

وَأَنزَلْنَا مِنْ سُلَيْمَانَ قِيلَةً
يَا سُلَيْمَانُ إِنَّا جَاءْنَاكَ بِقِيلَةٍ
مِنْ قَبْلِكَ

هندسه در رزم تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس

به کوشش:
عباس حیدری مقدم



انستیتوت ملی اسناد و کتابخانه ملی
دفاع مقدس

سرشناسه: حیدری مقدم، عباس، ۱۳۴۱ -

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

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

مشخصات ظاهری: ۳ ج.

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

وضعیت فهرست نویسی: فیا

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

عملیات های آبی خاکی.

موضوع: جهاد سازندگی

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

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

شناسه افزوده: موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس. انتشارات

رده بندی کنگره: DSR۱۶۲۷

رده بندی دیویی: ۹۵۵/۰۸۴۳

شماره کتابشناسی ملی: ۵۸۰۳۷۱۲



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

به کوشش: عباس حیدری مقدم

ناشر: انتشارات موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

ویراستار: عبدالله حکیم

صفحه آرای: علیرضا زمانی

طرح جلد: هست استودیو

نوبت چاپ: اول، ۱۳۹۸

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: ۶۰۰۰ تومان

شابک: ۴-۷۸-۸۰۹۴-۶۰۰-۹۷۸

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۵۷۰۱۹

فهرست

۱۵	پیش‌گفتار
۲۳	مهندسی رزمی در عملیات‌های آفندی
۲۳	عملیات ثامن‌الائمه (ع)
۲۴	خاکریز، شاه‌کلید مهندسی رزمی
۲۵	عملیات طریق‌القدس
۲۶	تعیین مسیر خاکریز
۲۹	انتقال تجربه‌ی خدمت در روستاها به جبهه جنگ
۳۰	جاده برروی رمل
۳۶	پیشروی با خاکریز زدن
۳۷	نقش آب و باتلاق در تثبیت شهرستان
۳۷	عملیات فتح‌المبین
۳۹	بیل لودریا خودرو حمل مهمات!
۴۱	مردم محلی همراه با رزمندگان
۴۶	جاده‌سازی در عمق مواضع دشمن
۴۷	پاک‌سازی میدان‌های مین ایزدایی دشمن
۴۹	مهندسی هر لحظه با فرماندهان رزم
۵۲	لشکر ۲ حمزه ارتش در عملیات فتح‌المبین
۵۶	عملیات بیت‌المقدس (آزادسازی خرمشهر)
۵۸	آزادسازی جاده‌ی اهواز- خرمشهر
۶۱	مهندسی ارتش در عملیات بیت‌المقدس
۶۵	عملیات عبور از رودخانه‌ی کارون
۶۹	میدان تجربه
۷۰	همه با هم، ارتش، سپاه و جهاد
۷۳	مهیاسازی محور کرخه‌کور
۷۹	آموزش مهندسی رزمی

فهرست

۸۲	خرمشهر را خدا آزاد کرد
۸۵	افسر ارشد ارتش راننده بلدوزر می شد!
۸۸	مهندسی، همیشه یک مرحله بیشتر از یگان رزم حضور داشت!
۹۱	مهندسی جهاد نجف آباد در آزادسازی خرمشهر
۹۳	مهندسی جهاد در آزادسازی خرمشهر
۹۶	مهندسی رزمی تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) در آزادسازی خرمشهر
۹۹	تغییر فلش هجوم
۱۰۰	گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در عملیات بیت المقدس
۱۰۳	مهندسی تیپ ۲۵ کربلا در عملیات بیت المقدس
۱۰۷	عملیات رمضان
۱۰۸	موانع مثلثی
۱۱۲	باز کردن میدان مین با گریدر
۱۱۴	مهندسی جهاد فارس در عملیات رمضان
۱۱۹	خودباوری بیش از حد!
۱۲۳	قاصی شدن با عراقی ها
۱۲۶	لودر و بلدوزر جلوتر از تانک!
۱۲۷	گرای ۹۰ درجه
۱۳۱	آغاز جنگ آب از سوی دشمن
۱۳۳	طرح مانور مهندسی در حین عملیات
۱۳۸	تیپ ۱۴ امام حسین (ع) سپاه در عملیات رمضان
۱۴۲	ضعف اطلاعات در عملیات رمضان
۱۴۷	عملیات مسلم ابن عقیل (ع)
۱۴۸	راه سازی در جبهه ی سومار
۱۴۹	عملیات محرم
۱۵۰	شناسایی منطقه قبل از عملیات
۱۵۲	تدبیر در میدان جنگ
۱۵۴	کله قندی عملیات محرم
۱۵۶	سد خاکی برای عملیات نظامی
۱۵۷	چیخواب
۱۶۰	گردان مهندسی رزمی با یک دستگاه لودر!
۱۶۴	چیلات
۱۶۷	عملیات والفجر مقدماتی و والفجر یک
۱۶۸	شناسایی های عجیب مهندسی رزمی
۱۶۹	عوارض فاصله ی زیاد با دشمن!
۱۷۲	ذلیجان
۱۷۴	پل های کشویی آلومینیومی
۱۷۶	نبرد با زمین
۱۷۷	بیل لودر شده بود آمبولانس!

فهرست

۱۷۹	مهندسی رزمی لشکر ۸ نجف اشرف در عملیات والفجر مقدماتی
۱۸۶	مهندسی جهاد نجف آباد در عملیات والفجر مقدماتی
۱۹۱	میدان مینی به عمق یک کیلومتر!
۱۹۲	تدبیر برای عقب نشینی
۱۹۷	اهمیت مسائل حفاظت اطلاعات عملیات
۱۹۹	بیل بلدوزرت را بگذار زمین خداوند هدایت می‌کند!
۲۰۰	آغاز گسترش سازمان مهندسی رزمی
۲۰۲	هشکاری دشمن
۲۰۳	نحوه‌ی تعیین مسیر خاکریز در دل شب
۲۰۶	مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر مقدماتی
۲۰۹	خاکریزی به ارتفاع پنج متر
۲۱۰	مدیریت همپوشانی
۲۱۱	پیچ انگیزه
۲۱۵	آتش به جای خون
۲۲۰	آتش تپیه به جای غافلگیری
۲۲۳	عملیات والفجر دو
۲۲۴	تَمَرچین
۲۲۷	قمطره
۲۲۸	مهندسی قرارگاه حمزه (ع) در عملیات والفجر ۲
۲۳۱	باز شدن جبهه غرب
۲۳۲	حاج عمران
۲۳۴	عملیات والفجر ۳
۲۳۵	کله قندی
۲۴۰	عملیات والفجر چهار
۲۴۱	خالوزه
۲۴۲	کانی مانگا
۲۴۴	گرمک
۲۴۸	ماموستا در کنار رزمندگان
۲۵۳	مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر چهار
۲۵۷	جبهه‌ی غرب فقط جاده
۲۶۰	چاله سبز
۲۶۵	سورن
۲۷۲	عملیات والفجر ۱
۲۷۳	تصرف شهر حلبچه و خُرمال عراق
۲۷۷	منابع و مأخذ
۲۸۱	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 ازجان‌گذشته‌ای 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، اخلاصِ مخلص، زبان‌گویای 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 موزه‌ی انقلاب اسلامی و دفاع مقدس

پیش‌گفتار

با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در بهمن ۱۳۵۷ دشمنان این نظام اسلامی که دورانی را با سلطه سیاسی و اقتصادی کشور با ترفندهای مختلف و طی قراردادهای ناعادلانه به غارت منابع این ملت مشغول بودند، با خشم و غضب نهفته، در پی تحمیل اراده سیاسی خود به حکومت نوپای اسلامی بودند. به طور طبیعی با بروز انقلاب اسلامی، یکسری تغییر و تحول سیاسی و اجتماعی در کشور رخ داد. وابستگان رژیم گذشته در پی وارد کردن ضربات مهلکی بودند تا شاید یکبار دیگر همچون گذشته با اجرای آشوب‌های اجتماعی یا کودتاهای نظامی، نظام شاهنشاهی خلع شده را به مسند قدرت بازگردانند. ساختار سیاسی و اداری کشور به هم ریخته بود. بسیاری از مدیران ارشد از کشور فرار و یا خارج شده بودند. بعضی گروه‌های سیاسی، اعتقادی و تجزیه طلب فرصت را برای اجرای اهداف خود مناسب می‌دیدند! با فرار فرماندهان عالی رتبه، ارتش در شرایط بسیار نامناسب قرار گرفته و کنترل فرماندهی خود را از دست داده بود. با ترور شخصیت‌های سیاسی، نظامی و مغزهای متفکر ایدئولوژیک کشور از جمله شهید مطهری، شهید مفتاح، شهید عراقی، شهید سپهبد قری (رئیس ستاد مشترک ارتش) و مرحوم آیت الله هاشمی رفسنجانی در جهت قطع کردن شاخه‌های این درخت نوپای انقلاب اسلامی، فضای امنیتی آلوده‌ای بر کشور حاکم شده بود! در این شرایط بحرانی و متزلزل کشور، سردمداران رژیم بعث عراق فرصت را غنیمت شمردند تا به بهانه اختلافات مرزی ده‌ها ساله‌ی خود با ایران، وارد فضای سیاسی جدید و بازی خطرناکی شوند تا شاید در پناه قدرت برتر نظامی خود در آن موقعیت زمانی، اراده‌ی سیاسی خود را بر ایران تحمیل کنند.

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

خاورمیانه و در سایه سکوت و حمایت پنهان سازمان ملل، مقدمات رویارویی با انقلاب اسلامی ایران را به اشکال 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 درگیری‌های متعدد با نام سازمان آزادی بخش خلق عرب؛

- مهم‌تر از همه حمایت و پشتیبانی همه جانبه از گروهک‌های متعدد مزدور به اصطلاح خلق کُرد ایران، با هدف ایجاد آشوب و تجزیه طلبی کردستان.

همزمان با این اقدامات حزب بعث عراق، امریکا با استفاده ابزاری از این فرد مغرور و خطرناک (صدام) برای رسیدن به اهداف کلان خود در منطقه، ضمن حمایت پنهان از اقدامات سردمداران عراق، خودش نیز اقدامات مختلفی را علیه ایران آغاز کرد:

- حمایت متنوع نظامی (آموزش و تجهیز سلاح) از گروهک‌های تجزیه طلب کردستان به نام‌های کومله، دموکرات، زرگاری، خبات و...؛

- جاسوسی و تحریک سیاسی بعضی سیاسیون ایران برای ایجاد اختلاف و عقیم ماندن اهداف انقلاب اسلامی از سوی سفارت خود در تهران. البته این لانه‌ی جاسوسی با قیام خودجوش تعدادی دانشجوی انقلابی (با نام دانشجویان پیرو خط امام) در ۱۳ آبان ۱۳۵۸ اشغال و این فتنه‌گاه علنی تا حدودی خاموش شد

- قطع رابطه‌ی سیاسی و اقتصادی با ایران در تاریخ ۱۳۵۹/۱/۱۹ (۱۳ ماه بعد از پیروزی انقلاب اسلامی)؛

- حمله نظامی امریکا به ایران به بهانه آزادسازی گروگان‌های جاسوس سفارتخانه خود در تاریخ ۱۳۵۹/۲/۵؛

- حمایت از کودتای نافرجام نقاب با محوریت پایگاه هوایی شهید نوژه همدان در تیرماه ۱۳۵۹ (دو ماه قبل از شروع تهاجم سراسری ارتش عراق)؛

- تشدید تحریم همه جانبه و بلوکه کردن حساب های ایران در بانک های خارجی، با همراهی دولت های اروپای غربی؛
- ملاقات محرمانه برژینسکی، مغز متفکر و تصمیم گیرنده ی امریکا با صدام در مرز عراق - اردن! (دو ماه قبل از آغاز تهاجم سراسری ارتش عراق به ایران) این ملاقات به نظر کارشناسان نظامی و سیاسی نوعی چراغ سبز حمایتی امریکا از تهاجم نظامی عراق علیه ایران محسوب می شود.
- با این زمینه سازی ها، ارتش عراق اقدامات نظامی پراکنده خود را آغاز کرد:
- اولین تجاوز نظامی عراق به ایران، طی حمله هوایی به شهر مرزی مهران در ۱۳/۱/۱۳۵۸ (۴۹ روز بعد از پیروزی انقلاب اسلامی)؛
- حمله زمینی یک گروه از ارتش عراق به قصر شیرین در ۱۴/۱/۱۳۵۸؛
- حمله هوایی به تأسیسات نفتی مهران در ۱۸/۱/۱۳۵۸؛
- حمله هوایی و توپخانه ای به مهران در ۸/۳/۱۳۵۹ که منجر به شهادت ۱۲ نفر از مردم و زخمی شدن ۳۶ نفر گردید؛
- حمله موشکی به مهران در ۱۲/۶/۱۳۵۹ (۱۹ روز قبل از آغاز رسمی تهاجم سراسری ارتش عراق) که در این تهاجم دو نفر به شهادت رسیدند و پنج نفر مجروح شدند؛
- بمباران شهر قصر شیرین در ۱۳/۶/۱۳۵۹؛
- اشغال ارتفاعات خان لیلی قصر شیرین در ۱۶/۶/۱۳۵۹؛
- اشغال ارتفاعات میمک ایلام در ۱۹/۶/۱۳۵۹ و تصرف پاسگاه های مرزی رشیدیه، طاووسیه و صفریه ایران در ۲۶/۶/۱۳۵۹ (پنج روز قبل از آغاز جنگ) که در این روز یک فروند هواپیمای شکاری میگ ۲۱ متجاوز عراقی با موشک فونیکس هواپیمای اف ۱۴ ایران در خاک کشور ساقط گردید؛
- تا قبل از آغاز رسمی جنگ هشت ساله علیه ایران، ارتش عراق بیش از ۶۳۷ بار، شهرها، روستاها و مراکز حیاتی ایران را هدف بمباران هوایی، آتش توپخانه و تانک خود قرار داد...
- می توان گفت با قطع رابطه ی امریکا با ایران در ۱۹/۱/۱۳۵۹، تجاوز نظامی ارتش عراق علیه ایران صورت جدی تری به خود گرفت.
- تهاجم و تجاوز رسمی ارتش عراق به سرزمین ایران در ساعت ۱۱ صبح روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ با شلیک یک گلوله توپ توسط صدام حسین (رئیس جمهور وقت عراق) با هدف تجزیه ی ایران و در نهایت براندازی نظام جمهوری اسلامی ایران آغاز شد. در هفته های آغازین تهاجم دشمن، سازمان

نابسامان و به هم ریخته ارتش جمهوری اسلامی ایران تنها با ۴ لشکر ادغام شده فاقد فرماندهی لازم و نیروی متخصص و حتی سرباز کافی، به علت تصویب و اجرای کاهش دوران خدمت سربازی به یک سال، در مقابل ۱۲ لشکر منسجم، مجهز و آماده عراق قرار گرفت! سپاه پاسداران تازه تأسیس شده با سازمان و مأموریت امنیتی نیز ظرفیت و توانایی برای مقابله با تهاجم یک ارتش کلاسیک را نداشت. با این شرایط سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و نظامی ایران، جوانان بی نام و نشان و دوستان انقلاب اسلامی از تمام اقشار سازمانی و غیرسازمانی از ارتش، ژاندارمری، سپاه، جهاد سازندگی، شهربانی و کمیته انقلاب اسلامی گرفته تا داوطلبین مردمی در اوج مظلومیت و ایثار، تنها با روحیه و اعتقادات راسخ دینی و ملی و با استفاده از خلاقیت‌ها و ابتکارات ابتدایی توانستند در صحنه نبرد با این دشمن متجاوز و مغرور، سربلند شوند...

برای ثبت دفاع مقدس هشت ساله، صدها هزار نفر در سازمان‌های رزم ارتش، سپاه، ژاندارمری، 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 و ارائه نشده است! به خصوص که فعالیت‌های پشتیبانی رزمی کمتر به نمایش گذاشته شده است. در حالی که برای مهیا کردن شرایط رزم یک رزمنده، می‌بایست بیش از ۱۰ نفر در قالب یگان‌های پشتیبانی رزمی و پشتیبانی خدمات رزمی تلاش و فعالیت کنند. به قول یکی از دوستان، 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 میدان نبرد با دشمن متجاوز بیافریند که مورد بُهت و تعجب دوست و دشمن قرار گیرد! با گسترش جنگ و سیر تکاملی مهندسی رزمی، رزمندگان این رشته‌ی فنی تخصصی اقداماتی انجام دادند که با توجه به شرایط خاص آن دوران، شاهکار مهندسی محسوب می‌شود 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 واحداث پل ثابت لوله‌ای بر روی رودخانه خروشان اروند به طول ۹۰۰ متر و عرض ۱۲ متر برای عبور انواع خودرو و تجهیزات سبک و سنگین؛

■ احداث کانال سلمان به طول ۸۰ کیلومتر و عرض ۱۰۰ متر برای انتقال آب به منطقه شرق بصره و اجرای جنگ آب علیه دشمن و...

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

محتوای جلسات با مدیریت مصطفی آذرمی توسط سرکار خانم زینب پاک‌نهاد طی ۱۷۵۶ ساعت کار به مدت ۱۰ ماه (آبان ۱۳۹۵ تا مرداد ۱۳۹۶) در ۳۷۵۱ صفحه پیاده‌سازی شد. برنامه‌ی تدوین و آماده‌سازی برای چاپ و نشر این برنامه مهم در آذرماه ۱۳۹۶ در دستور کار بخش تاریخ شفاهی موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس 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 هشت ساله، خلاقیت و ابتکارات مهندسی، ساختار و سازمان مهندسی و خاطرات متنوع نیروهای مهندسی رزمی در دفاع مقدس اشاره شده است. جلد دوم مربوط به مهندسی رزمی در عملیات‌های 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 رو دارید جلد دوم 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 برمی گردد که گوینده براساس مشاهدات عینی زمانی و مکانی خودش بازگو کرده است. ضمن اینکه بالطبع به علت گذشت زمان طولانی از جنگ موضوع فراموشی نیز در بیان دقیق مطالب و نکات دخیل بوده است! مطالب تدوین شده زیر نظر جناب محمدرضا مشفق‌ی خامنه (از کارشناسان مهندسی سپاه پاسداران) در دو مرحله به دقت بازنگری و اصلاحات لازم انجام گرفته است. همچنین از همکاری معاونت مهندسی سپاه تشکر می شود.



عباس حیدری مقدم آرائی (تدوین گر)

آبان ۱۳۹۷



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



هندسه در رزم تاریخ شفاهی
مهندسی رزمی دفاع مقدس

مهندسی رزمی در عملیات‌های آفندی

عملیات ثامن الائمه (ع)

عملیات ثامن الائمه (ع) در شمال آبادان با هدف تصرف پل‌های دشمن بر روی رودخانه کارون، تصرف و تأمین جاده‌های آبادان - ماهشهر و آبادان - اهواز به منظور شکست محاصره‌ی آبادان در ساعت یک بامداد ۱۳۶۰/۷/۵ بارمز «نصر من الله و فتح قریب» آغاز شد. این عملیات در روز به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- رفع محاصره‌ی آبادان بعد از ۳۴۹ روز
- آزادسازی جاده‌های آبادان - ماهشهر و آبادان - اهواز و ۱۵۰ کیلومترمربع از سرزمین ایران عزیز
- غنیمت گرفتن ۱۶۰ دستگاه تانک و نفربر زرهی، ۱۵۰ دستگاه انواع خودرو، ۳۰ دستگاه لودرو، بلدوزر، ۵ قبضه توپ ۱۵۲ و دو قبضه کاتیوشا و ده‌ها قبضه تفنگ ۱۰۶ میلی متری و...
- اسارت ۱۸۰۰ نفر از نیروهای دشمن.





خاکریز، شاه‌کلید مهندسی رزمی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی
مهرماه ۱۳۶۰ اجرای عملیات ثامن الائمه (ع) برای شکست
محاصره‌ی آبادان می‌بایست با سازمان‌دهی منظم و مرتبی
انجام می‌شد. بایستی همپا با یگان‌های رزم، ماشین‌آلات
مهندسی نیز حرکت می‌کردند! خاطرم هست بچه‌ها

نتوانستند معبر میدان مین را باز کنند. با بلدوزر داخل میدان مین پارک می‌کردیم که یک مرتبه گفتند:
بیایید عقب! هنوز محور باز نشده بود که ما به عقب برگشتیم. به ریپر بلدوزر آویزان شده بودیم.
راننده‌ی بلدوزری به نام آقای محمدی با شجاعت زیر آتش دشمن معبر را باز کرد و ما دستگاه
مهندسی را عبور دادیم. ولی متأسفانه وقتی بعضی محورها نتوانستند معبر خود را باز کنند. دومرتبه
بلدوزر را آوردیم عقب!

خاکریزی که می‌بایست در ساحل کارون بعد از سقوط دشمن احداث می‌شد در کوتاه‌ترین
فرصت زمانی زده شد. دشمن در خط ساحلی کارون حوالی پل مارد مقاومت می‌کرد. مقاومت
دشمن ۴۸ ساعت اجازه نداد ما خودمان را به پل مارد برسانیم.

بعد از شکستن مقاومت دشمن آمدیم کنار پل مارد خاکریز زدیم. بعد از آن کنار جاده‌ی آبادان -
اهواز با فاصله‌ی نزدیکی تا کارون خاکریز بزرگی زده شد که تریلی و کامیون در پناه آن عبور می‌کرد!
عموماً هر جانپروهای رزمنده کم می‌آوردند مهندسی رزمی را خرج می‌کردند! باید گفت شاه‌کلید
مهندسی رزمی خاکریز بود...».

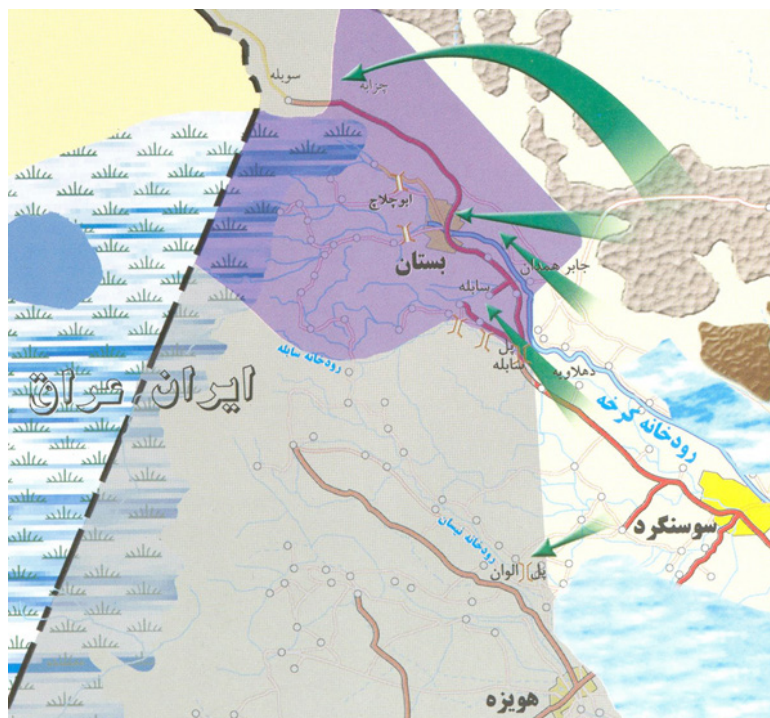
■ توضیح؛ نظر به اینکه دیگر شرکت کنندگان در جلسه تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع
مقدس در رابطه با عملیات ثامن‌الائمه مطالبی روایت نکرده‌اند، متأسفانه از این عملیات
بسیار کم آورده شده است.

عملیات طریق القدس

عملیات طریق القدس در منطقه‌ی عمومی غرب شهرستان سوسنگرد و منطقه‌ی عمومی بُستان با هدف آزادسازی شهرستان و تأمین مرز در ساعت ۳۰ دقیقه بامداد ۱۳۶۰/۹/۸ بارمز «یا حسین (ع)» آغاز شد و ۱۴ روزه طول انجامید.

نتایج عملیات:

- آزادسازی شهرستان و ۸۰۰ کیلومتر مربع از سرزمین ایران
- قطع ارتباط بین نیروهای دشمن در شمال غربی و جنوب غربی خوزستان
- آزادسازی ۷۰ روستای منطقه و ۵ پاسگاه مرزی
- غنیمت گرفتن ۱۷۰ دستگاه زرهی، ۲۵۰ دستگاه انواع خودرو، ۱۵۰ دستگاه لودر، بلدوزر و دیگر ماشین‌آلات مهندسی، ۱۹ عراده توپ ۱۵۲ م.م. و ۷۰ قبضه توپ ضد هوایی
- اسارت ۵۴۶ نفر از نیروهای دشمن متجاوز



نقشه منطقه عملیات طریق القدس

تعیین مسیر خاکریز



«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد... آبان ۱۳۶۰ برای عملیات طریق القدس، ما بچه‌های جهاد فارس، اصفهان و نجف آباد که توی آبادان مستقر بودیم، قرار شد وارد منطقه‌ی عملیات جدید شویم. جهاد سمنان، دامغان و خراسان هم توی منطقه‌ی سوسنگرد و

بستان مسئولیت داشتند. ما ستاد اصلی مان را داخل سوسنگرد برپا کردیم و توی منطقه‌ی دغاغله^۱ مستقر شدیم. محوری را تحویل گرفتیم. برای آماده‌سازی آن جبهه برای عملیات آغاز کردیم. با هماهنگی‌هایی که انجام گرفت قرار شد جهاد نجف آباد قبل از عملیات آزادسازی شهر بستان، توی منطقه‌ی دغاغله خاکریزی طولانی احداث کند تا فاصله‌ی خط مقدم رزمندگان ما با عراقی‌ها کم شود! البته دو طرف، بین خاکریز خطوط مقدم خود نیروی کمین داشتند!

قرار بود این فاصله‌ی چند کیلومتری را به نصف کاهش بدهیم. اولین شبی که ما برای احداث این خاکریز رفتیم، بعد از شناسایی با هماهنگی و همکاری جهاد خراسان از جمله حاج هاشم ساجدی^۲ و شهید سید محمد سادات سیدآبادی^۳ به صورت مشترک با دوتا تیم عملیاتی پای کار رفتیم. آن شب تا صبح خاکریز زدیم. صبح که خاکریز تمام شد و آمدیم عقب تا کمی استراحت کنیم، به جای تشکر، همه فرماندهان به خصوص بچه‌های ارتش به ما اعتراض



داشتند که آقا! این چه خاکریزی است که زدید؟

گفتیم: مگر چی شده؟!

گفتند: شما مستقیم به سمت عراقی‌ها خاکریز زدید! یعنی عمود بر خاکریز آنها! (می‌خندد)
 البته ما به بچه‌ها گفته بودیم که خاکریز را مستقیم نزنند! زیگزاگ و چپ و چوله بزنند! ولی در آن تاریکی شب این جوری از کار درآمده بود! تقریباً عمود به سمت عراقی‌ها رفته بودیم!

۱ - دغاغله: روستایی از توابع بخش مرکزی شهرستان اهواز در غرب استان خوزستان است.

۲ - حاج هاشم ساجدی: متولد ۱۳۲۶ کلاته دامغان است. بعد از انقلاب اسلامی مدتی با عضویت در شورای جهاد گنبد خدمات شایسته‌ای به این منطقه نمود. با شروع جنگ از سوی جهاد خراسان راهی جبهه جنوب شد و مسئولیت ستاد پشتیبانی و مهندسی جنگ استان خراسان را در منطقه دشت آزادگان بر عهده گرفت. با انتقال مهندسی رزمی جهاد خراسان به جبهه غرب، مسئولیت قرارگاه مهندسی نجف به ایشان سپرده شد و در نهایت در تاریخ ۱۳۶۳/۸/۵ در کمین مزدوران اجنبی در جبهه غرب کشور به شهادت رسید (۱).

۳ - سید محمد سادات سیدآبادی: متولد ۱۳۳۵ که در تاریخ ۱۳۶۱/۱/۷ در عملیات فتح‌المبین به شهادت رسید.

گفتیم: شما نگران نباشید! سعی می‌کردیم به جوری کارمان را توجیه کنیم! ولی وقتی کار خودمان را دیدیم متوجه شدیم واقعاً این‌ها حق داشتند که اعتراض می‌کردند! ما خیلی از اون وری رفته بودیم! فکر کنم عراقی‌ها هم با این خاکریز ما بسیار متعجب شده بودند!

عراقی‌ها تمام روز روی این خاکریز، ثبت تیر کردند! شب بعد با نصب چند بلندگوی چند نقطه‌ای این خاکریز و پخش صدای لودر و بلدوزر، از نقطه‌ای اصلی مأموریت شروع به خاکریز زدن کردیم. با قطب‌نما مسیر خاکریز را مشخص کردم. به یک راننده بلدوزر گفتم پشت سرم ریپر بزنند و بیاید تا خط و مسیر ایجاد خاکریز مشخص شود. آسمان حسابی تاریک و ظلمات بود! عراقی‌ها هم از آن طرف خاکریز می‌زدند! به بقیه‌ی راننده بلدوزرها گفتم: دنبال ریپر روی زمین شروع به خاکریز زدن کنند...

قبل از عملیات آزادسازی بُستان چون به طور سطحی مجروح شده بودم چند روزی به مرخصی شهرستان رفتم. یک دوست جوانی به نام جعفر عبداللّهی از شهر دامنه‌ی فریدن اصفهان داشتیم. ایشان از برگشتن من از جبهه باخبر شده بود. خیلی دلش می‌خواست دنبال من بیاد جبهه، من رفته بودم «داران»^۱ مغازه‌ی پدرم و از آنجا رفتم خوانسار. آمده بود مغازه پدرم و سراغم را گرفته بود. پدرم گفته بود سید جواد رفت خوانسار! آن شب با بچه‌های خوانسار قرار داشتیم تا یک تیمی از بچه‌ها را جمع کنیم با خودمان ببریم جبهه. این جوان آمده بود خوانسار. نیمه شب بود که ما را پیدا کرد! التماس می‌کرد که تو را خدا مرا هم ببرید جبهه!

بهش گفتم: توجی بلدی؟

گفت: من بچه‌ی کشاورزم! تراکتور بلدم برانم! رانندگی هم بلدم!

خیلی التماس کرد! با اینکه جثه‌ی کوچکی داشت ولی به ضمانت یکی از دوستان به نام آقای شاهوردی که الآن توی بازار مغازه قطعه‌فروشی دارند، او را همراه خودمان بردیم جبهه. او را به دست بچه‌های فنی خودمان سپردم تا در قسمت فنی ازش استفاده کنند! به روز موقع جابه‌جایی امکاناتمان در سوسنگرد، دیدم یک دستگاه تریلی که بلدوزر بار آن است، راننده آن از پشت فرمان پیدا نیست! خوب نگاه کردم دیدم همین عبداللّهی جوان کم جثه پشت تریلی نشسته! آن قدر کوچک بود که دیده نمی‌شد! روی صندلی راننده بالشتی گذاشته بود تا موقع رانندگی دید داشته باشد! همان چند روز اول رفته بود شاگرد راننده این تریلی به نام آقای خسرو میرزاخانی شده بود. آن روز آقای میرزاخانی

۱- داران: مرکز شهرستان فریدن در غرب استان اصفهان است.

خودش پشت کمرشکن نشسته بود و تریلی را به او داده بود و گفته بود پشت سر من بیا! از آبادان تا منطقه‌ی سوسنگرد تجهیزات ما را آورده بود!... آن شب هم برای احداث این خاکریز، از ما خواست دنبال ما بیاد جلو. چون نیرو لازم داشتیم ایشان را بردم...

برای آن خاکریز، ما دوتا تیم اجرایی با استعداد پانزده و شانزده نفره بودیم. هر گروه دوتا بلدوزر و سه تا لودر داشت. یک تیم نجات و یک اسکورت هم بودند! قرار بود آن شب چیزی حدود سه و نیم کیلومتر خاکریز بزنیم!

ایشان آن شب گفت: من باید چه کار کنم؟

گفتم: تو اینجا فقط مواظب باش این بلدوزرها و لودرها که خاکریز می‌زنند، دقیقاً روی همین خطی که من زدم (خط ریپر)، جلوتر و عقب تر خاک برداری نکنند! این مأموریت اولین شبش در خط مقدم جنگ بود!

بعدها در جنگ یک پایش قطع شد و لباس مقدس جانبازی را به تن کرد. بعد از جنگ هم رفت سراغ کشاورزی. الان هم یکی از کشاورزهای نمونه‌ی منطقه‌ی فریدن اصفهان هستند! اتفاقاً چند روز پیش تلویزیون مستندی از این جانباز کشاورز نمونه پخش کرد!

آن شب بین خاکریز اول عراقی‌ها و خاکریز خودمان کارمان را به نحو احسن انجام دادیم. چراکه با آن خاکریز انحرافی قبلی که زده بودیم دشمن خیلی از آتش خود را روی آن خاکریز انحرافی می‌ریخت. با پخش صدای لودر و بلدوزر پشت بلندگو، دشمن را به انحراف انداخته بودیم!

خودم به دستگاه‌های مهندسی سرکشی می‌کردم و امور کاری و وظایف آنها را هماهنگ می‌کردم. مثلاً یک خورده که خاکریز جلو می‌رفت، لودرها را می‌کشیدم عقب تا سکو بزنند. یکسری سنگر ایجاد کردیم چون می‌بایست فوری نیرو پشت آن مستقر می‌شد و برای اجرای عملیات آفندی آماده می‌شدند!...».



انتقال تجربه‌ی خدمت در روستاها به جبهه جنگ

«راوی: ابوالفضل حسن بیگی، از مهندسی رزمی جهاد

«برای عملیات طریق القدس (آذر ۱۳۶۰) ما اعلام آمادگی

کردیم که جاده‌ی داخل رمل را احداث می‌کنیم. سرهنگ

صیاد شیرازی (فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش) پرسیدند: چگونه این کار را انجام می‌دهید؟ گفتم: ما قبلاً از این جاده‌ها برای روستاهای دامغان که منطقه‌ی کویری و رملی هستند، ساخته‌ایم. برای این کار فقط نیاز به یک نوع خاک قرمز رنگ داریم. ما در جهاد دامغان آزمایش کرده‌ایم که اگر این خاک را بریزیم زمین عین بطن سفت می‌شود.

برادر محسن رضایی (فرمانده وقت کل سپاه) و دیگران فقط ما را نگاه می‌کردند! انگار که امیدی به این کار نداشتند! چرا که پس از مشورت‌های بسیار با مهندسان به نتیجه‌ای نرسیده بودند. بالاخره به ما گفتند: برید و آزمایش کنید و برای نمونه یک پد هلی کوپتر^۱ بسازید. باید قسمتی را محکم کنید که هلی کوپتر موقع نشستن در رمل‌ها فرو نرود.

به طرف مقر خودمان حرکت کردم و بچه‌ها را در جریان کار گذاشتم. من که یک جوان کم سن و سال بودم با قولی که داده بودم نگران بودم که شاید نتوانم این کار را انجام بدهم. یکی از پیرمردهای جهاد که همیشه قبا می‌پوشید، گفت: ما از این جاده‌ها در دامغان زیاد ساختیم؛ نگران نباش اگر لازم باشد با همین گوشه قبایم خاک زیر پای رزمندگان می‌ریزم. کار را شروع کردیم و بچه‌ها به خوبی محل فرود بالگرد را ساختند. زمانی که صیاد شیرازی (شهید) برای بازدید آمد جاده‌سازی را شروع کرده بودیم. ایشان وقتی پیشرفت کار را دیدند بچه‌ها را تشویق و از ایمان و همت آنان تمجید کردند. ۱۲ کیلومتر جاده ساخته شد. جاده‌ای که شب عملیات که هوا هم بارانی شده بود بسیار مؤثر بود و رزمندگان سریع خودشان را به توپخانه دشمن رساندند و مقدار زیادی امکانات مثل تراکتور برای جهاد سازندگی غنیمت گرفتند و شهرستان آزاد شد...».

۱ پد هلی کوپتر: محل فرود بالگرد.



جاده بر روی رمل

«راوی: غلامرضا علی آبادیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... با شروع جنگ تحمیلی، حضرت امام خمینی (ره) پیامی دادند که هر کس با هر توانی که دارد واجب است برای دفاع از مملکت در جبهه‌های جنگ حاضر شود. به روایتی به همه تکلیف کردند. جهاد سازندگی هم یکی از سازمان‌هایی بود که به فرمان حضرت

امام (ره) وارد جنگ شد. بنده‌ی حقیر هم به اتفاق دوستان و سرورانم آقای ابوالفضل حسن بیگی و شهید رجب بیگی و آقای بُریری و دیگر دوستان از دامغان با همه‌ی سازوبرگی که جهاد سازندگی دامغان داشت، وارد جبهه جنوب شدیم.

در پادگان تیپ ۳ لشکر ۹۲ زرهی اهواز مستقر شدیم. مأموریت ما در تپه‌های الله اکبر یا همان منطقه‌ی دشت آزادگان بود. اولین اقدام مهندسی که انجام دادیم احداث جاده‌هایی بود که به تپه‌های الله اکبر وصل می‌شد. بعد از آزادسازی تپه‌های الله اکبر فعالیت‌ها ادامه پیدا کرد. آن موقع مفهوم راه در حد یک تیغ‌زنی با بلدوزر و راه‌گشایی بود که نیروها بتوانند عبور کنند؛ گردوغبار زیاد اذیت نکند؛ رفت‌وآمد و پشتیبانی نیروها و انتقال مجروحین سریع‌تر و راحت‌تر باشد. در بعضی نقاط مقداری ملاس ریخته می‌شد و در بعضی نقاط که مالچ نفتی^۱ (تصویر زیر) موجود بود، از آن استفاده می‌کردیم.



برای آزادسازی شهر
بُستان در آذر ۱۳۶۰
مأموریت احداث جاده‌ای
از پشت تپه‌های الله اکبر
به پشت تپه‌های نبعه و
تنگه چذابه را به ما محول
کردند. با توجه به اینکه ما
در شهرمان دامغان با رمل

۱- مالچ: یعنی پوشش و پوشش دادن، مالچ نفتی ماده‌ای است که از پسماندهای نفت خام در برج تقطیر پالایشگاه‌ها به دست می‌آید. این ماده به صورت لایه نازک و قابل انعطافی برای تثبیت بر روی شن‌های روان پاشیده می‌شود.

آشنا بودیم و شن‌های روان را می‌شناختیم برای ما کار عجیب و سختی نبود. قرار بود این جاده از کنار تپهٔ سبزه جلو احداث شود. طرح‌های متعددی داده شد. بعضی از دوستان می‌گفتند که تراورس‌های راه‌آهن را بیاوریم و با میله‌هایی به نام اسکوپ اینها را به یکدیگر بچسبانیم. بعد ۵۰ متر به ۵۰ متر یک پارکینگ بزنیم که ماشین عبوری داخل پارکینگ بایستد تا ماشین مقابل عبور کند. طرح دوم این بود که از بستر زمین، در گونی‌ها ماسه بریزیم و آنها را بچینیم تا از روی این کیسه‌ها حرکت کنند.

پیشنهاد بعدی این بود که ما بتوانیم از فرش باتلاقی که بیشتر در اختیار تانک‌های چیفین بود استفاده کنیم. در آن جلسه آقای ابوالفضل حسن‌یگی به عنوان فرماندهی مهندسی منطقه‌ی عمومی سوسنگرد و بستان، گفتند: ما در دامغان برای احداث چنین جاده‌هایی از خاک رُس استفاده می‌کردیم. در نهایت، دوستان طرح ایشان را پذیرفتند.

کار را شروع کردیم. معدن خاک ما همان تپه‌های الله‌اکبر بود. ابتدا با عرض ۵ متر روی رول‌ها خاکریزی می‌کردیم. دیدیم کمپرسی‌ها موقع تخلیه خاک پشت سرهم می‌ایستند و ضریب خطرو انهدام دستگاه‌ها از سوی هواپیماهای دشمن زیاد است. از طرفی کار هم خیلی کند پیش می‌رود! روزی بیش از ۵۰ متر پیشرفت کار نداشتیم! تصمیم گرفته شد عرض جاده را زیاد کنیم! از ۵ متر به حدود ۱۴ متر برسانیم.

در اولین روزی که این روش انجام شد. ترافیک کمپرسی‌ها کم شد! کمپرسی‌ها سریع در عرض ۱۴ متری دور می‌زدند و دنده عقب بارشان را تخلیه می‌کردند. چهار پنج روز از این کار گذشت که صیاد شیرازی فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش و برادر بزرگوارمان آقای محسن رضایی فرماندهی وقت کل سپاه و سرهنگ نیاکی فرماندهی وقت لشکر ۹۲ زرهی اهواز (خدا رحمتش کند) تشریف آوردند. بعد از اعلام رضایت از کیفیت کار، گفتند: اگر تجهیزات مهندسی را اضافه کنیم؛ می‌توانید سرعت پیشرفت کار را بالا ببرید؟

گفتیم: بله...

از فردای آن روز، تعدادی لودر و بلدوزر به ما دادند. یک هفته بعد از آن، با احداث جاده داخل رمل، حدود پانصد متر پیشروی کردیم.

آن فرشی هم که به عنوان خاک رس از تپه‌های الله‌اکبر می‌آوردیم، ابتدای جاده که به ارتفاع سی سانتی متر خاکریزی کرده بودیم، آن را به پنجاه سانتی متر رساندیم! تا برای تردد تانک و تریلی و کامیون

مشکل نداشته باشیم الحمدلله در زمان مناسب جاده را به جنگل و تپه‌های نبه^۱ وصل کردیم. نکته‌ی مهم اینجا بود که این کار درنهایت غافلگیری دشمن و اختفاء و استتار انجام گرفت! و از تجربه و راهنمایی‌های مردم منطقه هم استفاده می‌کردیم.

چون تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی برادر حسین خرازی (شهید) در آن محور مأموریت داشت، گاهی اوقات بچه‌های مهندسی آن تیپ می‌آمدند و از ما آمار می‌گرفتند. یادم هست به اتفاق برادر عزیزی به نام عبدالرزاق زارعان (فرمانده مهندسی تیپ ۱۴) که بعدها شهید شدند، اطراف می‌گشتیم تا ببینیم چه کارهایی می‌توانیم انجام دهیم یا از کجا می‌توانیم آب را تأمین کنیم. چون یکی از معضلاتی که ما در آنجا داشتیم تأمین آب بود و باید از سوسنگرد یا دشت آزادگان آب می‌آوردیم.

یادم هست تعدادی مقتی (چاه گن) از یزد دعوت کردند به آنجا آمدند. برای ما چند حلقه چاه حفر کردند که خیلی راحت با دلو، آب از چاه می‌کشیدیم. برای رعایت استتار، بچه‌ها چادرهای خود را کنار درختچه‌های بلند تاغ^۲ (تصویر زیر) برپا می‌کردند. برای اینکه سروصدای کمپرسی‌ها به گوش دشمن نرسد، چون فاصله با دشمن خیلی نزدیک بود، درهای عقب کمپرسی را برمی‌داشتیم تا موقع



تخلیه خاک محکم به هم نخورند! در مورد جاده هم به موازات خاکریز احداثی برای جلوگیری از ورود شن‌های روان به داخل جاده، گونی‌ها را پُر از زمل می‌کردیم و کنار جاده می‌چیدیم تا دیواره‌ای برای حفاظت از عبور شن‌های روان باشد...

۱- تپه‌های نبه: در شمال شهر بُستان و دو کیلومتری شمال غرب چذابه واقع شده که ارتفاع مرتفع‌ترین آنها حدود ۶۵ متر است، اطراف این تپه‌ها را دشت وسیعی از شن‌های روان فرا گرفته است.

۲ درختچه تاغ: درختچه یا درختانی از تیره تاج خروسان و شن رُوی به ارتفاع ۱ تا ۸ متر، ساقه‌های مسن با ترک‌های حلقوی، برگ‌های فلس مانند با طولی بیشتر از عرض با سیخک فشرده زرد- قهوه‌ای به طول نیم تا یک میلی‌متر. گونه‌ای است که نسبت به بقیه گونه‌های گیاهی در امر مبارزه با تثبیت شن‌های روان مقاومت و موفقیت بیشتری دارد (۲).

احداث جاده را تا تپه‌های نبعه ادامه دادیم. یادم هست یک روز ترک موتور آقای زارعان (شهید) نشستیم و با سرعت از این رمل‌ها می‌رفتیم. از خوشحالی این قدر تند می‌رفت که با موتور ۲۰ متر داخل رمل‌ها پرت شدیم!

عملیات طریق القدس برای آزادسازی شهر مرزی بستان در هشتم آذر ۱۳۶۰ آغاز شد. آن شب ما علائم مسیریابی جاده را در آن تاریکی شب گم کردیم. با حسین خرازی (شهید) دنبال مسیر می‌گشتیم. ایشان سوار بر یک دستگاه جیپ میول بود که در آنجا خیلی توان حرکت نداشت. جیپ میول از جاده تا پای درخت‌های جنگلی می‌توانست راحت عبور کند ولی جلوتر که می‌رفتیم داخل رمل‌ها گیر می‌کرد و نمی‌توانست حرکت کند. در آنجا یک بلدوزر ۳۵۵ داشتیم. با شهید خرازی در جیپ می‌نشستیم و این بلدوزر ما را می‌کشید و می‌برد جلو تا مسیر را پیدا کنیم.

شب‌های بارانی و هوا هم خیلی سرد شده بود! بچه‌ها لباس گرم کافی نداشتند و تدارکات خوبی هم نداشتیم چون به ما گفته بودند به محض شروع عملیات و رسیدن به تنگه چذابه، راه از آن طرف باز می‌شود و تدارکات و سوخت به شما می‌رسد. سه شبانه‌روز در آنجا بدون امکانات خوراکی بودیم! یک راننده داشتیم به نام آقای خلخال؛ اهل خلخال و ترک‌زبان بود. فارسی صحبت کردنش خیلی ضعیف بود. ایشان همیشه بالای بلدوزرش یک سفره‌ی نان داشت. در این سفره نان خشک و پنیر، پیاز و استخوان غذاهای قبلی بود! یک قمقمه‌ی آب هم داشت. همه‌ی تدارکات ما همان سفره‌ی برادر خلخال بود و دیگر هیچ! ایشان همین مقداری نان خشک را جیره‌بندی کرده بود. دستش را در آن کیسه می‌کرد و از محتویات آن یک مشت به ما می‌داد و هر کس هم نمی‌خواست به شوخی یکی به پشت دست او می‌زد و می‌گفت: سهم شما تمام شد! یک در قمقمه هم آب سهمیه می‌داد. این وضعیت سه روز طول کشید، تا راه باز شد!... من در آنجا یک اتفاقی دیدم که تا حالا جایی تعریف نکرده‌ام:

در آن منطقه پیرمرد قذبلندی بود به نام سید امیر، عمامه و عبا داشت ولی روحانی نبود. در آن وضعیت و شرایط سخت تعدادی از بچه‌های ما شهید و مجروح شده بودند. نمی‌دانستیم با شهدا چکار کنیم؟! این سید بزرگوار آمد و راه را به بچه‌ها و شهید خرازی نشان داد ولی خودش ساعتی بعد غیبش زد! من دیگر ایشان را در جبهه‌های جنگ ندیدم که بپرسم: آقا سید! آن روز شما چه کار کردید؟ چطوری آمدید آنجا؟ بعد کجا رفتید؟...!



از غلتک، به عنوان یک اتودر جاده سازی استفاده می کردیم. گریدر هم یک تیغ می زد؛ صاف می کرد؛ آب پاشی هم انجام می دادیم. ولی بعد از اینکه این کار انجام شد، آن جاده شن ریزی و کاملاً حفاظت شد. این کار بیشتر در روز انجام می شد. چون در شب به لحاظ نداشتن دید مناسب هر آن ممکن بود یک کمپرسی با کمی لیز خوردن، از جاده ی منحرف و در داخل رمل ها بتپد و جاده را ببندد. البته شب هایی که آسمان مهتابی بود کار می کردیم. قرار بود این سه کیلومتر را در نه روز انجام دهیم ولی کار ما حدود دوازده روز طول کشید.

یکی از محاسن این جاده این بود که راه را به پشت دشمن نزدیک می کرد. نتیجه این جاده را شهید صیاد شیرازی در مراسم شهادت یکی از عزیزان ما در دامغان گفتند: برای شروع عملیات آزادسازی شهرستان قرار بود با ۳۲۰۰۰ گلوله توپ و تانک، نیروهای پیاده پشتیبانی شوند؛ در آن موقع تهیه ی ۳۲۰۰۰ گلوله برای ما خیلی سخت بود؛ فقط برای آتش تهیه که آن را روی نقطه ای بریزیم و دشمن را آنجا نگه داریم تا نیروی خودی پیشروی کنند ولی از برکت جاده ای که بچه های جهاد در آنجا احداث کردند، کمتر از یک صد گلوله استفاده کردیم! اکثر گلوله هم منور بود؛ روشن کننده بود. طول این جاده که به نام جاده رملی مشهور بود، در ابتدا قرار بود که سه کیلومتر باشد ولی تا یازده کیلومتر هم ما رفتیم جلو. تپه های رملی نبعه بیش از شصت متر ارتفاع داشت که به هیچ عنوان حتی

ماشین شنی دار هم قادر به عبور و مرور نبود. شن ها را با بلدوزرها عقب می زدیم و یک بستر به عرض ۱۲ تا ۱۴ متر را باز می کردیم.

این جاده هم به تنگه چذابه و هم به مقر توپخانه دشمن مشرف می شد. یعنی هم زمان با سقوط خاکریز اول دشمن، آتش توپخانه ی دشمن نیز خاموش شد. اصلاً گلوله توپی روی سربچه ها ریخته نشد! این عملیات از سه محور آغاز شد: محور بستان که به عهده شهید حسین خرازی، فرمانده تیپ ۱۴ امام حسین (ع) بود، محور وسط برادرمان مرتضی قربانی فرمانده ی تیپ ۲۵ کربلا مسئولیت داشتند و محور دیگر هم محور سمت دهلاویه بود که عزیز جعفری و شهید احمد کاظمی عمل می کردند. در محور دهلاویه به خاطر هوشیاری و مقاومت دشمن، بچه ها نتوانستند به خوبی پیشروی کنند و تا یک هفته بعد از سقوط بُستان نیز در آن محور درگیر بودند. ولی در محور بستان همان روز اول خطوط دشمن سقوط کرد. این هم به خاطر نقش و تأثیر همین جاده بود!...».



پیشروی با خاکریز زدن

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

«...در عملیات آزادسازی بستان که فاصله نیروهای ما با دشمن بسیار زیاد بود، قرار شد با احداث خاکریز، خودمان را به دشمن نزدیک کنیم تا تیم‌های اطلاعات عملیات ما نفوذ کنند و معابر را برای هجوم به دشمن شناسایی و باز کنند. از طرفی بچه‌های تخریب نیز بتوانند از نزدیک و با سرعت برآورد میدان مین را داشته باشند.

با تدبیری که برادر آقا رحیم صفوی داشتند، گفتند: شما بایستی خاکریز بزنید! آقای محمدرضا عطارزاده که آن زمان فرماندهی مهندسی رزمندگان خوزستان بود در یک جناح کار می‌کردند و بچه‌های مهندسی ما از تیپ ۱۴ امام حسین (ع) جناحی دیگر کار می‌کردند. با نزدیک شدن این خاکریزها به دشمن، آتش دشمن سنگین‌تر می‌شد! چون هم صدای دستگاه‌ها آنها را هوشیار کرده بود هم سمت و سوی هدف عملیات ما برای آنها مشخص می‌شد.

معمولاً کار مهندسی شب‌ها انجام می‌شد. دشمن مرتب با گلوله‌های منور منطقه را مثل روز روشن می‌کرد! بعضی اوقات این منورها روی بلدوزرها می‌افتاد! خدا رحمت کند شهید سید عباس هاشمی را، او راننده بلدوزر ما بود که یکی از این گلوله‌های منور روی بلدوزرش افتاده بود! البته ایشان سال‌های بعد شهید شد! دشمن همه‌ی ابزارش را برای جلوگیری از احداث این خاکریز به کار برد. چون می‌دانست اگر ما به خاکریز بچسبیم، عملیاتمان موفق و اهداف تثبیت خواهد شد...».



نقش آب و باتلاق در تثبیت شهرستان

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...هدف از آب اندازی سال ۱۳۵۹ و ابتدای سال ۱۳۶۰ در مناطقی از دشت های خوزستان، جلوگیری از پیشروی ارتش عراق بود. بعد از آن ارتش عراق فهمید که از آب می تواند علیه پیشروی ما استفاده کند! او هم آب اندازی در مقابل حرکت نیروهای ما را در دستور کار خودش قرار داد... این کار را از عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱ در خوزستان) شروع کرد!

مرحله ی دوم عملیات مهندسی آب را بعد از عملیات طریق القدس به وضوح می بینیم. وقتی که نیروها موفق می شوند شهرستان را آزاد کنند. اثرات آب را از کنار رودخانه ی سابله تا تنگه ی چذابه و بعد هورالعظیم می بینیم. وقتی مرحله ی دوم عملیات آزادسازی بستان شروع می شود و تانک های عراقی از پل روی رودخانه سابله رد شدند احساس کردیم باید عقب نشینی کنیم! برادری به نام مهدی ثامنی که از بچه های مهندسی بسیج اراک به همراه شهید رحیم آفانجفی از فرماندهان گردان پیاده سپاه قم با آرپی جی ۷ دو دستگاه تانک دشمن را نزدیک و روی پل رودخانه سابله زدند. دشمن وقتی شرایط را اینگونه دید که ممکن است داخل نیزارها و باتلاق اطراف رودخانه گرفتار شود عقب نشینی کرد و در نتیجه شهر آزاد شد... در همین عملیات طریق القدس ما از بلدوزرهای سبک استفاده کردیم تا در باتلاق ها گرفتار نشویم'...».

عملیات فتح المبین

عملیات فتح المبین در غرب دزفول و شوش و غرب رودخانه ی کرخه با هدف آزادسازی منطقه ی وسیعی از شمال غرب خوزستان در تاریخ ۱۳۶۱/۱/۱ با رمزیاهرا (س) آغاز شد و مدت ۱۰ روز به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- آزادسازی ۲۴۰۰ کیلومتر مربع از سرزمین ایران
- خارج کردن شهرهای دزفول، اندیمشک، شوش، پایگاه چهارم هوایی ارتش، جاده سراسری

- دستیابی به چاه‌های نفت ابوغریب در ارتفاعات تینه
- غنیمت گرفتن ۳۲۰ دستگاه زرهی، ۵۰۰ دستگاه انواع خودرو، ۱۶۵ قبضه انواع توپ و...
- اسارت ۱۷۰۰۰ نفر از نیروهای دشمن



بیل لودر یا خودرو حمل مهمات!

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

«... مهندسی رزمی در عملیات بزرگ فتح المبین جنبه‌های بارز و شاخصی داشت. با غنایمی که در عملیات قبلی (آزادسازی شهرستان، آذر ۱۳۶۰) در زمینه‌ی ماشین‌آلات مهندسی به دست آمده بود، مهندسی رزمی یگان‌ها برای عملیاتی بزرگ‌تر جان و قوتی گرفته بودند. حوزه‌ی کاری برای این عملیات بسیار وسیع‌تر از عملیات قبلی بود. در جبهه‌ی شوش و دشت عباس، کانال‌هایی احداث کردند تا از زیر پای عراقی‌ها و خطوط اولیه‌ی دشمن عبور کند و میدان‌های مین را پشت سرگذارد و نیروهای ما در یک عملیات غافلگیری در حداقل فاصله با نیروهای دشمن درگیر شوند و تلفات کمتری بدهند. این کانال‌ها توانست به عنوان یک پوشش و اختفا، تک اولیه‌ی نیروهای خودی را از دید دشمن مخفی نگه دارد و با کمترین تلفات نیروهای خودی، خطوط اولیه دشمن سقوط کند.

وسعت جغرافیایی منطقه‌ی عملیات فتح المبین به گونه‌ای بود که هم می‌توانست برای ما یک حُسن و فرصت باشد هم می‌توانست تهدید باشد! نیروهای خودی در دو سه جا محاصره شدند. این قضیه برای حسین خرازی (شهید) فرمانده تیپ ۱۴ امام حسین (ع) و احمد متوسلیان فرماندهی تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) پیش آمده بود! شهید رزاق زارعان فرماندهی گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ برای من تعریف می‌کرد: که در یک محوری به خاطر محاصره شدن مجبور شدیم ماشین‌آلات مهندسی را بگذاریم و بیاییم عقب! بعد که دشمن فرار کرد، رفتیم سراغ لودر بلدوزرها...

نیروهای مهندسی رزمی در عملیات فتح المبین، بیشتر به ایجاد جاده‌هایی مبادرت داشتند که بتواند دسترسی‌ها را تسهیل کند. خاکریزهایی که بتواند دید دشمن را کور و استتار نیروهای خودی و تجهیزات را محفوظ بدارد. احداث پل‌هایی که عمدتاً از گذرگاه‌ها به ویژه رودخانه‌ی کرخه پیش‌بینی شده بود...

ما در عملیات فتح المبین از لحاظ امکانات مهندسی رزمی به نسبت وسعت منطقه خیلی در تنگنا بودیم. یادم هست در خطی نزدیک سایت موشکی مستقر بودیم. امکانات و خاکریز چندان‌ی نداشتیم. منتظر موفقیت رزمندگان خطوط جلو بودیم. نیروهای جدیدی که به جمع ما اضافه شده بودند، هنوز لباس نداشتند! با همان لباس شخصی آمده بودند! البته طولی نکشید که با پیشروی

بچه‌ها و فرار دشمن این نیروها لباسشان را عوض کردند! عراقی‌ها اورکت، لباس و پوتین داخل سنگرها براشون گذاشته بودند! حتی ما بچه‌های مهندسی در آن دو سه روز اول عملیات برای ساخت سنگر، گونی و امکانات نداشتیم! انتقال ادوات سنگین نظامی بیشتر به صورت کششی توسط دستگاه‌های مهندسی انجام می‌گرفت. حتی برای جابجایی مهمات در داخل منطقه از این دستگاه‌ها استفاده می‌شد.

ولی وقتی به اتفاق دوسه نفر جلورفتیم. به قرارگاهی از عراقی‌ها رسیدیم که سنگرهاشون چیدمان خاص و قشنگی داشت! حیف بود آنها را خراب کنیم ولی به گونی، پلیت و الوارهای محکم آن برای ساخت سنگر در خطوط مقدم خودمان نیاز داشتیم... برای تردد خودروهای سبک همچون آمبولانس‌های حامل مجروحین، تانک‌های سبک سوخت و خودرو غذا در آن وضعیت جغرافیایی منطقه و پُر شدن گودال‌ها از آب باران، مدام جاده‌های مواصلاتی را با گریدر تیغ می‌انداختند!... ما تا یک سال بعد، از این امکانات مهندسی دشمن استفاده می‌کردیم'...».

مردم محلی همراه با رزمندگان

راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... عملیات فتح المبین یکی از بزرگ‌ترین و شاید با برنامه‌ترین عملیاتی بود که در طول جنگ هشت ساله اتفاق افتاد. عملیاتی در منطقه‌ای بسیار وسیع که از قبل هماهنگی‌های لازم برای آن صورت گرفته بود. یادم هست از دوسه ماه قبل از آغاز این عملیات، ما جلساتی با فرماندهان نظامی به طور مرتب داشتیم. طرح‌ها گفته می‌شد و اظهار نظر دوستان مختلف از جمله مهندسی رزمی، نمایندگان سپاه و جهاد و ارتش لحاظ می‌شد. منطقه قبل از استقرار یگان‌ها کاملاً مورد شناسایی قرار گرفت. کل منطقه، به چهار قرارگاه تقسیم شده بود. هماهنگی، باورها و همکاری بین نیروهای نظامی ارتش و سپاه در سطح بسیار عالی بود. انگار نیروها، تازه همدیگر را شناخته بودند و توان همدیگر را باور کرده بودند! هم‌افزایی خوبی به وجود آمده بود!

یکی از وظایف مهم مهندسی این بود که وقتی سازمان رزم عملیات مشخص شد منطقه‌ی استقرار هریگان را آماده می‌کردیم تا نیروها به سرعت در جای تعیین شده مستقر شوند. کار بسیار بزرگ و سنگینی بود که در ابعاد مختلف اعم از راه‌سازی، پل‌سازی، ایجاد معابر، خاکریز و سنگرو... کارها با نظم و ترتیب خاصی اجرا شود.

یادم هست قبل از عملیات (تقریباً اواخر سال ۱۳۶۰) در هفت‌تپه در آن مقری که متعلق به مجموعه‌ی نیشکر هفت‌تپه بود، جلسه‌ای را با فرماندهان عالی‌رتبه‌ی ارتش، نمایندگان سپاه و جهاد داشتیم. نقشه‌ی طرح عملیات در آنجا مطرح شد. تقسیم‌بندی که صورت گرفت مأموریت‌ها محول شد. به دلیل اینکه آن موقع امور مهندسی جنگ را عمدتاً جهاد انجام می‌داد. محور هماهنگی و تشکیل بنه‌های مهندسی با بچه‌های جهاد بود.

نمایندگان سپاه و ارتش در ارتباط با مهندسی رزمی به یکدیگر معرفی شدند و در کنار هم قرار گرفتند. قرارگاه‌های مشترک مهندسی تشکیل شد. چون سپاه در آن زمان، امکانات و ماشین‌آلات مهندسی زیادی در اختیار نداشت، بیشتر امکانات و نیروهای مهندسی ارتش در اختیار ما قرار گرفتند. این هماهنگی‌ها را در صحنه‌ی عملیات هم کاملاً مشاهده می‌کردیم. جایی که مهندسی به مشکل برخورد می‌کرد، فرماندهان نظامی از ارتش و سپاه کنار بچه‌های مهندسی قرار می‌گرفتند و مشکل را از نزدیک بررسی و مرتفع می‌کردند! یادم هست در محور تپه سبز شوش، بچه‌های ما به

مشکل میدان مین برخورد کردند. یعنی معبری که باز شده بود باریک بود و مشکل تردد داشتیم. فشار دشمن هم زیاد بود و نیروها در پشت معبرمانده بودند. فرماندهی لشکر ۲۱ حمزه (ع) فرماندهی مهندسی تیپ ۳ لشکر را مأمور کرد تا همراه با راننده‌ها و بچه‌های تخریب مسیر را باز کنند! واقعاً عملیات فتح‌المبین، یک نقطه‌ی عاطفی در ایجاد هماهنگی و یکپارچگی نیروها بود! یعنی هیچ‌کس احساس نمی‌کرد که آن سپاهی است، ارتشی است یا این نیروی مردمی است یا از بچه‌های جهاد است. همه یکی شده بودند!

یکی از نقاط بارز و شاخصی که قبل از اجرای عملیات فتح‌المبین نباید آن را فراموش کنیم، همکاری همه‌جانبه مردم بومی منطقه بود! چون قبل از عملیات فتح‌المبین جاده‌ی اندیمشک - اهواز کاملاً در تیررس دشمن قرار داشت. بخش عمده‌ای از حاشیه‌ی این جاده‌ی را خاکریز می‌زدیم. اگر حضور نیرو و کمک‌های مردمی به خصوص ماشین‌آلات مهندسی مثل کامیون و کمپرسی‌های شخصی نمی‌بود احداث آن خاکریز در زمان مقرر امکان‌پذیر نبود! در همین هفت‌تپه، بچه‌های جهاد استان تهران، مقری احداث کرده بودند. آن‌قدر کمپرسی‌های مردمی و ماشین‌آلات از شهرهای مختلف آمده بودند که در آن مقر جایی برای پارک آنها نبود! با تدبیر آقای داوود دانش جعفری (وزیر اقتصاد دولت نهم) آنها را در چند نقطه توزیع کردند.

در شهرک خلخال که بعداً با عنوان شهرک المهدی (عج) نام‌گذاری شد، به‌قدری نیرو و امکانات مردمی به کمک ما آمده بود که واقعاً گاهی وقت‌ها از به‌کارگیری آنها عاجز بودیم. گروهی را به‌عنوان گروه پشتیبان جدا کرده بودیم... البته دشمن هم در آن عملیات خیلی قوی برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی کرده بود. موانعی که جلوی ما ایجاد کرده بود با عملیات قبلی بسیار فرق می‌کرد. مواضع و استحکامات و سنگرهایی را که ایجاد کرده بود بسیار متفاوت بود. دشمن هوشیارتر و آماده‌تر بود.

مجموعه‌ای از تفکرات و تجربیات مهندسی ارتش‌های دنیا را در مقابل ما به‌کار گرفته بود! با شروع عملیات و زدن نیروها به خط دشمن، وقتی به پای خاکریزها و سنگرهای دشمن رسیدند، نیروهای مهندسی رزمی از محورهای تعیین شده عبور و وارد خطوط دشمن شدند و به‌سرعت به سمت اهداف تعیین شده پیش می‌رفتیم.

نکته‌ی جالب و بسیار مؤثر در پیشبرد اهداف این عملیات همان اعتماد مطلق نیروهای مختلف سازمان‌های نظامی به همدیگر بود. رفتارهای برادرانه و شجاعانه بچه‌های سپاه و جهاد و تجربه و دانش بچه‌های ارتش تلفیق جالبی به وجود آورده بود. من که آن زمان جوانی ۲۰ ساله بودم و مسئول

یکی از محورهای مهندسی رزمی منطقه‌ی عملیاتی شوش در محور تپه سبز در این عملیات بودم و سابقه‌ی جنگی و درجه هم نداشتم با این حال سرگرد عمید (که بعداً به درجه‌ی سرتیپ دومی ارتقا یافتند) فرماندهی وقت گردان مهندسی لشکر ۲۱ حمزه (ع)، در حین عملیات برای امور مهندسی کاملاً گوش به فرمان من بود! مگر اینکه مطلبی را به صلاح عملیات نمی‌دید. در نهایت کاری را که می‌بایست انجام می‌دادیم.

زمانی که ما در عملیات فتح المبین به آن سایت موشکی رسیدیم و از فرار دشمن جامانده بودیم! مجموعه‌ی بچه‌های مهندسی که اطرافم بودند با ماشین‌آلات آنها را همان جا جمع کردم. با فرار دشمن ادامه مأموریت خودمان را نمی‌دانستیم! همین آقای فریدون عباسی (رئیس سازمان انرژی



فریدون عباسی

اتمی دولت نهم) که در سازمان ما خدمت می‌کرد و نقش رابط و هماهنگی در مجموعه‌ی ما را به عهده داشت. آن موقع مجموعه را به ایشان سپردم و خودم با موتورسیکلت در مسیری که عراقی‌ها در حال فرار بودند، به راه افتادم. وقتی رسیدم به عراقی‌ها، آنها در باتلاق گیر کرده بودند. سربازانی را دیدم که با پوتین در باتلاق گیر کرده بودند و مشغول درآوردن پوتین‌شان بودند! وقتی متوجه من شدند، به سمتم تیراندازی کردند. غنائم زیادی توی منطقه پخش شده بود! موتورم را داخل یکی از ماشین‌های عراقی‌ها گذاشتم و با آن ماشین به سمت بچه‌ها برگشتم. بین راه فریدون عباسی را دیدم!

گفت: کجا بودی؟

گفتم: فریدون؛ برو، بچه‌ها را بیار جلو!

گفت: چه خبر شده؟!

گفتم: عراقی‌ها دارند فرار می‌کنند! هر کس را که دیدی بگو بیاد سمت باتلاق. همه تجهیزات عراقی‌ها در باتلاق باقی مانده! جای شما خالی تا دلت بخواد غنیمت‌های بارزش عراقی آنجا ریخته بود! باید بگم هسته‌ی اولیه‌ی مهندسی رزمی سپاه با همین غنائم شکل گرفت! و تجهیزات بسیار زیادی از توپ و تانک... انگار که وارد انبار گمرک خرمشهر شده‌ایم که همه چیز در آن هست! خداوند، دشمن را هدایت کرده بود به سمت آن باتلاق که به تازگی با باران به وجود آمده بود، تا این همه امکانات به دست رزمندگان اسلام بیفتد!

این ماشین‌آلات غنیمتی را کنار سایت موشکی آوردیم. آنجا با فاصله دپو کردیم و روی آنها چادر

برزنتی و پتو کشیدیم. به نیروها گفتم فعلاً همین جا استراحت کنند. داشتیم شام می خوردیم؛ جای شما خالی کنسرو ماهی با نان خشک شیرازی بود. دیدیم یک نفر، چادر را بالا زد و داخل شد. به او تعارف کردیم: بفرما!

دیدیم با نگاه بهت زده می گوید: انا مسلم! انا مسلم! (من مسلمانم)
بنده خدا سرباز عراقی انگار موفق به فرار نشده بود. آمده بود خودش را تسلیم کند! چند لقمه شام کنار ما خورد و به آقای لاله پرور گفتم: اونا ببر عقب تحویل بده...
در طول جنگ، به خصوص در نقاطی که جلوی دشمن پدافند می کردیم و جبهه حالت دفاعی داشت یکی از کارهای نیروهای رزمی ما در خطوط دفاعی، تقویت استحکامات فردی و گروهی خودشان و شناسایی و نزدیک کردن خودشان به دشمن بود. از ابتدای جنگ، یعنی از ذوالفقاریه آبادان تا آخر جنگ، همیشه در خطوط دفاعی، بچه های رزمنده ی ما اقدام به حفر کانال هایی از بین خطوط اول خودمان تا میدان مین عراقی ها می کردند... احداث خیلی از این کانال ها اصلاً کاری به تشکیلات واحد مهندسی نداشت. نیروهای رزمنده خودشان انجام می دادند. کانال هایی را در بعضی مناطق می زدیم که نقش جان پناه و تردد داشت.

منطقه ی عملیاتی فتح المبین در شوش، چون منطقه ی تپه ماهوری بود و همه جا زمین مسطح نداشتیم و دشمن هم در نقاطی مستقر بود که بر منطقه و مواضع ما احاطه و دید داشت. امکان نداشت بدون احداث جاده، خاکریز و موانع نیروهای خود را قبل از عملیات پشت آنها مستقر کنیم. بخش عمده ای از تدارکات منطقه ی عملیاتی فتح المبین تا قبل از عملیات تقریباً به روی دشمن مخفی مانده بود! یعنی بخشی از این استقرارها و تردها را دشمن تا مدتی متوجه نشده بود! ما در محور خودمان، خاکریزهای ایذایی متعددی احداث کردیم که دشمن را فریب دهیم!

هنگام عملیات فتح المبین در تپه ها با موتور می رفتیم تا خط دشمن را پیدا کنیم و ببینیم کجا باید مستقر بشیم و خاکریز بزنیم. بالای تپه ای رسیدم. یک قبضه توپ چهارلول عراقی که با آن هواپیما می زنند، به سمت من شلیک می کرد. به صورت ماریچ از دست این توپ فرار کردم. بین تپه های سرسبز با آن پوشش گیاهی قشنگی که در آن ایام عید نوروز داشت حرکت می کردم. به یک باره چرخ جلوی موتورم رفت داخل یک گودال، موتور سقوط کرد و من گوشه ای افتادم. یک اسلحه کلاش قنداق تاشو هم روی دوشم بود.

وقتی که با این حالت به زمین خوردم، بند اسلحه کلاش میان دست و پایم گیر کرد! ظاهراً چند

تا عراقی که شاهد این صحنه بودند، فکر کردند من یک رزمنده چریک هستم و دارم برای اینها پشتک وارو می‌زنم! از ترس جانشون اسلحه را گذاشتند زمین و گفتند: انا مسلم! و تسلیم شدند! ابتدا جاخوردم ولی زود به خودم آمدم و قضیه را جدی گرفتم! با اشاره‌ی دست، موتورم را بلند کردند. گفتم: برید جلو! خودم سوار موتور شدم و اینها را انداختم جلوی موتور. آمدم عقب و ترتحوییشان دادم... انجام امور مهندسی رزمی در این عملیات با دیگر عملیات قبلی تفاوتی که داشت، به دلیل همین وسعت و وضعیت جغرافیایی منطقه بود. نیروهای مهندسی از ابتدای عملیات تا آخر عملیات، پایه پای همه‌ی نیروها باید پخش می‌شدند! یعنی نیروی مهندسی باید در همه‌ی محورها با نیروهای عمل‌کننده و عبورکننده همپا می‌شد. چون اگر همپا نمی‌شد امکان تردد و عبور برای همه نبود! یعنی نیروها تا یک نقطه می‌رفتند گیر می‌کردند! می‌بایست مدام امکانات مهندسی با اینها همراه و راهگشا باشد و این امکان را فراهم می‌کرد که نیروها بتوانند عبور کنند و در جای مورد نظر مستقر شوند.

بعد از استقرار نیروها و رسیدن به اهداف عملیات، اتصال جاده‌های عقبه‌ی خودمان به جاده‌های محوره‌های عملیاتی و خطوط مقدم برای سهولت تردد و جابه‌جایی تجهیزات سنگین از فعالیت‌های سنگین و حساس مهندسی رزمی بود.

نصب پل‌ها در مسیر تقاطع رودخانه‌های فصلی و جاده‌های عملیاتی، پوشش خوب دو طرف جاده‌هایی که در تیررس دشمن بودند؛ ایجاد خاکریزهایی که نیروها باید پشت آن مستقر شوند و استقرار ادوات توپخانه و رده‌های پشتیبانی و بقیه‌ی یگان‌ها، حجم وسیعی از کار مهندسی رزمی را می‌طلبید. خوشبختانه در این عملیات کار بچه‌های جهاد در بحث استقرار کمی ساده‌تر شده بود. چون غنایم مهندسی زیادی دست ما افتاده بود و گردان‌های مهندسی یگان‌های نظامی بخصوص سپاه نیز مقدار قابل توجهی از این غنائم مهندسی را برای استقرار واحدهای عقبه، توپخانه و بُنه‌هاشون به‌کار گرفتند.

در عملیات فتح‌المبین، مسئول مهندسی قرارگاه فتح، شهید علی ایمانیان بود که از جهاد نجف‌آباد اصفهان بودند و در همان عملیات مفقود شد و تاکنون جنازه‌اش پیدا نشده! با شهادت یا مفقود شدن ایشان، مقداری ناهماهنگی در کارهای مهندسی رزمی منطقه آنها پیش آمد!...».



شهید علی ایمانیان



جاده سازی در عمق مواضع دشمن

«راوی: ابوالفضل حسن بیگی، از مهندسی رزمی جهاد

«... تقریباً یک ماه قبل از شروع عملیات فتح المبین در جلسه ای خدمت آقا محسن رضایی و سرهنگ صیاد شیرازی بودیم (تصویر مقابل). اظهار داشتند باید ۱۰ کیلومتر جاده را در ۲۰ روز بسازید... من گفتم: ما در دامغان

این حجم کار را در ۱۰ ماه انجام می دادیم. نمی توانیم به این سرعت کار را تمام کنیم.

شهید احمد کاظمی که مسئول آن منطقه عملیاتی بود، گفت: نگران نباش...

گفتم: پس چند تا بلدوزر به آمار ما اضافه کنید.

آقا محسن دستور دادند ۳ دستگاه بلدوزر خریدند و تحویل ما دادند.

کار را شروع کردیم. آقا محسن رضایی فرماندهی وقت سپاه چند بار سرزده پیش ما آمد تا پیشرفت کار را ببیند. روزهای اول کار سخت بود اما یکی از رانندگان بلدوزر به نام علی دروتی (شهید) که قبلاً در معدن کار می کرده و تبحر خاصی در کار داشت، آنجا معجزه کرد؟!

او تقریباً بی سواد بود ولی کندن کوه برایش مثل پشمک بود! او تنها راننده ای بود که می توانست این کار را انجام دهد. خداوند به این شهید عزیز یک توانایی داده بود که همه مسیرهای مهندسان را کنار گذاشت و خودش بهترین مسیر را باز کرد! کار به جایی رسیده بود که علی دروتی به علامت های مهندسان توجه نمی کرد. می گفت: بیل من می فهمد کجا باید بخورد! با شیب بسیار کم، جاده را خودش درست می کرد. روزی یک الی دو کیلومتر جاده می ساخت تا اینکه کار را در ۲۱ روز تمام کرد...».



پاک سازی میدان های مین ایزدایی دشمن

«راوی: محمدرضا مشفق خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... من در عملیات فتح المبین تخریبچی بودم. چندین ماه قبل و بعد از عملیات ایجاد معبر و پاک سازی میدان های مین را انجام می دادیم. چون منطقه عملیات بسیار وسیع بود یکی از عمده کارهای مهندسی در این عملیات همین بحث ایجاد معبر و شکاف در میدان های مین متعدد، پراکنده و عجیب و غریب دشمن بود!

به بحث تخریب و یکی از ویژگی هایی که میدان های مین آن منطقه داشت اشاره ای کنم. با توجه به تنوع زیستی و اقلیمی منطقه و زودرس بودن فصل تابستان در آنجا، بعد از عملیات که میدان های وسیع مین دشمن را پاک سازی می کردیم، یکی از مشکلات ما پوشش گیاهی منطقه بود. یاد می آید که در جوار امامزاده عباس (ع) در غرب کرخه، اراضی و دشت بازی بود که از شمال به ارتفاعات دالپری منتهی می شد. دور تا دور اراضی امامزاده را عراقی ها مین کاری کرده بودند.

طبق نقشه و علائمی که از دشمن به جا مانده بود، نشان از یک میدان مین می داد. یک یونجه زاری بود که ارتفاع یونجه و علف هایش به ۱/۵ متر می رسید! وقتی می رفتیم داخل میدان مین یکدیگر را نمی دیدیم! طبق نقشه و کروکی های دشمن، نشان می داد که اینجا میدان مین است. اما هر چه در این یونجه ها گشتیم علامتی پیدا نکردیم! رسیدم به جایی که یونجه ها را پس می زدیم و می رفتیم جلو، یک فرورفتگی دیدم! چند قدم جلوتر یونجه ها خوابیده بود! با احتیاط رفتیم جلو، دیدم سه تا گاو آنجا افتاده اند که دوتای آنها مُرده و یکی هم پاهایش زخمی شده؛ داره جون می ده! فریاد زدم کسی تکان نخوره! اینجا میدان مینه...!

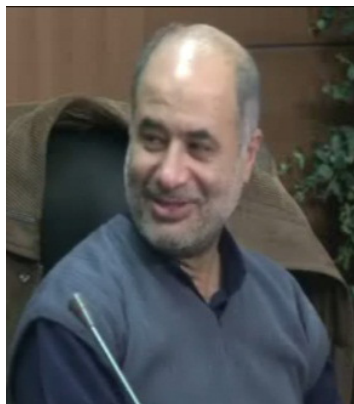
از همان جا کار خنثی کردن میدان مین را شروع کردیم. یعنی مسیری که من آمده بودم بقیه را هم هدایت به آنجا کردیم. کمی که جلوتر رفتیم رسیدیم به ردیف ها و خوشه های میدان مین!... البته نگذاشتیم آن گاو زبون بسته بیش از این زجر بکشد! یکی را فرستادیم عقب و برادر سربازی را که قصابی بلد بود آورد و حیوان زبان بسته را حلالش کرد و بردند آشپزخانه ی یگان. با فرارسیدن فصل گرما و خشک شدن یونجه ها؛ کار کردن خیلی خطرناک شده بود! به طوری که

یکی از نیروها بر اثر انفجار مین و المرا در این میدان شهید شد. خاطره‌ی خطرناکی که از این میدان مین دارم این بود: یک روز چند تا اسلحه عراقی کنار میدان پیدا کردیم. یکی از بچه‌ها هوس تیراندازی به سرش زد! به سمت نبشی‌های آهنی کنار میدان شلیک می‌کرد. می‌خواست نبشی را بزنه ولی فشنگ‌های رسام بعد از جرقه حاصل از اصابت به نبشی به داخل میدان مین کمانه کرد. طولی نکشید که این دشت یونجه آتش گرفت. جهنمی درست شد که دود آن از ۲۰، ۳۰ کیلومتری عقب‌تر دیده می‌شد! همه تعجب کرده بودند که این چه دودی است! ما فرار کردیم.

البته یک مین هم منفجر نشد ولی کار ما بسیار سخت شد! همه‌ی مین‌ها حساس شدند! یونجه‌ها سوخت و خوابید. حالا میدان مین را خوب می‌دیدیم! در اصل میدان مین، خودش را نشان داد! ولی دیگر خطرناک و حساس شده بود! دیگر نمی‌شد دست بزنی! مجبور شدیم مین‌هایی را که مانده بودند به هر شکل منفجر کنیم!

سراغ یک میدان مین دیگر در سه راهی قهوه‌خانه رفتیم. آنجا قبلاً کوره‌ی آجرپزی بود! آثاری از آن باقی مانده بود. این زمین پُر از پاره آجر بود که زیر خاک دفن شده بود! چون برای پیدا کردن مین‌ها زمین را سیخ می‌زدیم مدام سرنیزه ما به این پاره‌آجرها اصابت می‌کرد و ما به خیال مین با مشکل مواجه می‌شدیم. بعد از کلی زحمت و احتیاط به جای مین، دستمان به پاره آجر می‌رسید!... درواقع دشمن در این محل یک میدان مین ایذایی ایجاد کرده بود!

دوباره رفتیم حاشیه‌ی رودخانه (سرشاخه‌ی دویرج) تا میدان‌های مین را پاک‌سازی کنیم. آنجا لاشه‌ی روباه و این جوجه‌تیغی‌های تیغ‌بلند که به آنها تشی می‌گن زیاد می‌دیدیم! فصل بهار بود و توله‌مارها به تازگی از تخم بیرون آمده بودند! منطقه مار فراوانی داشت! داخل میدان مین که کار می‌کردی از مقابله یک مار سُرک می‌کشیدی! از طرف دیگر، یک توله مار از زیر پایت درمی‌رفت! وضعیت بغرنجی داشتیم! بوی گند این لاشه‌ها هم حال ما را به هم می‌زد!...».



مهندسی هر لحظه با فرماندهان رزم

«راوی: احمد زمان رشادی، از مهندسی رزمی سپاه

«...در مورد وسعت منطقه، غافلگیری دشمن و فضای عقب‌نشینی وسیعی که دشمن در عملیات فتح‌المبین داشت، برای خودش تعیین اقدامات کرد. در این توسعه فضای منطقه با عملیات قبلی یک تفاوت قابل توجهی را شاهد بودیم. در غربی‌ترین نقطه‌ی این منطقه یعنی دهلران، مهندسی رزمی

سپاه آن استعداد و توانمندی که از ایلام و عمدتاً غرب کشور به آن منطقه آمده بودند به‌کارگیری کرد. برادرانی همچون: شهید جولایی، شهید جمعی و مرحوم مهندس رحیم ادب بودند. بنده هم در آنجا در کنار دوستان بودم.

آقای مهندس مهرداد، برادر رحیم ادب را برای عملیات فتح‌المبین به جبهه جنوب فراخواندند. در نبود مهندس ادب، شهید جمعی جانشین مهندسی منطقه بود. به من گفتند: یک استعدادی را بردار و به سمت دهلران برو...

هم‌زمان با بحث عملیات فتح‌المبین، اواخر ۱۳۶۰ برنامه‌ی عملیاتی از سمت غرب کشور هم قطعی شد. مهندس احمد سلیمیان در آنجا به‌عنوان جانشین مهندسی غرب منصوب شدند. این گروه‌های اجرایی در قالب ماشین‌آلات و برای کار عملیات خاکی، اعم از راه و خاکریز، مقدار زیادی آرمیکودر ابعاد مختلف، از دهنه‌ی یک متر تا دهنه‌ی ۳/۸۰ خریداری شده رسیده بود. اینها را هم برای آب‌روها بارگیری کردیم. تعدادی تجهیزات سنگر، نبشی، پل‌ت و گونی و امثالهم را آماده کردیم. یک کاروان با استعداد ۳۰-۲۰ دستگاه کامیون، کمرشکن و خودرو مملو از امکانات مهندسی. جمعاً حدود ۱۵ دستگاه ماشین‌آلات بود.

راه ایلام به سمت دهلران بسته بود. چون شهر مهران در دست دشمن بود ناگزیر بودیم برای عبور از مسیر ایلام- دهلران از مسیر جاده‌ای به نام آرکواز و ملکشاهی به صورت میان‌بر و جاده‌های ناشناخته و خاکی که بعضاً خود روستاها هم از آنها استفاده نمی‌کردند، حرکت کنیم. با مشقت و مسافتی زیاد خودمان را قبل از عملیات فتح‌المبین به دهلران رساندیم. آنجا به ما مأموریت دادند که برای عبور نیروهای پیاده از رودخانه‌ی فصلی که در آن منطقه بود و الآن اسمش به خاطر من نیست، یک پل نفرور بزنید. آن سوی این رودخانه‌ی فصلی عریض نیروهای دشمن بودند. برای احداث این پل تدابیر لازم

صورت گرفت و به وسیله‌ی سیم بُکسل و چوب یک پل نفررو را آماده کردند.

برادر عزیزم آقای خسروی نژاد مسئول این کار بود. ایشان یکسری وسایل را جور کرده و با خودش آورده بود. کمبودها را هم باید می ساختیم! آمدیم داخل شهر دهلران. شهری که از ساکنین تخلیه شده بود و مردم آن آواره شده بودند؛ شهری که هیچ امکانات و وسایلی در آن وجود نداشت؛ مغازه‌های تخریب شده را گشتیم تا به سختی یک دستگاه چندکاره‌ی نجاری پیدا کردیم. دستگاه را راه اندازی کردیم و قطعات چوبی مورد نیاز کارمان را تهیه و مرتب کردیم. گروه آقای خسروی نژاد از چند شب مانده به عملیات با نیروهای تحت امرش، شب تا صبح کار می کردند تا موفق شدند دو تا پایه در ساحل دشمن با مصالح سیمان و شن و ماسه ایجاد کردند که بتوانند این سیم بُکسل ها را به آن طرف وصل کنند و پوشش لازم را روی اینها ایجاد کنند که از سوی دشمن دیده نشه...

پایه‌های پل را آماده کردیم تا شب عملیات بتوانند پل‌های آماده را که مثل دانه‌های تسبیح در ساحل خودی استتار شده بودند، در حداقل زمان ممکن به آن دوپایه‌ای که قبلاً نصب شده بود، وصل و عبور رزمندگان را برقرار کنند.

شب عملیات فرا رسید. این پل را نیروهای مهندسی رزمی برای عملیات آماده کردند و عبور را برقرار کردند. دوسه روز از آغاز عملیات گذشته بود. شهید جمعی شماره تلفنی به من داد و گفت: با آقای رحیم ادب (مرحوم) تماس بگیر با تو کار داره... با جناب ادب تماس گرفتم. ایشان گفتند: برادر حسین خرازی فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) نیاز به کار مهندسی رزمی داره.

فاصله‌ی ما از دهلران تا محل قرارگاه فتح فاصله زیادی بود! علاوه بر انجام مأموریت منطقه‌ی خودمان، به سمت موقعیتی که شهید خرازی در آنجا بودند همراه با چند دستگاه بلدوزر دی ۶



حرکت کردم. ساعت ۱۲-۱۱ شب بود که رسیدم به سنگری که حسین خرازی در آن مستقر بودند. سنگر کوچکی بود. تعدادی داخل آن خوابیده بودند. سنگری بدون برق و روشنایی. فانوس بی جانی پریپر می کرد! برادر عزیزم سردار کریم نصر^۱ نشسته نماز می خواند. وارد سنگر شدم.

فقط ایشان بیدار و بقیه خواب بودند. پرسیدم: حسین کجاست؟

۱- سردار کریم نصر: سال ۱۳۲۶ در اصفهان به دنیا آمد. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و پیوستن به کمیته دفاع شهری، با بروز غائله آشوب در سیستان و بلوچستان و کردستان برای مدتی عازم این مناطق شد. در دوران دفاع مقدس، از فرماندهان شجاع و با تدبیر گردان‌های پیاده تیپ ۱۴ امام حسین (ع) بود که به دلیل همین شایستگی مسئولیت فرماندهی تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) سپاه به او سپرده شد. این فرمانده دلاور در عملیات بدر (اسفند ۱۳۶۳) در شرق دجله از ناحیه کمر مجروح و قطع نخاع شد و برای همیشه روی ویلچر نشست تا ایستادگی را به ما بیاموزد. (۳)

گفت: حسین هم آنجا خوابه!

گفتم: با او کار دارم.

گفت: ایشون، پنج شبه که نخوابیده؛ حالا فرصت کرده ساعتی را بخوابه... چون می خواستم بنا به دستور مهندس ادب کار مهندسی آنجا را با حسین خرازی هماهنگ کنم مجبور بودم حسین را بیدار کنم. رفتم بالای سرش، هر چه تکانش دادم همچون یک جسم بی جان ذره ای تکان نخورد! از بیدار کردن این شیر خفته صرف نظر کردم! دیدم که این بیدار بشو نیست! کارم را موکول کردم به صبح'...».



لشکر ۲۱ حمزه ارتش در عملیات فتح المبین

«راوی: محمد عمید، از مهندسی رزمی ارتش

«... مأموریت لشکر ۲۱ حمزه (ع) در ابتدای جنگ، حفظ سرپل نادری و دفاع در شرق رودخانه‌ی کرخه، از پل نادری تا کانال توانا، حدود سی کیلومتری اهواز بود. در طول ۱۸ ماه (تا پایان عملیات فتح المبین) که در منطقه مستقر بودیم. با اجرای عملیات مهندسی این

مواضع را به مواضع تیپ ۸۴ خرم‌آباد ارتش در ارتفاعات دالپری و دهلیز و ارتفاعات شمالی منطقه در جنوب مهران متصل کردیم. حتی این شش ماه آخر استقرارمان در آنجا، یگان‌های تیپ ۸۴ خرم‌آباد از جاده‌هایی که ما احداث کرده بودیم، استفاده می‌کردند و عبور و مرور نفرات و خودروهاشون از پل نادری انجام می‌شد. حتی یک پل بیللی هم در آنجا برای کمک به رفت و آمد تیپ ۸۴ خرم‌آباد در خطوط عقبه آنها بر روی یکی از شاخه‌های کرخه نصب کرده بودیم که از آن بهره‌برداری می‌کردند. قبل از شروع عملیات فتح المبین، هیچ یگانی از لشکر ۲۱ حمزه ارتش در شرق رودخانه کرخه مستقر نبود. یعنی منطقه‌ی تیپ یکم ما در شمال کاملاً باز شده بود و پدافند در غرب رودخانه را انجام می‌داد. تیپ ۲ در جبهه سایت ۵۰۴ از آبادی‌های زغن و عنکوش تا دنباله ارتفاعات رقابیه مستقر بود و تیپ ۳ که در منطقه سرخه فعلی تادره‌ی خنگ مستقر بود، صد درصد مواضع خود را به منطقه‌ی کوت کاپون تا ارتفاعات ملحه و دره‌ی خنگ منتقل کرده بود.

همه‌ی اینها در حقیقت متکی بودند به آرایش زمین و در بعضی جاها حتی مستحکم کردن مواضع خود در منطقه. برای نمونه در قسمت میانی آسیب‌پذیری یگان‌های تیپ ۳ لشکر ۲۱ خیلی زیاد بود. چون پشت آنها رودخانه بود و تجهیزاتی که برای تقویت و حمایت به موقع نیاز داشتیم واقعاً وجود نداشت!

در منطقه‌ی کمانه، پل شناور پی.ام.پی^۱ نصب کرده بودیم که به صورت عقبه‌ی تیپ یکم عمل

۱- پل پی.ام.پی: از نوع پل‌های سریع و هجومی هستند و کاربرد آن مختص زمان جنگ نیست. این پل از ویژگی عبور و مرور دو طرفه به دلیل دو صفحه بودن برخوردار است، این پل را می‌توان در مدت نیم ساعت تا طول ۲۲۷ متری روانه و نصب کرد. در صورت نصب صحیح آن می‌توان باری در حدود ۶۰ تن را از آن عبور داد. ضعف آن این است در صورتی که طول ۲۲۷ متر استاندارد آن به ۳۸۰ متر افزایش یابد، توان تحمل بار آن در حد زیادی کاهش می‌یابد. عبور از کارون با عرض بیش از ۲۵۰ متر در عملیات بیت‌المقدس (آزادسازی خرم‌شهر) با این پل میسر گردید. (۴)

می‌کرد. به منظور رعایت پوشش عملیات، عبور و مرور از روی پل نادری به حداقل ممکن رسیده بود. چون دیده بان دشمن بر این منطقه کاملاً مسلط بود و می‌توانستند هرگونه تحرکی را پیش‌بینی کنند. پل نادری را به منظور تردد ادوات سنگین زرهی تقویت کرده بودیم. یک پل در منطقه‌ی تیپ ۳ در جنوب سرخه مشط که دشمن کمتر دید داشت، روانه کردیم. و یک پل ۶.T.۴.M هم برای برقراری ارتباط یگان‌های تیپ ۲ در منطقه‌ی سید خلف در جنوب شوش مستقر کردیم. این آرایشی بود که لشکر ما قبل از عملیات فتح‌المبین در منطقه داشت.

در سرتاسر منطقه، نبرد ما با دشمن با کالیبر و تیربار بود. جاهایی بود که ما با خاکریز به مواضع دشمن نزدیک شده بودیم مثل منطقه‌ی کوت کاپون فاصله ما با دشمن حدود ۱۰۰ متر بود. ما در محدوده قرارگاه نصر بودیم. لشکر ۲۱ حمزه (ع) ارتش و لشکر ۲۷ حضرت رسول (ص) سپاه و بخشی از لشکر ۷ ولی عصر (عج) سپاه بودند.

در عملیات فتح‌المبین لشکر ۲۱ حمزه چهار تیپ داشت؛ سه تیپ پیاده و یک تیپ زرهی. گردان مهندسی ما نیز سه گروهان داشت و شش گروهان مهندسی دیگر هم با تخصص‌های مختلف زیر امر گردان من بودند. یک گروهان از گروه ۴۱۱ برای انجام عملیات پشتیبانی مستقیم تیپ ۴ زرهی لشکر ۲۱ مأمور شده بود. از گردان ۴۳۶ یک گروهان برای پشتیبانی مستقیم تیپ ۴ زرهی لشکر مأمور شد. یک گروهان نیز از گروه ۴۰۹ به تیپ ۵۸ ذوالفقار که فاقد یگان مهندسی بود، مأمور شد.

از گردان پل دغاغله، یک گروهان پل پی.ام.پی در شمال منطقه‌ی کمانه مستقر بود و یک گروهان پل پی.ام.پی در منطقه‌ی صالح مشط^۱ مستقر بود. یک گروهان پل پی.ام.پی از لشکر ۸۱ زرهی در منطقه‌ی پای پل نادری استقرار پیدا کرد. در خط حد لشکر، سه تا گروهان پل پی.ام.پی بود و ۲ تا گروهان هم از گردان‌های ۴۳۶ و ۴۰۹ گروه ۴۱۱ آمده بودند... این وضعیت یگان‌های مهندسی ما برای عبور از رودخانه‌ی کرخه بود.

دیگر اقدامات و احداث‌های ما، باز کردن معابر گروهانی برای عبور تیپ ۵۸ ذوالفقار بود که برابر طرح مانوری که در نظر گرفته شده بود. قبل از عملیات تا نزدیک هدف و تا جایی که امکان داشت، عناصر گشتی ما آن‌ها را همراهی و معابر را ۲۴ ساعت قبل از عملیات باز و میدان‌های مین را علامت‌گذاری کرده بودیم.

۱- صالح مشط: روستایی از توابع شوش دانیال در شرق کرخه.

هجده ماه قبل از عملیات، مهندسی لشکر ۲۱ حدود صد و بیست کیلومتر در مناطق مختلف جاده‌های تاکتیکی در عقبه خطوط مقدم احداث کرده بود. این جاده‌ها نیاز یگان‌های مانوری را تأمین کرده بود. در حین عملیات، فقط یک بخش احداث جاده برای تصرف ارتفاعات جُفینه نیاز داشتیم که فاقد راه ماشین‌رو بود. مهندسی جهاد این جاده را احداث کرد.

برای عملیات پیش‌بینی کرده بودیم که از سه راهی قهوه‌خانه تا ارتفاعات جُفینه و علی‌گه‌رَد، یک خاکریزی را برزیم تا چنانچه بخش‌هایی از یگان‌های دشمن که در عمق بودند سقوط نکردند، جلوی پاتک آنها بایستیم. یاد می‌آید که من بعد از ظهر که از این منطقه عبور می‌کردم، می‌دیدم هنوز تعدادی از بلدوزرها خاکریز می‌زنند. خاکریزی که هیچ‌وقت هیچ رزمنده‌ای پشت آن مستقر نشد، چون عملیات به سرعت به اهداف خود رسید... در حقیقت جناح غربی لشکر و قرارگاه نصر با پاتک شدید دشمن مواجه شده بود که همه‌ی ما متمرکز شده بودیم تا آن گره و مشکل منطقه را حل کنیم. در حداقل زمان ممکن خاکریزی را در جناح غربی قرارگاه نصر احداث کردیم.

در حین عملیات، ما با مانع میدان مین برخورد نکردیم و برای عبور هیچ مشکلی نداشتیم! در پایان عملیات، گردان مهندسی ما یک شهید داشت. ولی قبل از عملیات فتح‌المبین، گردان مهندسی ما ۷ شهید داد که یکی از آنها همین گروهبان عباس چوپانی بود که پیکرش بر روی کانال هندلی شکل تا مدت‌ها ماند و نتوانستیم پیکر او را تخلیه کنیم. یک استواری داشتیم که استاد و مربی مین بود به نام خوش‌رفتار و گروهبان اصغری که آنجا شهید شدند^۱...».



سنگرهای مستحکم دشمن در خاک ایران! انکار برای ماندن آمده بودند!

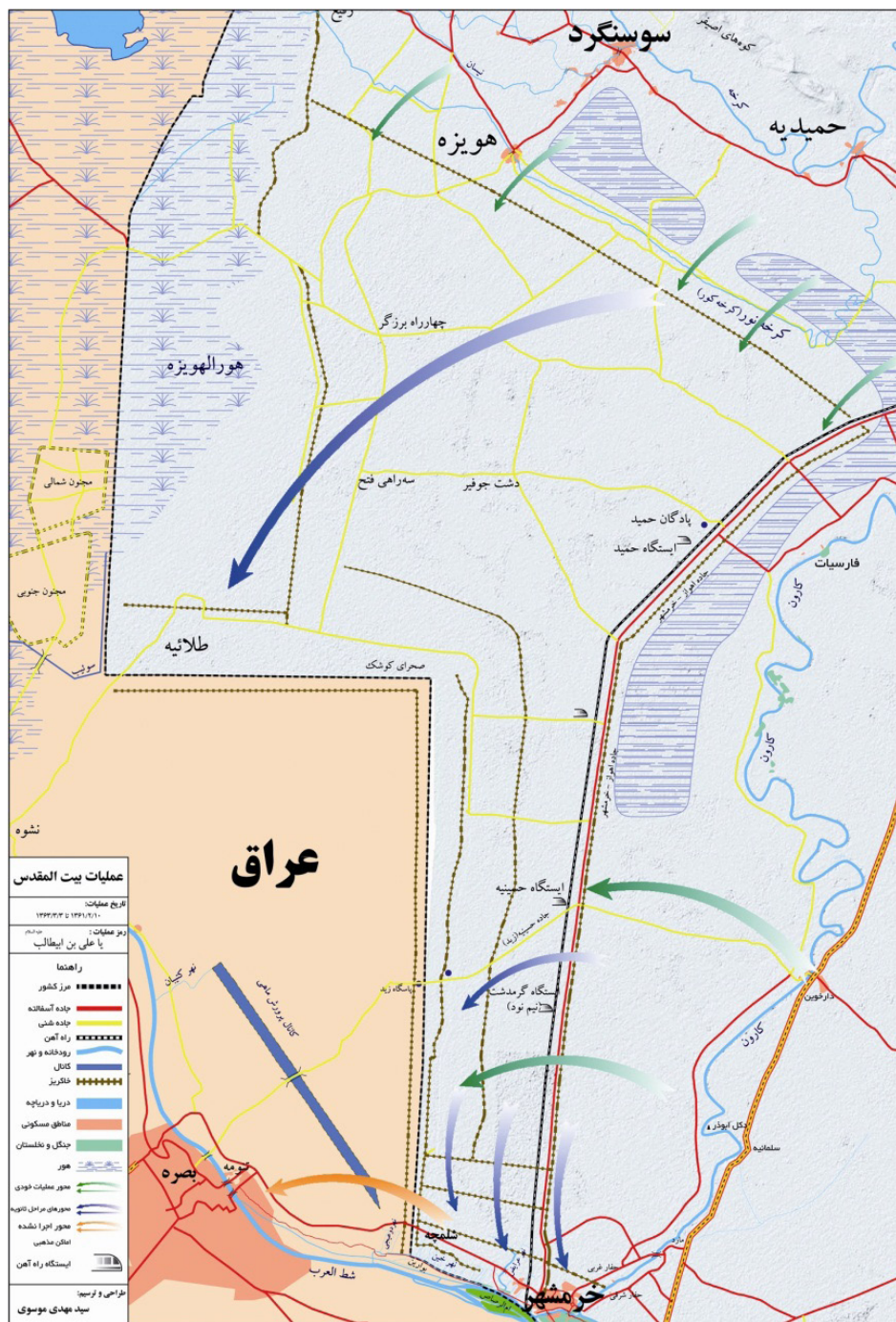


عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر)

عملیات بیت المقدس در منطقه غرب کارون و شمال خرمشهر با هدف آزادسازی خرمشهر و هویزه با رمز «یا علی بن ابیطالب (ع)» در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۰ آغاز شد و ۲۵ روز به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- آزادسازی خرمشهر، هویزه، جاده اهواز- خرمشهر در منطقه‌ای به وسعت ۵۳۸۰ کیلومتر مربع
- تأمین مرز بین المللی و خارج کردن شهرهای اهواز، حمیدیه و سوسنگرد و جاده‌ی اهواز- آبادان از بُرد آتش توپخانه‌ی دشمن
- غنیمت گرفتن ۱۰۵ دستگاه زرهی، صدها دستگاه انواع خودرو، ۱۸ عراده توپ ۱۳۰ م.م، ۳۰ دستگاه جیپ حامل تفنگ ۱۰۶ م.م و تعداد زیادی انواع ماشین‌آلات مهندسی و هزاران قبضه سلاح سبک
- اسارت ۱۹۰۰۰ نفر از نیروهای دشمن



آزادسازی جاده‌ی اهواز- خرمشهر

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد



«...منطقه وسیع عملیات بیت المقدس به چهار قرارگاه فجر، نصر، فتح و قدس تقسیم شده بود... مهندسی بچه‌های جهاد، سپاه و ارتش هم در قرارگاه‌های مشترکی قرار گرفته بود. مثلاً در منطقه‌ی دارخوین، محوریت اصلی بچه‌های مهندسی جهاد فارس بودند که مسئولیت آن به عهده‌ی آقای عبدالرحمان جزایری بود و عوامل آن هم بنده، آقای یدالله شمایل، آقای شهید خلیل (عباس) مقصودیگی، آقای دکتر فریدون عباسی (رئیس انرژی اتمی دولت نهم) و آقای دوکوهکی بودند. آقای کشتکار از

بچه‌های جهاد خوزستان و بچه‌های جهاد قم و اراک هم به مجموعه‌ی جهاد فارس مأمور بودند. در منطقه‌ی عملیاتی بیت المقدس، عمده‌ی کار مهندسی رزمی از غرب کارون برنامه‌ریزی شد. یعنی نیروهای ما با عبور از کارون عملیات را شروع کردند و کار اصلی را انجام دادند. در صورتی که دشمن به امید اینکه کارون یک رودخانه‌ی وحشی و یک مانع بسیار مناسبی برایش بود، تقریباً از مقابل روستای محمدیه به سمت شمال منطقه در غرب کارون استقرار و خط دفاعی منظمی نداشت! در حقیقت فکرمی‌کرد نیروهای ایران برای تصرف خرمشهر، از محور اهواز و کرخه وارد عمل می‌شوند.

شیوه‌ی ساخت جبهه و مواضع دفاعی‌اش را به شکلی تعبیه کرده بود که بخش عمده‌ای از جبهه‌ی دشمن در عملیات الی بیت المقدس در مرحله‌ی اول عملیات، پشت به ما مواضع ایجاد کرده بود. از جمله همان جاده‌ی اهواز- خرمشهر که در اختیارش بود، به جای اینکه ضلع غربی جاده خاکریز بزند و رو به کارون موضع بگیرد، در شرق جاده خاکریز ایجاد کرده بود! حتی مواضع توپخانه خودش را در شرق جاده اهواز- خرمشهر به سمت اهواز ایجاد کرده بود. در حالی که نیروهای ما از سمت رودخانه کارون و شرق این مواضع هجوم آوردند!

دشمن به علت فاصله گرفتن از ساحل کارون و تخلیه منطقه‌ی وسیعی از غرب کارون که در اشغال خودش بود به بچه‌های مهندسی رزمی ما این فرصت و اجازه را داد که سه تا از پل‌هایی که روی رودخانه‌ی کارون احداث کردیم، قبل از عملیات بدون تهدید و مزاحمتی توانستیم در ساحل

غربی کارون (سمت دشمن) ساحل سازی کنیم و پل ها را در همان ساعات اولیه عملیات روی کارون برپا کنیم...

به علت وسعت زیاد منطقه‌ی عملیات بیت المقدس، دشمنِ مبهور شده برای تمرکز آتش خود روی مواضع نیروهای ایران دچار تردید و مشکل شده بود. این مسئله را با جابه جایی آتش هوایی خود جبران می کرد و با هواپیماهای خود مدام منطقه را تحت نظر داشت. تا زمانی که برای اولین بار، در حاشیه‌ی جاده‌ی خرمشهر-اهواز، سایت موشک های هاگ^۱ (تصویر مقابل) ظرف چند روز توسط بچه های مهندسی احداث شد! بچه های نیروی هوایی ارتش می گفتند، ساخت این سایت ها و استقرار موشک های هاگ، فقط در انحصار کارشناسان آمریکایی بود! به لطف خدا بلافاصله بعد از راه اندازی سایت و استقرار موشک ها، حدود ۱۸-۱۷ فروند هواپیمای دشمن در همان منطقه سقوط کرد! و فشار پاتک های زرهی دشمن که در سایه ی پشتیبانی آتش هوایی صورت می گرفت، به صورت قابل توجهی کاهش یافت...



۱ - موشک هاگ : حداکثر ارتفاع اصابت بُرد این موشک ۴۸۰۰۰ پا یا ۱۶ کیلومتر از سطح زمین و حداقل ۳۰ متر است. پیشبران موشک، سوخت جامد و سر جنگی آن به جرم ۳۰ کیلوگرم شامل مواد منفجره متلاشی شونده و فیوز مجاورتی یا ضربتی است. موشک پس از انفجار به ۱۶۷۰۰ تکه تقسیم می شود. هر لَانه ر هاگ که خودکشی است سه فروند موشک را با خود حمل می کند... (۵)

بعد از مرحله‌ی اول عملیات، در غرب کارون و شمال شرق خرمشهر، تقریباً روبه‌روی انرژی اتمی به بالا تا جاده اهواز- خرمشهر خاکریزهای مقطع و ناپیوسته‌ای زدیم و از خاکریزهای منقطعی که دشمن ایجاد کرده بود استفاده کردیم تا نیروها بتوانند از دو سمت مقابل مواضع دشمن صف‌آرایی کنند!...

هرچند عملیات خاکی، بیشتر حول بحث ایجاد خاکریز می‌چرخید، فقط مختص به خاکریز نمی‌شد! مثلاً در عملیات بیت‌المقدس، حجم احداث قرارگاه‌ها، مقرهای توپخانه، خمپاره‌اندازها و یگان‌های زرهی، حتی اورژانس‌ها و خود قرارگاه‌های پشتیبانی و قرارگاه‌های فرماندهی، به دلیل تعدد مراحل و سرعت عملیات و جابه‌جایی سریع، آن قدر تنوع کاری زیاد داشتیم که برای رسیدگی به همه امور مهندسی، نیازمند یک سازمان‌دهی و برنامه‌ریزی مفصل بود تا همه را راضی نگه دارد!... همان خاکریزی که برای مرحله نهایی عملیات بیت‌المقدس از سمت پل نوبه سمت جاده‌ی شلمچه- خرمشهر می‌رفت، خاکریزی بود که هم جبهه‌ی ما را از سمت غرب مقابل دشمن معلوم می‌کرد و خط دفاعی ما محسوب می‌شد، هم از سمت شرق به سمت خرمشهر مسیر حرکت و دور زدن ما برای دشمن بود. به لحاظ فنی خیلی روی آن خاکریز دقت شد! خاکریزی تقویت شده و مرتفع ایجاد شد. جاده‌ی دسترسی هم پشتش احداث کردیم. یک خاکریز دوجداره نیز پشت آن ایجاد شد و انواع سنگ‌رو موضع دفاعی در دل آن خاکریز احداث کردیم!...».



مهندسی ارتش در عملیات بیت المقدس

«راوی: غلامعلی جانگداز، از مهندسی رزمی ارتش

«درست است که در عملیات فتح المبین فروردین ۱۳۶۱ صدها هزار کیلومتر مربع از خاک کشورمان در منطقه‌ی دزفول و شوش آزاد شد ولی در آن منطقه هیچ‌گونه مانع عمده‌ای نداشتیم! شهری از ایران در آن منطقه در اختیار دشمن نبود. در عملیات فتح المبین، اساس عملیات بیت المقدس ریخته شد!

به همین دلیل بود که فاصله‌ی زمانی این دو عملیات بسیار کم است (حدود ۴۰ روز)! در عملیات فتح المبین، یازده تا پل روی رودخانه‌ی کرخه داشتیم. وقتی که عملیات به پایان رسید و یگان‌ها برگشتند، کماکان این پل‌ها روی آب مانده بود. صیاد شیرازی مرا صدا کرد و گفت: جانگداز! در جریان باش که هدف بعدی آزادی خرمشهر است!

شما حساب کنید ۱۱ پل پی.ام.پی را از روی رودخانه‌ی کرخه جمع کردن، ترمیم و تعمیر کردن و انتقال آنها با آن حجم عظیم و غول‌آسا آن هم به منطقه‌ی دارخوین در جاده‌ی اهواز-آبادان چه معضلاتی داشت! ما یک ماه این پل‌ها را شبانه حرکت می‌دادیم تا از دید دشمن محفوظ بماند. خودم تک‌تک خودروها را با پل مربوطه‌ی آن حرکت می‌دادم و می‌آوردم زیر نخل‌ها و آنها را استتار می‌کردم. آقای هاشمی رفسنجانی (به عنوان فرمانده عالی جنگ) از من پرسید: چهار تا پل روی کارون تکافوی عبور ما را می‌کند؟ خدمت ایشان عرض کردم امیدوارم پنج تا پل بزنم!

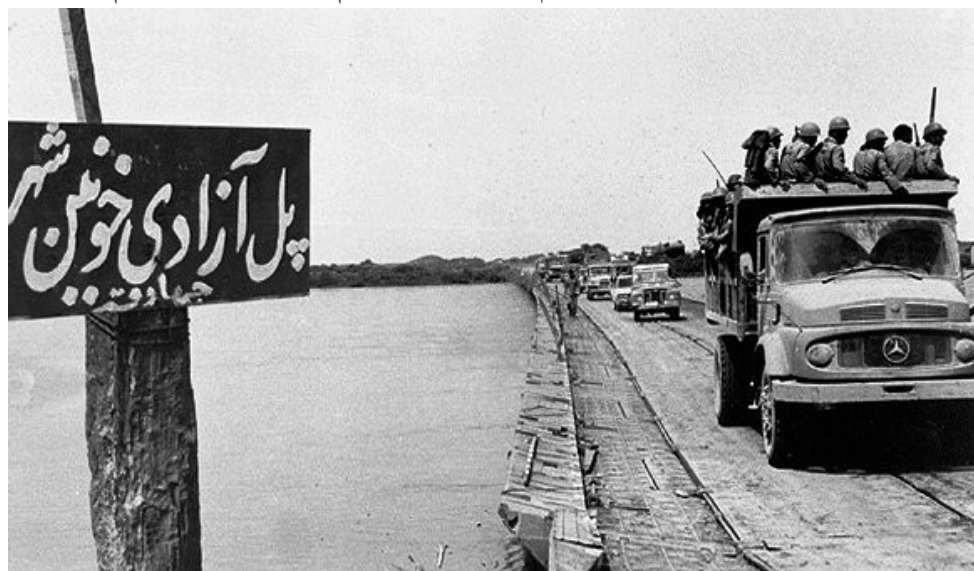
یک مسئله هست که برای شما بگویم. در عملیات فتح المبین اگر ارتش عراق موفق می‌شد یک سطحه پل شناور ما را بزند، ما یک سطحه‌ی جایگزین نداشتیم! هر چه داشتیم روی کرخه بود! طبیعتاً در عملیات بعدی برای آزادسازی خرمشهر با مشکل مواجه می‌شدیم!

در همان زمان، یک پل بی.ام.پی هم از روس‌ها خریده بودیم. ولی نمی‌دانم روس‌ها متوجه شده بودند که یک عملیات مهمی در پیش است که در مرز جلفا این پل را گروگان نگه داشته بودند! وقتی خرمشهر آزاد شد این پل را به ما تحویل دادند!

قبل از عملیات، اولین کار شایسته‌ای که انجام دادیم این بود که یک قرارگاه مشترک برای امور

مهندسی درست کردیم. همه بچه‌های سپاه، جهاد و ارتش دور هم جمع شدیم و هم‌افزایی کردیم تا پشتیبان این عملیات مهم باشیم. البته تجربه‌ی عملیات قبلی (فتح‌المبین) را داشتیم. همه امکانات مهندسی را جمع کردیم. همه امکانات در یکجا متمرکز شد تا متناسب با یگان‌های رزم تقسیم شود... قبل از عملیات بیت‌المقدس، بحث بر سر این بود که قبل از زدن پلی روی کارون، باید تعدادی بلدوزر به آن سوی رودخانه منتقل شود تا آن سرپل مربوطه را در ساحل دور برای پل زدن آماده کنند. آنجا بود که جی.اس.بی‌ها را به صیاد شیرازی پیشنهاد دادم. ایشان دستور دادند دوباره این طرده‌ها فعال شوند. در پادگان دغاغله یک واحدی به نام یگان ظفر تشکیل شد و این جی.اس.بی‌ها را فعال کردیم. در نهایت این جی.اس.بی‌ها در عملیات بیت‌المقدس و پس از آن هم در عملیات خیبر (جزایر مجنون هورالعظیم) به کار گرفته شد... که در حال حاضر عملاً از رده خارج شده‌اند.

بالاخره برای شروع عملیات بیت‌المقدس، پنج تا پل پی.ام.پی روی کارون زده شد. یکی در سلمانیه، یکی در کُفیشه، یکی در دارخوین، یکی هم در مکسر حسینی (قبل از مسعودیه) و آخرین پل هم به دستور صیاد شیرازی قرار شد در یک فرصت زمانی محدود در مارد زده شود. چون فرصت باز کردن پل و انتقال آن به مارد و نصب آن نبود با تدبیری پل را باز کرده و روی کارون انداختیم و این فاصله ۱۵۰۰ متر را با هدایت قایق‌های پی.ام.پی به مارد رساندیم و در آنجا نصب کردیم!



۱- این پل‌ها همگی بر روی کارون در غرب جاده اهواز-آبادان نصب شد و از محورهای اصلی رزمندگان برای عبور از کارون و پیشروی به سمت جاده اهواز-خرمشهر محسوب می‌شد.

ولی یک مسئله هست که از لحاظ تئوری کلاسیک، زدن پنج تا پل روی کارون منطقی نبود! چون سرعت آب کارون (بیش از ۵/۱ متر بر ثانیه) و عرض رودخانه بیش از حد بود. یک پل پی.ام.پی اگر همه‌ی شرایط لازم را داشته باشد، می‌تواند ۲۲۷ متر را بزند ولی در کفیشه دارخوین، عرض رودخانه‌ی کارون ۲۵۲ متر بود! الزاماً این پل را با شصت متر خلاف زدیم! لشکر ۹۲ زرهی ارتش هم می‌بایست از روی آن پل باید عبور می‌کرد. به شهید صیاد گفتم: این پل خیلی حساس و خطرناک است! چون عین مار روی آب بازی می‌کرد! گفتم: اگر اجازه بدید من تا صبح کنار این رودخانه باشم که اتفاقی نیفتد. شب عملیات تا صبح در دارخوین کنار آن پل بودم که لشکر ۹۲ زرهی عبور کرد و الحمدلله اتفاقی نیفتاد. چون همه‌ی تانک‌ها سنگین بودند. این پل‌ها که تئوژ آنها در ۲۲۷ متر شصت تن است وقتی تانک‌های چیفتن ما عبور می‌کردند گاهی از ۶۰ تن بیشتر بودند! واقعاً بار مضاعفی به این پل‌ها وارد می‌شد ولی الحمدلله به خیر گذشت!

بعد از اینکه این پل‌ها را زدیم و عملیات بیت المقدس شروع شد، شهید صیاد مرا صدا کرد و گفت: مطلع شدیم که فرانسوی‌ها تعدادی موشک اگزوست به عراقی‌ها داده‌اند... چون این موشک‌ها صرفاً برای زدن پل پی.ام.پی بود روزهای اول عملیات مدام نگران بودیم که اگر این پل‌ها را در عقبه جبهه بزنند و ارتباط شرق و غرب رودخانه قطع شود رزمندگان ما در شرایط بسیار بد و حادی قرار خواهند گرفت... لذا فرماندهی گردان پل را احضار کرده و گفتم: هروقت هوا آفتابی است باید تمام این پل‌ها را بپر خانید! این پل‌ها را به خودروهای گراز بسته بودیم. در شرایطی که هواپیماهای دشمن در منطقه مانور می‌دادند گرازها دنده عقب می‌آمدند و این پل‌ها را به ساحل مقابل می‌چسبانند. هواپیماهای عراقی مدام می‌آمدند پلی نمی‌دیدند و حتی سه چهار بار اشتباهی ساختمان انرژی اتمی را زدند!



بعد از اینکه خرمشهر فتح شد، شهید صیاد دستور دادند یک پل از همین پل‌های بالا جمع شود و در کنار پل منهدم‌شده‌ی خرمشهر روی کارون نصب شود. لذا یک پلی را هم بردیم آنجا زدیم. (تصویر مقابل) البته در عملیات نصب پل‌ها، محسن رضایی که آن موقع فرماندهی محترم سپاه بودند، همه‌ی امکانات سپاه را در اختیار ما گذاشتند، ساحل‌سازی و مهار پل‌ها و...

در همان شب عملیات رودخانه‌ی کارون طوفانی شد! سرعت آب آن چنان به این پل‌ها می‌زد که در فیلم‌ها مشاهده کرده‌اید... مجبور شدیم این پل‌ها را از ۱۲ نقطه مهار کنیم! پل‌های پی.ام.پی اگر طول آنها زیاد باشد برای مهار آن دوروش امکان دارد، یکی مهار لنگری است، مثل لنگر کشتی که می‌اندازند کف رودخانه. یکی هم در ساحل میخ می‌کوبند و به آن وصل می‌کنند تا مانع بازی کردن پل شود. البته مهارهای دسترسی هم دارد که از طرفین کشیده می‌شود.

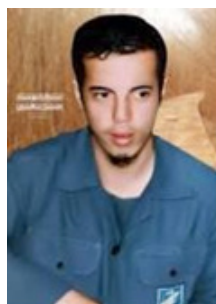
عملیات بیت‌المقدس، گذشته از آن نتایج منحصربه‌فرد آن که خرمشهر آزاد شد، برای خود ما تجربه‌ی بسیار موفقی بود! واقعاً در عملیات بیت‌المقدس، خیلی ناممکن‌ها، ممکن شد! مدام نگران این مسئله بودم که آیا در این رودخانه می‌شود این پل‌ها را زد؟! آیا سرعت آب اجازه می‌دهد؟! شما خودتان می‌دانید فتح خرمشهر، به عبور از رودخانه کارون گره خورده بود! الزاماً باید این پنج پل زده می‌شد! اگر در عملیات بیت‌المقدس از رودخانه عبور نمی‌کردیم، می‌بایست به جاده‌ی اصلی اهواز- خرمشهر و قرارگاه قدس متکی می‌شدیم. محوری که دشمن روی آن متمرکز شده بود! توان قابل توجه خود را در آن محور به کار گرفته بود! عبور از آن محور کار بسیار مشکلی بود! لذا وقتی نیروهای ما از کارون عبور کردند و خود را به جاده اهواز- خرمشهر و مرز ایران و عراق رساندند و ارتش عراق پشت سر خودش را ناامن دید، خودش از جبهه شمالی منطقه عملیات عقب‌نشینی و فرار کرد! ارتش عراق تصور نمی‌کرد که ما بتوانیم از رودخانه کارون عبور کنیم! به همین دلیل شکل آرایش مواضعش به سمت شمال منطقه بود! لذا وقتی ما از رودخانه عبور کردیم از پشت مواضع عراق درآمدیم!

ارتش عراق، یک اشتباه بزرگ کرده بود که فقط تا مارد خودش را به رودخانه کارون چسبانده بود! اگر در سرتاسر رودخانه، فقط یک واحد سبک رزمی هم در ساحل می‌گذاشت اصلاً امکان نداشت ما بتوانیم روی کارون پل بزنیم!...».

عملیات عبور از رودخانه‌ی کارون

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...در منطقه‌ی شرق کارون، چند محور برای عبور داشتیم. احداث چند تاپل در منطقه برای عبور از کارون در نظر گرفته شد. کار جاده‌سازی و سرپل‌ها را قبل از عملیات انجام دادیم. به دلیل اینکه بخشی از حاشیه‌ی غرب کارون (ساحل دشمن) نیزار و چولان بود و به صورت طبیعی دشمن روی آن دید کمی داشت و بخشی از منطقه‌ی بین کارون تا خطوط اصلی دفاعی دشمن (جاده‌ی اهواز-خرمشهر) خالی بود و هیچ نیرویی از دشمن مستقر نبود و فقط بانیه‌های گشتی منطقه را کنترل می‌کرد و خط دفاعی منظم و پیوسته‌ای نداشت، مهندسی رزمی در ابتدای کار خیلی با مشکل مواجه نشد. ارتش عراق اصلاً تصور نمی‌کرد ایران برای بازپس‌گیری جاده و شهر خرمشهر از رودخانه کارون بگذرد و محور اصلی هجومش عبور از کارون باشد. لذا با این تصور، برنامه‌ریزی‌های دفاعی‌اش از خرمشهر به سمت اهواز بود! بسیاری از خاکریزهای ارتش عراق، حتی از دژ مرزی به جاده‌ی خرمشهر، عمود بر جاده‌ی خرمشهر بود!



سردار حسن باقری

در مرحله‌ی دوم عملیات به بعد، جاده‌هایی را که عراق از آنها تردد می‌کرد و به صورت دژ ساخته بود، چون عمود بر دژ و جاده‌ی خرمشهر بودند به عنوان خطوط دفاعی از آنها استفاده می‌کرد. پشت و داخل آن را کانال زده بود. یعنی عراق در خیلی از جاها پشت به محوری که ما عملیات کردیم، مواضع خود را احداث کرده بود! لذا این تصور غلط دشمن نسبت به محور اصلی هجوم نیروهای ایران باعث شد در همان ساعات اولیه عملیات، حتی قبل از شروع مرحله اول عملیات، بخشی از نیرو و امکانات مهندسی به آسانی به آن سوی رودخانه منتقل شوند.

ما در محور قرارگاه نصر به فرماندهی حسن باقری^۱ بودیم. این محور بسیار حساس بود چرا که از سمت چپ با نیروهای عراقی مستقر در شمال خرمشهر جناح‌دار می‌شد. پنج گروه مهندسی

۱- سردار سرلشکر حسن باقری: غلامحسین افشردی (ملقب به حسن باقری) متولد ۱۳۳۴هـ.ریس آذربایجان است. با شروع جنگ تحمیلی ابتدا به عنوان خبرنگار عازم جبهه جنوب شد، حس کنجکاوی و عشق به انقلاب و کشورش باعث شد برای کسب اطلاعات به عمق مواضع دشمن رخنه نماید. این احساس مسئولیت باعث گردید که وارد عرصه نظامی شود و مسئولیت شناسایی و کسب اطلاعات نظامی در جبهه جنوب را برعهده گیرد. در فاصله بسیار کوتاه مسئولیت‌های مختلفی از جمله: اطلاعات قرارگاه کربلا، فرمانده قرارگاه عملیاتی نصر در چندین عملیات مهم و فرمانده قرارگاه کربلا و جانشین نیروی زمینی سپاه به او سپرده شد. در نهایت در تاریخ ۱۳۶۱/۱/۹ به هنگام شناسایی منطقه عملیاتی، در محور چنانچه فکه به شهادت رسید(۶).

رزمی وارد عمل شد. وسایل ارتباطی ما خیلی ضعیف بود. در کل گروه، تعدادی بی سیم ضعیف در اختیارمان بود که خیلی از آنها همان شب اول عملیات از کار افتادند! ارتباطات ما بیشتر به صورت پیک بود. از هر لشکر هم یک رابط با قرارگاه مهندسی معرفی شده بود که امور لازم را با هم هماهنگ و مرتبط می کردند. بسیاری از اقداماتی که بچه های مهندسی در طول چهار مرحله عملیات انجام دادند، ابتکاراتی بود که در صحنه ی نبرد، براساس تجربه، نیاز و هماهنگی با همان نیروهای حاضر در منطقه تصمیم می گرفتند و انجام می دادند.

خاکریزهایی که قبل از رسیدن به جاده ی خرمشهر، بچه های مهندسی به صورت هلالی در بعضی جاها احداث کردند، دلیلش نیاز آن لحظه ی صحنه نبرد بود که از قبل پیش بینی نشده بود! مثلاً محور قرارگاه فتح مقداری نسبت به قرارگاه نصر در رسیدن به اهداف تأخیر داشت. خود قرارگاه نصر در جنوب ایستگاه حسینیّه، در نقطه ی تلاقی اش با قرارگاه فجر با مشکل مواجه شده بود! آنجا یک نقطه ی کوری به وجود آمده بود که تقریباً تا ۴۸ ساعت بعد از مرحله ی اول عملیات، در آنجا درگیری و مشکل داشتیم. گروهی در محاصره افتاده بودند.

آنجا اقدامات مهندسی ابتکاری و همراه با خلاقیت بود! گروهی با مسئولیت فریدون عباسی (رئیس سازمان انرژی اتمی دولت نهم) قبل از اینکه به جاده ی خرمشهر برسند، با یک گروه توپخانه ی ارتش برخورد کرده بودند.

فرمانده ی نیروهای ارتش از آنها پرسیده بود: محور و سمت دشمن کجاست؟ ما کجا باید مستقر شویم؟ آقای عباسی می گفت، من خودم هم نمی دانستم کجا هستیم! به او گفتم: دشمن روبرو است، شما همین جا بایستید! می گفت یک خاکریز دایره ای شکل احداث و اینها را وسط خاکریز مستقر کردم و گفتم: توپ هایتان را اطراف آن بچینید. تقریباً در همه ی جهات مستقر شوید. می گفت: فردا صبح که هوا روشن شد و نیروهای پیاده پیشروی کردند اینها را آوردم نزدیک خاکریز جاده ی خرمشهر مستقر کردم...

نیروهای جهاد عمدتاً از نیروهای با تجربه ی فنی و تحصیل کرده از اقصی نقاط کشور بودند یا کارگران کارکشته و با تجربه ی کارخانجات بودند. در مجموع کارهای بزرگ بچه های مهندسی در جنگ همه با فکر و محاسبه و خلاقیت انجام می شد و از جایی کسی به آنها دیکته نکرده بود! نیاز جنگ همراه با خلاقیت بچه ها، ما را به سمت اهداف مورد نظرمان پیش می برد! وقتی در آبادان، شهید هزارستان و دوستانش اولین پل بشکه ای را احداث کردند که از روی آن خودرو عبور می کرد، براساس نیاز، تجربه

و با حداقل امکانات آن پل را ایجاد کرده بودند. البته قبل از آن پل، بچه‌ها روی بهمن شیر با تخته و طناب یک پل نفرودرست کرده بودند. اینها خلاقیت‌هایی بود که در صحنه اتفاق می‌افتاد!... در عملیات بیت‌المقدس، وقتی که به جاده‌ی خرمشهر- اهواز رسیدیم، با یک خاکریز مرتفع برخورد کردیم که پایین آن بسیار گود بود و استفاده از آن برای نیروهای ما بسیار سخت بود! اولین مأموریت و اقدام ما در آنجا این بود که خاکریز را تقویت کنیم و پشت آن یک جاده در موازات آن ایجاد کنیم و پشت آن جاده یک خاکریز ترکش‌گیر و دوجداره بزنیم، چون حجم اصلی آتش دشمن در مرحله‌ی اول روی این جاده بود.

نیروهای مهندسی رزمی باید مأموریت‌های جدیدی برای برطرف کردن نیازهای دیگر این محور و این منطقه اجرا می‌کردند. تمام یگان‌های مستقر در این منطقه‌ی وسیع عملیات، راه دسترسی و تدارکاتی می‌خواستند. توپخانه باید جابه‌جا و مواضع توپخانه باید ایجاد می‌شد. مواضع تانک و خمپاره‌اندازها باید تعبیه می‌شد. همه‌ی این کارها از وظائف مهندسی بود. ضمن اینکه تمام این امور قبل از عملیات در جلسات مشورتی با فرماندهان نظامی، مطالعه، بررسی و هماهنگی می‌شد. اگر مهندسی برای اینها فکر، برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی نمی‌داشت، بعد از رسیدن به اهداف، با یک حالت بلاتکلیفی روبه‌رو می‌شد. ممکن بود تمام زحمات نیروهای خط‌شکن پیاده با یک پاتک سنگین دشمن ضایع شود!

در طول چهار مرحله عملیات بیت‌المقدس و حتی بعد از اتمام عملیات و آزادسازی خرمشهر، تنها یگانی که به‌صورت مستمر و شبانه‌روزی کار داشت و همیشه باید تلاش می‌کرد مهندسی رزمی بود. در محورهایی که ما عبور کردیم، از نقطه‌ی شروع تا هدف به یکباره نرسیدیم. بعضی مراحل تکه‌تکه و گام‌به‌گام جلورفتیم. در هر گامی باید کلی مواضع ایجاد می‌کردیم و نیروهای خود را پوشش می‌دادیم تا عمل مهم تثبیت را انجام بدهند.

شب آخر عملیات که خرمشهر صبح فردای آن آزاد شد، به سمت شلمچه در حرکت بودم که مجروح شدم. مرا به بیمارستان بردند ولی فردای آن روز به منطقه برگشتم. آن خاکریزهایی که در منطقه‌ی نهر عریض احداث شد؛ اگر احداث نمی‌شد قطعاً خرمشهر به این راحتی و سهولت آزاد نمی‌شد. ارتباط دشمن را در نقطه‌ی بسیار حساس و مهم پل نوو جاده‌ی شلمچه که تنها راه ارتباطی دشمن با عقبه بود، مهندسی رزمی قطع کرد!

روز اول آزادسازی خرمشهر که رزمندگان در خرمشهر به شادی می پرداختند، سخت ترین شرایط و سخت ترین کار را بچه های مهندسی رزمی در محور شلمچه داشتند! جایی که باید تنگه ی اُحد در آزادسازی خرمشهر نامید! حجم سنگین آتش دشمن برای نجات هزاران نیروی خودش که در محاصره افتاده بودند روی نیروهای مهندسی رزمی مستقر در آنجا بود! باور کنید در آن نقطه، نبرد دشمن با بچه های مهندسی رزمی بود! که توانستیم با ایجاد آن خاکریزها ارتباط دشمن را با عقبه اش قطع و آنان را مأیوس و درمانده کنیم^۱...».



میدان تجربه

«راوی: مهدی آقاخانی، از مهندسی رزمی سپاه

«...فعالیت‌های مهندسی از لحاظ زمانی در سه قسمت انجام می‌گیرد. قبل از عملیات، حین عملیات و یکی هم بعد از عملیات. مرکز هدایت عملیات بیت‌المقدس، قرارگاه مرکزی کربلا بود که در جاده‌ی اهواز-آبادان، کیلومتر ۴۲ قرار داشت. مرحله‌ی اول عملیات که قرار بود عبور از رودخانه باشد، جدا از آن پل پی.ام.پی که ازتیش روی کارون زد، پلی بشکه‌ای زده شد که -خدا رحمتش کند- آقای دادی‌زاده روی آن کار می‌کرد. از بچه‌های دفتر مهندسی تبریز بود. ایشان با رحیم ادب بودند. پل بشکه‌ای بود که فریم‌هایی برای آن درست کرده بودند. قبل از عملیات، من با آقای ادب برای بازرسی رفتیم که پل را ببینیم. آقای دادی‌زاده و نیروهایش مشغول کار بودند...

نکته‌ی مهم این بود که برای اولین بار مهندسی قرارگاه فرماندهی جنگ (قرارگاه کربلا) را ایجاد کردند. از سپاه پاسداران من مأمور شدم و از جهاد سازندگی شهید قاضی بود. هر دو بی‌تجربه در زمین خوزستان بودیم. من مهندس ساختمان بودم ولی آقای قاضی مهندس ساختمان نبود. ظاهراً مهندس مخابرات بود. قرار شد سنگر فرماندهی قرارگاه را ما بسازیم.

زمین را زهکشی نکرده کار احداث را شروع کردیم. مقری را تحت عنوان فرماندهی قرارگاه کربلا با هزینه یک میلیون تومانی آن زمان احداث کردیم! زمستان که شد مقر فرماندهی سپاه، خزینه حمام شد! آقا رحیم صفوی، معاون عملیات سپاه ما را صدا زد و گفت: آقایان مهندس! تشریف بیاورید. ببینید چی احداث کرده‌اید؟! دیدیم مقر فرماندهی شده خزینه حمام! استخر آب شده بود!...».

همه با هم، ارتش، سپاه و جهاد

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«...اگر خواسته باشیم به نقش مهندسی رزمی در عملیات بزرگ الی بیت المقدس بپردازیم، باید گفت: مهندسی رزمی در عملیات بیت المقدس در سایه تجربیات عملیات فتح المبین و هماهنگی‌ها و شناختی که بین نیروها و یگان‌های مهندسی ایجاد شده بود، هویت پیدا کرد و با غنائم زیادی که به دست آمده بود مجهز شده بودیم! برای بچه‌های ما که منطقه مأموریت عملیات قبلی در جاده اهواز-آبادان بود، منطقه‌ی شناخته شده‌ای بود.

برای عملیات بیت المقدس، مجموعه‌ی کار و نیروها به چهار قرارگاه تقسیم شدند. البته یک قرارگاه ایزدایی هم در منطقه‌ی چذابه و بستان تشکیل شده بود... نکته‌ی بسیار مهم و شاخصی که این عملیات مثل عملیات فتح المبین داشت، یک عملیات کاملاً مشترک بود. همه‌ی نیروها (سپاه و بسیج، ارتش، جهاد) به صورت مشترک با هم و هماهنگ عمل می‌کردند. همه‌ی قرارگاه‌های فرماندهی و عملیاتی مشترک بودند. یعنی به رغم تقسیم کار هر واحد مهندسی رزمی از سوی قرارگاه‌های فرماندهی و عملیاتی مشترک هدایت می‌شد. مسئولین و فرماندهان مهندسی رزمی جهاد، سپاه و ارتش در کنار هم بودند و با هماهنگی کامل فعالیتی را انجام می‌دادند.

در عملیات بیت المقدس، چون بحث عبور از رودخانه کارون را داشتیم، کار مهندسی زیادی را می‌طلبید. منطقه‌ای بود بدون آن موانع طبیعی که باید طوری پوشش می‌دادی و نیروها و تجهیزات مهندسی رزمی را مستقر می‌کردی که هم دشمن متوجه تحرکات و استقرارت نشود، هم در صورت حملات توپخانه‌ای و هوایی دشمن، نیروها و دستگاه‌ها کمترین آسیب را ببینند! لذا برای رعایت این اصل مهم، جابه‌جایی‌های ایزدایی و فریب انجام می‌دادیم.

محل استقرار نیروها، یگان‌ها و حتی محل استقرار یگان‌هایی که باید در شب عملیات پای کار حاضر شوند، از وظایف و کارهایی بود که باید مهندسی از قبل آماده می‌کرد. یعنی واحد توپخانه، زرهی یا پیاده‌ای که باید ۲۴ ساعت قبل از عملیات وارد منطقه شود، باید مکان استقرار آن‌ها از قبل آماده می‌شد. احداث پل‌هایی روی رودخانه‌ی کارون و سرپل‌ها و جاده‌های دسترسی به آن سرپل‌ها می‌بایست آماده می‌شد. احداث پایه‌های آن پل‌ها با رعایت کامل اختفا و پوشش به خصوص در آن سوی رودخانه که دشمن مستقر بود، باید انجام می‌شد. سرپل پل دوبه‌ای در دو طرف رودخانه

در منطقه‌ی حفار که به پل شهید هزارستان معروف شد یا پل پی.ام.پی که یک پل ارتشی به نام پل مارد معروف به پل آزادی، قبل از عملیات احداث شد، از فعالیت‌هایی بود که می‌بایست قبل از عملیات انجام می‌گرفت...

بعد از انجام این کارها، احداث این پل‌ها، هماهنگی‌ها برای شروع عملیات و عبور رزمندگان از رودخانه کارون تا رسیدن به جاده‌ی اهواز- خرمشهر اتفاقات زیادی افتاد. ما در خیلی از نقاط مجبور شدیم توقف کنیم. خاکریز بزنیم. نیم‌ساعتی پشت آن دفاع کنیم تا خط بعدی دشمن بشکند. ولی آن کار مهم مهندسی و اتفاق شاخص و بارزی که در مرحله‌ی اول عملیات بیت‌المقدس اتفاق افتاد خاکریزی بود که در حاشیه‌ی جاده‌ی اهواز- خرمشهر احداث شد. وقتی در مرحله‌ی اول نیروها به جاده رسیدند و از آن عبور کردند، بهترین جایی که می‌شد پشت آن بایستی و دفاع کنی و برای مرحله‌ی بعدی عملیات برنامه‌ریزی کنی، همین جاده بود! در ضلع شرقی این جاده ما خاکریزی را شروع به احداث کردیم. تمام نیروهای مهندسی قرارگاه نصر و فتح در حاشیه‌ی این جاده تقسیم شدند و شروع به احداث خاکریز کردند.

در برنامه‌ی کاری نیروهای مهندسی این برنامه جا افتاده بود که به محض اتمام عملیات خاکریز، تعدادی از لودرهای بزرگ ما مثل لودرهای کوماتسو ۱۲۰ و لودرهای کاوازاکی ۹۰ غنیمتی عراقی باید به تقویت خاکریزها بپردازند. تعداد دیگری از لودرها هم باید پشت این خاکریزها سنگرهای تانک، نفربر و سکوها شلیک برای تفنگ ۱۰۶م.م احداث می‌کردند. دو دستگاه از بلدوزرها مأمور شدند که پشت این خاکریزها بلافاصله یک جاده‌ی دسترسی به موازات این جاده ایجاد کنند. بقیه مأمور شدند که یک خاکریز ترکش‌گیر پشت این جاده‌ی دسترسی ایجاد کنند. وقتی این خاکریز احداث شد، دشمن تا خودش را پیدا کند و نیروهای خود را برای پاتک آماده نماید، در حاشیه‌ی این جاده یک دژ مستحکم به وجود آمد که نیروهای پیاده و زرهی بسیار خوب توانستند پشت آن مقاومت کنند و پاتک‌های دشمن را پاسخ دهند...

از کارهای دیگری که در این مرحله از عملیات انجام گرفت، جاده‌هایی بود که از این خاکریز به آن پل‌هایی که در عقبه روی رودخانه کارون زده بودیم، می‌بایست احداث می‌شد. این جاده‌ها مسیر پشتیبانی و تدارک ما را مهیا می‌کرد. نیروهای مهندسی رزمی به خوبی این کار را انجام دادند.... در مراحل بعدی این عملیات بزرگ، پایه‌پای نیروها و در بسیاری از نقاط حتی جلوتر از نیروهای پیاده فعالیتش را انجام می‌داد! دشمن در مرحله‌ی اول عملیات، فریب خورد و غافلگیر شد. ما

منطقه‌ی وسیعی را از او پس گرفته بودیم و خودمان را به جاده‌ی آسفالت اهواز- خرمشهر چسبانده بودیم. ولی در مراحل بعدی عملیات، دشمن هوشیارتر و خیلی منسجم‌تر به مقابله‌ی با ما آمده بود و دفاع می‌کرد. بنابراین کار عملیات مهندسی رزمی سخت‌تر شده بود. لحظه به لحظه کار مهندسی می‌طلبید. به دژهای مرزی که رسیدیم، عبور از خیلی از نقاط و محورها اگر امکانات و بچه‌های مهندسی نبودند، امکان‌پذیر نبود.

در مراحل بعدی عملیات، ازدحام و انسجام دشمن بیشتر بود و हमهمه‌ی بیشتری برای پاتک داشت و مقاومت بیشتری می‌کرد... در مرحله‌ی اول عملیات، جبهه‌ای که در آن استقرار داشتیم از قبل ساخته بودیم. در آن مستقرو برای آن برنامه‌ریزی کرده بودیم. ولی در مراحل بعدی عملیات، تمام مواضع موجود در منطقه به ضرر ما شده بود. یعنی مواضع دشمن را می‌بایست تخریب می‌کردیم یا عبور می‌کردیم یا برعکس آن، مواضعی را برای استقرار ایجاد می‌کردیم...».

مهیاسازی محور کرخه‌کور

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«...از شروع عملیات فتح المبین در اول فروردین ۱۳۶۱ تا پایان آن حدود ۱۰ روز به طول انجامید که خطوط تصرف شده تثبیت شدند. درست بعد از آن، عملیات بیت المقدس در دهم اردیبهشت همان سال شروع شد. و فاصله‌ی این دو عملیات بزرگ چهل روز بود. عموماً بچه‌های مهندسی رزمی بعد از عملیات فتح المبین، فرصت مرخصی رفتن پیدا نکردند! چون وقتی کار بچه‌های پیاده تمام می‌شود برای تثبیت خطوط دفاعی تصرف شده، باید خطوط دفاعی تثبیت و مستحکم گردد و موانع و مواضع جدیدی احداث شود تا در برابر پاتک‌های احتمالی دشمن نیروهای پیاده و زرهی خوب بتوانند دفاع کنند. این کار سنگین فقط با عملیات مهندسی رزمی امکان‌پذیر است! حتی بچه‌هایی که در عملیات قبلی مجروح شده بودند به عشق آزادسازی خرمشهر با همان بدن مجروحشان به منطقه‌ی عملیاتی برگشتند تا از قافله عقب نمانند! برای آماده‌سازی منطقه‌ی عملیات بیت المقدس، مهندسی ما مأموریت پیدا کرد از منطقه‌ی دالپری دشت عباس به سمت حمیدیه بیاید. آنجا با تیپ ۴۱ ثارالله (ع) که فرماندهی آن به عهده‌ی قاسم سلیمانی بود، مشغول کار مهندسی رزمی شدیم. چون آن طرف کرخه‌کور موضعی نداشتیم لذا فاصله‌ی ما با دشمن زیاد بود. برای نزدیک شدن به دشمن یک خاکریز ۱۰ کیلومتری می‌بایست احداث می‌کردیم. دشمن هم به خاطر موانع طبیعی و رودخانه کرخه‌کور حساسیت نشان نمی‌داد! بعد از احداث ۱۰ کیلومتر خاکریز باید دوباره این خاکریز، دوجداره و جاده‌های دسترسی‌اش زده می‌شد. همه این کارها در یک فاصله کوتاه تقریباً دوهفته‌ای می‌بایست انجام می‌گرفت!... آن خاکریز را عمود بر خط دشمن زدیم... همه امور مهندسی که برای انجام عملیات آماده شد، یک مرتبه به ما مأموریت دادند به سمت شهرک دارخوین^۱ بریم و با تیپ ۱۴ امام حسین (ع) کار کنیم.

۱ - شهرک دارخوین: شهرکی با مصالح سبک چوبی که توسط فرانسوی‌ها ساخته شده بود. شرکت فرانسوی که نیروگاه اتمی ۹۰۰ مگاواتی دارخوین در ساحل رودخانه کارون را از سال ۱۳۵۶ شروع کرده بودند ولی با پیروزی انقلاب اسلامی به تعهدات خود پایبند نشده و کار را رها کردند، این شهرک را نیز برای کارکنان خود برپا کرده بودند ولی تا آن زمان مسکونی نشده بود. با شروع جنگ این مکان مقر اصلی ستاد تیپ (لشکر) ۱۴ امام حسین (ع)، منتسب به رزمندگان بسیجی و پاسدار استان اصفهان بود.

فرماندهی تیپ، حسین خرازی^۱ درخواست کرده بود تا بچه‌های جهاد نجف آباد هم در منطقه مأموریت خودش (قراگاه فتح) کار کنند. مجدداً بایستی یک جابه‌جایی یگانی انجام می‌دادیم. آن خاکریز زده شده را با همه‌ی تدارکاتش مثل بیمارستان، اورژانس و... تحویل بچه‌های جهاد خراسان دادیم. آمدیم در منطقه‌ی فرسیه مستقر شدیم...



عملیات عبور از همین کرخه‌کور باتلاقی به‌گونه‌ای بود که بایستی آنجا پل زده می‌شد. مصالح ریخته می‌شد. اینها کار شاقی بود که باید انجام می‌شد.

بچه‌ها در منطقه‌ی دارخوین مستقر شدند. حالا اینجا باید کارهای قبل از عملیات را انجام می‌دادیم. طرح مانور و بحث عبور از رودخانه کارون بود که می‌بایست بچه‌ها امکاناتشان را به آن طرف کارون منتقل می‌کردند...

برای نصب پل پی.ام.پی ارتش بر روی کارون در شب عملیات، بایستی ساحل‌سازی می‌شد! ساحل‌سازی آن طرف رودخانه که دست دشمن بود! می‌بایست گونی شن و ماسه را با قایق در آن طرف خالی می‌کردیم تا ارتش بتواند پل

را در شب عملیات مستقر کند. چون ساحل دور باتلاقی بود، می‌بایست در آن سوی رودخانه بعد از احداث پل، یک جاده‌ای به طول ۲۰۰ متر زده می‌شد که بعد از عبور از پل، نیروها و خودروها توی باتلاق گرفتار نشوند. ضمن اینکه یگان‌های پیاده هم می‌بایست یک شب قبل از عملیات می‌رفتند داخل نخلستان‌های آن سوی رودخانه در آن مناطق پوشیده از چولان مستقر می‌شدند تا شبِ عملیات، عبور از رودخانه زمان را از یگان‌های مانوری نگیرد!

در این عملیات مهم و بزرگ، خداوند اراده کرده بود تا همه شرایط به نفع رزمندگان اتفاق بیفتد! در مرحله‌ی اول عملیات، می‌بایست ما از کنار آب‌گرفتگی پاسگاه حسینیّه در امتداد جاده‌ی

۱ - حسین خرازی: متولد ۱۳۳۶ اصفهان است. با پیروزی انقلاب اسلامی از سوی کمیته و سپاه عازم گنبد و کردستان شد تا در خاموش کردن غائله آن شهرها نقش‌آفرینی کند، او در سمت فرمانده گردان ضربت در آزادسازی شهرهای کردستان بخصوص سندرچ نقش مؤثری داشت. در همان ماه اول هجوم ارتش عراق به کشور عازم جبهه جنوب (دارخوین واقع در جاده اهواز-آبادان) گردید و فرماندهی اولین خط پدافندی در آن محور را به عهده گرفت. پاییز ۱۳۶۰ به فرماندهی اولین تیپ سازمان رزم سپاه (تیپ ۱۴ امام حسین(ع)) منصوب گردید. او با این تیپ که یک سال بعد به لشکر ارتقاء یافت فتوحات زیادی به یادگار گذارد. دست راستش در نبرد سنگین طلائیه در اسفند ۱۳۶۲ قطع گردید ولی همچنان علمدار لشکر امام حسین(ع) آرامش و خواب را از دشمن ربوده بود تا اینکه در ۱۳۶۵/۱۲/۸ در شلمچه به شهادت رسید (۷).

اهواز- خرمشهر خاکریز می‌زدیم که خداوند اراده‌اش را به دشمن تحمیل کرده بود تا در طول یک سال اشغال خرمشهر این خاکریز مورد نیاز ما را به طول ۸۵ کیلومتر بزنند! سنگرهای نفرات، سنگرهای تانک، سنگرهای دیدگاهی را احداث کنند! دشمن همه این فعالیت سنگین را برای امور دفاعی خودش احداث کرده بود ولی در حین عملیات بیت المقدس این مواضع دشمن مورد بهره‌برداری ما قرار گرفت! وگرنه مهندسی رزمی در آن فرصت کوتاه در آن منطقه بسیار وسیع چگونه می‌توانست خاکریزی به این طولانی احداث کند تا نیروها در برابر پاتک‌های زرهی دشمن مقاومت کنند!

برای مرحله‌ی دوم عملیات بیت المقدس (۱۳۶۱/۲/۱۶) یک خاکریزی باید از پاسگاه حسینیه در جاده‌ی اهواز- خرمشهر تا پاسگاه مرزی زید زده می‌شد. تقریباً در طول مسیر مورد نظر جاده‌ی شنی به ارتفاع یک متر وجود داشت. یگان‌های خودی هم از کنار همین جاده می‌رفتند تا برسند به دژ مرزی ایران و عراق، ولی ارتفاع آن باید بلندتر می‌شد! این از خاکریزهای مهم توی عملیات بود...

جناح سمت راست ما همین جاده و خاکریز بود. حالا رسیدیم به دژهای مرزی ایران و عراق. وقتی به مرز رسیدیم، دژ مرزی عراق خاکریز اول ما شد. دژ مرزی خودمان نیز نقش خاکریز دوم را برای رزمندگان ما ایفا کرد! یعنی باز این زمین از قبل برای دفاع ما آماده شده بود...

یکی از محورهای حساس و پردغدغه برای بچه‌های مهندسی رزمی توی سه‌راهی شهدا (پیچ شهدا) بود! دشمن مثل مور و ملخ آنجا تانک ریخته بود! توی همان گوشه بایستی ما خاکریز می‌زدیم تا بچه‌ها بتوانند مستقر شوند.



بین مرحله‌ی اول و دوم عملیات نیز ما دوباره یک مأموریت جابه‌جایی داشتیم! بچه‌های تیپ ۱۴ امام حسین (ع) پیشروی کرده و خودشان را به خاکریز رسانده بودند. ولی تیپ ۲۷ حضرت رسول (ص) به خاطر فشار شدید دشمن موفق نشده بود خودش را به جاده برساند! لذا دوباره به ما مأموریت داده شد تا به کمک تیپ ۱۴ برویم! خدا رحمت کند شهید حسین خرازی،

فرمانده‌ی تیپ ۱۴ را، گفتند: بیا اینجا، ارتش هم به این جابه‌جایی ما اعتراض داشت! ولی ظاهراً با هماهنگی قرارگاه این جابه‌جایی باید صورت می‌گرفت تا جناح سمت چپ را بپوشانیم! به صورت

شبانه روز همراه با بچه‌های جهاد فارس خاکریزی را تقریباً از مقابل انرژی اتمی^۱ (تصویر مقابل) تا جاده اهواز- خرمشهر به طول حدود ۲۴ کیلومتر زدیم و کارمان را تکمیل کردیم تا دشمن از سمت چپ نتواند به مواضع تصرف شده‌ی ما نفوذ کند...

برای مرحله‌ی نهایی عملیات که قرار بود شهر خرمشهر از اشغال دشمن آزاد شود، مهندسی رزمی می‌بایست دوتا خاکریز خیلی مهم به سمت جاده شلمچه بزند! این خاکریز می‌بایست از سه کیلومتری شهر خرمشهر به صورت مورّب به سمت جاده‌ی شلمچه و تا نزدیکی پل نو، با فاصله‌ی یک و نیم کیلومتری تا پل نو، زده می‌شد و تا ساحل اروند می‌رفت! اگرچه آنجا نخلستان بود ولی راننده‌های لودر و بلدوزر زیر آتش تک‌تیراندازهای دشمن در روشنایی روز خاکریز می‌زدند. تا مسیر تردد دشمن بین پل نو تا اروند را ببندیم!

بالاخره اینجا خاکریزی زده شد و بچه‌های زیادی از جمله ابوالقاسم منتظری از مسئولین تیم مهندسی رزمی و شهید شفیعی دانشجوی الکترونیک دانشگاه صنعتی اصفهان همان جا شهید شدند... شهید شفیعی که همان قبل از ظهر روز آزادسازی خرمشهر، ورودی شهر با گلوله توپ دشمن تکه پاره شد. او یک بچه یتیم بود! در سن کودکی پدرش به رحمت خدا رفته بود. مادرش با یتیمی او را بزرگ کرده بود...

قبلاً عرض کردم ما یک اکیپ ۱۲-۱۰ نفری از بچه‌های دانشجوی دانشگاه صنعتی اصفهان داشتیم که اینها با ندای امام خمینی (ره) به جهاد سازندگی پیوسته بودند. بیشترشان هم از بچه‌های نجف آباد اصفهان بودند که قبل از انقلاب با هم ارتباط داشتند و بعد از انقلاب هم برای خدمت در مناطق محروم به چهار محال و بختیاری رفته بودند... با شروع جنگ تحمیلی هم آمدند جبهه جنگ... از این ۱۲-۱۰ نفر چهار نفرشان شهید شدند. یکی شان جانباز قطع نخاع شده. سه نفرشون نیز جانباز قطع پا هستند...

همین حسین حجتی (شهید) دانشجوی رشته‌ی برق و ابوالقاسم حجتی^۲ (شهید) دانشجوی رشته‌ی عمران دانشگاه صنعتی اصفهان بودند. شهید عرشی رشته‌ی الکترونیک بود. جانباز احمد شمس که توی عملیات محرم قطع نخاع شد، ایشان دانشجوی رشته‌ی عمران دانشگاه صنعتی اصفهان بود. آقای دکتر منصور ابوالقاسمی که از بچه‌های حزب اللهی و پاک این مملکت، قطع

۱ - انرژی اتمی: نیروگاه اتمی نیمه‌کاره ۹۰۰ مگاواتی در ۳ کیلومتری جنوب دارخوین مجاور جاده اهواز- آبادان و در ساحل کارون که شرکت‌های فرانسوی بعد از پیروزی انقلاب رها کردند و رفتند.

۲ - ابوالقاسم حجتی نجف‌آبادی: علاوه بر خودش سه برادر دیگرش به نام‌های احمد، کاظم و محمدعلی در دوران دفاع مقدس به شهادت رسیدند.

پاست و امروز توی وزارت نیرو خدمت می‌کند. آقای مهندس محمود ایزدی نیز توی عملیات رمضان مسئول تیم مهندسی بود که پایش از لگن قطع شد!... شهید حسین حجتی در محور پیچ شهدا سوار موتور بود و بلدوزر را در آن تاریکی شب هدایت می‌کرد که به زمین می‌خورد و بلدوزر هم از روی او عبور و او را له می‌کند! یا شهید حاج امینی، فکر کنم رتبه‌ی یک یا دو دانش آموزی داشت؛ قرار بود از جبهه برود امتحان کنکور بدهد! از من برای رفتن از جبهه و شرکت در کنکور سراسری درخواست مرخصی کرد؟ گفتم: صبر کن عملیات تمام شود. که در همان عملیات شهید شد!

در عملیات بیت المقدس، برادر بزرگم شهید احمد حجتی، معاونت لجستیک منطقه‌ی دو سپاه (اصفهان) بود. باید یگان‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، لشکر ۸ نجف اشرف و تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) را در عملیات پشتیبانی می‌کرد. بعد از عبور از کارون هیچ جاده‌ای نداشتیم! اوایل فصل زودرس گرما (اردیبهشت ۱۳۶۱) در خوزستان بود. زمین منطقه رملی و پودری بود. شب اول عملیات قرار شد ما سریعاً جاده‌ای از کارون تا پاسگاه حسینی‌ی جاده‌ی اهواز- خرمشهر بنیم! فردای صبح عملیات، ایشان با شهید احمد معین و شهید عبدالحسین رجایی با ماشین حرکت می‌کنند تا این جاده را شناسایی کنند که در حین شناسایی منطقه با دشمن مواجه می‌شوند! ماشین اینها را به رگبار می‌بندند و دیگر خبری از هیچ کدامشان نشد! چند روزی گذشت. هر کس مطلبی بدون هیچ استنادی می‌گفت! یکی می‌گفت توی بیمارستان‌های مشهد هستند! یکی می‌گفت با رادیو عراق مصاحبه کرده‌اند! در بحبوحه عملیات بودیم تا آزادسازی خرمشهر هم خبری از آنها نشد؟!

بعد از آزادسازی خرمشهر یک مرتبه از اصفهان به ما خبر دادند که بلند شوبیا! احمد پیدا شده! البته خودش پیدا نشده بود بلکه تکلیفش برای ما مشخص شده بود؟! ظاهراً در مرحله‌ی دوم یا سوم عملیات، یکی از این بسیجی‌های تیپ ۱۴ امام حسین (ع) وقتی سنگرهای دشمن را تصرف می‌کنند، وارد سنگری می‌شود، یک دوربین عکاسی پیدا می‌کند، دوربین را توی کوله‌پشتی‌اش می‌گذارد. بعد از پایان عملیات با خودش به اصفهان می‌برد. فیلم داخل دوربین را در عکاسی چاپ می‌کند! حدود ۱۵ قطعه عکس کامل از تمام لحظاتی که ماشین برادرم به رگبار بسته می‌شود و تا زمانی که همه را به شهادت می‌رسانند داخل این عکس‌ها بود! حتی وقتی اینها شهید می‌شوند و آنها را عقب ماشین می‌اندازند و ماشینشان را هم تا یک متری خدمت یکی از این فرماندهان عراقی می‌برند! یک چاله‌ای می‌کنند و آنان را دفن می‌کنند! این‌گونه مشخص می‌شود که احمد و این دوتا

بزرگوار، احمد معین و عبدالحسین رجایی شهید شده‌اند. با همین مدرک خیلی منطقه را کاوش کردیم ولی جنازه‌ها را پیدا نکردیم! هنوز که هنوز است اثری از جسم و قبر این عزیزان پیدا نشده! احتمالاً طرف‌های پاسگاه زید که مفریکی از تیپ‌های عراق بود، آنجا در خاک وطن دفن شده باشند!...

بعد از عملیات، همین مسیر دارخوین، بعد از عبور از رودخانه کارون تا ایستگاه حسینیّه در جاده اهواز- خرمشهر (همان مسیری که این عزیزان شهید برای شناسایی رفته بودند) تبدیل شد به جاده‌ای که همچنان مورد استفاده قرار می‌گیرد. ابتدا یک پل بشکه‌ای با همت و خلاقیت شهید هزارستان روی کارون زده شد... توی همان دارخوین قطعاتش را قبل از عملیات آماده کرده بودند که با شروع عملیات نسبت به احداث این پل بشکه‌ای اقدام کردند. بعداً در همان نقطه رودخانه‌ی کارون یک پل دوبه‌ای زده شد. این پل یکی از محورهای اصلی شادگان به جاده‌ی اهواز- خرمشهر برای تردد امور پشتیبانی یگان‌های در خط شد...

مدتی بعد این جاده که به جاده حسینیّه مشهور بود به صورت اصولی ترمیم و آسفالت شد و نام شهید دادخواه را روی آن گذاشتند. تقریباً اولین باری بود که ما از کمپرسی‌های مردمی به صورت انبوه برای احداث یک جاده عملیاتی استفاده کردیم و کمپرسی‌های مردمی، مصالح را از رامهرمز به اینجا منتقل می‌کردند!...».

آموزش مهندسی رزمی

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

«...یک ماه قبل از آغاز عملیات بیت المقدس، باید از هر جهت آماده‌ی کار بزرگ مهندسی رزمی می‌شدیم. هم نیروی با تجربه مهندسی کم داشتیم هم دستگاه لودرو بلدوزر. تعدادی دستگاه مهندسی از عملیات قبلی از دشمن به غنیمت گرفته بودیم ولی خیلی از نیروها کار با آن‌ها را بلد نبودند! لذا ابتدا آموزش اپراتوری دستگاه‌های مهندسی را در دستور کارمان قرار دادیم.

تیپ مستقل ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید) قرار بود با استعداد بیش از بیست گردان پیاده در عملیات شرکت کند. احداث خاکریز و مقاوم کردن جاده‌هایی که دید و تیر دشمن روی آن بود و واحداث سکوهای تانک برای مقابله با تکه‌های دشمن، اموری بود که از یک ماه قبل از آغاز عملیات، نیروها می‌بایست آموزش می‌دیدند. یک مرکز آموزشی در منطقه‌ی دارخوین تشکیل شده بود. نیروهای بسیجی که به آنجا اعزام شده بودند، روزها آموزش اپراتوری لودرو بلدوزر به آنها داده می‌شد و شب‌ها در تاریکی وزیرآتش فرضی دشمن هم تمرین می‌کردند تا بتوانند در تاریکی وزیرآتش واقعی دشمن خاکریز احداث کنند.

با توجه به وضعیتی که قبل از عملیات بیت المقدس داشتیم. بعضی از تجهیزات مهندسی ما هنوز به منطقه جدید انتقال پیدا نکرده بود. بسیاری از دستگاه‌ها نیاز به تعمیرات اساسی و بازسازی داشتند. بعضی دستگاه‌های غنیمتی نیاز به سرویس‌کاری کامل داشتند. حتی برای انتقال این ماشین‌آلات کمبود کمرشکن و کفی داشتیم. البته همه می‌دانستیم که عملیات بعدی، کدام محور خواهد بود. آزادی خرمشهر در برنامه بعدی فرماندهان است! قبل از عملیات، کارهای زیادی می‌بایست انجام می‌گرفت. باید نیروها سازمان‌دهی و ماشین‌آلات و تجهیزات آماده می‌شدند.

آموزش نیروهای جدید در راستای آمادگی برای یک عملیات بزرگ شروع شد. یادم هست بیست روز قبل از شروع عملیات بیت المقدس، تیم‌های آموزشی مان در دارخوین در یک منطقه‌ای، نیروهای جدیدالورود در حجم زیادی از کارهای مهندسی را شبانه‌روز انجام می‌دادند. اتاقک‌های بلدوزرها برداشته شد و حالت رزمی به خودش گرفت. سازمان‌دهی تیم‌های عملیات خاکی در دستور کار قرار گرفت. به نظرم اولین عملیاتی بود که مهندسی با یک سازمان‌دهی و ساختار بهتری به عملیات خاکریزها ورود کرد.

برای عبور از رودخانه‌ی کارون سرپل‌ها می‌بایست آماده می‌شد که این کار خیلی زمان‌بر بود. این کارها به صورت مخفی انجام می‌شد. دشمن نباید نقطه‌ی استقرار پل‌ها را تشخیص می‌داد! پوشش گیاهی کنار رودخانه‌ی عامل مناسبی برای اختفا بود منتها اینها بایستی سنگ‌رهای می‌زدند تا تجهیزات را استتار می‌کردند. عمدتاً این فعالیت‌های پل را ارتش باید انجام می‌داد. چون این تجهیزات در اختیار ارتش بود ولی زمینه‌سازی و مقدمات استقرار را ما باید انجام می‌دادیم.

بحث دیگری که داشتیم ساخت استحکاماتی برای انتقال و استقرار توپ‌های ۱۵۵ م.م خودکشی بود تا بتوانند قبل از عملیات، آن سوی ساحل دشمن مستقر شوند. لذا عصر یک روز قبل از عملیات، این عراده توپ‌ها را عبور دادند و همراه آنها نیز تیمی از نیروهای مهندسی به آن سوی رودخانه رفتند و استحکامات لازم را برایشان ایجاد کردند.

ترکیب تیم‌ها هم به این صورت بود که معمولاً یک نفر ارتشی، یک نفر سپاهی یا بسیجی و یک نفر از بچه‌های جهاد کنار هم روی یک دستگاه بودند. کار به صورت تلفیقی با دستگاه‌های مهندسی ارتش و دستگاه‌های غنیمتی سپاه انجام می‌گرفت.

موقع عملیات که حرکت کردیم، اتفاقات زیادی افتاد. ما خودمان جزو گروهی بودیم که ساعتی قبل از طلوع آفتاب به جاده‌ی اهواز- خرمشهر رسیدیم. نماز را پشت جاده خواندیم. دیدیم یک خاکریز بلندی هم عراقی‌ها به موازات جاده احداث کرده‌اند. فکر کردیم دیگر نیازی به زدن خاکریز دفاعی نیست! می‌توانیم پشت همان خاکریز دفاع کنیم ولی این خاکریز مانعی را ایجاد کرده بود. هنوز ماشین‌های عراقی در جاده تردد می‌کردند! یکی دوتا از آنها را بچه‌ها زدند و اینها به پایین جاده چپ شدند. تعدادی از این کامیون‌ها را به غنیمت گرفتند. شروع کردیم به زدن سکوهایی برای دو سه دستگاه تانکی که بعد از ما خودشان را به جاده رسانده بودند. به خاطر ارتفاع بسیار بلند جاده از سطح زمین و خاکریزی که دشمن روی شانه خاکی جاده زده بود، ساخت هر سکوی تانک حدود دو ساعت طول می‌کشید!

مقداری با این روش کار کردیم. دیدیم خیلی زمان می‌برد. یکی از بلدوزرها را از این خاکریز دژ به آن طرف عبور دادیم. دژ را خراب کردیم و خاک آن را شکستیم و ریختیم پایین جاده و سکوها را درست کردیم. داشتیم این کار را تکمیل می‌کردیم که سروکله‌ی تانک‌های دشمن پیدا شد! تقریباً حدود ۲۰۰ متری ما هم یک جاده بود که ظاهراً جای خط آهن قطار اهواز- خرمشهر بود که عراقی‌ها ریل و الوار آنها را برداشته بودند و فقط اثر یک جاده باقی مانده بود!

همان موقع جهاد نجف آباد توسط آقای حاج گلی، آقای لاله زار، آقای محمدی و آقای محمود حجتی حدود ۱۰۰ مترآمده بودند عقب تراز جاده‌ی آسفالته خاکریز می‌زدند! برای ما سؤال بود که چرا اینها ۱۰۰ مترعقب تراز خاکریز اصلی (جاده) خاکریز می‌زنند! یک مقدار در بحث مهندسی هماهنگی قرارگاهی نداشتیم. یعنی آن ساعات اول عملیات کسی نبود که به ما بگوید چه کاری را انجام بدهید! در جناح راست ما، پیچ شهدا بود که هنوز الحاق نشده بود. دشمن از همین نفوذ کرد و تلفات سنگینی از نیروهای پیاده ما گرفت! نفربرهای عراقی تا ۲۰۰ متری ما رسیدند که ۷-۸ شهید و مجروح دادیم. حتی نتوانستیم دستگاه‌ها را عقب بکشیم. دستگاه‌ها را گذاشتیم پشت جاده‌ی راه آهن که خاکریزی زده بودیم و یکسری نیروورفته بودند جلوی تانک‌ها را بگیرند. تانک‌ها هم از پشت جاده‌ی خرمشهر از روی سکوها شلیک می‌کردند. در این نبرد دو سه تا از تانک‌های ما را در جاده زدند! آتش وحشتناکی پیا شد! هواپیماهای دشمن نیز مرتب خط را می‌زدند. هلی‌کوپترهای دشمن هم مدام بالای سرمان شلیک داشتند!...».

خرمشهر را خدا آزاد کرد

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

«...زمانی که نیروهای مهندسی در قرارگاه فتح خود را به جاده‌ی اهواز- خرمشهر رساندند، هنوز جناح راست آن الحاق نکرده بودند. یعنی صبح که ما به جاده رسیدیم هنوز خودمان را پیدا نکرده بودیم. ما تنها نیروهایی بودیم که به جاده رسیده بودیم. کم‌کم نیروهای زرهی آمدند. حدود ساعت ۹ صبح بود که نیروهای پیاده پشت جاده مستقر شدند. فرماندهان نیروها را ساماندهی کردند. خاکریز پشت جاده‌ی اهواز- خرمشهر توسط جهاد و دیگر رده‌های مهندسی رزمی شروع شد. سپس این خاکریز را دوجداره کردند ولی سمت راست ما نیروهای عراقی فشار می‌آوردند.

ما تا قبل از طلوع خورشید یک خاکریز یک کیلومتری غرب جاده‌ی اهواز- خرمشهر، یعنی بعد از خط راه آهن زدیم و آنجا مستقر شدیم. ولی با روشنایی صبح حجم آتش دشمن بسیار شدید شد! زرهی عراق در چند صد متری ما مستقر شده بود. پاتک سنگین تانک‌ها همراه با انواع آتش منحنی دشمن، دیگر اجازه کار را به ما نداد. به طوری که مجبور به عقب نشینی شدیم. حتی نتوانستیم دستگاه‌هایمان را عقب بکشیم! مجبور شدیم دستگاه‌ها را رها کنیم و به پشت جاده‌ی اهواز- خرمشهر برگردیم.

پشت جاده با دستگاه‌های دیگری که داشتیم، برای تانک‌ها و تفنگ‌های ۱۰۶ م.م. سکو ساختیم. تانک‌های عراقی که تا ۲۰۰ متری خاکریز آمده بودند به شدت با گلوله مستقیم لبه خاکریز را می‌زدند! در آنجا دو دستگاه تانک ما آتش گرفت. با شجاعت یکی دو نفر از بچه‌ها این تانک را بکسل کرده و از سکو به پایین کشیدند تا تانک‌های دیگر بتوانند روی سکو قرار رفته و شلیک را ادامه دهند. حدود ساعت ده و نیم به بعد دشمن جهنمی از آتش روی ما اجرا کرد. ماشین‌آلات را داخل سنگرهای تعبیه شده در دل جاده مرتفع اهواز- خرمشهر جای دادیم. خودمان نیز زیر دستگاه‌ها پناه گرفته بودیم. جاده‌ای که همچون سیبل زیر امواج بمباران هواپیماهای عراقی امان همه را بریده بود! چون یگان سمت راست ما موفق به الحاق باتیپ ۱۴ امام حسین (ع) نشده بود. یک زاویه‌ای ایجاد شده بود که ما مجبور شدیم یک خاکریز هم سمت راست بزنیم. واقعاً این خاکریز آن منطقه‌ی عملیاتی را حفظ کرد! یعنی اگر این خاکریز زده نمی‌شد، احتمال سقوط خط از جناح قرارگاه فتح بسیار زیاد بود! در آنجا حدود ۳۰-۲۰ سکوی تانک احداث کردیم که نقش بسیار مؤثری در تثبیت تصرفات منطقه داشت.

یکی از مشکلات مرحله‌ی اول عملیات، نبود جاده‌های آنتنی منتهی به جاده‌ی اهواز- خرمشهر بود. برای انتقال مجروحین واقعاً مشکل داشتیم. البته بالگردها برای انتقال مجروحین آماده بودند ولی پد فرود آنها چند کیلومتر با خط مقدم فاصله داشت! برای پشتیبانی لجستیکی مشکل داشتیم. غروب روز اول عملیات، سوخت دستگاه‌های مهندسی ما تمام شده بود و ماشین سوخت رسان هم نداشتیم. شدت آتش‌های دشمن هم به قدری شدید بود که چندین بار خُرده مهمات تانک‌ها، تفنگ ۱۰۶ م.م، آرپی جی‌ها و حتی نارنجک‌ها منفجر شد! یعنی در آن زاویه‌ی پیچ، مرتب انفجار رخ می‌داد! یک منطقه‌ی آلوده‌ی ۵۰۰ متری ایجاد کرده بود. تعداد زیادی از نیروها شهید شده بودند. تقریباً تردد در آن منطقه کوچک و حساس غیرممکن شده بود. عراقی‌ها فشار می‌آوردند تا به این نقطه نفوذ کنند! ولی به لطف خداوند و غیرت و شجاعت بچه‌های مهندسی با زدن خاکریز سمت راست، امید دشمن ناامید شد.

مرحله‌ی دوم عملیات بیت المقدس که برادر مرتضی قربانی فرمانده‌ی تیپ ۲۵ کربلا سپاه در سمت چپ موفق به الحاق نشده بود، قرار شد مهندسی تیپ ما (تیپ ۱۴) به کمک یگان او برود و خاکریزهای مورد نیازش را احداث کنیم. به محض اینکه ما به آن سمت حرکت کردیم، چهار پنج قبضه چهارلول ضد هوایی دشمن که انگار روی خودرو سوار کرده بودند، زمین را درو می‌کردند! به طوری که هیچ نیرویی نمی‌توانست از جای خودش تکان بخورد! در نهایت با انهدام یکی دو تا از این چهارلول‌ها، چند دستگاه ماشین‌آلات مهندسی در پناه آتش پر حجم نیروها توانستند خاکریز مورد نظر را ایجاد کنند و نیروها خط دشمن را بشکنند!

در مرحله‌ی نهایی عملیات که منجر به آزادسازی خرمشهر شد، ما در غرب خرمشهر حوالی جاده‌ی شلمچه، شبانه یک خاکریز احداث کردیم که نیروهای تیپ ۱۴ امام حسین (ع) پشت آن مستقر شدند و منتظر بودند بنا به دستور وارد خرمشهر شوند. صبح سوم خرداد ۱۳۶۱ آتش‌های پراکنده‌ی دشمن از داخل خرمشهر مشاهده می‌شد. بنا به دستور و با احتیاط کم‌کم خود را به اسکله بندر خرمشهر رساندیم. آن منطقه آتش سنگینی روی نیروهای خودی بود. عارضه و خاکریز مناسبی هم برای استقرار و تشکیل خط پدافندی وجود نداشت.

یکی از فرماندهان تیپ ۱۴ به نام حسن آقایی گفتند: اگر می‌توانید اینجا یک عارضه و خاکریزی بزنید تا بتوانیم دفاع کنیم. ریپر انداخته بودیم تا تولید مصالح کنیم و خاکریز بزنیم. آنجا سه تا از

دستگاه‌های ما را زدند! کمپرسی هم نداشتیم که خاکی بیاریم. خلاصه به هر مکافاتی با همت آقای معتمدی که روی دستگاه بود، عارضه‌ی کوچکی در آنجا ایجاد شد.

همین که داشتیم خاکریز را احداث می‌کردیم، تعداد زیادی از عراقی‌ها با پارچه‌های سفید، دست بلند کردند و تسلیم شدند. بعد از آن با کمال تعجب زنجیره‌ی گسترده‌ی انسانی به صورت بسیار عجیب و باورنکردنی از نیروهای عراقی خود را تسلیم می‌کردند! به طوری که هیچ‌کس نمی‌دانست چه تصمیمی برای این سیل عظیم اسرای عراقی بگیرد! حدود ۱۶۰۰۰ نیروی عراقی در همان روز در داخل خرمشهر به اسارت درآمدند! واقعاً آن فرمایش حضرت امام خمینی (ره) که آزادی خرمشهر را در سایه‌ی توفیق الهی برشمرد^۱... آنجا ما به عینه دیدیم که چطور این همه تجهیزات و نیروهای عراقی که می‌توانستند روزها و بلکه ماه‌ها با ما بجنگند، چگونه به این راحتی خودشان را تسلیم کردند^۲...».

۱ - پیام امام خمینی در سوم خرداد ۱۳۶۱ به مناسبت آزادی خرمشهر. (۸)
۲ - ۱۳۹۱/۱۰/۴

افسر ارشد ارتش راننده بلدوزر می شد!

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... بعد از عملیات فتح المبین، حدود دهم فروردین ۱۳۶۱ به مایعنی مهندسی رزمی جهاد فارس مأموریت داده شد تا برای عملیات آینده به منطقه دارخوین برویم. مسئولیت مهندسی منطقه‌ی هشت سپاه به عهده جهاد فارس بود. با استقرار در منطقه دارخوین (جاده‌ی اهواز-آبادان) نیروهای خسته و برگشته از عملیات فتح المبین به مرخصی رفتند ولی برحسب نیاز ما به مرخصی نرفتیم! راه‌سازی و تربیت و آموزش نیروی مهندسی رزمی مثل: راننده لودر و بلدوزر را شروع کردیم.

مسئول ما آقای عبدالرحمن جزایری بعد از مراسم هفت فرزند شهیدش به دارخوین آمد و پشتیبانی جهاد را تشکیل دادند. آموزش نیروهای جدید مهندسی را برای عملیات پیش رو (آزادسازی خرمشهر) در منطقه محمدیه در ساحل رودخانه‌ی کارون آغاز کردیم. هنر آقای جزایری در این بود که همه را پای کار آورده بود. یادم هست افسری به نام سرگرد عمید را که بعداً به درجه سرتیپ دومی ارتقاء یافتند، از ارتش پشت دستگاه بلدوزر آموزش می‌داد... البته شب عملیات ایشان کنار پل پی.ام.پی روی کارون مأموریت هماهنگی امور مهندسی بین سپاه و ارتش به او سپرده شد... برای عملیات بیت المقدس، پنج تیم مهندسی تشکیل دادیم. ترکیب هر تیم هم دو دستگاه بلدوزر، سه دستگاه لودر و یک دستگاه گریدر داشتند که با تانکر سوخت و خودروی تعمیرات پشتیبانی می‌شدند. قبل از عملیات با راهنمایی احمد متوسلیان و شهید محمود شهبازی، فرمانده و جانشین تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه، از دکل بلندی که در محل انرژی اتمی کنار جاده اهواز-آبادان بود جاده‌ی آسفالته اهواز-خرمشهر را که در اشغال ارتش عراق بود شناسایی می‌کردیم تا مسیر ۱۸ کیلومتری حرکت خود را از کارون تا جاده برای شب عملیات توجیه شویم.

حدود ساعت ۱۲ شب دهم اردیبهشت ۱۳۶۱ بود که با هماهنگی برادر متوسلیان، ما بچه‌های مهندسی از پل روی کارون عبور کردیم. من با فریدون کشتگر (شهید) که از بچه‌های جهاد بودند، با یک دستگاه بی‌سیم سوار موتورسیکلت شدیم تا دستگاه‌های مهندسی را از کارون تا جاده اهواز خرمشهر در دل دشمن و تاریکی شب هدایت کنیم. به راننده‌ی گریدر، شهید حسین المیرا اهل ایذه، گفتیم: فرمان گریدر را قفل می‌کنیم تا با همین گرا، فقط شیار بیندازیم!

پنج تیم مهندسی به فرماندهی برادران: مالک، کیانی، سواریان، نصرت کاشانی و... از پل گذشتیم و یک تیم مهندسی متشکل از سه نفر از افراد مسن تر با دو دستگاه بلدوزر را برای حفاظت کنار پل گذاشتیم که از بچه‌های کشت و صنعت قزوین بودند.

هشت کیلومتر با آقای کشتگر جلورفتیم و این تیم‌ها را در منطقه تقسیم می‌کردیم که ناگهان در آن تاریکی شب چند دستگاه تانک را مشاهده کردیم که به طرف ما می‌آمدند! نمی‌دانستیم تانک‌ها ایرانی هستند یا عراقی؟! با کمی دقت متوجه شدیم عراقی هستند! حالا هیچ سلاحی هم برای دفاع خودمان نداشتیم! یک لحظه به ذهنم رسید تا یک کوپه‌ی خاکریز بزنیم. جالب اینجا بود که تانک‌های عراقی با سرعت از کنار ما رد شدند و رفتند چند ده متر جلوتر پشت خاکریزی که خودشان قبلاً زده بودند، مستقر شدند! چیزی نگذشت که عراقی‌ها تانک‌ها را گذاشتند و نیروهایشان پیاده درحالی که با اسلحه سبک هوایی شلیک می‌کردند به سمت شمال منطقه فرار کردند! با فرار آنها بچه‌های مهندسی حرکت خود را به سمت جاده خرمشهر ادامه دادند. در آن محور شاید ما اولین نیروهایی بودیم که حدود ساعت پنج صبح به جاده‌ی اهواز- خرمشهر رسیدیم.

وقتی به جاده رسیدیم سمت چپ ما باتلاق و آب بود. دستور داده شد تا کنار جاده را بپرید. مقداری پله بزنید تا نیروهای پیاده مستقر شوند. این قسمت از خط دفاعی فرماندهی قدکوتاهی داشت به نام حسین قُجّه‌ای (اهل زرین شهر اصفهان) که فرماندهی گردان تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) تهران بود. بنده خدا از خستگی ایستاده چُرت می‌زد! البته فردای آن روز شنیدم که این برادر شهید شد.

نصرت کاشانی سه بار آسفالت جاده‌ی خرمشهر- اهواز را برید که به آن طرف بروند. قرار ما این بود که دو کیلومتر بعد از جاده‌ی خرمشهر خاکریز بزنیم ولی نتوانستیم! فقط تا جاده‌ی خرمشهر رسیدیم. صبح زود حدود ۷ صبح آقای متوسلیان و آقای شهبازی آمدند لب جاده. گفت: چه کار می‌کنید؟ گفتیم: ما می‌خواستیم بریم دو کیلومتر آن طرف تر خاکریز بزنیم.

گفت: چپ و راست ما که هنوز نیامده‌اند، با این حال اگر می‌توانید بروید!

ولی موفق به خاکریز زدن نشدیم. فقط به بُردن این خاکریز اکتفا کردیم و شروع به زدن خاکریزهای هلالی به سمت اهواز و خرمشهر کردیم. خاکریزهای هلالی با قطر زیر ۱۰۰ متر. هنوز خاکریزمان تکمیل نشده نیروها پشتش پناه می‌گرفتند. بعضی از این خاکریزها را عراقی‌ها فشار آوردند و آمدند پشت آن ایستادند!...

یادم هست فردای آن روز، نماینده‌ی وقت اهواز در مجلس شورای اسلامی آقای فؤاد کریمی پیش ما آمده بود. همان موقع سه فروند هواپیمای عراقی که قصد انهدام پل روی کارون را داشتند در ارتفاع خیلی پایین پرواز می‌کردند. به طوری که بچه‌ها با اسلحه به سمت آن تیراندازی می‌کردند! دیدم یکی از آنها دارد بال بال می‌زند! هواپیمای عراقی آن طرف جاده که ریل راه آهن بود چند تکه شد! یکی از بچه‌های ما به نام براتی رفتند خلبان را اسیر کردند. تیر به بیضه اش خورده بود...

ما در این عملیات تلفات انسانی هم دادیم. همین لودرچی من، روی لودر در امتداد ایستگاه حسینیّه نشسته بود و در حالی که لودرش روشن بود روی لودر شهید شده بود ولی به خاطر حجم آتش سنگین دشمن نمی‌توانستیم او را پایین بیاوریم!

در مرحله‌ی دوم عملیات بیت المقدس وقتی به دژ مرزی رسیدیم، برادر احمد متوسلیان فرمانده تیپ ۲۷ محمد رسول الله (ص) گفت: کنار این دژ به فاصله‌ی بیست متر سنگر خمپاره ۱۲۰ م.م تعبیه کنید. ما شروع کردیم در دل دژ حفره‌هایی ایجاد کردن. حدود ۱۵-۱۰ قبضه خمپاره انداز ۱۲۰ م.م آوردند و داخل آن مستقر کردند! اینها هم زمان شلیک می‌کردند! حجم آتش زیادی مقابل تانک‌های دشمن ایجاد کرده بودند!...».

مهندسی، همیشه یک مرحله بیشتر از یگان رزم حضور داشت!

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...مرحله‌ی دوم عملیات بیت‌المقدس وقتی به دژ مرزی رسیدیم، یک گردان از نیروهای تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه تهران بین دژ ایران و دژ عراق در امتداد پاسگاه کوت‌سواری به سمت شلمچه گرفتار شده بود. هم از طرف عراقی‌ها اینها را می‌زدند، هم آتش نیروهای خودی آنها را اذیت می‌کرد! ولی شب دوم با اجرای یک عملیات مختصر از سمت دژ عراق، به همراه نیروهای مهندسی به مواضع عراقی‌ها هجوم آوردند و آنها را مجبور به عقب‌نشینی کردند... آن شب تعداد زیادی از بچه‌های مهندسی رزمی به شهادت رسیدند. حدود پانزده نفر شهید و ۲۲ نفر مجروح شدند!

در مرحله آخر عملیات موقعیت ما طوری شده بود که مرتب به ما می‌گفتند تیپ ۷ ولی عصر (عج) سپاه ممکن است از سمت راست نتواند به ما ملحق شود! باید جاده را قطع کنید! ما به محض اینکه به جاده‌ی شلمچه رسیدیم، چند قسمت این جاده را قطع کردیم! شاید ۵-۶ جای این جاده قطع شد. بعد بچه‌های مهندسی در دو جهت شروع کردند به خاکریز زدن. یکی به سمت شلمچه یکی هم کنار جاده آسفالت شلمچه. قرارگاه تاکتیکی خود را بلافاصله کنار آن قبرستان دایر کردیم... چون در محور بسیار حساس پل نوبه سمت خرمشهر درگیری بسیار شدیدی بود، بچه‌های مهندسی رزمی در آن گلوگاه که تنها راه پشتیبانی نیروهای گرفتار عراقی در خرمشهر محسوب می‌شد! کنار رزمندگان ماندند.

شب دوم درگیری برای آزادسازی خرمشهر بود که به آقای مالکی گفتم: از لب جاده آسفالت شلمچه دو یست قدم برو جلو و از آنجا خاکریزی را بزن. ایشان با یک برداشت اشتباه رفته بود لب کانال خین! و از آنجا شروع به خاکریز زدن کرده بود. صبح زود تانک‌های عراقی که از پل چهارچشمه (روبروی جزیره بوارین) قصد فرار به سمت عراق را داشتند با نیروهای ما درگیر شدند! حوالی ظهر بود که رزمندگان ایران کم‌کم وارد خرمشهر شدند.

ساعت چهار بعد از ظهر سوم خرداد ۱۳۶۱ بود که یکی از نیروهای ما به نام مشعل که اهل خرمشهر بود، مدام اصرار می‌کرد که بریم داخل خرمشهر! بعد از تثبیت اولیه‌ی خطوط دفاعی نیروها، دو نفری از پل نوبه سمت خرمشهر رفتیم. اُسرای زیادی را تخلیه می‌کردند! صحنه‌های عجیبی می‌دیدیم! وارد خرمشهر که شدیم رنگ رخسار آقای مشعل مدام تغییر می‌کرد! سکوت معناداری وجودش را

گرفته بود! از خرابه‌های شهر کم‌کم رسیدیم نزدیک مسجد جامع خرمشهر. دیدم سکوت کرد و روی زمین نشست!

گفتم: چی شده؟!

گفت: خانه مان! خانه مان!

رفتیم داخل مخروبه‌ای که قبلاً خانه‌ی آقای مشعل بود! قرآن کوچکی را پیدا کرد. مدام می‌بوسید و گریه می‌کرد. فقط طاقچه‌ای از یک سمت دیوار خانه‌شان باقی مانده بود!... خیلی در شهر نماندیم. چون نیروهای مهندسی بیرون شهر مشغول کار بودند. به سمت بچه‌های مهندسی برگشتیم.

بعد از آزادی خرمشهر، اکثر رزمنده‌های بسیجی به شهرشان برگشتند، ولی نیروهای مهندسی می‌بایست بمانند تا خطوط دفاعی نیروها را تقویت و تثبیت کنند! تقریباً از آن پنج گروه مهندسی، فقط یک گروه مانده بود. بقیه شهید و مجروح شده بودند! از بچه‌هایی که دو هفته بعد از آزادسازی خرمشهر در منطقه مشغول فعالیت مهندسی رزمی بودند آقایان: نصرت‌الله کاشانی، دزفولی، مشعل، حاج محمد ولی، مالکی، کیکاووس شیرازی و عزیز خواجه زادگان بودند. این گروه خط پدافندی گردان ۱۴۱ لشکر ۲۱ حمزه (ع) را تقویت کردند.

ارتباط این گروه‌ها با آقای جزایری بود. تماس ارتباطی ما با ایشان بیشتر از طریق پیک موتوری بود. چون در همان ساعات اولیه با قطع ارتباط بی‌سیم ما، ارتباط موتوری خود را تقویت کردیم. یک نمونه از آن ارتباطات را به شما نشان دهم. این برگه را ببینید (برگه‌ای نشان می‌دهد). یکی از مأموریت‌های کوچکی است که به آقای خواجه‌زادگان (کیانی) دادم. براتون می‌خوانم: «برادر عزیز، برادر کیانی سلام علیکم؛ هر چه سریع‌تر آمار دستگاه‌های آماده به کار را اعلام فرمایید. فوریت دارد! این را آقای محمود شهبازی (معاون فرماندهی تیپ ۲۷) از ما خواسته که می‌خواهد تغییری در عملیات انجام شود و نیرو آماده شود...» آقای خواجه‌زادگان هم پشت همین برگه، آمار دستگاه‌ها را به خط خودش نوشته... به این شکل پیک من می‌برد، نتیجه‌اش را می‌گرفت می‌آمد!

بعد از آزادی خرمشهر که تقریباً رزمندگان بسیجی داوطلب به شهرشان برگشتند و فقط گردانی ۱۴۱ لشکر ۲۱ حمزه در آن منطقه مانده بود، برای تثبیت مواضع نیروهای خودی، وظیفه‌ی مهندسی رزمی در آن موقعیت زمانی، بیشتر نمایان می‌شد. با آزادسازی خرمشهر مجموعه‌ی مهندسی رزمی ما در آن محور حدود بیست شهید و ۲۲ مجروح داد. تعدادی هم از جمع ما جدا شده بودند. تعداد افراد انگشت‌شماری از بچه‌های مهندسی رزمی ما مانده بودند. بچه‌ها خسته شده بودند.

گفتم: باید برید و این مأموریت حساس را انجام بدید!

ساعتی نگذشته بود که دیدم برگشتند و گفتند: حاج محمدولی، دزفولی و آقای مالک هم مجروح شدند. آقای مالک با صورتی قرمز آمد! گفت: بی انصاف‌ها! من مریضم. چون ندارم! یک کلیه بیشتر ندارم! وقتی

گفت: یک کلیه دارم!

گفتم: خدایا! این بنده خدا کلیه نداشته! ما اونا فرستادیم خط مقدم!

باید گفت اگر عملیات بیت المقدس چهار مرحله بود. برای مهندسی رزمی پنج مرحله بود! چون بچه‌های مهندسی رزمی بعد از آزادسازی خرمشهر نیز برای تثبیت مواضع نیروهای خودی یک مرحله مشغول احداث، ترمیم و تقویت خاکریزها و مواضع نیروها بودند!...».



مهندسی جهاد نجف آباد در آزادسازی خرمشهر

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

"...بعد از عملیات فتح المبین به ما (جهاد نجف آباد) مأموریت داده شد که در منطقه فرسیه واقع در شمال غربی پادگان حمید، شمال رودخانه کرخه کور مستقر شویم.

چهار تیم مهندسی مان را جمع و جور کردیم و اواسط فروردین ۱۳۶۱ پشت کرخه کور مستقر شدیم. سریعاً مقری را آنجا احداث کردیم. قرار شد آن سوی

رودخانه به خاکریزی بزنیم. بعد از رودخانه نیروهای خودی خاکریزی نداشتند. فقط سنگرهایی به صورت کمین تعبیه شده بود. ضمن اینکه خود عراقی ها هم به همین شکل ولی کمی منظم تر از ما حضور داشتند! و خاکریزهای مقطع کوچکی به صورت مقرهایی احداث کرده بودند که درون آنها تانک ها شون مستقر بود. ولی ما اصلاً خط دفاعی ممتد نداشتیم!

توی نزارها که محدوده‌ی قرارگاه عملیاتی قدس بود سه هفته خاکریز می زدیم. اول خاکریزهای مقطع زدیم بعد خاکریزها را به هم وصل کردیم. ولی نیروی انسانی آن چنانی نیامد پشت خاکریز مستقر بشه! دشمن هم سعی می کرد با اعزام نیروهای کمین از ما اسیر بگیرند تا اطلاعات لازم را از علت این فعالیت ما به دست بیاورند. شاید ۱۰ بار دستگاه ها یا خودمان به کمین عراقی ها برخورد کردیم! حتی یک مورد خودم با دوتا نیروی عراقی آنجا درگیر شدم! چون ما در تاریکی مطلق کار می کردیم برای هدایت راننده‌ی لودر و بلدوزرها از این قرص های فسفری شب نما به یه چوب نصب می کردیم و سمت نورانی آن را به طرف خودمان می گرفتیم تا راننده دستگاه مسیر کارش را تشخیص دهد! و خاکریز را صاف بزند!

آتش توپخانه و خمپاره‌ی دشمن هم هر از چند گاهی از ما پذیرایی می کردند!... یه شب که رفته بودیم شناسایی. دیدم صدای خش خش از لای این نزارها می آید. رفتیم جلوتر. وارد یک خرابه‌ای شدیم. دوتا گراز بود که از ما عبور کردند. توی آن خرابه بی صدا نشستیم که دیدیم صدای خش خش قطع نشد! مواجه شدیم با سه تا کمین عراقی! با هم درگیر شدیم و به سوی هم تیراندازی کردیم ولی آنها سریع فرار کردند.

یه شب دیگر دیدیم همین طور که بلدوزر ما دنده عقب داره میاد، راننده بلدوزر وحشت زده از

بلدوزر پرید پایین و با سروصدا به عقب می‌دود!؟ دستگاه را ول کرده بود و بلدوزر، خودش دنده عقب می‌آمد! از دور دیدمش. گفتم: چیه، چه خبر شده؟! گفت: یه عراقی می‌خواست بیاد روی بلدوزر! من هرچی باهاش ایرانی صحبت کردم جواب مرا نداد. مطمئناً عراقی بود! گفتم: حالا بلدوزرت کجاست؟ گفت: نمی‌دونم. رفتیم جلو. دیدیم توی این سربالایی بغل رودخانه‌ی کرخه‌کور کنار آن خاکریز داره درجا کار می‌کنه! خوشبختانه توی رودخانه نیفتاده بود... رفتیم اونو آوردیم عقب! اوایل اردیبهشت بود که به ما گفتند سریع جمع کنید و برید مقرانرژی اتمی واقع در جاده‌ی اهواز-آبادان. سه یا چهار روز بیشتر توی منطقه دارخوین نماندیم که عملیات بیت المقدس شروع شد!...».

مهندسی جهاد در آزادسازی خرمشهر

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«... در عملیات بیت المقدس، فرماندهی ما آقای محمود حجتی بود. من مسئول گردان مهندسی جهاد نجف آباد بودم. فکر کنم یک ماه به شروع عملیات به ما گفتند که بروید به منطقه‌ای به نام فرسیه در شمال پادگان حمید، رفتیم آنجا مستقر شدیم. از کرخه‌کور عبور کردیم. حدود دو کیلومتر به طرف مواضع عراقی‌ها فاصله گرفتیم. حدود دو یا سه هفته، شبانه‌روز آنجا زیر آتش دشمن خاکریز می‌زدیم. خاکریزی به طول ۶ کیلومتر که بعضی قسمت‌های آن را هم دوجداره کردیم. یک پل لوله‌ای هم روی کرخه‌کور احداث کردیم.

بحث این بود که اینجا یک محور عملیاتی و نقطه‌ی رهایی است که باید آماده شود. حدود ۱۰ روز به عملیات مانده، به ما گفتند که مأموریت شما در اینجا تمام است. خودتان را به دارخوین برسانید. سریعاً امکاناتمان را منتقل کردیم به محل انرژی اتمی و در دارخوین مستقر شدیم. باتیپ ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی کار می‌کردیم. قبل از عملیات تنها کاری که کردیم، ساحل‌سازی بود برای اجرای همین پل پی.ام.پی که بچه‌های ارتش می‌خواستند احداث کنند. برای مهار این پل، ما دو تاسیم بکسل از ساحل خودی و یکی هم از ساحل دشمن بستیم. یادم هست در ابتدای آنمی توانستیم سیم بکسل‌ها را ببندیم. به ریپر بلدوزر بستیم! در حقیقت، بلدوزر در نقش نگه‌دارنده پل بود. وقتی نصب پل کامل شد، سیم بکسل‌ها را بستند و کلاً کشش آن را با بلدوزر انجام می‌دادیم. دو روز قبل از عملیات، ما بچه‌های مهندسی رزمی از روی این پل عبور کردیم. تعدادی سنگ‌را برای توپ‌های خودکشی ارتش ایجاد کردیم. حتی برای توپ‌های ۱۵۵ آنها در آن سوی کارون سنگ‌ر زدیم. در حقیقت توپخانه جلوتر از نیروی پیاده بود.

قبل از آغاز عملیات به دستور حسین خرازی فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) تعدادی تانک از پل به آن سوی کارون انتقال داده شد! شب عملیات فرارسید. حدود ساعت ۱۲ شب بود که حسین خرازی گفت: همه چراغ‌روشن حرکت کنند! تا آن موقع، همه کارها در سکوت و مخفیانه انجام می‌گرفت! از حسین خرازی پرسیدم: چرا چراغ‌روشن؟!

گفت: باید عراقی‌ها از هجوم ما بترسند! باید در دل دشمن رعب و هراس به وجود بیاد! خودش آمد روی بلدوزر نشست و گفت: نورافکن آن را روشن کن!

به دستور این نابغه‌ی جوان ۲۴ ساله (حسین خرازی) میدان نبرد، تمام خودروهای زرهی،

مهندسی و پشتیبانی با چراغ‌های روشن حرکت می‌کردند! آن موقع عظمت و اقتدار کاروان لشکریان اسلام را با چشم خود دیدم! کمتر از ۱۰ کیلومتر به سمت جلورفتیم. رسیدیم به مواضع هلالی شکل به قطر تقریبی ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر که تیربارچی‌های عراقی داخلش مستقر بودند و کانالی بین جاده‌ی اهواز-خرمشهر و دارخوین که حالت کمین دشمن را داشت. کانال ممتد نبود. ولی به هر حال ما به آن برخورد کردیم. اولین واکنش و نقطه درگیری ما با دشمن بود.

در آنجا ما را با آرپی جی ۱۱ و آرپی جی ۷ و تیربار می‌زدند. نتوانستیم جلوتر برویم. تلفات هم دادیم. سریع یک خاکریز هلالی به قطر ۱۰۰ متر اطراف خودمان زدیم. آن موقع، حسین خرازی از ما جدا شده بود. با حسین تماس گرفتیم و گفتم که جلوی ما بسته شده، نمی‌توانیم به جاده برسیم. حسین خرازی گفت: زاهدی پیش تو می‌آید و آنجا را پاک‌سازی می‌کنه، محمدرضا زاهدی آن موقع فرماندهی گردان تیپ بود^۱. تقریباً ۲-۳ ساعت صبر کردیم. دیدیم هوا روشن می‌شود.

خاکریز را بلند کردیم تا بچه‌ها و دستگاه‌ها آسیب نبینند. منتظر شدیم تا نیروهای پیاده برسند و آن منطقه را پاک‌سازی کنند تا ما بتوانیم حرکت کنیم و سریع به جاده‌ی اهواز-خرمشهر برسیم... هوا داشت روشن می‌شد ولی هنوز گردان محمدرضا زاهدی نیامد. البته خودم چند بار با بی‌سیم با او صحبت کردم ولی آنها محور را تشخیص نمی‌دادند که ما در چه نقطه‌ای هستیم. توکل به خدا کردیم و با بچه‌ها تصمیم گرفتیم با همین لودرو و بلدوزر به کانال عراقی‌ها بنزیم! خاکریز دورمان را شکافتیم و با لودرو و بلدوزر به سمت کانال رفتیم. ابتدا خیلی تیراندازی کردند ولی وقتی به کانال رسیدیم، همه تسلیم شدند! دقایقی آنجا بودیم که یک گروهان پیاده از نیروهای خودی به ما رسیدند. گروهانی از تیپ ۲۵ کربلا (به فرماندهی مرتضی قربانی) بودند! حالا چرا وارد این محور شده بودند، نمی‌دانم! کم‌کم نیروهای تیپ ۱۴ هم رسیدند.

همراه با نیروهای پیاده به سمت جاده‌ی اهواز-خرمشهر حرکت کردیم. خوشبختانه وقتی ما به جاده رسیدیم مقاومت دشمن فرو ریخته بود. خیلی زود خود را به جاده چسبانیدیم. در اسرع وقت خاکریزی آنجا احداث کردیم. حول و حوش ساعت ۱۱ صبح تانک‌های عراقی به صورت پراکنده و با سازمانی به هم ریخته به سمت نیروهای مستقر در پشت جاده اهواز-خرمشهر شلیک می‌کردند! بچه‌های تیپ ۵ نصر مشاهد هم آمدند پشت خاکریز بچه‌های تیپ امام حسین (ع) مستقر شدند. عمدتاً آن روز کارمان احداث سکوی شلیک تانک‌ها و پی‌ا.پی‌ها و تفنگ‌های ۱۰۶ م.م بود تا بتوانند روی جاده بروند و شلیک کنند... آن روز بچه‌های مهندسی رزمی از جاده آسفالت‌ه نیز حدود ۲-۳ کیلومتر عبور

۱- سردار محمدرضا زاهدی: دوران دفاع مقدس فرماندهی تیپ مستقل ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) را بعد از جانبازی سردار کریم نصر و فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) را بعد از شهادت سردار حسین خرازی به عهده گرفتند. بعد از جنگ نیز در مسئولیت‌های مختلفی از جمله فرمانده نیروی هوایی و نیروی زمینی سپاه خدمت کرده‌اند. اکنون (سال ۱۳۹۷) نیز مسئولیت معاون عملیات سپاه پاسداران را به عهده دارند. (۹)

کردند و جلوتر رفتیم ولی چون بقیه یگان‌ها الحاق نکرده بودند، برگشتیم و پشت جاده مستقر شدیم. الحمدالله در مدتی که پشت جاده اهواز- خرمشهر مشغول فعالیت مهندسی بودیم تلفات آن چنانی نداشتیم و هیچ دستگاهی از ما نیز منهدم نشد. فقط آسیب‌های کوچک و قابل تعمیر داشتیم. استعداد مهندسی رزمی ما در ابتدای عملیات بیت المقدس سه گروهان بود. هر گروهان ما مرکب از چهار دستگاه لودری و دو دستگاه بلدوزر بود. آمبولانس و خودرو سوخت رسان و ۳-۲ دستگاه وانت هم داشتیم که همواره تایر زاپاس‌های لودرها را هم حمل می‌کردند. اینها هم تیم امداد و نجات بودند! یعنی یک مجموعه کامل که با آسیب دیدن هر دستگاهی، سریع جایگزین و یا راه اندازی می‌شدند. مأموریت دیگری که در این مرحله از عملیات بیت المقدس به ما دادند، احداث چند مقرر خاکی بین کارون و جاده‌ی اهواز- خرمشهر بود. یادم است این دستور در جمعی که آقایان علی شمعخانی^۱، محمدباقر قالیباف^۲، حسین خرازی^۳ و مرتضی قربانی^۴ بودند، به ما ابلاغ شد که چند تا موقعیت و مقرر خاکی، به صورت هلالی احداث کردیم. گردان‌ها آمدند در آن مستقر شدند. بچه‌های مهندسی هم در یکی از این مقرر‌ها مستقر شدند. با این تدبیر، تمام نیروهایمان را نبردیم پشت خط اول که همه آنجا جمع شوند و در معرض تلفات قرار گیرند. موقعیت اصلی و مرکز تجمع نیروها را در فاصله‌ی ۸-۷ کیلومتری خط قرار دادیم^۵...».



از راست: علی شمعخانی، محمدباقر قالیباف، شهید حاج حسین خرازی و مرتضی قربانی

۱- **امیر دریابان علی شمعخانی**: مهندس علی شمع خانی (معروف به شمعخانی) متولد ۱۳۳۴ اهواز است. با پیروزی انقلاب اسلامی و پیوستن به سپاه پاسداران فرماندهی سپاه خوزستان را عهده‌دار شد. با شروع جنگ در سمت‌های: فرماندهی سپاه خوزستان، فرمانده نیروی زمینی سپاه و بعد از جنگ: وزیر سپاه و جانشین فرمانده کل سپاه، وزیر دفاع، رئیس مرکز مطالعات راهبردی نیروهای مسلح، عضو شورای راهبردی روابط خارجی ایران و اکنون (سال ۱۳۹۷) دبیر شورای عالی امنیت ملی خدمات شایسته‌ای داشته است. او علاوه بر اخذ مدال فتح از سوی فرمانده کل قوا (حضرت آیت‌الله خامنه‌ای دامت‌طه) اولین وزیری ایرانی است که به دلیل نقش برجسته‌ای که در طراحی و اجرای سیاست تنش‌زدایی و توسعه روابط با کشورهای حوزه خلیج فارس، بالاترین نشان دولتی (مدال عبدالعزیز) را از پادشاه وقت عربستان دریافت کرده است. (۱۰)

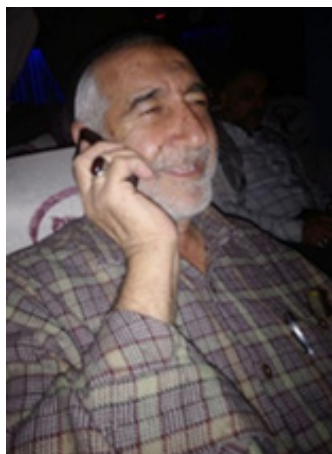
۲- **سردار محمدباقر قالیباف**: متولد ۱۳۴۰ طرقيه مشهد، پدرش کردتبار است. با شروع جنگ، در مسئولیت‌های: فرمانده گردان پیاده، فرمانده تیپ ۲۱ امام رضا (ع) سپاه و فرمانده لشکر ۵ نصر سپاه و بعد از جنگ در سمت‌های: رئیس ستاد نیروی زمینی سپاه، جانشین فرمانده نیروی مقاومت سپاه، فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء (ص)، فرمانده نیروی هوایی سپاه، فرمانده نیروی انتظامی، شهردار تهران (۱۲ سال) و اکنون عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام و معاون عمرانی دانشگاه آزاد اسلامی است. (همان)

۳- **سردار شهید حسین خرازی**: مؤسس و فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه که در ۱۳۶۵/۱۲/۸ در شلمچه به شهادت رسید. در گلزار شهدای اصفهان مدفون است. (همان)

۴- **سردار مرتضی قربانی**: فرمانده لشکر ۲۵ کربلا، فرمانده لشکر ۵ نصر و معاون قرارگاه کربلا در دوران جنگ، بعد از جنگ نیز در سمت‌های فرمانده قرارگاه نجف، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، رئیس ستاد ایثارگران کشور، مشاور ستاد کل نیروهای مسلح و مشاور فرمانده کل سپاه مشغول خدمت بوده و هستند. (همان)

مهندسی رزمی تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) در آزادسازی خرمشهر

«راوی: غلامرضا مالکی، از مهندسی رزمی بسیج سپاه



«... مرحله‌ی اول عملیات بیت‌المقدس در تاریخ ۱۳۶۱/۲/۱۰ شروع شد. شب بود. خیلی به منطقه‌ی عملیاتی توجه نبودیم. بعد از عبور از پل روی کارون در محور دارخوین و رسیدن به جاده‌ی اهواز- خرمشهر، حدود ساعت ۷ صبح همه‌ی دستگاه‌های مهندسی تیپ ما (۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه استان مرکزی و قم) داخل گل فرو رفته بودند! باران شدید ماه گذشته پشت جاده‌ی خرمشهر را باتلاقی کرده بود!

تمام دستگاه‌های مهندسی رزمی یکی پس از دیگری داخل این زمین آب‌گرفتگی گرفتار شدند در همین موقعیت دستور ادامه حرکت دادند! با چه مشقت و مشکلاتی دستگاه‌ها را درآوردیم... شب اول هم مرتب به ما دستور می‌رسید که سنگر بکنید. هم سنگر برای حفظ دستگاه‌ها می‌گندیدیم هم سنگر و جان پناه برای نیروها. حدود ۱۵۰ نفر اسیر عراقی در چنگ مهندسی افتاده بودند. ما هم با لودر و بلدوزر اطراف اینها می‌گشتیم! اسلحه هم نداشتیم!

آقای عیسی براتی^۱، فرمانده من بود. شب اول که او را دیدم تا یک هفته دیگر ایشان را ندیدم. به دستور حاج احمد متوسلیان فرماندهی تیپ ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) رفتیم جلو. به جاده یا خاکریزی در ایستگاه حسینی^۲ کنار جاده خرمشهر رسیدیم. یکی دو شب آنجا ماندیم. ارتباط ما قطع شده بود! نیروها تقریباً در محاصره‌ی دشمن قرار گرفته بودند! وقتی صبح برای نماز بلند شدیم و در حال وضو گرفتن بودیم رزمنده‌ای که پیش من بود، از پشت تیر خورد! عراقی‌ها به پشت مواضع ما نفوذ کرده بودند! روبرو، چپ و راست ما عراقی‌ها حضور داشتند! فقط سمت خرمشهر باز بود! کاملاً محاصره شده بودیم! آب قطع شده بود. از غذا و تدارکات هیچ خبری نبود. مجروحین روی زمین مانده بودند! شهدا روی زمین افتاده بودند! چند نفر از بچه‌های مهندسی رزمی شهید و مجروح شده بودند. ارتباط بی‌سیم ما با آقای عیسی براتی قطع شده بود و از خودش هم خبری نبود!

۱ - بیوگرافی ایشان در بخش دیباچه روایان در ابتدای جلد اول کتاب تاریخ شفاهی مهندسی رزمی آمده است.

۲ - ایستگاه راه‌آهن حسینی: در ۳۸ کیلومتری غرب جاده اهواز- خرمشهر واقع شده است.

تنها کاری که برای نیروهای پیاده توانستیم انجام بدهیم تعدادی گونی چیدیم تا بچه‌ها جان پناهی داشته باشند. آتش دشمن اجازه هیچ حرکتی را نمی‌داد! نیروها برای رفع حاجت جرئت دور شدن از سنگرو جان‌پناه را نداشتند! یادم هست وقتی رادیو صحبت از برتری آتش نیروهای ما را می‌کرد! گفتم: بی‌انصاف ما جرئت نمی‌کنیم از سنگرمان خارج بشیم!... بالاخره چند روز این وضعیت حاد طول کشید.

شب چهارم بود که بچه‌ها به‌تنگ آمده بودند! جنگ تن‌به‌تن با عراقی‌ها داشتیم. بچه‌های مهندسی رزمی لودر و بلدوزرها را رها کردند و اسلحه به دست می‌جنگیدند! ظاهراً شب نیروهای جدیدی به مواضع دشمن هجوم می‌آوردند. به لطف خدا سمت چپ ما که طرف خرمشهر بود آزاد شد. اوایل صبح کم‌کم ماشین‌های تدارکات وارد خط شدند! اینجا بود که سروکله‌ی آقای عیسی براتی پیدا شد! کلی غُرزدیم که چهار روزه کجایید شما؟ گفت: شما در محاصره بودید. نمی‌تونستیم بیاییم سراغ شما! حالا خدا خواسته زنده بمانید!

مرحله‌ی آخر عملیات، تقریباً جایی که ما مستقر بودیم خاکریزی وجود نداشت. قبل از نماز صبح خودمان را به آنجا رسانده و شروع به خاکریز زدن کردیم. خیلی از نیروهایمان شهید و مجروح شده بودند. خودم با لودر کار می‌کردم. پیاده شدم. دیدم هنوز عراقی‌ها خوابند! مهندسی جلورفته بود و داشت پشت سر اینها خاکریز می‌زد! شروع کردیم به خاکریز زدن. سرباز عراقی از خواب بیدار شد وقتی ما را دید دست‌هایش را بالا گرفت و فرار کرد! ما استنباط کردیم کار تمام است! یکی از مشکلات ما ضعف ارتباطی ما با مسئول خودمان بود! به‌ندرت می‌توانستیم مهندس براتی را پیدا کنیم. آن هم باید با موتور می‌رفتیم او را پیدا می‌کردیم تا حرفمان را به او برسانیم! با آزادسازی خرمشهر فکر کردیم کار مهندسی تمام شد. لذا یکسری از دستگاه‌های مهندسی را با تعدادی از بچه‌ها کشیدم عقب.

مهندس براتی که ما را دید گفت: کجا داری می‌ری؟!

گفتم: مهندس! کار تمام شده.

گفت: نه، حالا اول کار است! باید برگردید و خاکریزهای نهر عریض را امشب تمام کنید.

حالا نیرویی که بیش از ۲۵ شبانه‌روز زیر آتش دشمن درب و داغون شده، بخواهی دوباره او را به محور برگردانی کار سختی بود. بالاخره بچه‌ها را قانع کردیم. ما هم زیاد به منطقه توجیه نبودیم. خودم هم لودرچی شده بودم. خدا را شاهد می‌گیرم درست بین نیروهای عراقی بودیم که تیربارچی عراقی ما

را زیرگبار گرفت. ما که روی لودر کار می کردیم، گلوله ها عین بند تسبیح از بغل گوشمان می گذشت ولی ما به کار خود ادامه دادیم! فقط حسین حسین (ع) می گفتیم. بالاخره خاکریز نهر عرایض را در حالی که هنوز نیروهای عراقی آنجا مستقر بودند، زدیم. خاکریز که تمام شد، عراقی ها زدند به آب و فرار کردند!

صبح که بلند شدم، دیدم نیروهای عراقی از سنگرها بیرون آمدند و فرار می کنند! خاکریز که تمام شد، دیدم یک نفر داخل نخل ها دارد سرک می کشد! یکی از راننده های لودر که اهل خمین بود، رفت سراغش. بعد از چند لحظه دیدم یک نفر را روی دوشش گذاشته داره میاد! یکی از رزمندگان بسیجی اهل مشهد بود که بعد از زخمی شدن آنجا افتاده بوده! ... بالاخره بعد از تقویت خاکریزهای نهر عرایض کار ما تمام شد و برگشتیم عقب! ...».



تغییر فلش هجوم

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«...مواضعی که از دشمن در مرحله‌ی اول عملیات بیت المقدس به تصرف ما درآمد، چون جهتشان به سمت ما بود و دهانه‌های آتشی که باز کرده بود اعم از توپخانه و سکوها همه به سمت ما و به ضرر ما بود. پیشروی ما را مختل می‌کرد و قابل بهره‌برداری هم برای ما نبود. مثلاً موضع تانک نعلی شکل که زده بود هیچ کاربری که برای ما نداشت، یک مانع در پیشروی نیروهای ما هم بود. یکی از مشغله‌های عمده‌ی مهندسی در این عملیات همین بود که سمت این مواضع را برگردانیم و یا بازوهای این نعلی شکل‌ها را عوض کنیم.

عوارض مصنوعی بسیار زیاد و متنوع در منطقه که دشمن برای مواضع استقراری خودش ایجاد کرده بود، صاف کردن این مواضع و باز کردن مسیر پیشروی رزمندگان یکی از عمده‌ترین معضلات مهندسی رزمی بود. مثلاً حاشیه‌ی جاده‌ی اهواز- خرمشهر، مشخصاً یک مقدار پایین‌تر از مارد، خود دشمن هم کنار جاده دژ ایجاد کرده بود! ولی وقتی نیروهای ما به این دژ رسیدند، چندان کارایی برای ما نداشت! از سمت خودی خیلی بلند بود و از سمت جاده‌ی آسفalte حدود ۵/۱ تا ۲ متر ارتفاع داشت! مهندسی باید تغییراتی در این عارضه ایجاد می‌کرد.

در عملیات بیت المقدس وقتی به دژ مرزی رسیدیم، سمت عملیات تغییر کرد. ما یک نیم‌نگاهی به بصره داشتیم ولی وقتی دور زدیم به سمت پایین و شلمچه، دشمن بیشترین مقاومت را از خودش نشان داد! اقدامات مهندسی از جمله ایجاد خاکریزهای متعدد هم در این منطقه بود. یعنی از سمت غرب میل کردیم به سمت جنوب و به سمت جاده‌ی شلمچه- خرمشهر و پل نو. بیشترین سخت‌ترین یا تعیین‌کننده‌ترین خاکریزها به عنوان خاکریزهای همراه با خیز نیروهای پیاده را در این منطقه اجرا کردیم'...».

گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در عملیات بیت المقدس راوی: حسن فتاحی دولت آبادی، از مهندسی رزمی بسیج سپاه



«... من با عبدالرزاق زارعان و حسن منصوری و چند نفر دیگر با هم از بُرخوار اصفهان به جبهه اعزام شده بودیم. زارعان جوان تیز و تُخسی بود. خیلی به ماشین آلات علاقه داشت. رانندگی را خیلی دوست داشت. بچه‌ی کم سن و سالی بود ولی خیلی تیز بود! بتای خوبی هم بود! همان ماه‌های اول جنگ در منطقه دارخوین جاده اهواز- آبادان یک دستگاه لودر از

استانداری خوزستان تحویل گرفتیم تا امور مهندسی رزمی جبهه خودمان را انجام بدهیم. زارعان با همین دستگاه، آموزش لودر را یاد گرفت و شد راننده لودر! بعدها هم فرماندهی گردان مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) شد. حسن منصوری هم معاون او بود. با همین لودر همه جور کاری می‌کرد! ابتدا به خاکریز در خط دارخوین زد.

یادم هست در ۲۱ خرداد ۱۳۶۰ در عملیات فرمانده کل قوا در غرب جاده‌ی اهواز- آبادان، آرپی جی زن‌ها را داخل بیل لودر می‌گذاشت و بیل را می‌برد بالا تا برای هدف قرار دادن مواضع عراقی‌ها در آن سوی کارون دید بهتری داشته باشند! نقش سکورا انجام می‌داد.



ولی من تا مدتی نیروی پیاده و زرهی بودم. دو سه بار در عملیات رزمی مجروح شدم تا اینکه یه روز شهید زارعان آمد سراغم و گفت: وسعت کار مهندسی زیاد شده، خوبه شما بیایید مهندسی.

لذا در عملیات بیت المقدس وارد گردان مهندسی شدم. در عملیات بیت المقدس چندین دستگاه لودر و بلدوزر از سپاه و وزارت راه و ترابری، توسط قرارگاه برای ما فرستاده بودند. گردان مهندسی رزمی تیپ ما در ۴ تا ۵ تیم سازمان دهی شده بود. هر تیم سه تا لودر و سه تا بلدوزر داشت. اوایل اکثر نیروهای مهندسی تیپ ۱۴ از بچه‌های شهر بُرخوار و دولت آباد و روستاهای اطراف آن مثل حبیب آباد، شهرآباد، قمشه و... اصفهان بودند. جالب گردان زرهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) هم بیشتر از بچه‌های ورزان اصفهان بودند. علتش هم این بود چون مؤسس این رده‌ها در تیپ اهل همان شهر بودند، رزمندگان داوطلب اعزامی هم دوست داشتند با

همشهریان خود در جبهه کنار هم باشند! یا اینکه فرمانده آن گردان آسان‌ترین روش برای تأمین نیروی مورد نیاز سازمان خود را با مراجعه به دوستان و همشهریانش انجام می‌داد. چون همدیگر را خوب می‌شناختند و در اجرای مأموریت‌ها حرف همدیگر را بهتر می‌فهمیدند! حتی زمانی که فرمانده به مرخصی شهرستان می‌رفت، برای تأمین نیروی مورد نیاز خود به پایگاه بسیج مراجعه می‌کرد و درخواستی خودش را اعلام می‌کرد.

این نیروهای نوجوان طبعاً راننده‌ی لودر و بلدوزر نبودند. لذا اکیپ آموزشی ما به این داوطلبین، رانندگی لودر و بلدوزر یاد می‌داد. باور کنید همین نوجوان را که در چهار جلسه دو ساعته در تاریکی شب آموزش لودر و بلدوزر می‌دادیم، می‌شد آپراتور ماشین آلات مهندسی توی میدان جنگ! البته خیلی از این بچه‌ها به خاطر شرایط شغلی خود در کشاورزی با ماشین آلاتی همچون تراکتور، گُم‌بان و حتی لودر سروکار داشتند... می‌توان گفت آن دوران شرایط به گونه‌ای رقم خورده بود که انگار نوجوانان بلوغشان زودرس بود! ۱۶ ساله بودند ولی جملات و رفتارشان بیش از سَنّشان نشان می‌داد. مرحله‌ی دوم عملیات بیت المقدس بعد از عبور از جاده‌ی اهواز- خرمشهر به سمت مرز ایران و عراق پیشروی کردیم. خاکریزهایی در جنوب پاسگاه زید و ایستگاه حسینیّه زدیم تا زمینه را برای آزادسازی خرمشهر آماده کنیم... برای آزادسازی خرمشهر در قسمتی که مهندسی تیپ ما بود می‌بایست دژی را می‌بُردیم تا نیروهای زرهی و پیاده و خودروهای پشتیبانی عبور کنند. یک خاکریز دوجداره‌ای از انبارهای خرمشهر به طرف اسکله بود. یعنی قرار بود ما از جاده اصلی وارد خرمشهر بشیم ولی از آن مسیر مستقیم نتوانستیم وارد عمل بشیم. یگان ما مجبور شد فلش عملیات خودش را کمی به سمت غرب جاده اصلی تغییر دهد و از کنار یک روستا در نزدیکی پل نو وارد عمل شود. سه تیم مهندسی تیپ ما متشکل از ۱۸ دستگاه لودر و بلدوزر به سمت خرمشهر در حرکت بود. خودمان هم بایک موتور ۲۵۰ دستگاه‌ها را هدایت می‌کردیم. وقتی وارد این روستا که قرارگاه فرماندهی تیپ دشمن بود، شدیداً با تعجب شاهد انبوه امکانات و تجهیزات نظامی شدیم که دشمن همه را رها کرده و به سمت خرمشهر عقب‌نشینی کرده بود. خیلی از نیروهای عراقی در اطراف ما پراکنده شده بودند! چون تیپ ۸ نجف به فرماندهی سردار احمد کاظمی (شهید) راه عقب‌نشینی آنها را به سمت شلمچه و خاک عراق در محور پل نوبسته بودند، همه به داخل شهر پناه برده بودند.

هنوز هوا روشن نشده بود که نیروهای سرگردان و وحشت‌زده عراقی ما را به رگبار بستند. ما برگشتیم پشت خاکریز. فرماندهان، تعدادی نیروی پیاده در اختیار ما گذاشتند تا در پناه لودر و بلدوزر بریم جلو و راه را برای نیروهای پیاده باز کنیم. چند صد متر که رفتیم جلوروشنایی صبح نمایان شد. به

یکباره همه چیز عوض شد! سربازان عراقی از سنگرهاشون ریختند بیرون و گروه‌گروه تسلیم شدند. برادر محمدرضا ابوشهاب معاون فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) با یک جیب میول جلوی ما



محمدرضا ابوشهاب و شهید حسین خرازی

در حرکت بود. ما هم پشت سر او به سمت شهر می‌رفتیم. در همین وضعیت یکبار دیگر سربازان عراقی‌ها به سمت ما شلیک کردند. مجدداً ستون مهندسی ما متوقف و کمی به عقب کشیدیم! مأموریت مهندسی ما ایجاد خاکریز در ساحل اروند و روی اسکله بود. ولی عراقی‌ها که خود را در محاصره می‌دیدند فشار می‌آوردند تا در شمال غرب شهر از طریق جاده شلمچه - بصره فرار کنند.

ساعتی نگذشت که سیل جمعیت نیروی عراقی از داخل شهر با کندن لباس نظامی‌شان با زیرپوش‌های سفید و یا بدون زیرپوش دست‌ها را بالا برده و تسلیم شدند! باور کنید ما سه نفر بودیم که یک تیپ اسیر عراقی را به سمت عقب هدایت می‌کردیم! مقداری که به سمت عقب آمدیم مجبور شدیم برای هدایت ستون دستگاه‌های مهندسی آن همه اسیر عراقی را به چند نفر بسپارم و برای مأموریت اصلی خودم را به نیروهای مهندسی برسانم.

بالاخره ستون مهندسی را به اسکله بندر خرمشهر در ساحل اروند رساندیم. سریع با ایجاد یک دیو، خط دفاعی تشکیل داده شد. با ایجاد این خاکریز تعجیلی روی اسکله و استقرار نیروهای پیاده در پشت آن، عمده قوای محاصره شده عراقی در داخل ساختمان‌های شهر بعد از ساعتی مقاومت پراکنده، چاره‌ای جز تسلیم شدن نداشتند! در نهایت تا نزدیکی ظهر سوم خرداد ۱۳۶۱ حدود ۱۶۰۰۰ نفر در داخل شهر خود را تسلیم کردند.

زدن خاکریز روی اسکله بتونی کار سختی بود! چون هم زمین بثن بود هم خاک آن اطراف نبود. مجبور شدیم با همان نخاله‌های تخریب شده ساختمان‌ها خاکریز بزنیم.

بعد از آن، از اسکله تا جاده‌ی شلمچه یعنی پشت انبارهای عمومی یه خاکریز موقت زدیم که با پاک‌سازی کامل شهر و استقرار رزمندگان در نزدیکی مرز، این خط دفاعی بلااستفاده ماند. گردان مهندسی ما در آن عملیات کمترین شهید را داد! از نظر دستگاه مهندسی نیز تلفاتی نداشتیم. غنائم زیادی هم به دست آوردیم! با آزادی خرمشهر یک مقر خاکی برای گردان مهندسی تیپ در ۱۰ کیلومتری شمال خرمشهر ایجاد و امکانات و عقبه پشتیبانی گردان را آنجا متمرکز کردیم...».

مهندسی تیپ ۲۵ کربلادر عملیات بیت المقدس

«راوی: اکبر معصومی، از مهندسی رزمی سپاه

«...در عملیات فتح المبین، اکثر رسته‌های سپاه همچون زرهی، توپخانه و مهندسی با قبضه و دستگاه‌های غنیمتی جان و شکل گرفتند! ما هم به عنوان مجموعه مهندسی تیپ ۲۵ کربلا با چند تا دستگاه ماشین‌آلات مهندسی غنیمتی مثل آن لودرهای نو کاوازاکی و بلدوزرهای کاترپیلار سرو سامان گرفتیم!

با تثبیت شدن مناطق آزادشده، برای عملیات بعدی آماده می‌شدیم. لذا امکانات خود را از روستای شیخ شجاع اطراف شوش جمع و جور کردیم و آمدم به سمت جاده‌ی اهواز-آبادان و نرسیده به دارخوین مستقر شدیم. در منطقه‌ای که ما مستقر شدیم، چهار تا روستا با نام دریس، نثارکوچک، نثاربزرگ و حفار شرقی بود. مردم در بعضی این روستاها به خصوص حفار شرقی زندگی می‌کردند ولی به منظور رعایت مسائل امنیتی و جلوگیری از تلفات حاصل از درگیری با عراقی‌ها، مردم می‌بایست برای چند ماهی تا بعد از عملیات به منطقه دیگری نقل مکان می‌کردند!

منطقه‌ی پِکری بود! عراقی‌ها آن طرف رودخانه‌ی کارون، حضور داشتند و با حضور ما در این روستاها امکان خسارت و تلفات مردم هم می‌رفت! البته خط عراقی‌ها کمی دورتر از ساحل رودخانه بود ولی برای شناسایی و کمین تردد داشتند!

جهت آماده شدن در عملیات پیش‌رو (بیت المقدس) هشت دستگاه ماشین‌آلات مهندسی به تیپ ما واگذار شد. از جمله لودر وُلُو که آن اتاق شیشه‌ای آن برای ما مکافات بود چون شب‌ها نور داخل آن می‌افتاد لذا مجبور شدیم اتاق این لودرها را بازکنیم! بعد بلدوزرهای لیبره به ما تحویل دادند که این بلدوزرهای برقی که واردات وزرات راه بود، برای ما دردسر شده بود!

کم‌کم برای عملیات آماده می‌شدیم. برادران مهندسی جهاد هم با ما بودند. یک تیم از بچه‌های مهندسی جهاد اصفهان به مسئولیت احمد دادخواه (شهید) به ما مأمور بود. مسئول کل آنها آقای لاله‌زار و حاج مهدی گُلی بودند. یک قسمت از بچه‌های جهاد هم پشتیبانی کلی و احداث بُنه‌ها و نیازهای عقبه را انجام می‌دادند.



تا اینکه آماده شدیم برای عملیات، برادران مهندسی ارتش برای نصب پل پی.ام.پی روی کارون وارد منطقه شدند. قبل از عملیات قطعات پل‌ها (سطح) را داخل رودخانه انداختند. آنها را باز کردند و به همدیگر نصب کردند و کنار ساحل رودخانه خواباندند. با برگ‌های نخل روی پل را استتار کردیم. ابتدا خود ما با قایق به آن طرف رودخانه کارون رفتیم ولی بعد از نصب پل تجهیزات مهندسی خود را از روی همین پل عبور دادیم. قرار بود خیلی زود به موانع و خاکریز دشمن برسیم تا مسیر را برای حرکت و پیشروی رزمندگان به خصوص عبور زرهی بازکنیم. آن شب تا صبح در طول مسیر بودیم! صبح که سپیده زد، بعد از شکستن خط مقدم عراقی‌ها، تازه بین خط عراقی‌ها و جاده‌ی آسفالت اهواز- خرمشهر رسیدیم! از دو طرف هم به سمت ما تیراندازی می‌شد. کم‌کم گردان‌های پیاده از راه رسیدند. همراه با گردان‌های پیاده، ادامه‌ی عملیات را تا رسیدن به جاده آسفالت اهواز- خرمشهر در روز انجام دادیم! قرار بود ما آنجا خاکریز بزنیم. دیدیم یک خاکریز به موازات این جاده است که عبور تجهیزات موتوری را غیرممکن کرده! خاکریز و دژ بسیار بلندی بود. ما آنجا با امکاناتمان فقط مشغول زدن سکو برای تفنگ‌های ۱۰۶ میلی‌متری و تانک‌ها شدیم.

در طول مسیر حرکت به سمت مواضع دشمن تا جاده آسفالت اهواز- خرمشهر دو سه نفر از بچه‌های مهندسی ما زخمی و یک نفر به نام جعفری هم گلوله مستقیم خورد و شهید شد. خوشبختانه روز اول عملیات چون روی عراقی‌ها یک عملیات سنگین انجام شده بود، خیلی نتوانستند خودشان را پیدا کنند! خیلی راحت توانستیم کار مهندسی را انجام بدهیم. حتی یک قسمت از خاکریزمان را دوجداره کردیم. سکوها را زدیم. نیروهای پیاده مستقر شدند. فردای آن روز

عراقی‌ها از غرب جاده آسفالت چند تا پاتک سنگین علیه بچه‌های ما شروع کردند که خوشبختانه چون خاکریز ما خیلی محکم بود دشمن نتوانست نفوذ کند. تیپ ما جناح‌دار بود. یعنی تیپ ۲۵ کربلا به فرماندهی آقا مرتضی قربانی جناح راست را می‌بایست پوشش می‌داد. سمت راست ما یک جاده‌ی خاکی بود که از کارون تا جاده آسفالت ادامه پیدا می‌کرد. آن طرفی که آب‌گرفتگی بود! مشکل خاصی نداشتیم ولی از گوشه‌ی دیگر عراقی‌ها آمده بودند و تا حدودی نزدیک شده بودند. از روبرو هم دشمن پاتک‌های سنگینی داشتند^۱.

با تدبیر آقا مرتضی قربانی شب‌ها با چند دستگاه لودر و بلدوزر همراه با ۱۰ تا ۱۵ نفر زرهی به آن طرف جاده آسفالت می‌رفتیم. ما در پناه این دستگاه‌های زرهی تکه‌تکه خاکریز می‌زدیم و جلو می‌رفتیم. این نوع عملیات یعنی پیشروی با خاکریز، یک کار مهندسی بود که صبح عملیات این کار حساس و مهم انجام می‌گرفت. خاکریز ممتد و متصلی هم نبود. تکه‌تکه بود! بچه‌ها می‌رفتند پشت این خاکریزهای مقطع و در برابر پاتک‌های دشمن مقاومت می‌کردند و آربی جی‌زن‌ها و تفنگ‌های ۱۰۶ میلی‌متری پشت این خاکریزها به شکار تانک‌ها می‌رفتند!... فرماندهی نفربرهای زرهی یکی از بچه‌های نجف‌آباد به نام شهید قادری بود که خیلی بچه‌ی شیر و زرنگی بود!

مرحله‌ی دوم عملیات بیت‌المقدس شروع شد. در این مرحله از عملیات نیز ما جناح‌دار شدیم. دوباره آمدم کنار یک جاده‌ی شنی از جاده آسفالت اهواز- خرمشهر تا خط مرزی پاسگاه زید.



احمد دانخواه

مأموریت مهندسی ما خاکریز زدن از وسط‌های این جاده به سمت پاسگاه جفیر بود. تا صبح مشغول زدن این خاکریز بودیم که اول صبح احمد دادخواه از بچه‌های مهندسی جهاد اصفهان آمد سری به ما بزند که در همین محور با گلوله مستقیم تانک به ماشینش (کالسکه‌ای) شهید شد.

خاکریز را ادامه می‌دادیم. مقابل ما، هم منطقه باتلاقی قرار داشت هم دشمن پاتک سنگینی علیه رزمندگان شروع کرده بود. چند تا از دستگاه‌هایمان هم آنجا در باتلاق گیر کردند. آن روز را با پاتک‌های عراقی دست و پنجه نرم کردیم.

با فرارسیدن تاریکی شب توانستیم به سمت جُفیر خاکریزمان را متصل کنیم و از آن وضعیت نجات پیدا کنیم. با اتمام خاکریز مشغول احداث سنگرو دیگر استحکامات شدیم. تا مرحله‌ی بعدی عملیات که حدود ۱۲ شب به طول انجامید ما همین جا مستقر بودیم و مشغول محکم کردن استحکامات و سنگرهای فرماندهی، اورژانس و پشتیبانی بودیم.

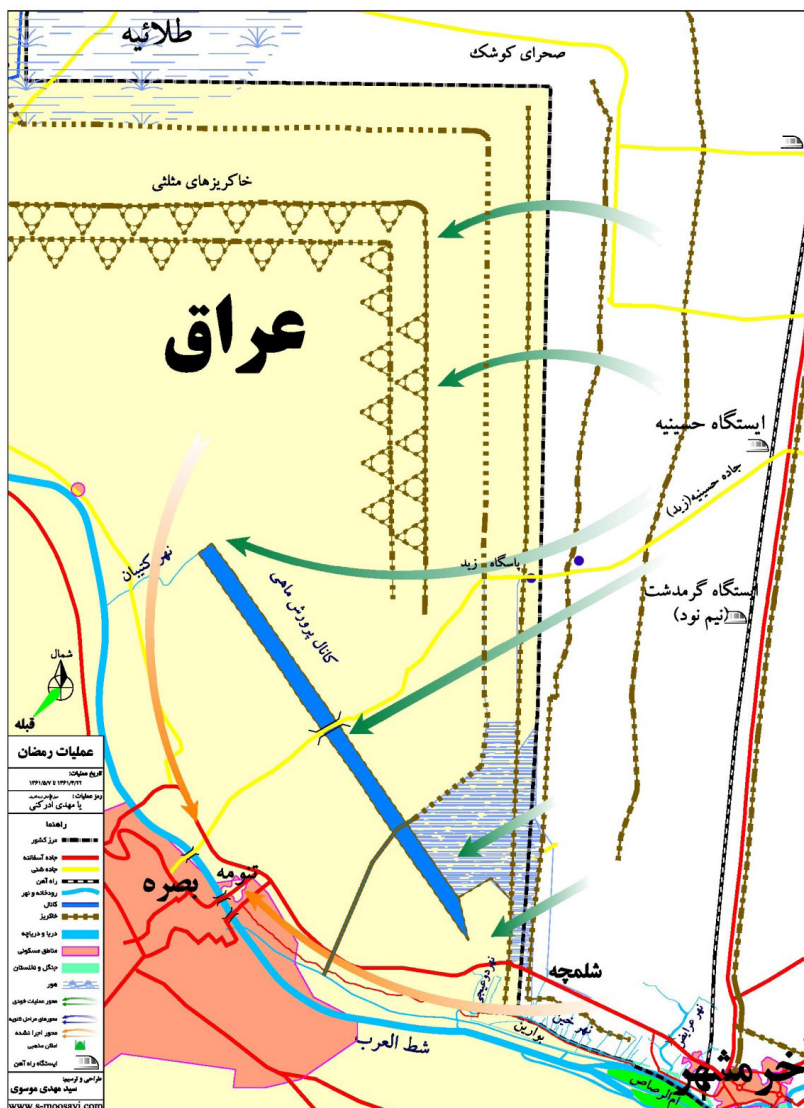
۱- پاتک: ضد حمله برای بازپس‌گیری مواضع از دست داده.

آخرین مرحله عملیات که شروع شد ما به سمت پاسگاه کوت سواری و نهر عرایض خرمشهر حرکت کردیم^۱...



عملیات رمضان

عملیات رمضان در جبهه‌ی جنوب (منطقه‌ی شرق بصره) با هدف تعقیب و تنبیه متجاوز و دور کردن آتش دشمن از شهرهای خوزستان و نهایتاً تهدید بصره در تاریخ ۱۳۶۱/۴/۲۲ آغاز شد. این عملیات در چند مرحله، ۱۵ روزه طول انجامید. در پایان نبرد، اهداف عملیات محقق نشد.



نقشه منطقه عملیات رمضان

موانع مثلی^۱

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... پس از عملیات بیت المقدس و آزادسازی خرمشهر، به منظور تعقیب و تنبیه دشمن برنامه ریزی شد در منطقه‌ی پاسگاه زید عراق (خوزستان) عملیات بزرگی انجام گیرد. این عملیات



شهید مجید بقایی

در بیست و سوم تیرماه ۱۳۶۱ آغاز شد و چون مصادف با ماه رمضان بود عملیات رمضان نام گرفت. آن زمان مسئولیت مهندسی رزمی لشکر فجر به بنده واگذار شده بود. فرماندهی لشکر به عهده برادر مجید بقایی^۲ بود. مهندسی لشکر فجر را از شهید سعید شجاعی فرتحویل گرفتیم. سه تا گردان مهندسی رزمی برای سه تیپ تحت امر لشکر: تیپ جواد الائمه (ع)، تیپ امام سجاد (ع) و تیپ المهدی (ع) داشتیم. واگذاری مسئولیت و فرماندهی به این صورت بود که هرکس شجاعت و مدیریت ذاتی بیشتری داشت، مسئولیت مهندسی به او محول می شد.

برای تیپ جواد الائمه (ع) برادر عزیزمان آقای پهلوان مقدم

را منصوب کردیم. برای تیپ امام سجاد (ع) مهندس ابتکار و برای تیپ ۳۳ المهدی (ع) مهندس آقاسی زاده معرفی شدند. آقایان ابتکار و آقاسی زاده تحصیل کرده خارج از کشور بودند...

به طور کلی همیشه مدیران عالی جنگ، خیلی خوب طراحی می کردند! ولی وقتی وارد عملیات می شدیم، خیلی از تصمیمات در میدان عمل تغییر می کرد!...

اگر یک مقدار جلوتر بیایم باید گفت در واقع جنگ را سه گروه اداره می کردند. یک گروه افرادی که ذاتاً موظف بودند که در جنگ باشند! مثل نیروهای ارتش و سپاه. گروه دوم که واقعاً اهمیت

۱ - موانع مثلی: خاکریزهای ترکیبی به شکل مثلث تُو در تُو که توسط ارتش عراق در منطقه کوشک و زید خوزستان در تابستان ۱۳۶۱ مقابل رزمندگان ایران احداث شده بود. عبور از این موانع بسیار سخت و غیرممکن بود. توضیحات بیشتر این موانع در متن مطالب توسط راوی آورده شده است.

۲ - سردار مجید بقایی: سال ۱۳۷۷ در بهبهان متولد شد. سال ۱۳۵۳ در کنکور سراسری در رشته پزشکی دانشگاه جندی شاپور (شهید چمران فعلی) اهواز قبول شد. او که از فعالان سیاسی بود به گروه منصورن پیوست تا مبارزه با رژیم شاهنشاهی را جدی تر پیگیری کند. با پیروزی انقلاب اسلامی از مؤسسين سپاه بهبهان بود. او که دانشجوی سال چهارم پزشکی بود با شروع جنگ با سمت های مختلف از جمله: نماینده سپاه استان خوزستان در اتاق جنگ، فرمانده سپاه شوش، فرمانده محور عملیات قراگاه فجر در فتح المبین، فرمانده قراگاه قائم در عملیات بیت المقدس، فرمانده قراگاه کربلا در جبهه جنگ حضور داشت و در ۱۳۶۱/۱۱/۹ در محور چنانه در فکه همراه با شهید حسن باقری به شهادت رسید. (۱۱)

ویژه‌ای دارد و با لبیک به ندای امام (رحمت‌الله علیه) و با علاقه و داوطلبانه وارد جنگ شدند، این گروه از اقشار مختلف و با تخصص‌های گوناگون توانستند نواقص و نیازهای سازمان رزم را در جنگ هشت ساله تأمین کنند. گروه سوم بقیه مردم ایران بودند که پشت جبهه با پشتیبانی، تدارک و جذب نیرو، همه این موارد را سازمان دهی می‌کردند و برای جبهه‌های جنگ می‌فرستادند.

نکته‌ی مهم دیگری که از همان ابتدای تشکیل سازمان مهندسی مورد توجه قرار گرفت این بود که مهندسی باید خودش را به خط مقدم جبهه بچسباند تا موفق و مؤثر واقع شود! نظرم آن این بود همان‌طوری که نیروی رزمنده برای نبرد با دشمن باید ابتدا خودش را به دشمن نزدیک کند و او را ببیند تا بتواند تصمیم درست و مناسبی در مقابل دشمن بگیرد، آن راننده‌ی بلدوزر، لودر و گریدر هم زمانی می‌تواند تصمیم مناسبی بگیرد که دشمن را ببیند و با او تماس داشته باشد. آن چیزی که به ما نشان می‌داد که چرا مهندسی باید خودش را به خط مقدم بچسباند، این بود که وقتی دشمن را می‌بینی، هنر ذاتی‌ات بیشتر بروز می‌کند! اساساً می‌گویند باید هدف را دید تا بتوان به سمتش نشانه‌روی و تیراندازی کرد!

نمونه‌ی بارز آن در عملیات طریق‌القدس، آزادسازی شهرمرزی بُستان در آذر ۱۳۶۰ عملی شد! تنگه‌ی چذابه تقریباً سه کیلومتری‌ترین‌ست که یک قسمت آن رمل و یک قسمتش باتلاق است. در قسمت باتلاقی تا خرابه^۱ که عقبه تاکتیکی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در آنجا بود و سمت راست آن وصل می‌شد به تنگه‌ی چذابه و تپه‌های رملی نبعه. مقر تیپ ۱۴ یعنی مجاور هورالهوری که باتلاقی بود، برنج‌کاری بود. برای خدمات‌رسانی و پشتیبانی نیروهای خط مقدم می‌بایست خاکریزشان تقویت می‌شد. در آن منطقه‌ی باتلاقی جاده نیاز داشتند. برای احداث آن جاده برنامه‌ریزی شد تا کمپرسی‌های لیالند شهرداری روزی یک سرویس مخلوط از عبدالخان بیاورند. لودر و بلدوزرها مخلوط‌ها را تا خط مقدم پخش می‌کردند.

برای ساختن این جاده از ده خرابه تا خط مقدم جبهه تعدادی شهید دادیم. بنابراین اگر مهندسی رزمی به خط می‌چسبیدند، نیروهای پیاده می‌توانستند مقاومت کنند و اگر خاکریزشان تقویت نمی‌شد، نیروی پیاده هم نمی‌ایستاد و خط دفاعی تثبیت نمی‌شد...

در عملیات رمضان (منطقه‌ی زید خوزستان، تیرماه ۱۳۶۱) برادران عزیزمان مهرداد، علیرضا عندلیب و رحیم ادب (مرحوم) خیلی روی خاکریزهای مثلی دشمن در آن منطقه برای ما توضیح

۱ - خرابه: دهی است از بخش بُستان شهرستان دشت میسان خوزستان واقع در هشت هزار گزی غرب بُستان. (فرهنگ جغرافیای ایران، جلد ۶)

می‌دادند که دو یا سه تا مثلثی هست به فاصله‌ی یک کیلومتر و هر ضلعش یک کیلومتر!... ولی وقتی ما وارد عملیات شدیم، اولاً جلوی مثلثی‌ها یک خندق به عمق حدود ۶ متر کنده شده بود. لودر و بلدوزرها قسمتی از این خندق را برای عبور رزمندگان صاف کردند. نیروهای مهندسی رزمی تیپ جوادالائمه (ع) اولین خاکریز مثلثی را شکافتند. وارد مثلثی شدند. من خودم هم وارد مثلثی شدم. هنوز ۱۰۰ متر وارد مثلثی نشده بودیم که دشمن از سه طرف ما را زیر آتش خود گرفت. مهندسی عراق در دل هر مثلثی سه مثلثی کوچک تر ایجاد کرده بود! یعنی در هر رأس سه تا مثلث! در رأس هر مثلث دوباره یک خاکریز زده بود. در رأس هر مثلث یک سنگرتانک احداث کرده بود که تانک‌ها از پهلو ما را می‌زدند! از هر طرف که وارد مثلثی می‌شدی، پهلو می‌دادی! مثلث‌هایی که حدود ۲۰۰۰ متر عرض قاعده‌شان بود! در عملیات قبلی همیشه دشمن از مقابل تیراندازی می‌کرد یا نهایتاً اگر می‌خواست ما را دور بزند، از سمت چپ یا راست ما نفوذ می‌کرد! ولی آنجا انگار در دهان اژدها افتاده‌ایم! (تصویر هوایی پایین)



از ویژگی این مواضع بسیار مستحکم این بود که نیروی ما را تجزیه می‌کرد! یعنی هر نیرویی که وارد این مثلث می‌شد، تجزیه می‌شد و چون رأس‌های مثلث، دهانه‌اش به سمت نیروهای ما باز شده بود از چندین سمت روی نیروهای ما اجرای آتش می‌شد! ابتدای کار وقتی قاعده‌ی

مثلث را شکستیم، فکر می‌کردیم خط را شکستیم! بی‌خبر از اینکه تازه وارد دهان اژدها شده‌ایم! وقتی وارد یک مثلث شدیم. سه‌تا مثلث دیگر دیدیم. این مثلثی‌ها تودرتوی هم بودند. مسیرت را گم می‌کردی! اصلاً نیروهای عراقی و ایرانی با هم قاطی شده بودند! یادم هست در همین شرایط بچه‌های مهندسی تیپ امام سجاد (ع) چند تا اسیر عراقی گرفته بودند. آقای ابتکار که مهندس معمار تحصیل‌کرده‌ی خارج از کشور و جوان خوش‌رو و خوش‌خنده‌ای بود! برای تفکیک این اسرای عراقی با نیروهای ایرانی، لاله‌ی گوش آنها را بریده بود! واقعاً این آقای ابتکار، ابتکار به خرج داده بود! البته به او اعتراض کردیم ولی او همچنان می‌خندید!

همان شب اول داخل مثلثی‌ها چنان گرفتار شده بودیم که تا ساعت ۱۰ صبح ما هنوز آفتاب را نمی‌دیدیم! آن قدر هوا غبارآلود و از دود باروت تیره و تار شده بود! در این گرد و غبار، نیروها توانستند آرام‌آرام از مثلثی‌ها جدا شوند. باید گفت دشمن با این طرح دفاعی مثلثی توانست شب ما را صبح کند و تدبیر خودش را به ما تحمیل کند و اجازه کار را از ما گرفت! اینجا بود که مهندسی دیگر نتوانست کاری بکند! یکی دوتا از لودر و بلدوزرهای ما را زدند. مجبور شدیم بیاییم پشت مثلثی‌ها. اینجا بود که حسن باقری (شهید) فرماندهی قرارگاه نصر، آمد پشت مثلثی‌ها. شاید ۱۰۰ متری مثلثی‌ها. گفت: دیگر نمی‌توانیم بایستیم! نیروها بیایند عقب!

گفتیم: چرا آخه؟! نیروهای مهندسی باور نداشتند که باید بیایند عقب! ولی به اصرار آقای باقری همه نیروها عقب کشیدند...

ما شروع کردیم یکسری خاکریز عمود به دژ و به موازات مسیر حرکت بچه‌ها به سمت عقب زدن. به صورت کانال مانند تا نیروهای در حال عقب‌روی، بتوانند پشت این خاکریزها پناه بگیرند! و از طرفین پوشش داشته باشند... در نهایت قبل از ظهر همان روز اول عملیات، نیروهای محور ما به مواضع قبلی خودمان در پشت دژ برگشتند!...».



باز کردن میدان مین با گریدر

«راوی: غلامرضا علی‌آبادیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات رمضان، گروه مهندسی ما با رزمندگان استان فارس بودند. با شهید بزرگوار حسن درویش فرماندهی وقت تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه با هم کار می‌کردیم. محل مأموریت ما همان جلوی پاسگاه زید بود. محور عمود به جاده‌ی اهواز-خرمشهر و عمود به مثلثی‌ها. دشمن قبل از دژهای مثلثی، موانع بسیار پرحجم و عمیقی مقابل ما ایجاد کرده بود!

وقتی حرکت نیروها آغاز شد، میدان مین نامنظمی در مسیر حرکت بچه‌ها قرار داشت. بچه‌ها رفتند مین‌ها را بردارند و معبر باز کنند ولی با مشکل مواجه شدند. سریع بی‌سیم زدم به برادر کرامتی (راننده گریدر). او یک دستش در جنگ قطع شده بود. با گریدرش آمد جلو. شرایط را برایش توضیح دادیم. تخریبچی‌ها تا حدودی مین‌ها را خنثی کرده بودند ولی نامنظمی میدان مین مشکل‌آفرین شده بود. برادر کرامتی با گریدر وارد میدان مین شد. حدود ۱۰۰ متر تیغ گریدر را به قول معروف کج کرد یا انگل کرد که بتواند خاک را با خود مین‌ها کنار بزند تا پیشروی نیروهای پیاده متوقف نشود! هر دو چرخ جلوی گریدر روی مین‌ها ترکیب ولی با تیغ گریدر می‌رفت جلو! در همان ابتدای شب خیلی از بچه‌های ما تلف شدند! آتش خیلی سنگین بود. شهید حسن درویش هم خیلی نگران بود! ولی خط می‌بایست شکسته می‌شد...

تقریباً نیمه‌های شب، عملیات با مشکل مواجه شد. از آنجا به بعد من دیگر برادر حسن درویش را ندیدم. هر کدام به یک سویی رفتیم. نیروهای پیاده تیپ ۱۷ و نیروهای مهندسی ما در پوشش هم جلو می‌رفتند! بچه‌ها رسیدند به مثلثی‌ها. یک مرتبه خبر رسید که ما افتاده‌ایم توی تله‌ای که از هر طرف به سمت ما آتش می‌ریزند! نیروها وارد مثلثی که شدند از هر جناحی به سمتشان تیراندازی می‌شد...

این موانع مثلثی طراحی عجیبی داشت! نیرویی که داخل مثلثی قرار گرفته بود نه راه پیش داشت نه راه پس! حتی اگر می‌خواستند عقب‌نشینی هم نکنند، نیروهای عراقی عقب این‌ها را درو می‌کردند! یادم هست آن شب بچه‌های مهندسی مثلثی‌ها را از جناح راست صاف کرده بودند. ولی

وقتی به وسط مثلثی رسیدند، اعلام کردند که در محاصره افتاده‌ایم! یعنی داخل تله‌ای افتادند که راه پس و پیش نداشتند! تقریباً ساعت ۳ یا ۴ بامداد بود که دستور دادند به آرامی عقب نشینی کنید. شرایط خیلی پیچیده بود و تلفات زیادی داده بودیم!

من با موتوررفتم جلو تا بچه‌های مهندسی را جمع و جورشان کنیم که بیش از این آسیب نبینند. مجروحین زیادی توی مسیر افتاده بودند. وضعیت بعد از آن کانال و نزدیک مثلثی‌ها به گونه‌ای بود که نیروی عراقی و ایرانی مشخص نبود! همه التماس می‌کردند که نجاتشان بدیم! گفتم من با یک موتور چند نفر شما را می‌توانم نجات بدم؟! به هر صورت آن شب نیروها با تاکتیک خوبی عقب نشینی کردند.

تقریباً هوا روشن شده بود که بچه‌های مهندسی را آوردم نزدیک پاسگاه زید. همان‌جا نماز صبح را خواندم. آماری از نیروهای خودمان گرفتیم تعدادی تلفات داشتیم ولی نه به اندازه انتظاری که وضعیت منطقه نشان می‌داد! همان‌جا پای خاکریز از خستگی افتادم. لحظاتی به خواب رفته بودم. ساعت یک بعد از ظهر بود. دیدم مثل سنگ قبر بالای سرم را پوشانده‌اند؟! از گرمای تیرماه آنجا تمام بدنم خیس شده بود! به خودم که آمدم، دیدم که بیل لودر را به صورت وارونه روی من گذاشته‌اند! بچه‌ها دیده بودند که من خسته پشت دژ خوابم برده، ظاهراً آقای محمود حجتی گفته بوده بیل لودر را وارونه روی من بگذارند تا هم سایه باشم هم ترکش گیر!

روز بعد گروه ما را فرستادند کمک آقای سید جواد میرشفیعیان. خاکریز دست راست آنها را ما ادامه دادیم! فردای آن روز هم دستور عقب نشینی داده شد!...».



مهندسی جهاد فارس در عملیات رمضان

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...عملیات رمضان به نظر من عملیات بسیار متفاوتی از جهات مختلف بود. اتفاقات خاصی افتاد. شکل جنگ، شکل دیگری به خود گرفته بود. یگان‌های سپاه پاسداران

وسعت بیشتری پیدا کرده بودند. شادی و غرور مردمی بعد از آزادسازی خرمشهر منجر به اعزام حجم گسترده‌ای از نیروهای داوطلب مردمی به سوی جبهه‌های جنگ شده بود. به تبع آن واحد مهندسی رزمی سپاه نیز تقویت شده بود. ماشین‌آلات مهندسی جدید خریداری شده از سوی پشتیبانی جنگ سپاه و وزارت دفاع در اختیار یگان‌های مهندسی رزمی قرار گرفته بود. همچنین ستاد پشتیبانی جنگ جهاد و دفتر مرکزی جهاد ماشین‌آلات جدیدی تهیه کرده بودند...

نکته‌ی دیگری که در عملیات رمضان به اوج خود رسید، روح برادری و همکاری مشترک رده‌های مهندسی رزمی جهاد، سپاه و ارتش بود. چون در زمان عملیات رمضان، برادر عبدالرحمان جزایری برای درمان پایش در جبهه حضور نداشتند و مسئولیت مستقیم مهندسی جهاد فارس به عهده‌ی بنده گذاشته شده بود، مسئولیت مهندسی قرارگاه نصر در آن عملیات به بنده واگذار شده بود. در آن عملیات توفیق داشتم که مستقیم با شهید حسن باقری فرمانده‌ی قرارگاه نصر، کار کنم. به این دلیل مسئولیت هماهنگی مجموعه مهندسی رزمی را عهده‌دار بودم.

قرارگاه مهندسی رزمی به صورت کاملاً مشترک کار می‌کرد. هرچند به دلیل سابقه و تجربه‌ی اجرایی بچه‌های جهاد، مسئولیت اصلی این قرارگاه‌های مهندسی به عهده بچه‌های جهاد بود ولی با مهندسی ارتش و سپاه کاملاً هماهنگ و همدل به صورت مشترک کار می‌کردیم. حُسن این قرارگاه مشترک مهندسی این بود که نیروها از یگان‌های مختلف در کنار هم قرار می‌گرفتند و مکمل همدیگر بودند. مثلاً بی سیم چی همراه من، همیشه از نیروهای ارتش بود. چون امکانات بی سیمی و مخابراتی بچه‌های جهاد خیلی ضعیف بود و این نقیصه را بچه‌های ارتش تکمیل می‌کردند.

موقع عملیات، هیچ‌کس نمی‌توانست تشخیص دهد که کی جهادی است، کی سپاهی است و یا چه کسی ارتشی است. همه یک جور، یک عقیده و یک انگیزه داشتند. در تمام امور به همدیگر روحیه می‌دادند! باید گفت این روحیه برادری و همکاری یکی از رموز بزرگ و مهم

موفقیت ما در عملیات بود. همین صدا کردن همدیگر با عنوان «برادر» با هم بودن را ثابت می‌کرد! در عملیات رمضان، برنامه‌ریزی شده بود تا مهندسی رزمی در هر محور همراه با نیروهای پیاده حرکت کنند. مسیر را برای عبور باز کنند. در محوری که ما وارد عمل شدیم حجم سنگین آتش دشمن همراه با موانع بسیار زیاد و متنوع مصنوعی عرصه کار را بر ما تنگ کرده بود! وجود مهندسی در کنار نیروی رزمی الزام‌آور بود! الزامی که بدون کار مهندسی امکان پیشروی و عبور نیروهای پیاده از کانال‌های عریض و عمیق، کمین‌های مخفی و در دل زمین و رسیدن به خطوط اولیه دشمن، میسر نمی‌شد! نیروهای مهندسی هر قرارگاه به چند محور تقسیم شده بودند. هر تیم ترکیبی مهندسی محوری به او سپرده شده بود. در این عملیات، ایران تمام توانش را آنجا متمرکز کرده بود تا سرنوشت جنگ را تعیین کند...

قبل از عملیات، اطلاعات عمده‌ای که قرارگاه مهندسی در اختیار داشت علاوه بر شناسایی نیروهای اطلاعاتی از روی زمین، براساس آخرین عکس‌های هوایی هواپیماهای شناسایی بود که از منطقه‌ی دشمن گرفته بودند.

ما در کنار نیروی عمل‌کننده، حتماً یک نیروی احتیاط پشت سرش پیش‌بینی می‌کردیم! تا اگر دستگاهی و نیرویی آسیب دید و نتوانست کار را ادامه دهد، جایگزین داشته باشد. برای نیروی عمل‌کننده گروه نجات متشکل از نیروهای فنی تعمیرگاهی و نیروهای زبده‌ی آچار به دست و همه‌کاره گذاشته بودیم. تا این تجهیزات ارزشمند زیر آتش دشمن از بین نرود و اخلاقی در مأموریت ایجاد نشود!

عملیات شروع شد و تیم‌های مختلف مهندسی به واحدهای نظامی عمل‌کننده توی محورها مأمور و همراه شدند. هنوز به موانع مثلی نرسیده به مشکل برخوردیم! کانال‌های عریض و عمیق قبل از مثلی‌ها همراه با میدان‌های متراکم مین، سیم‌خاردارهای متنوع و فشرده، کانال‌های نفرو سنگرهای کمین همسطح زمین، حرکت و پیشروی نیروی پیاده را کُند کرده بود! این وضعیت، نیروهای ما را زمین‌گیر کرد و زمان را از ما گرفت. دشمن شبِ ما را صبح کرد تا ما نتوانیم با استفاده از تاریکی شب و کاهش کارایی تجهیزات زرهی‌شان از مواضع اولیه و مستحکم آنها عبور کنیم!

زمانی که بچه‌ها از کانال‌ها، میدان‌های مین و از آن سنگرهای کمین عبور کردند و به مثلی‌ها رسیدند، تازه وارد یک محیط کاملاً ناشناخته شدند! مثلی‌هایی که قبلاً توجیه شده بودیم ولی وقتی واردش شدیم، آن سیستم پیچیده دفاعی شرقی (برگرفته از کارشناسان نظامی روس) همه را گرفتار

خودش کرده بود! به روایتی همه در تله دشمن افتاده بودیم! برای اولین بار تجربه‌اش می‌کردیم. برخورد با چنین موضوعی را تاکنون نیروها و فرماندهان ما ندیده بودند! حتی در بعضی محورها نیروهای دشمن نیز راه خود را گم کرده بودند و با بچه‌های ما قاطی شده بودند! در آنجا تمام عملکردی که مهندسی داشت، عملکردی انعطافی، ابتکاری و براساس نیاز لحظه‌ای صحنه‌ی عملیات بود! حتی ما با خواسته و دستور هر فرمانده‌ای در سطوح دسته، گروهان، گردان در صحنه عملیات کار مهندسی می‌کردیم. آنجا هدف، نجات نیروهایی بود که هر کدام به طریقی گرفتار شده بودند!



شهید مهدی باکری

صبح روز عملیات، من با چشم‌های خودم دیدم زمانی که تانک‌های عراقی پاتک زده بودند و نفرات پیاده‌ی عراقی پشت سر تانک‌ها حرکت می‌کردند، شهید مهدی باکری فرماندهی لشکر ۳۱ عاشورا سپاه در این میدان وسیع به هم ریخته، نیروهای خودش را جمع می‌کرد و به عقب هدایت می‌کرد! جایی که بچه‌های مهندسی بنا به تشخیص خودشان، خاکریزی را جلوی پاسگاه زید ایجاد کرده بودند تا نیروهای پیاده آنجا پناه بگیرند.

حدود ساعت ۹ صبح آمدم قرارگاه نصر تا آخرین دستورات را بگیرم. وقتی برگشتم به سمت پاسگاه زید، دیدم یک گروه از بچه‌های مهندسی ما (جهاد فارس) جلوی پاسگاه زید خاکریز می‌زنند. یک گروه از بچه‌های دیگر مهندسی که ظاهراً فرمانده‌شان زخمی شده بود، با شنیدن دستور عقب‌نشینی می‌آمدند عقب!

گفتم: کجا میرید؟

گفتند: دستور عقب‌نشینی داده‌اند!

گفتم: می‌دانم! به شما که دستور عقب‌نشینی نداده‌اند! به نیروهای پیاده که جلورفته‌اند دستور عقب‌نشینی داده‌اند. تو که با این دستگاه داری میری عقب، روحیه‌ی بچه‌ها تخریب می‌شه!

گفت: چه کار کنم؟

گفتم: رو به دشمن همین جا یک خاکریز بزن و خودت پشتش بایست! حرف مرا گوش دادند و ایستادند...

مسئولین محورهای مهندسی ما دوستان بزرگواری مثل شهید خلیل پرویزی، شهید آقابزرگ



شهید خلیل پرویزی

دوکوهکی، شهید عباس مقصودیگی، شهید کشتکارو آقای یدالله شمایل بودند. اینها هر کدامشان یک فرمانده باتجربه بودند! خودشان تشخیص داده بودند باید چه کار کنند! لذا همان جا کنار پاسگاه زید شروع کردن به خاکریز زدن! بچه های دیگرمان از محورهای دیگر همین جور!

نزدیک های ظهر بود. آقای علی آبادیان با یک گروه دستگاه مهندسی از بچه های دامغان آمدند آنجا. به من

گفت: ما چه کار باید بکنیم؟!

گفتم: فقط خاکریز بنید!

گفت: کجا؟

گفتم: دنبال من بیا! یک عدد قطب نما برداشتم. دست راست همان جا با یک قطب نما پیاده حرکت کردیم.

گفتم: حاجی؛ یک بلدوزر را بگذار ریپر بنزد! بعد روی این خط ریپر خاکریز بنید! آنها نیز شروع کردن به خاکریز زدن. آن روز صبح وقتی که بچه ها دست به چنین ابتکاری زدند و داشتند خاکریز می زدند، در حالی که شهید مهدی باکری، فرمانده لشکر ۳۱ عاشورا و بقیه ی عزیزان داشتند نیروهای در حال عقب روی را هدایت می کردند، تانک های عراقی با پاتکی سنگین دنبال بچه های مهندسی کرده بود! وقتی یکی از لودرهای ما را زدند، سریع رفتم به سمت لودر و بلدوزرهایی که مشغول خاکریز زدن بودند.

به بی سیم چی ام گفتم: برو راننده ها را صدا کن. بگو بیان پشت خاکریز! از خاکریز زدن دست بکشند! آتش وحشتناکی بود! باور کنید به پنج شماره، یکی یکی تا پنج دستگاه ما را زدند! گلوله مستقیم تانک توی کابین راننده می زد!

سریع خودم را به یکی از راننده ها رساندم. او را از لودرش پیاده کردم. گفتم: لودرت را پارک کن. برو پشت خاکریز سنگریگیر تا بهت بگم چه کار کنی!

خاکریز تقریباً تکمیل شده بود. می خواستیم پشتش سکوه های شلیک بنیم. دوتا از دستگاه ها را گذاشتم تا سکوبزنند. داشتم راننده بلدوزر را توجیه می کردم که چگونه کارش را برای احداث سکو شروع کند. حرفم که تمام شد از او چند متر فاصله گرفته بودم که یک گلوله ی تانک، خورد لبه ی

خاکریز! سرخاکریز را زد! برگشتم، نگاه کردم بینم چی شده؟ دیدم بنده خدا دونیم شده! توی هوا هرنیمه‌اش دارد می‌چرخد و می‌آید پایین!



به جرئت می‌گویم یکی از نجات‌دهنده‌ترین خاکریزهای طول جنگ هشت ساله، همین خاکریزی بود که در فاصله حدود ۱۰۰ متری پاسگاه زید زده شد!

وقتی که این خاکریز را زدیم، لازم بود برای دفاع و مقابله با تانک‌های دشمن سکوهای شلیک برای تفنگ ۱۰۶ م.م. بزنیم. سکوها زده شد و خاکریز را از سمت راست هم ادامه دادیم. سمت چپ این خاکریز برای جلوگیری از دور خوردن از سوی دشمن، گفتم یک خاکریز عصبایی^۱ سمت چپ خاکریز زدند! این خاکریز توانست چند یگان را پشت خودش حفظ کند! اگر آن خاکریز نبود شاید دشمن ما را تا دژ ایران عقب می‌راند! تانک‌های دشمن تا نزدیکی خاکریز ما آمدند! چند تا از دستگاه‌های مهندسی ما آن طرف خاکریز ماندند. نتوانستیم بیاوریم! یک بیل مکانیکی همان جایی که حاج‌آقای علی‌آبادیان کار می‌کردند، ماند. به بچه‌ها گفتم: برید آن را منفجرش کنید تا دست عراقی‌ها نیفتد! آن چیزی را که این عملیات برای همه فرماندهان ثابت کرد، این بود که در هیچ مرحله‌ای از جنگ، مهندسی رزمی نمی‌تواند از عملیات ما جدا باشد! بدون مهندسی نمی‌توانیم به اهداف عملیات برسیم. حتی در عقب‌نشینی نقش بسیار مؤثر مهندسی ثابت شد^۲...».

۱ - خاکریز عصبایی: در مواقعی که جناح یک یگان مانوری به دلایلی در دید و تیر دشمن قرار داشت برای حفظ جان رزمندگان مستقر در پشت آن خاکریز و کاهش دید و تیر دشمن، لبه‌ی آن خاکریز به شکل عصا برگردانده می‌شد.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۰/۱۲

خودباوری بیش از حد!

«راوی: غلامرضا علی‌آبادیان، از مهندسی رزمی جهاد سازندگی

«عملیات رمضان، خودش یک مقدمه‌ای دارد که واقعاً قابل تأمل است! بعد از عملیات آزادسازی خرمشهر بحث کلی و حاکم این بود که جنگ تمام شد. یادم هست من با توپوتا استیشن سفیدرنگ غنیمتی عراقی روز روشن از روی دژ مرزی (حوالی پاسگاه زید) تا نهر خَین در ساحل اروند بدون هیچ تهدیدی حرکت می‌کردیم و دشمن نیز هیچ شلیکی به سمت ما نداشت! درحالی‌که با چشم غیرمسلح می‌دیدم عراقی‌ها، در همین منطقه عملیاتی رمضان، دارند موانع و میدان مین درست می‌کنند؟! ولی ما خواب خرگوشی گرفته بودیم! به روایتی حسابی در غرور فتح خرمشهر خوابمان برده بود! مغرور شده بودیم!

یک دستپاچگی بین فرماندهان بالا حاکم شده بود! حتی روی مانور عملیات رمضان هم خوب کار نشده بود! شناسایی‌های دقیقی انجام نشده بود! دشمن را حسابی دست کم گرفته بودیم! من‌ها جای ما را گرفته بود! ریاست جای برادری را کم‌رنگ کرده بود! قبل از عملیات بحث چگونگی ورود به بصره و نحوه‌ی برخورد با مردم بصره هم به صورت جدی مطرح می‌شد! پیام فتح بصره را از قبل تهیه کرده بودند! که مردم بصره آماده باشید، کاری با شما نداریم و فلان و فلان!

باید گفت پیام حضرت امام (ره) که آزادی خرمشهر را در سایه‌ی نصرت الهی بیان کردند^۱. خیلی متوجه عمق این جمله نشده بودیم! بدون تعارف می‌گم آن اتحاد و اتفاقی که در عملیات فتح‌المبین و بیت‌المقدس داشتیم، به هم خورده بود! مأموریت ما ظرف دو هفته، دوسه بار تغییر کرد! حتی جاده‌های دسترسی در عقبه منطقه عملیات را ایجاد نکرده بودیم.

انگار بچه‌های مهندسی جهاد از چشم فرماندهان نظامی افتاده بودند! امروز نهمی‌های بیجا به بچه‌های جهاد شروع شده بود! آقا شما حق ندارید در خط مواد غذایی توزیع کنید! باید بیارید تیپ و لشکر تحویل بدید تا خودمان توزیع کنیم. شما حق ندارید یخ برسانید. آب برسانید! مسلماً این حرف‌ها همه را مشغول خودش کرده بود. دیگر کسی خاکریز زدن عراقی‌ها و موانع و میدان‌های دشمن را قبل از عملیات نمی‌دید!

۱- حضرت امام به صراحت به جمله «خرمشهر را خدا آزاد کرد...» اشاره نکرده‌اند بلکه در پیام ۱۳۶۱/۳/۳ (روز آزادسازی خرمشهر) فرموده: «...ما النصر الا من عند الله، ما رمیت اذ رمیت ولكن الله رمی، فتح و نصر عظیم که با توفیق الهی به دست آمد...» (صحیفه امام خمینی، جلد ۱۶، ص ۲۵۷). لازم به ذکر است خبر آزادی خرمشهر را شهید احمد کاظمی (فرمانده وقت تیپ ۸ نجف اشرف سپاه) در دروازه ورودی خرمشهر در سوم خرداد ۱۳۶۱ با گفتن «خدا خرمشهر را آزادش کرد...» از طریق بی‌سیم به قرارگاه عملیاتی (شهید حسن باقری) گفتند. نوار صوتی آن در باغ موزه دفاع مقدس تهران موجود است.

بحث مانور عملیات بود. در جلسه‌ای در قرارگاه کربلا خدمت آقا رحیم صفوی (معاون عملیات سپاه) بودیم. فرماندهی لشکرها هم بودند. در طرح مانور عملیات، قرار شد ما کانال پرورش ماهی^۱ را دوریزیم و در آنجا خاکریز بزنیم!

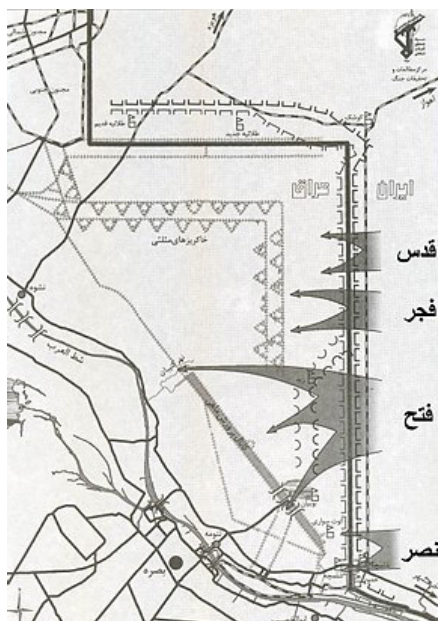
در آن جلسه عبدالرزاق زارعان فرمانده مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) مطرح کرد: اگر شب عملیات جناح راست ما نرسید و با ما الحاق نکرد، چه می‌شود؟! آنجا ۱۵ کیلومتر خاکریز می‌خواهد!

گفتند: شما کار به این کارها نداشته باشید! (برادر زارعان در همان عملیات رمضان به شهادت رسید)

یکی از دوستان هم که تجربه‌ی خاکریز زدن و عملیات مهندسی نداشت و او را برای یک مسئولیت مهندسی منصوبش کرده بودند، در آن جلسه یک برخورد نظامی هم با زارعان کرد و گفت: آقا! این مسائل مربوط به شما نیست!

زارعان که واقعاً عجبویه‌ای بود برای خودش! و آدمی شجاع، نترس، پرکار و پرتلاشی بود، گفت: خیلی خُب! ما مأموریم بریم آنجا خاکریز بزنیم. هر چه شما گفتید!

چون شناسایی‌ها ناقص انجام گرفته بود و کار کارشناسی نظامی ریزانجام نگرفته بود در صحنه عمل با مشکلات خاصی مواجه شدیم. برای مثال به ما گفته شده بود به موازات شرق کانال پرورش ماهی (تصویر مقابل) به فاصله‌ی یک کیلومتری سمت نیروهای ما یک جاده شنی با ارتفاعی مناسب برای دفاع و جان‌پناه بچه‌ها وجود دارد، ولی وقتی صبح عملیات به این جاده شنی رسیدیم، دیدیم که این جاده‌ی خاکی



۱- کانال پرورش ماهی: در منطقه مرزی زید و شلمچه در شرق بصره به منظور پرورش ماهی توسط عراق کانالی به طول ۲۹ کیلومتر و عرض یک کیلومتر که عمق آن در کناره‌ها به نیم متر و در وسط آن به ۲/۵ متر می‌رسید، در سال‌های گذشته احداث گردیده است. آبگیری این کانال توسط نهر کتیبان از طریق رودخانه دجله انجام می‌گرفت. از سیل‌بندهای دو طرف کانال به ارتفاع ۱/۵ متر و عرض ۱۰ متر، دژ مستحکمی ساخته بود که کاربرد نظامی و دفاعی مؤثری برای ارتش عراق در دفاع از بصره داشت. این مانع عبور رزمندگان و تجهیزات زرهی و خودرویی رزمندگان ما را در عملیات تهاجمی بسیار سخت و غیرممکن ساخته بود. (۱۲)

ارتفاعش به یک متر هم نمی‌رسد! اصلاً به درد جان‌پناه نمی‌خورد! یگان نظامی نمی‌توانست پشتش مستقر بشه!

در عملیات رمضان، گروه مهندسی ما با تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید) و تیپ ۸ نجف اشرف به فرماندهی احمد کاظمی (شهید) بود. این دو تیپ اهداف اولیه عملیاتشان را کاملاً تصرف کردند! یعنی صبح عملیات از آخر کانال ماهی هم عبور کردند. بچه‌ها تا نهر کتیبان جلورفتند، ولی وقتی جناح راست نتوانستند با آنها الحاق کنند و توی همان مثلثی‌ها زمین‌گیر شدند، این دو یگان هم در محاصره دشمن قرار گرفتند! درست همان نکته‌ای که زارعان (شهید) قبل از عملیات احتمالش را می‌داد ولی دیگران به ایشان گفتند: شما کار به این مسائل نداشته باشید!

بچه‌های مهندسی هم با یگان‌ها حرکت کرده بودند. صبح عملیات ما شروع به خاکریز زدن کردیم. دشمن اجازه هیچ کاری را به ما نمی‌داد! به قول معروف دور خودمان می‌چرخیدیم! نزدیک ظهر بود که فشار دشمن زیادتر شد! مجبور شدیم دو کیلومتر عقب‌تر از کانال پرورش ماهی یک خاکریزی بزنیم! تانیروها بیایند پشت این خاکریزها مستقر شوند. ولی بین این دو کیلومتر فاصله هیچ جان‌پناهی نداشتیم! با یک عقبه‌ی باز! هیچ جاده‌ای هم نداشتیم! ظهر عملیات بود. ما داشتیم خاکریز می‌زدیم. دیدیم تانک‌های دشمن از پشت سربه سمت لودرو و بلدوزرهای ما شلیک می‌کنند! برای حفظ بچه‌ها و دستگاه‌ها دستور دادم حدود یک کیلومتر بیایند عقب! تا از پشت سرتیر نخورند! اینجا بود که حسن باقری (شهید) فرماندهی قرارگاه نصر و حسین خرازی (شهید) فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین سپاه با یک تویوتا استیشن آمدند آنجا، خطاب به راننده گفت: چرا آمده‌اید عقب؟! چرا اینجا خاکریز می‌زنید؟! راننده (شهید دانشور) تا آمد بگوید که فلانی به ما گفته است، فرمانده تیپ ۱۴ با سیلی گذاشت توی گوش این بنده خدا. یک ساعت بعد هم دشمن ما را دور زد و خیلی از بچه‌های ما از جمله دانشور شهید و دستگاه‌ها منهدم شدند! جنازه شهید دانشور توی منطقه برای همیشه مفقود ماند... هرچه اطرافمان را نگاه می‌کردیم شهید و مجروح می‌دیدیم. خبری هم از امدادگرو آمبولانس نبود! چرا که هنوز موفق نشده بودیم جاده‌ای ایجاد کنیم!

فرماندهی تیپ ۱۴ به من گفت: برو یک گروه مهندسی دیگر بیا اینجا تا به این بچه‌ها کمک کنند. با وانت تویوتایی که دستم بود، به محض اینکه آمدم سروته کنم، دیدم حدود ۲۰ نفر شهید و زخمی را داخل وانت ریخته‌اند تا آنها را به عقب ببرم! در برگشت به عقب تانک‌های عراقی تیر تراش

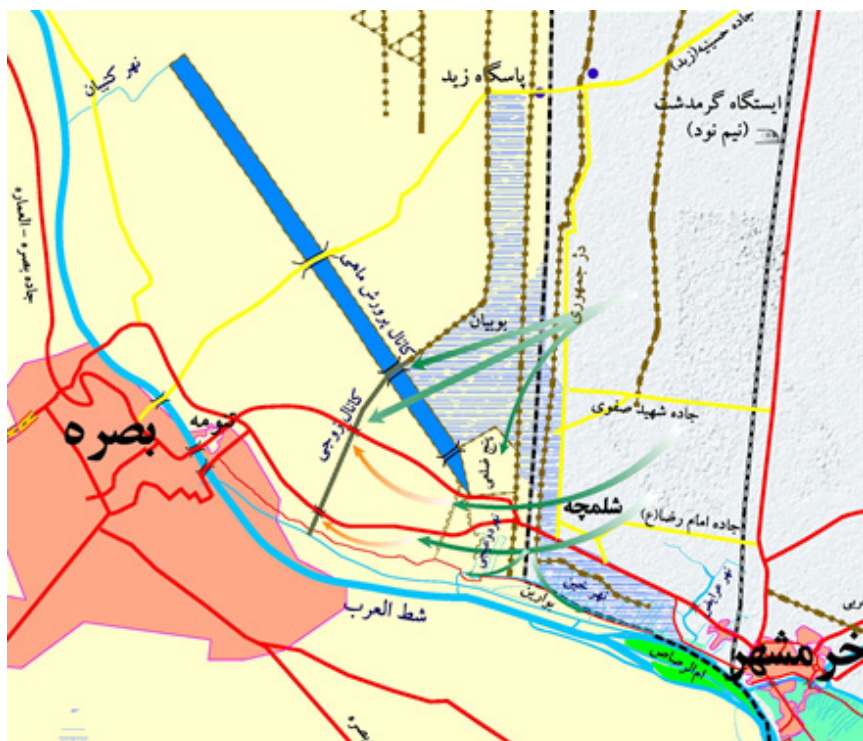
می‌زدند. دیگر نتوانستم خودم را به محل مأموریتم برگردانم! گفتند: راه مسدود شده. تانک‌ها آمدند این طرف و بچه‌ها محاصره شدند! آنجا حدود ۷۰ درصد توان مهندسی منهدم و شهید، زخمی و اسیر شدند! نکته‌ی قابل تأملی که ما در طراحی عملیات به آن نپرداخته بودیم. بحث پیش‌بینی طرح عقب‌نشینی یا عقب‌روی نداشتیم؟! اصلاً در طرح مانور عقب‌روی معنا و مفهوم نداشت! در آن عملیات هیچ‌کس راه عقب را بلد نبود! فقط یک سمت را نگاه می‌کردند و آن سمت دشمن بود! بعدها در دوره‌های آموزشی یاد گرفتیم که عقب‌نشینی یا عقب‌روی هم یک نوع عملیات است!... در راستای همان غرور بعد از عملیات، متأسفانه ظهر روز اول عملیات، آن پیام حضرت امام (ره) خطاب به مردم بصره پخش شد! حتی منتظر نتیجه عملیات نشدند!...».



قاطی شدن با عراقی‌ها

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

«...در عملیات رمضان، من در گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) بودم. خاکریزی در محور نهرکتیبان'زدیم (تصویر مقابل)، سمت راست ما بچه‌های تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه بودند که موفق نشده بودند خاکریزشان را کامل کنند. عراقی‌ها ما را دور زدند و از پشت خاکریز ما را درو می‌کردند. ما هم مجبور شدیم دستگاه‌ها، نفرات و شهیدان و مجروحین را بگذاریم و عقب‌نشینی کنیم! وضعیت مناسبی نداشتیم! چون خاکریزمان پیوسته نبود.



۱ - نهر کتیبان: در شمال کانال پرورش ماهی که تأمین کننده آب کانال مذکور بود. موقعیت آن در نقشه ابتدای این بخش (عملیات رمضان) مشخص است.

کار عملیات خاکی به ظاهر ساده بود ولی در میدان عمل کار مشکل می شد! چون تیم ها در تاریکی مطلق باید کار می کردند. آتش دشمن شدید بود. نیروهای پیاده پیشروی کننده توی دست و پای ما بودند. می بایست نیروها از آن موضع تصرف شده فاصله می گرفتند تا بلدوزرها بتوانند کارشان را انجام دهند! باید آن سنگرهای اولیه ای که نیروهای پیاده تعبیه کرده بودند، خراب کنیم تا خاکریز را تقویت کنیم. دوباره این بچه ها باید سنگرمی زدند! یا اگر یک خیز جلو تراز نیروهای پیاده می رفتی! باید لودرچی و بُلدوزرچی مقابل تک تیراندازهای دشمن کار کند!

یک شب بچه های مهندسی ما رفتند جلو تا خاکریز بزنند. صبح دیدیم که با دو سه دستگاه اضافی برگشتند؟! قضیه را پرسیدیم؟! گفتند: این دستگاه ها عراقی هستند! گفتم: کجا بودند؟!

گفتند: ما رفتیم خاکریز بزنیم، دیدیم یکسری دیگر هم کنار ما خاکریز را تقویت می کنند! کار که تمام شد رفتیم سراغشان تا ببینیم از کدام یگان هستند؟! بُهت زده به ما نگاه می کردند و هیچ حرفی نمی زدند! تازه فهمیدیم اینها عراقی هستند! آنها را با دستگاه هاشون اسیر کردیم! نوعی الحاق خاکریز عراقی با خاکریز خودی بود! (می خندند)

در عملیات رمضان بود که ما سمت را گُم کرده بودیم. یعنی همان مسیری را که باید خاکریز می زدیم. نیمه های شب در آن تاریکی با حسین خرازی فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) تماس گرفتیم که از کدام طرف بریم؟! ایشان گفتند: من یک گلوله کلت منور قرمز می زنم، آنجا سمت ماست! مخالف آن سمت را بگیرد و برید جلو!

دیدیم چپ و راست ما گلوله منور قرمز می زنند! گفتیم: شما کدام یکی هستید؟! گفت: این دفعه منور آبی می زنم!

دیدیم از چپ و راست دوباره منور آبی تو آسمونه! ظاهراً عراقی ها بی سیم ما را شنود می کردند! حسابی عراقی ها حال ما را گرفته بودند. از این بلا تکلیفی خسته شده بودیم. چون یکی دو ساعت هیچ کاری نمی توانستیم انجام بدهیم! گاهی هم یک ماشین عراقی از جلوی ما رد می شد! منطقه اصلاً قاطی شده بود! به آقای معتمدی که آن روز معاونم بود، گفتم: خیلی خسته ام! یه چرتی بزنم. وقتی فرماندهان تصمیمشان را گرفتند مرا بیدار کن!

هنوز چشمم گرم نشده بود که آقای معتمدی گفت: بلند شو! بلند شو! یکی از دستگاه ها از ستون

رفته بیرون! سوار موتور شدید رفتیم به سمت دستگاه. با روشنایی منوره‌های توی آسمان دیدیم یک دستگاه در فاصله ۲۰۰ متری ما ایستاده! بیل فنگ^۱ هم کرده! قبلاً راننده‌ها را توجیه کرده بودیم که با راننده جلویی تان ۵۰ متر بیشتر فاصله نگیرید. چون اگر همدیگر را گم کنید دیگر پیدا کردنشان محاله. این را که دیدیم خیلی ناراحت شدیم! من عقب موتور نشستم آقای معتمدی هم جلو. رفتیم سراغش. از پله‌های لودر رفتیم بالا ببینم راننده کیه! خواستم گوشش را بگیرم و بگم چقدر گفتم از ستون خارج نشید! چرا متوجه نیستید؟! دیدم راننده همین جوری توی صورتم دُل زده و منو نگاه می‌کنه! هوا هنوز تاریک بود و چهره‌ی همدیگر را خوب نمی‌دیدیم!

گفتم: از کجایی؟ مال جهادی؟! ارتشی هستی؟ دیدم حرف نمی‌زنه! گفتم: چرا حرف نمی‌زنی؟! یه هو دیدم دستش را بُرد بالا و گفت: انا مُسَلِم! (می‌خندد)

حالا من روی رکاب لودر عراقی! آن هم بدون اسلحه! در حالت بُهت زده سریع مُشتم را گذاشتم پشت کمرش و گفتم: تکان نخور، بیا پایین... از دستگاه پایین آوردمش. آقای معتمدی هم که پایین بلدوزر ایستاده بود گفت: کیه ایشون؟! گفتم: عراقیه!

با تعجب گفت: حالا می‌خواهی چکارش کنی؟!

گفتم: ازش استفاده می‌کنیم... دوباره راننده عراقی را فرستادیم بالای بلدوزر. آوردیمش توی ستون خودمان! تا ظهر برای ما خاکریزی می‌زد!

یه کم که با هم آشنا شدیم گفت: من شیعه هستم و به زور منو آوردند جبهه... متأسفانه نزدیکی ظهر بود که این بنده خدا با گلوله مستقیم عراقی‌ها کشته شد^۲...».

۱ - بیل فنگ: بیل لودرو بلدوزر را خالی برگرداندن.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۸/۲۳



لودر و بلدوزر جلوتر از تانک!

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...قبل از عملیات رمضان، طبق بحث مانور عملیات قرار بود بچه‌های مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در غرب کانال پرورش ماهی یک خاکریز بزنند. از ساحل شط العرب به کانال ماهی پیش‌بینی احداث ۲۰ کیلومتر خاکریز طولی شده بود! متأسفانه یگانی که سمت راست ما بود نتوانست پیشروی کند.

بچه‌های تیپ ۱۴ امام حسین (ع)، ۲۵ آذر و ۸ نجف اشرف سپاه پیشروی کردند ولی سمت راست اینها خالی مانده بود. چون بچه‌های لشکر ۲۱ حمزه ارتش و تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه توی محور مثلثی‌ها گیر کرده بودند. دشمن هم بچه‌ها را دور زد!

حوالی ظهر بود که از کنار جاده‌ی کانال ماهی خاکریز می‌زدیم. یادم هست حسن باقری (شهید) فرماندهی قرارگاه نصر و حسین خرازی (شهید) فرماندهی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) با یک ماشین وارد منطقه شدند و مواضع بچه‌ها و وضعیت دشمن را بررسی می‌کردند. نیروها جلورفته بودند. دشمن پاتک^۱ خود را شروع کرده بود. ما مشغول خاکریز زدن بودیم که دشمن از پشت با تانک بچه‌ها را می‌زد! سمت راست آن منطقه یعنی بالای نهر کتیبان باز بود.

از دور شبیه خاکریز بود درحالی که ستون تانک دشمن بود! هر لحظه فاصله‌ی تانک‌ها نزدیک‌تر می‌شد. ما خاکریز را یک مقدار پیچاندیم تا از دید و تیر گلوله تانک‌ها در امان باشیم... مشغول بحث و گفتگو بودند که یک مرتبه گلوله‌ی تانک دشمن یکی از ماشین‌ها را فرستاد توی هوا! حسین خرازی وقتی این وضعیت را دید گفتند: اگر فلانی گفته، همین کار را ادامه بدید!

متأسفانه ساعتی نگذشت که همان بچه‌ها با لودر و بلدوزرهاشون محاصره شدند. تعدادی شهید شدند بقیه هم اسیر شدند. البته چند نفر هم بعد از دو سه روز به عقب برگشتند^۲...».

۱ - پاتک: ضد حمله برای بازپس‌گیری مواضع از دست داده.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۵/۱۲

گرای ۹۰ درجه

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

«... بعد از فتح خرمشهر، فرمانده گردان مهندسی رزمی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) اواسط خرداد ۱۳۶۱ نیروهای گردان را جمع کرد و گفت: ۱۰ روز بیشتر فرصت ندارید تا به مرخصی برید و زود برگردید! یک عملیاتی در پیش رو داریم.



شهید قربانعلی عرب

عملیاتی با نام رمضان در ۱۳۶۱/۴/۲۳ آغاز شد ولی آمادگی دشمن و ضعف آموزش‌های مختلف نیروهای خودی که در حوزه مهندسی رزمی هم حاکم بود! باعث شد که در اجرای عملیات با مشکلات زیادی مواجه شویم! شب اول که جلورفتیم، دشمن آماده و هوشیار شده بود! از دژ مرزی که می‌خواستیم عبور کنیم، برای بریدن دژ جهت عبور تانک‌ها و نفربرها فکر نمی‌کردیم که بریدن آن دژ ضخیم آن قدر وقت ما را بگیرد! حدود دو ساعت و نیم آنجا گیر افتادیم! یکی از معاونین تیپ به نام قربانعلی عرب^۱ کنار ما حضور داشت تا نتیجه کار را به اطلاع فرماندهی تیپ برساند.

دقایقی که گذشت حسین خرازی (فرماندهی تیپ ۱۴) با برادر عرب تماس گرفت و گفت: چرا بلدوزرها و یگان زرهی نمی‌روند جلو؟! خط دشمن شکسته شده، برید جلو! وقتی برادر عرب به خرازی می‌گفت هنوز دارند دژ را می‌شکافند! ما خودمان خجالت می‌کشیدیم و شرمند بودیم که چرا این کار این قدر طول کشیده؟! البته قبل از عملیات به برادر عرب گفته بودم برای سرعت کارمان اجازه بدهند دژ را منفجر کنیم و یا لااقل آن را نازک کنیم تا موقع عملیات این قدر معطل نشیم! در هر صورت کار زیر آتش شدید دشمن ادامه داشت که عرب همان جا زخمی و یک ترکش به سراو خورد و او را بردند عقب. لذا دیگر نتوانست همراه ما باشد!

شب عملیات، زمانی که از میدان مین دشمن عبور می‌کردیم، بیل یک دستگاه بلدوزر ما به رانندگی حسین فتاحی داخل میدان مین افتاد! فتاحی گفت: چه کار کنم!؟

۱ - سردار قربانعلی عرب: در اسفند ۱۳۶۳ در جاده خندق هورالعظیم در عملیات بدر به شهادت رسید.

گفتم: بلدوزر را همین طور بردار و بیا جلو!

گفت: به چه دردی می خورد؟

گفتم: اگر یک دستگاهی تپید حداقل آن را بخشی بیرون! بیل آن را هم از داخل معبر کنار بینداز! ستونی که ما باهم حرکت می کردیم، حدود سی دستگاه ماشین آلات و تانک زرهی باهم بودیم. یکی از فرماندهان گردان زرهی تیپ به نام برادر شکرچی که نمی دانم الآن در قید حیات هستند یا نه! تأمین ما بود. از این طرف، تیمی که باید می رسید پشت خاکریز دشمن و پدافند می کرد، مسیر را گم کرده بود. دو بار به کمین دشمن برخوردیم. وسط راه بین ستون ما تفرقه ایجاد شد! یک طرف ستون را معاون گردان مهندسی تیپ ۱۴ برادر حسن منصوری (شهید) هدایت می کرد و یک طرف دیگر هم من و آقای حسن فتاحی بودیم که جلو می رفتیم. تقریباً وسط ستون ما را دشمن شکافته بود. آقای شکرچی مسیر کانال پرورش ماهی را گم کرده بود. با فرمانده تیپ تماس گرفت و گفت: نمی دانیم شرق و غرب کجاست و گم شده ایم!

حسین خرازی گفت: من الآن یک کلت منور قرمز می زنم تا مسیر را پیدا کنید ولی ظاهراً دشمن روی بی سیم ما بود چون دشمن هم شروع کرد چند تا گلوله منور قرمز زدن.

شب دوم عملیات هم برای خاکریز زدن به ما گفته بودند گرای ۹۰ درجه را بگیرید و برید جلو! ولی در صحنه ی عمل پشت میدان مین گیر کردیم. خودم با دستگاه ها پشت میدان مین رسیدم. بچه ها پشت میدان مین به قول معروف کُپ کرده بودند. شهید حسین خرازی رسید. دستور داد که یک بلدوزر بیندازید و معبر را سریع باز کنید! راننده بلدوزر که حاضر نبود خودش داخل میدان مین برود، بلدوزرش را هم به کسی نمی داد! صحبتی با او کردیم که این مین ها، همه کوچک و ضد نفر هستند و زیرشنی این بلدوزر قوی تق تق می کند و اصلاً آسیبی به شما نمی رساند! فقط تیغ بلدوزرت را بینداز و حدود ۲۰ سانتی متر این خاک را به یک طرف هدایت کن تا نیروهای گردان عبور کنند.

طبق برنامه قرار بود که تخریبچی ها معبر را باز کنند تا گردان ها عبور کنند ولی دو ساعت همه در آن محور گیر کرده بودند! بالاخره راننده ی بلدوزر حرکت کرد و کمتر از ۱۰۰ متر که در میدان مین جلو رفت ناگهان یک انفجار شدیدی رُخ داد و اطراف بلدوزر را گردوغبار گرفت! من با حسین خرازی و فرمانده ی گردان مانوری و نیروهایش نشسته بودیم! پیش خود گفتم، این بلدوزر دیگر منهدم شد! حالا چطور این بلدوزر را بکشیم عقب تا یکی دیگر را به جایش بفرستیم! وارد میدان مین باز شده شدم و با چراغ قوه مین ها را نگاه می کردم تا وضعیت را بررسی کنم.

دیدم یکی از داخل میدان مین به سمت عقب میاد! راننده بلدوزر بود! موج انفجار او را گرفته بود! مدام می‌گفت: پوررحیم کجاست؟!

گفتم: بله! خودم هستم، چه کار داری؟ گلنگدن اسلحه را کشید و گرفت طرف من! گفتم: اینها مین‌های ضد نفر بودند؟! (می‌خندند). گفتم: بابا! من که نمی‌دونستم. به من این جوری گفته بودند! خلاصه چند دقیقه طول کشید تا توانستیم اسلحه را از او بگیریم.

آنجا حسین خرازی به ما گفت: شما با گرای ۹۰ درجه حرکت کن و به سمت جلو برو! معطل نکن! می‌خوری به موانع مثلثی‌ها، ما هم بقیه دستگاه‌ها را دنبال می‌فرستیم.

حرکت کردم و به راننده بلدوزری گفتم: من یکی دو تا چراغ می‌زنم که مرا گم نکنی، بیا دنبال من! حدود ۱۰ دقیقه که جلو رفتم، صدای بلدوزر عقبی را دیگر نمی‌شنیدم! ایستادم و چراغ قوه انداختم ولی خبری از بلدوزر نبود؟! دیدم که از سمت دشمن یک صدای روپ‌روپی از یک وسیله با نور ضعیفی می‌آید؟! احتمال دادم این صدای موتور پمپ‌آب است که دارند کار می‌کنند. گفتم خودم را به موتور پمپ‌ها برسانم. از طرفی حسین خرازی و مصطفی ردانی پورا گفته بودند که در مسیر راه ایجاد رعب و وحشت کنید! و هر چه از تجهیزات دشمن را دیدید آتش بزنید! تا هم به لحاظ روحی دشمن را ضعیف در دل دشمن رعب و وحشت ایجاد کنید هم عاملی برای تقویت روحیه‌ی نیروهای خودی باشد.

تنهای تنها به حرکت ادامه دادم. از میدان مین دشمن که رد شدم هر از چند گاهی یک خودرو یا نفر بردشمن را می‌دیدم که از مقابلم عبور می‌کنند! همین‌طور که جلوتر می‌رفتم صدای روپ‌روپ‌ها خیلی زیاد شد! در آن تاریکی شب با گوشه‌ی چشم خیره‌کنان خودم را در ۱۰ متری تانک عراقی‌ها دیدم! آن چراغ‌های کم‌نور هم مال بی‌سیم پی‌آرسی تانک‌ها بود! فوراً ایستادم! چراغ قوه را خاموش کردم و در جیبم گذاشتم! هیچ اسلحه‌ای هم نداشتم! پیش خودم گفتم یا عراقی‌ها با دوربین دید در شب مرا تحت کنترل دارند تا خوب توی چنگشان بیفتم یا تانک‌ها را گذاشتند و فرار کرده‌اند! حالا من یا می‌بایست تانک‌ها را آتش بزنم تا نیروهای پیاده مسیر را پیدا کنند یا اینکه فرار کنم برگردم عقب!

۱ - مصطفی ردانی پور: متولد ۱۳۳۷ اصفهان، دوران نوجوانی برای کسب علوم دینی وارد حوزه علمیه اصفهان و قم (مدرسه حقانی) شد. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی با عضویت در شورای فرماندهی سپاه یاسوج وارد عرصه نظامی گردید. با غائله کردستان به آن جبهه پای گذارد و با شروع جنگ هشت‌ساله، به همراه شهید حسین خرازی از کردستان عازم جبهه جنوب در محور دارخوین گردید. در مدت حضورش در جنگ در مسئولیت‌های: فرمانده گردان پیاده تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در آزادسازی شهر بُستان، معاون فرمانده تیپ ۱۴ در عملیات فتح‌المبین و فرمانده قرارگاه فتح سپاه در عملیات رمضان شایستگی خود را به‌عنوان یک روحانی رزمنده جوان به نمایش گذارد. در نهایت در عملیات والفجر ۲ در منطقه حاج عمران در تاریخ ۱۳۶۲/۵/۱۵ به برادر شهیدش ملحق گردید ولی تاکنون خبری از جنازه این شهید به دست نیامده است. (۱۳)

تصمیم گرفتم به عقب برگردم. بلدوزر را گذاشتم با پای پیاده برگشتم عقب، ولی در برگشت هر چه می‌آمدم نه تنها به نیروهای خودی نمی‌رسیدم بلکه به میدان مین و معبری که از آن عبور کرده بودم، نرسیدم! فقط می‌دویدم! رسیدم به جایی که سروصدای دستگاه مهندسی را شنیدم! رفتم سمت صدا. دیدم یک لودری است که راننده‌اش از پلکان لودر بالا می‌رود. کلوخی به سمت راننده لودر پرتاب کردم! نخورد! دومی را پرت کردم. سومی را که پرتاب کردم، صدای آخ راننده لودر (کا ۱۸۰) بلند شد! نگاهی به من انداخت و ایستاد! رفتم جلو دیدم همان سید محمد است که قرار بود دنبال من بیاد جلو! از پله‌های لودر بالا رفتم. گفتم: مرد حسابی! مگر قرار نبود دنبال من بیایی جلو؟! گفت: کمی که آمدیم جلو، فرماندهی تیپ گفتند برگردید.

یک شب دیگر هم که حالا نمی‌دانم مرحله چندم عملیات بود؟! رضا حبیب‌اللهی از معاونین تیپ ۱۴ امام حسین (ع) یک نقطه‌ای را از دور به ما نشان داد و گفت: آنجا باید خاکریز بزنید. به سمت هدف مورد نظرایشان حرکت کردیم. هنوز به آن نقطه نرسیده بودیم که کاتیوشای دشمن چنان اطراف بلدوزرهای ما را زیر آتش گرفته بود که ما فرصت سنگر ساختن هم پیدا نمی‌کردیم! حدود نیم ساعت آتشبار کاتیوشای دشمن مثل پیاپی برای ما می‌زد! یک جهنم واقعی! رضا حبیب‌اللهی (شهید) مدام تماس می‌گرفت و می‌گفت: پس چرا کار نمی‌کنید؟! چرا خاکریز زدن را شروع نمی‌کنید؟!

گفتم: حاجی؛ اصلاً نمی‌شه رفت جلو!

گفت: می‌ترسی؟!

گفتم: بله می‌ترسم!

رضا حبیب‌اللهی که یک دستش هم قبلاً قطع شده بود بلافاصله با یک جیب میول آمد کنارم ایستاد و بدون اینکه از جیب پیاده بشه گفت: ترسیده‌ای؟!

گفتم: بله ترسیده‌ام! نمی‌شه کاری کرد! داخل خودرو کنارش نشستم. وقتی صحنه نبرد را خودش دید که اصلاً نمی‌شه تکان بخوری و همه‌ی راننده‌ها رفته‌اند زیر بلدوزرها و لودرها پناه گرفته‌اند! گفت: برگردید عقب! خودش هم برگشت عقب!...».



آغاز جنگ آب از سوی دشمن

«راوی: عیسیٰ براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...آغاز عملیات آب اندازی از سوی عراق در حین عملیات رمضان انجام شده بود، منتها بعضی از فرماندهان مطلع بودند و بر منطقه اِشراف داشتند به طوری که بعضی فرماندهان با انجام مرحله نهایی عملیات رمضان در محدوده شلمچه موافق نبودند، ولی انجام شد و موفقیتی هم حاصل نشد و عقب نشینی کردیم. بعد از آن هم آب اندازی و توسعه ی منطقه ی آب گرفتگی از سوی دشمن ادامه و مرتب هم افزایش پیدا کرد!...



درواقع، در مراحل آخر عملیات رمضان متوجه آب اندازی دشمن شدیم! خیس شدن منطقه باعث شده بود که فعالیت های نظامی و مهندسی رزمی و حتی تردد و جابجایی نفرات پیاده به کندی انجام گیرد. مسلماً این طرح از نظر عراق یک منطق قابل قبولی بود. یک قسمت منطقه را با

خاکریزهای مثلثی پوشانده بود. از شلمچه تا پاسگاه زید به موازات خط دژ مرزی ایران را با کانال ۲۹ کیلومتری پرورش ماهی مانع ایجاد کرده بود. بین کانال پرورش ماهی و دیگر مناطق را با آب اندازی و باتلاقی کردن زمین، امکان هرگونه حرکت را برای نیروهای ایران سخت و دشوار و حتی غیرممکن کرده بود!

فرماندهان از این موضوع اطلاع پیدا کرده بودند. لذا یک روز بعد از اینکه عملیات رمضان متوقف شد! ما به ساخت قرارگاه‌های تاکتیکی در کیلومتر ۷۰ جاده‌ی اهواز- خرمشهر برای قرارگاه فجر به صورت دالان‌های زمینی اقدام کردیم. یعنی یک ترانشه‌ی ۵/۱ متری ایجاد و سپس هر ۵۰ متر به شکل یک سنگرو دهلیز مانند زده می‌شد. کار مهندسی رزمی ایجاد قرارگاه لشکرو گردان‌ها و بُنه‌ها شده بود.

یک روز به همراه شهید دکتر مجید بقایی رفتیم خدمت حسن باقری فرماندهی قرارگاه کربلا. سه نفری با یک خودرو توپوتا استیشن به سمت خط دفاعی ایستگاه کوت سواری حرکت کردیم، در طول مسیر حسن باقری مدام می‌گفت: ما می‌بایست این منطقه را در عملیات بیت المقدس می‌گرفتیم ولی مجلس شورای اسلامی فشار آورد که فعلاً به سمت خرمشهر بروید! آنجا تقریباً آب تا نزدیک ایستگاه پشت دژ ما پیشروی کرده بود و پشه‌های زیادی هم در سطح آب ویزوی می‌کردند! آبی به ارتفاع ۵۰-۴۰ سانتی متر بود. تصمیم بر این شد که این آب تخلیه شود. مسئول مهندسی قرارگاه کربلا، مرحوم رحیم ادب و آقای مهرداد، علیرضا عندلیب، مجید برزمهری و مهدی آقاخانی هم تشریف داشتند. شهید حسن باقری گفتند: این آب را باید تخلیه کنیم!...».

طرح مانور مهندسی در حین عملیات

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات رمضان، فاصله نقطه‌ی رهایی یگان ما تا هدف سی کیلومتر بود. انتقال دستگاه مهندسی در یک زمان معین در مسیر سی کیلومتر آن هم بین موانع، کار قابل تأملی بود! تیپ ما (تیپ ۱۴ امام حسین ع.) وقتی تک را شروع کرد و رفتیم جلو. خوب یادمه اولین دستگاه‌هایی که به سرکانال پرورش ماهی رسیدند، دستگاه‌های نفربر زرهی تیپ بودند و اولین لودر ما حدود ساعت ۹/۵ صبح آنجا رسید.

عملیات ساعت ۱۰/۵ شب استارت خورد. ما توانستیم ساعت ۹/۵ صبح روز بعد خودمان را به نیروهای در خط مقدم برسانیم! یعنی ۱۱ ساعت بعد! وقتی هم رسیدیم تانک‌های عراقی ما را زیر آتش گرفته بودند! دوسه فروند بالگرد عراقی هم روی کانال ماهی دستگاه‌ها و نفربرها را می‌زدند! با اینکه توی طرح مانور قبل از عملیات، هیچ‌کس به ما نگفته بود که اینجا باید خاکریز بنزید! ولی فی‌البداهه در اولین عکس‌العمل انتهای شمال کانال ماهی (نهر کتیبان) خاکریزی به طول تقریبی سه کیلومتر زدیم! سپس آن خاکریز را بلند کردیم تا نیروها و تجهیزات از آتش دشمن در امان باشند! حوالی ظهر هنگام خاکریز زدن، فرمانده مهندسی تیپ ۱۴ (رزاق زارعان) کنار جیپ می‌ولش ایستاده بود و نظاره‌گر کار ما بود که یک گلوله توپ یا موشک کنارش به زمین خورد! من که در فاصله چند متری او بودم خوابیدم روی زمین! داشتم اونو نگاه می‌کردم. بالگرد عراقی بالای کانال ماهی موشک به سمت ما شلیک می‌کرد! دیدم هنوز رزاق ایستاده! چند لحظه بعد دیدم که رزاق زانوزد و افتاد روی زمین؟! وقتی بالای سرش رفتیم دیدم بدنش سوراخ سوراخ شده و درجا شهید شده.



فشار دشمن لحظه به لحظه بیشتر می‌شد. ما علاوه بر خاکریز سگوه هم زدیم! سگوهایی که نفربرهای زرهی با استقرار بر روی آن، شلیک کنند. ولی ظاهراً سمت راست ما تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) بعد از چند ساعت مقاومت عقب کشیده بودند! حدود پنجاه تانک عراقی ما را دور می‌زدند و از همان خط تیپ ۱۷ به سمت ما در حرکت بودند! بچه‌های ما خیلی خسته بودند. شب قبل هم نخوابیده بودند. اگر اشتباه نکنم حدود پنج یا شش تا لودر و دوتا بلدوزر آنجا داشتم.

تانک‌ها این قدر نزدیک بودند که نفرات پیاده شون قابل رؤیت بودند! یعنی فاصله‌ای کمتر از هزار متر! تانک‌های ما هم از پشت خاکریز آمدند این طرف تا شلیک کنند. خیلی جالب بود وقتی یک تانک عراقی آتش می‌گرفت، عراقی‌ها پشت همان تانک سوخته پناه می‌گرفتند و از آنجا به سمت ما شلیک می‌کردند. تانک‌های عراقی خیلی کُند حرکت می‌کردند! جلونمی‌آمدند! وضعیت خطرناکی حاکم شده بود! با معاون فرماندهی تیپ، محمد ابوشهاب تماس گرفتم و گفتم: راه چاره‌ای برای ما پیدا کنید که بتوانیم این ضلع سمت راستمان را خاکریز بنیم. چون برای احداث یه خاکریز عسائی^۱ نزدیک به دویست متر بیشتر فاصله نداشتیم.

در هر حال تصمیم گرفتیم لودرها را در فواصل دویست متری به طرف خاکریز خودمون یک خاکریز مقطع بزنند! همین کار را کردیم. لودر اولی را حدود پانصد متر بردم پایین ترو شروع به کارکرد، ولی چیزی نگذشته بود که چهار لول عراقی راننده لودر را جارو کرد. از روی لودر افتاد پایین! آدم راننده دومی را بفرستم روی لودر، راننده لودر حاضر نشد پشت لودر بنشیند!

لودر دومی را به طریقی راه انداختم. به راننده لودر گفتم نمی‌خواد بری روی لودر. بزن تودنده حرکت کنه. خودت هم از پشت لودر دنبالش بدو! من هم با موتور از پشتش حرکت می‌کردم. بیل لودر را هم بالا آوردیم. بالاخره لودر دومی را این جوری آوردمش پایین! حدود ۴۰۰-۳۰۰ متر با اون لودر فاصله گرفته بود. فقط توانستیم سه چهارتا لودر ببریم توی این مسیر دو کیلومتری! تا آن موقع هیچ لودری از ما مورد اصابت قرار نگرفته بود! بنا کردیم خاکریز زدن!

همزمان بچه‌های زرهی تیپ ۱۴ هم انصافاً تا پای جان کمک کردند! هر جا لودر ما بود با آتش تانک و پی‌ام‌پی حفاظت لودر ما را تأمین کردند که توانستیم خاکریز را بنیم! به طوری که چند دستگاه تانک مورد اصابت قرار گرفت! شاید نیمی از توان زرهی تیپ ۱۴ آنجا منهدم شد! یک ساعت به غروب مانده بود که احساس کردیم تانک‌های عراقی دارند ما را دور می‌زنند! تانک‌های عراقی خودشان را می‌چسبانند به کانال پرورش ماهی. احساس کردیم کاملاً محاصره می‌شیم!

اوضاع بدی بود! گرمای شدید تیرماه بدون کمترین امکانات در زیر آتش سنگین و شهادت بچه‌ها وضعیت روحی بچه‌ها را به هم ریخته بود! خدمه نفربرهای زرهی حساسی تشنه شده بودند و آب هم نداشتند! ما یک فلاکس آب داشتیم. یک گلوله تانک زدند و یکی از بچه‌های ما تکه پاره شد! ما متوجه نشده بودیم که یک تکه از گوشت این شهید افتاده داخل فلاکس آب که درش باز بود!

۱- خاکریز عسائی: در مواقعی که جناح یک یگان مانوری به دلایلی در دید و تیر دشمن قرار داشت برای حفظ جان رزمندگان مستقر در پشت آن خاکریز و کاهش دید و تیر دشمن، لبه‌ی آن خاکریز به شکل عصا برگردانده می‌شد.

چند دقیقه بعد من رفتم آب بخورم، دیدم آب فلاکس به کمی قرمز رنگه! خوب دقت کردم، دیدم به تیکه گوشت های بدن شهید داخل آب افتاده! با اینکه خیلی تشنه بودم ولی دیگر نتونستم بخورم! همان موقع یکی از این خدمه های زرهی آن قدر تشنه ش بود با اینکه قضیه را براش گفتم ولی از شدت تشنگی قُلُوپ قُلُوپ آب را سرکشید و حتی مقداری آب هم روی صورتش ریخت!

آن زمان، گردان مهندسی جهاد گروهبانی نبود. هر گردان به چند تیم تقسیم می شد. ما جمعا آنجا یک تیم بودیم. آقای محمود حجتی نیز فرمانده گردان ما بود. من هم مسئول تیم یک بودم. از شش تا لودر فقط یک دستگاه لودر سالم برام مانده بود! راننده این لودر هم فرامرز عباسی بود. علت سالم بودنش هم از کار افتادگی لودرش بود. به دونه از چرخ هاش پنچر شده بود، قابل استفاده نبود!

یکی دو ساعتی از روز مانده بود که قرار شد ما به عقب برگردیم! تنها لودر باقیمانده ما نیز فقط می توانست دنده عقب حرکت کند! به جرئت می تونم بگم هنگام عقب روی حدود ۵۰ نفر رزمنده سالم و زخمی روی این لودر سوار بودند و لودر دنده عقب حرکت می کرد! من که با موتور به همراه جعفر هادی در پناه لودر عقب نشینی می کردیم با بالگرد به رگبار بسته شدیم! جعفر از موتور پیاده شد تا راهی از داخل نی ها پیدا کنیم. مسیر باتلاقی بود. امکان عبور از داخل کانال پرورش ماهی میسر نبود. داخل کانال ماهی کمی آب بود. این قسمت کانال شیب داشت. با موتور از لبه ی کانال ماهی روی همان شیب، حدود پنج کیلومتر به سمت جنوب (خرمشهر) حرکت کردم. دیدم هیچ خبری نیست! نه از نیروهای خودی و نه از دشمن!

غروب شده بود. چون با آن لودر نیز خیلی فاصله گرفته بودم، از کانال ماهی حدود پانصد متر به سمت پایین حرکت کردم. به خاکریزی رسیدم. پشت خاکریز چندین تفنگ ۱۰۶ میلی متری بود! داخل دوتا از سنگرها سرک کشیدیم ولی خبری از کسی نبود! کنار سنگری در حال حرکت بودیم که یک عراقی از سنگر بیرون آمد! بدون هیچ معطلی با هم درگیر شدیم! به طرف همدیگر شلیک کردیم. انگار فقط تیرهای ما کار ساز بود! خیلی زود کار عراقی را یکسره کردیم!

داخل یکی از همین سنگرها، جعفر هادی یک جعبه نارنجک عراقی ها را برداشت و حرکت کردیم! از کنار هر تفنگ ۱۰۶ م.م که رد می شدیم با پرتاب نارنجک آن را منهدم می کردیم! توی مسیر به سمت نقطه رهایی خودمان یک دستگاه گریدر تروتمیزی توی باتلاق پییده ورها شده بود. با اینکه نمی خواستیم آن را منهدم کنیم ولی چاره ای نداشتیم! ممکن بود سالم به دست دشمن بیفتد! بالاخره با سه تا نارنجک منهدمش کردیم. کمی که عقب تر آمدیم، دوباره رسیدیم به خاکریزی که

فقط قبضه‌های خمپاره آنجا مستقر بود و تعدادی عراقی هم کشته افتاده بودند! هوا داشت تاریک می‌شد. به حرکت خود ادامه دادیم. حدود ساعت ۹ شب بود که به جاده شنی خط مرزی عراق رسیدیم. تعدادی از نیروهای تیپ ۱۴ آنجا مستقر بودند! کسی به کسی نبود! بی سیم هم نداشتیم. تا صبح آنجا ماندم. صبح که شد رفتیم سراغ نیروهای پیاده و با بی سیم آنها با محمود حجتی و اسماعیل انتشاری تماس گرفتیم. خبری از وضعیت پرسیدند؟

گفتم: من هیچ دستگاهی ندارم!

گفتند: ما دستگاه برات می‌فرستیم.

یکی ساعت بعد سه چهارتا لودر و دوسه تا بلدوزر برای ما فرستادند. فکر کنم ساعت هشت صبح روز دوم عملیات، روی همین جاده شنی خاکریز زدن را شروع کردیم... البته شب قبل خیلی از نیروهای مهندسی شهید و یا اسیر شده بودند.

بالاخره کار را که شروع کردیم، بچه‌های مهندسی سپاه از تیپ‌های ۸، ۱۴ و ۲۵ هم با چند تالودر و بلدوزر به کمک ما آمدند. بالاخره الحاق یگان‌ها حاصل شد... ابتدا، یک خاکریز تعجیلی^۱ به ارتفاع یک متر و نیم زدیم. روزهای بعد خاکریز را تقویت و بلندتر کردیم.

مرحله‌ی دوم عملیات شروع شد. رفتیم طرف موانع مثلثی. حد فاصل این جاده شنی تا مثلثی‌ها حدود دو کیلومتر بود. خاکریز بلندی هم در آن محور زدیم. صحنه‌هایی که در روز دوم مرحله دوم عملیات اتفاق افتاد، خیلی جالب بود! ساعت حدود چهار بعد از ظهر پشت خاکریز بودیم که تانک‌ها و پی.ام.پی‌های عراقی آمدند طرف ما. خاکریز مون کوتاه بود. تانک‌ها و پی.ام.پی‌های زرهی ما هم انگشت شمار بودند!

یادمه حسین خرازی، فرمانده‌ی تیپ ۱۴ امام حسین(ع) با معاونش برادر ابوشهاب با سوار موتورسیکلت این مسیر را مدام در رفت و آمد بودند و نکات لازم را به رزمندگان می‌گفتند! از جمله اینکه می‌گفتند فعلاً تیراندازی نکنید تا تانک‌ها جلوتر بیایند و به خاکریز ما بچسبند! ما همه را سالم می‌خواهیم! تانک‌های عراقی هم ضمن شلیک، متر به متر نزدیک تر می‌شدند!

این تدبیر به مذاق بعضی رزمنده‌ها خوش نمی‌آمد! چون ما دو شب لُت و پار شده بودیم و همه منتظر انتقام بودند! بعضی نیروها هم با توجه به نتیجه درگیری شب‌های گذشته روحیه خوبی نداشتند! بعضی نیروهای خودم مدام می‌پرسیدند چه کار باید بکنیم؟!

۱ - خاکریز تعجیلی: خاکریزی که در ساعات اولیه تصرف مواضع دشمن و در اسرع وقت قبل از سازماندهی مجدد دشمن برای پاتک، ایجاد می‌شد تا رزمندگان پشت آن موضع بگیرند و از خود دفاع کنند. بعد از این مرحله در شب‌های دیگر این خاکریز ترمیم و تقویت می‌شد.

می‌گفتم: یعنی چی چه کار کنیم؟

گفتند: کی باید فرار کنیم؟!

شرایط بیم و امید بین بچه‌ها حاکم شده بود! کسی هم اجازه شلیک نداشت! تانک‌های عراقی هم بی محابا در حال پیشروی به سوی ما بودند! بالاخره زمان دلخواه فرا رسید! ساعت چهار یا پنج بعد از ظهر اولین پی‌ام‌پی عراقی از روی خاکریز ما عبور کرد.

یکی از ضعف‌های تانک این است که وقتی خودش را به دشمن بچسبانند! قدرت مانورش بسیار محدود می‌شود! دید خوبی به اطرافش ندارد! توی این شرایط بود که دستور تیر داده شد! نیروی پیاده با آرپی چی و نارنجک و تیربار به جان تانک‌ها افتادند! تفنگ‌های ۱۰۶ سیار هم افتادند وسط شون!... به یکباره رزمنده‌ها از نظر روحی و روانی به حد اعلی رسیدند! با غنیمت چندین دستگاه تانک یک بار دیگر زرهی خودمان را تقویت کردیم و علیه دشمن بکار گرفتیم!...».

تیپ ۱۴ امام حسین (ع) سپاه در عملیات رمضان «راوی: حسن فتاحی دولت‌آبادی، از مهندسی رزمی سپاه»

«... در عملیات رمضان واحد مهندسی تیپ ما (۱۴ امام حسین.ع.) در قالب سه چهار تیم با استعداد حدود هجده دستگاه مهندسی سازمان‌دهی شده بود! منطقه‌ی عملیات دشت صاف و بدون هیچ عارضه طبیعی بود. نیازی به جاده‌سازی قبل از عملیات نبود. فقط برای سرعت بخشیدن به عملیات عبور قبل از شروع عملیات، دژ مرزی را تا حدودی باریک و خاک‌برداری کردیم تا همراه با هجوم نیروهای پیاده مسیر برای عبور خودروها، تجهیزات زرهی و مهندسی مهیا شود. مأموریت ما رسیدن به نهر کتیبان در شمال کانال پرورش ماهی بود! جناح چپ ما باز بود ولی جناح راست ما به اولین موانع مثلثی می‌خورد ...

با شروع عملیات به دستور فرماندهی تیپ حسین خرازی (شهید) یک ستون ماشین‌آلات مهندسی با هدایت حسن منصوری معاون فرماندهی گردان مهندسی با چراغ روشن به سمت نهر کتیبان حرکت کردند! من هم در معیت زارعان فرماندهی گردان مهندسی با یک بی‌سیم کنار شهید خرازی بودیم تا در صورت تغییر شرایط میدانی یگان‌های هم‌جوار، دستورات لازم را سریع از فرمانده تیپ بگیریم!

با عبور گردان‌های پیاده، سریع دژ را شکافتیم. به دستور شهید خرازی به سمت نهر کتیبان حرکت کردیم تا از آنجا خاکریز زدن را شروع کنیم. دستگاه‌های مهندسی رزمی را از میدان مین عبور دادیم و به دستور فرمانده تیپ چراغ روشن حرکت کردیم تا در دل دشمن رعب و وحشت ایجاد کنیم! در مسیر حرکت ستون مهندسی به چند مقر عراقی رسیدیم. عراقی‌ها تیر هوایی می‌زدند و در حال فرار بودند! چون خود را در محاصره می‌دیدند! صبح شده بود. در آن بیابان به گردانی از نیروهای تیپ ۸ نجف اشرف سپاه برخورد کردیم! بیابانی بدون هیچ علائم و نشانی! سمت و جهت را تشخیص نمی‌دادیم! هر کدام یک بازوبند و چفیه به سرمان بسته بودیم. آنها فکر کردند ما عراقی هستیم! سلاح‌ها را به طرف ما گرفتند! چند تا تیر هم زدند ولی با اشاره دست به آنها فهمانیدیم که ما نیروی خودی هستیم!

نزدیک صبح به نهر کتیبان رسیدیم ولی تیپ ۲۵ کربلا سپاه در سرپل‌های نهر کتیبان متوقف شده بود. فرماندهی تیپ ۱۴ دستور دادند به عبور نیروهای تیپ ۲۵ از پل‌ها کمک کنید. قرار بود تیپ ۸ نجف هم خودش را به سر نهر کتیبان برساند... چون جناحین ما متوقف شده بودند ما هم

همان جا متوقف شدیم. آنها به موانع عجیب مثلثی ها برخورد کرده بودند! و گروهی از نیروهایشان نیز در شب گم شده بودند!

با طلوع خورشید هوا هر لحظه گرم تر می شد. پشه های آبی خاکی زیاد بود! سروصورت بچه ها آماج این پشه ها شده بود. یک دستم به موتورسیکلت بود و با دست دیگرم جلوی صورتم را گرفته بودم و از لای انگشتانم نگاه می کردم. سرِ نهرکتیبان شاهد یک ستون پیاده نظامی شدم. نمی دانستیم عراقی هستند یا خودی؟! به طرف سرپل ها (پمپاژها) می رفتند! گاز موتور را گرفتیم و از روی خاکریز رفتیم روی لبه ی کانال ماهی. سید محسن حسینی (شهید) زد به پشتم و گفت: حسن! اینها عراقی اند! درحالی که آنان نیز ما را زیر نظر داشتند ولی انگار باورشان نمی شد که ما ایرانی باشیم! با خونسردی و حالت عادی دستی برایشون تکان دادیم و از مقابل شون رد شدیم! تیری هم به سمت ما شلیک نکردند! جلوتر که رفتیم حسن منصوری را با دستگاه های مهندسی خودمان دیدیم! همان اول کار دوسه تا لودر کاوازاکی و بلدوزر از عراقی ها غنیمت گرفته بودند! جالب اینکه با همان راننده های عراقی، آنان را نیز دنبال ستون خودشان راه انداخته بودند تا از آنها استفاده کنند!

آتش دشمن شدید شده بود. یک نفر از همین راننده لودرهای عراقی در حین کار برای ما با گلوله تانک هم وطنان خودش کشته شد! حسن منصوری هم از ناحیه انگشتان دست مجروح شده بود! منصوری را فرستادیم عقب! براساس دستور فرمانده تیپ از انتهای کانال ماهی (محل پمپاژ آب) به سمت عقب یعنی محدوده تیپ ۸ نجف خاکریزی زدیم تا عمل الحاق انجام گیرد.

حدود دو کیلومتر که خاکریز زدیم و نیروهای پیاده پشت آن، خط دفاعی تشکیل دادند. کم کم شرایط سخت و عرصه برای نیروهای خودی تنگ می شد! گازوییل دستگاه ها تمام شده بود. نیروهای پیاده به خاطر ۲۵ تا ۳۰ کیلومتر پیاده روی شبانه حسابی خسته شده بودند! در این شرایط بود که تانک های دشمن به سمت مواضع ما حمله کردند!

با رزاق زارعان فرماندهی گردان مهندسی تیپ تماس گرفتیم و درخواست کمک کردیم. ساعتی منتظر کمک بودیم ولی از کمک خبری نشد! تماس ما هم دیگر با زارعان برقرار نشد! ایشان نزدیک ایستگاه پمپاژ نهرکتیبان بر اثر اصابت گلوله یا ترکش خمپاره دشمن به شهادت می رسد و او را به عقب منتقل می کنند. درگیری از بغل و مقابل ما ادامه داشت. نزدیکی های ظهر بود که شدت حمله تانک های عراقی از روبرو بیشتر شد! هواپیماهای عراقی منطقه را بمباران می کردند! نیروهای پیاده بدون هیچ گونه حمایت آتش فقط با اسلحه سبک و آرپی چی هفت مقابل هجوم سنگین زرهی

دشمن ایستادگی می کردند! کم کم مادر محاصره دشمن قرار گرفتیم! ارتباط بی سیمی ما نیز قطع شده بود! مجروحین همان جا افتاده بودند! انگار خیلی ها خبر نداشتند که ما داریم اینجا می جنگیم؟! فقط یک وانت توپوتا داشتیم. راننده را صدا زدم. گفتم: فاضل! بیا بریم عقب خبری از این بچه ها به فرماندهان برسونیم و درخواست کمک کنیم. حرکت کردیم. هر چه به عقب آمدیم خطوط نیروهای خودی در پاسگاه زید را پیدا نمی کردیم! قطب نمایی هم نداشتیم. فاضل پشت فرمان بود و من هم عقب توپوتا ایستاده بودم تا وضعیت منطقه را نظاره و بررسی کنم. همین طور که از منطقه صاف و بدون عارضه حرکت می کردیم ناگهان از دور تانک های عراقی را دیدم که عقبه ما را بسته اند! نگاهی به آرایش تانک ها انداختم و دیدم بین دوتا تانک مقداری فاصله است.

به فاضل گفتم: باید از وسط این دوتا تانک فرار کنی! طوری رفتار کن که به ما حساس نشوند! ولی کمی که نزدیک تر شدیم ما را به رگبار بستند! چون زمین دشت صاف و هیچ دست انداز و مانعی نداشت فکر کنم ماشین ۱۳۰ کیلومتر سرعت داشت! من هم از بالای ماشین به او گِرا و فرمان می دادم که کدام طرف برو! تا اینکه از محاصره تانک ها درآمدیم و مدتی بعد به خط نیروهای خودی رسیدیم!

مهندسی رزمی تیپ ما در این مرحله از عملیات، مأموریت خود را با زدن حدود دو کیلومتر خاکریز در انتهای کانال ماهی به سمت نهر کتیبان انجام داد ولی به علت عدم الحاق یگان جناح راست ما، نیروهای ما در محاصره دشمن افتادند و مجبور به عقب نشینی شدید. در این مرحله از عملیات، عبدالرزاق زارعان فرمانده گردان مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به شهادت رسید و از گردان مهندسی ما فقط دوسه نفر از جمله حسن منصوری معاون فرمانده گردان مهندسی زخمی شدند و دو نفر هم به اسارت دشمن درآمدند! ولی لودر و بلدوزرهایی که به جلو برده بودیم همه به دست دشمن افتاد! چون یا باکشان ترکش خورد و از کار افتاد و یا گازویل تمام کرده بودند!

مرحله ی دوم عملیات نیز با چند تا لودر و بلدوزر مأموریت داشتیم دوباره به همان نوک کانال ماهی بنیم تا دیگر یگان ها از سمت چپ ما یعنی از شلمچه به سمت نهر کتیبان بیایند تا پشت نهر کتیبان و کانال ماهی پدافند کنند. در این مرحله هم یگان ما سرپل های نوک کانال ماهی را تصرف کردند ولی دوباره جناح راست و چپ ما با مشکل روبرو شدند و عمل الحاق انجام نگرفت!

برای مرحله ی سوم عملیات رمضان منطقه مأموریت ما تغییر کرد و قرار شد تیپ ۱۴ امام حسین (ع) کمی به سمت راست یعنی طرف موانع مثلی ها وارد عمل شود. قبل از موانع مثلی ها

یک کانال بود. به گردان مهندسی تیپ ما مأموریت داده شده بود تا جلوی این کانال خاکریز بنیم، به دستور فرمانده تیپ، ستون لودر بلدوزرها را با چراغ روشن حرکت دادیم! من هم با بی سیم چی که پشت سرم نشسته بود با موتور چراغ روشن ابتدای ستون مهندسی در حرکت بودم. منصوری هم که در مرحله اول عملیات مجروح شده بود، به عقب برگشته بود و با دست پانسمان شده ستون را از عقب کنترل و هدایت می کرد. یکی از بچه های زرهی با نفربر و هدایت قطب نما ما را به سرِ مثلثی ها راهنمایی می کرد. تا از آنجا خاکریز زدن را شروع کنیم. رسیدیم به میدان مین دشمن! یک دستگاه پی.ام.پی، دو دستگاه لودر و یک دستگاه بلدوزر از میدان مین عبور کردند و هیچ مینی هم منفجر نشد.

ناگهان نور چراغ موتورم به تله منورها افتاد. سریع خودم را رساندم به بلدوزر! از راننده خواستم که با بلدوزر مین ها را دپو کند و راه را باز کند. همین طور که دپومی کرد و می رفت جلو، یک بلدوزر و یک لودر ما روی مین رفت! هنوز حدود ۱۰ کیلومتر تا مثلثی ها فاصله داشتیم. به حرکت خود ادامه دادیم. در این مرحله به همراه مهندسی جهاد اصفهان به سرِ مثلثی ها رسیدیم. در آنجا به ما گفتند که یک خاکریز عمود به سمت عقب بنید تا با تیپ ۸ نجف الحاق شود. روشنایی صبح بود که خاکریز را کامل کردیم. سپس آن را دوجداره کردیم.

دو شب هم در آنجا ماندیم ولی وقتی اهداف عملیات محقق نشد، به دستور مافوق، گردان مهندسی را جمع کرده و عقب روی کردیم. بدین صورت عملیات رمضان بدون هیچ نتیجه ای به پایان رسید!...»

ضعف اطلاعات در عملیات رمضان

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...ضعف بزرگی که در مورد عملیات رمضان بسیار مشهود بود، ضعف اطلاعات عملیات و توجیه ضعیف عملیات برای نیروهای مهندسی بود. حتی اطلاعاتی را که فرماندهان و نیروهای پیاده عمل کننده داشتند، کمتر از آن چیزی بود که می بایست می داشتند. به دلیل عجله در برنامه ریزی و تصمیم فرماندهان برای اجرای این عملیات در آن فرصت زمانی کوتاه بعد از آزادسازی خرمشهر، فرصت لازم و کافی برای شناسایی منطقه عملیات به وجود نیامد. به ظاهر حدود ۴۵ روز فاصله بود ولی دو هفته برای تثبیت مواضع تصرف شده اطراف خرمشهر مشغول بودیم. خیلی از نیروها هم برای دو هفته به مرخصی رفتند. از جهتی بعد از دو عملیات بسیار بزرگ و موفقیت آمیز (فتح المبین و آزادسازی خرمشهر)، زیادی خودمان را باور کرده بودیم و دشمن را حسابی دست کم گرفته بودیم.

دشمن در عملیات رمضان کار نو و جدیدی انجام داده بود ولی ما هیچ کار و تدبیر جدیدی در مقابل آن موانع جدید پیش بینی و طراحی نکرده بودیم! لذا با خوش باوری و شاید با مقداری غرور آن نیروی عظیم را در آن منطقه ی محدود، فقط با اتکا به چند تا عکس هوایی که هواپیماهای شناسایی ما گرفته بودند، وارد عمل کردیم!

از عیوب دیگر عملیات رمضان این بود که فرماندهان تصمیم گیرنده در عملیات، به بهانه ی لُ نرفتن منطقه عملیات و استفاده بیشتر از اصل غافلگیری، از شناسایی بیشتر و تردد بچه ها در محورها جلوگیری کردند. نتیجه این تصمیم به ضعف شناسایی و اطلاعات کافی از منطقه عمل و هدف منجر گردید!

قبل از آن، بچه های مهندسی رزمی برای احداث یک سنگر، خاکریز، مواضع توپخانه و... مسئول تیم مهندسی و یا حداقل راننده ی دستگاه مهندسی که می خواست کار کند همراه با آن نیروی نظامی یگان مربوطه از نزدیک محل عملیات مهندسی رزمی را مشاهده و وضعیت را بررسی می کردند. بارها به ما ثابت شده بود، وقتی نیروی پیاده یا یگان نظامی مستقر در موقعیتی، درخواست یک دستگاه لودر می کرد، با بازدید نزدیک مسئول تیم مهندسی، از نیاز کار عملیات مهندسی برداشت متفاوتی می کرد! غروب روز قبل از آزادی خرمشهر، من با بچه های هواورد شیراز به منطقه رفتیم. محوری را که قرار بود عبور کنیم، شناسایی کردیم و برگشتیم. نیروهایمان را توجیه کردیم. ولی از عملیات رمضان به

بعد در خیلی از عملیات بچه‌های مهندسی با فرماندهان نظامی اختلاف نظر داشتند! فرماندهان نظامی همیشه عجله داشتند و روی خواسته‌شان براساس اطلاعات خودشان اصرار داشتند، ولی ما نظرم‌ان این بود که نیروی متخصص مهندسی هم باید نظر بدهد. بعد برای انجام آن اقدام شود. در عملیات رمضان به دلیل کمبود زمان، اطلاعات از جبهه‌ی دشمن و از مثلثی‌ها و از موانع دشمن که باعث عدم پیروزی ما در آن عملیات شد و آن‌همه تلفات دادیم، بسیار سطحی بود! لذا وقتی وارد مثلثی‌ها در شمال منطقه زید شدیم تازه فهمیدیم دچار چه مشکلی شده‌ایم! آنجا هرچه زمان می‌گذشت بیشتر متوجه شدیم عجب دامی برای ما پهن شده و در چه تله‌ای گرفتار شده‌ایم! دشمن طوری طراحی و برنامه‌ریزی کرده بود و موانع گذاشته بود که ما هر قدمی جلوتر می‌رفتیم با مواضع پیچیده‌تری روبرو می‌شدیم.

لذا بعد از عملیات رمضان، مهندسی رزمی روی شناسایی منطقه‌ی عملیات حساسیت بیشتری به خرج می‌داد. جلسات توجیهی نیروهای مهندسی با دقت بیشتری تشکیل می‌شد. مسئولین تیم مهندسی به همراه نیروهای تحت امرش، روزهای قبل از عملیات تمام محورها را تا نزدیک‌ترین نقطه‌ی ممکن به دشمن بازدید و شناسایی می‌کردند.

صبح عملیات رمضان که شکست را پذیرفتیم و بچه‌های ما در دام افتادند، اگر مهندسی رزمی در عقب‌نشینی بزرگشته بود و خاکریز جلوی زید و خاکریزهای نعل‌اسبی دو سر آن و سکوها‌ی شلیک برای تفنگ ۱۰۶ م.م. و تانک‌ها را ایجاد نکرده بود، همه‌ی نیروها قتل‌عام می‌شدند! و دشمن تا قرارگاه نصر هم پیشروی می‌کرد. چون هیچ مانعی جلوییش نبود!

من اعتقاد دارم که ارتش عراق، قبل از آزادسازی خرمشهر شروع به احداث این موانع مثلثی کرده بود! دلیل این است، آرایشی که عراق قبل از آزادسازی خرمشهر در جبهه‌ی خرمشهر گرفته بود، با فرض و یقین که محور هجوم ایران از اهواز به سمت خرمشهر خواهد بود و در این طرح از شرق بصره عبور خواهد کرد، در این صورت بصره مورد تهدید قرار خواهد گرفت! برای همین، منطقه‌ی غرب کارون را خالی گذاشته بود و با نیروهای گشت و کمین اداره می‌کرد ولی عمده قوایش را در شرق بصره مستقر کرده بود! یعنی در شانه‌ی خاکی شرقی جاده اهواز- خرمشهر خاکریز زده بود و سنگریه سمت غرب و شمال ایجاد کرده بود که اگر ما از شمال به سمت خرمشهر حرکت کنیم، بتواند دفاع کند.

برای همین ما شب اول عملیات بیت‌المقدس وقتی از شرق کارون عبور کردیم خیلی راحت به توپخانه دشمن رسیدیم! مواضع توپخانه دشمن را گرفتیم و به خاکریزی رسیدیم که سنگرهای آن

به جهتی بود که ما باید احداث می کردیم. می توان گفت ارتش عراق یقین حاصل کرده بود که بعد از آزادی خرمشهر، نیروهای ایران حتماً به سمت بصره خواهند آمد! لذا با این موانع مرز را بسته بود. واقعاً در عملیاتی که مهندسی رزمی خوب توجیه نشده بود و به اتکا فرد راهنمای اطلاعات پیش می رفتیم، عمدتاً به مشکل برمی خوردیم! برای مثال در عملیات فتح المبین، در تپه سبز که یکی از محورهای مهم عملیاتی بود، ما بچه های مهندسی که به اتکاء نیروی اطلاعات جلورفته بودیم، شب عملیات به میدان مین برخوردیم! از هردری که خواستیم وارد شویم، محوری باز ندیدیم! هر چه هم پیغام دادیم، خبری نشد! مجبور شدم شخصاً با موتورسیکلت به عقب برگشتم. سروان سیامک نیا فرماندهی مهندسی تیپ ۳ لشکر ۲۱ حمزه (ع) را پیدا کردم. گفتم: مشکل داریم. نیروی تخریبچی می خواهیم!

گفت: بروبریم!

خودش و یکی از نیروهایش افتادند جلو. آنها میدان را باز می کردند و ما می رفتیم جلو! جالب اینجاست که از آن محور ما آن قدر پیش رفتیم که از پشت بی سیم به ما می گفتند، کجا هستید؟! بعد متوجه شدیم ما از داخل آن مسیر رودخانه ی خشک (دویرج) دشمن را دور زده ایم و از پشت سایت موشکی درآمدیم! یعنی زمانی که من با نیروهایم رسیدم پایین سایت، از جبهه ی تپه سبز و آن طرف تر نیروها هنوز داشتند پیشروی می کردند! آنجا ما به تشخیص خودمان شروع کردیم به ایجاد موانع و احداث خاکریز زدن تا نیروها پشت آن مستقر شوند! وقتی ما از سایت به سمت جبهه ی قبلی مان برمی گشتیم، در طول مسیر گروه گروه از سربازان عراقی با ما مواجه شدند و خودشان را تسلیم می کردند!...»

«راوی: محمدرضا مشفق خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... بعد از آزادسازی خرمشهر (خرداد ۱۳۶۱) دشمن، نگاه ما به بصره را جدی گرفت و خطر را بیخ گوش خود حس کرد! لذا دروازه ی شرقی بصره را با موانع پیچیده مستحکم کرد. یعنی احداث خاکریزهای مثلثی و آن موانع عجیب و غریب را از پیچ طلاییه-کوشک شروع کرده بود و به سمت جنوب منطقه و منتهی به شلمچه و حتی تا جزیره بوارین شط العرب در برنامه اش داشت که با شروع عملیات رمضان در همان جا متوقف شد.

ما از این پدیده و اتفاق غفلت کردیم و اگر شناسایی مهندسی و اطلاعات رزمی کامل انجام می‌گرفت، چه بسا فرماندهان ما محور هجوم به دشمن را در مقابل خاکریزهای مثلی قرار نمی‌دادند و آن موانع پیچیده را دور می‌زدند!

بنابراین آنچه در عملیات رمضان برای بچه‌های مهندسی بیشتر اثبات شد، ضرورت شناسایی دقیق و اینکه مهندسی برای اجرای هر چه بهتر مأموریتش، صرفاً به گزارش شناسایی‌ها و برآورد اطلاعاتی دیگران نباید اکتفا کند! خودش هم باید شناسایی دقیق داشته باشد! چراکه یگان‌های مهندسی را از روی نقشه و بنا بر شناسایی انجام شده توجیه کرده بودند! ولی وقتی وارد عمل شدیم، شرایط طور دیگری بود!...

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...از عوامل دیگری که باعث از دست دادن فرصت برای شناسایی بیشتر و دقیق‌تر منطقه عملیات رمضان شد، تمرکز ذهن فرماندهان عالی‌رتبه سپاه به توسعه ساختار و سازمان یگان‌های رزم سپاه بود. ارتقاء تیپ‌ها به لشکر و انتخاب و انتصاب افراد به این مناصب خواه‌ناخواه اذهان فرماندهان را به حاشیه برده بود! این توسعه سازمان تبعاتی برای بچه‌های مهندسی نیز در پی داشت؛ از جمله ناآشنایی مسئولین مهندسی رزمی نسبت به همدیگر و ناهماهنگی طبیعی این گسترش نیرویی و حتی مغرور به کثرت نیروی داوطلب مردمی...»

در مرحله‌ی دوم عملیات رمضان، برادر عزیزمان مهرداد در مهندسی قرارگاه کربلا بودند. ما هم مهندسی لشکر فجر بودیم. در کنار لشکر فجر با سه تیپ ۳۳ المهدی (عج)، تیپ ۴۵ جوادالائمه (ع) و تیپ امام سجاد (ع)، لشکر ۷۷ خراسان از ارتش به فرماندهی سرهنگ آذگمی بود که مسئول مهندسی‌اش سرگرد کاظمی بود و از جهاد هم برادر بزرگوارمان آقای ابوالفضل حسن‌بیگی (از جهاد سمنان) بودند. برای مسئولیت تخریب هم برادر نیازی معرفی شدند. خیلی از مسئولین مهندسی یگان‌ها ناشناخته بودند. برای مثال آقای مهندس قهرمانی نیرویی بود که تازه به مهندسی ملحق شده بود... شناسایی‌ها و جلسات توجیهی انجام گرفت. ولی وقتی وارد عملیات شدیم، خیلی چیزهای دیگر هم دیدیم که اصلاً نسبت به آن توجیه نشده بودیم!

مهندسی قرارگاه کربلا یک عراقی مخالف صدام به نام آقای مهندس صادق که از مهندسین

استان کربلای عراق بود، جذب شده بودند. ایشان اطلاعات خیلی خوبی داشت. می‌گفت: صدام اداره‌ی راه استان کربلاراً موظف کرده که خط‌های مرزی را با احداث دژ تقویت کند! می‌گفت همین خاکریزی که عراق با یک زاویه‌ی ۳۵ درجه به موازات جاده‌ی شلمچه زده، کار مهندسین اداره راه کربلاست یا احداث آن مثلثی‌ها را به پیمانکارهای خارجی داده بود. مهندسی رزمی وقتی شرایط و وضعیت نامناسب منطقه عملیات رمضان را دید، شروع کرد این خاکریزها را دوجداره کردن. در مقابل مثلثی‌ها یک خاکریز دیگر ایجاد کردیم. سه‌تا خاکریز پشت سرهم ایجاد کردیم و نیروها را از داخل مثلثی به عقب کشیدیم.

عراق بعد از عملیات رمضان یک کار دیگری را هم شروع کرد. علاوه بر خاکریزهای مثلثی که به موازات خط مرزی ایجاد می‌کرد، یک خاکریز هم عمود به خاکریز مرزی‌شان نزدیک پاسگاه زید احداث کرد. بعد از آن هم شروع کرد به پمپاژ آب در منطقه. کم‌کم این آب‌گرفتگی مشکلی برای فرماندهان ایجاد کرد! از اینجا به بعد طرح تخلیه‌ی آب را در برنامه‌ی کار مهندسی قرار دادند. یکی از دستاوردهای مهندسی در عملیات رمضان، ایجاد خاکریزهای دوجداره به فاصله‌ی ۴۰-۳۰ متر از همدیگر بود. دو خاکریز کنار هم زده می‌شد تا نیروها از داخل این شبه کانال عبور کنند. تا از دید و تیر دشمن در امان باشند. نیروها زمان عقب‌نشینی با کمترین تلفات توانستند از دام و تله دشمن در آن منطقه نجات پیدا کنند. بعد از آن، دو خاکریز به موازات دژ مرزی احداث کردیم تا نیروها مقابل پاتک زرهی دشمن بایستند! علاوه بر این موارد، ساخت سنگرهای اجتماعی، اورژانس صحرائی و مواضع تانک و دیگر سلاح‌های سنگین از وظایف مهندسی رزمی بود که انجام می‌دادند. روز سوم چهارم عملیات بود که گرد و خاک عجیب حاصل از آن طوفان شدید به عقب‌نشینی نیروهای ما و عدم دید دشمن و جلوگیری از پیشروی بیش از حد نیروهای عراقی که در موضع برتر قرار گرفته بودند، کمک کرد.

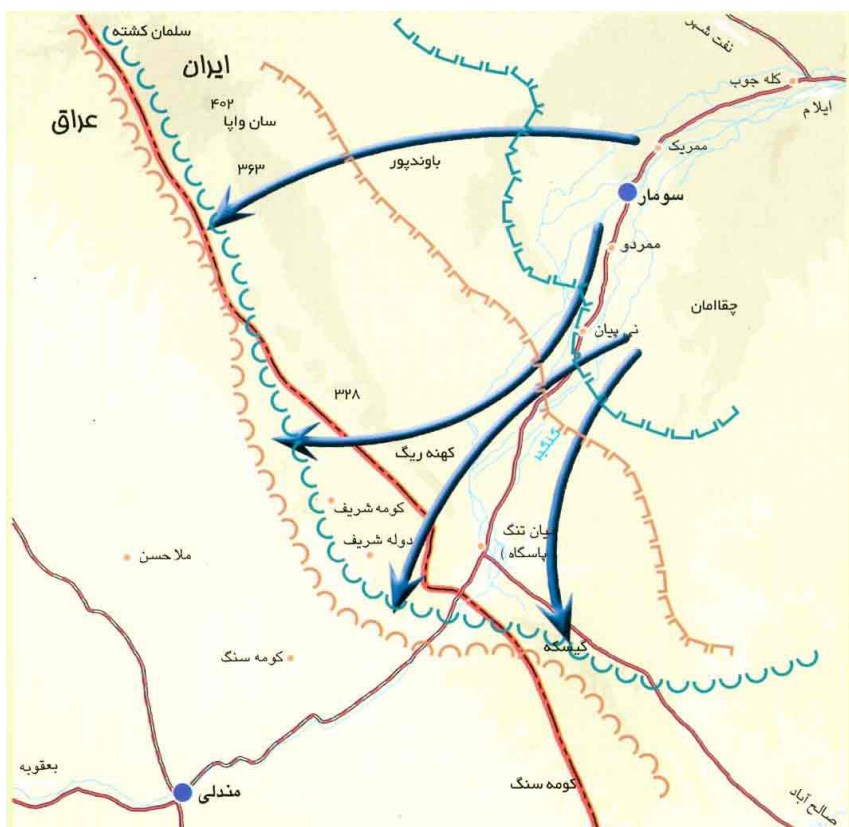
یادم هست آقای گلبازخانی که جوانی تحصیل کرده و آشنا به زبان خارجی و اهل کرمان بود، خودش پشت بیل مکانیکی می‌نشست و با شاسی‌های ریل راه‌آهن بعد از چند روز تلاش شبانه‌روزی یک اورژانس صحرائی احداث کرد. همان روز طوفانی روی سقف اورژانس خاک ریخت که سقف آن فرو ریخت! ایشان از فرو ریختن این سنگر آنقدر متأثر شده بود که گریه می‌کرد!...»

عملیات مسلم ابن عقیل (ع)

عملیات مسلم ابن عقیل (ع) در غرب سومار با هدف آزادسازی منطقه‌ی سومار و تأمین ارتفاعات مرزی ایران، با رمز «یا ابوالفضل العباس» در تاریخ ۱۳۶۱/۷/۹ آغاز شد و به مدت پنج روز ادامه یافت.

نتایج عملیات:

- آزادسازی ۱۳۰ کیلومتر از سرزمین ایران و شش پاسگاه مرزی و ارتفاعات مرزی مشرف بر شهر مندلی عراق
- به غنیمت گرفتن چندین عراده توپ، سه دستگاه لودر و بلدوزر، صدها قبضه تیربار و انواع سلاح سبک و نیمه سنگین...
- اسارت حدود ۵۰ نفر از نیروهای دشمن



نقشه منطقه عملیات مسلم ابن عقیل (ع)



راه‌سازی در جبهه‌ی سومار

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«... سال ۱۳۶۱ در حین عملیات مسلم ابن عقیل (ع) رفتیم جبهه سومار

و میمک. حوالی تپه‌ی ۴۰۲ یک جایی بود به نام سلمان کشته که تیپ ۳۱ عاشورا به فرماندهی مهدی باکری (شهید) مستقر بود. تنگه‌ای بود به نام سان‌واپا. بخشی از تپه‌ی ۴۰۲ هم در دست دشمن بود. از تنگه‌ی سلمان کشته به خصوص هنگام غروب که خورشید مستقیم در چشم ما می‌تابید

و دشمن دید خوبی داشت، ماشین‌های تدارکات و آمبولانس‌های ما را می‌زدند. این نقطه مشکل اساسی ایجاد کرده بود! با حاج خلیل پرویزی (شهید) یک شیار پیدا کردیم. با فرماندهان هماهنگی اولیه را انجام دادیم تا جاده‌ای آنجا احداث کنیم ولی آنان خیلی از پیشنهاد ما استقبال نکردند! ما تأکید داشتیم که این جاده را احداث می‌کنیم.

بالاخره جاده را در آن شیار که از دید دشمن هم به دور بود احداث کردیم. روزها هم کار می‌کردیم. از این شیار رفتیم و از پشت تپه ۴۰۲ بیرون آمدیم. اتفاقاً به یک میدان مین هم برخوردیم که از فرمانده تیپ ۳۱، تخریبچی گرفتیم. تخریبچی‌ها کارشان را شروع کردند. متأسفانه با انفجار چند مین دوسه نفر از جوان‌های آذربایجان شهید شدند! با هزار زحمت جنازه این بچه‌ها را از میدان مین بیرون کشیدیم. یکی از آنها هم زخمی شده بود. بالاخره جاده را به جایی رساندیم که برای تردد خودروها روان شده بود. مدتی بعد از جبهه غرب به جبهه جنوب برگشتیم. سال ۱۳۶۶ مجدداً با آقای محمد موحدی خواه از طریق کرمانشاه و اسلام‌آباد به منطقه سومار رفتیم. دیدم جاده خیلی برایم آشناست؟! کمی دقت کردم، دیدم همان جاده‌ای است که در سال ۱۳۶۱ احداث کردیم. شده بود جاده‌ی اصلی نیروهای خودی. چون دشمن بعد از عقب‌نشینی اواخر سال ۶۱ دوباره در سال ۶۵ هجوم آورد و جلو آمده بود. بچه‌ها از این جاده استفاده می‌کردند!...»

*- توضیح؛ نظر به اینکه دیگر شرکت کنندگان در جلسه تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس در رابطه با عملیات مسلم ابن عقیل (ع) مطالبی روایت نکرده‌اند، متأسفانه از این عملیات بسیار کم آورده شده است.

عملیات محرم

عملیات محرم در غرب عین خوش (دهلران) و شرفانی و زبیدات با هدف آزادسازی ارتفاعات مرزی ایران و تصرف سرپل در منطقه‌ی العماره عراق، با رمز «یا زینب (س)» در تاریخ ۱۳۶۱/۸/۱۰ آغاز شد و به مدت یک هفته به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- آزادسازی حدود ۵۰۰ کیلومترمربع از سرزمین و ارتفاعات مهم مرزی ایران
- آزادسازی منابع نفتی موسیان و بیات و بیش از ۷۰ حلقه چاه نفت
- خارج شدن جاده عین خوش - دهلران به طول ۱۰۰ کیلومتر و روستاهای اطراف از دید و تیر دشمن
- به غنیمت گرفتن ۱۵۰ دستگاه زرهی، ۲۵۰ دستگاه انواع خودرو، ۵۱ قبضه تفنگ ۱۰۶ و ...
- اسارت ۳۴۰۰ نفر از نیروهای دشمن



نقشه منطقه عملیات محرم

شناسایی منطقه قبل از عملیات

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... قبل از عملیات محرم، یک روز حسن باقری (شهید) به من زنگ زد و گفت بیا اهواز خانه مان. آدرسش را گرفتم. رفتم منزلشان. توی خیابان طالقانی روبه روی حسینیه ی ارشاد کوچه ی باریکی بود به سمت خیابان امام (ره). یکی از خانه ها که پله می خورد می رفت بالا، وارد آپارتمان کوچکی شدم. یک هال کوچک ۲ در ۳ داشت، وسط هال یک پتوانداخته بود و یک نوزاد کوچولو با فُنداق روی پتو خوابیده بود. او دختر حسن باقری بود. وارد که شدم حسن باقری به حالت ایستاده با یکی از فرماندهان که الان خاطرم نیست و احتمالاً دکتر مجید بقایی (شهید) بود، راجع به عملیات آتی صحبت می کردند. بعد از سلام و روبوسی بغل دست حسن باقری نشستم. حسن بلند شد رفت سه تا چای آورد...

بعد از احوالپرسی سریع رفت سراصل موضوع و گفتند: قراره عملیاتی در منطقه ی عین خوش انجام بدیم. شما برو عین خوش و جاده های منتهی به خطوط جبهه را بررسی کن و گزارشی به من بده. ببین از نظر مهندسی چه کار باید بکنیم! از جمع آنها خدا حافظی کردم. قصد داشتم با خودرو شخصی خودم برم منطقه ی مورد نظر. آن موقع یک رنوی خاکی رنگ داشتم ولی چون منطقه ی عملیات را خوب نمی شناختم، گفتم با یک راننده برم. حسن باقری یک یادداشت خطاب به آقای سراجان نوشت. سراجان توی ساختمان استانداری بود. همان جایی که قبلاً شهید دکتر مصطفی چمران مستقر بود. آن زمان مقر پشتیبانی شده بود. خدمت ایشان رسیدم. با همان یادداشت حسن باقری یک نیشان وانت آبی رنگ با راننده در اختیارم گذاشت. نشستم بغل دست راننده رفتیم به سمت جاده ی عین خوش.

در بین راه، عملیات شناسایی را هم انجام می دادم. دیدم عرض جاده کم است. بغل جاده ها بریده بریده شده. از سمت چپ جاده از روی ارتفاعات هم مدام گلوله های دشمن روی جاده می خورد! ماشین ها هم از ترس گلوله ها با سرعت می رفتند... خدمت حسن باقری برگشتم. گفتم این جاده، جاده ای نیست که شما را پشتیبانی کند. نیروها را عبور دهد. این جاده کاملاً زیر دید و تیر دشمن است! باید فکری به حال جاده کرد!



مهندس نژاد حسینیان

گفت: خب، چه کار کنیم؟

گفتم: با وزیر راه آقای محمد هادی نژاد حسینیان تماس بگیر تا قبل از اینکه ما کاری را انجام دهیم، جاده را تعمیر کنند.

گفت: خودت زنگ بزن! آقای نژاد حسینیان را از واقعه سیل ۱۳۵۸ خوزستان می‌شناختم. ایشان آن زمان معاون عمرانی بنیاد مستضعفان بود.

بعد از مدتی با ابلاغ وزیر راه، اولین گروه راه‌سازی از مجموعه‌ی راه کربلا وزارت راه و ترابری در منطقه مستقر شدند! یک کانکس اول جاده‌ی عین خوش گذاشتند. دو طرف شانه‌های جاده خورده شده بود و پایین رفته بود! ابتدا شانه‌های جاده را ترمیم و عریض کردند. زیر آتش گلوله‌های دشمن کار می‌کردند.



یکی از فعالیت‌های مهندسی رزمی که در عملیات محرم به اجرا گذاشته شد، استفاده از گابیون^۱ (تصویر مقابل) برای کاهش سرعت آب رودخانه‌های منطقه بود. زمانی که برای نصب پل‌های لوله‌ای با مشکل سرعت آب رودخانه مواجه شدیم و آب، لوله‌های ۴۲ اینچی را با خودش

جابجا و یا لوله‌ها را کج می‌کرد. در کنار رودخانه‌ها با سنگ چینی و قرار دادن آنها داخل کیسه‌های سیمی (گابیون) این مشکل را برطرف می‌کردیم.

بهترین روش در تثبیت سواحل رودخانه همین عمل گابیون چینی است! الان هم برای خطوط گاز در پایین دستش حتماً باید گابیون چینی شود. حُسنش این است که آب را رد می‌کند. زهکش است. سرعت آب را هم می‌گیرد. جلوی شستشوی خاک را می‌گیرد. برای عملیات محرم اولین پل لوله‌ای را که به صورت تعجیلی در مسیر رودخانه دویرج زدیم عرضی در حدود ۲۵ تا ۳۰ متر رودخانه را پوشش می‌داد^۲...

۱- گابیون: توری گابیون که به آن توری سنگی گفته می‌شود سبدهای سیمی پر از مصالح سنگی است که با به هم پیوستن و در کنار هم قرار گرفتن سازه‌هایی با ابعاد بزرگ تشکیل می‌دهند. بیشتر در سدسازی، جاده‌سازی، ایجاد دیوارهای محافظ و حائل و نیز کف آبراه‌ها کاربرد زیادی دارد. (۱۴)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۱۷



تدبیر در میدان جنگ

«راوی: مجید برزمهری، از مهندسی رزمی سپاه

«... اولین مسئولیت مهندسی رزمی در عملیات محرم به بنده

واگذار شد. عملیات محرم توسط سپاه سوم صاحب الزمان (عج)

سپاه به فرماندهی شهید حسین خرازی اجرا شد. بنده هم مسئول مهندسی رزمی این سپاه بودم. این سپاه متشکل از: تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی (شهید)، تیپ ۲۵ کربلا به فرماندهی مرتضی قربانی، تیپ ۸ نجف اشرف به فرماندهی احمد کاظمی (شهید)، تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) به فرماندهی جانباز کریم نصر و تیپ ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) به فرماندهی شهید مهدی زین الدین بود. ارتش هم با تیپ یکم از لشکر ۲۱ و گردان‌هایی از تیپ ۵۸ و ۸۴ ارتش با ادغام در سازمان گردان‌های پیاده سپاه در این عملیات نقش آفرینی کردند. این عملیات تحت فرماندهی مشترک قرارگاه قائم (سردار حسین خرازی و سرهنگ منوچهر دژکام) هدایت می‌شد.

قبل از عملیات، آن منطقه تقریباً به صورت پاسگاهی توسط نیروهای ارتش پدافند می‌شد. یکی از تدابیر حسین خرازی و احمد کاظمی همان خاکریزی بود که آقای مهندس حجتی گفتند؛ از پاسگاه بیات به سمت خطوط دفاعی زده شد و نیروها پشت آن خاکریز مستقر شدند.

یکی از بلندترین ارتفاعات منطقه ارتفاعات خمیرین بود که لشکر ۸ نجف آنجا مستقر شد. تمام آماده‌سازی‌های مهندسی رزمی قبل از عملیات در دید دشمن بود و دشمن از اجرای عملیات در آن منطقه مطلع شده بود. احمد کاظمی به قصد فریب دشمن و تظاهر به تک از این محور تدبیری کرد تا حداقل دشمن را از محور اصلی عملیات دور کند! در صورتی که محور اصلی همان جاده‌ی پاسگاه بیات بود و شب عملیات بدون درگیر شدن با نیروهای خطوط دفاعی اولیه دشمن، خط مقدم را شکستند. یادم هست عصر قبل از شب عملیات مقرهای زیادی از استقرار نیروهای رزمنده از سوی هواپیماهای دشمن بمباران شد! البته این هوشیاری دشمن امری طبیعی بود؛ چون تا چند هفته پیش روزانه یکی دو تا خودرو از آن جاده‌ها عبور می‌کرد ولی به یکباره حجم فعالیت‌های مهندسی و افزایش تردد خودرو از جاده‌ها حساسیت فرماندهان دشمن را برانگیخته بود!

محور تیپ ۱۴ امام حسین (ع) به خاطر طغیان رودخانه‌ی دویرج با مشکلاتی مواجه شد. یکی از موفق‌ترین محورها محور تیپ ۸ نجف اشرف بود. آن هم به این خاطر که با تدبیر فرماندهی تیپ

(احمد کاظمی) دشمن را کاملاً دور زدند و بعد از اسارت فرماندهی لشکر دشمن، به انهدام بقیه نیروهای دشمن پرداختند! در آن عملیات شاید برای اولین بار بود که مهندسی رزمی قبل از عملیات منطقه را به دقت شناسایی کرده بود! یک تیم مشترکی از مهندسی رزمی سپاه و جهاد و احتمالاً ارتش (نمی دانم بودند یا نه) برای شناسایی و بررسی پل های مورد نیاز جاده که قبلاً توسط دشمن کاملاً منهدم شده بود، شبانه برای شناسایی رفتیم و با دقت همه چیز را بررسی کردیم. می توان گفت اطلاعات عملیات مهندسی از اینجاها شکل گرفت...»

کله قندی عملیات محرم

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«... به مهندسی قرارگاه کربلا مأموریت مستقیم در این عملیات واگذار نشده بود. منتها مأموریتی که به ما داده شد این بود که کانال ادب را شبِ عملیات محرم باز کنیم تا دشمن در این منطقه دچار مشکل شود و تا حدودی یک عملیات فریب هم منظور شود! کانال ادب در طول چند ماه با هدف تخلیه منطقه آب‌گرفتگی خوزستان احداث شده بود. تعدادی لودر و بلدوزر را با نیروهایی از بچه‌های استان اصفهان از جمله آقای معینی، حسن فتاحی و... برای کانال گذاشتیم. عده‌ای را هم بنا به دستور در حین عملیات محرم در منطقه دیگری به منظور عملیات فریب، نزدیک پاسگاه مرزی بوبیان و کوت سواری در غرب جاده‌ی اهواز- خرمشهر با شکافتن دژ مرزی و ایجاد سروصدای دستگاه‌های مهندسی با چراغ روشن به کار گرفتیم.

نگه داشتن نیروها در آن منطقه راکد و غیرفعال در زمانی که در منطقه دیگری عملیات آفندی اجرا می‌شود، کار سختی بود چون نیروها با آن شور و هیجان جوانی بیشتر دوست داشتند در نبرد مستقیم با دشمن حضور داشته باشند تا در یک عملیات فریب پدافندی و آرام منطقه عملیاتی! یکی دو روز بعد از شروع عملیات، از قرارگاه آقای عبدالحسن لیلی‌زاده پیغام آقای ادب را آوردند که هر چه وسیله و ماشین‌آلات مهندسی دارید جمع کنید، بیایید کمک مهندسی تیپ ۱۴ امام حسین (ع) در منطقه عملیاتی محرم. علاوه بر هفت هشت دستگاه لودر و بلدوزر، کمپرسی با تراورس و پلیت و تجهیزات کامل همه را با کمرشکن‌ها بارگیری و حرکت کردیم. آمدیم کنار رودخانه‌ی دویرج^۱. رودخانه‌ی شیب‌داری بود. از یک منطقه‌ی بالادست می‌آمد ولی آبش دیگر کم شده بود. لوله‌های عبور آب زیر جاده‌ها را خالی کردیم. دوسه تا پل لوله‌ای زدیم. یکسری توری هم آوردیم. جاده‌ی خاکی به سمت ارتفاعات و از آنجا به سمت زبیدات و شرهانی می‌رفت. بلدوزرها از رودخانه‌ی دویرج که رد شدند جاده پر پیچ و خم می‌شد...

عراق یک تیربارچی روی ارتفاع گذاشته بود؛ آن گوشه کله قندی سرپیچ؛ انگار اتوماتیک خودش کار می‌کرد! از هر سمت رگبار تیربار همه را اذیت می‌کرد؛ دور خودش می‌چرخید! ابتدا دوسه تا لودر، بلدوزر، این‌ور و آن‌ور جاده خاکریزهای مقطعی زدند و نیروها در پناه این خاکریزها مقداری جلو

۱- دویرج: برای شناسایی موقعیت آن به نقشه مربوط در ابتدای این بخش (عملیات محرم) مراجعه شود.

رفتند. حسین خرازی و معاونش آقای محمدرضا ابوشهاب حضور داشتند. راننده‌ی لودری داشتیم که خیلی آدم جرئت داری بود، گفت: من می‌رم تیربارچی را خفه‌اش می‌کنم! این راننده لودرنمی‌دانم بچه اصفهان بود یا تبریز، پاکت لودرش را پراز خاک کرد. با سرعت به سمت تیربارچی حرکت کرد! رگبار تیربارچی ادامه داشت! ما همگی منتظر از کار افتادن لودر و شهادت راننده لودر بودیم که دیدیم خودش را رساند به سنگر تیربارچی عراقی! با بیل پراز خاک بر روی سنگر زد و تیربارچی را خفه کرد! آتش تمام شد! صدای الله اکبر بچه‌ها بلند شد و نیروها به سمت ارتفاع دویدند...»

سد خاکی برای عملیات نظامی

«راوی: مجید برزمهری، از مهندسی رزمی سپاه

«... مهندسی سپاه صاحب الزمان (عج) وقتی شکل گرفت، محسن صفوی (شهید)، مهندس یاسینی، مهندس رجبی، اکبر معصومی و عبدالحسن لیلی زاده (مرحوم) با ما بودند. قبل از عملیات محرم صحبتی در رابطه با عبور از رودخانه مطرح بود. خاطرم هست که حسن باقری (شهید) به عنوان فرماندهی قرارگاه کربلا در جلسه‌ای که حسین خرازی (شهید) به عنوان فرماندهی سپاه سوم صاحب الزمان (عج) و چند نفر دیگر حضور داشتند، به ما گفتند: بروید منطقه‌ای را شناسایی کنید تا بتوانیم برای ۲۴ ساعت با احداث سدی از بالادست آب رودخانه‌ی چیخواب را منحرف کنیم یا در محوطه‌ای نگه داریم و بعد از عملیات مسیرش را باز کنیم.

با جمعی از بچه‌های مهندسی جهاد و سپاه بعد از شناسایی کارمان را شروع کردیم... تقریباً سه چهار روز قبل از عملیات این سد خاکی آماده شد. حجمی را برای ۴۸ ساعت پیش‌بینی کردیم. حوضچه‌ای را با استفاده از مصالح رودخانه با ارتفاعی مناسب در مسیر رودخانه دویرج ایجاد کردیم که دو روز می‌توانست دوام بیاورد!

این سد روی یکی از رودخانه‌هایی بود که از کنار شهر دهلران می‌گذشت. ما سرشاخه‌ی آن را بستیم. آن بارانی که عصر شب عملیات باریدن گرفت حوضچه را پر کرده بود. دقیقاً شب عملیات حوضچه سرریز کرد و عملاً حدود ساعت ۸ شب بود که سد شکسته شد! عوامل مختلفی باعث این اتفاق شد؛ اطلاعات ناقص از وضعیت بارندگی منطقه، حجم و شدت باران، توان و ظرفیت حوضچه و در نهایت بی‌تجربگی از تغییر و تحولات رودخانه از مهم‌ترین دلایل این حادثه تلخ بود که تلفات سنگینی به تیپ ۱۴ امام حسین (ع) وارد شد و صدها نفر آن شب به هنگام عبور از رودخانه دویرج غرق شدند!...»

چیخواب

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... عملیات محرم ویژگی خاص خودش را داشت. فعالیت‌های مهندسی قبل از عملیات یک کار سریع و حجیم بود. برخلاف عملیات قبلی (رمضان) که اطلاعات ضعیفی از مواضع دشمن داشتیم، در این عملیات نیروهای شناسایی یگان ما (تیپ ۸ نجف به فرماندهی شهید احمد کاظمی) حتی تعداد سنگرهای دشمن را شمرده بودند! در بخش مهندسی رزمی هم خود من با آقای محمد موحدی خواه تقریباً ۴۸ ساعت داخل منطقه‌ی عملیات از نزدیک محورها و مناطق را شناسایی کردیم. حتی عرض بریدگی جاده‌ها و نیازمندی لوله‌ها را به منظور پل سازی و خاکریزی روی آن را بررسی و شناسایی کرده بودیم.

تقریباً از سمت منطقه‌ی دشت عباس زمین بکربود. اصلاً ما نیروی خطی نداشتیم! یکی دو تا پاسگاه ژاندارمری (مرزبانی) مستقر بود. باید این جبهه برای عملیات مانوری فعال و آماده می‌شد. یکی از خاکریزهایی که باید قبل از عملیات زده می‌شد از همان منطقه‌ی دشت عباس کنار جاده‌ی آسفالت تا خود دهلران بود! حدود ۴۵ کیلومتر خاکریز باید زده می‌شد تا دید و تیر دشمن بر روی جاده کم شود! خاکریز دیگری که می‌بایست زده می‌شد، از تقاطعی در جاده‌ی دهلران تا موسیان بود. خاکریزی که خیلی مهم بود از پاسگاهی بین شهر موسیان و پاسگاه بیات بود. این خاکریز به علت دید نزدیک دشمن باید شب زده می‌شد. جبهه‌ای که اصلاً ما هیچ نیروی پدافندی نداشتیم! فکر کنم نزدیک به ۸۰-۷۰ کیلومتر خاکریز قبل از عملیات می‌بایست زده می‌شد!

یکی از کارهایی که ما تا آن موقع انجام نداده بودیم خط‌کشی جاده‌های آسفالت در منطقه بود. چون شب‌ها خودروها باید چراغ خاموش تردد کنند این خط‌کشی‌ها راهنمای خوبی برای دید راننده‌ها محسوب می‌شد! بچه‌ها با دست، خط‌کشی جاده‌های آسفالت را انجام می‌دادند. قبل از عملیات ما دو نفر شهید دادیم. یکی از این دو نفر علی ایزدی بود و اسم نفر دوم را به خاطر ندارم... آقای ماندگار هم در حین خط‌کشی جاده بر اثر مین دشمن از ناحیه دو چشم و دست و پا به شدت مجروح شد. ایشان الآن جانباز ۷۰ درصد است.

از دهلران هم یک جاده‌ی محلی و موّری به پاسگاه بیات به مسافت ۱۲ تا ۱۳ کیلومتر بود که

دشمن کاملاً از روی ارتفاعات حمّین^۱ بر این جاده مسلط بود. ما ظرف دو یا سه شب خاکریزی به موازات آن جاده زدیم تا دید دشمن را کم کنیم. جمعاً حدود ۸۰ کیلومتر قبل از عملیات، خاکریز زدیم! علاوه بر آن، قبل از عملیات برای استقرار گردان‌ها، سنگرهای فرماندهی، سنگرهای تانک پشت این خاکریزها و احداث اورژانس و... فعالیت‌هایی انجام دادیم.

شهید محمدتقی رضوی آن موقع نماینده‌ی مهندسی رزمی قرارگاه کربلا در آن عملیات بود. بحث‌هایی بود که پلی در مسیر جاده برای عبور سیلاب زده شود. پلی قبلی تخریب شده بود. پیش‌بینی شد هم‌زمان با عملیات مانوری، پل زده شود. پیش‌بینی این حجم و دبی آب باران را نمی‌کردند. آن بارندگی شدید همه چیز را به هم ریخت! آن موقع به علت خشک بودن رودخانه‌ی فصلی چیخواب، نیروها را کنار آن و زیر ارتفاع داخل آن جنگل‌ها مستقر کرده بودند. با آن بارندگی عجیب شب عملیات تعدادی از نیروهای پیاده غافلگیر شدند که متأسفانه آب آنها را برد!

به ناچار عملیات در آن محور متوقف شد! ولی در محوری که ما بودیم دو تا محور پیشروی در نظر گرفته شده بود؛ یکی خود جاده‌ی اصلی یا همان جاده شرکت نفت بود که می‌بایست برای شروع عملیات باز می‌شد تا بتوانیم تجهیزات و امکانات ببریم جلو. در این مسیر ۱۰ تا ۱۲ دهنه پل بود که همگی تخریب شده بود. فرمانده گردان مهندسی لشکر ۸ نجف اشرف آن موقع احمد محمدی و معاونش ابوالقاسمی^۲ بود. با توجه به شناسایی منطقه ظرف مدت یک ساعت ونیم تمام این دهنه‌ها پرو جاده برای عملیات باز شد! احمد کاظمی، فرمانده لشکر ۸ نجف، سوار بر جیپی از آن جاده عبور کرد.



شهید ابوالقاسمی

یک محور هم زیر ارتفاع، تقریباً بین موسیان و پاسگاه بیات بود که این محور می‌بایست توی دره باز می‌شد و از داخل دره عبور می‌کردند. ظاهراً این محور برای عبور مشترک نیروهای لشکر ۸ نجف اشرف و ۲۵ کربلا بود. در این مسیر می‌بایست جاده به سمت ارتفاع حمّین احداث می‌شد. اینجا میدان مین دشمن بود. می‌بایست مین‌ها پاک‌سازی و به طریقی مسیر عبور نیروها تسطیح می‌شد. این کار شب عملیات بود...

عملیات چندین شب ادامه پیدا کرد. پایین ارتفاعات حمّین سمت سرزمین عراق می‌بایست

۱ - جبال حمّین: برای شناسایی موقعیت این ارتفاعات به نقشه مربوط در ابتدای این بخش (عملیات محرم) مراجعه شود.
 ۲ - احمد محمدی در همان عملیات محرم (آبان ۱۳۶۱) و ابوالقاسمی نیز در عملیات والفجر ۸ در شهر فاو عراق در اسفند ۱۳۶۴ به شهادت رسیدند.

خاکریزهایی احداث می شد. دشمن در آن محور خیلی فشار می آورد! ولی می بایست این خاکریزها زده می شد. برای رسیدن به زبیدات متر به متر روی ارتفاع خاکریز می زدیم! بچه ها از آن طرف پاسگاه بیات به عمق مواضع عراق رفته بودند. جایی که ارتش عراق جاده ی شنی زده بود، بچه ها جلوتر بودند. تانک های عراقی نیز روی تپه ای نیروهای ما را می زدند. نزدیک ظهر بود که شاهد تلفات نیروهای رزمنده بودیم. راننده ی آمبولانسی به نام آقای رحیمی که معلم بود، داوطلب شد تا برود جلو مجروحان را به عقب منتقل کند. نگاهمان به شلیک تانک عراقی بود و خدا خدا می کردیم که آمبولانس را نزنند ولی یک مرتبه گلوله ی تانک عراقی آمبولانس را فرستاد توی هوا! وقتی خودمان را به آمبولانس رساندیم، دو نفر شهید شده بودند و این راننده آمبولانس از ناحیه چشم، دست، پا و تمام اعضای بدن به شدت مجروح شده بود! خداوند ایشان را حفظ کند. الآن جانباز ویلچری هستند.

البته مهندسی رزمی جهاد در بخش های مختلف از جمله بحث اورژانس، آشپزخانه و تدارکات هم کار می کرد. عموماً تمام امور آشپزخانه ی تیپ و لشکر دست بچه های جهاد بود. توی دهلران نانوائی زده بودیم. ساختمان نانوائی ای که برای شهر بود آن را احیاء کرده بودیم. نان تازه به رزمندگان می دادیم. در هر صورت این خاکریزها جبهه ی ما را به هم وصل کرد. واقعاً هر کس روی آن ارتفاعات قرار می گرفت، در ذهنش این متبادری می شد که گام بعدی عملیات ما تصرف شهر ابوغراب و طیب عراق است! چون جبهه کاملاً باز شده بود. هیچ مانعی جلو ما نبود! ما روی ارتفاع بر جبهه دشمن مسلط شده بودیم و دشمن هم توی دشت مستقر بود! به نظرمی رسید اگر عملیات از همان منطقه ادامه پیدا کند نتایج خوبی حاصل می شود! ولی نمی دانم چرا ادامه پیدا نکرد؟!...»

گردان مهندسی رزمی بایک دستگاه لودر!

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

«...قبل از عملیات محرم مجروح شده بودم. هنوز پایم در گچ بود که برای شرکت در عملیات پیش روراهی جبهه جنگ و لشکر ۱۴ امام حسین (ع) شدم. موقعیت نیروهای لشکر ۱۴ در منطقه‌ی عین خوش بود. توی دامنه‌ی کوه‌ها چادر زده بودند. هرچه به شروع عملیات نزدیک می‌شدیم بمباران مقرر نیروها بیشتر می‌شد! در یکی از این بمباران‌های دشمن انبار مهمات لشکر ۱۴ را زده بودند. با افزایش تردها در منطقه دشمن فهمیده بود که ایران قصد عملیات آفندی دارد.

چند روزی بود که از طرف فرماندهان عزیز از من می‌خواستند که مسئولیت گردان مهندسی تیپ تازه تأسیس ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) را بپذیرم ولی من نمی‌پذیرفتم! دوست داشتم توی همان لشکر ۱۴ امام حسین (ع) باشم. عصر یکی از این روزها بود که توی مقر مهندسی رزمی لشکر ۱۴ نشسته بودیم. نیروهای مهندسی داشتند تجهیزاتشان را برای عملیات پیش‌رو آماده می‌کردند.

حسن شوکت پور (شهید) سوار بر توپوتا استیشنی آمد سراغ من و گفت: برادر حسین خرازی با شما کار دارند!... آن زمان حسین خرازی، فرماندهی سپاه سوم صاحب‌الزمان (ع) سپاه بود.

باپای گچ گرفته داخل سنگری خدمت حسین خرازی (شهید) رسیدم! رضا حبیب‌اللهی (شهید)، محمدرضا ابوشهاب فرماندهی لشکر و کریم نصر فرماندهی تیپ ۴۴ تازه تأسیس هم داخل سنگر حضور داشتند. روی نقشه‌ی عملیاتی بحث و گفتگومی‌کردند. وقتی حسین خرازی توجهش به سمت ما روانه شد آقای شوکت پور بدون هیچ مقدمه‌ای خطاب به حسین خرازی گفت: ما هرچه به ایشان می‌گیم که مسئولیت گردان مهندسی رزمی تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) را بپذیرند ایشان قبول نمی‌کنند! حاج حسین گفت: چرا نمی‌ری تیپ قمر (ع)؟!

گفتم: حاج آقا! می‌خواهید مرا از لشکر امام حسین (ع) بیرون کنید؟

حاج حسین نگاهی به من انداخت و با تبسمی مقتدرانه گفتند: در صحرای کربلا اگر فداکاری‌های قمر بنی هاشم (ع) نبود، شاید نهضت عاشورا جور دیگری رقم می‌خورد. به خاطر آن یاری که در آن روز به امام حسین (ع) شد آن عظمت آفریده شد. ما در عملیات قبلی (رمضان) ضربه‌ی بزرگی از جناحمان خوردیم! چون جناح سمت راست ما الحاق نکرد لشکر ۱۴ و استان اصفهان تلفات

۱- چون سردار حسین خرازی در عملیات محرم فرماندهی سپاه سوم صاحب‌الزمان (ع) را به عهده داشت، در آن عملیات سردار محمدرضا ابوشهاب فرماندهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) به ایشان واگذار شده بود.

زیادی متحمل شد! به این نتیجه رسیده‌ایم که جناح خودمان را خودمان تأمین کنیم! به همین دلیل تیپ قمر بنی‌هاشم (ع) را که از بچه‌های استان اصفهان و چهارمحال تشکیل شده، راه‌اندازی کردیم و آقای کریم نصر هم که یکی از فرماندهان رشید گردان‌های لشکر هستند برای فرماندهی این تیپ گذاشتیم. ایشان اولین فرمانده‌ای بود که توی عملیات فتح‌المبین رفت توی سایت و نیروهای زیادی از دشمن را اسیر گرفت. شما باید برید مهندسی این تیپ را شکل بدید و راه بیندازید!

با این صحبت‌های شهید خرازی ما دیگر حرفی نزدیم! گفتم: حاج آقا! هر چه شما دستور بدید ما در خدمتیم! از همان جا دستم در دست آقا کریم (فرمانده‌ی تیپ ۴۴ قمر) قرار گرفت.

حاج کریم گفتند: فعلاً توی پادگان دوکوهه دو تا اتاق گرفته‌ایم و داریم کادر تیپ را می‌چینیم. مهندسی رزمی تیپ هم هیچ دستگاه و امکاناتی نداشت! به آقا کریم گفتم: مهندسی بی ابزار که نمی‌شود! یک صحبتی با آقای خرازی بکنید تا چند دستگاه از ماشین‌آلات مهندسی لشکر را به ما بدهند. بچه‌های لشکر هم حسابی روی ما حساس شده بودند. آقا کریم وقتی دید از جانب لشکر مساعدتی نخواهد شد، گفت: فلانی! توی قرارگاه یکی از بچه‌های اصفهان به نام آقای مجید برزمهری هستند، شما برو سراغ ایشان، اینها ماشین‌آلات مهندسی یگان‌ها را از طریق وزارت راه و جهاد سازندگی تأمین می‌کنند.

نوشته‌ای به من داد و رفتم خدمت آقای برزمهری. تا آن موقع ایشان راننده بودم! او را داخل سنگر زاغه مهمات داخل پادگان عین‌خوش (متعلق به ارتش) زیارت کردم. گفتند: الان لودر و بلدوزر نداریم! قراره چند تا لودر و بلدوزر برای ما بیاد!

بالاخره این قدر پیگیری کردیم تا اینکه یک لودر کاترپیلار^۱ سبزرنگ به ما دادند! یک راننده‌ی لودر هم برای آن دستگاه جور کردیم. با این لودر به عنوان اولین دستگاه مهندسی رزمی این یگان، مقر تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم (ع) را برای استقرار آماده کردیم. قرار بود تیپ ۴۴ در عملیات محرم به عنوان یگان احتیاط باشد. در خیلی از ارکان تیپ فقط یک نفر به عنوان مسئول آن رده مشخص شده بود. سیف‌الله حیدرپور^۲ با دست پانسمان شده از مجروحیت عملیات قبلی از بیمارستان آمده بود! ایشان به عنوان مسئول محور تیپ بودند. محمدعلی شاهمرادی (شهید) معاون عملیات تیپ، تازه از جبهه



شهید حیدرپور

۱ - کاترپیلار: یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های سازنده ماشین‌آلات عمرانی و... از کشور امریکا است.

۲ - سردار سیف‌الله حیدرپور: ۱۹ سال بعد از پایان جنگ بر اثر عارضه شیمیایی در تاریخ ۱۳۸۶/۱۱/۱۵ به شهادت رسید.

کردستان آمده بود. تا سه چهار روز مانده به شروع عملیات، دوسه گردان پیاده سازمان دهی شده بود! خیلی از این نیروها بسیجیان استان چهارمحال و بختیاری بودند. بچه‌های ورزیده و کوه و کمر دیده بودند!

یک روز قبل از عملیات باران شدیدی در منطقه باریدن گرفت! نایلون روی چادرها کشیده بودیم. یک مرتبه خبر دادند توی این رودخانه فصلی که کنارش مهندسی رزمی مستقر شده، آب زیادی به جریان افتاده. لودر را آب گرفته و این پلیت‌ها و امکانات مهندسی دارند زیر آب میرن! سریع لودر و امکانات مهندسی را نجات دادیم ولی هر لحظه به حجم و سرعت جریان آب بیشتر می‌شد! چون حوزه‌های آبریز این رودخانه‌های فصلی زیاد بود! همین قضیه هم باعث شد وقتی در شب عملیات دوباره بارش باران منطقه را فرا گرفت، مقر گردان‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع) در اطراف رودخانه فصلی چم سری در مسیر سیل قرار گرفت و خیلی از رزمندگان را آب بُرد!

هرچند قرار نبود تیپ تازه تشکیل شده‌ی قمر بنی‌هاشم (ع) مستقیم وارد عملیات شود ولی عصر عملیات بود که به ما خبر دادند دو گردان پیاده تیپ آماده باشند تا وارد عملیات شوند! چند ساعت از شروع عملیات نگذشته بود که خبر رسید هرچه ماشین دارید آماده کنید تا نیروهای گردان پیاده سواره به منطقه عملیات انتقال دهند! ظاهراً یک منطقه پنج کیلومتری بین دولشکر ۱۷ و ۲۵ سپاه الحاق انجام نگرفته بود! استعداد نیروهای پیاده تیپ ما فقط دو گردان بود! همه را سوار بر تویوتا وانت کردیم و راهی خط مقدم شدیم تا این شکاف بین دولشکر برطرف شود.

کار عجیبی آن شب اتفاق افتاده بود؟! ظاهراً شب قبل توی ظرف غذای رزمندگان تیپ چیزی ریخته شده بود که اکثر نیروهای گردان مسموم شده بودند! لذا وقتی از لای این شیارها با خودرو چراغ خاموش حرکت می‌کردیم بعضی نیروها مدام روی کاپوت ماشین می‌زدند که بایست! بایست! وضع داخلی نیروها به هم ریخته بود! به محض توقف خودرو، همه از ماشین می‌پریدند پایین و هر کسی به گوشه‌ای پناه می‌گرفت؟! چون من آن شب شام نخورده بودم، ابتدا متوجه قضیه نشدم! ولی با تکرار این برنامه از زبان دیگر نیروها متوجه شدم!

بالاخره از میدان‌های مین عبور کردیم. از پیچ شرفانی که رد می‌شدیم تانک دشمن ستون خودروهای ما را زیر آتش گرفت. چند تا از این تویوتا و ماشین‌های ما را زدند. با چه مشکلاتی از سرازیری به سمت خط مقدم نبرد عبور کردیم. توی آن تاریکی رزمندگان جناح چپ و راست خود را پیدا نکردیم! ولی با روشنی صبح الحاق نیروها تا حدودی انجام گرفت... تا اینجا مهندسی کار

خودش را رها کرده بود و بنا به دستور فرماندهی تیپ با تمام توان در اختیار نیروهای پیاده بودیم و عملیات انتقال نیروها را انجام می دادیم!

با روشنایی صبح برنامه ما احداث یک جاده ای برای انتقال تدارکات، مهمات، مجروحین و شهدا بود. سمت راست ما تپه های رملی بود که بچه ها شب قبل آنجا عمل کردند و ۷۰، ۸۰ نفر از نیروهای تیپ ۴۴ قمر (ع) شهید شده بودند و جنازه ی آنها در آن منطقه مانده بود!

برای احداث جاده توی تپه های رملی، خاک سرخ^۱ نیاز داشتیم. چون عبور کامیون از آن تپه ها غیرممکن بود! دو بار که آمبولانس و ماشین های پشتیبانی جلورفتند، داخل رمل تپیدند. از آقای محمود حجتی درخواست کمک کردیم. ایشان چند تا کمپرسی و لودر آوردند و کار را شروع کردند. حدود ۴، ۵ کیلومتر خاک سرخ ریختند تا رسیدیم نزدیک تپه ها. امدادگران مجروحان و شهدا را به عقب منتقل کردند. آن ارتفاعات چند شب بین ایران و عراقی ها دست به دست شد!

برای تصرف ارتفاع ۴۰۰ کله قندی، چند بار گردان پیاده شب ها حمله کردند و آنجا را گرفتند ولی با فشار دشمن روز به عقب برمی گشتند! یکی از فرمانده گردان ها علی ردانی پور بود. بالگردهای عراقی ها ماشین آلات مهندسی را که مشغول ایجاد خاکریز کنار این جاده بودند، با راکت مورد هدف قرار می دادند. چند تا از دستگاه های مهندسی لشکر ۱۴ آنجا منهدم شد. برادر رویگری همان جا در حال خاکریز زدن شهید شد! از بچه های خیلی شجاع و نترسی بود! چند نفر از بچه ها از جمله آقای کربلایی آنجا مجروح شدند. به علت تسلط عراقی ها بردشت عملاً کار مهندسی در روز متوقف می شد! توی شب هم آتش به شدت زیاد بود! اکثراً ارتفاعات با پاتک دشمن در ابتدای روز به دست دشمن می افتاد^۲...».

۱ - خاک سرخ: یک مخلوط طبیعی از هماتیت، لیمونیت و رُس است. خاک سرخ شامل یک بستر رسی است که اکسید آهن هماتیت در آن نفوذ کرده، این نوع خاک از حدود ۶۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح برای بشر شناخته شده است. ذرات این ماده سنگین تر از آب و روغن هستند از این رو، بعد از استفاده از این ماده بر روی سطح، ذرات بر روی سطح ته نشین می شوند... این صفحات کوچک و بسیار ریز موجب می شود تا سطحی بزرگ و مسطح ایجاد شود. (۱۵)

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۳



چیات

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«...حدود ۳۰ تا ۴۰ روز قبل از عملیات محرم ما با امکانات مهندسی در منطقه‌ی دهلران مستقر شدیم. از همان جنوب شهر موسیان، خاکریز زدن را شروع کردیم. یعنی حدفصل ارتفاعاتی که در اختیار عراقی‌ها بود و نقاط سرکوب محسوب می‌شد و دامنه‌ی آن ارتفاعات که دست نیروهای خودی بود. در محدوده‌ی میدان مین دشمن خاکریز می‌زدیم. خاکریز را شب‌ها توی تاریکی مطلق انجام می‌دادیم. فکرمی‌کنم ۱۰ تا ۱۲ کیلومتر آنجا خاکریز احداث کردیم. هم‌زمان روزها نیز مشغول کار مهندسی بودیم و برای یگان‌های درخواستی خاکریز دوجداره، خاکریزهای مقطعی و بیش از ده سنگر اجتماعی هم احداث کردیم. به‌اضافه‌ی سکوهایی برای خودرو حامل تفنگ ۱۰۶ یا تانک و نفربر زرهی برای رزمندگان استان یزد احداث کردیم...

حاج احمد کاظمی، برادر ذبیح‌الله عاصی زاده^۱ را به ما معرفی کرد و گفت با عاصی زاده برید سری به منطقه بزنید... یه جاده‌ای بود غرب منطقه‌ی موسیان؛ معروف به جاده‌ی چاه نفت. جاده‌ای بود که توسط نیروهای عراقی و خودی مین‌گذاری شده بود. نیروی زیادی در این خط مستقر نبود. فقط در حد کمین بچه‌های خودمان و عراقی‌ها بودند! با عاصی زاده دوسه بار برای شناسایی منطقه کل مسیر را پیاده طی کردیم. حتی داخل دشت عراق هم می‌رفتیم و برمی‌گشتیم...



شهید عاصی زاده

بیشتر کارمان شناسایی بود تا بتوانیم از جاده‌های مواصلاتی داخل منطقه حداکثر استفاده را بکنیم. یکی از مشکلاتی که ما آنجا داشتیم آبراه‌ها بود. حوالی موسیان رودخانه‌ای بود که پل چیفَتینی (AVLB) ارتش را بر روی آن نصب کردیم و عملیات عبور را انجام دادیم. (نمونه تصویر صفحه بعد) از لوله‌های ۴۲ اینچی که از جنوب آورده بودیم و یه مقدار لوله‌ی ۳۰ اینچی که اطراف تلمبه‌خانه موسیان افتاده بود، برای پُر کردن این آبراه‌ها استفاده کردیم. تمام این فعالیت‌ها را قبل از عملیات انجام دادیم.

۱ - سردار ذبیح‌الله عاصی زاده: متولد ۱۳۴۰ اردکان یزد است. در عملیات محرم مسئول اطلاعات لشکر ۸ نجف بود. او مؤسس و اولین فرمانده تیپ ۱۸ الغدير سپاه استان یزد بود که قبل از عملیات والفجر چهارم در محور غرب بانه در تاریخ ۱۳۶۲/۷/۲۱ در سن ۲۲ سالگی به شهادت رسید و در گلزار شهدای اردکان مدفون شد. (۱۶)



کم‌کم با این تغییرات مهندسی رزمی در منطقه و افزایش تردد نیروها و تجهیزات، دشمن نسبت به حضور ما در منطقه حساس شد! آتش دشمن بیشتر و مانور هواپیماهای دشمن در آسمان منطقه بیشتر شد! در نتیجه تلفات نیروهای مهندسی افزایش پیدا کرد. یکی از ماشین‌های ما منهدم و یکی از راننده‌های باتجربه که یه پیرمرد ۶۰ ساله‌ای بود به نام آقای حمدی، همان جا شهید شد. هواپیماهای عراقی آن قدر می‌آمدند پایین که با تیربار ماشین‌های ما را می‌زدند. بالاخره منطقه برای عملیات رزمندگان آماده شد. قبل از عملیات اصلی، در محور چیلان که فرماندهی آن به عهده عباس محتاج بود، یک عملیات فریب انجام شد. مسئولیت مهندسی آن عملیات با بنده بود!...»



پل لوله‌ای تعجیلی



عملیات والفجر مقدماتی و والفجر یک

عملیات والفجر مقدماتی در جنوب فکه با رمز «یا الله» در تاریخ ۱۳۶۱/۱۱/۱۷ و عملیات والفجر یک در شمال فکه با رمز «یا الله» در تاریخ ۱۳۶۲/۱/۲۰ با هدف تهدید شهر مهم العماره عراق انجام گرفت. این عملیات بی نتیجه ماند و اهداف عملیات محقق نشد.



نقشه منطقه عملیات والفجر مقدماتی و والفجر یک



شناسایی‌های عجیب مهندسی رزمی

«راوی: محمدعلی مشهدی‌زاده، از مهندسی رزمی جهاد

«...قبل از عملیات والفجر مقدماتی، با حاج محسن و دیگر بچه‌ها رفتیم محور چیلات و سه‌گلان و یورو، بیست کیلومتر بعد از دهلران سمت چپ سه‌تا محور بود: چیلات، یورو و سه‌گلان.

شب بود و در آن سرمای شدید هیچ مکانی برای اسکان پیدا نکردیم؛ نه چادری، نه سنگری! یک وانت پتو آنجا بود. رفتیم زیر این پتوها! خط آرام و بی سروصدایی بود. با رفتن ما به آن منطقه، آنجا را شلوغ کردیم! نیروهای لشکر ۱۹ فجر سپاه استان فارس به فرماندهی نبی رودکی آنجا مستقر بودند. حاج‌یدالله شمایل، محمود دوکوهکی و سید جواد میرشفیعیان هم آنجا بودند.

غروب یکی از این روزها ما با سید جواد یک مأموریت شناسایی رفتیم. یک شناسایی خنده‌دار! آخر؛ بچه‌های جهاد قیافه‌هاشون به رزمنده نمی‌خورد! البته فرماندهانمان لباس‌های خوشگل‌تر می‌پوشیدند! (می‌خندند) بالاخره آقای مهندس میرشفیعیان گروه ۲۴ نفری ما را بالباس‌های رنگ‌ووارنگ و کت‌وشلوار برای شناسایی منطقه راه انداخت! حالا هیچ اسلحه‌ای و وسیله دفاعی هم نداریم! از درّه‌ها پایین رفتیم! انگار داشتیم به یک گردش علمی می‌ریم.

نزدیک غروب از مأموریت شناسایی برمی‌گشتیم که صحنه‌ی جالبی دیدم؟! من و علی ارقمی کنار هم حرکت می‌کردیم. یک سرباز عراقی را سمت چپم دیدم! در همان لحظه سرباز عراقی هم ما را زیر نظر داشت! ظاهراً آنها هم آمده بودند شناسایی! چون هیچ اسلحه‌ای نداشتیم بدون هیچ واکنشی میچ علی را فشار دادم و آهسته به علی گفتم: علی؛ سمت چپ ما عراقی‌ها هستند! آنها هم آمده‌اند شناسایی! خلاصه هر دو (ما و سرباز عراقی) خودمان را به ندیدن زدیم و به راه خودمان ادامه دادیم! نکته‌ی جالب اینجا بود اگر بچه‌های مهندسی دنبال خودشون اسلحه حمل می‌کردند فرماندهان آقای عبدالرحمان جزایری آنها را جریمه می‌کرد! جریمه‌اش نیز این بود که دو ماه اجازه ورود به جبهه جنگ را نداشت! همین حاج جمال - خدایا مرز - را به همین بهانه جریمه کرد! خلاصه آنجا ما یک مدت کار کردیم. جاده زدیم... تا اینکه یک شب ما را از چیلات و سه‌گلان برای عملیات آفندی جدید به جنگل آ مقر آوردند!...»

۱- ایشان در تاریخ ۱۳۹۳/۷/۱ بر اثر عارضه شیمیایی دوران جنگ فوت کردند. خداوند ایشان را رحمت کند.

۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۲/۱

عوارض فاصله‌ی زیاد با دشمن!

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... قبل از عملیات والفجرمقدماتی برای سهولت تردد یگان‌ها و نزدیک شدن به دشمن جاده‌ای به طول ۱۶ کیلومتر در منطقه‌ای کاملاً بکر احداث شد. یعنی در منطقه‌ای که دشمن حضور نداشت! مانیز نیروی استقراری نداشتیم. جایی که فقط روستایی‌ها و محلی‌ها حضور داشتند و چوپان‌ها به راحتی تردد می‌کردند. به طور طبیعی این وضعیت، شرایط را برای لُورفتن اطلاعات منطقه مهیا می‌کرد! فعالیت‌هایی که قبل از عملیات انجام شد، کارهای سنگین و حجیمی بود! جاده‌هایی که باید از تنگه‌ی رقابیه و ذلیجان زده می‌شد و با کمپرسی خاک می‌بردند و شن‌ریزی می‌کردند. جایی که خاک مناسب نداشت! خاک را باید از فاصله‌ی ۱۰، ۲۰ کیلومتری برای جاده‌سازی منتقل می‌کردند. با توجه با فاصله زیادی که با دشمن داشتیم، تمام فعالیت‌های مهندسی در روز انجام می‌شد! هرچه به شروع عملیات نزدیک می‌شدیم خودمان هم احتمال لُورفتن عملیات را می‌دادیم! به



شهید احمد کاظمی

قول سردار طباطبایی و آقای موحدی خواه دشمن نیز هیچ عکس‌العملی نشان نمی‌داد ولی خود را کاملاً مجهز و آماده نبرد کرده بود. نقطه‌ی رهایی ما از جنگل آقربود. قبل از عملیات، ما بعد از جنگل امقر کار مهندسی نکردیم! از تنگه‌ی ذلیجان تا تنگه‌ی رقابیه دشمن بعد از ظهرها دید مسلطی داشت. البته سعی می‌شد با رعایت اختفاء و پوشش کار انجام شود. مثلاً روی ماشین‌های ترددی شاخه‌های درخت می‌گذاشتند و حرکت می‌کردند! ولی مسائل حفاظتی خوب رعایت نمی‌شد و این مهم خیلی جدی گرفته نمی‌شد؟!...

نقطه‌ی رهایی محور ما یعنی همان سپاه هفتم به فرماندهی احمد کاظمی^۱ از جنگل آقربود.

۱ - سردار احمد کاظمی: در سال ۱۳۳۷ در نجف‌آباد اصفهان متولد شد. در زمان طاغوت برای مدت کوتاهی به زندان افتاد. با پیروزی انقلاب اسلامی در دی‌ماه ۱۳۵۸ همراه با گروهی با مسئولیت شهید محمد منتظری عازم سوریه شد و بعد از گذراندن دوره آموزش نظامی زیر نظر سازمان‌های فتح به جبهه جنوب لبنان اعزام تا در صف مبارزین فلسطینی قرار گیرد. اوایل ۱۳۵۹ راهی جبهه کردستان شد تا در آزادسازی شهرهای کردستان سهیم باشد. با شروع جنگ تحمیلی در قالب یک گروه ۵۰ نفری از سپاه نجف‌آباد عازم جبهه جنوب در آبادان شد و با شجاعت و تدابیر خود در آن محور توانست جوهره فرماندهی خود را به نمایش بگذارد. با تشکیل اولین تیپ‌های سازمان رزم سپاه، به‌عنوان فرمانده تیپ ۸ نجف اشرف در سن ۲۳ سالگی منصوب شد. شجاعت، تیزهوشی و تدابیر او در جبهه‌های جنگ در عملیات مختلف، زبانزد دوست و دشمن شده بود! او از فاتحان خرمشهر و اولین فرمانده تیبی بود که وارد خرمشهر شد و خبر آزادسازی خرمشهر را از طریق بی‌سیم به فرمانده قرارگاه نصر (شهید حسن باقری) رساند و در دروازه خرمشهر پشت بی‌سیم اعلام نمود: «خدا خرمشهر را آزاد کرد...». او که به خاطر لیاقتش در طول ۸ سال جنگ، مفتخر به سه مدال فتح از دست فرمانده کل قوا شده بود، بعد از جنگ در مسئولیت‌های: معاون عملیات نیروی زمینی سپاه، فرمانده قرارگاه حمزه (ع)، شمال غرب، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)، فرمانده نیروی هوایی سپاه و فرمانده نیروی زمینی سپاه خدمات شایسته‌ای از خود به یادگار گذارد. او نابغه‌ای بود که با پذیرفتن هر مسئولیت خطیری دشمن را به زانو می‌انداخت. در نهایت در تاریخ ۱۳۸۴/۱۰/۱۹ در سانحه‌ی هوایی سقوط هواپیمای داسوفالکن ۳۰ در نزدیکی ارومیه به شهادت رسید و بنا به وصیتش در جوار دوست و هم‌رزم همیشگی‌اش سردار حسین خرازی (فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)) در گلزار شهدای اصفهان آرامید. (۱۷)

از جنگل امقر تا خط دشمن ما نیروی استقراری نداشتیم! هیچ جاده‌ای هم نبود. باید گفت از تنگه‌ی چذابه تا فکه، یک فاصله‌ی پنجاه کیلومتری، کاملاً بکرو آرام بود. شاید هم یکی از دلایلی که فرماندهان این منطقه را برای اجرای عملیات انتخاب کردند بکرو بودن منطقه بود! درحالی‌که دشمن در خفا و پنهان روی این منطقه برنامه‌ریزی کرده بود! و با ایجاد کانال‌ها و میادین مین در عمق منطقه، زمین را مسلح کرده بود! ما بعد از رهایی از جنگل امقربیش از دوازده کیلومتری بایست پیاده‌روی می‌کردیم تا به این موانع عمیق برسیم! باید تجهیزات و ماشین‌آلات در بین این فاصله مستقر می‌شدند تا بتوانند معابر را باز کنند. بعد از میدان مین هم دو کیلومتر فاصله تا کانال داشتیم... با شروع عملیات تنها محوری که باز شد، همان محور سپاه هفتم بود. اگر ریسک احمد کاظمی نمی‌بود، قطعاً آن محور نیز متوقف می‌شد و عبوری انجام نمی‌گرفت! این محور که باز شد، بحث این بود که یگان‌های سپاه سوم و یازدهم از محور سپاه هفتم عبور و عملیات را ادامه دهند ولی تلفات زیادی داده بودیم. مخصوصاً لشکر ۷ ولی عصر (عج) و تیپ امام حسن (ع) که فرماندهی تیپ فکر کنم همان جا شهید شد...

قرار بر این بود که در شب اول، یک عملیات عبور طراحی شود و قبل از اینکه دشمن متوجه شود خودمان را به او نزدیک کنیم و موانع را پشت سر بگذاریم. چون پیش‌بینی می‌شد یک شبه نمی‌توان هم محور را باز کرد هم عملیات را ادامه داد! یعنی بیست کیلومتر را با آن موانع عمیق، آن هم با لُورفتن عملیات، پیشروی کرد. در مقابل دشمنی قرار گرفتیم که هم هوشیار شده بود هم با حفظ خونسردی خود ابتکار عمل را در دست گرفته بود!

بالاخره عملیات شروع شد. من کنار احمد کاظمی بودم. قاسم محمدی و سیف‌الله رهنما از فرماندهان محور عملیاتی لشکر ۸ نجف هم بودند! یک مرتبه دیدیم احمد، بدون اینکه چیزی بگوید راه افتاد!؟ بعداً متوجه شدیم چون محورگیر کرده و معبر باز نشده، خودش بلند شد و رفت که محور را از نزدیک ببیند. از اطلاعاتی هم که ردوبدل می‌شد، معلوم بود که جناحین ما (سپاه ۳ و ۱۱) نتوانسته‌اند عبور کنند! بالاخره با تدبیر احمد کاظمی، معبر باز شد و ما به سمت حلفائیه در حرکت بودیم. جاده‌ی شنی را عبور کردیم. از روی آن جاده بچه‌ها رفتند جلو.

طرح عملیات این‌گونه بود که از همان حلفائیه به سمت العماره حرکت کنیم. حتی جزئیات ورود به حلفائیه و نحوه‌ی برخورد با مردم آنجا هم پیش‌بینی شده بود! چنانچه این مرحله از عملیات با موفقیت انجام می‌شد، تصرف شهر العماره به عنوان هدف بعدی در دستور کار بود.

لشکر پنج نصر (رزمندگان استان خراسان) و رزمندگان استان کرمان (لشکر ۴۱ ثارالله به فرماندهی قاسم سلیمانی) در سمت راست و بچه‌های خوزستان هم سمت چپ ما بودند. ما هم محور وسط بودیم. وقتی یگان‌ها به دلایلی گیر می‌کردند و حرکتشان کند یا متوقف می‌شد، مدام می‌گفتند همه رفتند جلو و تو مانده‌ای! الآن بچه‌ها در العماره دارند چای می‌خورند و توهنوز اینجایی؟! حتی با یک داد و فریاد ما را به سمت جلو می‌کشاندند! خیلی از اوقات همین رفتارها بسیار مؤثر واقع می‌شد! خودم دیدم که همین شهید احمد کاظمی در جایی چنان باره بالا (قرارگاه عملیاتی) پشت بی سیم داد و بی داد می‌کرد که فلان فلان شده‌ها، بچه‌های ما را فرستادید جلو....

به نظر می‌رسد اصلی‌ترین چیزی که در شکست این عملیات مؤثر بود، اشراف اطلاعاتی دشمن نسبت به برنامه و اهداف عملیات ما بود! دشمن به ما مسلط و آماده و چشم به راه ما بود! لذا قبل از اینکه ما با دشمن درگیر بشیم، با زمین درگیر شدیم! قبل از اینکه دشمن، خودش را با ما درگیر کند ما را حسابی درگیر زمین کرده بود! با اینکه دشمن در قبل از عملیات، کاملاً به همه چیز واقف بود! ولی فقط در یک مقطع پشت معبر مقاومت کرد! سپس اجازه عبور داد تا چندین گردان پیاده و زرهی به عمق مواضعشان رخنه کنند. پس از آن شروع کردند به زدن ما! یعنی در کیسه را باز کردند و رخنه را پذیرفتند! بعد سعی کردند رخنه را بپوشانند.

با عقب نشینی ما، نیروهای دشمن که در وضعیت برتری قرار گرفته بودند، توانایی پیشروی در مواضع ما را داشتند ولی به همان خطوط قبلی خود برگشتند! با این تفاوت که ما خود را به دشمن نزدیک تر کردیم و خطوط مقدم خود را در نزدیک‌ترین وضعیت ممکن ایجاد کردیم. قبل از عملیات، ما با دشمن ۱۲ کیلومتر فاصله داشتیم ولی بعد از عملیات ناموفق خود و عقب نشینی، فاصله‌ی نزدیک‌تری با دشمن ایجاد کردیم. نیروهای ما همان جا مستقر شدند. یک خاکریز کنار جاده قدیم شنی مرزی خودمان احداث کردیم تا نیروها خط خود را تشکیل دهند. این خاکریز را در روز احداث کردیم. خدا حفظ کند سردار مرتضی قربانی، فرمانده لشکر ۲۵ کربلارا، ایشان گفتند باید این خاکریز را احداث کنیم! درحالی‌که گلوله مستقیم تانک دشمن به سمت لودر و بلدوزرهای ما شلیک می‌شد این خاکریز را تا قبل از ظهر زدیم. دشمن تصور می‌کرد که ما می‌خواهیم تجدید قوا کنیم و دوباره به آنها بزنیم! لذا دشمن پاتک خود را ادامه داد. آنجا (سرِ سه راه) یک بلدوزر ما را زدند. داشت می‌سوخت که خاک ریختیم روی آن و آن را سرِ سه راهی دفن کردیم. با استقرار نیروهای خودی در آن منطقه، عملاً خط خود را حدود ۱۲ کیلومتر جلوتر آوردیم و خودمان را به دشمن نزدیک کردیم! ...»

ذلیجان

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«... هنوز تکلیف عملیات قبلی (محرم) نهایی نشده بود. بنا به دستور، ما در منطقه‌ی جدید (برای عملیات والفجرمقدماتی) مستقر شدیم. حتی اوایل، نیروهایمان را داخل چادر مستقر کرده بودیم! بعد از یکی دو بار بمباران خوشه‌ای هواپیماهای دشمن، به ما گفتند از چادر خارج بشید و برید داخل زمین و سنگر احداث کنید. این اولین بار بود که ما داخل شیارهای منطقه‌ی ذلیجان سنگر احداث کردیم. چون مانور ما بچه‌های مهندسی سریع بود، خیلی ساختمان بود که یه سنگر برای خودمان بسازیم. الوار بذاریم و روی آن خاک بریزیم! ما بیشتر سنگرساز بودیم تا از سنگر استفاده کن! دلمان می‌خواست سریع یه منطقه را آماده کنیم و بریم یه منطقه‌ی دیگر مستقر بشیم! قرار شد یک جاده برای سهولت تردد نیروها و تجهیزات در منطقه رملی منطقه احداث کنیم. بعد از شناسایی منطقه کار احداث جاده را شروع کردیم. یک معدنی را بچه‌ها زیر آن رمل‌ها پیدا کردند که ما کادام^۱ خوبی داشت. از آن معدن استفاده می‌کردیم. چون منطقه رملی بود، گاهی اوقات جاده را که احداث می‌کردیم، چند روز بعد با جابجایی خاک، دوباره رمل روی جاده را می‌گرفت! مجبور می‌شدیم رمل را جابه‌جا و راه را باز کنیم.

به هر حال در طول دو ماهی که آنجا بودیم حجم عظیمی از خاک را توسط همین کمپرسی‌های مردمی جابه‌جا کردیم. بیش از ۱۰ دستگاه لودر و بلدوزر همیشه آماده به کار بودند. بلدوزرها دیو می‌کردند و لودرها توی کمپرسی می‌ریختند... در هر رفت و برگشت حدود ۵۰ کیلومتر تردد می‌کردند! نزدیک به ۳۰۰ تا ۴۰۰ دستگاه مهندسی داشتیم که همیشه حدود ۲۰ درصد آنها هم آسیب دیده بودند و عمدتاً فتر خُرد می‌کردند، به خاطر اینکه بارشان زیاد بود!

یه دفعه راننده‌ی کمپرسی مایلر ما گفت: بگذارید برم روی باسکول. ببینیم چقدر خاک بار می‌زنیم! مایلر جفتی که ۱۲ تن نباید بیشتر باز بزنه، حدود ۲۵ تُن خاک توی کمپرسی مایلر ریخته بودیم! مطمئناً به خاطر این بود که به ما ابلاغ شده بود که فلان جاده را که به طور طبیعی شش ماه زمان برای تکمیل آن لازم بود، می‌بایست ظرف کمتر از یک ماه انجام بدیم! با آن جاده‌های پُر دست انداز جبهه! به هر حال خودمان هم یه کمی ظلم می‌کردیم! حتی از یه کمی هم بیشتر! ماشین‌های مختلفی

بودند، ماشین بود که وقتی یه باکت^۱ خاک توش می ریختی، دیگه نمی توانست حرکت کند! در هر صورت، ما برای آماده سازی منطقه ی عملیات والفجرمقدماتی، دو ماه قبل از عملیات، بین ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر روی رمل ها جاده زدیم. پل های متعددی را برای این جاده ها، به خصوص جاده ی اصلی که ذلیجان به طرف جنگل امقربود، نصب کردیم. حمام های صحرایی آنجا احداث کردیم^۲...»

۱ - باکت : بیل لودر
۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۲۴

پل‌های کشویی آلومینیومی

«راوی: عیسی براتی، از مهندسی رزمی سپاه

«...در رابطه با آماده‌سازی قبل از عملیات والفجرمقدماتی، از طرف قرارگاه توصیه شد که اینجا کانال‌های کوچکی وجود دارد، شما چه طرحی دارید تا نیروهای پیاده بتوانند عبور کنند. کانال‌هایی عمیق به عمق ۵ متر و عرض ۳ تا ۵ متر... برای عبور نیروهای پیاده از این کانال‌ها اولین بار پیشنهاد دادیم که پل‌های آلومینیومی (نردبان کشویی) تهیه بشه. گروهی از بچه‌ها با مسئولیت آقای غلامرضا مالکی در اراک شروع کردند به سری از این پل‌ها (نردبان) را به عرض ۸۰-۷۰ سانتی‌متر و طول ۶ متر به صورت کشویی، برای سهولت در حمل، ساختند و فرستادند جبهه.

این پل‌ها خریا داشت که رزمنده بتواند راحت این را با خودش حمل کنه! این ابتکار یکی از کارهای خاصی بود که برای عملیات والفجرمقدماتی انجام شد... بالاخره این پل‌های آلومینیومی ساخته و تحویل دسته‌های رزم پیاده شد تا برای عبور از کانال‌های موانع از آن استفاده کنند. این کانال‌ها در عمق ۱۵ کیلومتری مواضع دشمن بود... علاوه بر این، دیگر کارهای آماده‌سازی؛ مثل سنگ‌ساختن، احداث خاکریز و نصب چادر انجام می‌شد.

ضعفی که در این عملیات ما را خیلی اذیت کرد و باید گفت یکی از عوامل شکست عملیات محسوب شد؛ فاصله‌ی زیاد ما با دشمن بود! برای رسیدن به دشمن خیلی از توان ما گرفته شد و از وضعیت دشمن اطلاعات کاملی نداشتیم. البته ما به شرایط منطقه اعتراض داشتیم. منتها کسی حرفمان را گوش نمی‌کرد!

قبل از عملیات چون نیروی مهندسی، دشمن را نمی‌دید و بالطبع آتش دشمن را هم لمس نمی‌کرد، آن آمادگی لازم برای یک عملیات را پیدا نکرده بود! آن هم عملیاتی که آتش دشمن عجیب و وحشتناک بود! خیلی از این نیروهای جدیدی که توی خط بودند، به قولی کُپ کردند. این اتفاق افتاد! برحسب اتفاق در این عملیات، مهندسی نیروی داوطلب جدید که تا حالا میدان جنگ را ندیده بودند، زیاد داشت!

خیلی‌ها قبل از شروع عملیات روحیه خوبی برای فعالیت داشتند ولی وقتی آتش سهمگین دشمن امان همه را برید، خیلی‌ها ترسیدند! وقتی گلوله و کشته شدن را دیدند، عقب‌نشینی کردند! خودم یک معاونی داشتم که در پشت جبهه چنان شعار می‌داد و قرآن می‌خواند که می‌گفتم دیگه از

این بهتر وجود نداره! ولی وقتی آمد تیرو ترکش را دید، می‌گفت: آقا! پسرم سربازه، باید برگردم. وصیت نکردم. بدهی دارم... به هزار بهانه برگشت. اصلاً دیگه نشد نگهش داریم! راننده‌ی گریدری هم داشتیم وقتی تیرو ترکش را دید، برگشت... در عوض نیروهای زیادی هم داشتیم که هیچ ادعایی نداشتند ولی شجاعت و جسارتشان همه را متعجب می‌کرد!

قبل از عملیات والفجر مقدماتی متأسفانه ما نتوانستیم نیروی مهندسی مون را ببریم جلوتا خط عراقی‌ها را رؤیت کنند! مدام محدودیت ایجاد کردند که از اینجا جلوتر نروید... لذا شب عملیات ما به یکباره وارد میدانی شدیم که خیلی از آن اطلاعات نداشتیم! وقتی بعد از طی کردن ۱۴ کیلومتر به آن کانال^۱ که این پل‌های آلومینیومی را برایش ساخته بودیم، رسیدیم. دیدم کانال پُراز جنازه، شهید و مجروح... نیرویی که بعد از ۱۴ کیلومتر پیاده‌روی آن هم در زیر آن آتش وحشتناک و در دل تاریکی که خیلی نمی‌دونه کجا هست و دور و برش چه خبره؟ وقتی باید بجنگد شاهد شهادت خیل عظیمی از هم‌زمان خودش می‌شه، دیگر آن توان لازم را برای یک رزم جانانه ندارد^۲...

۱ - مشهور به کانال کمیل: همزمان با تهاجم ارتش عراق به ایران، عراق با استفاده از دستگاه‌های پیشرفته در این منطقه احداث کانالی را به طول ۹۰ کیلومتر، عمق ۶ متر و عرض ۴ متر از انتهای رشته ارتفاعات حمرین و نهر عنبر آغاز و پس از عبور از شرفانی، چم هندی، سمیده، پیچ انگیزه و فکه به چذابه و آب‌های هور ختم می‌شود و داخل آن انواع مین و مواد منفجره قرار داده بود که عبور خودرو به راحتی امکان‌پذیر نبود، به گونه‌ای که تا فاصله چند متری این کانال قابل رؤیت نیست.

۲ - تاریخ مصاحبه ۱۳۹۱/۱۱/۲۴

نبرد با زمین

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... عملیات والفجر مقدماتی یک تفاوتی با دیگر عملیات داشت. برای مثال شرایط طبیعی زمین منطقه عملیات محرم به گونه‌ای بود که برای شناسایی منطقه و وضعیت دشمن، ما به راحتی در میان تپه‌ها و شیارهای منطقه تردد می‌کردیم و اطلاعات لازم را به دست می‌آوردیم! ولی در منطقه عملیات والفجر مقدماتی به خاطر فاصله‌ی زیاد با دشمن داشتن، عمده فعالیت مهندسی صرف امور جاده‌سازی، بُنه و مقرسازی و سنگرسازی در عقبه شد.

قبل از عملیات کمتر با دشمن دست و پنجه نرم کردیم. لذا نیروهای جدید مهندسی آن آمادگی لازم را برای حضور در یک شرایط سخت پیدا نکردند و به زوایای مختلف جبهه آشنا نشدند! با وضعیت خط مقدم و بمباران و آتش شب عملیات آشنا نشدند! آن قدر منطقه‌ی عملیاتی ما متفاوت بود که قرارگاه‌ها و بُنه‌های عملیاتی مهندسی‌ها عمدتاً در مکانی‌هایی قرار گرفته بود که به لحاظ دید دشمن کاملاً امن بود و در تیررس حتی خمپاره‌انداز دشمن هم نبود. این آرامش در شب عملیات به ضرر ما تمام شد! آن قدر امن حسابش می‌کردیم که عمده نیروهای خود را در چادرهای صحرایی استقرار داده بودیم! شب عملیات والفجر مقدماتی واقعاً یک شب خاصی بود!

بچه‌های مهندسی ارتش و سپاه نیز در این عملیات، بیشتر توانشان صرف خنثی کردن میدان‌های مین و عبور از معابر و کانال‌ها شد! ارتش عراق نیز در این عملیات به رغم هوشیاری و اطلاع داشتن از عملیات ما، تاکتیک جدیدی برای مقابله با رزمندگان ایران اتخاذ کرده بود! فکر می‌کنم اولین بار تانک‌هایش را توی زمین کار گذاشته بود! لوله‌ی تانک عراقی کف زمین بود! و به صورت تیرتراش شلیک می‌کرد. زیر پا را می‌زد! این وضعیت، وحشت زیادی ایجاد کرده بود...».

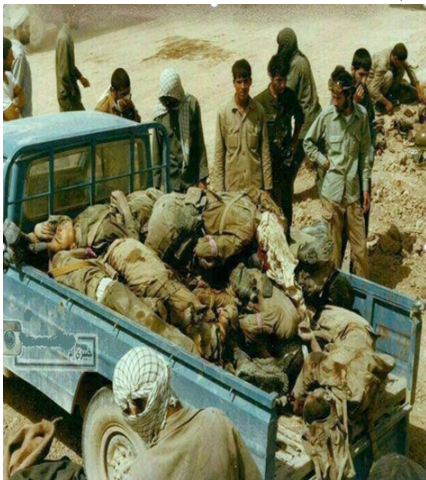
بیل لودر شده بود آمبولانس!

«راوی: محمدعلی مشهدی زاده، از مهندسی رزمی جهاد

«...یک روز قبل از عملیات والفجر مقدماتی ما برای خاکریز زدن وارد منطقه شده بودیم. منطقه‌ی رملی بود. دستگاه‌های مهندسی قادر به حرکت نبودند. از دیگر نقاط خاک آوردند روی رمل‌ها ریختند و جاده‌ای برای حرکت دستگاه‌های مهندسی آماده کردند. شب عملیات، ما بچه‌های مهندسی منتظر بودیم که از طریق بی سیم مأموریت ما را ابلاغ کنند و دستور حرکت بدهند! آتش دشمن فضای منطقه را حسابی پُر کرده بود! دشمن اجازه هیچ حرکتی را نمی‌داد! تا اینکه ساعت چهار صبح، صدای بی سیم درآمد. دستور حرکت صادر شد! ما با ابراهیم فرهمند و حسین عبداللهی (شهید) بودیم. پشت خاکریز خط مقدم نمازمان را خواندیم.

هوا که روشن شد، به ما گفتند یک شکاف در خاکریز بنید! آنجا خودم لودرچی بودم. حسین عبداللهی با بلدوزر از آن سوی خاکریز یعنی پشت به دشمن دل خاکریز را شکافت. نیروهای رزمنده پیاده که پشت خاکریز ساعت‌ها منتظر دستور پیشروی بودند از فرط خستگی خوابشان بُرده بود! دژ در حال شکافتن بود که ناگهان یک بسیجی رفت زیر خاک! با فریاد درحالی که هنوز پاهای او بیرون بود! او را از زیر خاک بیرون کشیدیم! جالب اینجا بود که هنوز از خواب بیدار نشده بود! نه اینکه مرده باشد! از بس خسته بود!...

با ادامه عملیات صحنه‌های عجیب و دلخراشی دیدم! تویوتا وانت مملو از جنازه شهدا، انگار



که گوشت بار زده‌اند! از مقابل چشمان ما رد می‌شدند. همه را از داخل کانال معروف منطقه می‌آوردند! لودری که پاکتش (بیلش) پُر از شهید بود! نفربرهای زرهی که فقط مجروح و شهید حمل می‌کردند!

عمده‌ی اقدامات مهندسی قبل از عملیات برای احداث جاده در رمل و مواضع استقرار بود و با ناموفق بودن عملیات عملاً دیگر نیازی به فعالیت مهندسی نبود...

آن زمان نیروی عادی مهندسی بودم و طبعاً اطلاعات نظامی کافی هم نداشتم. مجری دستورات بودیم. اعلام کردند چند صد متر بیاید عقب و خاکریز بزنید! تانک‌های عراقی آمده بودند جلو و دستگاه‌های ما را می‌زدند. من با لودر در میان رمل‌ها دست و پنجه نرم می‌کردم... آن شبی که در مقر خودمان مستقر شدیم، اسحاق حسینی (مرحوم)، یکی از روسای دفتر مرکزی جهاد، آمده بود بازدید از جبهه. شب پر خاطره‌ای را گذرانیدیم. وقتی توپوتای حاج محمود حجتی را زدند و در حال سوختن بود اسدالله اینانلو با لودر رفت و خاموشش کرد! آن شب داخل چادر خوابیده بودیم که در دل شب اطراف چادر ما را با گلوله‌ی توپ یا خمپاره می‌زدند. صبح که برای نماز از چادر بیرون آمدیم، دیدیم تمام ظروف غذای بچه‌ها سوراخ سوراخ شده ولی هیچ‌کس مجروح نشده! آنجا هنوز سرویس دستشویی نداشتیم! در میان انفجار گلوله‌های توپ دشمن برای رفع حاجت هر کس به گوشه‌ای پناه می‌برد! با قاسم فروزنی که الآن استاد دانشگاه هستند، مشغول وضو ساختن بودیم که با انفجار گلوله‌ای روی زمین درازکش شدیم! جای شما خالی با اصابت ترکشی به بازویم مرا به اورژانس منتقل کردند! از آنجا مرا به بیمارستان صحرایی در بستان بردند.

بعد از عکس برداری گفتند ترکش تا پشت استخوان کتفت پیشروی کرده، بعد از مدتی چند بار با عمل جراحی خواستند ترکش را از بدنم دربیارند ولی موفق نشدند چون خیلی در عمق فرو رفته بود. سال‌ها گذشت تا اینکه بعد از ۱۲ سال محل اصابت ترکش عفونت کرد! داشتم داخل منزل نماز می‌خواندم که صدای جیغ بچه‌ها بلند شد! خون و چرک از پشت کمرم به پایین می‌ریخت! خدمت دکتر جوادیان که قبلاً مرا جراحی کرده بود، رفتم. از او خواستم ترکش را دربیاره. ابتدا نمی‌پذیرفت ولی با اصرار من مشغول کار شد و بالاخره ترکش بعد از ۱۲ سال میهمانی در سال ۱۳۷۱ از بدنم خدا حافظی کرد! ولی به عنوان یادگاری آن را در خانه نگه داشته‌ام...»

مهندسی رزمی لشکر ۸ نجف اشرف در عملیات والفجر مقدماتی

«راوی: سید ابوالقاسم طباطبایی، از مهندسی رزمی سپاه



«بسم الله الرحمن الرحيم، لاحول و لا قوة الا بالله العلی العظيم. بنده هم خداوند سبحان را سپاسگزارم از اینکه بعد از سال‌ها توفیق پیدا کردم چهره هم‌رزمان عزیزم را در این جلسه ملاقات کنم. یاد و خاطره‌ی آن دوران برای من تداعی شد... در رابطه با عملیات والفجر مقدماتی در جنوب فکه، باید بگویم کسی نمی‌تواند حقیقت حال و هوای شب عملیات را ترسیم کند. آن شب یگان‌های محور

چپ و راستمان موفق نشدند از موانع عبور کنند. تنها محوری که موفق عمل کرد لشکر ما (لشکر ۸ نجف اشرف به فرماندهی شهید احمد کاظمی) بود! این هم درواقع به برکت کار مهندسی بود!

حدود ۳۰۰ نفر تخریبچی (خنثی‌کننده مین) به فرماندهی حسین صنعتکار^۱ برای باز کردن معبر در میدان مین لت و پار شدند! یعنی ۳۰۰ نفر نیروی تخریبچی یا شهید یا زخمی شده بودند! حتی خود صنعتکار هم توی میدان مین افتاده بود! وقتی گردان مهندسی ما رسید کنار معبر میدان مین، دیدم که فرمانده گردان مانوری دنبال داوطلب می‌گردد تا معبر نیمه‌کاره را برای عبور گردان خود کاملاً باز کنند! حالا دقیقاً نمی‌دانم شب اول عملیات بود یا شب دوم؟ من فکر می‌کنم شب اول عملیات بود ولی بعضی هم‌رزمان می‌گویند شب اول چون موفقیتی در پیشروی گردان‌ها حاصل نشد گردان مهندسی نیز وارد عمل نشد و مهندسی شب دوم وارد عمل شد.



در هر صورت وقتی شاهد بحث و گفتگوی فرمانده گردان پیاده بودم، گفتم: بابا! صبر کنید ببینم! ما بچه‌های مهندسی یک تمرینی قبلاً کرده‌ایم. اطراف بلدوزر را گونی چیدیم و وارد میدان مین نیمه‌کاره شدیم! دقایقی نگذشت که معبر را عریض و از آنجا عبور کردیم.

با عبور از کانال و معبر حدود پانزده کیلومتر پیشروی کردیم. به ابتدای پاسگاه وهب و پاسگاه

۱ - حسین صنعتکار: متولد ۱۳۳۷ کاشان است. او طلبه حوزه علمیه بود. سال دوم جنگ وارد جنگ شد ولی دیگر نتوانست به کلاس درس حوزه برگردد. او به‌رغم پذیرفتن مسئولیت‌های مختلفی در لشکر ۸ نجف از جمله: فرمانده واحد تخریب، واحد آموزش نظامی، یگان دریایی و معاونت اطلاعات لشکر ۸، فرمانده‌ای گمنام است. تاریخ ۱۳۶۵/۵/۲۵ در جبهه غرب در مأموریت شناسایی بر اثر انفجار مین دشمن به شهادت رسید. (۱۸)

رشیده و تقاطع آن جاده شنی رسیدیم. خدا رحمت کند شهید موحدی، شهید خیارکار و شهید یزدانی را، اینها کسانی بودند که آن لحظه با من بودند. من و آقای محمد موحدی خواه، مسئول مهندسی جهاد نجف آباد، با هم بودیم. یعنی مجموعه‌ی مهندسی جهاد نجف آباد با مجموعه‌ی مهندسی لشکر با هم و به صورت مشترک عمل می‌کردیم.

بالاخره عملیات عبور انجام شد. به جاده شنی که رسیدیم، شروع کردیم کنار جاده خاکریز زدن. مهدی علیخانی یکی از افرادی که الآن در قید حیات هستند در آنجا خاکریز می‌زد. وقتی کنار جاده شنی داشتیم خاکریز می‌زدیم، صدای حرکت تانک را می‌شنیدم! احتمال دادم شاید از بچه‌های زرهی لشکر خودمان به فرماندهی مهدی کلیشادی باشد! کلت منور را آماده کردم که بزنم تا ببینم این تانک‌ها خودی هستند یا عراقی؟!

در همین گیرودار که کلت را آماده می‌کردم، یک دفعه پاشنه‌ی پایم سوخت؟! دیدم بی سیم چی خودم با تیر به پایم شلیک کرد!

با تعجب سرش فریاد زد: داری چه کار می‌کنی؟! چرا تیر زدی؟! او که نوجوانی کم سن و سال بود، در حال آماده کردن اسلحه‌اش بود که یک تیر از دستش در رفته بود! خلاصه تیر را به پای ما زد! خودم هم ناخودآگاه دستم رفت روی ماشه و کلت منور شلیک شد و رفت داخل آستینم و از آن طرف زد بیرون و از جلوی بینی مجید کبیرزاده عبور کرد و رفت! در هر صورت آنجا پا و دستمان زخمی شد.



بالاخره متوجه شدیم این تانک‌های دشمن هستند ولی ما همچنان داشتیم خاکریز می‌زدیم! خبری هم از چپ و راستمان نداشتیم. راننده لودر و بلدوزرها با هم قاطی شده بودند! طوری که مهدی علیخانی تعریف می‌کرد: «...عراقی آمد روی رکاب لودرم و مرا صدا می‌زد: سید، سید، فکر کردم یکی از بچه‌های خودمان توی تاریکی با سید ابوالقاسم کار داره! به او گفتم: اگه سید را می‌خوای، آن طرف است! برو آن طرف!... ولی وقتی متوجه شدم او عراقیه، از لودر پریدم پایین. او را گرفتم و کنار دست خودم با طناب دست او را بستم!...» بالاخره این طوری با عراقی‌ها قاتی پاتی شده بودیم! تا اینکه حاج احمد کاظمی، فرمانده لشکر،

۱- مجید کبیرزاده: در سال ۱۳۴۰ در نجف آباد اصفهان به دنیا آمد. در همان ماه‌های اول شروع جنگ راهی جبهه جنوب شد. خیلی زود به جمع فرماندهان رزم لشکر ۸ نجف پیوست و مسئولیت‌های: فرمانده گردان پیاده در آزادسازی خرمشهر، فرمانده محور عملیاتی در چندین عملیات، معاون طرح و عملیات سپاه هفتم در عملیات والفجر مقدماتی و فرمانده نیروهای غواص در عملیات بدر را به عهده گرفت. او در ۱۳۶۵/۱۰/۱۹ در شلمچه در سمت فرمانده تیپ ۴ لشکر ۲۵ کربلا به شهادت رسید. (۱۹)

پشت بی سیم به من گفت: اصفهانی وطن، برات مفهومی؟! «اصفهانی وطن» کسی بود که در شب اول عملیات، با تانکر سوخت رفت جلو و دیگر خبری از او نشد! گفتیم: بله مفهومی!...

گفت: خُب، تا مثل اصفهانی وطن نشدی، برگرد عقب. بیا موقعیت فلان. من از این حرف حاج احمد فهمیدم که باید عقب نشینی کنیم.

در این وضعیت بودیم که مجید کبیرزاده فرمانده محور لشکر و مهدی کلیشادی فرمانده گردان زرهی لشکر هم آمدند پیش ما. کنار پاسگاه وهب تصمیم گرفتیم عقب نشینی کنیم قرار شد آقای محمد موحدی خواه این بچه‌ها را بردارد و برگردد عقب... ولی همان جا به ما خبر دادند که یک دستگاه لودر فیات آلیس کنار پاسگاه خاموش شده و روشن نمی‌شه. به آقای موحدی خواه گفتم: تو این کاروان را بردار و برگرد عقب. ما می‌ریم ببینیم وضعیت این لودر چطوری است؟ لودر را راه بیندازیم، می‌یابیم.

آتش دشمن سنگین بود. منهای بحث آتش و فیلرهای که با هواپیما می‌ریختند، عراقی‌ها از طرف پاسگاه وهب به سمت ما شلیک می‌کردند. ناگهان می‌دیدیم یک نفر کنار دستمان افتاد! تک‌تیراندازهای عراقی پیشانی بچه‌ها را نشانه می‌گرفتند! نهایتاً قرار شد آقای موحدی خواه با آقای مهدی رحیمی نیروهای مهندسی را بردارند و از آنجا برند. ما رفتیم سراغ لودر از کار افتاده تا اونوراه بیندازیم. یک توپوتا وانت داشتیم که در عملیات محرم پشت قلعه ۲۹۰ از عراقی‌ها غنیمت گرفته بودم. هنوز پلاک عراقی روی آن را نکنده بودم. حقیقتش هر دفعه می‌آمدم پلاک اونا بکنم، یک اتفاقی می‌افتاد! حتی به روز خودم تصمیم گرفتم توی منطقه عملیاتی با تالیور این پلاک را بکنم، فرماندهی لشکر مرا صدازد. تالیور را انداختم و رفتم خدمت حاج احمد. لذا این پلاک همچنان روی ماشین ماند. این توپوتا دست من بود. عقب این توپوتا هم دو تا ۲۰ لیتری روغن ۱۰ و روغن ۴۰، یکی دوتا گونی نان خشک، یک گونی کنسرو، چند تا سیم بُکسل و جعبه آچار و تالیور گذاشته بودم. محمد موحدی خواه که با بچه‌ها به سمت عقب حرکت کرد ما با این توپوتا وانت به طرف پاسگاه کنار لودر حرکت کردیم. چند تا از بچه‌ها هم عقب وانت نشسته بودند. رسیدیم کنار لودر. آدم‌هایی که همراه من بودند آقای حاج عباسی بود، پیرمردی که نمی‌دانم حالا زنده است یا نه! شهید موحدی و شهید خیارکار بود. آقای ستایش هم بود که در قید حیات هستند! در هر صورت هر کاری کردیم لودر روشن نشد!

همان طوری که سرم داخل لودر بود و داشتم برای راه اندازی لودر تلاش می کردم ناگهان صدای رگباری تمرکز را به هم زد؟! سرم را که بلند کردم، دیدم رضا موحدی یک تویوتا استیشن عراقی را که به ما نزدیک شده بود به رگبار بسته؟! یواش یواش رفتیم کنار استیشن. دیدیم همه سرنشین آن کشته شده اند! یکی از آنها درجه بالایی داشت! احتمال دادم بقیه عراقی ها بیان سراغ ما. باید از آنجا دور می شدیم. لودرها را مال وزارت راه و ترابری بود. یک لودر فیات آلیس نبود. دلم برای لودر می سوخت. چاره ای نبود لودر را رها کردیم. سوار ماشین شدیم و آنجا را ترک کردیم! عباسی نشست بغل دستم و من نشستم پشت فرمان. قرار شد از روی جای شنی بلدوزر آقای موحدی خواه به عقب برگردیم. چند کیلومتری که آمدم عقب، دیدم خط بلدوزر تمام شد! رسیدم به خاکریز! نمی دانستم به چپ برم یا به راست؟ به چپ پیچیدم و به راهم ادامه دادم! ساعت ۴-۳/۵ بعد از نصف شب بود، ظلمات! ناگهان به یک دژبانی رسیدم. دژبان، چراغ قوه زد ولی سریع طناب را انداخت! ما هم بدون هیچ توقفی رفتیم داخل مقر خاکی! چند متری که جلورفتیم، دیدم ای بابا! اینکه مقر عراقی هاست! یک گوشه نگه داشتم و به بچه هایی که عقب وانت نشسته بودند، گفتم: بچه ها! کف وانت بخوابید. نفستان درنیا! اگر چهره ی ما را ببینند کارمان تمام است!

بچه ها کف وانت خوابیدند ولی این آقای عباسی که از دست ما حسابی عصبانی شده بود، شروع کرد به بدوبیراه گفتن به من! انگار من به عمد آنها را آوردم توی دل دشمن. هرچه دهن می آمد نثار می کردم؛ فلان فلان شده ها! شما که جنگ بلد نیستید، برای چی آمدید جبهه؟! من دختر و سپردم بخت دارم.

من هم هیچی جواب نمی دادم. دیدم حالا وقت جواب دادن نیست! فقط تمرکز را گذاشتم روی اینکه چگونه از این مقر خارج بشم؟ یک دور در مقر زدم و همش به این فکر می کردم موقع خروج از مقر، اگر دژبان چراغ قوه توی صورت ما انداخت یا از ما برگه خروج خواست چه کار کنم؟! چه خاکی به سرم بریزم؟! دیگر جرئت نکردم تا انتهای مقر برم. همین که دیدم عراقی ها دارند از بین تانک و نفربرهای زرهی به این طرف و آن طرف می دوند وحشتم بیشتر شد!

بالاخره دور زدم و برگشتم به سمت در خروجی مقر خاکی عراقی ها! چند متر مانده به درب خروجی، دژبان عراقی به سمت ما یک چراغ قوه زد! مجبور شدم توقف کنم! ولی می بایست قبل از اینکه دژبان عراقی بیاد سراغ ما و از ما سؤال و جواب بخواد فرار کنم. خدا شاهده دیگر توان نداشتم پایم را از روی کلاچ بلند کنم! می ترسیدم یک دفعه پایم از روی کلاچ برداشته بشه و ماشین تکانی

بخوره و خاموش بشه و گند کار دربیاد. نفسم در سینه حبس شده بود. پایم می لرزید! پایم را با احتیاط با دست گرفتم و آهسته از روی کلاچ بلند کردم و هرچه در توان داشتم گاز را فشار دادم! رگبار دژبان عراقی به سمت ماشین ما سرازیر شد! ولی من فقط به گاز دادن و فرار فکرمی کردم.

بالاخره از چنگ عراقی ها فرار کردیم. حدود ۵۰۰ متر که دور شدیم یک جیپ میول روباز را دیدم. آقای مهدی کلیشادی، مجید کبیرزاده و محسن ابراهیمی داخلش بودند. لحظه ای توقف کردم. گفتند: سید! تو کجا، اینجا کجا؟!

گفتم: ما گم شده ایم!

گفتند: ما هم گم شده ایم!

گفتم: هر چه باشد، تو فرمانده ای! تواز جلو حرکت کن، ما پشت سرت می آییم... دیگر فرصت نشد قضیه فرار از دست عراقی ها را براشون تعریف کنم...

مجید افتاد جلو. ما هم پشت سراو، رسید به خاکریزی که بچه های ما زده بودند، دور زد و برگشت! یعنی به سمت همان مقر عراقی که ما با چه بدبختی از دستشون در رفتیم! حالا نه من می رسیدم به او، نه می شد چراغ و بوق بزنی! مجید هم با آن یک چشمش، پشت فرمان، د برو! بالاخره رسید به پشت همان مقر خاکی عراقی ها! از پشت خورد به دیوار خاکریز مقر. من که از وضعیت خبر داشتم ۱۰۰ متری مقرر توقف کردم! بعدها محسن ابراهیمی برایم تعریف کرد که:

«عراقی اسلحه را گرفت طرف جیپ میول. دستور توقف داد! قف! (بایست) مجید بهش گفت: قف و زهرمار! و بدون هیچ مکشی و با تمام قدرت دنده عقب گرفت و تا سرباز عراقی رفت شلیک کنه ما فرار کردیم!...»

ما متوجه نشدیم چی شد؟! فقط یه وقت دیدیم از زمین و هوا آتش دارد می آید بیرون! مثل این مراسم عروسی ها که فشفسه می زنند. همه جا زرق و برق بود! چهارشنبه سوری بود! (می خندد). سریع، ماشین را مخالف خاکریز کرده و شروع کردیم از این طرف فرار کردن. مجید کبیرزاده هم از آن طرف در رفت. یعنی با یک فاصله ی ۴۰۰ - ۳۰۰ متری، با یک زاویه ی ۳۵ درجه از ما فرار کرد. ولی انواع آتش مستقیم به سمت هردو ماشین سرازیر شده بود! بچه ها هم عقب ماشین خودشان را محکم به کف وانت چسبانده بودند تا تیرها بهشون نخوره! من هم سرم را چسبانده بودم به شیشه. پایم را گذاشتم روی گاز که اگر تیری به مغزم خورد پایم از روی گاز برداشته نشه و ماشین حرکت کنه!

رسیدیم به یک خاکریز. بدون اینکه دنده عوض کنم تخته گاز کویدیم به این خاکریز! ماشین

بلند شد و آن طرف خاکریز آمد پایین! حالا یک پناهی پیدا کرده بودیم. پشت خاکریز ایستادم تا نگاهی به بچه‌هایی که عقب وانت نشسته بودند، بیندازم! دیدیم خیارکار با یک نفر دیگر شهید شده‌اند! رضا موحدی هم همه جایش خونی بود! تاریک بود...

رضا گفت: سید! همه جای من خونی است ولی نمی‌دانم کجای من زخمی شده؟!...
عین اینکه این رضا موحدی را کرده باشی داخل بشکوی خون و او را کشیده باشی بالا! یعنی سر تا پای او، همش خون بود! ولی خیلی سرحال بود!
گفتم: بابا! تو چیزی نشده‌ای! خون این بچه‌ها که شهید شدند به تو پاشیده.
ولی همچنان داد و بیداد کردن آقای عباسی ادامه داشت. مرتب غرور می‌زد! تا جایی که آقای ستایش اسلحه کلاش را کشید!

به او گفتم: چه کار داری می‌کنی؟!
گفت: بابا! اگه عراقی‌ها ما را بگیرند، اولین کسی که ما را لُوده، همین آقا است!
گفتم: ولش کن! بگذار هر چه دلش می‌خواد بگه!...
نگرانی و دلهره وجودمان را گرفته بود. مدام بچه‌ها می‌گفتند: سید! چه کار باید بکنیم؟! ارتباط بی‌سیم ما هم کاملاً قطع شده بود! دیگر، من نه با آقای موحدی خواه ارتباط داشتم نه با حاج احمد کاظمی فرماندهی لشکر! یک دفعه یادم آمد که قبل از عملیات وقتی می‌خواستیم با عاصی زاده بیایم شناسایی، گِرای آنها ۲۸۰ درجه بود. گفتم گِرای ۲۸۰ درجه را معکوس می‌کنیم و برمی‌گردیم! قطب‌نما را درآوردم و چند متری از بچه‌ها دور شدم.

گفتم: خدایا! چه شهادت، چه اسارت، من حاضرم! ولی این بچه‌ها را یک‌طوری نجات بده! اینها فکر می‌کنند من مقصرم، یا از من کاری برمیاد تا نجاتشان بدم!... چند دقیقه‌ای که آنجا ایستاده بودیم بچه‌ها را به کاری مشغول کردم تا بتوانم فکری کنم!

به ستایش گفتم لاستیک پنجره را عوض کن! این رادیات را که سوراخ شده کاری بکن که بتوانیم به راهمان ادامه بدیم! دوسه تا زخمی داشتیم. یک لحظه حالت انقطاع بهم دست داد! با همه وجودم متوسل شدم به حضرت زهرا (س)...

گفتم: یا فاطمه زهرا (س)! من برای شهادت یا اسارت آماده‌ام! ولی کمکم کن تا این بچه‌ها را به شکلی به جایی برسانم که بتوانند به عقب برگردند.

چند لحظه بعد تصمیم گرفتم با گِرای معکوس قطب‌نما حرکت کنم! خلاصه با گِرای معکوس

۲۸۰ به راه افتادیم! آتش هم از هر سمتی می‌بارید! طوری بود که از دهانه آتش‌ها نمی‌شد سمت نیروهای خودی را فهمید!

خلاصه رسیدیم به میدان مین. هوا کم‌کم روشن می‌شد. تخریبچی‌مان هم شهید شده بود. خودمان هم کار خنثی کردن مین را بلد نبودیم. یک قسمت را دیدیم که آتش آنجا سنگینه. فهمیدیم معبر باید آنجا باشد. رفتیم دنبال آتش و دیدیم دوتا چهارلول ضد هوایی عراقی معبر را بسته! ما هم درواقع از طرف عراقی‌ها می‌خواهیم وارد معبر بشیم!

اینجا به آقای عباسی گفتم: یک کاری می‌توانی بکنی؟

با نگاهی عصبانی گفت: چه کار کنم؟!

گفتم: من و ستایش می‌ریم این دوتا تیربار عراقی را خاموش کنیم. تو این بچه‌ها را با این ماشین بردار و به سمت عقب فرار کن! پشت سرت را هم نگاه نکن! تا دیدی این دوتا تیربار خاموش شد، تو سریع حرکت کن!

به ستایش گفتم: ستایش! من از این طرف می‌رم، تو هم از آن طرف برو. تا من تیر نزد، تو تیر نزدنی‌ها! من که تیر زدم، تو هم شروع کن. دوتایی رگبار را ببندیم طرف این تیربارچی. وقتی به سمت ما گرفت، آتش از روی این معبر برداشته می‌شه، آن وقت عباسی فرار می‌کنه! چند قدمی که به سمت تیربار عراقی حرکت کردیم درحالی‌که هنوز جاگیر هم نشده بودیم، یک وقت دیدم یکی از سنگرهای تیربار عراقی رفت هوا!!؟ نگو، ستایش، در مسیری که داشته می‌رفته، یک آرپی جی پیدا کرده و دیگر طاقت هم نیاورده تا به ما علامتی بده! با آرپی جی سنگر تیربار را نشانه می‌گیره! من هم رگبار کلاش را گرفتم طرف چهارلول دومی. تیربارچی دوم عراقی که متوجه من شد لوله تیربار را چرخاند طرف من. خوابیدم روی زمین و خودم را به پشت خاکریز رساندم. ولی ظاهراً تیربارچی دوم عراقی که شرایط را خطرناک می‌بیند فرار می‌کنه! عباسی هم که موقعیت را مناسب دید توپوتا را که مملو از شهید و زخمی بود و عین بار همدونه و خربزه روی هم ریخته بودیم انداخت داخل معبر و با سرعت فرار کرد. به طوری که در موقع فرار یکی دوتا از شهدا از عقب توپوتا افتادند!

حالا من ماندم و ستایش. من هم با یک پا و یک دست زخمی! ستایش هم در آنجا زخمی شد! آمدیم کنار معبر. یک ساعتی از طلوع آفتاب گذشته بود. خودمان را رساندیم به خط نیروهای خودی. وقتی در جنگل ام‌قرآمد پیش آقای موحد خواه حدود ساعت ۹ صبح بود...»

مهندسی جهاد نجف آباد در عملیات والفجرمقدماتی

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«شب اول عملیات والفجرمقدماتی در جنوب فکه به دلیل حجم زیاد کاری که می باید پشت کانال انجام می دادیم، عمده فعالیت لودر و بلدوزرهای ما صرف احداث خاکریز پشت کانال شد. طرح عملیات طوری بود که می بایست در مرحله اول بیاییم خودمان را به کانال بچسبانیم و در مرحله ی بعدی به جاده برسیم و به طرف پل غزیه ادامه مسیر بدهیم. مدام می گفتند پل غزیه! درخواست کمک و تأمین لودر و بلدوزرهای بیشتری کردیم. وضعیت منطقه را می دانستیم. با سایر یگان ها یک تفاوت عمده داشتیم. چون ما (مهندسی جهاد نجف آباد و مهندسی لشکر ۸ نجف اشرف) ۴-۵ ماه در منطقه مستقر بودیم اطلاعات خوبی از وضعیت دشمن داشتیم.

آنهایی که تازه وارد منطقه شده بودند دنبال این بودند که بدانند خط عراقی ها کجاست؟! ابتدا آنها را به جنگل امقر نمی بردیم. لشکر ۸ نجف یک دژبانی گذاشته بود و نمی گذاشت کسی جلوتر برود! آنها را می آوردیم سر تپه و می گفتیم عراقی ها در فاصله ی ۱۰-۱۲ کیلومتری اینجا هستند. این فاصله ی زیاد با دشمن همه را دلسرد می کرد که این چه عملیاتی است؟! چون ما اطلاعاتی کامل تری از منطقه داشتیم وضعیت شب عملیات را خوب در ذهنم مجسم می کردم! انگار اتفاقات شب عملیات را می دیدم! یکی از کسانی که در مقابل این وضعیت واکنش نشان می داد، ما بودیم! یادم است همین مهدی ورشابی، جزو کسانی بود که ناراحت و معترض بود! با حاج محمود حجتی که مسئول مهندسی قرارگاه بود تندی کرد! به هر حال، ما حرف هایمان را رگ می زدیم.

می گفتیم: بابا! آخر، می فهمید ۵۰ کیلومتری یعنی چه؟! فاصله نقطه رهایی تا پل غزیه، آن هم زیر آتش توپخانه و خمپاره و هواپیماهای دشمن! گفتم آقا؛ من کاری به نیروی پیاده ندارم. کاری به مهمات ندارم. اصلاً در خیالم نمی گنجد که یک شب تا صبح بلدوزر ۵۰ کیلومتر حرکت کند! چرا نمی فهمید شما؟! نمی توانم لودر ۵۰ کیلومتر راه ببرم! می فهمیدیم که چه اتفاقی دارد می افتد! این بود که به عنوان مهندسی رزمی حرف برای گفتن داشتیم! ولی جواب قابل فهمی به ما نمی دادند! چون اطلاعات مهندسی نداشتند! باید با بلدوزر و لودر کار کرده باشی تا بفهمی وقتی لودر ۵۰ کیلومتر راه برود، چه بر سر بلبرینگ آن میاد! چرخ آن قطعاً روغن می زند و دیگر

۱ - جنگل امقر: منطقه ای جنگلی متشکل از درختان کوتاه و پراکنده در شمال جاذبه و جنوب شرقی فکه که برای استفاده از اختفا و پوشش مقرهای عقبه یگان های رزم و پشتیبانی رزم در این منطقه طراحی و اجرا شده بود.

نمی‌تواند حرکت کند! قطعاً رولیک‌های بلدوزر دچار مشکل می‌شود و شنی آن پاره می‌شود! تا کانال بُجیله چهارده کیلومتر فاصله داشتیم^۱. از کانال تا حلفائیه هم حدود ۲۳ کیلومتر فاصله داشتیم. بنا بود از حلفائیه برویم پل غُزیله را ببندیم! البته هدف واسط غُزیله بود و هدف نهایی العماره بود. عرض کردم چون ما از ۳-۴ ماه قبل از عملیات در منطقه مستقر بودیم جاده‌ی شهید آیت‌را احداث کردیم و به کل منطقه اشراف داشتیم. بچه‌های مهندسی با بچه‌های اطلاعات عملیات لشکر ۸ نجف با هم می‌رفتند شناسایی! یا اینکه آنها اطلاعاتشان را به ما می‌دادند. یادم است عاصی زاده (شهید) و احمدچی از اطلاعات عملیات بودند. هر شب یا دو شب یک بار می‌رفتند میان عراقی‌ها می‌ماندند. اطلاعات را به ما می‌دادند. احمدچی نام اصلی‌اش احمد کاظمی بود (همنام فرماندهی لشکر) ولی چون قد کوتاهی داشت برای همین به او احمدچی می‌گفتیم. او در قید حیات هستند...



به هر حال از پشت کانال که می‌خواستیم عبور کنیم، نیروی کمکی مهندسی به ما دادند. اگر اشتباه نکنم بچه‌های لرستان و بچه‌های یزد بودند. از بچه‌های یزد سه تا لودر به ما دادند که دوتای آنها را شب عملیات گم کردیم! نمی‌دانیم کجا رفتند؟! حالا نمی‌دانیم واقعاً راه را گم کردند یا خودشان را

۱- کانال بجیله: همزمان با تهاجم ارتش عراق به ایران، عراق با استفاده از دستگاه‌های پیشرفته در این منطقه احداث کانالی را به طول ۹۰ کیلومتر، عمق ۶ متر و عرض ۸ متر از انتهای رشته ارتفاعات خمرین و نهر عنبر آغاز و پس از عبور از شِرهانی، چم هندی، سمیده، پیچ انگیزه و فکه به چذابه و آب‌های هور ختم می‌شود و داخل آن انواع مین و مواد منفجره قرار داده بود که عبور خودرو به راحتی امکان‌پذیر نبود، به گونه‌ای که تا فاصله چند متری این کانال قابل رؤیت نیست.

گم کردند؟! ما که متوجه نشدیم چه اتفاقی برایشان افتاد؟! البته بعضی اوقات این گم شدن ها معجزه بود! در عملیات سوسنگرد یک راننده داشتیم به نام گلشادی که راه را گم کرد. خیلی جالب بود! وقتی راه را گم کرد آن قدر رفت جلو که خاکریز عراق را شکافت! درحالی که عراقی ها هنوز پشت خاکریز بودند! خودشان نیز ترسیده بودند! یک دفعه دیدیم گلشادی پیدا شد!

گفتیم: کجا بودی؟!

گفت: من رفتم خاکریز را شکافتم و برگشتم! شما چرا نیامدید؟

گفتیم: یعنی چه این حرف؟!

درحالی که ما و احمد شمس مانده بودیم پشت خاکریز اول، طرف رفته بود خاکریز دوم دشمن را شکافته بود! در همین عملیات، ما یک نفر راننده از بچه های یزد را به نیشمان گرفتیم! یعنی او را دنبال خود آوردیم! حالا این چه کسی است؟ این همان کسی است که لودرش را در جاده ی حلفائیه، یعنی همان سه راهی ای کنار پاسگاه وهب لودر را کنار پارک کرده بود. بچه ها به من گفتند یک لودر فیات آلیس نو اینجا مانده! من رفتم آنجا...

به راننده لودر گفتیم: چرا اینجا ایستاده ای؟

گفت: گازوییل تمام کرده ام!

خیلی ناراحت شدم. واقعاً می خواستم بزنم توی گوشش! خودم را کنترل کردم. گفتم: مرد حسابی! تو آمده ای پیک نیک؟! شب عملیاته، چرا باک لودرت را پرنکردی؟!

گفت: فرصت نداشتم. مرا که از فلان جا آوردند مستقیم تحویل شما دادند دیگر فرصت نداشتم!

گفتم: خُب، چرا نگفتی؟ ما که تانکر سوخت سیار داشتیم! آن را پُر می کردیم!

گفت: دیگه نشد!

گفتم: خب، حالا می خوای چه کار کنی؟

گفت: اینجا پای لودرم می مانم... لودر تحویل من است و من از لودرم جدا نمی شم.

من هم از بس که از این کارش ناراحت شدم، خیلی اصرار نکردم که اونو برگردانم عقب. پیش خودم گفتم، سزای توهمین است که پای لودرت باشی! ولش کردم! گفتم همین جا پای لودرت بمان! آخر، این لودر خیلی نوبود، از وزارت راه بود! برگشتم به این سه راهی. که بعداً ابوالقاسم طباطبایی آمد به من گفت «من برم پای این لودر و پیام» می دانستم که چه اتفاقی می افتد! گفتم خب برو! بالاخره این راننده لودر آنجا ماند و اسیر هم شد. دو روز بعد هم در تلویزیون عراق تصویرش را نشان دادند.

علاوه بر این، سه چهار دستگاه مهندسی نیز از بچه‌های لرستان به فرماندهی برادر چگنی به ما مأمور کردند. قبل از اینکه به میدان مین برسیم، بین کانال و میدان مین این تیم به ما ملحق شد. به او گفتم: شما حدود صد متر می‌ری جلوتر. به سه راهی می‌رسی. باید پیچی طرف چپ و به سمت خط بری. منظورم از خط در آنجا یک نقطه‌ی رهایی بود که ما باید از میدان مین عبور می‌کردیم و می‌رفتیم طرف جاده. اگر اشتباه نکنم دو تا بلدوزر و ۵-۴ تا از لودرهایم را به پشت میدان مین آوردیم.

حالا احمد کاظمی فرماندهی لشکر ۸ نجف اشرف، مدام پشت بی سیم می‌گفت: آقا! اینجا را بشکافید و برید جلو... ما هم می‌گفتیم: آقا! من کجا را بشکافم و برم جلو؟! کو معبر؟! معبری باز نشده! تک و توک و بعضی از بچه‌های اطلاعات عملیات می‌آمدند از آنجا رد می‌شدند! حالا ساعت حدود ۱۱/۵ شب بود. دیدیم ناگهان سروصدای عجیبی آمد! چندین دستگاه بی‌ام‌پی زرهی هر کدام ۴۰-۳۰ نفر روی آن پشت سرما منتظر باز شدن راه هستند! حالا شما تصور کنید در آن اوضاع، خمپاره دشمن مدام به زمین می‌خورد. تیربار عراقی می‌زند. هواپیماهای دشمن منور خوشه‌ای در آسمان می‌ریزند. آتش توپخانه و کاتیوشا هم دنیا را به آتش کشیده.

به احمد کاظمی گفتم: احمد! میدان مین پُراز جسته! معبر هم کامل باز نشده. من چطور برم جلو؟! گفت: من میگم برو! تیغ بلدوزر را بنداز و برو جلو. هر چه مین است بریز کنار!

گفتم: باشه! من حاضرم این کار را بکنم. دو تا بلدوزر داشتیم. این بلدوزرها را در عملیات قبلی از عراقی‌ها گرفته بودیم. بلدوزرهای خیلی ترو تمیزی بود! بیل یکی از آنها انگل داشت. دیگری هم از این بیل‌های جکی بود. بچه‌ها عاشق آن نوع دومی بودند چون لازم نبود مدام آن را انگل و چپ و راست کنند. سریع، همان جا گفتم انگل‌های یکی از این بلدوزرها را بردارند و آن را کج کنند به سمت راست. اگر اشتباه نکنم حدود ۴۰-۳۰ متر رفتم جلو. دیدم اجساد زیادی از نیروهای خودی داخل معبر ریخته. خیلی از آنها زنده بودند! زخمی افتاده بودند! آنجا متوقف شدم. ظاهراً اینها همان نیروهای تخریبی لشکر ۸ نجف بودند که مأموریت داشتند میدان مین را خنثی و معبر را باز کنند. در هر صورت ۴۰-۳۰ متر که رفتم جلوتر. به انبوهی از اجساد برخوردیم! کُپ کردم! حالا پشت سر من، انگار راه کربلا باز شده! تمام این بی‌ام‌پی‌های زرهی به هم چسبیده بودند تا وارد این معبر شوند! بی‌جهت همه می‌گفتند راه باز شد! این بی‌ام‌پی‌ها هم مدام گاز می‌دادند! با هر گازی هم یک سری موشک کاتیوشا روی ما خالی می‌شد! من آنجا ایستادم. احمد کاظمی بی‌سیم زد تا آخرین وضعیت را بپرسه... گفتم: من دیگر جلوتر نمی‌رم.

گفت: چرا؟

گفتم: همه این‌ها زخمی داخل میدان مین افتاده‌اند.

گفت: الآن خودم میام.

دقایقی نگذشت که احمد کاظمی خودش را آنجا رساند.

گفت: با مسئولیت من حرکت کن! خودش آمد و رفت روی کمان بلدوزر ایستاد و گفت با مسئولیت من این کار را بکن! من طاقت دیدن چنین صحنه‌ای را نداشتم! دیگر در صحنه نماندم. بلدوزر را آوردم این طرف‌تر. به راننده‌ی بلدوزر گفتم: هر چه فرمانده‌ی لشکر گفت، انجام بده. حدود ۵۰-۴۰ متر که رفتیم جلو. دیگر از این اجساد عبور کرده بودیم. طوری بود که وقتی که انگل کرده بودیم، خاک و سیم خاردار و تمام میدان مین را جمع می‌کرد و می‌ریخت کنار. همه چیز با اجساد قاطی شده بود.

من این صحنه را نمی‌توانستم هضم کنم! ولی برادر احمد به عنوان یک فرمانده‌ی لشکر که هزاران نفر را برای یک مأموریت حساس باید هدایت کند، می‌فهمید که دارد چه می‌کند؟! آدم باید در این مواقع حساس خیلی قوی باشه. او مقایسه می‌کرد آگه آنجا کُپ کنه ممکنه به دلیل تصمیم بجا نگرستن و از دست دادن زمان، هزاران نفر زیر آن آتش وحشتناک دشمن قلع و قمع شوند! او نمی‌توانست یک لشکر را فدای چند صد جنازه شهید و حتی چند ده نفر مجروح کنه! بالاخره ۲۰ سانت خاک با مین‌ها برداشته شد و حدود ۱۰۰ متر معبر باز و قفل عملیات باز شد!...»



میدان مینی به عمق یک کیلومتر!

«راوی: سید ابوالقاسم طباطبایی، از مهندسی رزمی سپاه

«این صحنه‌ای که آقای موحدی خواه تعریف کردند، این‌گونه بود که ابتدا ما تلاش کردیم که این بچه‌ها را جمع کنیم. چه شهید، چه زخمی. ولی وقتی کسی وارد میدان مین می‌شد تا اینها را جمع کنه، خودش هم می‌رفت روی مین! یا وقتی می‌رفت، زخمی را بلند کنه و اونوبگذاره کنار تا معبر برای عبور تانک و نفربر باز بشه، دوباره او روی مین‌های کنار معبر قرار می‌گرفت و می‌رفت هوا! خودش و دو نفر دیگر هم زخمی می‌شد! یعنی وضعیت به‌گونه‌ای بود که اگر در آن شرایط برای جمع کردن مجروحین اقدام می‌کردی، شهید و تلفات بیشتری می‌دادی!

در هر صورت ما رفتیم و اقدام هم کردیم. حسین صنعتکار را من از داخل میدان مین بیرون



آوردیم! ولی گذشت زمان در آن شرایط وضعیت را فاجعه‌آمیزتر می‌کرد! این تجربه را از عملیات رمضان داشتیم! چنین اتفاقی برای ما افتاد... با این تفاوت که در عملیات رمضان، عمق میدان مین دشمن، ۳۰۰-۲۰۰ متر بود، ولی در این عملیات بیش از یک کیلومتر بود!

این چیزی که آقای موحدی خواه تعریف می‌کنند، مرحله‌ی بعد از کانال دوم است. در کانال اول، بلدوزر ما منهدم شد. همین‌تی ۲۰۵ را که آقای موحدخواه می‌گن رفت روی مین، آن را هُل دادیم، انداختم داخل کانال. که هنوز هم داخل آن کانال افتاده. عکس آن را من گرفته‌ام (تصویر مقابل) اینجا هست!...»

تدبیر برای عقب نشینی

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«... از میدان مین که عبور کردیم، رسیدیم به اولین کمین دشمن. کمین‌ها در آنجا طوری بود که بعد از میدان مین، وارد یک محوطه دایره‌ای شکلی می‌شدی که آقای طباطبایی در یکی از این محوطه‌ها به دام عراقی‌ها افتاده بود و به او تیراندازی کردند. با عبور از میدان می، این پی‌ام‌پی‌های زرهی با سرعت هرچه تمام‌تر، فاصله یک کیلومتری بین معبر تا جاده شنی را طی کردند. ما بچه‌های مهندسی جهاد نیز به سمت جاده حرکت خود را ادامه دادیم.

بچه‌های زرهی لشکر ۸ نجف را دیگر من ندیدم. چون آنها سر همان سه راهی به طرف حلفائیه و پل غزیه رفتند. ما رسیدیم به جاده و از روی جاده هم دنبال اینها رفتیم. با توجه به اینکه ما ستون لودر و بلدوزر داشتیم، آهسته می‌رفتیم. علاوه بر آن، من لحظه به لحظه ستون مهندسی را چک می‌کردم تا کسی از ستون عقب نماند. من با جیپ می‌ول بودم. حسن عینی هم با من بود. در فاصله ۱۰۰ متری جاده، در آن تاریکی شب، روشنایی نوری نگاه مرا به خود جلب کرد! سریع از ماشین پیاده شدم. بدو به سمت نور رفتم! خاکریز کوچکی بود به ارتفاع حدود ۵/۱ متر. از خاکریز رفتم بالا. چند تا تانک پشت خاکریز مستقر بود! بین تانک‌ها، چند نفر آتش درست کرده دور آن نشسته بودند! آهسته رفتم جلوتر تا وضعیت را به دقت ببینم! با همدیگر عربی صحبت می‌کردند! عراقی بودند! قبل از اینکه متوجه من شوند آهسته به طرف جیپ برگشتم. نیم ساعتی حرکت کردیم که رسیدیم به سه راهی. مجید کبیرزاده فرمانده محور لشکر ۸ نجف با موتور از راه رسید.

گفتم: مجید! هنوز نیروهای عراقی دور و بر ما حضور دارند. خوب منطقه پاک‌سازی نشده، ها! انگار نه انگار ما توی منطقه، عملیات کرده‌ایم.

خنده‌ای کرد و گفت: انشاءالله فردا صبح، تانک‌هایشان را سالم برای خودمان می‌گیریم! نگران نباش! این بی‌خیالی عراقی‌ها مرا نگران کرده بود! احساس می‌کردم آنها نقشه‌ای دارند! وضعیت منطقه هم وفقِ مراد ما نبود! بعید می‌دانستم فردا این تانک‌ها به دست ما بیفتند! فردا همین طور هم شد!؟ انگار طرح و نقشه عراقی‌ها بود که ما را داخل کیسه‌ای گرفتار کنند! یعنی یک معبر و در کیسه‌ای را باز کردند تا ما داخل آن بریم. بعد هم یقه‌ی ما را بچسبند و همه را قتل عام کنند.

به هر حال، به مجید گفتم: می‌خواهید چه کار کنید؟

گفت: صبر کنید ببینیم چه می‌شه؟! ما همان جا ایستادیم. بابی سیم با حاج محمود حاجتی تماس گرفتم و از او کسب تکلیف کردم؟ جواب قاطعی به ما ندادند! فکر کنم رسول حسنی هم آنجا بودند. پیش خودم گفتم حالا که اینجا بلا تکلیف ایستاده‌ایم یک خاکریزی کنار جاده بزنیم. این یک تشخیص لحظه‌ای بود. کسی از بالا به ما دستور نداد. یادم هست یک راننده‌ی لودر داشتم به نام علیرضا خسروان...

علیرضا گفت: محمد! رفتم کنار دیوار پاسگاه وهب. آنجا پراز عراقیه.

گفتم: صبر کن با روشنایی صبح همه اینها اسیر می‌شن.

گفت: فکر نکنم! این حرف‌ها نیست محمد! همه‌شان همین جا هستند! خنده‌ها و هرهرشان چیزی دیگه می‌گه؟!

شک کردم. خودم پیاده رفتم جلو. ۱۰۰ متری پاسگاه دیدم دارند در پاسگاه را می‌بندند! در بسته شد! در آن تاریکی دیدم سربازان عراقی دارند روی پشت بام می‌دوند! ولی هیچ‌کدام به سمت ما شلیک نمی‌کردند! خط شکسته شده و عراقی‌ها هوشیار شده بودند! ظاهراً می‌دانستند چه کار دارند می‌کنند! چون فقط این محور موفق شده بود معبرش را باز کند و به عمق دشمن نفوذ کند و محور جناحین ما (سپاه ۳ و ۱۱) موفق به عبور نشده بودند! خودم از پشت بی سیم قرارگاه شنیدم که به سایر یگان‌ها می‌گفتند، بیا یید از معبر احمد کاظمی عبور کنید و برید جلو! حتی بچه‌های لشکر ۷ ولی عصر (عج) از همین محور ما عبور کردند تا ما را کمک کنند که دیگر دیر شده بود.

در هر صورت به همه‌ی راننده لودرهایم گفتم هیچ‌کس نزدیک پاسگاه نشه! برای اینکه از وضعیت نیروهای مستقر در پاسگاه مطمئن بشم دو تا نارنجک برداشتم. رفتم کنار پاسگاه و آن را انداختم روی پشت بام پاسگاه! تا نارنجک‌ها را انداختم، رگبار عراقی امانم نداد! فهمیدم که نخیر! همه آماده، مجهز و منتظر دستور مافوق هستند! ساعت بین ۵/۳ تا ۳ بامداد بود. ابتدا خواستیم خاکریزی به طرف چذابه بزنیم. ولی وقتی شرایط را این‌گونه دیدیم خاکریز را به طرف پاسگاه طاووسیه شروع کردیم! یعنی سمت نقطه‌ای که از روی جاده آمده بودیم. حدود ۶۰۰ تا ۸۰۰ متر به موازات جاده‌ی شنی خاکریز احداث کردیم. خاک را می‌ریختیم روی جاده. به‌طوری‌که وقتی از پاسگاه فاصله گرفتم دیگر مطمئن شدم که نیروهای من آسیب نمی‌بینند. هر چه از پاسگاه فاصله می‌گرفتند، دلهره‌ام کم‌تر می‌شد.

ظاهراً قرار بود نیروهای لشکر ۷ ولی عصر (عج) بیایند پشت این خاکریز کار را ادامه بدهند. نظر مجید کبیرزاده هم همین بود که کسی امشب به کمک بچه‌ها نمی‌آید. لذا این بچه‌هایی که با

پی‌ام‌پی و زرهی رفتند جلو، اگر با مشکل روبرو شوند می‌توانند برگردند همین‌جا پناه بگیرند. یعنی همان اتفاقی که برای ما در مرحله‌ی اول پشت کانال افتاد.

هنوز هوا تاریک بود که احمد کاظمی (فرمانده‌ی لشکر ۸) با آقای ابوالقاسم طباطبایی (از مهندسی لشکر) تماس گرفته بود. آقای طباطبایی وضعیت پیش آمده را برایم گفت. چند دقیقه نگذشته بود که حاج محمود حجتی^۱ با من تماس گرفت.

گفت: بچه‌ها را بیار عقب.

ابتدا خیلی ناراحت شدم! گفتم: یعنی چه؟! این همه زحمت کشیدیم، معبر باز کردیم، تلفات دادیم، حالا به این راحتی می‌گید برگرد عقب؟! حاج محمود با عصبانیت گفت: اصلاً فهمیدی چی گفتم؟! همین الان تا هوا روشن نشده بچه‌هایت را جمع کن بیار عقب!

بی‌سیم را قطع کردم و به حاج حسن عینی که با من بود گفتم: دستگاه‌ها را به خط کن تا بدون شلوغ‌بازی ولی به سرعت برید عقب.



با صراحت به بچه‌ها نگفتم داریم عقب نشینی می‌کنیم تا هول نکنند. طوری گفتیم انگار قصد جابجایی داریم! خوب یادم هست وقتی سوار بر جیپ میول به همراه مطهری (بی‌سیم چی) و حسن عینی داشتیم به سمت آن سه‌راهی حرکت می‌کردیم، یک جیپ «آواز» از کنارم رد می‌شد! راننده آن یک نگاهی به ما انداخت و ما هم نگاهی به او انداختیم! فهمیدم که آنها عراقی هستند! حالا در

۱- از مسئولین مهندسی قرارگاه

تاریکی نگران بودیم که آنها چه برخوردی با ما می‌کنند؟! ما هیچ اسلحه‌ای نداشتیم! انتظار داشتم که آنها یک رگبار به ما ببندند! ولی انگار آنها از ما بیشتر ترسیده بودند! وقتی که متوجه شدند ما ایرانی هستیم! یک دفعه گاز ماشین را گرفتند و در رفتند!

آتش چندانی در منطقه نبود و همین آرام بودن منطقه بیشتر وحشت ایجاد می‌کرد که نکنه دشمن تله‌ای برایمان آماده کرده؟! بالاخره وقتی رسیدم به میدان مینی که از آن عبور کرده بودیم، مجید کبیرزاده هم آنجا رسید.

از مجید پرسیدم: بچه‌های زرهی کجا هستند؟ نگران بچه‌ها بودم. چون بچه‌های زرهی هم عمدتاً بچه‌های نجف‌آباد و از همشهریانم بودند. مجید گفت: دارند میان...

وقتی بچه‌های زرهی آمدند. هوا دیگر روشن شده بود. عبور از معبرهای میدان مین سخت شده بود. می‌بایست برای آنها یک سرپناهی پیش‌بینی می‌کردم. شروع کردیم کنار این جاده، یک خاکریز بزنیم. خیلی جالب بود! تقریباً ۱۰ دقیقه‌ی اول که می‌خواستیم در آنجا خاکریز بزنیم، تمام تانک‌هایی که آن طرف جاده بودند و تا حالا خفه خون گرفته بودند و هیچ واکنشی نداشتند، شروع کردند ما را زدن! ظاهراً متوجه عقب‌نشینی ما شده بودند و حالا شیر شده بودند! در همان یک ربع اول ساعت، یک لودرو و یک بلدوزر ما را زدند!

مجبور شدیم ۲۰ متر از جاده عقب‌تربیاایم. آنجا یک خاکریز زدیم. مشغول خاکریز زدن بودیم که تیربارهای دشمن از جناح راست ما را می‌زدند! سریع آمدیم یک خاکریز هم این طرف زدیم. جناح چپ ما باز بود ولی خیلی آتش نبود. خاکریز مقطعی هم این طرف زدیم. حالت یک کیسه منتهی به همان میدان مینی که یک کانال به عمق ۲۰ سانتی در آن زده بودیم، درست کردیم. در حقیقت مین‌ها را که کنار زده بودیم یک کانال ایجاد شده بود!

حالا هوا روشن شده و نیروها همه آنجا جمع شده‌اند و می‌خواهند برگردند عقب. عراقی‌ها هم از چپ و راست میدان مین خود را احیاء کرده و با انواع تیربار گرینف و حتی پدافند ضد هوایی معبر را جاروب می‌کردند؟! ما هم مجبور بودیم تمام نیروهایمان را فقط از این معبر عبور بدیم! تا ساعت ۷-۸ صبح هر کس از این معبر عبور کرده بود بدون تهدید از معرکه جسته بود ولی بعد از ساعت ۸ صبح دیگر به راحتی نمی‌شد از چنگ این تیربارهای عراقی جان سالم بدر بُرد! نیروها وقتی به اینجا می‌رسیدند این چند صد متر را می‌بایست سینه‌خیز عبور می‌کردند!

بالاخره تا قبل از ظهر عمده نیروهای لشکر از این معبر و کانال مرگ عبور کردند! فقط مانده بودند تعدادی از فرماندهان که مواظب نیروهایشان بودند تا از معرکه خارجشان کنند! من به سید حسین صدری یکی از فرمانده گروهان‌های خودم، گفتم: صدری! بیا برو!

مجید کبیرزاده و صدری و چند نفر دیگر را می‌خواستم عبور دهم. آقای صدری حدود ۲۰۰ متر از این میدان مین را که سینه خیز رفته بود حوصله‌اش سر رفت. کمی روی زانویش بلند شد تا چهار دست و پا با سرعت بیشتری از این معبر عبور کند. هنوز روی زانو قرار نگرفته تیربارچی عراقی زانوی او را زد! روی زمین ولو شد! احساس کرد داره شهید می‌شه! همین‌طور که افتاده بود شروع کرد با مشت گره کرده شعار مرگ بر صدام و امریکا گفتن!

به مجید که کنارم نشسته بود، گفتم: برو این سید حسین را چهارتا به سرش بزن، بگو مرد حسابی! شعار هم جا داره! مرگ بر آمریکا و صدام هم جا داره! آخر این‌جا کی صدای تو را می‌شنوه؟! بعداً که به سید گفتم این چه کاری بود که می‌کردی؟!

گفت: من فکر کردم تا چند لحظه‌ی دیگه شهید می‌شم! گفتم لا اقل دق دلم را خالی کنم!... در هر صورت مجید که جوانی ورزیده بود او را بردوش کشید و آن ۲۰۰ متر را به شکل سینه‌خیز با خودش کشاند عقب...!

این‌طوری نیروهایمان را عبور دادیم! ولی دستگاه‌های مهندسی را دیگر نمی‌توانستیم عبور بدیم. تا شب صبر کردیم و با استفاده از تاریکی شب موفق شدیم بعضی لودر و بلدوزرهای مهندسی را بکشیم عقب! البته یک لودر با چرخ زنجیری داشتیم که خیلی در نجات نیروها نقش داشت. مثل یک تاکسی سرویس مدام از این معرکه عبور می‌کرد و نیروها را می‌کشاند عقب. راننده این لودر احمد مسعودی بود. به لطف خدا جان سالم بدر بُرد! احمد کاظمی که این صحنه شجاعانه را دیده بود. بعد از عملیات ایشان را تشویقی برای زیارت حضرت رقیه (س) یک هفته به سفر سوریه فرستاد!

در این محور فقط از جهاد نجف آباد و مهندسی لشکر ۸ نجف حدود ۳۵ دستگاه مهندسی به غیر از خودروهای پشتیبانی مهندسی داشتیم. هر دستگاهی دو نفر راننده همراهش بود... تعدادی از دستگاه‌های ما منهدم و در منطقه باقی ماند و چندین نفر هم شهید شدند... ناگفته نماند این عملیات توسط فرد خائنی لُورفته بود... وگرنه این منطقه کاملاً بِکرو حتی بدون مواضع خطی از سوی دشمن خالی رها شده بود. چون فکر نمی‌کردند رزمندگان ایرانی در این منطقه عملیاتی داشته باشند!...».

اهمیت مسائل حفاظت اطلاعات عملیات

«راوی: سید ابوالقاسم طباطبایی، از مهندسی رزمی سپاه



«... احمد کاظمی تجربه‌ی عملیات فتح‌المبین را داشت که پشت دشمن را ببندد. لذا وقتی متوجه شد جناحین او در این عملیات (والفجر مقدماتی) موفق به عبور نشده‌اند تصمیم می‌گیرد عقبه دشمن را ببندد تا دشمن از ترس محاصره عقب‌نشینی کند. برای تحقق این تدبیر هم چاره‌اندیشی کرده بود؛ در هر گردان، یک گروهان

موتورسوار آرپی‌جی زن سازمان‌دهی کرده بود تا با مقاومت و ایستادگی یکی دو روزه بتوانند عقبه دشمن را ببندند و راه را برای دیگر محورها باز کنند! لذا همه‌ی فلاش‌ها را روی پل غزیه متمرکز کرده بود تا با تصرف این پل، اتوبان بصره- بغداد زیر آتش ما قرار گیرد و در نهایت، به قول سردار غلامعلی رشید^۱، ارتباط نیروهای جبهه جنوب و شمال ارتش عراق قطع شود.

باید گفت، ما در عملیات والفجر مقدماتی، شناسایی و اطلاعات عملیاتمان خوب بود و از وضعیت زمین و دشمن نیز اطلاعات خوبی داشتیم، ولی رعایت حفاظت اطلاعات صفر بود! ببینید! ما از تنگه‌ی ذلیجان، رقایبه و میشداغ و این طرف از تنگه چذابه، از سه چهار طرف، مهندسی جهاد و لشکرها جاده می‌زدند! کمپرسی‌ها خیلی راحت تردد می‌کردند!

در این رفت‌وآمدها یک صدم آن کنترلی که در عملیات والفجر ۸ برای تصرف فاو عراق انجام دادیم، آنجا نبود! در عملیات والفجر ۸ (زمستان ۱۳۶۴) رفتن به سوی منطقه، دست خود بود ولی برگشتن دست خود نبود! من مسئول مهندسی لشکر ۸ نجف بودم، می‌خواستم وارد منطقه‌ی عملیاتی بشم. فرماندهی لشکر گفت: می‌خواهی بری، برو ولی دیگر حق نداری برگردی! اگر رفتی همان‌جا می‌مانی تا عملیات تمام شود! مسائل حفاظتی



سردار غلامعلی رشید

۱ - سردار غلامعلی رشید: متولد ۱۳۳۲ دزفول است. سال ۱۳۵۰ و ۱۳۵۵ در زمان شاه دستگیر و به زندان افتاد. با پیروزی انقلاب اسلامی و تشکیل سپاه پاسداران، مسئولیت اطلاعات سپاه دزفول به او سپرده شد. با تشکیل ستاد فرماندهی عملیات جنوب (قرارگاه کربلا) و قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) (او جزو چند نفر اصلی سپاه در جنگ، همچون: محسن رضایی، سید یحیی صفوی، علی شمخانی و حسن باقری از تصمیم‌گیرندگان در جنگ بودند. بعد از پایان جنگ، در مسئولیت‌های: معاونت اطلاعات ستاد کل و جانشین رئیس ستاد کل نیروهای مسلح بودند و از سال ۱۳۹۵ تاکنون در سمت فرمانده قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) ستاد کل نیروهای مسلح هستند. (۲۰)

را این طوری رعایت می کردیم! قبل از عملیات، از ابتدای آبادان به سمت اروندکنار، خودروها در شب با چراغ خاموش می رفتند! آنجا چند دفعه، با ماشین شاخ به شاخ شدید و تلفات دادیم! ولی در عملیات والفجر مقدماتی، چنین چیزی نبود! طرف، چراغ روشن تا جنگل امقر (نزدیک خط اول دفاعی) می رفت! لذا اگر از من بپرسند علت اصلی شکست عملیات والفجر مقدماتی چیست؟ می گم، رعایت نکردن حفاظت اطلاعات! نه فقط رعایت گفتاری... رعایت کرداری، رعایت رفتاری و غیره^۱»

بیل بلدوزرت را بگذار زمین خداوند هدایت می‌کند!

«راوی: مجید برزمهری از مهندسی رزمی سپاه

«...بنده در عملیات والفجر مقدماتی مسئول مهندسی سپاه سوم صاحب‌الزمان (عج) بودم. فرماندهی این سپاه به عهده حسین خرازی (شهید) بود. مسئولیت این سپاه در محور جنگل امقر بود. در آن منطقه دو محور اساسی بود؛ یک محور جنگل امقر، یک محور هم طرف تپه‌های الله اکبر. چون منطقه، منطقه‌ی بکری بود و موانع طبیعی و احداثات مسکونی وجود نداشت تا برای استقرار نیروها از آن استفاده بشه، هرگونه دستکاری در زمین، دشمن را هوشیار می‌کرد! در منطقه هیچ روستای متروکه‌ای وجود نداشت تا در پناه آن مخفی شویم! مقررما داخل یکی از این شیارها بود. یادم هست حسین خرازی گفتند: مجید! یه جاده‌ای بزنید که ما دیگه برای تردد این قدر دور نزنیم. از همین محل بیایم توی محور. گفتم: حسین آقا! اینجا زمین سخته و جاده زدن مشکله. گفت: مجید تو بیل بلدوزرت را بذار روی زمین، خداوند می‌فرمایند «والذین جاهدوا فینا، لنهذیتهم سُبُلنا» خود جاده باز میشه!

همین طوری هم شد! کم‌تر از یک هفته ما یه جاده اختصاصی برای سپاه سوم زدیم...



شهید رضا حبیب‌اللهی

بالاخره عملیات شروع شد. تقریباً ساعت ۸ صبح بود که من نزدیک کانال بودم. شهید رضا حبیب‌اللهی (از معاونین سپاه سوم) به من گفت: مجید برو دستگاه‌های مهندسی را بیار جلو. لااقل کانال را پُر کنیم و بگیم نیروها بیان جلو. عقبه‌ی ما تقریباً ۷-۸ کیلومتر تا آنجا فاصله داشت. من تا رفتم دوتا دستگاه لودر و بلدوزر بیارم که کانال را پُر کنیم، گفتند حسین خرازی دستور داده که خاکریز را ببندید. دیگه هیچ‌کس حق جلورفتن نداره! خداوند رحمت کند رضا حبیب‌اللهی هم توی همان کانال شهید شد!...»

آغاز گسترش سازمان مهندسی رزمی

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...هرچند به لحاظ پیشرفت فیزیکی و آزادسازی زمین در عملیات والفجر مقدماتی موفقیتی نداشتیم ولی به نظر من جزو آن دسته عملیاتی بود که خلاقیت ها و ابتکار به شکل دیگری بروز داد. قدمی بود در مسیر توسعه و گسترش سازمان و سازمان دهی نیروهای مردمی. با تشکیل سپاه ها و قرارگاه های عملیاتی، یگان های ما، چه در سپاه چه در ارتش و چه در جهاد، شکل دیگری گرفت. وقتی قرارگاه ها وسیع تر شد، فرماندهان نیز توانستند برنامه ریزی کلان تری داشته باشند. در حقیقت عملیات والفجر مقدماتی یک مانور ستادی بود و سطح دانش سازمان دهی و توانایی مدیریتی ما را در جنگ ارتقاء داد. باور کردیم که می توانیم توی اشل های بزرگ تر برنامه ریزی کنیم. مجموعه های بزرگ تر، میدان های بیشتر و نیروهای بیشتری را سازمان دهی و به کارگیری کنیم. در حقیقت، رشد و ارتقاء نیروها در جنگ را بر اثر تجربیات سال های گذشته در جنگ، آنجا می توانستی لمس کنی. فرمانده ای که تا یک سال پیش فرمانده گردان بود آن روز شده بود فرمانده تیپ و لشکر... فرماندهی قرارگاهی که چندین لشکر را تحت پوشش داشت و منطقه ی وسیعی از جبهه جنگ را هدایت می کرد، باور کرده که می تواند کارهای بزرگ تری را انجام دهد! به تبع آن، یگان های پشتیبانی رزمی و پشتیبانی خدمات رزمی همچون جهاد و مهندسی هم از هر لحاظ رشد کردند و بزرگ شدند!

یکی از کارهای بسیار اساسی و محوری که در عملیات والفجر مقدماتی از نظر مهندسی صورت پذیرفت، احداث راه بود! آن جاده ی معروف تنگه ی ذلیجان بود که بخشی از آن در تیررس مستقیم دشمن نبود ولی زیر آتش توپخانه ی دور بردش بود و بخشی هم در تیررس دشمن بود. در این عملیات، اقدامات مشترک مهندسی سپاه و جهاد با یک تقسیم بندی کاری بیشتر خودش را انجام داد. افزایش حضور نیروهای داوطلب مردمی، بخصوص صاحبان کمپرسی شخصی برای امر جاده سازی بسیار مشهود بود و تا پایان کار کنار ما بودند.

یعنی شما رشد را در هر دو طرف می دیدی! هم پشتیبانی و حضور مردم، هم توانمندی در سازمان دهی و به کارگیری و مدیریت، به نظر بنده بعد از آن عملیات خیلی از همین داوطلبین مردمی برای مدت زیادی در جنگ ماندند و جنگ را اداره کردند.

در طول جنگ برای جذب و اعزام نیروی مردمی به جبهه های جنگ، عوامل مختلفی مؤثر بود که در رأس همه، اعتقادات و ایمان مردم و وجود حضرت امام (ره) و نفَسِ قدسی ایشان بود، ولی یکی از عواملی که کمتر به آن پرداخته شده، همان اعتماد مردمی بود که به فرماندهان و مدیران جنگ

داشتند. به مدیریت جنگ و مهندسی در جنگ اعتماد پیدا کرده بودند که این افراد می‌توانند از کشورشان در مقابل متجاوزین دفاع کنند. تا پرچم دین و کشورشان روی زمین نماند.

اگر خواسته باشم به سازمان دهی نیروهای مهندسی در این عملیات اشاره کنم، باید گفت طبق همه عملیات، نیروهای عمل‌کننده مهندسی را براساس محورهای عملیاتی دسته‌بندی کردیم. در هر محور عملیاتی یک گروه مهندسی فراخور نیاز آن محور آماده کردیم و گروه‌های پشتیبانی مثل واحدهای اسکورت و سوخت‌رسان و پشتیبانی را مهیا کردیم. حتی تیم ذخیره هم در نظر گرفتیم. در این عملیات به دلیل وضعیت پیش آمده، همه‌ی یگان‌های مهندسی پای کار فراخونده نشدند و وقتی عملیات به بن‌بست خورد و نیروها زمین‌گیر شدند. نتوانستند پیشروی لازم را داشته باشند. خیلی از مأموریت‌های مهندسی رزمی ناتمام ماند... ما راننده بلدوزرهای با تجربه را برای این عملیات در نظر گرفته بودیم تا علاوه بر خاکریز زدن، توانایی پیشبرد زدن و ترانشه زدن^۱ را داشته باشند. نردبان‌های آلومینیومی را بچه‌های رزمنده با خودشان حمل کردند. به کانال‌ها که رسیدند، اگر کانال‌ها کم عرض بود روی کانال‌ها می‌گذاشتند و عبور می‌کردند و اگر عرض کانال زیاد بود، نردبان را توی کانال می‌گذاشتند و پایین و بالا می‌رفتند. یکی از کارهای بسیار مهم و مؤثر در عملیات، خنثی کردن میدان‌های متعدد و عمیق مین بود. مسیری که ما دستگاه‌های بلدوزر و لودر را تا پای کانال‌ها بردیم، مسیری بود که اغلب با مین برخورد نکردیم. چون بچه‌های تخریب محورها را باز کرده بودند! برای عبور عمده قوا می‌بایست معبر عریض می‌شد. ساعات اولیه صبح بود که دیدم پشت معبر حسابی شلوغ شده! ماشین‌های زیادی پشت معبر منتظر عبور بودند. بخصوص بعضی ماشین‌های تبلیغاتی که فکر می‌کردند عملیات به اهداف خودش رسیده، می‌خواستند برن جلو تا به اصطلاح روحیه به رزمندگان بدهند! به نیروها گفتم برید معبر را کاملاً باز کنید. چون ماشین‌هایی هم در مسیر معبر منهدم و از کار افتاده بودند! این ماشین‌ها را بکسل می‌کردیم و کنار می‌کشیدیم.

ما از تنگه‌ی ذلیجان، تقریباً نقطه‌ی رهایی و حرکت نیروهای مهندسی به سمت جلو رفتیم. مقدار زیادی نرفته بودیم که دستور توقف دادند! درگیری شدید بود! از ما درخواست بلدوزر و لودر داشتند. دوتا دستگاه فرستادیم جلوتا مسیر را باز کنند. چند تا موضع و جان‌پناه که درست کردیم. حدود ساعت ۱۰ صبح بود که به ما گفتند دستگاه‌ها تون را ببرید عقب.

شهید حسین خرازی دستور داده بودند معبر را با خاکریز ببندید تا کسی جلونرو! ظاهراً عملیات به نتیجه نرسیده بود و به نیروها دستور عقب‌نشینی داده شده بود! درواقع با عدم الحاق از جناحین مجبور به عقب‌نشینی شدیم^۲...

۱ - ترانشه: فرورفتگی‌های طبیعی یا مصنوعی در سطح زمین که ژرفای آن‌ها از پهنایشان بیشتر و پهنای آن‌ها از درازی‌شان بسیار کمتر است. (۲۱)

هشیاری دشمن

«راوی: محمدرضا مشفق‌ی خامنه، از مهندسی رزمی سپاه

«... در منطقه‌ی عملیات والفجر مقدماتی، نیروهای ما ابتدا با زمین و تپه‌های رملی مواجه بودند. حداقل به عمق ۱۲ تا ۱۵ کیلومتری را باید پیاده روی می‌کردند تا می‌رسیدند به اولین رده‌های پدافندی دشمن! درواقع همیشه گفت اولین رده‌ی پدافندی دشمن! چون فقط میدان‌های مین قدیمی بود که دشمن از قبل ایجاد کرده بود.

دشمن بعد از عملیات رمضان (تابستان ۱۳۶۱) تا بهمن همان سال فرصت داشت که کل زمین این منطقه را مسلح و عوض کند! اولین رده‌اش یک میدان مین قدیمی بود که عمق قابل توجهی داشت! بعد از این میدان مین، یک شبکه موانع از سیم خاردارهای حلقوی دوسه ردیفه ایجاد کرده بود. بعد از این شبکه‌ی سیم خاردار حلقوی که بسیار گسترده و پیوسته بود، یک رده‌ی کمین برقرار کرده بود. سنگرهای تیربار کمین رزمندگان را مورد هدف قرار می‌داد.

تازه وقتی از این سنگرهای کمین عبور می‌کردند، دوباره با شبکه موانع سیم خاردار خطی و فرشی روبرو می‌شدند. اگر از همه این موانع عبور و جان سالم بدر می‌بردی، به کانال عمیقی با عمق ۵ متر و عرض ۳ تا ۵ متر و حتی بیشتری رسیدی که دو طرفش باز شبکه‌ی سیم خاردار حلقوی و خطی بود! عبور از این کانال خودش مشکلاتی داشت که بماند.

بعد از این همه موانع، دوباره با یک میدان مین دیگری مواجه می‌شدی که بین ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ متر گزارش شده! چند صد متر جلوتر از میدان مین، کانال دیگری مملو از موانع انفجاری و سیم خاردار در برابرت نمایان می‌شد! حالا با این وضعیت، هنوز به لجن و خط اصلی و دفاعی دشمن نرسیدیم! یعنی بچه‌ها ابتدا می‌بایست با زمین می‌جنگیدند تا با دشمن! زمینی که دشمن به شدت مسلح کرده بود. بعد از کانال دوم، مجدداً یک میدان مین گسترده و عمیق ایجاد شده بود! با عبور از میدان مین به خط اول دشمن می‌رسیدی! دشمنی که آماده و هوشیار، انگشت روی ماشه منتظر رزمندگان ما بود! منتظر نیروهایی که توانشان در طول این ۱۵ کیلومتر تحلیل رفته! دشمن رده‌های احتیاطش را هم توی عمق نگه داشته بود تا بتوانند پاتک‌های سنگین را انجام دهند! پشت خط اولش هم، کانال‌های کشاورزی و زهکش‌های کشاورزی موجود در منطقه بود. تمام این موانع با آتش‌های سنگین، مستقیم‌زن، منحنی‌زن و با سیستم‌های هشداردهنده پوشش داده می‌شد!...»

نحوه‌ی تعیین مسیر خاکریز در دل شب

راوی: علی اکبر پوری رحیم، از مهندسی رزمی سپاه

«...قبل از عملیات والفجر مقدماتی، یک تغییر ساختاری در سپاه شکل گرفته بود که هر تیپ به لشکر و لشکرها نیز به سپاه تبدیل شده بودند. نوعی افزایش سازمانی پیدا کرده بودند تا عمده نیروهای داوطلب بسیجی سازمان سپاه را بهتر سازمان دهی و به کارگیری کنند... اولین بار بود که گردان‌ها و تیپ‌های مهندسی به شکل واقعی آنجا شکل گرفت. سازمان دهی هم به این صورت بود که یک نفر جهادی، یک نفر ارتشی و یک نفر سپاهی برای امور مهندسی رزمی کنار هم قرار گرفتند. یادم می‌آید یک شب خدمت حسین خرازی فرماندهی سپاه سوم صاحب الزمان (عج) رسیدیم. از ما خواست تا یک خاکریزی به طول سی کیلومتر بنیم.

گفتم: مکانش کجاست؟

نقشه‌ای پهن کردند تا ما را توجیه کنند. حاج رضا حبیب‌اللهی (شهید)، محمدرضا ابوشهاب (معاون لشکر ۱۴) و کریم نصر (فرماندهی تیپ ۴۴ قمر بنی‌هاشم.ع.) آنجا بودند. شب جمعه بود. داشتند دعای کمیل می‌خواندند.

شهید خرازی گفت: امشب باید بحث خاکریز را ببندیم!

گفتم: سی کیلومتر خاکریز خیلی زیاده! در عملیات رمضان برای پنج کیلومتر خاکریز با مشکل مواجه شدیم!

گفت: قضیه رمضان با اینجا فرق می‌کنه!

گفتم: در عملیات رمضان ما گرای ۹۰ را اشتباه رفتیم، به جای اینکه بخوریم به موانع مثلثی‌ها به جای دیگه سردر آوردیم! اینجا سی کیلومتر باید با دستگاه مهندسی حرکت کنیم! قطعاً مشکل برامون ایجاد میشه! بحث زیادی روی نحوه‌ی تعیین مسیر خاکریز صورت گرفت. برادر خرازی گفتند: ما مهندسی جهادها را هم مأمور می‌کنیم که به کمک بیایند.

گفتم: هر جهادی با همه توانش بین دو تا پنج کیلومتر بیشتر نمی‌تواند در یک شب خاکریز بنه! ایشان گفت: ما جهاد نجف‌آباد و اصفهان و دیگر شهرها را با مهندسی یگان‌ها می‌اریم پای کار، تا این مأموریت انجام بشه. اگر نتوانیم این خاکریز را بنیم، دوباره میشه همان عملیات رمضان و ما از جناحین مشکل دار می‌شیم.

نقطه‌ای را روی نقشه نشان داد و گفت: بایستی به خاکریز از این نقطه (سرپل) تا آن جاده‌ی غزیه ایجاد کنید.

من نگرانی‌ام این بود مسیری که می‌خواهیم خاکریز بزنیم، یک مسیر نامشخصیه. شبه. تاریکه... باید به جوری مسیر را روشن کنیم. شاخص داشته باشیم. حسین خرازی گفت: چه جوری این کار را بکنیم؟ اول پیشنهاد شد به بلدوزر رپی‌ر بندازه^۱.

گفتم: با به بلدوزر مشکل حل نمی‌شه! بعد هم نمی‌شه بگید هفت هشت تا جهاد و مهندسی سپاه همه بیان به جا وایسن، تا رپی‌ر بزنیم! باید نقاط مختلفی را داشته باشیم تا این رده‌ها جداگانه این کار را انجام بدهند!

گفت: حُب، لاستیک آتش بزنیم! یکی مسئول تأمین لاستیک شد. قرار شد لاستیک‌ها را بگذارند روی پی‌ام‌پی‌های زرهی خشایار، ببره جلو! چون زمین آنجا رملی بود و تردد خودرو با سختی انجام می‌گرفت...

یادم هست که من، آقای اکبر معصومی و آقای آقا جان، جهاد اصفهان و چندتای دیگه شدیم به عنوان محورهای مهندسی. بچه‌های جهاد هم تیپ مهندسی تشکیل داده بودند! این عملیات برای اولین بار بود که از صداوسیما هم به تیمی با سرپرستی شهید مرادی آمده بود تا از اول تا آخر عملیات، کار خاکریز زدن و دیگر فعالیت‌های مهندسی رزمی را فیلم برداری کنند.

قبل از عملیات از لحاظ رعایت حفاظت عملیات خیلی جدی برخورد می‌شد. به طوری که همین محدودیت‌های تردد منجر به ضعف شناسایی هم شده بود! برای اولین بار ما شاهد به نوع رفتار جدید شناسایی بودیم. چند بار خودم رفتم توی جنگل امقرب برای شناسایی، حتی ردپاهای خودمان را باید کنترل می‌کردیم! باقیمانده مواد غذایی که می‌خوردیم دفن می‌کردیم... اجازه نمی‌دادند ماشین‌آلات مهندسی توی منطقه حضور پیدا کند! به جای سنگر همه در چادرهای صحرایی استتار شده مستقر بودیم. حتی آنتن بی‌سیم‌ها تا دوروز قبل از عملیات مخفی شده بود! با همه این محدودیت‌ها، وقتی حین عملیات متوجه لُورفتن عملیات شدیم تعجب کردیم! غافل از اینکه این عملیات توسط عده‌ای خائن افشا شده بود!

یادم هست چند روز قبل از عملیات، من حوالی قرارگاه صاحب‌الزمان (عج) بودم که دیدم

۱ - رپی‌ر: با شاخک عقب بلدوزر زمین را شخم زدن تا راهنمای مسیر حرکت باشد.

هواپیمای عراقی آنجا را بمباران کردند! ما بسیار نگران شدیم! وقتی رسیدم آنجا، هنوز بمب‌های خوشه‌ای روی زمین بود! وضعیت خوبی حاکم نبود. همه چیز به هم ریخته بود! من با محمدرضا زاهدی گشتی در اطراف زدیم. چندین دستگاه مهندسی داخل شکاری مستقر بود. هیچ مسئولی آنجا نبود. البته ما از این وضعیت پیش آمده حسابی سود کردیم! دیدیم این دستگاه‌های خوشگل مهندسی ممکنه زیر بمباران از بین بروند! حیفه! بیت‌الماله! با یک هماهنگی این دستگاه‌ها را صاحب شدیم! تیپ ما (۴۴ قمر بنی هاشم.ع.) همان زمان صاحب ۵۰-۴۰ دستگاه مهندسی شد! آنها را برای عملیات سازمان دهی کرده و پای کار آوردیم. ولی ظاهراً صاحبان اصلی اش راضی نبودند! چون در همان لحظات اولیه عملیات چند تا از آن دستگاه‌ها منهدم شدند!

عملیات که شروع شد، قرار بود به محض حرکت یگان‌های خط شکن، دستگاه‌های مهندسی را در تاریکی شب حرکت بدیم. مسیر حرکت دستگاه‌ها را اول جاده‌ی امقراز داخل شیارها مشخص کرده بودیم. از عصر شروع کردیم به خاکریز و سنگ‌رزدن. چون می‌دانستیم قراره آتش تهیه بریزند، جان‌پناه برای دستگاه‌ها تهیه کردیم.

با شروع عملیات، آتش و صدای انفجارها را می‌شنیدیم ولی هرچه منتظر دستور حرکت بودیم خبری نشد! سحرگاه بود که سیف‌الله حیدرپور (از فرماندهان محور تیپ ۴۴) را دیدم، گفتم: حاجی، از وضعیت چه خبر؟ گفت: ظاهراً کابل پاره شده! شما از جایتان تکان نخورید! گفتم: عجب! هنوز حرکت نکرده، چطور شد! آخر! قبلاً اگر عملیاتی ناموفق می‌شد حداقل برای یک شب توی منطقه حضور داشتیم و شب دوم دستور عقب‌نشینی می‌دادند. مگر چه اتفاقی افتاده که هنوز صبح نشده دستور عقب‌نشینی دادند؟!

با روشنایی صبح، هواپیماهای عراقی بالای سرمان مانور می‌دادند! ستون طویل دستگاه‌های مهندسی از جهاد و سپاه زیر بمباران هواپیماهای عراقی از هم پاشید! ستون چند تکه شد! تعدادی مجروح دادیم. زیر بمباران داشتم دستگاه‌ها را جمع می‌کردم، به این برادر مرادی (شهید) گفتم توجه حوصله‌ای داری! دارند بمباران می‌کنند تو داری فیلم چی را می‌گیری؟ گفت: بگذار ما کار خودمان را انجام بدیم...»

مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر مقدماتی



«راوی: سید مرتضی حسینی، از مهندسی رزمی سپاه

... قبل از عملیات والفجر مقدماتی آماده سازی محل استقرار رده های لشکر از جمله: اورژانس، قرارگاه فرماندهی و محل استقرار گردان های پیاده و پشتیبانی را انجام دادیم. بحث جاده های دسترسی را قرارگاه مهندسی با همکاری چندین یگان مهندسی انجام می داد. مثلاً

مهندسی لشکر ما با سه دستگاه بلدوزر، لشکر ۸ نجف با دو دستگاه غلتک و دو دستگاه لودر و بلدوزر در این مأموریت شرکت داشتند که همان جاده های دسترسی را آماده می کردیم.

منطقه رملی بود. برای احداث جاده دسترسی، خاک را از منطقه ذلیجان با کمپرسی شبانه روز به منطقه رملی منتقل می کردیم و در جایی دپو می کردیم. از آنجا مهندسی جهاد بقیه امور را با همکاری دیگر یگان ها انجام می دادند. تمام این امور زیر بمباران هواپیما و توپخانه دشمن انجام می گرفت! ظاهراً دشمن از عملیات ما باخبر شده بود!

در کارگاه شهید طاهری متعلق به جهاد عده ای مشغول ساختن پل های نفرو بودند که آقای محمود حجتی و آقای ورشابی و دیگران مسئولیت این امور را به عهده داشتند. شهید بزرگوار علی مهدی معقولی فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۲۵، ما را می برد به این کارگاه ها تا با همه متصدیان و اموری که انجام می دادند آشنا بشیم!

شهید معقولی مهندس زُیده و کارآموده ای بود! روی ریز مسائل فکر می کرد! آدم ریزبینی بود! هوشیاری و ذکاوت او از بعضی فرماندهانی که مافوق ما بودند، بیشتر بود! یادم می آید بعد از اینکه رفتیم کانال طلائی را شناسایی کردیم، دستور دادند یک منطقه مانوری پایین دست پادگان حمید ایجاد کردیم. کانالی به طول ۲۰ متر و به عرض ۵-۴ متر و به عمق ۲/۵ تا ۳ متر زده بودیم. حتی چند نمونه از همین پل های نفرو روی این کانال ها را از کارگاه شهید طاهری وابسته به ستاد پشتیبانی جهاد کربلا گرفته بود. تمام گردان های پیاده را به نوبت می آوردند آنجا و شبیه منطقه نبرد آینده را شبانه و در



تاریکی شب عملیات عبور را تمرین می کردند تا در شب عملیات به نمونه آن موانع آشنا شوند! برادر علی بیلاقی فرمانده وقت لشکر ۲۵ هم بر این کار مهم نظارت می کرد^۱.

خلاصه این پل های نفرو سبک را که برای عبور از روی کانال موانع پیش بینی شده بود تحویل گردان های پیاده دادیم. برای هر گروهان ۳-۲ تا می دادیم. بعضی این پل ها برزنتی بود و بعضی حالت نردبانی داشت که یک تخته ای همراهشان می بردند و روی بندهای نردبان می انداختند و از آن عبور می کردند!

به هر حال شب عملیات فرا رسید. به محض اینکه گردان های پیاده به خط دشمن زدند گردان مهندسی ما نیز بلافاصله وارد عمل شد. تخریب ما آن معبرمین را به عرض حدود یک متر باز کرد. کانال را پُر کردیم. داخل کانال انواع مین، مواد منفجره و فوگاز بود. بعد از عبور از کانال خاکریز دشمن را شکافتیم تا تجهیزات زرهی و مهندسی و خودروهای پشتیبانی عبور کنند! آتش سنگینی از سوی دشمن روی سر ما بود!

مهندس فکری که معاون مهندس معقولی بود، همان جا از ناحیه شکم به شدت مجروح شد. ایشان رئیس سازمان منابع طبیعی گرگان و گنبد بود که داوطلبانه از سازمان منابع و جنگل های استان مازندران به جبهه جنگ آمده بود.

آقای بردبار- خدا رحمتش کند- مسئول تخریب بود. وظیفه ی او باز کردن معبر قبل از حرکت دستگاه های مهندسی بود. می بایست معبر نفرو کم عرض را برای عبور دستگاه های مهندسی تعریض کند و جاده ای تا پشت خط دشمن ایجاد کند. من در شب عملیات مسئولیت هدایت چند دستگاه بلدوزر را به عهده داشتم. مأموریت آقای تقوا نیز شکافتن خاکریز دشمن بود و بعد از خاکریز دشمن، یک کیلومتر جلوتر خاکریزی بزند.

آن شب در معبر، سه نفر بسیجی از راننده های لودرو بلدوزرهای ما شهید شدند و بیش از ۱۵ نفر نیز مجروح دادیم. رزمندگان پیاده خط دشمن را شکستند. بعد از شکست خط دشمن، مأموریت مهندسی خود را ادامه دادیم ولی چون جناحین ما همپای ما موفق به عبور نشده بودند، دشمن بچه های ما را با پدافندهای چهارلول از پشت زیر آتش گرفته بودند! تلفات سنگینی به نیروهای

۱ - سردار شهید علی بیلاقی: متولد ۱۳۳۷ بهشهر بود. دانشجوی رشته معدن بود که بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به سپاه پاسداران پیوست و به جبهه کردستان رفت. با شروع جنگ به جبهه گیلان غرب و سرپل ذهاب اعزام شد. در طول جنگ در مسئولیت های زیر خدمت نمود: فرمانده گردان رزمندگان بهشهر در کردستان، فرمانده گردان علی بن ابیطالب (ع) تیپ ۲۵ کربلا در عملیات رمضان و محرم و سرپرست لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر مقدماتی (بهمن ۱۳۶۱). در این عملیات به شدت مجروح شد. این مجروحیت را با ۷۰ درصد جانبازی ۳۴ سال با خود داشت تا اینکه در ۱۵ آذر ۱۳۹۶ به یاران شهیدش پیوست. (۲۲)

گردان پیاده وارد شده بود! بنا به دستور، نیروهای ما به پشت همان خاکریز دشمن برگشتند. غروب که شد با تدبیر شهید معقولی، خاکریز جناحین خود را به حالت «ب» شکل درآوردیم تا دشمن گردان‌های پیاده را تهدید نکند. به آقای بردبار هم گفت همه‌ی مین‌ها را جمع کنید! تا مانع و مزاحم کار دستگاه‌های مهندسی نباشند! ما دوزخ آنجا ماندیم که روز سوم دستور عقب‌نشینی داده شد. ما آمدیم عقب و آن خاکریز را ترمیم کردیم. یکسری امکانات برای ساخت سنگر همچون گونی و الوار و پللیت^۱ آوردیم تا نیروهای پیاده برای خودشان یک جان‌پناه و سنگری درست کنند... ولی رملی بودن زمین همه را کلافه کرده بود!

چند روز بعد که گردان‌های پیاده به عقبه لشکر در مقر شهید بهشتی منتقل شدند تازه کارگروهان ما (استحکامات) شروع شد؛ برچیدن تجهیزات و سنگرهایی اجتماعی و انتقال آنها به مقر گردان مهندسی در جفیر، تا در مأموریت بعدی از آنها استفاده کنیم. یک هفته این مأموریت ما طول کشید^۲...»

۱- پللیت: ورق‌های فلزی موج‌دار که روی سقف سنگرها می‌گذاشتند و روی آن خاک می‌ریختند.
۲- تاریخ مصاحبه ۱۳۹۲/۲/۲۴

خاکریزی به ارتفاع پنج متر

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«... با شروع تخلیه منطقه بعد از عدم موفقیت عملیات والفجر مقدماتی، در یک محدوده تقریباً یک کیلومتر مربعی، قرار شد ما یک سرپلی را آنجا داشته باشیم تا به نیروهایی که در منطقه پراکنده و یا گم شده بودند، کمک کنیم. عمده این بچه‌ها نیز از لشکر ۸ نجف یا به عبارتی سپاه هفتم حدید بودند.

هوا که تاریک شد، اکثر تجهیزاتی که در منطقه مانده بودند مثل لودر، بلدوزر، تانک، پی‌ام‌پی، همان شب آنها را بردند عقب. شب سوم به بعد، دیگر ما هیچی آن طرف میدان مین نداشتیم. البته نیروهایی هم بودند که حتی تا یک هفته به صورت انفرادی به عقب برمی‌گشتند!

بعد از شب دوم عملیات، بنا به دستور آمدیم پشت کانال‌ها. گفتند پشت کانال خاکریز را ادامه بدید و تقویت بکنید. ما خاکریز بزرگ و مستحکمی ظرف مدت یک هفته به طول پنج کیلومتر زدیم! شاید ارتفاع خاکریز نزدیک به چهار متر بود. علاوه بر آن دوجداره هم کردیم... البته نه با دستگاه‌هایی که برده بودیم جلو!؟ چون دستگاه‌هایی که بردیم جلو، عمدتاً یا منهدم شدند یا توی منطقه ماندند! چیزی نتوانستیم بیاریم عقب! آتش دشمن موقع خاکریز زدن بسیار سنگین بود! ما را با خمپاره و تانک می‌زدند. چون اختلاف ارتفاع جنگل آقمر تا کانال، بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ متر بود تقریباً پنج کیلومتری خاکریز که می‌رسیدیم، با گلوله‌ی تانک ما را می‌زدند! غروب یکی از این روزها هنگامی که با توپوتا لندکروز به طرف خط می‌رفتم، یه رزمنده کنار جاده دست بلند کرد. ترمز کردم و سوار شد. هنوز چند متری نرفته بودم که یه گلوله‌ی تانک بغل ماشین سمت راننده به زمین خورد! یک ترکش، شیشه لَچکی ماشین را خُرد کرد و از کنار یقه لباسم گذشت! خُرده شیشه‌هاش پاشید توی سرو صورت! سرعت ماشین را زیاد کردم تا از این معرکه فرار کنم. کمی که جلو تر رفتم، توی یه دست‌انداز بسیجی بغل دستی‌ام سرش روی شانه‌ام افتاد! با تعجب نگاهی به او انداختم! دیدم مُخَش بیرون ریخته و در جا شهید شده! در آن عملیات، اولین باری بود که شاهد هواپیماهای توپولوف عراقی بودم که بجای بمب، روی سرِ ما آشغال می‌ریختند! ما فکر می‌کردیم که این آهن‌پاره‌ها آغشته به مواد رادیواکتیو و اتمی است! سعی می‌کردیم به آنها دست نزنیم!...»

مدیریت همپوشانی

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...چیزی که می‌خواهم عرض کنم این است، ما یه سری یگان‌های رزم در جبهه داشتیم که اینها هر وقت کنار هم وارد عمل می‌شدند، موفق بودند! یعنی همدیگر را خوب حمایت و پشتیبانی می‌کردند! مثل لشکر ۱۴ امام حسین (ع) با لشکر ۸ نجف و تا حدودی لشکر ۲۵ کربلا تا عملیات رمضان که منتسب به رزمندگان استان اصفهان بودند. ولی از عملیات رمضان به بعد که لشکر ۲۵ به رزمندگان استان مازندران و گیلان منتسب شد قضیه تغییر پیدا کرد.

چون حسین خرازی و احمد کاظمی از همان ابتدای جنگ در جبهه جنوب، رزم را یاد گرفته بودند. آتش را دیده بودند! روزهای سخت را لمس کرده بودند. انگار فولاد آب دیده شده بودند! به قول آقا رحیم صفوی می‌گفت: «گردان پیاده مثل یه خوشه‌ی انگوره! این خوشه‌ی انگور را باید دست کسی بدی که بتونه خوب نگهش داره. اگه یه ذره حواسش نباشه، لِه میشه. نابود میشه!... اوایل جنگ که فقط توان و تدبیر مدیریت نیروها برای انتخاب فرمانده مطرح بود وضعیت به گونه‌ای دیگر بود ولی از آن زمانی که بحث رزمندگان فلان استان و تیپ مستقل برای هراستان و فرمانده بومی همان استان مطرح شد! مسائلی پیش آمد که بعضاً نتایج خوبی در بر نداشت!...»

در هر صورت، این یگان‌ها که از ابتدای جنگ کنار هم رشد کرده بودند، در هر محوری وارد عمل می‌شدند به پشتوانه‌ی همدیگر خط دشمن را می‌شکستند و تثبیت می‌کردند و به طریقی همدیگر را همپوشانی می‌کردند.

این وضعیت به گونه‌ای در عملیات فتح‌المبین و بیت‌المقدس اتفاق افتاد. در عملیات فتح‌المبین اگر مقاومت رزمندگان لشکر ۱۴ امام حسین (ع) توی دالپری نبود، با اینکه ۲۴ ساعت در محاصره دشمن بودند و دستور عقب‌نشینی به آنها داده شده بود ولی با مقاومت و تدبیر توانستند به اهداف خود برسند! یا در محور رقابیه که سردار احمد کاظمی خوب پیشروی کرده بود، محور پل نادری قفل شده بود. محور شوش کُپ کرده بود! با این حال این دو یگان دوتا گردنه را بستند! و دشمن را مجبور به عقب‌نشینی کردند.

لذا زمانی که سردار احمد کاظمی در عملیات والفجر مقدماتی موفق به پیشروی در عمق مواضع دشمن شد چون جناحینش دیگر آن فرماندهان همیشگی نبودند تا به هر طریقی همپای او پیشروی کنند! وقتی احساس تنهایی کرد و جناحین خود را خالی دید، با دستور رده مافوق مجبور به عقب‌نشینی شد!...»

پیچ انگیزه^۱

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«...در منطقه‌ی عملیاتی والفجر مقدماتی (بهمن ۱۳۶۱) در اکثر محورها گیر کردیم! شهید ابراهیم همت فرماندهی قرارگاه بود. شهید کاظم رستگار و برادر غلامی، فرمانده و معاون تیپ ۱۰ سیدالشهدا (ع) سپاه بودند که در محور پیچ انگیزه می‌خواستند وارد عمل شوند. آن شب، در آن محور ما به مشکل برخوردیم. خیلی تلفات دادیم. ماشین‌آلاتمان هم آسیب دید! اول صبح به قرارگاه برگشتم. آقای غلامرضا علی‌آبادیان آن موقع از جهاد به مهندسی سپاه رفته بود و مسئولیت هماهنگ‌کننده امور مهندسی به عهده ایشان بود. آن قدر بچه‌های مهندسی جلو رفته بودند که عراقی‌ها مانده بودند پشت سرشان. به همین خاطر دستگاه‌های مهندسی ما را از پهلوه‌ها می‌زدند! تیم پشتیبانی خودمان را در یک نقطه‌ای به نام دیدگاه محمد نگه داشته بودم. صبح عملیات، در همین سه‌راه پیچ انگیزه و توی دیدگاه محمد همه‌ی نیروها تجمع کرده بودند. عراقی‌ها روبروی ما مقاومت می‌کردند. واقعاً سرت را از خاکریز بلند می‌کردی، تیر می‌خوردی!

آمدم روی خاکریز نگاهی انداختم. خلیل پرویزی (شهید)، حسین عبداللهی (شهید) و خیلی از



دوستان آنجا با هم بودیم. فکر می‌کنم کاظم رستگار (شهید) یا احمد غلامی (معاون تیپ ۱۰) پشت خاکریز ایستاده بود^۲. به ایشان گفتم: می‌خواهی چه کار کنی؟!

گفت: باید صبر کنیم ببینیم چه پیش می‌آید!

گفتم: آگه یک کاری بگم، انجام می‌دید؟

گفت: چه کار کنیم؟

گفتم: از این خاکریز به سمت پایین سرازیری است. با دوربین نشان دادم و گفتم آن پایین را نگاه کن. گوداله، یک دره و رودخانه‌ی خشکه! عراقی‌ها از بالای آن دره ما را می‌زدند! ما آگه بریم پایین زیر پای عراقی‌ها، می‌توانیم یک کاری کنیم!

گفت: خب، چطوری بریم؟

۱- پیچ انگیزه: منطقه‌ای در شمال فکه

۲- سردار شهید احمد غلامی در سال ۱۳۹۶ در سوریه به شهادت رسید.

گفتم: اگه نیم ساعت به ما کمک کنید ما بچه‌های مهندسی خودمان را به آنجا می‌رسانیم. با بلدوزر خاکریز را می‌زنیم می‌ریم جلو. فقط شما آتش بریزید! به بچه‌های توپخانه هم بگید آتش بریزند. به این بچه‌های پشت خاکریز هم بگید همه با تیربار شلیک کنند.

آمدم در جمع بچه‌های خودمان چرخی زدم. گفتم: بچه‌ها کی می‌نشینه پشت لودر، بریم جلو؟ همه به هم نگاه کردند! حتی یکی از دوستانم به نام آقای زارعی نژاد که الان یکی از کشاورزان نمونه‌ی استان فارس است و یه خورده آدم تندمزاجی است! با حالت تندى گفت: مگه دیوانه شدی؟! چه کار می‌خواهی بکنی؟ می‌خواهی همه را به کشتن بدی؟! می‌بینی که ما را می‌زنند! غیرممکنه! واقعاً تصمیم سختی بود! ولی نمی‌دانم چرا به کله‌ام زده بود تا این کار را بکنم؟! همین جوری که ناامید بودم، آمدم به این حسین قلعه‌قووند که نوجوانی کم سن و سال و تُپل مُپلی بود و هنوز ریش و سبیلش درنیامده بود! گفتم: حسین! می‌نشین پشت دستگاه؟! انگار او هم ترسیده بود. حسین نه جواب نه داد و نه جواب آره! با تکان دادن سرش تقریباً جواب آره را ازش گرفتم!

گفتم: حسین برو پشت لودر. خودم هم با تو میام! من توی رکاب لودر ایستادم. یک اسلحه‌ی کلاش قنداق تاشو با دوتا خشاب هم چپ و راست کردم گذاشتم کنارم.

به برادر احمد غلامی گفتم: به محض اینکه خواستیم حرکت کنیم، شما دستور آتش بدید! نگذارید به سمت ما تیراندازی کنند.

خاکریز را شکافتیم. منطقه سرسبزی بود. ما از تپه سرازیر شدیم. به حسین گفتم: بیل لودرت را بگیر جلویت! نترس! من کنارت هستم!

یک دستم به رکاب و یک دستم روی شانه‌اش بود! عراقی‌ها می‌زدند. بچه‌های ما هم می‌زدند! انواع گلوله‌ها از بالای سر ما عبور می‌کرد و به بدنه لودر اصابت می‌کرد! ولی به لطف خداوند تیری به ما اصابت نکرد تا بالاخره رسیدیم پایین آن دره! آنجا که رسیدیم آتش عراقی‌ها روی ما متمرکز شده بود. منتها آن لحظه آتش توپخانه و خمپاره‌شان دیگر نتوانسته بود هماهنگ شوند. فقط تیر سلاح‌های سبک آنها ما را اذیت می‌کرد.

به حسین گفتم: معطل نکن. خاکریز زن!

عراقی‌ها می‌زدند! چند متر که خاکریز زد. پیاده شدم گفتم: حسین تو کارت را بکن! رفتم روی خاکریزی که زده بود، ببینم عراقی‌ها کجا هستند. دیدم یک سنگر عراقی آن بالا دارد

ما را می‌زند! برگشتم پیش حسین. فاصله ما با سنگر عراقی که شلیک می‌کرد ۳۰۰ تا ۲۰۰ متر بیشتر نبود! وقتی می‌زدند حسین گفت: چه کار کنیم؟

گفتم: حسین! این جواری اریب بایست. خاک از این بغل بردار. همین جور کج‌کج بریز! باور کنید چیزی حدود سه ربع ساعت بیشتر نشد، همین حسین قلعه‌قووند که حالا شده حاج حسین. آنجا چیزی حدود ۲۵ متر خاکریز به ارتفاع یک مترو نیم بیشتر نتوانست بزند! بعد از ۴۵ دقیقه دیدم رزمندگان خودمان روحیه گرفته‌اند و به اعتبار همین خاکریز دارند میان جلو! نگاه کردم دیدم عراقی‌ها فرار می‌کنند!

به حسین گفتم: حسین! ولش کن! بیا بریم بالای تپه سراغ عراقی‌ها! با حسین خودمان را رساندیم بالای تپه. ولی عراقی‌ها فرار کرده بودند! بالای تپه به حسین گفتم: همین جا خاکریز بزن تا بچه‌ها بیان اینجا مستقر شوند! توی این فاصله دیدم حسین عبداللهی و یکسری بچه‌های خودمان با دستگاه بلدوزر دارند میان جلو! خیلی خوشحال شدم که کارمان نتیجه داد! آنجا چند متر خاکریز بیشتر نزده بودیم که رها کردیم رفتیم دنبال عراقی‌ها! اتوبوس و ماشین آیفای پراز نیروی عراقی با آرپی‌جی بچه‌ها توی آتش سوختند! اینجا تنها محور آن منطقه (سه‌راه پیچ‌انگیزه) بود که پیشروی مناسبی داشتیم! آن شب هم جلوتر یک خاکریز بزرگی را زدیم و آنجا ماندیم ولی قرارگاه ۲۴ ساعت بعد دستور عقب‌نشینی دادند چون بقیه محورها موفق نشده بودند! می‌توان گفت همین چند متر خاکریز، هم باعث موفقیت شد هم باعث جلوگیری از تلفات بیشتر بچه‌های خودمان!...



آتش به جای خون

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... عملیات والفجر یک در منطقه‌ی شمال غربی فکه، محدوده‌ی رودخانه‌ی دویرج و منطقه‌ی چم سری و چم هندی با فاصله زمانی بسیار کمی از عملیات والفجر مقدماتی در تاریخ ۱۳۶۲/۱/۲۰ آغاز شد. دشمن تا چند روز قبل از عملیات، خیلی آگاه و هوشیار نشده بود! از جزئیات دقیق منطقه عملیات ما مطلع نبود! ولی به دلیل جابه جایی‌های زیادی که یگان‌های خودی توی منطقه صورت دادند و تردهایی زیادی که برای انتقال تجهیزات و توپخانه داشتیم همه چیز را دشمن متوجه شد! چون در این عملیات برای اولین بار به پیشنهاد ارتش قرار بود قبل از شروع عملیات اجرای «آتش تهیه» روی مواضع دشمن داشته باشیم. به ناچار برای انتقال توپخانه و دیگر تجهیزات سنگین، تردد و ترافیک خودروهای سنگین در منطقه باعث شد که دشمن بفهمد آنچه را باید بفهمد! فرماندهی این عملیات نیز به عهده ارتش بود و یگان‌های رزم سپاه هم تحت امر ارتش بودند! در حقیقت دشمن چند روز قبل از عملیات، واحدهای جدیدی را برای مقابله با عملیات احتمالی ما وارد منطقه کرد. هر چند منطقه‌ی عملیات گسترده بود و مجموعه‌ی قرارگاه خاتم الانبیا (ص) با دو قرارگاه عملیاتی کربلا و نجف و هر کدام این قرارگاه‌ها هم باز با چند قرارگاه فرعی وارد عمل شدند، ولی در همان شب اول عملیات، متوجه شدیم که در بسیاری از محورها موفقیتی حاصل نشده است! این منطقه به گونه‌ای بود که به لحاظ کار مهندسی، برای آماده سازی و استقرار نیروها و تجهیزات خیلی کار داشت! منطقه‌ی بسیار ناهموار، در حالی که بیشتر ارتفاعات بلند منطقه دست دشمن بود! چه به لحاظ راه سازی چه به لحاظ پل سازی، منطقه نیازمند کار مهندسی بود. به خصوص پل‌های قدیمی روی رودخانه‌ی دویرج که باید تقویت می شد و تعدادی دیگر پل اضافه می شد. برای استقرار نیروها توی منطقه، خودش یک دنیا کار مهندسی می طلبید.

با طرح عملیاتی که برای اولین بار با اجرای حجم زیاد آتش توپخانه برنامه ریزی شده بود، امور مهندسی تغییر کرده بود! طبق روال گذشته، مسئولیت مهندسی رزمی در عملیات به عهده‌ی جهاد بود. قرارگاه‌های مشترک مهندسی تشکیل شد. نیروهای مهندسی لشکرهای مأمور به هر قرارگاه و جهادهایی که به آن قرارگاه مأمور بودند توی قرارگاه مشترکی با مسئولیت بچه‌های جهاد در هم ادغام شدند. تقسیم کار کردند. کار مهندسی منطقه عملیات شروع شد. به لحاظ حجم کار، فعالیت

مهندسی زیادی قبل از عملیات داشتیم، طبعاً تیم‌های متعدد و امکانات زیادی از مهندسی را وارد کردیم تا بتوانیم نیاز عملیات را پوشش بدهیم.

تمام قرارگاه‌های تاکتیکی، مواضع توپخانه، اورژانس‌ها، سنگرها، خاکریزها و تمام جاده‌های عمود و موازی با خطوط دفاعی مان مجدداً می‌بایست احداث می‌شد. حجم زیادی از اقدامات مهندسی تا قبل از عملیات انجام گرفت. برای انجام عملیات، نیرو و تجهیزاتمان را در قالب گردان یا واحدهای مهندسی متناسب با نیاز و اهمیت هر محور عملیات تقسیم کردیم. طبق روال همیشه، مسئول مهندسی با مسئول عملیات هر محور در ارتباط بود و یکی از بچه‌های اطلاعات عملیات محور به عنوان راهنما با بچه‌های ما کنار هم قرار گرفتند.

شب عملیات، من تحت امر قرارگاه نجف در محدوده‌ی چم هندی مستقر و نیروهایمان را از آن محور تقسیم کردیم. مجموعه‌ی نیروهای مهندسی مان را به سه یا چهار گروه تقسیم و در سه یا چهار محور قرار داده بودیم؛ سه راه پیچ‌انگیزه بود، دیدگاه محمد بود و یک محور دیگر که الآن اسمش یادم نیست. برای تمام این رده‌های مهندسی یک تیم پشتیبانی قرار داده بودم که بهش اسکورت می‌گفتم. شب عملیات، به دلیل حجم زیاد آتش تهیه نیروهای خودی که می‌گویند بیش از ۶۰ الی ۷۰ هزار گلوله روی سردشمن ریختند، دشمن نیز بیش از ۹۰ هزار گلوله پاسخ ما را داد! به طوری که در قرارگاه تاکتیکی آتن بی‌سیمان دو سه بار ترکش خورد و ارتباطمان قطع شد! به ناچار با بی‌سیم دستی رفتیم داخل محور کنار نیروهایمان. توی محوری که بودیم بچه‌ها همه زمین‌گیر شدند! وقتی که رفتم پیش بچه‌های مهندسی. دیدم نیروها پای یک تپه‌ای زمین‌گیر شده‌اند! اینها را بردم جلوتر. کمی که جلوتر رفتیم به خاکریزی از دشمن رسیدیم. خواستیم خاکریز را بشکافیم بریم جلو. متوجه شدیم یک بخشی از دشمن پشت سر ما مانده و ما را زیر آتش گرفته! طبق هماهنگی مسیر دیگری را انتخاب کردیم و نیروها را به عقب برگرداندیم! ظاهراً این محور موفق به پیشروی نشده بود! بعداً متوجه شدم اکثر محورها چنین مشکلی پیدا کرده بودند.

محوری داشتیم به نام دیدگاه محمد که تیم پشتیبان ما آنجا مستقر بود. روبروی پیچ‌انگیزه پاسگاهی بود به نام پیچ‌انگیزه. روبروی آن تپه کوچکی بود که ما پشتش مستقر بودیم. بعد از یک سرایشی و رودخانه خشک فصلی، تپه‌های مرتفعی بود که دشمن در آنجا مستقر بود. کانال‌های زیادی را توی این مسیر و جلوی خطوط خودش ایجاد کرده بود! کانال‌هایی که سیم خاردار و میدان مین داخلش ایجاد کرده بود تا کسی نتواند عبور کند! فردای آن روز، ما از همین سه راه پیچ‌انگیزه و از

همان ناحیه ای که امکانات پشتیبانی قرار داده بودیم، مجبور شدیم از همان جا به خط دشمن بزنیم. مسئولیت فرماندهی قرارگاه نجف با شهید ابراهیم همت بود. بچه های تیپ ۱۰ سیدالشهدا (ع) و لشکر ۲۷ حضرت رسول (ص) هم در آن محور بودند. کاظم رستگار و احمد غلامی (شهید مدافع



شهید کاظم رستگار

حرم در سال ۱۳۹۶) آنجا حضور داشتند. از بچه های مهندسی هم حاج عباس علی آبادی رابط مهندسی ما با قرارگاه نجف بود. نیروها پشت خاکریز مانده بودند. دشمن اجازه عبور نمی داد! بچه های مهندسی از جهاد، سپاه و ارتش همه منتظر اقدامی بودیم تا پیشروی کنیم! تنها کاری که توانستیم بکنیم پشت این خاکریز، یکسری مواضع ایجاد کردیم و خاکریزها را تقویت کردیم که بچه ها در امان باشند! ناخودآگاه به ذهنم رسید که از این خط عبور کنیم و خط را بشکنیم و بریم جلو! ابتدا با بچه های خودمان مشورتی کردم تا به خط بزنیم.

بچه های مهندسی باورشان نشد که جدی می گم! گفتند: بابا! چجوری؟ این کار ما نیست! آمدم پشت خاکریز، پیش شهید کاظم رستگار. پشت خاکریز نشسته بود از لای این کلوخ ها داشت دشمن را می دید و خیلی ناراحت بود و غصه می خورد و همین جوری با خودش حرف می زد و می گفت: چه کار کنیم!

گفتم: اگر من یک کاری بکنم، مسخره نمی کنی؟ حمایت می کنی؟

گفت: چه کار؟

گفتم: اگر خط را بشکنم، کاری که می گویم می کنید؟

گفت: آره! چه کار کنم؟

گفتم: من یک لودر برمی دارم، می زنم می رم پایین به سمت دشمن. زمانی که کارم را شروع کردم فقط به همه بگوئید آن تیربار عراقی را بزنند! یک تیربارچی از روبرو همه را زیر آتش گرفته بود! نمی دانم چقدر مهمات کنارش بود! که اصلاً دست بردار نبود!

طرحم این بود که بریم زیر پای دشمن و از آنجا به این تیربارچی نزدیک و اونو خفه کنیم تا نیروها بتوانند عبور کنند! این را هم فهمیدم که آگه زیر پای تیربارچی برسم، دیگه دید و تیرنداره که ما را بزنه! فقط باید این فاصله را به سلامت طی کنم! به چند نفر گفتم ولی قبول نکردند تا اینکه وقتی از برادر بزرگوارمان حسین قلعه قووند از شهرک ولی عصر (ع) تهران و از همسایگان آقای یدالله شمایللی که

اون زمان نوجوانی بود که هنوز محاسن صورتش درنیامده بود! درخواست کردم تا با لودرش به سمت تیربارچی عراقی حرکت کنیم. با شجاعت پذیرفت!

البته نگفتم برو! گفتم: من همراهت میام! یا علی! برو بالا!

ایشان رفت روی لودر. من هم کنارش توی رکاب لودر ایستادم با یک اسلحه کلاشینکف قنداق تاشو و دوتا خشاب سروه چسب زده. گفتم: توکل به خدا بیلت را بگیر جلویمان بریم! هرکجا هم دیدی تیره به سمتمان میاد، زیگزاگ رانندگی کن! پایین دره (کف رودخانه فصلی) که رسیدیم، بهت می‌گم چه کار کن. با هماهنگی شهید رستگار و غلامی حرکت کردیم.

با عبور ما از خط، تیراندازی عراقی‌ها از هر سمت شروع شد. بچه‌های خودی هم به سمت آنها آتش می‌ریختند! هرچند گاهی هم تیری می‌خورد توی باکت لودر! من هم با این کلاش گاهی چند تا تیر برای دلخوشی حسین قلعه قووند به سمت تیربارچی عراقی می‌زدم؛ همان تیربارچی که انگار فقط ما را نشانه گرفته بود!...

بالاخره با هر مشقتی رسیدیم توی دره زیرپای عراقیه! حسین گفت: چه کار کنیم؟ گفتم: اینجا خاکریز بزنیم! یکی دوتا بیل که زد، دیدیم تیربارچی عراقی اجازه کار نمی‌ده! گفتم: کج بزن! حسین به سمت راست می‌آمد خاک را برمی‌داشت، فرمان را می‌چرخاند و خاک را آن طرف می‌ریخت! یعنی از پهلوی برمی‌داشت و می‌ریخت جلو. مقداری که کار کردیم و تیربارچی عراقی سرش گرم ما شد، شهید رستگار و برادر غلامی هم بچه‌ها را از سمت چپ سرازیر کردند داخل کانال. یه خورده دیگه کار کردیم دیدم تیربار خاموش شد؟! یواشکی آمدم توی سینه‌ی تپه. متوجه شدم تیربارچی عراقی داره خودش را جمع و جور می‌کنه تا فرار کنه! به حسین قلعه قووند گفتم: کار را ول کن! با لودر بیا بالا! لودر را آورد روی تپه! تیربارچی فرار کرد! رفتیم روی تپه و شروع به خاکریز زدن کردیم! هنوز ۵۰ تا ۶۰ متر خاکریز نزده بودیم که لودر و بلدوزرهای خودمان از راه رسیدند!

یک خاکریز ۱۰۰ متری آنجا زدیم. نیروهای پیاده از راه رسیدند و پشت آن موضع گرفتند. عراقی‌ها رفته بودند پشت خاکریز بعدی موضع گرفته بودند. چند دستگاه کامیون ایفا و یک اتوبوس داشت آنها را سوار می‌کرد تا فرار کنند! فریاد زدم بچه‌ها! خاکریز را ولش کنید. ببایید که عراقی‌ها دارند فرار می‌کنند! چند تا آرپی جی ۷ زدند توی این ماشین‌های پراز نیرو. ماشین آتش گرفت! آنهایی هم که سالم در رفتند اسیر شدند... تا شب، خودمان را رساندیم زیر ارتفاعات فوقی و آنجا مستقر شدیم.

شب اول، آنجا یک خاکریز زدیم. شب دوم هم گفتند جاده‌هایش را بزنید و خاکریز را دوجداره

و تقویتش کنید. این کار را کردیم... شب بعد که این خاکریز را دوجداره و تکمیل کرده بودیم و نیروهای پیاده پشتش مستقر بودند، متوجه شدیم بقیه محورها با مشکل مواجه شده‌اند و الحاق صورت نگرفته... لذا اوایل بامداد پیغام دادند که برگردید عقب.

وقتی گفتند عقب‌نشینی کنید، خیلی برامون تلخ بود! چاره‌ای نبود دستور می‌بایست انجام می‌شد! ساعتی طول کشید تا همه نیروها و امکاناتمان را جمع‌وجور کنیم! قبل از اینکه دشمن پاتک سنگین خودش را علیه ما شروع کنه آن محور را تخلیه و خیلی از نیروها را با دستور فرستادیم عقب. حتی کنترل کردم کسی از زخمی‌ها نماند! خودم جزو آخرین نفرهایی بودم که از پیچ‌انگیزه عقب کشیدم! ولی در مسیر برگشت یکی از نیروها به من گفت یک دستگاه بلدوزر دی ۸ کاترپیلار توی پیچ‌انگیزه مانده! سریع رفتم سراغ بلدوزر، اونوروشن کردم و به سمت عقب منتقل کردم.

با آن سرعت کم بلدوزر برمی‌گشتم عقب. انگار به علت خستگی مفرط و چند شب بی‌خوابی ناخودآگاه چندمتری که از معبرمیدان مین عبور کردم، خوابم بُرده بود! ظاهراً آمبولانسی برمی‌گردد تا مجروحین احتمالی در راه مانده را به عقب برگرداند. راننده‌ی آمبولانس می‌بیند که یک بلدوزر راه را بسته! توی این موقعیت نمی‌دانم چطور به خواب رفته بودم؟! در عالم خواب بودم که متوجه شدم یکی منو صدا می‌زنه: برادر! برادر! منو آرام تکان می‌داد. فکر کرده بود زخمی شده‌ام! بیدار شدم! فهمیدم که حسابی خوابم برده! دیدم وسط معبرمیدان مین خوابم برده. از خواست خدا بلدوزر هم خاموش شده بود وگرنه می‌رفت روی میدان مین و منهدم می‌شد!...

آفتاب طلوع کرده بود که رسیدم عقب. آقای غلامرضا علی‌آبادیان به همراه آقای ورشابی گفتند بیا بریم قرارگاه، برادر همت (فرمانده قرارگاه) کارمان دارند. من از اینکه بعد از این همه تلاش و زحمت بدون نتیجه برگشته بودیم عقب، خیلی ناراحت بودم. گریه‌ام گرفت! گفتم: من نیمام، خودتون برید. رفتم توی سنگر پتویی کشیدم روی سرم و خوابیدم!...

آتش تهیه به جای غافلگیری

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«...چون عملیات والفجرمقدماتی به علت لُورفتن با شکست مواجه شده بود، برای عملیات بعدی (والفجریک) فرماندهان سعی می‌کردند مسائل حفاظت اطلاعات را خیلی رعایت کنند! به قولی عزیزان فرمانده خواستند مطالب را برای متولیان عملیات نیز طبقه‌بندی کنند! به‌طوری‌که وقتی مسئولین مهندسی رزمی ازجمله شهید هاشم ساجدی، شهید محمدتقی رضوی و آقای ورشابی در جلسه‌ی قرارگاه خاتم (ص) بودند، به بهانه موضوع مانور عملیات، آنها را از جلسه بیرون می‌کنند! شهید ساجدی، فرمانده قرارگاه مهندسی نجف که از جلسه بیرون بیرونش کرده بودند، از این نوع برخورد غیرفنی ناراحت شده و گریه کرده بود!؟



شهید هاشم ساجدی

این برخورد خیلی قابل تأمل بود! به طریقی می‌توان گفت یکی از علت‌هایی که این عملیات با موفقیت روبرو نشد عدم به‌کارگیری مهندسی در طرح‌ریزی بود. می‌خواستند دستوری عمل کنند! فقط شب عملیاتی، مهندسی به‌عنوان یک ابزار به‌کار گرفته شد! نه به‌عنوان یک نیرویی که می‌تواند مؤثر باشد و توی طرح مانور عملیات راهگشا باشد!

برای عملیات والفجریک، من نماینده‌ی جهاد در قرارگاه نجف بودم. معمولاً قبل از عملیات، جلسات مشترک مهندسی و عملیات، در قالب طرح مانور تشکیل می‌شد و جزئیات وظایف مهندسی مطرح می‌شد؛ کارهایی که باید انجام شود، استعدادی که باید به کار گرفته شود، نحوه‌ی حرکت، مسیر حرکت، ساعت و همزمانی حرکت دستگاه‌های مهندسی و...

ولی این مطالب کمتر مورد بحث قرار گرفت! درحالی‌که به خاطر اهمیت و حساسیت موضوع مهندسی رزمی، در خیلی از عملیات فرمانده‌ی لشکر می‌شد فرمانده مهندسی! خودش فعالیت مهندسی را زیر نظر می‌گرفت. خدا رحمت کند شهید احمد کاظمی را، من از دوستان خودش شنیده بودم که می‌گفته خیلی جاها در حین عملیات خودم می‌شدم فرمانده مهندسی لشکر!...

خاطره جالبی یادم آمد. شب عملیات که همگی داخل سنگر قرارگاه نجف نشسته بودیم! یکی

از معاون‌های شهید همت، دنبال چراغ‌قوه بود تا دستشویی بره. یک مرتبه شهید همت داد زد، تو! بچه‌های مردم را فرستادی توی دل دشمن! حالا دنبال چراغ‌قوه‌ای که بری دستشویی؟! ...

بالاخره عملیات شروع شد. انگار دشمن کاملاً هوشیار و منتظر ما بود؟! من با آقا مرتضی قربانی (معاون وقت قرارگاه کربلا) رفتم جلو، رزمندگان خط را شکستند. دشمن کاملاً مسلط بود. اکثریگان‌ها نتوانستند نفوذ کنند! موضوع ادغام نیروهای رزمنده سپاه و ارتش نکته دیگری بود که در وضعیت پیش آمده مؤثر بود! کاری به قابلیت‌های رزمی و شایستگی رزمی یگان‌ها نداریم ولی رزمندگان بسیجی لشکر ۲۷ محمد رسول‌الله (ص) سپاه با سربازان تیپ ۸۴ خرم‌آباد ارتش روحیه و روش عملیاتی‌شون با هم فرق می‌کرد!

البته این نمونه را قبلاً در عملیات فتح‌المبین و بیت‌المقدس داشتیم که نیروهای ارتش و سپاه کنار هم می‌جنگیدند. آنجا فرماندهی به صورت مشترک بود! ولی در این عملیات (والفجر یک) فرماندهی صد در صد با ارتش بود! با این تفاوت که لشکر ۳۱ عاشورا سپاه با ۱۵۰۰ گردان پیاده و لشکر ۵۵ هوابرد ارتش با ۴۰۰ گردان. یک سازمان ترکیبی تشکیل داده بودند.

می‌توانم بگم در این عملیات کار مهندسی رزمی قابل توجهی انجام نشد! چون عملیات ناکام ماند. مثلاً در همین پیچ‌انگیزه یا جاده‌ای که از پل چم‌هندی عبور می‌کردیم، این جاده را یک تیغ‌گریدر زده بودند که انتقال مجروحین با مشکل مواجه نشه! اصلاً جبهه برای عملیات آماده نشده بود! کار مهندسی چندانی قبل از عملیات نشده بود! چون سبک عملیات فرق کرده بود! ارتش می‌گفت: کی گفته باید این جوری باشه که قبل از عملیات کاری کنیم که دشمن روی عملیات ما حساس بشه؟! لذا چیزی به نام آماده‌سازی جبهه مطرح نبود! حتی بحث طرح مانور عقب‌نشینی هم نداشتیم.

البته ناگفته نماند! در اینجا وقتی می‌گوییم اقدامات مهندسی چندانی انجام نشد، بیشتر عملیات خاکی مد نظر است و گرنه اقدامات تخریب برای باز کردن میدان‌های مین و موانع از اقدامات مهم مهندسی در این عملیات بود که نباید فراموش شود.

دشمن از روی ارتفاعات ابوغریب بر ما تسلط کامل داشت! ما رفته بودیم تپه‌ای را زیرپایش گرفته بودیم! هرماشینی که از آن جاده‌ی چم‌هندی وارد می‌شد زیردید و تیردشمن بود... تمام منطقه رملی بود! عبوریگان‌ها از پل چم‌هندی و چم‌سری بود! این دو نقطه‌ی رهایی ما بودند. دشمن آن قدر آتش روی این پل چم‌هندی ریخت که کسی جرئت نمی‌کرد از اینجا عبور کند! درحالی‌که می‌توانستیم با

زدن پل روی رودخانه دویرج، آن مسیر را هم برای عبور پیش بینی کنیم. درواقع هریگان می توانست عقبه های مختلف داشته باشد تا عبور و مرورشان بهتر صورت پذیرد و همه از روی پل چم هندی عبور نکنند! تا این پل به یک نقطه ی ثبتي برای آتش دشمن تبدیل نشود!...»



میدان های مین و موانع پدافندی دشمن



کانال مانع نفرات و خودرو و تانک، احداث شده توسط دشمن

عمليات والفجر دو

عملیات والفجر ۲ در منطقه مرزی غرب پیرانشهر (حاج عمران) با هدف مسدود کردن راه ارتباطی ضد انقلاب و تصرف پادگان حاج عمران عراق با رمز «یا الله» در تاریخ ۱۳۶۲/۴/۲۹ آغاز شد و بعد از ۱۴ روز نبرد اهداف نسبی عملیات محقق نشد.

نتایج عملیات:

- تصرف پادگان حاج عمران عراق
- تصرف ۶۰ پایگاه دشمن در منطقه
- به غنیمت گرفتن ۲۰ دستگاه تانک و نفربر، ۵۰ دستگاه خودرو نظامی، چندین دستگاه مهندسی و ۱۲ عراده توپ سنگین و صدها سلاح سبک و نیمه سنگین...
- اسارت ۲۰۰ نفر از نیروهای دشمن





تَمَرچین

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«... در خصوص عملیات والفجر دو در غرب پیرانشهر، چون ما از واحدهای مهندسی جبهه جنوب به شمال غرب رفته بودیم و اولین تجربه ما در جبهه شمال غرب بود، موقعی که آقای ورشابی آمد جهاد فارس و اصرار داشت که به آن منطقه بریم، تا آن موقع سازمان، تجهیزات و تجربه کار در مناطق کوهستانی را نداشتیم. نظر مثبتی برای انتقال به آن منطقه را نداشتیم. معتقد بودیم بهتراست همان یگان‌ها و جهادهایی که در آن مناطق حضور دارند، امور مهندسی عملیات را انجام دهند... با اصرار ایشان ما در قالب جهاد فارس از آبادان امکانات و تجهیزاتمان را به منطقه‌ی عمومی پیرانشهر منتقل کردیم.

حدود یک ماه قبل از عملیات در آن منطقه مستقر شدیم. یکی از محورهای اصلی عملیات، محور قمطره بود که سپاه و ارتش قبل از عملیات، آنجا پایگاه و خطوط دفاعی نقطه به نقطه داشتند و نیروهایشان کار مرزبانی، شناسایی و اطلاعات می‌کردند. اگر عملیات والفجر دو را به چند محور تقسیم بندی کنیم، محور پادگان حاج عمران و تنگه‌ی رایات که به شهر چومان مصطفی عراق منتهی می‌شد، محور قمطره که به ارتفاعات گرده کوه ختم می‌شد. محور سمت چپ هم محور تَمَرچین بود که به ارتفاعات کِدو و ارتفاعات ۲۵۱۹ منتهی می‌شد.

به لحاظ شرایط منطقه کوهستانی غرب، جاده نقش تعیین‌کننده و اساسی داشت! تدارک و پشتیبانی نیروها بسیار سخت بود! با نبود جاده، پشتیبانی اصلاً امکان‌پذیر نبود! هرچند در شرایط کوتاه و اضطرار، بالگرد و قاطر در حد توان این امر مهم را انجام می‌داد! ولی مهندسی می‌توانست در آن منطقه نقش برجسته‌ای داشته باشد!

قبل از عملیات، در محور تَمَرچین با هماهنگی بچه‌های سپاه و ارتش تا نزدیکی نقطه‌ی رهایی نیروها جاده‌ای را احداث کردیم. محوری که لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه به فرماندهی حسین خرازی وارد عمل شده بود، قرار بود جاده‌ای را از روبروی پادگان حاج عمران به سمت ارتفاعات شهید صدر و... احداث کنیم. شرایط سختی حاکم شده بود. خودم پشت یک بلدوزردی ۸ غنیمتی عراقی که از جبهه جنوب آورده بودیم، نشسته و مشغول جاده زدن بودیم. در همین حال شاهد صحنه‌هایی بودم که هرگز از ذهنم خارج نمی‌شه! جوان‌های عزیزی که جنازه پاکشون بر روی قاطر به عقب منتقل می‌شد!

مأموریت ما در محور تمرچین بود. مجید جمعی (شهید) مسئول مهندسی قرارگاه حمزه (ع) سپاه را آنجا شناختم.

شب اول عملیات تا فردای آن روز جاده را در شیب خیلی تندی زدیم. عراقی‌ها بر ما دید و تیر داشتند! از همان صبح ما را زیر آتش گرفته بودند. کمی بعد از منطقه مرزی تمرچین، جاده‌ای را شناسایی کردیم و رفتیم به طرف ارتفاعات کدو که جاده‌ی اصلی تدارکات و پشتیبانی شده بود. بعد از شناسایی این محور با کمک بچه‌های سپاه و تیم‌های اطلاعات با حاج خلیل پرویزی و بچه‌های جهاد فارس تمام همتمان را گذاشتیم روی این محور به طرف ارتفاعات کدو. بخش عمده‌ای از توان مهندسی جهاد فارس در این محور بکار گرفته شده بود. احداث جاده در دل کوه‌های سخت و سنگی منطقه وقت‌گیر و طاقت‌فرسا بود!

بخشی از ماشین‌آلاتمان از جمله بلدوزر، لودر، گریدر و تانکر آب و دیگر دستگاه‌های راه‌سازی را از جبهه جنوب به آنجا منتقل کرده بودیم. تعدادی دستگاه مهندسی هم از قرارگاه حمزه (ع) در اختیار ما گذاشتند و ما را تقویت کردند.

در حین عملیات یک روز به عباس مقصودیگی (شهید) گفتم برو قرارگاه مرکزی روی ارتفاعات قمطره سری بزن. آقا محسن رضایی (فرمانده وقت کل سپاه) و شهید صیاد شیرازی (فرماندهی وقت نیروی زمینی ارتش) آنجا بودند. مقصودیگی از آنجا به من بی‌سیم زد: یدالله! بیا اینجا، آقا محسن و شهید صیاد با شما کار دارند!



سردار محمدجعفر اسدی

خدمت این عزیزان رسیدم. آقای جعفر اسدی فرماندهی تیپ ۳۳ المهدی (ع) هم بودند.

گفتند: ما امشب می‌خواهیم از طرف قمطره سرازیر بشیم به طرف ارتفاعات شهید صدر و پادگان حاج عمران. باید هر طور شده جاده بزنید! گفتیم: آقا! امکانات مهندسی ما توی محور کدو و ارتفاعات ۲۵۱۹ است! تا بخواهیم تجهیزات را از آنجا بیاریم صبح می‌شه. اگر ماشین‌آلات این محور را به ما بدید نیروهایمان را می‌توانیم سریع بیاریم و کارمان را با ماشین‌آلات این محور شروع کنیم!

پیشنهاد ما را قبول کردند. آقای اسدی فرمانده مهندسی‌اش را در حضور صیاد و آقا محسن صدا زد... گفتند: این‌ها از برادران جهاد هستند دستگاه‌اتون را تحویل آنها بدید... ولی مسئول مهندسی‌اش گفت: ما دستگاه به آنها نمی‌دیم! خودمان کار می‌کنیم.

آقای اسدی دوباره گفت: آقا! شما چه کار دارید! من می‌گم بدید! این بچه‌ها را خوب می‌شناسم. آقای جعفر اسدی مقابل برادر محسن و شهید صیاد خیلی خُرد شد! وقتی اصرار و تأکید آقای اسدی مؤثر واقع نشد! با پرخاشگری و تندى با مسئول مهندسی‌اش برخورد کرد. حتی آقا رحیم صفوی گوشش را گرفت و گفت: سریع دستگاه‌ها را تحویل بده و دیگه حرف نباشه.

خلاصه دستگاه‌های آنها را تحویل گرفتیم. محور را به ما نشان دادند. از قمطره به سمت ارتفاعات شهید صدر و زینه می‌رفت! دره‌ی رایات و پادگان حاج عمران در کف دره بود. سمت چپ آن، ارتفاعات کدو و ۲۵۱۹ بود. کار را شروع کردیم. با حسین عبداللهی (شهید) و حاج خلیل پرویزی رفتیم سراغ یکی از واحدهای لشکر ۶۴ ارتش. هر چه دستگاه مهندسی داشتند در اختیار ما گذاشتند. عملیات مهندسی را به سمت جلو ادامه دادیم.

نیمه شب گذشته بود که حسین عبداللهی آمد و گفت: یدالله! عباس مقصود بیگی آمده توی منطقه ولی خبری از او نیست!

گفتم: یعنی چه؟! برید ببینید کجاست؟!

ساعتی بعد خبر رسید عباس از بس که این چند شب نخوابیده و خسته بوده، توی جاده گوشه‌ای خوابش برده! یکی از بلدوزرهای لشکر ۶۴ ارومیه هنگام عبور از جاده، عباس را که گوشه‌ای به خواب رفته بوده زیر می‌گیره و بدنش را له می‌کنه! عباس همان جا شهید می‌شه!

احداث این جاده، دشمن را غافلگیر کرد! اصلاً دشمن فکرش را نمی‌کرد به این سرعت و در مدت یک شب از قمطره به سمت ارتفاعات شهید صدر که مسلط بر پادگان حاج عمران عراق بود، جاده بزنیم! شرایط زمین منطقه اجازه می‌داد که با کمترین کار مهندسی، توپخانه‌ها بتوانند مستقر شوند... خیلی از مواضع طبیعی بود و ارتفاعات هم خیلی به استقرار توپخانه کمک می‌کرد. بیشترین فشار عملیات و آتش دشمن روی ارتفاعات کدو و همان ۲۵۱۹ بود. همان محور لشکر ۳۱ عاشورا که برپادگان حاج عمران مسلط بود. ولی روی خود حاج عمران آتش دشمن کمتر بود.

باید گفت عمده‌ی فعالیت مهندسی در عملیات والفجر ۲ به دلیل شکل و وضعیت طبیعی منطقه، بیشتر در احداث جاده و برقراری عبور بود! در همین محور تمرچین و ارتفاع ۲۵۱۹ وقتی به سمت دشمن سرازیر شدیم به نقطه‌ای رسیدیم که کاملاً ارتش عراق ما را می‌دید! همان روزی که بعد از ظهر آن رفتیم قمطره و شروع به کار کردیم. صبح آن روز وقتی پیش بچه‌های جهاد فارس آمدم تا اموری را که با آقای محمود حجتی هماهنگ کرده بودیم، پیگیری کنم، دشمن با دید و تیر خوبی که روی ما پیدا کرده بود، مجبور شدیم کار را در آنجا تعطیل کنیم!...»

قمطره

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«... ابتدا یادی کنم از خدا بیامرز شهید احمد کاظمی. هیچ وقت آن لحظه یادم نمی رود که در مرحله ی دوم شب عملیات والفجر ۲، این شهید عزیز در مسیر جاده ی به سمت حاج عمران، قرآن به دست ایستاده بود. بچه های رزمنده را می بوسید و مدام دعا می کرد و می گفت «فَاللّٰهُ خَيْرٌ حَافِظًا وَهُوَ اَرْحَمُ الرَّاحِمِینَ» و همه را از زیر قرآن عبور می داد! خدا روحش را شاد کند...

در خیلی از عملیات بچه های مهندسی رزمی در تصمیم گیری ها و حتی روی تغییر روش های عملیات تأثیر داشتند. برای مثال در عملیاتی که یگان های رزم به بن بست می خوردند، بچه های مهندسی فی البداهه یک اقدامی می کردند که به راه نجات مبدل می شد! همیشه احساس می کردی کسی تو را هدایت می کند! همان توکل بر خدا، اخلاص و صداقتی که در کار بچه ها بود، همیشه آن دست هدایتگر الهی و آن حمایت الهی را لمس می کردی! بسیاری از اقدامات کارها را آگاه خواسته باشی امروز با محاسبات مهندسی روز انجام بدی، امری ناممکن فرض می شود.

در همین ارتفاعات قمطره در عملیات والفجر ۲ که آن جاده را شب آخر زدیم، باور کنید یکی از مشکلات اساسی ما بحث سُرخوردن دستگاه های مهندسی بود. این صخره ها به صورت لایه به لایه روی هم قرار گرفته بودند. هر آن احتمال سُرخوردن دستگاه و سقوط به ته دره می رفت! انگار یکی بچه ها را نگه می داشت! واقعاً دست خدا همیشه مشهود بود!...»



مهندسی قرارگاه حمزه (ع) در عملیات والفجر ۲

«راوی: محمد ستاری وفایی، از مهندسی رزمی سپاه

«... برای عملیات والفجر ۲ خدمت آقا محسن رضایی بودیم که می‌گفت: مرحله اول عملیات به دلیل وجود تپه آزادی که دشمن یک گردان بالای آن مستقر کرده بود. برکل دشت تسلط داشت و با بالگرد هم پشتیبانی می‌شد. لذا اجازه نداد پرنده‌ای پَر بزند! اگرما به شکلی به آن طرف این پل می‌رفتیم، تپه آزادی سقوط می‌کرد!

گفتم: اشکال ندارد! من از ارتفاع ۳۰۰۰ متری قمطره می‌رم آن طرف جاده و به سمت رایات سرازیر می‌شم و پشت تپه‌ی آزادی که اسم اصلی آن «کینگ» بود، آنجا بیرون میام!

گفت: می‌تونی؟!

گفتم: بله!

گفت: بلدوزر از کجا می‌بری؟

گفتم: از همان جا می‌برم...

دو تا دستگاه بلدوزر را از قمطره آوردم پایین. اولی را خودم نشسته بود و از سرازیری بردم ته درّه و از آنجا بردم بالا! راننده‌ها از پایین وحشت زده نگاه می‌کردند! با دوربین حساب کردم اگر ۸ ساعت کار کنیم و گازوئیل برسد، می‌توانیم این جاده را بنزیم!

می‌دانید اگر بلدوزر دی ۸ به بریدگی برسد، چه اتفاقی می‌افتد؟! شما نمی‌بینید که از بالا به پایین می‌روید! گفتم: کلنگ‌هایتان را پایین بیاورید. هر کجا دیدی داری لیز می‌خوری، کلنگ‌ها را فرو کن و رپرهای عقب را بده پایین! یک بلدوزر را برای احتیاط و یک بلدوزر را برای اینکه پشت سرما را صاف کند، در نظر گرفتم. چون بیش از یک بلدوزر در پیشانی نمی‌توانست حرکت کند. خودم هم کوپه چینی می‌کردم. قرص‌های شب‌نما را پشت کوپه می‌گذاشتم که راننده ببیند.

خلاصه چون نمی‌توانستیم از جلو رو به پایین حرکت کنیم، عقب عقب آمدیم پایین! بیل نمی‌گذاشت که روبه جلو حرکت کنی. یادم هست زمانی که ماشین سوخت، گازوئیل بلدوزر را داد و رفت و روی ارتفاع حرکت می‌کرد، هواپیمای دشمن توی منطقه نمایان شد. ماشین گازوئیل را

به گونه ای بمباران کرد که هیچ اثری از ماشین نماند! راننده بلدوزر ۴۸ ساعت یکسره روی بلدوزر کار می کرد! او از مهندسی تیپ ۳۳ المهدی (ع) بود... مسئول هماهنگی مهندسی رده ها در اجرای مأموریت های عملیاتی آقای مجید جمعی بودند.

بالاخره این جاده باز شد و تپه ی کینگ (آزادی) سقوط کرد! دشمن وقتی احساس کرد که پشتش بسته می شود، فرار کرد.

بعد از این مرحله از عملیات، مجید جمعی گفت: آقا محسن رضایی با شما کار دارند. دوباره مرا خواستند. رفتم قرارگاه... سرهنگ صیاد شیرازی هم بودند!



سردار شهید محمود کاوه

آقا محسن گفت: محمود کاوه^۱ رفته روی ارتفاع ۲۵۱۹، ۱۸ کیلومتر جاده نیاز دارند!

کمی در پیچ های کوه روی نقشه نگاه کردم و گفتم: آقا محسن! اجازه بدید که برم منطقه را ببینم! ضمناً به مسئول مهندسی آن منطقه (برادر یدالله شمایی از مهندسی جهاد فارس) هم دستور بدید همزمان پشت سر من جاده ی خود را به سمت ۲۵۱۹ شروع کنند. چون زمان از دست می رود! یک روز طول می کشد که من برم و برگردم.

زیر ارتفاعات کدو، یک چشمه بود که آنجا شده بود بارانداز تیپ ویژه شهدا. تدارکاتشان را به آنجا می آوردند و از آنجا با قاطر به خط مقدم نبرد منتقل می کردند.

ما رفتیم و آقای شمایی را هم آنجا دیدیم. سلام و علیک کردیم. گفتم: آقا، شما این راه را شروع کنید. خودم هم به همراه یکی از بچه های اطلاعات به سمت ارتفاع کدو حرکت کردم. در کدو یک بالگرد هوانیروز هم سقوط کرده بود که روز بعد یک تریلی آمد و او را روی بار تریلی گذاشتند و به عقب منتقل کردند!

خلاصه ما رفتیم پای ارتفاع کدو... آقای طالبی مسئول تدارکات تیپ ویژه شهدا بود. بعد از سلام و احوالپرسی گفت: مواظب باش! از تپه سرخ رد نشی! تانک های عراقی پرنده را هم می زنند!

۱ - سردار محمود کاوه: متولد ۱۳۴۰ قاین خراسان است. دوران نوجوانی برای مدتی جهت کسب علوم دینی وارد حوزه علمیه مشهد شد ولی پس از مدتی به پیشنهاد آیت الله خامنه ای (دامت ظلّه) که از دوستان پدرش بود، به دبیرستان برگشت تا با مدرک دیپلم وارد حوزه علمیه شود. با شروع جنگ به جبهه جنوب و سپس به کردستان عزیمت نمود و مسئولیت عملیات و جانشینی سپاه سقر را به او سپرده شد. در سن ۲۲ سالگی به فرماندهی تیپ ۱۵۵ ویژه شهدا منصوب شد. در تاریخ ۱۳۶۵/۶/۱۱ در سن ۲۵ سالگی در منطقه عمومی حاج عمران بر روی ارتفاعات ۲۵۱۹ بر اثر ترکش توپ دشمن به شهادت رسید. (۲۳)

نرسیده به ۲۵۱۹ آن طرف تپه سرخ، شهید محمود کاوه را دیدم. خسته گوشه‌ای زیر آفتاب نشسته بود. بی سیم چی‌اش هم کنارش نشسته بود. بعد از سلام و علیک، پرسید: می‌تونی جاده بزنی؟ گفتم: ان شاء الله! به امید خدا! باید منطقه را درست ببینم.

بالاخره رفتم بالای ۲۵۱۹. باور کنید نیم ساعت آنجا بودم ولی نتونستم سرم را از آن سنگر حفره روباهی‌ها بلند و بیرون را نگاه کنم! برگشتم عقب ولی نمی‌دانستم به آقا محسن چه بگم؟! زمین خیلی پیچیده بود. بالأخص پشت تپه سرخ، یک جای خیلی ناجوری بود! آنجا را وقتی می‌خواستیم خاکریز بزیم دشمن تیرهای مستقیم و هواپیما، بالگرد، آتش منحنی توپخانه و خمپاره مثل نقل و نبات روی لودر و بلدوزرها می‌ریختند!

در راه برگشت به سوی قرارگاه نمی‌دانستم نظر کارشناسی خودم را چطوری به آقا محسن بگم؟ در راه برگشت با خودم حرف می‌زدم! کمی که جلوتر آمدم، صدای بلدوزری را می‌شنیدم؟! بچه‌های جهاد فارس (آقای شمایل) پشت سرم حرکت کرده بودند! آنجا یک سجده شکر بجا آوردم! آمدم خدمت آقا محسن گفتم: اگر خدا کمک کند ۴۸ ساعته جاده را می‌زنیم!

آقا محسن گفت: پس سریع به کاوه خبر بدید که ما رسیدیم!

می‌دانی خدا چه گفت؟! گفت: تونمی‌فهمی! اگر من بخوام کمتر از ۴۸ ساعت جاده را می‌زنم! در هر صورت کمتر از ۳۵ ساعت رسیدیم بالای ارتفاع! و مناطق تصرف شده تثبیت شد!...»



باز شدن جبهه غرب

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«... عملیات والفجر ۲ آغاز طرح مهاجرت عمده قوا به جبهه غرب بود. نیروهای مهندسی رزمی جهاد نجف آباد و چهارمحال در منطقه‌ی مریوان مستقر شدند. بچه‌های جهاد اصفهان در منطقه بانه و بچه‌های جهاد خوزستان در منطقه‌ی سردشت مستقر شدند و بچه‌های مهندسی جهاد فارس هم در منطقه‌ی پیرانشهر استقرار پیدا کردند. یگان‌هایی هم از خود قرارگاه حمزه (ع) بودند. قرارگاه مهندسی پشتیبانی جنگ جهاد، توی قرارگاه حمزه (ع) مستقر بودند که از بچه‌های جهاد استان سمنان و زنجان بودند. بیشتر اقدامات مهندسی قبل از عملیات بود که تقریباً بچه‌های خود قرارگاه حمزه (ع) جاده‌ی اصلی و آماده‌سازی روی ارتفاع قمطره را انجام دادند. قبل از عملیات، آماده‌سازی جاده‌های منتهی به خط در دستور کار بود. یکی از اقدامات در احداث جاده‌های یک عملیات و عبور یک لشکر یا یک تیپ برای ادامه‌ی عملیات، احداث پل‌ها بود. به خصوص جاده‌ی قمطره که بچه‌ها لوله انداختند تا بتوانند عبور کنند.

در طرح ریزی عملیات، روی مهندسی حساب شده بود ولی چون تجربه‌ی عملیات در کوهستان را نداشتیم! اکثر اقدامات، فی‌البداهه و در صحنه اجرا می‌شد! بحث این بود که نیروهای پیاده آن ارتفاع را می‌گیرند. ما هم از جاده‌ی اصلی آنها را حمایت و پشتیبانی می‌کنیم. پادگان حاج عمران هم سریع سقوط می‌کند. عصر عملیات با شهید احمد کاظمی فرمانده‌ی لشکر ۸ نجف با هم بودیم! می‌گفتند امشب یک گردان تکاور از لشکر ۸ وارد عمل می‌شود. نزدیک غروب گردان تکاور را در حال عبور دیدیم! توی جاده به سمت خط پیاده‌روی می‌کردند! بچه‌های نوجوان دبیرستانی و کارگر! سه چهارتا از آنها، بچه‌های محله ما بودند که به حساب تکاور شده بودند! (می‌خندد)

حالا بگم این تکاورها چه شدند و چه کردند خیلی جالبه؟! همان شب وارد عملیات شدند و بعد از تصرف ارتفاعات رفتند حاج عمران و پادگان را تصرف کردند؟! حالا فهمیدم که تکاور به تیپ و قیافه‌ی گنده نیست، بلکه روحیه و شجاعت رزم نیاز داره، که آنها داشتند!

بهترین نتیجه و خروجی عملیات والفجر دو همین بس که بعد از این عملیات، امنیت داخلی شهرهای مرزی آن منطقه، شبانه‌روزی شد؟! به قولی تا قبل از این عملیات، از غروب آفتاب به بعد جاده‌ها در اختیار ضد انقلاب مزدور بود ولی بعد از این عملیات، منطقه را خالی کردند و رفتند توی خاک عراق لونه کردند!...»

حاج عمران

«راوی: یدالله شمایل، از مهندسی رزمی جهاد

«...در عملیات والفجر ۲، همه‌ی محاسبات این بود که با توجه به جاده‌ی موجود در منطقه، نیروهای عمل‌کننده روی جاده‌ی تمرچین یا پیرانشهر به حاج عمران عمل می‌کنند و خودبه‌خود پادگان سقوط می‌کند و پشتیبانی نیروها هم از روی همین جاده موجود انجام می‌گیرد! ابتدای کار، خیلی روی اقدامات مهندسی حساب باز نکردند! معتقد بودند با اینکه پادگان در خط القعر واقع شده و دشمن بر روی ارتفاعات مشرف مستقر است، با سقوط پادگان، دشمن مجبور به عقب‌نشینی می‌شه. چون دشمن روی ارتفاعات جاده نداشت و وسیله ارتباطی اش فقط با قاطر بود! بنابراین وقتی پادگان سقوط نکرد، احداث جاده‌ای را از بالای قمبره به طرف پادگان حاج عمران شروع کردیم. دره مدام توسط هواپیماهای دشمن بمباران می‌شد و در ارتفاعات بالگرد و نیروهای هلی‌بُرُن شده عراقی اذیت می‌کردند. تانک‌های عراقی هم مسیر دره به سوی تنگه‌ی رایات رازی‌آتش گرفته بودند. یکی از بچه‌های جهاد فارس به نام احمد مظلومی در بمباران حوالی پادگان حاج عمران پایش قطع شد. دو نفر از راننده لودرهای ما که بچه قم بودند همان جا رفتند زیر تانک دشمن که یکی از آنها شهید شد!

وضعیت سختی بود! تنها کاری که می‌توانستیم انجام بدهیم این بود که به راننده بلدوزر اولی بگیم فقط یک پیش‌بُرِ بن. برو جلو! پشت سر آن به هر بلدوزر می‌گفتیم شما هم یک متر تعریض کن! تا اینکه جاده‌ای برای تردد ایجاد شود! در هر حال، توی اون تاریکی شب و در شرایط سخت و دشوار متر به متر جاده را تعریض کردیم و رفتیم جلو!...»



پل لوله‌ای بر روی رودخانه در مناطق کوهستانی

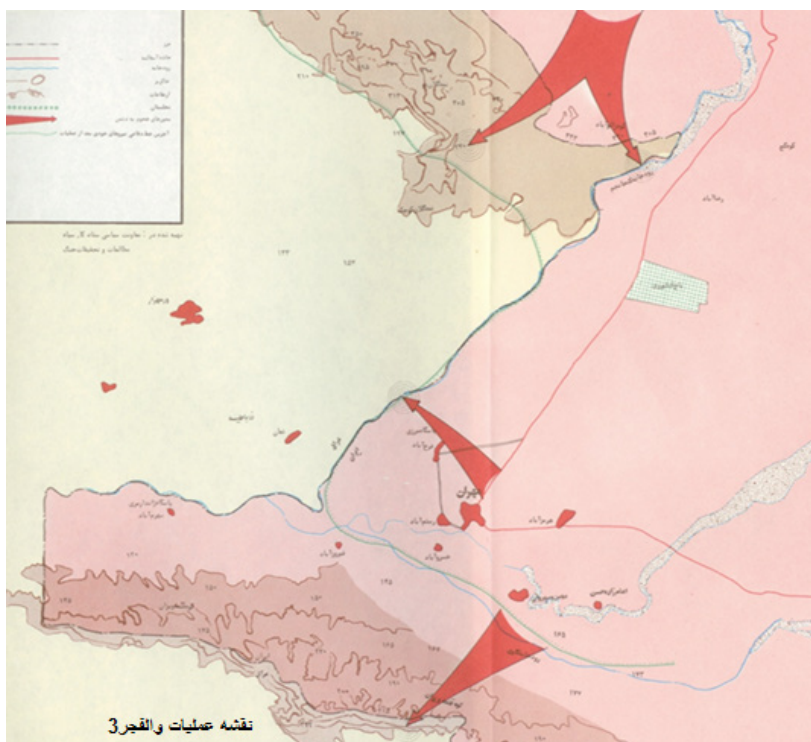


عملیات والفجر ۳

عملیات والفجر ۳ در منطقه مهران با هدف تصرف و تأمین ارتفاعات زالوآب و خارج کردن جاده مهران - دهلران از کنترل دشمن با رمز «یا الله» در تاریخ ۱۳۶۲/۵/۷ آغاز شد. ۱۳ شبانه روز این نبرد به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- تصرف ارتفاعات مهم منطقه مهران و خارج نمودن قسمت مهمی از جاده مهران - دهلران از کنترل دشمن
- به غنیمت گرفتن ۱۵ دستگاه تانک و نفربر زرهی، ۵۰ قبضه توپ پدافند هوایی و خمپاره انداز، بیش از ۱۸۰۰ قبضه تیربار، ۲۰ دستگاه انواع خودرو، ۵ دستگاه ماشین آلات مهندسی
- اسارت ۵۰۰ نفر از نیروهای دشمن



نقشه عملیات والفجر ۳

کله قندی

«راوی: شهرام پوریاری زنگنه، از مهندسی رزمی جهاد



«... من شهرام زنگنه از بچه‌های شهرایلام، با توجه به اینکه از زمان شروع جنگ در منطقه بودم خاطرات زیادی با بچه‌های سپاه، ارتش و ژاندارمری و همه‌ی نیروهای در منطقه ایلام دارم و به علت بومی بودن اشراف کاملی به منطقه داشته و دارم. از همان ابتدای جنگ، به عنوان مسئول پشتیبانی جنگ جهاد استان ایلام منصوب شدم.

یک هفته قبل از شروع عملیات والفجر ۳ (۱۳۶۲/۵/۷) رفته بودم ایلام سری به منزل بزنم. آقای حاج اکبر دانشیار^۱ فرماندهی تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین (ع) سپاه ایلام، ساعت دو نصف شب به منزلم زنگ زد و گفت: عراق حمله کرده و تا مرز رضاآباد، نزدیک باغ‌های گنجان چم رسیده! سریع خودت را به منطقه برسان! ساعت سه و ربع بامداد بود که خودم را به منطقه رساندم. چون باغ‌های ارثیه عمو و پدرم در آنجا بود، به آن منطقه آشنایی خوبی داشتم.



با توجه به اینکه اطراف شهر مهران به خاطر دید دشمن در حال ایجاد خاکریزی بودیم، چند دستگاه ماشین‌آلات مهندسی در آن منطقه داشتم. همزمان هم که به طرف مهران حرکت کردم از عقبه‌ی تشکیلات گردانم در صالح‌آباد، سه دستگاه لودر، یک دستگاه گریدر و چند تا ماشین سبک را پشت سر خودم روی پای خودشان به سمت منطقه مهران

راه انداختم. حمله دشمن در آن شب همه را غافلگیر کرده بود! نیروهای تیپ نبی اکرم (ص) سپاه کرمانشاه، تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین (ع) سپاه ایلام، نیروهای ارتش و یک گردان از لشکر ۵ نصر سپاه خراسان که در منطقه حضور داشتند، همه غافلگیر شده بودند!

ماه مبارک رمضان بود و گرمای مهران شدید بود. تقریباً پنج و نیم صبح شروع کردیم به بستن پایین ارتفاعات رضاآباد! مهندسی تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین (ع) هم به ما کمک کردند ولی آنها دستگاه‌هایشان به آمادگی ما نبود، چون ما به عنوان پدافند در منطقه حضور داشتیم. از قبل مشغول زدن خاکریز

۱- سردار علی اکبر دانشیار: متولد کاشان بود. دوران دفاع مقدس فرماندهی تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین ایلام را بر عهده داشت. او که قبل از فوتش جانشین دفتر دبیر شورای عالی امنیت ملی بود، در تاریخ ۱۳۹۶/۱/۲۲ در سفر زیارتی به نجف اشرف بر اثر سکنه قلبی درگذشت.

کمربندی شهر مهران بودیم. از سرگنجان چم به طرف سه راه دهلران-مهران یک خاکریز می زدیم که حدود ۱۶-۱۷ کیلومتر بود. در حال تقویت این خاکریز بودیم که دشمن حمله کرد.



آقا رحیم صفوی معاون عملیات سپاه تشریف آوردند منطقه. در جلسه گفتند: «نباید اجازه بدیم دشمن مواضع خودش را تثبیت کند. باید عملیاتی علیه آنها انجام بدیم...» یادم هست که من در آن جلسه بعد از گزارش کارم از فرط خستگی خوابم برده بود! ۴۸ ساعت نخوابیده بودم! من را گذاشته بودند روی یک تخت، ساعتی را خوابیده بودم! از خواب که بیدار شدم، گفتم: آقا رحیم کجاست؟ گفتند: آقا رحیم چون با زبان روزه آمده بود، سوار بالگرد شد و رفت... گفتم: با زبان روزه آمده؟! بچه های ما بدون اینکه روزه بگیرند دو شبانه روزه که آب و نان نخورده اند و خواب هم نداشته اند... بالاخره قرار شد علیه دشمنی که شهر مهران را دوباره اشغال کرده و جاده های مواصلاتی منطقه را به کنترل خودش درآورده بود، عملیاتی انجام بدیم... ما در ایلام از یک پشوانه ی مردمی خاصی برخوردار بودیم! خدا رحمت کند حضرت آیت الله عبدالرحمن حیدری^۱ و آیت الله محمدتقی مروارید را واقعاً در آن شب قیامت کردند! مردم را برای اجرای یک عملیات بسیج کردند. آیت الله حیدری تفنگ سبز (پرنو) به دست به همراه نیروهای داوطلب مردمی پشت ما یک خط دفاعی در حوالی گلان تشکیل دادند. واقعاً ایلام مدیون حضرت آیت الله حیدری و آیت الله مروارید^۲ هستند! تدبیر این آقایان در تاریخ بی سابقه بود! مردم را مسلح کردند! به فرماندهان می گفتند به فلان فرد ۱۰۰ قبضه تفنگ بدید و از او ۱۰۰ نفر رزمنده بخواهید! به این شکل مردم را برای یک عملیات مهم بسیج کردند!

قبل از عملیات، با همکاری مهندسی تیپ سپاه ایلام دو تا پل آهنی به عرض ۱۷ متر روی رودخانه فصلی گاوی زدیم... منطقه را آماده کردیم. نیروها در منطقه آرایش گرفتند. نیروهای لشکر

۱- نماینده وقت حضرت امام (ره) در استان ایلام

۲- نماینده وقت حضرت امام (ره) در جهاد سازندگی استان ایلام

نصر آمدند. فردی به نام علیزاده در آن منطقه مسئول مهندسی این لشکر بود. آقای حمیدی نیا و آقای شیخ از مهندسی قرارگاه نجف تازه با ما آشنا شده بودند. آقای حمیدی نیا هماهنگ کننده ما با قرارگاه نجف سپاه بود. خداوکیلی سنگ تمام برای این برادران می گذاشتیم! منطقه‌ی خودمان بود و ۵۰ کیلومتر آن طرف تر خانواده‌های ما زندگی می کردند!

خدا رحمت کند آقای ساجدی را. در آن عملیات یک گردان را به من مأمور کردند به اسم گردان مهندسی جهاد گرگان. بچه‌های استان تهران به حالت پشتیبان در منطقه حضور داشتند... خلاصه، همه برای اجرای یک عملیات آماده شده بودیم. آقای بیژن زنگنه به عنوان وزیر جهاد آمد آنجا. از او خواستند نماینده خودش را در این عملیات معرفی کند... گفت: «نماینده‌ی من آقای شهرام زنگنه است...» مرا به عنوان نماینده‌ی جهاد معرفی کرد.

بالاخره عملیات والفجر ۳ ساعت ۱۱ شب در تاریخ ۱۳۶۲/۵/۷ با هدف بازپس گیری شهرمهران به فرماندهی آقا رحیم صفوی آغاز شد. من در این عملیات، هم به عنوان نماینده‌ی قرارگاه نجف و هم به عنوان فرمانده‌ی گردان مهندسی جهاد ایلام وارد عملیات شدم. بچه‌های مهندسی را بردیم جلو که خاکریز بزنند. راه را باز کردیم. یک دستگاه را فرستادیم روی جاده‌ی آسفالت. جاده‌ی آسفالت را باز کردیم و کناره‌های جاده که پاسگاه زالوآب و ارتفاعات کله قندی بود به سمت مهران خاکریز زدیم. حدود ۴-۳ کیلومتر خاکریز زدیم.

گردان مهندسی من همراه بچه‌های سپاه (لشکر ۵ نصر و تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین ع.) بودند! لشکر ۴۱ ثارالله (ع) هم آماده بود... آقای حاتمی از بچه‌های مهندسی جهاد را با یکی دو نفر دیگر با یک گروه مهندسی فرستادم همراه لشکر ۴۱ ثارالله به سمت ارتفاعات قلاویزان تا آنها را در امور مهندسی پشتیبانی کنند. خودمان نیز با همکاری بچه‌های مهندسی جهاد گرگان خاکریزی را از کناره‌ی جاده تا پاسگاه دُراجی شروع کردیم. نیروهای پیاده پشت این خاکریز مستقر شدند. نمی دانم پاسگاه دُراجی بود یا پاسگاه زالوآب، با بلدوزر خراب کردم.

ظرف مدت سه شب ما آنجا خاکریزی را زدیم و نیروهای تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین (ع) با تجهیزاتشان پشت آن مستقر شدند. در این دوسه شبی که کار می کردیم، دوتا تانک عراقی از چپ و راست، دستگاه‌های ما را می زدند. با اجرای آتش سنگین اجازه کار نمی دادند! پشت بی سیم با آقای اکبر دانشیار فرمانده‌ی تیپ ۱۱ بحث کردم! گفتم: اگر شما با آتش ما را پوشش ندهید من لودر و بلدوزرهایم را می کشم عقب!... تا اینکه آقای دانشیار یک جیپ حامل تفنگ ۱۰۶ میلی متری برای

ما فرستاد. نمی دانم آقای ارجمندی بود یا کسی دیگر. آمدند و دوتا تانک دشمن را زدند! وقتی از شرتانک ها رها شدیم شروع کردیم با سرعت خاکریز زدن را ادامه دادیم! همین الان هم اگر به یک کیلومتری جلوتر از پاسگاه رضاآباد برید، این دو تا تانک را آنجا می بینید!

ارتش عراق از رودخانه رد شده بود و تا پشت پاسگاه رضاآباد آمده بود! یعنی روی پاسگاه رضاآباد مسلط شده بود! ما داشتیم زیر دست عراق خاکریز می زدیم! دوسه نفر راننده ی لودر و بلدوزر نترس و شجاع داشتیم. خدا گواه است با خاک، مقابل گلوله تانک می ایستادند! تیغ بلدوزر را بلند می کردند یا بیل لودر را با خاک پر می کردند و جلوی گلوله های تانک نگه می داشتند! تا فرخ آباد بیش از چهار کیلومتر خاکریز زدیم. از آن طرف هم آقای حاتمی با بچه های لشکر ۴۱ ثارالله (ع) رفتند جلو.

قبل از عملیات با آقای شاهرخی رفتیم تا مهران و برگشتیم. در برگشت ماشین ما رفت روی مین ضدنفر! چرخ های عقب آن پنچر شد! با انفجار این مین، عراقی ها ما را زیر آتش گرفتند. روی همان رینگ چرخ های عقب تا عقبه ی تیپ ۱۱ امیرالمؤمنین (ع) در گنجان چم حرکت کردیم!

در این عملیات، مهندسی لشکرها بیشتر مشغول احداث بنه و مقرهای خاکی خودشان بودند و تمام امور مهندسی رزمی آن عملیات به عهده گردان مهندسی جهاد بود. از گردان مهندسی ما در این عملیات به علت آشنایی به منطقه، فقط یک راننده بلدوزر شهید و چند نفر مجروح دادیم... علاوه بر این خاکریزها، در عقبه دوتا پد بالگرد زدیم. یک بیمارستان صحرایی هم در صالح آباد برپا کردیم. البته نباید همکاری امام جمعه و استاندار وقت ایلام (ابوالحسن آل اسحاق) را فراموش کنیم. زنگ می زدیم به امام جمعه، می گفتیم فلان چیز را می خواهیم. برای ما می فرستاد. یا زنگ می زدیم به استاندار، هر چه می خواستیم به ما می داد! آقای روح الله ارجمندی مسئول حمل و نقل استانداری ایلام بود. او تریلی، کمپرسی و هر چه که می خواستیم تأمین می کرد! در این عملیات علاوه بر مهندسی لشکر ۵ نصر که فعالیت های مهندسی لشکر خودشان را انجام می دادند فقط ما ۳۵ تا ۴۰ دستگاه لودر و بلدوزر و یکی دو تا گریدر وارد عمل کردیم.

الحمدلله عملیات به نتیجه رسید و بچه های سپاه، جهاد و توپخانه ارتش خانوادگی شرکت کردیم. یعنی خانواده ی جهاد و خانواده ی سپاه با هم عجین شده بودیم و این عملیات را انجام داده و روسفید شدیم... مهندسی جهاد گرگان نیز با مسئولیت آقای حاجی لری در این عملیات شرکت داشت^۱...



عملیات والفجر چهار

عملیات والفجر چهار در منطقه شمال غرب مریوان کردستان و منطقه شیلرو پنجوین عراق با هدف آزادسازی ارتفاعات مرزی ایران و تصرف دره شیلرو پنجوین عراق جهت انسداد معابر تردد ضدانقلاب، بارمز «یاالله» در تاریخ ۱۳۶۲/۷/۲۷ آغاز شد. مدت ۳۳ روز این عملیات به طول انجامید.

نتایج عملیات:

- آزادسازی ۳۰۰ کیلومترمربع از سرزمین ایران
- پاک سازی کامل دره شیلراز وجود گروهک های ضدانقلاب
- کنترل شهر پنجوین عراق
- به غنیمت گرفتن ۲۰۰ دستگاه انواع خودرو، ۱۰ دستگاه لودر، ۵۱ قبضه انواع توپ و ۵ دستگاه تانک...
- اسارت ۷۵۸ نفر از نیروهای دشمن



خالوزه

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

«...در عملیات والفجر چهار وقتی بچه‌ها داشتند عقب‌نشینی می‌کردند، برای اینکه بچه‌ها بیش از حد عقب نیایند خاکریزی به طول دو کیلومتر بین ارتفاعات خالوزه و ارتفاعات هفت توانان احداث کردیم. البته احداث این خاکریز جزو مأموریت از قبل تعیین شده نبود بلکه ابتدا با هدف حفاظت از دستگاه‌های مهندسی خودمان این خاکریز را زدیم تا پشتش بایستیم و ببینیم چه کار باید کرد! چند دستگاه زرهی به فرماندهی شهید سنایی از گردان زرهی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) سپاه کنار ما مستقر بودند! اول خاکریز کوتاه زده شد ولی صبح که دشمن از طرف امامزاده با موشک از آن بالا ما را می‌زد و آتش می‌ریخت، مجبور شدیم زمین را گودتر کنیم و ارتفاع خاکریز را بالاتر ببریم و دستگاه‌ها را ببریم توی دل خاکریز. تا از بالای ارتفاع، دستگاه‌ها مورد اصابت قرار نگیرند! وقتی آتش دشمن سبک‌تر شد، دو دستگاه جیپ نظامی آمدند پشت خاکریز متوقف شدند. چند نفر از داخل آن پیاده شدند و از بالای خاکریز منطقه را مورد بررسی و شناسایی قرار می‌دادند! گفتند: این خاکریز را شما زدی؟! »

گفتیم: بله!

یکی از آنها پیشانی ما را بوسید و گفت: نمی‌دانید چه کار بزرگی کردید!

گفتیم: کاری نکردیم، فقط یک خاکریز زدیم!

گفت: نه! همین خاکریز باعث نجات عملیات شد!

بعداً متوجه شدم این آقا، شهید ابراهیم همت بود! وقتی این محور تثبیت شد شب بعد هم

لشکر ۲۵ کربلا از سپاه استان مازندران را از همان جا وارد عمل کردند!...»

کانی مانگا

«راوی: علی اکبر عطایی، از مهندسی رزمی سپاه



«...عملیات والفجر ۴ از دو محور اصلی بانه و مریوان شروع شد. یگان ما (تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم.ع.) از سمت مریوان وارد عمل شد. اولین جایی که برخورد داشتیم روستای غلغله بود. در روستای غلغله تعدادی ضدانقلاب بودند. ولی عقب تراز آنجا دست عراقی ها بود. مأموریت یگان ما تصرف ارتفاعات خالوزه ۲۰۱ و ارتفاعات هفت توانان بود. در این فاصله نقطه ای برای ما مشخص شده بود تا اولین خاکریز را بزنیم. دستگاه های مهندسی به صورت ستونی حرکت می کردند. شب اول عملیات، به محلی که قرار بود ما خاکریز بزنیم نرسیدیم. گفتند: برگردید عقب... در مکانی گفتند بایستید و یک خاکریز دفاعی بزنید تا اگر قرار شد پیشروی را ادامه بدیم، جایی داشته باشیم و یا یک خط دفاعی آنجا تشکیل بدیم! در آن منطقه، روستایی بود به نام ساوجی. مقداری که خاکریز زده شد، گفتند: حرکت کنید! چون گردان ها خوب عمل کرده اند و باید آن خاکریز سمت پایین هفت توانان و حوالی ارتفاعات خالوزه ۲۰۱ زده شود.

چون مرحله ای اصلی کار مهندسی ما دیر شروع شده بود کار ما به روز کشید. بچه های مهندسی می دانند اگر کار مهندسی به روز کشیده می شد مشکلاتمان زیاد می شد! چون دستگاه های مهندسی

تحرک کمی دارند و در نقاط خاصی برای خاکریز حرکت می‌کنند یادم هست آن خاکریز تا ساعت ۹ صبح طول کشید! به لطف خداوند و به رغم آتش شدید دشمن هیچ دستگاهی از ما زده نشد! در ادامه‌ی عملیات، با توجه به اینکه بچه‌ها از سمت بانه عمل کرده بودند و مناطق زیادی آزاد شده بود به ما گفتند: شما دیگر اینجا مأموریت مهندسی ندارید! به سمت دشت پنجوین و شیلر بروید. زمانی که از سمت شهر پنجوین و ارتفاعات کانی مانگا عملیات شروع شود باید آنجا خاکریزی زده شود. شما هم باید در ایجاد آن خاکریز، دیگر یگان‌ها را کمک کنید. آقای ابوالحسنی شما را توجیه می‌کند.

ستونی از ماشین‌آلات و تانک در آن دشت در حرکت بودیم. یادم هست آن شب به علت مسمومیت غذایی وضعیت داخلی اکثر نیروها به هم ریخته بود!؟ راننده دستگاه‌های ما به محض پیدا کردن یک فرصت از لودرو و بلدوزر پیاده می‌شدند و برای رفع حاجت به گوشه‌ای پناه می‌بردند! در نهایت رسیدیم به محل مأموریت جدید و خاکریز زدن را شروع کردیم. ولی در آخرین مراحل عملیات، قبل از رسیدن به پنجوین من مجروح شدم^۱...»



گرمک

«راوی: سید جواد میرشفیعیان، از مهندسی رزمی جهاد

«عملیات والفجر ۴ در مریوان ازجمله عملیاتی بود که قبل

از عملیات، فعالیت‌های مهندسی زیادی در آن منطقه انجام

گرفت. در حین عملیات نیز فعالیت مهندسی گره‌گشای عملیات شد. من با حاج محمود حجتی از قرارگاه کربلا در جبهه جنوب مأمور شدیم به جبهه غرب تا قرارگاه مهندسی جهاد کربلا را در آن منطقه تشکیل بدهیم و با قرارگاه حمزه (ع) در شمال غرب و با جهاد استان مرکزی که مقر اصلی آنان در سنندج بود هماهنگ شویم. امکانات زیادی را به عنوان پشتیبانی در انبارهای سنندج دیو کردیم و یگان‌های زیادی را آوردیم. بخش عمده‌ای از مجموعه یگان ترابری ما از جنوب به غرب منتقل شد. مهندسی جهاد نجف‌آباد در مریوان مستقر شد و مسئولیت محور مریوان را به عهده گرفت. بچه‌های جهاد دامغان، شاه‌رود، سمنان، چهارمحال و بختیاری و جهاد اصفهان و بخشی از استعداد جهاد فارس نیز به منطقه آمدند. هر کدام در یک محور مستقر شدند و فعالیت‌های مهندسی متنوعی را در منطقه انجام دادند. ما در قرارگاه مهندسی جهاد، ضمن تقویت جهادهایی که از قبل در منطقه مستقر شده بودند، هماهنگی‌های لازم را برای شروع عملیات برقرار کردیم.

ستاد پشتیبانی مهندسی جهاد در شمال غرب به ستاد حمزه (ع) تبدیل شد. یعنی ما معادل قرارگاه‌های نظامی، قرارگاه مهندسی ایجاد کردیم. کلاً مسئولیت مهندسی عملیات با قرارگاه‌های مهندسی جهاد بود که به صورت بنه‌های مشترک، یگان‌های مهندسی سپاه، ارتش و جهاد با هم کار می‌کردند. البته ابتدا ستاد بود. بعد به قرارگاه تبدیل شد. اولین مسئول ستاد مهندسی جهاد حمزه (ع) آقای ابوالفضل حسن بیگی بود که مسئول جهاد سمنان بود. او از جبهه جنوب آمده بود و مسئول ستاد حمزه (ع) شده بود. استعداد قابل توجهی از مهندسی جهاد استان سمنان را هم با خودش به جبهه غرب منتقل کرد. یکسری از جهادهایی هم که از قبل در منطقه بودند، ازجمله جهاد همدان، جهاد استان مرکزی، جهاد چهارمحال و بختیاری، جهاد قم و جهاد زنجان به آنها مأمور شدند.

مجموعه مهندسی خیلی قوی و قدری تشکیل شده بود! هر کدام از رده‌های مهندسی کارهای زیادی قبل از عملیات والفجر ۴ انجام دادند، شاید حجم آن خیلی بیشتر از حجم کار در حین عملیات بود؛ ایجاد مواضع توپخانه، بُنه‌های مختلف تدارکاتی و انبارهای مهمات، اورژانس‌های

صحرائی، جاده سازی، پل سازی، آشپزخانه و سرویس های بهداشتی و حمام و غیره از جمله این اقدامات بود... هر گردان برای رعایت اصل پراکندگی پشت هر تپه ای مستقر شده بود. هر کدام از این گردان ها جاده دسترسی نیاز داشتند! فاصله زیاد منطقه عملیات با شهر و خود جنس زمین کوهستانی و سنگلاخی بودنش برای ما مشکلاتی ایجاد می کرد و زمان زیادی را برای احداث تمام نیازهای مهندسی یگان های مستقر در منطقه از ما می گرفت.

وجود ستون پنجم در منطقه از دیگر مشکلات مهندسی بود. چرا که گاهی مجبور بودیم فعالیت های ایدایی و فریب هم انجام بدهیم. از طرفی چون شب ها جاده ها امنیت نداشت، مجبور بودیم ابتدای غروب در اولین پاسگاه انتظامی خودمان متوقف شویم! این کار یعنی افزایش فعالیت های مهندسی و از دست دادن فرصت و زمان!

آن موقع، حاج محمود حجتی مسئول قرارگاه مهندسی جهاد کربلا بود و من معاون ایشان بودم. خدا رحمت کند شهید محسن شریف مسئول تدارکات ما در جبهه جنوب شخصاً آمده بود در سنج مستقر شده بود و کار پشتیبانی ما را خودش انجام می داد. آن قدر کار سنگین بود!.

همزمان با شروع عملیات، بعد از دریاچه ی زریوار مریوان به سمت میله ی مرزی جاده نداشتیم. بچه های مهندسی مشغول احداث جاده در این مسیر بودند. سمت چپ دریاچه، لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) و تعدادی از واحدها مستقر بودند و قرار بود به سمت پاسگاه گرمک و دشت شیلر سرازیر شوند.

عملیات با مشکل روبرو شده بود. عراقی ها مقاومت می کردند و عبور سخت شده بود. ادامه عملیات مهندسی به روز کشیده شد. نزدیکی های ساعت ۱۰-۹ من با حاج ابوالفضل حسن بیگی، دوتایی با یک موتورسیکلت رفتیم جلوتابینیم چه خبره و چه کار باید کرد؟! رسیدیم به نقطه مرزی. خبری از حضور نیروهای عراقی و تیراندازی نبود! یک دستگاه بلدوزر ۸۵ ما آنجا بود. راننده آن جوانی ترک زبان به نام حمید بود. به راننده بلدوزر گفتم شما این مسیر را تیغ بزن بیا پایین... من و آقای حسن بیگی هم به سمت پایین حرکت کردیم تا وضعیت منطقه را خوب بررسی کنیم.

به ابتدای رودخانه ی شیلر رسیدیم. جایی که آب کمی داشت با موتورسیکلت از رودخانه عبور کردیم. خیلی هم با احتیاط می رفتیم و اطرافمان را می پاییدیم. اسلحه ی ما هم فقط یک قبضه کِلاش بود! کمی جلوتر رفتیم. منطقه پوشش گیاهی خوبی داشت؛ علفزار بود و دید ما را محدود کرده بود. مقداری که گذشتیم، به یکباره موتورمان گیر کرد و داخل سیم خاردارهای محدوده ی پاسگاه

گرمک عراق گرفتار شدیم! از موتور پیاده شدیم و با سرنیزه و انبردست کیسه آچار موتورسیکلت، سیم خاردارها را چیدیم و موتور را رها کردیم! خوب که نگاه کردیم میدان مین دشمن را دیدیم! منتها مین‌های خیلی قدیمی و پدالی روسی بود!

آقای حسن بیگی گفت: چه کار کنیم؟!

گفتم: میدان مین را بازمی‌کنیم.

گفت: بلد ی؟!

گفتم: بله، تا حدودی!

شروع کردیم به خنثی کردن میدان مین! سرنیزه را می‌زدیم داخل زمین و مین‌ها را درمی‌آوردیم و آرام به آقای حسن بیگی می‌دادم. او هم آنها را کنار می‌گذاشت.

چند تا مین که خنثی کردیم آقای حسن بیگی گفت: تا کی قراره این کار را بکنیم؟!

گفتم: ما یک راه باریک بازمی‌کنیم و می‌ریم جلو. اگر خبری نبود، برمی‌گردیم و آن را تعریض می‌کنیم.

گفت: بسیار خوب! یک مقدار جلوتر رفتیم. مین‌های پدالی قدیمی که تمام شد، برگشتیم و مسیر را وسیع‌تر کردیم. در حدی که ۱۵-۱۰ متر جا باشد تا بلدوزر بتواند در این معبر حرکت کند. جلوتر رفتیم. رسیدیم نزدیک پاسگاه گرمک. این بار متوجه میدان مین والمری شدیم! از لابه‌لای والمری‌ها یک راه باریک به کنار پاسگاه باز کردیم. بعد از پاسگاه عراقی‌ها جاده‌ای آسفالت وجود داشت. از آن طرف عراقی‌ها خاکریز زده بودند. در پاسگاه هیچ خبری نبود! دو نفری آنجا بودیم و نیروهای خودی روی ارتفاعات مستقر بودند. منتظر دستور که به سمت پاسگاه پیشروی کنند! آتش خاصی اطراف ما نبود و بیشتر آتش‌ها پشت سرما و روی ارتفاعات بود. جایی که نیروهای ما مستقر بودند!

گفتم: حاج ابوالفضل، ببین چه آسفالتی! تا اینجا آسفالت دارند!

گفت: برگردیم و بچه‌ها را بیاریم جلو؟!

گفتم: نه، بیا میدان مین را باز کنیم. راه باز باشد که وقتی بچه‌ها آمدند دیگر گیر نکنند. لذا برگشتیم این میدان مین جدید را شروع کردیم به خنثی کردن... چیزی نمانده بود که کار میدان مین را یکسره کنیم. در یک لحظه وقتی یکی از این مین والمری را برداشتم، متوجه شدیم که سیم آن به یک علف گیر کرده. سیم تله کشیده شد!

حاج ابوالفضل گفت: مواظب باش!

من هم ناخودآگاه به او گفتم: بخواب روی زمین! اونوپرت کردم! هنوز دستم بالا بود که مین منفجر شد! و خودم هم روی زمین افتادم! درهمین حال که نمی دانستم چه بلایی به سرم آمده نگران حاج ابوالفضل بودم! او را صدام زد...

بلند شد و گفت: هیچی نشده! نترس! تو چیزیت نشد؟

گفتم: نگران من نباش! دیدم عینک حاج ابوالفضل روی چشمش نیست! دنبال عینکش می گشت. وقتی عینکش را پیدا کرد و روی چشمش گذاشت دید که من زخمی ام! گفت: یا ابوالفضل (ع)! تو که زخمی شده ای!

گفتم: چیزی نیست! نگران نباش! چفیه ی خودش و چفیه ی مرا برداشت و یک تکه از لباس خودش را هم پاره کرد و آنها را محکم به دستم بست تا جلوی خونریزی را بگیره. مرا روی موتور گذاشت و به سمت عقب برگشتیم. بین میدان مین اولی و دومی دیدم که از ارتفاع دو نفر به سمت پایین می آیند! گفتم: صبر کن ببینیم اینها کی اند؟! اعلام آشنایی دادیم تا به سمت ما شلیک نکنند! صبر کردیم تا آمدند پایین. دیدم حاج محمود حجتی خودمان و شهید مهدی زین الدین فرماندهی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) هستند!

گفتند: اینجا چه کار می کنید؟! نزدیک بود شما را بزنیم! بعد گفتند: چه خبر؟

گفتیم: هیچی حاجی! برگردید! پاسگاه خالی است. بعد از آن هم جاده آسفالت است و هیچ خبری نیست! جاده را هم باز کرده ایم. از آن طرف هم بلدوزر گذاشته ایم و داره جاده می زند و میاد جلو...

وقتی برگشتیم. بلدوزر رودخانه را رد کرده بود که به او گفتیم: در مسیر نوارسفید برو جلو و جاده را به سنگر عراقی ها و به جاده آسفالت بعد از پاسگاه وصل کن...

بعد از آن من رفتم بیمارستان... شب در بیمارستان سندانج بستری بودم که خبر سقوط پاسگاه گرمک و اینها را شنیدم. ظاهراً جاده وصل شده بود و نیروهای مستقر روی ارتفاعات به نیروهایی که از سمت بانه آمده بودند ملحق شده بودند!...».

ماموستا در کنار رزمندگان

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



«...نیروهای گردان مهندسی تیپ ما^۱ قبل از عملیات والفجر چهار، داخل یک مدرسه در مریوان مستقر شده بودند. مسئول مهندسی جهاد شهرکرد که ارتباط کاری با ما داشت بلدچی ما شده بود. چون مدت ها قبل از ما در منطقه مشغول کار بود و آشنایی خوبی به منطقه داشت؛ اسمش سید عبدالله حسینی بود^۲ جوانی با محاسن، لاغرو پرتحرک بود. در استقرار و شناسایی منطقه به ما کمک کرد. خیلی از مسیرهایی که ما می خواستیم برای عملیات جاده بزنیم به اتفاق ایشان می رفتیم...

ما بخشی از امکاناتمان را از کرمانشاه تأمین می کردیم. در بحث ورق موجدار و پلیت برای سقف سنگرها بحران داشتیم! می بایست سنگرهای اجتماعی نیروها آماده می شد. پادگان و شهر مریوان مدام توسط هواپیماهای عراقی بمباران می شد! برپایی یک اورژانس صحرائی را هم به ما محول کرده بودند. آقای دکتر عوض حیدرپور مسئول بهداری تیپ ۴۴ که حالا (سال ۱۳۹۲) نماینده ی مردم شهرضا در مجلس هستند، داخل شیار را برای برپایی اورژانس شناسایی کردند. آقای حسینی از جهاد شهرکرد هم مقداری امکانات پای کار آوردند. ورق های مناسبی برای سقف اورژانس آوردند!



ما دیدیم اگر بخواهیم عمده کارمان را به بچه های جهاد شهرکرد گره بزنیم مدام باید دستان دراز باشد. لذا با آقای محمد ستاری وفایی صحبت کردیم تا یک دستگاه از این ورق کرکره گن ها را به ما بدهند. با هماهنگی ایشان رفتیم از یک هنرستان واقع در کرمانشاه یک دستگاه آوردیم. حواله چند بندیل^۳ ورق هم از کرمانشاه گرفتیم و توی همان مدرسه ی محل استقرار گردان مهندسی شروع کردیم به کرکره کردن ورق های فلزی. خیلی سریع تعدادی سنگر اجتماعی برای

۱- تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم متشکل از رزمندگان استان چهارمحال بختیاری.

۲- سید عبدالله حسینی: سال ۱۳۲۸ در فرادند شهرستان بروجن استان چهارمحال بختیاری به دنیا آمد. با تهاجم دشمن به ایران، به رغم داشتن ۶ فرزند داوطلبانه از سوی جهاد سازندگی استان عازم جبهه جنگ شد. پس از مدتی فرماندهی گردان مهندسی جهاد استان شد و در نهایت در ۱۳۶۴/۴/۱۳ در منطقه اورامانات مریوان به شهادت رسید. (۲۴)

۳- بندیل: واحد شمارش ورق فلزی. (فرهنگ معین)

استقرار گردان‌ها احداث کردیم. چند شیار در ۲۰ تا ۳۰ کیلومتری خطوط عملیاتی از سوی فرماندهان تیپ (کریم نصر، شهید محمدعلی شاهمرادی و شهید باغبان) به منظور استقرار گردان‌های رزم تیپ انتخاب شد.

جاده مناسبی برای تردد این مقر خاکی نداشتیم. گفتند محل استقرار چادرهای گروهی را آماده کنید و راه تردد برای تأمین سوخت، آب و غذای رزمندگان تیپ با استعداد ۸-۷ گردان پیاده پیش‌بینی شود. جاده‌سازی را که شروع کردیم ماموستاهای^۱ روستاهای اطراف آمدند سراغ ما تا جاده روستاشون را درست کنیم. فرصتی برای انجام کارهای متفرقه نداشتیم که روستائیان را کمک کنیم. با این حال با قرارگاه هماهنگ کردیم و با اجازه آنها بعد از اتمام کار مهندسی مقر خاکی رزمندگان، مشکل روستائیان منطقه را نیز برطرف کردیم!

ایام محرم بود که جاده‌ای برای روستائیان زدیم. خیلی خوشحال شدند چون تا آن زمان نمی‌توانستند با خودرو تردد داشته باشند! یه روز آمدند سراغ ما. چند تا از خانم‌هایشان با لباس محلی چند طبق انگور، ماست و نان برای ما آوردند! نکته عجیب برای ما این بود که فردای آن روز در آن ایام محرم، مراسم عروسی به راه انداختند! شیپور و دهل زنان شادی می‌کردند! ارتباط ما با ماموستا و همکاری آنها با ما بیشتر شد. اطلاعات خوبی از آن منطقه در اختیار ما گذاردند...

چند روز قبل از شروع عملیات، درحالی‌که هنوز گردان‌های پیاده داخل چادرها مستقر نشده بودند، هواپیماهای عراقی محل برپایی چادرها را به شدت بمباران کردند! تلفات چندانی ندادیم... قبل از ما نیروهای ارتش در آنجا مستقر بودند که برای اجرای عملیات آفندی، آنجا را تحویل یگان‌های سپاه داده بودند. ارتفاعات خرنوک‌دار، خالوزه، هفت‌توانان و دشت هرگنه، اینها اهدافی بودند که قرار بود عملیات روی آنها انجام گیرد.

نزدیک نقطه‌رهایی تیپ ما یک روستایی بود به نام غلغله. عده‌ای شروع به تیراندازی کردند! آن شب چند تا از دستگاه‌های مهندسی ما آتش گرفت! شهید محمدعلی شاهمرادی، معاون عملیات تیپ ۴۴ آنجا بود. برای رسیدن به هدف می‌بایست حدود سی کیلومتر دستگاه‌های مهندسی روی پای خودشان در آن تاریکی مطلق حرکت می‌کردند! برای عملیات پیاده‌روی دستگاه‌ها، فرمانده گروهان‌های مهندسی قبل از آن منطقه را شناسایی می‌کردند. با این حال شب عملیات راه را گم می‌کردیم! قرار بود ما دو تیم مهندسی را ببریم جلو و تا هدف (خالوزه) جاده بزنیم. تیپ ما شب اول حدود

۱ - ماموستا: روحانی اهل تسنن کردستان.

هفتاد شهید داد. برای انتقال مجروحین و شهدا جاده به سمت ارتفاعات نداشتیم. مجروحین را با قاطر می آوردند و شهدا را در اولویت بعدی! برای احداث جاده روی ارتفاع سنگی ۲۰۰ متری زمان زیادی می طلبید! با همت بچه های مهندسی یک جاده ی اضطراری در حد عبور یک آمبولانس کمک دار به سمت ارتفاع خالوزه زدیم. این هدف چند بار بین رزمندگان ما و عراقی ها دست به دست شد! طبق مأموریت داده شده یک تیم مهندسی را به سمت روستای غلغله فرستادیم. از داخل شیاری خودمان را به روستا رساندیم. اطراف روستا تیراندازی بود!؟ منبع تیراندازی معلوم نبود خودی هستند یا دشمن!؟ بچه ها همان جا شروع کردند به خاکریز زدن. شاهمرادی را آنجا دیدم.

گفتم: اینجا چه خبره؟

گفت: اینجا هنوز پاک سازی نشده!.

عناصر دشمن مقاومت می کردند! یک تنگه بود که از این روستای غلغله به دشت هرگنه منتهی می شد. تازه وارد دشت که می شدی، موانع و میدان مین دشمن شروع می شد!

درگیری روستا باعث توقف فعالیت مهندسی ما شده بود. وسط این درگیری بود که خودرو عملیات روانی تبلیغات تیپ (برادر پیکار) از راه رسید! بلندگوی ماشین نوحه خوانی صادق آهنگران را پخش می کرد! شور و هیجان عجیبی در آن دل تاریکی کوه و دشت ایجاد کرده بود! ابتدا به این سروصدای بلندگوی ماشین اعتراض کردیم که این چه وقت پخش سروده!؟ ولی ظاهراً اثر خودش را گذاشته بود! چون چند نفر از تیراندازهای دشمن خودشان را تسلیم کردند!

بعد از آن مسیر باز شد و ما با بلدوزر شروع کردیم به بریدن اختلاف ارتفاع مسیر جاده به سمت میدان مین. کم کم روشنایی صبح نمایان شد...

صبح عملیات، کریم نصر فرمانده تیپ ۴۴ قمر بنی هاشم (ع) گفت: بریم سری به بچه ها بزنیم. من موتور را می راندم و آقا کریم پشت موتور نشست. چند صد متر که رفتیم جلو. یک مرتبه نگاهم افتاد به یکسری نبشی و سپری که توی زمین کاشته شده بود! احتمال دادم میدان مین باشه! توقف کردم و به آقا کریم گفتم: مثل اینکه توی میدان مین افتادیم!

از موتور پیاده شدیم. سرو کله مین ها را دیدیم! برای اینکه بتوانیم سالم از میدان مین بیرون بیاییم موتور را بلند کردیم و برگردانیم روی مسیر قبلی خودمان گذاشتیم و الحمدلله به سلامتی از میدان مین برگشتیم عقب. از مسیر دیگری رفتیم جلو.

شب دوم عملیات که عراقی ها منطقه را خالی کرده بودند من به اتفاق شهید کاظمینی تا نزدیک

سه راهی شهر پنجوین عراق رفتیم جلو، هیچ خبری از نیروهای عراقی نبود! قبضه های خمپاره انداز و توپخانه عراق دست نخورده رها شده بود! وارد مواضع آنها شدیم. هنوز بی سیم هاشون روشن بود! سریع این خبر را به فرمانده تیپ دادم! چیزی نگذشت که عده ای از نیروهای تیپ آمدند و این تجهیزات را به عقب منتقل کردند. در برگشت وارد مقری از دشمن در کنار روستایی شدیم! آنجا را تخلیه کرده بودند. گفتیم نفسی تازه کنیم. خستگی درکنیم و بعد حرکت کنیم.

همین که از موتور پیاده شدیم، یکی گفت: لا تحرک (حرکت نکنید)! آهسته دست ها را آوردیم پشت گردن؟! پیش خودم گفتم: ای دادبیداد! کاش اینجا نیامده بودیم! با شهید کاظمینی دستامون را بردیم بالا.

گفت: بخوابید روی زمین!

خوابیدیم روی زمین. از پشت سر لگدی به من و شهید کاظمینی زد و منتظر شلیک گلوله خلاصی بودیم. مرگ را جلوی چشمان مون می دیدیم! توی افکار متلاطم خودمون غوطه ور بودیم که گفت: خسته نباشید! بلند شید! با تعجب و حیرت برگشتیم! دیدیم محسن نیلی مسئول اطلاعات تیپ قمر (ع) است! لباس عراقی پوشیده بود. یک چفیه هم دور سرش پیچیده بود. هرچند این قضیه چند دقیقه بیشتر طول نکشید ولی توی این چند دقیقه هزار بار مُردم و هزار جور فکر کردم! هم خوشحال شدیم هم عصبانی که این قدر ما را ترسانند!

قرار شد محسن نیلی راهم با خودمان با موتور به نقطه ای برسانیم ولی از اینکه حسابی ما را ترسانده بود من هم خواستم تلافی کنم و یه شوخی باهاش بکنم! لذا تارفت سوار موتور بشه گازش دادم و فرار کردم و اونو فال گذاشتیم (می خندد).

در مراحل بعدی عملیات، یک جاده ای در عمق خاک عراق از پشت آن دشت ها و تپه ها می رفت ولی ما برای شهرهای پنجوین و سید صادق عراق جاده نداشتیم که از این طرف بیفتیم روی آن جاده. همه یگان های رزمی منتظر جاده ای بودند تا به آن جاده وصل شوند! چند تا بلدوزر کار می کرد تا خودمان را به آن جاده ی برسانیم. رودخانه قزلچه هم کنارش بود!

به محض اینکه جاده آماده شد ما با موتور سیکلت راه افتادیم و رفتیم آن طرف! رسیدیم به مقری از عراقی ها که چندین دستگاه خودرو کامیون ایفا را رها و فرار کرده بودند! با تعدادی از رزمندگان تیپ ۴۴ ماشین ها را روشن کردیم و سریع به سمت عقب برگشتیم. در برگشت به دژبانی لشکر ۳۱ عاشورا از رزمندگان آذربایجانی برخورد کردیم. متوقف شدیم!

گفتند: برادر، کجا؟

گفتیم: منطقه بودیم!

گفتند: این محور عملیات لشکر ماست. اینجا را ما باز کردیم! شما کدام منطقه بودید؟! (می خندند)

هرکاری می کردیم اجازه عبور نمی دادند! آنها معتقد بودند این غنائم متعلق و حق لشکر خودشان است! وقتی وضعیت را ناجور دیدیم با ترفند یکی از بچه ها به نام فتحی، دژبان را به حرف گرفت و ما با ماشین ها فرار کردیم! در هر صورت خود را از دست دژبان رها کردیم. آنان نیز آن رفیق ما را بازداشت کردند و خبر دادند تا خودروها را برنگردانید ایشان را آزاد نمی کنیم!

ما هم گفتیم: هرکاری می خواهید بکنید. ایشان هم مال خودتان! ما از این رزمنده ها زیاد داریم (می خندند) بالاخره چندین دستگاه کامیون نوایفا را از دست ندادیم و آنها هم مجبور شدند برادر فتحی را آزاد کنند!...».



مهندسی لشکر ۲۵ کربلا در عملیات والفجر چهار

«راوی: سید مرتضی میرمحمدحسینی، از مهندسی رزمی سپاه

«... با مجروحیت علی بیلاقی^۱ فرماندهی لشکر ۲۵ کربلا، مرداد ۱۳۶۲ فرماندهی جدید لشکر ۲۵ کربلا برادر محمدحسن کوسه چی معرفی شدند.

بیست روز بعد، آهنگ رفتن به منطقه‌ی عملیاتی مریوان زده شد. قبل از همه گردان مهندسی



شهید علی بیلاقی

رفت! البته قبل از رفتن به منطقه مریوان، آقای کوسه چی برای تأمین ماشین آلات مهندسی مورد نیاز ما یک نامه برای آقای علیرضا عنادلیب و یک نامه هم برای آقای مجید برزمهری (از مسئولین مهندسی قرارگاه) نوشت. این عزیزان لطف کردند ۶ دستگاه لودر (۳ دستگاه ۹۰ و ۳ دستگاه ۱۲۰)، ۴ دستگاه هم بلدوزر ۱۵۵، ۲ دستگاه بلدوزر دی ۸۵، یک دستگاه گریدر دی ۷۰۵، یک دستگاه بیل پی سی ۲۰۰ به ما واگذار کردند. بلافاصله سه تا بلدوزر، چهار تا لودر با یک دستگاه گریدر و بیل

مکانیکی را به مقصد مریوان بارگیری کردیم... چند روز بعد با ورود به منطقه مریوان، حوالی روستایی قبل از ورود به منطقه هفت توانان مستقر شدیم. محل استقرار رده‌های لشکر، کمی عقب‌تر از سه‌راه حزب الله، در آن جنگل‌های بلوط انتخاب شد. آن منطقه را تسطیح کردیم.

از همان بدو ورود به منطقه و قبل از انتقال گردان‌های رزمی و پشتیبانی رزمی به منطقه، با هدایت حاج کمیل کهن سال، معاون لشکر و سرپرست اطلاعات عملیات لشکر، محل استقرار رده‌های لشکر را آماده کردیم. تعدادی دستگاه مهندسی سه‌راه حزب الله گذاشتیم. مکان استقرار گردان‌های پیاده و تیپ‌ها را آماده کردیم.



سردار کمیل کهنسال

روزی که در ستاد لشکر واقع در پادگان شهید عبادت مریوان، آماده برگزاری نماز جماعت ظهر و عصر به امامت آیت الله طاهری اصفهانی (مرحوم)

۱ - شهید علی بیلاقی: دانشجوی مهندسی معدن بود که جنگ عراق علیه ایران شروع شد. کلاس درس را رها کرد و راهی جنگ شد. مدت دو سال هم‌رزم شهید دکتر چمران بود. پس از مدتی فرماندهی لشکر ۲۵ کربلا منتسب به رزمندگان استان مازندران به او سپرده شد. اواخر سال ۱۳۶۱ بر اثر حادثه‌ای در جبهه جنگ از ناحیه سر به شدت مجروح گردید و مدت دو سال در حالت نیمه بیهوشی و بی‌هوشی بود و پس از بهبود نسبی هم تا چند سال قدرت تکلم نداشت. این فرمانده بی نام نشان و جانباز ۷۰ درصد در روز چهارشنبه ۱۳۹۶/۹/۱۵ به جمع هم‌رزمان شهیدش پیوست و در گلزار شهدای بهشت مدفون گردید. (۲۵)

بودیم، پادگان به شدت بمباران شد و بچه‌ها به طرز فجیعی شهید شدند! هیچ وقت یادم نمی‌رود آن روز آن قدر دست و پای شهید جمع کردیم که هنوز در خاطره تلخ من باقی مانده است!

بعد هم رفتیم هرگنه و تپه‌سید. از هرگنه به تپه سید خاکریز زدیم. از کلور به تپه سید، پشت رودخانه‌ی قرلچه سوحدود ۲ کیلومتر خاکریز زدیم. جای مهندسی را آنجا انتخاب کردیم تا نزدیک به خط دشمن باشد و تردد و سرعت عملمان بالا باشد.

به هر حال، محل‌های استقرار تیپ‌ها و گردان‌ها را آماده شد. محل استقرار بعضی رده‌های پشتیبانی لشکر را پشت دریاچه‌ی زریوار و مقری را هم برای تدارکات و پشتیبانی لشکر آماده کردیم. برای شب عملیات ظاهراً هیچ خبری به گردان مهندسی نداده بودند! به همین دلیل، فرمانده گردان مهندسی مهندس معقولی^۱، با فرمانده‌ی لشکر، آقای کوسه‌چی، جروبحث تندی کرده بود که من گردان مهندسی‌ام! من مثل اطلاعات عملیات نیستم که چهار تا نیرو پشت تویوتا وانت بریزم و سریع خودم را همراه شما به خط برسانم! این همه تجهیزات سنگین مهندسی را روی پای خودش بخواهی ببری جلو، زمان لازم دارد!

البته بعداً آقای کوسه‌چی از مهندس معقولی دلجویی کرد و گفت: من هم تا غروب از مأموریت لشکر اطلاعی نداشتم! نزدیک غروب قرارگاه مرا احضار کرد و آقای محسن رضایی، فرمانده‌ی وقت کل سپاه گفتند: «امشب باید به خط دشمن بزنید!...»

فرمانده‌ی لشکر نماینده‌ی خودش، شهید معلم را در مهندسی به ما معرفی کرده بود. شهید معلم با من سازگاری نداشت! بالاخره شب عملیات فرارسید. رفتیم پیش مهندس معقولی، همه‌ی بچه‌ها را از زیر قرآن رد کرد. من به حاج کامیل گفتم: اگر لابه‌لای ما ۸-۷ تا تانک حرکت کنند خیلی خوب است. چون منطقه آلوده به ضدانقلاب بود. بچه‌های اطلاعات همراه ما بودند. من از جلوی ستون ماشین‌آلات و تانک با موتور حرکت می‌کردم. وارد روستای غلغله شدیم. این روستا از عراق بود و در نقطه‌ی مرزی قرار داشت. آقای علی اکبر پوری رحیم، فرمانده‌ی مهندسی تیپ ۴۴ قمر (ع) هم با ۳-۲ تا دستگاه بلدوزر همراه ما حرکت می‌کرد، چون پشتیبان لشکر ما بودند.

ما باید یک شیار را می‌شکافتیم وارد دشت مسعود بین ارتفاعات خالوزه و هفت‌توانان می‌شدیم. در این درّه با چه مشکلاتی جاده می‌زدیم. دیدیم این طوری نمی‌شود! گفتم، باید بلدوزر برود بالا و از

۱- مهندس علی مهدی معقولی: سال ۱۳۳۰ در لنگرود به دنیا آمد. سال ۱۳۵۴ مدرک مهندسی خود را در رشته راه و ساختمان از دانشگاه علم و صنعت اخذ نمود. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و تشکیل جهاد سازندگی، مسئولیت جهاد چالوس و نوشهر به او سپرده شد. با شروع جنگ راهی جبهه شد و پس از مدتی به فرماندهی گردان مهندسی لشکر ۲۵ کربلا منصوب گردید. ساعت ۳ بامداد روز جمعه ۱۳۶۲/۱۲/۱۲ در منطقه عملیاتی خیبر خوزستان به شهادت رسید. (۲۶)

بالا روبه پایین جاده را بزند! خدا رحمت کند شهید محمدعلی بافندگان را که راننده‌ی بلدوزر ما بود. گفتم: محمدعلی! بلدوزرت را روشن کن! بریم بالا!

با بلدوزر رفتیم بالا. طوری که سر بلدوزر می‌خواست برگردد! در هر صورت از بالا این درّه را شکافتیم و آمدیم پایین و یک جاده‌ی خوب درآوردیم.

نیمه‌ی شب بود. گردان‌ها روی ارتفاعات با عراقی‌ها درگیر بودند. آنجا را شکافتیم و رفتیم بالا. داخل شیار یک میدان مین به عمق ۲۰ متر تا پشت کانال تعبیه شده بود. مین‌های روسی با جلد پلاستیکی بر اثر آتش گرفتن علفزارهای آنجا از بین رفته بود. در اصل، میدان مین حساس شده بود! به آقای پوری رحیم گفتم: این میدان مین خطرناک شده. اگر تخریبچی بخواد اینها را خنثی کند خودش هم کشته می‌شه. می‌خواهم تیغه بلدوزر را زیر مین‌ها بیندازم و همه‌ی را بفرستم داخل کانال! البته برای در امان ماندن راننده بلدوزر و حفاظت از قطعات حساس بلدوزر حصارهایی ایجاد کرده بودیم! مثلاً جلو و دور موتور بلدوزر را با چوب، حفاظ درست کرده بودیم که بلدوزر با اصابت یک ترکش کوچک زود از کار نیفتد! و یا اطراف راننده را گونی خاک رس گذاشته بودیم. گفتم: محمدعلی! بیل بلدوزر را همین جا بده پایین. همه‌ی اینها را هُل بده داخل کانال، ولی بیل زیاد پایین نرود.

این خدایا مرز سرپا می‌ایستاد و با بیل بلدوزر حدود ۲۰ سانت خاک‌ها را می‌گرفت. در همین حالت مین‌ها می‌ترکیدند! سپس خاک را هُل دادیم داخل کانال و راه را باز کردیم. بعد از آن به روستای مسعود آمدیم. آنجا دور همان میدان مین و بعد از روستایک خاکریز به سمت ارتفاعات هفت توانان کوچک زدیم. به ما دستور داده شده بود که از کانال جلوتر نرویم. ولی ما از کانال هم حدود ۲۵۰ متر جلوتر رفته بودیم... تا اینجا مقدار زیادی خودروهای حامل تفنگ ۱۰۶ میلی متری و خودرو کامیون و ۲ دستگاه لودر میشیگان غنیمت گرفته بودیم.

در این مرحله از عملیات سیدکوتولیان، مسئول تیم تخریب (خنثی کردن میدان مین) شهید شد و راننده لودر ما به نام صفوت الله محمودی از بچه‌های تنکابن هم مجروح شد.

در مرحله‌ی دوم عملیات، نیروهای پیاده ارتفاعات خالوزه ۲ را تصرف کردند! خدا رحمت کند شهید محمدرضا عسکری را که فرمانده تیپ ۲ لشکر ۲۵ کربلا بود، همان صبح عملیات خالوزه ۲ را هم گرفت. بلافاصله شهید معقولی گفت: یک بلدوزر بگذار تا روی ارتفاع هفت توانان جاده احداث کند. از این طرف هم یک جاده روی خالوزه بزنید. جاده را

روی خالوزه ۱ و ۲ زدیم. از آن طرف هم یگان‌ها، دشت‌شیلر و آن مناطق را پاک کرده بودند. بعد گفت: حالا از اینجا این جاده را ببر پایین و برو داخل دشت‌شیلر... در آن منطقه جمعاً حدود ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ متر جاده زدیم. بین کلور تا هرگنه را خاکریز زدیم. یک پلی آهنی و بتنی هم روی قزلچه‌سو بود که آن پل ماشین‌رو هم به دستورشهید معقولی توسط آقای بردبار تخریب شد! چون مأموریت ما به آن سمت پل به اتمام رسیده بود! برای جلوگیری از پاتک احتمالی دشمن این کار را کردیم.

یادم می‌آید که آقای علی شمخانی، فرمانده وقت نیروی زمینی سپاه، کنار نفربرام ۱۱۳ به آقای کوسه‌چی می‌گفت: امشب اینجا را تا رودخانه پاک می‌کنید. از رودخانه هم جلوتر نروید. یعنی دستور انهدام پل هم دستور قرارگاه بود تا تصرفات ما تثبیت شود. بعد از این کار هم، به مهندسی ما مأموریت داده شد که با لودر برای گروه توپخانه‌ی اصفهان (ارتش) در دشت‌شیلر و آن اطراف مواضع بزنیم^۱...».

جبهه‌ی غرب فقط جاده

«راوی: محمود حجتی، از مهندسی رزمی جهاد

«لا حول و لا قوة الا بالله العلی العظیم. با سلام و درود به شهدای عملیات والفجر ۴، به خصوص فرماندهی قرارگاه مقدم این عملیات، سردار شهید علی رضاییان... در کنار یگان‌های رزم، نیروهای مهندسی رزمی چندین جهاد استان‌ها نیز در منطقه حضور پیدا کردند، مهندسی جهاد نجف‌آباد (با مسئولیت شهید اسماعیل انتشاری) در محور مریوان، جهاد چهارمحال (با مسئولیت شهید سید عبدالله حسینی) و جهاد دامغان (با مسئولیت شهید مجد) در محور مریوان، جهاد اصفهان در محور بانه و جهاد خوزستان هم در محور سردشت مستقر شدند. برای انتقال امکانات مهندسی به منطقه، قبل از عملیات کار سختی بود! جاده‌ها نامناسب بود، محور بانه که فرماندهی منطقه با شهید احمد کاظمی (فرماندهی لشکر ۸ نجف سپاه) بود، خیلی ناامن بود!

از مریوان که خارج می‌شدی، تنها یک جاده بود که تحت کنترل گروه‌های ضد انقلاب کومله و دمکرات بود. لذا قبل از عملیات، اقدامات مهندسی زیادی به شرح زیر انجام دادیم:

- احداث جاده‌ی آرمرده به بِلکه در آن منطقه‌ی جنگلی با ۲۰ دهنه پل لوله‌ای. با احداث این جاده، گروهک‌های ضد انقلاب از مواضع خود عقب‌نشینی کردند. شب‌ها روی دستگاه‌های مهندسی و مسیر کار بچه‌های مهندسی را مین‌گذاری می‌کردند! خود بِلکه ته درّه بود. ارتفاعی در آن سوی دره بود که رزمندگان می‌بایست آنجا مستقر شوند و به عنوان نقطه رهایی از آن استفاده کنند.

- احداث جاده‌ی آسمان‌بین، جاده تخت‌نادر، جاده‌ی سورکوه و جاده‌ی ملا
- ترمیم جاده‌ی بانه - عباس‌آباد - بِلکه
- احداث پل بِلکه با ۲۴ دهنه لوله. تا آن زمان کسی در آنجا پر نمی‌زد! بچه‌ها رفتند آن پل را احداث کردند تا این دو محور را به هم وصل کنند...
- جاده‌ی سُورن و جاده‌ی سیونا به چاله‌سبز
- تعریض جاده‌ی درّه‌تفی به مرانه و شن‌ریزی مجدد آن
- احداث جاده‌ی احداثی پشت درّه‌تفی
- احداث جاده‌ی سه کیلومتری پنجوین به طرف درّه‌تفی

- احداث جاده‌ی مرانه به طرف حسن آباد با ۲۰دهنه پل
- احداث سایت و ۳۵ سنگر با ۶سکوی موشک و ۴سکوی راداری و حفاظ آن
- تعریض جاده‌ی نی به سیاهناب توسط جهاد چهارمحال
- شن‌ریزی و تعریض جاده‌ی سیوپایین به جاده‌ی درّه وران
- احداث بیمارستان صحرایی شهید دکتر رادمنش با ۸۵۰متر زیربنا
- احداث قرارگاه با ۲۰سنگر بلوکی و سوله‌ای
- احداث دو سکو و سنگرهای مورد نیاز برای پدافند اورلیکن‌ها
- تعریض جاده‌ی درّه تفی به دولابی
- احداث ۶دستگاه اورژانس با مساحت تقریبی ۵۰متر سوله برای هر کدام

این کارهایی بود که قبل از عملیات توسط مهندسی جهاد در این منطقه انجام شد... چون منطقه کاملاً بکر بود و هیچ فعالیت مهندسی در آن منطقه انجام نشده بود! تردد بسیار سخت و دشوار بود! کار مهندسی در آن زمین سخت تلفات زیادی از ما گرفت. شهید حمید رجایا و شهید سورانی از نیروهای مهندسی جهاد اصفهان از مسئولین محور مهندسی در این عملیات بودند که در شب عملیات هر دو شهید شدند!

برای افزایش امنیت جاده‌ی سنندج به مریوان حدود ۱۲ پاسگاه امنیتی در طول مسیر اضافه شد تا امنیت این جاده شبانه‌روزی شود. امور فیزیکی این پاسگاه‌ها را نیز مهندسی انجام داد... در عملیات والفجر چهار، مهندسی جهادهای استانی مختلفی از جمله جهاد سمنان، جهاد اصفهان و جهاد چهارمحال و بختیاری حضور داشتند. بعد از عملیات مسئولیت احداث جاده‌ی ارتفاعات لری به جهاد اصفهان واگذار شد. در حین عملیات اقدامات مهندسی متعددی به شرح زیر انجام گرفت:

- احداث جاده تافله لری، که علیرضایی آنجا شهید شد.
- احداث جاده‌ی بین لری و لاله حمری
- مهیا شدن دشت بین لری به لالنده و کنگرک برای تردد خودروها
- تعریض و شن‌ریزی جاده‌ی ملا به طرف لری
- ایجاد یک خاکریز ۳۵کیلومتری با همکاری مهندسی سپاه
- احداث پل لوله‌ای روی رودخانه‌ی شیلر

- احداث سنگرهای پیش ساخته پنج ضلعی سوله ای روی ارتفاعات لری
 - احداث جاده ی خالوزه ۱
 - احداث جاده ی ساوجی به گُخلان
 - ایجاد خاکریز بین ارتفاعات خالوزه و هفت توانان
 - ایجاد خاکریز جاده ی جلوی شیلر، لری و کنگرک. این مسیر سه تا ارتفاع را به هم وصل می کرد.
 - ایجاد خاکریز تعجیلی ۵ کیلومتری در مرحله سوم عملیات. حالا در خاطر من نیست کدام جاده بود! احتمالاً اتصال جاده ی عراقی ها به طرف ارتفاع ۱۸۶۶ بود.
 - احداث جاده ی شیخ گزنشین بعد از مرحله ی سوم عملیات
 - احداث جاده از ارتفاع لری به سمت رودخانه ی قزلچه و از آنجا می افتاد روی جاده عراقی ها پشت پنجوین و غرب ارتفاعات کانی مانگا.
- قرار بود آن شب در آن محور عملیات شود که شهید علی صیاد شیرازی (فرمانده وقت نیروی زمینی ارتش) با بالگرد نشست! ما اعتراض کردیم که آقا اینجا هنوز کسی به کسی نیست! چرا آمده ای اینجا! این بنده خدا خنده ای تحویل ما داد و رفت!...».



چاله سبز

«راوی: محمد موحدی خواه، از مهندسی رزمی جهاد

«... روزهای آخر شهریور ۱۳۶۲ نیم ساعت به غروب مانده

بود که بنا به دستور، کاروان مهندسی ما جبهه جنوب را به مقصد

جبهه غرب ترک کرد. نماز مغرب و عشا را اندیمشک خواندیم. شبانه به راه افتادیم. فردا صبح به سنندج رسیدیم. به مناسبت هفته‌ی دفاع مقدس مراسمی در پادگان برگزار بود. در مراسم مذکور شرکت کردیم. البته قبل از اینکه دستگاه‌های مهندسی مان برسد من با حاج حسن عینی با خودرو به سنندج رسیدیم. خدمت آقای محمود حجتی رسیدیم و نکات و دستورات اولیه را گرفتیم. بچه‌های جهاد اراک هم آنجا مستقر بودند.

فردای آن وقتی تجهیزات مهندسی ما رسید، به طرف مریوان ادامه مسیر دادیم. در مریوان در یک ساختمان ۴ طبقه نیمه‌کاره‌ی ارتش مستقر شدیم. نیروها را در طبقه‌ی همکف مستقر کردیم و اطراف تجهیزاتمان یک خاکریز زدیم. جهاد چهارمحال و بختیاری هم کنار ما مستقر بودند. خیلی از نیروهای جهاد چهارمحال از بچه‌های نجف آباد بودند...

قبل از شروع عملیات والفجر چهار، به مهندسی جهاد ما چندین مأموریت جاده‌سازی داده شد:

- ترمیم و تعریض جاده‌ی ۸ کیلومتری مریوان به سیانا
- احداث جاده‌ی ۶ تا ۷ کیلومتری چاله سبز
- جاده‌ی ۴ کیلومتری روی ارتفاعات سورن
- احداث جاده ۱۲ کیلومتری سایت موشکی

خیلی سریع به ما مأموریتی واگذار شد؛ ترمیم و تعریض جاده‌ی ۸ کیلومتری مریوان به سیانا بود. جاده‌ای مال رو بود که فقط ماشین‌های دو دیفرانسیل توانایی تردد داشتند! البته عمدتاً مردم منطقه در آن جاده با قاطر تردد می‌کردند. این جاده به پشت ارتفاعات سورن منتهی می‌شد. آنجا یک بازارچه‌ی مرزی در آن سوی مرز بود که مردم اجناسی را رد و بدل می‌کردند! پسته، حبوبات، بادام، زعفران از این طرف می‌بردند و اجناسی همچون چای، ساعت، لوازم آرایشی و تلویزیون را از آن سوی مرز (داخل عراق) می‌آوردند... به وقت‌هایی هم به خاطر مسافت طولانی با شهر مریوان، بعضی بچه‌های ما از همین کوله‌برها اجناسی مثل چای می‌خریدند!

کم کم منطقه از حالت عادی خارج و حساسیت‌هایی ایجاد شد! یادم هست حدود یک هفته به عملیات مانده بود که ما رفته بودیم شناسایی تا کنار همین جاده خاکی، یک جاده‌ای در منطقه‌ی چاله سبز بنیم. دیدیم یک نفر به همراه قاطرش کشته شده! بار قاطرش ساعت مچی و شکر بود. خمپاره کنارش خورده بود. بدجوری لت و پار شده بودند! بار قاطر را تحویل دادستانی منطقه دادیم. در هر صورت علاوه بر تعریض جاده‌ی سیانا، تا حدودی مسیر جاده را هم تغییر دادیم. شیب جاده را ملایم تر و تمام قوس‌های آن را گرفتیم تا در راستای مأموریت نظامی رزمندگان مؤثر واقع شود. جهاد چهارمحال هم در کنار ما چند دستگاه بلدوزر، لودر و کمپرسی به کار گرفته بود. طول این جاده حدود ۱۲ کیلومتر بود.

رسیدیم به دشت مابین ارتفاعات سیانا و سورن به عرض تقریبی ۵-۴ کیلومتر؛ دشتی جنگلی که دو سه روستا در آن دشت واقع شده بود، چشمه‌های آب مناسبی هم داشت. ما اینجا استارت احداث دوتا جاده را زدیم. یکی جاده‌ی چاله سبز بود که ۶ یا ۷ کیلومتر بود. جاده‌ای که به سمت حلبچه بود. یک جاده هم جاده‌ی سورن بود.

ارتفاعات سورن به خصوص قسمت جنوبی آن، دارای زمینی بسیار سخت و محکم بود! در بعضی نقاطش حتی تیغ بلدوزر کارایی نداشت! ولی بچه‌ها همت کردند و جاده ۴ کیلومتری سورن را تا خط الرأس آن احداث کردند.

مأموریت دیگری به ما محول گردید، گفتند برای عملیات نیاز به سایت هاگ داریم. باید موشک هاگ در یال غربی ارتفاعات سورن مشرف بر سپید صادق مستقر شود. ما را بردند جاده‌ی مریوان به طرف سقز. از پادگان که عبور کردیم از سمت چپ، ما را داخل شکاری بردند. رسیدیم به یک روستا. از آن روستا تا خط الرأس حدود ۱۲ کیلومتر تا روی ارتفاع راه داشتیم.

گفتند: تا دو هفته‌ی دیگر این جاده را می‌خواهیم!

شبانه روز کار کردیم تا اینکه احداث این جاده ظرف سه هفته تکمیل شد. سکوها و سنگرهای راهم که برای سایت هاگ روی ارتفاع نیاز بود، ظرف یک هفته ایجاد کردیم.

انصافاً مردم محلی آنجا هم خوب با ما همکاری می‌کردند. از نظر اقلام مصرفی مثل نان، ماست، پنیر، کره و شیر مورد نیاز ما را تأمین می‌کردند! البته هزینه آن را می‌پرداختیم. آن‌ها هم توی این مأموریت منافع داشتند! چون اجازه نداشتند درختی قطع کنند تا از هیزم آن در زمستان استفاده کنند، حالا فرصت خوبی بود تا ضمن همکاری با ما در هنگام

احداث جاده، به محض قطع درختی، چوب درخت را تکه تکه کرده و به منازلشان ببرند. البته گروهک‌های ضد انقلاب و تجزیه طلب دمکرات و کومله از حضور ما ناراضی بودند و در راستای مزدوری دشمن نیروهای ما را در کمین خود گرفتار می‌کردند! یادم هست یک شب با حاج حسن فتاحی و تعدادی از نیروهای مهندسی لشکر ۱۴ امام حسین (ع) از مسیری عبور می‌کردیم که یک دفعه دیدم خبری از حاج حسن نیست! با ماشین برگشتم. دیدم بندگان خدا زخمی شده! گفتم: چی شد؟!

گفت: ما را به رگبار بستند ولی من نایستادم و فرار کردم.

هرچه به آغاز عملیات نزدیک می‌شدیم حساسیت و مراقبت‌های امنیتی منطقه بیشتر می‌شد! دژبانی‌ها تردها را سخت کنترل می‌کردند. چون ما در منطقه فعالیت مهندسی و جاده‌سازی می‌کردیم دژبان‌ها به بچه‌های جهاد کمتر گیر می‌دادند، لذا بعضی از دوستان سپاه سعی می‌کردند همراه ما وارد منطقه شوند تا راحت تر از دژبانی‌ها عبور کنند! یادم هست یه روز که می‌خواستیم وارد منطقه سورن بشیم، حاج حسن فتاحی مسئول مهندسی لشکر ۱۴ و چند نفر از نیروهای لشکر سوار وانت خودرو ما شدند. وقتی از دژبانی مریوان به طرف جاده‌ی سیانا خواستیم عبور کنیم.

دژبان گفت: کجا؟

گفتم: از نیروهای جهاد هستیم. آرم جهاد را نگاه کن! برای اینکه خیلی به همراهانم حساس نشود قبل از اجازه عبور، حرکت کردم. برادر دژبان هم کوتاه نیامد ما را به رگبار بست! وحشت زده ترمز کردم. از ماشین پریدم پایین. دیدم دوتا از بچه‌ها تیر خورده‌اند! خیلی عصبانی شدم! دژبان را گرفتیم و تا می‌خورد، زدیم.

کم‌کم آتش دشمن هم توی منطقه بیشتر و بیشتر می‌شد! هواپیماهای عراقی هر روز توی آسمان منطقه، مانور می‌دادند! یه راننده مسن کمپرسی داشتیم که آدم شجاع و منظمی هم بود، از کمپرسی اش خیلی مواظبت می‌کرد! تروتمیز و همیشه آماده بود! بمب هواپیمای عراقی کمپرسی اش را لُت و پار کرد! و خودش هم شهید شد!

شاید یکی دو هفته به شروع عملیات مانده بود که هواپیماهای عراقی شهر مریوان را وحشیانه بمباران کردند. عمده مردم از شهر خارج شدند. زمانی که مرکز تیپ مریوان را بمباران کرد، ظاهراً سردخانه‌ی آنجا رازده بودند! مقدار زیادی لاشه‌ی گوشت از اینکه امکان فاسد شدن آن می‌رفت، بین رزمندگان و مردم تقسیم می‌کردند! ۳۰ تا لاشه‌ی گوسفند آوردند و به بچه‌های ما دادند! ما هم جایی

برای نگهداری این گوشت‌ها نداشتیم. مجبور بودیم با خوردن آنها دلی از عزا در بیاریم! بچه‌های ما سه چهار روز، صبح، ظهر و شب فقط کباب می‌خوردند! آن زمان هر کس در منطقه مستقر بود، اجباراً فقط می‌بایست گوشت می‌خورد! این مطالب مربوط به مهرماه ۱۳۶۲ قبل از عملیات والفجر چهار بود.

مهندسی جهاد نجف آباد در عملیات والفجر چهار مریوان بالشکر ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی وارد عمل شد. مرحله اول عملیات، نقطه‌ی رهایی ما جایی بود به نام حسن آباد به سمت ارتفاعات کله‌قندی و تپه معدن. به محض حرکت مهندسی، همه رازیرآتش گرفتند! نیمی از بچه‌های ما همان جا زخمی شدند! تقریباً یک گروهان ما همه‌شان لت و پار شدند!

در حقیقت گروهان دوم را راه انداختم. هواتاریک و روشن بود که گروهان مهندسی ما به تپه معدن رسید. دیدیم بچه‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع) در حال استقرار بر روی ارتفاعات هستند. شیار بود که می‌رفت برای تپه معدن. یک جاده وسط این شیار زدیم. دستگاه‌های زرهی پشت سرما به طرف خط الرأس سنگ معدن در حرکت بودند. ولی خود سنگ معدن هنوز دست عراقی‌ها بود. یک قسمت آن، فرمانده لشکر ۱۴ مستقر شده بود و در قسمت دیگر آن عراقی‌ها مستقر بودند.

بعد از ۴-۵ کیلومتر حرکت در داخل این شیار دو کیلومتری به خط الرأس تپه معدن که رسیدیم، با خمپاره ۶۰ میلی‌متری ما رازیرآتش گرفتند! یادم هست ماشین را داده بودم به یکی از بچه‌ها برانند. خودم نشسته بودم روی سپرتویوتا که مسیر را خوب زیر نظر داشته باشم! همین‌طور که نشسته بودم، صدای سوت خمپاره‌ای شنیدم! خمپاره میان دو پایم به زمین خورد! منتظر شهادت بودم که دیدم دود سفیدی وجودم را گرفت! گلوله فسفری بود! برای گرفتن گرا پرتاب کرده بودند! سریع دستور متفرق شدن دستگاه‌ها را دادم.

دو سه شبانه‌روز آنجا مقاومت کردیم. دشمن اجازه هیچ فعالیت مهندسی به ما نمی‌داد. فقط شب‌ها می‌رفتیم چند صد متر، یک تیغ می‌زدیم تا مسیر تردد آمبولانس‌ها را تا حدودی مهیا کنیم. بعد از سه روز به دستور فرمانده لشکر دستگاه‌های مهندسی را عقب کشیدیم و پشت یک پیچ مستقر شدیم تا در دید دشمن نباشیم و کمتر آسیب ببینیم.

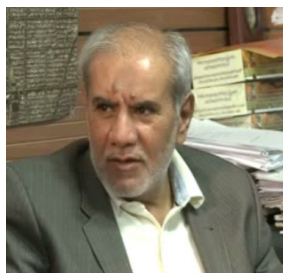
با عقب‌نشینی نیروها، خط الرأس رها شد و دوباره دست عراقی‌ها افتاد. بعد از آن فلش عملیات رفت روی شهر پنجوین عراق. پیش‌بینی این بود که با تصرف ارتفاعات کانی مانگا و شهر پنجوین می‌توان به پشت مواضع دشمن روی کله‌قندی و تپه معدن تسلط پیدا کرد.

در مرحله‌ی دوم عملیات، یک گروهان مهندسی ما برای تصرف شهر پنجوین به لشکر ۴۱ ثارالله سپاه کرمان مأمور شد. جاده‌هایی روی ارتفاعات منطقه زدیم. حدود یک هفته دستگاه‌های ما آنجا مستقر بودند و کمک می‌کردند. سنگ‌سازی، احداث سکو و جاده داخل شیارها از اقدامات مهندسی ما بود. بعد آمدیم وارد دشتی بین پنجوین و کانی مانگا شدیم. مقری را آنجا احداث کردیم و تا یک ماه بعد از عملیات آنجا مستقر بودیم.

مهندسی ما در عملیات والفجر ۴ حدود ۸۰ زخمی داد ولی تعداد شهدای گردان ما بیش از ۵ نفر نبود! دستگاه‌های مهندسی به نسبت جبهه جنوب کمتر آسیب دیدند! دستگاه انهدامی نداشتیم! جمعاً قبل و حین عملیات ما حدود ۶۰ کیلومتر راه احداث کردیم. ابنیه‌ی زیادی احداث کردیم. با پایان یافتن عملیات، یک گروهان راه‌سازی و فنی سازمان ما با مسئولیت برادر تقی جراح در منطقه ماند که این مأموریت بیش از یک سال و نیم به طول انجامید. این گروهان خدمات بازسازی و مهندسی قابل توجهی از قبیل آب‌رسانی، برق‌رسانی، حمام و احداث جاده در منطقه مریوان برای مردم روستاها انجام دادند. البته این فعالیت‌ها برای سازمان ما هم دستاوردهایی به لحاظ تجربه، فنی و مهندسی داشت!...».

سورن

«راوی: مجید برزمهری، از مهندسی رزمی سپاه



«...قبل از عملیات والفجر چهار مریوان، بنده جبهه جنوب بودم. به دستور آقای علیرضا عندلیب، مسئول مهندسی قرارگاه کربلا برای پذیرفتن مسئولیت مهندسی آن عملیات به همراه عبدالحسین لیلی زاده (مرحوم) به منطقه مریوان رفتیم. آقای سید حمید سالکی از عملیات قرارگاه حمزه (ع) رابط بین مهندسی و عملیات بود. فردی بسیار قاطع و تند بود!

روزهای اولی که آمدم فضای منطقه بسیار وحشتناک بود! بمباران های وحشتناک شهر مریوان! کلاً شهر خالی شده بود. یگان های سپاه در پادگان ارتش استقرار پیدا کرده بودند. در بدو ورود خدمت مسئول عملیات قرارگاه حمزه، علی رضاییان^۱ رسیدیم. او زندانی قبل از انقلاب بود. یادم نمی رود چند توصیه به ما کرد؛ از جمله اینکه: «حواستان باشد گروهی نوجوان معصوم دست شماست. این بچه های ۱۵، ۱۴ ساله که با روز انقلاب زمینه ی گناه برای هیچ کدامشان نبوده! اینها فردای قیامت یکی یکی جلوی ما را می گیرند!...»



سردار علیرضا عندلیب



شهید علی رضاییان

در هر صورت با برنامه ریزی ایشان فعالیت مهندسی در آن منطقه را شروع کردیم. منطقه ی بکری بود، از سنگر فرماندهی گرفته تا اورژانس قرارگاه می بایست احداث می شد. در عقبه، هیچ مواضع و پناهگاهی نداشتیم. فاصله ی نود کیلومتری سنندج تا مریوان با محدودیت تردد مواجه بود. چراکه به علت حضور مزدوران ضد

۱ - علی رضاییان: متولد ۱۳۲۶ فیروزآباد تهران بود که پس از مدتی به همراه خانواده به اصفهان عزیمت نمودند. او از فعالان سیاسی زمان شاه بود که به همین دلیل دستگیر و به زندان افتاد. او که از بنیان گذاران چند پایگاه سپاه در استان اصفهان بود، با شروع جنگ عازم جبهه جنوب در منطقه دارخوین شد و در آنجا به شدت مجروح شد. پس از بهبودی به عنوان مسئول عملیات سپاه منطقه ۲ اصفهان منصوب شد. مدتی بعد به پیشنهاد آقا رحیم صفوی به ستاد مرکزی سپاه منتقل و در معاونت عملیات مشغول به خدمت شد. برای تشکیل قرارگاه عملیاتی حمزه (ع) به جبهه شمال غرب راهی و فرماندهی این قرارگاه به او سپرده شد. آبان ۱۳۶۲ همزمان با عملیات والفجر چهار در منطقه ارتفاعات لری بر اثر انفجار مین دشمن به شدت مجروح و به عقب منتقل شد ولی در بیمارستان به شهادت رسید. این شهید عزیز در گلزار شهدای اصفهان مدفون است. (۲۷)

انقلاب، با تاریکی شب جاده‌های منطقه عملیاتی امنیت نداشت و عملاً تردد ممنوع بود! یادم هست یک شب، نیروهای لشکر ۲۵ کربلایا لشکر دیگری به کمین این مزدوران گرفتار شده و تلفاتی داده بودند! بنده هم به عنوان کسی که تا آن زمان پایم را به مریوان نگذاشته بودم، قرار بود مسئولیت مهندسی این محور عملیات را به عهده بگیرم! اولین یگانی که در منطقه سورن مستقر شد، لشکر ۱۴ امام حسین (ع) به فرماندهی حسین خرازی بود.

وقتی قرار شد قبل از عملیات در منطقه جاده بزنیم، تقریباً تمام راننده‌های لودرو و بلدوزر به منطقه و جاده کوهستانی‌اشناسایی نداشتند! همان هفته‌های اول چند دستگاه ماشین‌آلات مهندسی از روی ارتفاعات چپ شدند! بعد از آن بچه‌های مهندسی جهاد آمدند و کارهای اساسی و جاده‌های اصلی در منطقه عملیاتی را آنها زدند. اکثر جاده‌های منطقه، مال رو بود. تا آن زمان کار مهندسی در این منطقه‌ی بکر انجام نگرفته بود.

به هر جهت، با این حجم گسترده‌ی حضور و فعالیت مهندسی و نظامی در منطقه، دشمن حساس شد. بمباران‌ها شروع شد. مردم شهر مریوان مجبور به تخلیه شدند. در خود مریوان شاید به جرئت می‌شود گفت که ۱۰ خانواده زندگی نمی‌کرد! همه به منطقه سروآباد در ۳۰ کیلومتری مریوان پناه برده بودند! مهرماه بود. کم‌کم هوارو به سردی می‌رفت. بچه‌ها دیگر داخل چادرها نمی‌توانستند زندگی کنند. بارندگی‌ها شروع شده بود. این وضعیت معضلاتی را در رابطه با جاده‌هایی که زده می‌شد، در قبل از شروع عملیات ایجاد کرده بود.

یادم هست مرحله‌ی سوم عملیات، در محور لشکر ۱۴ امام حسین (ع) عملیات با مشکلاتی روبرو شده بود. آن محور جاده نداشت. قرار بود ۲۴ ساعته جاده‌ای احداث شود که نزدیک به چهار روز طول کشید. در طول این چهار روز، تغذیه رزمندگان و تخلیه‌ی مجروحان با بالگرد انجام می‌گرفت. این منطقه احتمالاً شیخ‌گزنشین بود که بچه‌های لشکر ۱۴ امام حسین (ع) عمل کرده بودند و برای احداث آن جاده دو معضل داشتیم؛ یکی روی ارتفاعات کانی مانگا بود که چندین بار بین ایران و عراق دست‌به‌دست شد! یکی هم روی منطقه‌ای که در اختیار هرکس قرار می‌گرفت، بردشت پنجوبین مسلط می‌شد.

بعد از این مرحله، من از آنجا برگشتم جبهه جنوب و ادامه مأموریت قرارگاه مهندسی نجف را آقای نصرت کاشانی پیگیری کردند!...».



مهندسی قرارگاه حمزه (ع) در عملیات والفجر ۴

«راوی: علی ابوالحسنی، از مهندسی رزمی سپاه

«...عملیات والفجر ۴ مریوان که مقدمات آن توسط قرارگاه حمزه (ع) شمال غرب فراهم می شد، عمده‌ی یگان‌هایی که از جبهه جنوب آمده بودند، قرار شد تحت امر قرارگاه حمزه (ع) از دو محور عمده‌ی مریوان و بانه وارد عمل شوند تا آن برآمدگی دره شیلر برطرف شود!

برای مهیا کردن شرایط زمین کارهای مهندسی زیادی باید شکل می گرفت. بنده مسئولیت پیدا کردم که به منطقه‌ی بانه پیام. آقای رشادی مسئول مهندسی سنندج بودند. با ایشان از لحاظ پشتیبانی امکانات هماهنگ شدیم چون ارتباطمان با ارومیه (قرارگاه حمزه) به علت فاصله‌ی زیاد قطع شده بود، ما از آن طرف تقریباً یک محور مستقل شدیم. این طرف هم در مریوان آقای مجید برزمهری و دوستان دیگر حضور داشتند.

برادر بسیجی سید نظام‌الدینی در بانه مستقر بودند. قرار شد ما با ایشان همکاری خود را شروع کنیم. ما در کنار ایشان عملیات شناسایی محور بانه را شروع کردیم. مسئولیت عملیات در محور بانه زیر نظر شهید احمد کاظمی (فرمانده لشکر ۸ نجف) بود. عمده‌ی تیپ و لشکرها در محور مریوان سازمان دهی شده بودند.

مشکل ما در منطقه، وجود نیروهای ضدانقلاب بودند که امنیت نیروها را به خطر انداخته بودند و نقش ستون پنجم دشمن را بازی می کردند! زمانی که در ارتفاعات عقبه کارهای مهندسی انجام می دادیم، مثل پایگاه شعیب در ۸ کیلومتری بانه تا ارتفاعات بوالحسن و حتی ارتفاعاتی که به خط مقدم نزدیک می شد، می بایست مواظب افراد ضد انقلاب و جاسوس در منطقه نیز می بودیم.

همراه با تیم‌های اطلاعاتی که احمد کاظمی می فرستاد چند نقطه را تا نزدیک دشمن شناسایی کردیم. تا آنجا که می توانستیم به عمق مواضع دشمن رفتیم. پس از بررسی لازم متوجه شدیم که بعد از تک شبانه عملیات، باید مهندسی بین ارتفاعات لری و کنگرک حضور پیدا کند و همپای نیروهای پیاده خاکریزی را در آن دشت بزنیم. تا حدودی از راه شناسایی زمینی به منطقه توجیه شده بودیم. نیروها و تجهیزات مهندسی را برای مراحل مختلف عملیات سازمان دهی کردیم. برای این کاریک

مشکل خاص و عجیبی داشتیم! نیروهای بسیجی داوطلب مهندسی همه می‌خواستند در همان شب اول عملیات وارد عمل شوند. کسی حاضر نمی‌شد به عنوان نیروی احتیاط و پشتیبان یک شب در عقبه منتظر باشد! عده‌ای را به عنوان نیروی کمکی کنار آن راننده لودر و بلدوزرها سازمان دهی کردیم تا در صورت مجروحیت یا شهادت راننده‌ها، جایگزین شوند ولی چنان با مخالفت این بچه‌ها مواجه می‌شدیم که نمی‌دانستیم چه تصمیمی بگیریم! برای قرار گرفتن در سازمان اصلی تیم‌های مهندسی گریه می‌کردند و با ما دست به یقه می‌شدند که شما دارید پارتی بازی و نامردی می‌کنید! شما دوستان خودتان را راننده‌ی اصلی گذاشته‌اید! ما خواهش می‌کردیم و می‌گفتیم: مطمئن باشید شما را هم در مراحل بعدی عملیات به کار می‌گیریم!

برای عبور دستگاه‌های مهندسی در دل تاریکی کوهستان مشکلات خاصی داشتیم و تجربه کار در کوهستان را نداشتیم. تا آن زمان بیشتر در مناطق صاف و دشت جنوب کار کرده بودیم! اگر ۶ تا ۷ دستگاه لودر و بلدوزر را با فاصله حرکت می‌دادیم تا اصول پراکندگی در برابر آتش دشمن را رعایت کنیم، در آن تاریکی شب همدیگر را گم می‌کردند! و اگر می‌خواستند نزدیک هم حرکت کنند، امکان داشت که یک گلوله به وسط اینها بخورد و مأموریت مهندسی مختل شود!

خودمان هم باید پایه پای آنها، به صورت پیاده، بین این دستگاه‌ها حرکت می‌کردیم. حتی بعضی جاها از میدان‌های مین هم باید می‌گذشتیم. واقعاً کار خیلی سختی بود! البته از شب‌زنگ استفاده می‌کردیم ولی در آن تاریکی و گرد و غبار حاصل از حرکت لودر و بلدوزرها جواب نمی‌داد!

آنجا صحنه‌های تلخی می‌دیدیم که فراموش نشدنی است!؟ در بین راه حرکت به سوی خط مستقیم درگیری، تعداد زیادی از رزمندگان گردان‌های پیاده مجروح روی زمین افتاده بودند. هنوز امدادگران خودشان را به آنان نرسانده بودند. از ما کمک می‌طلبیدند ولی کاری از دست ما بر نمی‌آمد! هم امکانات تخلیه نداشتیم هم می‌بایست مأموریت خودمان را انجام می‌دادیم و به نقطه‌ی تماس با دشمن برسیم!

بالاخره با روشنایی صبح، در میان آتش سنگین دشمن به خطوط نبرد رسیدیم. حدود ساعت ۹ صبح به ما گفتند باید بین ارتفاعات لری و کنگرک یک خاکریز بزنید. در همان ابتدای کاری یکی از راننده‌های بلدوزر ما مجروح شد. اتفاقاً به همان نفری که گریه می‌کرد و معترض بود که چرا او را به عنوان نیروی ذخیره سازمان دهی کرده بودیم، گفتم: حالا نوبت تو است! بسم الله! حالا تو بنشین پشت بلدوزر...

ابتدای دشت هرگنه بین رودخانه‌ی قزلچه به ما گفتند در آنجا یک خاکریز بنزید. تانک‌های خودی که خود را به منطقه رسانده بودند، کار بسیار خوبی انجام دادند. جلوی ما با مانور دودزا محوطه کار ما را استتار کردند! این کار باعث شد که لودر و بلدوزرها در پناه این امنیت با سرعت و بدون هیچ تلفاتی خاکریز را بنزند. روز اول عملیات به خوبی و با موفقیت اهداف تعیین شده متصرف شد. روز دوم عملیات، ما رسیدیم به منطقه‌ی نزدیک قزلچه. باید خاکریز دوم را می‌زدیم. کار مهندسی در آنجا بین ما و بچه‌های جهاد اصفهان تقسیم شده بود. تقریباً ما در سمت چپ ارتفاعات، دشت روبروی رودخانه‌ی قزلچه باید خاکریز می‌زدیم. خاکریز زدن را شب شروع کردیم. بچه‌های ما به مقرر یک گردان عراقی در سمت چپ برخورد کردند! نیروهای مقرر فرار کرده بودند. امکانات دست‌نخورده‌ای برای ما گذاشته بودند! از جمله یک بلدوزر دی ۷! اونو به کار گرفتیم. البته ناگفته نماند صبح اول وقت یک پیک موتوری از طرف لشکر ۸ نجف آمد سراغ ما که باید وسایل غنیمتی از جمله بلدوزر را تحویل بدهید!...

اینجا واقعاً راننده لودر و بلدوزرهای داشتیم که باید بدون توجه به گلوله‌های تانک کارشان را ادامه دهند! تیربار دوشکای تانک‌های دشمن هم لحظه‌ای آرام و قرار نداشت! بالای سر ما هم بالگردهای عراقی دائم مانور می‌دادند و تیراندازی می‌کردند! یکی از نیروهای ما به نام آقای صادقی از بچه‌های اصفهان، در آنجا دستش قطع شد! در هر صورت مواجه شدن با صحنه‌ی نبرد بلدوزرها با تانک‌های عراقی، صحنه‌ای بود که بچه‌ها در آنجا با ایثار ایستادند و خاکریز را احداث کردند.

شب سوم یا چهارم عملیات بود که مهندسی لشکرهای ۲۷ و تیپ ۴۴ به ما ملحق شدند. ما هم به منطقه و کار در آنجا مسلط شده بودیم. قرار بود ما با علی صبوری (شهید) فرماندهی مهندسی لشکر ۲۷ بریم و خاکریز را وصل کنیم. پشت رودخانه قزلچه به سمت ارتفاعات کانی مانگا، وقتی به قزلچه رسیدیم، با علی صبوری تماس بی سیم گرفتیم که ببینیم علی کجاست؟ ولی آن شب هر چه بی سیم می‌زدیم که اینها را پیدا کنیم، موفق نشدیم!

بالاخره پس از مدتی موفق به تماس شدیم و متوجه شدیم که آنها ته ستون گیر کرده‌اند. سر او داد کشیدم که بابا! تو کجایی؟! به خاطر همین توقفشان تعدادی از نیروهاشون مجروح شده بودند. جای شما خالی از آن رودخانه قزلچه، ماهی‌های خوبی گرفتیم و در زمین‌های کشاورزی آن دشت هم هندوانه کاشته بودند!

بالاخره آن مرحله از عملیات با موفقیت انجام شد... ما بعد از تثبیت مواضع به یک مرخصی

سه چهار روزه رفتیم و سریع برگشتیم. هنوز عملیات ادامه داشت که صبح به سمت پایگاه شوعی نزدیک بانه رفتیم. یک تیم جوشکار داشتیم که آنجا سنگرسازی می کردیم. بچه ها را آرایش دادیم. یک تیم جوشکاری ۷-۶ نفره را به منطقه اعزام کردیم. خودم نیز نیم ساعت بعد پشت سر آنها به راه افتادم.

در مسیر راه جلوی حرکت ماشین ما را گرفتند و گفتند به یکی از ماشین های رزمندگان کمین زده اند! احتمال دادم که بچه های خودمان باشند با اصرار و به هر شکل حرکت کردیم. رسیدیم به محل وقوع حادثه! مواجه شدیم با جنازه ی بچه های مهندسی! فکر کنم با آرمی جی هفت ماشین را زده بودند. چون بار تویوتا به خاطر موتور جوش هایی که می بردند، بنزین و اینها بود، متأسفانه ماشین آتش گرفته بود. یکی از بچه های ما در زیر پیل مخفی شده بود. دوفرشان هم زنده بودند که یکی از آنها را به اسارت گرفته بودند. یکی از آنها با اینکه به او تیر خلاص زده بودند ولی زنده مانده بود!

بچه ها را جمع و جور کردیم و جنازه ها را آوردیم عقب... یک ماه بعد سعید شجاعی که در همان عملیات خودش مجروح شده بود، تلفنی زد و گفت: فلانی! ساک برادر شهیدم در بانه مانده! ساکش را بفرستید!

با تعجب گفتم: قضیه چیست؟ برادرت؟! دفترچه ام را درآوردم. دیدم میان اسم شهدای اخیر مهندسی، کسی به نام شجاعی نداریم! ولی شجاعی فرد داریم. گفت: همان، داداش من بوده!

این دومین برادر شهیدش بود! بعداً خود سعید هم در جبهه جنوب شهید شد...».



ترانشه‌زنی واحداث جاده کوهستانی



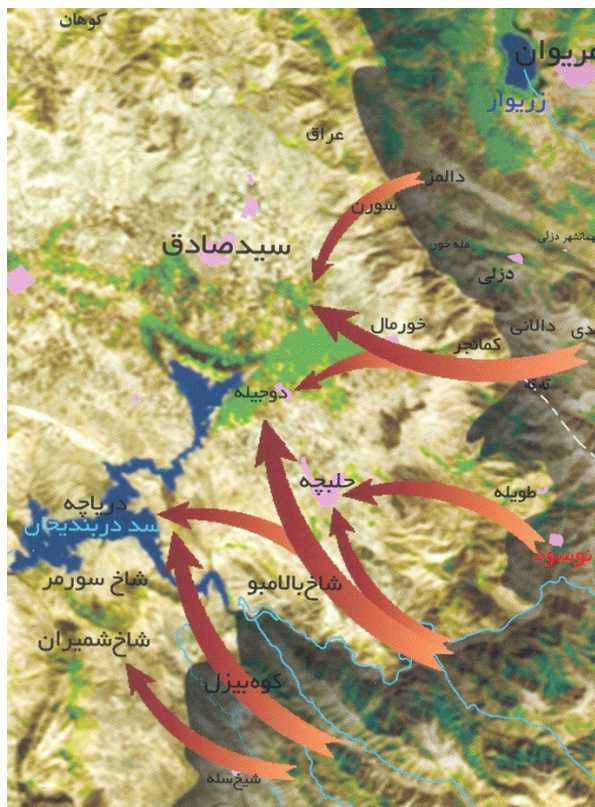
احداث بیمارستان صحرائی با سوله‌های پنج ضلعی

عملیات والفجر ۱۰

عملیات والفجر ۱۰ در جبهه غرب کشور (منطقه عمومی حلبچه عراق) با هدف تصرف بخشی از استان سلیمانیه عراق با رمز «یا رسول الله» در تاریخ ۱۳۶۶/۱۲/۲۵ آغاز شد.

نتایج عملیات:

- آزادسازی شهر نوسود ایران، که بیش از ۷ سال در اشغال دشمن بود.
- تصرف شهرهای حلبچه، خُرمال، دوجیله، بیاره و طویله عراق
- تصرف بخشی از جاده خُرمال-سلیمانیه و سید صادق عراق
- به غنیمت گرفتن ۲۵۰ دستگاه تانک و نفربر زرهی، صدها دستگاه انواع خودرو، ۷۰ عراده توپ و کاتیوشا، ده‌ها دستگاه ماشین آلات مهندسی و...
- اسارت ۴۴۰۰ نفر از نیروهای دشمن



نقشه منطقه عملیات والفجر ۱۰

تصرف شهر حلبچه و خرمال عراق

«راوی: علی روح الامین، از مهندسی رزمی جهاد

«...یکی از موارد احداث جاده‌ی عملیاتی قبل از عملیات والفجر ۱۰ برای تصرف شهر حلبچه عراق، احداث جاده‌ی مله‌خور بود. برای احداث این جاده، یک عقبه‌ای وجود داشت به نام جهاد استان چهارمحال و بختیاری. جهاد این استان از ابتدای جنگ در میوان بود و در منطقه دزلی یک پایگاه داشت که ستاد پشتیبانی‌اش از اول آنجا مستقر بودند و نگهداری جاده‌ها، احداث جاده‌ها و... از مأموریت‌های مختلف آنها بود. به لحاظ موقعیت آب و هوایی، چهارمحال و بختیاری با آن منطقه سردسیر سازگاری داشت. ضمن اینکه کادر و نیروی مردمی و جهاد آن استان هم در امر راه‌سازی کارهای خوبی انجام داده بودند.

اوایل زمستان و هم‌زمان با برف و باران و مشکلات شدید آن، وارد آن منطقه کوهستانی شدیم. یادم هست اولین ورودم به آنجا به همراه عزیز جعفری، فرماندهی وقت قرارگاه قدس سپاه، در پایین ارتفاعات مله‌خور، به قرارگاه رمضان رفتیم تا موقعیت و مسیر جاده‌ای که باید احداث شود و مواضع دشمن را توجیه شویم. در آن منطقه محورهای متعددی بود ولی این محوری که از مله‌خور می‌گذشت دقیقاً به سمت شهر خرمال عراق سرازیر می‌شد... برای احداث این جاده دوتا راه‌کار در پیش رو داشتیم، ولی ما مسیر سمت راست ارتفاعات مله‌خور را که چند بار مسیریابی کرده بودیم، انتخاب کردیم. این مسیر شیب خیلی ملایمی داشت، ولی چند تا گره‌ی اصلی و پیچ سنگی داشت. برنامه‌ریزی کردیم که اکیپ‌های مجزایی در هریک از این پیچ‌ها مستقر شوند و کار کنند. در مورد یکی از این پیچ‌های تند تصمیم گرفتیم یک دریل واگن ببریم. عملیات انفجاری زیادی داشت. دریل واگن را با دو بلدوزر و یک لودر چرخ‌زنجیری با چه زحمتی بردیم و در محل مستقر کردیم. زحمت انتقال این دریل واگن را همین جهاد چهارمحال و بختیاری کشیدند. در طول مسیر فعالیت، چاله‌های انفجاری زیادی بود. هر روز عصر می‌بایست گزارش کار می‌دادیم. آقا محسن رضایی و آقای فروزنده فرماندهی قرارگاه مهندسی خاتم الانبیا (ص)، خودشان گزارش روزانه را می‌گرفتند.



کار با کمپرسور هم نیروی متخصص می‌خواست. مهارت لازم داشت. چون نبرد و دفاع مردمی بود هرکس به طریقی در این‌گونه مواقع این گره‌ها را باز می‌کرد. آقای هُدایی که اهل اندیمشک یا گُتوند بود، گفت: من اکیپ‌هایی که برای ساخت سد دز، کوه‌ها را بُرش می‌دادند می‌شناسم. با مینی‌بوس رفتند یک تیم کاربلد را آوردند. البته از بچه‌های جهاد کرمان و جهاد نجف‌آباد و جای دیگر هم بودند. برنامه‌ریزی ویژه روی انفجارها بود. نقاطی را که احساس کرده بودیم شب عملیات یا دوشب مانده به عملیات باید انفجار داشته باشیم تا بلدوزرها بتوانند خودشون را به منطقه‌ی خُرمال برسانند، پیش‌بینی می‌کردیم. چاه می‌زدیم و حتی مواد انفجاری هم در چاه می‌گذاشتیم. تا آماده‌ی انفجار برای شب عملیات توسط تیم انفجاری سپاه باشد. چون اگر زودتر منفجر می‌کردیم دشمن هوشیار می‌شد و عملیات لُومی رفت!

راننده بلدوزرها شبانه‌روز کار می‌کردند. آنان راننده‌های خاصی بودند! من خودم شاهد بودم که راننده بلدوزر خوابش می‌آمد ولی برای اینکه خودش را بیدار نگه دارد با خودش نجوا می‌کرد و گریه می‌کرد تا خوابش نبرد! برای شناسایی مسیر با برادرمان علی اوسط حَجّت که یک پایش قطع بود، می‌رفتیم در آن هوای مه‌آلود مسیر را شناسایی می‌کردیم. در هر صورت کار برنامه‌ریزی شده را هم سرِ زمان خودش تحویل دادیم!...».

«راوی: مجید بحرینی، از مهندسی رزمی سپاه

«...توی جلسه‌ای پرسیدند چند ماهه این جاده را احداث می‌کنید؟ گفتم: حداقل ۹ ماه زمان می‌برد! گفتند: ما داریم جنگ می‌کنیم. مثل اینکه شما در جنگ نیستید! این چه حرف‌هایی است؟... بالاخره کار احداث جاده را شروع کردیم. حدود ۲۰، ۳۰ متر ارتفاع را پایین آوردیم که آقا مرتضی قربانی، فرمانده وقت لشکر ۲۵ کربلا سپاه گفت: حاجی، حاجی مکه! گفتم: چه شده آقا مرتضی؟

گفت: می‌خواهیم بریم همان جایی که پاییز سال ۱۳۶۳ ما را بُردی آنجا. توی برف گیر کردیم و مهدی زین‌الدین (فرمانده‌ی لشکر ۱۷ علی بن ابیطالب (ع) سپاه) را شهید کردی! گفتم: آقا! کجا شهید کردیم؟ آن شب ما که آنجا خوابیدیم. فردای آن روز شهید زین‌الدین گفت: برم سردشت به نیروهام سر بزنم که در مسیر راه مزدوران ضد انقلاب، او و برادرش مجید را شهید

کردند...

آقای علیشاهی که مدیرکل معادن و فلزات بود و همشهری خودمان هم بود، او را پیدا کردیم. ازش خواستیم که چند تا دریل واگن به ما بدهد تا در احداث این جاده به کارگیری کنیم. گفت: این آقای گلستانه که پیش شماست معاون وزیر. ایشان می‌تونه این دریل واگن‌ها را به شما بده. ما اصلاً حق نداریم چنین کاری انجام بدیم.

برادر گلستانه توی دژبانی ما خدمت می‌کرد! ایشان را پیدا کردیم و موضوع را باهاش درمیان گذاشتیم.

گفت: آن چیزی که الان دست به نقد هست، چند تا دریل واگن فلان جا دیو کردیم که مال شرکت‌هایی بوده که با بروز انقلاب رها کردند رفتند خارج. تنها کسی که می‌تونه دستور بده تا آنها را بردارید، قوه قضائیه است...

آمدیم به هر قاضی گفتیم حکم بده، می‌گفتند: کارمانیست! طرف رانمی دانیم کجاست؟! فردا می‌ره به دیوان لاهه شکایت می‌کنه. آن موقع به من می‌گن: آقا، تو چه کاره بودی که چنین حکمی دادی؟!... کار به جایی رسید که آقا محسن رضایی، موقعی که آیت‌الله موسوی اردبیلی^۱ (تصویر مقابل) برای بازدید از جبهه جنگ به آن منطقه تشریف آورده بودند خدمت ایشان این درخواست را بیان داشتند.



در نهایت ایشان حکم دادند که این امکانات را ببرید ولی آن را ثبت کنید تا اگر روزی صاحبش آمد، نظام بتواند حقش را بدهد. پس از بازدید و بررسی از انبار امکانات مذکور، حدود ۱۰ تا دریل واگن بردیم...

در ادامه فعالیت‌مان، نقاطی را می‌بایست منفجر و تخریب می‌کردیم. کمپرسور و دیگر تجهیزات لازم را مستقر کردیم. آن

موقع در سطح کشور شلنگ‌های کمپرسور که به چکش وصل می‌شد، کمبود وجود داشت! تأمین این شلنگ‌ها برای ما یک دغدغه شده بود که کجا شلنگ هست، از کجا جمع کنیم، مسئولیت نگهداری و توزیع با کی باشه؟!

شخص آقا محسن رضایی هر ۱۰۰ متر عمل تخریب را به یک گروهی سپرده بود. انگار مرکزیت

۱ - میر کریم موسوی کریمی: معروف به سید عبدالکریم موسوی اردبیلی در سال ۱۳۰۴ در اردبیل به دنیا آمد. او از مراجع عظام بود که بعد از شهادت آیت‌الله بهشتی، از سال ۱۳۶۰ تا ۱۳۶۸ ریاست دیوان عالی کشور و عالی‌ترین مقام قضایی کشور را بر عهده داشت. در سال‌های پایانی عمرش ریاست دانشگاه مفید به او سپرده شده بود. در ۱۳۹۵/۹/۳ در ۹۱ سالگی دار فانی را وداع گفت و در قم مدفون گردید. (۲۸)

اصلی بچه‌های تخریب آنجا مستقر شده بودند تا کار را در اسرع وقت به سرانجام برسانند. یک سنگر فرماندهی نیز از سوی فرمانده سپاه بالای ارتفاعات درست کرده بودند تا به طور منظم و روزانه از میزان پیشرفت کار مهندسی رزمی بازدید داشته باشند'...».



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



منابع و مأخذ:

الف - کتاب‌ها:

۱. معین وزیری، نصرت‌اله، تحلیلی بر وقایع صحنه عملیات خوزستان در سال اول جنگ، سازمان حفظ و آثار و ارزش‌های دفاع مقدس آجا، ۱۳۸۵.
۲. 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)
۳. فرهنگ معین

ب - فیلم‌های پیاده شده:

- متن اصلی کتاب پیاده شده از فیلم جلسات صوتی و تصویری تاریخ شفاهی مهندسی رزمی دفاع مقدس (خرداد ۱۳۹۱ تا شهریور ۱۳۹۳)، پوشه‌های (فولدر) در مرکز داده‌های موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس تهران.

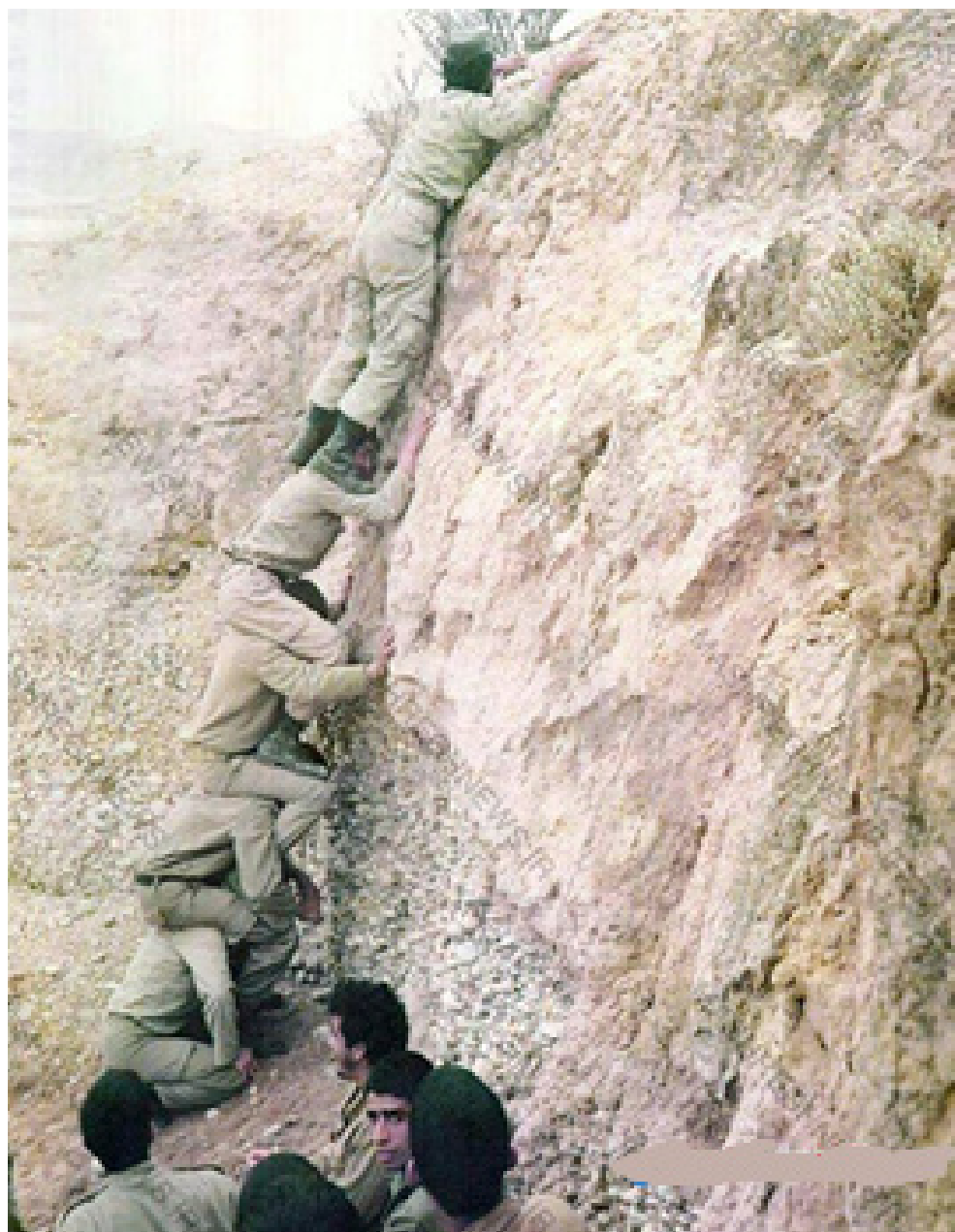
ج - سایت‌ها: (اطلاعات پاورقی‌ها)

- ۱) ستاد راهیان نور کشور، معرفی شهید حاج هاشم ساجدی از مسئولین مهندسی جهاد سازندگی
- ۲) کویرها و بیابان‌های ایران
- ۳) شیفتگان خدمت، معرفی سردار جانباز کریم نصر اصفهانی، مؤسس و فرمانده تیپ ۴۴ قمرینی هاشم (ع) سپاه
- ۴) ویکی پدیا، مشخصات پل پی.ام. پی
- ۵) همشهری، مشخصات موشک هاگ
- ۶) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید حسن باقری، جانشین نیروی زمینی سپاه
- ۷) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید حسین خرازی، فرمانده لشکر ۱۴ امام حسین (ع)
- ۸) صحیفه امام خمینی (ره)، جلد ۱۶، ص ۲۵۷، پیام امام (ره) به مناسبت آزادی خرمشهر
- ۹) ویکی پدیا، معرفی سردار محمدرضا زاهدی

- (۱۰) ویکی پدیا، معرفی سرداران علی شمشانی، محمد باقر قالیباف، حسین خرازی و مرتضی قربانی
- (۱۱) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید مجید بقایی، فرمانده قرارگاه کربلا سپاه
- (۱۲) تبیان ۱۳۸۸/۷/۸، مشخصات کانال پرورش ماهی عراق
- (۱۳) شهر شهیدان خدا، معرفی سردار شهید مصطفی ردانی پور، جانشین تیپ ۱۴ امام حسین (ع)
- (۱۴) بتن، مشخصات گابیون
- (۱۵) راسخون، خاک سرخ
- (۱۶) گنجینه شهدا، معرفی سردار شهید ذبیح اله عاصی زاده، اولین فرمانده تیپ ۱۸ الغدیر یزد
- (۱۷) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید احمد کاظمی، فرمانده لشکر ۸ نجف در دوران دفاع مقدس
- (۱۸) محمدرضا یوسفی، آبشار ابدیت، نشر لشکر ۸ نجف، ۱۳۷۵، معرفی شهید حسین صنعتکار کاشانی
- (۱۹) رشد، شبکه ملی مدارس، معرفی سردار شهید مجید کبیرزاده، فرمانده محور لشکر ۸ نجف
- (۲۰) ویکی پدیا، معرفی سردار غلامعلی رشید، فرمانده عملیات جبهه جنوب
- (۲۱) تخصصی راهدار
- (۲۲) مؤسسه شهید حسن باقری، معرفی سردار شهید علی بیلاقی، فرمانده لشکر ۲۵ کربلا
- (۲۳) ویکی پدیا، معرفی سردار شهید محمود کاوه، فرمانده تیپ ۱۵۵ شهدا
- (۲۴) نوید شاهد اصفهان، معرفی شهید سید عبداله حسینی، فرمانده گردان مهندسی استان چهارمحال و بختیاری
- (۲۵) خبرگزاری مهر
- (۲۶) نیوز فاش، معرفی مهندس شهید علی مهدی معقولی، فرمانده گردان مهندسی لشکر ۲۵ کربلا
- (۲۷) شهر شهیدان خدا، معرفی سردار شهید علی رضائیان، فرمانده قرارگاه تاکتیکی شمال غرب
- (۲۸) ویکی پدیا، معرفی مرحوم آیت اله موسوی اردبیلی، رئیس وقت قوه قضائیه
- تصاویر تخصصی مهندسی رزمی دفاع مقدس از طرف مهندسی سپاه پاسداران در اختیار ما قرار گرفته است.

تصاویر مهندسی رزمی دفاع مقدس





وقتی تجهیزات مهندسی در دسترس نباشد، فکر مهندسی به کار می‌افتد!



گوشه‌ای از موانع (سیم خاردار و میدان مین) دشمن در منطقه شلمچه، سال ۱۳۶۵



نمایی از خط دفاعی دشمن



پل های پی.ام.پی بر روی رودخانه کارون در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر)، بهار ۱۳۶۱



پل پی.ام.پی بر روی رودخانه کرخه در منطقه عمیات فتح المبین، بهار ۱۳۶۱



احداث کانال با ترینچر غنیمتی





مهندسی رزمی پایه پای رزمندگان





فرش ابتکاری برای عبور خودرو در زمین های رملی



پل لوله ای تعجیلی



ساخت بیمارستان صحرایی مجهز در مناطق عملیاتی





احداث جاده‌های عملیاتی در سخت‌ترین شرایط



احداث جاده‌های عملیاتی



