



پل «شهدای لالی»  
یک استثناء است.  
پروژه ای که با  
کمترین دخالت  
خارجی ها و  
توسط مهندسان،  
مشاوران و کارگران  
ایرانی اجرا شد

قرار داشتیم و ساعت حدود ۱۰ شب بود قطعه را به بالا بردیم و پیچ های آن را به قطعه قبلی بستیم و آنجا بود که حقیقتاً لطف و عنایت خداوند را در این ماجرا دیدیم زیرا اگر کوچک ترین اتفاقی می افتاد اولاً جان ۱۲-۱۰ نفر با خطر روبه روی می شد و ثانیاً بهره برداری از پروژه حداقل ۶ ماه به تعویق می افتاد. ... و هنوز اصفهانی ها، بیژنی ها، شهابی ها و هنربخش های دیگری هم در اقصی نقاط کشور هستند که حرف های زیادی برای گفتن دارند، آیا زمان آن نرسیده است که صدای «کار ایرانی» به گوش جهانیان برسد؟

قطعه بود که در هوای بسیار سرد بهمن ماه منطقه باید آن را بالا می بردیم قطعه شماره ۹ وزنی معادل ۴۵ تن داشت و باید آن را به ارتفاع ۱۰۰ متری می بردیم وقتی شروع کردیم قطعه در ارتفاع ۵۰-۴۰ متری بود که باد شدیدی شروع شد به طوری که اپراتور های جرثقیل نمی توانستند ادامه دهند. وزش باد بسیار شدید بود و قطعه لنگری می انداخت که کل جرثقیل به شدت تکان می خورد و مثل یک پرگاه در هوا سرگردان بود تا این که بعد از ۲ ساعت هوا قدری آرام شد و قطعه را بالا بردیم در انتهای کار بارندگی هم شروع شد و در حالی که در تاریکی مطلق

می آورد و این عملیات بسیار مشکل را ایرانی ها انجام دادند. اجرای پروژه حدود ۴۰ ماه طول کشید و ۳۰ میلیارد تومان هزینه دربرداشت که تقریباً معادل ۵۰ درصد هزینه ای است که خارجی ها برای اجرای چنین پروژه ای طلب می کنند.

#### شب سخت برای پروژه...

مهندس محمد هنربخش در بخش دیگری از صحبت های خود می گوید: بهمن ماه سال ۱۳۸۹ بود که کار قطعات بالابری سنگین را انجام می دادیم قطعه شماره ۹ این پروژه سنگین ترین



قطعه شماره ۹ این  
پروژه سنگین ترین  
قطعه بود که در  
هوای بسیار سرد  
بهمن ماه منطقه  
باید آن را بالا  
می بردیم قطعه  
شماره ۹ وزنی  
معادل ۴۵ تن  
داشت و باید آن را به  
ارتفاع ۱۰۰ متری  
می بردیم