

Παρόδιοι σταθμοὶ καὶ μοναστηριακὰ σύνολα
στὸν Μοριὰ τὴν Ὀθωμανικὴ περίοδο:
Χῶροι φιλοξενίας
καὶ προστασίας τῶν ταξιδιωτῶν

Νίκου Φ. Τόμπρου*

Στὰ βασικὰ δομικὰ στοιχεῖα τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν ὑπηκόων τοῦ Σουλτάνου κατὰ τὴ διάρκεια τῶν νεωτέρων χρόνων συγκαταλέγονταν οἱ μεμονωμένες μετακινήσεις ἀτόμων καὶ οἱ ὀμαδικές –θαλάσσιες ἢ χερσαῖες– μεταφορές ἔμφυχου δυναμικοῦ καὶ ἐμπορευμάτων. Ἡ ἄνθιση ποὺ γνώρισαν οἱ χερσαῖες μεταφορές στὴν Ὀθωμανικὴ αὐτοκρατορία στὴν πάροδο τῶν αἰώνων ὀδήγησε στὴν ἀνάπτυξη ἑνὸς ὀδικοῦ δικτύου κύριων καὶ δευτερευόντων ὀδικῶν ἀξόνων μὲ τοπικὴ ἢ ὑπερτοπικὴ χρῆση, στὸ ὁποῖο διακινούνταν, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν κόσμον τοῦ ἐμπορίου (καραβάνια), στρατιωτικὰ σώματα καὶ πάσης φύσεως ταξιδιώτες (Εὐρωπαῖοι διπλωμάτες, Ὀθωμανοὶ ἀξιωματοῦχοι, διοικητικοὶ ὑπάλληλοι, φοροεισπράκτορες, κοινοτικοὶ καὶ ἐκκλησιαστικοὶ ἄρχοντες, ἱερεῖς, μοναχοί, φοιτητές, περιηγητὲς κλπ.)¹. Τὸ σημαντικώτερο πρόβλημα ποὺ συχνὰ ἐμφανιζόταν στὰ ὀλιγοήμερα ἢ –συνηθέστερα– πολυήμερα ταξίδια καὶ τὸ ὁποῖο ἔπρεπε ἀμέσως νὰ ἐπιλυθεῖ ἦταν ἡ ἀσφάλεια τῶν μετακινούμενων. Τὴ διασφάλιση τοῦ ἐν λόγω αἰσθήματος καθιστοῦσαν ἐπιτακτικὴ ἀνάγκη ἢ παρουσία ληστῶν σὲ ὅλο τὸ μῆκος τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, οἱ καιρικὲς συνθῆκες, οἱ ἐπιδημίες, οἱ τοπικοὶ πόλεμοι, τὰ ἄγρια ζῶα².

* Ὁ Νίκος Φ. Τόμπρος εἶναι λέκτορας στὴν Ἀνώτατη Στρατιωτικὴ Σχολὴ Εὐελπίδων.

1. Σπ. Ἀσδραχᾶς, *Ἑλληνικὴ οἰκονομικὴ ἱστορία (ΙΕ'-ΙΘ' αἰῶνας)*, τόμ. Ι, Πολιτιστικὸ Ἴδρυμα Ὁμίλου Πειραιῶς, Ἀθήνα 2003, σ. 235-236. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι καὶ διακίνηση στὸν ἐλλαδικὸ χῶρον κατὰ τὸν 18ο αἰῶνα*, Ἀθήνα 1993, σ. 195-206. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στὴν Ἑλλάδα*, τόμ. Β', Ἀθήνα 1999⁸, σ. 9.

2. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὁ.π., σ. 91. Κ. Παπακωνσταντίνου, «Βαλκάνιοι

Προκειμένου να ξεπεραστούν –ή έστω να περιοριστούν– τα όποια εμπόδια μπορούσαν να δυσχεράνουν την όμαλή διεξαγωγή των χερσαίων ταξιδιών, μέριμνα λάμβαναν τόσο η όθωμανική –κεντρική και περιφερειακή– διοίκηση όσο και οί ίδιοι οί μετακινούμενοι μέσω ένός πλέγματος –διοικητικών και τεχνικών– μηχανισμών, πού άποσκοπούσαν στην καλύτερη διεξαγωγή των μετακινήσεων³. Ένας από τούς μηχανισμούς μείωσης των κινδύνων τού ταξιδιού ήταν οί παρόδιοι σταθμοί (χάνια, καραβάν σεράγια) πού δημιουργήθηκαν σε όλόκληρο τó óδικό δίκτυο τής Όθωμανικής αύτοκρατορίας. Στούς θεσμοποιημένους αύτούς χώρους –άποτέλεσμα μιás αύξημένης και συχνά άπαιτητικής κυκλοφορίας– οί ταξιδιώτες είχαν τή δυνατότητα να διανυκτερεύσουν με ασφάλεια και να προμηθευτούν τά αναγκαία για τή συνέχιση τού ταξιδιού τους. Σε όρισμένα τμήματα των όδικών άξόνων δέν άνηγέρθησαν παρόδιοι σταθμοί, καθώς τς λειτουργίες τους άναπλήρωναν, όπως θά φανεί στη συνέχεια, μουσουλμανικά⁴ ή

έμποροι στη βόρεια Βαλκανική και τήν Κεντρική Εύρώπη: Τρόποι μεταφοράς και έπικοινωνίας κατά τόν 18ο αιώνα», *Έπικοινωνίες και μεταφορές στην προβιομηχανική περίοδο. ΙΑ΄ Συμπόσιο Ιστορίας και Τέχνης, Κάστρο Μονεμβασίας, 23-26 Ιουλίου 1998*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Άθήνα 2001, σ. 149. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοί και χερσαίες έπικοινωνίες στόν όρεινό χώρο. Ταξιδεύοντας τόν 19ο αιώνα», *Έπικοινωνίες και Μεταφορές στην Προβιομηχανική Περίοδο, ΙΑ΄ Συμπόσιο Ιστορίας και Τέχνης, Κάστρο Μονεμβασίας, 23-26 Ιουλίου 1998*, Άθήνα 2001, σ. 208.

3. Η διακίνηση των ταξιδευτών με όργανωμένα καραβάνια, ή έγκατάσταση δερβενιών κατά μήκος των μεγάλων όδικών άρτηριών, οί συστατικές έπιστολές και οί άδειες διέλευσης, οί παρακάμφεις κατά τή διάρκεια τού ταξιδιού, ήταν όρισμένα από τά βασιικά μέτρα προστασίας των ανθρώπων σε μία προσπάθεια να αύξήσουν τήν ασφάλεια τής χερσαίας μετακίνησής τους. Δ. Άνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ό.π., σ. 138. Ήρ. Παναγούλης, «Όδικές συνδέσεις στην Πελοπόννησο κατά τόν 18ο αιώνα», *Έπικοινωνίες και Μεταφορές στην Προβιομηχανική Περίοδο, ΙΑ΄ Συμπόσιο Ιστορίας και Τέχνης, Κάστρο Μονεμβασίας, 23-26 Ιουλίου 1998*, Άθήνα 2001, σ. 196. Ν. Τοντόροφ, *Η Βαλκανική πόλη 15ος-19ος αιώνας*, Άθήνα 1986, σ. 35-36.

4. Οί άρχικοί σταθμοί ξεκούρασης των καραβανιών στην Άνατολή ήταν τά zaviye. Έπρόκειτο για ένα είδος ξενώνων πού διευθύνονταν από δερβίσηδες. Στούς χώρους αύτούς –οί όποιοι βρίσκονταν συνήθως κοντά σε δευτερεύοντες όδικούς άξονες, όπως και οί όρθόδοξες μονές στόν έλλαδικό χώρο– οί δερβίσηδες προσέφεραν στους μετακινούμενους ασφάλεια από τούς ληστές, οί όποιοι δέν πλησίαζαν τς μονές φοβούμενοι τς «ύπερφυσικές δυνάμεις» των μουσουλμάνων μοναχών. Κάποιοι πάντως δερβίσηδες είχαν τή φήμη ότι «άπάλλασσαν» τούς φιλοξενούμενους τους από τά ύπάρχοντά τους. S. Faroqui, *Κουλτούρα και καθημερινή ζωή στην Όθωμανική*

ὀρθόδοξα μοναστηριακὰ συγκροτήματα ποὺ προϋπήρχαν στὴν περιοχὴ.

Ἡ παροῦσα μελέτη ἐρευνᾷ τοὺς χώρους φιλοξενίας καὶ προστασίας τῶν ταξιδιωτῶν καὶ τὸ δίκτυο τῶν χώρων αὐτῶν ποὺ ἀναπτύχθηκε στὴν Πελοπόννησο κατὰ τὴν περίοδο τῆς ὀθωμανικῆς κυριαρχίας (1460-1821). Ἐμφαση δίδεται κυρίως στοὺς παρόδιους σταθμοὺς τοῦ Μοριᾶ, καθὼς τὸ θέμα παραμένει ἀκόμη σχετικὰ ἀδιερεύνητο. Στὸ πλαίσιο αὐτὸ ἐπισημαίνονται οἱ θέσεις οἰκοδόμησής τους, ποιοτικὰ τους χαρακτηριστικά, ἡ χρονικὴ περίοδος κατὰ τὴν ὁποία οἰκοδομήθηκαν. Καταγράφονται ἐπίσης τὰ αἴτια οἰκοδόμησής τους, ἐνῶ συγκρίνονται οἱ συγκεκριμένοι χώροι τῆς Πελοποννήσου μὲ τοὺς ἀντίστοιχους τῆς ὑπόλοιπης αὐτοκρατορίας. Μία ἐνδεχόμενη ἀποτύπωση τῶν παρόδιων σταθμῶν σὲ χάρτη θὰ παρεῖχε τὴ δυνατότητα νὰ κατηγοριοποιηθεῖ τὸ ὀδικὸ δίκτυο τοῦ Μοριᾶ σὲ κύριους –καὶ πολυσύχναστους– ὀδικοὺς ἄξονες καὶ σὲ δευτερεύοντες, καὶ συνεπῶς νὰ προσδιοριθεῖ ἡ χρῆση τους, νὰ ἐντοπισθοῦν ἄγνωστοι δρόμοι ἢ νὰ ἀπαριθμηθοῦν τὰ διαφορετικὰ στάδια ἐνὸς ἤδη γνωστοῦ δρόμου⁵. Ἐπιπρόσθετα μελετᾶται ἡ ἀρχιτεκτονικὴ τῶν πελοποννησιακῶν παρόδιων σταθμῶν καὶ οἱ ὑπηρεσίες ποὺ αὐτοὶ προσέφεραν στοὺς ταξιδιωτῆς. Ἐκτὸς ὅμως ἀπὸ τὰ χάνια οἱ μετακινούμενοι στὴν Πελοπόννησο μπορούσαν, ὅπως προαναφέρθηκε, νὰ διανυκτερεύσουν καὶ σὲ ἄλλους χώρους, οἱ ὁποῖοι τοὺς ἐξασφάλιζαν –ἀφιλοκερδῶς– σίτιση καὶ στέγαση (οἰκίες, προξενεῖα, μονές). Ποὺ ἐντοπίζονται οἱ χώροι αὐτοί, πῶς ἐπηρέαζαν τὴν οἰκοδόμηση τῶν παρόδιων σταθμῶν στὴν περιοχὴ τους καὶ τὴν ποιότητα τῶν παροχῶν πρὸς τοὺς φιλοξενουμένους τους εἶναι ὀρισμένα μόνον ἀπὸ τὰ ἐρωτήματα ποὺ ἐξετάζονται στὴ συνέχεια.

αὐτοκρατορία. Ἀπὸ τὸν Μεσαίωνα ὡς τὶς ἀρχὲς τοῦ 20οῦ αἰῶνα, Ἐξάντας, Ἀθήνα 2000, σ. 66-67, 213. Ν. Τοντόροφ, *Ἡ Βαλκανικὴ...*, ὅ.π., σ. 35, 251.

5. Ἡ ἐγκατάλειψη ἐνὸς ἢ περισσοτέρων παρόδιων σταθμῶν σὲ ἓναν ὀδικὸ ἄξονα ἢ σὲ τμήματά του ἀποδεικνύει τὴν ὑποβάθμιση τῆς χρήσης του, ἢ τὴν περιορισμένη κινητικότητα σὲ αὐτόν. Π. Ἀνδρουδῆς, *Χάνια καὶ Καραβάν-Σεράγια στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο καὶ στὰ Βαλκάνια*, Πολιτισμικὴ Ὀλυμπιάδα-Ὄργανισμὸς Προβολῆς Ἑλληνικοῦ Πολιτισμοῦ Α. Ε., χ. χ., σ. 27. F. C. H. L. Rouqueville, *Voyages de la Grèce*, τόμ. II, Παρίσι 1820, σ. 333-334. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 166.

Παρόδιοι σταθμοί

Στά μέσα του 17ου αιώνα οι χώροι όπου είχε οργανωθεί έως τότε η στάθμευση των καραβανιών και των μετακινουμένων στην όθωμανική επικράτεια άρχισαν σταδιακά να αποκτούν οικονομική βαρύτητα. Οι προϋπάρχουσες πρόχειρες παράγκες και τα ξύλινα παραπήγματα, που είχαν ανεγερθεί σε ορισμένους κόμβους του επαρχιακού οδικού δικτύου, μετετράπησαν σταδιακά σε μονιμώτερες εγκαταστάσεις –τά χάνια και τα καραβάν σεράγια⁶– οι οποίες προσέφεραν κατάλυμα, τροφή και ανάπαυση σε έναν –μικρό αρχικά, μεγαλύτερο στη συνέχεια– αριθμό ταξιδιωτών.

Οι κίνδυνοι των μετακινήσεων επέβαλαν την ομαδική, οργανωμένη και μετά συνοδείας πορεία. Για τον λόγο αυτόν οι ταξιδιώτες εντάσσονταν σε πολυάριθμες αποστολές (καραβάνια), οι οποίες –λόγω των καιρικών συνθηκών και της διάρκειας της ημέρας– μετακινούνταν στους οδικούς άξονες της αυτοκρατορίας από την Άνοιξη έως και τις αρχές Νοεμβρίου⁷. Έκτός όμως από την ανασφάλεια τη συγκεκριμένη πρακτική επέβαλε

6. Τα χάνια (Han) οικοδομούνταν σε πόλεις ή στα περίχωρά τους και σε απόσταση έως μία ημέρα δρόμου. Ένας πιό πολυτελής τύπος παρόδιου σταθμού –πάνω στους οδικούς άξονες– ήταν τα καραβάν σεράγια (Kervansaray), τα παλάτια των καραβανιών. Έναντι των χανιών –με τα οποία πολλές φορές συγχέονται λανθασμένα ακόμη και από τους συγχρόνους τους– που κτίζονταν εντός αστικών κέντρων, τα καραβάν σεράγια ήταν περισσότερο όγκρες και έσωστρεφείς κατασκευές, καθώς στην ύπαιθρο δεν υπήρχαν οι έγγυήσεις των τειχών της πόλης. Πρόσθετες διαφορές σε σχέση με τα χάνια εντοπίζονται στην παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών (διαμονή, διατροφή, κλπ.) και στο ότι στα καραβάν σεράγια διεξάγονταν εμπορικές πράξεις και σειρά άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων. S. Faroqui, *Κουλτούρα ...*, ό.π., σ. 46-47. Ήρ. Παναγούλης, «Όδικές συνδέσεις...», ό.π., σ. 15-16.

7. Τα καραβάνια σχημάτιζαν αληθινές εφοδιοπομπές, χωρίς σταθερό αριθμό φορτηγών ζώων, καθώς υπήρχαν αποστολές με ελάχιστα υποζύγια και άλλες με 500, 1.000 ή και 2.000 ζώα. Το κατ' έσοχον μεταφορικό μέσο ήταν ο ήμιονος και μόνον ο κυρατζής επέβαινε σε άλλο, ενώ οι άγωγιάτες ακολουθούσαν συνήθως πεζοί. Στο καραβάνι προπορευόταν ο γηραιότερος ή ο οργανωτής της αποστολής (κυρατζής, αρχιαγωγιάτης ή κυρατζήμπασης) μαζί με κάποιο υποζύγιο που έδινε τον ρυθμό της πορείας και ακολουθούσαν οι οδηγοί (άγωγιάτες), τα υποζύγια με τα έμπορεύματα και οι υπόλοιποι συνταξιδιώτες. Ο αριθμός των υποζυγίων που σχημάτιζε μία πομπή υποδήλωνε και τη διαδρομή, εάν δηλαδή επρόκειτο για μετακίνηση τοπικής έμβέλειας ή μακρινών αποστάσεων. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοί και χερσαίες...», ό.π., σ. 208. Δ. Άνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ό.π., σ. 140.

καὶ τὸ κόστος τῆς μετακίνησης, τὸ ὁποῖο ἦταν μικρότερο σὲ σχέση μετὰ τὴν ἀνεξάρτητη-ἀτομικὴ πορεία⁸. Οἱ ταξιδιώτες –ἐμποροὶ ἢ ἀντιπρόσωποι ἐμπορικῶν συμφερόντων, ἀγωγιάτες (ὁδηγοί), φρουροί, προσκυνητές, ἱερωμένοι, μοναχοί, Εὐρωπαῖοι περιηγητές– ἀκολουθοῦσαν τὰ καραβάνια εἴτε σὲ ὁλόκληρη τὴ διαδρομὴ τους εἴτε σὲ μέρος αὐτῆς⁹. Προτοῦ ξεκινήσει τὸ ταξίδι τῆς ἀποστολῆς ἀπὸ τὸ κέντρο μιᾶς πόλης –κάποτε καὶ ἀπὸ τὸ χάνι της– γίνονταν οἱ ἀπαραίτητες προετοιμασίες. Ἡ πορεία τῶν μετακινουμένων διαρκοῦσε ὅλη τὴν ἡμέρα –μὲ μικρὰ διαστήματα ἀνάπαυσης–, ἐνῶ τὴ νύχτα, ἂν οἱ καιρικὲς συνθήκες καὶ ἡ ἀσφάλεια τῆς περιοχῆς τὸ ἐπέτρεπαν, διανυκτέρευαν στὴν ὑπαιθρο, σὲ μέρη ποὺ ἐπέλεγε ὁ ἀρχηγὸς τοῦ καραβανιοῦ (κυρατζῆς) μὲ τοὺς ὁδηγούς του¹⁰.

Ἐπειδὴ ἡ μετακίνηση στὸν ἠπειρωτικὸ χῶρο –μὲ ζῶα ἢ ἄμαξες– διαρκοῦσε πολλὰς ἡμέρες ἢ καὶ ἐβδομάδες –ἐξαιτίας τῶν ἀργῶν ρυθμῶν τῆς πορείας– καὶ ἡ παραμονὴ τῶν μετακινουμένων στὴν ὑπαιθρο τὴ νύχτα δὲν ἦταν πάντοτε ἀσφαλῆς, ἀναπτύχθηκε –παράλληλα μετὰ τὴν αὐξήση τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς αὐτοκρατορίας– κατὰ μῆκος τῶν μεγάλων, ἀλλὰ καὶ τῶν μικρότερων ὁδικῶν ἀξόνων ἓνα δίκτυο παρόδιων σταθμῶν, ὅπου οἱ ταξιδιώτες μποροῦσαν νὰ διανυκτερεύσουν καὶ συχνὰ νὰ βροῦν τροφή. Τὸ ὅτι τὰ καραβάνια ἐπέλεγαν νὰ σταματήσουν σὲ καθορισμένα σημεῖα τῆς διαδρομῆς τὸ ἀποδεικνύουν οἱ παρόδιοι σταθμοὶ ποὺ ἀνηγέρθησαν πάνω σὲ αὐτῆ¹¹. Ἡ πληθώρα παρόδιων σταθμῶν σὲ ὀρισμένες περιοχὲς ὑποδηλώνει προφανῶς τὴν ἀναγκαστικὴ συσσώρευση μετακινουμένων σὲ ἓνα μέρος ἢ καὶ τὴ μεγάλη κυκλοφορία σὲ ἓνα ὁδικὸ ἄξονα.

8. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοὶ ...», ὁ.π., σ. 208. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὁ.π., σ. 139.

9. Σπ. Ἀσδραχᾶς, *Ἑλληνικὴ οἰκονομικὴ...*, ὁ.π., σ. 235-236.

10. Γιὰ τὴ διανυκτέρευση σὲ ὑπαιθριους χώρους στήνονταν πρόχειρες ἐγκαταστάσεις γύρω ἀπὸ τὶς ὁποῖες διατάσσονταν κυκλικά τὰ ζῶα, σὲ μία προσπάθεια νὰ προστατευθοῦν ἄνθρωποι καὶ ἐμπορεύματα. Ἐπειδὴ τὶς περισσότερες φορὲς οἱ κίνδυνοι τοῦ ταξιδιοῦ ἦταν μεγάλοι, οἱ ταξιδιώτες ὅπλοφοροῦσαν ἢ προσλάμβαναν φρουροὺς ἢ κατέλυαν σὲ μέρη ποὺ προστατεύονταν ἀπὸ ἐντεταλμένα γιὰ τὸν σκοπὸ αὐτὸν σώματα ἐνόπλων (δερβένια). Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὁ.π., σ. 179-182. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὁ.π., σ. 17.

11. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὁ.π., σ. 58.

Στους συγκεκριμένους χώρους πραγματοποιούνταν συγχρόνως και οικονομικές συναλλαγές με τούς φορείς του τοπικού έμπορίου, καθώς –λόγω των πολυήμερων μετακινήσεων– οί έμποροι αναγκάζονταν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους να ανανεώνουν τις προμήθειές τους¹². Στις περιοχές λοιπόν γύρω από τούς παρόδιους σταθμούς συγκεντρώνονταν χωρικοί, πουλώντας τὰ προϊόντα τους στα καραβάνια. Από αυτές τις συναλλαγές έπωφελούνταν όχι μόνον οί άγροτικοί πληθυσμοί, αλλά και οί μετακινούμενοι έμποροι, οί όποιοι με τόν τρόπο αυτό ρευστοποιούσαν κάποιες από τις ποσότητες των έμπορευμάτων τους, έξασφαλίζοντας πρόωρη απόδοση στην επένδυσή τους¹³. Ο σημαντικός οικονομικός ρόλος των παρόδιων σταθμών συνεχίστηκε έως τις άρχές του 19ου αιώνα. Έκτοτε άρχισαν να μειώνονται και να παρακμάζουν παραχωρώντας τή θέση τους σε καινούριους χώρους και θεσμούς υποδοχής για τούς μετακινούμενους, όπως πανδοχεία, ταχυδρομική ύπηρεσία¹⁴.

Οί παρόδιοι σταθμοί τής υπαίθρου οικοδομούνταν σε τοποθεσίες οί όποιες διέθεταν κάποια κοινά χαρακτηριστικά, όπως νερό και δέντρα για δροσιά και σκιά. Ανεγείρονταν επίσης σε σταυροδρόμια και διακλαδώσεις όδων, σε όχθες ποταμών, σε περάσματα, αλλά και σε τμήματα διαδρομών, πού παρουσίαζαν μεγάλη κλίση ή είχαν δύσβατα σημεία. Οί παρόδιοι σταθμοί τής αυτοκρατορίας έξυπηρετούσαν άρχικά τις στρατιωτικές και διοικητικές ανάγκες πού προέκυπταν, ενώ από τὰ μέσα του 17ου αιώνα και τις έμπορικές. Στόν έλλαδικό χώρο οί έξεταζόμενοι σταθμοί πολλαπλασιάστηκαν έναν αιώνα άργότερα,

12. Σπ. Άσδραχάς, *Έλληνική οικονομική...*, ό.π., σ. 417.

13. Οί έμποροι προτιμούσαν να πουλούν τὰ προϊόντα τους στα καραβάν σεράγια, καθώς συχνά εκεί πλήρωναν μειωμένους ή και καθόλου φόρους. Υπάρχουν περιπτώσεις πού οί παρόδιοι σταθμοί μετεξελίχθησαν –στα βόρεια τής Βαλκανικής και τή Μ. Άσία– σε οικισμούς και οί οικισμοί σε μικρές ή μεγαλύτερες πόλεις με ισχυρές τοπικές άγορές.

14. Στόν Μοριά τὰ χάνια συνέχισαν να ύφίστανται έως τὰ τέλη –τούλάχιστον– του 19ου αιώνα. Άν και διετήρησαν τις ίδιες παροχές στους ταξιδιώτες με προγενέστερες εποχές, άπευθύνονταν πλέον σε ένα άλλο κοινό, όχι σε έμπόρους, αλλά σε πεζοπόρους, σε άγροτικούς πληθυσμούς ή σε κρατικούς υπαλλήλους πού μετακινούνταν για άναφυχή, για προσωπικές τους ύποθέσεις ή για έργασίες διοικητικής φύσης από τὰ άστικά κέντρα τής Πελοποννήσου προς τήν ένδοχώρα της και αντίστροφα. Βλ. σχετικά Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *Πεζοπορία από Πατρών εις Καλάμας*, Πάτρα 1997². Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία από Πατρών εις Σπάρτην*, Πάτρα 2000².

καθώς τότε άλλαξε ο ρόλος των ὀρθοδόξων χριστιανῶν στὸ ἐμπόριο τῆς Ὀθωμανικῆς αὐτοκρατορίας μὲ τὴν Εὐρώπη¹⁵. Συνέπεια τῆς αὔξησης τοῦ ἐμπορίου ἦταν νὰ ἐπαναπροσδιορισθοῦν –μὲ νέα πλέον κριτήρια– καὶ οἱ ὀδικοὶ ἄξονες στὸ δυτικὸ τμήμα τῆς αὐτοκρατορίας σὲ κύριους, δευτερεύοντες καὶ τοπικῆς σημασίας¹⁶.

Τὰ καταλύματα τῶν ταξιδιωτῶν στὴν Ὀθωμανικὴ αὐτοκρατορία διακρίνονται σὲ τρεῖς βασικὲς κατηγορίες: α) στὰ καραβὰν σεράγια τῆς ὑπαίθρου, β) στὰ ἀστικά χάνια καὶ γ) στὰ ἀγροτικά χάνια, τὰ ὁποῖα ἄλλοτε διέθεταν καὶ ἄλλοτε ὄχι αὐλή¹⁷. Τόσο τὰ καραβὰν σεράγια ὅσο καὶ τὰ ἀστικά χάνια ἀποτελοῦσαν στὴν περιοχὴ τους κέντρα ἐμπορικῶν δραστηριοτήτων. Ἦταν λιθόκτιστα κτίσματα τετράγωνου ἢ ὀρθογώνιου σχήματος μὲ αὐλὴ στὸ κέντρο –συνήθως πλακόστρωτη γιὰ νὰ μὴ λασπώνει– στὴν ὁποία ὑπῆρχε κρήνη ἢ στέρνα γιὰ τὸ πότισμα τῶν ὑποζυγίων. Γύρω ἀπὸ τὴν αὐλὴ διατάσσονταν οἱ χώροι ὑποδοχῆς καὶ κατάκλισης τῶν μετακινουμένων. Στὸν ὄροφο, ἓνα ξύλινο χαγιάτι

15. «Ἡ συμβολὴ τους (τῶν ὀρθοδόξων πληθυσμῶν) σὲ αὐτὴ τὴν ἐμπορικὴ δραστηριότητα (ἕως τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα) ἦταν ἡ τροφοδότηση τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας μὲ προϊόντα ποὺ ἔρχονταν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικό. Ὅμως, κατὰ τὸ δεῦτερο ἡμισυ τοῦ 18ου αἰῶνα οἱ Ἕλληνες ἀρχίζουν νὰ ἀνεξαρτητοποιοῦνται ἀπὸ τοὺς ξένους ἐμπορικοὺς οἴκους στοὺς ὁποίους ἦσαν ἕως τότε ὑπάλληλοι καὶ ἀναλαμβάνουν μεγάλες ὑποχρεώσεις στὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο [...] Ἡ ἔλλειψη βιομηχανικοῦ προστατευτισμοῦ στὴν Ὀθωμανικὴ Αὐτοκρατορία τὸν 18ο αἰῶνα σὲ συνδυασμὸ μὲ τὴν ἀνάπτυξη τῆς δυτικῆς βιομηχανίας ὑποχρέωσε τὶς ὀθωμανικὲς ἐπαρχίες νὰ γίνουν οἱ τροφοδότες τῶν πρώτων ὑλῶν στὴν Εὐρώπη καὶ οἱ ἀγοραστές τῶν εὐρωπαϊκῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων. Ἡ ἰσορροπία ποὺ ὑπῆρχε τὸν 16ο αἰῶνα ἀνάμεσα στὸ ἐμπόριο καὶ τὴ βιοτεχνία μετατοπίζεται τὸν 18ο αἰῶνα πρὸς ὄφελος τοῦ ἐμπορίου καὶ οἱ Βαλκάνιοι ἔμποροι ἐπωφελοῦνται περισσότερο ἀκόμη καὶ ἀπὸ τοὺς Εὐρωπαίους ἐμπόρους αὐτῆς τῆς ἀλλαγῆς». Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 14-15. Βλ. ἐπίσης Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες ...*, ὅ.π., τόμ. Β', σ. 17.

16. Τὸ β' ἡμισυ τοῦ 18ου αἰῶνα ἀνηγέρθησαν στίς σημαντικώτερες ἐμπορικὲς ἀρτηρίες τῆς Πελοποννήσου –ὅπως καὶ στὴν ὑπόλοιπη αὐτοκρατορία– πλῆθος παρόδιων σταθμῶν, τὸ ὁποῖο μειώνεται στοὺς τοπικῆς ἐμβέλειας ὀδικούς ἄξονες. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοὶ ...», ὅ.π., σ. 209. Τὰ ὀδικὰ χαρακτηριστικὰ ποὺ ἔπρεπε νὰ διαθέτει πλέον ἓνας δρόμος γιὰ νὰ χαρακτηριθεῖ ὡς κύριος ἦταν οἱ γέφυρες, τὰ δερβένια, τὰ χάνια, οἱ ταχυδρομικοὶ σταθμοὶ ἢ οἱ σταθμοὶ ἀλλαγῆς ζῶων. Πρόκειται δηλαδὴ γιὰ δρόμους τῶν ὁποίων ἡ κυκλοφορία ἦταν στενὰ συνδεδεμένη μὲ τὸ ἐμπόριο καὶ τὴ διοίκηση. Ἡρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις ...», ὅ.π., σ. 202, 205.

17. Στὸν Μορῖα οἰκοδομήθηκαν, ὅπως παρουσιάζεται στὴ συνέχεια, μόνον ἀστικά καὶ ἀγροτικά χάνια καὶ ὄχι καραβὰν σεράγια.

ἀποτελοῦσε τὸν κοινόχρηστο χῶρο γιὰ τὰ δωμάτια τῶν ἐνοίκων, τὰ ὅποια εἶχαν καλὸ φωτισμὸ καὶ ἦταν ἐξοπλισμένα μὲ τζάκια καὶ ράφια. Οἱ δύο αὐτὲς κατηγορίες εἶχαν ὅμως μεταξὺ τους καὶ διαφορές. Τὰ καραβὰν σεράγια οἰκοδομοῦνταν κατὰ μῆκος τῶν κύριων ὀδικῶν ἀξόνων τῆς αὐτοκρατορίας –μακριὰ ἀπὸ ἀστικά σύνολα– καὶ περιβάλλονταν ἀπὸ τεῖχος γιὰ τὴν προστασία τῶν ἐνοίκων τους. Ἀντίθετα τὰ ἀστικά χάνια οἰκοδομοῦνταν στὸ κέντρο μιᾶς πόλης καὶ ἦταν λιγότερο ὀχυρὲς ὡς κατασκευές. Τὰ ἀπλούστερα ἀστικά χάνια εἶχαν στὸ ἰσόγειο χώρους σταβλισμοῦ γιὰ τὰ ζῶα, ἀποθήκες γιὰ τὰ ἐμπορεύματα καὶ στὸν ὄροφο δωμάτια γιὰ τὸν ὕπνο, ἐνῶ τὰ μεγαλύτερα διέθεταν αἴθουσες γιὰ τὴν παρασκευὴ φαγητοῦ καὶ ἐστίασης, ἀποχωρητήρια καὶ μαγαζιά¹⁸.

Τὰ χάνια τῆς ὑπαίθρου ἢ ἀγροτικά χάνια οἰκοδομοῦνταν σὲ χωριὰ ἢ κατὰ μῆκος τῆς διαδρομῆς τῶν ὀδικῶν ἀξόνων. Βρίσκονταν σὲ καίρια σημεῖα τῆς πορείας, ὅπως στὸ μέσο μιᾶς διαδρομῆς, μέσα στὸ δάσος, πρὶν ἀπὸ τὴν εἴσοδο σὲ στενὸ πέρασμα (δερβένι). Τὰ ἀγροτικά χάνια μὲ αὐλὴ –σπάνια μεγάλων διαστάσεων– ἦταν συνήθως μονώροφα, λιθόκτιστα ἢ κατασκευασμένα ἀπὸ ἐλαφριά ὕλικά. Στὸ μπροστινὸ μέρος τῆς αὐλῆς ὑπῆρχε κοινὴ αἴθουσα-ξενώνας, κουζίνα καὶ χῶρος γιὰ τὸν ἰδιοκτήτη τοῦ χανιοῦ (χαντζή), ἐνῶ στὸ βάθος ἡ αὐλὴ ἔκλεινε μὲ ἓναν χαμηλὸ στάβλο ποὺ ἀποτελοῦσε συγχρόνως καὶ ἀποθηκευτικὸ χῶρο. Τὰ καταλύματα χωρὶς αὐλὴ ἀπαρτίζονταν ἀπὸ δύο συνεχόμενους χώρους οἱ ὅποιοι ἐπικοινωνοῦσαν μεταξὺ τους μὲ μία ἐνδιάμεση πόρτα. Ἡ εἴσοδος τῶν ταξιδιωτῶν στὸ χάνι μὲ τὰ ὑποζύγια γινόταν ἀπὸ τὸν πρῶτο χῶρο (τὴν κοινὴ αἴθουσα) πρὸς τὸν δεῦτερο (τὸν στάβλο), ὅπου, ἀφοῦ ἄφηναν τὰ ζῶα καὶ τὰ ἐμπορεύματά τους, ἐπέστρεφαν στὸν πρῶτο γιὰ νὰ φᾶνε καὶ νὰ κοιμηθοῦν¹⁹.

Τὶς συνθήκες διαβίωσης στὰ χάνια τῆς αὐτοκρατορίας –καὶ εἰδικώτερα τοῦ ἑλλαδικοῦ χώρου–, τὸ εἶδος τῶν παρεχόμενων ὑπηρεσιῶν (σίτιση, θέρμανση, κατάκλιση), τὴν ποιότητα τῆς ὑγιεινῆς τους, περιγράφουν –συνήθως μὲ τὰ μελανώτερα χρώματα– οἱ Εὐρωπαῖοι περιηγητὲς τοῦ 18ου καὶ 19ου αἰῶνα. Βάσει τῶν συγκεκριμένων ἀναφορῶν, στὰ

18. Τὰ ἀπλᾶ χάνια ἢ χάνια ζῶων οἰκοδομοῦνταν κυρίως σὲ μικρὰ οἰκιστικά σύνολα ἢ σὲ ὁδοὺς –κυρίως ἡμιονικές– ποὺ δὲν εἶχαν αὐξημένη κίνηση.

19. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στὴν Ἑλλάδα*, τόμ. Γ2, Ἀθήνα 1999⁵, σ. 478-479. Π. Ἀνδρουόδης, *Χάνια...*, ὁ.π., σ. 17, 49, 67-68, 71-72, 76.

χάνια άνθρωποι και ζωα διέμεναν στον ίδιο χώρο, την αυλή ή σε ένα ευρύχωρο δωμάτιο. Άκόμα και στα μεγαλύτερα καταλύματα οι άνεσεις ήταν περιορισμένες, με συνέπεια ή παραμονή των ενοίκων σε βρόμικους χώρους να προκαλεί συχνά τις έντονες διαμαρτυρίες τους²⁰. Άς επισημανθεί πάντως ότι επειδή οι περιηγητές προέρχονταν κατά κύριο λόγο από ύψηλά εισοδηματικά και κοινωνικά στρώματα ήταν

20. Οι J. Bartholdy και W. M. Leak ταξιδεύοντας στον έλλαδικό χώρο κάνουν λόγο για τα ελάχιστα τρόφιμα που μπορούσαν να βρουν οι μετακινούμενοι στους παρόδιους σταθμούς, ενώ ο Ed. Dodwell τονίζει ότι η ακρίβεια, ή ανεπάρκεια των προϊόντων, αλλά και ο φόβος και η αδιαφορία των Ελλήνων για τους ταξιδιώτες έκαναν δυσεύρετες τις προμήθειες των τροφίμων από τους τελευταίους. Δ. Άνωγιάντης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ό.π., σ. 87-88. Ο Bartholdy περιγράφοντας επίσης το -υποτιθέμενο- караβάν σεράγι που διέμεινε στη Λάρισα (1803-1804) σημειώνει: «Τὰ έσωτερικά χαγιάτια, που αποτελούσαν τους διαδρόμους από όπου έμπαινε κανείς στις κάμαρες, ήταν γεμάτα από κοράκια και κουρούνες που έκρωζαν άπαισία και ζύγωναν όταν έβλεπαν κάποιον να γευματίζει. Κοπάδια όλόκληρα γάτων κυκλοφορούσαν επίσης και ανάγκαζαν τους ταξιδιώτες να κρατούν τὰ παράθυρα κλειστά». Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, τόμ. Γ1, Αθήνα 1999⁵, σ. 211. Ο P. Lucas (1717) διασχίζοντας τη Μακεδονία με караβάνι περιγράφει τις συνθήκες διαβίωσης στους παρόδιους σταθμούς που συνάντησε: «Κάθε ταξιδιώτης βρίσκει τὸ γιατάκι του, μαγειρεύει μόνος του τὸ φαγητό του, έτοιμάζει τὰ στρωσίδια του και φροντίζει τ' ἄλογά του. Έδῶ δὲν υπάρχουν οἱ άνεσεις που βρίσκει κανείς στις λοκάντες τῆς Εὐρώπης». Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ό.π., τόμ. Β', σ. 37. Ανάλογη είναι και ἡ εικόνα για τὸ χάνι τῶν Πέντε Πηγαδιῶν (στον δρόμο Ἄρτας-Ίωαννίνων) στὸ ὁποῖο ἀναφέρεται ὁ H. Holland (1812): «... ἡ έντύπωση που σχηματίσαμε ἀπ' τὸ έξωτερικό δὲν ἀνακουφίσθηκε όταν περάσαμε ἀπὸ τις μεγάλες πύλες του μέσα σὲ μία τετράγωνη αυλή: ὁδηγηθήκαμε σὲ μία μικρὴ καλύβα με γυμνοὺς λασπότοιχους χωρίς παράθυρα, χωρίς φωτιά και με δάπεδο σκέτο χῶμα...». Ἐπιπρόσθετα βλ. για τὸ χάνι τῆς Κυρᾶς (μεταξὺ Μιτσικελίου και Πίνδου) τὴν περιγραφή τοῦ H. Holland στὸ *Ταξίδια στὰ Ἰόνια Νησιά, Ἡπειρος, Ἀλβανία (1812-1813)*, μτφρ Χρ. Ίωαννίδη, Αθήνα 1989, σ. 37-38, 85. Τέλος ὁ F. Braudel, σχολιάζοντας τοὺς παρόδιους σταθμούς τοῦ έλλαδικοῦ χώρου, παρατηρεῖ ὅτι πολλές φορές συμβαίνει νὰ βρίσκει κανείς σὲ αὐτοὺς διαθέσιμους μόνον τοὺς τέσσερις τοίχους προκειμένου νὰ καταλύσει, γεγονός που ἀνάγκαζε τοὺς ταξιδιώτες νὰ φροντίζουν ἐκ τῶν προτέρων γιὰ τὴ διατροφή τους, τὸ νερὸ και τὸν ὕπνο τους, καθώς και γιὰ τὴν τροφή τῶν ὑποζυγίων τους. F. Braudel, *Civilisation matérielle, Économie et Capitalisme XV-XVIII siècle. Le Temps du Monde*, Παρίσι 1979, σ. 409-410. Ἀσχέτως ἀπὸ τις ὅποιες διαμαρτυρίες τὸ σίγουρο είναι ὅτι οἱ ἀνάγκες τοῦ ταξιδιῶ ὑποχρέωναν τοὺς μετακινούμενους νὰ ἐφοδιάζονται με ὀρισμένα προσωπικά ἀντικείμενα, ἀπαραίτητα γιὰ τὸ ταξίδι τους, ἰδίως όταν αὐτὸ διαρκούσε περισσότερο ἀπὸ μία ἡμέρα ἢ ἀκόμη νὰ προμηθεύονται τὸν ἀπαραίτητο έξοπλισμό, ὅταν τὸ ταξίδι τους σχετιζόταν με τὴ μεταφορὰ προϊόντων που ἀπαιτοῦσαν κάποια εἰδικὴ συσκευασία γιὰ νὰ μεταφερθοῦν. S. Faroqui, *Κουλτούρα...*, ό.π., σ. 203.

έθισμένοι σὲ ἓνα ἄλλο ἐπίπεδο ζωῆς μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μὴν μποροῦν νὰ ξεπεράσουν τὶς ὅποιες συνήθειές τους²¹. Ἡ λιτοδίαιτη διατροφή²² καὶ οἱ σκληρὲς συνθήκες διαμονῆς στὰ χάνια, ποὺ μὲ γλαφυρότητα ἀναφέρουν οἱ δυτικοευρωπαῖοι ταξιδιωτὲς, θεωροῦνταν φυσιολογικὲς γιὰ τοὺς ντόπιους. Στὶς ἄσχημες συνθήκες διαβίωσης στοὺς παρόδιους σταθμοὺς ἄς προστεθοῦν ὁ καπνὸς τῆς ἐστίας, ἡ δυσσομία ἀπὸ τοὺς συνωστισμένους συγκατοίκους καὶ τὰ ζῶα, τὰ πολλὰ ἔντομα²³. Δὲν ἦσαν ὅμως ὅλοι οἱ περιηγητὲς ἐπικριτικοὶ μὲ τὴν κατάσταση ποὺ ἐπικρατοῦσε στὰ χάνια, καθὼς ὑπάρχουν καὶ ἀντίθετες μὲ τὶς προαναφερθεῖσες ἀπόψεις. Συγκεκριμένα ὁ Ἄγγλος P. E. Laurent θεωροῦσε τὰ χάνια τῆς Πελοποννήσου ὡς τὶς καλύτερες κατοικίες γιὰ τὸν ταξιδιωτὴ, ἀφοῦ σὲ αὐτὰ ὑπῆρχαν καθαριότητα, ἄνεση, ἡσυχία καὶ χαμηλὸ κόστος. Ὑπεστήριζε μάλιστα ὅτι μὲ ἓνα πιάστρο ὁ κάθε ἔνοικος ἐξασφάλιζε ὕπνο καὶ θέρμανση²⁴.

Στοὺς παρόδιους σταθμοὺς συνειρρίσκοντο ἄνθρωποι ἀπὸ ὅλα τὰ κοινωνικὰ στρώματα καὶ τὰ μήκη καὶ πλάτη τῆς αὐτοκρατορίας. Οἱ ἔμποροι στοὺς χώρους διανυκτέρευσης ἐπιδιόρθωναν τὰ ὀχήματά τους, ξεκούραζαν τὰ ὑποζύγια τους, πραγματοποιοῦσαν ἀγοραπωλησίες, πλένονταν, ἔκαναν τὶς προμήθειές τους καὶ ἐτοιμάζονταν γιὰ τὴ συνέχιση τοῦ ταξιδιοῦ τους. Συγχρόνως τὰ ἐν λόγῳ καταλύματα παρεῖχαν οἰκονομικοῦ ἢ ἄλλου εἴδους πληροφορίες στοὺς ταξιδιωτὲς,

21. Σὲ ἀρκετὲς περιπτώσεις οἱ ἐντυπώσεις ποὺ εἶχαν σχηματίσει οἱ περιηγητὲς γιὰ τὸν ἑλλαδικὸν χῶρον ἦταν θεωρητικὲς καὶ δὲν ἀνταποκρίνονταν στὴν πραγματικότητα ποὺ συναντοῦσαν, μὲ συνέπεια νὰ ἀπογοητεύονται. Ἀκόμη ὅμως καὶ ὅταν ἔβρισκαν σχετικὰ καλὲς συνθήκες, ὁ ἐνθουσιασμός τους μειωνόταν, ἀφοῦ ἡ κατάσταση ποὺ ἀντιμετώπιζαν ἀπέειχε ἀρκετὰ ἀπὸ ὅ,τι προσδοκοῦσαν. Ἰόλ. Βιγγοπούλου, «Ὁ λόγος ὡς μέσο ἐπικοινωνίας. Μικρὰ ταξιδιωτικὰ λεξικὰ τοῦ 15ου-17ου αἰῶνα», *Ἐπικοινωνίες καὶ μεταφορὲς στὴν προβιομηχανικὴ περίοδο. ΙΑ' Συμπόσιο Ἱστορίας καὶ Τέχνης, Κάστρο Μονεμβασίας*, 23-26 Ἰουλίου 1998, Πολιτιστικὸ Τεχνολογικὸ Ἰδρυμα ΕΤΒΑ, Ἀθήνα 2001, σ. 89. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς...*, ὅ.π., τόμ. Β', σ. 6.

22. Τὰ γεύματα περιελάμβαναν αὐγά, γάλα, ρακί, ψωμί, ἐλιές, σκόρδα, κρασί, κ.λπ. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 89.

23. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, ὅ.π., σ. 6. R. Anderson, *Observations upon the Peloponnesus*, Βοστόνη 1830, σ. 43. F. C. H. L. Pouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, μτφρ. Νίκη Μολφέτα, Ἀφοὶ Τολίδη, Ἀθήνα 1997, σ. 29.

24. E. Laurent, *Recollections of a classical tour through various parts of Greece, Turkey and Italy made in the years 1818 and 1819*, Λονδίνο 1821, σ. 191-192.

οί όποιοί μάθαιναν επίσης για τὰ ἦθη καὶ τὰ ἔθιμα μακρινῶν τόπων, ἔκλειναν συμφωνίες, ἀκόμη καὶ προξενιά. Οἱ τακτικώτεροι πελάτες τῶν παρόδιων σταθμῶν ἦσαν οἱ ἀγωγιάτες, οἱ όποιοί διακινούσαν ἐμπορεύματα καὶ συνόδευαν ξένους. Ἐκτὸς ὅμως ἀπὸ τοὺς τελευταίους, ἔνοικοι στὰ χάνια ἦσαν γενικὰ ὅλοι ὅσοι μετακινούνταν στὸ ὀδικὸ δίκτυο²⁵.

Ἡ ὑπαρξὴ παρόδιων σταθμῶν σὲ ἓναν ὀδικὸ ἄξονα προσήλκυε ἢ αὐξανε τὴν κυκλοφορία ἐμπόρων καὶ ταξιδιωτῶν σὲ αὐτόν, ἐξασφαλίζοντας ἔτσι στὰ χάνια καὶ τὰ καραβὰν σεράγια μία συνεχῆ πελατεία²⁶. Τὴν παράμετρο αὐτὴ φαίνεται ὅτι λάμβαναν σοβαρὰ ὑπόψη τους ὅσοι κατεῖχαν ἓνα κομμάτι γῆς ἢ ἓνα οἶκημα σὲ θέση ποὺ παρουσίαζε πυκνὴ κυκλοφορία, προκειμένου νὰ δημιουργήσουν τὴ δική τους ἐπιχείρησι²⁷. Τὰ χάνια λοιπὸν τοῦ ἑλλαδικοῦ χώρου –κατὰ τὴ διάρκειά τοῦ 18ου καὶ 19ου αἰῶνα– ἦταν σὲ μεγάλο ποσοστὸ ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις²⁸ στὶς ὁποῖες ἐργάζονταν ὅλα τὰ μέλη τῆς οἰκογένειας, ἐνῶ

25. Οἱ πληροφορίες ἀποτελοῦσαν καθοριστικὸ παράγοντα στὴν ἀγορὰ τῶν ἐμπορευμάτων. Οἱ ἔμποροι ἀντήλλασαν πληροφορίες για τὶς ἐξελίξεις ποὺ συντελοῦνταν στὸν χῶρο τῆς ἀγορᾶς τοῦ νομίσματος καὶ τῶν πρὸς πώληση ἀγαθῶν. Κ. Παπακωνσταντίνου, «Βαλκάνιοι ἔμποροι...», ὁ.π., σ. 145-146. S. Faroqui, *Κουλτούρα...*, ὁ.π., σ. 104. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοὶ ...», ὁ.π., σ. 208.

26. «Τὰ χάνια, δημιούργημα, κατὰ κύριο λόγο, μιᾶς αὐξημένης καὶ ἀπαιτητικῆς ἐμπορικῆς κυκλοφορίας, ἔρχονται νὰ πάρουν θέση πάνω σὲ προϋπάρχοντα σχήματα κυκλοφορίας καὶ μετακίνησης, τὰ ὁποῖα καὶ τροποποιοῦν». Ἡρ. Παναγιούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις ...», ὁ.π., σ. 77, 199, 202.

27. Τὰ χάνια καὶ τὰ καραβὰν-σεράγια τῆς Ὄθωμανικῆς αὐτοκρατορίας ἦταν ἀρχικὰ εὐαγῆ ἰδρύματα, ποὺ εἶχαν σκοπὸ τὴν χωρὶς κέρδος ἐξυπηρέτηση τῶν διερχομένων. Στους χώρους τους ὑποδέχονταν ἐμπόρους, ὑπαλλήλους καὶ προσκυνητὲς οἱ ὁποῖοι διέμεναν συχνὰ δωρεάν, ὅταν τὸ κτήριο ἐξηρτᾶτο ἀπὸ ἓνα θρησκευτικὸ ἴδρυμα (wakf) τὸ ὁποῖο συντηρεῖτο ἀπὸ πλούσιες δωρεές. Μὲ αὐτὴ τους τὴ μορφή οἱ παρόδιοι σταθμοὶ βρισκόνταν πολλὲς φορὲς ὑπὸ τὴ διαχείριση τοῦ ἐπίσημου μουσουλμανικοῦ κλήρου, θρησκευτικῶν ταγμάτων ἢ ὑπὸ τὴν προστασία στρατιωτικῶν-θρησκευτικῶν τοπαρχῶν. Ὡς εὐαγῆ ἰδρύματα συνέχισαν νὰ λειτουργοῦν τὰ καραβὰν σεράγια στὸ ἀνατολικὸ τμήμα τῆς αὐτοκρατορίας καθ' ὅλη τὴ διάρκειά τῆς ἐξεταζόμενης περιόδου. Ἀντίθετα τὰ χάνια τοῦ εὐρωπαϊκοῦ τμήματος μετεξελίχθηκαν σὲ ἐπιχειρήσεις καὶ πέρασαν σὲ χέρια ἰδιωτῶν. S. Faroqui, *Κουλτούρα...*, ὁ.π., σ. 175-176. Κ. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες ...*, ὁ.π., τόμ. Γ2, σ. 583. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὁ.π., σ. 16, 45, 72.

28. Ἐκτὸς ἀπὸ ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις ποὺ παρείχαν ὑπηρεσίες στους διακινούμενους ἔναντι ἀμοιβῆς (χανιάτικα), ὑπῆρχαν καὶ παρόδιοι σταθμοὶ οἱ ὁποῖοι ἦταν κοινοτικοί. Σὲ αὐτὲς τὶς περιπτώσεις οἱ κάτοικοι τοῦ χωριοῦ ὑποχρεοῦνταν νὰ συντηροῦν τὸ

στὰ μεγαλύτερα ὑπῆρχαν καὶ ὑπάλληλοι. Ὁ χαντζῆς ἢ χανιτζῆς παρείχε στοὺς πελάτες του, ἐκτὸς ἀπὸ διαμονὴ καὶ σίτιση, καὶ ὑπηρεσίες σὲ ὅσους ἤθελαν νὰ πουλήσουν τὰ ἐμπορεύματά τους, ἀναλαμβάνοντας συχνὰ ὁ ἴδιος τὶς ἐμπορικὲς συμφωνίες. Ἐπρεπε ἐπίσης νὰ εἶναι ἄτομο ἐχέμυθο, ἔμπιστο, μὲ κῦρος στὴν περιοχὴ του καὶ πηγὴ πληροφοριῶν. Τὸ πλεονέκτημα γιὰ τὸν χαντζῆ ἦταν διπλό: ἄφ' ἑνὸς ἐξασφάλιζε σίγουρη πελατεία καὶ ἄφ' ἑτέρου συναναστρεφόταν καθημερινὰ μὲ οἰκείους ἀνθρώπους. Γιὰ νὰ διατηρεῖ τὴν ἐπιχειρήσή του, ὑποχρεοῦτο νὰ κρατᾶ ἰσορροπίες, νὰ εἶναι ἀποδεκτὸς ἀπὸ τὴ νόμιμη ἐξουσία καὶ ἀνεκτὸς ἀπὸ τὴν παραεξουσία ποὺ ἀσκοῦσαν οἱ πολυάριθμοι ἔνοπλοι (ληστές, ἀρματολοί) στὴν περιοχὴ.

Διανυκτερεύοντας στὸν Μοριᾶ

Ἡ ἔρευνα τῶν παρόδιων σταθμῶν τοῦ Μοριᾶ κατέδειξε κάποιες ἰδιαιτερότητες σὲ σχέση πρὸς τοὺς ἀντίστοιχους χώρους στὴν ὑπόλοιπη Ὀθωμανικὴ αὐτοκρατορία. Ἡ πρώτη ἀφορᾶ τοὺς ὄρους χάνια καὶ καραβὰν σεράγια, οἱ ὁποῖοι χρησιμοποιοῦνται στίς πηγές χωρὶς διάκριση, γιὰ νὰ περιγράψουν τὸ ἴδιο ἀκριβῶς ἀντικείμενο, τὰ καταλύματα δηλαδὴ τῶν ταξιδιωτῶν ποὺ μετακινοῦνταν στὴν Πελοπόννησο²⁹. Τὰ καραβὰν σεράγια ποὺ συναντῶνται στὸ ἀνατολικὸ τμήμα τῆς αὐτοκρατορίας ἀνεγείρονταν σὲ ὀδικούς ἄξονες τῆς ὑπαίθρου καὶ σὲ ἀπόσταση μεγαλύτερη ἀπὸ μία ἡμέρα πορείας ἀπὸ τὴν πλησιέστερη πόλη³⁰. Ἀντίθετα στὸν Μοριᾶ τὰ περιηγητικὰ κείμενα τὰ

χάνι καὶ νὰ τὸ ἐφοδιάζουν μὲ τὰ χρειώδη. Ἐνδεικτικὰ εἶναι τὰ ὅσα σημειώνει ὁ E. Curtius γιὰ τὸ χάνι στὴν Καστανιά: «Οἱ Καστανιώτες, τῶν ὁποίων τὸ χωριὸ κεῖται στὰ ἀριστερὰ του βουνοῦ, δούλευαν παλιότερα ἕνα χάνι στὸ πέρασμα ἀπὸ τὸ ὁποῖο διέρχονταν οἱ δρόμοι ἀπὸ τὴν Κόρινθο καὶ τὸ Ἄργος πρὸς τὴ δυτικὴ Ἀρκαδία...». E. Curtius, *Peloponnesos. Eine historischegeographische Beschreibung der Halbinsel*, vol. II, Γκότα 1851, p. 200-201.

29. Χαρακτηριστικὸ παράδειγμα ἀποτελεῖ τὸ χάνι τῆς Κορτέσσας (πλησίον Τενέας καὶ Ἁγιονορίου), τὸ ὁποῖο ὁ F. C. H. L. Rouqueville ἀναφέρει ἄλλοτε ὡς χάνι καὶ ἄλλοτε ὡς καραβὰν σεράι. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὁ.π., σ. 29.

30. Π. Ἀνδρουδῆς, *Χάνια...*, ὁ.π., σ. 15.

έντοπίζουν έντὸς οἰκιστικῶν συνόλων, κυρίως ἀστικῶν³¹. Τὸ ὅτι τὰ δύο προαναφερθέντα εἶδη καταλυμάτων προσέφεραν στοὺς πελάτες τους τὶς ἴδιες παροχὲς καὶ ὅτι καὶ στὰ δύο πραγματοποιοῦνταν οἰκονομικὲς δραστηριότητες καὶ ὑπῆρχαν τεχνίτες ποὺ κάλυπταν τὶς ἀνάγκες τῶν ταξιδιωτῶν, ἂν καὶ τὰ καραβὰν σεράγια ἦταν συνήθως μεγαλύτερα οἰκοδομήματα ἀπὸ τὰ χάνια, ὁδήγησε προφανῶς τοὺς περιηγητὲς νὰ συγχέουν τοὺς συγκεκριμένους χώρους, μὲ συνέπεια στὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰῶνα νὰ τοὺς ἔχουν σχεδὸν ταυτίσει. Στὴν Πελοπόννησο λοιπὸν δὲν ὑπῆρχαν καραβὰν σεράγια ὅπως στὴν Ἀνατολή, ἀλλὰ χάνια ἀσχέτως ἂν αὐτὰ ἀνεγείρονταν στὴν ὑπαιθρο ἢ σὲ πόλεις.

Ἡ δεύτερη ἰδιαιτερότητα ἔχει σχέση μὲ τὰ ἀγροτικὰ χάνια τῆς ἐξεταζόμενης περιοχῆς. Τὰ συγκεκριμένα καταλύματα, λόγω τῶν μικρῶν τους διαστάσεων, δὲν εἶχαν τὴ δυνατότητα νὰ φιλοξενήσουν ἀρκετοὺς ταξιδιωτὲς³². Ἐνδεχομένως λοιπὸν ὁ ἀριθμὸς τῶν προσώπων ποὺ συγκροτοῦσαν τὰ καραβάνια στὸν Μοριά, ὁ ὁποῖος φαίνεται ὅτι δὲν ἦταν –σύμφωνα μὲ τὰ περιηγητικὰ κείμενα– ἰδιαίτερα μεγάλος, καθόριζε καὶ τὸ μέγεθος τῶν χανιῶν. Τὸ γιατί στὴν Πελοπόννησο δὲν ὑπῆρχαν οἱ πολυπληθεῖς ὀργανωμένες ἀποστολὲς τῶν μετακινουμένων ποὺ έντοπίζονται στὶς βορειότερες περιοχὲς τοῦ ἐλλαδικοῦ χώρου θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθεῖ στὴν πληθώρα τῶν λιμανιῶν τῆς χερσονήσου, τὰ ὁποῖα εὐνοοῦσαν τὴν ἀνάπτυξη τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν καὶ ὄχι τῶν χερσαίων³³. Κανένας τέλος ἀπὸ τοὺς παρόδιους σταθμοὺς τῆς Πελοποννήσου δὲν ἐξελίχθηκε, ὅπως στὴν Ἀνατολή, σὲ οἰκισμὸ ἢ πόλη μὲ ἰσχυρὴ τοπικὴ ἀγορά.

31. J. Galt, *Letters from Levant, containing views of the state of Society, manners, opinions, and commerce, in Greece and several of the principal islands of Archipelago*, Λονδίνο 1813, σ. 80. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς ...*, ὅ.π., τόμ. Γ1, σ. 38, 211. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 255. Ὁ Ἑβλιὰ Τσελεμπὶ ἀναφέρεται στὸ καραβὰν σεράγι τοῦ χωριοῦ Κότσια. Ἑβλιὰ Τσελεμπὶ, *Ὀδοιπορικὸ στὴν Ἑλλάδα (1668-1671). Πελοπόννησος, Νησιὰ Ἰονίου, Κρήτη, Νησιὰ Αἰγαίου*, Εἰσαγωγὴ-Μετάφραση Δ. Λούπης, Ἐκάτη, Ἀθήνα 1994, σ. 264.

32. Τὸ χάνι πλησίον τῆς Λυκούριας ἢ Λυκουρίας ἦταν 26,4×6,4 μ., δηλαδή 169 m². Fr. Cooper, *Σπίτια τοῦ Μορέα. Παραδοσιακὴ ἀρχιτεκτονικὴ τῆς βορειοδυτικῆς Πελοποννήσου (1205-1955)*, Μέλισσα, Ἀθήνα 2002, σ. 391. Ἀντίστοιχα τὸ χάνι στὸ Καρτέρι ἢ χάνι τοῦ Καλαμπάκα δὲν ξεπερνοῦσε κατὰ πολὺ τὰ 300 m². Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι στὸ Καρτέρι», *Αἴπυτος*, 29-30 (Δεκέμβριος 2003), σ. 426-427.

33. Ἡρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις ...», ὅ.π., σ. 193.

Ἡ πλειονότητα τῶν μαρτυριῶν γιὰ τοὺς παρόδιους σταθμοὺς τοῦ Μοριᾶ ἐντοπίζεται σὲ περιηγητικὰ κείμενα Εὐρωπαίων ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα. Ἡ ἐλλιπὴς πληροφόρηση γιὰ τοὺς προηγούμενους αἰῶνες τῆς ὀθωμανικῆς κυριαρχίας ἀποδίδεται σὲ μεγάλο βαθμὸ στὸ μειωμένο ἐνδιαφέρον τῶν Εὐρωπαίων γιὰ τὸν ἑλλαδικὸ χῶρο, καθὼς οἱ ὅποιες ἕως τότε ἀναφορὲς γι' αὐτὸν βρίσκονται διάσπαρτες σὲ ἀφηγήσεις γιὰ ταξίδια στοὺς Ἀγ. Τόπους, τὴν Αἴγυπτο, τὴν Κωνσταντινούπολη, τὴ Μ. Ἀσία³⁴. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν Πελοπόννησο, τὰ περιορισμένα στοιχεῖα γιὰ τοὺς παρόδιους σταθμοὺς της ἕως τὸν 18ο αἰῶνα πιθανὸν ἀποτυπώνουν –ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἔλλειψη σχετικῶ ἐνδιαφέροντος τῶν περιηγητῶν– τὸν σχετικὰ περιορισμένο ἀριθμὸ παρόδιων σταθμῶν στὴν περιοχὴ καὶ κατ' ἐπέκταση τὸν μικρὸ ὄγκο τῶν χερσαίων μεταφορῶν³⁵.

Τὴν πρώτη μνεῖα γιὰ τοὺς παρόδιους σταθμοὺς τῆς Πελοποννήσου κάνει ὁ Ἐβλιὰ Τσελεμπί (1668-1671)³⁶. Ὅσο γιὰ τοὺς Εὐρωπαίους

34. Ἡ οὐσιαστικὴ γνωριμία τῆς Εὐρώπης μὲ τὸν ἑλληνισμὸ ξεκίνησε στὶς ἀρχὲς τοῦ 18ου αἰῶνα –τὸν αἰῶνα τοῦ περιηγητισμοῦ– μέσῳ τῶν περιηγητικῶν κειμένων (Ταξίδια, Ἀναμνήσεις, Περιγραφές, Ὀδοιπορικά, Ἡμερολόγια, Δρομοδείκτες, Ἴζολάρια). Ἔως καὶ τὰ τέλη τοῦ 17ου αἰῶνα δὲν ὑπῆρχαν κείμενα ἀφιερωμένα ἀποκλειστικὰ στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο. Ἐκτοτε ὁ ταξιδιωτικὸς πυρετὸς καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων γιὰ τοὺς ἑλληνόφωνους ὀρθόδοξους πληθυσμοὺς τῆς βαλκανικῆς χερσονήσου αὐξήθηκε, γιὰ νὰ κορυφωθεῖ τὶς δύο πρώτες δεκαετίες τοῦ 19ου αἰῶνα. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στὴν Ἑλλάδα*, τόμ. Α', Ἀθήνα 2001¹⁰, σ. 10-11, τόμ. Β', σ. 5, 6, 14, 17, τόμ. Γ1, σ. 7. Ἰδλ. Βιγγοπούλου, «Ὁ λόγος...» ὅ.π., σ. 93. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοὶ ...», ὅ.π., σ. 207, 277.

35. Ἡ ἀνάπτυξη τῶν χερσαίων μεταφορῶν στὸν ἑλλαδικὸ χῶρο σημειώθηκε στὴ διάρκεια τοῦ 18ου αἰῶνα καὶ σχετίζεται μὲ τὴν ἀλλαγὴ τοῦ ρόλου τῶν ἑλληνόφωνων ὀρθόδοξων χριστιανῶν στὸ ἐσωτερικὸ καὶ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς ὀθωμανικῆς Αὐτοκρατορίας. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 14-15. Στὴν Πελοπόννησο ἡ ἀνάπτυξη διαφοροποιήθηκε ἀπὸ τὸν ὑπόλοιπο ἑλλαδικὸ χῶρο, καθὼς ἡ περιοχὴ δέχθηκε τὶς συνέπειες τῶν Ὀρλωφικῶν (1770-1779). Γιὰ τὸ ἐμπόριο στὸν Μοριᾶ καὶ τὶς ἐξελίξεις ποὺ σημειώθηκαν κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ 18ου αἰῶνα καὶ ἕως τὸ 1821 ἐνδεικτικὰ βλ. Β. Κρεμμυδᾶς, *Τὸ ἐμπόριο τῆς Πελοποννήσου στὸ 18ο αἰῶνα (1715-1792)*, Ἀθήνα 1972. Ἀπ. Βακαλόπουλος, *Ἱστορία τοῦ Νέου Ἑλληνισμοῦ*, τόμ. Δ', Θεσσαλονίκη 1973, σ. 551-552. Μ. Β. Σακελλαρίου, *Ἡ Πελοπόννησος κατὰ τὴν δευτέραν Τουρκοκρατίαν, 1715-1821*, Ἐρμής, Ἀθήνα 1978. Ἐλ. Μπελιᾶ, «Εἰδήσεις περὶ Μεσσηνίας ἀπὸ γαλλικὸν ὑπόμνημα τοῦ 1786», *Πρακτικὰ τοῦ Α' Τοπικοῦ Συνεδρίου Μεσσηνιακῶν Σπουδῶν (2-4 Δεκεμβρίου 1977)*, Ἀθήνα 1978, σ. 283-288. Β. Κρεμμυδᾶς, *Συγκυρία καὶ ἐμπόριο στὴν προεπαναστατικὴ Πελοπόννησο (1793-1821)*, Θεμέλιο, Ἀθήνα 1980. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 21.

36. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 109.

περιηγητές, τὰ ὅσα σημειώνουν ἀφοροῦν κυρίως τὸ δίκτυο τῶν παρόδιων σταθμῶν ποὺ εἶχε διαμορφωθεῖ τὶς τελευταῖες προεπαναστατικὲς δεκαετίες³⁷. Τὸ ὅτι ἡ πλειονότητα τῶν περιηγητικῶν κειμένων χρονολογεῖται στὶς ἀρχές τοῦ 19ου αἰῶνα δὲν ἀποτελεῖ πρόβλημα γιὰ τὴν ἔρευνα, καθὼς ἀντανακλᾷ καὶ τὴν πρότερη κατάσταση, αὐτὴ δηλαδὴ ποὺ ἐπικρατοῦσε στὶς χερσαῖες ἐπικοινωνίες τῆς Πελοποννήσου κατὰ τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ 18ου αἰῶνα, περίοδο κατὰ τὴν ὁποία τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο τῆς περιοχῆς βρισκόταν σὲ ἀκμὴ. Πρόσθετη πηγὴ πληροφόρησης γιὰ τὰ καταλύματα τῶν μετακινουμένων ἀποτελεῖ χάρτης τῆς Πελοποννήσου (1832) ποὺ σχεδιάσθηκε ἀπὸ μηχανικοὺς τῆς γαλλικῆς ἐκστρατευτικῆς ἀποστολῆς (*expédition scientifique*) τὸ 1829³⁸. Στοιχεῖα γιὰ τὴ θέση καὶ τὶς παροχές τῶν ἀγροτικῶν χανιῶν παρέχει καὶ ὁ Χρ. Κορύλλος, ὁ ὁποῖος σημειώνει τὴν ὑπαρξή τους στὶς πεζοπορίες ποὺ πραγματοποίησε στὰ τέλη τοῦ 19ου αἰῶνα. Ἐὰν καὶ οἱ πληροφορίες τοῦ τελευταίου ἀναφέρονται σὲ παρόδιους σταθμούς, ποὺ λειτουργοῦσαν στὴν πελοποννησιακὴ ἐνδοχώρα ἀρκετὰ ἔτη ὕστερα ἀπὸ τὴν Ἐπανάσταση, δίδουν τὴ δυνατότητα στοὺς ἐρευνητὲς νὰ ἀνασυνθέσουν τὸ δίκτυο τῶν χανιῶν ποὺ εἶχε ἕως τότε διαμορφωθεῖ καὶ νὰ πλουτίσουν τὶς γνώσεις τους γι' αὐτά. Συνυπολογίζονται λοιπὸν στοὺς ἐξεταζόμενους παρόδιους σταθμούς –ἂν καὶ χρονολογικὰ δὲν ἐμπίπτουν στὸ θέμα μας– μὲ τὸ σκεπτικὸ ὅτι γιὰ νὰ γίνει ἀντικείμενο περιγραφῆς ἕνα χάνι στὰ Ὀδοιπορικὰ τῶν Εὐρωπαϊῶν χρειάζονταν κάποιες δεκαετίες ὑπαρξῆς σὲ ἕναν ὀδικὸ ἄξονα³⁹. Πολλὰ ἐξ ἄλλου

37. Ἡ βιβλιογραφία γιὰ τὴ δευτέρη βενετοκρατία στὴν Πελοπόννησο (1685-1715) δὲν ἀσχολεῖται μὲ τὰ χάνια τῆς περιοχῆς, γεγονός ποὺ καθιστᾷ τὸ θέμα ἀδιερεύνητο.

38. *Carte de la Morée*, Paris 1829, *Archives Historiques du Dépôt de la Guerre*, Château de Vincennes. *Archives du Service Historique de l' Armée de Terre (S.H.A.T.)* στή συλλογὴ 4. 10. C. 65. Π. Τσακόπουλος, «Τὸ χαρτογραφικὸ ἔργο τῆς γαλλικῆς ἀποστολῆς τοῦ Μοριά (1829-1852)», *Πρακτικὰ συμποσίου: Μάνη: μαρτυρίες γιὰ τὸν χώρο καὶ τὴν κοινωνία-περιηγητὲς καὶ ἐπιστημονικὲς ἀποστολὲς (15ος-19ος αἰῶνας)*, Λιμένι Ἀρεόπολης 1993, Ε.Ι.Ε. /Κ.Ν.Ε., Ἀθήνα 1996, σ. 445-460.

39. Οἱ ὀδικοὶ ἄξονες τοῦ ἐλλαδικοῦ χώρου διετήρησαν ἀμετάβλητες γιὰ αἰῶνες τὶς χαράξεις τους. Στὸ γεγονός αὐτὸ συνετέλεσαν, ἐκτὸς ἀπὸ τὴ γεωμορφολογία τῆς περιοχῆς, ἡ συνεχὴς χρῆση τῶν ὁδῶν γιὰ τὶς μετακινήσεις στρατιωτικῶν σωμάτων καὶ ἡ κάλυψη τῶν ἀναγκῶν ποὺ προέκυπταν στὴ διοίκηση καὶ τὸ ἐμπόριο. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 17. Γιὰ διαχρονικὲς διαβάσεις στὴν Ἀρκαδία βλ. Ἄρ. Πετρονώτης, «Ἀρχαῖα ὁδοὶ καὶ παλαιοὶ δρόμοι: Διαχρονικὲς διαβάσεις (παραδείγματα ἀπὸ τὴν

χάνια του 19ου αιώνα ἀνηγέρθησαν στὴ θέση παλαιότερων μὲ μόνη ἴσως διαφοροποίηση τὸ ὅτι τὰ μεταγενέστερα ἦταν εὐτελέστερες ὡς κατασκευές (ξύλο, τσατμά)⁴⁰. Ἡ ἀνακαίνιση ἢ καὶ ἡ ἐκ βάθρων οἰκοδόμηση προγενέστερων καταλυμάτων συχνὰ ὑπαγορευόταν καὶ ἀπὸ τὸ ὅτι ἡ θέση τους σὲ συγκεκριμένα σημεία μιᾶς διαδρομῆς ἐξυπηρετοῦσε τὶς ἀνάγκες ὀργάνωσης καὶ ροῆς τοῦ ταξιδιοῦ, τοὺς βιολογικοὺς ρυθμοὺς τῶν ἀτόμων καὶ τῶν ὑποζυγίων κατὰ τὴν ὁλόημερη μετακίνησή τους, τὴν προσπάθεια περιορισμοῦ τῶν ληστρικών ἐπιθέσεων ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπιθυμία ἐλέγχου τῆς διακίνησης ἀπὸ τὴν κεντρικὴ καὶ τὴν τοπικὴ ἐξουσία⁴¹. Τέλος στὸν ἐντοπισμὸ παρόδιων σταθμῶν γιὰ τοὺς ὁποίους δὲν διαθέτουμε γραπτὲς μαρτυρίες, βοήθεια προσέφεραν τὰ τοπωνύμια –κατάλοιπα τῆς ὀθωμανικῆς περιόδου– τὰ ὁποῖα φέρουν ἀποκλειστικὰ ἢ συνοδευτικὰ τὴ λέξη χάνι καὶ προφανῶς σηματοδοτοῦν τοποθεσίες ὅπου ὑπῆρχαν παλαιότερα παρόδιοι σταθμοί⁴².

Οἱ πληροφορίες ἐπίσης τῶν περιηγητῶν γιὰ τὰ καραβάνια ποὺ ταξίδευαν στὴν Πελοπόννησο –κατὰ τὴ διάρκεια τῆς ἐξεταζόμενης περιόδου– εἶναι περιορισμένες καὶ σχετίζονται ἀποκλειστικὰ μὲ τὶς μετακινήσεις τῶν ἴδιων ἢ ἄλλων μικρότερων ὁμάδων. Οἱ ἄνθρωποι χρησιμοποιοῦσαν στίς μετακινήσεις τους –ὅπως καὶ στὸν ὑπόλοιπο ἠπειρωτικὸ ἑλλαδικὸ χῶρο– ἡμιόνους (μουλάρια) καὶ γαϊδούρια. Λιγότερο συχνὴ ἦταν ἡ χρῆση ἀλόγων, τὰ ὁποῖα ἐθεωροῦντο σύμβολο κοινωνικῆς ὑπεροχῆς⁴³.

Ἀρκαδία)», *Ἐπικοινωνίες καὶ μεταφορὲς στὴν προβιομηχανικὴ περίοδο*, ὅ.π., σ. 49-50. Ο Rouqueville σημειώνει ἐπίσης ὅτι οἱ δρόμοι ποὺ συνέδεαν τὸν Νέο Πραστὸ μὲ τὶς πόλεις τῆς Πελοποννήσου ταυτίζονταν μὲ τοὺς ὀδικούς ἄξονες ποὺ διέγραψε ὁ Πασανίας μεταξὺ Τεγέας καὶ Λακωνίας. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 101.

40. Σὲ ἀρχιτεκτονικὰ μέλη στὸ χάνι Κατσολιέτη ἐνετοπίστησαν δύο χρονολογίες (1819, 1883). Προφανῶς τὸ 1883 σχετίζεται μὲ τὴν ἀνακαίνιση τοῦ καταλύματος. Fr. Cooper, ὅ.π., σ. 391. Βλ. ἐπίσης Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 60. Ἡρ. Παναγιούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις ...», ὅ.π., σ. 202.

41. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 166.

42. Ε. Γαβρᾶ, «Χάνια καὶ καραβάν σεράγια ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικὴ ἕως τὴν πόλη τῶν Σερρών καὶ γύρω ἀπ' αὐτὴν ἀπὸ τὸ 1774 ἕως τὸ 1913», *Μακεδονικά*, 25 (1986), σ. 177-178. Γ. Λῶλος, «Το χάνι ...», ὅ.π., σ. 423-424.

43. Γιὰ τὰ ὑποζύγια βλ. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 57-59. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοί ...», ὅ.π., σ. 208.

Σύμφωνα με τὰ στοιχεῖα τῆς ἔρευνας κατὰ τὴ διάρκεια τῆς Ὀθωμανικῆς περιόδου λειτούργησαν στὸν Μοριά 101 καταλύματα γιὰ τοὺς μετακινούμενους, τὰ 21 ἐκ τῶν ὁποίων (20,8%) βρίσκονταν σὲ ἀστικά σύνολα καὶ τὰ ὑπόλοιπα (79,2%) στὴν ὑπαιθρο⁴⁴. Οἱ συγκεκριμένοι χώροι διακρίνονταν σὲ αὐτοὺς ποὺ στέγαζαν, ἐκτὸς ἀπὸ τοὺς μετακινούμενους, καὶ τὰ ζῶα τους καὶ σὲ αὐτοὺς ποὺ προσέφεραν ὑπηρεσίες μόνον σὲ ἀνθρώπους⁴⁵. Τὸ ὅτι μεγάλο μέρος τῶν παρόδιων σταθμῶν τῆς ὑπαιθρο –ποὺ παρουσιάζονται στὴ συνέχεια– ἦταν ἰδιωτικὲς ἐπιχειρήσεις προκύπτει ἀπὸ τὸ ὄνομα ποὺ ἔφεραν, καθὼς τὰ 38 ἀπὸ τὰ 79 ἢ 80⁴⁶ χάνια ἦταν γνωστὰ μετὰ τὸ ὄνομα τοῦ ἰδιοκτήτη τους (47,5-48,1%). Τὰ ὑπόλοιπα 40 ἢ 41 χάνια εἶχαν λάβει τὴν ὀνομασία τους ἀπὸ τὸ οἰκιστικὸ σύνολο μετὰ τὸ ὁποῖο γειτνιάζαν.

Γιὰ τὴν ἐπικρατοῦσα κατάσταση τῶν παρόδιων σταθμῶν τῆς Πελοποννήσου, τὴν ποιότητα τῶν παρεχόμενων ὑπηρεσιῶν τους καὶ τὸ δίκτυο τῶν σταθμῶν ποὺ εἶχε δημιουργηθεῖ ἕως καὶ τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα, τὰ στοιχεῖα ποὺ διαθέτουμε, ὅπως προαναφέρθηκε, εἶναι ἐλλιπῆ. Μὲ δεδομένο πάντως ὅτι οἱ –ἔστω καὶ ἐλάχιστοι– περιηγητὲς τῶν ἀρχῶν τοῦ 18ου αἰῶνα δὲν σχολίαζαν ἀρνητικὰ τὸ ὀδικὸ δίκτυο τῆς Πελοποννήσου καὶ τοὺς παρόδιους σταθμούς του, πιθανολογοῦμε ὅτι οἱ κεντρικοὶ τουλάχιστον ὀδικοὶ ἄξονες δὲν παρουσίαζαν ἀρνητικὴ εἰκόνα, ἱκανὴ γιὰ νὰ τὴν περιγράψουν. Κατὰ τὴ διάρκειά τοῦ ὑπόλοιπου αἰῶνα, καὶ καθὼς ἡ Ὀθωμανικὴ αὐτοκρατορία σταματᾷ νὰ ἐνδιαφέρεται –ἢ καὶ ἀδυνατεῖ– νὰ συντηρήσει τὸ περιφερειακὸ ὀδικὸ τῆς δίκτυο, οἱ ὀδικοὶ ἄξονες καὶ στὸν Μοριά ὑποβαθμίζονται. Συνέπεια αὐτῆς τῆς τακτικῆς ἦταν νὰ ἀναφέρονται οἱ περιηγητὲς –στὰ τέλη πλέον τοῦ αἰῶνα– ὅλο καὶ περισσότερο στὸ ἄσχημο ὀδικὸ δίκτυο καὶ τὶς ἄθλιες συνθήκες διαβίωσης στὸς παρόδιους σταθμούς. Ὅσο γιὰ τοὺς ἐπαρχιακοὺς

44. Κοινὸ στοιχεῖο τῶν ἀγροτικῶν χανιῶν καὶ στὴν Πελοπόννησο ἦταν ἡ πρόσβασή τους σὲ νερό, μετὰ συνέπεια νὰ ἔχουν ἀνεγερθεῖ ὅλα δίπλα σὲ πηγές, σὲ ρέματα ἢ σὲ πηγάδια. Ἦρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις...», ὅ.π., σ. 199.

45. Προφανῶς οἱ διαφορετικὲς λειτουργίες τῶν παρόδιων σταθμῶν ὀδήγησαν παλαιότερα τοὺς κατοίκους τῶν ἐλληνικῶν πόλεων καὶ τοὺς χαντζῆδες νὰ κάνουν διάκριση μετὰ τοῦ χανιοῦ καὶ τοῦ πανδοχείου. Τὸ χάνι διέθετε στάβλους γιὰ τὰ ζῶα καὶ δωμάτια γιὰ ταξιδιώτες, ἐνῶ τὸ πανδοχεῖο διέθετε μόνον δωμάτια ὑπνου. Τὸ κάθε χάνι ἦταν πανδοχεῖο, χωρὶς ὅμως νὰ ἰσχύει καὶ τὸ ἀντίστροφο. Π. Ἀνδρουδῆς, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 17.

46. Στὰ Γεωργιτσάνικα Καλύβια ὑπῆρχαν τρία ἢ τέσσερα χάνια. Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 84-85.

ὀδικούς ἄξονες ποὺ διατηρήθηκαν σὲ καλὴ κατάσταση, αὐτὸ ὀφειλόταν στὶς ἀποφάσεις καὶ τὶς ἐνέργειες τοπικῶν ἀξιωματοῦχων. Ἡ μεταβίβαση εὐθυνῶν ἀπὸ τὴν κεντρικὴ στὴν περιφερειακὴ διοίκηση ἀποτελεῖ, ὅπως ὑποστηρίζει ὁ Δ. Ἀνωγιάτης, ἓνα ἀκόμη δεῖγμα τῆς παρακμῆς τῆς κεντρικῆς ἐξουσίας τῆς αὐτοκρατορίας πρὸς ὄφελος τῆς ἐπαρχιακῆς⁴⁷.

Τὰ ἀστικά χάνια

Ὁ 18ος αἰώνας ἀποτελεῖ χρονικὸ διάστημα κατὰ τὸ ὁποῖο αὐξήθηκαν τὰ καταλύματα τῶν ταξιδιωτῶν, τόσο στὶς ἀστικές περιοχὲς ὅσο καὶ στὴν ὕπαιθρο. Ἀποτέλεσμα αὐτῆς τῆς ἐξέλιξης ἦταν νὰ διαθέτουν στὰ τέλη τοῦ αἰῶνα ὅλες σχεδὸν οἱ πόλεις τοῦ ἠπειρωτικοῦ ἑλλαδικοῦ χώρου τὸ χάνι ἢ τὰ χάνια τους⁴⁸. Τὸ ἴδιο ὑποθέτουμε ὅτι ἴσχυσε καὶ στὴν Πελοπόννησο (Τρίπολη⁴⁹, Πάτρα, Ναύπλιο, Καλαμάτα, Καλάβρυτα, Κορώνη, Μυστράς κ.λπ.), μολονότι τὰ Ὀδοιπορικὰ δὲν εἶναι πάντοτε καὶ τόσο κατατοπιστικά, γιὰ τὸ ποιὲς πόλεις διέθεταν χάνια καὶ πόσα ὑπῆρχαν σὲ κάθε μία. Ὁ Ἐβλιὰ Τσελεμπὶ (1667-1671) γιὰ παράδειγμα ἀναφέρεται μόνον σὲ 20 ἀστικά καταλύματα: ἓνα στὴν Τρίπολη, δύο στὰ Καλάβρυτα, τρία στὸ Ναύπλιο, δύο στὴν Πάτρα⁵⁰, ἓνα στὸ Ἄργος, ἓνα στὴν Ἀνδροῦσα, ἓνα στὸ Λεοντάρι, ἓνα στὴ Γαστούνη, ἓνα στὴν Ἀρκαδιὰ, ἓνα στὸ Ναβαρίνο, ἓνα στὸ Νεόκαστρο, ἓνα στὸ κάστρο τῆς Κορώνης, τρία –συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Panayir Hani– στὸν Μυστρά⁵¹. Ἐπιπρόσθετα, στὸν Μυστρά καταγράφει τὴν ὕπαρξη καὶ ἐνὸς καραβᾶν σεραγιοῦ⁵². Ὁ σύγχρονος μὲ τὸν Τσελεμπὶ Γάλλος La

47. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 18-19. Ἡρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις...», ὅ.π., σ. 200.

48. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 166.

49. Σύμφωνα μὲ τὰ περιηγητικὰ κείμενα ἢ Τρίπολη, ἂν καὶ διοικητικὸ κέντρο τῆς Πελοποννήσου ἀπὸ τὸν 18ο αἰῶνα καὶ κομβικὸ σημεῖο στὴν ὀδικὴ σύνδεση τῆς Πελοποννήσου, διέθετε μόνον ἓνα κατάλυμα γιὰ τοὺς ταξιδιωτῆς. Ἡρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις...», ὅ.π., σ. 195.

50. «Στὸ ἓνα ἀπὸ τὰ δύο χάνια μένον Ἑὐρωπαϊοὶ βάλιοι καὶ στὸ ἄλλο ἔμποροι». Ἐβλιὰ Τσελεμπὶ, *Ὀδοιπορικὸ...*, ὅ.π., σ. 40.

51. Ἐβλιὰ Τσελεμπὶ, *Ὀδοιπορικὸ...*, ὅ.π., σ. 36, 40, 51, 55, 57, 62, 74, 78-79, 82-83, 93, 98.

52. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 255.

Guilletière (1668) σημειώνει πολύ λιγότερα καταλύματα στις πόλεις του Μοριά. Όνομάζοντας τα караβάν σεράγια έντοπίζει ένα στην Κόρινθο, ένα στην Άρκαδια (Κυπαρισσία), ένα στη Νεάπολη της Ρωμανίας (Ναύπλιο), ένα στην Τρίπολη και δύο στον Μυστρά⁵³. Αναφορά στο караβάν σεράγι της Κορίνθου κάνει και ο F. C. H. L. Rouqueville⁵⁴. Προφανώς εκτός από τα 21 προαναφερθέντα αστικά καταλύματα, χώρους για τους ταξιδιώτες διέθεταν και άλλες πελοποννησιακές πόλεις, οι οποίοι δεν έτυχαν της μνείας των περιηγητών⁵⁵. Τα περιορισμένα στοιχεία για τα αστικά χάνια μπορούν να αιτιολογηθούν –έως έναν βαθμό– και από το ότι τα караβάνια στην Πελοπόννησο δεν ήταν οι πολυμελείς αποστολές άλλων περιοχών. Οι μετακινούμενοι λοιπόν που περιγράφονται στα Όδοιπορικά ήταν συνήθως μικρές ομάδες αποτελούμενες –εκτός από εμπόρους– από Όθωμανούς αξιωματούχους και διοικητικούς υπαλλήλους, φοροεισπράκτορες, κοινοτικούς άρχοντες, ιεράρχες. Αυτοί άλλωστε είχαν την οικονομική δυνατότητα να πληρώσουν ένοπλη συνοδεία για την προστασία τους κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους⁵⁶. Επιπρόσθετα οι προαναφερθείσες

53. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ό.π., τόμ. Α', σ. 616.

54. Ο ταξιδιώτης –κατά τον Rouqueville– δεν έβρισκε στον συγκεκριμένο χώρο ούτε φωμί για φαγητό, ούτε φωτιά για μαγείρεμα, ούτε μπορούσε να προμηθευτεί τρόφιμα. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ό.π., τόμ. Γ2, σ. 383-384.

55. Πιθανότατα κάποια από τα ξενοδοχεία σε μεγαλύτερα οικιστικά σύνολα (Μελιγαλάς, Καλαμάτα, κλπ.), όπου κατέλυσαν ο Κορύλλος και ο Θεοχάρης στα τέλη του 19ου αιώνα, να ήταν προεπαναστατικά χάνια. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ό.π.*, σ. 73-74.

56. Ο Cusinery αναφέρει ότι «... ο σεβάσμιος αρχιεπίσκοπος της Θεσσαλονίκης έτοιμαζόταν να κάνει την έτήσια περιοδεία στην επισκοπή του, που εκτείνεται από την Πέλα έως το έσωτερικό της Πελαγονίας. Αποφάσισε, λοιπόν, να είμαστε ανάμεσα σε αυτούς που θα τον συνόδευαν στο ταξίδι του ως την πόλη των Γιαννιτσών, όπου θα κατέλυε. Το караβάνι μας άπετελείτο από δέκα άτομα, συμπεριλαμβανομένων δύο εκκλησιαστικών, δύο γενιτσάρων και τριών ύπηρετών». Μ. Ε. Μ. Cusinery, *Voyage dans la Macédoine*, τόμ. I, Παρίσι 1830, σ. 83. Ο Leak επιστρέφοντας από την Τρίπολη συνάντησε τον «κύρ-Αναγνώστη Παπάζογλου, τον Έλληνα διοικητή του Αγίου Πέτρου, με τρεις Άλβανούς στρατιώτες και με πιστόλια στη ζώνη του, που πήγαινε να επισκεφθεί τον πασά. Συνήθως ταξιδεύει με 20 ή 30 άρματωμένους Άλβανούς...». W. M. Leake, *Travels in the Morea, with a map and plan*, τόμ. II, Λονδίνο 1830, σ. 100. Ο Άγγλος J. Fuller περιγράφει τη συνοδεία του από την Κόρινθο προς την Πάτρα, στην οποία έφτασε τον Αύγουστο του 1820 (9. 8. 1820). Σύμφωνα με τη μαρτυρία μπροστά ήταν ο γενίτσαρος λαμπροφορεμένος και πίσω ο σουρουτζής. Σε μικρή απόσταση

ομάδες, λόγω θέσεως, γνωριμιών, ειδικών άδειών και συστατικών έπιστολών μπορούσαν να φιλοξενηθούν σε οικίες τοπικών παραγόντων (Όθωμανών και Έλλήνων) και έκκλησιαστικών, σε προξενεία. Συνεπώς ό άριθμός τών μετακινουμένων σε συνδυασμό με τή φιλοξενία που συνήθως έξασφάλιζαν στους τόπους που ταξίδευαν, λειτουργούσε άποτρεπτικά στο να αύξηθούν τά χάνια μιας πόλης.

Βασιζόμενοι στην πληροφόρηση για τó χάνι του Μπεκήρ πασα στην Τρίπολη μπορεί να έπισημανθεί ή θέση οικοδόμησης ένός τυπικού άστικού χανιού και να περιγραφούν οί παροχές που προσέφερε στους ένοίκους του⁵⁷. Τó χάνι βρισκόταν πλησίον τής άγοράς—τό σημαντικώτερο τμήμα τής όθωμανικής πόλης— και άποτελούσε τόν τερματικό σταθμό τής διαδρομής προς την Τρίπολη για έμπόρους και ταξιδιώτες. Έκτός άπό χώρος διαμονής και σίτισης για τούς μετακινουμένους ήταν και μέρος με οικονομική σημασία για όλόκληρη την πόλη⁵⁸. Στο χάνι έργάζονταν έπίσης διάφοροι έπαγγελματίες (ράφτες, παπουτσήδες, πεταλωτές, σαγματοποιοί), τς ύπηρεσίες τών όποιων είχαν άνάγκη οί ταξιδιώτες.

άκολουθοσαν ό περιηγητής με τή συντροφιά του και ύστερα τέσσερα άλογα με τς άποσκευές και πολλοί άγωγιάτες. «Δύο άγριόθωροι Κρητικοί ναύτες με μακρύκαννα μουσκέτα κι ένα άλογο φορτωμένο με τρόφιμα και κουζινικά έκλειναν την πομπή». J. Fuller, *Narrative of a tour through some parts of the Turkish Empire*, Λονδίνο 1829, σ. 28-29. 57. Για τόν F. C. H. L. Rouqueville: «Τό μόνον στέρεο κτίριο τής Τριπολιτσάς είναι τó καραβάν σεράι, τó χάνι, πέτρινο με σιδερόπορτες, που κάθε βράδυ άσφαλιζόταν με χονδρές άλυσίδες...». Ό Σκοτσέζος J. Galt, ένοικος και αύτός στο χάνι τής Τρίπολης (1809-1811), είδε στα χαγιάτια που τριγύριζαν την έσωτερική του αύλη να δουλεύουν πολλοί ραφτάδες και παπουτσήδες. Στην αύλη έπίσης πλήθος ταξιδιώτες πηγαινοέρχονταν και διαπληκτίζονταν άνάμεσα σε ύποζύγια και άποσκευές. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες ...*, ό.π., τόμ. Γ1, σ. 38, 540.

58. Π. Τσακόπουλος, «Μαρτυρίες περιηγητών και άπεσταλμένων για τς πόλεις τής όθωμανικής Πελοποννήσου και οί τοπογραφικές άποτυπώσεις τής περιόδου 1828-1836», *Περιηγητές και άξιωματούχοι στην Πελοπόννησο. Περιγραφές-Άναφορές-Στατιστικές, Τόμος προς τιμήν του Σέρ Στήβεν Ράνσιμαν*, Άθήνα 2005, σ. 193-196, 198-199. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στην Ελλάδα: Πελοπόννησος*, ό.π., σ. 110.

Τὰ ἀγροτικά χάνια

Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ ἀστικά χάνια, ἡ πληθώρα τῶν μαρτυριῶν γιὰ τοὺς παρόδιους σταθμοὺς τῆς ὑπαίθρου ἀποτυπώνουν πληρέστερα τὸ δίκτυό τους στοὺς ὀδικοὺς ἄξονες τῆς Πελοποννήσου –ἀπὸ τὸν 18ο αἰῶνα καὶ ἕως τὴν Ἐπανάσταση– καὶ καταγράφουν μὲ λεπτομέρεια τὶς ὑπηρεσίες ποὺ προσέφεραν στοὺς ἐνοίκους τους, καθὼς καὶ τὰ ἄτομα ποὺ κατέλυαν στοὺς χώρους τους.

Τὰ ἀγροτικά χάνια οἰκοδομήθηκαν εἴτε πάνω στὸν παράκτιο ὀδικὸ ἄξονα Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Ἀρκαδιά (Κυπαρισσία)-Μελιγαλᾶς-Καλαμάτα, εἴτε στὸ ὀδικὸ δίκτυο τῆς ἐνδοχώρας ποὺ συνέδεε τὴν Τρίπολη μὲ τὸ Ναύπλιο, τὸ Ἄργος καὶ τὴν Κόρινθο, μὲ τὰ Καλάβρυτα, τὴν Πάτρα ἢ τὴ Βοστίτσα, μὲ τὴν Καρύταινα καὶ τὸν Πύργο, μὲ τὴν Καλαμάτα, μὲ τὸν Μυστρά καὶ τὸ Γύθειο ἢ τὸ Λεωνίδιο. Προφανῶς τὸ ὀδικὸ δίκτυο ποὺ ἀναπτύχθηκε στὴν Πελοπόννησο τὸν 18ο αἰῶνα βασίστηκε στὸ γεγονός ὅτι ἡ Τρίπολη ἀποτελοῦσε κατὰ τὴν ἐν λόγω περίοδο τὸ διοικητικὸ κέντρο τῆς χερσονήσου. Τὸ ὑπάρχον ὀδικὸ δίκτυο ἐξυπηρετοῦσε ἕως τὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα κυρίως στρατιωτικὲς καὶ διοικητικὲς ἀνάγκες. Ἡ αὔξηση ὅμως τῶν ἐμπορικῶν δραστηριοτήτων στὸν Μορῖα ἀπὸ τὸ β' ἡμισυ τοῦ αἰῶνα εἶχε ὡς συνέπεια τὴν ἐπέκταση τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, καθὼς ἐκαλεῖτο νὰ ἐξυπηρετήσῃ καὶ πρόσθετες ἀνάγκες. Οἱ ὀδικοὶ ἄξονες γίνονται πλέον πολυσύχναστοι –γιὰ τὰ δεδομένα τῆς ἐποχῆς– καὶ οἱ μετακινήσεις ἀνθρώπων καὶ ἐμπορευμάτων καθιστοῦν ἐπιτακτικὴ τὴν ὑπαρξὴ σταθμῶν ἀνάπαυσης. Οἱ νέες λοιπὸν ἀνάγκες –ἐκτὸς ἀπὸ τὶς διοικητικὲς– ὀδήγησαν στὸ νὰ οἰκοδομηθοῦν νέα ἀγροτικά χάνια, ἢ νὰ ἀνακαινισθοῦν παλαιότερα.

Σύμφωνα μὲ τὰ στοιχεῖα τῶν διαθέσιμων πηγῶν στὸν ἄξονα Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Ἀρκαδιά (Κυπαρισσία)-Μελιγαλᾶς-Καλαμάτα ἐντοπίσθηκαν χάνια στὴν Ἀκράτα⁵⁹, στὶς Καμάρες⁶⁰, στὸ Λαμπίρι⁶¹, στὴν

59. J. Fuller, *Narrative...*, ὅ.π. σ. 32.

60. J. Fuller, *Narrative...*, ὅ.π., σ. 32. Γιὰ τὸ χάνι στὶς Καμάρες κάνουν λόγο –ἀρχῆς 19ου αἰῶνα– οἱ Ἄγγλοι περιηγητὲς Raikes καὶ Mackenzi. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ὅ.π., τόμ. Γ1, σ. 176.

61. Ο J. Fuller ἀναφερόμενος στὸ χάνι στὸ Λαμπίρι (1818) σημειώνει ὅτι τὰ δωμάτια τοῦ πρώτου ὀρόφου δὲν διέθεταν κανενὸς εἴδους ἐξοπλισμό. Μποροῦσαν ὅμως οἱ ταξιδιώτες νὰ προμηθευτοῦν κοτόπουλα, αὐγά, ρύζι, νερὸ καὶ ξύλα γιὰ τὸ τζάκι. Στὴν

Κ. Ἀχαΐα⁶², στὸν Ἀλῆ Τσελεπῆ⁶³, τοῦ Ὀρφέα (Ἀγουλινίτσα)⁶⁴, στὸ Ἄνεμοχώρι⁶⁵, τοῦ Ἁγ. Ἰσιδώρου⁶⁶, στὸ Μπούζι⁶⁷, στοῦ Κόκλα⁶⁸, στοῦ Μελιγαλαῖ⁶⁹. Στὸν δρόμο Κόρινθος-Ἄργος-Ναύπλιο-Τρίπολη ὑπῆρχαν τὰ χάνια τοῦ Μπότσια (δῆμος Νεμέας)⁷⁰, τῆς Κορτέσσας ἢ Κουρτέσσας (στὸ χωριὸ Κοντόσταυλος μεταξὺ Τενέας καὶ Ἁγιονορίου)⁷¹, τοῦ Χαρβατιοῦ (Μυκῆνες)⁷², τοῦ Μηλιώτη⁷³, στὸ Καμάρι⁷⁴, τοῦ Ἀνέστη (Δερβενάκια)⁷⁵, τῶν Μύλων (δῆμος Λέρνης)⁷⁶, τοῦ Μερκούρη (ἐπαρχία Ναυπλίου)⁷⁷, τῆς Μαντίνειας⁷⁸, τοῦ Ἀγλαδόκαμπου⁷⁹, τοῦ Στενοῦ⁸⁰, τοῦ Καλαμπάκα (ἢ χάνι στὸ Καρτέρι)⁸¹. Ἀπὸ τὴν Τρίπολη πρὸς τὸν Μυστρά-Σπάρτη-

ἀλλῆ ὑπῆρχε ἓνα κίосκι, στὸ ὁποῖο καθόταν σταυροπόδι ὁ χαντζῆς ὁ ὁποῖος κάπνιζε τὴν πίπα του παρακολουθώντας τοὺς ταξιδιώτες ποὺ κατέφταναν. Τοὺς πελάτες ὑποδεχόταν ἕνας ὑπάλληλος ὁ ὁποῖος σκούπιζε τὰ δωμάτια καὶ ἔστρωνε στὸ ἔδαφος κάποια βρόμικα στρώματα. J. Fuller, *Narrative...*, ὅ.π., σ. 30-31. Γιὰ τὸ ἐν λόγω χάνι βλ. ἐπίσης F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 167.

62. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 183.

63. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 183.

64. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 207.

65. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 419.

66. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 421.

67. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 422.

68. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ὅ.π., τόμ. Γ2, σ. 479. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 434-435.

69. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν τῆς Πελοποννήσου. Παλαιὰ καὶ νέα τοπωνύμια*, ἐκδ. HOROS, Ἀθήνα 2001, σ. 478.

70. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 137, 141.

71. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 29. Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι...», ὅ.π., σ. 424.

72. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 34-35.

73. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 126.

74. Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι...», ὅ.π., σ. 424.

75. Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι...», ὅ.π., σ. 424.

76. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 121.

77. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 478.

78. Π. Ἀνδρουδῆς, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 254.

79. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καὶ ὀδικοὶ ἄξονες τῆς Ἀρχαδίας», <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13> (30. 9. 2017)

80. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 118.

81. Καθ' ὄδον ἀπὸ Φενεὸ πρὸς Στυμφαλία ἢ ἀντίστροφα. Βλ. σχετικὰ Γ. Λῶλος, «Ἀπὸ τὴν Στυμφαλία στὸ Φενεὸ: ἀρχαῖοι δρόμοι καὶ νεότερα μονοπάτια», *Αἴπυτος*, 21-22 (Χειμῶνας-Ἄνοιξη 2000), σ. 329-330. Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι στὸ Καρτέρι», ὅ.π., σ. 423-429. Ο J. Sibthorp ἀναφέρει ἐπίσης χάνι στὴ διαδρομὴ Τριπολιτσᾶς-Ἄργους,

Χρύσαφα–Λεωνίδιο ἢ Μυστρᾶ–Σπάρτη–Γύθειο ἐντοπίσθησαν τὸ χάνι τοῦ Λογκανίκου⁸², τὰ 3 ἢ 4 χάνια τῶν Γεωργιτσάνικων Καλυβιῶν⁸³, τὸ χάνι τοῦ Βρουλιᾶ (πλησίον χωριοῦ Βουτιάνοι)⁸⁴, τὸ χάνι τοῦ Κρεββατᾶ (Καραβᾶ)⁸⁵, τὸ χάνι Κούντουρη⁸⁶, τὸ χάνι στὰ Χρύσαφα, τὸ χάνι Βίγλας⁸⁷, τὸ χάνι Κουτουμούς (δῆμος Γυθείου)⁸⁸, τὸ χάνι τῆς Πετρίνας⁸⁹ καὶ τὰ χάνια Τάραφας⁹⁰. Ὁ ὀδικὸς ἄξονας Τρίπολη–Μεγαλόπολη–Καλαμάτα διέθετε τὰ χάνια τοῦ Ταλαγάνη ἢ Μπιρμπίλη –πλησίον τῆς Δόριζας⁹¹, τοῦ Κατσιμπαλη⁹², τῶν Τρικόρφων⁹³, τοῦ Ζαΐμη (Μεγαλόπολη)⁹⁴, τοῦ

σὲ ἀπόσταση τεσσάρων ὥρῶν ἀπὸ τὴν πρώτη. “About three hours from Tripolizza we descended into a fruitful plain, and in about an hour more, found ourselves in a miserable Khan. The room that had been accustomed to receive the weary traveller was now untenable: the tiles were off the roof...” (13-14 Μαρτίου 1795). J. Sibthorp, “Extract from the Journal relating to parts of the ancient Elis, Arcadia, Laconia, Messenia, and the islands of the western shores of Greece”, στὸ Robert Walpole (ἐπιμ.), *Travels in various countries of the east; being a continuation of memoirs relating to European and Asiatic Turkey*, Printed for Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown, Λονδίνο 1820, p. 85-86.

82. «Μικρὸν ἐκεῖθεν προβάντες, συνηγήσαμεν τὸ Χάνι τοῦ Λογκανίκου, μίαν ὥραν τοῦ χωρίου Σκορτσινού ἀπέχον καὶ φέρον τὸ ὄνομα ἐκ τοῦ ὑπερκειμένου χωρίου Λογκανίκου...». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 84.

83. «... μετὰ δὲ πορείαν ἐτέρων 3 ½ ὥρῶν ἀφικόμεθα εἰς τὰ χάνια τῶν Γεωργιτσάνικων Καλυβιῶν ἀπέχοντα, ταῦτα δὲ 1 ½ ὥραν τοῦ χωρίου Γεωργιτσίου, πρωτευούσης τοῦ δήμου Πελλάνης τῆς Λακεδαιμόνος. Παρὰ τὰ χάνια ταῦτα ἀναβλύζει ἄφθονον ὕδωρ, καταρδεύον τὴν παρακειμένην εὐρείαν καὶ κατάφυτον πεδιάδα καὶ εἶτα χυνόμενον εἰς τὸν Εὐρώταν. Ἐκ τῶν τριῶν ἢ τεσσάρων ἐκεῖ χανίων, προτιμήσαμεν πρὸς διανυκτέρευσιν τὸ τοῦ Σιγαλοῦ, κατὰ τε σύστασιν ἐκ Δημητσάνης...». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 84-85.

84. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 334.

85. Μεταξὺ οἰκισμῶν Γκαμακὸ καὶ Κρεββατᾶ. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 334-335.

86. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

87. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

88. Μ. Σταματελάτος, Φ. Βάμβρα-Σταματελάτου, *Γεωγραφικὸ λεξικὸ τῆς Ἑλλάδος*, τόμ. 5, Ἀθήνα 2006, σ. 166.

89. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

90. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 480.

91. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

92. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

93. Μ. Σταματελάτος, Φ. Βάμβρα-Σταματελάτου, *Γεωγραφικὸ λεξικὸ...*, ὅ.π., τόμ. 5, σ. 166.

94. Ὁ Κορύλλος δὲν βρῆκε στὸ κτίσμα «τὸν διευθυντὴν αὐτοῦ ἢ ἄλλον τινὰ πλὴν κονίκλων, περιστερῶν, ὀρνίθων καὶ γαλῶν...». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 82-83.

Μερώνη (ἢ Μυρώνης)⁹⁵, τοῦ Λεονταρίου⁹⁶, τοῦ Τσάκωνα –πλησίον τῶν Χράνων⁹⁷–, τοῦ Δερβενιοῦ⁹⁸, τοῦ Λαγοῦ⁹⁹, τοῦ Κουμουνδούρου (ἐπαρχία Καλαμῶν)¹⁰⁰, τῆς Λαγκάδας¹⁰¹, τοῦ Σπυρίδη¹⁰². Στὸν δρόμο ποὺ συνέδεε τὴν Τρίπολη μὲ τὸν Πύργο ὑπῆρχαν τὸ χάνι τῆς Σιλίμνας¹⁰³, τοῦ Ἀνάργυρου στὸ Χρυσοβίτσι¹⁰⁴, τῆς Πέπαινας (Ἄλωνίσταινα)¹⁰⁵, τῆς Πιάνας¹⁰⁶, τοῦ Ντεμερούκα (Δημητσάνα)¹⁰⁷, τῆς Μαλάσοβας¹⁰⁸, τοῦ Μπασιουρῆ ἢ Γιαννουλόπουλου –πλησίον τοῦ χωριοῦ Παλούμπα¹⁰⁹– τοῦ Ἀνάστου –πλησίον τῆς Χώρας¹¹⁰– τοῦ Κορμπᾶ¹¹¹, τοῦ χωριοῦ Πόθοος¹¹²,

95. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 478.

96. Μ. Σταματελάτος, Φ. Βάμβα-Σταματελάτου, *Γεωγραφικὸ λεξικό...*, ὅ.π., τόμ. 5, σ. 166.

97. Στὸ χάνι κοντὰ στὸ Λεοντάρι καὶ τοῦ Τσάκωνα κατέλυσαν στὰ 1806 οἱ Ε. Dodwell καὶ W. Gell. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ὅ.π., τόμ. Γ1, σ. 260. F. C. H. L. Pouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 456.

98. Στὸ χάνι στὸ Δερβένι ἀναφέρεται ὁ Ἄγγλος σπουδαστὴς P. E. Laurent, ὁ ὁποῖος ταξιδεύοντας γιὰ τὴ Μεσσηνία (1818) κατέλυσε ἐκεῖ. Τὸ κτίσμα ἦταν τετράγωνο μὲ ἐσωτερικὴ αὐλὴ καὶ πηγὰδι στὸ κέντρο. Τὸ ἰσόγειο ἦταν στάβλος καὶ γύρω ἀπὸ τὴν αὐλὴ ὑπῆρχε ἓνα ἐσωτερικὸ χαγιάτι ὅπου ἀνέβαινε κανεὶς στὸν πρῶτο ὄροφο ἀπὸ δύο-τρεῖς σκάλες, γιὰ νὰ κατευθυνθεῖ στὰ δωμάτια. Ἐπειδὴ οἱ χώροι κατάκλισης ἦταν ἄδειοι, οἱ ταξιδιώτες ἀναγκάζονταν νὰ μεταφέρουν μαζί τους τὰ σκεπάσματα καὶ τὰ μαγειρικά τους σκεύη. Ο Laurent προσθέτει ἐπίσης πῶς ὁ χαντζῆς πουλοῦσε στοὺς ἐνοίκους φτηνὰ τρόφιμα, ἀφοῦ ἂν συλλαμβανόταν νὰ κερδοσκοπεῖ «θὰ τοῦ ἔκοβαν τ' ἄφτια καὶ θὰ τὰ κάρφωναν στὴν πύλη τοῦ χανοῦ γιὰ στολίδι». Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες...*, ὅ.π., τόμ. Γ2, σ. 478-479.

99. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 478.

100. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

101. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

102. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 478.

103. Ε. Γαβρᾶ, «Χάνια...», ὅ.π., σ. 177. Π. Ἀνδρούδης, *Χάνια...*, ὅ.π., σ. 255.

104. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

105. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

106. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

107. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

108. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, ὅ.π., σ. 479.

109. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

110. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

111. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

112. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, ὅ.π., σ. 33. F. C. H. L. Pouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 253.

στὰ Ἄσπρα Σπίτια¹¹³, τοῦ Σαράτση ἢ Σαρατζῆ (ἐπαρχία Ἡλείας)¹¹⁴, τῆς Παπαδοῦς¹¹⁵, στὴ θέση *Κιβούρια Τούρικα*¹¹⁶, τῆς Καράτουλας¹¹⁷. Τέλος, στὸ νότιο ὀδικὸ δίκτυο ποῦ συνέδεε τὴν Πάτρα ἢ τὰ Καλάβρυτα μὲ τὴν Τρίπολη ὑπῆρχαν τὰ χάνια τοῦ Κουρλαμπᾶ¹¹⁸, στὸν Πρέβεδο¹¹⁹, τοῦ Λόντου στὸ χωριὸ Ἀστέρι¹²⁰, τοῦ Καραχάλιου καὶ τοῦ Μπαλάση στὴ Βουντούχλα¹²¹, τοῦ Πανοπούλου¹²², τῆς Σπαρτουλιᾶς (Ἄντρωνι)¹²³, ἐνῶ στὸν βορειότερο ὀδικὸ ἄξονα οἱ διακινούμενοι συναντοῦσαν τὰ χάνια τοῦ Ἄντωνόπουλου –στὴ θέση Ἄγία Παρασκευή¹²⁴–, τοῦ

113. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 41. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, *ὁ.π.*, σ. 439.

114. Σὲ ἀπόσταση 1 ½ ὥρα μετὰ τὴν Ὀλυμπία. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 40.

115. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, *ὁ.π.*, σ. 479.

116. Πλησίον τοῦ χωριοῦ Γκορτσά ἢ Γκορτζιά (νῦν Λιναριά). Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 40.

117. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», *ὁ.π.*, <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13>

118. Οἰκοδομήθηκε στὸν ὀδικὸ ἄξονα Πάτρα-Καλάβρυτα καὶ στὴ θέση ὅπου ξεκινούσε ὁ δρόμος γιὰ τὴ Δίβρη (Λάμπεια). Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 5.

119. Πλησίον τῆς ἀρχαίας πόλης τῶν Φαρῶν. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 5.

120. Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 8-9.

121. «... εἰς τὸ κέντρον περιπίου τοῦ ὀνομαστοῦ καὶ εὐρυχώρου, λίαν δὲ σιτοφόρου πεδίου τῆς Βουντούχλας, ἔνθα εὐρηνται καὶ τὰ ὀμώνυμα χάνια (χάνια τῆς Βουντούχλας), ἀνήκοντα εἰς Τριταεῖς κυρίου. Καὶ τὸ μὲν πρῶτον, τὸ τοῦ Καραχάλιου, ἐχρησίμευε τότε ὡς κέντρον πολιτικῆς ἐνεργείας καὶ συνεντεύξεως τῶν φίλων τοῦ κ. Κουμανιώτου καὶ τῶν λοιπῶν κυβερνητικῶν βουλευτῶν. Τὸ δ' ἕτερον, τέταρτον μόνις ὥρας τούτου ἀπέχον, νεόδητον δὲ καὶ εὐρυχωρότερον τοῦ πρῶτου, κείμενον παρὰ τὸ χωρίδιον Μάνεσι, ἐξ 20 οἰκογενειῶν οἰκούμενον, τὸ τοῦ Μπαλάση, ἦν ἡ ἔδρα τοῦ ὑποψηφίου τῶν φίλων τοῦ κ. Κανακάρη...». Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 9.

122. «Τὸ χάνι τοῦ Πανοπούλου –σὲ ἀπόσταση 1 ½ ὥρα μετὰ τὸ χωριὸ Μποκοβίνα– εἶναι οἰκία ἀνώγειος, μετ' ἔστεγασμένου εὐρυχώρου ἐξώστου, (χαγιατίου), διηρημένη εἰς δύο μεγάλα τμήματα ἤγουν δωμάτια. [...] καθαρίσαντες διὰ τοῦ σαρώθρου τὸ τέως ἐστιατόριον αὐτῶν, τὸ παραγῶνι, παρέδωσαν αὐτὸ ἡμῖν πρὸς τὸ κοιμηθῆναι ἐπ' αὐτοῦ. Οἱ κύριοι Θεοχάρης καὶ Πάσχος, κεκμηκότες, ἐρρίφθησαν ἐπὶ τοῦ παχέος τάπητος (σαγίσματος), τῆς μελλούσης ἡμῶν κλίνης, νήστευς καὶ μετ' ὀλίγον ἀπεκοιμήθησαν...». Χρ. Κορύλλος, Στ. Θεοχάρης, *ὁ.π.*, σ. 15-17. Σ 5, 167, 4, 120.

123. Γ. Πίκουλας, *Λεξικὸ τῶν οἰκισμῶν...*, *ὁ.π.*, σ. 479.

124. «...κείμενον εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς τῶν ὄρος τῶν Νεζερῶν ἀπὸ τοῦ Ὠλονοῦ χωριζούσης βαθείας χαράδρας...». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, *ὁ.π.*, σ. 27-28.

Χολιαστοῦ¹²⁵, τοῦ Σκορδα¹²⁶, τῶν Βαρυκῶν καὶ τὸ καλογερικὸ χάνι¹²⁷, τῶν Πλατανακίων¹²⁸, τῆς Στρεζόβας (Μαμαλούκας καὶ Πετμεζᾶ)¹²⁹, τοῦ Κατσολιέτη¹³⁰, τοῦ Κουτρομπῆ¹³¹ καὶ τοῦ Δάρα¹³².

Πρόσθετοι χῶροι φιλοξενίας καὶ προστασίας

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἐπιλογή τῶν παρόδιων σταθμῶν, οἱ ὁποῖοι λειτουργοῦσαν στὸ ὁδικὸ δίκτυο τοῦ Μοριᾶ –καὶ μὲ δεδομένο ὅτι δὲν ὑπῆρχαν

125. «Τὸ χάνι τοῦτο, ἀνήκον εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ χωρίου Μπούμπουκα τοῦ δήμου Λαπαθῶν, κεῖται παρ' ἄφθονον πηγὴν ὕδατος, εἰς τὴν ὑπώρειαν ἀρκούντως ὑψηλοῦ καὶ ὀδοντωτοῦ βραχώδους ὄρους, ἀνήκοντος εἰς τὴν σειρὰν τοῦ Ἐρουμάνθου». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 31.

126. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13> (30. 9. 2017)

127. «... ὠδοιοποίησαμεν ἐπὶ τρεῖς περίπου ὥρας, συναντήσαντες καθ' ὁδὸν τὸ χάνι τῶν Βαρυκῶν, ἡμίσειαν μόλις ὥραν ἀπέχον τοῦ προμνησθέντος καὶ μίαν τοῦ χωρίου ὁ Ἅγιος Βλάσσιος, καὶ τὸ Καλογερικὸν λεγόμενον χάνι, πρὸ τοῦ Ἁγίου Βλασσίου κείμενον καὶ ἀνήκον τῇ τοῦ χωρίου ὑπερκειμένη μονῇ τοῦ Ἁγίου Νικολάου καὶ περὶ τὴν δύσιν τοῦ ἡλίου ἀφικόμεθα εἰς τὸ χάνι τοῦ Χολιαστοῦ, ἔνθα καὶ διενυκτερεύσαμεν». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 30-31.

128. «Τὸ Χάνιον τῶν Πλατανακίων (750 μ.) ἴδρυται παρὰ πηγὴν ὕδατος δροσεροῦ καὶ σκιάζεται ὑπὸ πυκνοτάτων πλατάνων, ἢ δ' ἐκεῖθεν ἀποψις τῶν ὀρέων καὶ ὀροπεδίων, ὡς καὶ τῶν χωρίων Μαμαλούκας, Φίλια καὶ Τσοροτά, εἶνε τερποτάτη». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 40.

129. «Καθ' ὁδὸν ὑπάρχουσι δύο χάνια, τὸ τῆς Μαμαλούκας, κάτωθεν τοῦ χωρίου κείμενον, καὶ τὸ τοῦ Πετμεζᾶ, ἀνὰ μίαν ὥραν τῆς τε Στρεζόβης καὶ τοῦ Σοπωτοῦ ἀπέχον. Φθάσαντες εἰς τὰ χάνια τῆς Στρεζόβης (550μ.), διότι τὸ χωρίον ὑπέρκειται τῆς ὁδοῦ, κείμενον ἐπὶ τῆς ἀνατολικῆς πλευρᾶς τοῦ ὄρους Κορακοφωλιᾶ». Χρ. Κορύλλος, *Πεζοπορία...*, ὅ.π., σ. 41.

130. Δύο χιλιόμετρα νότια τῆς διασταύρωσης γιὰ τὴ Λυκούρια ἢ Λυκουρία. Πρόκειται γιὰ διώροφο ὀγκῶδες κτίσμα -διαστάσεων 26,4×6,4 μ. - τὸ ὁποῖο φέρει σὲ ἀρχιτεκτονικά του μέλη τὶς χρονολογίες 1819 καὶ 1883. Fr. Cooper, *Σπίτια τοῦ Μορέα...*, ὅ.π., σ. 391.

131. Β. Ἀναστασόπουλος, «Χάνια καί...», ὅ.π., <http://conference.arcadias.gr/?itemid=13> (30. 9. 2017)

132. Χάνι τοῦ Ἄλφειοῦ ἢ τοῦ Δάρα. Βρισκόταν στὴ διαδρομὴ μεταξὺ τοῦ χωριοῦ Λάλα καὶ τῆς Τρίπολης, μετὰ ἀπὸ τὴ γέφυρα τοῦ ποταμοῦ Ἄλφειοῦ καὶ λίγο πρὶν ἀπὸ τὸ πέρασμα τοῦ Δάρα. “The Khan presented to us a most comfortless aspect: a long chamber was lighted by the door-way, and a window pierced with numerous crevices; and the failure of the stairs made the ascent both hazardous and difficult...” (3-4.3. 1795). J. Sibthorp, “Extract from...”, ὅ.π., σ. 83. F. C. H. L. Rouquerville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 163.

χάνια σὲ ὄλο τὸ μῆκος τοῦ δικτύου, ἀλλὰ κυρίως στοὺς βασικοὺς ὀδικοὺς ἄξονες-, οἱ ταξιδιωτὲς εἶχαν τὴ δυνατότητα νὰ διανυκτερεύουν εἴτε στὴν ὑπαιθρο¹³³ εἴτε σὲ χώρους ὅπου μπορούσαν νὰ τοὺς ἐξασφαλίσουν ἀσφάλεια γιὰ νὰ περάσουν τὴ νύκτα τους. Στά –μικρὰ ἢ μεγαλύτερα– οἰκιστικὰ σύνολα, ὅπως προαναφέρθηκε, οἱ διακινούμενοι –Ἕλληνες καὶ ἄλλοδαποί– δέχονταν τὴ «φιλοξενία» τοπικῶν παραγόντων (προεστῶν, ἱερέων, γιαιτρῶν, ξένων προξένων, βοεβόδων, σουμπασιῶν, κ.λπ.) καὶ ἀπλῶν χωρικῶν¹³⁴. Οἱ σχετικὲς μαρτυρίες ἀφοροῦν κυρίως τοὺς ἐπιφανεῖς μετακινούμενους καὶ τοὺς περιηγητὲς, οἱ ὁποῖοι διέθεταν γιὰ τὸ ταξίδι τους συστατικὲς ἐπιστολὲς καὶ ἐπίσημες ἄδειες ἀπὸ τὴν Ὄθωμανικὴ διοίκηση. Τὸ γεγονός ὅμως αὐτὸ εἶχε ὡς συνέπεια νὰ λαμβάνει ἢ διανυκτέρευση συχνὰ ὑποχρεωτικὸ χαρακτῆρα καὶ νὰ μὴν ἀποτελεῖ ἔνδειξη ἐκούσιας ἢ αὐθόρμητης χειρονομίας ἐκ μέρους τῶν ντόπιων. Ἐξ αἰτίας μάλιστα τῶν συνθηκῶν δὲν ἦταν σπάνια ἢ ἐπιφυλακτικότητά τῶν φιλοξενούντων πρὸς τοὺς ταξιδιωτὲς¹³⁵ ἢ ἀκόμη καὶ ἡ προσπάθεια ἀποκόμισης κάποιων κερδῶν ἢ δώρων ἀπὸ αὐτοῦ¹³⁶.

Ὁ P. E. Laurent περιηγούμενος στὴν Πελοπόννησο –λίγο πρὶν ἀπὸ τὴν Ἐπανάσταση (1818)– κατέλυσε στὸ καλύτερο οἶκημα τῆς Μεγαλόπολης (Σινάνον), στὸ σπίτι τοῦ ἐφημερίου. Γιὰ τὸν χῶρο καὶ τὴ φιλοξενία ποὺ ἔλαβε εἶναι ἐνδεικτικὰ τὰ ὅσα σημειώνει: «Ἦταν ὄλο-ὄλο μία κάμαρα χωρὶς τζάκι, κοινὴ κατοικία ἀνθρώπων καὶ ζώων. Καπνὸς ἀνέβαινε ἀπὸ τὴ φωτιὰ στὴν κατάμαυρη σκεπή. Στους τοίχους ξεραίνονταν γιδοτόμαρα ποὺ βρωμολογοῦσαν [...] Τὰ μοναδικὰ ἔπιπλα τοῦ σπιτιοῦ ἦταν ἓνα μπακιρένιο δοχεῖο καὶ μία μασιά. Μ' αὐτὴ τὴ μασιά ἀνασκάλεψε ἡ παπαδιὰ τὴ χόβολη ποὺ σκέπαζε τὴ μπουμποτοκουλούρα, τὴν ἔβγαλε, τὴν ἀπίθωσε καταγῆς, τὴν ἔκοψε σὲ κομμάτια καὶ τὴ

133. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὁ.π., σ. 331.

134. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὁ.π., σ. 183, ὅπου καὶ ἡ σχετικὴ βιβλιογραφία.

135. Στὸν Ἄγ. Γεώργιο ὁ Rouqueville δυσκολεύτηκε νὰ φιλοξενηθεῖ σὲ κάποιο ἀπὸ τὰ σπίτια τοῦ χωριοῦ, ἂν καὶ διέθετε συστατικὲς ἐπιστολές. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὁ.π., σ. 127.

136. Οἱ περιηγητὲς ποὺ φιλοξενούνταν στὶς οἰκίες κοινοτικῶν ἀρχόντων δὲν εἶχαν πάντοτε γι' αὐτοὺς τὴν καλύτερη γνώμη. Ὁ J. Bartholdy (1803-1804) τονίζει σχετικὰ: «Φιλοξενοῦν τὸν ξένο γιὰ τὸ συμφέρον τους καὶ δὲν κρύβουν τὴ δυσαρέσκειά τους ὅταν τὸ ἀποχαιρετιστήριό δῶρο δὲν τοὺς φαίνεται σημαντικόν». Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς...*, ὁ.π., τόμ. Γ1, σ. 191.

μοίρασε...»¹³⁷. Ὁ Ed. Dodwell (1801-1806) στὰ Μέθανα καὶ στὸ Φανάρι κατέλυσε στὰ σπίτια τῶν ἱερέων, ἐνῶ στὸ χωριὸ Δάρα σὲ ἓνα ἀγροτόσπιτο¹³⁸. Ὁ Rouqueville τέλος στὰ Καλάβρυτα φιλοξενήθηκε καὶ αὐτὸς στὴν οἰκία τοῦ τοπικοῦ ἱεράρχη¹³⁹. Εἶναι ἐμφανὲς λοιπόν, βάσει τῶν προαναφερθέντων, ὅτι ὁ ἀνώτερος καὶ κατώτερος ὀρθόδοξος κληρὸς προσέφερε συχνὰ τὴ φιλοξενία του στοὺς ταξιδιωτὲς.

Ἐπιπρόσθετα στὴν ὑπαιθρο οἱ μετακινούμενοι εἶχαν τὴ δυνατότητα νὰ καταλύσουν σὲ κάποια ἀπὸ τὰ πολυάριθμα μοναστηριακὰ συγκροτήματα τῆς Πελοποννήσου¹⁴⁰, τὰ ὁποῖα –συχνά– δὲν ἀπείχαν ἀρκετὰ ἀπὸ τοὺς δευτερεύοντες ὀδικοὺς ἄξονες ἢ τὶς ἐπαρχιακὲς ὁδοὺς τῆς χερσονήσου¹⁴¹. Ἀπὸ τὴ θέση μάλιστα οἰκοδόμησης τῶν μονῶν καὶ τοῦ ὀδικοῦ δικτύου προκύπτει ὅτι ὅπου ὑπῆρχε μοναστηριακὸ συγκροτῆμα δὲν οἰκοδομήθηκε στὴν ἐγγὺς περιοχὴ παρόδιος σταθμὸς, καθὼς τὴ σίτιση, τὴ στέγαση καὶ τὴν ἀσφάλεια τῶν ταξιδιωτῶν κάλυπτε ἡ φιλοξενία τῶν μονῶν.

Συγκρίνοντας τὶς μονὲς μὲ τὰ ἀγροτικὰ χάνια διαπιστώνουμε ὅτι οἱ δύο χῶροι, ἂν καὶ διαφορετικοὶ μεταξύ τους ὡς πρὸς τὶς λειτουργίες τους, εἶχαν κάποια κοινὰ χαρακτηριστικὰ στίς παροχὲς πρὸς τοὺς μετακινουμένους καὶ τὴν ἀρχιτεκτονικὴ τους. Τόσο οἱ μονὲς ὅσο καὶ τὰ χάνια προσέφεραν στοὺς ταξιδιωτὲς δωμάτια γιὰ ὕπνο καὶ τροφή, μὲ μόνη ἴσως διαφορὰ ὅτι οἱ ὑπηρεσίες στὰ χάνια ἦταν ἐπ' ἀμοιβῆ, ἐνῶ στὰ μοναστηριακὰ συγκροτήματα ἀφιλοκερδεῖς καὶ ἐπαφίετο στὸν φιλοξενούμενο, ἂν θὰ ἔκανε κάποια μικρὴ ἢ μεγάλη χρηματικὴ δωρεά. Ἀρχιτεκτονικὰ καὶ οἱ δύο χῶροι –παρόδιοι σταθμοὶ καὶ μονές– ἦταν τετράγωνα οἰκοδομήματα –συνήθως διώροφα οἱ μονὲς καὶ μονώροφα

137. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς...*, ὅ.π., τόμ. Γ2, σ. 478-479.

138. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς...*, ὅ.π., τόμ. Γ1, σ. 175-176.

139. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 264-265.

140. Στὸν Μοριά ὑπῆρχαν ἕως τὸ 1833 περίπου 283 μοναστηριακὰ συγκροτήματα. Ν. Τόμπρος, *Ὁ μοναχισμὸς στὸ νεοσύστατο ἑλληνικὸ κράτος (1833-1862)*, Ἡρόδοτος, Ἀθήνα 2017, σ. 96.

141. Τὰ διακονήματα τῶν μοναχῶν στοὺς ταξιδιωτὲς βασίζονταν στὸ ὅτι καθῆκον τῶν ἐγκαταβιούντων ἦταν καὶ ἡ «θεραπεία τῶν καθημερινῶν πνευματικῶν καὶ ὑλικῶν ἀναγκῶν τοῦ πλησίον». Γ. Ἀλπέντζος, *Ὁ παιδευτικὸς ρόλος τῶν μοναστηριῶν*, Ἀθήνα 2002, σ. 31-32. Σύμφωνα ἀλλωστε μὲ τὸν Μ. Βασίλειο, ὁ μοναχὸς ὀφείλει «συνπάσχειν τοῖς πάσχουσι καὶ συνδακρῦειν καὶ σφόδρα τούτους πενθεῖν [...] νουθεῖν τοὺς ἀτάκτους, παραμυθεῖσθαι τοὺς ὀλιγοψύχους, ὑπηρετεῖν τοῖς ἀρρώστοις, πόδας ἀγίω νίπτειν, ξενοδοχίας καὶ φιλαδελφίας ἐπιμελεῖσθαι». PG 31, 649B.

τὰ χάνια– στο κέντρο τῶν ὁποίων ὑπῆρχε μία ὑπαίθρια αὐλή –με κρήνη ἢ στέρνα– γύρω ἀπὸ τὴν ὁποία ἀναπτύσσονταν οἱ χώροι ὑποδοχῆς καὶ κατάκλισης τῶν ταξιδιωτῶν ἢ τὰ κελιά τῶν μοναχῶν. Ἀπὸ τὶς περιγραφές τέλος τῶν περιηγητῶν, ὁμοιότητα διαπιστώνεται ὅτι ὑπῆρχε καὶ ὡς πρὸς τὶς διαστάσεις τῶν δωματίων στὰ χάνια καὶ τὴ λιτή τους ἐπίπλωση μὲ τὰ κελιά τῶν ἐγκαταβιούντων¹⁴².

Ἡ φιλοξενία στὶς μονῆς ἀπευθυνόταν ὄχι μόνον στοὺς ὀρθόδοξους χριστιανούς, ἀλλὰ γενικώτερα σὲ ὅσους ταξιδιωτὲς τὴ ζητοῦσαν, ἀσχέτως ἂν ἦσαν ἀλλόδοξοι ἢ ἀλλόθρησκοι. Χαρακτηριστικὰ εἶναι τὰ ὅσα σημειώνει ὁ W. Leake γιὰ τὸ Μ. Σπήλαιο: «γιὰ παράδειγμα, ὁποιοσδήποτε περαστικός, ὅποια κι ἂν εἶναι ἡ θρησκεία του, ἡ χώρα καὶ ἡ γλῶσσα του, δὲν θὰ χτυπήσει ποτὲ μάταια τὴν πόρτα του. Κανένας δὲν θὰ ἐρωτηθεῖ γιὰ τὴν προέλευσή του, τὴ θρησκεία ἢ τὸ ὄνομά του, προκειμένου νὰ λάβει κάποια βοήθεια, ἐνῶ ποτέ κανεὶς δὲν θὰ ζητήσει νὰ πληροφορηθεῖ γιὰ τὸ ἄτομό του μετὰ τὴν ἀναχώρησή του. Ὁ χριστιανός, ὁ Τοῦρκος, ὁ Ἑβραῖος, ὁ Βοήμιος ἢ ὁ πυρολάτρης ποὺ θὰ φθάσει ἐδῶ, θὰ λάβει ὅσο ψωμί θελήσει, μία μερίδα κρασί, ἐλιές, λαχανικὰ καὶ τυρί». Ἀνάλογη εἶναι καὶ ἡ περιγραφή τοῦ F. C. H. L. Rouqueville: «...Ἐξω ἀπὸ τὴν πόρτα τοῦ μοναστηριοῦ, ὑπάρχει ἓνα εἶδος καταλύματος ὅπου δέχονται τοὺς Τούρκους καὶ τοὺς Ἑβραίους [...], κατασκευασμένο εἰδικὰ γιὰ τοὺς ξένους ποὺ φθάνουν στὸ μοναστήρι μετὰ τὴ δύση τοῦ ἡλίου, ὅποτε καὶ κλείνει ἡ πόρτα τοῦ μοναστηριοῦ [...] Ἐδῶ οἱ διαβάτες ποὺ φθάνουν ἀργὰ τὸ βράδυ γίνονται δεκτοὶ ἀπὸ ἓνα φύλακα, ὁ ὁποῖος φροντίζει γιὰ τὴ διανυκτέρευσή τους»¹⁴³. Τὸ Μ. Σπήλαιο δὲν ἦταν ὅμως τὸ μοναδικὸ μοναστηριακὸ συγκρότημα ὅπου ὁ Rouqueville διανυκτέρευσε. Διέμεινε ἐπίσης στὴ μονὴ τοῦ Ἁγ. Γεωργίου (Ζαρούχλα)¹⁴⁴ καὶ στοὺς Ἁγ. Θεοδώρους (Ἀναστάσοβα). Στὴν τελευταία μάλιστα μονὴ ὁ περιηγητὴς ἔτυχε ἰδιαίτερης περιποίησης ἀπὸ τοὺς μοναχοὺς, ἀφοῦ προηγουμένως τοὺς δώρισε μερικὰ τσεκίνια¹⁴⁵.

142. Γιὰ τὴν περιγραφή τῶν χανιῶν τῆς Κωνσταντινούπολης ἀπὸ τὸν C. Tompson (1730) βλ. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 174-175.

143. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 184-185. Γιὰ ἀνάλογες περιπτώσεις βλ. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτὲς...*, ὅ.π., τόμ. Α', σ. 560, 597, τόμ. Γ1, σ. 111, 127, τόμ. Γ2, σ. 94.

144. F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὅ.π., σ. 150-152.

145. «...καὶ τότε μόνον παραδέχτηκαν ὅτι ἤμασταν καλοὶ χριστιανοί. Μᾶς ἔβγαλαν ἀπὸ τὸ κελάρι τους τὸ καλύτερο κρασί, προθυμοποιήθηκαν νὰ μᾶς ψήσουν κοτόπουλα στὴ

Ἐπιλογικά

Μελετώντας τις χειρσαῖες μετακινήσεις στην Πελοπόννησο κατά την Ὀθωμανική περίοδο (1460-1821), ἡ ἔρευνα συναντᾶ τοὺς χώρους ὅπου οἱ διακινούμενοι ἐπέλεγαν –για λόγους ἀσφαλείας– νὰ διανυκτερεύσουν στὴ διάρκεια τῶν ὀλιγοήμερων ἢ πολυήμερων ταξιδιῶν τους. Οἱ παρόδιοι σταθμοὶ (χάνια)¹⁴⁶ ἀποτελοῦν ἄλλωστε ἕνα ἀπὸ τὰ βασικὰ στοιχεῖα ἀνάπτυξης τοῦ ὀδικοῦ δικτύου καὶ τοῦ ἐμπορίου σὲ μία περιοχὴ καὶ ἀποτυπώνουν τις ἀλλαγές πού συντελοῦνται μὲ τὸ πέρασμα τοῦ χρόνου στὸν τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο συνδέεται ὀδικὰ ὁ χώρος καὶ στὶς χρήσεις τῶν ὀδικῶν ἀξόνων. Τὰ καταλύματα γιὰ τοὺς ἐμπόρους καὶ τοὺς ταξιδιωτὲς αὐξήθηκαν στὴν Πελοπόννησο σταδιακὰ –ὅπως καὶ οἱ μαρτυρίες γι’ αὐτὰ– στοὺς κύριους ὀδικοὺς ἄξονες ἀπὸ τὸν 18ο αἰῶνα καὶ ἔπειτα, ἐνῶ γιὰ τὴν προηγούμενη χρονικὴ περίοδο οἱ ὑπάρχουσες πηγές ἀναφέρονται ἀποκλειστικὰ σὲ ἀστικά χάνια. Τὸ γεγονός αὐτὸ ἴσως σχετίζεται μὲ μία σειρὰ παραμέτρων, ὅπως τὸ ὅτι οἱ ταξιδιωτὲς κατέλυαν ἕως τότε ἀποκλειστικὰ σὲ πόλεις, τὸ ὅτι δὲν εἶχε ἀναπτυχθεῖ ἕνα ἀξιόλογο ὀδικὸ δίκτυο στὴν ἐνδοχώρα τοῦ Μοριά, στὸ ὅτι ἡ ἀνασφάλεια στὴν ὑπαιθρο καὶ ὁ μικρὸς ὄγκος τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καθιστοῦσαν περιορισμένες τις μετακινήσεις καὶ κατ’ ἐπέκταση τὴν ὑπαρξὴ ἀγροτικῶν χανιῶν. Ἡ αὐξηση τῶν παρόδιων σταθμῶν ἀπὸ τὸν 18ο αἰῶνα –μὲ τὴν παράλληλη ἀνάπτυξη τοῦ ἐμπορίου στὴν Πελοπόννησο– θεωρεῖται ὡς ἕνα ἀπὸ τὰ στοιχεῖα πού σηματοδοτοῦν τὸ πέρασμα σὲ μία νέα ἐποχὴ, ὅπως ἀναφέρει καὶ ὁ Ἡρ. Παναγούλης: «ὁ χώρος περνᾶει ἀπὸ μία συνολικὴ σύνδεση, ἢ ὁποῖα βασιζόταν κυρίως στὶς στρατιωτικὲς καὶ διοικητικὲς ἀνάγκες, σὲ μία νέα σύνδεση πού ἔχει ἐπιπλέον καὶ οἰκονομικὰ χαρακτηριστικὰ»¹⁴⁷.

σοῦβλα (ἂν καὶ διένυαν τὴν περίοδο τῆς Σαρακοστής τῶν Ἀποστόλων), κι ἐπιπλέον μᾶς σκλάβωσαν μὲ τὴν εὐγένειά τους προσφέροντάς μας λουλούδια καὶ ἀνθοδέσμες ἀπὸ τριαντάφυλλα». F. C. H. L. Rouqueville, *Ταξίδι στὴν Ἑλλάδα: Πελοπόννησος*, ὁ.π., σ. 260-261, 268-269.

146. Στὴν Πελοπόννησο καραβὰν σεράγια ὑπῆρχαν μόνο κατ’ ὄνομα, καθὼς δὲν διέθεταν τὰ ποιοτικὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ἀντίστοιχων κτισμάτων τοῦ ἀνατολικοῦ τμήματος τῆς αὐτοκρατορίας πού τὰ διαφοροποιοῦσαν ἀπὸ τὰ χάνια.

147. Ἡρ. Παναγούλης, «Ὀδικὲς συνδέσεις...», ὁ.π., σ. 204-205, 206.

Ὁ χώρος ἐπίσης πού ἐπέλεγαν οἱ ἰδιοκτῆτες τους νὰ οἰκοδομήσουν τὰ χάνια τους δὲν ἦταν τυχαῖος, καθὼς λάμβαναν ὑπ' ὄψιν τὶς ἀνάγκες πού προέκυπταν στὴν ὀργάνωση καὶ τὴ ροὴ τοῦ ταξιδιοῦ, τοὺς βιολογικοὺς ρυθμοὺς τῶν ἀνθρώπων καὶ τῶν ὑποζυγίων κατὰ τὴ μετακίνησή τους, τὶς ἀνωφέρειες καὶ τὶς κατωφέρειες τῶν ὁδῶν¹⁴⁸, τὴν ὑπαρξὴ στὴν ἐγγυὺς περιοχὴ ληστῶν, τὶς πλησιόχωρες μονὲς οἱ ὁποῖες παρῆχαν τὶς ἴδιες ὑπηρεσίες μὲ τὰ χάνια καὶ μάλιστα ἀφιλοκερδῶς καὶ τέλος τὴν ἐπιθυμία ἐλέγχου τῆς διακίνησης ἀπὸ τὴν κεντρικὴ καὶ τὴν περιφερειακὴ διοίκηση¹⁴⁹.

Τὰ χάνια τῆς ὑπαίθρου, ἂν καὶ δὲν ἦταν συνήθως κτίσματα μεγάλων διαστάσεων¹⁵⁰, κάλυπταν τὴ βασικώτερη αἰτία λειτουργίας τους, τὴν παροχὴ ἀσφάλειας στοὺς μετακινουμένους. Ἡ συγκεκριμένη ὅμως διαπίστωση ἀποδεικνύει ὅτι τὰ καραβάνια τῆς Πελοποννήσου διέθεταν μικρὸ ἀριθμὸ ἀνθρώπων καὶ ὑποζυγίων. Προφανῶς ἡ ὑπαρξὴ λιμανιῶν στὴν περιοχὴ λειτουργοῦσε εἰς βάρος τῶν χερσαίων μεταφορῶν καὶ κατ' ἐπέκταση τοῦ πλήθους καὶ τοῦ μεγέθους τῶν παρόδιων σταθμῶν. Βάσει τῶν ἀνωτέρω δὲν θὰ ἦταν παρακινδυνευμένο νὰ εἰπωθεῖ ὅτι τὰ χάνια οἰκοδομήθηκαν στὸν Μοριᾶ μὲ σκοπὸ νὰ ἐξυπηρετήσουν κατὰ κύριο λόγο τὸ ἐσωτερικὸ ἐμπόριο τῆς περιοχῆς, τὶς διοικητικὲς ἀνάγκες τῆς καὶ τὶς τοπικὲς μετακινήσεις τῶν ἀνθρώπων ἀπὸ ἓνα οἰκιστικὸ σύνολο πρὸς ἓνα ἄλλο¹⁵¹. Στούς μικροὺς αὐτοὺς χώρους –χωρὶς πολλὲς ἀνέσεις– ἀνθρωποὶ καὶ ζῶα συνωστίζονταν, μὲ συνέπεια νὰ γίνονται ἀντικείμενο δυσμενῶν σχολίων ἀπὸ τοὺς δυτικὸς περιηγητῆς, οἱ ὁποῖοι ἦταν συνηθισμένοι σὲ ἄλλους τρόπους διαβίωσης.

Οἱ ἐξεταζόμενοι παρόδιοι σταθμοὶ ἐμφανίζονται νὰ οἰκοδομοῦνται στὴν πλειονότητά τους σὲ ὄρεινους ὀδικοὺς ἄξονες, οἱ ὁποῖοι συνέδεαν τὸ διοικητικὸ κέντρο τῆς Πελοποννήσου, τὴν Τρίπολη, μὲ τὰ παράκτια οἰκιστικὰ σύνολα τῆς χερσονήσου. Ἀντίθετα στὸ ὀδικὸ δίκτυο Κόρινθος-Βοστίτσα-Πάτρα-Γαστούνη-Πύργος-Ἀρκαδιὰ-Ναβαρίνο-Μεθώνη

148. Τὰ χάνια αὐξάνονται στὰ τμήματα τῶν δρόμων πού παρουσιάζουν μεγάλες κλίσεις. Κ. Καρανάτσης, «Παρόδιοι σταθμοί...», ὅ.π., σ. 210, 213.

149. Δ. Ἀνωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 166.

150. Fr. Cooper, ὅ.π., σ. 391.

151. Γ. Λῶλος, «Τὸ χάνι στὸ Καρτέρι», ὅ.π., σ. 429.

έντοπίσθησαν μόνο έννέα χάνια¹⁵². Σὲ τμήματα ἐπίσης ἐνὸς ὀδικοῦ ἄξονα ἢ γειτνίαση περισσοτέρων ἀπὸ ἓνα χάνια αἰτιολογεῖται ἀπὸ τὴν ἀναγκαστικὴν διανυκτέρευση τῶν ταξιδιωτῶν στὴν περιοχὴ –λόγω ἀδυναμίας νὰ συνεχίσουν τὸ ταξίδι τους– ἢ τὴ μεγάλη διαμετακομιστικὴ κίνηση τοῦ δρόμου ἢ ἐνὸς τμήματός του μὲ συνέπεια νὰ ἀπαιτοῦνται πρόσθετα καταλύματα γιὰ τοὺς μετακινουμένους¹⁵³. Τὴν ἔλλειψη παρόδιων σταθμῶν –καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τους πρὸς τοὺς ταξιδιωτῆς– κάλυπταν στίς δευτερεύουσας σημασίας ὀδικὲς ἀρτηρίες τὰ ὀρθόδοξα μοναστηριακὰ συγκροτήματα ποὺ βρίσκονταν σὲ μικρὴ ἀπόσταση ἀπὸ τὶς ἀρτηρίες αὐτές. Οἱ μονὲς παρεῖχαν τὴ φιλοξενία τους σὲ ὅλους γενικὰ τοὺς ταξιδιωτῆς ἀσχέτως γλώσσας, θρησκευματος καὶ τόπου καταγωγῆς. Γιὰ τὴν προσφορά τους μάλιστα αὐτὴ λάμβαναν συχνὰ θετικὰ σχόλια ἀπὸ τοὺς Εὐρωπαίους περιηγητῆς ποὺ κατέλυαν στοὺς χώρους τους¹⁵⁴.

SUMMARY

Roadside stops and monasteries in Moreas during the Ottoman period: Places of hospitality and protection of travelers

By Nikos F. Tompros
Lecturer of Hellenic Army Academy

The roadside stops –an integral element of the main streets of the Ottoman Empire– were initially established, as was its road network, so as to cover their military and administrative needs which arose from time to time. The expansion of the Empire towards the West led to the development of accommodation for the travelers along the entire road network on the other hand. It is not by chance that the first roadside stops (Caravan

152. Στὰ έννέα χάνια δὲν ὑπολογίζονται τὰ χάνια τῶν ἀστικῶν συνόλων. Βλ. σχετικὰ Ἐβλιά Τσελεμπί, *Ὀδοιπορικὸ στὴν Ἑλλάδα...*, ὅ.π., σ. 40, 51, 55, 57, 62, 74.

153. Δ. Ἀνωγάτης-Πελέ, *Δρόμοι...*, ὅ.π., σ. 169.

154. Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιωτῆς...*, ὅ.π., τόμ. Α', σ. 560, 597, τόμ. Γ1, σ. 111, 127, τόμ. Γ2, σ. 94.

Serays, urban and rural Hanis) are established in the East. The increase of trade, which was noted in the Ottoman domination during the mid-17th century and after, brought about the gradual multiplication of the hanis and the caravan serays. With the passing of the centuries the travelers using the hanis were more tradesmen and less people from the military and administrative sectors.

The above developments took place in the Hellenic area – and more specifically in the Moreas (Peloponnese) – approximately one century later, that is from mid-18th century. One reason that led to the delay of the establishment of the hanis is connected to the military activity which took place in Peloponnese up to 1715. A subsequent reason for the above delay was the change of the Greeks' role in the import and especially export of goods of the Empire during the second half of the 18th century. Possibly these reasons explain to a certain extent why the reports of the travelers with regards to the roadside stops of Peloponnese increase during the 18th century and reach a peak during the first two decades of the 19th century.

The present study investigates the network of the roadside stops along the road network of Peloponnese – during the Ottoman domination (1460-1821) – in an attempt to indicate the place and time they were built. The study also records the reasons that led to their increase, whereas these places are compared with those of the rest of the Empire. The imprint of the roadside stops on a map provides the opportunity to categorize the road network of Moreas into main and frequented and also secondary roads. Therefore, this paper is able to define their use and to locate unknown roads. Finally, the paper studies the architecture of the roadside stops in Peloponnese and the services they provided the travelers. Apart from the hanis, the travelers in Peloponnese could spend the night in other places, which provided them free room and board (houses, consulates, monasteries). Some of the questions investigated in this paper are: the places these alternatives accommodation options were located, the influence these places had on the construction of the roadside stops and finally the quality and kind of accommodation these places provided.

When comparing the roadside stops of Moreas to those of the Ottoman Empire it becomes evident that in the Peloponnesian peninsula there were no caravan serays but only urban and rural hanis – the latter being more. The fact that there are no caravan serays in Peloponnesus obviously is connected to the short distances that the residential areas had with each other. As a result, the travelers were not forced to spend the night at any point on the way. This finding in connection with the hospitality that Greeks offered to the travelers as well as the short distances from inland Moreas all the way to the coast contributed to things. Firstly, a small number of roadside stops were created stations especially on main roads. Secondly, as buildings, these stations were small. The aforementioned information does not prove that there was limited trade in Moreas, but that the caravans had a small number of people and that in the area the sea transport surpassed that of land transport.

Studying the construction sites of the monasteries and the road network, it becomes evident that where there was a monastery there was no roadside stop, as room and board as well as safety were provide by the monks. The monasteries offered their hospitality not only to orthodox Christians but to any traveler his religious identity.