتاح و... را نشان می دهد و از جمع هشت نفر، شش نفر از آنها شهید شدند و برادرانی مثل آقای مهندس فتاح و غلامعلی جان گداز که در قید حیات هستند. خیلی چیزها را نشان می دهد!...

اگر بخواهیم به نقش همه اقشار جامعه در دفاع از تهاجم دشمن بپردازیم بد نیست به مصداق های اول جنگ اشاره ای شود. یادم هست در همان ابتدای جنگ سروان صفری که فرماندهی ژاندارمری نجف آباد و از آن آدم های انقلابی بود. ایشان در شهرستان با یک فراخوان حدود ۳۰۰ نفر نیروی داوطلب مردمی را بسیج کرد و بعد از سازماندهی اولیه با تعدادی اسلحه سبک «ام یک» به فرماندهی خودش در چارچوب ژاندارمری به جبهه آمدند و در آن نبرد ذوالفقاریه آبادان حضور پیدا کردند.

خاطرم هست که اینها در همان منطقه ی ذوالفقاریه علیه دشمن تک کردند که سروان صفری در آنجا شهید شد. به پاس شهادت ایشان و برای روحیه ی نیروهای باقیمانده، یک قبضه تیربار به این گروه در جنگ هدیه کردند! آخر، داشتن یک تیربار در ابتدای جنگ برای نیروهای مردمی برای دفاع از کشورشان خیلی مهم بود! زمانی که همه اسلحه «ام یک» از رده خارج شده» یا نهایتاً اسلحه انفرادی و سازمانی ارتش «۳» داشتند، داشتن تیربار خیلی مهم بود؟! چون رئیس جمهور بنی صدر به عنوان فرمانده کل قوا اجازه همکاری ارتش با سپاه و نیروهای مردمی را نمی داد.

بچه های جهاد و نیروهایی که از طریق جهاد اعزام شده بودند، هیچ کدام استخدام جهاد نبودند... آن یگان زرهی که در آبادان راه انداختیم، با تجهیزات باقیمانده مانده و رها شده ی ارتش

در جاده‌ی خرمشهر به آبادان بود... آنجا تعدادی تانک و پی.ام.پی رها شده بود که به همت یکی از نیروهای ارتشی اخراج شده‌ی زمان شاه به نام سروان جعفرزاده ساماندهی و راه‌اندازی شد. این تنها واحد زرهی بود که داخل آبادان داشتیم.

مورد دیگر، راننده‌ای بود به نام حاج مرتضی ایمانیان، این بنده‌ی خدا تمام سرمایه زندگی‌اش یک کامیون بود! کامیونش را پُر از نان، خشکبار و محصولات غذایی کرده بود و درحالی‌که همه از شهر خارج می‌شدند ایشان وارد آبادان شده بود تا مدافعان شهر را پشتیبانی کند! بعد از محاصره آبادان دیگر نمی‌توانست کامیونش را از شهر خارج کند! آنجا زیر آتش مانده بود و با تمام وجود در شهر با آن کامیون به مردم کمک می‌کرد. تمام سرمایه و هستی‌اش را برده بود آنجا و رایگان در خدمت مدافعان شهر بود.

ماها جوان بودیم. نه زندگی مشترک داشتیم، نه نیاز مالی! ولی قشری که با تمام مال و جان خود به جبهه آمده بودند، مثل راننده‌های کمپرسی مردمی که نقش‌های اساسی و مؤثری در عملیات و احداث جاده‌ها داشتند، تصمیم شجاعانه‌ای گرفتند و کار بزرگی را انجام دادند که کمتر از آنها یاد می‌شود! فکر کنم الآن نه جایی سابقه جبهه‌ی آنان ثبت شده، نه امتیازی برای آنان در نظر گرفته شده.

چه خوب است جوان امروزی ما بداند شهید رضا رحیمی خرسند از اهالی نازی آباد تهران با ماشین خودش، امکانات و وسایل مورد نیاز جبهه جنگ را بار زده بود، آمده بود آبادان. هم خودش خدمت می‌کرد هم ماشینش در خدمت رزمندگان بود. یعنی با جان و مال! کاملاً فی سبیل الله! تا پای جان هم ایستاد و شهید شد! این مصادیق بارز جهادی کار کردن است...».



سنگرسازان بی سنگر

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«...وقتی خودمان، به بچه‌های مهندسی و مشخصاً به سنگرسازان بی سنگر و بچه‌هایی که با ماشین آلات مهندسی کار می‌کردند، می‌گفتیم بنی‌ه‌ندل! یا مردم عزیز ما در رسانه‌ها و صداوسیما می‌بینند که یک راننده لودر، با آن سرو وضع خاک آلودش کلاه کاموایی به سر کرده یا با موهای ژولیده روی لودر کار می‌کند، تصور حقیقی از شخصیت این بچه‌ها را متوجه نمی‌شوند! درحالی‌که وقتی رزمنده‌ای با مدرک فوق‌لیسانس کشاورزی آن زمان، با آن حالات روحانی و معنوی، روی لودر کار می‌کرد، شایسته است در کنار فعالیت این عزیزان به شخصیت حقیقی و مدارج علمی آنان بیشتر بپردازیم.

عامل عمده و مهمی که در شخصیت بچه‌های مهندسی رزمی مؤثر بود، ماهیت و جنس کار مهندسی بود که این فضا و روحیات را ایجاد می‌کرد. برخورداری بچه‌های مهندسی از تحصیلات دانشگاهی، فنون و مهارت‌های مهندسی در شاخه‌های مختلف، تجارب قبلی دوران خدمت مخلصانه این بچه‌ها در روستاها منجر به صلابت، سخت‌کوشی و خطرپذیری بسیار بالای این عزیزان بود! اینها که با هم ممزوج می‌شدند، یک پدیده و اسطوره‌ای را به وجود آوردند با عنوان سنگرساز بی سنگر!...».

راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...اگر بخواهیم به فلسفه نام‌گذاری سنگرسازان بی سنگر برای بچه‌های مهندسی رزمی از سوی حضرت امام خمینی (ره) اشاره کنیم نباید فقط به نوع کارشان در موضوع ساخت سنگر برای رزمندگان بسنده کنیم. چون عملیات مهندسی رزمی خیلی اوقات چند ماه طول می‌کشد و می‌بایست در طول این چند ماه نه دشمن متوجه اهداف کار مهندسی شوند و نه رزمندگان خودمان باید از منطقه مأموریت بچه‌های مهندسی مطلع شوند تا اصل غافلگیری در عملیات پیش‌رو رعایت

شود، لذا بعضی اوقات بچه‌های مهندسی چند ماه در منطقه مأموریت کاری خود می‌ماندند و به مرخصی نمی‌رفتند! این وضعیت بی‌خبری خانواده‌ها از همسر و فرزندانشان گاهی منجر به نگرانی و پخش شایعات حتی از سوی مزدوران داخلی می‌شد.

یادم هست در این مورد چند نفر از همین بچه‌های مهندسی، حتی از سوی منافقین نامه اسارت به منازلشان ارسال شده بود که اینها اسیر شده‌اند. به هلال احمر مراجعه کنید. جالبه که برای خود من یکی از این نمونه نامه‌ها ارسال شده بود! هنوز آن را به یادگار دارم! از یک طرف اهل خانه نگران شده بودند. از این طرف هم ما نمی‌توانستیم ارتباط داشته باشیم و خبر دهیم که ما سالم هستیم.

وقتی در مقطعی از جنگ به بن‌بست رسیدیم و روش و شیوه‌ی جنگ را باید متحول می‌کردیم و تغییر می‌دادیم. فرماندهان به این فکر و روش روی آوردند که بتوانند مناطق باز و مختلفی را برای عملیات در نظر بگیرند... به همین منظور مأموریت‌هایی را در چند نقطه برای مهندسی رزمی مشخص کردند و آماده‌سازی این مناطق را در دستور کار جنگ قرار دادند. این کار، می‌توانست هم طرح فریبی برای دشمن باشد هم دشمن را از زوم کردن و تمرکز روی یک نقطه‌ای خاص دور نماید. برای نمونه می‌توان به عملیات بزرگی همچون: عملیات خیبر (زمستان ۱۳۶۲)، عملیات والفجر ۸ (تصرف شهر فاو عراق در زمستان ۱۳۶۴) و عملیات کربلای ۴ و ۵ (زمستان ۱۳۶۵) اشاره کرد که مهندسی رزمی هم‌زمان در چند منطقه، عملیات فریب داشت. این روش کار کردن مهندسی، از ابتکارات جنگ مهندسی رزمی بود که دو کار را هم‌زمان انجام می‌دادیم. هم دشمن را فریب می‌دادیم و از تمرکز او روی یک نقطه جلوگیری می‌کردیم و هم مناطق مختلفی را برای اجرای عملیات آماده‌سازی می‌کردیم تا اگر منطقه‌ای برای اجرای عملیات مشکلی پیدا کرد، بتوانیم از مناطق دیگری اجرای عملیات کنیم.

رعایت اصل غافلگیری در دوران دفاع مقدس برای رزمندگان ما بسیار ضروری بود تا نواقص و کمبودهای زرهی و آتش خودی را در برابر دشمن جبران کنیم ولی کار مهندسی با آن سروصدای زیاد دستگاه‌های مهندسی کاملاً غیرممکن بود! بنابراین با روشنشدن و حرکت یک بلدوزر، دشمن هوشیار می‌شد و تمام آتش خود را به سمت او سرازیر می‌کرد! یا اگر راننده‌ی کمکی، می‌خواست لحظه‌ای استراحت کند می‌بایست بدون سنگر روی زمین صاف لحظه‌ای بخوابد و خطر هر گلوله و ترکش دشمن را بپذیرد!



شهید حسن منصوری

چند نفر از همین راننده‌ها به همین شکل شهید شدند! مثل شهید حسن منصوری که داشت پشت خط کار می‌کرد. برای استراحت رفته بود پشت خاکریزی بخوابد. گلوله خمپاره دشمن پشت همان خاکریز او را به شهادت رساند! چون مکانی به عنوان سنگر نداشتند! خیلی اوقات ما را توی همان سنگرهایی که برای رزمنده‌ها ساخته بودیم راه نمی‌دادند! (می‌خندد) باید گفت آنها درست می‌گفتند، چون ما برای ماندن نیامده بودیم! ما آمده بودیم، سنگر بسازیم و بریم. به همین دلیل هم با بچه‌های مهندسی می‌گفتند: سنگر سازان بی سنگر!...».

صنایع اراک در دفاع مقدس

«راوی: غلامرضا مالکی، از مهندسی رزمی سپاه

(مأمور از صنایع اراک)

«...امروز خیلی خوشوقتم که در جمع شما هستم، یادداشتی از آقای عیسی براتی مربوط به ۳/۱۸ / ۱۳۶۱ (۱۵ روز بعد از آزادسازی خرمشهر) دارم که از روی نوشته می‌خوانم:

«ستاد مهندسی سپاه پاسداران، سلام علیکم! ضمن عرض سلام بنا به اطلاع حاصله تیپ ۱۷ سپاه قم نیاز به تشکیلات مهندسی رزمی دارد. ظاهراً از نظر نیروی فنی قادر به کار نیست. خواهشمند است ترتیبی اتخاذ فرمایید که برادر مالک (غلامرضا مالکی) به همراه تعدادی از برادران همراه، به راه‌اندازی واحد مهندسی اقدام کنند...»

با توجه به این نامه، مسئولیت سنگینی حس کردم. به فکر این افتادم که باید یک مهندسی رزمی تشکیل دهیم که بتواند در رابطه با مسئله‌ی جنگ مؤثر واقع شود. به فکر افتادم که ابتدا برای مهندسی رزمی نیرو تربیت کنیم. برای تحقق این کار، شرکت هپکواراک را در نظر گرفتیم. رفتیم با مدیریت آن صحبت کردم. هماهنگی‌های زیادی صورت گرفت. مدتی در خدمت برادر همتی هم بودیم که توانستیم حدود ۱۶-۱۷ گروه ۱۵ نفره‌ی مهندسی رزمی را سازماندهی کنیم.

آنها را با امکانات شرکت هپکو (ایاب و ذهاب، تغذیه و محل استراحت) آموزش لودر، بلدوزر و گریدر می‌دادیم. به جرئت می‌گویم یکی از مؤثرترین سازمان‌هایی که توانست در دفاع هشت ساله خدمات بسیاری ارائه دهد مجموعه صنایع اراک بود. حدود ۸۰-۷۰ پروژه را با حمایت آنان اجرا کردیم! دوران دفاع مقدس من مسئول مهندسی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) بودم و در ۱۴-۱۵ عملیات هم شرکت داشتیم که یکی از آنها عملیات خرمشهر بود که در خدمت مهندس براتی بودیم^۱...».

فصل چهارم ساختار و سازمان مهندسی رزمی





اولین قدم‌های تشکیل مهندسی رزمی در سپاه

«راوی: قاسم کرمیار، از مهندسی رزمی سپاه

«...قبل از انقلاب اسلامی من دوران تحصیلات دبیرستانم را شبانه خواندم و ادامهی تحصیلم را هم شبانه گذراندم. در بحبوحه‌ی انقلاب یک گروهی از شرکت کاترپیلار آمریکا آمدند ایران. من یک دوره‌ی عمومی ماشین‌آلات راه‌سازی را گذراندم. بعد از آن نیز برای طی کردن یک دوره‌ی عالی در ارتباط با ماشین‌آلات راه‌سازی به ژاپن رفتم و مدرک تخصصی این دوره را گرفتم.

با شروع جنگ در ستاد جنگ‌های نامنظم دکتر چمران، فرماندهی یکی از گردان‌ها بودم. به دلیل آشنایی و تخصص من به ماشین‌آلات راه‌سازی این تجربه را وارد جنگ کردم و وارد مهندسی رزمی شدم. شناخت کامل توی بحث کاربری و نگهداری ماشین‌آلات داشتم. متخصص گیربکس‌های پاورشیفت و هیدرولیک بودم. این مدرک تخصصی را خارج از کشور گرفته بودم. رفتم جبهه سرپل ذهاب. دیدم این تخصص من در سایت ارتش خیلی کاربری دارد! گیربکس‌های پاورشیفت مشابه با گیربکس‌های دامپ‌تراک^۱ و گیربکس‌های تانک‌های ام ۶۰ و بلدوزرهای ما هست.

زمستان ۱۳۵۹ عضو ستاد مرکزی سپاه شدم. ابتدا ما را به تدارکات سپاه در پادگان خلیج (مرکز تدارکات سپاه) معرفی کردند. من و رحیم ادب، خدا بیامرز، با هم لباس سبز سپاه را تحویل گرفتیم. در تدارکات سپاه یک بخشی به نام فنی و عمران داشتیم. به آنجا معرفی شدم. یک ساختمانی در پادگان خلیج بود که کارهای پادگان‌سازی و کارهای تأسیسات را انجام می‌داد. رئیس ما آقای مهندس مهرداد بود، آقای جولایی (شهید)، آقای مهدی‌زاده (شهید)، آقای محمد ستاریوفایی و آقای شیوایی آنجا بودند... آقای ستاریوفایی و آقای جولایی توی کارهای پادگان‌سازی و نظارت بر سازه‌های پادگان‌های مراکز استان‌ها مشغول کار بودند. مأموریت فنی و عمران فقط ساخت و ساز بود. تا آن زمان سپاه، مهندسی رزمی به این شکل نداشت.

۱- دامپ تراک: ماشین‌آلات بسیار سنگین که در معادن از آن استفاده می‌شود.

بنده به عنوان تخصص زرهی به پادگان گلف اهواز (منتظران شهادت) اعزام شدم. آن پادگان مرکز ستاد عملیات جبهه جنوب سپاه بود. ولی با ورودم به آنجا، مسئولین امر گفتند در قسمت مهندسی رزمی بیشتر به تونیز داریم! چون مدرک تو ماشین آلات راه سازی است در مهندسی رزمی مشغول کار شو. در فنی و عمران منطقه‌ی هشت سپاه خدمت را شروع کردم. آنها نیز مأموریت تأسیسات و پادگان سازی انجام می دادند. آن موقع سپاه به صورت سازمانی مأموریت مهندسی در جبهه جنگ و خط مقدم نداشت. گروه شهید چمران و جهاد، امور مهندسی جبهه را انجام می دادند.

در آنجا ارتباط بنده با اتاق عملیات ستاد عملیات جنوب، حسن باقری (شهید)، رحیم صفوی و منصور پیرجهان بود. آقای رحیم صفوی به تازگی از جبهه دارخوین به پادگان گلف تشریف آورده بودند. همان جا قرار شد که این مجموعه‌ی فنی و عمران کمک کند تا گروهی برای مهندسی رزمی سپاه راه اندازی شود! فرماندهان در اتاق عملیات می گفتند ما باید در کرخه نور و جاهای مختلف کارهای مهندسی انجام بدهیم. مرحوم رحیم ادب رفتند آبادان ولی ما توی پادگان منتظران شهادت ماندیم. بنا شد یک تعداد ماشین آلات از جاهای مختلف فراهم کنیم.

چند تا از ماشین آلات مصادره‌ای از جاهای مختلف برای سپاه تهیه شد. آقای مظفر آقاخرد به عنوان رابط اتاق عملیات و آقای صالح شریعتی به عنوان راننده‌ی لندکروز به گروه ما ملحق شدند. اولین جلسه‌ی ما توی کرخه نور بود. در کرخه نور حدود هشت تا ده دستگاه ماشین آلات مهندسی داشتیم. افرادی از جمله: حسین جان نثاری (شهید) از اصفهان، غلامرضا مالکی از اراک و حسنعلی لیلی زاده (مرحوم) را به ما معرفی کردند. کنار خوابگاه خودمان در محل سیلو، یک آموزش کاربری ماشین آلات راه اندازی کردم.

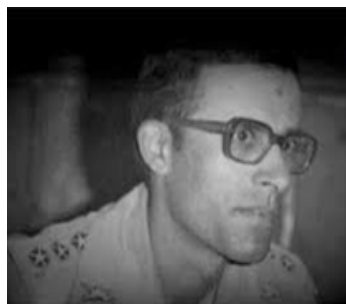
همان زمان بحث اجرای یک عملیات مهندسی با ایجاد خاکریز در محور کرخه نور مطرح بود. می خواستند فاصله چهار کیلومتری بین خط خودی و دشمن را با ایجاد خاکریز و پیشروی به سمت دشمن کم کنیم! توی قرارگاه، آقای منصور پیرجهان، آقای مرتضوی (تُرک زبان) را به عنوان فرمانده معرفی کرد و من هم شدم مسئول بسیج ماشین آلات... خوب یادمه اولین بار در عملیات کرخه با احداث خاکریز، خط دفاعی خودمان را که با عراقی ها چهار کیلومتر فاصله داشتیم، کم کردیم. سه شب عملیات خاکی داشتیم.

بعد از آن، به بنده سه تا مأموریت واگذار شد. یکی مأموریت آموزش راهبری و رانندگی لودر و بلدوزر بود. نیروهایی که از یگان های رزم به ما معرفی می شدند آموزش می دادیم. مأموریت دوم ایجاد

یک مرکز تعمیرگاهی ماشین‌آلات در همان سیلوی اهواز بود. برای راه‌اندازی این تعمیرگاه، آدمم تهران و از شرکت‌های هاماراگ، دیزل اتوپارت و کاترپیلار یک سری آدم‌هایی که داوطلب خدمت در مناطق جنگی بودند جذب کردیم و به صورت اکیپ‌های سیار به مناطق عملیاتی می‌فرستادیم. کم‌کم تعمیرگاه شهید مظفر را در آن طرف سه راه خرمشهر راه‌اندازی کردیم. مأموریت بعدی من، بحث تأمین و تدارک قطعات و ماشین‌آلات بود. برای انجام این کار خیلی اوقات شبانه از جبهه جنوب راهی پادگان خلیج تهران که مرکز تدارکات و لجستیک سپاه بود، می‌شدم تا اول صبح بعد از تأمین نیازهای مهندسی سریع به جبهه برگردم.

بعد از آن دفتری در لجستیک تهران ایجاد شد که تأمین و تدارکات نیازهای مهندسی ما را به صورت سامانمند پیگیری می‌کرد. کم‌کم در این دفتر، سازماندهی ماشین‌آلات و خریدهای خارجی را هم انجام می‌دادیم. اکیپی که در این مجموعه راه‌انداختیم، هفت هشت نفر بیشتر نبودیم. آقای مظفر، صالح و... بودند.

هرچند مأموریت من به جبهه جنوب ۴۵ روزه بود، تا سال ۱۳۶۳ در جبهه جنوب ماندم. یادمه یه روز آدمم پادگان تهران، دیدم توی تابلوری کاغذی نوشته شده برادر قاسم کریمار خودش را معرفی کند! بعد از هفت هشت ماه رفتم واحد پرسنلی، گفتم: با من کار داشتید؟ وقتی خودم را معرفی کردم، گفتند: توتا حالا کجا بودی؟! شما یه حکم مأموریت ۴۵ روزه داشتی! من که تمام حکم مأموریت‌های خودم را که در رفت و آمد بین اهواز- تهران با امضای یوسف کلاهدوز^۱ نزد خودم داشتم، مدر ریختم روی میز! گفتند: توهمه‌اش منطقه بودی؟!



شهید یوسف کلاهدوز

وقتی از وضعیت من باخبر شدند مرا برای گرفتن حقوق به اتاقی راهنمایی کردند! توی پادگان خلیج یک سالنی بود که بچه‌ها برای حقوق گرفتن می‌بایست به آنجا می‌رفتند. باور کنید هر کدام از پاسدارها به سمت آن سالن می‌رفتند از خجالت صورتشان قرمز می‌شد! انگار حقوق گرفتن یک امری خلاف

۱- شرکت‌های ماشین‌آلات مهندسی و راه‌سازی در تهران.

۲- یوسف کلاهدوز: در سال ۱۳۲۵ در قوچان متولد شد. سال ۱۳۴۴ وارد دانشکده افسری ارتش شد و با پیروزی انقلاب اسلامی به منظور راه‌اندازی واحدهای آموزش نظامی و توسعه این سازمان نوپا به سپاه پاسداران منتقل شد و مسئولیت قائم مقام سپاه پاسداران به او واگذار گردید. سرانجام در تاریخ ۱۳۶۰/۷/۷ به هنگام برگشت از جبهه جنوب به همراه تعدادی از فرماندهان نظامی بر اثر سقوط هواپیما در حوالی تهران به شهادت رسیدند.

محسوب می‌شد! پیش خودمان می‌گفتیم کسی که برای خدا و داوطلبانه میره جبهه نباید حقوق بگیره.

هرکس به ناچار به طرف اتاق مالی می‌رفت اطرافش را نگاه می‌کرد تا کسی اون را نبینه! خیلی مخفیانه، یه برگه‌ای را توی آن گیشه می‌گذاشتیم، سرمان را می‌دادیم بالا و این ور و اون ور را نگاه می‌کردیم تا چشمون نیفته تو چشم مسئول مالی! مثل کسی که می‌خواد یه سرقتی را انجام بده! واقعاً عجب دورانی بود؟! حقوق گرفتن را کاری خلاف محسوب می‌کردیم.

سال ۱۳۶۳ در معاونت تدارکات ستاد مرکزی سپاه مجموعه‌ای به عنوان مدیریت کاربری و راهبری ماشین‌آلات راه‌اندازی شد. من که کادر مهندسی رزمی سپاه بودم به این مجموعه پیوستم. آن موقع بود که مهندسی در سپاه یک مجموعه مستقل شد. آقای علیرضا عندلیب و محمد ستاریوفایی و دیگران به این مجموعه پیوستند.

چون تخصص من ماشین‌آلات بود و چهره‌ی فنی مهندسی هم بودم، مسئولیت این مجموعه را به بنده سپردند. اقداماتی که بنده در این مجموعه شروع کردم، آموزش را گسترش دادم. حدود ۵۰ نفر از دوستان پاسدار را برای گذراندن یک دوره‌ی تخصصی آموزش ماشین‌آلات فرستادم ایتالیا و ژاپن، مثل آقای رضا کلاته، ترقی، اشرف‌بان، میرمحمدعلی...

با تشکیل وزارت سپاه بنده مدیر ماشین‌آلات مهندسی سپاه و مدیر کارشناسان خریدهای خارجی نیز بودم. ۳۲ نفر کارشناس مشغول خدمت بودند. چون خودم قبلاً در تری‌اینگ سنتر کوماتسو درس خوانده بودم و آنجا آشنا بودم و روش‌های آموزشی خارجه را بلد بودم گروهی را بدون هیچ هزینه‌ای فرستادم این دوره آموزشی را گذراندند. فقط بلیط رفت و برگشت را خودمان دادیم و بقیه هزینه‌ها را آن شرکت‌های خارجی پذیرفتند.

آقای مهندس مهرداد، مسئول مهندسی سپاه که همیشه برای من به عنوان یک مدیر الگو بود، خیلی دست مرا باز گذاشته بود! در زمینه‌ی ماشین‌آلات تمام تصمیم‌گیری‌ها را به خودم واگذار می‌کرد! بعد از آن، دوره‌های آموزش تخصصی ماشین‌آلات را در تهران راه‌انداختم. در این واحد آموزشی، تخصص‌ها را تقسیم کردیم. مثلاً آقای رضا کلاته را در زمینه‌ی آموزش اپراتوری و آقای ترقی را در زمینه موتور، یکی را برای قسمت گیربکس، یکی را برای قسمت هیدرولیک و الی آخر... دسته‌بندی کردیم.

وقتی بنده مسئولیت مرکز ماشین آلات مهندسی سپاه را به عهده داشتم، در این مرکز پنج معاونت ایجاد شد. یکی از آنها معاونت آموزش بود که آقای خداداد را مسئول آموزش ماشین آلات منصوب کردم. شش ماه بعد این مجموعه به معاونت آموزش سپاه واگذار شد. قسمت دیگری که در مجموعه‌ی ما سرو سامان گرفت، قسمت تحقیقات بود. یه سری ماشین‌آلاتی می‌ساختیم که نیاز جبهه‌های جنگ را برطرف می‌کردیم. سال ۱۳۶۵ طی حکمی به ستاد فوریت‌های جنگ معرفی شدم. اول به عنوان قائم مقام ستاد فعالیت‌های جنگ بودم. آقای فدایی و آقای علیزاده که به تهران آمدند، مرا به قرارگاه نوح (ع) معرفی کردند. دوتیپ و چهارگردان مستقل مهندسی در آن مجموعه تعریف شده بود. در ستاد فعالیت‌های جنگ، توی بندر امام (ره) مجموعه‌ای راه افتاد که تا پایان جنگ امور پشتیبانی مهندسی جنگ را پیگیری می‌کردیم. این مأموریت ادامه داشت تا زمانی که در شهر فاو عراق به شدت مجروح شدم^۱...».

ساختار و سازمان مهندسی رزمی

«راویان: خلاصه گفتگوهای آقایان علی اکبر پوری رحیم، رشادی و حسین همتی
از مهندسی رزمی سپاه

«... محورهایی که تاریخچه‌ی شکل‌گیری مهندسی جنگ را تشریح می‌کند، می‌تواند دارای تقسیمات زیر باشد:

- محور استحکامات. شامل انواع مواضع، سنگرهای انفرادی و اجتماعی، انواع پناهگاه‌ها، پست امداد و اورژانس، بیمارستان‌ها و قرارگاه‌هاست.
- محور عملیات خاکی. مربوط به خاکریزها، دژها، کانال‌ها، سکوها و مواضع توپخانه، موشکی و سایت‌ها است. این بخش یکی از مهم‌ترین بخش‌های مهندسی رزمی است. چون جنگ ما، جنگ خاصی بود که در مقابل برتری ادوات و تجهیزات دشمن، تنها چیزی که با تکیه به نیروی انسانی می‌توانستیم مقاومت کنیم، بحث خاکریزها بود.
- محور راه‌سازی و پل‌سازی...
- پل، اسکله، ساحل‌سازی و تجهیزات عبور. اسکله هم به عنوان یکی از محورها می‌تواند دیده شود. اسکله یک سازه‌ی مهندسی بود که باید جداگانه به آن پرداخت. پس می‌توان پل، اسکله و ساحل‌سازی و تجهیزات عبور را یک قسمت جداگانه نام برد. اسکله همان نقطه رهایی نفرت، قایق‌ها و تجهیزات در ساحل مناطق آبی است.
- در عملیات محرم، کربلای ۳، کربلای ۴، کربلای ۵، والفجر ۸، خیبر و بدر عملیات عبور داشتیم. یعنی سرپل‌سازی داشتیم. عملیات بیت‌المقدس هم ساخت سرپل‌ها و عبور از کارون را داشتیم. در مورد تجهیزات عبور، خضرها، پل‌های کوثری، خیبری، سلیمی و پل‌های بثنی، انواع شناورها، طرّاده‌ها و جی.اس.پی‌ها را داشتیم.
- فقط تجهیزات عبور نیست، بلکه خلاقیت‌های زیادی در بحث عبور داشتیم! باید بدانیم چگونه با حداقل تجهیزات حساس‌ترین عبورها را انجام می‌دادیم؟ در دو سفری که به گره داشتیم. فقط می‌خواستند بدانند که در آن عملیات ما چگونه عبور کردیم؟ از رودخانه چه جوری می‌رفتیم؟ ساعت حرکت‌مان چه موقع بود.
- یکی از مهم‌ترین موضوعات مهندسی رزمی، محور آموزش بود.

- محور بعدی، محور تخریب و انفجارها، جنگ مین و خنثی سازی است، انفجار پل ها را توی عملیات داشتیم. مثل انهدام پل همایون روی دجله و...
 - محور ماشین آلات، به محور خلاقیت ها بود.
 - به موضوع داریم به نام محور فرماندهی و کنترل. همان طرح ریزی...
 - موضوع دیگر شناسایی و اطلاعات عملیات است که بسیار در موفقیت کار ما مؤثر بود.
- البته توی یگان های رزم، اغلب ساختار و سازمان این گونه بود: مسئول استحضامات، مسئول عملیات خاکی و مسئول راه و پل... ولی مسئول عملیات نداشتیم! البته شناسایی محل کار را از ابتدا داشتیم ولی با تشکیل واحد اطلاعات مهندسی مخالفت می کردند! می گفتند: واحد اطلاعات یگان رزم، نتیجه شناسایی و اطلاعات لازم را در اختیار شما قرار می دهد.
- پشتیبانی و لجستیک مهندسی نیز داشتیم! چون به چیز اجتناب ناپذیری برای ما بود! که تأمین آب و غذا و سوخت، ترابری و تعمیرات شامل حالش می شود.
 - تحقیقات مهندسی رزمی هم در کنار دیگر اقدامات مشغول کار بود... اراک، اصفهان، تهران، تبریز، این چهار مجموعه با نام تحقیقات مهندسی مشغول فعالیت بودند که در اراک آقای غلامرضا مالکی مسئولش بود.
- همین دستگاه نهرکن که بهش نهنگ می گفتند، عقب بلدوزر بسته می شد و کانال می زد. این از نتایج کار تحقیقات مهندسی بود. یا همان نی بُرها! یا بلدوزرهای دوزیست! یا بلدوزرهایی که از راه دور کنترل می شد. یا بلدوزرهایی که ارتفاعشان آمد پایین. پل های نفرو یا پل های پی. ام. پی که کپی آن را زدند. یا همان فرش باتلاقی و فرش رمل!
- محور پدافند غیرعامل هم به موضوع خیلی عالی بود. پل هایی که آن را استتار می کردیم. آن زمان بیشتر با عنوان اختفاء، پوشش و استتار مطرح بود.
- به نمونه کاری که می کردیم برای استتار بیمارستان صحرایی خودمان در شهر فاو عراق بود. به شعاع ۶-۵ کیلومتر اطرافمان چند تا از این باکس بتنی ها را خالی می گذاشتیم تا عمل فریب را انجام بدهیم^۱».



ساختار و سازمان مهندسی ارتش در دفاع مقدس راوی: غلامعلی جان‌گداز، از مهندسی رزمی ارتش

«... در هر لشکرزره‌ی و پیاده‌ی ارتش یک گردان مهندسی پیش‌بینی شده بود. برای هر لشکر زرهی یک گروهان پل شناور و برای هر لشکر پیاده نیز یک گروهان پل بیلی در نظر گرفته شده بود. علاوه بر آن گروه ۴۱۱ بروجرد و گردان دغاغله‌ی خوزستان را هم داشتیم. تیپ‌های مستقل نیز یک گروهان مهندسی داشتند. حتی تیپ هوابرد هم یک گروهان مهندسی داشت. در سازمان آن گروهان‌ها یک پل بیلی در نظر گرفته شده بود.

ولی این ساختار و این توانمندی که برای مهندسی دیده شده بود، حتی جواب خواسته‌ها و آن مأموریت‌های ارتش در قبل از انقلاب را هم نمی‌داد! چون مهندسی ارتش قبل از انقلاب درگیر این مسائل نبود.

در جنگ دیدیم که این ساختار و این سازمان به هیچ‌وجه تکاپوی جنگ را نمی‌کند! حالا چه سازمان، چه تجهیزات و چه نفرات. یکی از دلایلی که زمان جنگ گفتیم آقا! بیا بید تعدادی گروه مهندسی تشکیل دهیم، صرفاً به خاطر برطرف کردن همین نقیصه بود. در عمل به این رسیدیم که ما نمی‌توانیم با یک گردان مهندسی یک لشکر را پشتیبانی کنیم! جنگ باعث شده بود در مواقع پدافندی یک لشکر ما چند برابر استاندارد باز شود! یک دفعه نود کیلومتر باز می‌شد! خب یک گردان مهندسی که برای بیست کیلومتر تعریف شده بود طبیعتاً با نود کیلومتر نمی‌توانست مؤثر واقع شود. البته در گروه ۴۱۱ تعدادی گردان تخصصی مثل گردان پل پی.ام.پی یا گردان اس نوع ب، یا گردان ساختمان یا تأسیسات یا استحکامات داشتیم. دو تا گردان مهندسی رزمی ۴۳۶ و ۴۰۹ داشتیم که اینها کلونی بودند. همین‌طور در تیپ‌ها و لشکرها گردان مهندسی ما یک گروهانش باز هم کلونی بود. یعنی مجموع ماشین‌آلات، تخریب و جنگ مین بود... در کل گردان‌های مهندسی، سه تا گروهان آنها رزمی و یک گروهان هم ارکان و یکی هم پل بود، البته اگر پل داشتند.

این نوع سازماندهی یگان مهندسی پاسخگوی جنگ نبود! و این گردان‌های تخصصی چاره‌ساز نبودند! یک گروهان راه‌سازی در گروه ۴۱۱ مهندسی بروجرد داشتیم ولی در لشکرها تشکیل نشد! ولی هیچ‌وقت گردان تخریب نداشتیم. فقط عناصر تخریب در درون گروهان مهندسی داشتیم! این تعداد عناصر تخریب در گردان مهندسی وقتی کارشان در میدان جنگ گسترده شد همه کم آوردند!... باید گفت خیلی از اینها روی کاغذ وجود داشت ولی وجود خارجی نداشتند!...» .



اهمیت مهندسی در ساختار نظامی

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی ارتش

«... سال ۱۲۹۹ با تشکیل دانشکدهی افسری ارتش، برای سازماندهی این دانشکده، هفت نفر خارجی وارد کشور شدند. یکی از این هفت نفر، متخصص مهندسی بود که این اهمیت و جایگاه مهندسی در بنیهی دفاعی یک ارتش را نشان می‌دهد ولی به علل مختلف در نیروهای مسلح و مخصوصاً در ارتش، آن طور که باید و شاید به این رستهی مهم و مؤثر توجه نشد! شاید یکی از دلایل آن برداشت تاکتیکی‌ای بود که ما در ساختارمان از کشورهای غربی داشتیم و آنها بیشتر اتکاشان به ارتش‌های هواییه بود.

به هر حال، زمانی که من وارد گردان مهندسی لشکر گارد شدم. در حالی که گردان مهندسی نمونهی ارتش بود. چون مستقل از نیروی زمینی بود. به جای چهار گروهان مهندسی رزمی، دو گروهان داشت! و سال‌های بعد که من در این گردان بودم. با برداشت و انتقال بخشی از یگان‌های مهندسی نیروی زمینی، گروهان سوم آن تشکیل شد. حتی در عملیات و مانورهای که شرکت می‌کردم کاملاً مشخص بود که نه از نظر عملیات و نه از نظر طراحی مانوری، نقش مهندسی آن طور که باید دیده نمی‌شود! علت اصلی آن، این بود که با مهندسی بیگانه بودند.

در بدو ورود به ارتش خیلی دوست داشتم که یک مهندس باشم تا اینکه افسر مهندسی رزمی باشم. بعد از مدتی متوجه شدم که کار افسر مهندس، خیلی سنگین‌تر از یک مهندس است! مهندسی رزمی و افسر مهندسی بودن، دامنه‌ی اطلاعات مورد نیاز و کاری که باید انجام دهد و توان مدیریتی‌ای که باید داشته باشد، خیلی بالاتر از یک مهندس عادی است.

می‌خواهم بگویم که برای تربیت یک افسر مهندس خیلی باید سرمایه‌گذاری شود! چه در گزینش او، چه در آموزش، چه در گردش مشاغل او و در واگذاری مسئولیت‌ها به او. ما در تمام این زمینه‌ها در ارتش نیاز به تجدید نظر داریم! یک افسر مهندس که مبنا و الفبای کارش ریاضیات است باید دید وسیع و گسترده و یک ذهن تحلیل‌گر برای شرایط مختلف داشته باشد تا بتواند مسئولیت‌های

خودش را به درستی و به موقع انجام دهد یا اگر به عنوان یک عنصر ستادی دارد کار می‌کند، بتواند خوب تصمیم‌سازی کند. این ضعف را ما تقریباً در ارتش همچنان داریم و نه تنها این ضعف را برطرف نکرده‌ایم بلکه در حقیقت این ضعف بیشتر هم شده!

زمانی دانشکده‌ی افسری ارتش، فقط دیپلم ریاضی انتخاب می‌کرد و به کار می‌گرفت چون پایه‌ی علوم نظامی در دانشکده‌ی افسری ریاضیات، نقشه‌برداری، نقشه‌خوانی و سایر دروس تحلیلی و مخصوصاً درس‌هایی که قدرت تحلیل یک افسر را افزایش می‌داد، بود. بعدها رسید به هر نوع دیپلم و الآن می‌بینیم که با دیپلم علوم انسانی می‌آیند افسر مهندس می‌شوند! چون آن دروس مصوّب مهندسی را نمی‌توانند خوب درک کنند، آن دروس را حذف می‌کنند! و صورت مسئله را پاک می‌کنند! لذا این افسر مهندس در عملیات نمی‌تواند خوب ایفای نقش کند.

نکته‌ی بسیار مهم‌تر اینکه اگر یک افسر پیاده یا یک افسر رزهی، بالای سر خودش فرماندهی گروهان، فرماندهی گردان و فرماندهی تیپ و لشکر دارد اگر در حین عملیات با ضعف و نقصی مواجه شد آن کمبود را فرماندهی مافوقش می‌تواند جبران کند ولی اگر یک افسر مهندسی در زمینه‌ی تخصص خودش کم بیاورد، خیلی زود مشخص می‌شود و عوارض آن بر عملیات اثر می‌گذارد. من با درجه‌ی ستوان یکمی با ۲۴-۲۵ سال سن، یک گروهان مهندسی را از تهران با خودرو به شیراز بردم! از سوخت‌رسانی و لجستیک آن گرفته تا غذای پرسنل و هدایت افراد و تأمین ستون نظامی، مسئولیت همه‌ی اینها به عهده‌ی من بود! آنجا طرح بارگیری هوایی برای واحد تهیه کردم. با هواپیما سوار کردم. گروهان را در کشور عمان پیاده کردم^۱. سازماندهی کردم و به کار گرفتم... در شرایطی که بالاترین مرجع حل مشکل، خودم بودم.

ما با ارتش عراق سال‌ها درگیر بودیم. ثقل کار ما مهندسی بود. این ضعف را ما در جنگ خیلی خوب حس کردیم! در لشکری که کار می‌کردم (لشکر ۲۱ حمزه)، به جای اینکه برای منطقه‌ی مسئولیت لشکر، چهار تا گروهان مهندسی رزمی داشته باشم، سه گروهان داشتم! به جای اینکه ۴۸ افسر داشته باشم، ۱۲ افسر داشتم! با ۳۰ درصد کار می‌کردم! نیروی انسانی درجه‌دار آموزش دیده‌ی من، حدود ۳۵ درصد بود! کمبودها را اجباراً با سرباز جبران می‌کردم.

۱- جنگ ظفار عمان: سال ۱۳۴۹ سعید تیمور پادشاه عمان با کودتای پسرش برکنار شد. سلطان جدید که به سلطان قابوس مشهور شد با گسترش مبارزات جنبش آزادی‌بخش عمان روبه‌رو بود. این جنبش تا اوایل دهه ۵۰ توانسته بود مناطقی از عمان (ظفار) را تصرف نماید. سال ۱۳۵۱ با امضای یک پیمان میان ایران و عمان در تهران، از ایران درخواست کمک نظامی و اعزام نیرو کرد. آذر ۱۳۵۱ اولین یگان نظامی ایران وارد عمان شد. این حمایت مستقیم نظامی حدود سه سال طول کشید و طبق آمار تأیید نشده حدود ۷۲۰ نفر نظامی ایران کشته شدند. سلطان قابوس در آذر ۱۳۵۴ به‌طور رسمی پایان جنگ را اعلام نمود و جنبش آزادی‌بخش منحل گردید. باقیمانده‌ی نیروهای ارتش ایران در عمان با وقوع انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ به ایران بازگشتند.^۷

لذا خیلی بجاست در فرصت‌های مناسب جلساتی گذاشته شود و با یک دید باز و با یک آرامش و با یک بررسی درست، صاحب‌نظرانی دعوت شوند و این مسائل باز شود و بعد از درون این‌ها برای آینده و برای تقویت بنیه‌ی دفاعی کشور برنامه‌ریزی شود. ان شاء الله بتوانیم این نواقص را یک مقداری کاهش دهیم و اطمینان بیشتری داشته باشیم به ایجاد امنیت و انجام مأموریت و وظیفه‌مان...

آن چیزی که در ارتش‌ها در سازماندهی یگان‌های مهندسی مدنظر قرار گرفته، یک تقسیم کار و تقسیم مسئولیتی انجام شده است که ما نتوانسته‌ایم آن را در داخل کشور خودمان و حداقل در ارتش پیاده کنیم. ببینید! بخشی از فعالیت‌های مهندسی، جزء رزم انفرادی سرباز است. آرایش زمین، تهیه‌ی موضع برای خودش، استتار و حتی ایجاد موانع مین تا حد فعالیت‌های حفاظتی. یعنی آموزش مین و مواد منفجره که حساس‌ترین کار مهندسی است، برای یگان‌های پیاده و مانوری جزء رزم انفرادی آنهاست. یعنی توزیع و همگانی کردن وظایف مهندسی در بدنه‌ی یک یگان مانوری! درحالی‌که بسیاری از این فعالیت‌ها که باید در عملیات مانوری انجام شود، انتظار داشتند که یگان‌های مهندسی انجام دهند. اینها کارهایی است که در خود یگان‌ها، یعنی فرمانده یگان‌های پیاده، باید بتواند این کار را انجام دهد. حداقل بتواند لَجْمَن^۱ ورده‌ی تأمین خودش را خودش تأمین کند! یا اگر از یک پایگاه و نقطه‌ی خاصی دفاع می‌کند و نیاز است شب‌ها موانع مین ایجاد شود یا سیم‌خاردار کشیده شود، خودش باید بتواند این کار را انجام دهد و فردا هم آن را جمع و برداشت کند. خب، این کارها در دوران دفاع مقدس انجام نشد و طبیعتاً انجام این کار به یگان مهندسی منتقل می‌شود. یعنی این مأموریت به حجم کارهای یگان مهندسی اضافه می‌شود.

ما در آموزش رزم انفرادی، آموزش مخابرات (بی سیم و با سیم)، امور حفاظت اطلاعات و حتی عملیات روانی را به او یاد می‌دهیم اما از مهندسی هیچ چیز به او نمی‌گوییم! نحوه‌ی کوبیدن دستک، کشیدن سیم‌خاردار، ایجاد یک معبر کوچک در میدان مین، روش برخورد با میدان مین، پُر کردن گونی برای یک موضع انفرادی و یا یک موضع اجتماعی یگانی را آموزش نمی‌دهیم.

در تشکیل یگان‌های مهندسی ما در ارتش، گردان مهندسی لشکری را با همان استعداد کم و سبک تشکیل دادیم ولی گروهی و تیپی تشکیل ندادیم! هر چه داریم و نداریم در این لشکر، همین گردان مهندسی لشکری است! که به هیچ‌وجه پاسخگوی نیازمندی‌ها در یک صحنه‌ی نبرد واقعی، مشابه جنگ تحمیلی ۸ ساله نیست.

۱- لَجْمَن: کلمه اختصاری «لبه‌ی جلویی منطقه نبرد».

من، در یک کار تحقیقاتی که انجام دادم حساب می‌کردم، تقریباً ما با یک‌پنجم یگان‌های مهندسی مورد نیاز، در جنگ هشت‌ساله حضور داشته‌ایم! در حقیقت یک گردان مهندسی مأموریت پنج گردان مهندسی را به دوش کشیده! درحالی‌که همین گردان از نظر استعداد نیرو و تجهیزات بالاتر از ۳۰ درصد نبود! البته در طول جنگ، به شکلی اصلاح شد! تا بعد از عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱) به همین ترتیب ادامه دادیم، ولی وقتی قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیاء (ص) و چندین قرارگاه مهندسی دیگر تشکیل شد. بخشی از این خلأ را پُر کرد و نیازمندی‌های میان‌مدت و بلندمدت یگان‌های نظامی برآورده شد و یگان‌های اجرایی از وزارتخانه‌های مختلف از جمله وزارت راه و ترابری، وزارت دفاع و... با تشکیل قرارگاه‌هایی همچون اداری راه کربلا، نجف و قدس بخشی از مأموریت مهندسی رزمی ما را انجام دادند.

من معتقدم این فعالیت‌های مهندسی حتی در زمان صلح هم باید ادامه داشته باشد! یعنی آمایش سرزمینی مناطق مرزی ما باید از تشکیل روستاها، شهرها تا احداث جاده‌ها، فرودگاه‌ها، خطوط ریلی، پایانه‌های ریلی یا پایانه‌های شناوری، اسکله‌ها، پالایشگاه‌ها و کارخانجات صنعتی در راستای هماهنگی و تطبیق با طرح‌های دفاعی باشد تا در زمان بحران، با کمبود مواجه نشویم و با رعایت پدافند غیرعامل، برای ما مسئله‌ساز نشوند. محور تمام این مسائل همان افسران مهندس و طراحان مهندسی هستند!...» .



توسعه سازمان مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... با گذشت زمان، طولانی شدن جنگ و نیاز جبهه‌های جنگ ایجاب می‌کرد سازمان و ساختار مهندسی رزمی نیز توسعه یابد. اوایل با تعداد محدودی ماشین‌آلات مهندسی با راننده‌های حرفه‌ای که قبل از جنگ تجربه داشتند کار انجام می‌شد. ولی با شروع عملیات بزرگ، اکیپ‌ها یا تشکیلات و ستادهای پشتیبانی جنگ جهاد تبدیل به گردان، تیپ و قرارگاه شد! هر گردان سه چهار گروهان داشت با شرح وظایف خاص خودش؛ گروهان عملیات خاکی، راه‌سازی یا گروهان آبی. استعداد نیرو و تجهیزات هر گروهان مشخص شده بود. حتی تشکیلات مهندسی رزمی جهاد استان‌ها نیز تبدیل به گردان و تیپ شدند. برای نمونه جهاد فارس در قالب سه گردان: گردان عملیات خاکی، گردان راه‌سازی و گردان آبی خاکی سازماندهی شد.

بعد از عملیات والفجر مقدماتی بحث توسعه‌ی سازمان مهندسی جهاد سازندگی مطرح شد. همین شهید احمد کاظمی مطرح کردند و به آقا محسن رضایی گفتند ضمن آنکه توی جهاد مطرح شده بود که این یگان‌های مهندسی جهاد به یک یگان رزمی تبدیل و به سپاه ملحق شوند! برای مدتی موضوع پیگیری شد ولی به جمع‌بندی نرسیدند. در نتیجه قرار شد خود مهندسی جهاد که عنوان اکیپ یا تیم داشت به گردان یا تیپ مهندسی جهاد توسعه پیدا کند... کم‌کم سازماندهی پیدا کرد، تجهیزاتش مشخص شد ولی تحت امر فرماندهی خود جهاد و با هماهنگی قرارگاه عملیاتی سپاه^۱...».

سازمان هرتیم مهندسی رزمی

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«هرتیم مهندسی ما حداقل چهار دستگاه لودرو چهار تا شش دستگاه بلدوزر داشت. این لودرها و بلدوزرها اورهال بودند. هرتیم یک دستگاه گریدر و دو دستگاه غلتک هم داشت. در هرتیم یک دستگاه آمبولانس، یک دستگاه تانکرسوخت رسان، یک دستگاه تانکر آب رسان، یک دستگاه توپوتاوانتی که دوسه تا تیرزایاس با خودش حمل می کرد تا به محض اینکه لاستیک لودر ترکش می خورد تایرها تعویض شوند، سازماندهی شده بود. هرتیم یه دستگاه ماشین تدارکات هم داشت که ما بهش می گفتیم فرشته ی نجات! به عبارتی هرتیم مهندسی با نیروهای پشتیبانی اش نزدیک به ۵۰ نیروی آماده داشت. در حقیقت یک گروهان منظم امروزی!...

برای هر دستگاه یک راننده داشتیم. ولی وقتی عملیات شروع می شد، حتماً دو نفر روی هر دستگاه بودند... بین سه تا چهار نفر برای هر دستگاهی نیروی فنی پیش بینی می کردیم... البته کمپرسی ها به صورت متمرکز بودند. کمپرسی ها در قالب گروهان سازماندهی شده بودند و به صورت جمعی از آنها استفاده می کردیم. چون توی عملیات، کمپرسی کاربری مهندسی نداشت که در سازمان تیم قرار گیرند...

سال های اول جنگ، جهاد نجف آباد اصفهان نزدیک به ۴۰ دستگاه کمپرسی داشت ولی پایان جنگ حدود ۱۰ دستگاه کمپرسی داشتیم! حین عملیات، چون رزمندگان پیاده را از عقبه تا نقطه ی رهایی با کمپرسی جابه جا می کردند! این مأموریت را کمپرسی های جهاد انجام می دادند...».

نقش و حضور مهندسی یگان‌های ارتش

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... باید گفت، امکانات مهندسی‌ای که ارتش در اختیار داشت در حد جابه‌جایی‌های خودش و در حد استقرار قرارگاه‌های پشتیبانی و قرارگاه‌های عقبه و ستادی‌اش بود. خوشبختانه براساس اعتمادی که حاکم بود همیشه از مادرخواست کمک می‌کردند و هماهنگی‌ها و جلساتی که بانمایندگی مهندسی ارتش، سرهنگ جان‌گداز داشتیم امور مهندسی مورد نیاز آنها را نیز ما انجام می‌دادیم. البته بعد از عملیات ثامن الائمه (ع) و شکست محاصره‌ی آبادان در مهر ۱۳۶۰، قرارگاه مشترک مهندسی تشکیل شد. مسئول مهندسی هر قرارگاه نیز به عهده‌ی مهندسی جهاد آن محور بود. مثلاً وقتی در عملیات رمضان (تیرماه ۱۳۶۱) قرارگاه نصر به فرماندهی شهید حسن باقری تشکیل شد. جهاد فارس و شهید عباس جولایی مسئول پوشش امور مهندسی رزمی منطقه‌ی عملیات نصرانتخاب شد و سرگرد عمید مسئول یگان مهندسی لشکر ۲۱ حمزه (ع) ارتش و یک نفر هم از مهندسی سپاه معاونین این قرارگاه مهندسی بودند که با مشورت همدیگر و اعتماد و هماهنگی کامل با هم کار می‌کردند. در عملیات فتح‌المبین (فروردین ۱۳۶۱) برای اولین بار بچه‌های مهندسی رزمی ارتش با ما مشترک عمل کردند و بسیار خوب با هم هماهنگ بودیم. براساس همان سازمانی که داشتیم ابتدا نیروهای خبره‌تر و پایه‌کارتر را جلوتر می‌بردیم. نیروها را به فراخور حال و توانایی‌شان تقسیم می‌کردیم. هیچ‌وقت هم مشکلی نداشتیم.

مهندسی رزمی سپاه، کم‌کم بعد از سال ۱۳۶۱ به بعد، به کمک بچه‌های جهاد که تعدادی از بچه‌های جهاد به سازمان سپاه ملحق شدند، کمک کردند و یواش‌یواش گردان و تیپ‌های مهندسی رزمی تشکیل دادند. همین آقای انگشت‌باف (حکمت) از بچه‌های جهاد بودند! جهاد اصفهان که دو گردان مهندسی رزمی داشت، مدتی بعد جهاد کاشان نیز یکی دو گردان مهندسی تشکیل داد! جهاد نجف آباد خودش شد یک تیپ مهندسی، به تبع آن تیپ‌های مهندسی رزمی سپاه شکل گرفت. مهندسی ارتش هم همین‌طور تقویت و گسترش یافت.

باین حال تا اواخر جنگ عمده‌ی کارها و عملیات مهندسی به صورت مشترک انجام می‌گرفت. قرارگاه مشترک مهندسی رزمی داشتیم. همدیگر را پوشش می‌دادیم. از تجربیات و امکانات همدیگر خوب استفاده می‌کردیم...»



عملیات مشترک مهندسی رزمی

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

«... در عملیات طریق القدس (آزادسازی شهر بستان در پاییز ۱۳۶۰) احتمالاً اولین عملیاتی که ارتش و سپاه گردان‌های پیاده ترکیبی شکل دادند! مهندسی رزمی آنها نیز به این شکل با هم ترکیبی کار می‌کردند... یا در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر، بهار ۱۳۶۱) یک راننده از بچه‌های جهاد با یک نفر از ارتش روی یک بلدوزر کار می‌کردند و خاکریز می‌زدند.

در عملیات والفجر مقدماتی (اسفند ۱۳۶۱)، برای اولین بار سازمان و ساختار تیپ‌های مهندسی رزمی شکل گرفت. آقای اکبر معصومی از سپاه به فرماندهی یکی از این تیپ‌ها منصوب شده بود و یکی از بچه‌های جهاد جانشین اول و یکی از بچه‌های ارتش هم جانشین دوم ایشان شدند و سازماندهی و تقسیم‌بندی کار بر اساس عملیات مشترک بود.

احداث پل ۱۴ کیلومتری شناور روی هورالعظیم یک عملیات مشترک بود. برای ساخت آن چند هزار نفر در عقبه جبهه تلاش کردند. حمل و استتار آن هم با همکاری مشترک انجام گرفت. وزارتخانه‌های دولتی و جهاد و سپاه در طراحی و اجرای این پروژه‌ی عظیم نقش داشتند و سازمان‌های مختلفی دست به دست هم داده بودند تا بتوانند در این حوزه، اِلمان‌های مهندسی را فعال و عملیات را شدنی کنند...».



تشکیل مهندسی قرارگاه حمزه (ع)

«راوی: محمد ستاری وفایی، از مهندسی رزمی سپاه

«... در همان هفته‌های اول پیروزی انقلاب اسلامی، آشوب‌های خونینی از سوی فرصت‌طلبان ضد انقلاب در منطقه کردستان شروع شد و این آشوب از فاجعه خونین نقده شروع شد و نزدیک به ۲۰ شهر در دو استان آذربایجان غربی و کردستان از لحاظ امنیتی آلوده شد. چون دشمن این انقلاب و مملکت، آنجا طمع داشت.

شهریور ۱۳۵۹ تهاجم سراسری ارتش عراق آغاز شد. با گسترش جنگ و تشکیل سازمان‌های مختلف نظامی در مناطق عملیاتی، اوایل سال ۱۳۶۱ در منطقه شمال غرب کشور نیز قرارگاهی با نام قرارگاه حمزه سیدالشهداء (ع) به فرماندهی برادر محمدابراهیم سنجقی، جایگزین منطقه‌ی ۱۱ سپاه شد. برادر مصطفی ایزدی هم جانشین ایشان بودند. اولین مسئول مهندسی آن قرارگاه نیز شهید جمدی بود.



سردار سنجقی و امیر شهید آبشناسان

من در وزارت آموزش و پرورش مسئولیت داشتم. اواخر ۱۳۶۰ برای اینکه وارد جبهه جنگ شوم، وارد سپاه پاسداران شدم و بعد از طی دوره‌ی آموزش امام علی (ع)، چون قبل از انقلاب سابقه‌ی کار ساختمانی در شرکت‌ها را داشتم و در مهندسین مشاور کار کرده بودم، در معاونت مهندسی ستاد مرکزی سپاه مشغول خدمت شدم. معاونت مهندسی در واحد تدارکات تعریف شده بود که حاج محسن رفیق‌دوست مسئول واحد تدارکات سپاه بود. مسئول معاونت مهندسی نیز به عهده برادر مهرداد بود. ما مسئول نظارت بر استان‌ها بودیم. تیمی متشکل از شهید حاج عباس جولایی، آقای قاسمی و آقای مهدی مستوفی بودیم.

اواخر ۱۳۶۱ با تشکیل وزارت سپاه در قسمت برنامه‌ریزی مشغول خدمت شدم. ولی چیزی نگذشت که به‌رغم مخالفت آقای علی حجاریان، تصمیم گرفتم اوایل ۱۳۶۲ راهی جبهه جنگ شوم. همراه با آقای علیرضا عندلیب به قرارگاه حمزه (ع) رفتم. ورود من به منطقه‌ی شمال غرب مصادف با شهادت شهید جمعی مسئول مهندسی قرارگاه حمزه (ع) بود. در جلسه‌ای مرا به‌عنوان مسئول مهندسی قرارگاه به آقای ایزدی (جانشین قرارگاه) معرفی کردند. آن زمان، اکبر غمخوار مسئول تدارکات، آقای استکی مسئول عملیات و غلام جلالی هم معاون او بود. آقای نقدی مسئول اطلاعات و آقای حکیم جواد هم مسئول پرسنلی قرارگاه حمزه (ع) بودند.

مهندسی یک اتاق در قرارگاه حمزه (ع) داشت که وسط آن پرده زده بودند. آن طرف پرده میز مسئول و این طرف هم مسئول دفتر مهندسی نشسته بود. شهید جمعی در پانزده کیلومتری ارومیه زمینی در حدود سه هکتار از سازمان غله استان گرفته بود که یک سوله‌ی ده هزار متری داخل این زمین احداث شده بود. چند تا نئوپان هم داخل سوله کشیده بودند! تقریباً بیست سرباز و چهار تا پنج نفر پاسدار هم کل سازمان مهندسی قرارگاه بود! فقط یک دستگاه لودر هم در مرکز پشتیبانی مهندسی قرارگاه وجود داشت! آقای گلبازخانی هم معاون مهندسی بودند.

روز دوم، سوم کارم بود که یک نفر آمد گفت: رفتم لاستیک لودر را بگیرم بیست هزار تومان پول خواسته‌اند، پول نداریم، چکار کنیم؟!
گفتم: خب، پول نداریم، خدا را که داریم!

خلاصه، کار ما از آنجا این‌گونه شروع شد. خدا هم کمک کرد! چون مدت کوتاهی در وزارت سپاه در بخش برنامه‌ریزی مشغول کار بودم و نیروهای قسمت مالی مرا می‌شناختند، رفتم سراغ این عزیزان و درخواست کمک مالی کردم. وضعیت منطقه را که برایشان تشریح کردم قرار شد ماهیانه ۵/۱ میلیون تومان مستقیم به ما اعتبار بدهند. آن زمان خیلی پول بود! آن موقع، یک دستگاه بلدوزر ۵/۱ میلیون تومان قیمتش بود! بعد از قرارگاه حمزه (ع) این اعتبار را به مهندسی قرارگاه نجف (برادر نصرت کاشانی) و مهندسی قرارگاه کربلا (برادر مجید برزمهری) هم واگذار کردند.

مهندسی تا کاربردی آن خیلی کار داشت! مشکل پشتیبانی مالی تا حدودی حل شده بود ولی از لحاظ ماشین‌آلات مهندسی در حد بسیار ضعیف بودیم... آمدم تهران با واحد تدارکات سپاه جلسه گرفتیم. به آنها گفتم من را انداخته‌اید داخل یک اقیانوس و می‌گویید شنا کن بیا بیرون! بالاخره بعد از تشریح وضعیت آنجا، قول دادند ۳۰ تا ۱۵۰ دستگاه ماشین‌آلات به ما بدهند. چون منطقه خیلی

کار مهندسی می‌طلبید! هر مقر نظامی ما در هر روستا یک جاده می‌خواست. برف‌روبی داشت. نگهداری داشت. سنگرواستحکامات نیاز داشت.

هر پایگاه سپاه در هر شهرستان استان در ساختارش مهندسی داشت ولی نه امکانات مناسبی داشتند و نه پشتیبانی حداقلی! برای یک بشکه گازوییل می‌بایست مقابل تدارکات پایگاه سپاه گردن کج می‌کردند. با پذیرفتن مأموریت جدید مهندسی قرارگاه حمزه (ع) علاوه بر تأمین نیازهای مهندسی پایگاه‌ها، به خاطر مرز مشترک با عراق، دیگر نباید در زمستان پایگاه‌های مرزی تخلیه و دوباره در تابستان فعال شوند! زمستان‌ها برف‌روبی نداشتیم بلکه یخ‌زدگی داشتیم! اصلاً مهندسی در زمستان تعطیل می‌شد! کسی را با یک نامه فرستادم وزارت نفت، موادی درخواست کردم که درجه‌ی یخ‌زدن گازوییل را ۱۰ تا ۲۰ درجه پایین بیاورد.

سازمان مهندسی ما از هر جهت با کمبود مواجه بود! ابتدا تیم نقشه‌برداری راه انداختیم تا یک کار را چند بار انجام ندهیم و با آزمون و خطا پیش نرویم! می‌دانستم که استاندارد یک اعتباراتی دارد به نام راه‌های روستایی. ما هم می‌خواستیم راه روستایی بزنیم. بعد از گفتگو با آقای شیخ‌عطار (استاندار وقت آذربایجان غربی) قبول کردند این ردیف بودجه را در اختیار ما بگذارند تا مجری این مأموریت باشیم و هزینه‌کرد و گزارش عملکرد هم به نام آنها باشد! با این روش، هم کار ما انجام می‌شد هم مأموریت استانداری در زمینه‌ی احداث جاده‌های روستایی محقق می‌شد.

خلاصه، با تأمین این منبع عالی بودجه، حدود ۱۵۰ دستگاه ماشین‌آلات مهندسی صفراز تهران روانه آنجا شد! این امکانات جدای از کمک‌های مردمی بود که روانه آن منطقه می‌شد! بعد، یک جلسه رفتم پیش آقای ملکوتی (امام جمعه وقت ارومیه)، شورای استان تشکیل شد. بعد از ارائه‌ی یک گزارش مفصل، هفت دستگاه تریلی از آنان گرفتیم.

معاونت مهندسی استانداری تبریز یک ارتباط کاری با ما داشت. گفتند: یک سری ۲۴۲۶ (کمپرسی دو محور) آورده‌ایم... چند دستگاه از آنها را هم به ما دادند. آن موقع، ایران یک طلبی از شرکت صنعتی آلمانی بُلهر داشت که ۲۵٪ آن شرکت از ایران بود. به جای طلب ایران، ماشین‌آلات بنز را از آنها گرفتیم.

یک بار، دوهزار تن تیر آهن تهیه کردم! یک بار ۱۰ تا تریلی کمک‌های مردمی به منطقه‌ی شمال غرب ارسال کردم. وقتی برای یکی از تریلی‌ها راننده پیدا نکردیم، خودم از تبریز پشت تریلی نشستم و آن را تا ارومیه آوردم.

وقتی امکانات و بودجه تأمین شد برای هدایت و توزیع مناسب و عادلانه، یک سازمان و ساختار برای مهندسی تمام استان نوشتم. توزیع تجهیزات براساس همان سازمان انجام می‌گرفت. گروهان‌ها تحت امر قرارگاه بودند. برای رعایت موضوع امنیت و پوشش، دستور دادم کاپوت ماشین‌ها را رنگ قرمز زدند. مثل شرکت آذر وابسته به وزارت راه! رزمندگان مهندسی قرارگاه همه با لباس شخصی بودند! ظرف کمتر از پنج ماه مهندسی قرارگاه حمزه (ع) به اوج رسید! البته باید گفت مهندسی جبهه غرب را مرحوم رحیم ادب پایه‌ریزی کردند.

این سیر تکامل باعث شد که وقتی سال ۱۳۶۳ خدمت آقا محسن رضایی (فرمانده وقت کل سپاه) رسیدم، ابلاغ تشکیل ۵ یگان مهندسی را امضاء کردند.

اوایل تابستان ۱۳۶۲ هنوز عملیات والفجر ۲ شروع نشده بود که یک روز رفتم قرارگاه مهندسی کربلا (واقع در جبهه جنوب) خدمت مجید برزمهری. در جلسه‌ای گفتم: آقایان ببینید! دستگاه‌های شما در تابستان و گرمای خوزستان تقریباً تعطیل هستند! مهندسی‌های ما هم در زمستان سرد و یخ‌زده‌ی شمال غرب کارایی ندارند! لذا ما می‌توانیم بخشی از تجهیزات مهندسی خود را در زمستان به جبهه جنوب بفرستیم و شما هم در تابستان بخشی از توان مهندسی خود را به ما مأمور کنید. با این طرح یک هم‌افزایی در سازمان مهندسی ایجاد کنیم.

آقا مجید این پیشنهاد را پذیرفت و یک گردان از گردان‌های خودش را به فرماندهی شهید ابویی فرستاد جبهه شمال غرب... آن گردان را در سلماس گذاشتیم تا جاده‌ی چهریق بالا و پایین را احداث کند. از لشکر ۱۹ فجر سپاه هم یک گردان به بوکان اعزام شد. بعداً من هم یک گردان کامل راه‌سازی از نقشه‌بردار گرفته تا دیگر تجهیزات لازم برای احداث جاده به جزیره‌ی هنگام در خلیج فارس فرستادم... آن زمان بحث حمله احتمالی امریکا در خلیج فارس مطرح بود...».

فصل پنجم
خاطرات متنوع مهندسی رزمی





فرماندهان خاکی مهندسی رزمی

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...تا زمان عملیات فتح المبین (فروردین ۱۳۶۱) با آقای عبدالرزاق زارعان مسئول مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) ارتباطی نداشتم. در عملیات فتح المبین وقتی می خواستیم یک جاده‌ی الحاقی بین محور دالپری تیپ ۱۴ امام حسین (ع) با تیپ ۴۱ ثارالله (ع) به فرماندهی قاسم سلیمانی داشته باشیم، امکان‌اتمان را آنجا مستقر کردیم و احداث جاده را شروع کردیم. عمدتاً روزها کار می کردیم. یک شب که خیلی بارندگی شده بود. یکی دوتا از مکانیک‌ها به من گفتند: اگر روی دودکش لودر و بلدوزرها چیزی نیندازیم آب داخل موتور می رود و دچار مشکل می شوند. با هم سوار یک ماشین شدیم و رفتیم تا یک سطلی یا ظرفی بیندازیم روی دودکش دستگاه‌ها، دیدم یک بلدوزر آنجا کار می کند. مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در فتح المبین یک دستگاه بلدوزر کاترپیلار (d8) غنیمتی داشت. دیدم یک نفر دور صورتش چفیه پیچیده و در گرد و خاک و در آن تاریکی روی این بلدوزر کار می کند. چراغ بلدوزر را روشن کرده بود. تقریباً ساعت یک نصف شب بود.



شهید رزاق زارعان

گفتم: خسته نباشید برادر!

گفت: سلامت باشید.

او را نشناختم. چون صورتش را با چفیه پوشانده بود! رفتم سردستگاه‌ها و دوباره برگشتم. دلم نیومد اونو نشناسم!

گفتم: تو کی هستی؟!

گفت: چکار داری؟!

تا صدای او را شنیدم (صدای کلفتی داشت) گفتم: رزاق! تویی؟!

گفت: چکار داری؟! یک بلدوزر داره کار می کنه! یک بنده خداست! ...

به هر حال وقتی به او آشنایی دادم، خنده اش گرفت و چفیه اش را از روی صورتش باز کرد! ... او فرمانده گردان مهندسی بود ولی خودش پشت بلدوزر هم می نشست! ...»

شلوار ضد زره!

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

«...حدود ۱۰ روز قبل از عملیات بیت المقدس بود، حسن منصوری معاون رزاق زارعان (فرماندهی گردان مهندسی تیپ ۱۴) به عبدالرزاق می گفت: خاطره‌ی ترکش خوردنت را برای پوری رحیم تعریف کن! عبدالرزاق با آن صدای کلفتش می گفت: بیا برو دنبال کارت حسن... ولی حسن ول کن قضیه نبود! بالاخره عبدالرزاق شروع کرد خاطره‌ی ترکش خوردنش را تعریف کردن! می گفت: در شب عملیات قبلی غذایی که خورده بودیم ما را مسموم کرده بود. مجبور بودیم مدام دستشویی بریم. رفتم پشت خاکریز هر چه گشتم جایی را پیدا نکردم تا در دید بچه‌ها نباشم! خلاصه یک جایی را پیدا کردم. شب بود و همه جا تاریک. گلوله و خمپاره هم تک و توک می آمد. به محض اینکه نشستم یک گلوله خمپاره کنارم به زمین خورد! لحظه‌ای گذشت. دیدم نمی تونم بلند بشم! نگاهی به پایم انداختم. خون سرازیر شده بود! نمی دانم چطور بچه‌ها متوجه من شدند! چیزی نگذشت که دیدم چند نفر از بچه‌ها بالای سرم ایستاده اند! بچه‌ها مرا به اورژانس بردند. دکتري که پاي‌م را پانسمان می کرد با تعجب می پرسید: شما شلوارتان را عوض کرده اید؟! گفتم: نه!

گفت: چطور پایت ترکش خورده ولی شلوارت پاره نشده؟!
گفتم: شما به این چیزها کار نداشته باش! پانسمانت را بکن! (می خندند) «...».



رمزی سیم محلی!

راوی: علی اکبر عطایی، از مهندسی رزمی سپاه

«...در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) استعداد و امکانات مهندسی رزمی تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) سپاه نسبتاً خوب بود. بخشی از استعداد مهندسی رزمی تیپ قرار شد به رُطه منتقل شود. قرار بود ما هم در محور طلائیه عمل کنیم. من و آقای دهقان و دیگر نیروها در طلائیه مانده بودیم. شب اول عملیات قرار بود با احداث خاکریزی فاصله زیاد خودمان با دشمن را کم کنیم. تقریباً هشت کیلومتر خاکریز بود که قرار شده بود چهار کیلومتر آن را ما بزنیم و چهار کیلومتر دیگر آن را بچه‌های مهندسی لشکر ۲۷ حضرت رسول (ص) بزنند.

مأموریت خودمان را به دو تا دو کیلومتری تقسیم کرده بودیم. قرار شد مسئولیت احداث دو کیلومتر آن به عهده من باشد و دو کیلومتر بعدی هم به کاظمینی (شهید) موکول شد. ما کارمان را خیلی زود شروع کردیم. کارمان به اتمام رسید ولی بچه‌های مهندسی رزمی لشکر حضرت رسول (ص) دیر رسیدند. قرار بود به کمک مهندسی لشکر ۲۷ بریم تا کار به موقع تمام شود و تا صبح نشده به عقب برگردیم. آنها داخل میدان مین گرفتار شده بودند! ما هم آنجا زیر آتش دشمن دست و پنجه نرم می‌کردیم.

معمولاً در عملیات، پشت بی سیم مرا عطاء صدا می‌زدند. بعضی بچه‌های اطراف اصفهان هم با لهجه‌های محلی پشت بی سیم صحبت می‌کردند. برای مثال پشت بی سیم به زمین‌های کشاورزی لته می‌گفتند یا به دستگاه‌های مهندسی خرمی گفتند! ما در این گیرودار دنبال این بودیم که بچه‌های مهندسی لشکر ۲۷ رانجات بدیم. توی این شرایط بی سیم چی ما با لهجه محلی صحبت می‌کرد! بچه‌های لشکر ۲۷ مدام تماس می‌گرفتند و می‌گفتند: عطاء؛ عطاء؛ عطاء... بی سیم چی گفته بود: بابا! «عطاء با خرا رفته داخل لتا!» (می‌خندند) منظورش این بود که: عطاء با بلدوزر رفته داخل میدان مین! (می‌خندند) «...»

وقتی تکلیف می‌شد!

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲ در هورالعظیم) قرار بود ما با احمد کاظمی فرماندهی لشکر ۸ نجف کار کنیم. آمدم منطقه طلائی. پنج شش تا گردان از نیروهای احمد کاظمی به طرف کانال زوجی رفته بودند. از طریق بی سیم به آنها گفتیم: کجا هستید؟ می‌گفتند: وضع خرابه...

وضعیت در طلائی هم به شدت گره خورده بود! حجم آتش دشمن بسیار زیاد بود! متر به متر زمین با گلوله‌های خمپاره، توپ و کاتیوشا شخم زده می‌شد.

یک وقت، صدای آقای ورشابی پشت بی سیم آمد که می‌گفت: بیا برو طرف کانال زوجی، یک خاکریز برای آنها بزن که اوضاعشان خیلی خرابه! تا بتونند پشت خاکریز مقاومت کنند.

آن منطقه را می‌شناختم. منطقه‌ی باتلاقی بود. عراقی‌ها هم به ما مسلط بودند. فاصله‌ی دژ هور با مثلثی‌های عراقی، شاید بیش از ۲۵۰ متر نبود! این فاصله باتلاقی بود. نیروهای ما داخل این باتلاق بودند. شب بود که رفتم دیدم خودم به سختی می‌تونم پیاده حرکت کنم. چطور دستگاه مهندسی ببرم آنجا؟!

به آقای ورشابی گفتم: آنجا نمی‌شه کارکرد.

گفت: باید دستگاه‌ها را ببرید آنجا...

گفتم: من بچه‌ها را نمی‌برم آنجا قتل عام کنم! می‌دونم آنجا چه خبره! اگر می‌خواهی بدونی که چه خبره، بلند شو بیا با هم ببریم آنجا. ببین چه اتفاقی می‌افته! کمی غُرزد و ارتباطمان قطع شد. به فاصله‌ی ۲۰ دقیقه بعد، آقا رحیم صفوی آمد پشت بی سیم. ایشان هم همین حرف‌ها را به من گفتند.

گفتم: آقا رحیم! نمی‌شه آنجا رفت.

آقا رحیم کمی خندید و دوباره حرفش را تکرار کرد.

گفتم: اگر من مسئول مهندسی شما هستم؛ میگم دستگاه نمی‌تونه آنجا بره! اگر می‌خواهید دستگاه‌ها را ازین ببرید؛ خُب، همین جا آنها را به خط می‌کنم و چند تا گلوله به آنها می‌زنم! لااقل، این طوری دستگاه‌ها دست خودمان هستند! آقا رحیم هم ارتباط را قطع کردند.

به فاصله‌ی یک ربع بعد آقارحیم دوباره تماس گرفت و گفت: آقای علی مهدی معقولی میاد پیش شما. او از بچه‌های مهندسی لشکر ۲۵ کربلاست. ایشان را خوب توجه کن.

گفتم: چشم...

من در سه کنجی طلائییه بودم که یک بنده خدایی آمد پیش من و گفت: من معقولی هستم.

حال و احوال کردیم و گفتم: می‌خواهی چه کنی؟!

گفت: به من گفته‌اند که دستگاه‌هایت را بردار و حرکت کن.

گفتم: آقای معقولی! الآن دستگاه آورده‌ای؟!

گفت: بله، یک لودر دنبال من داره میاد.

حدود ۲۰۰ متر او را بردم داخل منطقه باتلاقی و او را توجه کردم و خودم برگشتم. شاید به فاصله‌ی

نیم ساعت بعد، از پشت بی سیم می‌شنیدم که مدام او را صدا می‌زنند: معقول؛ معقول؛ معقول...

ولی معقولی در کار نبود! بنده خدا خودش و راننده لودرش شهید شده بودند!...».

قتلگاهی برای فرماندهان

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



شهید ابراهیم همت

«...دشمن فشار زیادی از طرف جزیره‌ی مجنون جنوبی در هورالعظیم وارد کرده بود! لشکر ۲۷ نتوانسته بود موفق بشه! لشکر ۱۴ امام حسین (ع) هم گیر کرده بود. کار حسابی قفل شده بود. شهید همت فرماندهی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) همان شب آنجا شهید شد. دست حسین خرازی فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه هم در همان جا قطع شد! من به اتفاق شهید کاظمینی رفتیم آنجا.

نزدیک غروب بود که قرار بود با حسن فتاحی کار را استارت بزنیم و از پشت به سمت پایین کمک کنیم که نشد! برگشتیم آمدیم کمک آقای عطایی، معاون خودم در گردان مهندسی تیپ ۴۴ قمر و آقای دهقان که در این محور بودند.

گفتند: امشب باید برید اینجا یک خاکریز بزنید.

ما رفتیم اوضاع و احوال منطقه را ببینیم که سید ابوالقاسم طباطبایی فرماندهی گردان مهندسی رزمی لشکر ۸ نجف سپاه را دیدیم.

گفت: می‌خواهی امشب آنجا بری؟! الفاتحه!...

با خودم گفتم: ایشون چه میگه؟! به آقای عطایی گفتم: ماشین آلات را آماده کن ولی جلونیا تا خبر بدیم!

بابی سیم با آقای عطایی ارتباط داشتیم. شهید کاظمینی هم در جلو با یک موتورسیکلت حضور داشت. با آقا مجید بزمهری از قرارگاه و آقای علیرضا عندلیب و دوستان دیگر هم ارتباط داشتیم. در طول راه به ما گفتند: مهدی معقولی از مهندسی لشکر ۲۵ (شهید) و جعفر صالحی از مهندسی

۱- محمد ابراهیم همت : در سال ۱۳۳۴ در شهرضا اصفهان متولد شد. سال ۱۳۵۴ با مدرک فوق‌دیپلم از دانشسرای اصفهان فارغ‌التحصیل گردید و پس از خدمت سربازی مدتی را در مدارس راهنمایی آن شهر تاریخ تدریس می‌کرد. به خاطر اعتراضات به بی‌عدالتی‌های رژیم شاه چند سالی تحت تعقیب بود و در شهرهای مختلف زندگی مخفی داشت. با پیروزی انقلاب اسلامی با همکاری چند نفر از دوستان سپاه شهرضا را تشکیل دادند. در سال‌های ۵۸ و ۵۹ در منطقه سیستان و بلوچستان و کردستان خدمات فرهنگی و امنیتی شایسته‌ای انجام داد. در سال دوم جنگ به منظور تشکیل تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه استان تهران به همراه حاج احمد متوسلیمان از کردستان عازم جبهه جنوب شدند. ابتدا رئیس ستاد تیپ و بعد از آن فرماندهی تیپ و لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) را به عهده گرفت. سرانجام در تاریخ ۱۳۶۲/۱۲/۱۷ در محل تقاطع جاده‌های جزایر مجنون شمال و جنوبی هورالعظیم بر اثر اصابت ترکش توپ دشمن سر از بدنش جدا شد و به شهادت رسید.

لشکر ۱۷ (شهید) رفته‌اند جلوتا پلی روی آن کانال بزنند که بتوان عبور کرد و تانک و ماشین‌آلات منتقل شوند. با موتورسیکلت مقداری که جلورفتیم، دیدیم که یک قبضه چهارلول دشمن از روی دژ سه طرف را زیرگبار گرفته! با سینه‌خیز و با هر مشقتی که بود حدود سه ربع ساعت طول کشید تا خودمان را به آن طرف دژ رساندیم! آتش دشمن هم مهلت نمی‌داد! آتشی که من تا آن زمان در جنگ ندیده بودم! ساعت حدود ۱۰ شب بود.

در تاریکی شب، کانالی به عرض ۵۰ متر دیدم که حدود ۳۰۰-۲۰۰ نفر از رزمندگان لشکر ۲۷ و لشکر ۱۴ امام حسین (ع) شهید و مجروح داخل کانال افتاده بودند! وقتی می‌خواستم عبور کنم باید مواظب می‌بودم که پا روی کسی نگذارم! شلیک آرپی جی‌های عراقی‌ها از روی سر ما رد می‌شد! بعضی زخمی‌ها ناله می‌کردند. از ما درخواست آمبولانس و کمک داشتند! یکی می‌گفت: ما از دیشب تا حالا نه آب داریم نه غذا؛ چرا آمبولانس نمی‌آید؟

پس از بررسی منطقه دیدیم اینجا اصلاً دستگاه مهندسی نمی‌تونه بیاد! خودمان صدها متر سینه‌خیز آمدیم تا به اینجا رسیدیم! دستگاه با سه متر ارتفاع چطور می‌تونه زیر آتش سنگین دشمن از داخل دژ بیاد اینجا؟! گیریم توانستیم دستگاه را بیاریم؛ چطور می‌خواهیم خاکریز بزنیم؟!...»



شیردَم

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«... آقای شیردَم فرماندهی یکی از گردان‌های مهندسی در قرارگاه فجر بود. مسئولیت گردان دیگر از قرارگاه نجف هم به عهده بنده بود. ما سه شب در طلائیه خاکریز زدیم و ادامه‌ی آن را به همان کانال ۵۰ متری وصل کردیم. قرار بود پل‌های نفرو کوثری آنجا نصب شود.

اصل قضیه این بود که فشار روی جزیره‌ی مجنون جنوبی بسیار زیاد بود! امکان رساندن

امکانات هم نبود. هنوز پل ۱۴ کیلومتری شناور خیبری روی هورالعظیم وصل نشده بود. تمام امور پشتیبانی از طریق هوا و با شناور و قایق انجام می‌گرفت. عراق با توجه به عقبه‌ای که داشت فشار و پاتک سنگینی روی نیروهای ما داشت! آن شب یادم هست آقای نصرت کاشانی یک جلسه‌ای داشت. شهید جعفر صالحی گفت: می‌خواهیم فشار را از جزیره کم کنیم! بروید و خودتان را سپر کنید! می‌دانستیم که برنامه‌ی خاصی نیست. گفتند: اگر نیروها خوب عمل کردند و رفتند جلو. شما خاکریزتان را همراه اینها ادامه دهید.



شهید علی اکبر شیردَم

کمی از شهید علی اکبر شیردَم^۱ بگویم. ایشان با اینکه فرماندهی گردان مهندسی قرارگاه فجر بود و برادرش نیز جانشینش بود تا صبح مجروحین را به عقب انتقال می‌داد... صبح که ایشان را دیدم، فقط به من گفت: فلانی! بیا بریم، ببینیم می‌تونیم اخوی ام را بیاریم عقب؟! به من گفته‌اند برادرت تیر خورده. با هم راه افتادیم. دیدیم که سینه خیز هم نمی‌توانیم بریم جلو! آن وقتی بود که تانک‌ها آمده بودند روی همان دژ و تیر تراش می‌زدند! خجالت می‌کشیدم به او بگم که نمی‌شود جلورفت! وقتی برگشتیم فقط می‌گفت: الحمدلله زمانی این برادرم شهید شده که مادرم نیست. آنجا متوجه شدم که مادرش هم به تازگی فوت کرده است^۲...».

۱- شهید علی اکبر شیردَم: متولد ۱۳۳۲ آبادان بود و زمستان ۱۳۶۵ در شلمچه شهید شد. از این خانواده پنج برادر در جبهه جنگ بودند که چهار نفرشان به نام‌های اکبر، بیژن، عباس و جهانگیر شهید شدند.

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۹/۲۸

«راوی: علی اکبر عطایی، از مهندسی رزمی سپاه
 «...در آن منطقه، همین پل نفررو (کوثری) روی کانال ۵۰ متری مشکل برای ما درست کرد! شب
 قبل قرار بود نیروها وارد عمل شوند. بچه‌های تخریبچی هم معبر زدند ولی بنا به دستور آن شب
 عملیات انجام نشد! بچه‌های تخریب طناب معبرها را باز نکرده بودند! چون طناب معبرها باز نشده
 بود. معبر شناسایی شده بود. همان شب گفتند: پل نفررو را از داخل همین معبر ببرید...
 همین جا بود که یک لودر عراقی آمده بود این دژ را می شکافت! بچه‌ها این لودر را زدند. قرار شد
 این دژ را ببندیم. یعنی آن را ترمیم کنیم ولی کار در همین نقطه گره خورد! چون در یک محدوده
 کوچک دشمن با چند گردان توپخانه آتش وحشتناکی پیا کرد! زمین را با گلوله شخم زد!...».

شهید معقولی

«راوی: مجید برزمهری، از مهندسی رزمی سپاه

«... قبل از ظهر بود. برای جلسه‌ای خدمت آقای رحیم صفوی بودیم. آقای علیرضا عندلیب و علی مهدی معقولی هم بودند. معقولی آن موقع از لشکر ۲۵ کربلا جدا شده بود و آمده بود پیش ما. جعفر صالحی از مهندسی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) آنجا بود.



شهید جعفر صالحی

آقای رحیم دستور دادند: امشب هر طور شده شما برید و این خاکریز را بزنید! معقولی که کنارم نشسته بود؛ گفت: این عملیات، عملیات ویژه‌ای است و حتماً باید غسل شهادت بکنیم. شب شد. بحث پُر کردن کانال بود. اولین نفر، من کنار خاکریز بودم. درست سرپیچ، انتهای جاده. اول صالحی را فرستادیم جلو که ببیند کانال پُر شده یا نه.

دقایقی گذشت ولی خبری از صالحی نشد! بعد خبر دادند که او شهید شده... اگر اشتباه نکنم زمانی که شهید عاصمی رفت جلو و برگشت، گفت: وضعیت خیلی بد است! باید حتماً یک خاکریز بزنیم! به معقولی گفتیم: برو جلو! دقایقی بعد معقولی با بی‌سیم تماس گرفت و گفت: به حدی شدت آتش زیاده که هیچ کاری نمی‌شه کرد.

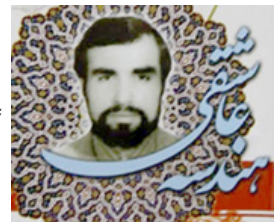
با آقای علیرضا عندلیب مسئول مهندسی قرارگاه تماس گرفتم، گفت: آقای رحیم (صفوی) گفته هر طور شده باید برید خاکریز را احداث کنید.

به آقای معقولی گفتم: این کار را بکن!

گفت: بسیار خُب! چون تکلیف کردید میرم جلو!

شاید پنج دقیقه بعد از این ارتباط، خبر دادند علی مهدی معقولی بر اثر

اصابت گلوله تک‌تیرانداز دشمن به شهادت رسید!...»



شهید علی مهدی معقولی



نمی‌خوام استاندار باشم!

راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«...نوروز ۱۳۶۰ شش ماه از جنگ گذشته بود. استاندار هرمزگان بودم ولی مدام از دولت درخواست داشتم تا به جبهه جنگ بروم! حوصله‌ی استانداری نداشتم. می‌خواستم برگردم جهاد. فقط به خاطر خواهش شهیدرجایی نخست‌وزیر وقت، در استانداری مانده بودم تا مشکل آن بندرگاه‌ها را مرتفع کنم. آن موقع اکثر گندم ایران از خارج وارد می‌شد. سیلوه‌ها بسیار کم داشتیم. تازه جهاد می‌خواست شروع به سیلوسازی کند. کشتی‌های گندم به تدریج و در طول سال گندم تخلیه می‌کردند و از بندر به تمام نقاط ایران ارسال می‌شد.

با شروع جنگ همه‌ی کشتی‌های گندم در بندر امام خمینی (ره) تخلیه می‌شد. استان هرمزگان هم یک اسکله‌ی کوچک قدیمی داشت که دو فروند کشتی به زحمت می‌توانست پهلوی بگیرد. اسکله‌ی دیگری هم توسط یک پیمانکار ایتالیایی در حال ساخت بود که بعداً نام شهیدرجایی روی



دکتر محمد فروزنده

آن گذاشته شد. تعدادی شمع‌کوب در ساحل و مقداری هم بتن‌ریزی کرده بودند. هنوز هیچ ساختمانی احداث نکرده بودند! از تسهیلات اولیه هم خبری نبود! نه آب خوردن، نه برق...

کار من آنجا این بود که آن اسکله را حاضر کنم تا کشتی‌ها در ساحل پهلوی بگیرند و گندم بار کامیون کنیم. مسئولین هم خیلی حساس بودند که مردم متوجه نشوند که تأمین نان‌شان در خطر است! اولین سفرم به سمت جبهه‌های جنگ همان نوروز سال ۱۳۶۰ بود.

آدم سوسنگرد. به همراه آقای محمد فروزنده تمام خطوط جنگ

منطقه جنوب را بازدید کردیم. همان زمانی که به تازگی سوسنگرد از دشمن متجاوز عراقی پس گرفته شده بود. آن موقع به ابتکار دکتر مصطفی چمران مقابل دشمن آب انداخته شده بود. آب را از طریق

۱ - دکتر محمد فروزنده: متولد ۱۳۳۹ تهران، ابتدای جنگ در سمت معاون استانداری خوزستان بود. مدتی بعد فرمانده قرارگاه مهندسی خاتم‌الانبیاء (ص) شد. پس از آن در مسئولیت‌های: رئیس ستاد کل سپاه، جانشین ستاد کل نیروهای مسلح، وزیر دفاع و رئیس بنیاد مستضعفان خدمت نموده است. هم‌اکنون عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام است.

کارون و دغاغله به سمت دُب خردان در جنوب اهواز پمپاژ می کردند تا مانع حرکت دشمن به سوی اهواز شوند. بعد هم رفتیم تمام خطوط خرمشهر و آبادان را بازدید کردیم. آن زمان محمد جهان آرا (شهید) فرماندهی سپاه خرمشهر بود. البته هدف از این سفر آشنایی با وضعیت مهندسی و فنی خطوط جنگ بود.

بد نیست اشاره ای به وضعیت خلیج فارس در آن موقع بکنم! آن موقع آقای مهدوی کنی وزیر کشور دولت شهید رجایی بود. وضعیت جزایر ایرانی خلیج فارس خیلی بغرنج بود! تیمسار افضلی که بعداً به علت جاسوسی و خیانت محاکمه شد، فرماندهی نیروی دریایی بود. امثال ما را اصلاً در جلسه شورای تأمین امنیت استان تحویل نمی گرفت و هیچ اطلاعاتی به ما نمی داد! خودم شهید رجایی را برای اولین بار به جزایر بردم. در جزایر ما، هیچ ایرانی ساکن نبود! همین جزایر تنب و ابوموسی که بعضی کشورهای عربی روی آنها ادعا داشتند، دیدم ای بابا! هیچ ایرانی در جزیره نمانده! پُر از عرب های اماراتی است! دیدم اوضاع خیلی خراب است! توی جزیره کیش هم هیچ کس نبود! چند نفر مردم بومی بودند. ساختمانی که شاه در آنجا ساخته بود خراب کرده بودند. دریا رها شده بود. رفتیم جزیره ابوموسی، همان جایی که قرار بود پدافند هوایی روی تپه ای مستقر باشد؛ یک افسر نیرو دریایی ارتش با شیخ عرب آنجا عرق می خوردند! خیلی ناراحت شدم! آمدم وزارت کشور داد و فریاد زدم. دفتر بنی صدر، رئیس جمهور وقت مطلع شدند. گفتند: برای چی استاندار در کارهای نظامی دخالت کرده؟! استاندار هر مزگان حق ندارد توی این مسائل دخالت کند! امور جزایر خلیج فارس در وزارت خارجه زیر نظر ریاست جمهوری در مدیریتی به نام جزایر پیگیری می شود...

طی ملاقاتی خدمت حضرت امام (ره) و چند نفر دیگر رسیدیم و گزارشی از وضعیت جزایر خلیج فارس ارائه دادیم.

بعد از آن رفتم سراغ بچه های سپاه. گفتم: هر چه می خواهید به شما می دهم. بلند شوید برید داخل این جزایر! من هم شما را از استانداری پشتیبانی می کنم.

رفتیم کیش. برای راه اندازی قایقی تفریحی منتسب به شاه که از کار افتاده بود و دارای دو موتور قوی و پر سرعت رولز رویس بزرگ بود؛ چند نفر مکانیک بردم. آن قایق را راه انداختند. آن را دادم به بچه های سپاه. چند تا قایق دیگر هم برای آن ها تهیه کردیم. آن موقع آقای محسن رفیق دوست مسئول تدارکات سپاه بود. از ایشان خواستم تعدادی قایق برای اینها تهیه کند! با این حرکات، اعتراضات بنی صدر شروع شد! که شما اوضاع را به هم می ریزید.

خلاصه از آن موقع به بعد، جای ایرانی ها و سپاه را در جزایر باز کردیم. هواپیمای کوچک استانداری را هم در اختیار بچه های سپاه گذاشتم. با راه اندازی فرودگاه ابوموسی با هواپیما به جزیره ابوموسی می رفتیم. خلاصه بعد از یک سال که اسکله آمادهی باراندازی شد و وضعیت منطقه سروسامان گرفت، از مسئولیت استانداری هرمزگان استعفا دادم و خودم را برای اعزام به جبهه جنگ آماده کردم. به شهید رجایی گفتم: چند روزی برای ساماندهی گروه جهاد می رم و برمی گردم!

ایشان گفتند: جایی نرو! برگرد همین جا کنار خودمان باش... ما رفتیم آن گروه جهاد را سامان دادیم ولی قبل از برگشت، رجایی و باهنر توسط سازمان منافقین شهید شدند.

بعد از عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر- خرداد ۱۳۶۱) مسئول بازسازی و طرح های آبی منطقه شمال خوزستان شدم. کانال چمران را روبه راه و آماده بهره برداری کردم تا زمینه را برای برگشت مردم در محل زندگی خود مهیا کنیم'...».



راهنمای غیبی

«راوی: غلامرضا علی‌آبادیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...زمانی که نیروهای ایران در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) جزایر مجنون را تصرف کردند. حاج علی دهقان به من گفت: باید بیایی مسئولیت تعمیرگاه پشت خط را به عهده بگیری.

قبول کردم و گفتم: برای ما فرق نمی‌کنه! ما برای خدمت آمده‌ایم!

غروب بود که همراه با حاج علی وارد مقر مهندسی شهید ناجیان شدیم. حاج علی ابتدا محل تعمیرگاه را نشانم داد و گفت: اینجا محل کار شماست... سپس ما را با ماشین لندکروز آوردند توی نمازخانه و به مسئول مقر آنجا معرفی مان کردند و خودشان رفتند.

بعد از اداي نماز و صرف شام، برای استراحت و خواب به سمت خوابگاه و محل کار آینده خودم حرکت کردم. هوا ابری و خیلی تاریک بود. هیچی دیده نمی‌شد! روشنایی خود نمازخانه هم با چراغ فانوس بود! از نمازخانه بیرون آمدم. کمی که حرکت کردم راه را گم کردم! نه جاده را پیدا کردم نه خوابگاهمان را! از روی چند تا خاکریز بالا پایین رفتم ولی به مقر خودمان نرسیدم! می‌خواستم برگردم ولی دیگر راهی برگشت را هم گم کرده بودم.

به خاکریزی رسیدم. از روی خاکریز از دور چراغی سوسو می‌زد! یواش یواش رفتم جلو. دیدیم موتورسواری همراه با یک چراغ فانوس مشغول ورفتن به موتورش است. موتورش خراب شده بود. گفتم: برادر! راه را گم کرده‌ام! ما توی این بُنه‌ی شهید ناجیان بودیم.

داشتم ادامه می‌دادم که نور چراغ را انداخت توی صورتم و گفت: برادر رستمی! اینجا چکار می‌کنی؟! من اونو نشناختم.

بعد گفت: صبر کن موتورم را درست کنم تا برسونیمت.

خواستم از او بپرسم از کجا مرا می‌شناسی! صلاح ندونستم. لذا طوری با او برخورد کردم که من هم شما را می‌شناسم.

حدود بیست دقیقه طول کشید تا موتورش را درست کرد و مرا رساند کنار خوابگاهی که باید می‌رفتم، عجیب آنجا بود که دیگر او را ندیدم. هنوز که هنوزه نفهمیدم ایشان کی بود که مرا نجات داد!...».

دولت در کنار رزمندگان

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه



مهندس سعیدی کیا

«... اوایل جنگ، سپاه پاسداران مهندسی رزمی نداشت. خط مقدم جبهه جنگ و سنگرهای دفاعی را بچه‌های سپاه با بیل و کلنگ و گونی انجام می‌دادند. این جهاد بود که تمام امور مهندسی را در جنگ انجام می‌داد. یکی از محاسن کار این بود که آقای مهندس محمد سعیدی کیا که وزیر راه و ترابری بودند خودش اهل جنگ و جبهه بود. یعنی جزو اولین کسانی بود که از این وزارتخانه وارد امور جنگ شد.

بعد وزارت کشاورزی وارد عرصه جبهه جنگ شد. وزارت راه که آمد توی میدان؛ سؤال نمی‌کرد که من چه کمکی می‌توانم بکنم؟ هر کمکی که از دستش برمی‌آمد انجام می‌داد. هم از نظر امکانات ما را پشتیبانی می‌کرد هم سازمان وزارتخانه‌اش را طوری سازماندهی کرده بود تا به طریقی در جنگ حضور مؤثر داشته باشد.

جاده‌های مناطق جنگی را که زیر آتش بود جهاد سازندگی کار می‌کرد و جاده‌های عقبه که کمتر زیر آتش بود، به وزارت راه و ترابری سپرده می‌شد! وزارت راه خودش داوطلب بود! وزارت کشاورزی هم به گونه‌ای دیگر کمک می‌کرد...».



صدور مجوز آقای وزیر با گلولهی توپ دشمن!

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... بعد از عملیات رمضان (زید- تابستان ۱۳۶۱) عراق شروع کرد به پمپاژ آب از کانال پرورش ماهی و نهر خین به منطقه‌ی زید. پاسگاه زید را آب فرا گرفت! از طرف رحیم ادب (مرحوم) مأموریت داده شد تا به هر شکل ممکن کاری برای تخلیه‌ی این آب انجام شود. ۱۷ مدیرکل آب و برق استان‌های کشور را به آنجا دعوت کردند. همه آمدند. بحث‌های کارشناسی مهندسی انجام شد. شاخص‌گذاری توسط همین آقای مهدی آقاخانی و سایر دوستان انجام گرفت. میزان آبی که پمپاژ می‌شد ۱۷ متر مکعب در ثانیه بود.

برای بازدید از کانالی که طراحی شده بود آقای جمشید سرداری تشریف آوردند. بحث‌های مفصلی انجام گرفت. ضریب لزوجت چه باشد؟ دبی آب چه باشد؟ و... کار را شروع کردیم. ولی امکانات ما ضعیف بود! یک برنامه‌ی زمان‌بندی شده برای این کانال با طول ۱۸ کیلومتر حدود ۱/۵ میلیون متر مکعب خاکریزی و خاک‌برداری انجام گرفت. باید ۱۷ متر مکعب آب در ثانیه تخلیه می‌کرد. با یک مقطع دوزنقه...

شروع به حفاری کردیم. شیب هم وجود نداشت. عزیزانی در رابطه با نقشه‌برداری مجروح و شهید شدند. مقطع کانال ۵۰ متر با ۵ متر ارتفاع بود. ماشین‌آلات می‌خواستیم. وزیر راه و ترابری آقای محمد هادی نژاد حسینیان هم ماشین‌آلات نمی‌دادند. حتی برای آن وزیر، طرح استیضاح در مجلس نیز مطرح شد.

بالاخره وزیر برای بازدید طرح به منطقه آمدند. آقای مهدی آقاخانی و آقای مجید برزمهری و دیگر دوستان ایشان را همراهی می‌کردند. چند متری که طول این کانال را طی کردند توپخانه دشمن شروع کرد به زدن! آقای وزیر افتاد میان خاک‌ها...

آقای برزمهری با لهجه‌ی اصفهانی گفت: من در مقابل جان وزیر مسئولیت دارم! وزیر را بُرد پیش مهندس رحیم ادب...

در هر صورت سفر وزیر نتیجه داد و استیضاح وزیر در منطقه‌ی عملیات طور دیگری رقم خورد! یک هفته بعد، بلدوزرهای صفر کیلومتر از بندرعباس به اهواز سرازیر شدند!...



فقط کار در اولویت بود

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

«...بعد از عملیات خیبر، جلساتی به منظور اجرای یک طرح بزرگ مهندسی در منطقه‌ی جنوب تشکیل شد. به دنبال آن، ستادی به نام سلمان برای احداث کانال ۸۰ کیلومتری سلمان را تشکیل دادیم... دوسه روز بعد آقا رحیم صفوی تلفنی به من گفتند: باید صبح فرودگاه (اهواز) باشی! گفتم: من کار دارم.

گفت: نه!

دوسه بار که اصرار کرد، گفتم: چشم!

فردا صبح رفتم فرودگاه. دیدم همه‌ی فرماندهان عملیات خیبر برای سفر به مشهد مقدس جمع شده‌اند! افراد گروه‌بندی شدند. من در گروه مهدی زین‌الدین^۱ سوار هواپیما شدم. گفتند: سلاح‌ها را تحویل دهید.

به آقا رحیم گفتم: من سلاحم را تحویل نمی‌دهم.

گفت: خیلی خب! لااقل پیراهنت را ببند از روی سلاحت و برو جلو!

من نشستم کابین جلو مواظب خلبان باشم! نشستم بغل خلبان سی ۱۳۰ رفتیم مشهد...

خیلی نگران اجرای طرح کانال سلمان بودم! چون با آقای مهندس حسینعلی عظیمی هماهنگ کرده بودیم که کار را شروع کنیم. حالا آقای عظیمی را تنها رهاش کردیم رفتیم مشهد! البته از مشهد به آقای عظیمی زنگ زدم و عذرخواهی کردم.

آقای عظیمی گفت: حالا که رفتی مشهد؛ از امام رضا(ع) کمک بخواه تا در اجرای این طرح کمکمان کند.

۱- مهدی زین‌الدین: فرمانده لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب(ع) سپاه که در آبان ۱۳۶۳ در جبهه غرب به شهادت رسید.

خیلی به خودم جرئت نمی‌دادم تا با امام رضا(ع) هم‌کلام بشم! شب با مهدی زین‌الدین رفتیم حرم. زیارتی کردیم و آقا مهدی گفت: برگردیم مهمانسرا (لشکر ۷۷ خراسان).

به آقا مهدی گفتم: من رفیق نیمه‌راه نیستم ولی با امام رضا(ع) یک کاری دارم! اجازه بدید امشب در جوار امام رضا(ع) باشم.

آقا مهدی رفت داخل حرم. من رفتم پشت پنجره فولاد کنار برادر جانباز ویلچری نشستم و با امام(ع) درددل می‌کردم.

گفتم: یا امام رضا(ع)؛ من یک زمانی مدیرکل آب و برق خوزستان بودم. ۱۰۰۰۰ تا نیرو داشتم. ۱۱ میلیارد تومان بودجه داشتم. کارهای بزرگی می‌کردم! الآن یک نفرم! هیچ‌کاره هستم! آقا رحیم صفوی فکرمی‌کنند من کار بلدم. مرا گذاشتند مسئول این کار. باید کمکم کنی... مدتی که آنجا با امام رضا(ع) نجوا می‌کردم چون آدم شکمویی بودم نیمه‌های شب رفتم اطراف حرم؛ یک جگری خوردم و برگشتم.

دیدم پشت پنجره همه دارند بابت موضوعی صحبت می‌کنند؟! می‌گفتند: یک برادر جانبازی شفا پیدا کرد و رفت! پیش خودم گفتم: یا امام رضا(ع) من که لیاقت نداشتم یک شفا گیرنده را ببینم! دیگر چه توقعی دارم که با شما هم‌کلام بشم!؟

برگشتم خوابگاه خوابیدم! فردا صبح هم داخل باغ زیبایی که مملو از درختان گیلاس بود میهمان لشکر ۵ نصر سپاه (آقای محمد باقر قالیباف) بودیم. گوسفندی کشته بودند و کبابی و بوی غذایی! نمی‌دانم چرا حال نمی‌کردم؟! اصرار به آقا رحیم کردم که من باید برم به کارم برسم! تازه قرار بود بعد از آنجا بریم اصفهان و از آنجا بریم تهران خدمت امام خمینی(ره).

بالاخره این قدر به آقا رحیم اصرار کردم تا قبول کردند من برگردم اهواز تا کارمان را شروع کنیم! برادر قالیباف دستور دادند با یک ماشین مرا رسانند فرودگاه. هماهنگ کرده بودند تا با اولین پرواز سوار هواپیما شوم. بچه‌های سپاه برای من یک بلیط آوردند. به محض اینکه وارد سالن شدم؛ ابراهیم شفیع‌ی را دیدم. او یکی از رزمندگان ارتفاعات بازی دراز سرپل‌ذهاب بود و زمانی که مدیرعامل شرکت گاز بودم حکم منطقه‌ی تهران را بهش داده بودم. ما را گرفت و بوسید گفت: من خواب تو را دیدم! کنار کانالی آبی و درختی بودیم که تورفتی آنجا کانال بزنی!؟

اورا بوسیدم و گفتم: امام رضا(ع) متشکرم.

هشتاد کیلومتر کانال بود! حداقل ۱۵۰ میلیون تومان هزینه داشت! ۳۴۵۰ نفر نیرو از سه وزارتخانه راه و ترابری، جهاد سازندگی، کشاورزی و مهندسی سپاه توی کانال کار می کردند! با دستور آقا محسن رضایی برای همه لباس کار از آقای شوشتری (لجستیک سپاه) گرفتم. چند تا حمام صحرایی تهیه کردیم. خودمان هم عین رؤسا سوار پاترول می شدیم و شب ها می رفتیم گشتی می زدیم! زحمات ستاد اجرایی را هم برادرمان آقای مهندس عظیمی می کشیدند.

پنج تا پل اصلی، پل راه آهن و جاده ی اهواز-تهران، در دو سه نقطه، جاده ی راه آهن و جاده ی اصلی تا خود طلائیه بریده و لوله گذاری شد. هشتاد کیلومتر کانال شیک زده شد و پمپ برای پمپاژ راهم شهید جواد فکوری (فرماندهی نیروی هوایی ارتش) رفت از خارج با هواپیمای اختصاصی آورد و نصب کردیم. کار ادامه پیدا کرد و کانال را وصل کردیم به دریاچه ی مصنوعی... دریاچه را پر کردیم. منتها براساس طرح عملیات قرار بود با آن اژدهایی که ساخته بودیم دژ طلائیه را بشکافیم تا آب به سمت گوشه ی طلائیه حرکت کند و آب گرفتگی شرق بصره را پر کند تا بتوانیم عملیات بدر را در اسفند ۱۳۶۳ انجام دهیم.



نماینده ی محسن رضایی در قراگاه نوح (ع) به فرماندهی برادر حسین علایی بودم. آقای غلامحسین بشردوست (تصویر مقابل) هم نماینده محسن رضایی در قراگاه کربلا بود. دو لشکر مأمور بودند به قراگاه نوح (ع)، یکی لشکر ۴۱ ثارالله (ع) سپاه کرمان به فرماندهی قاسم سلیمانی، یکی هم تیپ ۱۸ الغدير سپاه یزد بود... برای شناسایی به منطقه ی طلائیه رفتیم. ارتش عراق هم فهمیده بود ما چکار می کنیم! عراق دژ دیگری موازی با دژ طلائیه در جنوب طلائیه زده بود. ۴۰۰ دستگاه تانک در شرق طلائیه مقابل ما مستقر کرده بود.

عملیات بدر براساس این کانال طرح ریزی شده بود. ولی متأسفانه عملیات موفقیت آمیز به پیش رفت و این منظور اصلی این پروژه محقق نشد! نکته ی مهم در این طرح، محرمانه بودن و حفظ اطلاعات این طرح در ابعاد مختلف بود! به طوری که وقتی در آخرین جلسه شرکت کردیم؛ آقا رحیم صفوی، آقای حسین علایی، همین سرهنگ قویدل (مرحوم) بودند و از طرف مجلس شورای اسلامی نیز دکتر حسن روحانی آمده بود. همه ی فرماندهان یگان های حاضر در جلسه از طرح مانور خود گفتند ولی من از طرح آب گرفتگی مهندسی چیزی نگفتم! تا موضوع به بیرون جلسه درز نکند.

بعد از پایان جنگ، در سال ۱۳۷۳ طی یک گردش کار خدمت فرماندهی معظم کل قوا (دامت ظلّه) درخواست تعیین تکلیف وضعیت کانال‌ها و امکانات آن را کردیم. حضرت آقا نوشتند: این کانال تحویل وزارت نیرو شود... ولی وزارت نیرو به دلایل فنی تحویل نمی‌گرفت. می‌گفت: این کانال به اندازه‌ی ۵۱ رودخانه است! صد متر آب در ثانیه! ما کانال‌هایمان بیست متر بیشتر نیست.

دوباره موضوع را خدمت حضرت آقا گردش کار کردیم. این بار نوشتند تحویل سپاه خوزستان داده شود تا در زمان صلح برای امور کشاورزی استفاده شود... احساسمان این بود که باید با صد متر آب برثانی‌هی این کانال، صد هزار هکتار زمین به زیر کشت برود ولی حدود ۲۵ هزار هکتار زیر کشت رفت^۱...».

مهار آتش چاه نفت بیات دهلران

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...خاطره‌ی مهمی از آتش زدن مخزن و چاه نفت بیات در منطقه‌ی بیات توسط ارتش عراق دارم. بعد از عملیات محرم در پاییز ۱۳۶۱ رفتم از منطقه بازدید کنم. یکی از چاه‌های نفت بیات در حال سوختن بود. چون تا حدودی اطلاعات تخصصی از نفت داشتم و مدتی معاون وزیر نفت بودم از هدر رفتن این سرمایه ملی خیلی غصه می‌خوردم! کسی نمی‌دانست این چاه مدت‌ها سوخته و فشارش اُفت کرده. دیگر شعله‌ی آن چنانی نداشت.

تا سی متری چاه در حال سوختن جلورفتیم! قرار شد جلوسوختن چاه نفت را بگیریم. جلوی آن یک شیرتنظیمی بود. برنامه این شد که از فاصله‌ی سی متری یک تونل به زیر لوله بزنیم. بعد با نصب یک وِلدولت^۱ چاه را خاموش کنیم! بستنش کار ساده‌ای نبود. چند تا از بچه‌های مهندسی قارگاه کربلا و جهاد را همراه خودمان بردیم. شروع کردیم به شناسایی برای بستن چاه. با شرکت نفت هم تماس گرفتیم.

بعد از چند روز کار، یک گروه از شرکت نفت از جمله آقای سهامی آمدند و طرح ما را ادامه دادند. بالاخره بعد از چندین روز کار مستمر چاه نفت خاموش شد^۲...».

۱ - وِلدولت : اتصالات لوله است که برای انشعاب گیری از یک لوله که به صورت معمول بزرگ‌تر است، استفاده می‌گردد. اگر اتصال لوله به صورت جوش سر به سر باشد به آن وِلدولت می‌گویند. (سایت شیرآلات صنعتی نمونه فردآب)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۱۷

دنیا در اختیار دشمن

راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...قبل از عملیات محرم، عملیات رمضان (تیرماه ۱۳۶۱ درزید و شلمچه) را داشتیم. در همان شب اول و دوم عملیات رمضان، رزمندگان ما توانستند ۱۰ کیلومتر در شرق بصره پیشروی کنند. خطر سقوط شرق بصره مشخص شد. سندی در این رابطه وجود دارد که شنیدنش خالی از لطف نیست! در همان روزهای اول عملیات رمضان، صدام که خطر سقوط بصره را بیخ گوش خودش احساس می‌کرد؛ آمد پشت صفحه‌ی تلویزیون عراق و شروع کرد به فریاد: وا اسلاما! وا عربا! که اسلام دارد می‌رود! عرب دارد از بین می‌رود... برای جلوگیری از شکست خودش از دنیا استمداد می‌طلبید. یادم هست که جناب سرهنگ نیاکی این موضوع را از تلویزیون قرارگاه دیده بود که توی قرارگاه به من گفت: خبرداری که صدام آمده پشت تلویزیون؛ این حرف‌ها را زده؟ بعد از این بود که کمک‌های دنیا به سمت عراق سرازیر شد...»

یکی از مسائل دیگری که کمک‌های آمریکا به عراق را نشان می‌داد؛ پنج مرکز ماهواره‌ای توی دنیا بود که من رفتم از سه تا از این مراکز بازدید کردم. این مراکز ماهواره‌ای برای عراق عکس تهیه می‌کردند و خوراک به عراق می‌دادند. برای هواپیمای عراقی که کجا را بزنند یا مراکز تجمع نیروهای ایران را نشان دهند. آن موقع لندست ۲۱ وجود داشت و تازه اسپات ۱ رفته بود توی آسمان. من رفتم تمام عکس‌هایی را که به عراق می‌دادند کپی‌اش را گرفتم و به ایران آوردم^۱...»

۱- لندست: نام یکسری از ماهواره‌های شنجش از دور زمین است که توسط کمپانی امریکایی انجام می‌شود.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۱۷

نوجوان، ولی مهندسی با تجربه!

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...در رابطه با توانمندی و انگیزهی نوجوانان و جوانان در دوران جنگ به خاطره‌ای اشاره کنم: قبل از عملیات طریق القدس (آزادسازی شهرستان در آذر ۱۳۶۰) دیدم برادرمان آقای صادقان یک سری نیروهای جوان ۱۷-۱۸ ساله و بدون تجربه را داخل گردان مهندسی رزمی جمع کرده تا با این افراد مثلاً پل بزنند! جاده درست کنند. سنگر بسازند.

به ایشان گفتم: ما وقتی می‌خواهیم یک پروژه را تهیه کنیم؛ معمولاً نیروهای آموزش دیده و تحصیل کرده و باتجربه را انتخاب می‌کنیم. شما یکسری نیروی نوجوان را آورده‌ای چکار کنند؟! اینها هیچ شناختی از امور مهندسی ندارند...

آقای صادقان گفت: شما صبر کنید تا ببینید!...

مدتی بعد وقتی در میدان عمل از کار آنها بازدید کردم؛ واقعاً دیدنی بود که چطور یک جوان ۱۶ ساله یا ۱۸ ساله از یک مهندس با ۲۰ سال تجربه بهتر عمل می‌کند؟! بهتر گایبون گذاری می‌کند! بهتر لوله گذاری می‌کند. بهتر پل می‌زند. این را به چشم خودم دیدم. اوایل خیلی برام جالب بود! ولی الآن با ایمان قلبی می‌گم خیلی از آن جوون‌ها از ۲۰ تا مهندس باتجربه بهتر کار می‌کردند.

الآن من توی لبنان با مهندسین باتجربه کار می‌کنم. با مهندس‌های باتجربه‌ی لبنانی، فلسطینی یا سوری کار می‌کنم. ولی برام مشکله از یک روز کار آنها یک ساعت راندمان بگیرم. امکان نداره! مثلاً روزی ۱۰-۱۲ ساعت کار می‌کنیم. دیر میان؛ زود می‌رن؛ از زیر کار فرار می‌کنند. از کار مفید هم که نگو؟! ولی این بچه‌ها توی ۲۴ ساعت، به اندازه‌ی ۴۸ ساعت کار مفید تحویل می‌دادند! آن چنان دل می‌سوزاندند که انگار به هیچ چیز دیگری فکر نمی‌کنند! آن بچه‌های پاک با ذهنی پُر، خوب فکر می‌کردند. خداوند هم خوب راهنمایی‌شان می‌کرد!...».

صالحین مهندسی

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...یک آقای داشتیم به نام محمد صالحی. این بندهی خدا توی جنگ قطع نخاع و بعد از مدتی



سپید حسین ناجیان

هم شهید شد. با حرکاتش به بچه‌های مهندسی در خط مقدم روحیه می‌داد! ایشان صدای خیلی خوشی هم داشت. می‌زد زیر آواز و برای بچه‌ها شعر می‌خواند و به آنها روحیه می‌داد! این آقای کشاورز داوطلبانه وارد جنگ شده بود. فقط کار با تراکتور را بلد بود. آن موقع مهندسی سپاه دستگاه مهندسی غلتک نداشت ولی جهاد سازندگی داشت.

رفتیم خدمت محمد طرحچی^۱ و حسین ناجیان^۲، اول

جاده‌ی خرمشهر- اهواز مقررشان بود. یک دستگاه غلتک از ایشان گرفتیم و محمد صالحی را راننده غلتک گذاشتیم. توی عملیات مختلف از جمله: طریق القدس، فتح‌المبین، تنگه چذابه، فتح‌المبین، بیت المقدس، رمضان و محرم شرکت داشت. بعد از عملیات محرم قطع نخاع شد! مدتی بعد هم شهید شد.

نکته‌ی جالبی در رابطه با آموزش و عملکرد نیروهای نوجوان مهندسی رزمی در بحبوحه نبرد بود که شنیدنی است! یک جوان کم‌جثه‌ای که پشت صندلی لودر و بلدوزر گم می‌شد با چند ساعت آموزش، آن هم در منطقه‌ی عملیات چنان مأموریت ما را انجام می‌داد که همه را به حیرت وامی‌داشت! دو تا برادر داشتیم به نام کشیری از بچه‌های اصفهان، از بس کم سن و کوتاه بودند وقتی پشت بلدوزر می‌نشستند دیده نمی‌شدند! با چه سرعتی و چه توانمندی کار را پیش می‌بردند! همین آقای دریابگی که در قید حیات هستند، راننده‌ی خودرو لندرور شرکت نفت بود که به عنوان یک راننده‌ی بلدوزر ظرف چند ساعت برای ما یک خاکریز می‌زد^۳...».

۱- محمد طرحچی: متولد ۱۳۳۴ و فارغ‌التحصیل دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر) و از مؤسسين و اولین فرمانده پشٹیانی و مهندسی جنگ جهاد و از معماران مهندسی جنگ جهاد که در شهریور ۱۳۶۰ در جبهه بستان به شهادت رسید.

۲- حسین ناجیان: متولد ۱۳۳۳ تهران، فارغ‌التحصیل دانشگاه پلی تکنیک (امیرکبیر فعلی) و مسئول ستاد پشٹیانی جنگ جهاد در جبهه جنوب بود که در ۱۳۶۱/۷/۱۰ در جبهه سومار به شهادت رسید.

۳- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۱۷

بدر، مهندس پل سازی

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...زمانی که در جرگهی سید علی^۱ کانال می زدیم؛ جوانی بود به نام خلخالی. ظاهراً از وابستگان مرحوم آیت الله صادق خلخالی بود. این جوان روی لودر کار می کرد. اوایل جنگ به دلیل کم اطلاعی وقتی پنج تا قبضهی توپخانه یا خمپاره با هم شلیک می کردند ما فکر می کردیم قبضه ای است که همزمان پنج تا گلوله با هم می زند درحالی که چنین قبضه ای وجود نداشت بلکه چندین قبضه خمپاره همزمان شلیک می کردند! ما رزمندگان که اطلاعات کافی نداشتیم می گفتیم عراق خمسه خمسه می زند! آتش دشمن که سنگین می شد راننده های لودر و بلدوزر توی سنگر پناه می گرفتند ولی این جوان خلخالی از روی لودرش تکان نمی خورد! حتی می رفت یقه بقیه دوستان همزمش را می گرفت و آنان را داخل کانال سوار بلدوزر می کرد.

بهشون می گفت: چرا از شهادت می ترسید؟ صدای خوشی هم داشت! هنگام کار روی لودرش چهچه می زد و به بقیه روحیه می داد.

خاطره دیگر مربوط به سال ۱۳۶۱ است زمانی که توی کانال ادب کار می کردیم. یک شب گفتند از قرارگاه کربلا برای شما نیرو آمده است. نیروها داخل مسجد مستقر بودند، ۴۰-۳۰ نفر از شیراز و برازجان و اطراف شیراز آمده بودند. هنوز شام نخورده بودند. شام قرارگاه هم تمام شده بود. تصمیم گرفتم برم ایستگاه صلواتی برای آنها شام تهیه کنم.

دیگ غذا را گذاشتم پشت ماشینم و آماده حرکت بودم که یک پیرمردی از جمع نیروهای داخل مسجد گفت: من هم با تو میام... پیرمرد را سوار کردیم رفتیم ایستگاه صلواتی و دیگ را از غذا پر کردیم. این پیرمرد مقداری از غذا را خالی کرد و گفت: این همه غذا برای ما زیاده!

بعد از توزیع شام رفتیم برایشان پتویا وریم. پیرمرد که جسم ضعیفی داشت تا صبح بالای سر این بچه ها عین پروانه می چرخید. انگار همه فرزندان خودش هستند.

وقتی توی منطقه ی عملیات مهندسی هم آمدیم ایشان خادم بقیه نیروها بود. با اینکه به علت مریضی و مدت ها بستری در بیمارستان چندین عمل جراحی انجام داده بود و بدنش پراز جای بخیه بود ولی ماشاء الله چه انرژی ای داشت.

۱- جرگه سید علی: روستایی از توابع بخش مرکزی دشت آزادگان خوزستان که بین حمیدیه و سوسنگرد واقع است.

خودش می‌گفت: پسرم گروهبان ارتشه... چون قبلاً هم معمار و بنا بود؛ زیرسازی و بتن‌ریزی پل‌ها را خودش انجام می‌داد! با آقای خشنودی کار می‌کرد.

خاطره‌ی دیگری از فضای معنوی جبهه برایان بگم: یک رزمنده‌ای از شیراز آمد قرارگاه کربلا پیش ما. فامیلی‌اش بدر بود. چون متوجه شدیم ایشان یک کلیه‌اش را از دست داده و کلیه‌ی دومش نیز مشکل دارد قرار شد ایشان را بگذاریم راننده‌ی ما باشد و مواظب باشیم کار سنگین انجام ندهد. پزشکان معالجش بهش گفته بودند که چند ماه دیگر بیشتر عمر نمی‌کنی! آمده بود جبهه! او شد راننده‌ی آقای علیرضا عندلیب توی قرارگاه کربلا. حدود یک ماه در جبهه بود که برای چند روزی رفت مرخصی...

از شیراز که برگشت برای بچه‌های قرارگاه مقدار زیادی از این عرقیات شیراز و آجیل آورد! آن زمان حدود ۱۰ هزار تومان قیمت این اجناس بود. مبلغ زیادی بود! ناراحت شدم که چرا ایشان با این وضع جسمی‌اش چنین کاری کرده؟!

او را کنار کشیدم و بهش گفتم: اینها چیه برای ما آوردی؟
گفت: حقیقت این است که من یک شرکت راه‌سازی دارم. پیمانکارم. وضع مالی‌ام خوبه! چون پزشکان معالجم به هم گفته بودند که یک ماه دیگر بیشتر عمر نمی‌کنی! وقتی رفتم شیراز احساس کردم حالم خوبه! رفتم عکس جدیدی از تنها کلیه‌ام گرفتم. اگر زحمتی نیست بریم اهواز این عکس را نشون یک دکتر بدیم.

گفتم: عکس کلیه‌ات را بده من ببرم به برادرم که دکتر متخصصه نشان بدم.
عکس کلیه را گرفتم. رفتم اهواز به برادرم نشان دادم. قضیه را برایش تعریف کردم. برادرم عکس را که نگاه کرد با تعجب گفت: مطمئنی این عکس از کلیه خودشه؟! اینکه کلیه‌اش صد درصد سالمه! اصلاً مشکلی نداره! گفت برو عکس‌های سابقش را بیاور ببینم.

آمدم بهش گفتم: ولی انگار خودش یقین داشت شفا گرفته! بعدها متوجه شدم ایشان تحصیلات عالی دارد! همین آقای بدر آن قدر توی جبهه ماند تا شد فرماندهی گردان بدر راه‌سازی، جالب اینجا بود که فامیلی‌اش نیز بدر بود!...».



تدبیر در مقابل تحریم

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

«... در قرارگاه خاتم الانبیا (ص) نواری (دیسکتی) را بچه های اطلاعات قرارگاه کربلا پخش کردند. توی این نوار نیم ساعته گفته شده بود در چهار یا پنج نقطه ی دنیا برای عراق عکس های ماهواره ای تفسیر می کنند. از روی همین عکس های ماهواره ای مواضع و تردد نیروهای ما را برای عراق تشریح می کنند. من این دیسکت را گرفتم و بردم دقیق گوش کردم. از روی صحبت هاشون محل فعالیت تفاسیر عکس های ماهواره ای را متوجه شدم. مکانی در آمستردام هلند نیروهای عراقی را برای این کار تربیت می کردند. مدتی بعد من به یکی دوتا از این مراکز رفتم. یک محل در اسکا تلند انگلیس و یک محل هم توی خود لندن بود. یکی دو محل هم توی آمریکا و کانادا بود. مرکز واقع در آمریکا را تلفنی با آنها تماس گرفتم. این عکس های ماهواره ای را از آمریکا به دست آورده ام (تعدادی عکس به حضار نشان می دهد). این را بگم خدمت شما. رفتم شرکت کالای لندن. همان شرکتی که خریدهای شرکت نفت را انجام می داد. موقعی که معاون وزیر بودم اختیارات کالای لندن را از وزیر نفت آقای محمد غرضی گرفته بودم. آنجا به بنده خیلی احترام می گذاشتند. وقتی می خواستم داخل بشم. گروه انگلیسی حفاظت آنجا قصد بازرسی بدنی مرا داشت که اجازه ندادم مرا بگردند! زنگ زدم رئیس شرکت کالا آمد پایین. بالاخره از زیر گیت بازرسی رد نشدم.

رفتم طبقه ی پنجم (پنت هاوس). جای معروفی هم هست. روبروی ساختمان بیگ بن معروف انگلیس. فقط سالی یک میلیون و سیصد هزار پوند عوارض شهرداری این ساختمان است که وزارت نفت ایران به دولت انگلیس پرداخت می کند. البته طبقات را اجاره داده بودند. یک طبقه اش در اختیار نیروی هوایی بود. از آنجا زنگ زدم به این مرکز- لندست آمریکا- اولین ماهواره ای که رفت توی فضا، لندست بود.

سپس از آنجا به مرکز ماهواره ای لندن زنگ زدم. یک خانمی گوشی را برداشت گفت: آی آم کتی، یوزرز سرویسز (من خانم کتی هستم، به کسانی که از ماهواره ها استفاده می کنند، سرویس می دهم)... من هم گفتم: آی لایور سرویسز (من هم عاشق خدمات شما هستم) خُب، خندید و باهاش رفیق شدیم!

گفت: چه می‌خواهی؟

طول و عرض جغرافیایی آن دو منطقه‌ی عملیاتی مربوط به سال ۱۹۸۰ را بهش دادم. توی آمارش گشتی زد. ابتدا گفت: عکس به درد بخوری ندارم! ولی بعد از کمی جستجو گفت: دو تا تصویر دارم ولی کیفیت نداره! سیاه است.

گفتم: من همان تصویرها را می‌خواهم! آدرس دادم با پُست برابم فرستاد! پول هم از من نگرفت! درحالی‌که دانه‌ای ۷۰ دلار قیمتش بود! این لندست یک است و تازه لندست یک رفته بود توی فضا... به همین علت می‌بینید که اصلاً شفافیت خوبی هم ندارد.

علتی که اینجا را سیاه کرده این خط مرزی است. (تصاویر را به حضار نشان می‌دهد) آمریکایی‌ها نمی‌خواستند ما خط مرزی را داشته باشیم! ببینید! این عکس‌ها مال اوایل فروردین ۱۳۶۰ است. یعنی شش ماه بعد از جنگ این دو تا عکس گرفته شده. در هر دو عکس، خط مرزی ما سیاه و نامشخص است! این کانال پرورش ماهی عراق است. نشان می‌دهد که عراق کانال ماهی را قبل از جنگ به عنوان خط دفاعی آب انداخته بوده! اینجا شهر فاو عراق و آبادان و جزیره‌ی مینواست. این هم مخازن نفت ماست که در حال سوختن است! البته ناگفته نماند که بعد از تصرف شهر فاو عراق در زمستان ۱۳۶۴ ما مخازن نفت فاو عراق را آتش زدیم و من عکس ماهواره‌ای آن را گرفتم. زیرش هم نوشتیم این به تلافی مخازن آبادان که اول جنگ، عراق آتش زد.

علت اصلی این کار هم این بود که کویت در حمایت از عراق می‌گفت: ایران فاو را تصرف نکرده است! مخازن فاو را که آتش زدیم؛ آن موقع به کویت گفتیم: نگاه کن؛ فاو دارد می‌سوزد! در اینجا مطلبی به یادم افتاد که شنیدنش خالی از لطف نیست: توی سفرهایی که به لبنان داشتم اخیراً یکی از لبنانی‌ها مسئله‌ای را به من گفت که برای خود من جالب بود! می‌گفت: شما قدر خودتان را نمی‌دانید.

گفتم: چرا؟

می‌گفت: شوروی شصت سال بعد از انقلابش توانست اولین ماهواره را بفرستد به فضا، آمریکا هفتاد سال بعد از جنگ‌های داخلی و استقلالش این کار را کرد. ولی شما سی سال بعد از انقلابتان توانستید ماهواره بفرستید! این خیلی مهم است! راهی را که دیگران شصت ساله و هفتاد ساله رفتند؛ شما سی ساله رفتید.

آن موقع که آمریکا تحصیل می‌کردیم. همیشه برای خودم نیز مسئله بود که چرا ما مسلمان‌ها نباید بتوانیم ماهواره بفرستیم؟ با همین ایده رفتیم مرکز ناسا را بازدید کردیم...».

عدالت خداوندی نسبت به همه

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...خدا به من ثابت کرد که هرکس تلاش کند مزد زحمت و تلاشش را می‌دهد! یک مسئله‌ای سال ۱۹۶۸ در آمریکا برایم پیش آمد. سال ۱۳۴۳ من فوق‌لیسانس از دانشگاه ایران گرفته بودم. سال ۱۳۴۷ رفتم آمریکا برای دوره‌ی دکترا (ام‌آی‌تی) سرکلاس دکترا بنشینم. ولی رئیس و اساتید دانشکده‌ی آنجا معتقد بودند که باید فوق‌لیسانس آمریکا را بگیرم تا سرکلاس دکترا بنشینم. خیلی اصرار کردم مرا برای دکترا بپذیرند. گفتم: سوادم کافی است که سرکلاس دکترا بنشینم. معدل خوب هست. انتظار داشتم ثبت نام کنند.

رئیس دانشکده و چند تا اساتید به من گفتند: اینجا معدل ۱۰۰ هم هست! این ادعایی که داری به درد ما نمی‌خورد.

گفتم: خیلی خُب! از من امتحان بگیرید! اگر قبول شدم اجازه بدید سرکلاس دکترا بنشینم. وقتی این را گفتم همه ساکت شدند.

یکی از اساتید به من گفت: من دارم روی اثرات اتم روی آلومینیوم کار می‌کنم. بیا توی آزمایشگاهم ۳-۲ ماه کار کن. خودم شما را برای دکترا معرفی می‌کنم.

پذیرفتم. سوار ماشین ایشان شدیم و رفتیم محلی که ایشان آزمایشگاه داشت. توی شهر ماساچوست بود! رفتیم توی یک خیابان خلوت عریضی. در را باز کرد و بعد از پله‌های زیادی دو طبقه رفتیم پایین. یک میز بزرگی بود که وسایل آزمایشگاهی روی آن بود. حدود ۲۰ نفر دور میز کار می‌کردند. جا باز کردند من کنار یکی از همین آقایان نشستم. استاد هم رفت از کارها بازدید کند. حالا من از ایران و انگلیس رفته بودم. خیلی هم از خود راضی. کت شلوار شیک، یک نگاه به اینها کردم. همه رنگ و روزد، لباس‌های کارگری، ریش‌ها بلند شده‌ی اصلاح نکرده. خیلی تعجب‌آور به اینها نگاه می‌کردم! خیلی هم به اطلاعات و درس‌های خودم می‌نازیدم! بغل دستی من که یک آمریکایی بود متوجه حالات من شد نگاهش کردم. گفت: صبر کن، توهم بعد از یک مدتی مثل ما می‌شی!

گفتم یعنی چه ؟!

گفت: مادو ماهه که اینجا هستیم. هنوز بیرون نرفتیم! هنوز حمام نکردیم! شب‌ها همین جای یک پتومی اندازیم می‌خوابیم. قاره به ما ماهی ۵۰ دلار بدهند... استاد دوری زد و آمد با من صحبت کرد.

گفتم: خیلی خب! من یک فکری می‌کنم جوابتان را می‌دهم. با استاد آمدیم بیرون. ماشینم جلوی دانشکده بود. مرا تا جلوی دانشکده رساند.

توی لیزرای لند یک آقای اندرویی بود که برای تعمیرات کشتی‌اش، مهندس ارشد تعمیرات می‌خواست. رفتم مصاحبه کردم. دنبال یک نفر بودند تا ۳، ۴ ماه براشون با حقوق ماهیانه ۴۵۰ دلار کار کند! رفتم آنجا کارم را شروع کردم. کم‌کم وضع مالی‌ام خوب شد. ۸-۷ نفر تعمیرکار زیر نظرم بود. پول خوبی جمع کردم.

همان موقع فهمیدم! گفتم: خدایا! شما جای حق نشسته‌ای! اینها که توی آزمایشگاه با آن شرایط سخت این‌طوری کار می‌کنند؛ عدالت تو ایجاب می‌کند که قمر مصنوعی هم بسازند! یا پول جمع کردن و رفاه مقطعی! یا زحمت شبانه‌روزی و صبر و حوصله و نتیجه بزرگ به دست آوردن... عدالت خداوند ایجاب می‌کند که به هرکس به اندازه تلاش و زحمتش مزد و پاداش دهد. هشت سال دفاع مقدس هم این‌گونه بود که ما را به کار شبانه‌روزی و بی‌توقع واداشت! به ما یاد داد تا از صبح سحر کار کنیم و از هیچ‌کس غیر از خدا توقع نداشته باشیم. لذا ما هم زمانی که با همه وجودمان تلاش کردیم توانستیم ماهواره به هوا پرتاب کنیم!...».



جامعه‌ی مهندسين در دفاع مقدس

«راوی: حسینعلی عظیمی، از مهندسی رزمی جهاد

«... بهمن ۱۳۶۲ برای دیدار خانواده‌ام سه روزه رفته بودم اصفهان، آن زمان آقای لاله‌زار برای یک مدت کوتاهی مسئول قرارگاه مهندسی جهاد کربلا شده بود. من هم مسئولیت کمیته‌ی آب جهاد اصفهان را به عهده داشتم. شب ۱۹ بهمن ۱۳۶۲ آقای لاله‌زار آمد توی جهاد و گفت: آقای عظیمی، بی‌بی‌سی به‌گونه‌ای به عراق خط داده و گفته اگر عراق آب هورالعظیم را بالا ببرد؛ جزایر مجنون که به تصرف رزمندگان ما درآمده غرقاب می‌شود.

فردای آن روز نیروهای کمیته‌ی آب را بسیج کردم و راهی جبهه جنوب شدیم... رزمندگان ما در جزیره‌ی مجنون شمالی مستقر بودند و اگر آب ۷۰ سانت بالا می‌آمد، حضور رزمندگان ما در جزیره غیرممکن می‌شد! نصب پل خیبری روی هورالعظیم هم تکمیل نشده بود. بچه‌ها توی نیزارهای فشرده‌ی هور معطل شده بودند. برای تکمیل شدن این پروژه‌ی سنگین و مهم لحظه‌شماری می‌کردیم. برای کسب اطلاعات مهندسی جزیره به قرارگاه مهندسی جهاد کربلا رفتم. توی جاده‌ی اهواز-خرمشهر کیلومتر ۷، دست راست. آنجا یک اتاقی بود به نام اتاق شهید حسین ناجیان، ساختمان دوطبقه‌ای بود. آنجا قرارگاه جهاد بود.

آن زمان آقای ورشابی جایگزین آقای لاله‌زار شده بود. آقای لاله‌زار هم رفته بودند قرارگاه نوح (ع) را راه‌اندازی کنند. آقای اخلاقی‌نیا نیز معاون ورشابی بود. مهندسی به نام آقای مقدم آنجا بود که بعدها شهردار قم شد. مدتی هم در وزارت نیرو مشغول خدمت بودند... از ایشان پرسیدم: ارتفاع آب هوراز سطح دریا چقدره؟ و نقشه‌ی منطقه را از ایشان خواستم! دیدم هیچی ندارند! بلافاصله بچه‌هایی که روی پروژه شهید چمران کار کرده بودند، بسیج کردم تا با هر اقدامی مانع غرقاب شدن جزیره‌ی مجنون شمالی هورالعظیم شویم.

آقای ورشابی کلیات این مأموریت را به بنده ابلاغ کردند. شبانه برگشتم جهاد اصفهان. فردا

صبح تیم کامل مهندسی با وسایل مورد نیاز با چند تا ماشین راهی جبهه جنوب (اهواز) شدیم. بدون فوت وقت کارمان را شروع کردیم. نقشه هم از منطقه نداشتیم. یک کالک (نقشه) کپی شده از منطقه به ما دادند! نمایی از خط خودی و جزایر مجنون مشخص شده بود. آقای مقدم این کالک را از بچه های اطلاعات سپاه گرفته بود. هیچ اطلاعات فنی هم روی آن نبود! بلافاصله چند تا مهندس گذاشتم و به هر کدام یک مأموریت دادم. شب به سمت جزیره حرکت کردیم.

فکرمی کنم روز ۲۲ اسفند توی جزیره یی مجنون شمالی بودیم. دنبال خودمان دستگاه اگر بُرده بودیم. با اگرهای دستی توی مسیر چند جای کف هور را سوراخ کردیم تا وضعیت زمین شناسی کف هور را بشناسیم. میزان لجنش چقدر است. سپس توی جزیره را سوراخ کردم تا وضعیت گل ولای جزیره را دریابیم. آنجا مسئول جمع آوری اطلاعات مهندسی شده بودم. من حتی نمی دانستم که منبع آب هور کجاست! چند تا رودخانه وارد هور می شود؟... بلافاصله شناسایی خود را از نقشه های معمولی یک ۲۵۰ هزارم و یک میلیونم ایران شروع کردیم! درحالی که جنگ جریان داشت. گشتی هم به دور جزیره داشتم تا وضعیت آسیب پذیری جزیره را در صورت افزایش آب شناسایی کنم.

بلافاصله نیروهای مهندس و کارشناس را سازماندهی کردم. ساختمانی را بیرون از قرارگاه جهاد، توی ستاد بازسازی برای استقرار نیروها انتخاب کردم تا به صورت محرمانه کار کنیم! پنج مارک های طرف اهواز را می شناختم. نقشه بردار گذاشتم از پنج مارک های طرف اهواز به سمت سه راه فتح و هور اقدام کنند. سراغ مهندس های سازمان آب و برق خوزستان رفتم. سراغ مهندس سرداری را گرفتم. گفتند از سازمان رفته. آقای کیانی مسئول آنجا شده بود. خدمت ایشان رسیدم. آقای کیانی اطلاعات آبی جنگ را نداشت! رشته اش برق بود. مسئول برق روستایی بود. ایشان آقای ترابی زاده را معرفی کردند. آقای ترابی زاده از شاگردان همین مهندس سرداری بود. او مسئول منابع آبی سازمان آب و برق خوزستان بودند.

تیم مهندسی را تشکیل دادم. مهندس غضنفری را گذاشتم مسئول نقشه. مهندس خیامیان و مهندس مسماریان را که تحصیل کرده یی آمریکا بود و خانمش نیز آمریکایی بود، مسئول هیدرولیک گذاشتم. مهندس گودرزی مسئول هیدرولوژی بحث تبخیر آب هور را محاسبه می کرد. آقای ترابی زاده از سازمان آب و برق خوزستان با مکاتبات بین المللی که داشتند، اطلاعاتی راجع به سدهایی که به دجله عراق منتهی می شد در اختیار ما گذاشت.

اولین نتیجه یی مطالعات و شناسایی های ما این بود که عراق به سادگی نمی تواند جزیره را غرقاب

کند! مگر که دژها برود پایین! او باید چندین میلیارد مترمکعب آب وارد هور کند. خلاصه آن خطری که احساس می‌شد تا حدودی برطرف شد! بلافاصله اولین نامه‌ی سرّی را خطاب به آقای مهدی ورشابی نوشتم. ایشان هم نامه‌ای برای آقا محسن رضایی فرماندهی کل سپاه فرستاد. حدود ۵۰ نفر مهندس جهاد را در کل کشور احضار کردیم! وزیر جهاد که تشریف آوردند به ایشان گفتم: دستور بدهید بچه‌های آب جهاد سازندگی به اینجا بیایند. آقای وزیر به تمام استان‌ها این دستور را دادند... وقتی آقا محسن رضایی و آقا رحیم صفوی این ظرفیت را دیدند؛ کمیته‌ی آب قرارگاه خاتم‌الانبیاء (ص) تشکیل شد! در حقیقت بنیان‌گذار جنگ آب، شهید دکتر مصطفی چمران و مهندس جمشید سرداری بودند!...».



دانش‌آموزان مهندس

«راوی: محمدعلی مشهدی‌زاده (مرحوم) از مهندسی رزمی جهاد

«...شروع جنگ مصادف بود با سال چهارم من در دبیرستان، پدرم می‌گفت باید دیپلمت را بگیری تا به جبهه‌ی جنگ بروی. حسابی هوایی شده بودم. ثلث دوم تمام درس‌ها را تجدید شده بودم! اخوی‌های بنده به جبهه جنگ اعزام شده بودند ولی پدر اجازه به من نمی‌داد. روی حرف خودش اصرار داشت. دیدم هیچ راهی ندارم و باید دیپلم را بگیرم. در عمرم فقط یک ماه با انگیزه درس خوانده‌ام! آن هم همان ثلث آخر دیپلم بود که برای اخذ مجوز اعزام به جبهه مجبور شدم به‌گونه‌ای درس بخوانم که در همان خرداد ۱۳۶۰ یک ضرب دیپلم بگیرم.

یک رفیق جون جونی به نام سعید پورجعفری داشتم. خدایا مرز ایشان زودتر از من به جبهه رفته بود و مجروح نیز شده بود. از بچه‌ها و حال و هوای جبهه برایم تعریف کرده بود. من در ذهنم برای جبهه یک فضای عجیب و بسیار معنوی ساخته بودم! خلاصه با همان ذهنیت به همراه خدا بیامرز حمدالله شمایللی، حاج‌یداله شمایللی و سعید پورجعفری -خدا بیامرز- به سمت جبهه اعزام شدیم. ابتدا رفتیم قم. ما را بردند به خانه‌ای که بچه‌های رحیمی‌ها بودند. شوخی‌ها و شیطنت‌های این بچه‌ها در همان نگاه اول با آنچه در ذهنم از رزمندگان ساخته بودم به‌ظاهر متفاوت بود؟

پیش خودم گفتم: اینها رزمنده‌اند؟! چرا این طوری هستند؟!

تا اینکه سعید گفت: الآن حسین عبداللهی میاد...

تفکرم راجع به حسین هم همان حالت معنوی خاصی بود که در ذهنم داشتم. چون از معنوی بودن او خیلی تعریف می‌کردند.

دقایقی نگذشت که حسین عبداللهی وارد شد. ولی با شکل و شمایللی عجیب؟! شلوار پاچه‌گشاد، کفش تخم‌مرغی، پیراهن مانتی‌گل! خدایا! این حسین عبداللهی است؟! همان عارفی است که تعریفش را می‌کردند؟! دوباره ذهنم به هم ریخت.

بالاخره روز موعود و حرکت به سوی جبهه جنگ فرا رسید. با قطار به سوی اهواز به راه افتادیم. من مجوز اعزام هم نداشتم. رسیدیم اهواز. در اهواز مرا زیر صندلی حسین عبداللهی مخفی کردند تا توانستیم بدون برگه‌ی تردد از دژبانی رد بشیم. ما را به مدرسه‌ای که مقر جهاد سازندگی بود، بردند...

اتاق‌ها (کلاس‌ها) با نام هر شهیدی نام‌گذاری شده بود. آن‌هایی که شب‌ها برای کار مهندسی روی لودر و بلدوزر کار می‌کردند رخت و لباس شون متفاوت بود! چراکه اکثراً با زیرپوش و شلوار پاره بودند! رفتارهایی همچون قوم بنی‌هندل (راننده‌های کامیون و تریلی) با شوخی‌های خودشون! یکی از آن‌ها حسین لاله‌پرور بود! بالاخره کم‌کم با این بچه‌ها آشنا می‌شدیم.

غروب همان روز اول که رسیدم. حسین عبداللہی ما را به دژ بهشتی (در منطقه‌ی عمومی زید خوزستان) برد. دشمن آب را رها کرده بود. آنجا نیروهای مهندسی عمود بردژ بهشتی یک دژ می‌زدند. حسین عبداللہی ما را برد پیش پیرمردی به نام حاج مقدم که به او حاج غلتکی می‌گفتند. حاج حسین با صدای بلند به حاج مقدم گفت: حاجی! یک راننده‌ی غلتک آورده‌ام بیست بیست! ماهر!

درحالی‌که من اصلاً نمی‌دانستم غلتک خوردنی است یا پوشیدنی؟ حاج حسین ما را برد بالای غلتک. در عرض چند دقیقه مقدمات پشت غلتک نشستن را یادم داد.

نماز مغرب و عشا را که خواندیم، راه افتادیم رفتیم روی دژ. از سمت چپ دژ بهشتی به سمت جلو حرکت کردیم. دژ را شکافته بودند. از این شکاف که رد شدیم، صدای انفجارهایی همراه با دود و آتش حواسم را به خودش جلب کرد! اولین بار در زندگی‌ام صدای وحشتناک انفجار خمپاره را می‌شنیدم! هیچ اطلاعاتی از خط مقدم جبهه‌ی جنگ نداشتم! در ذهن خودم برای هر مکان و هر اتفاقی ذهنیتی ساخته بودم! آن زمان فکر می‌کردم فقط در خط مقدم جنگ کسی کشته می‌شه و آنجا‌هایی که ما کار مهندسی انجام می‌دیم خبری از کشته شدن و شهادت نیست.

آن دفعه‌ی اول بیش از پانزده روز توی جبهه نماندم. سعید پورجعفری ما را بعد از این مدت برگرداند خانه. کلی صفا کردیم و لذت بردیم! ولی بار دوم که با سعید برگشتم جبهه تا سه ماه به مرخصی نرفتم. کارم هم فقط روی غلتک بود. آقای رحمان جزایری یک نظامی داشت تا آدم را لِه و آبدیده نمی‌کرد نمی‌فرستاد روی لودر کار کند! باید همه تن حریف دستگاه‌های مهندسی می‌شدی تا اجازه سوار شدن روی لودر و بلدوزر را می‌گرفتی! باید هفت شهر عشق را طی می‌کردی! و آماده شهادت می‌شدی تا جرئت کار کردن با لودر و بلدوزر را پیدا می‌کردی.

بالاخره بعد از هزار پارتی بازی موفق شدیم بعد از کار در شب با غلتک، روزها پیش حاج خلیل پرویزی آموزش لودر ببینیم! ولی آقای جزایری این سه ماه دوم را هم نگذاشت روی لودر کار کنیم. کار ما حول و حوش همان دژ شهید تاجیک و جاده‌های در حال احداث پشت دژ بهشتی و جاده‌ی ایستگاه حسینی و اطراف زید بود...».

جوشن کبیر

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... برای کاری مربوط به جنگ رفته بودم تهران. یه دوستی داشتم که خیلی به بنده ابراز ارادت می‌کرد. آن روز به من گفت: خیلی نگران توهستم و هرروز برای سلامتی‌ات دعا می‌کنم. برایت دعای جوشن کبیر خوانده‌ام تا خداوند تورا در برابر گلوله و ترکش دشمن حفظ کند! آن موقع خیلی به حکمت دعای جوشن کبیر فکر نکردم.

وقتی فردا برگشتم جبهه؛ شب توی مسجد با صفای قرارگاه کربلا که با سقف حصیری پوشانده شده بود، روحانی پیش‌نماز آنجا اتفاقاً در رابطه با اثر دعای جوشن کبیر داستانی را تعریف کرد که برایم جالب افتاد؟!

این روحانی جوان گفت: در یکی از این جنگ‌ها یک نفر آمد خدمت حضرت رسول (ص) و گفت: من لباس زره ندارم.

حضرت فرمودند: اشکال ندارد، دعای جوشن کبیر را بخوان برایت زره می‌شود.

آنجا متوجه معنی جوشن کبیر شدم... ولی پیش خودم گفتم مگر ممکنه آدم دعا بخونه، لباسش زره بشه؟! توی دلم خیلی به این قضیه یقین پیدا نکردم.

فردای آن روز راهی خط مقدم شدم. خمپاره‌ای کنار ما به زمین خورد. از شدت انفجار از پشت به زمین افتادم. یک ترکش بزرگ، قرمز و آتشین آبدار به کشاله‌ی رانم اصابت کرد! ترکش بزرگ و قرمزی بود! ولی ترکش بعد از اصابت به رانم به جای اینکه در پایم فرو رود روی زمین افتاد! شلوارم کاملاً سوخت! ولی هیچ خونی مشاهده نشد! بچه‌ها به شوخی می‌گفتند: شورتت ضد گلوله بوده که ترکش فرو نرفت! شورت آهنی پوشیده‌ای؟! ظاهر قضیه به گونه‌ای بود که انگار هیچ اتفاقی برایم نیفتاده! با این حال ما را بردند پیش دکتر قرارگاه. ایشان هم با شوخی گفت: توهنوز گرمی، نمی‌فهمی! (می‌خندند) ولی آنچه توجه مرا به خودش متمرکز کرده بود؛ صحبت آن دوست عزیزم بود که بهم گفته بود برای سلامتی‌ات دعای جوشن کبیر خوانده‌ام! اصلاً همان لحظه‌ای که به زمین خوردم صحبت ایشان جلوی چشمانم نمایان شد! همان لحظه برایم تداعی شد که زره خدا (جوشن کبیر) کار خودش را کرد! فقط یه مقدار پوست بدنم سرخ شده بود! خداوند به من فهماند که دیگر به دعا شک نکنم!...».

مردان بی‌ربای مهندسی رزمی

«راوی: محمدعلی مشهدی‌زاده (مرحوم) از مهندسی رزمی جهاد

«... اواخر ۱۳۶۴ به من زنگ زدند و گفتند در جبهه‌ی فاو خیلی از بچه‌های قدیمی مهندسی شهید شدند. حاج جمال پوران حقیقی هم ترکش به صورتش خورده و در تهران بستری است. من هم آن موقع به خاطر ازدواج در تهران بودم. به ملاقات او رفتم. هنوز خبر شهادت حسین عبداللّهی را نمی‌دانست. فقط می‌دانست که حاج خلیل پرویزی و پوست‌فروش و اینها شهید شده‌اند.

به من گفت: یک دست لباس بپوش و بیارم بیمارستان فرار کنم.

گفتم: حاجی! هنوز زخم صورتت خوب نشده، کجا می‌خواهی بری.

گفت: بچه‌ها شهید شده‌اند و هیچ‌کس در فاو نیست.

بالاخره او را از بیمارستان بیرون آوردم. رفتم برایش بلیط تهیه کردم و با قطار راهی اهواز شد. وقتی داشتم خدا حافظی می‌کردم، به او گفتم: حاج جمال! ببخشید که تشییع جنازه‌ات نمی‌توانم بیایم! این را جدی بهش گفتم. چون می‌دانستم او شهید می‌شه و من هم نمی‌توانم برای تشییع جنازه برم شیراز! پس فردای آن روز ساعت ۱۰ صبح در مقر پشیمانان جنگ تهران از پله‌ها داشتم می‌آمدم پایین که خبر شهادتش را شنیدم.

ظاهراً به محض رسیدن به ستاد قرارگاه مهندسی جهاد کربلا در اهواز با مهدی عاشوری سوار ماشین می‌شوند و به سمت کارخانه‌ی نمک در شهر فاو عراق می‌روند. هر دو کنار خط مقدم کارخانه نمک پیاده می‌شوند. حاج مهدی از این طرف، حاج جمال هم از آن طرف که پیاده می‌شود ترکش به سرش می‌خورد و شهید می‌شود! به این زودی و به همین راحتی! شهید حاج خلیل پرویزی مزدش را گرفت! او از نظر اخلاقی یک فرمانده‌ی بزرگ شده بود!...».

چندمنظوره بودن فعالیت های مهندسی رزمی

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«...نکته‌ی دیگری که در فعالیت های مهندسی قابل ذکر است، اصل چندمنظورگی فعالیت های مهندسی رزمی است. قشنگی اقدامات مهندسی به این است که اصل چندمنظوره بودن را در خودش دارد. همین قطعات و صفحه‌های پل شناور خیبری را تا سالیان سال بعد از جنگ، عشایر منطقه از آن استفاده می‌کردند یا پل خضر در رقابیه یا پل شهید ناجیان در شوش که مردم منطقه از آنها استفاده می‌کردند.

الآن جاده‌ی امام صادق (ع) موازی با جاده‌ی اهواز - خرمشهر که ابتدا با منظورهای دفاعی و عملیاتی زده شد ولی یک جاده‌ی ماندگار شد. یا جاده‌ی صاحب‌الزمان (عج) حد فاصل جاده‌ی اهواز- خرمشهر تا منطقه‌ی شط علی (هورالعظیم) اینها ماندگار شدند! یا جاده‌ی وحدت در شرق آبادان... یا پل‌هایی که در منطقه‌ی جنوب حوالی اروند زده شد. اگر می‌خواستند از یک نهر عبور کنند، چندین کیلومتر باید تا انتهای نهر می‌رفتند ولی این پل‌هایی که برای امور نظامی زده شد الآن یادگاری ماندگار شده که مردم منطقه از آنها استفاده می‌کنند.

مادر دکترین مهندسی سپاه نیز به اصلی با همین عنوان، یعنی اصل چندمنظورگی فعالیت های مهندسی رزمی رسیده‌ایم^۱...».

رعایت حقوق مردم در جنگ

راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...بحث ما همیشه به دوستان در قسمت عملیات این بود که امام صادق (ع) فرموده‌اند: «رزمندگان! کسانی که می‌خواهید از اسلام دفاع کنید! مواظب باشید که به کشاورزها ظلم نشود!...» من این را همیشه به دوستان مهندسی و جهاد گوشزد می‌کردم. می‌گفتند: چکارکنیم؟ می‌گفتم: به استانداری بگویید که بیاید این زمین‌ها را تملک کنند. بیاید پول این گندم را بپردازند و محصول کشاورز را بخرند... به بهانه‌ی جنگ حق مردم محلی را ضایع نکنیم!...».

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«...آبادان که محاصره بود، بعضی اوقات که بچه‌ها قطعات خودرو می‌خواستند، می‌رفتند از مغازه‌های قطعه‌فروشی یا حتی از خود ماشین‌های مردم برمی‌داشتند و در عوض دست‌نوشته‌ای به آنان می‌دادند! بعد از آزادی آبادان خیلی‌ها می‌آمدند آن نوشته و رسید را به جهاد می‌دادند و مشابه آن قطعه یا هزینه آن را می‌گرفتند. یا مثلاً کمپرسی‌های مردمی تا همین اواخر مراجعه می‌کردند که مثلاً کمپرسی ما در جنگ دچار چنین مشکلی در منطقه‌ی جنگی شده و حق و حقوق خود را می‌گرفتند! بعد از آزادی آبادان، دوسه نفر آمدند پیش آقای رحمان جزایری که آقا؛ کوره‌های آجرپزی ما اینجا بود. شما که استفاده کرده‌اید باید خسارت اینها را بدهید که همین موضوعات صورت جلسه می‌شد تا حقشان پرداخت شود^۲...».

۱ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۱۹

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۱۹



امداد غیبی

«راوی: ابوالفضل حسن بیگی، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات طریق القدس (آزادسازی شهرستان در آذر ۱۳۶۰) یکی از مشکلاتی که وجود داشت جاده رملی بود که نیروها و خودروها باید از آن عبور می کردند و این غیرممکن بود. برای شناسایی و پیدا کردن راه حل مناسب یک روز با آقای عبدالرزاق زارعان (شهید) مسئول مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) و یک برادری به نام سید رحیم که ۶۰ ساله و از مردم محلی آن منطقه بود و ساربان و شتردار بود حرکت کردیم. در جاده ی رملی خیلی جلورفتیم. موقع برگشتن هوا به شدت گرم و آب قمقمه های ما هم تمام شده بود. به حدی که شهادتین را گفتیم و دیگر رمقی برای حرکت نداشتیم. سید رحیم که پیرمرد نورانی و معنوی بود و دائم قرآن می خواند حال بهتری از ما داشت درحالی که همه ی آب قمقمه خود را نیز به ما داده بود. دیگر هیچ جایی را نمی دیدیم. زیر یک درخت گز نشستیم و می دانستیم به شب نمی رسیم.

سید رحیم می گفت: در این منطقه یک چاه آبی وجود دارد که ما دام هایمان را از آن سیراب می کردیم ولی آن را پیدا نمی کرد.

همین طور که افتاده بودیم سید رحیم کمی جلوتر رفت تا جایی که او را نمی دیدیم. ناگهان صدای فریاد «آب! آب!» او را شنیدیم.

دقایقی بعد با قمقمه های پر از آب پیش ما برگشت! آبی که آورده بود بسیار خنک بود. به گونه ای که انگار یخ را آب کرده بودند؟!

از سید رحیم پرسیدیم: چه شد؟!

گفت: مگر ندیدید آن آقا را، با اسب آمد و آب داد؟!

ما با حیرت او را نظاره می کردیم؟! سید رحیم مدتی گریه کرد و حال و هوای عجیبی داشت! بعد از ساعتی راه افتادیم. هوا کمی خنک شده بود. شب رسیدیم به مقر درحالی که همه بچه ها نگران ما بودند. حسین خرازی فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) با ناراحتی مسئله را جویا شد و شهید رزاق زارعان داستان را تعریف کرد و خرازی هم گریست و گفت: مسیر را همان همین جاست...».



همه با هم در جهاد سازندگی

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...اولین جلسه‌ای که ما خدمت حضرت امام (ره) رفتیم یک جمعی از کمیته‌ی عمران حزب جمهوری اسلامی بودند. قرار بود شهید بهشتی در این جلسه خدمت امام (ره) باشند ولی به جلسه نرسیدند.

امام (ره) در آن جلسه فرمودند: کاری کنید که این کار همه‌گیر شود! یعنی طوری نباشد که بگویند این بخشی از کشور است. همه با هم باشید!... بعد از اینکه با دوستانی مثل پورشریف و تعداد دیگری از دوستان اعضای شورای مرکزی حزب گزارش دیدار با امام (ره) را خدمت شهید بهشتی دادیم.

گزارش جلسه را خدمت آقای بهشتی دادیم. ایشان دستور دادند که سربرها را عوض کنید و یک اسم دیگر برای آن انتخاب کنیم!

حالا که امام (ره) فرموده‌اند جهاد سازندگی، همه با هم...

باید طوری اقدام کنیم که تمام اقشار علاقه‌مند شرکت داشته باشند. این کار عمرانی نباید فقط به نام حزب و دسته‌ای باشد... این‌گونه بود که جهاد سازندگی تشکیل شد...

اوایل جنگ امکانات نبود. سازماندهی درست و حسابی نبود. بچه‌ها از هر شهر و دیاری آمدند جبهه جنگ. یادم نمی‌رود مارفته بودیم سرپل ذهاب. از اراک، خمین و دیگر شهرها بودند. همه آمده بودند که ۴۸ ساعته قصر شیرین را از دشمن بگیرند و برگردند!... مجموعه‌ی بچه‌های مهندسی با ابتکار، خلاقیت و از موجودی منطقه استفاده می‌کردند و از خودشان مایه می‌گذاشتند!...».

نبرد لودر و بلدوزر با تیربار آتش

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...اوایل جنگ که ما در آبادان بودیم، شهید محمدعلی جهان‌آرا فرماندهی سپاه خرمشهر



شهید محمد جهان‌آرا

سفارش یکی از بچه‌های خرمشهر را برای رانندگی با لودر به ما کرده بود. قرار شد با شهید ایمانیان در یکی از شب‌های بارانی بروند خاکریز بزنند. این برادر بیلرسوت^۱ پوشیده بود. ولی تمام بدن ایشان زیر باران خیس شده بود. ساعتی نگذشت که گلوله‌ای بهش خورد و همان جا روی دستگاه شهید شد. چون تمام بدنش زیر باران خیس شده بود و خون سرتاپای این بنده خدا را گرفته بود، یک مجسمه‌ی قرمز رنگ شده بود. مورد دیگر مربوط به قبل از عملیات آزادسازی شهرستان است. ما در منطقه دهلاویه مستقر شدیم. محوری که تیپ ۲۵ کربلا سپاه به

فرماندهی برادر مرتضی قربانی مأموریت داشت. در خدمت ایشان بحث مأموریت مهندسی رزمی عملیات هماهنگ شد. مأموریت ما قبل از عملیات با ضرب الاجل‌های تعیین شده به ما ابلاغ شد؛ احداث خاکریزهای دوجداره، وصل خاکریزی به خاکریز دیگر و ساخت اورژانس صحرایی در منطقه... با شروع عملیات، برادر مرتضی قربانی تا پل سابل پشروی کرد ولی وقتی جناح چپ ما که بچه‌های جهاد فارس پشتیبانی مهندسی آنها را به عهده داشتند، نتوانستند به موقع به اهداف خود برسند. لذا ما مجبور شدیم در جناح چپ، کنار همین جاده‌ی دهلاویه به پل بستان خاکریز بزنیم. تا خود پل سابل خاکریز زده شد. چون نقطه‌ی حساس عملیات، پل سابل بود و دشمن نیز نمی‌خواست پل سابل را از دست بدهد. نکته‌ی قابل ذکر اینجاست که عصر آن روز قرار شد بچه‌ها خاکریز بزنند. مجبور بودند خاکریز را بشکافند و کمی جلوتر یک خاکریز هلالی بزنند. آتش دشمن خیلی سنگین بود. راننده‌ی لودری رفت بالای دستگاه تا کارش را شروع کند. همین که استارت زد، گلوله‌ی مستقیم تانک نصف بدنش را برداشت و برد! و بقیه جنازه‌ی ایشان هم به حالت ریش‌ریش از صندلی لودر سرازیر شده بود! حالا هیچ‌کس



سردار حاج مرتضی قربانی

۱- بیلرسوت: لباس کار سرهمی.

هم جرئت نمی‌کرد بره بالای لودر و باقیمانده این جنازه را پایین بپاره! همین لحظه بود که فرمانده تیپ (تصویر زیر) ناگهان خودش پرید بالای لودر و این جنازه‌ی پاره‌پاره شده را پایین کشید. نهایتاً با تاریکی شب خاکریزمان را آنجا زدیم. بخش مهم‌ترین‌جا بود که بدون عملیات، مدام شب‌ها خاکریز می‌زدیم تا دشمن را بردیم آن طرف رودخانه...



شهید کامروا

شهید شرکت از بچه‌هایی بود که در این شرایط و با همان خستگی‌ها، نماز شبش کنار دستگاه و خاکریز ترک نمی‌شد... شهید سید کمال‌الدین کامروا که متولد آبادان و بزرگ شده تهران بود آن زمان مدرک فوق لیسانس کشاورزی داشت، سال‌های دوم یا سوم جنگ به بچه‌های جهاد و قرارگاه کربلا پیوست. ایشان یک اُعجوبه بود! تمام لحظات او با قرآن بود! آدم فهمیده، کارا، خوش فکر، باتدبیر، باعقل، تحصیل کرده و تمام لحظاته‌ش با قرآن بود. در خاکریز، یک قرآن از این قرآن‌های جیبی

داشت. هر جایی که فرصت پیدا می‌کرد، این قرآن را باز و شروع به خواندن می‌کرد! نحوه‌ی شهادت او هم نکته‌ی قابل تأملی دارد! ایشان زخمی شده بود. ترکش در پا داشت. قرار می‌شه برای اعمال حج به مکه اعزام بشه. در مدینه قرآن را ختم می‌کند. ضمن اینکه ترکش پایش را هم در بیمارستان مدینه از پایش بیرون میارن! یک روز قبل از حادثه‌ی کشتار مکه (نهم مرداد ۱۳۶۶) او را دستگیر و ۲۴ ساعت بازداشت می‌کنند. فردای آن روز در آن درگیری او را به شهادت می‌رسانند...».



مهندس لودرچی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...بنا به قول سردار رحیم صفوی که در جلسه‌های مختلف مطرح کرده‌اند، در عملیات فرماندهی کل قوا (جبهه دارخوین در شرق کارون ۱۳۶۰/۳/۲۱) یک تیربارچی عراقی جلوپیشروی بچه‌ها را گرفته و ادامه عملیات را متوقف کرده بود. کنار دستگاه لودری شاهد بودم که برادری به نام شهید مهندس محمد طرحچی با اینکه ایشان مسئول مهندسی آن محور بود خودش پشت لودر نشست و بیل لودرش را پُر از خاک کرد و به سرعت به سمت سنگرتیربار عراقی رفت تا جایی که بیل خاک را روی سنگرتیربار عراقی خالی و تیربارچی را زیر خاک مدفون کرد! آنجا بود که نیروها توانستند به عملیات خود ادامه بدهند...

مطمئناً این تدبیر می‌تواند از ذهن یک مهندس تراوش کند! درنهایت این مهندس لودرچی شجاع ما، تابستان ۱۳۶۰ در منطقه‌ی دهلاویه هنگام قنوت نماز به شهادت رسید! حقیقتاً این بچه‌ها شایسته‌ی این صفت بودند که حضرت امام (ره) آنها را سنگرسازان بی‌سنگر نامید...»..

مدیریت جهادی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... شهید پارسا که توان، عقل و فهم و شعورش در حد یک وزیر بود و آدم بزرگی بود. وارسته از همه‌ی منصب‌ها و مسئولیت‌ها؛ توی جبهه‌های جنگ خودش شب و روز می‌دوید. شب‌ها روی دستگاه می‌نشست و خاکریز می‌زد! با جرثقیل کار می‌کرد. بالودر کار می‌کرد. پنچری می‌گرفت. کار تدارکاتی می‌کرد. جوشکاری هم می‌کرد! اصلاً برایش فرق نمی‌کرد که حالا من مسئولم یا یک نیروی عادی. معتقد به این بود که این کار باید انجام شود! آن دوران، بحث کار و مدیریت این طوری بود. ایشان نماینده‌ی وزارت جهاد سازندگی در قرارگاه آبادان و رئیس مجموعه‌ی پشتیبانی جنگ جهاد سازندگی مستقر در آن منطقه‌ی عملیاتی بود... آن موقع در محل استقرار، صبح‌ها همه بچه‌ها نوبتی می‌بایست بعد از برنامه صبحگاهی محل اسکان و سنگرها را تمیز کنند. اگر ایشان تا صبح هم توی خط مقدم مشغول کار بود، با این حال وقتی نوبت شهرداری ایشان بود به‌رغم خستگی زیاد و بی‌خوابی شب گذشته، از خواب بلند می‌شد و می‌رفت ظرف‌ها را می‌شست. یعنی آن قدر خودش مقید بود! درسته که همه بچه‌ها این‌گونه بودند ولی شهید پارسا ویژگی خاص خودش را داشت...».

۱- شهردار جبهه: در جبهه جنگ در هر سنگر اجتماعی که تعدادی با هم زندگی می‌کردند به نوبت هر روز یک رزمنده مسئولیت امور خدماتی آن سنگر را به عهده داشت که آن روز به مسئول خدمات سنگر «شهردار» می‌گفتند. (تدوینگر)

دعوا سرِ کار کردن

«راوی: مهندس جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... شهید محمد تقی رضوی معاون قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص)، مقداری نیرو برای احداث کانال ادب آورده بود. نیروها توی چادر مستقر بودند. شب‌ها که برای سرکشی سری به آنها می‌زدم، دیدم با هم بحث می‌کنند! بحثشان عجیب بود؟! چون برای احداث کانال قرار بود ۲۴ ساعته کار کنیم، نیروها به سه شیفت تقسیم شده بودند. بعضی از راننده‌های بلدوزر، شیفت کاری شون که تمام می‌شد حاضر نبودند از بلدوزر پیاده شوند تا نفر بعدی روی بلدوزر کار کند. راننده‌ی لودر و بلدوزری که هشت ساعت یکسره توی گردو خاک کار می‌کرد، حاضر نبود بیاد پایین تا نفر دوم پشت بلدوزر بنشیند! دعوا سر این بود که بیشتر کار کنند! معمولاً توی ادارات دیده بودم، همه‌ی دعوای سرِ کم‌کار کردنه! تازه بعد از این همه کار سخت، نصف شب که باید استراحت کنند، مشغول خواندن نماز شب می‌شدند! این رفتارها برای من خیلی جالب بود...».



من فوق لیسانس اتومکانیک بودم، او نوجوانی ۱۶ ساله‌ی عشایر! «راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«...اواسط سال ۱۳۶۱ یکی از این نیروهایی که در پروژه کانال ادب کار می‌کرد، یک نارنجک پیدا کرده بود. آن را به من داد تا تحویل دژبانی بدم. نارنجک را بغل درب ماشینم گذاشته بودم. خودرو رنوی شخصی داشتم. در مسیر اهواز یک نفر درجه‌دار ارتش را سوار کردم. کمی جلوتر به بسیجی نوجوان را نیز سوار کردم. نوجوان کم سن و سالی بود! خودش می‌گفت ۱۶ ساله ولی قیافه‌اش به ۱۴ ساله بیشتر نمی‌خورد! انگار کفش‌های باباش را پوشیده بود! کفش‌ها خیلی بزرگ‌تر از پاهاش بود. مشغول صحبت با این نوجوان بسیجی بودم که یه دفعه دیدم چراغ دینام ماشینم روشن شد! می‌دانستم چراغ دینام که روشن میشه، معمولاً مربوط به تسمه پروانه است. تنظیم تسمه هم دوتا آچار می‌خواست... همراه خودم نه تسمه داشتم و نه آچار اونو! به حساب من فوق لیسانس اتومکانیک (طراح اتومبیل) و در رشته‌ی خودم شاگرد ممتازی بودم.

نزدیک یه نگهبانی ارتش نگه داشتم. کاپوت را باز کردم. دیدم تسمه پروانه پاره شده! به ذهنم رسید که ماشین را گوشه‌ای بگذارم و از مسافرانم عذرخواهی کنم و با یه وسیله‌ای برم اهواز و تسمه پروانه و آچاری تهیه کنم و برگردم.

این برادر بسیجی ۱۴-۱۵ ساله که از عشایر عرب‌زبان و از عشایر شمیریه اهواز بود، به من گفت: اجازه میدید درستش کنم؟!

جسارت این بچه ۱۵ ساله به غرورم برخورد؟! من فوق لیسانس اتومکانیک و طراح اتومبیل، نگاهی بهش انداختم و با تبسمی معنادار بهش گفتم: درستش کن.

دیدم گشت توی آشغال‌های اطراف ماشین، یه تیکه پارچه و جوراب کهنه پیدا کرد! من هم بهت زده بهش نگاه می‌کردم! کنار جاده جلوی یه خودرو کامیون (ریو) ارتش را گرفت و جعبه ابزارش را گرفت و ماشین به راهش ادامه داد! خیلی تعجب کردم که چطور این ماشین ارتشی جعبه‌ابزار

ماشینش را به او داد و رفت! آمد سراغ ماشینم. دوتا پیچ را باز و دینام را شل کرد و این پارچه را محکم به جای تسمه پروانه بست.

ماشین را روشن کردیم و آهسته حرکت کردیم! جعبه ابزار را به نگهبان ارتش که آن نزدیکی بود سپرد و به ایشان گفت: آن را به فلان خودرو تحویل بده.

توی مسیر ازش پرسیدم: این ماشین ارتشی چطور حاضر شد جعبه ابزارش را به این راحتی در اختیار تو بگذاره؟!

گفت: من توی عملیات رمضان (تیرماه ۱۳۶۱) رزمنده بودم، با نارنجک یه تانک دشمن را هم منهدم کردم ولی بعد از عملیات توی مکانیکی کار می‌کردم، این بچه‌های ارتش مرا می‌شناختند. یه مقدار که آمدم جلوتر، دوباره چراغ دینام روشن شد! گفت: نگران نباش تنظیمش می‌کنم. با داغ شدن موتور، تسمه (جوراب کهنه) شل شده بود! دوباره کمی تسمه ابتکاری‌اش را محکم کرد به راه افتادیم! توی مسیر نگاهش خورد به نارنجکی که کنار درب ماشینم بود.

گفت: اینومی شناسی؟ ساچمه‌ایه! خطرناکه!

گفتم: آره می‌شناسم.

گفت: خطرناکه!

گفتم: می‌دونم خطرناکه.

برگشت گفت: اینومی دی به من!؟

یه لحظه تحت تأثیر اینکه رزمنده بوده، گفتم: اشکال نداره! برای تو! بعد که نارنجک را برداشت، پشیمان شدم به او دادم! دنبال یه بهانه بودم نارنجک را از او پس بگیرم! می‌دانستم کارِ درستی نکردم. چند کیلومتری که آمدم، گفت: جلوی دژبانی نگه دار تا دوباره تسمه را تنظیمش کنم.

جلوی نگهبانی که نگه داشتم، رفت نارنجک را تحویل آنها داد و برگشت.

کمی ناراحت شدم! پیش خودم گفتم: مگر خودم بلد نبودم تحویل نگهبانی بدم که از من گرفت و تحویل داد؟! به منیتیم برخورد! ولی تَه دلم خیالم راحت شد که نارنجک دیگر پیش این بچه نماند. او متوجه ناراحتی من شد و گفت: آخر، ترسیدم توی ماشین بمونه، بیفته دست یه منافقی، بندازه چهار نفر را بکشه.

حالا ببینید، سرتاپا رفتار و گفتار این نوجوان ۱۵ ساله، درس و اخلاق بود؟! نوجوانی که سواد درست و حسابی نداشت و از عشایر عرب شمیره خوزستان بود.

رسیدیم به سه راهی جاده شمیره اهواز که محل زندگی عشیره اش بود.
گفت: همین جا پیاده می شم.
گفتم: کجا میری؟
گفت: من مال شمیره ام، می رم شمیره.
گفتم: بنشین، می رسونمت.
آن موقع بنزین کوپنی بود ولی رفت و آمد خودم را به اهواز با بنزین آزاد و با پول شخصی می پرداختم.
چون ماشینم شخصی بود.
گفت: نه، من پیاده می شم. بنزین بیت المال! پیاده میرم.
گفتم: پول بنزین را خودم دارم می دم.
برگشت گفت: تو خیال می کنی پول خودته!
گفتم: پسر، من دارم از پول شخصی خودم بنزین می زنم.
دوباره حرفش را تکرار کرد و پیاده شد! من هم به راهم ادامه دادم. ولی این حرفش، که «تو خیال می کنی مال خودته» ذهنم را به هم ریخته بود؟!
پیش خودم گفتم، بین جبهه چی تربیت کرده؟! منی که ادعا دارم تحصیل کرده ام و مهندس اتومکانیکم، میاد ماشینم را درست می کنه. بعد هم به من درس اخلاق می ده! یه جوانی که به قولی کفش های بابا بزرگش را پوشیده، به من این را می فهمونه که آره، تو فکر نکن پول هات مال خودته که هر جا دلت خواست خرج کنی؟!
همین بچه ها بودند که با این طرز تفکر می توانستند خیلی کارها را که یه مهندس با ۲۰ سال تجربه نمی توانست انجام بده، انجام می دادند!...».

راننده‌ی کمپرسی‌های مردمی

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...در بمباران‌های خوشه‌ای هواپیماهای دشمن، خیلی از کمپرسی‌های مردمی که داوطلبانه برای کمک به رزمندگان به جبهه آمده بودند، منهدم شدند یا آسیب جدی دیدند! در مقطعی فکر کنم بین ۳۵۰ تا ۴۰۰ دستگاه کمپرسی مردمی در اختیار ما بود! چون کل کمپرسی‌هایی که خودمان داشتیم و ستاد قرارگاه کربلا در اختیار ما گذاشته بود، جمعاً چهل تا چهل و پنج تا بیشتر نمی‌شد! عمدتاً هم کمپرسی‌های تک و تعداد محدودی هم مایلرهایی بود که جدید تهیه شده بود. چون مایلر تقریباً از اواسط جنگ به سازمان ما اضافه شد.

متأسفانه به این موضوع مهم کمتر پرداخته شده. درحالی‌که این کمپرسی‌های مردمی در دوران دفاع مقدس مشکلات عدیده‌ای از ما را حل کردند! هم جانشان را آوردند جبهه، هم تنها منبع درآمدشان را... جالب آنجا بود که بعضی از این راننده‌ها حتی غذای جبهه را هم نمی‌خوردند! با خودشان کنسرو و نون خشک می‌آوردند. یا داخل ماشینشان استراحت می‌کردند! برای جبهه خرج نمی‌تراشیدند.

در یک مقطعی فکر کنم توی قرارگاه کربلا ۳۰۰۰ تا ۴۰۰۰ کمپرسی مردمی برای امور مهندسی ساماندهی شده بود. سال ۱۳۶۳ برای احداث جاده‌ی سیدالشهداء(ع) در هورالعظیم همین کمپرسی‌های مردمی نقش اساسی داشتند... راننده‌هایی هم بودند که خیلی مواظب کمپرسی شون بودند! وقتی لودرمی خواست خاک داخل ماشینش را خالی کنه، می‌رفت بالای کمپرسی می‌ایستاد و التماس می‌کرد که آهسته خاک را بریز و یا کمتر بریز، فتر ماشینم می‌شکند! آن موقع خیلی ما حالی مون نمی‌شد که چرا این قدر این بنده خداها حساس‌اند! حق داشتند. چراکه همه هستی شون تو دنیا همین ماشین شون بود که با آن چندین نفر را روزی می‌دادند!... حالا توی این وضعیت باقی بود که هواپیماهای عراقی بمباران کنند. از آن فحش‌های دیزلی بود که از سوی این راننده‌های سنگین حواله صدام می‌شد؟!...» .



دقت و حساسیت فرماندهان

«راوی: حسن فتاحی دولت‌آبادی، از مهندسی رزمی سپاه

«بهمن ۱۳۶۴ در عملیات والفجر ۸ برای تصرف شهر فاو عراق، خاکریزهایی که مهندسی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) بین جاده البحار و فاو- بصره زد، خیلی حیاتی بود. در آن دشت صاف در مقابل آتش سنگین دشمن شبانه، تکه تکه و قدم به قدم خاکریز می‌زدیم و جلو می‌رفتیم! من اولین خاکریزی را که در آن محور متر به متر می‌زد، فرماندهی لشکر ۱۴، حاج حسین خرازی با بی سیم با من تماس گرفت و گفت: برو متر کن که چقدر رفته‌ای جلو؟!

تا صبح با من ارتباط بی سیمی داشت و این حرف را تکرار می‌کرد! اول روشنایی صبح تماس گرفت و گفت: دقیقاً چقدر جلو رفته‌ای؟

گفتم: چند کیلومتر راه را برگردم و قدم کنم تا ببینم چقدر به جلو رفته‌ام؟!

گفت: پس برو جلویت را ببین و مشاهدات را به من بگو.

چند ده متر رفتم جلو، تیر برق‌های کنار جاده‌ی فاو- بصره را دیدم، به او گفتم: تیر برق‌ها را دارم می‌بینم. کمی رفتم جلوتر، گفتم: حاج حسین رسیدم به جاده فاو- بصره... ولی او باور نمی‌کرد!

گفت: برو جلو، تیر برق را بغل کن تا خیالم راحت بشه که درست می‌بینی.

رفتم جلوتر و تیر برق را بغل کردم و تماس گرفتم و گفتم: این هم تیر برق، الآن تو بغل منه.

گفت: روی آسفالت هستی؟

گفتم: بله!

گفت: گوشی را بگذار زمین و دستت را بزن روی آسفالت.

دستم را زدم به آسفالت که بابا این هم آسفالت!

بعد گفت: همان جا دو رکعت نماز بخوان و سجده‌ی شکر به جا بیاار...».

پنج برادر برای دفاع از کشور

«راوی: حسن فتاحی دولت‌آبادی، از مهندسی رزمی سپاه

«... دوران جنگ ما پنج تا برادر بودیم که داوطلبانه راهی جبهه جنگ شدیم. برادرم عباس ۱۵ ساله بود و برای اینکه شرایط اعزام به جبهه را پیدا کنه دست توی شناسنامه‌اش بُرد و سنش را اضافه کرد! وقتی به او می‌گفتیم: برادر! تو کوچکی، بمان کمک خانواده باش... می‌گفت: هر کسی برای خودش می‌ره جبهه! من هم وظیفه‌ای برای دفاع از کشورم دارم! وقتی شهید شد ۱۶ سال بیشتر سن نداشت.

اسفند ۱۳۶۰ برای عملیات مولای متقیان (ع) در تنگهی چذابه، من با برادرم حسین در زرهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) بودیم. او فرماندهی گروهان زرهی بود. سابقه‌اش در زرهی از من بیشتر بود. دشمن برای بازپس‌گیری شهر بُستان به چذابه حمله کرده بود. زرهی تیپ ما در پادگان دوکوهه مستقر بود. با ابلاغ مأموریت روی تپهی نبعه مستقر شدیم. هدف عملیات، انهدام و عقب‌راندن دشمن از تنگه چذابه بود. عملیات شروع شد. من با برادرم حسین روی یک تانک بودیم. بعد از پیشروی به سمت مواضع عراقی‌ها در گوشه‌ای از خط دفاعی در حالی که من و حسین روی تانک وضعیت منطقه را بررسی می‌کردیم، یک گلوله تانک دشمن به تیزی پیشانی تانک ما خورد. گلوله تانک کمانه کرد و به درِ تانک اصابت کرد! درِ تانک توی صورت برادرم حسین محکم کوبیده شد... حسین نقش بر زمین و صورتش غرق در خون شد.

با کمک بچه‌ها سرش را باندپیچی کردیم و اونو کنار یک تپه گذاشتیم. تانک ما هم از کار افتاد! اسلحه‌ام را برداشتم و رفتم همراه نیروهای پیاده مشغول رزم شدم. در همین حال بود که گلوله‌ای به پایم خورد و دیگر نتوانستم جلو برم! چوب پرچمی را عصای دست خودم کردم و آمدم سراغ اخوی، بیهوش روی زمین افتاده بود! با جابه‌جایی تانک متوجه شدم یکی پشت تانک نشسته و از کنار سرِ حسین که روی زمین افتاده بود، عبور کرده بود! جای شنی تانک کنار سر حسین پیدا بود! کم‌کم هوا روشن شد. یک دستگاه پی‌ام‌پی نزدیک ما ایستاد. او را بلند کردیم و داخل پی‌ام‌پی گذاشتیم. خودم هم که مجروح بودم همراهش به عقب برگشتیم.

ما را به دو بیمارستان جداگانه‌ای در اصفهان منتقل کردند. هر دو چشم حسین آسیب دیده بود، پیوند قرینه هم روی چشمان او انجام دادند ولی چون عصب‌ها از بین رفته بود، پیوند جواب نداد و هر دو چشمش را از دست داد!...».

مردم کُرد مهمان نواز و همراه رزمندگان

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

حاج محمود حجتی به ما زنگ زد و گفت من مریوان بودم. امشب در حاج عمران عملیات شروع می‌شه. ما هم اطلاع داشتیم که حاج‌یداله شمایل و بچه‌های مهندسی قرارگاه حمزه (ع) آنجا هستند. من و حاج احمد صادقی که یک‌ماه پیش به رحمت خدا رفت، توی مریوان بودیم. تصمیم گرفتیم راه بیفتیم بریم پیرانشهر. حدود ساعت پنج بعد از ظهر بود که از مریوان حرکت کردیم. ابتدای جاده خروجی مریوان دژبان جلوی ما را گرفت.

دژبان گفت: ساعت پنج تأمین برداشته می‌شود. شما نباید برید! چون ضدانقلاب جاده را ناامن می‌کند!

گفتیم: ما مأموریت داریم حتماً باید بریم! چون ما را می‌شناختند اجازه‌ی حرکت دادند. راه افتادیم. تقریباً ۲۰-۱۰ کیلومتر که حرکت کردیم، یعنی از منطقه سروآباد که عبور کردیم، ماشین ما پنچر شد! از ماشین پایین آمدیم. من رفتم جک را برداشتم. آقای صادقی هم زنجیرتایر را شل می‌کرد. زاپاس لندکروز را ظرف چند دقیقه عوض کردیم و سوار شدیم! کل شب را به کمک همدیگر رانندگی کردیم. صبح رسیدیم پیرانشهر...

ورودی شهر پیرانشهر یک ماشین جلوی ما را گرفت! خیلی حساس شدیم! از ماشین پیاده شدیم و به قولی گارد گرفتیم.

گفتیم: چکار دارید؟!

گفت: شما کجا می‌رید؟

گفتیم: می‌خواهیم بریم سمت جبهه...

گفت: خیلی خوب! آگه می‌رید جبهه، امانتی دارم با خودتون ببرید. صندوق عقب ماشین پیکانش را بالا زد. حدود ۲۰ کارتن سیب گذاشت پشت ماشین ما و گفت: بدید رزمنده‌ها بخورند. خدا حافظی کرد و رفت! این صحنه خیلی برام جالب بود و تفاوت یک کُرد مسلمان و وطن‌دوست با آن گروهک‌هایی که مدعی دوستدار قوم کُرد بودند و اقداماتی در ردیف متجاوزین عراقی انجام می‌دادند را لمس کردم.

به هر حال بعد از یک شب بی خوابی، با این حرکت شارژ شدیم! به راهنما ادامه دادیم. رسیدیم به منطقه‌ی حاج عمران. وارد پادگان شدیم. با توجه به ارتباطی کاری که با هم داشتیم، رفتیم سراغ بچه‌های لشکر ۸ نجف اشرف. آن زمان رضا ابوالقاسمی (شهید) مسئول مهندسی لشکر ۸ نجف بود. تا شب با بچه‌های لشکر ۸ نجف بودیم. شب به دلیل خستگی حسابی خوابیدم. برای اذان صبح بیدارمان کردند. وقتی بیدار شدم، آقای صادقی به من گفت: توجه جوری خوابیدی؟! تا صبح این توپ‌های ۲۰۳ کار می‌کردند و آتش دشمن هم روی این پادگان بود؟! ولی من تخت خوابیده بودم! حتی وقتی بیدارم کردند، ناراحت هم شدم که چرا بیدارم کرده‌اند! چون فکرمی‌کردم تازه خوابیده‌ام.



شهید رضا ابوالقاسمی

به هر حال رفتیم وضو گرفتیم تا نماز بخوانیم. توی پادگان سنگرهای بتنی بود. ولی آمدیم در یک جای ایوان ماندی روبروی همان توپ‌های ۲۰۳ میلی‌متری نماز بخوانیم. رضا ابوالقاسمی را پیش نماز گذاشتیم. رکعت دوم نماز در حال قنوت، ابوالقاسمی بنا کرد دعای اللهم ارزقنا توفیق الشهاده را تکرار کردن! چهار پنج بار این دعا را تکرار کرد! نمی‌دانم بار پنجم بود که یک گلوله‌ی توپ جلوی ما به زمین خورد! من سریع رفتم به رکوع! آقای صادقی هنوز در حال قنوت بود. رضا ابوالقاسمی هنوز داشت اللهم ارزقنا توفیق الشهاده را تکرار می‌کرد.

در یک لحظه احساس کردم ترکش خورده‌ام! نماز همه به هم خورد! سرم را بلند کردم. دیدم دست ابوالقاسمی به یک پوست آویزانه! یک ترکش هم به پای من خورده بود! صادقی چسبید به ابوالقاسمی و گفت: خودت را می‌خواهی به کشتن بدی؟! ما چه گناهی داریم؟! (می‌خندند) بگذار ما بریم به سجده! خودت برو آن طرف تر شهید بشو! (می‌خندند) حالا دست ابوالقاسمی قطع شده بود! ولی صادقین رهاش نمی‌کرد! همین طور که خون از دست ابوالقاسمی می‌رفت، التماس می‌کرد که صادقی من را نخندان! (می‌خندند) این خاطره‌ای از رضا ابوالقاسمی بود که دو سال بعد در جبهه جنوب به شهادت رسید...».



بلبل خوش آواز جبهه، صادق آهنگران «راوی: شهرام زنگنه، از مهندسی رزمی جهاد

«دهم تیرماه ۱۳۶۵ عصر عملیات کربلای یک برای آزادسازی شهر مهران، همه را جمع کرده بودند تا صادق آهنگران^۱ برای رزمندگان مداحی کنند. ما هم مهندسی را خیلی خوب آماده کرده بودیم. یادم هست مصرع اصلی و تکراری اشعار آقای آهنگران این بود: «شب حمله، شب راز و نیاز است» بعد از اینکه مداحی آقای آهنگران تمام شد، همین برادر عزیزمان آقا مجید برزمهری گفتند بیا بریم شام بخوریم! من هم یک گوسفند کشته بودم. دوسه ساعت قبل از شروع عملیات جمعی از آقایان را جمع کردیم و برایشان کباب درست کردم. آقای دهنمکی از نیروهای اطلاعات آنجا که چشم‌هایش بعداً نابینا شد با ما بود.



صادق آهنگران

شب عجیبی بود! روحیه بچه‌ها شاد و آماده عملیات بودند. آن شب، صادق آهنگران خوانده بود «شب حمله، شب راز و نیاز است» بچه‌ها هم درحالی که کباب می‌خوردند، مصرع دوم این شعر را می‌خواندند «دوتا سیخ کباب، باز هم نیاز است!» (می‌خندند) حالا آقای برزمهری، شما خوبی الحمدلله؟ دوتا سیخ کباب، باز هم نیاز است؟! (حضار می‌خندند) «...»^۲.

۱- پاسدار صادق آهنگران: از مداحان حماسی دوران دفاع مقدس.

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۲/۱۰

قدم قدم به سوی قلاویزان

«راوی: شهرام پوریاری زنگنه، از مهندسی رزمی جهاد

«اوایل تیرماه ۱۳۶۵ چندین روز قبل از شروع عملیات کربلای یک برای آزادسازی شهرمهران، امور مهندسی این عملیات را در منطقه آماده کرده بودیم. خاکریزهای مورد نیاز در قبل از عملیات رازده بودیم که آقای فروزش^۱ یک روز قبل از عملیات آقای یدالله شمایی را فرستاد آنجا تا مسئول مهندسی در قرارگاه عملیاتی باشند! من هم با گردان مهندسی در عملیات شرکت کردم. گردان مهندسی ما در آن عملیات در کنار لشکر ۲۵ کربلا وارد عمل شد.

متر به متر تا ارتفاعات مرزی و مهم قلاویزان با لودرو و بلدوزر پیشروی کردیم! به خدا قسم ۵۰ متر، ۵۰ متر می رفتیم جلو! یعنی سنگر به سنگر عراقی را با پیشروی مهندسی تصرف می کردیم! سنگر به سنگر خاکریز می زدیم. یک روز ۲۰۰ متر پشت سنگر دیده بانی عراقی ها خاکریز زدیم. بعد متوجه شدم که عراقی ها پشت سرم هستند!... در هر صورت با وجب به وجب جنگیدن، رزمندگان توانستند یک بار دیگر شهرمهران را آزاد کنند^۲».

۱ - غلامرضا فروزش: متولد ۱۳۳۱ دزفول و دارای مدرک کارشناسی ارشد مهندسی معدن است. دوران دفاع مقدس ابتدا مسئول مهندسی جنگ جهاد سازندگی بود. سپس در دولت آقای هاشمی رفسنجانی وزارت جهاد سازندگی به او سپرده شد. عضو اولین دوره شورای اسلامی شهر تهران را نیز در کارنامه خود دارد.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۲/۱۰

اُبَهِت آقای هاشمی رفسنجانی!

«راوی: شهرام زنگنه، از مهندسی رزمی جهاد

«... چندین هفته قبل از عملیات والفجر ۱۰ برای تصرف شهر حلبچه، ما بچه‌های مهندسی رزمی، جاده‌های ارتباطی مورد نیاز عملیات را در شرایط بسیار سخت کوهستانی آن منطقه احداث کرده بودیم. یکی از روزهای اسفند ۱۳۶۶ در بالای کوه جلسه‌ای برگزار شد تا فرماندهان نظامی و مهندسی در خدمت آقای هاشمی رفسنجانی^۱ گزارش کار خود را ارائه دهند. از آقا محسن رضایی فرمانده کل سپاه و آقا رحیم صفوی گرفته تا فرماندهان لشکر و فرماندهان مهندسی، همه بودند. همان‌هایی که همیشه مقابل ما مثل شیر بودند ولی وقتی می‌خواستند خدمت آقای هاشمی رفسنجانی (مرحوم) گزارش بدهند، دست و پایشان می‌لرزید! یعنی آقای رفسنجانی آن قدر به کارهایی که ما کرده بودیم مسلط بودند که کسی جرئت نمی‌کرد روی حرفش حرف بزنه! گفتم الهی شکر! یکی پیدا شد که این فرماندهان، جلوی او مرتب بنشینند! (می‌خندند) ...».

۱ - مرحوم علی‌اکبر هاشمی رفسنجانی: در دوران جنگ علاوه بر ریاست مجلس شورای اسلامی، از سوی حضرت امام خمینی (ره) به فرماندهی عالی جنگ و جانشین فرماندهی کل قوا منصوب شده بودند.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۲/۱۰

تصمیم در لحظات دشوار!

«راوی: غلامعلی جان‌گداز، از مهندسی رزمی ارتش

«...در عملیات فتح‌المبین، یک واحد ما در علی‌گروه‌زد محاصره شد. علی صیاد شیرازی فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش به من دستور دادند یک تیپ‌زرهی سریع حرکت کند و بیاید در غیر این صورت همه بچه‌هایی که در محاصره هستند، شهید خواهند شد! به صیاد گفتم: عبور دادن یک ماز^۱ از روی پل خلاف و خطرناکه. گفت: تدبیری کنید که عبور انجام شود، باید بیایید.

اجازه دادم برای کمک به نیروهای در محاصره این تریلی‌ها با تانک چيغتن از روی پل رد شوند. صحنه‌ی خطرناکی می‌دیدیم! هنگام عبور این کمرشکن‌های سنگین از روی پل، آن‌قدر بارشان سنگین بود که پل به زیر آب رفته بود و آب از روی پل عبور می‌کرد! پنج کمرشکن ماز به سلامتی از روی پل عبور کردند، ولی ماز ششمی، راننده‌اش هول کرد. فرمان را به چپ گرفت. پل شکست و تانک با ۹ نفر داخل رودخانه افتادند! یک هفته‌ی بعد تعدادی غواص را فرستادیم داخل آب، جنازه شهدا را ماهی‌ها خورده بودند! و موفق نشدیم تانک را از داخل رودخانه بیرون بیاوریم^۲...».

۱- ماز: تریلر کمرشکن که تانک حمل می‌کرد.

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۲/۱۶

نجات مجروحین در اولویت کار

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...یکی از مسائلی که به ذهن متبادر است، نحوه‌ی پشتیبانی رزمندگانی است که بعد از چندین کیلومتر پیاده‌روی شبانه و هجوم به دشمن به اهداف در عمق مواضع دشمن می‌رسند! یا اولین مطلبی که به ذهن خطور می‌کند این است که رزمندگی مجروحی که ساعات اولیه شب در نبرد با دشمن مجروح می‌شد چگونه به عقب منتقل می‌شد؟!»

اولین نکته‌هایی که ماه‌ها قبل از اجرای عملیات در طراحی عملیات مطرح می‌شد نحوه و زمان آماده‌سازی جاده‌های ارتباطی رده‌های پشتیبانی‌کننده رزمندگان در خطوط مقدم و مناطق تصرف شده بود. لذا علاوه بر جاده‌های موجود در منطقه، برای احداث جاده‌های جدید برای سهولت و سرعت در امر پشتیبانی نیروهای پیشروی کننده، طوری برنامه‌ریزی می‌شد که برای هر کدام از تیپ‌ها، لشکرها و محورها، مسیرهای مشخصی در نظر گرفته می‌شد تا هریک بتواند در انتقال مجروحین به اولین اورژانس صحرائی و انتقال مهمات، تغذیه و دیگر امکانات مورد نیاز در خطوط مقدم اقدام کند.

جاده‌های مواصلاتی عقبه‌ی جبهه به ادارات راه‌سازی (قرارگاه‌های کربلا، نجف و قدس وزارت راه و ترابری) محول می‌شد و احداث جاده‌های داخل منطقه‌ی عملیات به یگان‌های مهندسی رزمی سپاه، جهاد و ارتش واگذار می‌شد.

این توجه و حساسیت بر ارتباط عقبه با خطوط مقدم، به خاطر آن نگاه و رویکرد انسانی بود که ما به جنگ داشتیم!...»

فرماندهی لودرچی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد



شهید حسین خرازی

«...خدا رحمت کند شهید عبدالرزاق زارعان و شهید حاج ابوالقاسم حجتی (اخوی راوی) را، فروردین ۱۳۶۱ در عملیات فتح المبین (منطقه شوش و دزفول) ما با تیپ ۱۴ امام حسین (ع) از تپه‌های دالپری می‌بایستی وارد جبهه دشت عباس و عین‌خوش می‌شدیم. آنجا زمین کشاورزی و چاه طالقانی معروف بود. دستگاه‌ها را از طرف تی‌شکن پایین آوردیم. نیروهای رزمی حرکت کردند. ما می‌بایست

از یال ارتفاع تی‌شکن خاکریز می‌زدیم. جاده‌ی دهلران به طرف مهران را قطع می‌کردیم و تا پادگان عین‌خوش خاکریز می‌زدیم. منطقه هم منطقه‌ی دشت و صافی نبود.

همان صبح عملیات وقتی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی تا پادگان عین‌خوش پیشروی کرده بود. بچه‌های مهندسی رزمی مشغول خاکریز زدن بودند که دشمن روی همین جاده پاتک^۱ کرد! واقعاً اینجا جنگ لودر و بلدوزر بود با تانک و نفربر... این دو شهید بزرگوار (شهیدان زارعان و حجتی) در نقش راننده‌ی لودر و بلدوزر حماسه آفریدند. هر دو فرماندهی مهندسی محور بودند. شهید زارعان مسئول مهندسی رزمی تیپ امام حسین (ع) بود. شهید حجتی از این محور خاکریزی به طول چهار تا پنج کیلومتر ایجاد کرد که به لطف خدا خط دفاعی ما تثبیت شد. در عملیات فتح المبین محور تیپ ۴۱ ثارالله (ع) در دشت عباس به فرماندهی قاسم سلیمانی نیز با مشکل روبرو شده بود. آنجا هم بچه‌های مهندسی رزمی جهاد وظیفه‌شان را خوب انجام دادند. آن یگانی که باید عمل می‌کرد جبهه‌ی سمت چپ را نتوانست بیوشاند. دشمن بچه‌ها را دور زد و متأسفانه تعدادی از بچه‌های راننده‌ی لودر و بلدوزر آنجا اسیر شدند و چندین دستگاه مهندسی نیز به غنیمت دشمن درآمد. هرچند ما مقصر معرفی شدیم ولی عملاً ما در محور امامزاده عباس خاکریزمان را زده بودیم^۲...».

۱ - پاتک: واکنش و ضد حمله دشمن به عملیات هجومی

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۱۲

عنصر روحیه و اعتقاد

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



شهید شاهمرادی

«... بهمن ۱۳۶۴ در عملیات والفجر ۸ برای تصرف شهر فاو عراق، محمدعلی شاهمرادی^۱ که انسان بسیار شجاعی بود، برای من تعریف می‌کرد: که نیروهای مهندسی واقعاً چه بچه‌هایی هستند؟! در جایی، فاصله‌ی ما با عراقی‌ها حدود ۱۵۰ متر بود. به شدت آتش می‌ریختند و یک بریدگی پنجاه متری از خاکریز در محور ما باز مانده بود و دشمن هم از همین جافشار می‌آورد! می‌گفت: ما یک دستگاه بلدوزر برداشتیم بردیم که این تنگه را ببندیم. آن قدر حجم آتش زیاد بود که نگران جان راننده بلدوزر

بودم. پشت خاکریز نشسته بودم و هر چه که با کلوخ به سراننده می‌زدم که بیا پایین، خاکریز نمی‌خواهیم ولی او می‌گفت باید این خاکریز را تمام کنم... تمام هم کرد و آمد پایین... می‌گفت: کاری که به بچه‌های مهندسی سپرده می‌شود دیگر فکر جان خودشان را نمی‌کنند.

فرماندهان عراقی هم به این نکته رسیده بودند که تا این خاکریزها وجود داشته باشد، موفق نیستند مقابل پیشروی نیروهای ایرانی را بگیرند. یکی از این موارد که عامل بسیار مهمی در موفقیت تک رزمندگان به حساب می‌آمد، احداث خاکریزهای تعجیلی بود. لذا ارتش عراق تلاش می‌کرد هر طور شده از زدن این خاکریزها ممانعت کنند و اجازه ندهند پشت خاکریز سنگر احداث کنیم. عنصر روحیه و تفکروایمان بسیجی در احداث خاکریزها بسیار نقش داشت، اینکه راننده از روی بلدوزر پایین نمی‌آمد و سنگرش را که همان صندلی بلدوزر بود به راحتی ترک نمی‌کرد، مگر آنکه به شهادت برسد یا کارش را تمام کرده باشد.

تابستان ۱۳۶۱ در عملیات رمضان یکی از بچه‌های جهاد که جوانی ۱۶ ساله بود، پشت خاکریز در منطقه‌ی زید، با یک لودر کاوازاکی ۸۰ سکوا احداث می‌کرد. نیروها عقب نشینی کرده بودند ولی یکی از فرماندهان گفتند: سریع یک خاکریز بزنید تا خط تثبیت شود که بیشتر از این عقب روی نداشته باشیم.

۱- محمدعلی شاهمرادی: متولد ۱۳۳۸ شهر ورنامخواست شهرستان لنجان استان اصفهان است. او از مؤسسين و معاون عملیات تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) سپاه بود. دی ماه ۱۳۶۵ با مسئولیت جانشین فرمانده تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) در عملیات کربلای ۵ شلمچه به شهادت رسید. (۴۳)

به این جوان گفتم: مقداری سریع تر کار کن. اگر بخواهی این طور کار کنی تو را می زنند. خودم رفتم یکی دوتا بیل زدم و از لودر آمدم پایین. دستگاه را به او سپردم. چند لحظه بیشتر نگذشته بود که ناگهان صدای انفجاری شنیدم؟! دیدم کسی روی دستگاه نیست. احتمال دادم راننده موقع شلیک تانک به سرعت از لودر پایین پریده! گردوخاک ها که بالا رفت. دیدم لودر بدون راننده به سمت عقب حرکت می کند.

لودر کاوازکی ۸۰ در سمت چپ پله ای دارد، من سمت راست لودر بودم. باید طوری می دویدم که خودم را به آن طرف دستگاه برسانم و از راه پله برم پشت فرمان دستگاه، دنده بزنم و دستگاه را متوقف کنم. ظرف چند ثانیه خودم را رساندم بالای دستگاه. نگاهم افتاد به نیم تنه ای پایین راننده لودر که روی صندلی باقی مانده بود و هنوز با فشار سنگینی پاهای او روی پدال گاز، لودر حرکت می کرد! گلوله مستقیم تانک به او اصابت کرده بود و نصف بدنش را برده بود!...».

مردان بی ادعا

راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«... تمام ملت ایران، آنهایی که در رکاب امام (ره) بودند هر کدام به طریقی در دفاع مقدس نقش داشتند! وقتی می گیم سپاه، بسیج یا جهاد، یعنی از هر شهر و روستای دورافتاده ی ایران. وقتی می گم شهید زارعان، لحظاتی از شهید زارعان را درک کرده ام. یا وقتی صحبت از شهید محمد طرحچی می شود، اینها به عنوان فرماندهان مهندسی رزمی مطرح هستند. ولی وقتی می گیم «حیدر روحی» راننده ی بلدوزر، فقط آقا مرتضی قربانی فرماندهی لشکر ۲۵ کربلا می داند که حیدر روحی چه کسی بود! یا شهید اسفندیاری کی بود؟! لودر و بلدوزر برای آنها مثل اسبی بود که فقط می تازانند.

اینها شهدای مهندسی رزمی بودند ولی افرادی همین الان هستند مانند: حاج مهدی علیخانی از بیچه های جهاد نجف آباد یا بیچه هایی از جهاد فارس یا افرادی از یگان های رزمی که متأسفانه برای حداقل نیازهای زندگی روزمره شان محتاج اند! الان نمی توان گفت یک متر یا ۲ متر، یا ۱۰۰ متر خاکریزی که حاج مهدی علیخانی در فلان منطقه ی عملیاتی ایجاد کرد چقدر قیمت داشت! قیمت آن برابر بود با یک موفقیت بزرگ در آن عملیات...

باید این نمونه افراد را شناسایی کنیم. به جرئت می توان گفت حاج مهدی علیخانی به نوبهی خودش یک تاریخ عظیم از جنگه! یا شهید انتشاری که نقش بزرگی در عملیات کربلای ۵ در آن منطقه پنج ضلعی ایفا کرد... و شهید علی اکبر شیردَم که فکر کنم اولین راننده ی لودری بود که بادستگاه های مهندسی غنیمتی از دشمن در منطقه ذوالفقاریه آبادان در حین احداث خاکریز شهید شد.



می‌توان شهید شیردم را به عنوان نمادی از راننده‌های لودر به حساب آورد. اوایل جنگ، در محله‌ی کوت‌الشیخ در آن سوی خرمشهر، طرف آبادان، یک کوچه‌ای بود کنار بهمن‌شیربا کارون. می‌خواستیم آن مسیر کوچه را با خاکریز از لحاظ دید و تیربندیم. در آن جای کوچک که همیشه و هر شب و هر لحظه عملیات بود و همیشه نبرد تیربارچی‌ها و آرپی‌چی‌زن‌ها بود! می‌خواستیم سر آن کوچه را یک خاکریز ده متری بزنیم. مدت‌ها طول کشید تا توانستیم این را خاکریز بزنیم، هر کس می‌رفت یا شهید می‌شد یا زخمی یا لودر را می‌زدند. به محض اینکه استارت لودر زده می‌شد انواع آتش دشمن از آن سوی کارون از داخل خرمشهر اشغال شده به سمت لودر روانه می‌شد، فقط با تدبیر و خلاقیت می‌توانستی این ۱۰ متر خاکریز را بزنی!

یا در منطقه فیاضیه آبادان (شیرپاستوریزه)، احمد کاظمی (شهید) ۵۰ متر به ۵۰ متر، ۱۰۰ متر به ۱۰۰ متر پیشروی می‌کرد یا در ایستگاه ۷ و ۱۲ آبادان وقتی می‌خواستیم در قسمت شمال غربی جاده‌ی آبادان به اهواز، حدود ۱۰۰ متر خاکریز به قسمتی که دکل‌های برق بود، احداث کنیم تا دو جبهه را به هم متصل کنیم، آقا مرتضی قربانی، شهید اسفندیاری راننده دستگاه مهندسی رزمی را می‌بوسید! واقعاً قربان صدقه‌اش می‌رفت! تا این خاکریز را احداث کند! یعنی تمام یگان یک طرف، ایشان هم یک طرف! چون کار ایشان برای همه خیلی ارزش داشت. شب و روز در سنگر آقا مرتضی (فرمانده آن محور آبادان) می‌خوابید تا هر لحظه فرصت شد بتواند این جاده را ببندد که دشمن به این طرف حرکت نکند و مانعی ایجاد نکند! آن طرف خاکریز با این طرف به هم وصل شود. این ارادت آقا مرتضی به ایشان باعث شد که او را به عنوان مسئول مهندسی رزمی تیپ ۲۵ کربلا برای شرکت در عملیات فتح‌المبین دنبال خودش بُرد. او در همان عملیات نیز به شهادت رسید.

وقتی در اسفند ۱۳۶۶ برای احداث جاده‌ی دزلی در عملیات والفجر ۱۰ برای تصرف شهر حلبچه عراق همه منتظر نتیجه کار مهندسی بودند، حتی آقای هاشمی رفسنجانی فرماندهی عالی جنگ هم مدام از پیشرفت این جاده سؤال می‌کرد! یا آقا محسن رضایی فرمانده کل سپاه هر شب با راننده دستگاه‌های مهندسی جلسه برگزار می‌کرد! نشان از اهمیت و ارزش کار بچه‌های مهندسی در نتایج عملیات است^۱...».

شجاعت و تدبیر حاج عقیل

«راوی: ابوالفضل حسن بیگی، از مهندسی رزمی جهاد

«... آذر ۱۳۶۰ روزی که عملیات آزادسازی شهر بُستان شروع شد، دومین برادرم شهید شد. آقا رحیم صفوی (معاون عملیات سپاه) دستور دادند نباید من به خط مقدم جبهه بروم. ناراحت گوشه‌ی قرارگاه نشسته بودم. هوا تاریک شده بود. آقا رحیم مرا احضار کرد و گفت: کارمان در آن تنگه گیر کرده. سریع خودت را به آنجا برسان... سوار ماشین شدم و با سرعت خودم را به بچه‌ها رساندم. وقتی رسیدم حاج عقیل که از بچه‌های جهاد بود، گفت: گم شدیم. دیدم همه لودرها و بلدوزرها روشن منتظر مانده‌اند! کمی که نگاه کردم متوجه شدم کجا هستیم و با نور گلوله منورها راه را پیدا کردم.

وقت نماز صبح بود. بچه‌ها که نمازشان را خواندند و هوا کمی روشن شد و مسیر را به خوبی می‌دیدم. به حاج عقیل گفتم: چکار کرده‌اید؟

گفت: دو دستگاه بلدوزر را به صورت مورّب در دو طرف جاده گذاشتم و آماده‌ی دستور می‌باشند. مسیر را نشان دادم. منطقه پراز مین ضدنفرو والمری بود و منطقه‌ی وسیعی را سیم خاردار حلقوی پوشانده بود. بلدوزر که حرکت کرد کل سیم خاردارها را سریع جمع و معبر را باز کرد. من فریاد می‌زدم که رزمنده‌ها جلونیایند. متأسفانه چند نفر از بچه‌ها با انفجار مین‌ها مجروح شدند. از بلدوزر پایین پریدم و آماده بودم تا اگر هر کدام از دستگاه‌ها خراب شد دیگری را جایگزین کنم.

چند دقیقه‌ای حواسم به رزمنده‌ها بود که عقب باشند. تا به خودم آمدم، دیدم حاج عقیل که مرد دلیر و شجاعی بود و به قول بچه‌ها بی‌کله بود، مسیر را بیش از ۵۰۰ متر باز کرده! من قبل از آنکه در رمل‌ها بتوانم خودم را به او برسانم او جاده را باز کرده بود. تدبیری که بچه‌های جهاد کرده بودند این بود که با خودشان سیم بُکسل آورده بودند و ماشین بچه‌های رزمنده را که در رمل‌ها فرو رفته بودند با سیم بُکسل به یک لودر زنجیری می‌بستند و از رمل‌ها بیرون می‌کشیدند.

روی توپوتا وانت‌ها و کمپرسی‌ها پراز نیرو بود. همه را با سیم بستند و بچه‌ها هم بر روی بلدوزر با فریاد الله اکبر به سمت عراقی‌ها می‌رفتند. خیلی زود به مقر توپخانه عراقی‌ها رسیدیم! بچه‌ها فوراً توپخانه را خاموش و آنجا را فتح کردند... خلاصه بی‌باکی و شجاعت حاج عقیل و آن بلدوزرها ما را به هدف رساندند...».

۱ - گلوله منور: گلوله‌های که توسط خمپاره‌اندازها و توپخانه شب‌ها شلیک می‌شد که بعد از شلیک در آسمان با چتر باز و روشن می‌شد و آرام‌آرام به سمت پایین حرکت می‌کرد و فضا را روشن می‌نمود. هواپیماها نیز گلوله منور پرتاب می‌کردند. (تدوینگر)

امضای برگ شهادت

«راوی: حسن زمان رشادی، از مهندسی رزمی سپاه

«...در سرپل ذهاب منطقه‌ای است به نام کوره‌موش. فضایی بود بین ما و نیروهای عراقی که دشمن اواسط ۱۳۶۰ از آن منطقه عقب‌نشینی کرده بود ولی در قسمتی از آنجا هنوز سرجای خودش بود! گفتند: باید دشمن را از آن منطقه‌ای که هنوز حضور دارد پس بزنیم.

به مهندسی گفتند: شب‌ها باید خاکریز بزنید...

یعنی با خاکریز، دشمن را مجبور به عقب‌نشینی کنیم و عراقی‌ها از این فاصله‌ی نزدیک عقب رانده شوند. برادر طوق‌کش، از پاسدارهای ترابری ستاد مرکزی با یک دستگاه کمپرسی به ما مأمور شده بود. ایشان بعد از ظهر به سرپل ذهاب رسید. عمدتاً بچه‌های سپاه، از آقای احمد سلیمیان^۱ که فرماندهی مهندسی ما بود تا بقیه‌ی نیروها توی منطقه، لباس فرم سپاه نمی‌پوشیدند. یک لباس بسیجی می‌پوشیدند. ولی این برادر طوق‌کش با همان لباس فرم سپاه پشت کمپرسی نشسته بود و یک کلت ۴۵ میلی‌متری بزرگ هم به کمرش بسته بود.

گفتیم: فعلاً کار کمپرسی نداریم.

گفت: امشب کجا می‌خواهید برید؟

گفتیم: امشب خاکریز زنی داریم.

گفت: من هم می‌خوام با شما بیام.

گفتیم: توتازه از راه رسیده‌ای. خسته‌ای، برو استراحت کن.

گفت: نه! می‌خوام پیام! راننده بلدوزر هم هستم. با دستگاه راه‌سازی کار کرده‌ام. توان کار با دستگاه را هم دارم. امشب بگذارید من هم با بلدوزر کار کنم.

بالاخره با اصرار زیاد، ایشان را همراه تیم خاکریز بردیم!... گفتیم حالا بین فاصله‌ای که راننده‌ها کار می‌کنند، یک فُرجه‌ای هم ایشان را به‌کار بگیریم. شب تاریکی بود. چون شب‌های مهتاب دشمن با چشم غیر مسلح روی ما دید داشت مجبور بودیم در شب‌های غیر مهتاب کار کنیم. آن شب بچه‌ها خاکریز زدن را شروع کردند. خاکریز را هُل می‌دادند می‌رفتند جلو... برادر طوق‌کش پشت بلدوزر نشست. خاکریز زنی را شروع کرد.

۱- سرگذشت ایشان در ابتدای کتاب در قسمت دیباچه راویان آمده است.

ساعتی نگذشت که یکی از تک‌تیراندازهای دشمن با دوربین مادون و دید در شب برادر طوق‌کش را نشانه گرفت و یک تیر به سراو اصابت کرد. همان جا روی بلدوزر شهید شد! عجیب آنجا بود که ما در طول آن عملیات حتی یک مجروح هم نداده بودیم ولی این برادر از تهران نرسیده، برای خاکریز زدن و بیرون راندن دشمن از سرزمینمان، شهادتش را رقم زد و کمتر از ۴۸ ساعت بعد جنازه‌ی او را بردند تهران^۱...».

نمونه‌ی عاشورایی

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...ما (جهاد فارس) برای عملیات فتح‌المبین در منطقه‌ی شوش مستقر بودیم. مسئول ما هم شخص بزرگواری به نام آقای عبدالرحمان جزایری بودند. وقتی در مرحله دوم عملیات (ششم فروردین ۱۳۶۱) جوان لاغراندازی به نام جواد جزایری که پیش ما خدمت می‌کرد، کنار رودخانه‌ی رفاعیه شهید شد، تازه متوجه شدم این جوان فرزند آقای عبدالرحمان جزایری (مسئول ما) بوده! وقتی جواد را به اورژانس منتقل می‌کنند. به آقای جزایری می‌گویند: جواد مجروح شده! بیا او را ببین!

۲۰۰ متر با اورژانس صحرایی بیشتر فاصله نداشت. می‌گوید: جواد را بفرستید شیراز که او را تشییع کنند.

حاضر نمی‌شود کارش را رها کند و ۲۰۰ متر دور شود تا جنازه‌ی پسرش را ببیند^۲...».

۱ - تاریخ مصاحبه ۱۳۶۹/۵/۱۲

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۹/۲۸

آموزش در مهندسی رزمی

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

«... زمستان ۱۳۶۱ (قبل از عملیات والفجر مقدماتی) در بحث آموزش و عملیات مشترک، ما با جهاد اصفهان عملیات مهندسی مشترک را آغاز کردیم. آقای لاله زار، پورسینا و گلی و دوستان دیگر بودند. تعدادی نیروی جدید داشتند که می خواستند آنها را قبل از عملیات، آموزش دهند. کار آموزش را به ما واگذار کردند.



برای آنها دوره‌ی آموزش آپراتوری برگزار کردیم. همان نزدیکی های جنگل امقر محلی را اختصاص دادیم و نیروهای جهاد را آنجا آموزش دادیم. در پایان دوره، یک شب هم برای آنها زیر آتش، مانور نظامی گذاشتیم تا زیر آتش فرضی دشمن خاکریز بزنند. طوری که تصور آنها این بود که در صحنه عملیات حقیقی دارند کار می کنند!

قرار ما هم این بود که اصلاً به آن ها گفته نشود که این مانور است! راننده های لودر و بلدوزر زیر آتش خاکریز زدند. حتی به صورت فرضی چند نفر را به اسارت گرفتیم و تا صبح آنها را به مقر گردان نیاوردیم! به دوستانشان گفتیم آنها اسیر شدند تا آموزش خیلی جدی پیگیری شود...».



روحیه و اعتقاد عمیق، موتور حرکت

«راوی: مهندس ارتقای، از مهندسی رزمی سپاه

«...مهندسی رزمی در سه مرحله: قبل از عملیات، حین عملیات و بعد از عملیات فعالیتش را انجام می‌داد. جاده‌ها و راه‌هایی که برای انجام عملیات احداث می‌شد، یعنی دسترسی‌هایی که باید ما آماده می‌کردیم تا نیروها بتوانند در شب عملیات خودشان را تا جایی که امکان داشت به دشمن نزدیک کنند، قبل از عملیات نیروهای مانوری فعالیت‌های مهندسی انجام می‌شد.

برای مثال برای انجام عملیات والفجر ۹ در شمال غرب در تاریخ ۱۳۶۴/۱۲/۵ تا جایی که دید دشمن اجازه می‌داد، جاده را قبل از عملیات جلو بردند. یعنی چند شب قبل از عملیات بچه‌های مهندسی رزمی کار کردند تا فردای روز عملیات از نقطه‌ی صفر خط خودی عملیات مهندسی را شروع نکنیم و از نیروهای پیاده‌ی در حال پیشروی خیلی عقب نمانیم.

در حین عملیات، استحکامات، دسترسی‌ها و جاده‌هایی احداث می‌شد که نیروهای عمل‌کننده بتوانند در مواضع جدید مستقر شوند. چه با خاکریزهای دفاعی چه با ساخت سنگریا سکوها و شلیک ...

دوران طولانی بعد از عملیات هم معطوف به راه‌ها و دسترسی‌هایی بود که برای تثبیت و تحکیم اهداف تصرف شده یا استفاده بهتر و تردد سریع تر خودروهای سنگین بود.

ویژگی‌های راه‌سازی در جنگ، در هر منطقه‌ای متفاوت بود. در غرب و جنوب و شمال غرب، هر کدام ویژگی و مختصات فنی خودش را داشت. در مناطق شمال غرب که من توفیق خدمت در قرارگاه حمزه سیدالشهداء (علیه السلام) را داشتم، بحث عبور از کوه‌های صعب‌العبور، یکی از دغدغه‌های اساسی فرماندهان بود. مثلاً اگر قرار بود در شرایط عادی احداث جاده‌ی لری در ارتفاعات صعب‌العبور سنگی در حاشیه رودخانه‌ی شیلر منطقه‌ی مرزی میوان در عملیات والفجر چهار در سال ۱۳۶۲ انجام گیرد، شاید با همه‌ی امکانات مهندسی بیش از یک سال طول می‌کشید. آن زمان شهید مَجد مسئول گردان مهندسی جهاد دامغان بود. با بسیج امکانات و ماشین‌آلات مهندسی و

کار شبانه‌روزی، این جاده ۱۷ کیلومتری دوسه‌ماهه احداث شد. جاده‌ای بود که دشت پنجوین را به محل تقاطع رودخانه‌های شیلروقلچه وصل می‌کرد.

نکته‌ی بسیار مهم و مؤثر در اجرای چنین عملیاتی، بسیج امکانات، تأمین منابع و مصالح، تجهیزات و ماشین‌آلات مهندسی نبود، حتی آن کار شبانه‌روزی هم نکته‌ی مهمی نبود! چراکه همین الآن هم در اجرای خیلی از پروژه‌ها کار شبانه‌روزی انجام می‌گیرد، بلکه آن عامل بسیار مؤثری که بچه‌ها را پای کار نگه می‌داشت و با لحاظ کردن همه‌ی این عوامل، آن کار غیرممکن را در آن شرایط سخت و بحرانی انجام می‌دادند، آن روحیه، انگیزه و اعتقاد به هدف مقدسی بود که راهنمای همه چیزشان شده بود!

موقعی که یک راننده‌ی بلدوزر به گونه‌ای پشت دستگاهش می‌نشست که انگار او هیچ چیزی را نمی‌بیند مگر اینکه این راه باید برای عملیات رزمندگان آماده شود! دیگر اصلاً ساعت کاری، شیفت کاری، خوردن، نخوردن، آتش دشمن، خستگی و خواب و مجروح شدن و شهادت، هیچ‌کدام برای او محدودیت و مانع حرکت نمی‌شد! شاید در شرایط عادی، نه راننده‌ی بلدوزر این چنینی داشته باشیم، نه چنین مباشر راه‌سازی که راننده‌ها را برای انجام چنین عملیاتی تدارک کند!...».

اراده‌ها، جایگزین تجهیزات

راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«... سال ۱۳۵۹، اول جنگ که از طرف جهاد سازندگی به جبهه آمد، با تفنگ ژ۳ آمد. با معرفی آقای افشار یا آقای عباس آخوندی (وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم) که شورای مرکزی جهاد بودند. از نخست‌وزیری اسلحه تحویل گرفتیم و رفتیم اهواز. مدتی با دکتر شهید چمران بودیم. پس از مدتی رفتم پیش بچه‌های سپاه، همچون: شهید دکتر مجید بقایی که همشهری و هم محلی ما بود. با بچه‌های سپاه بهبهان به حمیدیه رفتیم. آن موقع یکی از بچه‌های مشهد مسئول آن محور بود که بعد از آن هم شهید علی‌هاشمی مسئول آنجا شدند.

قبل از انقلاب، دوران دبیرستان روزها در یک شرکت عمرانی، کنار لوله‌ی گاز بیدگولم که از اصفهان به شوروی کشیده شده بود، آنجا کار می‌کردم و شبانه درس می‌خواندم. همان جا، در کنار کارم با دستگاه‌های مهندسی و راه‌سازی آشنا شدم. کم‌کم کار با لودر و بلدوزر را در حد ابتدایی یاد گرفتم. اول انقلاب هم با مجید بقایی، دستگاه‌های راه‌سازی آمریکایی‌ها را در خوزستان گرفته بودیم. خیلی کم آموزش ماشین‌آلات راه‌سازی را دیده بودیم. لذا وقتی اول جنگ رفتم حمیدیه خوزستان. یک روز بچه‌های سپاه را جمع کردند و مسئول آنجا گفت: چه کسی لودر بلده؟ دیدم کسی دست بلند نکرد! آهسته دستم را بالا بردم.

گفت: بیا بریم. یک لودر ۹۵۰ هست باید تحویل بگیری.

یک هفته قبل از مرحله‌ی دوم محاصره‌ی سوسنگرد از سوی دشمن بود. لودری بود با چرخ‌های لاستیکی، آهسته و با دلهره رفتم بالای دستگاه نشستم. من با لودر لاستیکی کار نکرده بودم. آهسته دستگاه را روشن کردم و نگاهی به سیستم آن انداختم. دیدم که با مدل زنجیری خیلی فرق نمی‌کنه... فوراً گفتم: حرکت کن بریم. عراقی‌ها ممکنه مجدداً به طرف اهواز هجوم بیاورند. مرا برد آن طرف حمیدیه به سمت سوسنگرد. یک جایی را گفتم: دیو بن تا اگر عراقی‌ها آمدند، بچه‌های ما بتوانند از پشت خاکریز آرپی جی شلیک کنند. اولین خاکریزم را آنجا زدم.

ماه‌های اول جنگ که آبادان محاصره می‌شود و امام خمینی (ره) فرمودند: «حصر آبادان باید شکسته شود...». یکی از اولین گام‌ها برای شکستن حصر آبادان، احداث جاده‌ی وحدت در ۱۸ کیلومتری جاده ماهشهر به سمت جاده آبادان در زمینی باتلاقی و آبگیر بود که با همت بچه‌های جهاد

فارس و اصفهان و دیگر شهرها انجام گرفت و به خاطر همین مأموریت مشترک چند جهاد استان، نام وحدت به خود گرفت. این خودش از ابتکارات اولیه در بحث راه بود! احداث این جاده به نوعی آبادان را از محاصره بیرون آورد و باعث شد تا بتوانیم بخش عمده‌ای از عملیات ثامن‌الائمه (ع) را، چون اصل محور و فلش اصلی شکست حصر آبادان از میان آبادان و فیاضیه بود، از این جاده پشتیبانی کنیم.

در همین محاصره‌ی آبادان، جاده‌ی قفّاص که اینجا پد هلی‌کوپتر بود، از ماهشهر هلی‌کوپتر به سمت آبادان می‌آمد ولی نمی‌توانست به خود آبادان بیاید. لذا در منطقه‌ی چوئبده، یک پد هلی‌کوپتر زدند. همین آقای داوود دانش جعفری (وزیر اقتصاد دولت نهم) که در جهاد فارس و تهران بودند، همان جا یک پد هلی‌کوپتر زدند. از پد هلی‌کوپتر به پیچ معروف خسروآباد نیز یک جاده زدند تا امکانات و تجهیزاتی که با هلی‌کوپتر و یا با لنج به اینجا می‌آمد، تخلیه و به آبادان منتقل شود. یا وسایلی که از طرف پالایشگاه آبادان یا مجروحین و نیروها در آنجا تخلیه می‌شد، از اینجا به خورگوبان می‌آمد.

برادر مرتضی قربانی که مسئول محور آبادان-ماهشهر یا برادر جعفر اسدی مسئول محور آبادان-اهواز بودند یا برادر احمد کاظمی در محور فیاضیه آبادان تونل به سمت دشمن حفر می‌کرد. اینها هر شب، عملیات علیه دشمن داشتند! و ما بچه‌های مهندسی رزمی همپای آنها کار می‌کردیم. همین برادر مرتضی قربانی، هر شب نیروهای مهندسی رزمی را صدا می‌زد ۱۰۰ متر، ۱۰۰ متر خاکریز می‌زدیم^۱...».



افتخارات دفاع مقدس، متعلق به همه «راوی: غلامعلی جان‌گداز، از مهندسی رزمی ارتش»

«... ذهنیت غلطی که بعد از جنگ به وجود آمد این بود که هر کس فکر می‌کرد می‌تواند با تضعیف دیگران کار خودش را توجیه و بزرگ نشان دهد! این تفکر غلطی است. اولاً، قهرمانان این جنگ شهدا هستند که رفتند! دیگر هیچ‌کس نمی‌تواند ادعا کند که من قهرمان جنگ هستم! ما باید امانت داران شهدا باشیم. البته قهرمانانی در این جنگ هشت ساله دیدم که کمتر به مردم معرفی شده‌اند.

من خاطره‌ای از بچه‌های مهندسی جهاد فارس دارم که بد نیست بشنوید:
یک مرد میان‌سالی بود به نام حاج آقا عبدالرحمان جزایری! یادم می‌آید که خدمت ایشان بودم که آمدند آهسته در گوش او چیزی گفتند؟! ایشان فقط گفت: انا لله و انا الیه راجعون؟! کم‌کم متوجه شدیم که خبر شهادت فرزندش را به او دادند!

به او گفتند: جنازه فرزندت فلان جاست!
ایشان حاضر نشد آنجا را ترک کند و برود جنازه فرزند شهیدش را ببیند!... من همیشه این مرد را مراد و مرشد خودم می‌دانم! و از اینها زیاد بودند آقا!...

آقای سجادیان از بچه‌های مشهد بود. به شوخی می‌گفت، ان شاء الله من که شهید شدم همین جاده را به نام من نام‌گذاری کنید! جاده‌ی جفیر بود و در همان جاده هم شهید شد! یا آقا تقی رضوی هم شهری خودم که من ارادت دارم... درود به روح شهید حسین ناجیان! درود به روح شهید محمد طرحچی! اینها واقعاً نخبگانی بودند... از آن نسل باقی مانده همین حاج آقا ورشابی و یدالله شمایل‌ی است! به آقای محمود حجتی که ارادت داریم! کسی که در وسط جبهه ممنوع‌الجبهه شد! چون سه برادرش شهید شده بود و فرماندهان، دیگر به او اجازه نمی‌دادند به خط مقدم جبهه برود! ولی مگر می‌شد جلوی این مرد را گرفت!

در سپاه، اولین کسی که با ما مراوده داشت، برادری بود به نام برادر رحیم ادب!... خدا شاهد است باید یک کتاب فقط درباره‌ی دو نفر از این بچه‌های تخریبچی سپاه نوشت! یکی علی خیاط‌ویس است، یکی شهید علی عاصمی! مگر اینها گذاشتند در عملیات بدر، یک مسیر سالم گیر عراقی‌ها بیاید؟! خیاط‌ویس همان‌جا شهید شد! یا همین حاج‌آقایی که الان مسئول تخریب است، ولی‌زاده... این است که افتخار دفاع مقدس متعلق به همه است^۱...» .



اسم مرا جزو شهدا ننوشتند!

«راوی: سید محسن نظام الدینی کچوئی، از مهندسی رزمی سپاه

«... نیروها و تجهیزات مهندسی بانه را برای عملیات والفجر چهار به منطقه‌ی مریوان منتقل کردم. یک نفر بی سیم چی از ارتش هم در اختیار ما گذاشته بودند. یک شب قبل از عملیات آقای علیرضا عندلیب با دو نفر دیگر آمدند و ما را توجیه کردند.

تیم مهندسی ما از رودخانه‌ی شیرگذشت و رفتیم جلو. لودرو و بلدوزرهای لشکر ۸ نجف اشرف و مهندسی جهاد اصفهان و لشکر ۳۱ عاشورا هم بودند که رفتیم و شروع به کار کردیم. از کنگرک و لری ما شروع به خاکریز زدن کردیم. حدود یک کیلومتر خاکریز زدیم. با طلوع آفتاب خاکریز ما هم زده شده بود که عراقی‌ها شروع کردند به آتش ریختن! رفتیم جلوتر، داخل تویوتا وانت من، چندین راننده لودرو و بلدوزر نشسته بودند تا اگر یکی شهید شد راننده‌ی دیگری جایگزین کنم. رسیدم به یکی از بچه‌های نجف آباد، گفتم: چرا این تانک‌های شما آنجا شلیک نمی‌کنند؟

گفت: مهمات نداریم!

گفتم: خب، برید مهمات بیارید.

گفت: ماشین نداریم!

وقتی شرایط را این‌گونه دیدم تصمیم گرفتم با ماشین خودم بریم براشون مهمات غنیمتی بیاریم. بچه‌های مهندسی را از ماشین پیاده کردم و همان برادر نجف‌آبادی را سوار کردم و به راه افتادیم. تانک‌های عراقی روبروی ما آرایش گرفته بودند. از خاکریز که خواستیم بریم طرف عراقی‌ها، شروع کردم آیت‌الکرسی^۱ خواندن. ولی آیت‌الکرسی ما تمام نشده بود که دیگر متوجه نشدم! ماشین ما را با گلوله‌ی مستقیم تانک زدند! نمی‌دانم چطور شد؟! حالا ماشین هم پُر از مهمات! یک وقت متوجه شدم که چشم‌هایم هیچی نمی‌بیند! خواستم در ماشین را بازکنم، دیدم که ماشین پُرس شده! نشد که بازکنم. دست بردم روی شیشه که از پنجره بیرون برم. نوار لاستیکی روی شیشه در حال سوختن

۱ - آیت‌الکرسی: آیات ۲۵۵ تا ۲۵۷ از سوره بقره قرآن کریم که بنا به سفارش بزرگان دین، خواندن آن، شخص را از بلاهای دور می‌کند.

بود. دستم را گذاشتم لبه‌ی پنجره، دستم سوخت، کشیدم عقب...
 اصلاً احساس درد هم نداشتم! در حین بیرون آمدن از ماشین بیهوش شدم و داخل ماشین افتادم!
 ولی بغل دستی من از ماشین آمده بود پایین، علی‌الظاهر او را موج انفجار گرفته و به سمت نیروهای
 خودی رفته بود! گفته بودند راننده چه شد؟ گفته بود شهید شد! وقتی بیهوش آمدم، دیدم که پایین
 ماشین افتاده‌ام! آتش هم از دو طرف می‌بارید! هیچ‌کس هم آنجا نبود. فکر کنم کنار مقر مخابرات
 عراقی‌ها بودیم. کمی که به خودم آمدم قبل از اینکه ماشین پُراز مهمات منفجر شود سینه خیز خودم
 را به کناری کشیدم.

چند متر که از ماشین دور شدم چفیه‌ام را از گردنم باز کردم تا آب دهانم را روی چشمم بکشم.
 دهانم خشک شده بود! ذکر یا امام حسین (ع) و یا صاحب‌الزمان (عج) گفتم و خودم را کشیدم عقب.
 دیدم یک چیزی به پایم آویزان. فکر کردم بند پوتینم به پایم پیچیده شده و پایم از داخل پوتین درآمده!
 دست بردم که پوتین را بپوشم. دیدم پای راستم از مچ قطع شده! پایم قطع شده بود ولی باور کنید
 هیچ دردی احساس نمی‌کردم.

همین‌طور آنجا افتاده بودم. گهگاهی هم یک ذکری می‌گفتم. ولی گلوله‌ها از دو طرف کنارم به
 زمین می‌خوردند. از اینکه این همه گلوله کنارم به زمین می‌خورد و من آسیبی نمی‌دیدم تعجب کرده
 بودم؟! هنوز در فکر خودم غوطه‌ور بودم که ترکشی به پشتم خورد و باسنم سوخت! ولی این درد را
 حسابی احساس کردم! نمی‌دانم چه مدت آنجا افتاده بودم که یک‌وقت در عالم بیهوشی دیدم پنج
 نفر پشت سرم ایستاده‌اند؟!

خطاب به آنها گفتم: چطور است که این همه آتش ریخته‌اند و من آسیبی ندیده‌ام؟!
 یکی از آنها گفت: آتش می‌ریزند ولی آتش اجازه‌ی کارگر شدن ندارد!
 دوباره در عالم بیهوشی به بچه‌ها می‌گفتم: برید سیّد را بیارید؟! سیّد مجروح شده! حالا نمی‌دانم
 چرا نمی‌گفتم بیایید منو ببرید! می‌گفتم: برید سیّد را بیارید؟!
 سه باره در حالت بیهوشی دیدم دو نفر از دور به من نزدیک می‌شوند؟! به شهدا که می‌رسیدند،
 یکی می‌گفت: این را بنویس، او را بنویس! رسید به ما. گفت: این را بنویس!
 آن یکی گفت: چرا ننویسم؟
 گفت: ایشون چشم‌انتظاری دارد، او را ننویسید.

بالاخره آنجا اسم مرا جزو شهدا ننوشتند! در همین وضعیت بودم که یک وقت متوجه صدای ماشین شدم! صدا کردم: برادر! برادر!

یک ماشین ایستاد. آمدند سراغم و گفتند: تو اینجا چکار می‌کنی؟

گفتم: ماشین ما را زدند!

گفتند: ماشین کجاست؟

گفتم: من که چشم ندارم، بگردید پیدا کنید.

چشم‌ام پُراز ترکش و شیشه و شن شده بود! مرا داخل آمبولانسی گذاشتند و حرکت کردند. مرا بردند بیمارستان صحرایی بانه که خودمان ساخته بودیم. آقای جدیدی مسئول بیمارستان بود. با او آشنا بودم. گفتم: او را صدا کنید.

ایشان آمدند. از او خواستم هرکجا مرا اعزام کردند به خانواده‌ام خبر بدهید تا آنها سرگردان و نگران نشوند. ولی ظاهراً خبر مجروحیت مرا به خانواده نگفته بودند.

خبر شهادت من در همه جا پخش شده بود! در سنج برایم مراسم فاتحه گرفته بودند. در بانه پرده تسلیت زده بودند.

بعد از چند روز آقای رشادی از مجروحیت من با خبر می‌شود و به هم‌زمان خبر می‌دهد که فلانی هنوز زنده است! در هر صورت ما را با هلی‌کوپتر به مراغه و از آنجا به تبریز برده بودند و از تبریز اخوی‌ام مرا به اصفهان منتقل کردند^۱...».

مهندسين خاكي

«راوی: جمشید سرداری، از مهندسی رزمی سپاه

«... آقاسی زاده، عضو انجمن اسلامی دانشجویان کانادا بود! مقداری پول جمع کرده بود. از کانادا می رود مشهد و از مشهد به افغانستان می رود. کمک های نقدی که در کانادا جمع کرده بود را به شیعیان افغانی می دهد. دوباره برمی گردد مشهد. یک شب بیشتر کنار پدر و مادرش در مشهد نمی ماند. از آنجا به اهواز می آید، می رود قرارگاه کربلا پیش آقای علیرضا عندلیب. از میزان سوادش چیزی نمی گوید. رانندگی می کرد.

شب رفتیم مسجد قرارگاه کربلا، کیلومتر ۲۳ جاده ی خرمشهر، سقف مسجد خیلی غیراستاندارد بود، دهانه ی پل ها زیاد بود، نگران بودم اگر تکانی بخورد، روی سرمان بیفتد! او متوجه حساسیت و نگرانی من شد.

نگاهی کرد و گفت: می شود این را تقویت کرد!

به او گفتم: مگر تو می دانی تقویت یعنی چه؟!

گفت: من فوق لیسانس سازه از دانشگاه کانادا دارم.

گفتم: شما که فوق لیسانس سازه ی پل هستی، چرا اینجا رانندگی می کنی؟!

یک یادداشت نوشتم و گفتم: برو پیش فلان کس از مسئولین مهندسی ارتش، چهار نوع پل

نظامی دارند. برو آنها را ببین. بعد بیا برای ما پل بساز!

خلاصه رفت پل ها را دید و بعد در قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص) مسئول ساخت پل شد و

بعداً معاون مهندسی قرارگاه خاتم (ص) شد!...».

ساخت سنگرهای بتونی

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

«...ابتدا تیرهای آهن را بردیم در کارخانه‌ی فارسیت خم کردیم و سنگرهای پنج ضلعی آهنی ساختیم. بعدها دیدیم مصرف آهن آن خیلی بالاست. به فکر سنگرهای بتنی افتادیم. سرهنگ شالچی -روحش شاد- از مهندسی لشکر ۹۲ در مهندسی تهران (امیرآباد) بود، رفتم پیش ایشان. نقشه‌های آمریکایی سنگرهای قوسی را که در زمان شاه برای ارتش ایران ساخته بودند، نشانم داد. در فکر ساخت سنگر بتنی بودم.

گفتم: چطور این نقشه‌ها را از پادگان ارتش ببرم بیرون؟

نقشه‌ها را گذاشت پشت ماشین و با ماشین از پادگان خارج شدیم. بیرون پادگان نقشه‌ها را به من داد و خودش به پادگان برگشت! نقشه‌ها را بردم اهواز و تکثیر کردم و با دستور آقای فروزنده برای ساخت قالب به تعاونی‌های اهواز و سپس به شرکت خانه‌سازی اهواز بردم و اولین سنگر بتنی را ساختیم و در عملیات خیبر (اسفند ۱۳۶۲) برای سنگر فرماندهی از آنها استفاده کردیم. جالب اینجا بود وقتی می‌خواستیم آن را بلند کنیم، جرثقیل، آن را ول کرد و از وسط شکست! مهندس مهرداد آنجا بود، گفت: اینها به درد نمی‌خورد! مقاومت ندارد.

مقاومتش را زیاد کردیم... خلاصه، اولین سنگر را برای فرماندهی خیبر ساختیم. بعد که رفتیم جزیره‌ی مجنون، دیدیم آمریکایی‌ها به عراقی‌ها هم این نوع سنگرها را داده‌اند...».

روایت ادامه دارد... آذر ۱۳۹۷



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 - کتاب‌ها:

■ قرآن کریم

۱. معین وزیری، نصرت‌اله، تحلیلی بروقایع صحنه عملیات خوزستان در سال اول جنگ، سازمان حفظ و آثار و ارزش‌های دفاع مقدس آجا، ۱۳۸۵.
۲. ویژه نامه هفتمین اجلاس هیئت عمومی سازمان نظام مهندسی ساختمان، گفتگو با آیه‌الله هاشمی رفسنجانی، آذر ۱۳۹۵.
۳. معاونت مهندسی سپاه، مهندسی جنگ، مجموعه مقالات همایش مهندسی رزمی سپاه، ۱۳۷۸.
۴. کارنامه عملیات رزمندگان در ۸ سال دفاع مقدس، مرکز فرهنگی سپاه ۱۳۷۵. (نتایج عملیات‌های ذکر شده در این کتاب از این منبع اخذ شده است)
۵. پور جباری، پژمان، اطلس جغرافیای حماسی، جلد اول، نشر صریر، ۱۳۹۰.
۶. رزم‌آرا، حسینعلی، فرهنگ جغرافیای ایران، جلد اول، دایره جغرافیایی ستاد ارتش، ۱۳۳۰.
۷. چمنکار، محمدجعفر، بحران ظُفّار و رژیم پهلوی، مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران، چاپ اول ۱۳۸۳.
- لغت نامه دهخدا.

ب - فیلم‌های پیاده شده:

۸. برگرفته از مصاحبه‌های نگارنده با راویان و یا از متن گفتگوی راویان در جلسات تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس در موزه دفاع مقدس تهران، سال ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳.
۹. متن اصلی کتاب پیاده شده از فیلم جلسات صوتی و تصویری تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس (خرداد ۱۳۹۱ تا شهریور ۱۳۹۳)، پورشه‌های (فولدر) در مرکز داده‌های موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس تهران.

ج- سایت‌ها: (اطلاعات پاورقی‌ها)

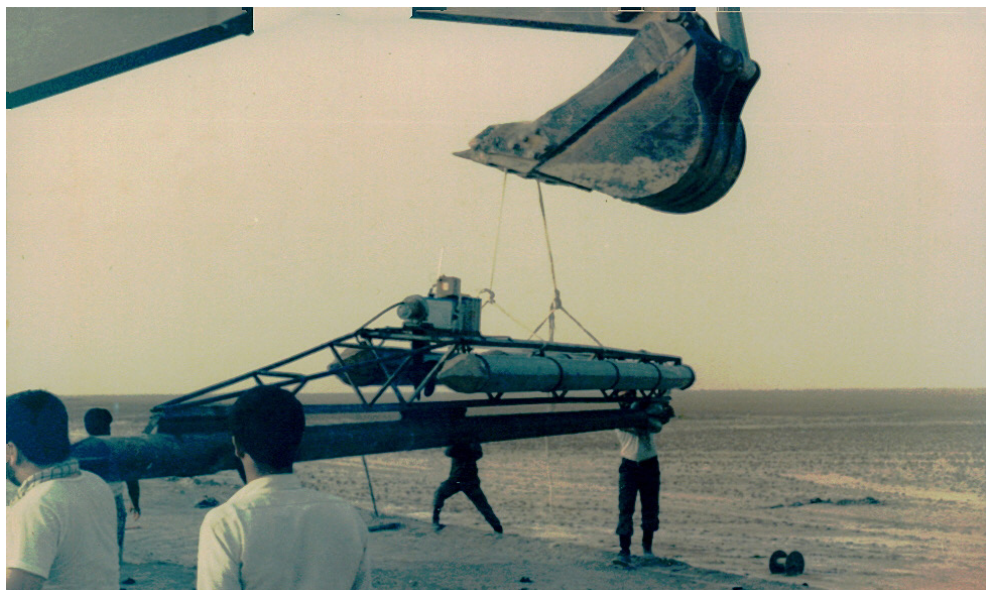
- (۱) ویکی‌پدیا، دانشنامه آزاد، دریادار مدنی، خبرگزاری جبهه ملی ایران.

- (۲) خبرگزاری بسیج، معرفی شهید دکتر محمد علی رهنمون، از مسئولین بهداری رزمی سپاه.
- (۳) ویکی پدیا، دانشنامه آزاد، معرفی سرلشکر غلامعلی رشید، فرمانده فعلی قرارگاه عملیاتی خاتم الانبیا (ص) ستاد کل نیروهای مسلح.
- (۴) ویکی پدیا، دانشنامه آزاد، معرفی سرلشکر شهید ولی اله فلاحتی، رئیس ستاد مشترک ارتش.
- (۵) سیری در ایران، جاذبه های گردشگری ایران، معرفی شهر بستان خوزستان.
- (۶) اینجا اصفهان، معرفی شهر دولت آباد اصفهان.
- (۷) مشرق نیوز، جهاد و مقاومت ۱۳۹۳/۱۲/۲۳، معرفی منطقه دُب خردان اهواز.
- (۸) ویکی پدیا، دانشنامه آزاد، معرفی سردار شهید حسین خرازی، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه.
- (۹) مشرق نیوز، گروه جهاد و مقاومت، معرفی خط دفاعی شیردر جاده اهواز- آبادان.
- (۱۰) ویکی پدیا، معاودین عراقی.
- (۱۱) ویکی پدیا، معرفی سرلشکر حسین حسینی سعدی.
- (۱۲) همشهری آنلاین، معرفی سردار شهید ناصر کاظمی.
- (۱۳) ویکی پدیا، معرفی سردار حاج احمد متوسلیان، فرمانده تیپ ۲۷ محمد رسول الله (ص) سپاه.
- (۱۴) ابرو باد، معرفی سردار شهید محمود شهبازی، جانشین تیپ ۲۷ محمد رسول الله (ص).
- (۱۵) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید رضا چراغی، فرمانده لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص).
- (۱۶) دانشگاه علوم پزشکی کاشان، دفتر امور ایثارگران.
- (۱۷) ویکی پدیا، معرفی شهید غلامعلی پیچک، فرمانده جبهه غرب.
- (۱۸) ویکی پدیا، لانه جاسوسی امریکا.
- (۱۹) ویکی پدیا، ایل قلخانی.
- (۲۰) صاحب نیوز، گزارش مقاومت ۱۳۹۳/۶/۱۰، معرفی عباس زمانی، از فرمانده اولیه سپاه پاسداران.
- (۲۱) آوینی، معرفی سردار شهید محمد بروجردی، فرمانده قرارگاه حمزه (ع) سپاه.
- (۲۲) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید رضا دستواره جانشین فرمانده لشکر ۲۷ محمد رسول الله (ص).

- (۲۳) بسیج دانشجویی مؤسسه آموزش عالی طبری بابل.
- (۲۴) ویکی پدیا، معرفی دکتر محمد فروزنده، فرمانده قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا(ص).
- (۲۵) ایسنا ۲۷/۱۰/۱۳۹۵، معرفی سردار شهید اسماعیل دقایقی، فرمانده لشکر ۹ بدر سپاه.
- (۲۶) ویکی پدیا معرفی سردار احمد غلامپور، فرمانده قرارگاه کربلا.
- (۲۷) آوینی، معرفی سردار شهید مهدی زین الدین، فرمانده لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب(ع).
- (۲۸) خبرآنلاین، معرفی سردار محمدعلی جعفری، فرمانده کل سپاه.
- (۲۹) خبری شهدای ایران.
- (۳۰) خبرگزاری جمهوری اسلامی.
- (۳۱) ویکی پدیا، معرفی دکتر داوود دانش جعفری از مسئولین مهندسی دفاع مقدس و وزیر اقتصاد دولت نهم.
- (۳۲) صاحب نیوز، معرفی سردار شهید رضا حبیب الهی.
- (۳۳) نوید شاهد، پایگاه جامع فرهنگ ایثار و شهادت استان خراسان رضوی.
- (۳۴) رشد، شبکه ملی مدارس.
- (۳۵) صنعت.
- (۳۶) یادمان گذشتگان، معرفی سردار شهید محمد طرحچی، از مسئولین مهندسی جهاد سازندگی.
- (۳۷) دکتر چمران، معرفی سردار شهید دکتر مصطفی چمران، فرمانده ستاد جنگ های نامنظم، نماینده مجلس شورای اسلامی و وزیر دفاع.
- (۳۸) صاحب نیوز، ستارگان ستاد جنگ های نامنظم، معرفی شهید مصطفی ابراهیمی مجد.
- (۳۹) نخبگان جوان، آشنایی با مین های موجود در ایران.
- (۴۰) معبر نور، معرفی مین تی ایکس ۵۰.
- (۴۱) خبرنگاران جوان، معرفی مهندس بهروز پورشریفی، از فرماندهان مهندسی جهاد سازندگی.
- (۴۲) بیتوته، نحوه ظهور و بروز جهاد سازندگی.
- (۴۳) خبرگزاری تسنیم، معرفی سردار شهید محمدعلی شاهمرادی، جانشین تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم(ع) سپاه.

تصاویر مهندسی رزمی دفاع مقدس





ساخت اژدر ابتکاری رعد جهت شکافتن دژهای مستحکم دشمن (توسط مهندس شهید مصطفی ابراهیمی مجد)



ساخت ابتکاری خودرو شنی دار



ساخت پل بشکه‌ای و نصب آن بر روی کارون - در سال اول جنگ





فرش رملی ابتکاری برای عبور از زمین‌های سُست رملی



ابتکاری برای عبور خودروهای سبک در زمین‌های باتلاقی



ساخت چرخ خودرو باتلاق رو



ساخت پل پیلی توسط مهندسی رزمی



پل پیلی روی رودخانه چومان- منطقه ماووت ۱۳۶۶ برای عبور خودرو- (استتار شده با گونی برای محدود کردن دید هواپیماهای دشمن!)

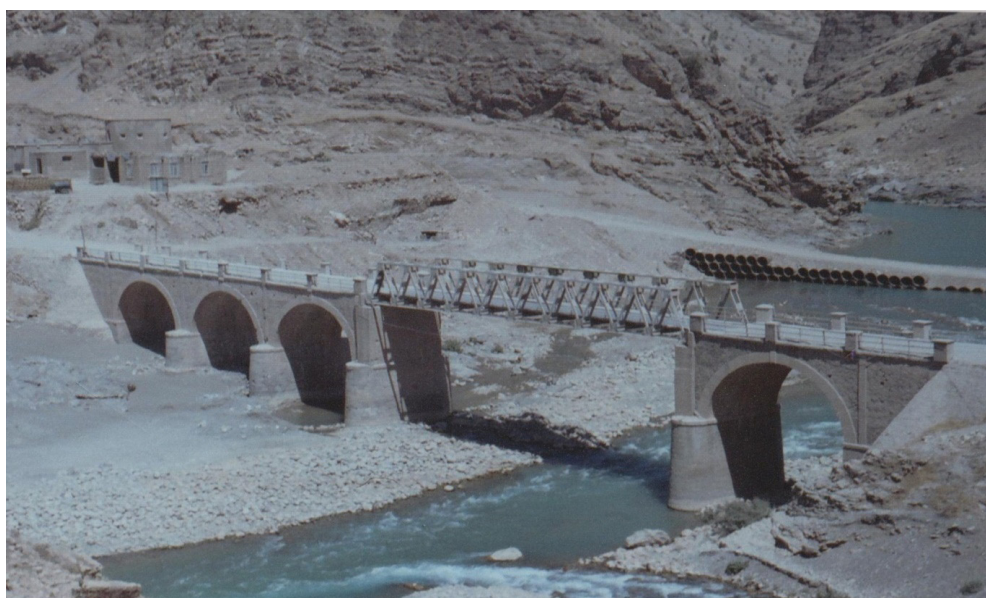


پل شهید کلهر روی رودخانه قلعه چولان
عملیات بیت المقدس ۲- ۱۳۶۷/۱۰/۲۵
رزمندگان لشکر- (سیدالشهداء ع)

پل کابلی نفررو



پل تجهیزاتی T.M.M



ترمیم پل های که توسط هواپیماهای دشمن منهدم می شد، در کوتاه ترین زمان ممکن!



قالب پل شناور بتنی



قطعات پل شناور بتنی



پل شناور بتنی، رودخانه کارون



پل لوله‌ای



پل شناور دوبه‌ای - اهواز، رودخانه کارون





پل روی رودخانه کرخه



پل شناور سیار



پل پیش ساخته و سریع‌النصب بتنی



ساخت دستگاه نهرگن (کانال کن)



بلدوزر و تانک نه‌رکن و مین‌روب ابتکاری



تانک کانال‌کن و مین‌روب



بیل مکانیکی باتلاق رو



بلدوزر دوزیست باتلاق رو ابتکاری



بیل مکانیکی دوزیست باتلاق روابتکاری



بلدوزر دوزیست (آبی خاکی) ابتکاری



طراده خودکشی، با استفاده از نیم تنه هواپیمای اسقاطی و موتورهای توربوفن آن، برای عبور از اروند



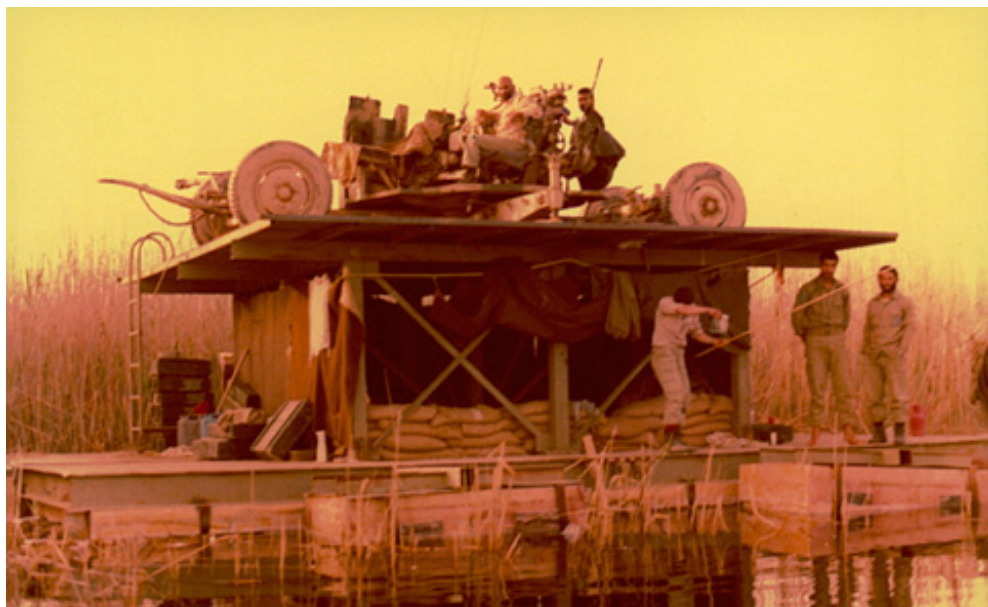
بیل مکانیکی باتلاق رو- هورالعظیم



پل شناور ۱۴ کیلومتری خیبر (ادارای پارکینگ) روی هورالعظیم (عملیات خیبر، اسفند ۱۳۶۲) - از شاهکارهای مهندسی رزمی



پل شناور خیبر ۲ در حال نصب در هورالعظیم (عملیات بدر، اسفند ۱۳۶۳)



توپ پدافند هوایی بر روی سطحه‌های شناور- هورالعظیم، سال ۱۳۶۳

