

KERÛBÎ

KERÛBÎ

(كروبی)

Melekler içinde
Allah'a yakın olanlara verilen isim
(bk. MELEK).

KERVAN

Uzak yerler arasında ticaret eşyası
ve yolcu taşıyan yük hayvanı katarı.

Aslı Farsça *kâr - bân* olan kelime "iş idare eden" anlamına gelir; *c/karavan(e)* şeklinde Batı dillerine de geçmiştir. İslâm öncesi dönemlerde Araplar kervan karşılığında gidiş geliş ve seyahati ifade eden 'ayr kökünden 'îr (Lane, V, 2209), Türkler de *arkış* (Doerfer, II, 43-44, nr. 460; Clauson, s. 216-217) kelimesini kullanıyorlardı. Kur'an'da kervan ve kervancı anlamına 'îr (Yûsuf 12/70, 82, 94) ve *seyyâre* (Yûsuf 12/19) geçmektedir. Daha sonra *kâfile* kelimesi yaygınlaşmıştır.

Kervanlar yerine göre sadece deve, eşek, at veya katır, yerine göre de bunların karışımından oluşabilirdi. Develer daha çok düzlük ve çöllerde, katır, eşek ve nâdiren atlar ise dağlık arazilerde yük taşırdı. Dünyanın bazı yörelerinde daha farklı hayvanlar da kullanılmıştır. Meselâ Hindistan'da tahıl nakliyatı yapan 100-200 arabalık kervanlarda arabaların her birini on-on iki öküz çekişiyordu. Dünya tarihinde bilinen ilk düzenli kervan işletmeciliği, Asur ticaret kolonileri çağında (m.ö. 1900-1750) Mezopotamya'nın Asur şehriyle Anadolu'da eski Hititler'in başşehri Kaneş (Kayseri Kültepe) arasında gidip gelen Asurlu tâcirler tarafından gerçekleştirilmiştir. Eşek katarlarından oluşan bu kervanlar, güzergâh üzerinde bulunan şehir devletlerinin güvencesi altında ve gereken geçiş - konaklama ücretlerini ödeyerek Anadolu'dan altın, gümüş, bakır, yün ve bazı yarı mâmul maddeler, Asur'dan da kalay, ağır kumaş ve çeşitli lüks eşya taşıyordu. Taşıma maliyetini hemen hemen yarıya düşüren devenin kervancılıkta yaygın olarak kullanımı milâttan önce 1200 civarındadır (Gibson, s. 33).

Eski Ahid'de Ortadoğu'da kervancılığın geçmişiyile ilgili bazı bilgilere rastlanır. Hz. Yûsuf'u kuyuda bulanlar develerle Gilead'dan Mısır'a baharat, pelesenk ve mür götürün İsmâîlî kervancılarıydı (Tekvîn, 37/25). Sebe melikesinin (Belkis) Hz. Süleyman'a hediye götürdüğü baharat, altın ve değerli taşlar büyük bir kervanla

taşınıyordu (I. Krallar, 10/2). Bâbil Hükümdarı Nabunaid'in (Nabonidus, m.ö. 556-539), Arap tebaasını Bâbil'in diğer bölgeleriyle uyumlu hale getirmek için Kuzey Arabistan'da güzel bir vaha şehri olan Teymâ'yı bir müddet başkent edinmesi (m.ö. 552-542) ve böylece nüfuzunu Medine'ye kadar yayması, yarımadanın özellikle batı kıyısı boyunca kervan ticaretinin gelişmesine yaramıştır. Eski Ahid'de Teymâ kervanlarından söz edilir (Eyub, 6/19; İşaya, 21/13-14). Anlaşıldığına göre Hicaz kervanları burada bir müddet konaklıyordu. Yarımadanın kuzeyindeki Hîre ile Petra ve orta kesimindeki Necran gibi şehirler zenginliklerini bu kervanlara borçluydu. Tarihi İpek yolunun deniz bağlantısıyla Yemen ve Hadramut limanlarına gemilerle getirilen mallar, havaların daha serin olduğu kış mevsiminde kervanlarla Mekke, Medine ve "esvâku'l-Arap" denilen panayır merkezlerine taşınırdı. Fırat'tan Yemen'e kadar Arap kabileleri kervanlarla birbirlerine bağlıydılar. Haremin sakini ve hizmetkârı olarak saygı gören Kureyş'in reisleri, kendilerine bağlı kabileler adına ticaret için gittikleri ülkelerle anlaşılırdı. Hz. Peygamber'in dedelerinden Hâşim ve üç kardeşi 467'de ticaret kervanlarına imtiyaz almak için Bizans, Sâsânî, Habeş ve Yemen saraylarına gitmişti (bk. İLÂF). Kureyş tâcirleri ticaret yapmak için kışın Yemen ve Habeşistan, yazın ise Filistin, Şam (Suriye), Mısır ve Irak bölgelerini tercih ederlerdi; Kur'an'da da bu kış ve yaz seferlerine temas edilmektedir (Kureyş 106/2). Resûl-i Ekrem, gençlik yıllarında Hz. Hatice'nin ticaret kervanlarını kârdan alacağı belli bir pay karşılığında götürüp getirmişti. Bedir Gazvesi'ne sebep olan, Mekkeliler'in, gelirin müslümanlara karşı savaşta kullanmak üzere Ebû Süfyân yönetiminde düzenledikleri kervan 1000 vededen oluşuyor ve 50.000 dinar değerinde mal taşıyordu.

Deve kervanları ağır ve hafif olmak üzere ikiye ayrılırdı. Ağır kervanlarda develerin her biri beşer altışar kantar (ortalama 250 kg.), hafif kervanlarda ise üçer kantar (150 kg. kadar) yük taşırdı. Kervancılığın geliştiği dönemlerde 1000 develi kervanlar orta ve bunun altındakiler küçük, üstündekiler büyük kabul edilirdi. Büyük Sahrâ'da kuzeyden güneye 20.000 deve den oluşan ticaret kervanları düzenlenebilmekteydi. Kur'an-ı Kerim'den, Hz. İbrâhim'den beri devam eden bir gelenek olduğu anlaşılan hac kervanlarının (Hac 22/27) ticaret kervanlarıyla birlikte yolculuk yaptığı da olurdu. Hac kervanlarında

insan ve hayvan sayısı 5-6000'den 60-70.000'e kadar ulaşabilirdi. Kahire'den gelen hac kervanı Kuzey Afrika'dan gelenlerle ve ticaret kervanlarıyla birleşince bu sayı 100.000'i bulabilirdi. Develer yediden yirmiyeye kadar gruplar halinde, tehlike anında çabuk kopabilen ince iplerle burunlarından birbirine bağlanır ve en kadakine çingirak takılırdı. Çingirak sesinin kesilmesi küçük sicimlerden birinin koptuğuna delâlet ederdi.

Kervanlar tabiat şartlarına ve eşkıya tehlikesine karşı tedbir almak zorundaydı. Çölde su bulunan vadilerin yerlerini iyi bilmek gerekirdi. Eski Ahid'de dostuna ihanet eden kimse suyunu yer altında gizleyen, böylece kervanların çöle sapıp helâk olmasına yol açan vadilere benzetilir (Eyub, 6/18). Çöllük arazide "tekkîf" denilen su bulmada maharet sahibi rehberler görevlendirilir ve Batı Sudan gibi bazı yerlerde duyarlılıkları sebebiyle bu iş için âmâlâr seçilirdi. Dağlık bölgelerde özellikle kışın seyahat eden kervanlar da kar ve fırtına tehlikesine göz önünde bulundururdu. Kervanlar hırsızlara karşı genellikle silâhlı korumaya, bazan profesyonel askerlere sahipti. Gece yolculuğu sırasında eşkıya baskınlarına karşı devamlı uyanık olmak gerekiyordu. Gözcüler belli aralıklarla birbirlerini haberdar eder ve bunun için davul çalarlardı. Gündüz yolculuklarında kervancıbaşının arkasında, bir bayrak taşıyan ve tehlike anında onu sallayarak tüfekçileri kervanı korumaları için uyarı bir bayraktar yer alırdı. Mola verildiğinde saldırılara karşı kolay savunma yapabilmek için yükler indirilip büyük çuval ve balyalar dört köşeli bir korugan veya tabya oluşturacak şekilde istiflenirdi. Kervanların güvenliğinden güzergâh üzerindeki ülkeler sorumluydu ve yolu kapatmaları veya kervanlara herhangi bir biçimde zarar vermeleri savaşlara yol

Bir deve kervanını gösteren minyatür (Nusretname, TSMK, Hazine, nr. 1365)



açabiliyordu. Meselâ Asur ticaret kolonileri çağında Mama Kralı Anum - Hirbi'nin Kaneş - Asur kervan yolunu kapatması Kaneş Krallığı ile savaş çıkması sonucunu doğurmuştu (Baydur, s. 42). Hârizmşahlar Devleti'nin yıkılmasıyla sonuçlanan Moğol saldırısının görünürdeki sebebi de 450 kişilik bir Moğol kervanının 1218'de Otrar valisi tarafından yağmalatılarak adamlarının öldürülmesiydi.

Kervanların gittiği en uzun güzergâh İpek yoludur. Bu tarihî yolun büyük bölümü Türk ülkelerinden geçiyordu; özellikle Semerkant kervanların birleştiği bir merkezdi. Dunhuang bin Buda mağaralarındaki duvar tasvirlerinde kervancılar da yer alır (Muqi, s. 106). Kültigin yazıtlarında Çin'e gönderilen, Bilge Kağan yazıtında vergi getiren arkışlardan, *Kutadgu Bilig*'de ipek getiren Hitay (Çin) arkışından söz edilir. *Kutadgu Bilig*'in LVIII. bölümü kervancılarla ilgilidir. Bu bölümde Ögdülmüş, Ogdurmuş'a kervancıları övgüyle anlatır ve ellerindeki değerli şeyleri onlara borçlu olduklarını söyler. Kervanlara çok büyük önem veren Türkler arasında özellikle Selçuklular, bu yolla yapılan ticaretin gelişmesi için âzami gayreti göstererek tüccar ve yolcuların dinlenmesine mahsus ribât ve kervansaraylar inşa etmişler, yabancı tâcirlere çok az gümrük uygulamışlar ve hırsızlık, tabii âfet gibi sebeplerle zarar gören malların sahiplerine bedellerini ödemişlerdir (Turan, X/39 [1946], s. 473). Osmanlı Devleti'nde de nakliye ve haberleşme geniş kapsamlı bir kervan ağıyla sağlanıyordu. XV. yüzyılın sonlarına doğru Anadolu'dan geçen en önemli kervan yolu İpek yolunun bir bölümü olan Bursa - Tebriz yolu idi. Bu güzergâhta gidip gelen büyük kervanlardan başka şehirler arasında çalışan ve "makârî" (kiralık) denilen daha küçük kervanlar da vardı. İstanbul'da IV. Murad zamanında 3000 kişi kervancılıkla geçiniyordu (Evliya Çelebi, I, 520). Osmanlı Devleti'nin batıdaki topraklarında da kervan ticareti gelişmişti. İstanbul ve Belgrad arasında Belgrad kervanı adıyla düzenli yolculuklar yapılıyor, ayrıca İskandinavya'ya kadar Avrupa ülkelerine Osmanlı kervanları gidip geliyordu. Lehistan kralına gönderilen 28 Zilkade 972 (27 Haziran 1565) tarihli bir nâme-i hümâyun, Moskova'dan dönen bir Osmanlı kervanının Lehistan sınırında yağmalanıp adamlarının öldürülmesiyle ilgilidir (6 Numaralı Mühimme Defteri, s. 260, nr. 1283). Türk dünyasının Orta Asya kesiminde ise XVI. yüzyıldan itibaren kervanlar hayatı olumsuz yönde etkilemiş,

kuzeyden ve güneyden gelen Avrupa malları dâhilî, malî ve iktisadî dengeleri felce uğratarak Belh gibi dışarıya mal gönderen merkezlerin boşalmasına, kervan yollarındaki ribâtların terkedilmesine ve vakıf gelirlerinin büyük ölçüde düşmesine yol açmıştır (Togan, s. 119-120).

XVII. yüzyılın ortalarına doğru İran, Hindistan ve Osmanlı Devleti arasındaki kervan ticareti, İngiliz ve Hollanda şirketlerinin deniz ticaret yolunu kullanmaya başlamasıyla azaldı. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ve Avrupalıların sömürgelerden âzami derecede istifade edebilmek için yeni demiryolları yapmaları küşü daha da hızlandırdı. Ancak Asya'nın ve Afrika'nın bazı bölgelerinde küçük ticaret kervanlarıyla hac kervanları XX. yüzyılda dahi mütat seyahatlerine devam etmiştir. Bugün de Afrika'da Tinbüktü'ye 800 km. kadar kuzeyindeki Taoudenni tuz ocaklarından yirmi-yirmi beş deveden oluşan küçük kervanlarla tuz kalıpları taşınmaktadır (Atlas, sy. 86 [2000], s. 32-48).

BİBLİYOGRAFYA :

Lane, *Lexicon*, V, 2209; Doerfer, *TMEN*, II, 43-44, nr. 460; Clauson, *Dictionary*, s. 216-217; 6 Numaralı Mühimme Defteri (nşr. Hacı Osman Yıldırım v.dğr.), Ankara 1995, s. 260, nr. 1283; Yusuf Has Hâcib, *Kutadgu Bilig* (trc. Reşid Rahmeti Arat), Ankara 1988, II, beyit nr. 1386, 1443, 4419-4438, 5367, 5546, 5754; İbnü'l-Cevzi, *el-Müntazam*, V, 65; VI, 59-60; İbn Battûta, *Tuhfetü'n-nüzzâr*, II, 774; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, I, 520; J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat* (trc. Ertuğrul Gültekin), İstanbul 1980, s. 52, 57, 68-69, 74-75, 89, 91; H. von Moltke, *Türkiye Mektupları* (trc. Hayrullah Örs), İstanbul 1969, s. 176; J. P. Ferrier, *Caravan Journeys*, London 1856, s. 53; Mez, *el-Haçâretü'l-İslâmiyye*, II, 232, 307, 310; E. W. Bovill, *The Golden Trade of the Moors*, London 1958, s. 52, 235, 236; R. Mauny, *Tableau géographique de l'ouest africain au moyen âge*, Dakar 1961, s. 398-403; H. Schreiber, *The History of the Roads* (trc. S. Thomson), London 1961, s. 24-51; S. D. Goitein, *Studies in Islamic History and Institutions*, Leiden 1968, s. 303; Nezahat Baydur, *Kültepe (Kaneş) ve Kayseri Tarihi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul 1970, tür.yer.; A. Zeki Velidî Togan, *Bugünkü Türkîli Türkistan ve Yakın Tarihi*, İstanbul 1981, s. 119-120; Che Muqi, *The Silk Road Past and Present*, Beijing 1989, s. 106; Mc Guire Gibson, "Duplicate Systems of Trade: A Key Element in Mesopotamian History", *Asian Trade Routes*, Irthlingborough 1991, s. 27-37; Faruk Abu-Chakra, "Trade and Trade Routes of the Quraysh", a.e., s. 38-42; T. Riis, "Trade Routes in Early Nineteenth Century Syria and Lebanon", a.e., s. 43-50; Bahaeddin Ögel, *Türk Kültür Tarihine Giriş*, Ankara 2000, s. 365-389; Osman Turan, "Selçuklu Kervansarayları", *TTK Belleten*, X/39 (1946), s. 471-496; Halil Sahillioğlu, "Bir Tüccar Kervanı", *BTTD*, II/9 (1968), s. 63-69; *Atlas*, sy. 86, İstanbul 2000, s. 32-48; Cengiz Orhonlu,

"Kârwan", *EI²* (İng.), IV, 676-679; J. A. Thompson, "Camel", *IDB*, I, 492; Nebi Bozkurt, "Deve", *DİA*, IX, 225; a.m.f., "İpek Yolu", a.e., XXIII, 369; Muhammed Hamidullah, "İlâf", a.e., XXII, 63.



NEBİ BOZKURT - AHMET TURAN YÜKSEL

KERVANSARAY

Kervanların güvenliği ve konaklaması için anayol kenarında tesis edilen vakıf yapı.

Kervansaraylar kitâbelerinde ve kaynaklarda han, ribât olarak da anılmaktadır. Günümüzde han, şehir içinde konaklama ve ticaret amacıyla inşa edilen yapılar için kullanılan bir kelime olmuştur. Hanlar mal yapımı ve ticaret işlerinin birlikte görüldüğü yerlerdi ve isimlerini de burada üretilen mallardan alıyorlardı. Şehirler arasındaki yollar üzerinde yaptırılan ve kuruluşları bakımından çeşitli ihtiyaçları karşılayacak şekilde olanlara ise kervansaray denilmektedir. Kervanlar burada geçici olarak konaklar, beraberlerinde getirdikleri malları pazarlar ve para işlemlerini yaparlardı. Ribât olarak da anılmaları kervansarayların kaynağını işaret etmektedir.

Ribâtlar, sınır boylarında ve stratejik yerlerde ordu birlikleriyle binek hayvanlarının konakladığı, ileri harekâtlar için askerî amaçlı yapılar. Kuzey Afrika'dan Türkistan'a kadar her yerde savunma duvarıyla çevrili, içeriye tek kapıdan girişin sağlandığı, ahır, ambar, askerlerin barındığı bölümler ve gözcü kuleleri bulunan ribâtlar inşa edilmiştir. Arap akınları öncesinde Mâverâünnehir'de ticaret yolları üzerinde kurulan menzil yapılarıyla Türkistan'da çevresi koruma duvarıyla çevrili büyük çiftlik yapılarından oluşan yerleşmeler aynı işleve uygun olduğundan ribât olarak kullanılmıştır. Askerî amaçlı ribâtların kervansaraya dönüşmesinde bu geleneklerin payı vardır. Semerkant ve Merv çevresinde, Mâverâünnehir'in çeşitli yerlerinde VIII-IX. yüzyıllarda askerî amaçlı ribâtların yapımı sürmüştü, fakat IX. yüzyılın sonlarına doğru Müslümanlığın yayılmasıyla sınır boyunca yapılan ribâtların işlevi değişerek hankaha ve özellikle ticaret yolu üzerinde olanlar kervansaraya dönüşmüştür. Ribâtların nitelik değişimiyle Mısır, Suriye ve Filistin'de ribât kelimesi "dervişlere mahsus zâviye - hankah, yolcuları, kimsesizleri, hacıları barındıran misafirhane" anlamında kullanılır.