

من و ام‌اس

«ام‌اس» دارد بیچاره!



مریم پیمان

● دست‌هایم را به دو سوی لبه دستشویی تکیه می‌دهم و وزنم را روی دست‌ها رها می‌کنم. موهای نیمه‌خیس و درهم‌ریخته‌ام روی صورتم می‌ریزند. از پشت موهای سیاه‌رنگ خیس، چهره زردرنگ دختری را می‌بینم که زیر چشم‌هایش از بی‌خوابی و تهوع کود رفته است. موهایم را کنار می‌زنم و بالای سرم جمعشان می‌کنم. روی باهایم می‌ایستم، ضعف در عضله‌هایم می‌پیچد. توان گریستن هم ندارم. نفس عمیق می‌کشم و چشمانم را به روی دختر رنجور در آینه می‌بندم. چیزی در میانه شکم در سمت چپ تیر می‌کشد و به مجرای کلوی من هجوم می‌آورد. به سمت چاه دستشویی هجوم می‌برم و دست چپم را به شیر آب می‌گیرم. همه‌چیز از بدنم بیرون ریخته می‌شود. گویی ساعتی بیشتر قرار نبوده است که از خوردن و نوشیدن آنها لذت ببرم. باز هم تغییر فضل کار دست تم داده است. سرم را بالا می‌گیرم. شیر آب را باز می‌کنم. دمای متغیر شهرپور بیماری را تشدید کرده است. «ام‌اس» در وجودم باز تکرار می‌شود. اسمال زمستان باید بلوغ آن را جشن بگیرم. تنها با نوید خنکی پاییز و روزهای کوتاه زمستان گویی اختیار حفظ یا اذیت‌دادن وزن در دستان من نیست. صورتم را می‌شویم. خیس و تنها روی تخت خودم را رها می‌کنم. سوزش در گلویم و دردی در دلم می‌گردد. چشم‌هایم را می‌بندم. مشبک‌های نقره‌ای جلوی نور سبزرنگ را گرفته‌اند. توان گریستن ندارم. در میان همههم حرم گم می‌شوم. دورتر می‌ایستم و توان شنیدن ناله‌های اطراف را ندارم. کسی دستم را می‌کشد به سوی ضریح. با ناتوانی مقاومت می‌کنم، اما نیروی او چند برابر من است. من را به سوی ضریح می‌کشانند. من می‌مانم و ضریحی خالی از همه آدم‌ها؛ مشبک‌هایی نقره‌ای که با نور کم‌رنگ سبزی تزیین شده‌اند. نوارها و پرچم‌های مشک‌گی همه رنگ‌های زیبای رنگین‌کمان حضور را سیاه کرده‌اند. هیچ حجابی بین من و «او» نیست. به چشم‌های شمایل مرد سبزیپوش نگاه می‌کنم. تصویر لزران می‌شود. مین می‌مانم و ضریحی عطری در مشامم. کسی صدام می‌کند. فریاد گریه زنی صحن و ضریح را دربر می‌گیرد. به دنبال صدایی که مرا می‌خواند، چرخ می‌زنم. اثری نیست. درد در چشمانم چون تیری آتشین بیداد می‌کند. کسی با چادری سیاه و رها بر زمین در آغوش یکی از خادمان ضحیه می‌زند. دور او را احاطه کرده‌اند. کنار می‌زنم حجم‌هایی از تن را. به جسم نیمه‌جان دخترک می‌رسم. صورت او در میان حجاب و دستان زنی سبزیپوش پوشیده شده است. لاغر و نحیف است. «بیمار است. ام‌اس دارد. بیچاره» به صدای ریز و بیم زن برمی‌گردد و صاحب صدا را پیدا نمی‌کنم. فریاد‌های دخترک مین را به او برمی‌گرداند. تنم می‌لرزد از صدای سرکوب‌شده فریادهایم که در تارهای صوتی دخترک عیان شده‌اند. زانو می‌زنم در کنار او و آغوش مهربان غریبه دربرگرفته‌اش. «بروید کنار! خلوت کنید!» می‌ترسم از انگشتان آشنای دختر هراسان دستان لزران او را به دست می‌گیرم. سسردی دستانم من را از خواب بیدار می‌کند. لزران از رختخواب برمی‌خیزم. صورتم‌ر را در برابر آینه می‌نگرم. دخترک نحیف در آینه هراسان است. به یاد دستان دخترک می‌افتم. به دست‌هایم خیره می‌شوم. دستان دخترک رخ می‌نماید.

**معصومه اصغری**؛ براساس آخرین آمار اعلام‌شده، در تهران ۱۵۰ هزار دستگاه خودروی سنگین دیزلی وجود دارد که شامل کامیون‌ها و اتوبوس‌هایی است که در بخش جابه‌جایی مصالح و زباله و کالا و همچنین حمل‌ونقل عمومی در پایتخت فعالیت می‌کنند.
باین‌حال، فرسودگی بیشتر این خودروها از یک‌سو و همچنین استفاده‌نکردن از فیلتر دوده از سویی دیگر، میزان آلایندگی تولیدی این خودروها را به شکل نگران‌کننده‌ای افزایش داده است.
در حالی که از سال ۱۳۹۲ و براساس مصوبه دولت، نصب فیلتر دوده بر همه این خودروها الزامی و اجباری شد. اما در این سال‌ها دوزدن این قانون و همچنین پایبندنبودن به آن باعث شده است کمتر کسی این دستور صریح قانونی را جدی بگیرد. موضوعی که بی‌تردید تاکنون به دلیل آلودگی که این خودروها تولید می‌کنند، جان شهروندان زیادی را گرفته است. تهران و خودروهایش سال‌هاست بلای جان تهران شده‌اند. ساکنان تهران برای این کالبد خسته و شلوغ و تنها کاری نمی‌کنند و در نتیجه نفس خودشان است که بیشتر از قبل بند می‌آید و محیط زندگی خودشان است که هر روز تنگ‌تر و سیمنی‌تر می‌شود.
مصوبات قانونی بسیاری در این سال‌ها برای نجات تهران از شر انواع آلایندگی‌ها تصویب شده و برایشان پول‌های زیادی خرج شده است، اما عزم خاصی برای اجرائی‌شدن آن اعمال نمی‌شود.
در میان موضوعاتی که سال‌هاست برای کاهش آلایندگی هوا مطرح و دنبال می‌شود، یکی از مهم‌ترین اقدامات که باید در اولویت‌ها قرار می‌گرفت، کاهش یا از رده خارج‌شدن یا اصلاح ساختار خودروهای دیزلی در انواع مختلف آن بود. موضوعی که سال‌هاست در صدر شعارهای محیط‌زیستی مسئولان مدیریت شهری است، اما کمترین اهمیت و اعتبار را به آن اختصاصی داده‌اند.

در میان عوامل مرگومیر ساکنان تهران و سایر کلان‌شهرها، خودروهای دیزلی سهمی بی‌بدیل دارند. به‌گونه‌ای که در میان ذرات آلاینده مهارشده در مناطق شهری، همواره ذرات معلق کمتر از ۱۰ میکرون و ۲.۵ میکرون بیش از حد مجاز روزانه و سالانه بوده است.
انواع خودروهای سنگین دیزلی که به‌جز صراف شخصی عموماً اتوبوس‌های شهری و بین شهری، سرویس‌های دولتی و عمومی، کامیون‌های حمل نخاله و مصالح ساختمانی و… در تهران به‌طور مشخص تردد می‌کنند، اما دقیق‌ی ندارند. اما در آخرین آمار مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوا، تعداد این خودروهای سنگین دیزلی را بیش از ۱۵۰ هزار دستگاه اعلام کرده بود. این خودروها که در بسیاری از ساعات روز ممنوعیت تردد دارند، به یکباره در ساعاتی از شب تا نیمه‌های صبح در خیابان‌های پایتخت و اطراف آن جولان می‌دهند و به‌خصوص در روزهای پیاپی که هوای تهران گرفته‌تر از همیشه است، این آلایندگی از شب تا روز می‌ماند، رحمت‌الله حافظی و چند عضو دیگر شورای چهارم بارها درباره تردد این خودروهای دیزلی آلاینده تذکر داده‌اند. حافظی در یکی از جلسات رسمی شورا در این‌باره گفت: هیئت وزیران اردیبهشت سال ۹۲ مصوبه‌ای را برای نصب فیلتر دوده بر همه خودروهای دیزلی داشت، اما اجرائی نشده و حدود ۱۰ هزار سرویس با کامیون‌های حمل بار هر شب در سطح شهر تهران رفت‌وآمد می‌کند و آلایندگی دارد که جبران‌ناپذیر است.
سال گذشته، از عملکرد اتوبوس‌رانی گزارشی برای شورای شهر تهران ارائه شد که واکنش‌های برخی از اعضای شورا را به دنبال داشت. محمد حقانی با اشاره به شرایط نگران‌کننده آلایندگی خودروهای دیزلی، تأکید کرده بود، این خودروها بدون معاینه فنی نباید در شهر تردد کنند. او گفت، براساس قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مصوب سال ۷۶ برای مهار و کاهش آلودگی

## جامعه

مصوبه‌ای که می‌تواند آسمان شهر و جان شهروندان را نجات دهد، اما اجرا نمی‌شود

# جولان دود دیزلی‌ها



عسلو اتوبوس‌های تهران

در جذب شهروندان، حدود ۴/۵ میلیون جابه‌جایی دارد اما در عین‌حال سهم ناوگان اتوبوس‌رانی تهران که بخش عمده آنها اتوبوس‌های بالای هشت سال عمر است، نظارت فنی و دقیقی داشته باشد و برای کاهش ضرایب انتشار آلایندگی آنها کام بردارد. او تأکید کرد، بر همین اساس شهرداری ملزم است در خودروهای دیزلی که در ناوگان خدمات شهری و عمومی استفاده می‌شود، فیلترهای ضد دوده نصب کند و استفاده از خودروهای دیزلی را به ارائه برکه معاینه فنی معتبر از ابتدای پروژه منوط کند. محسن سرخو هم در صحن شورا تأکید کرد بود شهرداری تهران بعد از چهار سال فقط ۵۰ فیلتر جذب دوده بر اتوبوس‌ها نصب کرده، درحالی‌که قرار بر نصب حدود پنج هزار دستگاه بوده است.

مصوبه‌ای از شورای شهر تهران برای استفاده‌نکردن از خودروهای دیزلی بدون معاینه فنی در طرح‌های شهری است.
اواخر سال ۹۵ تصویب شد، اما آنچه در شهر گویاست و در گزارش‌های شهری هم بارها تکرار شده، ادامه تردد این خودروها در طرح‌های شهری است و به این ترتیب، باز هم قانونی اجرانشده به فهرست قانون‌های بر زمین مانده اضافه شده و دیزلی‌ها همچنان در شهر جولان می‌دهند. در همین دوران هم که بازار قوانین و محدودیت‌های اجرانشده داغ است، بارها مسئولان سلامت آمارهایی از عوامل جدید مرگ تهرانی‌ها ارائه می‌دهند.

در روزهای آلوده سال گذشته مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوا صحبت از بیماری نادر تنفسی در میان تهرانی‌ها کرد که معمولاً در میان کارگران معدن دیده می‌شود. او گفت: «تهرانی‌ها به بیماری آنتراکوز یا سیاه‌ششی گرفتار شده‌اند که تنها در میان کارگران معدن گزارش شده است. منبع اصلی این بیماری دوده یا همان کربن سیاه احتراق ناقص است و در حال حاضر بیشترین حجم دوده یا سوت را در تهران، خودروهای دیزلی تولید می‌کنند که بدون فیلتر دوده در شهر در حال تردد. او گفته بود موتورسیکلت‌ها و خودروهای کاربراتوری تولید قبل از سال ۸۲ که البته سال‌ها پیش از این روزها باید از چرخه حمل‌ونقل تهران خارج می‌شد، یکی دیگر از عوامل وجود این دوده‌ها هستند. براساس آماری که سازمان اتوبوس‌رانی تهران منتشر کرده است، اتوبوس‌رانی حدود ۲۰ درصد در حمل‌ونقل عمومی سهم دارد و با احتساب عملکرد خطوط brr

در سال ۹۲ قانونی مصوب شد که باید فیلتر دوده روی خودروهای دیزلی جدید نصب شود که با وجود تصویب این قانون، وزارت صنعت با همکاری خودروسازان خارجی با این قانون مخالفت می‌کرد و در همین راستا ۱۹ دی سال ۹۵ دولت طبق مصوبه‌ای قانون نصب فیلتر دوده را تأیید کرد اما اعلام کرد فلان استاندارد بدون فیلتر نیز درباره دیزلی‌ها بلااشکال است که با این مصوبه قانون فیلتر عملاً ملغی می‌شود.

او و بسیاری از مسئولان شهری در این مدت بارها درباره مقاومت خودروسازان داخلی و خودروسازان خارجی برای نصب‌نکردن فیلتر دوده تأکید کرده‌اند اما در نهایت وضعیت پلاکتیف این خودروها و آلایندگیشان ادامه دارد.
استانداردی که برای خودروهای دیزلی درباره آن صحبت می‌کنیم، در اروپا از سال ۲۰۰۵ با درجه استاندارد یورو۴ و از سال ۲۰۰۸ با درجه یورو۵ اجباری شد. بر همین‌اساس هم در سال ۲۰۱۴ استاندارد یورو۶ برای خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین اجباری شد که همچنان پابرجاست. در بین سایر کشورهایی که استاندارد یورو۶ در آنها اجباری است، می‌توان به ترکیه و کره‌جنوبی اشاره کرد اما این شرایط در ایران ما اصلاً قابل مقایسه نیست؛ به‌این‌ترتیب تا قبل از سال ۹۶ استاندارد آلایندگی خودروهای سنگین یورو۳ بوده است. همان‌طور که مدیرعامل شرکت کنترل آلودگی هوا اعلام کرده است، نصب فیلتر دوده از ابتدای سال ۹۴ روی خودروهای سنگین الزامی بود اما به درخواست وزارت صنایع در اردیبهشت ۹۴ برای تطبیق صنایع با این استاندارد، اجرای آن یک‌سال‌ونیم به تعویق افتاد و در دی ماه ۹۵ باز هم به درخواست وزارت صنایع با اضافه‌شدن استاندارد یورو۶ به لیست استانداردهای مجاز عملاً الزام نصب فیلتر دوده برداشته شد. اما وزارت صنعت به تعهداتی هم که دولت الزام کرده بود عمل نکرد و پاسخی هم نداد. الزاماتی که درباره خودروهای دیزلی مطرح شد، با این فرض است که مسئولان درباره خودروهای دیگر آلاینده، صنایع آلاینده و بنزین و گازوئیل تولیدشده در کشور هم برنامه‌ریزی‌های لازم را داشته و بنابراین لازم است که کیفیت گازوئیل تولیدشده هم‌زمان با بالا رفتن استاندارد، افزایش یابد. بنا بر نتایج آزمون‌های دوره‌ای شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، تا پیش از سال ۹۳ میزان گوگرد گازوئیل توزیعی عمدتاً در محدوده ۶۰۰۰ ppm بوده است اما در سال ۹۳ کیفیت گازوئیل توزیعی در تهران دچار تحول شده و میزان گوگرد تا حد استاندارد یورو۴ کاهش می‌یابد. در شرایطی که میزان مصرف گازوئیل در ایران در سال ۹۵ روزانه ۷۲.۵ میلیون لیتر بوده که ۲۰ میلیون لیتر آن به حمل‌ونقل عمومی اختصاص داشته است، استاندارد این گازوئیل تولیدشده و اثرگذاری آن در کنترل آلایندگی هوا بسیار اهمیت دارد. به گزارش «شرق»، از هفته‌های آینده و با روزهای پاییزی، تهران روزهای خاکستری را شروع می‌کند که در این سال‌ها بسیاری از جان‌ها را گرفته و بسیاری از نفس‌ها را به شماره انداخته است.

به نظر می‌رسد مبلغی که برای نصب فیلتر دوده روی خودروهای سنگین هزینه می‌شود، ارزش جان انسان‌ها برای سال‌های متعددی را دارد. هزینه‌ای که دولت‌ها و شهرداری‌ها در نهایت از جیب خود مردم تهران و شهرهای بزرگ برای جان آنها به کار می‌گیرند و اگر این کار را نکنند، در حق آنها اجحاف شده است. شورای پنجم شهر تهران که هفته‌های ابتدایی کار خود را می‌گذراند، هنوز وارد این موضوعات نشده اما محمد علیخانی، عضو شورای پنجم در پاسخ به «شرق» تأکید کرد که در هفته‌های آینده موضوعات مرتبط با آلودگی هوا، از جمله خودروهای دیزلی و نصب فیلتر دوده در دستور کار کمیسیون حمل‌ونقل شورا قرار دارد و شورا به این موضوعات ورودی جدید خواهد کرد.

### سودوکو سخت ۱۹۲۹

**قانون‌های حل جدول سودوکو:**

۱- در هر سطر و ستون باید اعداد یک تا ۹ نوشته شود. بدیهی است که هیچ عددی نباید تکرار شود.

۲- در هر مربع ۳×۳ اعداد یک تا ۹ باید نوشته شود و در نتیجه هیچ عددی نباید تکرار شود.

### سودوکو ۱۹۲۹

سودوکو Sudoku یک واژه ترکیبی ژاپنی به معنای عده‌های بی‌تکرار است و امروزه به جدولی از اعداد گفته می‌شود که به عنوان یک سرگرمی رایج در نشریات کشورهای مختلف به چاپ می‌رسد.

#### حل سودوکو سخت

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ۶ | ۵ | ۳ | ۴ | ۹ | ۸ | ۷ | ۲ | ۱ |
| ۲ | ۷ | ۱ | ۶ | ۳ | ۵ | ۴ | ۸ | ۹ |
| ۳ | ۸ | ۱ | ۳ | ۷ | ۵ | ۹ | ۶ | ۴ |
| ۵ | ۱ | ۷ | ۸ | ۲ | ۶ | ۳ | ۴ | ۹ |
| ۳ | ۴ | ۹ | ۱ | ۷ | ۵ | ۸ | ۶ | ۲ |
| ۹ | ۲ | ۸ | ۶ | ۴ | ۳ | ۱ | ۷ | ۵ |
| ۱ | ۴ | ۵ | ۲ | ۳ | ۹ | ۶ | ۸ | ۷ |
| ۸ | ۹ | ۶ | ۷ | ۵ | ۲ | ۳ | ۱ | ۴ |
| ۷ | ۳ | ۲ | ۶ | ۸ | ۱ | ۴ | ۹ | ۵ |

#### حل سودوکو ۱۹۲۸

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ۴ | ۹ | ۱ | ۶ | ۳ | ۸ | ۷ | ۲ | ۵ |
| ۷ | ۶ | ۵ | ۲ | ۴ | ۱ | ۳ | ۸ | ۹ |
| ۶ | ۳ | ۲ | ۷ | ۵ | ۹ | ۴ | ۱ | ۶ |
| ۸ | ۲ | ۴ | ۵ | ۸ | ۷ | ۲ | ۳ | ۱ |
| ۹ | ۵ | ۸ | ۴ | ۱ | ۲ | ۶ | ۳ | ۷ |
| ۱ | ۷ | ۳ | ۹ | ۶ | ۵ | ۴ | ۸ | ۲ |
| ۲ | ۸ | ۶ | ۲ | ۳ | ۱ | ۵ | ۴ | ۷ |
| ۵ | ۱ | ۷ | ۸ | ۲ | ۴ | ۹ | ۶ | ۳ |
| ۳ | ۴ | ۹ | ۱ | ۶ | ۵ | ۸ | ۷ | ۲ |

### جدول ۲۹۳۲

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| ۱۵ | ۱۴ | ۱۳ | ۱۲ | ۱۱ | ۱۰ | ۹  | ۸  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  |
| ۱  | ۵  | ۳  | ۱  | ۴  | ۲  | ۸  | ۶  | ۷  | ۹  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ |
| ۲  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱  | ۲  | ۳  | ۴  | ۵  | ۶  | ۷  | ۸  |
| ۳  | ۹  | ۸  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ |
| ۴  | ۸  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ |
| ۵  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ |
| ۶  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ |
| ۷  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ |
| ۸  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۹ |
| ۹  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۹ | ۲۰ |
| ۱۰ | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۹ | ۲۰ | ۲۱ |
| ۱۱ | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۹ | ۲۰ | ۲۱ | ۲۲ |
| ۱۲ | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ | ۱۷ | ۱۸ | ۱۹ | ۲۰ | ۲۱ | ۲۲ | ۲۳ |
| ۱۳ | ۹  | ۸  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ |
| ۱۴ | ۸  | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ |
| ۱۵ | ۷  | ۶  | ۵  | ۴  | ۳  | ۲  | ۱  | ۱۰ | ۱۱ | ۱۲ | ۱۳ | ۱۴ | ۱۵ | ۱۶ |

### جدول ۲۹۳۳ ■ طراح: ییزن گورانی

**افقی:**

۱- تک‌گله خشک شده- روز نهم ماه محرم- ضربه‌ای با ۲- علم بررسی ساختار و خواص فلزات- وحشت‌زده ۳- گسترده- اثر چربی- محصل دانشگاه ۴- گریه و زاری- راننده درشکه- بسیار خوب ۵- کوه همدان- وجود ندارد- پاک و پاکیزه ۶- اسیر و زندانی- دوستی- وسطی ۷- چوب خوشبو- سرپرستی حضرت مریم (س) را برعهده داشت- خوشنویس نامی عهد قاجار ۸- از قالب‌های مهم و بانفوذ بیان هنری- جذاب و دوست داشتنی- نخستین مسجدی که در تاریخ اسلام ساخته شد ۹- سقف فروریخته- انبازه- حرف جر عربی ۱۰- خراب- درخت جوان- ذکر حاجیان در مراسم حج ۱۱- برق را از کونل به دلکو می‌رساند- نوعی ماسه ریز- خرس سیاهوسفید ۱۲- کله- معشوق- نوازنده زورخانه ۱۳- مأمور عملیات دشوار جنگی- ستایش- احساس ترحم ۱۴- هرج و مرج- محزون ۱۵- شهری در استان اردبیل- هدایت‌کننده- دین آور ایرانی در دوره ساسانی.

**عمودی:**

۱- اردوگاه- صاحب کتاب ارزشمند لهوف- زیبایی قابل درک اما توصیف‌ناپذیر ۲- پارچه کهنه- میزان المپیک ۲۰۱۲- برگزیدن نفرات حاضر توسط سرگروه‌ها برای تشکیل تیم‌های جداگانه ۳- ظاهرسازی‌کردن- شیون- کریزگاه ۴- نیمه‌دیوانه- شهر اروپایی بدون اتومبیل- کالاهایی که از خارج به کشور آورده می‌شود ۵- ششمین خلیفه اموی- نوعی پارچه از الباف گیاهی- ترمز کشتی ۶- شاخه باریک درخت- مطالعه اجمالی- صحرا و بیابان ۷- دریایی در ترکیه- مژده- فریب ۸- نت آخر- از القاب امام حسین (ع)- اصل هرچیز ۹- اوقات

تهران‌شهر

**پرچم‌سرخ‌افراشته**

● **علیرضا زمانی**؛ پرچم عزای حسین بن علی بیش از هزار سال است بر کوی تهران امروز به اهتزاز است. آن روزگاران تهران دهی بی‌نام‌ونشان و از اقصای بی‌شمار ری بزرگ حساب می‌آمد، همان ری که امروز قمری از اقصار منطقه‌ای ۲۲گانه تهران است؟! با حکومت گرفتن آل‌بویه، دسته‌ها و عزاداری‌های مصیبت سید شهیدان عالم، در ری به راه افتاد و بعد از اهمیت‌یافتن تهران، از دوره صفوی، به تهران انتقال پیدا کرد. اولین تکیه عزای فرزند رسول خدا در تهران منهای ری!، به دست خواهر شاه قهلماسب صفوی بنا شد. صد سال بعد هم، به سال ۱۰۶۰ ق، تکیه دیگری در ری و کنار بارگاه حرم حضرت عبدالعظیم(ع) و محلی به نام نفرآباد ساخته شد. تکیه‌ای که امروزه میراث‌دار کهن‌ترین تکیه تهران و متولی‌اش بانویی از فرهیختگان این شهر و سرزمین است. مکانی که نزدیک به چهارصد سال پرچم سرفرازی این شهر و عزای محرم را متصل برپا نگاه داشته است. همان مکان مقدس که با توسعه نامراد عمران‌محور این شهر شاخ‌به‌شاخ شده و در غفلت مسئولان کاربند! این شهر خیمه‌اش خوابیده چراغش خاموش خواهد شد؛ همان‌گونه که محله چهارصدساله نفرآباد چراغش خاموش شد؟! بعد آنکه آقامحمدخان ردای پایتختی بر تن تهران پوشاند، نکایا و هیئت‌های عزاداری این شهر رو به ازدیاد نهاد. شهر هرروز وسعت می‌یافت و مهاجران و اقوام گوناگون راه پایتخت را در پیش گرفته بودند. افشارها، خلیج‌های سلاوه و عرب‌های ورامین، نخستین قوم و طایفه‌ای بودند که تکیه‌ای برای خود در شهر برپا کردند. هرچه باشد هم‌پیمانان آقامحمدخان به حساب می‌آمدند و از ابتدای ورود به تهران ارج و قربی برای خود داشتند. قمی‌ها، کرمانی‌ها هم دیگر اقوام و طایفه‌هایی بودند که کنار تهرانی‌ها، تکیه‌های خود و پرچم عزای حسین را در این شهر برافراشتند. به‌غیر اینها، در هر محله از تهران تکیه‌هایی برپا بود، اعیان، رجال و علمای محله‌ها هم بیشترشان مراسم‌های خانگی خود را داشتند. کاشانی‌ها، بروجردی‌ها، ترک‌ها و آذربایجانی‌ها، که باتوقشان مسجد شیخ عبدالحسین بود، هر کدام دسته‌ها و عزاداری‌های خود را داشتند. هرچه تهران بزرگ‌تر می‌شد، تنوع قومی و طایفه‌ای و زادای هم در شهر ازدیاد پیدا می‌کرد و هر کدام شیوه‌ای خاص در اجرای مراسم عزاداری داشتند. مراسم شام غریبان مختص ترک‌ها بود. تهرانی‌ها چنین مراسمی نداشتند. اما رفته‌رفته چنین مراسمی به تکایای آنها نیز وارد شد؛ هرچند سال‌ها اشعار ترک‌ها را عیناً در این شب می‌خواندند، با تشکیل هیئت عزاداری صنف بزازها در دوره ناصری و سپس هیئت صنف خیاط‌ها، هیئت‌های صنفی مختلف هم به این جمع پیوستند. چنین تنوعی به لحاظ حضور اقوام و ساکنان مختلف شهرها و ولایات، همچنین هویت پررنگ محله‌ای و تنوع صنوف مختلف بازار تهران، سبب شده بود نکایا و هیئت‌های فراوانی با سبک و سباق‌های خاص عزاداری پدید آیند؛ نکایا و هیئت‌هایی که پایدارترین مراکز فرهنگی تهران بوده‌اند. مراکزی که امروز همچنان به فعالیت مشغولند. مراکزی که نماد تنوع قومی و فرهنگی این شهرند و با ساختار شکل‌گیری و توسعه شهر پیوند عمیق داشته و آن را با همه شهرهای دیگر همچون یزد و زواره و زنجان و متفاوت می‌نامانند. موضوعی که باید در توسعه‌یابدار این شهر به آن توجه کرد و تقویت شود تا ناکاه طرحی عظیم و هنگفت، برخلاف هویت تهرانی و براساس الگوی عزاداری حسینی‌ه اعظم زنجان در این شهر برپا نشود!