

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 καραβάν σεράγια 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 καραβάν σεράγια 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 Γιάννενα¹.

Η ολοκλήρωση της ερευνητικής εργασίας πραγματοποιήθηκε κύρια με αυτοψίες—φωτογράφηση, συγκέντρωση προφορικού υλικού—στην περιοχή μελέτης, αλλά και με βιβλιογραφική έρευνα που έγινε στη Γεννάδειο Βιβλιοθήκη Αθηνών, στην Κεντρική Βιβλιοθήκη του Πανεπιστήμιου 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 εργασίας².

1. Ζαρκάδα Χριστίνα, Τὰ Χάνια τῆς 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 Πετρονώτη, 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 λαογράφο και βιβλιογράφο Παναγιώτη Καμπλάκη (Αθήνα), το βιζαντινολόγο, σλαβολόγο Σωτήρη Κίσσα (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 κατίσχυση της αστικής τάξης (Γαλλική Επανάσταση 1789)¹.

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 'Αγγλους δημιούργησαν πρόσθετες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αστικών μορφών στην Ελλάδα².

Μέσα στις συνθήκες αυτές, κατά το τελευταίο τέταρτο του 18ου αιώνα, στον ελληνικό χώρο η αγροτική οικονομία αλλάζει μορφή και από «κλειστή» γίνεται εμπορευματική³. 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,

λαμπρού Παπαστάθη, τη βοηθό 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 κάτωψης 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 Μπένη, 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 'Εφη Κοστιζίδου, 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. Δημάρας Κ. Θ., Νεοελληνικός Διαφωτισμός, τρίτη έκδοση, Αθήνα, Εκδόσεις «Ερμῆς», ³1983, σ. 1.

2. Σ βορώνος Νίκος, Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας, Αθήνα, Εκδόσεις «Θεμέλιο», ¹1983, σ. 51-65.

3. (Α σραχας Σ πυρίδων), Οικονομία: το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο, «Ιστορία του Έλληνικού Έθνους», τ. IA', Αθήνα, Εκδοτική Αθηνών Α.Ε., —Εταιρεία Ιστορικών Εκδόσεων, 1975, σ. 170-175.

1920:200.000)¹, 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»².

Την ίδια εποχή οι Σέρρες με πληθυσμό 25-30.000 κατοίκους³ είναι μεγάλο παραγωγικό και εμπορικό κέντρο⁴ και από τους κυριότερους συγκοινωνιακούς κόμβους⁵. Από εδώ περνούσαν οι δρόμοι που από τη Θεσσαλονίκη οδηγούσαν στη Βουλγαρία, Βλαχία, Μολδαβία, Ουγγαρία και Αυστρία⁶ και ξεκινούσαν άλλοι προς τα αξιόλογα κέντρα της λοιπής Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης για να καταλήξουν στην Κωνσταντινούπολη. Εξάλλου και η Έγνωστια 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 ανύμεσα στα πιο σημαντικά κέντρα, η διακίνηση των εμπορευμάτων γινόταν την εποχή εκείνη με καραβάνια⁷. Για την εξυπηρέτηση των τελευταίων δημιουργήθηκε δίκτυο σταθμών, γνωστών με το όνομα χάνια και καραβάν σεράγια.

1. Μοσκώφ 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 ἀρ. 61, 1983, σ. 17.

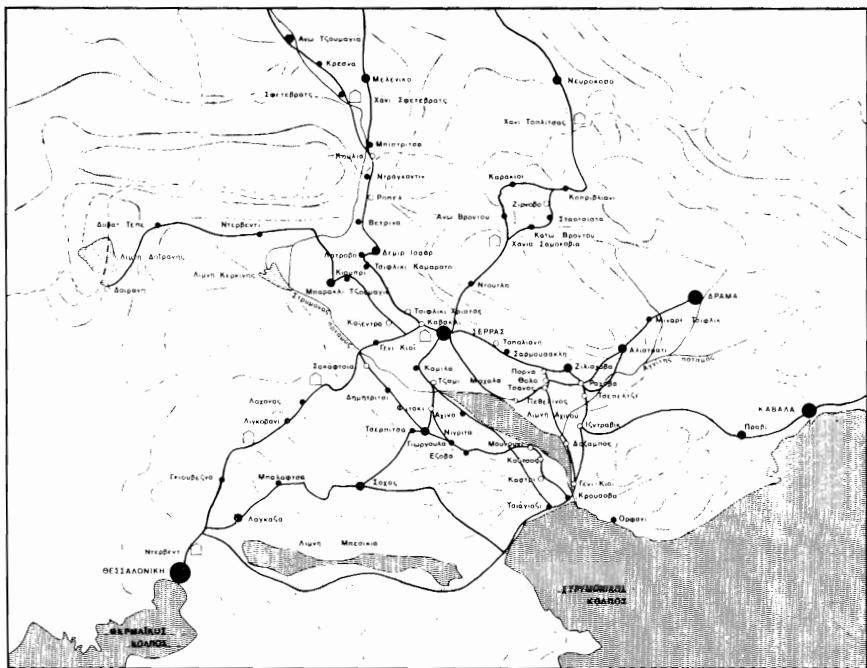
3. Βακαλόπουλος Απόστολος, Ιστορία της Μακεδονίας (1354-1833), Θεσσαλονίκη 1969, σ. 480.

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

5. Βακαλόπουλος, σ. 480.

6. 'Ο.π., σ. 351 και σ. 358 χάρτης 9.

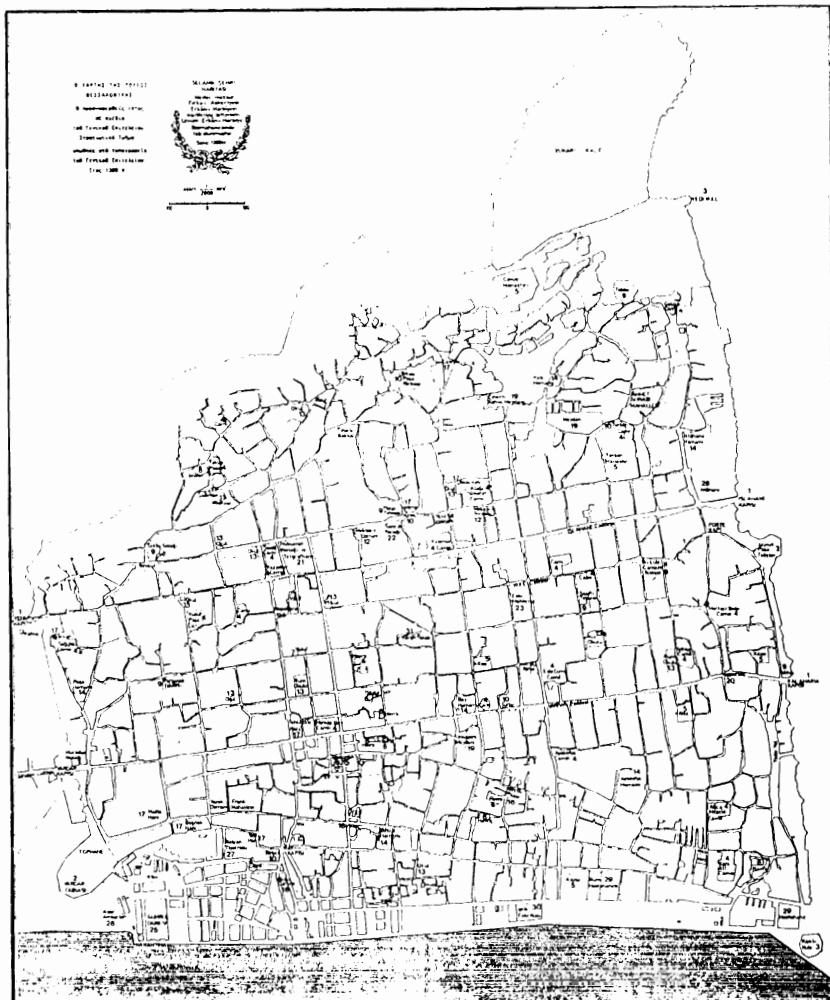
7. Καραβάνια: κοινές πορείες που μαρτυρούνται από το 1398 μέχρι και το 1874 από τον C. Jireček (1876), σ. 221, 415, και δημιουργήθηκαν σαν συνέπεια της ανάγκης για ασφάλεια κατά τη διαδρομή. Προέρχεται «ἀπό τὸ περσικὸ Kar-ban = προστάτης τῶν ἐπιχειρήσεων (Enzyklopädie des Islam, II, σ. 837) πέρασε στ' ἀραβικά μὲ τὸν τύπο Kai-ravan, τὸ 14ο αιώνα μέσω τοῦ ἀνατολικοῦ ἐμπορίου στοὺς Ἰταλοὺς ὡς Caravana, ὡς garaunus πέρασε σὲ μᾶς καὶ στὰ σλαβικὰ μετασχηματίσθηκε σὲ Karavane». Ήεyd W., Geschichhte des Levantehandels in Mittelalter, Stuttgart 1879, τ. I, σ. 198. Αγνο Μελάνη, Οι εμπορικοί δρόμοι στα Βαλκάνια, «Η οικονομική δομή τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν (ΙΕ'-ΙΘ' αἰώνα)», Επιμέλεια: Σπύρος Ασδραχάς, Αθήνα, Εκδόσεις «Μέλισσα» 1979, σ. 383, 404 σημ. 261.



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

Αυτά χτίζοταν και κατά μήκος των δρόμων και μέσα στους οικισμούς¹.

Στη Θεσσαλονίκη τα χάνια «βρίσκονταν μέσα και κοντά στὸ τείχος τῆς ἀποβάθρας, ἀργότερα δὲ καὶ ἔξω, πιθανῶς ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ 18ου αἰ.²



Eικ. 2. Χάρτης της Θεσσαλονίκης του 1882-83.

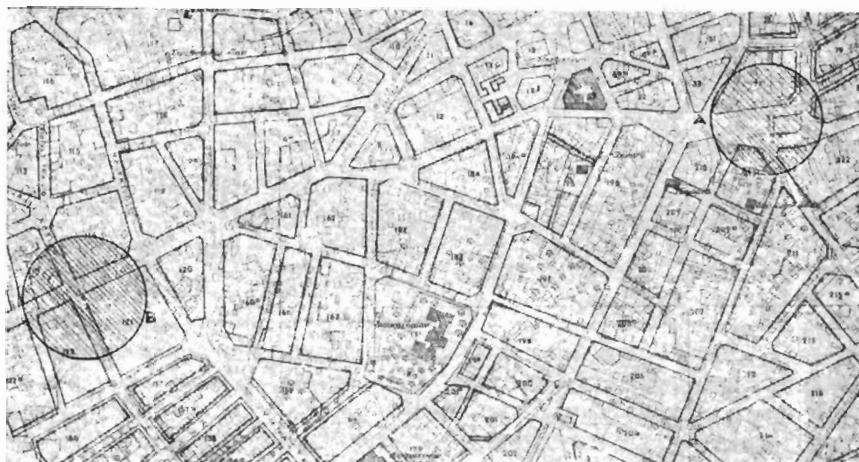
Δημοσιεύθηκε από τον Eyiçe το 1981.

1. Σχινάς Ν. Θ., Οδοιπορικαί σημειώσεις Μακεδονίας, Ηπείρου, νέας οροθετικής γραμμής και Θεσσαλίας, Εν Αθήναις 1886, *passim*.

2. Σαμονηλίδου 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 σιδηροδρομίου 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 Εμπορίου¹ 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 οριστικά².



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

Περιοχές με χάνια: A: Πλατεία Εμπορίου B: 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 γινόταν η εβδομαδιαία λαϊκή αγορά. Σχινάς, ο.π., τ. II, σ. 397 και προφορική τεκμηριωση από μεγάλο μέρος του σερραϊκού πληθυσμού.

2. Όλα, εκτός από τρία, κατεδαφίστηκαν μετά το 1965 και στη θέση τους κτίστηκαν πολυκατοικίες και κτίρια χωρίς καμιά τυπολογική ή μορφολογική οργά-

Στα επόμενα κεφάλαια της ερευνητικής εργασίας, αφού γίνει μια σύντομη διαχρονική αναφορά στο είδος και στη λειτουργία του χανιού και του καραβάν σεραγιού από την αρχική τους εμφάνιση μέχρι σήμερα¹, 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 πορειών (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 αρτηρίες² και στα «καταγώγια» ή «δημόσια καταγώγια» των αρχαίων³. Αργότερα (7ο-6ο π.Χ. αιώνα) αναφέρονται από τον Αριστοφάνη και σταθμοί με τον όρο «πανδοκεῖα»⁴.

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.

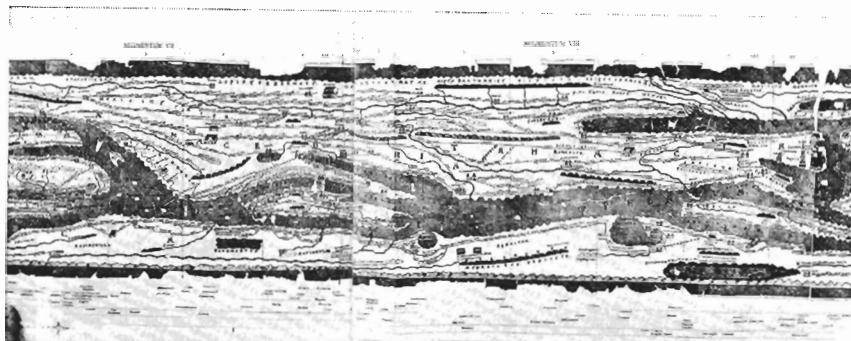
1. Οταν αναφερόμαστε στη σημερινή εποχή εννοούμε χάνια και καραβάν-σεράγια που σώθηκαν έως τις μέρες μας ελάχιστα και παραλλαγμένα ή φθαρμένα. Τα κτίσματα που ιδιαίτερα θα μελετήσουμε είναι έργα που απόμειναν από το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού.

2. Ως «έμπορια» (*emporia*, ‘έμπορεῖα’ 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 ο ν ου, Ιστορίαι, Libri IX, edidit Henr. Rudolph. Dietsch, editio altera curavit H. Kallenberg, Lipsiae, in aedibus B.G. Teubneri, MDCCCLXXXVII (1887. Θ ου κ υ δ ί δ ο ν ου, Ιστορίαι, Scriptorum Classicorum, Bibliotheca Oxoniensis, Oxonii, E. Typographeo Clarendoniano, Londini et Novi Eboraci, First published 1900. Π λ. ἀτωνος, 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. Φύλ μπος Φίλ. Κ., Μπεζεστένια και γάνια στη Σμύρνη, «Μικρασιατικά Χρονικά» 9 (1961) 163.

4. Αριστοφάνης, Καμωδίαι- «Βάτραχοι», Lipsiae 1830, στίχος 550.

γνωστό από πηγές εκείνης της εποχής¹, ότι υπήρχαν διάφορες κατηγορίες, ανάλογα με το βαθμό εξυπηρέτησης που προσφέρανε². Χαρακτηριστικά της εποχής εξάλλου ήταν τα διάφορα σύμβολα—συνήθως ζώα—και οι «διαφημιστικές» επιγραφές στις όψεις των ρωμαϊκών πανδοχείων³.



*Eικ. 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 «ξενοδοχεῖα» και τους «ξενῶνες»⁴. Εκτός όμως από τα «ξενοδοχεῖα» των Βυζαντινών αργότερα ιδρύθηκαν και τα «πανδοχεῖα», πολυτελέστερα από τα πρώτα. Αυτά κατά τον Krause χρησί-

1. *Artemidorus Daldianus* «Onirocriticon», libri V, recognavit Roger A. Pack, Lipsiae, Teubner, 1963. *Seneeca*, «De beneficiis», libri VII, Hosius C., Lipsiae, Teubner, 1914. Σ τράβωνος, Τα Γεωγραφικά (I-VII) with an english translation by H. L. Jones in eight volumes, London, Loeb, 1949 54/50.

2. Οι εξυπηρετήσεις στα ρωμαϊκά πανδοχεία περιλάμβαναν από ένα λιτό γεύμα με ξηρούς καρπούς στα πιο απλά, έως και ένα αναζωγονητικό λουτρό στα περισσότερο πολυτελέστερα. Σ τράβωνος, δ.π., passim.

3. Τα σύμβολα των πανδοχείων συνήθως ήταν ζώα: καμῆλα, 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 θάρθει μέσα θα πράξει το καλύτερο δυνατό· ζένε, κοίταξε πού μένεις». Σε πανδοχείο στις Antibes: «Μια λέξη οδοιπόρε: έλα μέσα: η ταρίφα σου τα λέει όλα». Α γ τειδορούς Daldianus, δ.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, 32, 7. xenon: 1, 3, 48, 6.

μεναν μάλλον για τους επαρχιακούς υπαλλήλους ή τους προσκυνητές¹. 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 ταξιδιώτες².

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»³. Η απόσταση μεταξύ δύο διαδοχικών σταθμών υπολογιζόταν σε πορεία μιας μέρας με τα υποζύγια (περίπου 7-8 ώρες)⁴.

Ο Arno 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 καραβάνια στάθμευαν στο ύπαιθρο και ειδικά σε περιοχές με σκιά και νερό⁵. Όμως η ανάγκη εξασφάλισης από τις καιρικές συνθήκες και

1. Krause Johann 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 Στούδιος, άσμα 29 εις Patrologia Graeca, Parisii, Migne, 1857-1865, τ. 99, σ. 1792.

«Εἰς ξενοδοχεῖον.
Προβάτε, δεῦτε, τῇ ξενιζούσῃ στέγη,
Ἄνδρες πορευταὶ, τοῖς πόνοις κεκμηκότες,
Μετεκλάβοιτε τῶν ἐμδὸν ξενισμάτων
Ἄρτου ποθητοῦ, τοῦ τρέφοντος καρδίαν,
Πότου γλυκείου, τοῦ ρέοντος ἀφθόνως
Σκεπασμάτων τε τῶν ψύχους ἀλλοτρίων».

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' άλογά τους οι αυτοκρατορικοί ιππεῖς.

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. Becksche Verlagsbuchhandlung, 1970, σ. 36 και σημ. 2.

4. Δρομοδείκτης των ακολούθων οκτώ μερών, μεθ' αξιολόγων υποσημειώσεων του καθενός μέρους, Πελοποννήσου-Βοιωτίας-Αττικῆς-Θεσσαλίας-Ηπείρου-Μπόσνας-Μακεδονίας και Θράκης, Εν Βενετίᾳ παρά Μιχαήλω Γλυκεὶ τῷ ἔξ Ιωαννίνων, 1829. passim. Σχινᾶς, δ.π., passim. Σχινᾶς N. Θ. Οδοιπορικόν Ηπείρου, τ. 1, Αθῆναι 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)¹ 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 ιμαρέτ, που αρχικά προορίζονταν αποκλειστικά για ασθενείς και δεινοπαθούντες². Αργότερα, έγιναν γνωστά δύο διαφορετικά είδη σταθμών: το «καραβάν σεράι» και το «κουρσούμλι-χάν» (στο εξής: χάνι).

Η λέξη καραβάν σεράι ή παραφθαρμένα καραβάν σαράν σημαίνει μεγάλο και πολυτελή ξενώνα, κατάλυμα οδοιπόρων, μέγσρο, ανάκτορος των καραβανιών³.

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)⁴ 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. Παρόλληλα προσφέρονταν στην χώροι αγοράς και σε

κλου. Επιπλέον, έβαζαν σκοπούς σαν πρόσθετο προστατευτικό μέτρο. Αρνο, ο.π. σ. 384. Βονέ Αμι, *La Turquie d'Europe*, τ. I, Paris, Chez Arthur Bertrand, Editeur, 1840. σ. 518.

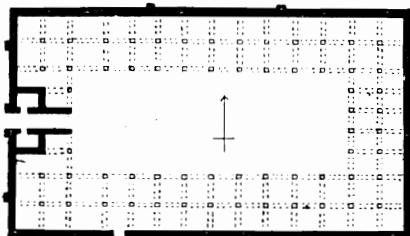
1. «Καὶ μάλιστα κατὰ πρῶτο λόγο σ' ἐκείνους ποὺ ἡταν σπουδαῖοι γιὰ τὸ διαμετακομιστικὸ ἐμπόριο, ὅπως ἐκεῖνος ποὺ ἔκεινος ἀπὸ τὶς Σέρρες, ὁ θρακικὸς μὲ τὶς διακλαδώσεις του πρὸς τὴν Dupnica, μεταξὺ Vraca-Βιδινίου, Πλεύνας-Λόβετς ἀπ' τὸ πέρασμα τοῦ Sipka, τῶν Jamboli-Karnobat, Schumla-Rustchuk, οἱ διαδρομὲς Ἰωάννινα-Αρτα, Σκούταρι-Prizren. Ἀντίθετα στὶς πόλεις τὰ σπίτια δὲν χρειάζονταν ιδιαίτερη προφύλαξη». Αρνο, ο.π., σ. 377, 398 σημ. 140.

2. Ιμαρέτ=εγκατάσταση, κτίριο, σπίτι. Το ιμαρέτ ήταν συγκρότημα κτισμάτων: κουζίνα, τραπεζαρία, υπνοδωμάτια—χώροι δωρεάν φιλοξενίας και διατροφής για τρεις μέρες—τζαμί, μια ιερατική σχολή, ένα νοσοκομείο και άλλες κοινωφελείς εγκαταστάσεις. İslâm Ansiklopedisi, τ. 5, Istanbul, Maarit Basimevi, 1955, β' μέρος, σ. 985. *Uzungârsiloglu* J. H., Erklärung und Uebersetzung der Stiftungsurkunden im Auszug, «Belleten» 1937, I/N, σ. 155.

3. Χλωρός Ι., Λεξικόν Τουρκοελληνικόν (με τουρκική γραφή), Κωνσταντινούπολις 1899· λέξη Kervan-Saray (κιερβάνσεραϊ).

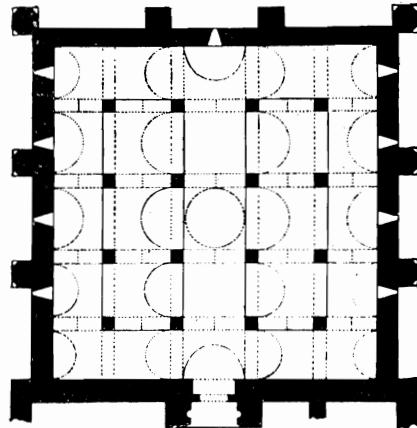
4. Oktay Emin, Tarih ('Ιστορία), τ. II, Istanbul, XX, σ. 157.

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



Εικ. 5. Antalya, Evdir Han (κάτοψη).
Σελτζουκικό καραβάν-σεράγιο,
θερινός τύπος
(Yetkin, 1962, σ. 49).

Κτίστηκε στο διάστημα 1210-1219 μετά από εντολή του Izzeddin Kaykâvus I, γιον του Giyasüddin Kayhusrev. Οι εξωτερικές διαστάσεις του ήταν: 78,80 × 45,30. Στο ισόγειο, γύρω από την αναλή υπήρχαν κελιά ύφους 7,30 μ. προσομοιώντας αποθήκες και στάβλους. Στον όροφο βρίσκονταν τα δωμάτια των ταξιδιωτών. Στην καθεμία από τις τέσσερις πλευρές του τείχους της αναλής υπήρχαν από δύο αμυντικοί πυργίσκοι.



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

Τέλος κτίσης: 1246. Οι εξωτερικές διαστάσεις του: 25 × 26 μ. Ύψος μεσαίου θόλου: 13,60 μ. Ύψος τείχουν περίβολον (ενισχυμένον εξωτερικά με αμυντικούς πυργίσκους): 8,25 μ.

σεράγια της ανατολικής και κεντρικής Μ. Ασίας προέρχονταν από τη συνένωση και των δύο τύπων¹ (εικ. 7).

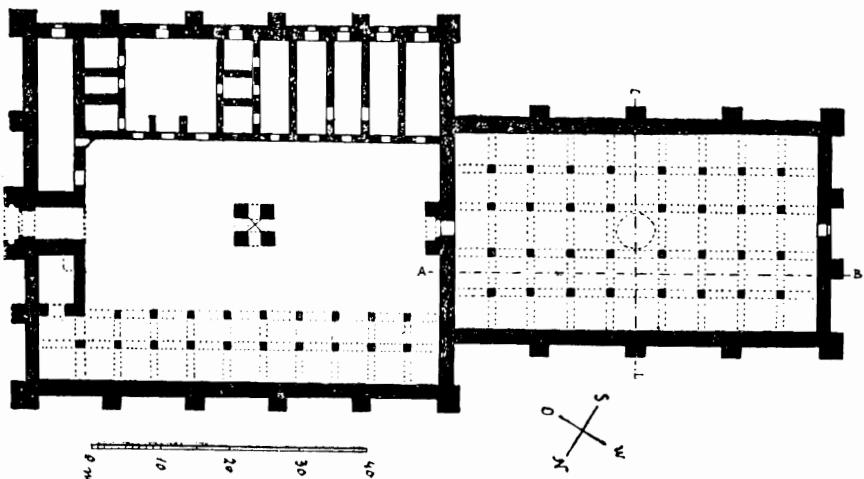
Τα καραβάν σεράγια γενικότερα των Οθωμανών (1299-1923)² σε σύγκριση με των Σελτζουκιδών ήταν όμοιά τους, ωλλά μικρότερα σε διαστάσεις και κατώτερα στην κατασκευή και διακόσμηση (εικ. 8).

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

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

2. Oktay, ὁ.π., τ. III, σ. 219.

κτισμάτων. Από το 16ο αιώνα και μετά μια άλλη σημαντική διαφορά είναι η εμφάνιση στα οθωμανικά καραβάν 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 καραβάν-σεράμ (συνένωση θερινού-χειμερινού τύπου). (Yetkin, 1962, σ. 53).

Κτίστηκε το 1229 κατόπιν εντολής του Alaeddin Kaykubad I στο 1100 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 *Giyasüddin Kayhusrev*.

Συνολικό μήκος κτίσματος: $116,90 \mu.$

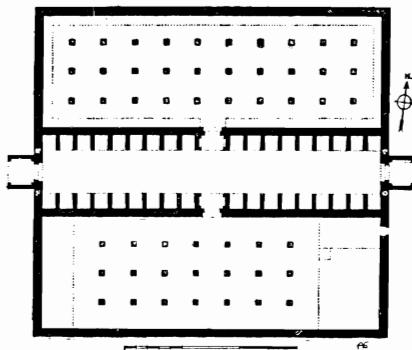
Διαστάσεις θερινού τμήματος: $61,75 \times 49,35 \mu.$ — $3047 \mu.^2$

„ *χειμερινού* „ : $55,15 \times 32,90$ — $1819 \mu.^2$

Συνολικό εμβαδόν κτίσματος : $4866 \mu.^2$

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

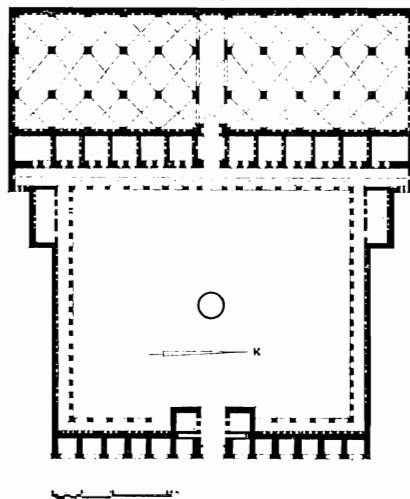
Περιγραφή χειμερινού τμήματος: η συνδεσή των με το θερινό τμήμα γινόταν με πόλη παρόμοια μ' αυτή της κεντρικής εισόδου· ο φωτισμός και αερισμός των από τα ένδεκα μικρά παραθύρων που υπήρχαν στις τρεις από τις τέσσερις πλευρές των (πλην της κοινής). Εξωτερικά και τα δυο τμήματα—θερινό και χειμερινό—είχαν ενσωματωμένους στους εξωτερικούς τοίχους αμυντικούς πυργίσκους. Στην αντίθετη πλευρά της κεντρικής εισόδου, στην αριστερή πλευρά, υπήρχε ένας πύργος που αποτελούσε την πύλη της πόλης.



*Εικ. 8. Tokat-Sivas Yeni Han
(χάτοψη πατά των A. Gabriel).
Οθωμανικό καραβάν-σεράν
(Yetkin, 1962, σ. 155).*

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

Ένας δρόμος πλάτους 7,30 μ. με δυο πόρτες διασχίζει το κτίσμα κατά μήκος. Από τη μία και την άλλη πλευρά του δρόμου υπάρχουν από 18 καταστήματα. Στο μέσο της κάθε πτέρυγας καταστημάτων υπάρχει ορθογώνια πύλη που οδηγεί στις αίθουσες πίσω από αυτά. Η βροεινή 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 σελτζουκικά, είναι η πρόβλεψη ανοιγμάτων—παραθύρων—στους τοίχους.



*Εικ. 9. Malatya Silahdar Mustafa Pasa Hanı'nın (χάτοψη).
Οθωμανικό καραβάν-σεράν
(Nejat, Tarih Estitüsü Dergisi 1,
1979, III). Τέλος κτίσης: 18 Δεκεμβρίου 1637. Αποτελείται από ένα ανοικτό τμήμα—ανλί—και ένα κλειστό. Η ανλί περιβάλλεται από στοά και στο κέντρο της βρίσκεται στέργα. Το τζαμί τύπου mesçit είναι πάνω από την πύλη της εισόδου. Στην ανατολική πλευρά του κτίσματος (κώνια όψη) υπάρχουν καταστήματα προς την πλευρά του δρόμου.*

Το κλειστό—στεγασμένο—τμήμα του καραβάν-σεράγιου 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 καραβάν σεράι αρχίζει να λειτουργεί και σαν χώρος εμπορίου: bazar¹.

Ο όρος «χάν» είναι περιστικής πρωτότελης και σημαίνει ξενώνα, ξενοδοχείο². Το χάνι με τη σημερινή του έννοια, ως σταθμός κατά τη διαδρομή, καθιερώθηκε γύρω στα 1550 από τεν Ιμπραήμ³, βεζύρη του Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς (1520-1566). Πρόκειται για κτίσμα μικρότερο από το καραβάν σεράι. Ο χρόνος διαμονής των ταξιδιωτών σ' αυτό ήταν μεγαλύτερος, μια που το χάνι χρησίμευε επιπλέον και σαν τόπος εμπορικών συναλλαγών και ανταλλαγής ιδεών⁴.

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

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 καραβάν σεράγια,
2. τα κοινά χάνια των πόλεων· α) τυπικά εμπορικά, β) απλά λαϊκά «χάνια ζόων»,

1. Y e t k i n, ὥ.π., σ. 46-58, 156-158.

2. Χ λ ω ρ ό ς, ὥ.π., λέξη: han (χάν).

3. «Στὸν βεζύρη Ἰμπραήμ, εἶχεν ἀπονεμηθῆ σὲ ταξίδια του στὴν Περσία δ τίτλος τοῦ Χάν κι' ἐπειδὴ αὐτὸς κυρίως τὰ διέδωσε στὴν Τουρκία, πῆραν κι' αὐτὰ τὸ δνομα χάν, ποὺ ἄλλωστε ταιριάζει μὲ τὴν κυριολεξία τῆς λέξης: «χανέ» (σπίτι), ξενώνας». Φ ἀ λ μ π ο ς, ὥ.π., σ. 164 σημ. 2. Ο D e l a M o t r a y e 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 «σὲ χάνια σουλουπωμένα» (νοικοκυρεμένα) και καθαρά, στους δύο τελευταίους μάλιστα αἰδνες, οἱ ἐμποροὶ μας (Χιώτες, Νησιώτες, Καραμανλῆδες κλπ.) ἔμεναν μόνιμα και τὰ χρησιμοποιούσαν γιὰ γραφεῖα και κατοικίες τους, όπως και τώρα πολὺ συχνὰ γίνεται, ἐπαγγελματίες νὰ ἔχουν ἐγκαταστήσει τὰ γραφεῖα τους σὲ διαμερίσματα πολυκατοικιῶν και ξενοδοχείων». Φ ἀ λ μ π ο ς, ὥ.π., σ. 175-176.

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

Στην πρώτη κατηγορία, στα καραβάν 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 στοές, όπου στεγάζονται ιδιοκτήτες και εμπορεύματα¹.

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 κάτωψης 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 καραβάν σεράι, κατάλοιπα της τουρκοκρατίας, είναι ενδεικτικά της τοποθεσίας στην οποία κτίζονται οι σταθμοί αυτοί². Συνήθως κοντά σε πηγή, μέσα σε δάσος ή σε δερβένι (πέρασμα) 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, ο.π., σ. 406· για τη Θεσσαλονίκη, Münig Aktepe, Izmir hanlare ve çarşılare hakkında önl bilgi (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 καραβάν-σεράγια· η ύπαρξή τους τεκμηριώνεται από λείγανα ή τοπωνύμια. Απ' όλη την Ελλάδα μόνο στα Ιόνια νησιά και τις Κυκλαδες 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 υρχή 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 mesçit) ή μια μνημειώδης κρήνη¹ (cesme), αλλά συχνά και ένα αιωνόβιο δένδρο², 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 ενισίος 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: «'Εκτὸς ἀπὸ τὰ χάνια στὴ Θεσσαλονίκη υπῆρχαν καὶ δύο καραβάν σεράγια, στὰ ὁποῖα μποροῦσαν νὰ καταλύσουν οἱ ταξιδιῶτες δωρεάν. Αὐτὰ ἡταν τὸ Μεγάλο (Büyük Kervan Saray) καὶ τὸ Μικρὸ (Küçük Kervan Saray). Καὶ τὰ δύο ἡταν καὶ σμένα ἀπὸ τὸν Koca Mustafa Paşa, μπεηλέρμπεη τῆς Ρούμελης ἀπὸ τὸ 903 (1498) ὥς τὸ 911 (1505) καὶ ἀργότερα μεγάλο βεζίρη τοῦ Βαγιαζίτ Β'. Τὸ μεγάλο εἶναι τὸ γνωστό μας Καραβάν Σεράγι, στὴ συμβολὴ τῆς Ἐγνατίας μὲ τὴ Βενιζέλου, ποὺ ἔχει δώσει τὴ θέση του στὸ κτίριο, ὅπου σήμερα στεγάζεται ἡ Δημαρχία τῆς πόλης. Ἡ θέση ὅπου βρισκόταν τὸ Μικρὸ Καραβάν Σεράγι δὲν εἶναι γνωστή»³.

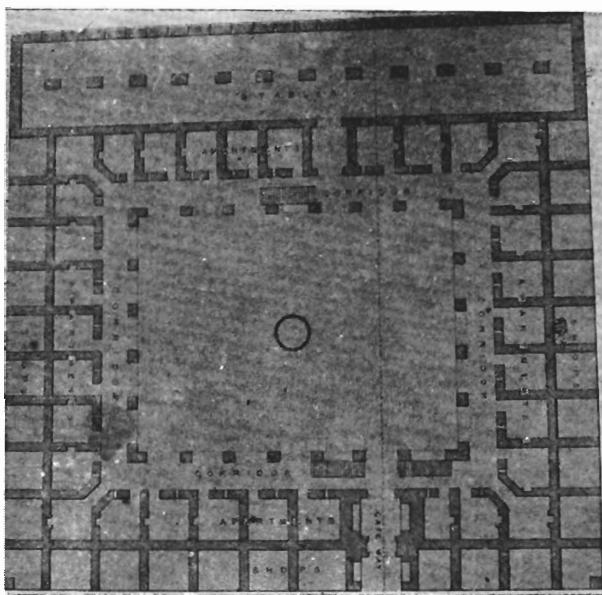
Σχετικά με Μεγάλο Καραβάν Σεράι της Θεσσαλονίκης (εικ. 10, 11) οι πρώτοι μελετητές του Texier και Pullan (1864) αναφέρουν ότι ήταν βυζαντινό «ξενοδοχείο»· άποψη που κυρίως στηρίζουν στον τρόπο δόμησής

1. Το νερό θεωρείται ιερό στοιχείο από τη μουσουλμανική θρησκεία. Φάλμπος, ο.π., σ. 169.

2. Η εκλογή του αιωνόβιου δένδρου είχε συμβολική σημασία.

3. Δημητριάδης, ο.π., σ. 407.

του¹. Τη γνώμη αυτή ασπάζονται και άλλοι μελετητές του μνημείου². Σύμφωνα όμως με τη νεότερη έρευνα (Γιώργος Βελένης)³, αυτός καθαυτός ο τρόπος δόμησης του, το πλινθοπερίκλειστο σύστημα, αποδεικνύει ότι δεν ήταν βυζαντινό κτίσμα.



*Eικ. 10. Θεσσαλονίκη, Το καραβάν σεράνι κάτοψη
(Texier-Pullan, 1864, pl. XXVII).*

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

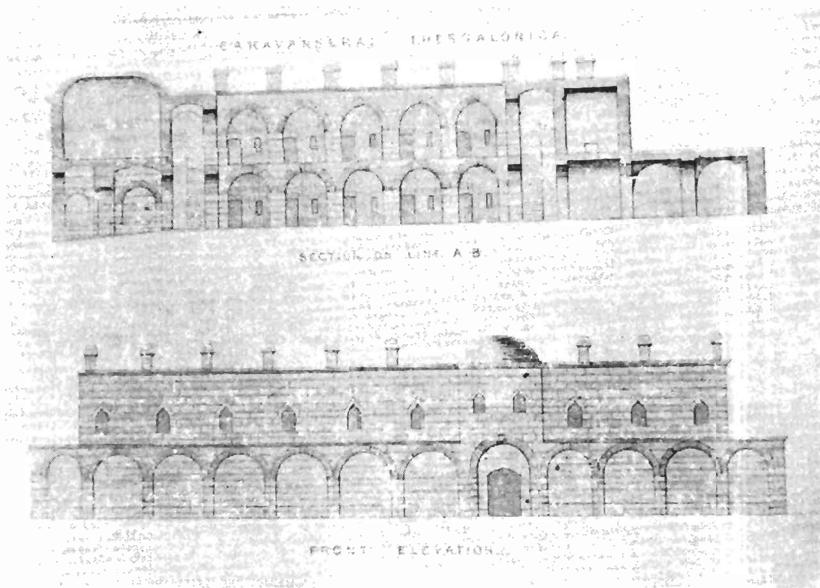
1. «The foundation of this khan is attributed to Sultan Amurath II; but the alternate courses of brick and stone point to a Byzantine origin. The horse-shoe arches of the corridor do not contradict this hypothesis, for they are found in Byzantine buildings of the latter part of the 12th century. The 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. Poplewell, Byzantine Architecture; illustrated by examples of edifices erected in the East during the earliest ages of Christianity with historical and archaeological descriptions, London, Dag and Son, 1864 (GE. 123 arch.), σ. 131, 132.

2. Σαμούηλ Ιδού - Στεφανίδος ὁ.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 ισογείου, υπήρχαν μονώροφα καταστήματα.

Το κτίριο σωζόταν ως τα μέσα του περασμένου αιώνα¹.



Εἰκ. 11. Θεσσαλονίκη, Το καραβάν σερά, τομή AB, όψη
(Texier-Pullan, 1864, pl. XXVII).

4. ΤΑ KOINA XANIA ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Ήταν κτίσματα που προσφέρονταν σαν σταθμοί μεταφορικών μέσων, υποθήκες 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 συντεχνίας². Άλλες φορές μερικά χάνια χρησίμευαν σαν μόνιμες κατοικίες, ενώ στο ισόγειό τους λειτουργούσαν καπηλειά³.

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

2. Δημητριάδης, δ.π., σ. 406.

3. Στη Θεσσαλονίκη από τον IZ' αιώνα υπήρχαν τα περίφημα καπηλειά 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 καραβάν 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.

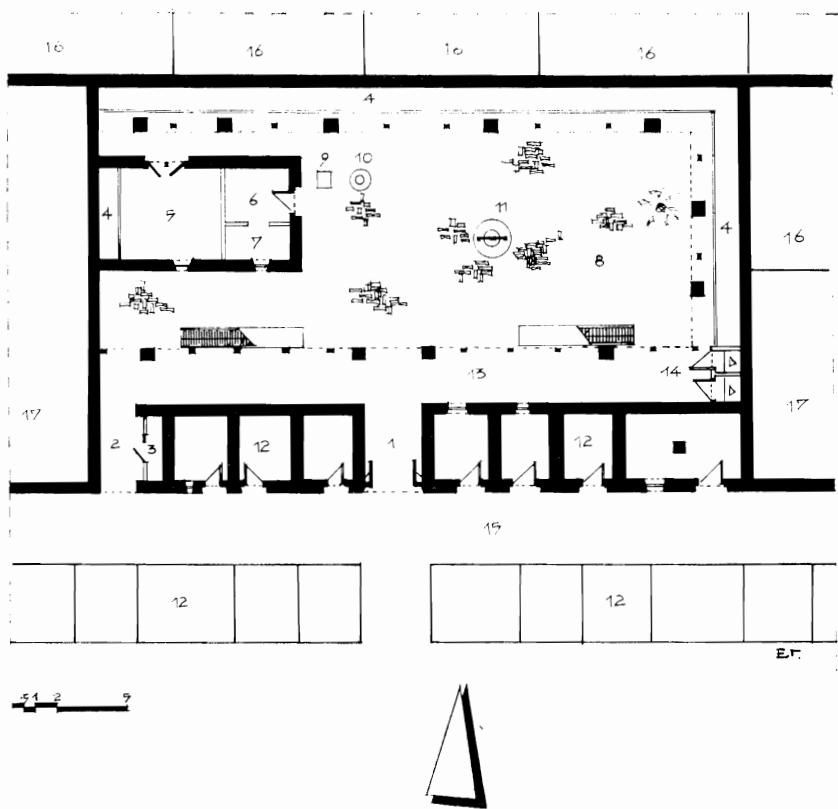
Σε γενικές γραμμές το τυπικό χάνι της εποχής και περιοχής που εξετάζουμε διατηρεί τον τύπο ανάπτυξης γύρω από μια αυλή, στην οποία όμως τις περισσότερες φορές λείπει το κεντρικό στοιχείο: το τζαμί, η κρήνη ή το δένδρο (εικ. 12, 13).

Πρόκειται για κτίριο συνήθως διώροφο, όχι όμως πάντα λιθόκτιστο και στους δύο ορόφους. Συνήθως ο δεύτερος όροφος είναι ελαφρά κατασκευή με τούβλα ή τσατμά (μπαγδατί). Η στέγη του τυπικού χανιού, σε αντίθεση με του καραβάν σεραγιού που ήταν μολυβισκέπαστη (σύμφωνα με τη γνωστή 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: «χάνι καπουσού», συνήθως θολωτή και επιμήκης. Από εδώ γινόταν 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 από αυτή της κεντρικής πύλης, υπήρχαν στο ισόγειο οι στάβλοι, «αχούρια», και οι αποθήκες χόρτου που είχαν πρόσβαση από την αυλή. Στο υπόλοιπο τμήμα του ισογείου 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 στὸν κόσμο»). Από το «Οδοιπορικό» του Εβλιά Τσελεμπή με τη Θεσσαλονίκη του ΙΖ' αιώνα. Σι μό που λος Κυριάκος, Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα (333 μ.Χ.-1700), τ. I, Αθήνα, Εκδόσεις «Ερμῆς», 1981, σ. 592.

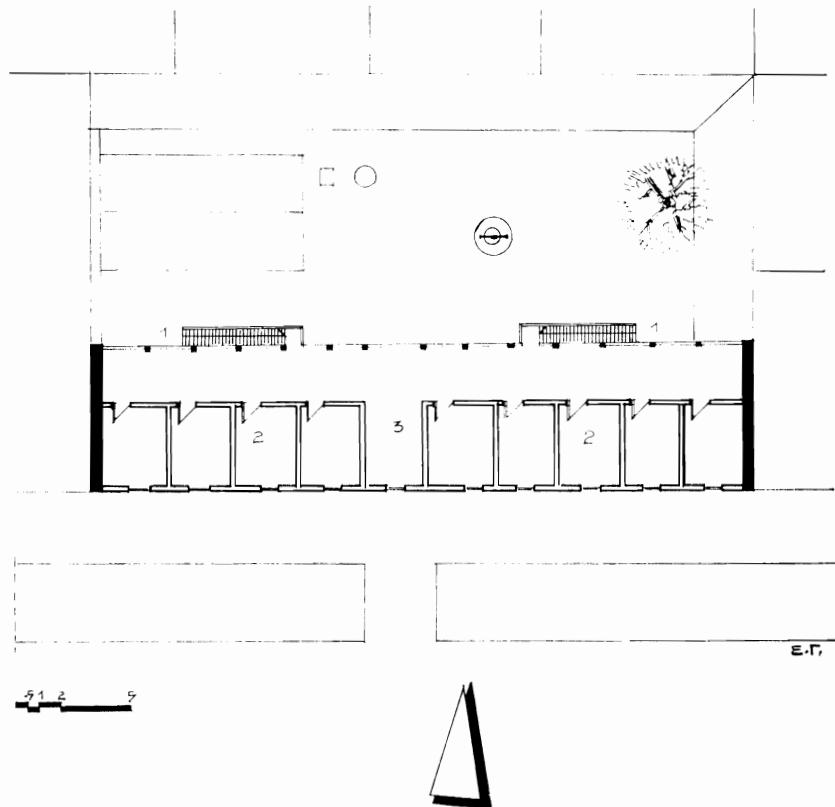


Εικ. 12. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι Ηλιάδη (το μεγάλο), κάτωφη ισογείου τυπικού εμπορικού χανιού

Η είσοδος των ταξιδιωτών με τα υποζύγια ή τις άμαξες γινόταν από την κεντρική πυλη (1). Παράλληλα υπήρχε και δεύτερη είσοδος (2) αποκλειστικά για το κοινό. Απ' αυτές το βράδιν έκλεινε μόνο η κεντρική με βαριά ξύλινη πόρτα, ενώ στην άλλη συνήθως υπήρχε φυλακας (3). Τα ζώα τα έδεναν στα παχνιά (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 καρράδικο (7). Οι άμαξες με τα εμπορεύματα παρέμεναν στον ανοικτό χώρο της αυλής (8) που «ήταν στρωμένος με καλντερίμι». Μπροστά από το καρράδικο υπήρχε γούνα 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 αντή περιβαλλόταν από πέτρινο τοίχο ύψους περίπου 1,70 μ. Στην πλευρά του χανιού που ήταν προς τη μεσιά των δρόμων στο ισόγειο υπήρχαν μικρά μα-

γαζιά (12) συνήθως καφενεία, μαγέρικα ή μπακάλικα. Πίσω απ' αυτά και προς την αυλή του χανιού ήταν ο υπόστεγος χώρος του χαριατιού (13). Στη μίση άκρη του υπήρχαν δύο αποχωρητήρια, τα «αναγκαία» (14). Αυτά ήταν χώροι διαστάσεων 1×2 , με ξύλινο ασβεστωμένο δάπεδο, στη μέση των οποίων υπήρχε τριγωνικό άνοιγμα που συνδέοταν απευθείας με το βόθρο. Η τοιχοποιία των ισογείων —εκτός των «αναγκαίων»— ήταν από πέτρα.

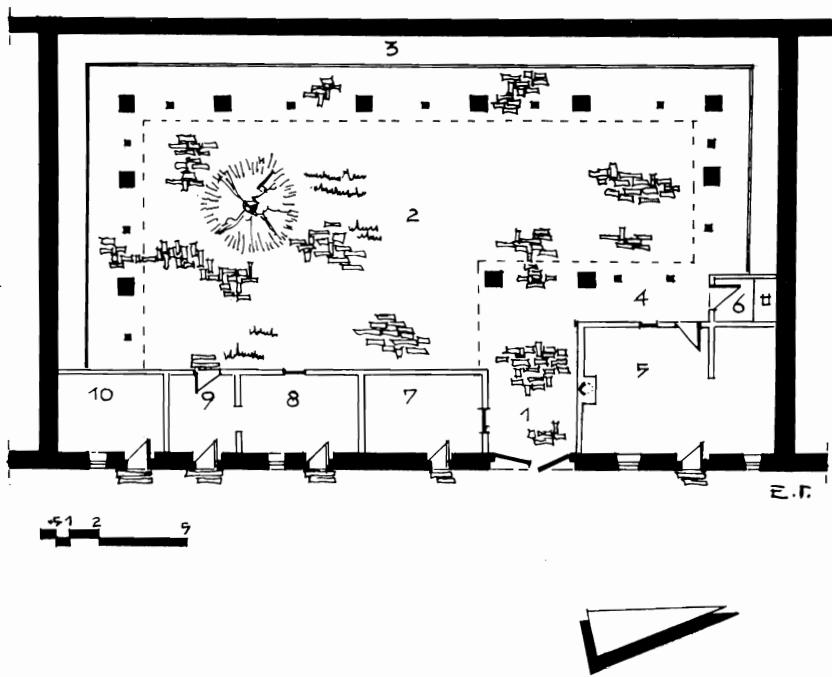
Παλιότερα (19ος αιώνας), μπροστά από το χάνι αντό περνούσε δρόμος (15) και στην απέναντι πλευρά του υπήρχαν μικρομάγαζα (12). Πίσω από τη σειρά αυτών των μαγαζιών ήταν ο χώρος όπου γινόταν το παζάρι. Σήμερα στη θέση του χανιού αυτού κτίστηκε πολυκατοικία και ο ανοικτός χώρος μπροστά απ' αυτήν ονομάζεται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



Εικ. 14. Ηράκλεια (Κάτω Τζουμαργιά).

Νομός Σερρών, Πλατεία ζωοπάζαρου, χάρι ζώων, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα¹ και Βαγγέλη Παπαδόπουλου².

Η στοά της εισόδου (1) έκλεινε με δίφυλλη ξύλινη πόρτα. Μέσα απ' αυτή 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 Τζουμαργιά—κατέλιναν 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.

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

προορισμένα για εμπόρους ή απλούς ταξιδιώτες¹. Μερικές φορές ένα ή δύο δωμάτια του χανιού θερμαίνονταν 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 δάσους², πάνω σε πέρασμα (δερβένι)³ και πάντα κοντά σε πηγή, ρέμα ή βρύση. Πολλές φορές δίπλα ή και μέσα στο χάνι υπήρχε μικρό στρατιωτικό φυλάκιο, το «καραούλ»⁴.

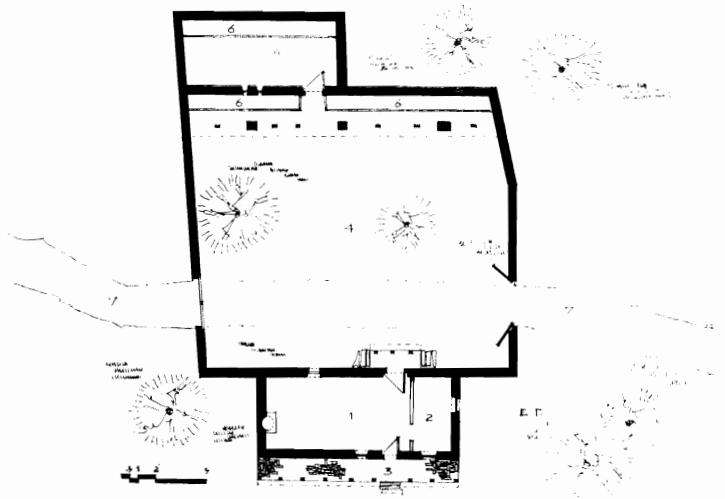
1. Στα τυπικά χάνια οι εμπορικές συμφωνίες γίνονταν μέσα στο χώρο του ίδιου του δωματίου όπου διέμενε ο έμπορος. Εκτός από την περίπτωση που στον δρόφο υπήρχε και η «κοινή αίθουσα», προορισμένη για κάθε είδους συναντήσεις και συμφωνίες. Προφορική τεκμηρίωση: Π ο ύ λ ι ο ο Ν ί κ ο ζ, 53 χρονών, έμπορος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

2. Αγροτικό χάνι μετά την Γκιουβέζνα (σημ. 'Ασσηρο): δρόμος Σερρών-Θεσσαλονίκης. Αγροτικό χάνι Σφετεβράτες: δρόμος Σερρών- Ανω Τζουμαγιάς. Σ χ ι ν ã ζ, δ.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 ã ζ, δ.π., σ. 391, 432.

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

Τα αγροτικά χάνια σπάνια ήταν κτίσματα μεγάλων διαστάσεων, συνήθως μονώροφα, 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., εἰκ. 15).

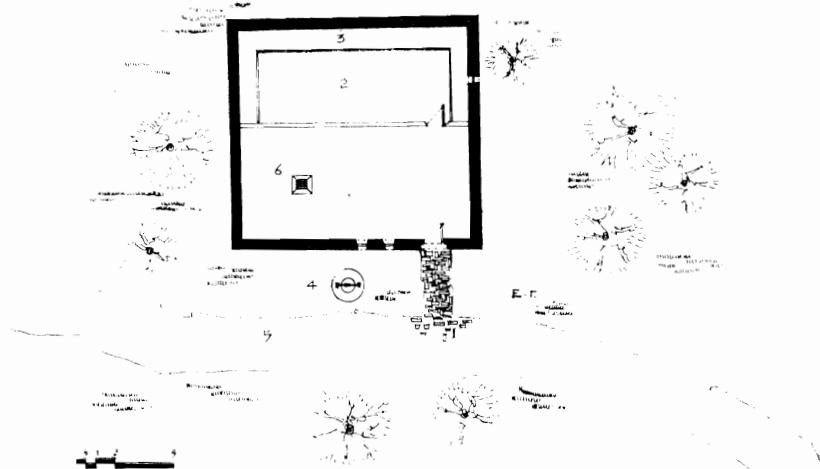


Εἰκ. 15. Δογάτ-Τεπέ. Αγροτικό χάνι με αυλή, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα.

Τις πιο πολλές φορές ο δρόμος περνούσε μέσα από την συλή των αγροτικού χανιού, μια πον αυτό ήταν υποχρεωτικά ενδιάμεσος σταθμός της διαδρομής. Συχνά, επειδή οι κλειστοί χώροι των 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 των χαντζή, (3) χαριάτι, (4) αυλή των χανιού, (5) στάβλος και αποθήκη, (6) παχνιά, (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 χινᾶς, ὁ.π., σ. 391, 392, 432.



Eiz. 16. Κορέσνα. Αγροτικό χάνι χωρίς αυλή, αναπαράσταση σύμφωνα με πληροφορίες Γ. Βάκα, Ν. Πούλιουν.

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



Eiz. 17. Σέρρες. Πλατεία Εμπορίου. Χάνι των Ηλιάδη (το μικρό). Οψη 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-



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



Eικ. 19. Σέρρες. Οδός Τζωάδος, αριθμός 5. Στοά εισόδου των πρώην χανιού των Τράικον (σήμερα σταθμός αυτοκινήτων), Απρίλιος 1984.



Εικ. 20. Σέρρες. Οδός Τρωάδος, αριθμός 5. Το τμήμα που απέμεινε από το χάνι του Τραύματος, 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
καρβασυράς (ο) = το καραβάν-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) = μολυβοσκέπαστο 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 τσατμά.
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 λά-	όροφο του χανιού απ' όπου γινόταν η
σπή και ξύλα ή καλάμια. Είδος τσατμά,	είσοδος στα δωμάτια
η «μπαγδατή»	χάνιαν καπουσού (η) =πύλη της εισόδου στο
τσεσμές (ο) =(çesme) κρήνη	χάνι
φουφού (η) =κτιστή εστία μαγειρέματος	χαντζής (ο) =ιδιοκτήτης του χανιού
χαγιάτι (το) =σκεπαστός εξώστης στον	

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

Πηγή: Σ γινάνι Ν. Θ. (1866), Τ. I και II.

1. «Άμαξιτός έκ Θεσσαλονίκης εἰς Σέρρας»: (σελ. 390-398)

Θεσσαλονίκη, Μονή Καλογραιών (καθολικᾶν). Στρατιωτικός σταθμός (Λιμπέτ): 50 χάνια

Ντερμέντ (σμ. ο. Δερβένι): χύνι και στρατιωτικός σταθμός Βρύση Αιβάτ

Γκισυβέζνα (σμ. ο. Άσσηρος): «3 χάνια 150 κτηγῶν»

«Χάνιον» σε απόσταση 1,5 ώρας από την Γιουβέζνα

Λιγκοβάνι (σμ. ο. Ξυλούπολη): 4 χάνια, «τύ 2 μεγάλω»

Λαζανάς: 3 χάνια

«Χάνιον» σε απόσταση 2 ωρών από το Λαζανά. Γέφυρα ποταμού Στρυμόνος. Γέφυρα Στρυμόνος

Γενίκιο (σμ. ο. Προβατάς): 2 χάνια. Καβακλί (σμ. ο. Λευκώνας)

Σέρρα: «24 χάνια² ὅν τὰ 15 εἰσὶ μεγάλα, χωροῦντα περὶ τὰ 2500 κτήνη, ἔχοντα καλὰ δωμάτια, ἀγοράν καλὴν χωρίζομένην τῶν συνοικιῶν καὶ κλείουσαν διὰ θυρῶν, ἐβδομαδιαίαν ἀγοράν ἐκάστην Τρίτην...»

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

Θεσσαλονίκη: 50 χάνια

Ντερμέντ (σμ. ο. Δερβένι): χάνι και στρατιωτικός σταθμός Λαγκαζᾶ (σημ. ο. Λαγκαδάς)

1. (Σ) σε κατάσταση ερείπιου

2. (Σ): 4·

α) Του Ηλιάδη (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 ωλής 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.

Μ π α λ á φ τ σ α (σμ. ο. Κολχικόν): «χάνιον»

Σ ο χ ó c: 3 χάνια¹

Τ σ ε ρ π í τ σ α (σμ. ο. Τερπνή): «χάνιον»

Ν i γ ρ í t a: 6 χάνια² και «...έβδομαδιαία ἀγορὰ ἔκαστο Σάββατον». Φιτόκι (σμ. ο. Ανθή). Τζαμί-Μαχαλά (σμ. ο. Κουβούκλιο).

Κ α μ í λ a: «χάνιον»

Σ é ρ ρ a i: 24 χάνια

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

Ν i γ ρ í t a: 6 χάνια

Δ η μ η τ ρ í t s i: «χάνιον³ και βρύσιν». Σακάφτσια (σμ. ο. Λειβαδοχώρι). Γέφυρα

Στρυμόνος.

Σ é ρ ρ a i: 24 χάνια

3. «Οδοί ἀπό τοῦ λιμένος Τσιάγιαζι εἰς Σέρρας»

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

Τ σ i á γ i a z i: «...2 χάνια χωροῦντα 100 κτήνη ὃν τὸ ἐν ἔχει ἄνω καὶ 12 δωμάτια...»

Κ ρ o ú σ o β a ('Ανω και Κάτω) (σμ. ο. Κερδύλλια): «χάνιον» στα Κάτω Κρούσοβα Καστρί και Κούτσος (σμ. ο. Ευκαρπία). Μουνούχι (σμ. ο. Μαυροθάλασσα).

Έ ζ o β a (σμ. ο. Δάφνη): «χάνιον»

Γ i ω ρ γ ο υ λ ā: 2 μικρὰ χάνια. Φιτόκι (σμ. ο. Ανθή).

Σ é ρ ρ a i: 24 χάνια

β) «Δευτέρα ὁδὸς ἀκολουθουμένη ἐν ξηρασίᾳ και βαίνουσα παρὰ τὴν Ν.Α. ὅχθην τῆς λίμνης Ἀχινοῦ». (σελ. 406.407).

Τ σ i á γ i a z i: «...2 χάνια...». Παλιότριο (σμ. ο. Ἀγιος Δημήτριος). Νιβέρο.

Ά χ i n ð: «χάνιον». Γενί-Τσιφλίκι. Γκούντελι (σμ. ο. Βαμβακούσα). Τζαμί-Μαχαλά (σμ. ο. Κουβούκλιο).

Σ é ρ ρ a i: 24 χάνια

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

Τ σ i á γ i a z i: «...2 χάνια...». Γενί-Κιοῖ (σμ. ο. Αμφίπολη). Ἀμφίπολις. Δοξοτόπι ή Δοξαμπός (σμ. ο. Μύρκινος). Τσάνος (σμ. ο. Νέα Πέτρα). Πεθελινός.

Σ é ρ ρ a i: 24 χάνια

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

Τ σ i á γ i a z i: «...2 χάνια...». Γενί Κιοῖ (σμ. ο. Αμφίπολη). Ἰζντραβίκ ή Ζντραβίκ (σμ. ο. Δραβίσκος). Τσεπελτζέ (σμ. ο. Δήμητρα).

Θ o λ ó: «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).

Σ α ρ μο υ σ α κ λ ḥ (σμ. ο. Πεντάπολη): «χάνιον». Τοπόλιανη (σμ. ο. Χρυσό) Σέρρας: 24 χάνια.

4. «Άμαξιτός ἀπὸ Σερρῶν διὰ Δοβάτ-Τεπέ εἰς Δοϊράνην» (σελ. 419-423)
Σέρρας: 24 χάνια. Καβακλί (ομ. ο. Λευκώνας). Καλέντρα (σμ. ο. Καλά Δένδρα).
Προσινίκι (σμ. ο. Γόνιμο).

Κ το ν π ρ ι (σμ. ο. Γεφυρούδι): «2 χάνια καὶ φρέσι πρὸ τοῦ χανίου»
Μ π α ρ α κ λ ḥ

Τζούμαγιά (σμ. ο. Ηράκλεια): «πλέον τῶν 10 μεγάλων χανίων¹, χωρούντων ἀνά
50 κτήνη καὶ ἔχοντα περὶ τὰ 20 δωμάτια. Ἐκάστη Παρασκευὴ τελεῖται ἐβδομαδιαίᾳ
ἀγορᾷ». Σπάτοβο. Τουχτσουλί. Τσαφερλί.

Δοβάτ - Τεπέ (Κομυφή Προσκυνήσεως): «χάνιον». Δοϊράνη.

5. «Άμαξιτός ἀπὸ Σερρῶν εἰς Δεμίρ Ἰσσάρῳ» (σελ. 423-425).

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

Τσιφλίκι Καμαρότο (σμ. ο. Καμαρωτό): «παρὰ τῇ δδῷ χάνιον». Λάτροβο (σμ. ο. Χωρτερό): «χάνιον»

Δεμίρ Ἰσσάρ (σμ. ο. Σιδηρόκαστρο): 9 χάνια... εβδομαδιαίᾳ ἀγορᾷ ἐκαστο Σάβ-
βατο».

6. «Ήμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρῶν τῆς Μελενικον» (σελ. 425-430)

Σέρρας: 24 χάνια. Βρύση

Ντερβέντι: «εὐρύχωρον χάνιον χωροῦν 50 κτήνη καὶ ἔχον 15 δωμάτια».

Βέτρινα (σμ. ο. Πετρίτσι): 3 χάνια. Σκάλια Μάρκου Κράλη. Ροπέλ (σμ. ο. Ρούπελ)
Ντραγκούντιν (σμ. ο. Προμαχόνας): «2 χάνια μικρά μετά 3 δωματίων».

Μπίστριτσα: «χάνιον» Μαρεκόστενα. Ράσκοβο.

Μελάνικον: «3 χάνια ἄνευ δωματίων... εβδομαδιαίᾳ ἀγορᾷ».

7. «Άμαξιτός ἀπὸ Σερρῶν εἰς ἄνω Τζουμαγιάν». (σελ. 430-432)

Σέρρας: 24 χάνια. Κούλια (σμ. ο. Κούλια).

Χάνιον Σφετεράτζ: «νῦν ἔρημον».

Χωρίον Σφετεράτζ: «3 χάνια μικρά, ὃν τὰ 2 ἔχουσι 10 δωμάτια, μικράν ἀγο-
ρὰν καὶ ἐβδομαδιαίαν ἐκάστη Δευτέραν».

Κρέσνα: «μικρὸν χάνιον».

Τζούμαγιά: «χάνια ἐν οἷς εὐρίσκονται καὶ ἄμαξαι».

8. «Ήμιονική ὁδὸς ἀπὸ Σερρῶν εἰς Νευροκόπιον». (σελ. 432-440).

Σέρρας: 24 χάνια.

Ντοντολή (σμ. ο. Ελαιώνας): 2 μικρά χάνια. Στρατιωτικὸς σταθμός. Στρατιωτικὸς
σταθμός.

Χάνια Σαμοκόβια: «3 χάνια ἄνευ δωματίων χωροῦντα περὶ τὰ 120 κτήνη καὶ
ἔχοντα βρύσεις ἀφθόνου ὄντας».

Άνω Βρόντο: «6 χάνια μικρά, ὃν 4 παρὰ τῇ ὁδῷ». Καραούλι.

Καράκιοι (σμ. ο. Κατάφυτο): 4 χάνια² ὃν τὸ ἐν χωρεῖ 40 κτήνη, τὰ δ' ἄλλα ἀνὰ 10».

1. (Σ):

Του Ρίζου, στην πλατεία του ζωοπάζαρου. Σώζεται τμήμα του κτίσματος σε κα-
τάσταση ερείπιου.

2. (Σ): —του Σάββα Καραγκιόζογλου—.

- Λόφτσα** (σμ. ο. Ακρινό). Λάλοβιο.
- Κ ο π ρ í β λ i a n i** (σμ. ο. Χείμμαρος): «μικρὸν χάνιον μετὰ παντοπωλείου».
- Χ á ν i T ó p l i t s a c :** «εὐρύχωρον λίαν ἔχει παντοπωλεῖον καὶ ἄφθονα ὕδατα».
- Ν e u r o k ó p i o:** «20 χάνια εὐρύχωρα, ἀγορά, ἐβδομαδιαία ἐκάστη Δευτέρα καὶ ἐτη-σία κατ' Αὔγουστον».
9. «**Χειμερινή ἡμιονικὴ δόδος ἀπὸ Σερρᾶν εἰς Νευροκόπιον**». (σελ. 440-442).
- Σ é p p a i:** 24 χάνια
- Χ á n i a S a m o k ó b i a**
- Κ á t w B r o v t o ñ:** 2 μικρά χάνια.
- Σ τ á o t s i s t a:** 2 χάνια. Ζίρνοβο (σμ. ο. Κάτω Νευροκόπι). Βέσμα (σμ. ο. Εξοχή).
- Λιμπάχβο.
- Κ ο π ρ í β λ i a n i** (σμ. ο. Χείμμαρος): «μικρὸν χάνιον...»
- Ν e u r o k ó p i o:** «20 χάνια εὐρύχωρα...»
10. «**Ημιονικὴ δόδος ἀπὸ Σερρᾶν εἰς Δράμαν**». (σελ. 444-450).
- Σ é p p a i:** 24 χάνια
- Σ a r μ o u s a k l ñ** (σμ. ο. Πεντάπολη): «χάνιον». Πόρνα (σμ. ο. Γάζωρος).
- Z i l i a x i o b a** (σμ. ο. Ζίχνη): «8 χάνια... ἐβδομαδιαία ἀγορά ἐκάστη Πέμπτη».
- Α λ i s t r á t i** (σμ. ο. Άλιστράτη): «10 χάνια... ἐβδομαδιαία ἀγορά ἐκάστη Παρα-σκευή». Μιναρέ Τσιφλίκι (σμ. ο. Σιταγρός).
- Δ ρ á μ a:** «12 χάνια λίαν εὐρύχωρα, χωροῦντα ἀνὰ 100 ἵππους καὶ ισαρίθμους ἄνδρας...»
11. «**Ημιονικὴ δόδος ἀπὸ Σερρᾶν διὰ Θολοῦ εἰς Δράμαν**» (σελ. 450-451).
- Σ é p p a i:** 24 χάνια.
- Θ o λ ó:** «χάνιον».
- P á x o β a** (σμ. ο. Μεσοράχη): «2 χάνια». Μαντίλι και Τρετενίστα (σμ. ο. Κρυοπηγή).
- Α λ i s t r á t i** (σμ. ο. Άλιστράτη): «10 χάνια...»
- Δ ρ á μ a:** «12 χάνια...»

ΤΟΠΩΝΥΜΙΑ ΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΚΑΡΒΑΣΑΡΑΔΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ*

I. Βόρειος Ήπειρος και Αλβανία

1. Αλή το Χάνι: (στο δρόμο από Κλεισούρα προς Ιωάννινα, σε απόσταση 8 ωρών από την Κλεισούρα).
2. Βαλβάρι Χάνι: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Πρεμετή, Κλεισούρα, Μπεράτι, Σκόδρα, σε απόσταση 7 ωρών από τα Ιωάννινα).
3. Βαλλάρα τὸ Χάνι: (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Αυλάνα, σε απόσταση 5 ωρών από την Επισκοπή και 5 ωρών από το Τεπελένι).
4. Χάνι Βενάκες: (στο δρόμο από Κλεισούρα προς Ιωάννινα, σε απόσταση 4 ωρών από την Κλεισούρα).
5. Χάνι Βινοκάζι

* Όπου αναφέρονται αποστάσεις σε ώρες, έχουν υπολογιστεί με μεταφορικό μέσο το άλογο ή την άμαξα. Οι ονομασίες των πόλεων αναγράφονται όπως απαντούν στο οδοιπορικό του N. 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 $1\frac{1}{2}$ ώρας από το Μπεράτι).
9. Χάνιον Μερούν ή Ιμέρ Βέη: (στην ημιοινική 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 ημιοινική 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 Βουκευρέστι, σε απόσταση 43 ωρών από την Φλώρινα).
16. Χάνι της Συκιάς, (στο δρόμο από Ιωάννινα προς Αργυρόκαστρο σε απόσταση $5\frac{1}{2}$ ωρών από το Αργυρόκαστρο και 1 ώρας από την Επισκοπή).
17. Χάνι Τερί: (στο δρόμο Ιωαννίνων-Πρεμετής-Κλεισούρας-Μπερατίου-Σκόδρας, σε απόσταση 6 ωρών από την Πρεμετή και $14\frac{1}{2}$ από Ιωάννινα).
18. Χάνια Τσιούκουζι, (4 τον αριθμό. Στην ημιοινική οδό από Αχρίδα προς Ελμπασάν).

II. Νότια Γιονγκοσλαβία

1. Χάνιον Αβδή-πασά: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Μπέλιτσα-Κιουπρουλού).
2. Χάνι Βασαρέιτσα: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Πρίλεπ).
3. Βραδίναν 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 $2\frac{1}{2}$ ωρών από Μπέλιτσα).
5. Χάνιον Γάλλικου: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Μπιτόλια).
6. Γκιούλ Χάνι ή Μοράβι, (στο δρόμο από Θεσσαλονίκη προς Πρίστινα, Γενή Παζάρ και Μπόσνα Σαράι, 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 πασσά: (στον αμαξιτό από Μπιτόλια προς Κρούσοβο).
10. Χάνι Ηρακλείου: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).
11. Χάνιον Ιβραΐμ-κιού: (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 ημιοινική οδό από Ρέσνα προς Αχρίδα, σε απόσταση $\frac{3}{4}$ της ώρας από την Αχρίδα).
16. Χάνιον Μάντζαρι: (στην οδό από Ιστίπ προς Σκόπιο).
17. Χάνι Μπάνια: (στον αμαξιτό από Θεσσαλονίκη προς Μπιτόλια).
18. Χάνιον Μπάρμπουνα ή Βεζίρ χάνι: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Μπέλιτσα).
19. Χάνιον Μπέλα Βόδα: (στον αμαξιτό από Μπέλιτσα προς Σκόπια).
20. Χάνιον Μπέλαβοδιστα: (στον αμαξιτό από Πρίλεπ προς Γράτσκο).

21. Χάνιον Νόφ-τσιφλίκ: (στον αμαξιτό από Στρούμνιτσα προς Ιστίπι).
22. Προλόγη Χάνι: (στο δρόμο από Μπόσνια 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 Παζάρι και Μπόσνια 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 Φιλιππούπολης-Σκόδρας, σε απόσταση 8 ωρών από τη Σκόδρα).
2. Γενί Χάνι: (στο δρόμο από Αδριανούπολη προς Φιλιππούπολη, Σόφια, Νίσσα, Βελιγράδι, σε απόσταση 6 ωρών πριν τη Σόφια).
3. Χάνι Κιοπρού: (στο δρόμο από Φιλιππούπολη προς Σκόδρα, κοντά σε γέφυρα του Δρίνου ποταμού, σε απόσταση 23 ωρών από τη Σκόδρα).
4. Οσμάν Χανί: (στο δρόμο από Αδριανούπολη προς Βουκουρέστι, σε απόσταση 14 ωρών από την Αδριανούπολη).
5. Χάνι Σταρτσίτσες: (στην ημιονική οδό από Δράμα προς Νευροκόπι)
6. Χάνιον Σφετεράτς: (στον αμαξιτό από Σέρρες προς Άνω Τζουμαγιά).
7. Χάνι Τόπλιτσας: (στην ημιονική οδό από Σέρρες προς Νευροκόπι).

IV. Μακεδονία

α) Ανατολική

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

β) Κεντρική

1. Χάνι Βρωμοπήγαδο: (στο δρόμο από Κοζάνη προς Βέροια).
2. Χάνιον Καράμενον: (στο δρόμο από Νάουσα προς Γιανιτσά)
3. Χάνι Μουχαρέμ: (στον ημιονικό δρόμο από Καιλάρ—σημ. ο. Πτελεμαΐδα νομού Κοζάνης—προς Νάουσα, μέσω Βοδενών).
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 Φιλιππαίων: (στην ημιονική οδό από Γρεβενά προς Σαμαρίνα, σε απόσταση $\frac{1}{4}$ της ώρας από το χωριό Φιλιππαίοι).
7. Χάνι Χατζή Ζώγα: (στο δρόμο από Ελασσόνα προς Σέρβια, στην αριστερή όχθη του ποταμού Σαραντάπορου).

V. Ἡπειρος

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 Καλομπάκα —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 Ἔπακτο, σε απόσταση $4\frac{1}{2}$ ωρών από Θαυμακό).
2. Χάνι Γιούρμπελι: (στον παρακαμπτήριο για το χειμώνα δρόμο από Λάρισα προς Μπαμπά—σμ. ο. Τέμπη).
3. Χάνι Κοκκόνας: (κύτω από τα Αμπελάκια).
4. Χάνιον Κρύα Βρύσις: (στο δρόμο από Καλαμπάκα προς Κουτσούφλιανη, σε απόσταση 2 ωρών από την Καλαμπάκα).
5. Χάνι Λαμπανίτσα: (στο δρόμο από Ελασσώνα 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 Ἔπακτο, 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 Κουμουνδύρου: (κοινότητα Ασπροχώματος, επαρχία Καλαμών)*.
3. Χάνια Κουτουμούς: (κοινότητα Χανίων Κουτουμούς, επαρχία Γυθείου).
4. Χάνια Μεγαλαίκα: (κοινότητα Δεμέστιχων, επαρχία Καλαβρύτων).
5. Χάνια Σαρατζή: (κοινότητα Μοιράκας, επαρχία Ηλείας).
6. Χάνι της Σιλίμνας: (στο δρόμο Τρίπολης-Πάτρας, σε απόσταση 3 ωρών από την Τρίπολη).
7. Χάνια Ταράψης: (κοινότητα Ταράψης, επαρχία Λακεδαίμονος).
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:

- Φάλμπος (1961), σελ. 161-162.
- Προσωρινόν, Αλφαριτικόν Ευρετήριον (1948), σελ. 145-180,
(κατά σύσταση Αργύρη Πετρονώτη).
- Δρομείκης (1829), *passim*.
- Σχινᾶς (1886), *passim*.
- Σχινᾶς (1897), *passim*.

ΕΛΕΝΗ ΓΑΒΡΑ

SUMMARY

Eleni Gavra, 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 «έμπορία» and the «καταλύσεις» on the large routes and the «καταγώγια» or «δημόσια καταγώγια» 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. There 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 «ταχυδρομικοὶ σταθμοὶ» (post houses).

The planning of the merchant roads was especially developed in the Islamic world, where two were the most well known stations: the caravanserai 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 caravanserai—

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).