هشت
ضمیمه نوجوان روزنامه قدس | شماره ۳۲۲ | ۴صفحه
www.qudsonline.ir
دوشنبه ۲اسفند ۱۳۹۵ | ۲۲ جمادی‌الاول ۱۴۳۸ | ۲۰ فوریه ۲۰۱۷

قرار ساعت هشت

داعش کتاب‌های درسی مدارس مناطق اشغالی را تغییر داده است

۱۰ دینامیت + ۱۰ دینامیت =؟

با الهام از فراز ۲۰ دعای ۳۲ صحیفه سجادیه

الهی به هرچه دل می‌بندم، فرو می‌ریزد و خاکستر می‌کند امید را در مشت‌هایم، و به هر در که نشانه می‌روم فردایم را، و نمی‌شود به رویم صبح. ای امیدواری بی‌دریغ! ای باران سحر ریخته از آستینت! در پگشای مرا که به‌غیر تو شب تاریک تقدیرم سپیده نمی‌شود. الهی عریضه‌هایم را برایت با چشم‌هایم اشک می‌کنم و امضا می‌زنم! کیست غیر از تو که بخواند و بنویسد پای هر خواهشم: بنده من است، با خواهشش موافقم!

در بسته خبری بخوانید

مواظب باش از سرما سکته نزنی

ادیان الهی با هم دعواندارند

دیوار انسانی علیه دیوار کشی ترامپ

۲

اتوبوس خط شماره ۸

۴

همه‌چیز درباره تقویم آموزشی و تغییرات آن

حال داشتی بیا کلاس...!

تعطیلی ممنوع

۱۰ روز تابستان ۲ و ۳

از وقتی به یاد داریم، روز اول مهر، روز اول مدرسه‌ها بوده است. این روز خاطره‌انگیز از حدود ۹۰ سال پیش، روز رسمی بازگشایی مدارس در ایران بوده و تقریباً تقویم آموزشی هم در تمام این ۹۰ سال به‌همین شکل بوده که مدارس سه‌ماه در تابستان و دو هفته در فصل بهار تعطیل می‌شوند

کارشناسان آموزش و پرورش معتقدند تقویم آموزشی خوب تقویمی است که نسبت به زمان و شرایط اقلیمی و حتی شرایط دانش‌آموز منعطف باشد

خیالتان راحت که روز خاطره انگیز اول مهر جای خالی‌ها سرجایش است و کسی به ماه مهربان و دوست داشتنی کاری ندارد

آگرچه بحث‌های کارشناسانه درمورد تغییر تقویم آموزشی صورت گرفته است و گاهی پیشنهادهایی هم مطرح می‌شود، اما خوب است بدانید که این اتفاق چیزی نیست که بشود به این زودی‌ها درباره‌اش تصمیم گرفت

به‌مناسبت سالگرد افتتاح اولین خط مترو تهران در سال ۱۳۷۸

بزن بریم زیر زمین...!

ملیحه محمودخواه | اولین کسانی که می‌توانند ادعا کنند مترو را اختراع کرده‌اند، کارگران معادن در کشور لندن بودند؛ چون معادن آن‌ها بزرگ بود و خسته می‌شدند از سر معدن به ته معدن بروند، تصمیم گرفتند ریل‌هایی را در داخل معدن به‌کار بیندازند. بعد هم واگن روباز چرخ‌داری را درست کردند که چندنفر می‌توانستند داخل آن بایستند. رفتنشان هم کلی برنامه داشت؛ اول اولش با هم قرار می‌گذاشتند که نوبتی یک گروه سوار شوند و یک گروه آن‌ها را هل بدهند. بعد از مدتی با خودشان فکر کردند که خوب این چه‌کاری است! بازهم یک عده باید پیاده بروند و دوبرابر خسته می‌شوند. تازه به ته معدن هم که می‌رسند، جان کار کردن ندارند. دوباره تصمیم‌شان عوض شد و از اسب برای گاری چوبی خودشان استفاده می‌کردند، اما وقتی قطارهای بخار به‌راه افتادند، کم‌کم به فکر افتادند که تکنولوژی چیز بدی نیست و از آن در داخل زمین هم می‌شود استفاده کرد. کم‌کم افراد باهوش‌تری آمدند و فکر کردند که غیر از آنکه قطار می‌تواند مردم را بین شهرها جابه‌جا کند، می‌تواند در داخل شهر هم کاربرد داشته باشد. اما چطور باید این کار را می‌کردند؟ اینجا بود که یاد ایده کارگران معدن افتادند؛ در داخل تونل و یا زیرزمین. این‌طوری اولین مترو‌های جهان شکل گرفت.

اولین مترو دنیا

اولین متروی جهان را لندنی‌ها در سال ۱۸۶۳ میلادی ساختند، آن هم قطاری که با موتورهای بخار کار می‌کرد و با زغال‌سنگ به حرکت درمی‌آمد. با آنکه در روی زمین پنجره‌هایی درست کرده بودند که این دود و بخار از آنجا بیرون برود، اما با این وجود این دودها در داخل این تونل‌ها جمع می‌شد و هر آدم اتوکشیده و مرتبی که سوار مترو می‌شد، از دود آن بی‌نصیب نمی‌ماند. تازه تصور کنید یکی از این منافذ یا پنجره‌ها هم بسته می‌شد. آن‌وقت چه اتفاقی می‌افتاد؟ هر آدم مرتب و اتوکشیده‌ای که وارد مترو می‌شد، با سر و صورت سیاه و موهای آشفته و دودگرفته از آن بیرون می‌آمد (چه خنده‌دار می‌شد اگر می‌خواست برای رسیدن به مراسم عروسی از مترو استفاده کند!).

متروهای برقی

اما کم‌کم وقتی پای لکوموتیوهای برقی روی ریل‌ها پیدا شد، تصمیم گرفتند در قطارهای شهری و زیرزمینی هم از آن‌ها استفاده کنند تا مردم مسیرشان را در دود و دم طی نکنند. در آوریل سال ۱۸۹۰ میلادی لندنی‌ها خودشان را به مترو می‌رساندند تا اولین نفری باشند که متروی جدید سوار می‌شوند؛ زیرا از آن‌زمان متروهای برقی جای لکوموتیوهای دودی را گرفته بود.

کشورهای دیگر هم مترو ساختند

اما این مترو و این فن‌آوری چیزی نبود که از دید مردم سایر نقاط دنیا پنهان بماند و کم‌کم در همه دنیا پخش شد و کم‌کم بقیه مردم دنیا به خودشان گفتند مترو عجب چیز خوبی است و چرا ما نداشته باشیم و هر کشوری برای خودش شروع به ساخت خطوط مترو در شهرهای بزرگش کرد. بوداپست در مجارستان، گلاسگو، شیکاگو و نیویورک اولین کشورهایی بودند که بعد از لندن تصمیم گرفتند مترو داشته باشند.

مترو در جهان

۱۵۷ سال از روزی که اولین متروها به‌راه افتادند می‌گذرد و در حال‌حاضر شبکه‌های مترو در بیشتر کشورهای جهان وجود دارد و طبق آمار روزانه بیش از ۱۶۰ میلیون نفر، یعنی سالی ۵۰ میلیارد نفر از مترو استفاده می‌کنند و ترجیح می‌دهند به‌جای اینکه سوار خودرو شخصی شوند و ساعت‌ها ترافیک بین‌شهری را تحمل کنند، سوار مترو شوند و بی‌دردسر و در زمان خیلی کمتر خودشان را به مقصد برسانند.

مترو در ایران

اما ۱۲۰ سال پیش بحث و گفت‌وگو درمورد احداث قطار شهری در ایران نیز شکل گرفت. آن‌زمان‌ها ناصرالدین‌شاه پادشاه ایران بود و راه‌به‌راه هم به فرنگ سفر می‌کرد و آنجا دید که مترو چقدر خوب مردم را جابه‌جا می‌کند. البته او کمتر به ذهن خودش فشار می‌آورد تا ایده جدید بدهد و فقط می‌گفت تهران هم باید مترو داشته باشد، و چطور و چگونه و با چه وسیله‌ای، چیزی نبود که به ذهن او برسد. آن‌موقع‌ها هم خارجی‌ها خیلی در ایران رفت‌وآمد داشتند و همه کارهای مهم کشور برعهده آن‌ها بود. به‌خاطر همین ناصرالدین‌شاه امتیاز تأسیس تراموا (قطار شهری) را به فردی به نام «بارون ژولیوس دو رویتر» داد. اما هیچ‌وقت این مترو اصلی ساخته نشد و اولین چیزی که شبیه مترو در تهران اجرا شد، طرح واگن اسبی بود که از حرم حضرت عبدالعظیم (ع) تا میدان حُر امروزی کشیده شد، که همان ماشین‌دودی معروف است و تا سال ۱۳۱۰ نیز از آن استفاده می‌شد.

حل مشکل ترافیک

اما بحث مترو در ایران وقتی جدی شد که پای شرکت‌های خودروسازی و ماشین‌های جوروواجور به ایران باز شد و مردم مجبور بودند برای رسیدن به مقصد، ساعت‌ها در ترافیک بمانند و دیرتر به کارشان برسند و بعد هم با اعصاب خورد و درب‌وداغان، حوصله‌ای برایشان نمی‌ماند. همین شد که برای حل مشکل ترافیک تهران در سال ۱۳۵۳ تصمیم گرفتند مترو تأسیس کنند. در آن‌زمان باز مشاوران خارجی پیشنهاد دادند که اتوبان مترو در زیر زمین با ۷ خط احداث شود. شرکت‌های فرانسوی وارد کار شدند و ساخت اولین متروی تهران در شمال تهران شروع شد. ساخت مترو چیزی نبود که در چندماه شروع شود و نیاز به بررسی‌های زیادی داشت. عملیات نقشه‌برداری و مقدمات آن تا سال ۱۳۵۹ ادامه داشت، اما شرایط انقلاب باعث شد خارجی‌ها ایران را ترک کنند و سال ۶۰ هم هیأت وزیران توقف کامل طرح توسط خارجی‌ها را اعلام کرد. اما این‌بار مهندسان ایرانی بودند که به میدان آمدند و تصمیم گرفتند ساخت متروی تهران را به‌دست بگیرند و سال ۱۳۶۴ ساخت مترو در تهران دوباره شروع شد.

اولین متروی تهران

سال ۱۳۷۸ اولین خط متروی تهران که از تهران به کرج می‌رفت به راه افتاد و مسافرانی که می‌خواستند از تهران به کرج بروند، اولین سفر خود را با این قطار شهری امتحان کردند، اما از آن سال خطوط مترو گسترش پیدا کرد و مسیرهای مختلف برای خطوط ریلی درنظر گرفته شد و از شمال به جنوب تهران، از شرق به غرب تهران و ایستگاه‌های فرعی شکل گرفت که وظیفه جابه‌جایی مردم را برعهده گرفت تا مردم راحت‌تر جابه‌جا شوند و هزینه و وقت کمتری صرف رفت‌وآمدهایشان کنند.

هزینه بالای ساخت مترو

البته فکر نکنید که خطوط مترو همین‌طور برای خودش ساخته می‌شود و هزینه‌اش زیاد نیست. خود مترویی‌ها می‌گویند هر یک‌کیلومتر از خطوط متروی شهری که ساخته می‌شود، ۲۵۰ میلیارد تومان هزینه دارد و این اصلاً پول کمی نیست. تازه هزاران‌نفر برای ساخت آن زحمت می‌کشند که ممکن است در حال ساخت دچار حادثه شوند. به همین دلیل می‌گوییم قدر این رفت‌وآمد راحت را بدانید.

متروی تهران

بزرگترین خطوط مترو در ایران متعلق به تهران است. تا سال ۱۳۹۵ تهران ۱۸۸ کیلومتر مترو دارد که درطول این خطوط مترو ۱۰۵ ایستگاه ساخته شده است. ۶۶ قطار که روی‌هم‌رفته ۱۲۲۱ واگن دارند، در این مترو تردد می‌کنند. خیلی از تهرانی‌ها مترو را برای سفرهای داخل شهری‌شان انتخاب می‌کنند و این خیلی‌ها را که می‌گوییم، کم نیستند؛ زیرا خود شرکت مترو اعلام کرده است که روزانه تا ۳ میلیون نفر جابه‌جایی هم در تهران داشته‌اند. استفاده از مترو در وقت و هزینه تهرانی‌ها خیلی تأثیرگذار است و توانسته بار آلودگی را کم کند. هرچند تهران از آلوده‌ترین شهرهای ایران است، اما تصور کنید همین تعدادی که با مترو جابه‌جا می‌شوند، اگر قرار بود با خودرو به این‌طرف و آن‌طرف بروند، چه فاجعه‌ای اتفاق می‌افتاد.

چه شهرهایی مترو دارند

اگر متروی شهر تهران را کنار بگذاریم، می‌بینیم که این قطار زیرزمینی جای خودش را در برخی از شهرهای دیگر ایران باز کرده است و قرار است کلان‌شهرهای بزرگ دیگر نیز از آن بی‌نصیب نباشند، تا شاید این‌طور، مشکل ترافیک و آلودگی هوای این شهرها هم حل شود. کرج، مشهد، شیراز، تبریز، اصفهان و اهواز خطوط مترو دارند و قسمت‌هایی از این مترو هم به‌راه افتاده است، اما مشکل اینجاست که به‌دلیل نبود واگن‌های مناسب برای این ریل‌ها در برخی از این شهرها مثل اهواز، هنوز متروها به‌راه نیفتاده‌اند و مردم منتظر تأمین بودجه آن هستند.