نگاه

## چالش‌های معلمی

حسن خلیل‌آبادی*

● دغدغه‌های معلم همیشه این است که آنچه از کرامت انسانی و ارزش‌های والا در ذهن و زبان خود دارد، به امانت‌های در دستان هنرمند خویش که همان دانش‌آموزان هستند، به نحو شایسته‌ای منتقل کند تا آنها بتوانند با فراگیری این ارزش‌ها با دو بال دانش و توانش در بیکران هستی به پرواز درآیند و چونان عالمان در پهنه گیتی به نشر علم و آموزش بپردازند و زیور دانایی را بر گردن محیط خویش آویزند.

علامه شهیر مرتضی مطهری (رحمت‌الله علیه) نیز تمام تلاش‌های علمی و عملی را مقدمه‌ای برای رشد و تعالی انسان و مسیر کمال و تکامل را با دو بال علم و ایمان میسر می‌داند.

**نقش معلمان در رشد و توسعه کشور**

با مقدمه فوق می‌توان نتیجه گرفت که معلم نقش اساسی و بس شگرفی در مسیر رشد و توسعه منابع انسانی هر کشوری دارد؛ معلمان می‌توانند با تبیین الگوهای مناسب و آموزش‌های دقیق علمی در دوران شکل‌گیری دانش‌آموزان آنها را در مسیر درست اندیشیدن در زمینه‌های اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی راهنمایی کنند زیرا بعد از شکل‌گیری شخصیت فردی، هم هزینه‌های آموزشی بسیار سنگین است و هم آموختن! همان‌طور که مشاهده می‌شود، راه رشد و توسعه کشورهای آسیایی نظیر چین؛ سنگاپور؛ ژاپن؛ اندونزی و مالزی نیز از تقویت بنیان‌های آموزش‌وپرورش عبور کرده است و این کشورها بیشترین توجه و دقت را در امر آموزش‌وپرورش داشته و نهال‌های کوچک (دانش‌آموزان) را به دست باغبانانی دردآشنا می‌سپارند تا بتوانند آینده اقتصاد؛ سیاست؛ فرهنگ و اجتماع را در مسیر شکوفایی همواره هدایت کنند.

**ارزش تکنولوژی‌های نوین آموزشی**

استفاده معلمان از آخرین تکنیک‌های پژوهش‌شده و کارآمد می‌تواند تمامی معضلات را در حوزه‌های مذکور مرتفع کند و امروزه در کشورهای درحال‌توسعه در جذب و گزینش معلمان دقت زیادی می‌شود و ما شاهد آن هستیم که در تمامی این کشورها آنچه باعث رشد و پیشرفت علمی شده است، در گرو تلاش و آموزش‌وپرورش صحیح و روزآمد است. آموزش‌وپرورش زمانی که در مسیر درست خود قرار گیرد، می‌تواند نهال‌های تشنه را سیراب و موجبات رشد و توسعه آنها را فراهم کند و خلاقیت و نوآوری و میهن‌دوستی و فداکاری و هم‌نوع‌دوستی را که در ضمیر دانش‌آموزان نهفته است، بارور و نتایج آن را به سوی جامعه هدایت کند. معلم در واقع کاوشگری است که با دقت نظر کافی و تکنیک‌های نوین آموزشی می‌تواند تمامی ویژگی‌های فردی دانش‌آموزان را استخراج و در مسیر شناساندن شایستگی‌های آنها به جامعه کمک کند.

کشورهای قدرتمند اقتصادی از طریق آموزش‌وپرورش به این نقطه رسیده‌اند و ما نیز می‌توانیم با جان‌مایه معلم و آموزش عاشقانه و پرورش عاقلانه؛ عالمانی با ویژگی‌های خوب و برتر بپرورانیم تا آینده کشور دارای نسلی ممتاز در همه زمینه‌ها باشد؛ زیرا این قسمت از هستی نشان داده است که می‌تواند مهد تولید فرهنگ و آیین کشورداری باشد.

***عضو شورای مرکزی و سخنگوی انجمن اسلامی معلمان ایران**

اگر شهردار، ۵ سال پیش دست به ترکیب مدیریت مترو نزده بود

# مرثیه‌ای برای متروی تهران

محمدحسین کرامتیان

روزنامه‌ای نوشته بود ۱۳۰ کیلومتر خط مترو گم شده است. این طنز تلخ روزگار ماست که چقدر راحت برای رسیدن به جاه و جلال خود، حاضریم قلب واقعیت کنیم و به دوربین زل بزنیم و بی‌محابا دروغ سر دهیم. ۲۵ سال عمر کاری من در صنعت مترو صرف شده و همه خطوط مترو را مثل کف دستم می‌شناسم و مرارت‌ها و خون‌دل‌خوردن‌های احداث این سامانه بزرگ را از خاطر نمی‌برم و همه نام و نشان یک‌یک زحمت‌کشانش را فوت آبم.

قصه ساخت متروی تهران، چند سال قبل از پیروزی انقلاب کلید خورد. آن سال‌ها یک شرکت معتبر فرانسوی مطالعات خوبی انجام داد و نقشه‌اش را طراحی کرد. کار شروع شد و دستگاه‌های پیشرفته‌ای برای احداث تونل وارد کردند. نزدیک به یک کیلومتر در زمین‌های عباس‌آباد، تونل کندند که انقلاب شد. شورای انقلاب کار را تعطیل کرد. گفتند بودجه مملکت باید صرف مستضعفان شود و متروی مجلل برای تهران‌نشینان، ضرورت چندانی ندارد. مترو تعطیل شد و کارکنان مرخص شدند.

در آن زمان آیت‌الله هاشمی، نماینده تهران و رئیس مجلس بود. او که قبل از انقلاب، سفری طولانی به کشورهای اروپای غربی، آمریکای شمالی و ژاپن داشت، نیک دریافته بود که مترو ستون فقرات یک کلان‌شهر است و بدون مترو، کالبد شهر فلج است. به‌همین‌دلیل اصرار بر راه‌اندازی دوباره پروژه مترو داشت. آیت‌الله از همه امکانات خود برای جاانداختن این موضوع بهره برد، حتی در یک خطبه نمازجمعه، به منافع مترو در تهران پرداخت و بر ساخت آن پافشاری کرد. دولت وقت مخالف بود و آن را دارای اولویت نمی‌دانست. روزی که در کابینه درباره مترو بحث می‌کردند، هاشمی، بدون قرار قبلی به جلسه رفت و مخالفان را مجاب کرد و مصوبه ادامه احداث مترو را گرفت. کار با کُندی شروع شد. جنگ بود و خزانه دولت خالی.

دولت سازندگی بعد از جنگ آغاز به کار کرد و آیت‌الله با تمام وجود پشت کار را گرفت تا مترو به بار بنشیند. یکی از استانداران را به تهران آورد و مدیریت مترو را به او سپرد و خواست مستقیم با رئیس‌جمهور در ارتباط باشد. با هر ضرب و زوری بود بالاخره کار به سامان رسید. اواخر دهه ۷۰، درحالی‌که فرزند آیت‌الله مدیرعامل مترو بود، سوت قطار در مسیر خط پنج به صدا درآمد. محسن هاشمی همه توان خود و اعتبار پدر را به کار گرفت تا مترو را از مخمصه‌ای که گرفتار شده بود، نجات دهد و کارش حرف نداشت.

بعد از خط پنج، دیگر زنجیره افتتاح به راه افتاد. خط یک، دو و چهار پشت سر هم به سامان رسیدند و مردم طعم شیرین حمل‌ونقل ریلی شهری را چشیدند. کسی حساب نکرده که مردم تهران چقدر از این سامانه ارزان و پاک سود بردند؛ هم سود اقتصادی و هم سود اجتماعی، جامعه‌شناسان گفتند مترو مردم تهران را منظم کرد و فرهنگ شهرنشینی را به نحو درخور ملاحظه‌ای ارتقا داد. محسن هاشمی در ۱۷ سالی که با متروی تهران در ارتباط بود، برای راه‌افتادن خطوط، روز و شب نمی‌شناخت. حاضر بود به هرکسی رو بیندازد و پیش هرکسی گردن کج کند تا کار به انجام برسد. روحیه جهادی او، مهندسان و دست‌اندرکاران پروژه مترو را به وجد می‌آورد و کار را پیش می‌برد.

این روحیه جهادی واقعی و نه نمایشی، باعث شد همه درصدد کمک به مترو باشند. او با شش شهردار از خطوط مختلف سیاسی کار کرد و همه آنها همکاری خوبی با مترو داشتند. اسفند ۸۹ بعد از وقایع سال ۸۸، جو ضدهاشمی اوج گرفت. در این میان، شهردار تهران، تحت‌تاثیر اتمسفر آلوده آن روزها، محسن هاشمی را کنار گذاشت؛ درست یک روز قبل از کنارگذاشتن محترمانه آیت‌الله از ریاست خبرگان رهبری. وقتی فرزند آیت‌الله هاشمی مترو را تحویل داد، شاکله کار مشخص شده بود. روزی بیش از یک میلیون مسافر در خطوط مترو جابه‌جا می‌شد. پیمانکاران خوبی تربیت شده بودند که کار را با بهترین کیفیت انجام می‌دادند. قراردادهای خطوط سه و شش و هفت منعقد شده بود. دستگاه‌های مکانیزه حفار با زحمت بسیار از خارج وارد و نصب و راه‌اندازی شده بود.

مترو مثل اسب راهوار آماده مسابقه تقدیم شهردار شد. مجتمع‌های ایستگاهی، بخش مهمی از بودجه کلان مترو را تأمین می‌کرد. همه چیز برای جهش بزرگ آماده بود. انتظار می‌رفت تا سال ۱۳۹۲ فاز اول و دوم خط سه و فاز اول خط شش و هفت به بهره‌برداری برسد و پیش‌بینی آن بود که در آغاز سال ۱۳۹۳ مترو دست‌کم شش میلیون سفر در روز را سامان دهد؛ اما زهی خیال باطل.

او سودای ریاست‌جمهوری در سر داشت و دوستانش گفته بودند شناسنامه مترو به نام هاشمی‌رفسنجانی خورده است و برای جلب نظر رأی‌دهندگان، باید کاری جز مترو را به انجام برساند. آنها نقشه‌های اتوبان دوطبقه صدر را روی میز شهردار گذاشتند. هیچ کارشناس حمل‌ونقلی، چنین طرح پرهزینه کم‌بهره‌ای را به ساخت مترو ترجیح نمی‌داد، اما شوق پاستور، هوش و حواس شهردار را برده بود و چنین شد که حمل‌ونقل انسان‌محور شهرداری که با تکمیل خطوط مترو تحقق می‌یافت، جای خود را به حمل‌ونقل خودرومحور داد و اتوبان امام علی و اتوبان دوطبقه صدر، سوگلی پروژه‌های شهرداری شد. تبلیغات پرطمطراق و هزینه‌های بی‌حساب‌وکتاب، داد کارشناسان و شورای شهر را درآورده بود.

مترو مهجور ماند. برای متروی بیچاره خواب‌ها دیده بودند. بخش بهره‌برداری آن به کل از مترو منتزع و مستقیم به شهرداری وصل شد. مداح جوانی را مصدر کار کردند و او بین ستاد انتخاباتی قالیباف و شرکت بهره‌برداری، در هروله بود و داستانی پدید آورد که حدیث دوست و دشمن شد. در رأس شرکت مترو، مهندس نظامی گذاشتند که توانش در حد و حدود یک رئیس کارگاه بود. او مترو ندیده و سوار نشده بود و کل سابقه عمرانی‌اش، ساخت دیوار و ساختمان کلانتری بود. شوربختانه همو رشته‌های محسن هاشمی را پنبه کرد. قراردادهای به قیمت و مناسب منعقدشده، یکی‌یکی باطل شدند و قراردادهای میلیاردی دیگر را جایگزین آن کردند. مهندسان دلسوز و کارآشنا که برای تربیت‌شان خون‌دل‌ها خورده شده بود، یکی‌یکی مترو را به‌اجبار ترک کردند. ۹۰ گذشت و ۹۱ و ۹۲ و کاری که انجام شد، افتتاح‌های نمایشی پرسروصدا در خط سه بود. ظریفی به شوخی می‌گفت، مترو با پول افتتاحیه‌های خط سه می‌توانست یک ایستگاه احداث کند.

**زمانی که محسن هاشمی مترو را تحویل داد، میزان متوسط جابه‌جایی مترو در روز یک میلیون مسافر بود. سال ۹۱ میزان جابه‌جایی مسافر یک‌میلیون و صد، سال ۹۲ یک‌میلیون و ۲۰۰ ، سال ۹۳ یک‌میلیون و ۲۸۰، سال ۹۴ یک‌میلیون و ۳۰۰ و سال ۹۵ هم یک‌میلیون و ۳۰۰ بود. پس در این پنج سال چه ظرفیتی به مترو اضافه شده است؟**

کیفیت کار به‌شدت تنزل کرد. در جنوب خط سه، لوله بزرگ انتقال سیمان، در حال کار، بر روی خط سقوط کرد. اگر بر روی قطار افتاده بود، تلفات آن ده‌ها شهروند بی‌گناه می‌شد. آن را رسانه‌ای نکردند. علت حادثه آن بود که پیمانکار یادش رفته بود، لوله را بعد از پایان کار دربیاورد و مانده بود و رویش را آسفالت کرده بودند. کیفیت نازل ریل‌گذاری در این خط، باعث شده نتوانند سرفاصله حرکت قطار را پایین بیاورند. خطوط شش و هفت هم که دیگر داستانی برای خود شده بود. در خط سه، ایستگاه تقاطعی آن با خط دو، در یک اشتباه فاحش، به کلی از نقشه مترو حذف شد و ده‌ها اشتباه دیگر به وقوع پیوست. شهردار که متوجه اشتباه خود در کنارگذاشتن فرزند آیت‌الله هاشمی شده بود، جرئت بیان آن را نداشت، اما برخوردهایش آن را نشان می‌داد. او شخصا برای مجری خط شش مترو حکم مسئولیت صادر کرد، به نحوی که مدیرعامل مترو تسلطی بر ساخت این خط نداشته باشد. بانک شهر وارد ماجرا شد و اتفاقاتی افتاد که در آتیه زحمت سازمان‌های نظارتی کشور خواهد بود تا سوءمدیریت و اتلاف منابع بیت‌المال و حیف و میل را در ساخت خطوط سه، شش و هفت بنشینند و محاسبه کنند. فقط این را بگویم که اگر تعلل نمی‌شد، با پولی که فقط در خط شش تاکنون خرج شده، می‌شد آن زمان، چهار خط کامل مترو را ساخت و تحویل داد؛ دیگر شما حساب کار را بکنید.

در مناظره‌های ریاست‌جمهوری، شهردار تهران ادعاهایی درباره مترو کرد که آه از نهاد هر کارشناس آشنا به صنعت مترو بلند شد. باید از ایشان پرسید با این تبلیغات بزرگی که برای گسترش خطوط مترو انجام داده است، در پنج سال اخیر، چه ظرفیتی از خطوط ساخته‌شده، گرفته است؟ اینکه می‌گوید خط شش و هفت و هشت به‌زودی افتتاح می‌شود، این افتتاح به چه معناست؟ چه مقدار از تجهیزات این خطوط وارد و نصب و راه‌اندازی شده است؟ خط هشت چه صیغه‌ای است؟ مگر با عوض‌کردن نام توسعه شمالی خط یک، می‌توان اسم یک خط مجزا روی آن گذاشت؟ لابد برای لاپوشانی آن خط هشت معهود است که در اثر ساختن اتوبان دوطبقه، از دستور کار مترو حذف شد؟ ایشان چرا حقیقت را به مردم نمی‌گوید و چرا آمار درست نمی‌دهد؟

شهردار به حسن روحانی سند نشان می‌دهد که قول داده چهار میلیون شغل ایجاد کند، کاش کسی پیدا شود و قول‌های خود او را دربیاورد که چه‌ها گفته و چه کرده است. چند ماه بعد از رفتن محسن هاشمی، شهرداری اعلام کرد حجم مسافر مترو در روز به عدد سه میلیون بالغ خواهد شد. می‌دانید اکنون که سال ۹۶ است، مترو در روز چند سفر انجام می‌دهد؟ یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار سفر در روز؛ یعنی از این همه تبلیغات پرطمطراق گسترش مترو، متأسفانه ظرفیتی گرفته نشده است.

زمانی که محسن هاشمی مترو را تحویل داد، میزان متوسط جابه‌جایی مترو در روز یک میلیون مسافر بود. سال ۹۱ میزان جابه‌جایی مسافر یک‌میلیون و صد، سال ۹۲ یک‌میلیون و ۲۰۰ ، سال ۹۳ یک‌میلیون و ۲۸۰، سال ۹۴ یک‌میلیون و ۳۰۰ و سال ۹۵ هم یک‌میلیون و ۳۰۰ بود. پس در این پنج سال چه ظرفیتی از مترو گرفته شده است؟ هزاران میلیارد هزینه شده و بیش از هفت هزار نفر پرسنل به مترو اضافه شده، اما آنچه عملا به ظرفیت مترو اضافه شده، در حد بسیار ضعیفی بوده است.

دلیل چنین اهمال و سوءمدیریتی آن است که مترو به دست کسانی سپرده شد که از پروژه مترو فقط تونل کندن را بلد بودند. حدود ۶۰ درصد یک سامانه مترو تجهیزات آن است که مدیریت مترو متأسفانه سررشته‌ای در آن نداشت و خطوطی که می‌تواند روزانه پنج میلیون سفر را سامان دهد، عملا بلااستفاده مانده است.

باید به‌حال مترو گریست. به حال شهرداری باید گریه کرد. به حال مردمی گریست که در اثر سوءمدیریت، پولشان خرج می‌شود، اما بهره‌ای برای آنها ندارد. به‌عنوان کارشناس مترو به ضرس‌قاطع می‌گویم، اگر شهردار، پنج سال پیش دست به ترکیب مدیریت مترو نزده بود، امروز شش میلیون سفر در روز در متروی تهران صورت می‌پذیرفت و اثرات آن در کاهش آلودگی زیست‌محیطی، آسایش و رفاه مردم و صدها نفع دیگر به‌خوبی هویدا بود. اما حیف و صد حیف که ما مردم باید تقاص این ندانم‌کاری‌ها و سوءمدیریت‌ها را بدهیم.

دریچه

## به تهران هویت ببخشیم

مهرشاد کاظمی*

● هریک از شهرهای مهم جهان به فراخور ظرفیت، امکانات و فعالیت‌های خود از نوعی شهرت و آوازه مخصوص به خود برخوردارند که آنها را از دیگر شهرها ممتاز و متمایز می‌کند و برند شهری می‌شود. این برند، آمیزه‌ای از هویت تاریخی، ویژگی‌های اجتماعی، نمادهای تمدنی، فعالیت‌های تجاری، امکانات رفاهی، تفریحی، مناسبات سیاسی و بین‌المللی هر شهر است. اگرچه موقعیت سیاسی تهران موجب توجه خاص جهان به این شهر شده اما مکان‌های قدیمی و تاریخی این کلان‌شهر را نیز نمی‌توان نادیده گرفت. در کنار تنوع و تکثر فرهنگی، تهران پایتخت فرهنگ و هنر مدرن امروز ایران است. فرهنگ‌سراها، انتشاراتی‌ها، دانشگاه‌ها، شرکت‌ها و مؤسسات اصلی تولید فیلم و کالاهای فرهنگی و هنری، عمدتا در تهران تمرکز یافته‌اند و زمینه رشد و گسترش خلاقیت فرهنگی و هنری در این شهر را توسعه داده‌اند. می‌توان تهران را از حالت‌های گوناگون مورد بررسی قرار داد: تهران حقیقی یعنی کلان‌شهری که نزدیک به ۱۳ میلیون نفر ساکن آن است و همه ساکنان آن، این شهر را به نوعی زیسته و تجربه کرده‌اند. تهران رسانه‌ای یعنی تهرانی که شبکه‌های تلویزیونی و رادیویی، مطبوعات و فیلم‌ها و رمان‌ها آن را ترسیم و بازنمایی کرده‌اند. ما تصویر یا بازنمایی از شهر را دائم می‌بینیم یا می‌شنویم. در این تهران، چندین میلیون ایرانی و میلیون‌ها نفر خارج از ایران ساکن‌اند. زیرا شهری است مجازی که ما به اشکال مختلف با آن درگیر هستیم. «تهران علمی» یعنی تهرانی که مورد تحقیق و مطالعه برنامه‌ریزان و متخصصان شهر قرار گرفته است. این بخش تهران خلوت است، ما تهران واقعی و مجازی را می‌شناسیم ولی با «تهران تحقیق‌شده و علمی» خیلی آشنا نیستیم. همین علاقه و شناخت ناشناخته‌ها، کشف، تحقیق و مطالعات میدانی این کلان‌شهر بزرگ، ایده تهران‌گردی را در سال ۹۰ رقم زد که به همراه آقای مسجدجامعی که آن زمان عضویت شورای اسلامی شهر تهران را در سومین دوره برعهده داشتند، در یکی از روزهای غیرکاری به بازدید منطقه ۱۴ از مناطق قدیمی تهران که دارالمؤمنین لقب گرفته است، رفتیم و این دیدارها با محوریت موضوعات مختلف و مسائل مبتلابه تهران با ۹۰ برنامه تا امروز ادامه یافت. آقای مسجدجامعی که سابقه خوشی در میان اهالی فرهنگ و هنر دارد، با برنامه‌ریزی دقیق و بهره‌گیری از کارشناسان توانست چهره درخشانی از شورای شهر را در میان مردم به وجود آورد و نشان داد که می‌توان بدون فشار و اجبار ولی با احترام و اعتماد به مردم مقوله‌هایی را در جهت توسعه فرهنگی جامعه پیاده کرد و مردم را به پذیرش آن واداشت. از جمله مؤلفه‌ها و شاخص‌های این طرح شناخت تاریخچه مسائل مرتبط، بازگشت عناصر هویت‌ساز به پایتخت، کشف ناگفته‌ها، برجسته‌سازی نقاط قوت و ضعف و میزان انطباق آن با راهکارهای اجتماعی و فرهنگی با پیوست پژوهشی و آسیب‌شناسی وضعیت گذشته و حال مسائل تهران است که با نگاه شهری مورد بررسی قرار می‌گیرد. در همین راستا هیئت همراه با لطف و عنایت خود بر آن شدند تا در جهت تسهیل در فرایند حل مشکلات اقداماتی را در دستور کار خود قرار دهند و در این هیئت که بر حسب انگیزه و گرایش دوستان به کشف ناشناخته‌های تهران و به‌صورت هدفمند، گسترده و منسجم برگزار شد، مفتخر بودم که مدیریت اجرائی برنامه‌ها را عهده‌دار باشم.

**ادامه در صفحه ۱۷**

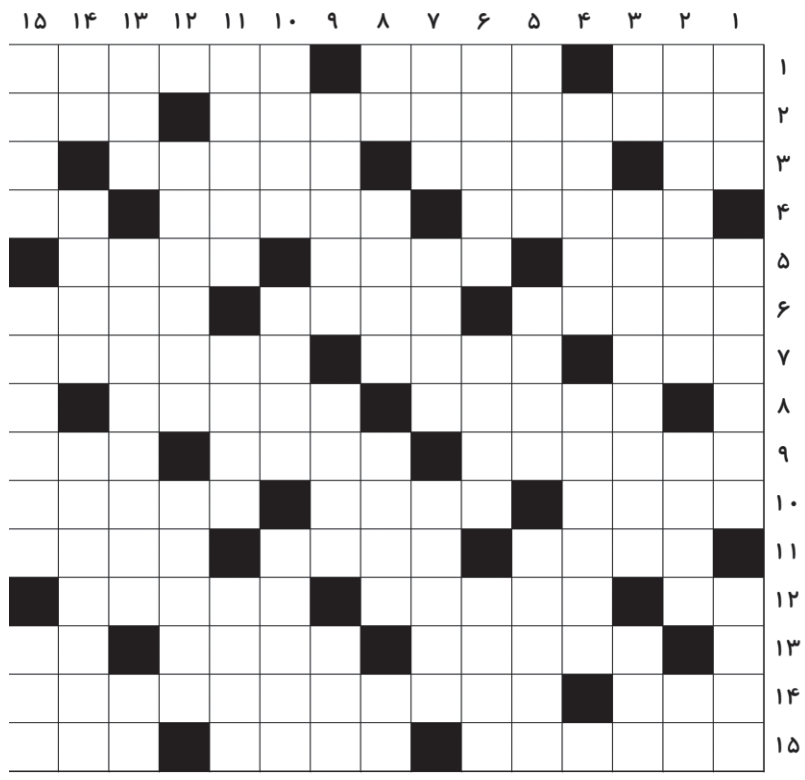
### جدول ۲۸۱۲ ■ طراح: بیژن گورانی

**افقی:**

۱- دست نخورده- دام- ملائکه ۲- از القاب امام سجاد (ع) که سالروز ولادتش را تبریک می‌گوییم- بالیدن ۳- حشره‌ای خونخوار- پوشاننده- شهری در ایتالیا ۴- پیچ و خم‌های واقع در مسیر رودها- اندازه متوسط در پوشاک- تلخ ۵- بند چرمی- ملامت‌کننده- زمان تعیین شده برای انجام کاری ۶- خبرنامه- کلام روان و شیوا- یکسوکننده الکترونیکی ۷- از افعال ربطی- هر شاخه خاص از تولید- اخوت ۸- چند بیت- هم زمانی ۹- نفرت- از مباحث ریاضی- پشت‌سر ۱۰- شیوه و روش- اتاق دیده‌بانی- شادمان ۱۱- زمزمه کردن- ولخرج- رزق ۱۲- عضو رونده- تاج- وسایل مورد نیاز ۱۳- صاحب اثر ارزشمند لغت‌نامه- از سازهای زخمه‌ای- نیم‌صدای درازگوش ۱۴- نگفتنی- بانوی نویسنده انگلیسی قرن بیستم و از آثارش: سفر به خارج و به سوی فانوس دریایی ۱۵- تفکر- افزونی- تاب‌وتوان.

**عمودی:**

۱- آرایش- از صور فلکی نیم‌کره‌شمالی آسمان- شیر کوهی ۲- دومین پادشاه کیانی و نوه کیقباد- ایالتی در آمریکا- شکم‌بند طبی ۳- رنج بی‌پایان!- از آثار آناتول فرانس، سلطان نثر فرانسه- از کنده بلند می‌شود! ۴- ستون‌بندی سخت جانوران- در حال رشد ۵- بسیار، زیاد- یاری‌کننده- ترش و شیرین ۶- دارای حد متوسط- جانشین- کادو ۷- آتش- گستردگی- چوپان ۸- خرس فلکی- کشوری جزیره‌ای در جنوب اروپا- تجسم یافته- جام‌جهان‌نما ۹- پیوسته عقیده خود را عوض می‌کند- سپاسگزاری- چشم چران ۱۰- زنده کردن مردگان از معجزات این پیامبر الهی بود- پیشی گرفتن- اشاره به فردی نامعلوم دارد ۱۱- فلزی دیرگداز که به‌عنوان کاتالیزور استفاده می‌شود- نویسنده- سیاه‌رگ ۱۲- دیاگرام- همه وجود آدمی ۱۳- شهری در آلمان- رسم کهن و زیبای ایرانیان در استقبال از بهار- طرف ۱۴- غذای رقیق- دایره‌ای شکل - سالروز شهادت استاد مطهری چنین نام‌گذاری شده است ۱۵- آخرین پادشاه پیشدادی- بصری - سازگاری.



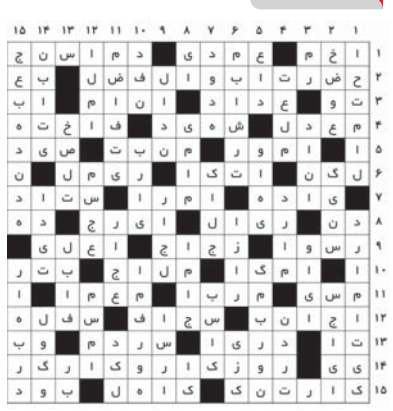
### حل سودوکو سخت

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

### حل سودوکو ۱۸۰۷

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

### جدول ۲۸۱۱



### سودوکو سخت ۱۸۰۸

**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.

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

### سودوکو ۱۸۰۸

**سودوکو**

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

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