

Илија ПЕТРУШЕВСКИ

АНОВИТЕ И КАРВАНСАРАИТЕ ВО МАКЕДОНИЈА

Општ дел

Ановите и карвансараите се одморалишта или преноќишта за патниците и трговците што одеа од еден на друг крај по разни приватни или службени потреби. Во почетокот кога започнало патувањето и трговијата помеѓу оддалечените места не постоеле анови и карвансараи туку тие со себе носеле опрема за спиење и на погодно место застанувале да се одморат и да преспират со опремата што ја носеле со себе. Во градовите пак спиеа по своите пријатели и деловни колеги. Како што одминуваа времето, така патниците се судрувале со редица проблеми: невреме, напаѓачи, заморени коњи, поправка на коли, опрема и друго. За сите вакви неприлики и непредвидени работи, патниците биле принудувани да ноќеваат во најблиските попатни населби. Од ваквите неприлики произлегла и идејата да се градат специјални куќи — анови и карвансараи по патиштата и градовите.

Со какво словенско име се именувале овие куќи во средновековна Македонија не ни е познато, но можни се неколку варијации како: гостилници од зборот гостин, потоа враќалиште што би произлегло од зборот навраќање, да навратиме или пак одморалиште и почивалиште. Со доаѓање на Турците тие со себе ги донеле и персиските зборови за овие куќи: хан и карвансарај. Зборот хан значи куќа за одмор, а пак карвансарај е составен од два збора карван и сарај. Првиот збор значи повеќе коњи, а вториот двор.¹⁾ Да кажеме и тоа дека во македонскиот јазик се губи гласот „X“ и хановите се изговараат како анови.

¹⁾ Н. Kreševljaković, *Xanovi i karavansaraji u Bosni i Hercegovini*. Sarajevo, 1957, 29.

Разликата помеѓу ановите и карвансараите е во тоа што во ановите за престојот и сите услуги се плаќало па дури и огре-вот преку зима. Во карвансараите престојот бил бесплатен, затоа патникот сам се грижел за постелината за спиење, исхраната и за-топлувањето. Од ова произлегува дека во карвансараите немало никаков инвентар. Нив обично ги подигале побогатите луѓе со намера да прават добрина на патниците. Нивното издржување би-ло од приходите на другите имоти.²⁾

По местоположбата, ановите можат да се поделат во две групи: анови во градските населби и анови и карвансараи помеѓу градските населби. Ановите во градовите се граделе во центрите со цел да бидат поблиску до пазарите. Местоположбата на ано-вите што се наоѓале помеѓу градовите зависела од конфигураци-јата на теренот и оддалеченоста од еден до друг град. Имало ано-ви на превоите како што биле Маврови Анови, на Гавато и други, потоа во подножјето на планините. Ваквите места се бирале, за-тоа што пред секое искачување обично луѓето се одмораат, па секое спуштање пак се одмораат и обратно на спротивните пат-ници, потоа кога е поголемо растојанието од еден град до друг и на крајот се граделе на раскрсниците. Изборот за ваквата место-положба била заради поголемиот промет со гости и безбедност.

Како што рековме претходно, главната намена на ановите била за преноќување, но како што одминувало времето така и нивната намена се проширувала. Во прво време, покрај спиење и одмор, во ановите се вршела и замена на изморените коњи со извесен надомест. Подоцна во градовите почнале да градат уште поголеми анови со магацински простории за стоката на трговците и пондили за коњите. Со ваквите магацини сега тие почнале да вршат улога на трговски куќи помеѓу дојдените трговци од разни места и месните занаетчии. Во градовите каде што се одржувале пазарни денови и панаѓури биле градени и анови за оставање на коњите, колите и магарината со кои доаѓале селаните од окол-ните села, а тие оделе на пазар. Во овие анови немало соби за спиење освен кафеана во која можело да се јаде и пие. Откако ќе ги завршеле пазарните работи, селаните ги земале колите и живата стока, и се враќале дома. Во попатните анови покрај ука-жаната услуга во храна и спиење на кирациите, се хранела и жива-та стока со храна на анџијата. Во склопот на ановите или во непо-средна близина се наоѓале: колари, амџии, самарџии, налбати, јажари и друго. Сите тие со своите занаети укажувале услуга на кирациите.

Некои анови со својата местоположба и услужните занаетчии повлијаеле околу нив неорганизирано да се доселуваат и други за-наетчии кои не им биле потребни на трговците туку на околното

²⁾ Н. Kaleši, Najstariji vakufski dokumenti u Jugoslaviji na arap-ском jeziku. Priština, 1972, 90.

население што доаѓало кај овие занаетчии. Сега околу овие занаетчии се доселуваат и други жители од околните села и така се формираат селски и градски населби што се одржале до денес, а нивното име е поврзано со амот. Така населбите што се формирале покрај гостилниците го добиле името по зборот гостилница. Таков можен пример имаме со градот Гостивар, Гостиражни — Прилепско и Гостољуби — Могленско на патот Сobotско—Фуштани. Од зборовите пак навраќање, враќалиште да навратиме може да потекнува името на селото Вратница — Тетовско или пак Анска Река по ановите.

Набљудувајќи ја архитектурата, ановите можат да се поделат на неколку групи. Наједноставните анови биле со една поголема настрешница, во предниот дел отворени по целата должина, а задниот се состоел од еден сид на кого се наоѓале железни алки или дрвени гредички за кои се врзувала живата стока и јасли. На еден крај се наоѓала една просторија на андијата. Овие анови обично служеле за поминувачите и за еднодневен одмор, и се користеле во лето. Во градовите тие им служеле на селаните што доаѓале на пазар. Друг вид на анови биле ановите со една долга приземна пондила заградена од сите страни со тесни прозорчиња и голема влезна врата да би можела да влезе натоварената стока. Во некои анови во оваа просторија се чувала и живината на андијата, па спиењето било крајно нечисто и неудобно.⁴⁾ За таков случај ни даваат приказ двајца Англичани што патувале низ Македонија во 1839, 1842 и 1844 година. Тие велат: „Ноќта што ја поминавме во амот беше вистинска источна ноќ“. Во истата соба беа коњите, птиците, безброј муви, за цело време се слушаше ритање, викање, кукурикање и гризење, а гуските се качуваа на нас со нивните широки шепи и ние бесни избегавме надвор на полноќ“. Ова не е единствен случај, вакви биле сите типови на вакви анови.⁵⁾ Третата група на анови, покрај приземјето, имале и кат. На катот се наоѓале простории за спиење со оскуден мебел, крајно нечист.⁶⁾ Четвртата група на анови биле помали и личеле на селските куќи со помала пондила во приземјето и двери соби на катот. Петтата група на анови биле изградени во форма на правоаголник или квадрат од: приземје, кат и двор во средината. Кај нив имало пондили, магаџински простории и простории за спиење. Од сите страни амот бил заграден, а само од едната страна имал голема влезна врата. Ваквите анови ги имало во поголемите градови.

³⁾ Ј. Цвијић, Основе за географију и геологију Македоније и Старе Србије књ. III. Београд, 1911, 1269.

⁴⁾ Ј. Цвијић, сп. дело, 999.

⁵⁾ А. Матковски, П. Ангелакова, Патовањето на двајца Англичани низ Македонија во 1839, 1842 и 1844 година. Гласник ИНИ, 1, Скопје, 1974, 233.

⁶⁾ Н. Kresevljaković, sp. delo, 31.

Кога започнало да се тргува во ановите, започнале да се разменуваат и мислења помеѓу патниците за квалитетот и безбедноста на патот, на стоката во разните градови, цените и побарувачката, потоа за разните доживувања, за легендите, приказните и друго. Од ова произлегло во ановите да се градат и кафеани.

Послугата во ановите зависела од големината и од типот. Секој ан имал сопственик. Тој се трудел за целокупната работа на анот, неговото одржување, опремата и исхраната, бројот на послугата и др. Во колку во анот се служело и јадење, тој имал и готвач. За одржување на собите, инвентарот, постелнината и затоплувањето на просториите се грижел собар. Еден човек бил задолжен за отворање и затворање на анот. Анот бил отворан наутро, откако сите гости ќе провереле дека сета стока им е тукa, а бил затворан два часа по заоѓањето на сонцето. Потоа, истиот човек бил задолжен за исхраната на коњите и другата жива стока, за количината на дадената храна за секој коњ поради наплата и за чистотата на дворот.

Да напоменеме дека во извесна смисла, услуга за преноќување и одмор давале и манастирите но не во толкава мера како ановите и карвансараите, бидејќи тие претежно се наоѓале понастрана од патиштата и не биле во допир со патниците. Во колку имало престој, патниците за укажаната услуга не плаќале ништо, освен ако оставале доброволно по некоја сума пари или подароци.

Во текот на XIX век и првата половина на XX век почнало да опаѓа значењето на ановите и карвансараите како последица на пронајдениот телефон. Со него се овозможило лесно и брзо да се пренесуваат мисли на поголема далечина. Овој изум за пренесување на мисли, наредби и друго потпомогнало во извесна мера да опадне значењето на ановите ано не и нивното наполно изумирање, бидејќи се намалило патувањето на државно-службени патувања. На крајот на деветнаесеттиот век, во деловите каде што се јавува железничкиот сообраќај во Македонија, почнува да се намалува значењето на кираџиството и анџиството. Наполно изумирање на ановите настапило со пронаоѓањето на автомобилот, камионот и авионот и нивната широка примена особено по Втората светска војна. Со овие превозни средства, патниците брзо го совладувале просторот помеѓу населбите и така немало потреба од попатни анови за одмор.

Но дали попатните и градските анови изумреа? Не, тие сега се трансформираат во мотели и хотели, што значи дека попатните анови се претходници на мотелите, а градските на хотелите. Хотелите и мотелите за разлика од ановите се далеку поусовршени и ја вршат истата функција што ја вршеле ановите. Услугата што била давана на живата стока, сега е заменета со паркинзи, бензински пумпи и сервиси. Единствено што се изгуби, то се магацинските простори за трговската стока. Затоа денес се градат посебни магацини во градовите.

Патната мрежа и попатните анови

Како што рековме во почетокот, еден од главните услови за изградбата на ановите биле патиштата. Патиштата пак почнале да ги градат уште Римјаните, за побрзо движење на војската, за подобра контрола во државата и за други намени. Во Македонија познати патишта од тоа време се: Виа Игнатиа, Виа Сердика—Хераклеа и дел од патот Виа Милитарис Сирмиум—Константинопол од кого во Ниш се двоел патот за Солун. Покрај овие главни магистрални правци, во Македонија постоеле и локални патишта што се двоеле од нив. Колкава била важноста на римските патишта може да се види од картите правени во четвртиот век со попатните станици и оддалеченоста помеѓу нив. Овие патишта биле наследени во средниот век и се одржале до XX век.⁷⁾ Во текот на нивното постоење, некои се доградувале, некои го корегирале правецот, заради полесно минување преку реки, превои или заради поголема безбедност.

По Вардарската долина, патот одел преку Катланово—Штип долината на реката Лакавица—Бела Река—Дервенска Река—Валандово—Дојран—Кара Сули—Солун. Патот не одел по долината на реката Вардар, бидејќи поминувал низ неколку клисури, па сигурноста не била голема и патувањето било поотежнато. Патот згаснува со изградбата на железничката линија во 1873 година и поделбата на Македонија во 1912 година. На овој пат освен во градовите имало и други попатни анови.

Првиот ан поаѓајќи од Скопје спрема Солун се наоѓал во Маџари, на 5 км. оддалечен од центарот на Скопје.⁸⁾ Вториот локалитет бил во Петровец, каде што имало два ана, оддалечени 17 км, од Скопје. По Петровец ан имало во Катланово на 25 км од Скопје. На 25 км пред Штип кај селото Саразмалино се наоѓал последниот ан до Штип. Од Штип до Солун имало на три места анови. Првиот од Штип се наоѓал на околу 30 км, кај раселеното село Трескавец северозападно од селото Долни Радеш. Следниот ан бил во селото Фурка,⁹⁾ па потоа во Дојран и последниот ан се наоѓал кај некогашната железничка станица на селото Арџан. Од патот Скопје—Солун, се двоеле неколку споредни патишта кон исток и запад. Така кај селото Отавица се двоел патот за Велес. Бидејќи растојанието било кратко, до Велес немало ан. Ист е случај и со патот што се поврзувал со Свети Николе, а се двоел кај

⁷⁾ Г. Шкриванић, Путеви у Средњовековној Србији. Београд, 1974, 75—81. Ј. Цвијић, сп. дело, 995.

⁸⁾ Меѓуградските анови се извлечени од австроунгарските карти 1 : 200000. Prizren, Skoplje, E. Palanka, Džumaja, Elbasan, Monastir, Voden, Saloniki, Kavala i Larisa.

⁹⁾ Ј. Г. Хан, Патување кроз Поречину Дрина (Дрима) и Вардара. Београд, 1973, 438

селото Џумајлија. Од Штип два пата одеде кон Источна Македонија. Едниот одел десно, а другиот лево од Брегалница. Десниот пат поминувал низ Кочани и во Винаца се соединувал со другиот пат, понатаму продолжувал покрај Брегалница поврзувајќи ги сите населби од овој дел на Македонија. На овој дел регистриран е само Караџа ан, западно од селото Турија. На релацијата Радовиш—Струмица—Петрич, анови имало на 6 километри од Радовиш кај некогашниот наречен Нов Чивлик и пред Струмица во селото Василево. Помеѓу Струмица и Петрич на картите нема регистрирано анови.

Во североисточна Македонија, на релацијата Скопје—Крива Паланка, се наоѓале повеќе анови. Првиот ан се викал Путин кај Младо Нагоричино, на околу 15 км оддалечен од Куманово. Потоа во Старо Нагоричино постоеле три ана, а во Стрезовце постоел Дедо Стеванов ан од Довезанце, за кој се раскажува дека бил многу голем. Имал соби за спиење за патниците и трговците, во кулата над влезната врата. Дворот бил заграден со висок ѕид 3—4 метри и зафаќал голем простор во кој можело да се сместат до 2.000 коњи, потоа имал своја фурна, потковачница и др. Други анови во Средорек биле на Дедо Дин, Михајлов ан, Џанков ан¹⁰⁾ и др. Други анови имало во Орах на околу 15 км оддалечен од Младо Нагоричино, во Страцин, Чиф ан кај Гиновци, во Псача, Конопница и последниот ан по Крива Паланка бил Бегов ан, на устието на реката Добровница во Крива Река. Од Куманово спрема Врање анови се наоѓале во Табановце.¹¹⁾

Патот што се двоел од кривопаланечкиот пат кон Кратово и Кочани бил од локално значење и помалку прометен, но сепак и на него имало анови. Така на раскрсницата кај што се влева Кратовска Река во Крива Река се наоѓале два ана На патот Страцин—Кратово, ан се наоѓал кај селото Талашманци.

Патот Струга—Охрид—Битола—Воден—Солун, фактички е дел од познатиот пат Виа Егнатиа. Овој значаен пат бил подигнат во римско време и се одржал до 1912 година. Патот бил доста прометен и претставувал најкратката врска помеѓу Јужна Италија и Константинопол, поврзувајќи повеќе градови. Неговото неколкувековно значење запира со поделбата на Македонија и поставувањето на политичката граница 1912 година. Со тоа патот бил поделен на три држави: Албанија, Србија и Грција. Затоа запира неговата неколкувековна функција на поврзувањето Јадран со Солун и понатаму продолжува неговото значење во рамките на секоја од споменатите држави. Поради неколкувековниот промет со патници, имало изградено повеќе анови во градовите и помеѓу градовите. Првиот ан бил во Струга, потоа Охрид, Круш-

¹⁰⁾ Ј. Хаџи-Василевиќ, Јужна Стара Србија, I, Београд, 1909, 33—34.

¹¹⁾ А. Урошевиќ, Куманово. Годишен зборник на ПМФ. Скопје, 1949, 15.

је.¹²⁾ Помеѓу Кривени и Јанкоец се наоѓал анос на Сали паша, по него ан имало во Ресен. Напуштајќи го Ресен, првиот ан бил во селото Козјак од каде што еден пат се двоел за да оди по западниот брег на Преспанското Езеро до Корча, а оттаму до Јанина. Овој пат е познат како Епирски пат.¹³⁾ Од Козјак до Битола, ан имало на превојот Гавато и Кажани. Напуштајќи ја Битола спрема Солун, регистрирани се следните анови: Мохарем ан (источно од Острово), Владово (западно од Воден), по Воден на 10 км се наоѓал Бозаци бурну кај селото Вртикоп, а на 23 км пред Ениџе Вардар се наоѓал анос во селото Сенделчево (во картата Сендил). На 5 км од Ениџе Вардар, на источниот крај од езерото Балаџа се наоѓал последниот ан до Ениџе Вардар. Првиот ан по Ениџе Вардар се наоѓал на 8 км кај денешната населба Неа Пела и е регистриран како ан Баџа. Пред селото Илиџиево на 8 км оддалечено од претходниот ан се наоѓа анос Сарсали од двете страни на реката Вардар. Анос од десната страна на Вардар се викал „Вардар“. Само на неколку километри од Вардар во селото Топчин пак имало ан. Последниот ан до Солун се наоѓал кај раселеното село Шамли 10 км пред Солун.

Во продолжение од Солун спрема Драма преку Серес, првиот ан се наоѓал пред селото Лембет кое денес е приградска населба на Солун. По него, следниот ан бил само неколку километри пред Ајватово на раскрсницата што водела кон Лагадина. Ан имало и на лагадинскиот брег кај лагадинската бања Лутра со име Керемид ан. Во продолжение спрема Серес, на Богданската (Фламурската) планина, на неколку километри североисточно од селото Лахама се наоѓал ан. Од Лахана до Серес имало уште два ана. Првиот бил на оддалеченост од 5 км, а вториот на 7—8 од претходниот кај селото Башкој.

На релацијата Серес—Драма—Кавала имало исто така два ана. Едниот бил помеѓу селата Тополјани и Сармусакли, вториот се наоѓал кај железничката станица Ангиста. Во продолжение од Драма спрема Кавала, единствен ан имало на 6—7 км пред Кавала кај Бадем. Понатаму од Кавала спрема Ксанти до реката Места постоеле два ана. Првиот бил само на неколку километри од Кавала во селото Караорман, а вториот се наоѓал некаде југоисточно од селото Ени Кој.

На релацијата Драма—Неврокоп (Гоце Делчев), регистрирани се два ана. Првиот бил во близината на Неврокоп поточно кај бањата Топлица, а непосредно до Неврокоп се наоѓал анос Бонајр. Одејќи спрема север кон Банско и Разлог, првиот ан напуштајќи го Неврокоп се наоѓал во Баница, потоа на 5 км југозападно од сегашното село Буково бил Купенскиот ан (во кар-

¹²⁾ Постои можност дека постоел уште некој ан од Охрид до Крушево што не е регистриран на картите и патописите.

¹³⁾ Ј. Цвијић, сп. дело, 997—998.

тата Цируполе). На 7—8 км посеверно од овој ан се наоѓале Кременските анови, по него доаѓал Авидимскиот ан, следниот ан бил во Лушин. Помеѓу Банско и Разлог, поради блискоста од 6 км немало ан. На релацијата Разлог—Благодивград на 13 км од Разлог се наоѓал Пределскиот ан. Следните, два ана се наоѓале на составот од реките. Еловица и Осеновска Река. Од местото на овие два ана па сè до реката Струма на оддалеченост од околу 13 км поточно до Симитли (Изворите) немало анови.

На релацијата Серес—Благодивград постоеле исто така неколку ана. Првиот се наоѓал на раскрсницата на патот што доаѓал од Кукуш и одел јужно од Беласица. Бидејќи се наоѓал на влезот во клисурата бил регистриран како ан Дербенд (Дервен). Следниот ан бил блиску до сегашната грчко-бугарска граница кај селото Драготин. Од овој ан на 35 км спротивно по Струма се наоѓал асот Белица (Илинденци), а на 5 км од Белица се наоѓал асот кај селото Долна Градешница. Другите попатни анови се наоѓале кај Кресна, Крупник Симитли (Изворите) и северно од Ораново бил Трака ан.

На релацијата од Скопје спрема Западна Македонија, патот одел преку Тетово и Гостивар. Во Гостивар тој се двоел еден преку Дебар за Струга, а вториот за Кичево. Во Кичево пак еден пат се двоел за Охрид, друг за Битола и трет преку Македонски Брод за Прилеп.

На делницата помеѓу Скопје и Тетово постоеле два ана, едниот бил кај Буковиќ, а вториот во Гримшин. Помеѓу Тетово и Гостивар имало само еден ан на средината помеѓу овие два града во Жеровјане. Од Гостивар до Струга преку Дебар имало 6 ана во близината на Маврово односно кај денешниот мотел, потоа кај селото Велебрдо и кај Дебар. Помеѓу Дебар и Струга, анови имало во подножјето на селото Нерези сопственост на Мерсин бег, потоа во Велешта или Добовјани. На релацијата Гостивар—Охрид преку Кичево, анови имало во: Падалишта, Кичево, Брѓани, Издеглавје и Ботун. Од Кичево до Битола ги имало ановите во следните попатни села: Старовец, Доленци, Жван, Сопотница, Мургашево, Мраморица и Драгожани. За Прилеп преку Македонски Брод анови имало во: Челопек, Ижишта и Македонски Брод.

На патот Битола—Прилеп—Титов Велес, првиот ан се викал или бил сопственост на Зекерја Петилат североисточно од Црнобуки и Вашаревачки ан. Од Прилеп спрема Велес преку Плетвар имало анови кај следните села: Плетвар, Беловодица, Тројаци, Топлица, Ракле, Фариш, Дреново и кај некогашниот Бизет Чифлик. На патот преку Бабуна Цвијиќ првиот ан го забележал кај селото Црнилиште и е наречен Црнишки ан или Абди ан во когс

¹⁴⁾ Ј. Цвијиќ, Основе, књ. I, стр. 311—312.

имало 20—100 турски војници. Следниот ан се наоѓал на срот на Бабуна. Него Цвиик го регистрира како Бабунски ан и вели дека бил заграден со висок ѕид, а над влезната врата се наоѓала кула за турска полиција и војска што го обезбедувала патот. Во анос имало соби за спиење и пондили за коњи. Одејќи спрема Велес следеле два запуштени ана. Едниот бил кај селото Извор, а вториот што бил понатаму, се викал Котев ан. Последниот бил Врановачки ан што се викал „Песок“ (во картата забележан со турското име Кумсал—Песок).

На Епирскиот пат што одел од Ресен по западниот брег на Преспанското Езеро за Горица (Корча) биле следните анови во Дрмени, Сур ан кај селото Шурленци, Стена кај Лесковец, во Долна Горица и покрај селото Свезда. На делницата Горица—Костур постоел само еден ан во селото Биклишта.

На патот Лерин—Костур, постоеле два ана, првиот бил во Желево а вториот на раскрсницата на патот што доаѓал од Горица.

И на крајот од Бер за Солун постселе неколку ана покрај селата: Лотрос, Трговиште, Ланивер (на реката Кара Азмак) и последниот на реката Вардар.

Покрај наброените попатни анови веројатно постоеле уште и други што се испуштени во картите, па тука не се спомнати. Исто така постоеле анови и на помалку прометните патишта што овде не се споменати, но нивниот број е незнатен.

Градските анови

Градските населби за разлика од селските имале развиено занаетчиство и побудувало интерес кај селското население, макар еднаш неделно да гравитираат кон градовите за да се снабдуваат со занаетчиски производи. На овој начин градските населби постанале и трговски центри за околното селско население. Од друга страна, секој град со својата околина се разликувал од другиот град со своите занаетчиски и земјоделски производи и рудното богатство. Особено поголема разлика постоела со производите помеѓу поодалечените градови и градовите од другите земји со други климатски услови. Ваквите разлики помеѓу градските населби предизвикале интерес за размена на занаетчиски и земјоделски производи помеѓу градовите односно појавата на трговијата.

Трговците што доаѓале од подалечните места останувале подолго време во градовите па оттаму се појавила потреба за изградба на анови. Во помалите градови имало помалку анови и тие биле помали, повеќе служеле за околното селско население. Во поголемите градови имало поголем број на анови, помали и

поголеми со магацински простори. Првите записи за нивното постоење ги сретнуваме во турските вакафмани од XV век.

Во Скопје постоеле повеќе анови,¹⁵⁾ до денес сочувани се Куршумли ан, Сули ан и Капа ан. Куршумли ан изграден е од Муслихудин во XV век, Сули ан од Исак бег.¹⁶⁾ Трите ана денес се реставрирани и пренаменети за трговски и културни цели. Евлија Челебија на својот пат низ Скопје ги спомнува: Мехмед агин ан, Јаја пашин ан и Исак бегов ан.¹⁷⁾ Во 1498 година се спомнуваат Тетовски и Кумановски ан.¹⁸⁾ Веројатно постоел уште некој ан што не е забележан.

Во Битола во XV век се споменува анот на Чауш бег.¹⁹⁾ Постарите луѓе ги паметат следните анови: Дебарски, Кичевски, Прилепски, Велушки, Буковски, Драгошки и уште евентуално некој заборавен.

Во Титов Велес исто така имало повеќе анови на двете страни од реката Вардар. На десната страна од Вардар биле следните анови: Прилепски, Битолски, Котевски, Бекшан и Крепиевски ан. На левата страна биле: Пекмез—пазарски ан, Овчеполски, Вакавски, Унчов, Даскалов, Нов ан, Чивчи-Ристов и Пошта ан. Ановите на левата страна од Вардар биле покрај житниот пазар и патот толку големи што можеле да примат и по 500 коњи.²⁰⁾

Атанасие Урошевиќ во својот труд за Куманово, забележува дека во Куманово имало 20 ана,²¹⁾ но не ги набројува кои се тие. Јован Хаџи-Василевиќ го споменува само Курчискиот ан односно Кожуварскиот во чиј состав имало повеќе кожувари.²²⁾

Во Прилеп од поновите анови познати се: анот кај ат (сточен) пазар, Черпич ан, ан на Селчани, Папазов ан и др. Во Тетово познати анови биле: „Бело јагне“ (Теарачки ан), Љупуров ан и Даилџов ан.

Евлија Челебија на своето патување низ Македонија ги забележал само градските анови. Во Струга забележал дека има само еден ан (557)²³⁾ Во Охрид се наоѓаат три прекрасни ана, но не се распрашал кој ги изградил (567) и три бесплатни каравансараи. Најубавиот каравансарај е на малиот трг (Кучук пазар) во дебела ладовина со 40 огништа (568). На јужниот брег од Охридското

¹⁵⁾ А. Стојановски, Дервенциството во Македонија, Скопје, 1974, 264.

¹⁶⁾ Градските анови на картите не се регистрирани. Податоците се прибирани по кажувањето на постарите луѓе и записите.

¹⁷⁾ Н. Kaleši, sp. delo, 104—219.

¹⁸⁾ Evlija Čelebi, Putopis. Sarajevo, 1973, 286.

¹⁹⁾ Службен лист на НРМ бр. 3. Скопје, 1948, 108.

²⁰⁾ Н. Kaleši, sp. delo, 66.

²¹⁾ М. Филиповиќ. Положај и територијален развиток Велеса. Гласник географског друштва, св. XXI. Београд, 1935, 9—10.

²²⁾ А. Урошевиќ, сп. дело, стр. 15, фусн. 48.

²³⁾ Ј. Хаџи-Василевиќ, сп. дело, 53—54.

езеро во Подградец исто така имало три ана (572). Во Радовиш има три ана (577), во Кавадарци има трговачки ан, во Валандово два ана (580). Струмица има карвансарај во кој бесплатно преноќуваат патници и намерници. Во него има 6 беќарски соби. Во нив седат просветни гости и занаетчи од други земји. Во Крива Паланка има голем ан како карвансарај (296), во Велес еден н (304), во Прилеп еден ан (305). Штип има 7 ана, од нив најпознат е Синан-бегов ан, Кара-кадин ан и Чумулцизадеов ан. Само во еден карвансарај преноќувањето е бесплатно. Тој е импозантен, градбата му е како тврдина, и е покриен со олово. Во приземјето има 50 соби и 50 на спратот. Може да прими 1.000 коњи, камили и магариња. Задужбина е на Кучук Емир-Султан (345). Него го спомнува и Хаџи Калфа.²⁴⁾ Хаџи Калфа ни спомнува некои анови во Солун и тоа покрај плоштадот бил Лонџе. Најголеми се: Сулице ан, Мустафа пашин ан и Милта Ан,²⁵⁾ а пак Исак Челеби имал 6 ана во овој град и ги увакафил, помеѓу кои еден бил со 54 соби.²⁶⁾ Покрај наброените градови, анови имало и во другите градски населби што овде не се спомнати.

Ilija PETRUŠEVSKI

THE TAVERNS AND STOPPING PLACES FOR CARAVANS

S u m m a r y

Macedonia represents a crossroad of the caravan roads which led from the South Adriatic to Constantinople and from Middle Europe to Salonica. As the caravan traffic was carried out by horses it was going slow and the journey was lasting for a long time. Because of the slow traffic the stopping places for caravans have been built by the roads and in the towns. There were meant to be used for stay and rest of travelers and merchants. In the taverns they got food and accomodation for money, and in the stopping places for caravans it was free of charge. The taverns were different in size: groundfloors, and one — storey houses having one or more rooms. Visitors have left some notes about the

²⁴⁾ Броевите во заграда ја означуваат страницата од патописот на Евлија Челеби.

²⁵⁾ С. Новаковиќ, Хаџи-Калфа или Ѓатиб-Челибија, турски географ XVIII века. Споменик СКА XVIII, Београд, 1892, 43.

²⁶⁾ С. Новаковиќ, сп. дело, 36.

²⁷⁾ Н. Kaleši, sp. delo, 148.

outlook and service which have been kept. We meet the first notes about them in the Turkish vacufmans from the 15 century. From then to the end of the 18 century they used to work they were rather active and with a good profit. From the 18 century onwards they started duyind. Some town taverns remained to work after the Second World War which were meant for the surrounding village population. Their work and service today have been taken by motels and hotels which according to their work are very similar to the former taverns.