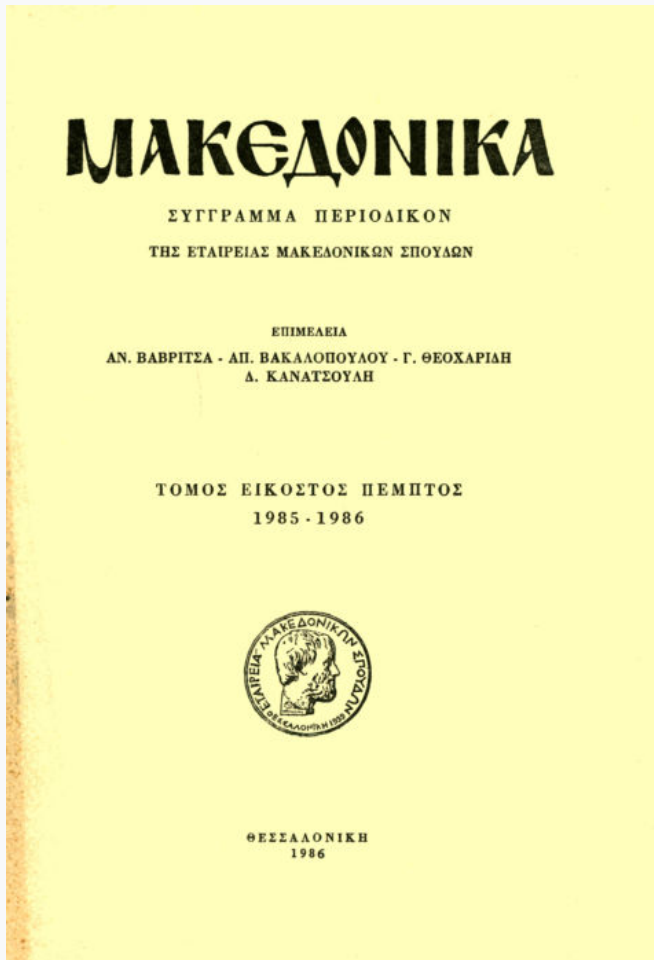


## Μακεδονικά

Τόμ. 25, Αρ. 1 (1986)



Χανιά και караβάν σεράγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν από το 1774 έως το 1913

Ελένη Γαβρά

doi: [10.12681/makedonika.226](https://doi.org/10.12681/makedonika.226)

Copyright © 2014, Ελένη Γαβρά



Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

### Βιβλιογραφική αναφορά:

Γαβρά Ε. (1986). Χανιά και караβάν σεράγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν από το 1774 έως το 1913. *Μακεδονικά*, 25(1), 143–179. <https://doi.org/10.12681/makedonika.226>

**ΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΑΒΑΝ ΣΕΡΑΓΙΑ**  
**ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΩΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ**  
**ΚΑΙ ΓΥΡΩ ΑΠ' ΑΥΤΗΝ ΑΠΟ ΤΟ 1774 ΕΩΣ ΤΟ 1913**

Η ερευνητική αυτή εργασία αναφέρεται στα χάνια και караβάν серάγια από τη Θεσσαλονίκη έως την πόλη των Σερρών και γύρω απ' αυτήν στη χρονική περίοδο 1774-1913 (βλ. χάρτη σ. 146).

Στόχος της είναι η προσέγγιση των διαφόρων αρχιτεκτονικών τύπων της παραπάνω εποχής και περιοχής με την προοπτική μιας ευρύτερης εργασίας: χάνια και караβάν серάγια της Μακεδονίας και Θράκης από το 18ο αιώνα έως σήμερα.

Η σχετική έρευνα στο βορειοελλαδικό χώρο δε φαίνεται να είναι εκτεταμένη πρόσφατα σχετικά μελετήθηκαν τα ανάλογα κτίσματα στην Ξάνθη και τα Γιάννενα<sup>1</sup>.

Η ολοκλήρωση της ερευνητικής εργασίας πραγματοποιήθηκε κύρια με αυτοψίες—φωτογράφιση, συγκέντρωση προφορικού υλικού—στην περιοχή μελέτης, αλλά και με βιβλιογραφική έρευνα που έγινε στη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη Αθηνών, στην Κεντρική Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, στη Νομική Σχολή του Α.Π.Θ., στη Φιλοσοφική Σχολή του Α.Π.Θ., στη Βιβλιοθήκη της Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών, στη Βιβλιοθήκη του Ιδρύματος Μελετών Χερσονήσου του Αίμου και στη Δημοτική Βιβλιοθήκη Σερρών, από τον Ιανουάριο έως τον Οκτώβριο του 1984.

Στο σημείο αυτό θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους όσους μας βοήθησαν διαθέτοντας πολύτιμο χρόνο, γνώσεις και προφορική πληροφόρηση για την πραγματοποίηση αυτής της εργασίας<sup>2</sup>.

---

1. Ζαρκάδα Χριστίνα, Τά Χάνια της Ξάνθης, «Θρακικά Χρονικά» 37 (1982) 189-207. Γουργιώτου Δ. - Δαρδιώτης Κ. - Πουλογιάννη Ν., Χάνια και Πανδοχεία στα Γιάννενα, «Αρχιτεκτονικά Θέματα» 17(1983) 54-57.

2. Ιδιαίτερα ευχαριστούμε το δάσκαλό μας καθηγητή της Ιστορίας της Αρχιτεκτονικής Α.Π.Θ. Αργύρη Πετρονάτη, που μας καθοδήγησε σ' όλη τη διάρκεια της εργασίας και τον Τάσο Ιορδάνογλου, τουρκολόγο, επιστημονικό συνεργάτη του ΙΜΧΑ, για την βοήθειά του στη μετάφραση τουρκικών κειμένων. Επίσης ευχαριστούμε για την υπόδειξη βιβλιογραφικού υλικού το λογογράφο και βιβλιογράφο Παναγιώτη Καμπλάκη (Αθήνα), το βυζαντινολόγο, σλαβολόγο Σωτήρη Κίτσα (Θεσσαλονίκη), τον πολιτικό μηχανικό Νίκο Νικολάου (Σέρρες), τον επίκουρο καθηγητή του τομέα Ιστορίας-Φιλοσοφίας και Κοινωνιολογίας του Δικαίου της Νομικής Σχολής Α.Π.Θ. Χαρά-

## 1. ΓΕΝΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα είναι η εποχή που στην Ευρώπη σημειώνεται η κατάλυση των φεουδαρχικών συστημάτων και η κατ΄εξουχία της αστικής τάξης (Γαλλική Επανάσταση 1789)<sup>1</sup>.

Στον ελληνικό χώρο παράλληλα παρουσιάζεται ακμή με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή (1774) και την καθιέρωση προστατευτικού κλίματος για τις ελληνικές εμπορικές και εφοπλιστικές δραστηριότητες: οι ναπολεόντιοι πόλεμοι και ο ναυτικός αποκλεισμός της Ευρώπης από τους Άγγλους δημιούργησαν πρόσθετες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αστικών μορφών στην Ελλάδα<sup>2</sup>.

Μέσα στις συνθήκες αυτές, κατά το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα, στον ελληνικό χώρο η αγροτική οικονομία αλλάζει μορφή και από «κλειστή» γίνεται εμπορευματική<sup>3</sup>. Αυτό έχει σαν συνέπεια την ανάπτυξη της μονοκαλλιέργειας σε ορισμένες περιοχές και τη δημιουργία αξιόλογων κέντρων εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου.

Την εποχή αυτή η Θεσσαλονίκη με σημαντικό πληθυσμό (1820:50.000,

---

λαμπο Παπαστάθη, τη βοήθ του ίδιου τομέα της Νομικής Σχολής Α.Π.Θ. Δέσποινα Παπαστάθη, την αρχιτέκτονα και βοηθό της Ιστορίας και Αρχιτεκτονικής της Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ. Αιμιλία Στεφανίδου, το Βασίλη Τζανακάρη, δημοσιογράφο, εκδότη του περιοδικού «Γιατί» (Σέρρες), για την παραχώρηση σκαριφήματος της κάτοψης του χανιού του Ηλιάδη—πλατεία Εμπορίου Σερρών— του οποίου σήμερα διασώζεται μόνο η όψη. Για την παραχώρηση σημαντικού προφορικού υλικού ευχαριστούμε τον ξυλέμπορο Γεώργιο Βάκα (Ηράκλεια Σερρών), τον έμπορο Παναγιώτη Δάρατζη (Σέρρες), τον ποτοποιό και ιδιοκτήτη πρώην χανιού στις Σέρρες Κώστα Μπέη, τον πεταλωτή και ιδιοκτήτη χανιού στη Νιγρίτα Σερρών Αβραάμ Ναλμπάντη, τον αγρότη Ηλία Οργαντζίδη (Τριανταφυλλιά Βισαλτίας Σερρών), τον έμπορο, πρώην δήμαρχο Ηράκλειας Βαγγέλη Παπαδόπουλο, τον έμπορο Θεόδωρο Παπαευαγγέλου (Σέρρες), τον έμπορο και ζωγράφο Νίκο Πούλιο (Σέρρες), τον ιδιοκτήτη σταθμού αυτοκινήτων—πρώην χανιού— στις Σέρρες Αντώνη Τράικο, καθώς και τα κατά τόπους γραφεία των Ελληνικών Ταχυδρομείων. Τέλος ευχαριστούμε την Έφη Κοσιτζίδου, φοιτήτρια του Δ΄ έτους του Νεοελληνικού Τμήματος της Φιλοσοφικής Σχολής του Α.Π.Θ., για τη συνεργασία της σ΄ όλη τη διάρκεια της ερευνητικής εργασίας.

1. Δυτικός Διαφωτισμός: η αρχή του ανάγεται ως τον ΙΖ΄ αιώνα και το τέρμα του στους χρόνους αμέσως πριν τη Γαλλική Επανάσταση. Ελληνικός Διαφωτισμός: 1774-1821. Δ η μ α ρ ά ς Κ. Θ., Νεοελληνικός Διαφωτισμός, τρίτη έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις «Ερμής», <sup>3</sup>1983, σ. 1.

2. Σ β ο ρ ώ ν ο ς Ν ί κ ο ς, Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα, Εκδόσεις «Θεμέλιο», <sup>3</sup>1983, σ. 51-65.

3. (Α σ δ ρ α χ α ς Σ π υ ρ ί δ ω ν), Οικονομία: το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, «Ιστορία του Έλληνικού Έθνους», τ. ΙΑ΄, Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.,—Εταιρεία Ιστορικών Εκδόσεων, 1975, σ. 170-175.

1920:200.000)<sup>1</sup>, μαζί με την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη, είναι κέντρα του εμπορίου της οθωμανικής αυτοκρατορίας στη Μεσόγειο. Ιδιαίτερα η Θεσσαλονίκη είναι κόμβος στο σύστημα των μεγάλων χερσαίων και θαλάσσιων δρόμων Ανατολής και Δύσης. Μέσα απ' αυτούς γίνεται η διακίνηση των προϊόντων της Μακεδονίας προς την Κεντρική Ευρώπη και «εισάγονται τα προϊόντα της αναπτυσσόμενης ευρωπαϊκής βιομηχανίας»<sup>2</sup>.

Την ίδια εποχή οι Σέρρες με πληθυσμό 25-30.000 κατοίκους<sup>3</sup> είναι μεγάλο παραγωγικό και εμπορικό κέντρο<sup>4</sup> και από τους κυριότερους συγκοινωνιακούς κόμβους<sup>5</sup>. Από εδώ περνούσαν οι δρόμοι που από τη Θεσσαλονίκη οδηγούσαν στη Βουλγαρία, Βλαχία, Μολδαβία, Ουγγαρία και Αυστρία<sup>6</sup> και ξεκινούσαν άλλοι προς τα αξιόλογα κέντρα της λοιπής Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης για να καταλήξουν στην Κωνσταντινούπολη. Εξάλλου και η Εγνατία οδός, που συνέδεε τη Θεσσαλονίκη με την Κωνσταντινούπολη περνούσε από την Αμφίπολη, στα νότια της πεδιάδας των Σερρών, κοντά στις εκβολές του Στρυμόνα στον κόλπο του Ορφανού (εικ. 1).

Στους χερσαίους αυτούς δρόμους, αρτηρίες ανάμεσα στα πιο σημαντικά κέντρα, η διακίνηση των εμπορευμάτων γινόταν την εποχή εκείνη με καραβάνια<sup>7</sup>. Για την εξυπηρέτηση των τελευταίων δημιουργήθηκε δίκτυο σταθμών, γνωστών με το όνομα χάνια και καραβάν σεράγια.

1. Μοσκόφ Κωστής, Θεσσαλονίκη. Τομή της μεταπρατικής πόλης, τ. Α', Β' έκδοση αναθεωρημένη, Αθήνα, Εκδόσεις «Στοχαστής», 1978, σ. 284, 285.

2. Δημητριάδης Βασίλης, Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της τουρκοκρατίας, 1430-1912, Θεσσαλονίκη Ε.Μ.Σ., Μακεδονική Βιβλιοθήκη άρ. 61, 1983, σ. 17.

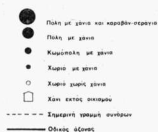
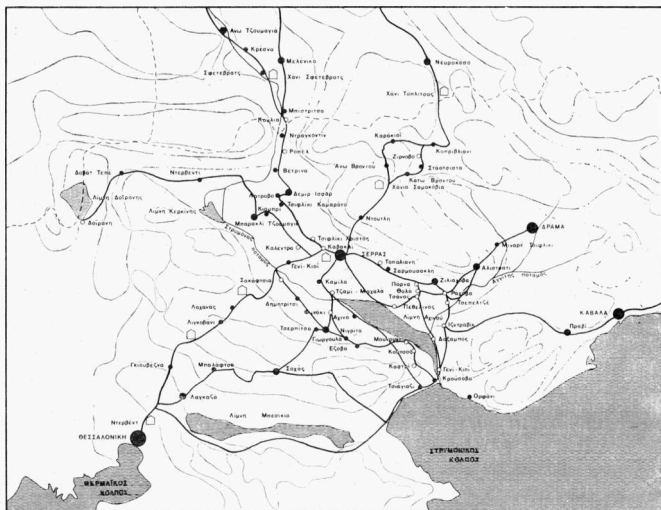
3. Βακαλόπουλος Απόστολος, Ιστορία της Μακεδονίας (1354-1833), Θεσσαλονίκη 1969, σ. 480.

4. Η πεδιάδα των Σερρών (κατά τους Τούρκους: «Αλτίν Οβασί», δηλαδή «χρυσή πεδιάδα») είχε τη μεγαλύτερη παραγωγή σιτηρών, βαμβακιού και καννού σ' όλη την Ελλάδα. Πέτροβιτς Νατάλης, «Σερραϊκά Χρονικά», τ. Ι, Αθήνα, Ιστορική και Λογογραφική Εταιρεία Σερρών-Μελενίκου, 1953, σ. 144.

5. Βακαλόπουλος, ό.π., σ. 480.

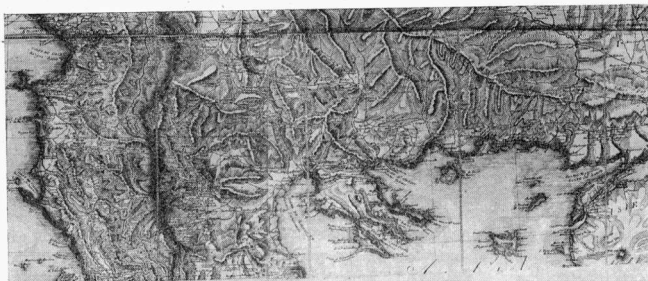
6. Ό.π., σ. 351 και σ. 358 χάρτης 9.

7. Καραβάνια: κοινές πορείες που μαρτυρούνται από το 1398 μέχρι και το 1874 από τον C. Jireček (1876), σ. 221, 415, και δημιουργήθηκαν σαν συνέπεια της ανάγκης για ασφάλεια κατά τη διαδρομή. Προέρχεται «από το περσικό Kar-ban=προστάτης των επιχειρήσεων (Enzyklopädie des Islam, II, σ. 837) πέρασε στ' άραβικά με τον τύπο Kairavan, το 14ο αιώνα μέσω του ανατολικού εμπορίου στους Ίταλους ως Caravana, ως garaanus πέρασε σε μās και στά σλαβικά μετασηματίστηκε σε Karavane». Heyd W., Geschichte des Levantehandels in Mittelalter, Stuttgart 1879, τ. Ι, σ. 198. Αrno M e h l a n, Οι εμπορικοί δρόμοι στα Βαλκάνια, «Η οικονομική δομή των Βαλκανικών χωρών (ΙΕ'-ΙΘ' αιώνα)», Επιμέλεια: Σπύρος Ασδραζάς, Αθήνα, Εκδόσεις «Μέλισσα» 1979, σ. 383, 404 σημ. 261.



**ΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΑΒΑΝ-ΣΕΡΑΓΙΑ  
ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
ΕΩΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ  
ΚΑΙ ΓΥΡΩ ΑΓ' ΑΥΤΗΝ  
ΑΠΟ ΤΑ 1774 ΕΩΣ ΤΟ 1913 .**

10 20 KM



Εικ. 1. Μακεδονία. Απόσπασμα από το χάρτη του Gaetan Palma (1811).

Αυτά χτίζονταν και κατά μήκος των δρόμων και μέσα στους οικισμούς<sup>1</sup>.

Στη Θεσσαλονίκη τα χάνια «βρίσκονταν μέσα και κοντά στο τείχος της άποβάθρας, αργότερα δὲ και έξω, πιθανῶς ἀπὸ τις ἀρχές τοῦ 18ου αἰ»<sup>2</sup>.



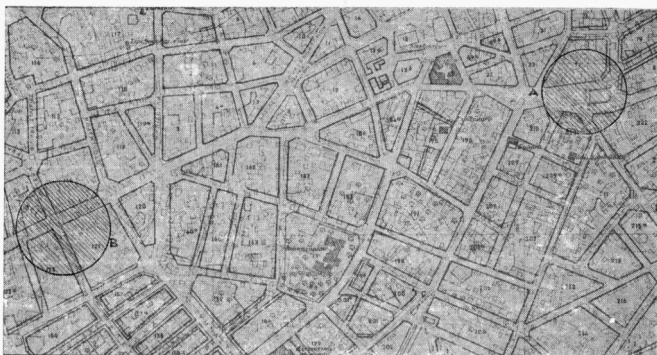
Εικ. 2. Χάρτης της Θεσσαλονίκης του 1882-83.  
Δημοσιεύθηκε από τον Eγίσε το 1981.

1. Σχινιάς Ν. Θ., Οδοπορικοί σημειώσεις Μακεδονίας, Ηπείρου, νέας οροθετικής γραμμής και Θεσσαλίας, Εν Αθήναις 1886, passim.

2. Σαμουηλίδου Αλίκη, Στεφανίδου-Φωτιάδου Αιμιλία, 'Η

Με την κατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών (1871) και την επέκταση της πόλης έξω από τα τείχη ανατολικά και δυτικά, άρχισαν να κτίζονται χάνια κοντά στην πύλη του Βαρδάρη και κατά μήκος της σημερινής οδού Μοναστηρίου (εικ. 2). Πάντως η κατασκευή σιδηρόδρομου στη Θεσσαλονίκη στα τέλη του 19ου αιώνα σήμανε μαζί την αλλαγή των τότε συνθηκών του διαμετακομιστικού εμπορίου και την υποβάθμιση των χανιών σε ξενώνες λαϊκού τύπου.

Στις Σέρρες τα περισσότερα χάνια ήταν συγκεντρωμένα στη σημερινή πλατεία Εμπορίου<sup>1</sup> και στη δυτική είσοδο της πόλης, δηλαδή στην πρόσβαση από και προς τη Θεσσαλονίκη (εικ. 3, 17-20). Από την πυρκαϊά του 1913, που κατέστρεψε το πιο μεγάλο μέρος της πόλης, σώθηκαν μερικά από τα χάνια της. Αυτά συνέχισαν να λειτουργούν έως το 1965 που έκλεισαν οριστικά<sup>2</sup>.



Εικ. 3. Απόσπασμα από χάρτη της πόλης των Σερρών με τη σημερινή χάραξη και την υπόχουσα κατάσταση, όπως αποτυπώθηκε το 1912 από την τοπογραφική υπηρεσία του ελληνικού στρατού.

Περιοχές με χάνια: Α: Πλατεία Εμπορίου Β: Δρόμος από και προς Θεσσαλονίκη.

Θεσσαλονίκη κατά την τουρκοκρατία. Τα τουρκικά μνημεία, «Αρχαιολογία», τ. 7 Μάιος 1983, σ. 62.

1. Μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα κάθε Τρίτη στο χώρο αυτό γίνονταν η εβδομαδιαία λαϊκή αγορά. Σχ ι ν ᾱ ς, ό.π., τ. II, σ. 397 και προφορική τεκμηρίωση από μεγάλο μέρος του σερραϊκού πληθυσμού.

2. Όλα, εκτός από τρία, καταδαφίστηκαν μετά το 1965 και στη θέση τους κτίστηκαν πολυκατοικίες και κτίρια χωρίς καμιά τυπολογική ή μορφολογική συγγενή οργάνωση.

Στα επόμενα κεφάλαια της ερευνητικής εργασίας, αφού γίνει μια σύντομη διαχρονική αναφορά στο είδος και στη λειτουργία του χανιού και του караβάν σεραγιού από την αρχική τους εμφάνιση μέχρι σήμερα<sup>1</sup>, θα επιχειρήσουμε μια πιο αναλυτική εξέταση των διαφόρων τύπων που εμφανίζονται στην περιοχή των Σερρών μέχρι και τη Θεσσαλονίκη από το 1774 έως το 1913.

## 2. ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ «ΣΤΑΘΜΩΝ»

Η οργάνωση των εμπορικών δρόμων ξεκινά από πολύ παλιά με τη δημιουργία κοινών πορείων (καραβανιών) και σταθμών κατά τη διαδρομή.

Η αρχή των σταθμών ως οργανωμένου αρχιτεκτονικού έργου μπορεί να τοποθετηθεί στους σταθμούς εφοδιασμού των Αχαιμενιδών (6ο-5ο π.Χ. αιώνα) στις μεγάλες οδικές αρτηρίες<sup>2</sup> και στα «καταγώγια» ή «δημόσια καταγώγια» των αρχαίων<sup>3</sup>. Αργότερα (7ο-6ο π.Χ. αιώνα) αναφέρονται από τον Αριστοφάνη και σταθμοί με τον όρο «πανδοκεία»<sup>4</sup>.

Στη ρωμαϊκή αυτοκρατορία το δίκτυο των εμπορικών δρόμων οργανώνεται ακόμη περισσότερο. Η αρχή κατάρτισης γεωγραφικών χαρτών (εικ. 4) και η ύπαρξη εκτός των άλλων έργων υποδομής και πανδοχείων-σταθμών μέσα στις πόλεις ή σε επίκαιρα σημεία των δρόμων μαρτυρούν υψηλό βαθμό οργάνωσης. Ειδικά για τα πανδοχεία της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας είναι

νωση. Σ' αυτά που διασώθηκαν παρατηρούνται προσθήκες που καλύπτουν νέες ανάγκες—στο ισόγειο κατάστημα, στον όροφο αποθήκες—(εικ. 18) ή μετατροπή της λειτουργίας τους (εικ. 19, 20) ή τέλεια εγκατάλειψή τους.

1. Όταν αναφερόμαστε στη σημερινή εποχή εννοούμε χάνια και караβάν-σεράγια που σώθηκαν έως τις μέρες μας ελάχιστα και παραλλαγμένα ή φθαρμένα. Τα κτίσματα που ιδιαίτερα θα μελετήσουμε είναι έργα που απόμειναν από το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού.

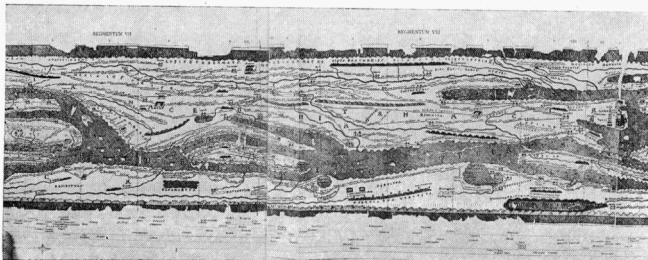
2. Ως «ἐμπορία» (emporía, 'ἐμπορεία' οι μεταγενέστεροι τύποι) αναφέρονται από τον Ηρόδοτο (1.165, 2.178, 4.108, 7.158, 9.106) και το Θουκυδίδη (1.13, 1.100, 7.50) και ως «καταλύσεις» από τον Ηρόδοτο (5.62) και τον Πλάτωνα (Πλάτωνος Πρωταγόρας-315.D)—Η ρ ο δ ό τ ο υ, Ιστορία, Libri IX, edidit Henr. Rudolph. Dietsch, editio altera curavit H. Kallenberg, Lipsiae, in aedibus B.G. Teubneri, MDCCCLXXXVII (1887. Θ ο υ κ υ δ ί δ ο υ, Ιστορία, Scriptorum Classicorum, Bibliotheca Oxoniensis, Oxonii, E. Typographeo Clarendoniano, Londini et Novi Eboraci, First published 1900. Π λ ά τ ω ν ο ς, Πρωταγόρας, Scriptorum Classicorum, Bibliotheca Oxoniensis, Oxonii, E. Typographeo Clarendoniano, Londini et Novi Eboraci, First published 1903.

3. «Καταγώγια»: χώροι κοντά σε ναούς ή τόπους εορτών και αγώνων, προορισμένοι για τη φιλοξενία επαρχιακών υπαλλήλων ή προσκυνητών. Φά λ μ π ο ς Φί λ. Κ., Μπεξεστένια και γάνια στη Σμύρνη, «Μικρασιατικά Χρονικά» 9 (1961) 163.

4. Α ρ ι σ τ ο φ ά ν ο υ ς, Κομωδίαι— «Βάτραχοι», Lipsiae 1830, στίχος 550.



γνωστό από πηγές εκείνης της εποχής<sup>1</sup>, ότι υπήρχαν διάφορες κατηγορίες, ανάλογα με το βαθμό εξυπηρέτησης που προσέφεραν<sup>2</sup>. Χαρακτηριστικά της εποχής εξάλλου ήταν τα διάφορα σύμβολα—συνήθως ζώα—και οι «διαφιμιστικές» επιγραφές στις όψεις των ρωμαϊκών πανδοχείων<sup>3</sup>.



Εικ. 4. Απόσπασμα από το χάρτη του Miller Konrad:  
*Die Pentingersche Tafel (1929)*.

Στη βυζαντινή αυτοκρατορία, στην Κωνσταντινούπολη και άλλες μεγάλες πόλεις, ο Κώδικας του Ιουστινιανού μαζί με άλλα «φιλανθρωπικά καταστήματα» αναφέρει και τα «ξενοδοχεία» και τους «ξεωνόνες»<sup>4</sup>. Εκτός όμως από τα «ξενοδοχεία» των Βυζαντινών αργότερα ιδρύθηκαν και τα «πανδοχεία», πολυτελέστερα από τα πρώτα. Αυτά κατά τον Krause χρησι-

1. Artemidorus Daldianus «Onirocriticon», libri V, recognavit Roger A. Pack, Lipsiae, Teubner, 1963. Seneca, «De beneficiis», libri VII, Hosius C., Lipsiae, Teubner, 1914. Σ τ ρ ά β ω ν ο ς, Τα Γεωγραφικά (I-VII) with an english translation by H. L. Jones in eight volumes, London, Loeb, 1949 54/50.

2. Οι εξυπηρέτησεις στα ρωμαϊκά πανδοχεία περιλάμβαναν από ένα λιτό γεύμα με ξηρούς καρπούς στα πιο απλά, έως και ένα αναζωογονητικό λουτρό στα περισσότερο πολυτελή. Σ τ ρ ά β ω ν ο ς, ό.π., passim.

3. Τα σύμβολα των πανδοχείων συνήθως ήταν ζώα: καμήλα, ελέφαντας, πετεινός κ.ά. Ανάλογες ήταν και οι ονομασίες των πανδοχείων: «ο πετεινός», «ο μεγάλος αετός», «ο μικρός αετός», «το φίδι». Από τις επιγραφές των όψεων σαν πιο αντιπροσωπευτικές αναφέρονται: Σε πανδοχείο της Λυών: «Εδώ ο Ερμής υπόσχεται το κέρδος, ο Απόλλωνας την υγεία και ο Septumanus, ο ιδιοκτήτης, τα γεύματα και τα δωμάτια· ο καθένας που θάρρει μέσα θα πράξει το καλύτερο δυνατό· ξένη, κοίταξε πού μένεις». Σε πανδοχείο στις Antibes: «Μια λέξη οδοιπόρε: έλα μέσα: η ταρίφα σου τα λέει όλα». A r t e m i d o r u s D a l d i a n u s, ό.π., passim.

4. Corpus Iuris Civilis, Codex Iustinianus, Krueger Paulus, Dublin/Zürich, Weidmann 1970, (α' έκδοση 1877), volumen secundum, xenodochium: 1, 2, 19/1, 3, 32, 7/1, 3, 34/1, 3, 48, 3/1, 3/1, 3, 32, 7. xenon: 1, 3, 48, 6.

μευαν μάλλον για τους επαρχιακούς υπαλλήλους ή τους προσκυνητές<sup>1</sup>. Τα είδη αυτά των βυζαντινών σταθμών ήταν τα πρότυπα και οι πρόδρομοι των «μουσαφίρ οντάδων» της μουσουλμανικής θρησκείας, που πρόσφερε δωρεάν τριήμερο κατάλυμα και τροφή σε φτωχούς ταξιδιώτες<sup>2</sup>.

Παράλληλα στους Βυζαντινούς υπήρχε και ο όρος «ταχυδρομικός σταθμός», που αποδιδόταν ως εξής: «σταθμός», «άνάπαυλις», «στάση», «μονή», «άλλαγή» ή με μια πολύ αρεστή στο συγγραφέα για την εποχή εκείνη έκφραση: «καρβασαράς»<sup>3</sup>. Η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών υπολογιζόταν σε πορεία μιας μέρας με τα υποζύγια (περίπου 7-8 ώρες)<sup>4</sup>.

Ο Αγπο υποστηρίζει ότι κατά το Μεσαίωνα στο βαλκανικό χώρο υπήρχε χρονικό διάστημα, στο οποίο είχαν εξαφανισθεί οι «σταθμοί» με τη μορφή του οργανωμένου αρχιτεκτονικού έργου. Τότε, και όταν ο καιρός το επέτρεπε, τα караβάνια στάθμευαν στο ύπαιθρο και ειδικά σε περιοχές με σκιά και νερό<sup>5</sup>. Όμως η ανάγκη εξασφάλισης από τις καιρικές συνθήκες και

1. Krause Johan Heinrich, Die Byzantiner des Mittelalters in ihrem Staats, Hof- und Privatleben, insbesondere vom Ende des zehnten bis gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts nach den byzantinischen Quellen, Halle, G. Schwetschkescher Verlag, 1869, σ. 28.

2. Θεόδωρος Στουδίτης, άσμα 29 εις Patrologia Graeca, Parisii, Migne, 1857-1865, τ. 99, σ. 1792.

«Εἰς ξενοδοχεῖον.

Προβάτε, δεῦτε, τῆ ξενιζούση στέγη,

Ἄνδρες πορευταί, τοῖς πόνοις κεκμηκότες,

Μετεκλάβοιτε τῶν ἑμῶν ξενισμάτων

Ἄρτου ποθητοῦ, τοῦ τρέφοντος καρδίαν,

Πότου γλυκείου, τοῦ ρέοντος ἀφθόνως

Σκεπασμάτων τε τῶν ψύχους ἀλλοτριῶν».

3. Από τους Βυζαντινούς σαν μέτρο απόστασης μας έχει παραδοθεί η «άλλαγή» που ανταποκρίνεται σε μήκος 9.444,96 μέτρα. Το όνομα προέρχεται από τους ταχυδρομικούς σταθμούς στους διάφορους δρόμους, που ήταν γνωστοί με το όνομα «άλλαγή». Εκεί άλλαζαν τ' αλόγα τους οι αυτοκρατορικοί ιππείς.

Επίσης μέτρο απόστασης, χωρίς να υπονοείται κάποια συγκεκριμένη μονάδα μέτρησης, αλλά μια μεγαλύτερη ή μικρότερη απόσταση που μπορεί να διανυθεί σε μια μέρα, ήταν ο «ήμερήσιος δρόμος»=47,225 χιλιόμετρα. Schilbach Erich, Byzantinische Metrologie, München, C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, 1970, σ. 36 και σημ. 2.

4. Δρομοδείκτης των ακολούθων οκτώ μερών, μεθ' αξιολόγων υποσημειώσεων του καθενός μέρους, Πελοποννήσου-Βοιωτίας-Αττικής-Θεσσαλίας-Ηπείρου-Μπόσνας-Μακεδονίας και Θράκης, Εν Βενετία παρά Μιχαήλω Γλυκεΐ τῷ ἐξ Ἰωαννίνων, 1829. passim. Σχινᾶς, ό.π., passim. Σχινᾶς Ν. Θ. Οδοιπορικόν Ηπείρου, τ. 1, Αθήναι 1897, passim. Χάρτης Gaetan Palma (1811).

5. Κατά τη διάρκεια της νύκτας τα υποζύγια σχημάτιζαν κύκλο με τα κεφάλια τους προς τα έξω για να προστατεύουν τα φορτία που βρίσκονταν στο κέντρο του κύ-

τους ληστές (που διατηρούσαν κρησφύγετα σ' όλους τους δρόμους)<sup>1</sup> αποτέλεσε τον κυριότερο λόγο για την κατασκευή «σταθμών» και την προστασία του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Το ερώτημα είναι αν όντως υπάρχει αυτή η χρονική ασυνέχεια στους «σταθμούς», γεγονός που θα ίσχυε μόνο αν παραδεχόμασταν την ολοκληρωτική εξαφάνιση των βυζαντινών «ξενώνων», «ξενοδοχείων» ή «πανδοχείων» στο βαλκανικό χώρο με την αρχή της παρακμής της αυτοκρατορίας.

Η οργάνωση όμως των εμπορικών δρόμων γνώρισε ιδιαίτερη εξέλιξη στον ισλαμικό κόσμο. Τα πρώτα φιλανθρωπικά ιδρύματα της μουσουλμανικής θρησκείας ήταν τα μαρέτ, που αρχικά προορίζονταν αποκλειστικά για ασθενείς και δεινοπαθόντες<sup>2</sup>. Αργότερα είναι γνωστά δύο διαφορετικά είδη σταθμών: το «καραβάν σεράι» και το «κουρσουμλί-χάν» (στο εξής: χάνι).

Η λέξη *καραβάν σεράι* ή *παραφθαρμένα καραβάν σαράι* σημαίνει μεγάλο και πολυτελή ξενώνα, κατάλυμα οδοιπόρων, μέγαρο, ανάκτορο των *καραβανιών*<sup>3</sup>.

Το *καραβάν σεράι* ως όρος, αλλά και ως είδος σταθμού κατά τη διαδρομή, είναι πολύ παλιότερο του *χανιού*. Τα *καραβάν σεράγια* ήταν γνωστά στην Ανατολία από την εποχή των Σελτζουκιδών (1077-1308)<sup>4</sup> και κυρίως από τη λεγόμενη «χρυσή εποχή» (1077-1243). Συνήθως προορίζονταν να προσφέρουν νυκτερινό κατάλυμα, ασφάλεια και ησυχία στους οδοιπόρους και κυρίως τα *καραβάνια*. Ο χρόνος διαμονής σ' αυτά ήταν περιορισμένος: συνήθως μια νύκτα. Παράλληλα προσφέρονταν *σση* χώροι αγοράς και σε

κλου. Επιπλέον, έβαζαν σκοπούς σαν πρόσθετο προστατευτικό μέτρο. A r n o, ό.π. σ. 384. B o n é A m i, La Turquie d'Europe, t. I, Paris, Chez Arthus Bertrand, Editeur, 1840. σ. 518.

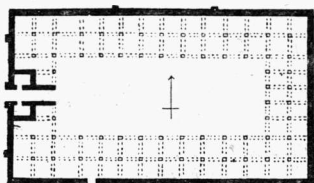
1. «Και μάλιστα κατά πρώτο λόγο σ' εκείνους που ήταν σπουδαίοι για τὸ διαμετακομιστικὸ ἐμπόριο, ὅπως ἐκεῖνος ποὺ ἐκκινούσε ἀπὸ τὴς Σέρρες, ὁ θρακικὸς μὲ τὴς διακλαδῶσεις του πρὸς τὴν Dupnica, μετὰξὺ Vraca-Bιδινίου, Πλευνας-Λόβες ἀπ' τὸ πέρασμα τοῦ Sırka, τῶν Jambolı-Karnobat, Schumla-Rustchuk, οἱ διαδρομῆς Ἰωάννινα-Ἄρτα, Σκούταρι-Prizren. Ἀντίθετα στὶς πόλεις τὰ σπίτια δὲν χρειάζονταν ιδιαίτερη προφύλαξη». A r n o, ό.π., σ. 377, 398 σημ. 140.

2. *Ιμαρὲτ*=εγκατάσταση, κτίριο, σπίτι. Το *μαρὲτ* ἦταν συγκρότημα κτισμάτων: κουζίνα, τραπεζαρία, υπνοδωμάτια—χώροι δωρεάν φιλοξενίας και διατροφῆς για τρεις μέρες—τζαμί, μια ιερατική σχολή, ἕνα νοσοκομεῖο και ἄλλες κοινωφελεῖς εγκαταστάσεις. Islām Ansiklopedisi, τ. 5, Istanbul, Maarit Basimevi, 1955, β' μέρος, σ. 985. U z u n c ä r s i l o ğ l u J. H., Erklärung und Uebersetzung der Stiftungsurkunden im Auszug, «Bellesten» 1937, I/N, σ. 155.

3. Χ λ ω ρ ό ς I, Λεξικόν Τουρκοελληνικόν (με τουρκική γραφή), Κωνσταντινούπολις 1899· λέξη Kervan-Saray (κιερβάνσεραί).

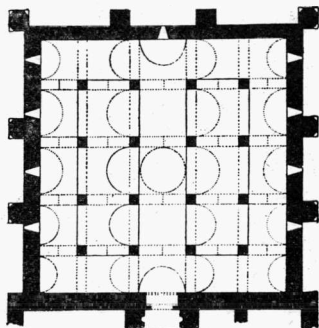
4. O k t a y E m i n, Tarih (Ιστορία), τ. II, Istanbul, XX, σ. 157.

περίοδο πολέμου σαν αποθήκες προμηθειών και πολεμικού υλικού. Ανάλογα με τον τύπο της κάτωτης—με ανοικτό ή σκεπασμένο σίθριο—διακρίνονται αντίστοιχα σε θερινά και χειμερινά (εικ. 5, 6). Τα μεγάλα όμως караβάν



Εικ. 5. Antalya, Emdir Han (κάτοψη)  
Σελτζουκικό караβάν-σεράι,  
θερινός τύπος  
(Yetkin, 1962, σ. 49).

Κτίστηκε στο διάστημα 1210-1219 μετά από εντολή του Izzeddin Kaykâvus I, γιου του Gıyâsüddin Kayhusrev. Οι εξωτερικές διαστάσεις του ήταν:  $78,80 \times 45,30$ . Στο ισόγειο, γύρω από την ανήν υπήρχαν κελιά ύψους 7,30 μ. προορισμένα για αποθήκες και στάβλους. Στον όροφο βρίσκονταν τα δωμάτια των ταξιδιωτών. Στην καθεμία από τις τέσσερις πλευρές του τείχους της ανήν υπήρχαν από δυο αμυντικοί προγίσκοι.



Εικ. 6. Burdur Susuz Han (κάτοψη).  
Σελτζουκικό караβάν-σεράι,  
χειμερινός τύπος  
(Yetkin, 1962, σ. 51).

Τέλος κτίσης: 1246. Οι εξωτερικές διαστάσεις του:  $25 \times 26$  μ. Ύψος μεσαίου θόλου: 13,60 μ. Ύψος τείχον περιόβολον (ενισχυμένον εξωτερικά με αμυντικούς προγίσκους): 8,25 μ.

σεράγια της ανατολικής και κεντρικής Μ. Ασίας προέρχονταν από τη συνένωση και των δύο τύπων<sup>1</sup> (εικ. 7).

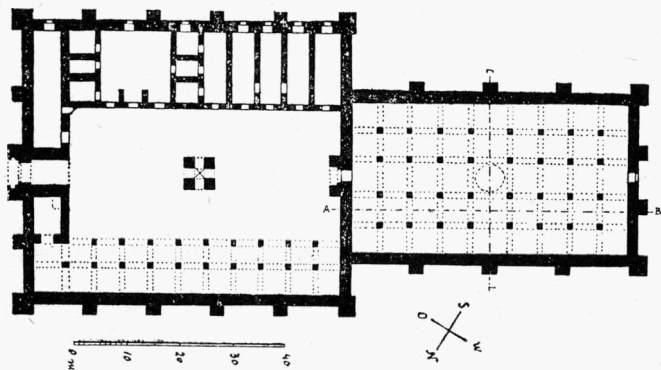
Τα караβάν σεράγια γενικότερα των Οθωμανών (1299-1923)<sup>2</sup> σε σύγκριση με των Σελτζουκιδών ήταν όμοιά τους, αλλά μικρότερα σε διαστάσεις και κατώτερα στην κατασκευή και διακόσμηση (εικ. 8).

Μια καινοτομία των οθωμανικών караβάν σεραγιών σε σχέση με τα αντίστοιχα σελτζουκικά είναι η πρόβλεψη ανοιγμάτων στους τοίχους των

1. Yetkin Sunat Kemal, L'architecture turque en Turquie, Paris, G-P-Massonneuve et Larosse, 1962, σ. 46-47.

2. Oktay, ό.π., τ. III, σ. 219.

κτισμάτων. Από το 16ο αιώνα και μετά μια άλλη σημαντική διαφορά είναι η εμφάνιση στα οθωμανικά караβάν σεράγια καταστημάτων στο ισόγειο, εσωστρεφών στην αρχή (εικ. 7), εξωστρεφών αργότερα (εικ. 9). Αυτό είχε



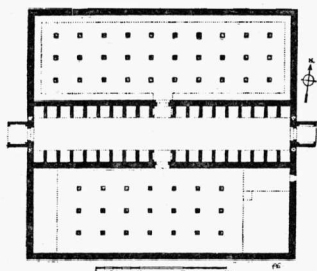
Εικ. 7. Konya-Aksaray Sultan Han (κάτοψη κατά τον F. Sarre). Σελτζουκικό караβάν-σεράι (συνένωση θερινού-χειμερινού τύπου). (Yetkin, 1962, σ. 53).

Κτίστηκε το 1229 κατόπιν εντολής του Alaeddin Kaykubad I στο 110ο χιλιόμετρο της οδού Konya-Aksaray και σε απόσταση 40 χιλιομέτρων από την τελευταία πόλη. Καταστράφηκε από πυρκαϊά και αναστηλώθηκε σε μεγαλύτερες διαστάσεις το 1278 από τον Gıyasüddin Kayhusrev.

Συνολικό μήκος κτίσματος:	116,90 μ.
Διαστάσεις θερινού τμήματος:	61,75 × 49,35 μ. — 3047 μ. <sup>2</sup>
» χειμερινού » :	55,15 × 32,90 — 1819 μ. <sup>2</sup>
Συνολικό εμβαδόν κτίσματος :	4866 μ. <sup>2</sup>

Περιγραφή θερινού τμήματος: στη δεξιά πλευρά χώροι βάθους 8,80 μ. προορισμένοι για τα ζώα και τις άμαξες. Στην αριστερή: δωμάτια για τους ταξιδιώτες, σαλόνια, δυο λουτρά και αποθήκες βάθους 10,40 μ.

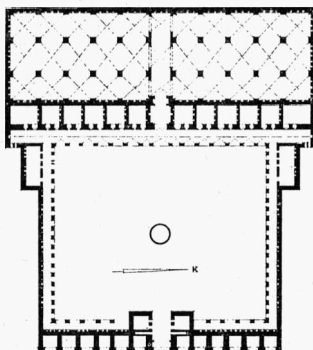
Περιγραφή χειμερινού τμήματος: η συνδεσή του με το θερινό τμήμα γινόταν με πόλη παρόμοια μ' αυτή της κεντρικής εισόδου· ο φωτισμός και αερισμός του από τα ένδεκα μικρά παράθυρα που υπήρχαν στις τρεις από τις τέσσερις πλευρές του (πλην της κοινής). Εξωτερικά και τα δυο τμήματα—θερινό και χειμερινό—είχαν ενσωματωμένους στους εξωτερικούς τοίχους αμυντικούς πυργίσκους. Στην αυλή του θερινού τμήματος υπήρχε τζαμί τετράγωνης κάτοψης, πλευράς 7,85 μ.



Εικ. 8. Tokat-Sivas Yeni Hon  
(κάτοψη κατά τον A. Gabriel).  
Οθωμανικό караβάν-σεράι  
(Yetkin, 1962, σ. 155).

Κτίστηκε στα τέλη του 16ου με αρχές 17ου αιώνα πιθανά μετά από εντολή του σουλτάνου Ebü Said Bahadır.

Ένας δρόμος πλάτους 7,30 μ. με δυο πόρτες διασχίζει το κτίσμα κατά μήκος. Από τη μια και την άλλη πλευρά του δρόμου υπάρχουν από 18 καταστήματα. Στο μέσο της κάθε πτέρυγας καταστημάτων υπάρχει ορθογώνια πόλη που οδηγεί στις αίθουσες πίσω από αυτά. Η βορεινή αίθουσα προοριζόταν για τους ταξιδιώτες, ενώ η νότια—μικρότερη από την προηγούμενη—για τα ζώα και τις άμαξες. Στο ανατολικό τμήμα της νότιας αίθουσας υπήρχε μικρό τζαμί, ενώ στο δυτικό της ίδιας αίθουσα λουτρού. Η καινοτομία αυτού του κτίσματος σε σχέση με τα προηγούμενα, τα σελητζονικά, είναι η πρόβλεψη ανοιγμάτων—παραθύρων—στους τοίχους.



Εικ. 9. Malatya Silahdar Mustafa Pasa Hanı'nın (κάτοψη).  
Οθωμανικό караβάν-σεράι

(Nejat, Tarih Estitüsü Dergisi 1, 1979, III). Τέλος κτίσης: 18 Δεκεμβρίου 1637. Αποτελείται από ένα ανοικτό τμήμα—αυλή—και ένα κλειστό. Η αυλή περιβάλλεται από στοά και στο κέντρο της βρίσκεται στέγη. Το τζαμί τύπου mescit είναι πάνω από την πόλη της εισόδου. Στην ανατολική πλευρά του κτίσματος (κύρια όψη) υπάρχουν καταστήματα προς την πλευρά του δρόμου.

Το κλειστό—στεγασμένο—τμήμα του караβάν-σεραγιού αποτελείται από δωμάτια για τους ταξιδιώτες και μεγάλη αίθουσα για τα ζώα και τα εμπορεύματα. Στην τελευταία η πρόσβαση γίνεται από διάδρομο που περνά από το μέσο της πτέρυγας των δωματίων.

σαν συνέπεια τη διαφορετική διαμόρφωση της λειτουργίας τους—το караβάν σεράι αρχίζει να λειτουργεί και σαν χώρος εμπορίου: bazar<sup>1</sup>.

Ο όρος «χάν» είναι περσικής προέλευσης και σημαίνει ξενώνα, ξενοδοχείο<sup>2</sup>. Το χάνι με τη σημερινή του έννοια, ως σταθμός κατά τη διαδρομή, καθιερώθηκε γύρω στα 1550 από τον Ιμπραήμ<sup>3</sup>, βεζύρη του Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς (1520-1566). Πρόκειται για κτίσμα μικρότερο από το караβάν σεράι. Ο χρόνος διαμονής των ταξιδιωτών ο' αυτό ήταν μεγαλύτερος, μια που το χάνι χρησίμευε επιπλέον και σαν τόπος εμπορικών συναλλαγών και ανταλλαγής ιδεών<sup>4</sup>.

Στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει σκόπη μια διάκριση ανάμεσα στο караβάν σεράι και το χάνι: το πρώτο είναι κτίσμα ανεξάρτητο· δεν εντάσσεται στον υπάρχοντα πολεοδομικό ιστό· γι' αυτό και το σχήμα της κάτοικης του είναι ορθογώνιο. Αντίθετα, το δεύτερο, εξαιτίας της προσαρμογής του στο «δυναμικό» ιστό των οθωμανικών πόλεων, έχει σχεδόν πάντα πολυγωνικό σχήμα κάτοικης.

Στο βαλκανικό χώρο και τα δύο είδη σταθμών που εξετάζουμε εμφανίζονται σε μια αρχιτεκτονική μορφή που μπορεί να θεωρηθεί εξέλιξη αντίστοιχων τύπων της Ανατολίας. Σύμφωνα δε και με τις περιγραφές αξιόπιστων περιηγητών, όπως ο De la Motraye, ο Choiseul Gouffier, ο Chandler και ο Boué, τα κτίσματα που εξετάζουμε κατανέμονται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

1. τα μεγάλα τουρκικά χάνια ή караβάν σεράγια,
2. τα κοινά χάνια των πόλεων· α) τυπικά εμπορικά, β) απλά λαϊκά «χάνια ζώων»,

1. Yetkin, ό.π., σ. 46-58, 156-158.

2. Χλωρός, ό.π., λέξη: han (χάν).

3. «Στον βεζύρη Ιμπραήμ, είχαν άπονημθή σέ ταξίδια του στήν Περσία ό τίτλος του Χάν κι' επειδή αυτός κυρίως τά διέδωσε στήν Τουρκία, πήραν κι' αυτά τό όνομα χάν, που άλλωστε ταιριάζει μέ τήν κυριολεξία τής λέξης: «χανέ» (σπίτι), ξενώνας». Φάλμπος, ό.π., σ. 164 σημ. 2. Ο De la Motraye τ. I, σ. 261-262 στο ταξίδι του από τη Σμύρνη στην Κωνσταντινούπολη στα 1696 περιγράφει τα χάνια της Πόλης σαν τα πιο αυθεντικά μνημεία της τουρκικής φιλοξενίας. Αναφέρει ακόμη ότι κατά την παράδοση η ίδρυσή τους ανάγεται στην εποχή του Ιμπραήμ, βεζύρη του Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς, De La Motraye, Voyage en Europe, Asie et Afrique, τ. I, Haye 1772.

4. Στη Σμύρνη «σέ χάνια σουλουπωμένα» (νοικοκυρεμένα) και καθαρά, στους δύο τελευταίους μάλιστα αιώνες, οι έμποροι μας (Χιώτες, Νησιώτες, Καραμανλήδες κλπ.) έμεναν μόνιμα και τά χρησιμοποιούσαν γιά γραφεία και κατοικίες τους, όπως και τώρα πολύ συχνά γίνεται, επαγγελματίες να έχουν εγκαταστήσει τά γραφεία τους σέ διαμερίσματα πολυκατοικιών και ξενοδοχείων». Φάλμπος, ό.π., σ. 175-176.

## 3. τα αγροτικά χάνια: α) με αυλή, β) χωρίς αυλή.

Στην πρώτη κατηγορία, στα караβάν σεράγια, ανήκουν συνήθως μεγάλα διώροφα (και σπάνια τριώροφα) οικοδομήματα, εξολοκλήρου λιθόκτιστα, με πλούσια εσωτερική διακόσμηση και έντονο μνημειακό χαρακτήρα. Τα κτίσματα αυτά συναντώνται περισσότερο στην Ασία και σπάνια στη Βαλκανική.

Στη δεύτερη κατηγορία, στα κοινά χάνια των πόλεων, ανήκουν κτίρια επίσης λιθόκτιστα, ως επί το πλείστον διώροφα, που μπορούν να θεωρηθούν εξέλιξη αυτών της προηγούμενης κατηγορίας. Με την προσθήκη μιας επιπλέον λειτουργίας—της εμπορικής—στη μέχρι τότε αρχιτεκτονική τους δομή, τα κοινά χάνια των πόλεων χαρακτηρίζονται σαν τυπικά εμπορικά. Με το πέρασμα του χρόνου μάλιστα, σε οικονομικά αναπτυγμένες πόλεις (Θεσσαλονίκη, Σμύρνη), σε πολλά από τα εμπορικά χάνια παρατηρείται ολοκληρωτική αλλαγή της λειτουργίας τους: από κατάλυμα των ταξιδιωτών μετατρέπονται σε εμπορικές σοσές, όπου στεγάζονται ιδιοκτήτες και εμπορεύματα<sup>1</sup>.

Τα απλά λαϊκά χάνια ή «χάνια ζώων» κυρίως βρίσκονταν σε μικρά επαρχιακά κέντρα ή πάνω σε δρόμους όχι πολυσύχναστους. Είναι κτισμένα στον τύπο του ισόγειου χανιού γύρω από μία κεντρική αυλή. Αποτελούνται από μικρούς συνεχόμενους κλειστούς χώρους οργανωμένους γύρω από έναν κεντρικό ανοικτό, μέσα σε μάντρες ή περιτοιχισμένες αυλές.

Στην τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται τα χάνια της υπαίθρου ή αγροτικά χάνια. Πρόκειται για κτίσματα που ανάλογα με τον τύπο της κάτοψης διακρίνονται σε δύο υποκατηγορίες: αυτά που διαθέτουν αυλή και τ' άλλα που είναι ένας απλός κλειστός χώρος προορισμένος για κοινή εξυπηρέτηση ταξιδιωτών και υποζυγίων.

Στη χώρα μας τοπωνύμια με το χαρακτηρισμό χάνι και караβάν σεράι, κατάλοιπα της τουρκοκρατίας, είναι ενδεικτικά της τοποθεσίας στην οποία κτίζονταν οι σταθμοί αυτοί<sup>2</sup>. Συνήθως κοντά σε πηγή, μέσα σε δάσος ή σε δερβένι (πέρυσμα) και κυρίως στην πορεία των μεγάλων επαρχιακών δρόμων, τα αγροτικά χάνια: σε κεφαλοχώρια και πόλεις, όπου γινόταν εβδομαδιαίο ή ετήσιο παζάρι, τα αστικά χάνια. (Βλέπε και Τοπωνύμια, χάνια κλπ., παρακάτω σ. 173-178).

1. Δημητριάδης, ό.π., σ. 406: για τη Θεσσαλονίκη, M ü n i r A k t e r e, Izmir hanlari ve carşilari hakkında ö n b i l g i (κ. λ. πρώτη γνώση σχετικά με τα χάνια και τις αγορές της Σμύρνης), «Tarih Dergisi» 25 (1971) 105-154 για τη Σμύρνη.

2. Ειδικά στη Μακεδονία και Θράκη είχαν κτιστεί πολλά χάνια και караβάν-σεράγια: η ύπαρξή τους τεκμηριώνεται από λείψανα ή τοπωνύμια. Απ' όλη την Ελλάδα μόνο στα Ιόνια νησιά και τις Κυκλάδες αυτά τα δύο είδη σταθμών είναι άγνωστα και σαν τοπωνύμια και σαν πραγματικότητα.



## 3. ΤΑ ΚΑΡΑΒΑΝ ΣΕΡΑΓΙΑ (ΜΕΓΑΛΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΧΑΝΙΑ)

Το καραβάν σεράι σαν αρχιτεκτονικός τύπος ακολουθεί την αρχή οργάνωσης του χώρου γύρω από μία αυλή με ελάχιστα ανοίγματα στο εξωτερικό (αμυντική οργάνωση).

Χαρακτηριστική είναι η ύπαρξη του κεντρικού στοιχείου της αυλής: συνήθως ένα τζαμί (τύπου *mescit*) ή μια μνημειώδης κρήνη<sup>1</sup> (*cesme*), αλλά συχνά και ένα αιωνόβιο δένδρο<sup>2</sup>, λεύκα ή πλάτανος.

Τα δωμάτια, ισόγεια ή ανώγεια, σε αριθμό που κυμαίνονταν από 20-30 ή και περισσότερα, άλλοτε με τζάκι κι άλλοτε χωρίς, διατάσσονταν γύρω από την εσωτερική αυλή. Η πρόσβαση σ' αυτά γινόταν από στοά που περιέβαλε την αυλή. Σκάλες συνέδεαν τις ισόγειες με τις ανώγειες στοές. Τα παράθυρα των ισόγειων δωματίων ήταν στραμμένα προς τη στοά, ενώ των ανώγειων και προς το δρόμο.

Στην πλευρά του καραβάν σεραγιού που βρισκόταν απέναντι από αυτή της εισόδου, στο ισόγειο, πίσω από τα δωμάτια, υπήρχε ενίοτε μακρόστενος, συνήθως μονώροφος χώρος για τα υποζύγια και τα εμπορεύματα.

Στις άλλες τρεις πλευρές του κτίσματος, που ανοίγονταν σε κεντρικούς δρόμους, μπροστά από τα δωμάτια του ισόγειου υπήρχαν συνήθως μονώροφα μαγαζιά.

Ειδικά στην περιοχή που εξετάζουμε και για τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο δεν είναι γνωστή η ύπαρξη ανάλογου κτίσματος πουθενά αλλού παρά μόνο στην πόλη της Θεσσαλονίκης.

Κατά το Β. Δημητριάδη: «'Εκτός από τὰ χάνια στὴ Θεσσαλονίκη ὑπῆρχαν καὶ δύο καραβάν σεράγια, στὰ ὁποῖα μπορούσαν νὰ καταλύσουν οἱ ταξιδιώτες δωρεάν. Αὐτὰ ἦταν τὸ Μεγάλο (Büyüik Kervan Saray) καὶ τὸ Μικρὸ (Küçük Kervan Saray). Καὶ τὰ δύο ἦταν κτισμένα ἀπὸ τὸν Koca Mustafa Paşa, μπηλερμπει τῆς Ρούμελης ἀπὸ τὸ 903 (1498) ὡς τὸ 911 (1505) καὶ ἀργότερα μεγάλο βεζίρη τοῦ Βαγιαζίτ Β'. Τὸ μεγάλο εἶναι τὸ γνωστὸ μας Καραβάν Σεράγι, στὴ συμβολὴ τῆς Ἑγνατίας μὲ τὴ Βενιζέλου, ποῦ ἔχει δώσει τὴ θέση του στὸ κτίριο, ὅπου σήμερα στεγάζεται ἡ Δημαρχία τῆς πόλης. Ἡ θέση ὅπου βρισκόταν τὸ Μικρὸ Καραβάν Σεράγι δὲν εἶναι γνωστὴ»<sup>3</sup>.

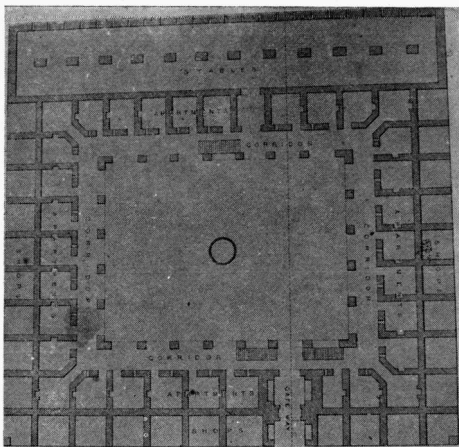
Σχετικά με Μεγάλο Καραβάν Σεράι της Θεσσαλονίκης (εικ. 10, 11) οι πρώτοι μελετητές του Texier και Pullan (1864) αναφέρουν ότι ήταν βυζαντινό «ξενοδοχείο» άποψη που κυρίως στηρίζουν στον τρόπο δόμησής

1. Το νερό θεωρείται ιερό στοιχείο από τη μουσουλμανική θρησκεία. Φάλλμος, ό.π., σ. 169.

2. Η εκλογή του αιωνόβιου δένδρου είχε συμβολική σημασία.

3. Δημητριάδης, ό.π., σ. 407.

του<sup>1</sup>. Τη γνώμη αυτή ασπάζονται και άλλοι μελετητές του μνημείου<sup>2</sup>. Σύμφωνα όμως με τη νεότερη έρευνα (Γιώργος Βελένης)<sup>3</sup>, αυτός καθαυτός ο τρόπος δόμησής του, το πλινθοπερίκλειστο σύστημα, αποδεικνύει ότι δεν ήταν βυζαντινό κτίσμα.



Εικ. 10. Θεσσαλονίκη, Το караβάν σεράι κάτωψη  
(Texier-Pullan, 1864, pl. XXVII).

Το караβάν σεράι ήταν κτισμένο με διάταξη παρόμοια μ' αυτή των αντίστοιχων κτισμάτων: γύρω από μια ορθογώνια εσωτερική αυλή που πε-

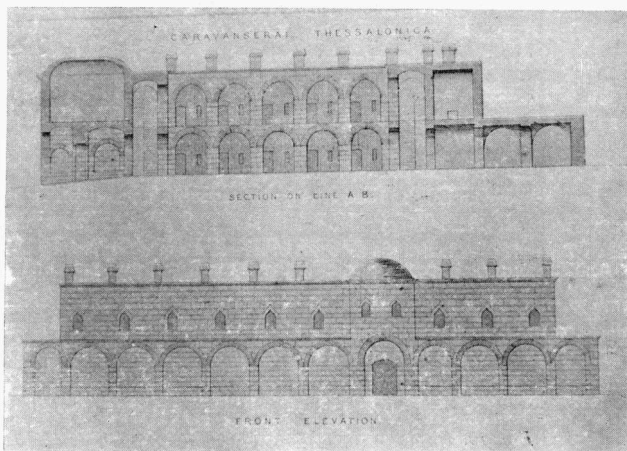
1. «The foundation of this khan is attributed to Sultan Amurath II; but the alternate courses of brick and stone point to a Byzantine origin. The horse-shoe arches of the corridor do not contradict this hypothesis, for they are found in Byzantine buildings of the latter part of the 12th century. The gateway and some restorations were probably the work of Amurath and this may have caused him to be looked upon as the founder». Texier Charles, Pullan R. Poppewell, Byzantine Architecture; illustrated by examples of edifices erected in the East during the earliest ages of christianity with historical and archeological descriptions, London, Dag and Son, 1864 (GE. 123 arch.), σ. 131, 132.

2. Σαμουηλίδου-Στεφανίδου ό.π., σ. 63. Βακαλόπουλος, 1969, σ. 233 σημ. 4.

3. Το πλινθοπερίκλειστο σύστημα δόμησης ήταν άγνωστο κατά τους βυζαντινούς χρόνους στο βορειοελλαδικό χώρο σε αντίθεση με το νοτιοελλαδικό. Ευχαριστούμε το βυζαντινολόγο αρχιτέκτονα Γιώργο Βελένη για την παραχώρηση της σημαντικής αυτής πληροφορίας.

ριβαλλόταν από στοά διατάσσονταν 33 δωμάτια με τζάκι σε 2 ορόφους. Στη βορεινή πλευρά βρισκόταν ο χώρος για τους στάβλους και τ' αμαξοστάσια, ενώ στις υπόλοιπες τρεις πλευρές του κτίσματος, μπροστά από τα δωμάτια του ισόγειου, υπήρχαν μονώροφα καταστήματα.

Το κτίριο σωζόταν ως τα μέσα του περασμένου αιώνα<sup>1</sup>.



Εικ. 11. Θεσσαλονίκη, Το καραβάν σεράι, τομή ΑΒ, όψη  
(Texier-Pullan, 1864, pl. XXVII).

#### 4. ΤΑ ΚΟΙΝΑ ΧΑΝΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Ήταν κτίσματα που προσφέρονταν σαν σταθμοί μεταφορικών μέσων, αποθήκες εμπορευμάτων, χώροι διαμονής, αλλά και εμπορικών συναλλαγών. Όπως προαναφέρθηκε, στις αναπτυγμένες πόλεις, με το πέρασμα του χρόνου, πολλά από τα χάνια χρησιμοποιήθηκαν και σαν εμπορικές στοές Σ' αυτές ήταν συνήθως εγκαταστημένοι επαγγελματίες της ίδιας συντεχνίας<sup>2</sup>. Άλλες φορές μερικά χάνια χρησιμοποιούνταν σαν μόνιμες κατοικίες, ενώ στο ισόγειό τους λειτουργούσαν καπηλεία<sup>3</sup>.

1. Βακαλόπουλος, 1969, σ. 233. (Κατά σύσταση Αιμιλίας Στεφανίδου-Φωτιάδου).

2. Δημητριάδης, ό.π., σ. 406.

3. Στη Θεσσαλονίκη από τον ΙΖ' αιώνα υπήρχαν τα περίφημα καπηλεία του Μπο-

Τα αστικά χάνια συνήθως βρίσκονταν κοντά στην περιοχή της αγοράς—μόνιμης ή περιοδικής—ή στην κατάληξη εμπορικών δρόμων που οδηγούσαν σε μεγάλα εμπορικά κέντρα.

Σε σύγκριση με το караβάν σεράι το αστικό χάνι, και συγκεκριμένα το τυπικό εμπορικό, διατηρεί περίπου τον ίδιο τύπο διάταξης των χώρων, μόνο που οι διαστάσεις του είναι πιο περιορισμένες και το σχήμα της κάτοψής του, τις πιο πολλές φορές, πολυγωνικό, λόγω της ένταξής του στον ευρύτερο πολεοδομικό ιστό.

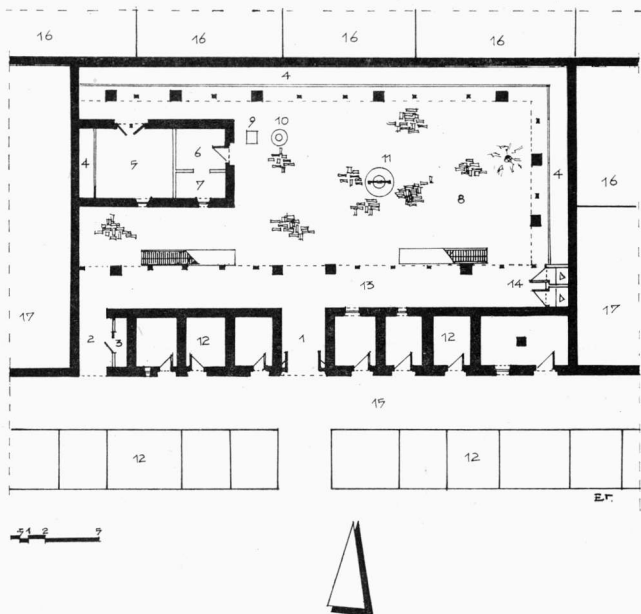
Σε γενικές γραμμές το τυπικό χάνι της εποχής και περιοχής που εξετάζουμε διατηρεί τον τύπο ανάπτυξης γύρω από μια αυλή, στην οποία όμως τις περισσότερες φορές λείπει το κεντρικό στοιχείο: το τζαμί, η κρήνη ή το δένδρο (εικ. 12, 13).

Πρόκειται για κτίριο συνήθως διώροφο, όχι όμως πάντα λιθόκτιστο και στους δύο ορόφους. Συνήθως ο δεύτερος όροφος είναι ελαφρά κατασκευή με τούβλα ή τσατιμά (μπαγδατί). Η στέγη του τυπικού χανιού, σε αντίθεση με του караβάν σεραγιού που ήταν μολυβοσκέπαστη (σύμφωνα με τη γνώστη ειδική κατασκευή της μουσουλμανικής τέχνης), τις πιο πολλές φορές είναι κεραμιδένια.

Στο μέσο της μιας πλευράς του κτίσματος, αυτής που βρισκόταν προς το δρόμο, υπήρχε η πύλη της εισόδου: «χάν καπουσου», συνήθως θολωτή και επιμήκη. Από εδώ γίνονταν η πρόσβαση στο χάνι με τα υποζύγια ή τις άμαξες. Η είσοδος έμενε όλη τη μέρα ανοικτή, ενώ το βράδυ, για λόγους ασφάλειας, έκλεινε με βαριά ξύλινη ή σιδερένια πόρτα, την «πορτάρα». Αυτή από την εσωτερική πλευρά, της αυλής, έκλεινε με σιδερένιες αμπάρες, τα «κολντεμίρια». Στην πίσω πλευρά του χανιού, απέναντι σπώ αυτή της κεντρικής πύλης, υπήρχαν στο ισόγειο οι στάβλοι, «αχούρια», και οι αποθήκες χόρτου που είχαν πρόσβαση από την αυλή. Στο υπόλοιπο τμήμα του ισόγειου και προς τη μεριά του δρόμου υπήρχαν μαγαζιά—συνήθως καπηλειά, αλλά και φούρνοι, μπακάλικα, «ναλμπάντηδες» (=πεταλωτήδες) ή «παϊτάρηδες» (πρακτικοί κτηνίατροι).

Στα δωμάτια, που βρίσκονταν στον όροφο, η είσοδος γινόταν από σκεπαστή στοά, το «χαγιάτι», που έβλεπε μέσα στην αυλή του χανιού. Το χαγιάτι σ' όλο του το μήκος έκλεινε με «μπαρμακλήκια» (=κιγκλιδώματα) ξύλινα. Τα δωμάτια συνήθως δεν είχαν όλα τις ίδιες διαστάσεις, αλλά υπήρχαν «οντάδες» (=μεγάλα δωμάτια) και «ονταδάκια» (=μικρά δωμάτια)

ζά, που ήταν χάνια και κατοικίες μαζί («ξενώνες-καπηλειά μοναδικά στόν κόσμο»). Από το «Όδοιπορικό» του Εβλιά Τσελεμπί σχετικά με τη Θεσσαλονίκη του ΙΖ' αιώνα. Σιμόπουλος Κυριάκος, Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα (333 μ.Χ.-1700), τ. Ι, Αθήνα, Εκδόσεις «Ερμής», 1981, σ. 592.

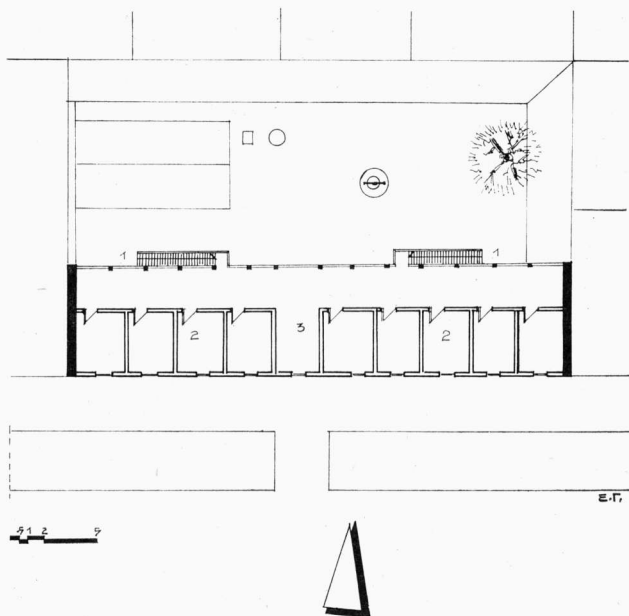


Εικ. 12. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι Ηλιάδη (το μεγάλο),  
κάτοψη ισόγειου τυπικού εμπορικού χανιού

Η είσοδος των ταξιδιωτών με τα υποζύγια ή τις άμαξες γινόταν από την κεντρική πύλη (1). Παράλληλα υπήρχε και δεύτερη είσοδος (2) αποκλειστικά για το κοινό. Από αυτές το βράδυ έκλεινε μόνο η κεντρική με βαριά ξύλινη πόρτα, ενώ στην άλλη συνήθως υπήρχε φυλακας (3). Τα ζώα τα έδεσαν στα παχυνιά (4) και σπάνια—όταν υπήρχε χώρος—τα έβαζαν στο στάβλο (5) που ήταν ταυτόχρονα και αποθήκη χόρτου. Στο ίδιο κτίσμα με το στάβλο, αλλά με διαφορετική είσοδο ήταν και το πεταλωτήδικο (6) και δίπλα σ' αυτό το καροάδικο (7). Οι άμαξες με τα εμπορεύματα παρέμεναν στον ανοικτό χώρο της αυλής (8) που «ήταν στρωμένος με καλντερίμι». Μπροστά από το καροάδικο υπήρχε γούρνα με νερό (9), καθώς και αναμμένη φωτιά (10) για το πετάλωμα των ζώων. Λίγο πιο εκεί, στο μέσο της αυλής βρισκόταν το πηγάδι (11). Η αυλή περιβαλλόταν από πέτρινο τοίχο ύψους περίπου 1,70 μ. Στην πλευρά του χανιού που ήταν προς τη μεριά του δρόμου στο ισόγειο υπήρχαν μικρά μα-

γαζιά (12) συνήθως καφενερία, μαγέρικα ή μπακάλικά. Πίσω απ' αυτά και προς την αυλή του χανιού ήταν ο υπόστεγος χώρος του χαγιατιού (13). Στη μία άκρη του υπήρχαν δυο αποχωρητήρια, τα «αναγκαία» (14). Αυτά ήταν χώροι διαστάσεων  $1 \times 2$ , με ξύλινο ασβεστωμένο δάπεδο, στη μέση του οποίου υπήρχε τριγωνικό άνοιγμα που συνδεόταν απευθείας με το βόθρο. Η τοιχοποιία του ισογείου —εκτός των «αναγκαίων»— ήταν από πέτρα.

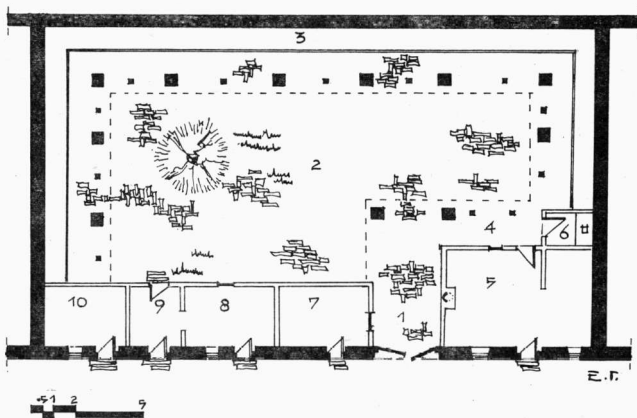
Παλιότερα (19ος αιώνας), μπροστά από το χάνι αυτό περνούσε δρόμος (15) και στην απέναντι πλευρά του υπήρχαν μικρομάγαζα (12). Πίσω από τη σειρά αυτών των μαγαζιών ήταν ο χώρος όπου γινόταν το παζάρι. Σήμερα στη θέση του χανιού αυτού κτίστηκε πολυκατοικία και ο ανοικτός χώρος μπροστά απ' αυτήν ονομάζεται πλατεία Εμπορίου. (16) Κατοικίες, (17) άλλο χάνι.



Εικ. 13. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι Ηλιάδη, κάτοψη ορόφου.

Από το ισόγειο με ξύλινες σκάλες (1) οι ταξιδιώτες ανέβαιναν στον ορόφο όπου βρίσκονταν τα δωμάτια (2). Η πρόσβαση σ' αυτά γινόταν από το διάδρομο (3). Συχνά—σε περίπτωση πολυκοσμίας, αλλά και ανάλογα με τις

οικονομικές τους δυνατότητες—ταξιδιώτες διανυκτέρευαν και στο διάδρομο ή τις σκάλες. Τα δωμάτια δεν είχαν θέρμανση και η μόνη επίπλωση που διέθεταν ήταν μια ψάθα ή ένα στρώμα από τζίβα. Η τοιχοποιία του ορόφου ήταν από τσατμά.



Εικ. 14. Ηράκλεια (Κάτω Τζουμογιά).

Νομός Σερρών, Πλατεία ζωοπάζαρον, χάνι ζώων, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα<sup>1</sup> και Βαγγέλη Παπαδόπουλου<sup>2</sup>.

Η στοά της εισόδου (1) έκλινε με δίφυλλη ξύλινη πόρτα. Μέσα απ' αυτής ζώα και άμαξες οδηγούνταν στην αυλή του χανιού (2), που ήταν «στρωμένη με καλντερίμι». Εκεί, αφού πρώτα ξεφόρτωναν τις αποσκευές στον υπόγειο χώρο (4), οι άμαξες έμεναν στον ανοικτό χώρο της αυλής, ενώ τα ζώα οδηγούνταν στα «παχνιά» (3). Οι ταξιδιώτες—συνήθως κάτοικοι των γύρω χωριών που έφθαναν από το βράδυ της Πέμπτης για το μεγάλο παζάρι της Παρασκευής, αλλά και έμποροι που κατευθύνονταν από τη Θεσσαλονίκη προς τη Βουλγαρία, Βλαχία, Μολδαβία ή Αυστρία με ενδιάμεσο σταθμό την Τζουμογιά—κατέλυναν στο μοναδικό κλειστό χώρο του χανιού (5), που ήταν «μαγει-

1. Βάκος Γεώργιος, 60 χρονών, ξυλέμπορος, Ηράκλεια Σερρών.

2. Παπαδόπουλος Βαγγέλης, 47 χρονών, έμπορος, Ηράκλεια Σερρών.

ριό) και ξενόνας μαζί. Ο χώρος θερμαινόταν από το τζάκι που ήταν ταυτόχρονα και εστία μαγειρέματος. Δίπλα στο χώρο αυτό, και με ξεχωριστή είσοδο, βρισκόταν το «αναγαίο» (6). Αριστερά της στοάς της εισόδου υπήρχαν μαγαζιά με συγγενή λειτουργία προς αυτή του χανιού: καρβοναποθήκη (7), σιδεράδικο (8), πεταλωτήδικο (9), χορταράδικο (10). Μπροστά από το χάνι ήταν η πλατεία όπου γινόταν το ζωοπάζαρο ('Ατ παζάρ).

προορισμένα για εμπόρους ή απλούς ταξιδιώτες<sup>1</sup>. Μερικές φορές ένα ή δύο δωμάτια του χανιού θερμαινόταν με τζάκι.

Εκτός όμως από τα τυπικά εμπορικά χάνια των πόλεων υπήρχαν και τα απλά λαϊκά ή χάνια ζώων που ήταν κτίσματα μικρότερης κλίμακας (εικ. 14). Συνήθως μονώροφα, χωρίς ιδιαίτερο εσωτερικό ή εξωτερικό γνώρισμα και κατασκευασμένα από μπαγδατί. Χρησίμευαν κύρια σαν λαϊκές κατοικίες ή για σταβλισμό των ζώων στην εσωτερική τους αυλή και διαμονή των ταξιδιωτών στο μοναδικό πολλές φορές δωμάτιο που διέθεταν.

Τα χάνια ζώων μπορούν να θεωρηθούν σαν συμπληρωματικά των τυπικών εμπορικών, εξαιτίας του ότι χρησίμευαν για διαμονή των χωρικών που έρχονταν στην πόλη από την παραμονή της ημέρας της εβδομαδιαίας λαϊκής αγοράς.

## 5. ΤΑ ΑΓΡΟΤΙΚΑ ΧΑΝΙΑ

Σε αντίθεση με τα κοινά χάνια των πόλεων, τα αγροτικά χάνια ήταν κτισμένα έξω από τις πόλεις, σε χωριά ή στη διαδρομή των εμπορικών δρόμων. Πιο συγκεκριμένα, σε επίκαιρα σημεία της πορείας: στο μέσο ενός δάσους<sup>2</sup>, πάνω σε πέραςμα (δερβένι)<sup>3</sup> και πάντα κοντά σε πηγή, ρέμα ή βρύση. Πολλές φορές δίπλα ή και μέσα στο χάνι υπήρχε μικρό στρατιωτικό φυλάκιο, το «καραούλ»<sup>4</sup>.

1. Στα τυπικά χάνια οι εμπορικές συμφωνίες γίνονταν μέσα στο χώρο του ίδιου του δωματίου όπου διέμενε ο έμπορος. Εκτός από την περίπτωση που στον όροφο υπήρχε και η «κοινή αίθουσα», προορισμένη για κάθε είδους συναντήσεις και συμφωνίες. Προφορική τεκμηρίωση: Π ο ύ λ ι ο ς Ν ί κ ο ς, 53 χρονών, έμπορος και ζωγράφος, Σέρρες: 25-IV-1984, Τ ζ α ν α κ ά ρ η ς Β α σ ί λ η ς, 40 χρονών δημοσιογράφος, Σέρρες: 25-IV-1984.

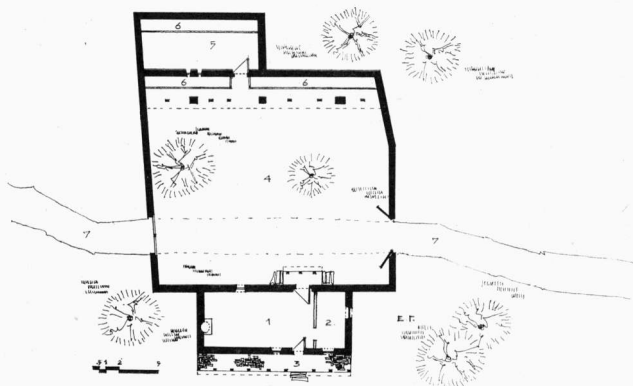
2. Αγροτικό χάνι μετά την Γκιουβέζνα (σημ. Άσσηρο): δρόμος Σερρών-Θεσσαλονίκης. Αγροτικό χάνι Σφετεβράτς: δρόμος Σερρών- Ανω Τζουμαγιάς. Σ χ ι ν ᾶ ς, ό.π. σ. 392, 431.

3. Αγροτικό χάνι στο Ντερβέντ (Δερβένι): δρόμος Σερρών-Θεσσαλονίκης, αγροτικό χάνι στο στενό της Κρέσνας: δρόμος Σερρών- Ανω Τζουμαγιάς. Σ χ ι ν ᾶ ς, ό.π., σ. 391, 432.

4. Στο χάνι του Ντερβέντ (Δερβένι) ή σ' αυτό μετά την Γκιουβέζνα (Άσσηρο)



Τα αγροτικά χάνια σπάνια ήταν κτίσματα μεγάλων διαστάσεων, συνήθως μονόροφα, λιθόκτιστα ή κατασκευασμένα από «μπαγδατί». Αποτελούνταν από μια αυλή που στο βάθος έκλεινε από ένα χαμηλό στάβλο, ταυτόχρονα και αποθήκη του χανιού. Στο μπροστινό μέρος της αυλής υπήρχε κοινή αίθουσα, προορισμένη για ξενώνας, κουζίνα και κατοικία του «χαντζή». Πολύ σπάνια υπήρχαν δίπλα στην κοινή αίθουσα και ένα ή δύο δωμάτια επιπλέον, συνήθως για φιλοξενία σημαντικών προσώπων. Οι άλλες δύο πλευρές της αυλής έμεναν ελεύθερες από κτίσματα και περιβάλλονταν από πέτρινο τοίχο ύψους 1,50-2,00 μ., (εικ. 15).

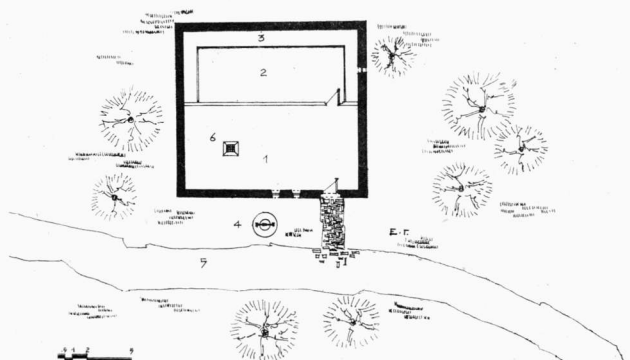


Εικ. 15. Δοβάτ-Τεπέ. Αγροτικό χάνι με αυλή, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα.

Τις πιο πολλές φορές ο δρόμος περνούσε μέσα από την αυλή του αγροτικού χανιού, μια που αυτό ήταν υποχρεωτικά ενδιάμεσος σταθμός της διαδρομής. Συνήα, επειδή οι κλειστοί χώροι του χανιού δεν επαρκούσαν για τους ταξιδιώτες και τα υποζύγια, η αυλή με το ψηλό πέτρινο τοίχο που την περιέβαλε, παρείχε ικανοποιητικές συνθήκες ασφάλειας για τη διανυκτέρευση.

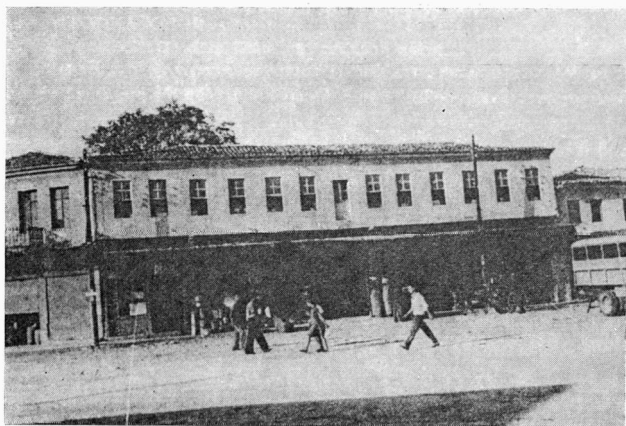
(1) μαγειριό και ξενώνας, (2) κατοικία του χαντζή, (3) χαγιάτι, (4) αυλή του χανιού, (5) στάβλος και αποθήκη, (6) παχυνιά, (7) αγροτικός δρόμος.

στο δρόμο Σερρών-Θεσσαλονίκης, αλλά και σ' αυτό που βρισκόταν στο στενό της Κρέσνας στο δρόμο Σερρών-Ανω Τζουμαγιάς, υπήρχαν αντίστοιχα στρατιωτικά φυλάκια, «καραούλια». Σ χ ι ν ᾱ ς, ό.π., σ. 391, 392, 432.



Εικ. 16. Κρέσνα. Αγροτικό χάνι χωρίς αυλή, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα, Ν. Πούλιου.

(1) ξενώνας και μαγειριό, (2) στάβλος, (3) παχιά, (4) πηγάδι, (5) αγροτικός δρόμος, (6) κτιστή εστία μαγειρέματος (φουφού).



Εικ. 17. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι του Ηλιάδη (το μικρό). Οδη προς την πλατεία, 1910.

Εκτός όμως από τον τύπο του αγροτικού χανιού με αυλή που περιγράψαμε, υπήρχε και δεύτερος, το αγροτικό χάνι χωρίς αυλή. Αυτό αποτελού-



*Εικ. 18. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι τον Ηλιάδη (το μικρό).  
Όψη προς την πλατεία, Απρίλιος 1984.*



*Εικ. 19. Σέρρες. Οδός Τρωάδος, αριθμός 5. Στοά εισόδου του πρώην χανιού  
του Τράικου (σήμερα σταθμός αυτοκινήτων), Απρίλιος 1984.*



Εικ. 20. Σέρρες. Οδός Τρωάδος, αριθμός 5. Το τμήμα που απέμεινε από το χάνι του Τρωάκου, Απρίλιος 1984.

νταν από δύο συνεχόμενους χώρους κτισμένους ο ένας πίσω από τον άλλο, που επικοινωνούσαν με ενδιάμεση πόρτα. Η είσοδος των ταξιδιωτών με τα υποζύγια τους στο χάνι γινόταν δια μέσου του πρώτου χώρου, της κοινής αίθουσας, προς το δεύτερο, το στάβλο, όπου, αφού άφηναν ζώα και εμπορεύματα, επέστρεφαν στον πρώτο (εικ. 16).

#### ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΧΑΝΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΡΑΒΑΝ ΣΕΡΑΓΙΟΥ

αναγκαίο (το) = αποχωρητήριο  
αχούρι (το) = στάβλος  
καπηλειό (το) = ταβέρνα  
καραούλ (το) = φυλάκιο  
καρβασοράς (ο) = το караβάν-σεράι  
κοινή αίθουσα (η) = χώρος προορισμένος για κάθε είδους συναντήσεις και συμφωνίες, ένα είδος σημερινής υποδοχής  
κολντεμίρι (το) = σιδερένια αμπάρα, που χρησίμευε για να κλείνει η πόρτα του χανιού  
κουρσουμλί χάν (το) = μολυβοσκεπαστο χάνι  
μαγειριό (το) = μαγειρείο

mesçit (το) = μικρό τέμενος χωρίς μιναρέ  
μουσαφίρ οντάς (ο) = δωμάτιο υποδοχής και δωρεάν φιλοξενίας απαραίτητο σε κάθε μουσουλμανικό σπίτι  
μπαγδατή (η) = ελαφρά τοιχοποιία από λάσπη και ξύλα ή καλάμια-είδος τσα-τμά.  
μπαρμακλήκι (το) = κιγκλίδωμα ξύλινο  
νταδάκι (το) = μικρό δωμάτιο  
οντάς (ο) = δωμάτιο  
παχνί (το) = χώρος όπου τοποθετούν την τροφή του ζώου  
πορτάρα (η) = βαριά ξύλινη πόρτα του χανιού

τσατμάς (ο) = ελαφρά τοιχοποιία από λάσπη και ξύλα ή καλάμια. Είδος τσατμά, η «μπαγαδατή»  
 τσεσμές (ο) = (çesme) κρήνη  
 φουφού (η) = κτιστή εστία μαγειρέματος  
 χαγιάτι (το) = σκεπαστός εξώστης στον

όροφο του χανιού απ' όπου γινόταν η είσοδος στα δωμάτια  
 χάν καπουσουό (η) = πύλη της εισόδου στο χάνι  
 χαντζής (ο) = ιδιοκτήτης του χανιού

ΧΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΕΩΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΣΕΡΡΩΝ  
 ΚΑΙ ΓΥΡΩ ΑΠ' ΑΥΤΗΝ

Πηγή: Σ χ ι ν ᾱ ς Ν. Θ. (1866), Τ. Ι και ΙΙ.

1. «Άμαξιτός εκ Θεσσαλονίκης εις Σέρρας»: (σελ. 390-398)

Θ ε σ σ α λ ο ν ί κ η, Μονή Καλογραιών (καθολικών). Στρατιωτικός σταθμός (Λιμπέτ): 50 χάνια

Ν τ ε ρ μ έ ν τ (σμ. ο. Δερβένι): χάνι και στρατιωτικός σταθμός Βρύση Αιβάτ

Γ κ ι ο υ β έ ζ ν α (σμ. ο. Άσσηρος): «3 χάνια 150 κτηνών»

«Χ ά ν ι ο ν» σε απόσταση 1,5 ώρας από την Γιουβέζνα

Λ ι γ κ ο β ά ν ι (σμ. ο. Ξυλούπολη): 4 χάνια, «τά 2 μεγάλα»

Λ α χ α ν ᾶ ς: 3 χάνια

«Χ ά ν ι ο ν»<sup>1</sup> σε απόσταση 2 ωρών από το Λαχανά. Γέφυρα ποταμού Στρυμόνος. Γέφυρα Στρυμόνος

Γ ε ν ί - κ ι ο ῖ (σμ. ο. Προβατάς): 2 χάνια. Καβακλί (σμ. ο. Λευκάνας)

Σ έ ρ ρ α ι: «24 χάνια<sup>2</sup> ὄν τὰ 15 εἰσὶ μεγάλα, ζωροῦντα περὶ τὰ 2500 κτήνη, ἔχοντα καλά δωμάτια, ἀγορὰν καλὴν χωριζομένην τῶν συνοικιῶν καὶ κλείουσιν διὰ θυρῶν, ἐβδομηδιαίαν ἀγορὰν ἐκάστην Τρίτην...»

2. α) «Ήμιονική ὁδὸς ἀπὸ Θεσσαλονίκης εἰς Σέρρας (διὰ Σοχοῦ καὶ Νιγρίτας, ἀμαξιτός μόνον μέχρι τοῦ χωρίου Λαγκαζᾶ)» (σελ. 398-401)

Θ ε σ σ α λ ο ν ί κ η: 50 χάνια

Ν τ ε ρ β έ ν τ (σμ. ο. Δερβένι): χάνι και στρατιωτικός σταθμός Λαγκαζᾶ (σημ. ο. Λαγκαδάς)

1. (Σ) σε κατάσταση ερείπιου

2. (Σ): 4·

α) Του Ηλιάδ.ι (το μικρό) στην πλατεία Εμπορίου. Σώζεται μόνο η όψη προς το δρόμο.

β) Του Μπέη, στην πλατεία Εμπορίου —είσοδος από την οδό Ανατολικής Θράκης—. Σώζεται ο χώρος της αυλής και μικρό τμήμα του κτίσματος σε κατάσταση ερείπιου.

γ) Του Τράικου, στην οδό Τρωάδος αριθμός 5. Διατηρείται η στού της εισόδου και μικρό τμήμα του κτίσματος με 3 δωμάτια. Ο υπόλοιπος χώρος της αυλής έχει διαμορφωθεί σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

δ) Το Προδρομίτικο Χάνι, δίπλα στην εκκλησία του Ιωάννη του Προδρόμου· λειτουργεί μέχρι σήμερα και το εκμεταλλεύεται το μοναστήρι του Ιωάννη του Προδρόμου.

Μπαλάφτσα (σμ. ο. Κολχικόν): «χάνιον»

Σοχός: 3 χάνια<sup>1</sup>

Τσερπίτσα (σμ. ο. Τερπή): «χάνιον»

Νιγρίτα: 6 χάνια<sup>2</sup> και «...εβδομαδιαία αγορά έκαστο Σάββατον». Φιτόκι (σμ. ο. Ανθή). Τζαμί-Μαχαλά (σμ. ο. Κουβούκλιο).

Καμίλα: «χάνιον»

Σέρρα: 24 χάνια

β' «Διακλάδωσις ἐν μεγάλαις πολυομβρίας ἀκολουθουμένη» (σελ. 402-403)

Νιγρίτα: 6 χάνια

Δημητρίτσι: «χάνιον» και βρύσιν». Σακάφτσια (σμ. ο. Λειβαδοχώρι). Γέφυρα Στυμόνος.

Σέρρα: 24 χάνια

3. «Όδοι ἀπό τοῦ λιμένος Τσιάγιαζι εἰς Σέρρας»

α) «Πρώτη ὁδὸς βαίνουσα δυτικῶς τῆς λίμνης Ἰαχινουὸς διὰ τῶν ὑπορειῶν». (σελ. 404-406).

Τσιάγιαζι: «...2 χάνια χωροῦντα 100 κτήνη ὧν τὸ ἓν ἔχει ἄνω καὶ 12 δωμάτια...»

Κροῦσοβα (Ἄνω καὶ Κάτω) (σμ. ο. Κερδύλλια): «χάνιον» στα Κάτω Κρούσοβα Καστρί και Κούτσος (σμ. ο. Ευκαρπία). Μουνούχι (σμ. ο. Μαυροθάλασσα).

Ἐξοβα (σμ. ο. Δάφνη): «χάνιον»

Γιωργουλά: 2 μικρά χάνια. Φιτόκι (σμ. ο. Ανθή).

Σέρρα: 24 χάνια

β) «Δευτέρα ὁδὸς ἀκολουθουμένη ἐν ξηρασίᾳ καὶ βαίνουσα παρὰ τὴν Ν.Α. ὄχθη τῆς λίμνης Ἰαχινουὸς». (σελ. 406,407).

Τσιάγιαζι: «...2 χάνια...». Παλιότριτο (σμ. ο. Ἅγιος Δημήτριος). Νιβέρο.

Ἰαχινός: «χάνιον». Γενί-Τσιφλίκι. Γκούντελι (σμ. ο. Βαμβακούσα). Τζαμί-Μαχαλά (σμ. ο. Κουβούκλιο).

Σέρρα: 24 χάνια

γ) «Τρίτη ὁδὸς βαίνουσα ἀνατολικῶς τῆς λίμνης, βατὴ ἐν μεγίστῃ ξηρασίᾳ, ἥτις καίτοι συντομωτέρα δὲν ἐπιτρέπει, ἔνεκεν τῆς ἐλώσεως τοῦ ἐδάφους, τὴν εὐκολον διάβασιν εἰς πεζοὺς καὶ ἐφιππους». (σελ. 407-410).

Τσιάγιαζι: «...2 χάνια...». Γενί-Κιοῖ (σμ. ο. Αμφίπολη). Ἄμφιπολις. Δοξοτόπι ἢ Δοξαμπός (σμ. ο. Μύρκινος). Τσάνος (σμ. ο. Νέα Πέτρα). Πεθελινός.

Σέρρα: 24 χάνια

δ) «Τετάρτη ὁδὸς βαίνουσα ἀνατολικῶς τῆς λίμνης Ἰαχινουὸς» (σελ. 410-412).

Τσιάγιαζι: «2...χάνια...». Γενί Κιοῖ (σμ. ο. Αμφίπολη). Ἰζντραβίκ ἢ Ζντραβίκ (σμ. ο. Δραβίσκος). Τσεπελτζέ (σμ. ο. Δήμητρα).

Θολός: «χάνιον»

1. (Σ) σε κατάσταση ερείπιου.

2. (Σ): 3

α) Του Ναλμπάντη στο τέρμα της οδού Σόλωνος. Διατηρείται η αυλή του και τμήμα του κτίσματος σε κατάσταση ερείπιου

β) Του Κοκκίνη, πίσω από του Ναλμπάντη

γ) Του Τσιπούρα στην πιάτσα

Τόσο του Κοκκίνη όσο και του Τσιπούρα είναι τελείως ερειπωμένα.

3. (Σ).

Σαρμουσακλή (σμ. ο. Πεντάπολη): «χάνιον». Τοπλιανη (σμ. ο. Χρυσό)  
Σέρραι: 24 χάνια.

4. «Αμαξιτός από Σερρών διά Δοβάτ-Τεπέ εις Δοϊράνην» (σελ. 419-423)

Σέρραι: 24 χάνια. Καβακλί (σμ. ο. Λευκώνας). Καλέντρα (σμ. ο. Καλά Δένδρα).

Προσινίκι (σμ. ο. Γόνιμο).

Κιουπρί (σμ. ο. Γεφυρούδι): «2 χάνια καί φρέαρ πρό τοῦ χανίου»

Μπαρακλή

Τζουμαγιά (σμ. ο. Ηράκλεια): «πλέον τῶν 10 μεγάλων χανίων<sup>1</sup>, χωρούντων ἀνά 50 κτήνη καί ἔχοντα περί τὰ 20 δωμάτια. Ἐκάστη Παρασκευὴ τελεῖται ἑβδομαδιαία ἀγορά». Σπάτοβο. Τουχτσουλί. Τσαφερλί.

Δοβάτ-Τεπέ (Κορυφή Προσκυνησεως): «χάνιον». Δοϊράνη.

5. «Αμαξιτός από Σερρών εις Δεμίρ Ἰσούρ» (σελ. 423-425).

Σέρραι: 24 χάνια. Καβακλί (σμ. ο. Λευκώνας). Τσιφλίκι Χριστός (σμ. ο. Χριστός). Χωρίον Κούλια.

Τσιφλίκι Κσμαρότο. (σμ. ο. Καμαρωτό): «παρά τῆ ὁδῷ χάνιον».

Λάτροβο (σμ. ο. Χορτερό): «χάνιον»

Δεμίρ Ἰσοῦρ (σμ. ο. Σιδηρόκαστρο): 9 χάνια... ἑβδομαδιαία ἀγορὰ ἕκαστο Σάββατο».

6. «Ἡμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρών εις Μελενικον» (σελ. 425-430)

Σέρραι 24 χάνια. Βρύση

Ντερβέντι: «ἐδύχωρον χάνιον χωροῦν 50 κτήνη καί ἔχον 15 δωμάτια».

Βέτρινα (σμ. ο. Πετριτσι): 3 χάνια. Σκάλια Μάρκου Κράλη. Ροπέλ (σμ. ο. Ρούπελ)

Ντραγκοντίν (σμ. ο. Προμαχόνας): «2 χάνια μικρά μετὰ 3 δωματίων».

Μπίστριτσα: «χάνιον» Μαρκεόστενα. Ράσκοβο.

Μελνικον: «3 χάνια ἄνευ δωματίων... ἑβδομαδιαία ἀγορὰ».

7. «Αμαξιτός ἀπὸ Σερρών εις ἄνω Τζουμαγιά». (σελ. 430-432)

Σέρραι: 24 χάνια. Κούλια (σμ. ο. Κούλι).

Χάνιον Σφετεβράτς: «νὺν ἔρημον».

Χωρίον Σφετεβράτς: «3 χάνια μικρά, ὧν τὰ 2 ἔχουσι 10 δωμάτια, μικρὰν ἀγορὰν καί ἑβδομαδιαίαν ἐκάστη Δευτέραν».

Κρέσνα: «μικρὸν χάνιον».

Τζουμαγιά: «χάνια ἐν οἷς εὐρίσκονται καί ἄμαζαι».

8. «Ἡμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρών εις Νευροκόπιον». (σελ. 432-440).

Σέρραι: 24 χάνια.

Ντουτλή (σμ. ο. Ελαιώνας): 2 μικρά χάνια. Στρατιωτικὸς σταθμὸς. Στρατιωτικὸς σταθμὸς.

Χάνια Σαμοκόβια: «3 χάνια ἄνευ δωματίων χωροῦντα περί τὰ 120 κτήνη καί ἔχοντα βρύσεις ἀφθόνου ὕδατος».

Ἄνω Βροντοῦ: «6 χάνια μικρά, ὧν 4 παρὰ τῆ ὁδῷ». Καραούλι.

Καράκιοῦ (σμ. ο. Κατάφυτο): 4 χάνια<sup>2</sup> ὧν τὸν ἕνα χωρεῖ 40 κτήνη, τὰ δ' ἄλλα ἀνά 10».

1 (Σ):

Τοῦ Ρίζου, στὴν πλατεία τοῦ ζωπαζαρου. Σῶζεται τμήμα τοῦ κτίσματος σε κατάσταση ερείπιου.

2. (Σ): —τοῦ Σάββα Καραγκιόζογλου—.

Λόφτσα (σμ. ο. Ακρινό). Λάλοβο.

Κοπρίβλιανι (σμ. ο. Χείμμαρος): «μικρόν χάνιον μετά παντοπωλείου».

Χάνι Τόπλιτσα: «εύρύχωρον λίαν ἔχει παντοπωλείον καὶ ἄφθονα ὕδατα».

Νευροκόπιο: «20 χάνια εὐρύχωρα, ἀγορά, ἑβδομαδιαία ἐκάστη Δευτέρα καὶ ἑτησία κατ' Αὐγούστον».

9. «Χειμερινή ἡμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρών εἰς Νευροκόπιον». (σελ. 440-44?).

Σέρρα: 24 χάνια

Χάνια Σαμοκόβια

Κάτω Βροντοῦ: 2 μικρά χάνια.

Στάοτσιστα: 2 χάνια. Ζίρνοβο (σμ. ο. Κάτω Νευροκόπι). Βέσμα (σμ. ο. Εξοχή).

Λιμπάχβο.

Κοπρίβλιανι (σμ. ο. Χείμμαρος): «μικρόν χάνιον...»

Νευροκόπιο: «20 χάνια εὐρύχωρα...»

10. «Ἡμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρών εἰς Δράμαν». (σελ. 444-450).

Σέρρα: 24 χάνια

Σαρμουσακλή (σμ. ο. Πεντάπολη): «χάνιον». Πόρνα (σμ. ο. Γάζωρος).

Ζιλιάχοβα (σμ. ο. Ζίχνη): «8 χάνια... ἑβδομαδιαία ἀγορά ἐκάστη Πέμπτη».

Ἄλιστράτι (σμ. ο. Ἄλιστράτη): «10 χάνια... ἑβδομαδιαία ἀγορά ἐκάστη Παρασκευή». Μιναρὲ Τσιφλίκι (σμ. ο. Σιταγρόζ).

Δράμα: «12 χάνια λίαν εὐρύχωρα, χωροῦντα ἀνά 100 ἵππους καὶ ἰσαριθμούς ἄνδρας...»

11. «Ἡμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρών διὰ Θολοῦ εἰς Δράμαν» (σελ. 450-451).

Σέρρα: 24 χάνια.

Θολό: «χάνιον».

Ράχοβα (σμ. ο. Μεσοράχη): «2 χάνια». Μαντίλι καὶ Τρετενίστα (σμ. ο. Κρουσηγή).

Ἄλιστράτι (σμ. ο. Ἄλιστράτη): «10 χάνια...»

Δράμα: «12 χάνια...»

#### ΤΟΠΩΝΥΜΙΑ ΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΒΑΣΑΡΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ\*

##### I. Βόρειος Ἡπειρος καὶ Ἀλβανία

1. Αλή το Χάνι: (στο δρόμο ἀπὸ Κλεισοῦρα πρὸς Ἰωάννινα, σε ἀπόσταση 8 ὡρῶν ἀπὸ τὴν Κλεισοῦρα).
2. Βαλβάρι Χάνι: (στο δρόμο ἀπὸ Ἰωάννινα πρὸς Πρεμετή, Κλεισοῦρα, Μπεράτι, Σκόδρα, σε ἀπόσταση 7 ὡρῶν ἀπὸ τὰ Ἰωάννινα).
3. Βαλλάρα τὸ Χάνι: (στο δρόμο ἀπὸ Ἰωάννινα πρὸς Αὐλώνα, σε ἀπόσταση 5 ὡρῶν ἀπὸ τὴν Ἐπισκοπή καὶ 5 ὡρῶν ἀπὸ τὸ Τεπελένι).
4. Χάνι Βενάκες: (στο δρόμο ἀπὸ Κλεισοῦρα πρὸς Ἰωάννινα, σε ἀπόσταση 4 ὡρῶν ἀπὸ τὴν Κλεισοῦρα).
5. Χάνι Βινοκάζι

\* Ὅπου αναφέρονται ἀποστάσεις σε ὥρες, ἔχουν υπολογιστεῖ με μεταφορικό μέσο το ἄλογο ἢ τὴν ἄμαξα. Οἱ ονομασίες τῶν πόλεων αναγράφονται ὡπὼς ἀπαντοῦν στο ὀδοπορικό του Ν. Σχινά.



6. Γαπέβου το Χάνι: (στο δρόμο από Κλεισούρα προς Ιωάννινα, σε απόσταση 2 ωρών από την Κλεισούρα).
7. Χάνι του Ιμπραήμ: (στον ίδιο δρόμο με το προηγούμενο χάνι και σε απόσταση 5 ωρών από το Μπεράτι και 9 ωρών από την Κλεισούρα).
8. Χάνι του Κοράν: (στο δρόμο Κλεισούρας-Ιωαννίνων, σε απόσταση 1½ ώρας από το Μπεράτι).
9. Χάνιον Μερούν ή Ιμέρ Βέη: (στην ημιονική οδό από Αχρίδα προς Δίβρα).
10. Μουσακιά Χάνι: (στο δρόμο Ιωαννίνων-Πρεμετής-Κλεισούρας-Μπερατίου-Σκόδρας, σε απόσταση 4 ωρών από το Μπεράτι).
11. Χάνι Μπαλαμπάνι: (στην Τρεμπεσίνα).
12. Χάνια Μπάμπιε: (2 τον αριθμό. Στην ημιονική οδό από Αχρίδα προς Ελμπασάν).
13. Χάνι Σούρλεντζι ή Σούρη: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Κορυτσά)
14. Χάνιον Στένιε: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Κορυτσά).
15. Στρασίν Χάνι: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Μπιτόλια και Βουκουρέστι, σε απόσταση 43 ωρών από την Φλώρινα).
16. Χάνι της Συκιάς, (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Αργυρόκαστρο σε απόσταση 5½ ωρών από το Αργυρόκαστρο και 1 ώρα από την Επισκοπή).
17. Χάνι Τερί: (στο δρόμο Ιωαννίνων-Πρεμετής-Κλεισούρας-Μπερατίου-Σκόδρας, σε απόσταση 6 ωρών από την Πρεμετή και 14½ από Ιωάννινα).
18. Χάνια Τσιούκουζι, (4 τον αριθμό. Στην ημιονική οδό από Αχρίδα προς Ελμπασάν).

## II. Νότια Γιονγκοσλαβία

1. Χάνιον Αρδή-πασά: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Μπέλιτσα-Κιουπρουλού).
2. Χάνι Βασαρέιτσα: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Πρίλεπ).
3. Βραδινάν Χάνι: (στο δρόμο από Μπόσνα Σεράι προς Σπαλάτο Δαλματίας, σε απόσταση 5 ωρών από το Μπόσνα Σεράι).
4. Χάνιον Βρανόφτσα: (στο δρόμο από Πρίλεπ προς Μπέλιτσα-Κιουπρουλού-, σε απόσταση 2½ ωρών από Μπέλιτσα).
5. Χάνιον Γάλλικου: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Μπιτόλια).
6. Γκιούλ Χάνι ή Μοράβα, (στο δρόμο από Θεσσαλονίκη προς Πρίστινα, Γενή Παζάρ και Μπόσνα Σεράι, σε απόσταση 8 ωρών από την Πρίστινα).
7. Χάνι και σταθμός Διαβατού: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Ρέσνα).
8. Χάνιον Δρενόβου: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).
9. Χάνι Ζικεριά πασά: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Κρούσοβο).
10. Χάνι Ηρακλείου: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).
11. Χάνιον Ιβραήμ-κιοζ: (στον αμαξιτό από Μπέλιτσα προς Σκόπια).
12. Χάνι Καγιάν: (σε απόσταση 3 ωρών από Μπιτόλια και 9 ωρών από Αχρίδα).
13. Χάνιον Καμινδόλ: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).
14. Χάνιον Καπλάν: (στον αμαξιτό από Μπέλιτσα προς Σκόπια).
15. Χάνιον Καράμπιτσα: (στην ημιονική οδό από Ρέσνα προς Αχρίδα, σε απόσταση ¾ της ώρας από την Αχρίδα).
16. Χάνιον Μάντζαρι: (στην οδό από Ιστίπ προς Σκόπια).
17. Χάνι Μπάινα: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Μπιτόλια).
18. Χάνιον Μπάρμπουνα ή Βεζιρ χάνι: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Μπέλιτσα).
19. Χάνιον Μπέλα Βόδα: (στον αμαξιτό από Μπέλιτσα προς Σκόπια).
20. Χάνιον Μπέλαβοδισα: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).

21. Χάνιον Νόφ-τσιφλίκ: (στον αμαξιτό από Στρούμνιτσα προς Ιστίπ).
22. Προλόγ Χάνι: (στο δρόμο από Μπόσνα Σαράι προς Σπαλάτο Δαλματίας, σε απόσταση 24 ωρών από το πρώτο και 14 ωρών από το δεύτερο).
23. Χάνι Πύργ.: (στην ημιονική οδό από Αχρίδα προς Κορυτσά).
24. Χάνι Σασαλή: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Μπιτόλια).
25. Τζερεμέτ Χάνι: (στο δρόμο από Θεσσαλονίκη προς Πρίστινα, Γενή Παζάρ και Μπόσνα Σαράι, σε απόσταση 4 ωρών από το τελευταίο).
26. Χάνιον Φάρις: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).
27. Χάνιον Φούρκας: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Στρούμνιτσα μέσω Δοϊράνης, κοντά στη δυτική όχθη της ομώνυμης λίμνης της Δοϊράνης).

### III. Νότια Βουλγαρία

1. Αράπ Χάνι: (στο δρόμο Φιλιπούπολης-Σκόδρας, σε απόσταση 8 ωρών από τη Σκόδρα).
2. Γενί Χάν: (στο δρόμο από Αδριανούπολη προς Φιλιπούπολη, Σόφια, Νίσσα, Βελιγράδι, σε απόσταση 6 ωρών πριν τη Σόφια).
3. Χάνι Κιοπρού: (στο δρόμο από Φιλιπούπολη προς Σκόδρα, κοντά σε γέφυρα του Δρίνου ποταμού, σε απόσταση 23 ωρών από τη Σκόδρα).
4. Οσμάν Χάνι: (στο δρόμο από Αδριανούπολη προς Βουκουρέστι, σε απόσταση 14 ωρών από την Αδριανούπολη).
5. Χάνι Σταρτσίτσης: (στην ημιονική οδό από Δράμα προς Νευροκόπο)
6. Χάνιον Σφετεβράτς: (στον αμαξιτό από Σέρρες προς Άνω Τζουμαγιά).
7. Χάνι Τόπλιτσας: (στην ημιονική οδό από Σέρρες προς Νευροκόπο).

### IV. Μακεδονία

#### α) Ανατολική

1. Χάνια Σαμοκόβια: (στην ημιονική οδό από Σέρρες προς Νευροκόπο).

#### β) Κεντρική

1. Χάνι Βρομοπήγαδο: (στο δρόμο από Κοζάνη προς Βέροια).
2. Χάνιον Καράμτζενον: (στο δρόμο από Νάουσα προς Γιανιτσά)
3. Χάνι Μουχαρέμ: (στον ημιονικό δρόμο από Καϊλάρ—σημ. ο. Πτελεμαΐδα νομού Κοζάνης—προς Νάουσα, μέσω Βοδεονών).
4. Χάνιον Μποζαντζή Μπουνάρ: (στο δρόμο από Νάουσα προς Βοδενά).
5. Χάνι και χωρίον Ξηρολείβαδον: (στο δρόμο από Κοζάνη προς Βέροια).
6. Τρία Χάνια: (περιοχή έξω από τη Θεσσαλονίκη).

#### γ) Δυτική

1. Χάνι Καζαράκι: (στο δρόμο Ιωαννίνων-Αργυρόκαστρου, σε απόσταση  $\frac{1}{2}$  ώρας από τον ποταμό Καλαμά και 4 ωρών από τα Ιωάννινα).
2. Λουτζώ Χάνι: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Πρεμετή, Κλεισούρα, Μπεράτι, Σκόδρα, σε απόσταση 3 ωρών από Ιωάννινα).
3. Ξηροβάλτου το Χάνι: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Αργυρόκαστρο, σε απόσταση  $11\frac{1}{2}$  ωρών από Ιωάννινα και  $8\frac{1}{4}$  ωρών από Αργυρόκαστρο).
4. Χάνι Πασσά: (στο δρόμο από Γρεβενά προς Σιάτιστα).

5. Χάνια Πισοντέρι: (έξω από το Πισοδέρι της Φλώρινας).
6. Χάνι Φιλιππίων: (στην ημιονική οδό από Γρεβενά προς Σαμαρίνα, σε απόσταση  $\frac{1}{4}$  της ώρας από το χωριό Φιλιππίοι).
7. Χάνι Χατζή Ζόγα: (στο δρόμο από Ελασσόνα προς Σέρβια, στην αριστερή όχθη του ποταμού Σαραντάπορου).

#### V. 'Ηπειρος

1. Χάνιον Αρδαμίστας: (στο δρόμο από Μέτσοβο προς Ιωάννινα, σε απόσταση 870' από το Μέτσοβο).
2. Χάνι Αρινίστης: (σμ. ο. Χάνι Κτισμάτων, στο νομό Ιωαννίνων).
3. Χάνι Βανακούλια: (στο δρόμο από Καλαμπάκα προς Κουτσούφλιανη—σμ. ο. Ηλιοράχη νομού Ιωαννίνων—, σε απόσταση 2 ωρών από την Καλαμπάκα).
4. Χάνι Βενέτικο: (στην ημιονική οδό από Κουτσούφλιανη—σμ. ο. Ηλιοράχη νομού Ιωαννίνων— προς Γρεβενά).
5. Χάνι Δελβινακίου: (στο νομό Ιωαννίνων).
6. Χάνι Δρίσκου: (στο ομώνυμο βουνό).
7. Εμίν Αγά Χάνι: (μεταξύ Φιλιππιάδας και Ιωαννίνων).
8. Χάνι Ζυγόν: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Λάρισα, σε απόσταση  $1\frac{1}{2}$  ώρα από το Μέτσοβο).
9. Καρβασαράς: (σημερινή Αμφιλοχία, επαρχίας Βάλτου).
10. Χάνιον Καστανιάς: (στο δρόμο Καλαμπάκας-Κουτσούφλιανης, σε απόσταση 4 ωρών από την Καλαμπάκα).
11. Χάνιον Κατσικά: (στο δρόμο Μέτσοβου-Ιωαννίνων, σε απόσταση 900' από το Μέτσοβο).
12. Χάνιον Κατσίκι: (στη διασταύρωση των δρόμων που οδηγούν από Άρτα, Μέτσοβο και Πρέβεζα προς τα Ιωάννινα).
13. Χάνι Κατσουλή: (στην κοινότητα Βαλμάδας, επαρχία Βάλτου).
14. Χάνι Κούρεντα ή Κρύα Βρύσις: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Λάρισα και σε απόσταση  $9\frac{1}{2}$  ωρών από Μέτσοβο και  $3\frac{1}{4}$  από Καλαμπάκα—κοντά στον Πηνειό ποταμό—).
15. Χάνι Λεύκας: (του νομού Ιωαννίνων).
16. Χάνι Μαλακάσι: (στο δρόμο Ιωαννίνων-Λάρισας, σε απόσταση 4 ωρών από το Μέτσοβο).
17. Χάνι Μοκόσι: (στον ίδιο δρόμο με το χάνι Μαλακάσι, σε απόσταση 6 ωρών από το Μέτσοβο).
18. Χάνι Μπαλτούμ: (κοντά στα νότια Ζαγοροχώρια).
19. Χάνιον Παππασήμου: (σε απόσταση 135' από Συρράκο).
20. Χάνι Τζάν Κορταρά: (στην ημιονική οδό από Κουτσούφλιανη προς Μέτσοβο).
21. Χάνιον Τζουραναίων: (στο δρόμο Καλαμπάκας-Κουτσούφλιανης σε απόσταση 6 ωρών από την Καλαμπάκα).
22. Τρία Χάνια: (σε απόσταση 3 ωρών από το Μέτσοβο και 8 ωρών από τα Ιωάννινα).
23. Χάνιον Φεζόμπεη: (σε απόσταση 360' από το Μέτσοβο).
24. Χανόπουλον: (στο δρόμο Άρτας-Ιωαννίνων, σε απόσταση 90' από την Άρτα).

## VI. Θεσσαλία

1. Βερβαλί Χάνι: (στο δρόμο από Λάρισα προς Έπακτο, σε απόσταση 4 $\frac{1}{2}$  ωρών από Θουμακό).
2. Χάνι Γιούρμπελι: (στον παρακαμπτήριο για το χειμώνα δρόμο από Λάρισα προς Μπαμπά—σμ. ο. Τέμπη).
3. Χάνι Κοκκόνας: (κάτω από τα Αμπελάκια).
1. Χάνιον Κρύα Βρύσις: (στο δρόμο από Καλαμπάκα προς Κουτσούφλιανη, σε απόσταση 2 ωρών από την Καλαμπάκα).
5. Χάνι Λαμπανίτσα: (στο δρόμο από Ελασσόνα προς Σέρβια, σε υψόμετρο 820 μέτρων).
6. Χάνι Παπαχρίστου: (στην κοινότητα Καστρακίου, επαρχία Καλαμπάκας).
7. Χάνιον Πρεβέντας: (στην ημιονική οδό από Καλαμπάκα προς Κουτσούφλιανη, σε απόσταση  $\frac{1}{2}$  ώρας από Καλαμπάκα).
8. Χάνι Πυργετόν: (στο δρόμο από Λάρισα προς Αμπελάκια,  $\frac{1}{2}$  ώρα πριν τα Αμπελάκια και 5 $\frac{1}{2}$  ώρες μετά τη Λάρισα).

## VII. Ρούμελη

1. Χάνι Βέλος: (στο νομό Φθιώτιδας).
2. Γράβια Χάνι ή της Γραβιάς: (στο δρόμο από Λάρισα προς Έπακτο, σε απόσταση 6 ωρών από τα Σάλωνα).
3. Χάνι της Κάζας ή στενωπός Κάζας: (στη Βοιωτία).
4. Καρβασαράς: (κοινότητα Καρβασαρά, επαρχία Ευρυτανίας).
5. Χάνι Κατοίκου: (στα σύνορα Βοιωτίας-Λοκρίδας).
6. Του Κραβασαρά: (κοινότητα Παρορίου, επαρχία Λοκρίδας).
7. Κραβασαράς: (κοινότητα Κραββασαρά, επαρχία Λοκρίδας).
8. Χάνι Κωλέβα: (στο νομό Αιτωλοακαρνανίας).
9. Χάνι Λιανού: (στο νομό Αιτωλοακαρνανίας).
10. Του Ποντικού το Χάνι: (μεταξύ Μακροκώμης και Καρπενησίου)
11. Χάνια Στενού: (δήμος Λιδωρικίου, επαρχία Λωκρίδος).
12. Χάνια: (κοινότητα Γαβρολίμνης, επαρχία Ναυπακτίας).

## VIII. Εύβοια

1. Χάνια Συνοικισμός: (κοινότητα Αυλωναρίου, επαρχία Καρυστίας).

## IX. Πελοπόννησος

1. Χάνια Ανέστη: (κοινότητα Ηρακλείου, επαρχία Κορινθίας).
2. Χάνια Κομμουνδούρου: (κοινότητα Ασπροχώματος, επαρχία Καλαμών).
3. Χάνια Κουτουμούς: (κοινότητα Χανίων Κουτουμούς, επαρχία Γυθείου).
4. Χάνια Μεγαλιίκα: (κοινότητα Δεμέστιχων, επαρχία Καλαβρύτων).
5. Χάνια Σαρατζή: (κοινότητα Μοιράκας, επαρχία Ηλείας).
6. Χάνι της Σιλίμανας: (στο δρόμο Τρίπολης-Πάτρας, σε απόσταση 3 ωρών από την Τρίπολη).
7. Χάνια Ταράψης: (κοινότητα Ταράψης, επαρχία Λακεδαιμόνος).
8. Χάνια: (κοινότητα Αγίου Βασιλείου, επαρχία Κορινθίας).
9. Χάνια: (κοινότητα Αντικαλάμου, επαρχία Καλαμών).
10. Χάνια: (κοινότητα Τριποταμίας, επαρχία Γορτυνίας).

11. Χάνια: (κοινότητα Φιλίων, επαρχία Καλαβρύτων).

X. *Κρήτη*

1. Χάνι Αλεξάνδρου: (κοινότητα Αγγελιανών, επαρχία Μυλοποτάμου).

2. Γενή Γκαβέ Χάνι

3. Του Κοκκίνη το Χάνι: (κοντά στο Ηράκλειο).

4. Χάνι Μπαμπαλή: (κοινότητα Κάινας, επαρχία Αποκορώνου).

Πηγές:

— Φά λ μ π ο ς (1961), σελ. 161-162.

— Π ρ ο σ ω ρ ι ν ό ν, Α λ φ α β η τ ι κ ό ν Ε υ ρ ε τ ή ρ ι ο ν (1948), σελ. 145-180.  
(κατά σύσταση Αργύρη Πετρονάτη).

— Δ ρ ο μ ο δ ε ί κ τ η ς (1829), *passim*.

— Σ χ ι ν ᾶ ς (1886), *passim*.

— Σ χ ι ν ᾶ ς (1897), *passim*.

ΕΛΕΝΗ ΓΑΒΡΑ

## SUMMARY

ΕΙleni ΓΑβρα, Khans and caravanserais from Thessaloniki to the town of Serres and its surroundings from 1774 to 1913.

The planning of the merchant routes, with the creation of common courses and stations during the itinerary, started very early. During the reign of the Achaeminidae (6-5 C B.C.) there were the «ἐμπορία» and the «καταλύσεις» on the large routes and the «καταγωγή» or «δημόσια καταγωγή» in the towns. The existence of the stations is known since the 7 C under the name of «πανδοκεία» (hostelries). During the Roman Empire this planning was greatly improved. Theree was a network of «πανδοχείων-σταθμών» (inn-stations) in the towns or in crucial spots on the roads. During the Byzantine era apart from the «ξενοδοχεία» (inns), the «ξενώνες» (hospices) and the «πανδοχεία» (hostelries), there were the «ταχυδρομικοί σταθμοί» (post houses).

The planning of the merchant roads was especially developed in the islamic world, where two were the most well known stations: the caravanserei and the «koursoumli khan». The first is an individual building, with a rectangular plan and it is not incorporated in the already existing civil net. The second, because of its incorporation in it, has a polygonal plan form.

In the Balkans, both these types of stations—khan and caravanserei—

have an architectural aspect, which can be considered a development of the corresponding types of Anatolia.

Specifically in the Greek area that we are examining (from Thessaloniki to the town of Serres and its surroundings) and in the particular period (1774-1913) we are distinguishing three basic types of stations during the itinerary:

1. The caravanserais (big Turkish khans) in the large urban centres and the course of the merchant routes.

2. The common khans of the town, which are divided into two classes:

a. The typical merchant khans, built usually in large merchant centres.

b. The simple folk or khans for the animals, in smaller provincial centres.

3. The rural khans, built out of towns, in villages or in the course of the merchant routes. In this class we have two different types:

a. The rural khan with courtyard.

b. The rural khan without courtyard.

Generally the «stations» of the particular region under examination, with the exception of the Caravanserai of Thessaloniki, have not the defence system of the corresponding buildings in other regions of the Ottoman Empire. The main reason may be the political and economical situation of this region at this period: because of its particular geophysical nature and the close supervision by the Turkish sovereigns (Vakalopoulos, 1969, p. 478-487: «The jurisdiction of Ismael Bey of Serres in East Macedonia») the predatory incursions in this area were limited in comparison with other regions in Greece.

Especially in the rural khans of the region, we notice a predominance of the first type: rural khan with courtyard. Very rarely, and only in regions more dangerous because of their geophysical nature, for reasons of security we find the second type: rural khan without courtyard (e.g. at Dervend—today's Derveni—in the outskirts of Thessaloniki, in the straits of Kresna, on the hill of Dovat-Tepe).