

#### بررسی عناصر معماری بناها در بافت قدیم بندر کنگ



**طیبه حسین آخوندی معمار** – بندر کنگ یکی از بنادر تاریخی کشور محسوب می‌شود. این بندر در حاشیه ساحلی خلیج فارس و یکی از شهرهای شهرستان بندرلنگه میباشند. بافت تاریخی و قدیمی بندر کنگ همانند دیگر شهر های طبیعی تاریخی ایران دارای ساختار پیوسته منسجم و هماهنگ است.

استفاده از مصالح موجود در منطقه استفاده از رنگ های روشن وجود کرسی چینی به منظور جلوگیری از نفوذ رطوبت به خانه، معمولاً تا ارتفاع یک متر وجود حیاط مرکزی به طوری که کف حیاط پایین تر از کف خانه می باشد استفاده از فضای سبز به صورت باغچه در حیاط مرکزی استفاده از ضخامت دیوارها به منظور جلوگیری از نفوذ حرارت و گرما به داخل بنا

استفاده از پنجره ها و روزنه‌های در مقابل هم برای ایجاد کوران قابلیت گسترش پالن جهت گیری و نحوه استقرار بنا به طوری که از حداقل تابش و حداکثر کوران و تهویه طبیعی استفاده گردد وسعت پالن (به دلیل بالا بودن بعد خانوار و وجود خانوار های گسترده و همچنین پایین بودنهای زمین در گذشته) وجود بادگیر به صورت عنصری چشمگیر هم از نظر بصری و هم تهویه طبیعی

ورودی های تعریف شده و با رعایت حریم خصوصی و حریمت عناصر تشکیل دهنده مسکن اتاق: اتاق ها در پیرامون حیاط را گرفتند و به وسیله ایوان مسقف (ساباط) به هم متصل شده‌اند، ارتفاع اتاقها بلند است و گاه به متر هم می رسد. ایوان (ساباط): فضای سرپوشیده نیمه باز نسبتاً عریض در مدخل ورودی و پیرامون حیاط مرکزی که دارای نقشی چندگانه است. از جمله: محل فعالیت های روزانه، بازی کودکان، استراحتگاه، نشیمن، این فضا از تابش مستقیم آفتاب محافظت شده و از نسیم دریا بهره می جوید.

حیاط مرکزی: فضای باز مرکزی که معمولاً کمتر از یک متر از سطح ایوان و اتاقها پایینتر است و این امر موجب جلوگیری از نفوذ باران های شدید و نامنظم منطقه به داخل ایوان ها و اتاق هـا میگردد. همچنین عبور هوا از لابهلای درختان و فضای سبز موجود در حیاط که همسایه مطبوعی را ایجاد میکند نسیم خنک را به داخل فضای مسکونی هدایت می کند.

بهار خواب: وجود بهار خواب در طبقه دوم باعث شده تا نسیم دریا، ضمن عبور از مشک های چوبی فضای خنک مناسبی را به منظور استراحت تابستانی (امروزه به محل استراحت زمستانی تبدیل شده) فراهم آورد.

بام: بام در گذشته در فصل تابستان به هنگام تا شب معمولاً فضای جهت استراحت که مورد استفاده ساکنین قرار می گرفته است اما امروزه کارکرد آن در فصل زمستان میباشد.

چاپخانه بام: چاپخانه هایی که بر روی بام بناهای بافت قدیم دیده می شوند، عبارتند از: شبکچی، دوجداره، ساده (یک جداره) و چوبی. از چاپخانه های مشبک غالباً برای ایوان مساجد و گاه برای بام ساختمان های مسکونی استفاده می شده است.

نوع مواد و مصالح به کار رفته در ساخت این قبیل دستنژاد ها معمولاً از نوعی گچ مخصوص محلی که بسیار محکم (ساروج) به همراه موی اسب که نقش گاه و در گل و آرماتور در بتن را بازی می کند. آنچه چاپخانه بناهای این بافت با ارزش را از یکدیگر چاپخانه ها متمایز می کند، چاپخانه دوجداره که در گوشش محلی به آن ستار گفته می شود، این عنصر در بناها چندین نقش عملکردی را ایفا می کند، ستاره ها (چاپخانه های دوجداره) علاوه بر نقش ایمنی در دست انداز بام، به تحلیل لحاظ تهویه مطبوع در پشت بام و ایجاد کوران به منظور فراهم نمودن سطح آسایش در هنگامی که ساکنین از پشت بام برای استراحت استفاده می نمودند به جهت عبور نسیم خنک با شکست باد از جداره خارجی و عبور از منفذ بین دو جداره و هدایت در ارتفاع مورد نیاز ساکنین، نقش تهویمی طبیعی را نیز به خوبی ایفا نموده است. این عنصر مهم به لحاظ بصری با ایجاد ریتمی موزون و هماهنگ در جدارهای معابر و کیفیت زیبایی و بصری بافت شهری نیز تاثیر بسزایی دارد.

ورودی: مدخل سرپوشیده ورودی در برخی اماکن برای جلوگیری از تابش مستقیم نور آفتاب و به اندازه تقریباً سه متر سایبانی در فضای داخل ایجاد می کند و در برخی از بناها به صورت فضایی هشتی و نیمه باز میباشد و در جهت رعایت حریم خصوصی و محرمت دره بیشترین بناها مشاهده می شود.

سرویس بهداشتی: حمام، دستشویی و توالت که معمولاً بر خلاف مساجد حبسینه ها در داخل بنا ساخته شده می شوند نه در خارج آن. فضای نگهداری دام (طویله): این فضا در برخی واحدها مسکونی مشاهده می گردد که با بخش زیست افراد و خانواده در ارتباط نمی باش. پارکینگ: به نظر مشاهده می شود که برخی اماکن دارای پارکینگ باشد. این فضا در صورت وجود، معمولاً خارج از بنا و در کوچه ایجاد و فضایی است سرپوشیده با مصالح سبک همانند حصیر و نی.

مواد و مصالح بیشتر ساختمانهای قدیم از سنگ ساخته شده است. سطح بام ها و دیوارها از کاهگل آندود شده است که با وجود ساختار سسگی بناها، رنگ آنها کاهگلی و خاکی به نظر می رسد. عملیات ساختمانی با مصالح آجر چندان متداول نبوده زیرا آجر در مقابل رطوبت و گرما مقاومت کمتری دارد. پوشش سقف

سقف از تیر چوبی پوشیده شده است. روی تیرها که به فاصله ۵۰ سانتی متر از هم قرار دارند از فیبر یا حصیر استفاده می شده است. این پوشش به دلیل مقاومت در برابر رطوبت و گرما رایج ترین نوع پوشش سقف می باشد. پنجره و روزن: پنجره ها اکثراً در جهت جریان دانی هوا و حداکثر بهره گیری از نسیم دریا قرار گرفته‌اند در دو جبهه مخالف هم، موجب به جریان افتادن جشاره هوا و ایجاد کوران می بشود و بدین طریق و تهویه طبیعی به بهترین شکل انجام می پذیرد. استفاده از درب و پنجره های رو به باد و پشت به باد و به منظور بهترین و مطلوب ترین حالت تهویه طبیعی و رسیدن به حداکثر ایجاد کوران و جریان یافتن بیشتر هوا.

کیفیت مسکن خانه های بافت قدیم کنگ، اغلب مرتعی و با در انتظار مرمت هستند. این خانه ها با وجود قدمت بالای آنها از اسکلت محکمی برخوردارند و دارای حیات می باشند. اغلب از سه طرف خانه ها به اتاق های تابستانی و زمستانی اختصاص داده شده اند. بادگیر در اغلب خانه ها نسیم ملایم دریا را به داخل ساختمان هدایت می کند و در گذشته سطح آسایش در حد مطلوب برای ساکنین آن بوده است و امروزه با وجود تکنولوژی ها و وسایل و تجهیزات سرمایشی گاه‌ها در هنگام نبود برق و یا صرفه جویی در مصرف انرژی ها از فضاهایی که نسیم بادگیر به درون آنها هدایت می شود، استفاده می کنند.



#### ثبت بیش از ۳۰۰ هزار سفر در بنادر واسکله‌های گردشگری هرمزگان

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: از ۲۹ تا ۲۷ تهنم ماه پیش از ۳۰۰ هزار سفر در بنادر و اسکله‌های گردشگری دریایی هرمزگان ثبت شده است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، حسین عباس نژاد ظهر در جمع خبرنگاران، افزود: در این مدت همچنین بیش از ۳۸ هزار خودرو به وسیله ششناورهای لندينگرافت از سرزمين اصلي به جزاير و بلعكس جايجا شده اند.وی بیان کرد: به منظور تأمین ایمنی لازم سفرهای دریایی پروژه در ایام نوروز طرح تسهیل سفرهای دریایی از ۲۵ بهمن ماه آغاز شده و تا ۱۵ فروردین ادامه دارد.عباس نژاد افزود: اقداماتی شامل افزایش ایمنی تردد‌ها و پایانه‌ها با توجه به حجم بالای سفر در ایام مذکور، افزایش ایمنی شناورها و مسیرهای متردد، ابلاغ دستورالعمل‌ها مطابق با وظایف سایر ارگان‌های دریایی و همچنین پیش‌بینی‌های لازم برای پاسخگویی به شرایط اضطرار در مسیرهای دریایی در طرح ویژه نوروز همواره مورد توجه است.مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان عنوان کرد: کارگروهای تخصصی زودتر از موعد مقر تشکیل و کلیه امور مربوط به بازرسی و ثبت شناورها، برگزاری دوره‌های آموزشی ویژه خدمه شناورها بر اساس نقشه راه به انجام رسیده است.

مهندس علی پاک‌نژاد از طراحان ابر پروژه «آبراهه شمال –جنوب در گفت‌وگو با «اقتصاد سراسر آمد»

## «آبراهه شمال – جنوب» رویای ایرانی

### طبق نتیجه مطالعات مقدماتی، احداث آبراه کشتیرانی به لحاظ فنی و مهندسی امکان‌پذیر است



کانال پاناما

توان انجام چنین کاری را نداشته است.

**اقتصادسراسر آمد: تصمیم‌ساز شما**یید. یعنی متخصصان و دانشمندان فنی و مهندسی و دیگرانی که در باره طرح سخن می‌گویند و راه و چاه را نشان می‌دهند؛ اما تصمیم گیر یا تصمیم گیران چه کس یا کسانی هستند یا باید باشند؟

مهندس علی پاک‌نژاد: از آنجا که پروژه احداث آبراه ۲۱۰۰ کیلومتری از دریای عسمان تا دریای خزر با برآورد اولیه‌ای بالغ بر ۱۴ میلیارد دلار، یک پروژه عادی و معمولی محسوب نمی‌شود و بودجه آن در سطح هیچ یک از وزرات خانه‌های کشور نیست؛ بنابراین، تصمیم‌گیری برای این پروژه در سطح یک وزارت‌خانه خاص نیست و مطالعات قبلی هم که در سال ۱۳۷۵ انجام شد، به وسیله مجری مستقل زیر نظر ریاست جمهوری انجام شد.

نقش مجلس البته بسیار مهم است. تصویب بودجه مطالعاتی در قانون بودجه سال آتی کمک شایان توجهی به ادامه حیات این طرح و تعیین تکلیف شده که «درباروش هخامنشی» بین دریای سرخ و دریای مدیترانه حفر کرد. پس کانال معروف «پاناما» به طول ۸۲ کیلومتر که ۱۰۸ سال پیش ساخته شد و دو اقیانوس آرام و اطلس را به هم متصل کرده است.

در چین کانالی به نام «جینگ هاگ» وجود دارد که با طول ۱۷۷۶ کیلومتر، طولانی‌ترین آبراه مصنوعی جهان و به‌عنوان میراث فرهنگی چین قلمداد می‌شود. به هر حال پروژه‌های آبراه کشتیرانی طبیعی و مصنوعی بسیاری در جهان وجود دارند که در گزارش مطالعات اولیه، فهرست شده‌اند.

**اقتصادسراسر آمد: به روشنی بفرمایید که شما – و البته گروه مهندسی آبراه شمال جنوب یا پارس – مطالعات اولیه را کافی دانسته و خواستار اجرای سریع آن است؟ منظورم این است که دفاع شما از اصل ایده است یا اجرای ایده؟**

مهندس علی پاک‌نژاد: اما دفاع خاصی از اجرایی بودن طرح نداریم، ما می‌گوئیم مطالعات قبلی اثبات کرده است؛ اما از لحاظ اقتصادی بررسی خاصی صورت نگرفته است. از این رو، پیشنهاد ما، ادامه مطالعات امکان‌پذیری به‌منظور حصول اطمینان از اقتصادی بودن طرح می‌باشد. خروجی مطالعات

و به صرف‌بودن طرح می‌باشد. خروجی مطالعات امکان‌پذیری نهایی مشخص خواهد کرد که این طرح اجرایی و مقرون به صرفه است یا این که طرحی غیراقتصادی که طبعاً در صورت غیراقتصادی بودن، بایدگذاشته شود. **اقتصادسراسر آمد: کلیات امر نشان می‌دهد که اجرای این ایده با مطالعات دقیق و فنی، می‌تواند به نفع کشور باشد؛ اما کسی شهادت تعیین تکلیف ندارد. به هر حال یا خوب است یا بد و این طبق گفته‌های شما و دیگر کارشناسان و بر اساس قواعد علم و فن «طراحی پروژه» قابل تشخیص است. باید این ابر پروژه تعیین تکلیف شود. چرا تصمیم‌گیری در این باره چندین سال به تعویق افتاده است؟**

مهندس علی پاک‌نژاد: به‌نظر من، مهم‌ترین دلیل تعویق این پروژه فقدان عزم و اراده است. پروژه‌های بزرگ، مردان سترگ طلب می‌کنند، دولت‌های پس از مرحوم آقای هاشمی با این طرح بسیار سطحی و گذرا گردیده است، اصل طرح را زیر سؤال نمی‌برد؛ بلکه برای مطالعات تکمیلی این طرح هزینه کنند و بالطبع بخش خصوصی به تنهایی و بدون حمایت دولت،

**اقتصادسراسر آمد: تشکیک قانونی می‌آورد که اتصال دریای خزر به عنوان یک دریاچه بسته به چند صاحب دارد و کشورهای مختلف در آن سهم و در منابع آب دخیل هستند، به دریای عمان یا خلیج فارس، غیرقانونی می‌تواند باشد و کشورهای حوزه خزر اجازه این کار را ندهند. مطالعه در این باره چه می‌گوید؟**

#### ثبت بیش از ۳۰۰ هزار سفر در بنادر واسکله‌های گردشگری هرمزگان

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان ثبت شده است.به گزارش اقتصادسراسر آمد، حسین عباس نژاد ظهر در جمع خبرنگاران، افزود: در این مدت همچنین بیش از ۳۸ هزار خودرو به وسیله ششناورهای لندينگرافت از سرزمين اصلي به جزاير و بلعكس جايجا شده اند.وی بیان کرد: به منظور تأمین ایمنی لازم سفرهای دریایی پروژه در ایام نوروز طرح تسهیل سفرهای دریایی از ۲۵ بهمن ماه آغاز شده و تا ۱۵ فروردین ادامه دارد.عباس نژاد افزود: اقداماتی شامل افزایش ایمنی تردد‌ها و پایانه‌ها با توجه به حجم بالای سفر در ایام مذکور، افزایش ایمنی شناورها و مسیرهای متردد، ابلاغ دستورالعمل‌ها مطابق با وظایف سایر ارگان‌های دریایی و همچنین پیش‌بینی‌های لازم برای پاسخگویی به شرایط اضطرار در مسیرهای دریایی در طرح ویژه نوروز همواره مورد توجه است.مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان عنوان کرد: کارگروهای تخصصی زودتر از موعد مقر تشکیل و کلیه امور مربوط به بازرسی و ثبت شناورها، برگزاری دوره‌های آموزشی ویژه خدمه شناورها بر اساس نقشه راه به انجام رسیده است.



چهارشنبه ۱۲ اسفند ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۸۲

#### بنادر دریانوردی

#### جابه جایی مسافر و کالا در مسیر دریایی گناوه و جزیره خارک از سر گرفته شد



رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه گفت: جابه جایی مسافر و کالا و اقلام مردن‌باز بین بندر گناوه و جزیره خارک که به‌علت شرایط ناپایدار جسوی به مدت پنج روز متوقف شده بود، روز سه شنبه از سر گرفته شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، کیامرث جوکار به ایرنا اظهارداشت: از سرگیری تردد دریایی بین گناوه و خارک از روز جاری با یکارگیری شناور مسافری «مهید» آغاز شده است و روزانه ۷۰مسافر ر ۲ نوبت در این مسیر جابه‌جایی‌می‌کند.وی افزود: براساس برنامه ریزی به عمل آمده این شناور از گناوه در ساعات هشت و ۱۳ به سمت جزیره خارک و ۱۰:۳۰ و دقیقه و ۱۵:۳۰ از خارک به گناوه ، اقدام به جابه‌جایی مسافران خواهد کرد.رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه اظهارکرد: همچنین ۲ فروند لن‌دینگ کرافت «کیکاوس» ، «آرایاختر» در زمینه جابه جایی اقلام و کالاها با طی مراحل قانونی و انجام امور گمرکی در ساعت ۱۳ از گناوه به خارک و ۲۲ از خارک به گناوه فعالیت خود را از روز جاری از سر گرفتند.بندر گناوه در شمال استان بوشهر به‌عنوان پستگرانه اصلی خارک نقشی مهم در جابه جایی ساکنان و شاغلان در شرکت‌های نفتی و پتروشیمی و مایحتاج مردن‌باز به این جزیره دارد. جزیره خارک از توابع شهرستان بوشهر با ۲۰ نفر جمعیت محل استقرار بزرگترین پایانه صادرات نفت ایران در فاصله ۵۷ کیلومتری شمال غرب بندر بوشهر و ۱۷ مایلی گناوه واقع است.

#### صادرات ۶۵ هزار تن گندله آهن برای اولین بار از بندر چابهار

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و سیستان گفت: ۶۵ هزار تن محموله صادراتی گندله آهن تولیدی واحدهای صنعتی و معدنی کشور برای نخستین بار از طریق بندر چابهار بارگیری و صادر شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، قاسم عسکری نسب به ایرنا اظهارداشت: وجود امکانات و تجهیزات استراتژیک در بندر چابهار باعث ایجاد جذابیت برای صادرات فرآورده‌های معدنی و مصالح ساختمانی از مسیر این بندر شده به‌طوری‌که از ابتدای سال تاکنون صادرات کالاهای مذکور نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۰۵ برابر رشد داشته است. وی با اشاره به رونق و توسعه در بندر چابهار افزود: پهلوگیری همزمان چندین کشتی حامل کالای اساسی و کالای کانتینر، فله خوراکی و نهاده‌های دامی، برنج کبسه و انواع مصالح ساختمانی و مواد معدنی در بندر شهبان، بخشی چابهار و تنوع بخشی ارائه خدمات به انواع گروه‌های کالایی و تمام رویه‌های گمرکی اولویت اصلی این بندر راهبردی است.مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: از تمام زیرساخت‌ها و تجهیزات تخلیه و بارگیری بندر چابهار جهت پهلوهای کشتی‌ها و تخلیه و بارگیری کالا استفاده می‌شود. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی در حاشیه دریای عمان است، چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل نقل دریایی است و وجود آب‌های عمیق شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است.بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین بندر تجاری و خراج از خلیج فارس از نظر سیاست و استراتژی یک ملی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه مجزا و نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن محسوب می‌شود.قادران یافتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این موقعیت نیستند.

#### ۲ میلیون لیتر سوخت قاقاج در عمق دریا کشف شد

فرمانده مرزبانی فراجا گفت: در شبانه‌روز گذشته در استان هرمزگان و بوشهر دو میلیون لیتر سوخت قاقاج توسط نیروهای مرزبانی در عمق دریا کشف شد.به گزارش اقتصادسراسر آمد، سردار احمدعلی گودرزی با بیان اینکه نیروهای امنیتی، تسکوران دریایی و دیگر نیروها، با آموزش‌های لازم به مرزبانی استان‌های جنوبی و شمالی کشور پیوسته‌اند اظهار داشت: این نیروها از منطقه استراتژیک جمهوری اسلامی از جمله مرز دریایی خلیج فارس محافظت می‌کنند.وی با بیان اینکه باید امنیت خلیج فارس خود کشورهای منطقه حفظ کنند گفت: داداریم که این منطقه برای جولان آمریکا نیست و ترس از تنش تروریستی برای آن‌ها نیست و یقین بدانند که نیروهای مسلح پر توان جمهوری اسلامی بیش از گذشته بجم‌الله اقتدار پیدا کرده‌اند و این اقتدار کاملاً محسوس است.وی از امنیت پایدار در مرزهای مختلف ایران اسلامی خبر داد و بیان کرد: تا نیروهای جان برکف جمهوری اسلامی وجود دارد و هیچ تگرانی در امنیت مرزها وجود ندارد و این مهم شعار نیست بلکه عین واقعیت است که داده‌ها نشان می‌دهد. به حمدالله همه هشت هزار و ۷۵۵ کیلومتر مرزهای جمهوری اسلامی مرزهای امنی است و با وجود تهدیدات، اشراف اطلاعاتی بر عوامل تهدید ساز وجود دارد.