

Александър АНТОНОВ (СУ „Св. Климент Охридски”, България)

КЕРВАНСАРАИТЕ КАТО ЕЛЕМЕНТ ОТ ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В БАЛКАНСКИТЕ ПРОВИНЦИИ НА ОСМАНСКАТА ИМПЕРИЯ ПРЕЗ XVI–XVIII В.

THE CARAVANSERAI AS AN ELEMENT OF THE ROAD INFRASTRUCTURE IN THE BALKAN PROVINCES OF THE OTTOMAN EMPIRE IN THE 16TH–18TH CENTURIES

The paper studies the stages in the development of the caravanserai complexes in Asia Minor and the Balkans and explains terms like *ribat*, *caravanserai* and *han* (the Turkish word for an inn).

The author points out the reasons for the difference in the layout of the caravanserais built in the Ottoman Empire and in Asia Minor in the 13th century. He divides the caravanserai complexes in the Balkan provinces of the Ottoman Empire from the 16th century onwards in three architectural types. The first type includes buildings with an open yard. Roofed buildings without a yard form the second type. The third type combines the first and the second. There are also one or two storey buildings that encircle an open yard. Quite often they are called caravanserais but actually these are hans being built mostly in towns.

The relation between the building of the infrastructure along the main roads in the Balkans and the establishment of Islam is shown.

Keywords: *ribat*, *caravanserai*, *han*.

Разсъждавайки по проблемите, свързани с развитието на комуникациите в българските земи през XVI–XVIII в., непредубеденият историк намира неоспорими доказателства за наличието на едно мащабно за времето строителство на мостове, най-често каменни кервансарай, имарети. Въпросите как са били построени тези импозантни постройки, какво общо имат те с политическото развитие на Османската империя, както и немаловажният въпрос как са били поддържани те, остават много често без отговор.

Развитието на османската архитектура през класическия период (XVI–XVII в.) е тясно свързано с политическото развитие на империята. Централизираното управление, пълната хазна, както и запазването на патриархалността на обществото определят и стила на архитектурата. Развитието на бюрокрацията в столицата Истанбул довежда до създаването през XVI в. на централизирано архитектурно бюро *Hassa Mimarları Ocağı*, чието задължение е да определя архитектурния вид на т.нар. султански строежи и изобщо строителството

на обществени сгради в столицата и в османската провинция. Развитието на тази официална институция се свързва с името на един от най-известните османски архитекти Мимар Синан, на неговия ученик Мимар Хайруддин и др. Строителството на джамии, кервансарай или на ханове в градовете не е било възможно без санкцията на Архитектурното бюро, което определяло външния вид на сградите, колко минарета да има джамията или големината на кервансарая. Вероятно тези принципи са били спазвани през XVI и XVII в., за което намираме сведения в мюхиме дефтерите (Turan 1963: 157–160).

Основните примери за османския архитектурен стил са от XVI в., когато империята е в своя разцвет. Това е времето, когато нейните граници са на три континента, а хазната е пълна от данъчните постъпления. Разбира се, не без значение е предходният период, когато се оформя основата на османската архитектурна парадигма. Характерно за нея е специфичната симбиоза между арабската, тюркската и балкано-византийската архитектурни традиции. Трябва да се има предвид и тясната връзка между политическата история на империята и развитието на архитектурните типове. В този смисъл основната формула за периодизация на османската история – възход, стагнация, упадък, – не може да се приложи достатъчно коректно при определянето на културното развитие най-общо. Що се отнася до архитектурата, тази периодизация не може да се приложи, тъй като смяната на архитектурните стилове, динамиката, свързана с появата на нови архитектурни типове, не винаги е в синхрон с хода на политическата история. Нерядко всяко отклонение от познатата архитектурна форма в един случай се приема като признак на упадък и деградация, а в други случаи се интерпретира като поява на нов стил. Това разбиране опростява твърде много нещата, защото позволява по чисто идеологически причини едни паметници на османската архитектура да се приемат като представители на класическия етап от нейното развитие, без да се обръща достатъчно внимание на различни архитектурни компоненти, които дават възможност да се направят други заключения (Agel 1999: 30).

Водещата парадигма в българските изследвания, посветени на архитектурното развитие през османския период, също е подчинена на общоисторическото развитие на империята. Налице обаче е развитието на идеята за континуитета между средновековната българска архитектура и развитието на архитектурата от османския период, както и разделението между понятията „турско“ и „османско“ по политически причини в съвременното. В изследванията, посветени на развитието на архитектурата в българските земи след XV в., не се включват елементи, които могат да се характеризират като турски или мюсюлмански. Напротив, включването на чуждите за българската архитектура елементи се посочват като денационализация и признак за упадък на българското изкуство и архитектура. Въпреки смекчаването на тази тенденция в съвременното, не се споменава за развитието на „турски“ стил в урбанизацията на

българските селища. Подробно се разглежда развитието на българската възрожденска къща, а за „турска“ изобщо не се говори¹. Така патриотичната линия, целяща да запази етническата чистота на българската традиция, пречи на точното определяне на османските компоненти, характерни за културното развитие на българското общество след завоеванието (Протич 1930; Златев 1963; Харбова 1999). По същата причина и досега съвсем слабо са изследвани османските обществени сгради от XVI–XVIII в., между които са и кервансараите.

Всички европейски пътешественици, които минават през българските земи през османския период – било по оживения Диагонален път, било по другите пътища, – се сблъскват с непозната организация на комуникациите тук. Пътят, като своеобразна контактна зона, им позволява да направят сериозни наблюдения за военните и стопански ефективни на Османската империя, системата на управление и нейното отражение върху населението от Балканите.

На европейците, преминали през българските земи през XVI и XVII в., особено впечатление правят местата за отсядане – кервансарай, ханове, имарети.

Кервансараят като архитектурен тип не е познат в българските земи и на Балканите до идването на османците. Един от първите кервансарай е построен от Гази Евренос бей в края на XIV в. край дн. село Лутра в Гърция, близо до устието на р. Марица. От края на XIV или от средата на XV в. е и т.нар. крайбрежен кервансарай близо до Енес в Турция. Тези два примера показват, че едновременно с османското завоевание на Тракия върви и процес, свързан с подигуряването на комуникациите с необходимата инфраструктура. В случая строителството е свързано с *Via Egnatia*, по който път върви османското завладяване на Егейска Тракия (Thrakien 1994: 188; Kiel 1983:139; Santay 1982: 121).

Трудно биха могли да се намерят аналози в организацията на пътната система в българските земи в периода XII–XVI в. К. Иречек не вижда нищо оригинално в построените кервансарай по Диагоналния път след XV в. и ги свързва с византийската традиция (Иречек 1974: 163). Едва ли обаче характерното за Константинопол и малоазийските византийски провинции може да се разглежда като типично и за българската средновековна държава. Така например Никита Хониат, изброявайки строежите на император Исаак II Ангел, споменава за превърнатия от него дом на севастократора Исаак в страноприемница, в която могат да се настанят сто пътника заедно с конете им (Хониат: 124). Като разглежда етимологията на думата „падало“ В. Аврамов прави опит да изведе термина от латинското „*mansio*” – станция за пренощуване (свързано със задължението на местното население да осигурява подслон и храна на преминаващите държавни чиновници) (Аврамов 1929: 49). Едва ли обаче терминът „падало” може да бъде отъждествяван с пътна станция. Много по-удачно е да се свърже с обичайните места за спиране след изминаване на

определен преход. Това се вижда и от топонимията, където се срещат имена като „царево падало”, „атово(?) падало” и др. Сигурен подслон за пътниците вероятно са били някои малки крепости, охраняващи главните пътни артерии, както и някои от манастирите, които се намирили покрай главните пътища (например Бачковския манастир) (Заимова 1960: 18).

Много по-удачно е да се потърси аналогът на кервансарая в източната традиция. През XIII в. Марко Поло описва великолепно организираната пощенска служба в земите на Великия хан: „След Каламбук по протежение на тези пътища на всеки 25 мили има по една пощенска станция, разположена в голямо и добре подредено здание... Тук пратениците имат на разположение 400 коня.” Въпреки възможното преувеличаване на броя на конете, явно става дума за тип сграда, която се доближава по своите размери до кервансарая (Заимова 1960: 18).

За да се проследи развитието в архитектурния план на кервансарая, трябва да се разгледат архитектурните планове на рибатите, възникнали през X в. в Средна Азия, както и големите постройки по пътищата Багдат – Хилла и Кербела – Неджеф от XIII в. и тези по пътя Адана – Коня и Адана – Анталия в Мала Азия, назовавани от различни изследователи ту като ханове, ту като кервансарайи. В някои случаи тези постройки са наричани и рибат. Явно става въпрос за сходен тип сгради, които се намирили на определено разстояние по главните пътища и които служели за осигуряване на керванната търговия. Особено внимание заслужава терминът *рибат*, който е с арабски корен (*р-б-т*), означаващ ‘връзвам, завързвам, поставям’². От ранните векове на Арабския халифат терминът придобива и значение на религиозно и военно поселение, като уредбата му трябва да се свърже със задължението за водене на свещенна война срещу неверниците – газават. Постепенно с изместването на границите на военните действия рибатите се превърнали в етапни станции, обслужващи държавните куриери и в места, където могли да отседат кервани. Построените от селджукидите през XIII в. в Мала Азия кервансарайи могат да бъдат свързани с рибатите, тъй като те представляват своеобразни укрепления, разположени по протежение на главните пътища. Те играели ролята на погранични военни постове и в архитектурно отношение включвали различни като архитектурни типове сгради – обори, складове, кухни, месджиди и други. С преместването на границите те губели своето военно предназначение и от укрепления постепенно се превърнали в комплекси, обслужващи търговията.

Може да се приеме, че кервансараят от XIII в. в Мала Азия представлява комплекс от сгради – обори, стаи за гости (*tab hane*), кухня (*aş evi*), баня (*hamam*), месджид, складове и някои помощни сервизни помещения. Така например известният кервансарай Султанхан включва голям двор и покрит обор, разположен в задната му част. Стаите за гости и другите сервизни помещения били разположени в предната част на двора около оградата³. Почти

всички имат четириъгълен план, образуван от високи стени, изградени от камък, от вътрешната страна на които са разположени жилищните помещения и оборите, а в центъра на така образувания вътрешен двор е имало водоем и месджид. Известно е, че тези постройки са султански строежи, поддържани от вакъфи и разположени по стратегически места на пътя. Според условията на вакъфа на кервансарая, построен от Джелиединн Каратай в 1240 г., става ясно, че той е потомствен тевлиет, като една шеста от приходите са за мютевелията, има и управител със заплата 299 дирхема и ханджия със заплата 150 дирхема. Освен тях в кервансарая има имам и мюеззин със заплати също от по 150 дирхема. Пак според условията на вакъфа всеки пътник получавал дневно определено количество храна (Tuğan 1946: 481). Вероятно в случая става дума за един комплекс, включващ както кервансарая, така и имарет. Изглежда, че тези големи кервансарая са били използвани и като етапни пунктове при придвиждането на армията. Западането на търговските пътища с насоченост изток-запад вследствие на непрекъснатите военни действия в Мала Азия довежда до ликвидирането на голяма част от кервансараята. Една част от тях се превръщат в завиета, а около други се развиват малки поселения. Това се потвърждава от Бертрандон дьо ла Брокиер, преминал през тридесетте години на XV в. по пътя Адана – Коня – Акшехир – Бурса, който споменава само два кервансарая (Брокиер 1968: 56–70).

Друго е положението в българските земи през XVI в. Утвърдената от предходните столетия пътна система в общи линии е запазена, като османците предприемат мерки главно за организирането на инфраструктурата й съобразно военните нужди и необходимостта от нормален търговски трафик. Специфичните условия на Балканите – сравнително гъста селищна мрежа, къси разстояния между селищата, – налагат строежа на ханове и кервансарая в близост до населените места или на пусти места на едnodневен преход по главния път. В определени случаи на важни стратегически направления около кервансараята се развиват нови селища, каквито примери могат да се намерят по Диагоналния път. Така например, пътуващите по това направление описват твърде подробно местата за отсядане, като общото впечатление от пътеписите е, че хановете и кервансараята се появяват през първата половина на XVI в. В 1553 г. Дерншвам и Бузбек описват кервансарая в Ниш, докато в София странноприемницата е една малка къщичка на един етаж сред обширен двор (Дерншвам 1970: 25, 32. Немски и австрийски пътеписи 1979: 213–218). За първи път през 1564 г. Якоб Бетцек споменава за кервансарая в София (Немски и австрийски пътеписи 1979: 292).

В българските земи строителството на кервансараята като част от архитектурни комплекси (*menzil külliyeleği*) започва през XVI в., като по-голямата част от тези монументални сгради са били издигнати по протежение на Диагоналния път (Orta Kol). В повечето случаи около построените комплекси

възникнали и нови селища. Строежът на имарети, включващи различни по своите функции сгради, води и до известно понятийно объркване. Много често за едно съоръжение се използват различни термини. Така например, Е. Челеби, описвайки кервансарая в Татар Пазарджик, пише: „В града има голям хан като крепост”, или „Този хан има и кервансарай, който също е като крепостта на Азърбайджан” (Çelebi 1999: 219). Тази понятийна пъстрота налага уточняване на термините.

В речника на Шемседдин Сами са дадени две значения на думата *хан*. Според първото значение това е сграда, построена по протежение на път или в град, в която отсядат пътници, чужденци, гости. Като синоними са посочени думите *yolcu han* (хан за пътници), *bekâr han* (хан за незадомени мъже, ергени). Според второто значение ханът е голяма сграда, в която работят търговци и занаятчии, помещенията на която са съединени и в тях се съхраняват стоките и материалите (Sami 1985: 470).

Думата *кервансарай* (*karbân, karbân-baray*) е от персийски произход и означава ‘място за ношуване или спиране на търговски кервани’. В някои от специализираните изследвания, посветени на османската архитектура от класическия период, се отбелязва, че предтеча на кервансарите, строени по протежение на главните пътища, е рибатът. Терминът *ribat* е от арабски произход и в превод означава ‘връзка’ или ‘предмет, с който може да се върже нещо’. Другото му значение е ‘сграда, която е разположена в пограничен район, който е обект на вражеско нападение’. Този термин се използва често и като синоним на думите *теке* (*tekke*), *хан*, *обществена сграда* (*ribat-ı âlem*), *сграда със сводове* (*kemerli bina*). Може да се приеме, че става въпрос за укрепено място, разположено някъде по границата между света на исляма и земите на неверниците, откъдето ислямските войни предприемат поредното нападение над тях. Това е и причината Е. Челеби да оприличава кервансарая на крепост, въпреки че не става ясно какво точно има предвид авторът като специфика на архитектурата, съобщавайки ни, че ханът има кервансарай. Това трудно можем да разберем, тъй като обектът е разрушен при оформянето на градския площад на Пазарджик (Çelebi 1999: 218).

В изворите и специализираните публикации се срещат различни термини – *рибат* (*ribat*), *завие* (*zâviye*), *имарет* (*imaret*), *теке* (*tekke*), които се употребяват при описанието на благотворителни сгради, или на цели архитектурни комплекси, издигнати покрай главните пътища в Анадола и Румелия (Eyice 1962–1963: 28). Изглежда, че арабската традиция свързана с рибата, която била възприета и в Азия, при османците е заменена от завието. Общото между двата термина е това, че с тях се обозначава място, обитавано от дервиши, което се намирало или някъде по „границата” между ислямския и християнския свят, или покрай главен път (OTD 1993: 648 (Zaviye); Eyice 1962–1963: 29). Османският хронист Мехмед Нешри дава много точно описание на функциите на едно завие⁴. В

случая явно става въпрос за сграда, където пътниците могат да намерят подслон и храна. Без да е ясно къде се намира въпросното завие, от контекста на описанието става ясно, че е на някой от главните пътища в Анадола. Този легендарен разказ, включващ и разтълкуването от шейха на Османовия сън, който му предсказва царската власт, стои в основата на „Османския династичен мит”. Всъщност връзката на основателя на османската държава с шейх Едебали, който му става и тъст, обдаряването на дервишите от завиеето с „дарове и благоволение” и знак, включващ канче и сабя, не е случайна. Дервишите войни и ислямските мистични ордени вземат активно участие в териториалното разширение на османския бейлик в Мала Азия и инвазията на Балканите (Граматинова 2001: 205). Тези ордени развиват и суфийските институции – завие, ханагах, теке. Какво се крие като архитектура зад така употребените термини е трудно да се разбере. Може би става въпрос за дервишки манастири – текета, или за отделни постройките, завиета. Вероятно първите завиета, строени през XIV–XV в., са били изградени предимно от нетраен дървен материал. Това е причината и те да не се запазят. Строежът им изглежда трябва да се свържат с ахите (Barkan 1942: 279–386). Това са дервиши, които вървят заедно с войската и с тях до голяма степен се свързва ислямизацията и колонизацията на стратегически региони в Мала Азия и в Румелия. След XVI в., когато османската завоевателна вълна отслабва, ахите се вписват в еснафската организация. С. Ейидже приема, че завието не е нищо повече от месджид с помещение за живеене (Eyice 1962–1963: 28).

Формирането на централизираната държава и подкрепата на политическата върхушка от страна на валиите води до строежа на големи благотворителни комплекси – имарети. Те включвали и кухни, в които се готвела и храна за пътниците (aş hane). Постепенно завиетата изгубили самостоятелните си функции и се превърнали или в част от имарет, или в месджиди. В имаретите влизали и кервансарите.

След XVI в. изградените кервансарии в балканските провинции на Османската империя могат да бъдат разделени на три типа съобразно архитектурния си план. Първият тип включва сгради с открит двор, вторият – покрити сгради без двор, третият представлява смесица между първите два типа. Съществуват и сгради на един или два етаж, разположени около открит двор. Много често те също се наричат кервансарии, но всъщност са ханове, които са строени в градовете.

Трябва да се отбележи и това, че кервансарите от османската епоха, въпреки че продължавали селджукската традиция, са по-скоро бледо копие на импозантните архитектурни паметници от XIII в. На Балканите природните условия и разстоянията между селищата са коренно различни от тези в Анадола и Средна Азия. Това налага и по-малките обеми на сградите, които вече не включват задължителните за селджукските кервансарии бани, месджиди и

големи складове. За разлика от тях османските крайпътни съоръжения често генерират възникването на нови селища. Такъв е случаят с Лутра (Гърция), Харманли, Узунджово, Нови хан. Съществуват, разбира се, и примери, непотвърждаващи тази теза – това са хановете и кервансарите, строени в съществуващи градски центрове. Същевременно трябва да се посочи и това, че кервансарите са обикновено част от благотворителен комплекс, който включва различни по своите функции постройки.

Ограниченият обем на статията позволява да се разгледат само няколко кервансарая, от които има запазени останки или има писмени сведения.

СВИЛЕНГРАД

Изграденият архитектурен комплекс, около който се формира касабата Джиср-и Мустафа паша, привлича вниманието на чужденците, които пътуват по Диагоналния път. През 1564 г. Якоб Бетцек отбелязва, че има една новопостроена баня, нова джамия, както и два кервансарая (всички покрити с олово) (Немски и австрийски пътеписи 1979: 294). През 1578 г. Стефан Герлах пише: „*Мустафа паша наредил да постороят една джамия, кервансарай и други постройки. В тях живеят само турци. Отвъд реката живеят само българи и гърци.*” (Немски и австрийски пътеписи 1979: 336). По-късно, в 1587 г., Райхолд Лубенау отбелязва, че на същото място има тюрбе, около което стоят дервиши и има забодени еленови рога. Впечатлен е от кервансарая с дължина 135 и широчина 35 крачки, както и от 150-те огнища, изградени на всяка от страните му⁵. За същия кервансарай през 1572 г. споменава и френският пътешественик Филип дьо Франк Кане. Той го описва като голям и удобен, изграден от дялани камъни и покрит с олово (Френски пътеписи 1975: 144). Сведението за наличието на тюрбе, което днес не съществува, както и на дервиши, още веднъж потвърждава тезата за тяхната роля в осигуряването на комуникациите и в колонизацията на Балканите.

ХАРМАНЛИ

За пръв път Харманли се споменава като населено място през 1530 г. от пътеписеца Бенедикт Курипешич, който обаче не отбелязва наличието на значими архитектурни обекти в него (Немски и австрийски пътеписи 1979: 146). За построен кервансарай с 24 огнища в селището пръв дава сведения Ханс Дерншвам през 1553 г. Той изрично подчертава, че не е отсядал там, а само е минал покрай него (Немски и австрийски пътеписи. 1979: 244). Малко по-късно Стефан Герлах споменава, че Харманли е едно малко и зле устроено турско село, на което къщите са покрити със суха трева, но което притежава много голям кервансарай. Според Герлах селището е застроено от Мустафа паша, който построява и керванасарая и джамията в Джиср-и Мустафа паша (Немски и австрийски пътеписи 1979: 337–338).

Към средата на XVII в. Евлия Челеби описва Харманли като касаба и център на нахия с 200 къщи. Има имарет, медресе и кервансарай с отделни стаи и 53 огнища, а на южната му страна е разположено голямо теке на Осман баба (Çelebi 1986: 236). Според цитирания от него надпис джамията е построена през 1477 г.

Едно от най-пълните описания на кервансарая е това на капитан Шад, пътувал с пратеничеството на император Карл IV през 1741 г. Той е толкова силно впечатлен от великолепието и функционалността на сградата, че решава да ѝ направи архитектурен план. Според този план, със сравнително точни размери, кервансараят е дълъг 144 крачки и широк 30. В него се влиза през засводен вход, поддържан от две арки. Сградата е с двускатен покрив. От двете страни на входа са разположени две помещения, в които вероятно са отсядали високопоставени пътници. Над него се издига купол, чиято дървена конструкция е покрита с олово. От така предложения архитектурен план може да се приеме, че кервансараят в Харманли представлява една комбинация от две постройки, архитектурно обединени от входното пространство и от купола над него (Terly 1974, 291–295. Kiel 1989: 52–53).

Днес от импозантната сграда е запазена само една от вътрешните стени, носещи купола⁶. Стената е с дължина 24.70 м, широчина 1.60 м и височина 3.90 м. Строителната техника е характерна както за византийската архитектура от XII–XIV в., така и за ранноосманския архитектурен стил. За основа са използвани добре оформени квадрати, като градежът е от дялани камъни, споени с хоросан и подравнени хоризонтално с тухлена зидария. Прави впечатление доброто оформление на огнищата, които са разположени на югозападната част от запазената стена. При направата им са използвани тухли. Добре са запазени и комините. От дясната страна на входа има каменна стъпка, върху която вероятно е била положена дървена греда, служеща вероятно за опора на купола⁷. Запазената вътрешна стена от кервансарая дава основание да се доверим на описанието, направено от капитан Шад, и да приемем неговото твърдение, че това е най-величествената сграда по Диагоналния път (Немски и австрийски пътеписи 1979: 389. Kiel 1989: 52).

Ако сравним останките от кервансарая в Харманли със запазени аналогични постройките по Диагоналния път, най-голяма прилика можем да констатираме с кервансарая в Бююк Чекмедже, въпреки по-малките му размери. Аналогични са градежът на стените, както и двускатната покривна конструкция. При входа на кервансарая, подобно на този в Харманли, има две помещения за знатни особи, наричани „бейски стаи”⁸. Той е построен през 1560 г. и е дело на прочутия архитект Мимар Синан. Архитектурният комплекс включва още мост, месджид, чешма, баня и дюкяни. Строителството в Бююк Чекмедже започва по времето на султан Сюлейман I Кануни (1520–1566 г.) и завършва при управлението на Селим II (1566–1574 г.). Строежите се свързват

и с името на великия везир Соколлу Мехмед паша (Mьderisoplu 1993: 508). С основание може да приемем, че кервансараят в Харманли е построен преди този в Бююк Чекмедже и най-вероятно е също дело на Мимар Синан.

В този си вид постройката просъществувала до 1866 г. (Динков 1985: 30–31). Според спомените на учителя Дялко Милковски по това време кервансараят е с три отделения: средно, кръгообразно с диаметър 25 м, което завършва в горния си край със свод, и две крила с широчина 25 м и дължина 45 м. В обширния двор е имало и шадраван. През шестдесетте години на XIX в. кервансараят започва да запада и да се руши, загубвайки предназначението си. Накрая служи за устройване на есенния панаир в Харманли, наричан „Карааба” (Родина 1902: № 4, 5).

Твърде фрагментарната информация не позволява да бъде определено точно началото на големите строежи в Харманли. Според К. Иречек, кервансараят е построен по времето на султан Баязид II (1481–1512 г.) от великия везир Коджа Мустафа Паша (Иречек 1932: 98). Това мнение явно се базира на сведението за Харманли, дадено от Стефан Герлах (Немски и австрийски пътеписи за Балканите 1979: 338). От друга страна, Е. Челеби посочва, че джамията е построена още през седемдесетте години на XV век (Çelebi 1986: 326). Отново може да бъде поставен въпросът кой е споменатият в пътеписите везир Мустафа паша? Анализирайки достигналата до нас информация за Харманли, може да се приеме, че става въпрос не за великия везир Коджа Мустафа паша, а отново за Дамад Мустафа паша. Това предположение дава основание да се приеме хипотезата, че строителството на кервансарая в Харманли се осъществява най-вероятно през тридесетте или четиридесетте години на XVI в.

Кервансараят в Харманли може да бъде причислен към първия тип – сграда с открит двор.

УЗУНДЖОВО

Много по-пространно е описанието на Евлия Челеби. Градът Узунджаова се намира на 5 часа път от Харманли и е разположен сред обширно поле, намиращо се в санджака Чирмен. Подробно е описан архитектурният комплекс, включващ хан, джамия и чаршия. Според Е. Челеби ханът прилича на крепост и е подобен на този в Татар Пазаржик, построен от Мактул Ибрахим паша⁹. Той е твърде импозантен, има 80 огнища и голям обор.

Според описанието на В. Кънчов кервансараят е имал два етажа и около 350 стаи. В неговия двор са били банята и имаретът. Когато той посещава Узунджово все още е било запазено северното крило на долния етаж, където са живеели няколко бедни семейства. Според В. Кънчов главната причина да спре развитието на селището е липсата на достатъчно вода за пиене (Трудове 1904: 7–8).

НОВИ ХАН

Селището се намира на един ден преход от гр. София. Според пътешественика кервансараят е построен от дефтердаря Ахмед паша през 1080 г. от Хиджра (01.06.1669 г. – 22.04.1670 г.), а според една приписка – в 1668 г.¹⁰ Около импозантната за времето си сграда се развива и днешното селище Нови хан. Ханът се споменава и в някои османски документи от XVII в. В Софийски сиджил от 1677 г. е документирано, че в известния под името Йени хан в нахията Яйлак-и Кебир е починал Абдула родом от Босна¹¹. В края на XVIII в. кервансараят е изгорен при размирици. До днес е запазена само тясната страна на сградата, фланкирана от контрафорси и няколко огнища от вътрешната и страна. Запазени са и отвори за осветление, сходни с тези на кервансарая, построен от Гази Евренос в Лоутра и кервансарая в Бююк чекмедже. Изглежда, че сградата е била твърде импозантна, което се потвърждава и от находките, разкрити при изкопни работи през 80-те години на XX в. в двора на училището в Нови хан, където се намира и запазената тясна стена. Всъщност днешното училище е разположено в двора на кервансарая. Разкритите при тях основи на страничните зидове на сградата направи възможно определянето на нейния план. Кервансараят е имал правоъгълен план с приблизителна дължина 65 м и ширина 32 м. Вероятно от вътрешната страна на зидовете са били разположени огнища, около които са пренощували пътниците. Разкрити бяха и стъпки на четири каменни колони, които най-вероятно са поддържали двускатен покрив. Градежът е осъществен от полуобработени и ломени камъни. Това налага и подравняването на редовете с дървени греди¹². Този характерен за Средновековието начин на строителство се използва и в по-късния период. Изглежда, че строителството с ломен камък е по-евтиният вариант на предкризисния за империята XVII в. Това е причината да не се избягва клетъчната зидария.

Останките от кервансарая позволяват да го причислим към първия тип – сграда с открит двор. Вероятно в двора е имало и водоизточник, за което свидетелстват намерените останки от канализация.

Срещу кервансарая е имало джамия, следи от която не са запазени (Иречек 1932: 163). Споменът за съществуването на кервансарай в Нови хан е заличен от времето. Днес хора свързват останките с „римското време“. Впрочем това е една твърде устойчива представа за датирането на различни обекти от минало време, което никой не помни.

Така представените архитектурни комплекса (Menzil Külliyesi) по Диагоналния път разкриват една характерна тенденция в организацията на комуникациите през XVI и XVII в. Целта е да се осигури безопасността и скоростта на пътуване. Опазването на превозваните стоки в кервансарайте е основен приоритет, който е кодифициран¹³. Построените каменни мостове също дават възможност бързо да се преодоляват реки, които имат сравнително високо ниво през пролетта. В този смисъл изграждането на моста на р. Марица

улеснява бързото преминаване на султанската армия и търговските кервани, които вече не трябва да изчакват пролетното пълноводие и са по-малко зависими при движението си от капризите на времето. Големината на кервансараите показва и една друга закономерност – капацитетът на керванната търговия е в тясна зависимост не толкова от характеристиките на пътя, а от възможностите на кервансараите да дават подслон на големи кервани. Тази закономерност, която е характерна за Мала Азия още от XIII в, се реализира и в българските земи. Тук разстоянията са по-малки, климатичните характеристики са други, а и пътуването е сравнително по-безопасно. Въпреки това традицията се запазва, което обяснява и изграждането на кервансараите по Диагоналния път.

Масщабното строителство по това важно за империята направление довежда до промени в архитектурния облик на съществуващите селища. Джамиите, имаретите и кервансараите привличат мюсюлманско население, а това води до възникването на нови касаби около тези обекти. Постепенно те формират архитектурното ядро, около което се развиват новите селища. Имаретски комплекси възникват и в старите градски центрове, разположени по Диагоналния път, но като по правило най-често те се развиват извън старата част на града, т.е. извън утвърденото християнско градско пространство.

БЕЛЕЖКИ

¹ Изключение от общия тон в изследванията, посветени на османската архитектура в българските земи прави: A Guide to Ottoman Bulgaria 2011: 14. Трябва да отбележа, че в това, иначе претенциозно издание, непълнотите и неточностите при представянето на османската архитектура в българските земи са твърде много. Заимстването на чужди текстове, без да се посочват авторите, както и опитът единствено османците да се представят като носители на новите елементи в архитектурата в българските земи през XV–XIX в. поставят под съмнение компетентността и научната коректност на авторите.

² EI 1928: 1242. Рибат е място, където правоверният може да спре, да събере ездитните животни, да ги завърже и да се подготви за поход. Друго значение е: укрепен манастир. Възникването на рибатите трябва да се отнесе към времето на свещената война (dijihad), когато посредством въоръжената експанзия се формира светът на исляма.

³ Erdmann 1961: 83. Вж. чертеж № 1. В Ориенталски отдел на НБКМ се съхранява чертеж на кервансарай със сигнатура 268/97. Чертежът не е датиран. По всяка вероятност е правен през XIX в., когато сградата е трябвало да се ремонтира. Вероятно кервансараят се е намирал в Анадола или в арабските провинции на империята. Прави впечатление устойчивостта на модела, характерен за селджукските кервансарайи от XIII в. – вж. чертеж № 2. Текстовете са номерирани: 1. ahur girişi. (вход [на] конюшната); 2. kebir ahur girişi (главен (голям) вход [на] конюшната); 3. otluk anbarı (хамбар [за] сено); 4. odun anbarı (склад [за] дърва); 5. çeşmeler (чешми); 6. havuz (шадраван); 7. mescidi şerifin tahtanisidir sofa ve ...bozan (това е първият етаж на свещения месджид коридорът и.....са разрушени fevkanisi mescid ola отгоре да е месджид; 8. arbe anbarı (хамбар [за] ечемик); 9. tahtalı

odalar (стаи с дървена ламперия; 10. sütun vazife olacak kurs tablari diye atik mevcudsa cedit onbeş lâzım olub ancak defter yazılmıştır (ако са запазени старите дискове на колоните, ще са необходими петнадесет нови. Направен е списък); 11. fevkanide ahur üzerinde alti adet saraç odası big matbah olmak üzeredir (на втория етаж, над конюшната, трябва да има шест стаи [за] саращи и кухня). Вж. чертеж № 2.

⁴ Нешри 1984: 32. Шейх Едебали, който е бил от народа на Осман и е преживявал като дервиш. Той си направил едно завие и прислужвал на минавачите. От време на време и Осман гостувал в завието му. Вж. Еуисе 1962–1963: 24.

⁵ Немски и австрийски пътеписи 1979: 471. Огнищата в кервансараите представляват отделен архитектурен елемент. Те са врязани в стените на сградата и имат различно оформление. В повечето случаи от вътрешната страна те са градени от дялан камък. Така са оформени огнищата в кервансарая в Бююк Чекмедже, Харманли и Нови хан. Предназначението им е не само за отопление, а и за вентилация на затвореното помещение, където се намират товарните животни и пътниците.

⁶ Вж. Чертеж № 5. Разрези I–I, II–II.

⁷ Вж. Чертеж № 4.

⁸ Müderrisoğlu 1993: 519–520. Sinan 1988: 210–211. Организацията на вътрешното пространство в посочения кервансарай е твърде прагматична и включва три основни елемента – платформа, изградена от дялан камък, разположена покрай дългите вътрешни стени, издигната на 1.00 м от подовото ниво и широка 2.20 м, 24 огнища с височина 1.26 м и широчина 1.10 м и ниши с височина 0.57 м и широчина на височина 0.20 м, разположени между огнищата на височина 1.50 м. В тези ниши вероятно са държани лични вещи. Единствената украса е каменният фриз от дялан камък с широчина 0.27 м над огнищата. Тази организация на пространството е съобразена с керванната търговия. Върху платформата около огнищата са ношували пътниците, а товарните животни оставали в ниската част, между двете срещуположни издигнати платформи. Вж. чертеж № 3.

⁹ Велик везир при султан Сюлейман Кануни от 27 юни 1523 г. до 5 март 1536 г., когато е убит. Християнин, родом от Пожега, той е взет като девширме, вследствие на което се издига до поста велик везир. Известен е с прякорите Френк, Мактул, Макбул, Дамад.

¹⁰ Немски и австрийски пътеписи 1979: 151. Вж. приписка в празничен миней от Софийско – „Писах аз поп Драган да се знае кога се гради Нови хан в лето 1668.“ – Опис на славянските ръкописи 1971: 17.

¹¹ НБКМ. Ор. огд., S 12, с. 138, док. 1.

¹² Вж. Чертежи №№ 6, 7, 8. Миятев 1921: 254.

¹³ Задължението на управителя на кервансарая (кервансарайджията) е регламентирано в Сюлеймановото законодателство от XVI в. Той трябва да следи за реда и да предотвратява кражбите. По негово разпореждане вечерно време се затварят вратите на кервансарая, а сутрин, след като всички отседнали пътници проверят багажа си и декларират пред управителя, че нищо не е откраднато, вратите се отварят. Вж. Турски извори 1961: 31.

ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

Извори

НБКМ Ор. отд., 268/97.

НБКМ Ор. отд., S 12, с.138, док. 1.

Брокер 1968: Брокер, Бертрандон. Задморско пътешествие. София.

Дерншвам 1970: Дневникът на Ханс Дерншвам за пътуването му до Цариград през 1553–1555 г. Превод М. Киселинчева. София.

Марко Поло 1986: Марко Поло. Милионът.

Нешри 1984: Мехмед Нешри. Огледало на света. История на османския двор. Съставителство и превод от османотурски език М. Калицин. София.

Немски и австрийски пътеписи 1979: Немски и Австрийски пътеписи за Балканите XV–XVI век. Увод, подбор и коментар М. Йонов. София.

Немски и австрийски пътеписи 1986: Немски и австрийски пътеписи за Балканите XVII – средата на XVIII век. Увод, подбор и коментар М. Йонов. София.

Турски извори 1961: Турски извори за историята на правото в българските земи. Издателство на БАН, София.

Френски пътеписи 1975: Френски пътеписи за Балканите XV–XVIII век. Съст. и ред. Б. Цветкова. София.

Хоніат. Никиты Хоніата исторія Эоанна Комнина. Превод, редакція професора Н.В.Челцова т. II.

Çelebi 1986: Evliya Çelebi Seyahatnamesi III–IV, İstanbul.

Çelebi 1999: Evliya Çelebi Seyahatnâmesi. 3. Kitap. Topkapı Sarayı Bağdat 305 Yazmasının Transkripsionu Dizini. İstanbul.

Литература

Аврамов 1929: Аврамов, В. Пътища в Първата българска държава. В: Юбилеен сборник Плиска Преслав, част III.

Граматицова 2001: Граматицова Н. Ислямски неортодоксални течения в българските земи. – В: История на мюсюлманската култура по българските земи. София.

Динков 1985: Динков, К. Харманли. София.

Заимова 1960: Заимова, В. Съобщенията в средновековна България. – В: Пощенец, кн. I.

Златев 1963: Златев, Т. Българските градове по р. Дунав през епохата на Възраждането.

Иречек 1932: Иречек, К. Военният път от Белград за Цариград и балканските проходи. БИБ, г. VI.

Иречек 1974: Иречек, К. Пътувания по България. Наука и изкуство.

Миятев 1921: Миятев, К. Старини в Ихтиман и Нови хан (Софийско). Годишник на народния музей.

Опис на славянските ръкописи 1971: Стоянов, М., Кодов, Хр. Опис на славянските ръкописи в Софийската народна библиотека. Т. IV. Наука и изкуство. София.

Протич 1930: Протич, А. Денационализация и възраждане на нашето изкуство от 1393–1879 – В: България 1000 години. София.

Родина 1902: Родина № 4, 5.

Трудове 1904: Трудове на българското природоизпитателно дружество. Т. II, София.

Харбова 1999: Харбова, М. Три храма три религии. Една земя, наричана българска. София.

A Guide to Ottoman Bulgaria 2011: Trankova, D. Georgieff, A. professor Matanov, H. A Guide to Ottoman Bulgaria. Vagabond Media.

Arel 1999: Arel Ayda. Inaccuracies, Commonplace Statements and Marginality: The History of Ottoman Architecture Revisited. In: The 7 Centuries of Ottoman Architecture „A Supra – National Heritage”. Istanbul.

Barkan 1942: Barkan Ö. Lütfi Osmanlı imparatorluğında bir iskân ve kolozasyon metodu olarak vakıflar ve temlikler. VD., II.

Cantay 1982: Cantay, G. Enezde Bir Sahil Kervansarayı. In: Vakıflar Dergisi XVI.

EI 1928: Enzyklopaedie des Islam Leiden, Brill, III.

Erdmann 1961: Erdmann, K. Das anatolische Karvansaray des 13. Jahrhunderts. Erster Teil. Verlag Gebr. Mann. Berlin.

Eyice 1962–1963: Eyice, S. İlk Osmanlı Devrinin Dini-İçtimai Bir Müessesesi: Zâviyeler ve Zâviyeli-Camiler, İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası XXIII/1–2.

Kiel 1983: Kiel, M. The oldest monuments of Ottoman-Turkish architecture in the Balkans, the Imaret and Mosque of gazi Evrenos in Gümüllcine/Komotini, and the Khan of Evrenos Bey in Ilica Loutra in Greek Trace. 1370–1390. – In: Sanat Tarihi Yıllığı – Kunst-historische Forschungen XII, Istanbul.

Kiel 1989: Kiel M. Osmanische Baudenkmäler in Südosteuropa. Typologie und Verhältnis zur lokalen Kunste – Probleme der Erhaltung in den heutigen Nationalstaaten. In die Staaten Südosteuropas und die Osmanen. Herausgegeben von Hans Georg Majer. München: Südosteuropa-Ges., München.

Müdürrisoğlu 1993: Müdürrisoğlu M. 16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa edilen Menzil Külliyyeleri. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Doktora Tezi, I Cilt, Ankara 1993.

OTD 1993: Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü C.III.

Sami 1985: Sami Şemseddin Temel Türkçe Sözlük. C.II.

Sinan 1988: Sinan Architect of Ages. Ankara.

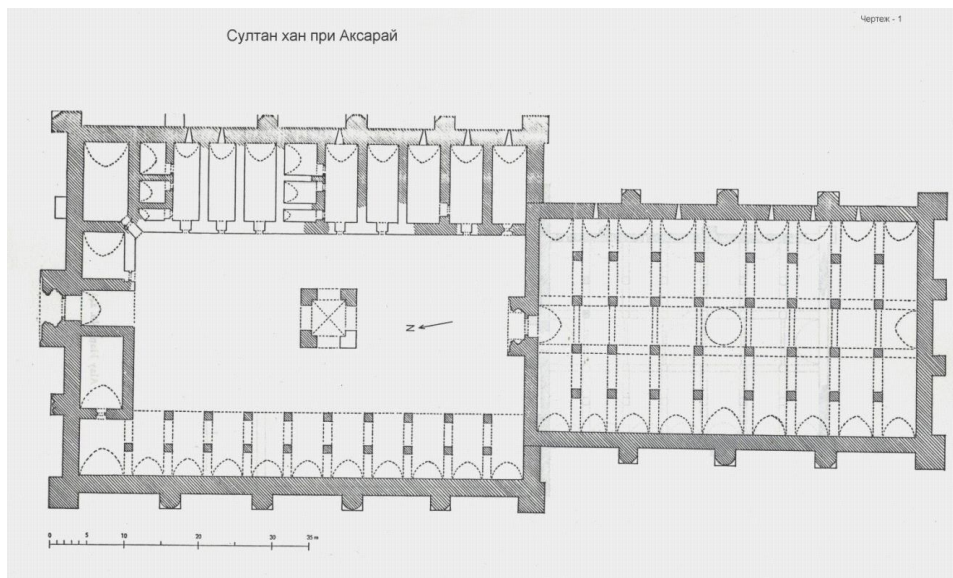
Teply 1974: Teply, K. Das Han von Harmanlı. – Südost Forschungen, XXXIII.

Thrakien 1994: Thrakien Generalsekretariat Region Ost-Makedonien-Trakien.

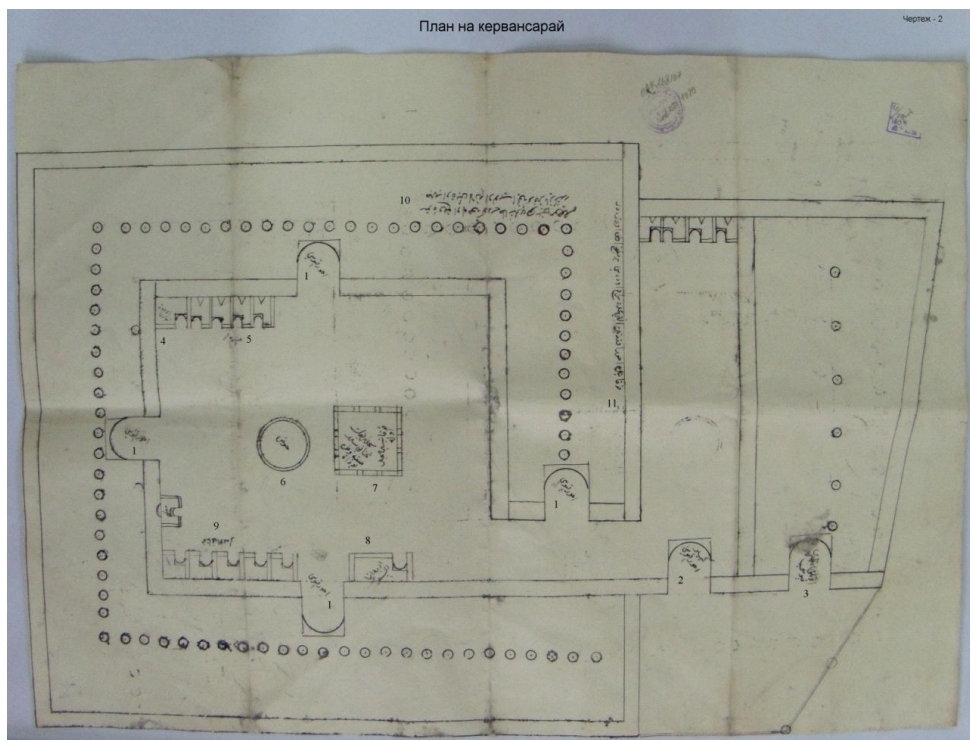
Turan 1946: Turan, O. Selçuk Kervansaraylar. Türk Tarih Kurumu, Belleten X.

Turan 1963: Turan Şerafettin. Osmanlı Teşkiâtında Hassa Mimarları. – In: The Tarih Araştırmaları Dergisi. Cilt: I- Sayı: 1, Ankara.

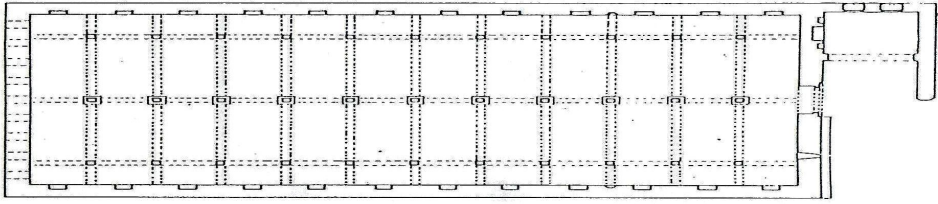
ПРИЛОЖЕНИЯ



Чертеж 1.

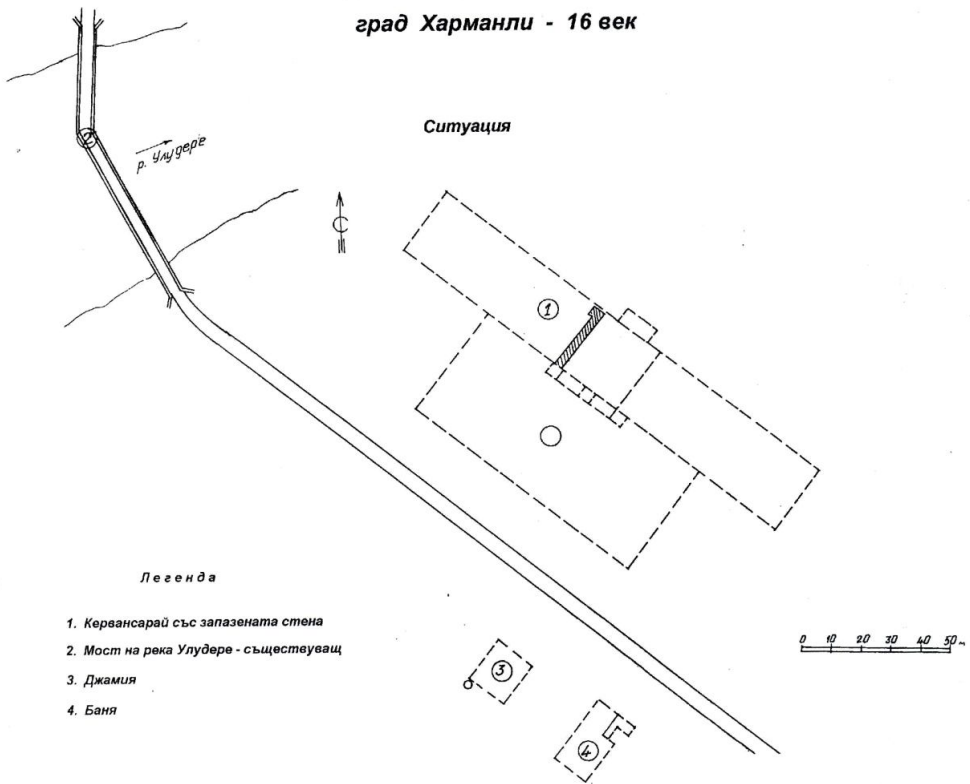


Чертеж 2.



Чертеж 3.

**Реконструкция на обществени постройки
град Харманли - 16 век**

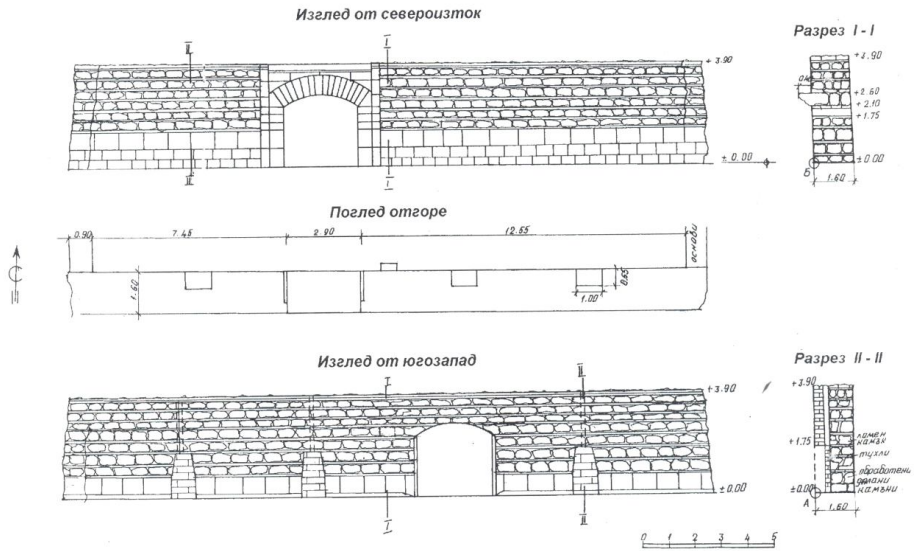


Легенда

1. Кервансарай със запазената стена
2. Мост на река Улудере - съществуващ
3. Джамия
4. Баня

Чертеж 4.

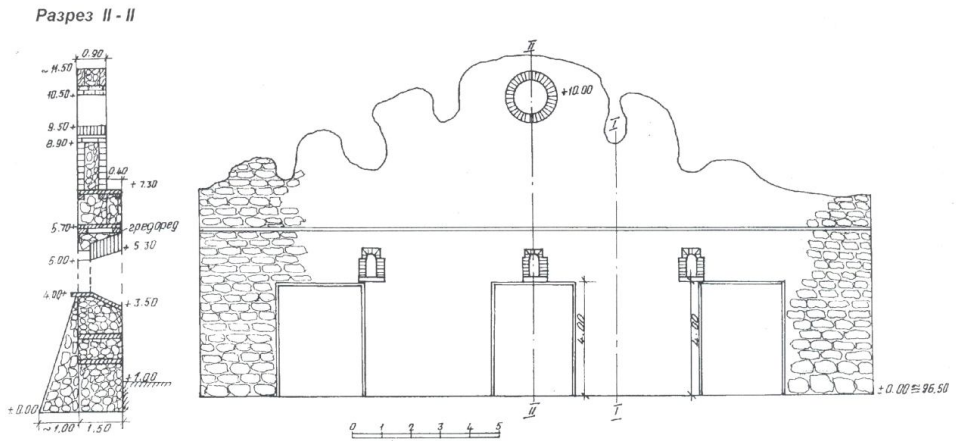
Кервансарай гр. Харманли



Чертеж 5.

Кервансарай в Новихан

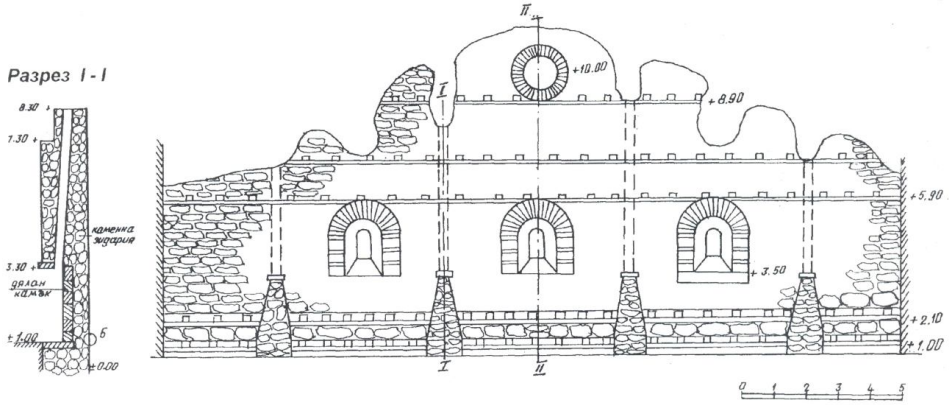
Поглед от запад



Чертеж 6.

Кервансарай в Новихан

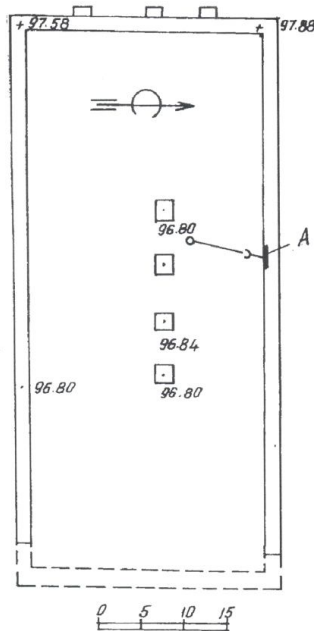
Поглед от изток



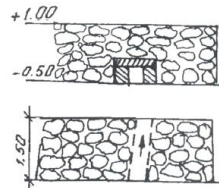
Чертеж 7.

Кервансарай в Новихан

Ситуация



Детайл "А" на канала



Чертеж 8.