

میراث مهم اما مغفول مانده در تاریخ اهواز نو

***وحید آقایی**

دانشجوی کارشناسی‌ارشد مطالعات معماری ایران دانشگاه تهران پژوهشگر تاریخ معماری و شهر در دوره معاصر

سوای از آنکه این روزها تصویر غالب از شهر اهواز با مشکلات معیشتی و زیست‌محیطی و جنگ هشت ساله پیوند خورده است، با این وجود، هر موقع سخن از دوران معاصر و آثار به‌جای مانده از آن در این شهر می‌شود، در کنار نوستالژی‌ها، توجهات عمدتاً معطوف نفت و متحدثات آن است. حال آنکه در شکل‌گیری اهواز نو، عوامل متعددی اثرگذار بوده‌اند.

به نقل از یکی از استاتیدم، اگر هسته مرکزی شهرهای ایران در دوران تاریخی مسجدجامع و مراکز مذهبی بوده است، در ایران نوین می‌توان چنین جایگاهی را به دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی نسبت داد. دانشگاه جندی‌شاپور اهواز یعنی دانشگاه شهیدچمران اهواز و دانشگاه علوم‌پزشکی جندی‌شاپور کنونی و برخی ساختمان‌های وابسته از جمله ساختمان سه‌گوش، که تاریخ تاسیس آن به سال ۱۳۳۴ ه.ش با افتتاح دو دانشکده اصلی یعنی استقرار رشته پزشکی در ساختمان سه‌گوش و رشته کشاورزی در عمارت‌های وابسته به شرکت ملی نفت در ملائانی و راه‌اندازی برخی ساختارهای آموزشی جانبی باز می‌گردد و بعدها

گسترش و توسعه یافته و به اراضی منطقه «گلستان» منتقل می‌شود، گنجینه‌یست که تاکنون توجهات چندانی را به خود جلب نکرده است.

با این وجود سوای از میراث معماری مدرن آن که نمونه‌هایی بدیع از معاصرسازی معماری تاریخی ایرانی توسط معماران صاحب‌نامی چون

محمدرضا مقتدر، کامران طباطبایی دیبا و موزان خادم را در خود جای داده است، مرور روایت‌ها آن می‌تواند بخش بزرگی از پازل حل نشده ما از آن دوران پراهمیت تاریخ معاصر ما را تکمیل سازد. داستان‌هایی که با باستان‌گرایی و تاریخ گرایی پهلوی برای کسب هویت گمشده ایرانی، تلاش‌های مستمر برای

مدرنیزاسیون ایران و مناسبات جهانی، معادلات قدرت و تغییر نهادهای حاکمیتی در عرصه آموزش پیش و پس از انقلاب جمهوری اسلامی در ایران پیوند خورده است، روایاتی که به دلیل جایگاه خاص این دانشگاه در مقیاس ملی و بین‌المللی، از نگاه من، مرورشان برای هر پژوهشگر تاریخ معاصر ایران ضروری است.



جشنواره گردشگری ورزشی نذر طبیعت تپال بر گزار می‌شود

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان شاهرود از برگزاری اولین جشنواره گردشگری ورزشی نذر طبیعت تپال خبر داد.مرتضی نظری (دوشنبه، چهارم دی ماه) اظهار کرد: اولین جشنواره گردشگری ورزشی نذر طبیعت تپال جمعه هشتم دی ماه ۱۴۰۲ از ساعت ۹ تا ۱۲ در صحرای جلالی واقع در انتهای آبشار، بعد از آرامگاه مرحوم عاطفی برگزار می‌شود.وی گفت: پیمایش با اسب، توزیع خوراک حیات وحش، پذیرایی با صبحانه گرم از گردشگران، معرفی ظرفیت‌های گردشگری و طبیعت‌گردی شهرستان و ... از جمله برنامه‌های این جشنواره است.نظری ادامه داد: ایجاد نشاط اجتماعی، ترویج فرهنگ حفظ طبیعت و ارتقای سلامت و ایجاد سبک زندگی سالم با ورزش از اهداف برگزاری این جشنواره است. او افزود: اولین جشنواره گردشگری ورزشی نذر طبیعت تپال با همکاری هیأت سوار کاری شهرستان شاهرود، کمیته گردشگری استان، اداره میراث فرهنگی شهرستان شاهرود، اداره ورزش و جوانان شهرستان شاهرود و اداره حفاظت محیط زیست شهرستان شاهرود برگزار می‌شود.

آیا سفر هوایی رونق می‌یابد؟

رضوی نتایج بررسی نشان داد که انتظار می‌رود حجم سفرهای هوایی جهانی در نهایت در سال ۲۰۲۴ از سطح قبل از کووید فراتر رود زیرا منطقه آسیا-اقیانوسیه به طور کامل بهبود می‌یابد و با توجه به تقاضای پادار، سال ۲۰۲۴ به سالی سودمند برای خطوط هوایی تبدیل خواهد شد.به نقل از ویگروم، این صنعت در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ بهبود چشمگیری داشت و از تلفات رکورددار دوران کووید به سطوح نزدیک به ۲۰۱۹ بازگشت با این حال، مشکلات تداوم عرضه و حاشیه سود ناچیز ازجمله موانعی است که بر سر راه هوانوردی وجود دارد.مدیر کل انجمن خطوط هوایی آسیا و اقیانوسیه گفت: بازیابی سفر هوایی در سال ۲۰۲۴ کامل خواهد شد.انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی پیش‌بینی می‌کند که در سال ۲۰۲۴، شرکت‌های هواپیمایی ۲۵.۷ میلیارد دلار سود خواهند داشت و رکورد ۹۶۴ میلیارد دلاری ثبت خواهند کرد. این سازمان انتظار دارد تا پایان سال ۲۰۲۳ همه مناطق به سطوح مسافری قبل از همه‌گیری برسند و بهبود کامل آسیا و اقیانوسیه در اوایل سال ۲۰۲۴ پیش‌بینی می‌شود.انتظار می‌رود برای سال ۲۰۲۳، درآمد جهانی بیشتر از سال ۲۰۲۲ باشد اما همچنان ۴.۸ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کمتر است. همه این موارد بر اساس پیش‌بینی ۴.۷ میلیارد مسافر هوایی در سال ۲۰۲۴ است که ۹ درصد بیشتر از ۴.۵ میلیارد مسافر در سال ۲۰۱۹ خواهد بود.

هشدار به متقاضیان

گواهی‌نامه بین‌المللی

کانون جهانگردی و اتومبیلرانی هشدار داد گواهی‌نامه رانندگی بین‌المللی صادرشده از سوی شرکت‌های متفرقه فاقد اعتبار قانونی است.

امید شریفی، مدیر روابط عمومی کانون جهانگردی و اتومبیلرانی به دنبال تبلیغات صدور گواهی‌نامه‌های ۵، ۱۰ و ۲۰ ساله و بروز مشکلات متعدد برای مسافران ایرانی در خارج از کشور، یادآور شد: در راستای اطلاع‌رسانی‌های پیشین و بر اساس اعلام فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (FIA) به اطلاع متقاضیان دریافت گواهی‌نامه رانندگی بین‌المللی می‌رساند، کانون جهانگردی و اتومبیلرانی بر اساس قوانین بین‌المللی و داخلی تنها مرجع رسمی و قانونی صدور گواهی‌نامه رانندگی بین‌المللی در ایران است.شریفی تاکید کرد: به منظور پیشگیری از بروز هرگونه مشکل در کشور مقصد برای گردشگران و مسافران ایرانی، به متقاضیان تاکید می‌شود، تنها به مراکز مجاز صدور گواهی‌نامه بین‌المللی کانسون جهانگردی و اتومبیلرانی مراجعه کنند.او با بیان اینکه مراجع مجاز صدور گواهی‌نامه رانندگی بین‌المللی در هر کشور، نمایندگان رسمی فدراسیون بین‌المللی اتومبیلرانی (FIA) هستند، اظهار کرد: متقاضیان دریافت گواهی‌نامه‌های رانندگی بین‌المللی توجه داشته باشند که بر اساس قانون اصلاح ماده ۲۲ قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۸/۶/۱۷ مجلس شورای اسلامی و همچنین کنوانسیون‌های بین‌المللی ۱۹۶۸ وین و ۱۹۴۹ ژنو، وظیفه صدور گواهی‌نامه‌های رانندگی بین‌المللی و سایر اسناد و مدارک بین‌المللی خودرو در ایران، تنها بر عهده کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران است.

کویریان خورجین‌باف



علی‌مراد صادقی، هنرمندی است که از سال ۱۳۶۸ به خورجین‌بافی در حسن آباد مشغول است. هنری که به گفته او در حسن آباد معروف است و اکثراً در همه خانه‌ها کارگاه‌های خورجین‌بافی به راه است و به آن می‌پردازند. او نیز همراه با همسر و برادرش سال‌هاست که خورجین‌بافی را ادامه می‌دهد.

این هنرمند با بیان اینکه در خورجین بافی، نخ تار و پود اهمیت بسیاری دارد، درباره این هنر به ایسنا گفت: خورجین از کناره‌های پارچه و ضایعات نمد و تور و کاغذ بافته می‌شود. در قدیم خورجین‌ها را از نخ‌های پنبه‌ای می‌بافتند که در حسن آباد پرورش و سپس ریسیده می‌شد؛ البته جوامع عشایری برای بافت خورجین از موی بز و پشم‌های رنگی نیز استفاده

می‌کردند؛ اما دیگر خورجین‌ها را به آن صورت بافته نمی‌بافتند و علاوه بر ضایعات و دورریختنی‌های پارچه، از نخ «فیلامنت»، نخ «پ پ» یا «پلی پروپیلن»، «سیف» و پنبه نیز برای نخ تار در خورجین‌بافی استفاده می‌شود.صادقی ادامه داد: خورجین، دست‌بافته‌ای بدون گره است که به‌صورت ذهنی بافته می‌شود و به‌طورمعمول دارای عرضی بین ۳۰ تا ۹۰ سانتی‌متر است که حالت قواره‌ای بافته می‌شود. ما در کارگاهمان چهارنوع خورجین موتوری، هوندایی، چرخی و الاغی می‌بافیم. نوع موتوری با ۵۰ تار تهیه می‌شود، هوندایی با ۴۳ نخ و نوع چرخی که کوچک‌تر است با ۳۵ نخ تاربافته می‌شود؛ ضمن اینکه خورجین‌ها گاهی دارای یک لت هستند و به این نوع خورجین چنته نیز گفته می‌شود و گاهی دارای دو لت هستند که نسبت به نوع اول ابعاد کوچک‌تری دارند.

او اشاره کرد که خورجین معمولاً دارای نقوش هندسی و زاویه‌دار است و در قدیم برای جابه‌جایی بارها روی چهارپایان استفاده می‌شد و درواقع نوعی بالاپوش برای حیوانات بود که به آن «پالان» هم می‌گفتند؛ اما بعدها برای موتور و دوچرخه نیز مورداستفاده قرار گرفت؛ ضمن اینکه جزیی از جهیزیه عروس نیز به‌شمار می‌رفت.

صادقی سپس درباره مراحل بافتن یک خورجین توضیح داد: بعد از اینکه ضایعات یا سرقچی‌های پارچه‌ها را دسته‌بندی و تار

آن را قیچی کردیم، به هم گره می‌زنیم و تارها را با دستگاهی که خاص همین کار است شانه می‌زنیم و از اینجا به بعد هم خورجین‌بافی را شروع می‌کنیم.

این هنرمند خورجین‌باف افزود: بافتن خورجین‌ها به دو صورت است؛ یا روی دار افقی یا عمودی بافته می‌شود؛ درست مثل قالی‌بافی که این دار دو حالت ثابت و گردان دارد و یا برای بافتن آن از دستگاہ ریسندگی استفاده می‌شود. به این نکته هم باید اشاره کنم که هم دار و هم دستگاہ ریسندگی از چوب ساخته شده‌اند.

او سپس به سایر ابزار در خورجین‌بافی اشاره و بیان کرد: «پنجه» یا «دفتین» نیز ابزار دیگری در خورجین‌بافی است که برای کوبیدن پودها استفاده می‌کنیم و حالت شانه‌مانند دارد؛ ضمن اینکه چوبی به نام «پهنا» که در دوطرفش سوزن وجود دارد نیز برای خورجین‌بافی موردنیاز است که در هنگام بافته شدن خورجین و برای جلوگیری از لوله شدن لبه‌های خورجین استفاده می‌شود و درواقع پهنای خورجین را حفظ می‌کند. صادقی یادآوری کرد: پس از پایین آوردن خورجین از دار یا دستگاہ، دو طرف خورجین را برای ایجاد کیسه‌های دوطرف در اندازه موردنظر تا زده و می‌دوزیم تا شکل خورجین به خود بگیرد و در نهایت از نخ‌های رنگی نیز برای دوختن لبه‌های خورجین استفاده می‌کنیم که به این مرحله، «شیرازه‌دوزی» گفته می‌شود.

