

Bolvadin'deki Selçuklu Yapıları ve Kırkgöz Köprüsü

Ali Osman Uysal | ORCID: 0000-0002-2427-1791 | aouysal@comu.edu.tr

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü,
Çanakkale, Türkiye

ROR ID: <https://ror.org/05rsv8p09>

Öz

Bolvadin ve çevresindeki en eski yerleşimler “Kayster-Pedion” ve “Polybotos”tur. Selçuklu döneminde “Molifdun” adıyla bilinen Bolvadin ise; Bizans dönemi yerleşimi olan Polybotos’un 5 km kadar doğusuna kurulmuştur. Burada, Selçuklu döneminden birkaç yapı tespit edilebilmektedir. Bunlar Bucak Mescidi, Alaca Mescit ve önündeki çeşme ile şehrin biraz dışında uzanan Kırkgöz Köprüsü’dür. Bize göre IV. Kılıç Arslan devrine ait olması gereken Bucak Mescidi’nden geriye sadece H. 660 / M.1262 tarihli kitâbesi kalmıştır. Bu kitâbe, mescidin biraz ilerisinde sokak köşesinde bulunan çeşmeye konulmuştur. Alaca Mescit’in üzerinde inşa kitâbesi yoktur. Buna karşılık Osmanlı dönemi onarımına dair H.965 /M.1558 tarihli bir kitâbe minare kaidesi üzerinde yer almaktadır. Selçuklu üslûbunda ahşap minare kapısına sahip Alaca Mescit’in, önündeki çeşmeyle birlikte H.677/M.1278 yılında inşa edildiğini düşünüyoruz. Osmanlı İmparatorluğu’nun ana yollarından birisi üzerinde yer alan Kırkgöz köprüsünün ilk olarak Roma veya Doğu Roma (Bizans) dönemlerinde yapıldığı ileri sürülür. Fakat bu görüşün dayanakları zayıftır. Çünkü Kırkgöz Köprüsü bu dönemlerin işlek yol ağı üzerinde değildir. Yapılan araştırmalarda Amorium-Polybotos arasında hiç Roma mil taşlarına rastlanılmamış olması da bunu doğrulamaktadır. Buna karşılık yapının mimarî malzemesi ve biçimsel nitelikleri özellikle Selçuklu dönemine işaret etmektedir. Üzerinde inşa kitâbesi bulunmayan köprünün Selçuklu döneminde 13. yüzyılın son çeyreğinde yaptırılmış olması kuvvetle muhtemeldir. Yapı 16. yüzyılda, Osmanlılar tarafından büyütülmüş ve zaman zaman tamir edilmiştir.

Anahtar Kelimeler

Bolvadin, Alaca Mescit, Bucak Mescidi, Alaca Çeşme, Kırkgöz Köprüsü, Selçuklu yol sistemi, Osmanlı yol sistemi

Atıf Bilgisi

Uysal, Ali Osman. "Bolvadin'deki Selçuklu Yapıları ve Kırkgöz Köprüsü". *Selçuklu Araştırmaları Dergisi* 20 (Haziran 2024), 81-134.

<https://doi.org/10.23897/usad.1422497>

Geliş Tarihi	19.01.2024
Kabul Tarihi	28.02.2024
Yayın Tarihi	28.06.2024
Değerlendirme	İki Dış Hakem / Çift Taraflı Körleme

Etik Beyan	Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur.
Benzerlik Taraması	Yapıldı - Turnitin
Etik Bildirim	usad@selcuk.edu.tr
Çıkar Çatışması	Çıkar çatışması beyan edilmemiştir.
Finansman	Bu araştırmayı desteklemek için dış fon kullanılmamıştır.
Telif Hakkı & Lisans	Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmaları CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.

Seljuk Buildings in Bolvadin and Kırkgöz Bridge

Ali Osman Uysal | ORCID: 0000-0002-2427-1791 | aouysal@comu.edu.tr

Çanakkale Onsekiz Mart University, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of Art History, Çanakkale, Türkiye

ROR ID: <https://ror.org/05rsv8p09>

Abstract

The oldest settlements in Bolvadin and its surroundings are "Kayster-Pedion" and "Polybotos". Bolvadin known as "Molifdun" during the Seljuk period was founded about 5 km east of Polybotos, a Byzantine settlement. A few buildings from the Seljuk period can be identified here. These are the Bucak Masjid, the Alaca Masjid and the fountain in front of it, as well as the Kırkgöz Bridge, which extends a little outside the city. In our opinion, only the inscription dated 660 H / 1262 AD remains from the Bucak Masjid, which should have belonged to the reign of Kılıç Arslan IV. This inscription was placed in the fountain on the street corner, just ahead of the masjid. There is no construction inscription on Alaca Masjid. On the other hand, an inscription dated H.965 / A.D. 1558 regarding the Ottoman period restoration is located on the minaret base. We think that the Alaca Masjid, which has a wooden minaret door in the Seljuk style, was built in H.677/AD1278, together with the fountain in front of it. It is claimed that the Kırkgöz bridge, located on one of the main roads of the Ottoman Empire, was first built during the Roman or Eastern Roman (Byzantine) periods. But the basis for this view is weak. Because Kırkgöz Bridge is not on the busy road network of those periods. The fact that no Roman milestones were found between Amorium and Polybotos in the research confirms this. On the other hand, the architectural material and formal qualities of the building point especially to the Seljuk period. It is highly probable that the bridge, which does not have a construction inscription on it, was built in the last quarter of the 13th century during the Seljuk period. The building was enlarged and repaired from time to time by the Ottomans in the 16th century.

Keywords

Bolvadin, Alaca Masjid, Bucak Masjid, Alaca fountain, Kırkgöz bridge, Seljuk road network, Ottoman road network.

Citation

Uysal, Ali Osman. "Seljuk Buildings in Bolvadin and Kırkgöz Bridge". *Journal of Seljuk Studies* 20 (June 2024), 81-134.

<https://doi.org/10.23897/usad.1422497>

Date of Submission	19.01.2024
Date of Acceptance	28.02.2024
Date of Publication	28.06.2024
Peer-Review	Double anonymized - Two External

Ethical Statement	It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.
Plagiarism Checks	Yes - Turnitin
Conflicts of Interest	The author(s) has no conflict of interest to declare.
Complaints	usad@selcuk.edu.tr
Grant Support	The author(s) acknowledge that they received no external funding in support of this research.
Copyright & License	Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0 .

Giriş

İç Batı Anadolu'da Sultan Dağı – Emir Dağı – Paşa Dağı üçgeni içinde kalan Bolvadin; Afyon tarafından gelip Eber gölüne dökülen Akarçay'ın kuzeyinde yer alır. Bolvadin'in tarihsel geçmişini konu edinen yayınların neredeyse tümünde, şehrin civarındaki örenlerin iskan tarihi Kalkolitik çağa (M.Ö.5000-3000) kadar indirilir. (Gönçer, 1971, C.1, s.33; Türker, 1975, s.26; Gümüş, 1978, s.13 v.d.; Kavas, 1984, s.21 v.d.; Bayar, 1996, C.1, s. 67 v.d.) Yerleşimin ilk kez ne zaman kurulduğu konusu tartışmaya açık olmakla birlikte; kentin geçmişinin çok eski devirlere kadar indiği ve bu uzun süreç içerisinde şehrin iskan alanının birkaç kez değiştiği anlaşılmaktadır. Kentin şimdiki coğrafi konumunun ise ilk İslam akınlarının ardından oluştuğu düşünülür.

Bolvadin civarındaki en eski yerleşime dair somut arkeolojik veriler Kalkolitik Çağ ile birlikte Erken ve Orta Tunç çağlarına da işaret etmektedir. (Koçak, 2004, s.174; Oy, 2011, s.315) Burası Bolvadin kent merkezinin yaklaşık 3 km kadar güneybatısındaki “Üçhöyük” denilen mevkidir. Höyüğün, M.Ö. 3. Bin sonlarında Asur Koloni Çağı metinlerinde adı geçen *Puruşanda* olabileceği düşünülmektedir. (Üyümez, Koçak, Bilgin & Baytak, 2022, s.18,25) Orta Tunç Çağı'ndaki Astarpa ırmağı şimdiki Akarçay'a lokalize edilmektedir. (Oy, 2011, s.313) Yerleşimin Hititler devrinde de varlığını sürdürdüğü ve bu devirde “Kayster-Pedion / Kayster-Pedion” (ırmak-ova şehri) adını taşıdığı kabul edilir. (Gönçer, 1971, C.1, s.52; Bayar, 1996, C.1, s.71) Tarihin seyrine göre; M.Ö. 9 yüzyılda Frigler, M.Ö.7-6. yüzyıllarda Lidyalılar ve arkasından Persler ve Makedonyalıların bölgeye hakim oldukları söylenebilir.¹ Genç Kyros Pers tahtını ele geçirmek için M.Ö. 401 yılında Batı Anadolu'dan başlattığı sefer sırasında ordusuyla beş gün kadar Kayster-Pedion'da kalmıştı. (Ksenophon, 2014, s.18) M.Ö. 5. yüzyıldaki pers saldırıları sırasında ya da M.Ö.323'te Büyük İskender'in ölümüyle başlayan saltanat mücadeleleri esnasında Kayster-Pedion'un harap olduğu; bu yüzden bugünkü Bolvadin'in 5 km kadar batısındaki “Durayeri” denilen mevkide “Polybotom / Polybotos” adıyla yeni bir yerleşim kurulduğu ileri sürülür. (Gönçer, 1971, C.1, s.136,144; Bayar, 1996, C.1, s.71) Yerleşimin adının özgün hâliyle “Polybotos” olması gerekir. Buraya dair arkeolojik kanıtlar arasında sayılabilecek birkaç Roma devri heykel ve kabartması Bursa, Afyon ve Bolvadin müzelerinde sergilenmektedir. (Gönçer, 1971, C.1, s.177; Drew-Bear, 2001, s.107).

Bu veriler, M.Ö. 5. yüzyıldan Roma devrine kadar Batı Anadolu'dan doğuya doğru devam eden yollardan Afyon'dan geçen güzergâhın, buradan itibaren iki kola ayrılmış olabileceğini düşündürmektedir. Bu kollardan birisi Akarçay'ın güney tarafından Acroenus (Afyon) – Philomelium (Akşehir) – İconium (Konya) yönüne devam ederek; ikinci kol, Acroenus'tan itibaren Akarçay'ın sol yakasını takip ederek, şimdiki Heybeli Kaplıcası'ndan itibaren sazlık-bataklık bir alana dönüşen ovanın kuzey tarafındaki yamaçları takip ederek Kayster-Pedion ve Polybotos yerleşimlerine ulaşıyor olmalıydı. Roma devrinden Julia kentinin de bu bölgede, muhtemelen Büyük Karabağ civarında olduğu düşünülüyor. (Bayar,

¹ Bilge Umar, İran askerî valisi genç Kyros'un ordusuyla buraya ulaştığından bahsederken, kentin adının “Kaystros ovası” anlamına geldiğini de belirtir. (C.II, 1984, s.50).

1996, C.1, s.91; Drew-Bear, 2001, s.107) Dolayısıyla söz konusu ikinci antik yol, Eber gölünün ve Akşehir gölünün kuzey kıyılarını takip ederek Kayster-Pedion ve sonra oluşan Polybotos yerleşimlerini Philomelium'a bağlamış olabilir.

M.Ö.1. yüzyıldan itibaren tüm Anadolu'yla birlikte Polybotos da Roma hakimiyeti altına girer. Şehir, özellikle Bizans tarihi açısından literatürde Anatolikon Themasi'na bağlı Polybotos ismiyle anılır. (Ali Cevad, 1313, C.1, s.216; Darkot, 1961, s.709; Drew-Bear, 2001, s.107; Güneş & Koçak, 2018, s.906-908) Batılı kaynaklar Polybotos'u günümüz Bolvadin kentine lokalize ederler. (Ramsay, 1960, s.151; Texier, 2002, C.II, s.382,434; Emecen, 2021, s.19-20) M.S. 8 yüzyıldan 11. yüzyıla kadar süren İslam akınları sırasında Doğu Roma (Bizans) egemenliğindeki şehrin harap olduğu düşünülür. Bu süreç içinde, buradaki ilk İslamî yerleşimin şimdiki Bolvadin'in bulunduğu sahada ordugâh biçiminde oluştuğu ve şehirdeki Abdülkadir Geylânî ve Abdülvahab gibi yatırımların da bu dönemin hatıraları oldukları sanılır. (Türker, 1975, s.32; Bayar, 1996, C.1, s.100).

Selçukluların öncü akınlarıyla birlikte 11. yüzyıl ortalarından itibaren yörede müslüman Türkler görülmeye başlanır. 1071'deki Malazgirt Zaferi'nin ardından tüm Anadolu gibi Polybotos ve çevresi de Selçuklu egemenliği altına girmiştir. Ramsay, bundan sonraki süreçte "Polybotos" isminin "Bolvadin"e dönüşmüş olduğunu ileri sürer. (1960, s.151) F.M. Emecen, Osmanlı devri defterlerindeki *Kubbeli/Hisar, Künbed ve Alaca Mescid* mahallelerinin Selçuklu kent dokusundan kaldıklarını düşünmektedir. (2021, s.25) Selçuklu fethinden 14. yüzyıl başlarına kadar tarihî kaynaklarda, Bolvadin'in adına muhtelif olaylar vesilesiyle rastlayabiliyoruz. Bizans kaynaklarına göre; 1098'de Bizans imparatoru Alexios Komnenos Türkleri Bolvadin'de yenilgiye uğratmış, 1116 sonbaharında ise burayı yeniden basarak Türklere zâyîât verdirmişti. (Anna Komnena, 1996, s.339; Turan, 1984, s.95) Bizans ordusunun da çok kayba uğradığı Bolvadin Savaşı bir antlaşmaya sonuçlanmıştı. (Turan, 1984, s.158) Bazı tarihçiler tarafından bir muharebe sanatı olarak nitelendirilen bu savaşın Anadolu'nun Türk yurdu hâline gelişinde önemli bir aşamayı simgelediği kabul edilmektedir. (Çavdaroğlu, 2018, s.329-356) Bize göre, Bolvadin Muharebesi yörenin tarihî coğrafyasına da damgasını vurmuş ve ovanın çevresindeki dağların *Sultan Dağı, Emir Dağı ve Paşa Dağı* gibi isimlerle anılmasına yol açmış olmalıdır. En son Cimri hâdisesi dolayısıyla İbn Bibi'nin Selçuknâmesinde "*Molifdun*" adıyla karşımıza çıkan Bolvadin'de Selçuklu devrinden kalma birkaç yapı tespit edilebilmektedir. (İbn Bibi, 1996, C.II, s.237) Bunlar Bucak Mescidi, Alaca Mescit ve önündeki çeşme ile bu devirde yapılmış olabileceğini düşündüğümüz Kırkgöz Köprüsü'dür.²

Bolvadin'deki Selçuklu yapılarına yönelik araştırma ve yayınlara bir göz atıldığında; bu eserlere ilk olarak şehir tarihi türündeki kitaplarda değinildiği görülür. Kronolojik olarak Süleyman Gönçer, Hasan Hüseyin Türker, Fevzi Gümüş, Yakup Kavas ve Muharrem Bayar'ın Bolvadin tarihlerinde, daha ziyade kitâbeleri verilerek kısaca değinilen yapıları

² Bu yapılardan Alaca Çeşme ile Bucak Mescidi'ne Kocatepe Üniversitesi'nin hazırlamış olduğu Afyonkarahisar Kütüğü'nde rastlayamıyoruz. (Bkz.; Afyonkarahisar Kütüğü, 2001, C.I-II)

doğrudan konu edinen iki araştırma dikkati çeker.³ Bunlardan ilki, 1982 yılındaki araştırmalara dayanarak 1983 yılında tamamlanan “Bolvadin’deki Türk - İslam Eserleri” başlıklı lisans tezi; ikincisi, 1991 yılında Selçuk Üniversitesi’nde hazırlanan “Bolvadin’deki Türk Devri Yapıları” adlı yüksek lisans tezidir. (Bkz.; Uysal, 1983; Parsana, 1991) Bunların dışında Alaca Çeşme ve Kırkgöz Köprüsü’ne değinen muhtelif yayınlar bulunmaktadır.⁴ Çok yakın tarihte yayınlanan bir makalede ise esas olarak şehrin tarihî ve fizikî gelişimine eğilinmekle birlikte, yeri geldikçe Selçuklu devri yapıları da zikredilmiştir. (Emecen, 2021, s.17-28) Şehirdeki bu yapıları tekrar inceleme amacımız; hem tarihsel niteliklerini yeniden irdelemek ve özellikle Kırkgöz Köprüsü sorununu tartışmak, hem de eserlerin son durumlarını tespit ederek kayıt altına almaktır. Bu amaç doğrultusunda en azından görsel düzeyde bir kıyaslamaya imkân sağlamak için yapıların hem eski, hem de 2017 yılına ait fotoğraflarına yer verilmiş; fotoğrafların yanına parantez içinde hangi yılda çekildikleri yazılmıştır. Yapılardan Kırkgöz Köprüsü’nün rölöveleri daha önce yayınlandıkları için burada tekrar kullanılmamışlardır. (Bkz. Eravşar & Mert, 2003, s.560-581) Diğer yapıların ise mevcut planları sunulmuştur. Bunun yanında, makalede izlediğimiz yöntem açısından birkaç noktayı da vurgulamak gerekiyor. Bunlardan ilki kitâbe metinlerinin verilış tarzıdır. Kimi yayınlarda, kitâbelerin eski yazılı metinleriyle birlikte transkripsiyon ve anlamlarının verildiği görülür. Biz, makaleyi fazla uzatmamak için Arap harfli metin yerine doğrudan transkripsiyonu koyduk; sonra da Arapça olan kitâbelerin tercüme ve anlamlarını, Türkçe kitâbelerin ise anlatmak istediğini verdik. Transkripsiyon sırasında İsmail Ünver’in bu konudaki önerilerini dikkate almaya çalıştık. (Ünver, 1993, s.51-83).

1. Şehirdeki Selçuklu Yapıları:

1.1. Bucak Mescidi:

Yapı Bucak Mahallesi Kasaplar Sokağı’nda, aynı isimle anılan çeşmenin yakınında bulunmaktadır. (Resim 1,2) Muharrem Bayar, bu yapının Osmanlı kaynaklarında geçen Hanaylı Mescit olduğunu belirtir. (Bayar, 2004, C.2, s.93; Arslan 2023, s.210) Geçirdiği onarımlar ve 20. yüzyıldaki yenilemelerle aslî hâlini tümüyle yitiren yapının üzerinde inşa kitâbesi yoktur. Kapısının üzerindeki “1900” ibaresi, muhtemelen yapının yeniden inşa edildiği tarihe işaret etmektedir. Mescidin 1958 yılında Bolvadin eşrafından Ali Efendi önderliğinde onarıldığı ve bu sırada minarenin de yapıldığı rivayet edilir. (Uysal, 1983, s.20) Biz yapının ilk inşasının Selçuklu devrine kadar indiği ve bugün hemen yakınındaki çeşme üzerinde bulunan kitâbenin bu mescide ait olduğunu düşünüyoruz. Bu hususu, aynı problemi taşıyan Alaca Mescit ile birlikte yazımızın son kısmında tartışacağız.

Sözünü ettiğimiz kitâbe, Bucak Çeşmesi nişinde yer alır. Bolvadin yapılarını ilk kez incelediğimiz 1982 yılında mescidin yakınında, sokak üzerinde müstakil olarak yükselen çeşme, bugün mescide bitişik bir evin köşesinde bulunmaktadır. (Resim 3,4) Anlaşıldığı kadarıyla çeşme, belediye tarafından kaldırılarak köşedeki evin duvarına bitişik konumda yeniden inşa edilmiştir. Her ne kadar 1982’deki çeşmenin mimarisi özgün değilsede, kitâbe

³ Bu yazarların eserleri yukarıda sayfalarda verilmiştir.

⁴ Bu yayınlara yeri geldikçe değinilmiştir.

ve bunun altındaki mermerden ayna taşı özgün Selçuklu malzemeleridir. (Resim 5) Belediyenin bu yenileme sırasında her iki arkeolojik malzemeyi korumuş olması takdire değer. Çeşmenin ayna taşı işlevini gören mermer levha; yapının kendisinin de Selçuklu devrine kadar inen bir geçmişe sahip olması gerektiğini gösteriyor.

Düşey dikdörtgen çerçeveli mermer kitâbe sekiz satırdan oluşmaktadır. Nesih hatlı Arapça kitâbenin istif düzeni basit ve biraz acemicedir. Bazı kelimeler en olmadık yerinden bölünerek alt satıra taşırılmıştır. Bunda ketebenin kusuru olmasa gerek. Fakat hakkâkin yazıları taşa işlemede ve satırlara sığdırmada pek de becerikli olduğu söylenemez. (Resim 6) Arapça metnin transkripsiyonu aşağıda sunulmuştur:

*Bismillahirrahmanirrahîm
Ve ennel mesâcide lillâhi felâ ted
'u ma'Allahü ehaden benâ hazâ
'l-mescidü'l-mübârek fi eyyâm-ı devleti
E's-sultânü'l-a'zam Rükne'd-dünyâ ve
'd-dîn Ebu'l-feth Kılıç Arslan bin Keyhüsrev
Halledallahü mülkehu ve nasr-ı cündehu ve 'avâ
nehu fi şuhûr-u selâse sene sittin ve sitte-mie.*

Kitâbe şöyle tercüme edilebilir: “Esirgeyen ve başıslayan Allah'ın adıyla / Ve şüphesiz mescidler Allah içindir, o halde Allah ile birlikte hiç kimseye kulluk etmeyin⁵ / Bu mübârek mescid büyük sultân, dinin ve dünyanın direği, fetih babası Kılıç Arslan bin Keyhüsrev'in -Allah onun mülkünü ve ordusunun yardımını ve yardımcılarını daim eylesin- devletinin günlerinde 660 senesi üç aylarında yapıldı.”

Muharrem Bayar, kitâbenin son iki satırı ve tarih kaydını bizden biraz farklı okumuştur. Onun kitabında son iki satır “ve nasarel cündü. Kıl avn'ül allahü / Fi şühur seneten selase sittin ve sitte-mie” biçiminde yer almıştır. Bayar'ın verdiği tarih H.663/M.1265 olup, bizim okumamızdan üç yıl daha geç bir tarihtir. (1996, C.1, s.133) Biraz tahrip olmuş durumdaki tarih satırını Bayar'ınki gibi okumak da mümkündür. Fakat kitâbelerdeki tarih yazım usûlünde birler ve onlar hanesindeki sayılardan sonra (ve) bağlacı yer alır. Oysa bu kitâbede Bayar hocamın “selâse” olarak okuduğu kelimeden sonra (ve) bağlacı bulunmamaktadır. Ayrıca tarih satırında açıkça Arapça “şehr” (ay) kavramının çoğulu olan “şühûr” (aylar) ibaresi kullanılmıştır. Aslında bu kelime Bayar'ın okumasında da vardır. Bizim okuduğumuza göre kitâbede; söz konusu mescidin Türkiye Selçuklu sultanlarından IV. Rükneddin Kılıç Arslan devrinde, H.660 yılı üç aylarında (yâni Receb, Şa'bân, Ramazan) / M. (Mayıs-Haziran-Temmuz) 1262 tarihinde yaptırıldığı anlatılmaktadır. Kitâbede bâni ismi kaydedilmemiştir. Bu tarih IV. Kılıç Arslan'ın kardeşi II. İzzeddin Keykâvûs'u mağlûp ederek tek başına saltanat tahtına sahip olup Batı Anadolu uc beylerini cezalandırdığı günlere denk düşmektedir. (Turan, 1984, s.678) Mescit, belki de sultanın bu başarısının bir hatırası olarak inşa edilmiştir.

⁵ Kur'an-ı Kerîm, 72: 18.

Bucak Mescidi; çarpık dikdörtgen planı, cepheleri ve kırma çatısıyla –minaresi hariç olmak üzere- bir ibadet yapısından ziyade sivil binaları andırmaktadır. (Şekil 1) Câmî ve mescit gibi yapıların konut yapılarına benzemeye başlaması, 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında özellikle taşra mimarisinde göze çarpar. Bu anlayış Türkiye’de anıtsal proje ürünü câmîlerin dışında ve küçük yerleşim yerlerinde tüm 20. yüzyıl boyunca devam etmiştir. Yapının bugünkü mimari biçimini 20. yüzyıl başlarında kazandığını ve sonraki tamirlerde de genel biçimsel özelliklerinin korunduğunu düşünüyoruz. Boyutları ve hacmi itibariyle küçük ölçekli yapının kuzey ve doğu cepheleri komşu binalara bitişiktir. Sokağa bakan batı ve güney cephelerinde yuvarlak kemerli ikişer büyük pencere yer alır. Güney cephenin üst tarafında küçük yuvarlak pencere ile; batı cephede kapının üst tarafındaki dikdörtgen pencere de iç aydınlatmaya katkı sağlarlar. Kuzeybatı köşe yakınındaki kapı basit bir açıklıktır. Harimde kible duvarının ortasındaki mihrabın ve güneybatı köşedeki minberin herhangi bir sanatsal değeri yoktur. Kuzey tarafında kadınlar mahfeli bulunan harimin üzeri içten düz ahşap tavanla kapatılmıştır. Yapının duvarlarında yığma duvar tekniğinin uygulandığını düşünüyoruz. İç ve dış duvar yüzeyleri sıvalı olduğundan ne tür bir malzemenin kullanıldığı anlaşılamamıştır. Yapının güneybatı köşesine bitişik minarenin kaidesi ve pabucu taştan, yukarısı ise tuğladandır. Dekoratif açıdan kayda değer bir özellik bulunmayan mescidin iç duvar yüzeyleri ve tavanı yağlı boya ile kaplanmıştır.

1.2. Alaca Mescit (Alaca Câmî):

Şehir merkezinin güney tarafında, Hacı Esat Mahallesi Yörükzade Sokağı’ndaki yapı; eskiden Çay’a giden ana caddenin kenarında yer alır. (Resim 7) Bu yapı da Bucak Mescidi gibi çok onarım geçirmiştir. İlk inşasına dair kitâbesi yoktur. Yapıya ilişkin tarihlendirme, yakınında aynı adı taşıyan çeşmenin kitâbesine göre yapılagelmiştir. Bu yönüyle biraz Bucak Mescidi’nin sorunlu durumunu andırır da; minare kaidesi ve minarenin ahşap kapı kanadının açıkça Selçuklu üslûbu taşınması gibi nitelikleriyle, Anadolu Selçuklu devrine kadar inen bir geçmişe sahip olduğu konusunda kuşkuyla yer bırakmaz. (Türkiye’de Vakıf Abideler, 1983, s.172).

Aşağıda değineceğimiz çeşmeyle birlikte H.677/M.1278 yılında inşa edildiği düşünülen yapının bânisi ve mimarı belli değildir. (Bayar, 1996, C.1, s.136) Çeşmeyi yaptıran Sahib Ata’nın emrindeki beylerden Bayram İbn Abdullah, aynı zamanda mescidin de bânisi olabilir. Gönçer, Sahib Ata’nın bazı eserlerini inşa eden Köllük bin Abdullah’ın, Alaca Mescit ve çeşmenin de mimarı olabileceği kanısındadır. (1971, C.1, s.291-292) Mescit ve çeşmenin, şehzade Siyavuş (Cimri) ayaklanmasının bastırılmasının anısına yapıldığı düşünülür. (Gümüş, 1978, s.29; Bayar, 2004, C.2, s.67) İbn Bibi ve Yazıcızâde Ali’ye göre Cimri hadisesi H.17 Muharrem 676 / M.21 Haziran 1277’de onun yakalanmasıyla son bulmuştur.⁶ (1996, C.II, s.237; 2009, s.844) Bu Selçuklu mescidi 16. yüzyılda onarılarak câmîye dönüştürülmüştür. Buna dair mermer kitâbe minare kaidesinin doğu yüzünde üst köşede yer alır. Yatay dikdörtgen levha üzerine işlenen Türkçe kitâbe sekiz satırdır. (Resim 8) İlk

⁶ Osman Turan Cimri hadisesinin sona eriş tarihi olarak H.17 Muharrem 678 / M. 30 Mayıs 1279 tarihini verirken, diğer tarihçiler M. Haziran 1278’i gösterirler. (Turan, 1984, s.570; Sevim & Yücel, 1989, s.190)

altı satır sülüs hat ile yatay kartuşların içine yazılmış iken; son iki satır ve bunu takip eden ketebe kaydı mermer levhanın alt kenarı üzerine bozuk bir nesihle sıkıştırılmıştır:

*Süleymân Şâh-ı âdil nesl-i Osmân
Yedinde oldu ma'mûr cümle büldân
Bu mescidken olub sa'y ile câmi'
Dualar kılınur pür ehl-i imân
Dokuz yüz hicrînin altmış beşinde
Olundu ibtida gurre-i Şa'bân
Mahşerden yâne hüccetle nâfi
Bula avn-i Hüdâ yarın nigahbân, kâtib-i huruf Musa.*

Kitâbenin son iki satırını tam çözemedik. Bu yüzden son iki satır için Muharrem Bayar'ın okumasından yararlandık. Bayar kitâbedeki tarihi “960” olarak okumuştur. (2004, C.2, s.68-69) Bizim yukarıda sunduğumuz kitâbeye göre; bu yapı, devrinde tüm beldeler mâmur olan Kanunî Sultan Süleyman zamanında, Hicrî 965 senesi Şa'bân ayının ilk günü / M.19 Mayıs 1558 yılında mescitten câmiye çevrilmeye başlanmıştır. Metinden, bu dönüşümün bir çalışma ile sağlandığı vurgulandığına göre; yapıda onarım veya genişletme de söz konusu olmalıdır. Minarenin kaidesi işlevini gören kısım Selçuklu devri özelliğini korurken, Türk üçgenlerinden oluşan pabuç ve yukarısı Osmanlı işidir. Kaideden yukarıdaki bu biçimsel değişiklik de ilk olarak Kanunî devrinde yapılmış olabilir. Alaca Mescit'in, Selçuklu döneminin diğer dinî yapıları gibi bir vakıf eser olması gerekir. Fakat M.1528 tarihli tahrir kayıtlarında gözükmeysiğine bakılırsa; mescidin vakfı Selçuklu devrinden sonra muattal hâle gelmiş ve bina da bakımsız kalmış olmalıdır. (Bulduk, 2013, s.261) Bu durum, Kanunî zamanındaki onarım ve câmiye dönüştürmenin nedenine de ışık tutmaktadır. Yapının bu dönüştürmeden sonraya ait olması gereken vakfına dair Osmanlı arşivinde çok sayıda belge bulunduğu anlaşılmaktadır. (Bayar, 2004, C.2, s.68-69).

Dıştan kırma çatılı mevcut mimarisıyla 19 yüzyıl sonu - 20. yüzyıl başlarının taşra örneklerini yansıtan yapı tek minarelidir. Kanunî döneminden sonra da birkaç kez tamir edildiğini sandığımız eser; GEYAK (Gayri Menkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu)'ın 11.07.1980 tarih ve A-2362 sayılı kararıyla tescil edilmiştir. Konya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu 1992 yılında minarenin özgün kapısının koruma altına alınmasına karar vermiştir. 1993 yılında Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından basit onarımları yapılan eser, yörede zaman zaman meydana gelen depremlerden zarar gördüğünden, 2001 yılında bu defa Eskişehir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu izniyle basit onarımdan geçmiştir. Eskişehir Kurulu 2002 yılında minarenin petek ve külâhının tamirine izin verdikten sonra; 2008 yılında Vakıflar Genel Müdürlüğü'nün yapıyla ilgili rölöve, restitüsyon ve restorasyon projelerini uygun bulmuştur. Bu doğrultuda başlatılan restorasyonun 2012 yılında kalorifer tesisatının da yapılmasıyla tamamlandığı anlaşılmaktadır.⁷ (Resim 9)

⁷ Bu bilgiler ve diğer katkıları için Eskişehir Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu müdürü Mehmet Süleyman Ekşi'ye ve kurul personelinden Pınar Akın'a teşekkür ediyorum. Aynı şekilde özellikle minare

Kareye yakın ölçülerde basık bir kütleyle sahip olan yapı; minaresi hariç olmak üzere, düşey dikdörtgen biçimli pencereleri, kapısının üstündeki alınlık düzeni ve kiremitli kırma çatısıyla Geç Osmanlı dönemi mimarisinin özelliklerini taşır ve Bucak Mescidi gibi, dıştan bakıldığında bir ibadet yapısından ziyade konut türü binaları çağrıştırır. Binanın temeli taşlıdır. Fakat bunun üzerinde yükselen duvarlar tamiratlar ve yenilemelerle özgün dokusunu yitirmiştir. Bununla birlikte eskiden yığma duvar tekniğinde olduğu; Geç Osmanlı döneminde ise konutlar gibi ahşap karkaslı, kerpiç ya da tuğla dolgulu bir duvar örgüsüne sahip olduğu tahmin edilebilir. İç destek, tavan ve kırma çatı ahşaptır. Ahşap çatı bugün için modern kiremitlerle kaplıdır. Yapının özgün olmayan beden duvarları fazla yüksek tutulmadığından, cephelerde basık bir görüntü hakimdir. Bunda sokak seviyesinin zamanla yükselmiş olmasının da payı vardır. Yapının batı cephesi bir binaya bitişik olduğundan sağırdır.

Alaca Mescidin en özgün elemanı olan minare kuzeydoğu köşeyi teşkil eder. Kare kaideli çokgen gövdeli ve tek şerefelidir. (Resim 10) Sadece kaidesi Selçuklu devrindedir. Bundan yukarısı Osmanlı devrinde yenilenmiş ve birçok kez onarılmıştır. Minarenin kaidesi devşirme mermer ve taştan; pabuç, gövde, şerefesi ve peteği ise tuğladandır. Konik külah ahşap üzerine metal kaplamadır. Kaidenin doğuya bakan cephesi bir taçkapı gibi düzenlenmiştir. (Resim 11) Boyut ve biçimiyle minare kapısından ziyade bir mescit kapısını andırmaktadır. Minareye asıl giriş buradandır. Ayrıca harimden de bir geçiş bulunmaktadır. Caddeye bakan girişi çerçeveyen derin ve sağır sivri kemerin üzengi hattının altında kalan asıl kapı açıklığı basık kemer biçimindedir. Kapı kemeri iki tarafta birer konsola biner. Bu cephenin üst tarafındaki Osmanlı kitâbesi, kaidenin en azından üst kısımlarının da Kanunî devri müdahalesi sırasında elden geçirildiğini göstermektedir. Kaidenin ahşap kapısı iki levhanın demir kenetlerle birbirine bağlanmasından oluşur. (Resim 12) Kapı kanadının ceviz ağacından yapıldığı ve minare kaidesinin de bir ceviz ağacı gövdesinin üzerine oturduğu rivayet edilir. (Helvacı, 1970, s.11) Kapının sağ üst köşesinde tamir izi göze çarpar. Yüzeyi tahrip olmasına rağmen kemer biçimli bir kapı kanadı olduğu ve üzerinde bezemeler barındırdığı görülebilmektedir. Kapının yüzeyini kenar boyunca dolaşan kemer biçimli bordürün içi kıvrık dallı rûmî motifleriyle doldurulmuştur. Bir tür bitkisel zencirek oluşturan bu bezeme tüm bordür boyunca izlenmektedir. Bordürün meydana getirdiği dekoratif kemerin kavsara kısmında altıgen madalyon yer alır. Bunun içine de kıvrık dallı rûmî, palmet ve lotus motifleri işlenmiştir. (Resim 13) Anadolu Selçuklu döneminde kemerli şemaya sahip başka kapı kanatları da bilinmektedir. (Bozer, 1995, s.407-421)

Doğu ve kuzey cephelerdeki kapılardan girilen yapının harimi; dokuz adet ahşap direğe binen bağdâdî teknikte Bursa tipi kemerlerle bölümlenmiştir. (Şekil 2) Harimde desteklerin oluşturduğu orta bölüm dört taraftan birer sahnla kuşatılmıştır. (Resim 14) Kible duvarının ortasında mihrabın ve güneybatı köşedeki minberin özgün niteliği yoktur. Daha çok 19.yy. sonu- 20. yy. başlarının özelliklerini taşırlar. Kuzey tarafta ahşap kadınlar mahfili yer alır.

kapısının temiz ve anlaşılabilir fotoğraflarını gönderen Okyanus Mühendislik firmasına da teşekkürlerimi sunuyorum.

Harimde, levha ve çitalarla geometrik kartuşlarla kaplanan düz tavanın ortasında, tıpkı geleneksel konutlarda olduğu gibi bir tavan göbeği düzenlemesi bulunur. (Resim 15) Tavanın yüzeyi ve ahşap çitalar zaman zaman farklı renkte boyalarla boyandıklarından, içeriye ait eski ve yeni fotoğraflar arasında görünüm farklılıkları kendini gösteriyordu. Son restorasyon sırasında tavandaki tüm boyalar temizlenmiş, tavan kaplaması elden geçirilerek verniklenmiş ahşabın doğal rengiyle yetinilmiştir. Süleyman Gönçer, mescidin isminden hareketle çini mozaiklerle süslü bir yapı olması gerektiğini düşünür ve bu çinilerden hiçbir eser kalmadığını –hayıflanarak- ifade eder. (1971, C.1, s.291)

1.3. Alaca Çeşme:

Câmiyle olması gereken organik ilişkisi nedeniyle Alaca Çeşme adıyla anılan yapı, geçirdiği onarımlarla özgün mimarisini yitirmiş durumdaydı ve 1982 yılında câminin kible tarafında bulunmaktaydı. (Uysal, 1983, s.84) (Resim 7) İlk yapısından geriye sadece kitâbesi kalan bu eserin, 20. yüzyılın son çeyreğine ait betonarme mimarisi de ortadan kalkmıştır. Yapıyla ilgili birkaç eski fotoğraf, özgün cephesinin 20. yüzyıl ortalarına kadar ulaşabildiğini kanıtlamaktadır. Bu niteliğiyle özgün cepheye sahip az sayıdaki Selçuklu çeşmelerinden birisi olan yapının yıkılmış olması, mimarlık tarihimiz açısından büyük bir kayıptır. Çeşmeye ait eski fotoğraflarda tek cephele müstakil kütleyle sahip bir yapı niteliğinde görünmektedir. Fakat bu görünüş yanıltıcı olabilir. (Resim 16) Çünkü Selçuklu devri çeşmeleri genellikle medrese, câmi, kervansaray v.d. gibi yapıların cephelerine gömülmüş bir nişten ibarettir. Bununla birlikte, nadiren de olsa, başka bir yapının köşesine ya da cephesine yaslanmış örneklere de rastlanılır. Fakat bağımsız mimariye sahip Selçuklu çeşmesi gösterebilmek çok zordur. Alaca Çeşme'nin de özgün hâliyle mescidin bir cephesine yaslanmış konumda olması muhtemeldir. Yıkılmadan önceki durumu hakkında bilgi veren Süleyman Gönçer, bir makalesinde: “Bolvadin Belediyesi şükranına değer bir anlayışla bu abideye değer vermiş, çeşme ve kitâbeyi demir parmaklıklar içine alarak muhafaza etmek istemiştir” der. (1942, s.24) Gönçer'in ifadelerinden anlaşıldığı kadarıyla 1940'lı yıllarda henüz ayakta olan yapı, 1973 yılında yol genişletme bahanesiyle yıkılarak, yerine betonarmeden yeni bir çeşme yapılmış ve bu uydurma yapı da son yıllarda yıkılıp ortadan kaldırılmıştır. (Eyice, 1993, s.279)

Alaca Çeşme'nin mermer kitâbesi 60x94 cm. boyutundadır. (Önge, 1997, s.52) Çeşmenin yıkılmasından sonra bu kitâbe, Bolvadin Belediyesi tarafından müzeye dönüştürülen eski kışla binasında korumaya alınmıştır. (Resim 17) Selçuklu sülüsü ile Arapça üç satırdan oluşan kitâbe başka araştırmacılar tarafından da çözümlenmiştir. (Gönçer, 1971,s.291; Önge, 1997, s.52-53; Bayar, 1996, C.1, s.136) Tarih satırı asıl metinden ayrı olarak, kitâbenin alt kenar çerçevesi üzerine işlenmiştir. Bununla birlikte dört satıra çıkar. Kitâbe metni şöyledir:

*Emere bi-inşâ hazihî'l-aynü'l-câriye fi eyyam-ı devlet-i
E's-sultânü'l-a'zam Gıyâsü'd-dünyâ ve'd-dîn Keyhusrev bin Kılınç Arslan
El-Abdü'z-zâif Bayrâm ibn Abdullahü's-sâhibi ahsenallahü hatîmetehu
Fî Muharrem sene seb'a ve seb'in ve sittemie.*

Kitâbeden, III. Gıyaseddin Keyhusrev döneminde Sahib'in (yâni Sahip Ata'nın) zayıf kulu Bayram bin Abdullah'ın bu çeşmenin yapılmasını H. Muharrem 677 / M. Mayıs-Haziran 1278 yılında emrettiği anlaşılmaktadır. Yanındaki mescit ile birlikte düşünüldüğünde, şehzade Siyavuş (Cimri) isyanının bastırılmasının (M.21 Haziran 1277) hemen ardından böyle bir imar faaliyetine girilmiş olması; söz konusu sarsıcı olayın yöredeki izlerinin silinmesi ve halk nezdinde devletin varlığının hissettirilmesi çabası olarak görülebilir.

Yapı tümüyle ortadan kalkmış olmasına rağmen, eski fotoğraflar ve rahmetli Yılmaz Önge'nin çizimlerine dayanılarak özgün cephesi ve dekorasyonu tanımlanabilir. (Resim 18) Buna göre çeşme; yaklaşık 3,94 m. eninde ve 3,25 m. yüksekliğinde olup, tek cepheli bir yapıydı. (Şekil 3) Çeşmenin üstünde görünen çatı sonradan konulmuştur. Çeşme nişi üç kenardan iç içe üç silme ile çerçevelemiştir. Çeşmenin nişini sınırlayan sivri kemer iki düz silmeden oluşmaktadır. Kemerin üzengi hattının altında, nişin köşelerinde baklava başlıklı birer sütunce yer alır. (Resim 19) Nişin kavsara kısmının ortasına yatay dikdörtgen biçimli mermer kitâbe yerleştirilmiştir. Kitâbenin alt tarafında üç adet lüle bulunmaktadır. Önünde yatay dikdörtgen hazneli yalak uzanır. Beyaz Afyon mermerinden inşa edildiği belirtilen çeşme, genel olarak sade bir görünüş sunsa da; cepheyi kuşatan en dıştaki silme ile üçüncü silme yüzeyinde süsleme yer alır. (Önge, 1997, s.53) Bezemeye sütunce başlığının dekoratif niteliği de eklenebilir. Dıştaki silme, birçok Selçuklu yapısında da görülebilen yarım yıldız ve üçgen biçimli geometrik motiflerin nöbetleşe dizilmesiyle süslenmiştir. Üçüncü silmede ise düğümlü örgü motifinden bir zencirek uzanır.

1.4. Kırkgöz Köprüsü:

Anadolu'nun en uzun tarihî taş köprülerinden birisi olan eser, Bolvadin'in 5,5 km. güneydoğusunda yer alır. Köprü, Afyon civarından doğup Eber gölüne dökülen Akarçay üzerine kurulmuştur. (Resim 20,21,22) Konum itibariyle bugünkü Bolvadin-Çay karayolunun 1,5 km. doğusunda kalır. Yapı, Roma-Bizans ve Selçuklu zamanlarından ziyade Osmanlı döneminde önem kazanan ve başkent İstanbul'u doğuyla birlikte Suriye ve Hicaz bölgelerine bağlayan Anadolu yol ağının "sağ kol" denilen hattının bir parçasıdır. (Şentürk, 2002, s.908)

Kırkgöz köprüsü, mimarisine kadar tarihî geçmişi bakımından da ilgi çeken ve tartışılan bir yapıdır. Bu nedenle Bolvadin'deki tarihî anıtlar içinde hakkında en fazla araştırma ve yayın yapılan eser bu olsa gerektir. (Bozkurt, 1952, s.10; Gönçer, 1971, C.1, s.177; Türker, 1975, s.29; Çulpan, 1975, s.133; Gümüüş, 1978, s.28; İltar, 1978, s.258; Tunç, 1978, s.119; Uysal, 1983, s.111-114; Çeçen, 1988, s.435; Parsana, 1991, s.53-56; Bayar, 2004, C.2, s.322-327) Yerel şehir tarihlerinden lisans ve yüksek lisans tezlerine, tarih araştırmalarına ve doğrudan köprünün mimarisini konu alan çalışmalara kadar geniş bir yelpazede ele alınan yapı hakkındaki son üç yayından ilki Osman Eravşar ve İ.Hakan Mert tarafından yapılmıştır. (2003, s.581-601) İkinci yazı M. Bayar'a ait olup eserin tarihi ve mimarisine ilişkin görüşler içermektedir. (2010, s.26-32) Diğeri ise Feridun M. Emecen'in kaleminden çıkmış olup; Bolvadin'in tarihî gelişimi bağlamında köprünün -mimarisini değil- üzerinde yer aldığı güzergâhı da irdelemektedir. (2021, s.20-22)

Konum itibarıyla köprünün yer aldığı güzergâhı Eskiçağ Anadolusunun Kral yoluyla ilişkilendiren ve köprünün geçmişini Hitit dönemine kadar indiren araştırmacılar bulunmaktadır. (Bayar, 1996, C.1,s.77-78; Bayar, 2004, C.2, s.322) Fakat, genel kabullerin aksine, bu civardan geçen bir Hitit yoluna ve Hitit köprüsüne dair elimizde hiçbir kanıt bulunmamaktadır. Bu hipotez için, öncelikle köprünün Akarçay'dan geçtiği yer ve mimarisine dair arkeolojik verilere ihtiyaç vardır. Bu muğlâk ve arkeolojik bakımdan kanıtlanması zor görüşün yanında, köprüyü Bizans imparatoru I. Alexios Komneneos (1081-1118) ile ilişkilendiren bir görüş de söz konusudur. (Gönçer, 1971, C.1, s.177) Fakat, bu dönemin en önemli kaynaklarından birisi olan Anna Komnena tarihinde, imparatorun 11. yüzyıl sonları ve 12. yüzyılın ilk çeyreği içinde Bolvadin yöresine sefer ve baskınlarından söz edilirken köprü inşasına dair bir atıfta bulunulmaz. Bu kaynaktaki bilgiler, Bizans ordusunun 1098'de Bolvadin'e gelirken; köprü güzergâhındaki Eskişehir (Dorylaion) – Bolvadin (Molifdun) hattını değil, Denizli – Homa (Gümüşsu) hattını ve Eskişehir – Seyitgazi – Afyon hattını kullandığını göstermektedir. Buna karşılık, 1116 yılı sonbaharındaki seferde Kedrea ve Amorium / Hisarköy yöresinden Bolvadin'e saldırılmıştır. (Anna Komnena, 1996, s.339, 489) Bu arada köprünün ilk inşasını imparator I. Manuel Komnenos'a (1143-1180) atfeden yayınlar da bulunmaktadır. (Türker, 1975, s.29; Üyümez & Kaya, 2001, s.406) Yapıyı yakın geçmişte inceleyenlerden Eravşar ve Mert de köprünün en eski kısımlarının Roma ya da Bizans devrinden kaldığı görüşünü savunurlar. Osman Eravşar, köprüye daha sonra başka bir yayınında da değinir. (2005, s.207-211)

Burada şunu belirtmek gerekir ki; Akarçay gibi bir ırmağı geçebilmek için tarihin her devrinde bir köprüye ihtiyaç duyulacağı yadsınamaz. Fakat, Eber Gölü'ne yaklaştıkça geniş bir balçık ve bataklık alan oluşturan böyle bir ırmak üzerinde anıtsal nitelikte bir köprü inşası için, öncelikle oradan geçen askerî ya da ticârî açıdan önemli bir yolun bulunması gerekir. Oysa ne Hitit, ne Helenistik, ne de Roma ve Bizans dönemlerinde, bu köprünün üzerinde bulunduğu yolun askerî-ticârî değeri ya da kullanım yoğunluğuna dair ikna edici bilgi ve arkeolojik veri vardır.

Roma döneminde bu civardan geçtiği bilinen yol Iconium (Konya) – Laodiceia Combusta (Yorgan Ladik) – Tyriaeum (Ilgın) – Philomelium (Akşehir) – Ipsus (Çay) – Acroenus (Afyon) üzerinden Cotiaenum (Kütahya)'a gidiyor; oradan da Dorylaeum/Dorylaion (Eskişehir) üzerinden Constantinopolis'e (İstanbul) uzanıyordu. (Özergin, 1959, s.142) Yani Polybotos'a (Bolvadin) uğramıyordu. Bizans döneminde başkent Constantinopolis'ten başlayıp Anadolu'yu kat ederek Kudüs'e uzanan ana yol bir *Hac Yolu* idi. Bu hac yolu ya Dorylaion'dan (Eskişehir) sonra Ancyra (Ankara)'ya yönelerek Tuz gölünün yanından Çukurova'ya doğru iniyordu ya da Taeschner'in de belirttiği gibi *Eskişehir – Amorium – Archelais'e* (Aksaray) veya *Iconium'a* (Konya) doğru Akşehir'in (dolayısıyla Emir dağlarının) kuzeydoğusundan geçiyordu. (2010, s.139) Ramsay Amorium-Philomelion (Akşehir) yolunun da Emirdağlarının kuzeydoğusundan Pissia (Piribeyli) üzerinden geçtiğine işaret eder. (1960, s.256) Amorium'un 9. yüzyılda Abbasiler tarafından tahrip edilmesinden sonra ıssızlaşarak kullanılmayan bu hattın yerini, Türkler döneminde Akşehir gölünün güneyindeki Akşehir'den geçen yol almıştı. (Taeschner, 2010, s.139) Anlaşıldığı

kadıyla Taeschner, söz konusu güzergâhta Eskişehir – Bolvadin –Akşehir hattının kullanılmaya başlanılmasını Türk dönemiyle ilgili görmektedir. Roma ve Bizans dönemlerinde Dorylaion - Amorium – Polybotos güzergâhının pek tercih edilmemiş olmasının en büyük nedeni Amorium – Polybotos arasının dağlık ve sapağı olabilir. Bu iki yer arasında hiç Roma mil taşına rastlanmamış olması da bu varsayımı güçlendirmektedir.⁸ (Bkz. French, 1988, p.14-23) Belki de tüm Roma dönemleri boyunca Amorium - Polybotos arasında işlek bir yol ağı hiç kurulmamıştı. Ramsay de aynı kanıdadır; fakat bizden farklı olarak, bu hattın Constantinopolis hükümet merkezi olduktan sonra önem kazandığını da ileri sürer. (1960, s.186)

J. Haldon'un, Anadolu'da 7-12. yüzyıllar arasındaki başlıca güzergâhları gösterdiği haritada da Amorium ile Polybotos arasında herhangi bir yol bağlantısına yer verilmemiştir. O da Taeschner gibi, Amorium - Philomelion (Akşehir) güzergâhını Emirdağ'ının arkasında (kuzeydoğusunda) göstermiştir. (Haldon, 2021, s.29) (Şekil 4) İslam orduları da karadan Bizans üzerine yaptıkları seferlerde bu sapa geçidi hiç kullanmamışlar ve 9. yüzyılda Amorium üzerine yürüdüklerinde; Çukurova – Niğde – üzerinden Bizans hac yolunu ve Niğde –Archelais (Aksaray)- İconium - Amorium yolunu tercih etmişlerdi. (Bury, 1909, pp.120-129; Ahrweiler, 1962, pp.9-10) Bizans devrinde Konstantinopolis – Dorylaion – Polybotos hattının kullanımına işaret eden yegane kayıt Birinci Haçlı Seferi (M.1096-1099) ile ilgilidir. Runciman'a göre; Dorylaion'dan sonra eski büyük yoldan gitmeyi riskli bulan Haçlı ordusu güneydoğuya doğru giderek, Polybotos'tan sonra Pisidia'daki Antiokheia üzerine yönelmişti. (1986, s.144) Sanki Amorium-Polybotos hattının kullanılmış olduğunu düşündüren bu bilgi topoğrafya ile uyumlu değildir. Koca bir ordunun Bolvadin yöresine varduktan sonra Akşehir'e doğru devam etmek yerine yolunu değiştirip Sultan dağlarının arkasındaki Antiokheia'ya geçmiş olması ve oradan da sarp geçitleri aşarak tekrar Akşehir'e doğru inmesi imkânsızdır. Bu noktada ya haçlı kaynaklarının yanlış bilgi verdikleri, ya da onların bilgilerinin araştırmacılar tarafından yanlış yorumlandığı düşünülebilir. Bu arada haçlı kaynaklarının söz konusu geçiş vesilesiyle köprüye dair bir bilgi vermediklerini de ekleyelim.

Eravşar ve Mert'in dışındaki diğer araştırmacıların çoğunlukla, Doğu Roma (Bizans) devri yapısına Osmanlı ekinden ibaret gördükleri köprünün Selçuklu geçmişi de olabileceğine pek ihtimal vermedikleri dikkati çekmektedir. (Bkz.; Gönçer, 1971, C.1, s.177; Bozkurt, 1952, s.10; Tunç, 1978, s.120) Oysa aşağıda değinileceği gibi köprünün bazı kısımları, mimarî nitelikleriyle Selçuklu devrine uygun düşmektedir. Üstelik Bizans dönemi yol güzergâhı ve tarihi kaynaklar dikkate alındığında Roma ve Bizans dönemlerinde – Birinci Haçlı Seferi hariç- pek de kullanılmadığı anlaşılan Amorium – Polybotos (Bolvadin) güzergâhında, bu dönemlerde yaptırılmış olması muhtemel bir köprünün yeri farklı bir

⁸ David French sadece Emirdağ ilçesine bağlı Gözeli ve Kuzören köylerinde taşlar tespit etmiştir. Lâkin bu köyler Amorium-Polybotos arasındaki bölgede değildirler. Söz konusu köyler, antik Amorium (Hisarköy)'ün 20-25 km kadar kuzeybatısında, diğer bir ifadeyle Hisarköy-Eskişehir (Amorium-Dorylaion) arasında yer alırlar.

mevkide olmalıdır. Çünkü hem Roma öncesi devirlerin Kayster-Pedion (Üçhöyük) yerleşimi, hem de Roma-Bizans devirlerinin Polybotos kenti, Türk devri yerleşiminin güneybatı ve batısında kalmaktadır. Kırkgöz Köprüsü konumu itibariyle hem Kayster-Pedion, hem de Polybotos kentlerinin hizasında değildir. Yani bu yörede Akarçay üzerinde Türk öncesi döneme ait bir köprü aranacak ise; bunun yeri, her iki antik yerleşime en uygun ve kısa mesafede olmalıdır. Bayar'ın Akarçay üzerinde varlığından söz ettiği ikinci bir köprü bu açıdan anlamlı olabilir. Kırkgöz Köprüsü'nün geçmişinin Hitit dönemlerine kadar indiğine inanan Bayar; 1. yüzyılda Roma kralı Hadrianus'un Polybotos'a uğradığında Kırkgöz Köprüsü'nü ve Polybotos – Synnada (Şuhut) yolundaki bir köprüyü tamir ettirdiğini ileri sürer. Ona göre, zamanla harap olan bu ikinci köprünün ayakları hâlen mevcut olup, taşları Bolvadin'deki bazı yapılarda kullanılmıştır. (Bayar, 2010, s.29, 32) Sözün kısası Kayster-Pedion ya da Polybotos kentlerinin Akarçay üzerindeki geçitlerini, onların hemen güney hizalarında, yani Kırkgöz Köprüsü'nün uzağında ve batı taraflarda bir yerlerde araştırmak daha akla yakındır.

Bize göre Kırkgöz Köprüsü'nün ilk olarak Selçuklu devrinde inşa edilmiş olması kuvvetle muhtemeldir. Çünkü köprünün Osmanlı öncesine ait güneydoğu kısmı neredeyse tümüyle devşirme taşlardan yapılmıştır. (Resim 23,24) Bu devşirme taşların esas olarak Roma ve Bizans devirlerine ait oluşları, köprünün onlardan sonraki bir dönemde yapıldığının kanıtlarından birisi olarak görülebilir. Diğer taraftan köprünün Osmanlı öncesi kısmında ana kemer (ana göz) hizasında eksende gözlemlenen kırılma ve köprü yolunun iki uçtan ana kemere doğru yükselmesi Selçuklu devri köprüleri için çok tipiktir. Selçuklu bölümünde kemer silmesi cephe yüzeyiyle aynı düzlemde. Bu kısımda aslında cephe ile korkuluk arasında çıkıntılı yatay silme yoktu. Ancak son restorasyon sırasında bu bölümün taşlarına, korkuluk ve cephe yüzeylerine hatalı müdahaleler yapılmıştır. (Resim 25,26,27; Şekil 5) Yapının eski ve yeni fotoğrafları karşılaştırıldığında bu kusurlar açıkça görülebilmektedir. Bu arada, kimi köprülerde sivri kemerin yuvarlak kemerle birlikte karışık olarak kullanılışının Selçuklu devri köprü mimarlığında görülebilen bir durum olduğunu da vurgulamak gerekiyor. (İlter, 1993, p.484-485) Dolayısıyla ana kemerin yer aldığı güneydoğu taraftaki bölümün mimarî üslûp açısından Selçuklu işi olduğunda kuşku yoktur. Burada tartışmaya açık sorun, köprünün Roma veya Bizans dönemlerine inen bir geçmişinin olup olmadığıdır. Buna karşılık köprünün Osmanlı devrindeki onarımları ve genişletilmesine dair kitâbe ve arşiv kayıtlarına sahibiz ki; bu hususlara aşağıda değinilecektir.

Büyük bir ihtimalle 13.yüzyılın son çeyreği içinde inşa edilmiş olması gereken köprü; Osmanlı devrinde Anadolu sağ kolu üzerindeki önemli bir geçit noktası olması nedeniyle daha çok kullanılmıştır. (Bkz. Nasuhü's-Silâhî, 1976, 64,114; Tuncer, 2007,s.43, 49-54) Fakat Osmanlı devrinde bile bu yolun Seyitgazi – Bolvadin – İshaklı – Akşehir güzergâhı yegane seçenek değildir. Ondan daha eski ve kullanışlı olan İznik – Kütahya – Afyon – Kuruçay (Çay) – İshaklı - Akşehir güzergâhı 16. yüzyılda da önemini korumuş görünmektedir. Bununla birlikte sağ kolun Seyitgazi – Bolvadin – Kırkgöz Köprüsü – İshaklı - Akşehir güzergâhının kullanılış yoğunluğu 16.yüzyıldan itibaren belirginleşir. Özellikle doğuya yönelik askerî

seferlerden bazılarında bu güzergâhı kullanan ordunun, Akarçay'ın geniş ve bataklık yatağı üzerindeki yegane geçit yeri olan taş döşeli yol ve köprüden geçerken zorlandığı anlaşılmaktadır. Örneğin Haydar Çelebi, Yavuz Sultan Selim komutasında İran seferine çıkan ordunun 15-16 Mayıs 1514'te Deşenlü (Dişenlü / Dişli) üzerinden gelip Bolvadin Köprüsü'nü geçerken çok zahmet çektiğini belirtir. (1973, s.63) Belki de bu tecrübeden dolayı Yavuz'un 1515 yılında başlayan Mısır seferi ve Kanunî'nin Irakeyn Seferi'nde (1533-1536) Anadolu Sağ Kolu'nun Kırkgöz'den geçen hattı kullanılmamış; bunun yerine, Üsküdar'dan kalkan ordu İznik – Yenişehir – Bozüyük – İnönü – Kütahya – Afyon – Akşehir güzergâhından yürümüştü. (Seslikaya, 2014, s.78-79; Nasuhî's-Silâhî, 1976, s.58-64) Fakat Kanunî'nin Tebriz seferi'nde (1548-1549), 20 Nisan 1548'de Kırkgöz Köprüsü'nden geçilmiştir. (Nasuhî's-Silâhî, 1976, s.64) Muhtemelen bu sırada tamire muhtaç olduğu ve ihtiyacı karşılayamadığı tespit edilen köprü, sultanın bir sonraki seferinden önce onarılıp büyütülmüştür. Bu yol ve köprü'nün IV. Murad'ın Revan (1635) ve Bağdat (1638) seferleri sırasında da kullanıldığını biliyoruz. (Ünver, 1952, s.552; Sahillioğlu, 1965, s.11-15)

Kırkgöz Köprüsü, Akarçay'ın geniş bir alanı sazlık ve bataklığa dönüştürerek Eber gölüne doğru aktığı bir mevkide kurulduğu için daha başlangıçta uzun tutulmuştu. Hac vesilesiyle 1642 yılı Nisan ayında buradan geçen bir Karayit'e göre köprü'nün 70 gözü vardı. (Lewis, 1956, s.104) Onsekizinci yüzyıla (H.07-02-1173/ M. 30 Eylül 1759) ait bir arşiv belgesinde ise köprü'nün 56 gözlü olduğu kaydedilmiştir. (BOA, TSMA.E.0188) Buna karşılık günümüz araştırma ve yayınlarında, köprü'nün Selçuklu ve Osmanlı ekleriyle birlikte toplam 64 gözden oluştuğu kabul edilir. (Tunç, 1978, s.119; Eravşar & Mert, 2003, s.584) Cevdet Çulpan bunun 42 gözünün Roma, 22 gözünün ise Osmanlı devrine ait olduğunu ve toplam uzunluğunun 375 metreyi bulduğunu ifade eder. (1975, s.133) Köprü'nün Bolvadin tarafındaki 8 gözünün Akarçay'ın yatağının değiştirilmesi çalışmaları sırasında DSİ tarafından yıktırıldığı ileri sürülmüştür. (Eravşar & Mert, 2003, s.584) Eravşar ve Mert'e göre, kuzeyden itibaren ilk 22 göz Osmanlı, yirmüçüncüden itibaren toplam 15 göz Roma-Bizans, otuzsekizinciden güney uca kadar olan kısımdaki 19 göz ise Selçuklu dönemlerinde yapılmışlardır. Onlara göre Roma-Bizans devrini yansıtan 15 gözlük bölümde yuvarlak kemer kullanılmasının yanı sıra devşirme malzeme göze çarpmaz, göz kemerleri cepheden hafifçe çıkıntı yaparlar ve kemerlerin bazılarında yüzeyi kabarık (bosajlı) taşlar kullanılmıştır. (2003, s.584-585)

Bizim 1982 ve 2017 yıllarında yerinde yaptığımız incelemelere göre kuzeybatı – güneydoğu istikametinde uzanan köprüde mevcut göz sayısı 57'dir. Uzaktan bakıldığında tek bir eksen üzerinde uzandığı izlenimi bırakan köprü, aslında düz bir eksen hattına sahip değildir. Havadan ve köprü yolu üzerinden bakıldığında ekseninde üç kırılma gözlemlenebiliyor. (Resim 28) Arazi üzerinde kuzeybatı-güneydoğu istikametinde uzanan köprü'nün eksenini Selçuklu bölümünün ortasında hafifçe kırılır. Bu nitelik Selçuklu köprülerinin çoğunda göze çarpar. Bizim mevcut yapı üzerinden aldığımız ölçülere göre ana göz civarında 4,10 m., namazgâhtan itibaren ise 4,40 m. genişliğe ve toplam 422 m. uzunluğa sahip eser; Google haritasında biraz daha uzun (440 m.) görünür. Bu uzunluğa yıkılmış olduğunu varsaydığımız birkaç göz daha eklenecek olursa köprü'nün yaklaşık

olarak 450 metreyi bulabileceği tahmin edilebilir. Bazı tarihsiz hac menzîl-nâmelerinde köprünün 540 ve 543 adım uzunluğunda olduğu kaydedilmiştir. (Hazırbulan, 2018, s.228-229) Ortalama bir adımın 75 cm civarında olduğu kabul edilirse ortaya 405 m. ve 407,25 m. gibi bir uzunluk çıkar ki; bu durum, köprünün Osmanlı döneminden günümüze kadar uzunluğunda kayda değer bir kayıp yaşanmadığı anlamına gelebilir. Bu nedenle köprü gözlerinden bazılarının DSİ tarafından yıktırıldığı yolundaki iddiaların yeniden sorgulanması ve ilgili kurumun arşivlerinden buradaki müdahalenin kapsamının araştırılması lâzımdır. Köprünün iki ucundan itibaren taş döşeli yolun kalıntıları belli bir mesafeye kadar izlenebilmektedir. Yapının Bolvadin tarafındaki ucundaki iki kaldırımdan ilki 4,10 m. genişliğinde olup köprü ekseninde devam etmektedir. Bolvadin'in içine doğru yöneldiği anlaşılan bu yol diğerine göre daha eskidir. İkinci kaldırımın köprü çıkışından itibaren batıya yöneldiği tespit edilebiliyor. Bize göre bu ikinci kaldırımlı yol şehrin kenarından geçtikten sonra kuzeye yönelip *Erkmen (Kırık Minare)* civarından kuzeydoğuya kıvrılarak *Deveyolu* denilen mevkiden geçmekte, sonra tekrar kuzeye dönerek *Dişli* yakınlarında hâlâ *Ulu Yol* denilen mevki üzerinden Bayat - Hüsrev Paşa Hanı - Seyitgazi'ye doğru devam etmektedir.

Yığma duvar tekniğinde inşa edilen yapıda siyah tüf taşı, bazalt ve yer yer beyaz mermer malzeme kullanılmıştır. Yapının Selçuklu devrine inen bölümlerinde söz konusu malzemelerin büyük çoğunluğu devşirmedir. Eravşar ve Mert'in Roma-Bizans devri kabul ettikleri kısmın bazı yuvarlak kemerlerinde dikkati çeken bosajlı taşların, yer yer sivri kemerler üzerinde de kullanılmış olmalarına bakılırsa; bunlar da devşirilmişlerdir. Burada kullanılan devşirme malzemeler, çevredeki en yakın ören yerleri olan Kayster-pedion (Üç Hüyük mevkisi) ve Polybotos (Durayeri mevkisi) harabelerinden getirilmiş olmalıdır. Osmanlı devri ilave ve onarımlarında ise daha az devşirme taş kullanılmış olup, ağırlıklı olarak kahverengi tüf taşına yer verilmiştir.

Köprünün Selçuklu devri niteliği taşıyan güneydoğu bölümünde köprü tabliyesi, güneydoğu uçtan itibaren 17. göz olan ana kemere doğru hafifçe yükselir. Ana kemer, diğer Selçuklu köprülerinde olduğu gibi en geniş ve yüksek gözü oluşturmaktadır. Bu kısımda köprü yerden 3,90 m. yüksekliğe ulaşır. Köprünün başlangıç noktaları ile ana kemer arasındaki gözlerin açıklıkları ve yükseklikleri uçlara doğru azalmaktadır. Kemer silmeleri cephe yüzeyleriyle aynı düzlemde olup, içerlek ya da taşıntılı değildir. Ana kemere yakın kısımlarda kimi Selçuklu binalarının cephelerindekilere benzer taşçı işaretlerine rastlanılmıştır. (Eravşar & Mert, 2003, s.585) Bugün için köprü kemerlerinin biçiminde dönemsel ayrıma imkân sağlayacak tarzda tutarlı bir diziliş takip edilememektedir. Bu durum inşa evreleri ve Osmanlı dönemi onarımlarının bir sonucu gibi görülebilir. Fakat yapıda 2000'li yılların başlarında gerçekleştirilen son restorasyon sırasında da bazı sivri kemerlerin -hatalı bir tutumla- yuvarlak kemere dönüştürüldüğü kanısındayız. Bu restorasyon sonrasındaki hâliyle güneydoğu uçtan kuzeybatıya doğru kemerlerin biçimi şöyle izlenebilmektedir: İlk 13 göz yuvarlak kemer, sonraki 8 göz sivri kemer, 3 göz yuvarlak, 2 göz sivri, 8 göz yuvarlak, 3 göz sivri, 1 göz yuvarlak, 10 göz sivri, 3 göz yuvarlak ve son 6 göz sivri kemerlidir.

Köprü gözlerinin bu istikrarsız kemer dokusuna bakarak, yapıyı Roma-Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemi bölümlerine ayırmaya kalkışmak pek güvenilir bir yol gibi gelmiyor. Buna karşılık köprü ekseninde Selçuklu bölümünden sonra gözlemlenen kırılmayı da dikkate alarak üç aşamalı bir yapılaşma evresi ileri sürülebilir. Fakat bu inşa aşamalarının hiçbirini Roma-Bizans dönemleriyle ilişkilendirebilecek yeterli veriye sahip olmadığımız kanısındayım. Bana göre yapının ekseninde gözlemlenen kırılmadan ilki Selçuklu bölümüne aittir. Bundan sonraki iki kırılma köprünün Osmanlı devrinde iki kez büyütüldüğünün işareti olabilir. Bu arada, söz konusu karmaşık kemer yapısının, köprünün güneydoğu tarafındaki Selçuklu devri bölümü için pek yadırganmaması gerekiyor. Çünkü bazı Selçuklu köprülerinde sivri kemerin yanında yuvarlak kemer kullanımı da görülebilmektedir. (İlter, 1993, p.484-485) Bununla birlikte, bizim tezimiz doğrultusunda köprünün ne kadarının Selçuklu işi, ne kadarının Osmanlı ilavesi olduğunu kesin olarak ayırt etmek de güçtür. Çünkü sadece günümüzdeki kusurlu restorasyonlar değil, aynı zamanda 16. yüzyıl sonrasında yapılan muhtelif Osmanlı tamiratları sırasında da köprü kemerlerinin biçim, yüzey dokusu, yükseklik ve korkuluklarında değişiklikler oluşmuş olabilir. Bu bağlamda aşağıda değineceğimiz 18. yüzyıl tamiratlarına dair belgeler –ne yazık ki- mimarî ayrıntılar içermiyorlar.

Yapının tümüne bakıldığında özellikle Osmanlı işi olan kuzeybatı bölümde kemer açıklıklarının küçüldüğü, buna karşılık kemer ayaklarının kuzeybatı uca doğru giderek büyüdüğü; hatta namazgâhtan itibaren bir ayakta ziyade, üzerine kemer açılmış uzun duvar parçalarına dönüştükleri görülmektedir. (Resim 29,30) Bu durum kuzey tarafın yoğun su akışından ziyade çamur ve bataklık oluşandan kaynaklansa gerektir. Osmanlı ekinin bir parçası olan bu bölümde, sık ayaklara binen kemerler yerine, üzerine kemerli menfez açılmış uzun duvar parçalarına benzeyen bir uygulamanın yapılmış olmasından dolayı; eskiden 8 gözün daha mevcut olması imkânsızdır. (Resim 31,32) Şimdi ırmağın geçirildiği Bolvadin tarafındaki bu kısımda, söz konusu ilâvenin duvar gibi uzun parçalardan oluştuğu dikkate alındığında en fazla üç gözün daha mevcut olabileceği ileri sürülebilir. Buna göre Kırkgöz Köprüsü en geniş hâliyle 70 veya 64 değil, en fazla 60 gözülü olabilir.

Yapıda kuzeybatı taraftaki bölümün kemer tarzı Osmanlı mimarisinde yaygın biçimde uygulanan iki merkezli-pencî kemer denen bir sivri kemer türüdür. Osmanlı işi olan bölümün orta kısımlarında yer yer yuvarlak kemerler de görülmektedir. Bunlar 16. yüzyıldaki büyütme sırasında böyle yapılmış olabilecekleri gibi, Geç Osmanlı devri onarımlarının ürünü de olabilirler. Köprü tabliyesini iki kenardan sınırlayan korkuluk tek sıra taştan masif olarak yapılmıştır. Fazla yüksek değildir. Tüm köprü boyunca uzanan korkuluk her devirde onarılmış olmalıdır. Buna karşılık cephe ile korkuluk duvarı arasında uzanan yatay silme ile kemer yüzeylerinin cepheden içerlek tutulmaları Osmanlı dönemi için çok karakteristiktir. Osmanlı dönemi ilavesi olan kuzeybatı bölümün kuzeydoğu cephesine bitleştirilen namazgâh, Bolvadin tarafından sayıldığında altıncı kemer yakınındadır. (Resim 33,34)1982 yılındaki incelememiz sırasında çok harap durumda olan namazgâh, son restorasyonla anlaşılır hâle getirilmiştir. 2,70x3,60 m. boyutundaki

namazgâha köprü üzerinden taş bir merdivenle inilmekteydi. Yapıda Osmanlı devri ilavesini belgeleyen kitâbenin aslında namazgâh kapısı üzerinde bulunduğu, bu kısmın Yunanlılar tarafından yıkılması sırasında suya düşen kitâbenin cumhuriyet döneminde bulunarak Afyon müzesine kaldırıldığı bilinmektedir. (Çulpan, 1975, s.133; Gümüş, 1978, s.102) Bizim de müzede görüp incelediğimiz kitâbe, yatay dikdörtgen biçiminde beyaz mermer levha üzerine süslü hatlı Arapça ve Türkçe metinden oluşmaktadır. (Resim 35) Üç satırdır:

Emere bi-imatehi hazihî'l-kantara E's-sultân Süleymân bin Selim Hân halledallahü mülkehu ilâ ahirü'z-zemân

Kim 'ubûr etdi bunu sağ ve esen, (iki kartuş arasındaki küçük çerçevede Ali)

Târîhini dedi tekrar Ahsen 957

Kitâbeye göre Sultan Süleyman bin Selim Han bu köprünün yapılmasını H.957 /M.1550-1551 yılında emretmiştir. Son iki satırı içeren kartuşların arasındaki alt bölümdeki küçük yuvadaki "Ali" ismi kitâbenin kâtibiyle ilgili olmalıdır. Ketebe Ali, metinde rakamla tarih vermekle yetinmeyip; "*dedi tekrar ahsen*" ibarelerini kullanarak aynı tarihi ebcellede tekrarlamıştır.

Kırkgöz Köprüsü, Osmanlı yol sisteminde Anadolu sağ kolu üzerinde yer aldığı için önemli bir noktaydı. Başkent İstanbul'dan çıkıp Seyitgâzi, Hüsrev Paşa Hanı, Bayat, Bolvadin üzerinden Konya'ya, oradan da doğuya ve Hicaz'a kadar devam eden bu yol, aynı zamanda hac yolu olması nedeniyle de sürekli olarak bakımlı ve işler halde tutulması gerekli bir güzergâhtı. Ordunun doğu seferlerinden bazılarında buradan geçildiğini yukarıdaki satırlarda açıklamıştık. Bir hac menzîlnâmesinde ve 18. yüzyıldan bir resmî yazışmada yapının Yavuz Sultan Selim Han'ın köprüsü olarak zikredilmesi ilginçtir. Bunlardan özellikle Bolvadin kadısının kaleminden çıkan resmî yazıdaki ifade bir dalgınlık ya da yanlışlıktan kaynaklanmasa gerek. Üzerinde Kanunî devrinden bir kitâbe bulunmasına rağmen köprünün Yavuz Sultan Selim'e mâledilmesi, eserin onun zamanında büyütülmüş veya onarılmış olabileceğini akla getiriyor. (Hazırbulan, 2018, s.228-229; BOA, TSMA.E.0188) Bu noktada, yukarıda vurgulandığı gibi, Selçuklu bölümünün kuzeybatısında eksende oluşan hafif kırılmayla dikkati çeken orta bölümün Yavuz devri ilavesi olabileceği akla geliyor. Şimdilik birkaç arşiv belgesinde göze çarpan bu hususun kanıtlanabilmesi için Osmanlı devri mühimme defterleri ile şeriye sicillerinin titizlikle taranması ve köprü boyunca arkeolojik kazı yapılması en doğru yoldur.

Buna karşılık, köprünün Kanunî döneminde onarılıp büyütüldüğünü yukarıdaki kitâbeden öğreniyoruz. Namazgâh çevresinden kuzeybatı çıkışa kadar olan bölüm bu dönem ilavesi olabilir. Köprüdeki Kanunî devri inşasının Mimar Sinan tarafından yapıldığı ileri sürülür. (Çulpan, 1975, s.133; Çeçen, 1988, s.435) Fakat Sinan'ı anlatan tezkerelerdeki yapılar listesinde Kırkgöz Köprüsü geçmez. (Bkz. Sâî Mustafa Çelebi, 2002, s.116) Buna rağmen dönemin Hassa Mimarlık Teşkilâtı'nın başı olması dolayısıyla, bu inşaatın onun bilgisi ve tâlimatı ile yapıldığı kabul edilebilir. Ancak Osmanlı döneminde böyle önemli yol ve köprülerin bakım ve onarımları için mahallinde *köprücü* ya da *meremmetçi* sıfatıyla kişi ve kişilerin görevlendirildiği bilinmektedir. (Orhonlu, 1984, s.71) Bu bakımdan, özellikle

ordunun geçeceği yol ve köprüler sefer öncesinde merkezden gönderilen görevlilerce kontrol ediliyor olsa da; ihtiyaç duyulan bakım ve onarımın yapıdan sorumlu köprücü veya meremmetçiler marifetiyle yapıldıklarını varsaymak da mümkündür.⁹ Bu bağlamda, köprüde gerçekleştirilen M.1550-1551 tarihli onarım ve büyütmenin Kanunî'nin Nahçıvan Seferi (1553-1555)öncesinde yaptırıldığı anlaşılıyor.

Köprünün, Anadolu sağ kolunun önemli bir geçiti olarak sonraki asırlarda da kullanıldığına ve onyedinci yüzyılda IV. Murad'ın Revan ve Bağdat seferlerinde ordunun buradan geçtiğine yukarıda işaret etmiştik. Divandan çıkan H.9 Şevval 1026 / M. 10 Ekim 1617 tarihli bir hükümde; IV. Murad'ın seferlerinden yıllar önce Serdar-ı Ekrem Halil Paşa'nın doğu seferi dolayısıyla İstanbul'dan Konya'ya kadar olan derbend ve yolların tamir edilmesi emredilmiştir. (82 Numaralı Mühimme Defteri, 2000, s.6) Aynı güzergâhın bir parçası olarak Kırkgöz Köprüsü ve kaldırımlarının bu emir doğrultusunda tamir edilmeleri olasıdır. Köprünün 17. yüzyıl ortalarındaki durumuna ilişkin bir görgü şahidi olarak gösterebileceğimiz Antakya patriği Macarius; M. 1652 yılında buradan geçerken *İshaklı'dan Bolvadin'e giden taş döşeli yolun köprülerle berkitilmiş* olduğunu gözlemlemiştir. (Belfour, 1836, p.8-9)

Bunu izleyen süreçte zaman zaman elden geçirilmiş olması gereken yapının, 18. yüzyılda beş kez tamir edildiği kayıtlara geçmiştir. Onarımlardan ilk ikisi III. Ahmed (M.1703-1730) döneminin sonlarına rastlamaktadır. Bu bağlamda, H.29 Rebiü'l-âhir 1141 / M. 7 Aralık 1728 tarihinde Divan'dan çıkan hükümde hacıların sıkıntı çekmemesi için İstanbul'dan Şam'a kadar hac yolu üzerindeki han, köprü ve kaldırımların tamiri emredilmektedir. İlgili kadınlara birer sûreti gönderilen belgeden Sağ Kol üzerindeki Hüsrev Paşa Hanı ve İshaklı ile bunların arasında kalan Kırkgöz Köprüsü'nün de kastedildiği anlaşılmaktadır. (BOA, A.DVNS.MHM.d.00135, s.107) III. Ahmed devrine ait ikinci hüküm, yedi ay sonra yapının tekrar onarıma ihtiyaç duyduğunu gösteriyor. Şeriye siciline işlenmiş olan M. 16 Temmuz 1729 tarihli bu hükümde; *mürûr-u eyyâm ile harâbe olan Bolvadin Cisri ile bazı kaldırımların tamir ve tecdîdinin* (yenilenmesinin) Dergâh-ı Muallâ gediklilerinden Abdülbâkî'nin sorumluluğuna verildiği, bu iş için gereken taş, kireç ve kereste gibi malzemelerin temini ve nakliyle birlikte, bina emini Abdülbâkî'ye her türlü desteğin sağlanması hususu ilgili kadılara emredilmiştir. (Yıldırım, 2003, s.63-64) Söz konusu onarımdan bir süre sonra, İran elçilik heyetiyle birlikte 25 Aralık 1736'da buradan geçen M.J. Otter; *"bir bataklıkta kateden kırk gözlü bir köprüden"* geçtiklerini söylerken yapı ve yoldan şikayetçi görünmemektedir. (1748, pp.56-57) Anlaşılan son onarım yolu ve köprüyü işler hâle getirmiştir.

Onsekizinci yüzyıldaki üçüncü onarıma dair H.15 Şa'ban 1171 / M.24 Nisan 1758, H.11 Safer 1172 / M. 14 Ekim 1758, H.29 Zilhicce 1172 / M. 23 Ağustos 1759 ve H.7 Safer 1173 / M. 30 Eylül 1759 tarihli dört belgeden ilk üçü; Anadolu'nun orta kolunda (!?) bulunan Bolvadin

⁹ Bazı durumlarda ordu bünyesindeki kimselerin de bu işler için görevlendirilebildiğine dair örnekler var. Meselâ Yavuz'un Mısır Seferi dönüşünde Silahdar Sinan Ağa Fırat nehrinde gemi ve köprü inşası için görevlendirilmişti. (Seslikaya, 2014, s.104).

Köprüsü ve kaldırımlarının *tecdîd ve tamirleri* için Dergâh-ı Âli gedikliisi Mehmed Ağa'nın *emîn-i bennâ* (bina emini) olarak görevlendirilmesi ve masrafların bir kısmının Kütahya cizyesinden karşılanmasıyla ilgilidir. Anlaşılan bu tamirat işleri bir yıldan fazla sürmüştür.¹⁰ Üçüncü onarımla ilgili dördüncü belge, köprünün durumunun Bolvadin kadısının teşkil ettiği ileri gelenler tarafından incelendikten sonra durumun saraya arzını içermektedir. Söz konusu belge, 1758-1759 yılları içindeki onarımın sağlıklı bir sonuca ulaşmadığını düşündürmektedir. Çünkü Bolvadin ileri gelenlerinin bizzat yapı ve çevresinde yaptıkları keşife göre; *Sultan Selim Han binası olup, gerçekte "ellialtı göz tâkı müstemil ile binâ"* edilmiş olan köprünün sadece birkaç gözünden nehir akmakta, bunların dışındaki tüm gözlerin önü toprak set ve hendek ile kapatılarak çevresinde tarım yapılmaktadır. Bu yüzden özellikle bahar mevsiminde su ve seller çoğaldığında, akacak yer bulamadıklarından köprünün çevresi ve kaldırımlarını su basarak zarar vermekte, bu yüzden gelip-geçen hacılar sıkıntı çekmekte; bu nedenle her üç beş senede bir hazineden büyük masraflarla tamiri gerekmektedir. Bolvadin kadısı Ali tarafından saraya arzedilen yazının son kısmında, sorunun çözümü için köprü gözlerinin açıldıktan sonra köprünün iki yanına toprak set ve bentler yapılarak burada ziraatın önlenmesi ve sellerin çevreye zarar vermeden gözlerden akıtılması gerektiği ifade edilmektedir. (BOA, TSMA.E.0188)

Bundan 28 yıl sonra, M.1787 yılında "*İshaklı ve Bolvadin livası arasında vâki kaldırımlar harap ve su içinde kalmış olduklarından*"; hacıların geliş ve gidişlerini kolaylaştırmak maksadıyla bu iki yerleşim arasındaki kaldırım ve köprülerin tamiri için *hasşa mimarlarından Hâfız Emîn* görevlendirilmiştir. Onsekizinci yüzyıldaki bu dördüncü tamirat M.1787 yılının Mart ve Aralık ayları arasında gerçekleşmiş görünmektedir. (BOA, C.NF.00043, H. 26-05-1201 / M. 16 Mart 1787; BOA, C.MF.00162.08056.001, H. 28 -02-1202 / M. 9 Aralık 1787) Fakat yaklaşık on ay sonra (H.29 Zilhicce 1203 / M.20 Eylül 1789), su içinde kalıp harap olan köprü ve kaldırımların yeniden tamiratına girişilmesi, zaman zaman bataklığa dönüşen bu güzergâhtan yol geçirmenin ne kadar maliyetli olduğunu göstermektedir. Söz konusu beşinci onarım için bilirkişi incelemesi yaptırıldıktan sonra, işin tahminen beşbin kuruş tutacağı öngörülerek tamiratın bu doğrultuda yaptırılması emredilmiştir. (BOA, HAT 1442.59242) Bu asırdaki ikinci, üçüncü ve dördüncü tamiratlar (M.1729, M.1758-1759 ve M.1787) için saraydan bina emini ve mimar görevlendirilmesi, yolun hac güzergâhı olarak taşıdığı önemi göstermektedir. Ancak söz konusu arşiv belgeleri ayrıntı içermediklerinden zikredilen yenileme (tecdîd) ve tamiratların boyutları ve niteliğini kestiremiyoruz. Şayet yenileme ölçeğinde bir tamirata girişilmiş ise; bu sırada bazı kemerlerin dönemin Barok etkili mimarî modasına uygun olarak yuvarlak kemere dönüştürülmüş olmaları ihtimal dahilindedir.

Kırkgöz Köprüsü 19. yüzyılda yeniden bakıma muhtaç durumda olmalıydı. Çünkü 1800 yılı Ocak ayında bir kumpanya ile buradan geçen William Martin Leake; Bolvadin'den Sultandağı eteklerine kadar devam eden iki saatlik yolculukta; geçtiği yerin, ortasında dere

¹⁰ (BOA), AE.SMST.III, 55-4076.001, H. 15-08 - 1171 / M. 24 Nisan 1758; (BOA), C.NF.00040. 01993.001, H.11-02-1172 / M.14 Ekim 1758; (BOA), C.NF.00052.02560.001, H. 29-12-1172 / M. 23 Ağustos 1759.

akan bataklık bir yol olduğunu anlatırken, bu uzun köprüyü farketmemiştir. (1824, p.37) Bu durum gezginin dalgınlığından kaynaklanabileceği gibi, köprünün harap durumda olmasıyla da ilgili olabilir. Ondan bir süre sonra, 1814'te İshaklı'dan Bolvadin'e geçen J.M. Kinneir de –gece vakti olduğu için- köprü hakkında tanımlayıcı bilgi vermemiştir. (1818, p.345)

Köprünün bir kısmı ve namazgâhı, Kurtuluş Savaşı sırasında 19 Ağustos 1921 tarihinde işgalci Yunanlılar tarafından tahrip edilmiştir. (Bayar, 2004, C.2, s.326) Bir yıl sonra bu tahribat ortadan kaldırılarak, yıkılan kısımlar tamir edilmiştir. Buna dair basit kitâbe alelâde bir taş üzerine kazınmıştır. (Uysal, 1983, s.114) (Resim 36) Bizim inceleme yaptığımız 1982 yılında köprü ayaklarının dibinde gördüğümüz üç satırlık kitâbe şöyledir:

Târîh-i ta'miri Şubat 1338

İkinci Kolordu köprücü bölüğü mülâzımı Rıza

Ketebe Fahrî, sâni'-i der saadet 214

Der-saadet sanatçısı (!?) Fahrî'nin yazdığı kitâbeden, bu tamiratın ikinci kolordu köprücü bölüğü mülâzımı (teğmeni) Rıza tarafından Rumî Şubat 1338 / M. Şubat 1922 tarihinde yaptırıldığını anlıyoruz. Kitâbenin sonundaki “214” sayısının ne anlama geldiğini bilmiyoruz. Kitâbede kaydedilen 2. Kolordu, Yunanlıların bölgeyi terketmesinden sonra 27 Aralık 2021 tarihinde Bolvadin'de kurulmuştu. (Bayar, 1996, C.1, s.266) Köprücü bölüğünün onardığı kısımlardaki gözlerin yuvarlak kemer biçimi, yapının özgün hâlden ziyade bu onarımın ürünü olabilirler. Bu kitâbenin onarım sırasında yapının neresine konulmuş olduğunu bilemiyoruz.

Kırkgöz Köprüsü Cumhuriyet döneminde kullanım dışı kaldıktan sonra uzunca bir süre kaderine terk edilmiş ve tekrar harap olmuştur. (1980 yılındaki görünümü için Bkz. Orhonlu, 1984, s.77) Bizim yapıyı ilk kez incelediğimiz 1982 yılında tahribat daha da belirginleşmişti. Köprü, Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığınca 2001-2006 yılları arasında restore ettirilmiştir. Yer yer uygulama hataları gözlemlenen bu restorasyon sırasında M. Şubat 1922 tarihli onarım kitâbesi namazgâhın kuzeydoğu duvarının üzerine ters biçimde yerleştirilmiştir. (Resim 37) Bunun düzeltilmesi gereklidir. Aynı bakanlık köprüyü yeniden restore etmek için 2021 yılı başlarında tekrar ihaleye çıkmış; bu maksatla hazırlanan yeni restorasyon projesi ise 2022 yılında Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca onaylanmıştır. Umarım bu kez Osman Eravşar ve İ.Hakan Mert'in restorasyona ilişkin önerileri dikkate alınır ve daha sağlıklı bir restorasyon gerçekleştirilir. (2003, s.586-587)

Tartışma ve Sonuç

Anadolu'nun tarihî yollarından birisi üzerinde yer alan Bolvadin; 12. yüzyıldan itibaren Selçuklular eliyle şenlendirilmiş olmalıdır. Ancak dönemin mimarlık eserlerinden sadece Bucak Çeşmesi üzerindeki –Bucak mescidine ait olması gereken- mescit kitâbesi, Alaca Mescit ve Alaca Çeşme ile Kırkgöz Köprüsü bugüne ulaşabilmişlerdir. Bu döneme bağladığımız Bucak Mescidi ile aynı döneme ait olduğuna kuşku duyulmayan Alaca Mescit, mimarî bakımdan özgün niteliklerini yitirmişlerdir. Buna karşılık Alaca Mescit'in minare kaidesi ile Kırkgöz Köprüsü –onarımlarla bozulan kısımları hariç- özgün hâliyle günümüze ulaşabilmişlerdir.

Burada ele aldığımız yapılardan Bucak Mescidi'nin üzerinde onu Selçuklu devriyle ilişkilendirebilecek bir kitâbe ya da arşivlerde bir belge mevcut değildir. Yapının eskiden bu isimle anılmadığı da bellidir. Çünkü Osmanlı devri belgelerinde bu ismi taşıyan yapı ya da mahalleye rastlanmaz. Bu açıdan yararlanabileceğimiz H. 937 /M. 1530 tarihli 438 Numaralı *Muhâsebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri*'ne göre Bolvadin'de altı adet mescit isimli mahalle bulunmaktadır. (1993, C.I, s.194) Muharrem Bayar bunlardan Hanaylu Mescit Mahallesi'ni bu yapıyla ilgili görür ve çeşmedeki kitâbeyle ilişkisi kabul edilecek olursa yapının Selçuklu devrine kadar indirilebileceğini düşünür. (2004, C.2, s.93) Ona göre eskiden Hanaylu Mescit olan mahalle adı 20. yüzyıl başlarında Bucak Mahallesi olmuştur. Hanaylu isminin mahalledeki mescitten kaynaklandığı bellidir. Türk şehirciliğinde mescit isminin mahalleye verilmesi çok yaygın bir gelenektir. 1530 tarihli defter, eskiden *Hanaylu Mescit* adını taşıyan yapının en azından 16. yüzyılın ilk çeyreği içinde mevcut olduğunu kanıtlamaktadır. Bu noktada yapının Selçuklu geçmişini göstermek bakımından mescit-çeşme ilişkisine eğilmek gerekiyor ki; bu husus Alaca Mescit- Alaca Çeşme ilişkisi bakımından da önemlidir. Anadolu Selçuklu devrinde müstakil mimariye sahip çeşme örneği neredeyse hiç yoktur. Bu dönem çeşmeleri ya medrese, han, câmi gibi yapıların cephelerine gömülmüş bir nişten ibarettirler; ya da herhangi bir yapının cephesine veya köşesine bitişik konumda bulunurlar. Mazgirt Elti Hatun Çeşmesi (M.1252), Sivas Gök Medrese Çeşmesi (M.1271), Erzurum Çifte Minareli Medrese Çeşmesi (M.1271), Çay'daki Taş Medrese Çeşmesi (M.1278) gibi yapılar bu iki duruma örnek verilebilirler. (Önge, 1997, s.43 v.d.) Bucak Çeşmesi'ndeki ayna taşı bu yapının da bir Selçuklu eseri olabileceğini ve mescit ile bir bağının olabileceğini düşündürüyor. Bunu kesin olarak kanıtlayabilmek için daha fazla veriye ihtiyaç olmakla birlikte; hem bu yapının hem de Alaca Mescit'in çeşmeli olarak inşa edilmiş olabilecekleri ileri sürülebilir. Bu durumda her iki çeşmenin de diğer Selçuklu örneklerinde olduğu gibi yapıların bir köşesine ya da cephelerine bitişik konumda yapıldıkları düşünülebilir. Zaman içinde meydana gelen tamir, yenileme ve genişletme gibi nedenlerle bu mescitlerle çeşmeleri arasındaki bitişik nizam bozulmuş ve şimdiki gibi birbirlerinden bağımsız yapılar hâline gelmiş olabilirler. Tüm bunların dışında, Bucak Çeşmesi ile Bucak Mescidi'nin (Hanaylu Mescit) eskiden beri birbirlerine yakın konumda olmaları; çeşmedeki M.1262 tarihli kitâbe için en uygun yapının Bucak Mescidi olması gerektiğini gösteriyor.

Artık mevcut olmayan Alaca Çeşme; tek nişli cephesi ve sade sayılabilecek dekoratif karakteriyle Çay'daki Ebû'l-Mücâhid Yusuf Külliyesi'nin (M.1278) medresesine bitişik çeşmeye benzer. (Özkarıcı, 1996, s.46-49) Süleyman Gönçer'in bu çeşme ve Alaca Mescit'in mimarı olarak, Sahib Ata'nın bazı yapılarının mimarı Kölük bin Abdullah'ı işaret ettiğini belirtmiştik. Fakat kitâbe kaydı olmaksızın, sadece çeşmenin cephesine ve minare kaidesinin özgün cephesine bakarak bu yapıları ünlü sanatçıya bağlamak güçtür. Buna karşılık, küçük bir külliye teşkil eden bu yapılar gibi, Cimri isyanının bastırılmasının hemen ardından, devletin gücünü göstermek ve topluma moral vermek maksadıyla M.1278 yılında inşa edilen Çay'daki külliye'nin mimarı *Oğulbeğ bin Mehmed* muhtemel sanatçı olarak daha

akla yakın geliyor.

Alaca Mescit, Selçuklu devrinden kalan minare kaidesi ve bunun ahşap kapısı bakımından da değerlendirilebilir. Kaidenin devşirme malzemesi ve kübik biçimi Selçuklu devrinin başka minarelerinde de görülür. Fakat minare kapısının bu şekilde doğrudan sokağa açılan ve bir taçkapıyı andıran büyüklüğü alışılmadıktır. Bu görünüşten dolayı, sanki mescidin asıl kapısı iken sonradan minare kaidesine dönüştürülmüş hissi uyandırır. Ahşap kapı kanadının kemer biçimli bezeme bordürü ve altıgen madalyonu dönemin üslûbuna uygundur. Fakat bu yapıyı dekoratif özelliği bakımından da tartışılmaya değer kılan asıl çarpıcı yanı ismidir. Rahmetli Afyon müze müdürü Süleyman Gönçer, -yukarıda atıf yapıldığı gibi- yapının adını, duvarlarını süsleyen çini mozayiklerden aldığı görüşündedir. Bugün için yapıda çini türü bezemenin varlığına delâlet edebilecek hiçbir iz görünmemekle birlikte; Gönçer'in söz konusu tespitinde haklılık payı vardır. Gerçekten de Türk mimarlık tarihinde “gök”, “alaca”, “sırçalı”, “yeşil” gibi sıfatlarla anılan yapıların tümü; bu tür nitelermeleri çini veya çini mozayik bezemelerinden dolayı almışlardır. Bu açıdan Selçuklu devrinden Konya Sırçalı Mescit, Amasya Gök Medrese, Sivas Gök Medrese; beylik ve ilk Osmanlı devirlerinden Tokat Alaca Mescit, İznik Yeşil Câmî, Bursa Yeşil Câmî, Tire Yeşil İmaret hemen akla gelen örneklerdir. (Uysal, 1994, s.2352 v.d.)

Bazı araştırmacılar tarafından geçmişî Roma veya Bizans dönemlerine kadar indirilen Kırkgöz Köprüsü, asıl mimari karakterini -bize göre- Selçuklu döneminde kazanmış ve Osmanlı dönemi inşa ve ekleriyle de bugünkü şeklini almıştır.

Kırkgöz Köprüsü, yukarıdaki satırlarda da vurgulandığı gibi, Roma ve Bizans devrinin işlek yol ağları üzerinde değildir. Bu nedenle yapının söz konusu dönemlerden kalmış olması zayıf bir ihtimaldir. Bu civarda Roma ya da Bizans döneminde bir köprü yapılmışsa; söz konusu yapıyı şimdiki köprünün yerinde değil, yaklaşık 5-6 km daha batıda eski Polybotos kentinin hizasında aramak gerektiğini düşünüyoruz. Yapıyı ele aldığımız kısımda da ifade ettiğimiz gibi, Roma ve Bizans dönemlerine ait kalıntılardan devşirilmiş taşlarla yapılmış ilk bölümü; kırık eksenli planı, sade cephe işçiliği ve ana göze doğru yükselen tabliyesi ile açıkça Selçuklu devrine işaret etmektedir. Yapının güneydoğu tarafını teşkil eden bu bölümde, sivri kemerlerin yanı sıra yer yer yuvarlak kemelerin de kullanılmış olması Selçuklu dönemi için şaşırtıcı değildir. (İlter, 1993, pp.484-485) Ayrıca söz konusu yuvarlak kemerlerin bazılarının Klasik Osmanlı ilâve ya da onarımı; bazılarının ise Barok etkisindeki 18. yüzyıl onarım ve yenilemelerinin veya eklektik bir tutumun egemen olduğu 1922 yılındaki onarımın sonucu olmaları mümkündür. Diğer taraftan, bu yuvarlak kemerlerden bazılarının son restorasyonda yapılan uygulama hatalarının bir sonucu oldukları tespit edilebilmektedir. Dolayısıyla yapıda görülen yuvarlak kemerlerden birkaçı Ortaçağ'dan kalmış olsalar bile; bu durum eserin Roma veya Bizans geçmişî taşıdığını kanıtlamaya yetmez. Kaldı ki, son restorasyondan önceki hâliyle köprünün orta ve kuzeybatı bölümlerinde gözlemlenen; kemer yüzeylerinin bir silme biçiminde cepheden içerlek tutulması, orta bölümde sivri kemerin yanı sıra yuvarlak kemer biçiminin de kullanılmış olması, köprü cephesi ile korkuluk duvarı arasında yatay uzanan ayırıcı silmenin varlığı gibi veriler Osmanlı köprü mimarlığı için tipiktir. Bu nitelikleri taşıyan çok

sayıda Osmanlı devri köprüsü göstermek mümkündür. Burada, Erken Osmanlı devrinden Behramkale Hüdâvendigâr Köprüsü (14.yy.) ve Klasik dönemden Edirne Sarayıçı Fatih, Edirne Ekmekçizâde Ahmet Paşa, Kars III. Murat ve İstanbul Bostancı köprülerini hatırlatmakla yetinelim. (Bakınız Atak, 2008, s.205; Çulpan, 1975, s.109,134,153,170) Bununla birlikte Selçuklu devrine ait bazı köprülerde de kemer silmesinin içerlek tutulduğu görülebilmektedir. Fakat bunların özgün mü, yoksa Osmanlı devri onarımlarının ürünü mü olduklarını ayırt etmek çok güçtür. Çünkü Selçuklu çağından kalma köprülerin çoğu Osmanlı devri içinde defalarca onarılmışlardır. Diğer taraftan Habur Köprüsü, Antalya-Aksu Cıncıklı Köprü, Serik Sultan Alâeddin Köprüsü, Kırşehir Kesik Köprü, Kayseri Tekgöz Köprüsü, Diyarbakır Devegeçidi Suyu Köprüsü, Diyarbakır Haburman Köprüsü ve Dicle Köprüsü gibi Selçuklu devri örneklerinde ise; Kırkgöz Köprüsü'nün Selçuklu kısmında olduğu gibi kemer silmeleri cephe ile *hem-yüzey* düzlemedir.

Köprü'nün Selçuklu bölümü, hafif kırık eksenli, geniş ve yüksek ana kemeri, iki uçtan ana kemere doğru hafifçe yükselerek devam eden köprü tabliyesi, kemer biçimi ve devşirme malzeme kullanımı gibi özellikleriyle dönemin diğer örneklerini hatırlatır. Bu açılardan Afyon Altıgöz Köprüsü (M.1209), Tokat Yeşilirmak Köprüsü (M.1250) ve Kırşehir Kesik Köprü (M.1251), Malatya Kırkgöz Köprüsü (13.yy.) gibi örneklerle kıyaslanabilir. (Uysal, 1983, s.132; Daş, 1997, s.61-63) Özellikle köprü gözlerinin küçük ve alçak oluşunun yanında, köprü ayaklarının alçak tutulmaları açılarından Tokat Yeşilirmak ve Malatya Kırkgöz köprüleriyle olan benzerlik dikkat çekicidir.

Köprüdeki ilk kısmın Selçuklu döneminde, özellikle ana yolların hummalı biçimde işler hâle getirilip kervansaraylarla desteklendiği 13. yüzyılın ilk yarısında yapılmış olması ihtimal dâhilindedir. Fakat yakın çevredeki Selçuklu yapılarının kronolojik yoğunluğu dikkate alındığında, köprü'nün Selçuklu devrine ait ilk kısmının; Cimri ayaklanmasının (M. 21 Haziran 1277) bu yörede bastırılmasının ardından, -tıpkı Çay'daki külliye (M.1278) ve Alaca Külliyesi (M.1278) gibi- devlet otoritesini ve sultanın hükümrânlığını hissettirmek için girişilen imar faaliyetlerinden birisi olması daha kuvvetli bir ihtimaldir. (Özkarıcı, 1996, s.67-68) Bu nedenle Kırkgöz Köprüsü'nün Selçuklu devrinde, 13. yüzyılın son çeyreği başlarında yaptırıldığı güçlü bir ihtimal olarak ileri sürülebilir. Yapı, Klasik Osmanlı döneminde (16.yy.) tamir görmüş ve genişletilmiştir. Onyedinci ve onsekizinci yüzyıllarda yenileme ve tamiratlar gören köprü; Osmanlı döneminin sonlarında Kurtuluş Savaşı'nda bir kez daha onarılmıştır. Cumhuriyet devrinde yeni karayolu ağının dışında kalan eser; 2000'li yılların başlarında kötü bir restorasyon geçirmiştir. Son yıllarda ise yapının yeniden restorasyonu gündemdedir.

Her ne kadar, Kırkgöz Köprüsü'nün ilk inşasının Selçuklu işi olduğu kanaatini taşıyor isek de; eserin yapılaşma dönemleri, tarihlendirme, geçirdiği onarım-yenileme ve kullanım yoğunluğu gibi sorunlarını daha iyi aydınlatılabilmek için; Roma ve Bizans devirlerinin *Dorylaion - Cotiaenum - Amorium - Acroenos - Polybotos - Philomelion* kentleri ile Selçuklu ve Osmanlı devirlerinde *Eskişehir - Kütahya - Seyitgazi - Afyon - Bolvadin - Akşehir* arasındaki yol güzergâhlarının kapsamlı bir yüzey araştırmasıyla yeniden ele alınması gerektiğini düşünüyoruz. Hiç kuşkusuz, böyle bir araştırma sürecine titiz bir arşiv taraması da eşlik

etmelidir.

Extended Summary

The history of the oldest settlements around Bolvadin dates back to prehistoric times. It is accepted that Bolvadin was first founded in a location called "Üçhöyük", approximately 3 km southwest, and was named "Kayster Pediom" (river-plain city). It is thought that Kayster-Pedion was destroyed during the Hellenistic period. Instead, a new settlement called "Polybotos" was established in a location called "Durayeri", about 5 km west of today's Bolvadin. Starting from the 1st century B.C., Polybotos, along with all of Anatolia, came under Roman rule. It is thought that the city, which was under Eastern Roman (Byzantine) rule, was devastated during the Islamic raids that lasted from the 8th to the 11th centuries. It is rumoured that during this process, the first Islamic settlement here was formed in the form of a camp in the area where Bolvadin is located today.

Following the Manzikert Victory in 1071, Polybotos and its surroundings, like all of Anatolia, came under Seljuk rule. From this date until the beginning of the 14th century, we can come across Bolvadin's name in historical sources on various occasions. A few buildings from the Seljuk period can be identified in Bolvadin, which was last mentioned as "Molifdun" in Ibn Bibi's Seljukname due to the Cimri incident. These are Bucak Masjid, Alaca Masjid, the fountain in front of it and the Kırkgöz Bridge, which lies a little outside the city. In our opinion, the Bucak Masjid belongs to the Kılıç Arslan IV period; only the inscription dated 660 H. / A.D. 1262 remains from the building. This inscription was placed in the fountain on the street corner, just ahead of the mosque. There is no construction inscription on Alaca Masjid. On the other hand, an inscription about the Ottoman period restoration is located on the minaret base. We think that the Alaca Masjid, which has a wooden minaret door in the Seljuk style, was built in H.677/AD1278, together with the fountain in front of it. Alaca Çeşme, which appears to have a detached single-facade architecture in old photographs, should have been adjacent to the mosque in its original form. The building was one of the rare fountains of the Seljuk period with a unique façade. But unfortunately, it was demolished. According to its inscription, the fountain was built by Bayram İbn Abdullah, one of Sahib Ata's servants/lords, in 677 H. / 1278 A.D. The architect is unknown. On the other hand, Süleyman Gönçer lists Kölük bin Abdullah, who stands out as the artist who created Sahib Ata's works, as the architect of this building. But there is no archaeological or historical evidence of this. If we were to recommend an architect for the Alaca Complex; This person could be Ogulbeğ bin Muhammad, the architect of the Abu'l-Mujahid Yusuf complex in Çay.

It is claimed that the Kırkgöz bridge, located on one of the main roads of the Ottoman Empire, was first built during the Roman or Eastern Roman (Byzantine) periods. But the basis for this view is weak. Because Kırkgöz Bridge is not on the busy road network of those times. The research carried out confirms that no Roman milestone was found between Amorium and Polybotos. Moreover, the architectural material and the formal qualities of the building refer to the Seljuk period. Moreover, the intense use of spolia from the Roman and Byzantine periods suggests that the work was built during the Seljuk period. It is most

likely that the bridge, which has no construction inscription, was built in the last quarter of the 13th century during the Seljuk period. Considering the chronological density of Seljuk structures in the immediate vicinity, the first part of the bridge belongs to the Seljuk period; After the suppression of the Cimri Uprising (June 21, 1277 AD) in this region, it was one of the construction activities undertaken to make the authority of the state and the sovereignty of the Sultan felt, just as the Çay Social Complex (1278 AD) and the Alaca Social Complex (1278 AD). For this reason, it can be put forward as a strong possibility that the Kırkgöz Bridge was built during the Seljuk period, at the beginning of the last quarter of the 13th century. The building was repaired and expanded during the Classical Ottoman period (16th century). The bridge underwent renovations and repairs in the seventeenth and eighteenth centuries; It was repaired once again during the War of Independence at the end of the Ottoman period. The work that remained outside the new highway network during the Republic period; It underwent a poor restoration in the early 2000s. In recent years, the restoration of the building has been on the agenda.

Kaynakça | References

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ali Emiri, Mustafa III (AE.SMST.III), 55-4076.001.

Cevdet Nafia (C.NF.), 00040. 01993.001.

Cevdet Nafia (C.NF.), 00043.

Cevdet Nafia (C.NF.), 00052.02560.001.

Cevdet Maarif (C.MF.), 00162.08056.001.

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA.), E. 0188.

Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicilleri Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d.), 00135, s.107.

Hatt-ı Hümayun (HAT), 1442.59242.

438 Numaralı Muhasebe-i Vilâyet-i Anadolu Defteri (937/1530). (1993). C.I, Dizin ve tıpkı basım, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivleri Daire Başkanlığı Yayını.

82 Numaralı Mühimme Defteri (1026-1027 / 1617-1618). (2000). Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayını.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Afyonkarahisar Kütüğü. (2001). C.I-II, Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Yayınları.

Ahrweiler, Hélène (1962). L'Asie Mineure et Les Invasions Arabes (VIIe-IXe Siècles), *Revue Historique*, 227/1, 1-32.

Ali Cevâd (1313). *Memâlik-i Osmaniyyenin Tarih ve Coğrafya Lüğâtı* (C.1). İstanbul: Mahmud Beğ Matbaası.

Anna Komnena (1996). *Alexiad; Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası*, (Umar, B. çev.) İstanbul: İnkılâp Kitâbevi.

Arslan, Muhammet (2023). IV. Rükneddin Kılıç Arslan ve Müşterek Saltanat Dönemi Mimari Eserleri. Z. Odabaşı, A. Yavuzylmaz (ed.), *Türkiye Selçuklu Sultanları Külliyyatı, IX içinde* (s.205-216). Konya: Konya Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayını.

Atak, Erkan (2008). Behramkale Köprüsü ve Çanakkale'de Diğer Erken Osmanlı Köprüleri. A. Akdemir, O. Demircan, S. Yılmaz, T. Takaoğlu & E. Erginal (ed.), *Ayvacık Değerleri Sempozyumu* (29-30 Ağustos 2008,) içinde (s.203-215). Çanakkale: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Yayını.

Bayar, Muharrem (2010). Afyonkarahisar Kırkgöz Köprüsü. *Taşınar*, 5, s.26-32.

Bayar, Muharrem (1996). *Anadolunun En Eski Şehirlerinden Bolvadin'in Tarihi* (C.1). Ankara: Doğu Matbaacılık Ltd.Şti.

Bayar, Muharrem (2004). *Bolvadin Tarihi* (C.2). İstanbul: Bilge matbaacılık.

Bozer, Rüstem (1995). Kemerli Şemaya Sahip Selçuklu Devri Ahşap Kapı kanatları. 9. *Milletlerarası Türk Sanatları Kongresi* (23-27 Eylül 1991, İstanbul) içinde (s.407-421), Ankara: Millî Kütüphane Basımevi.

Bozkurt, Orhan (1952). *Koca Sinan'ın Köprüleri*. İstanbul: İTÜ. Mimarlık Fakültesi Yayını.

- Bulduk, Üçler (2013). *XVI. Asırda Karahisar-ı Sahib (Afyonkarahisar) Sancağı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını.
- Bury, J.B. (1909). Mutasim's March Through Cappadocia in A.D.838. *The Journal of Hellenenic Studies*, 29, pp.120-129.
- Çavdaroğlu, Burhan Erhan (2018). Selçuklu Harp Sanatı'nın İncelenmesi; 1116 Bolvadin Muharebesi Örneği. M.Güler & C. Kayahan (ed.), *Bolvadin Araştırmaları* (s.329-356). Konya: Eğitim Yayınevi.
- Çeçen, Kazım (1988). Sinan'ın Yaptığı Köprüler. S. Bayram (ed.), *Mimarbaşı Koca Sinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, C.I (s.429-438). Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını.
- Çulpan, Cevdet (1975). *Türk Taş Köprüleri (Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Darkot, Besim (1961). Bolvadin. *İslam Ansiklopedisi* (C.2), İstanbul: s.709-710.
- DAŞ, Ertan (1997). *Afyon'daki Türk Anıtları (Medreseler, Türbeler, Hanlar, Hamamlar, Köprüler, Çeşmeler)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ege Üniversitesi, İzmir.
- Drew-Bear, Thomas (2001). Grek ve Roma Dönemlerinde Afyonkarahisar. *Afyonkarahisar Kütüğü* (C.1) içinde (s.97-111). Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Yayınları.
- Eraşar, Osman & MERT, İ.H. (2003). Roma'dan Cumhuriyete Bolvadin Kırkgöz Köprüsü. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9, s.581-601.
- Eraşar, Osman (2005). Afyon Köprüleri. *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 7/1 (VIII. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu, 26-28 Nisan 2004/Sakarya), s.205-224.
- Eyice, Semavi (1993). Çeşme. *TDV İslam Ansiklopedisi*, 8, İstanbul: s.277-287.
- French, David, (1988). *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, fasc.2: An Interim Catalogue of Milestones, Part 1, British Institute of Archaeology at Ankara, Great Britain.
- Gönçer, Süleyman (1942). Bolvadin Alaca Çeşmesi. *Taşpınar*, 8/79, s.24.
- Gönçer, Süleyman (1971). *Afyon İli Tarihi* (C.1). İzmir: Karınca Matbaacılık.
- Gönçer, Süleyman (1991). *Afyon ili Tarihi* (C.II). Afyon: İleri Ofset Matbaacılık.
- Gümüüş, Fevzi (1978). *Bolvadin Tarih ve Folkloru*. İstanbul: Emek matbaacılık.
- Güneş, Cüneyt & Koçak, Talat (2018). Anatolikon Theması Bağlamında Polybotos (Bolvadin) ve Çevresi (VII-XI. Yüzyıllar). M. Güler & C. Kayahan (ed.). *Bolvadin Araştırmaları* (s.906-908). Konya: Eğitim Yayınevi.
- Haydar Çelebi (1973). *Haydar Çelebi Rûznâmesi*. Y. Senemoğlu (Haz.). İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser.
- Hazırbulan, Tahsin (2018). Anonim Bir Menâzil-i Hacc'a Göre Kutsal Yolculuğun Karahisar-ı Sahib'deki Durak Noktaları: Menâzil-i Hüsrev Paşa, Menâzil-i Bolvadin ve Menâzil-i İshaklı. M. Güler & C. Kayahan (ed.). *Bolvadin Araştırmaları* (s.215-242). Konya: Eğitim Yayınevi.
- Helvacı, Ç. (1970). Bolvadin ve Turizm. *Anadolu'da Turizm Dergisi*, 1, s.11-14.
- İbn Bibi, *El Evamirü'l-Ala'ıye fi'l-Umuri'l-Ala'ıye (Selçuk-Name)*, C.II, (Öztürk, M. Çev.). Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı yayını.
- İlter, Fügen (1978) *Osmanlılara Kadar Anadolu Türk Köprüleri*, Ankara: Karayolları Genel

Müdürlüğü Matbaası.

- İlter, Fügen (1993). The Main Features of the Seljuk, the Beylik and the Ottoman Bridges of Turkish Anatolian Architecture from the XIIth to the XVth Centuries. *Belleten*, 57/219, pp.481-494.
- Kavas, Yakup (1984). *Memleketim Dünden Bugüne Bolvadin*. İstanbul: Bayram Yayımcılık.
- Kinneir, John Macdonald (1818). *Voyage dans L'Asie Mineure, L'Armenie et Le Kourdistan* (T.I). Paris: Librairie de Gide Fils.
- Koçak, Özdemir (2004). Afyon Bolvadin Yüzey Araştırmaları 2002 (Neolitik Çağdan İlk Tunç Çağına Kadar). A. Özme & F. Bayram v.d. (Haz.). *21. Araştırma Sonuçları Toplantısı* (26-31 Mayıs 2003, Ankara) (C.1) içinde (s.173-184). Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayını.
- Ksenophon (2014). *Anabasis*, (Ceviz, S. İngilizce'den çev.). İstanbul: Parola Yayınları.
- Lewis, Bernard (1956). 1641-1642'de Bir Karayit'in Türkiye Seyahatnâmesi. Selçuk, F. Çev.). *Vakıflar Dergisi*, III, s.7-106.
- Nasuhü's-Silâhî (Matrakçı) (1976). *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultan Süleyman, Günaydın*, H.G. (Haz.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Orhonlu, Cengiz (1984). *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*. Özbaran, S. (Der.). İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Otter, M. Johan (1748). *Voyage en Turquie et en Perse, Avec une Relation des expéditions de Tahmas Kouli-Khan*. (T.I). Paris.
- Oy, Harun, (2011). Afyonkarahisar Orta Tunç Çağı Yerleşmeleri. *Belleten*, LXXV/273, s.311-335.
- Önge, Yılmaz (1997). *Türk Mimarisinde Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde Su Yapıları*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Özergin, M.Kemal (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi.
- Özkarıcı, Mehmet (1996). *Afyon-Çay Ebû'l-Mücâhid Yusuf Külliyesi*, Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Tanıtma Eserleri, Başbakanlık Basımevi.
- Parsana, Hülya (1991). *Bolvadin'deki Türk Devri Yapıları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Selçuk Üniversitesi, Konya
- Ramsay, W.M. (1960). *Anadolu'nun Tarihî Coğrafyası* (Pektaş, M. Çev.) İstanbul.
- Runciman, S. (1986). *Haçlı Seferleri Tarihi*, C.I (Birinci Haçlı Seferi ve Kudüs Krallığının Kuruluşu) (İşiltan, F. Çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Sahillioğlu, Halil (1965). Dördüncü Murad'ın Bağdat Seferi Menzîlnâmesi: Bağdat Seferi Harp Jurnalı. *Belgeler*, II/3-4, s.1-35.
- Sâî Mustafa Çelebi (2002). *Yapılar Kitabı Tezkiretü'l-Bünyan ve Tezkiretü'l- Ebniye (Mimar Sinan'ın Anıları)* (Develi, H. & Fırat, S. Haz.). İstanbul: Koçbank Yayınları.
- Seslikaya, Ali (2014). *Yavuz Sultan Selim'in Sefer Menzîlnâmeleri ve Haydar Çelebi Ruznâmesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Osman Paşa Üniversitesi, Tokat.
- Sevim, Ali & Yücel, Yaşar (1989). *Türkiye Tarihi: Fetih, Selçuklu ve Beylikler Dönemi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Şentürk, H. (2002). Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış., H.C. Güzel, K. Çiçek & S. Koca (edit.). *Türkler*. C.10 (s.904-912). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.

Taeschner, F. (2010). *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*. (Epçeli, N. Çev.). İstanbul: Bilge Kültür Sanat.

Texier, Ch. (2002). *Küçük Asya: Coğrafyası, Tarih ve Arkeolojisi*, (A. Suat çev.; Kopruman, K.Y. & Yıldız, M. Haz.). C.II, Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı.

Tuncer, Orhan Cezmi (2007). *Anadolu Kervan Yolları*. Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Tunç, Gülgün (1978). *Taş Köprülerimiz*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını.

Turan, Osman (1984). *Selçuklular Zamanında Türkiye Tarihi* (ikinci baskı). İstanbul: Nakışlar Yayınevi.

Türker, Hasan Hüseyin (1975). *Bolvadin Üzerine Coğrafya: 1974'te Bolvadin Belediyesi*. Eskişehir. *Türkiye'de Vakıf Abideler ve Eski Eserler* (1983). C.I (İlaveli 2. Baskı). Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Umar, Bilge (1984). *Türkiye Halklarının İlkçağ Tarihi*. C.II, İstanbul.

Uysal Ali Osman (1983). *Bolvadin'deki Türk-İslam Eserleri* (Yayınlanmamış Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi.

Uysal, Ali Osman (1994). Erken Osmanlı Döneminde Sırlı Tuğlalı Minareler. *X. Türk Tarih Kongresi (Ankara, 22-26 Eylül 1986), Kongreye Sunulan Tebliğler*, C.V içinde (s. 2349-2367). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Ünver, İsmail (1993). Çevri Yazıda Yazım Birliği Üzerine Öneriler. *Türkoloji Dergisi*, XI/1, s.51-83.

Ünver, Süheyl, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi, Şevval 1044 (1635) – Recep 1045 (1635)", *Belleten*, C.XVI, Sayı: 64, 1952, s.547-576.

Üyümez, Mevlüt & Kaya, Fevzi (2001). Afyonkarahisar'da Su Mimarisi. *Afyonkarahisar Kütüğü* (C.1) içinde (s.385-414). Afyon: Afyon Kocatepe Üniversitesi Yayınları.

Üyümez, M., Koçak, Ö., Bilgin, M. & Baytak, İ. (2022). Bolvadin Üçhöyük 2020 Yılı Kazıları. A.Özme (ed.). *2019-2020 Yılı Kazı Çalışmaları*, C.4 (s.17-32). Ankara: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Yazıcızâde Ali (2009). *Tevârih-i Âl-i Selçuk (Selçuklu Tarihi)*. (Bakır, A. Haz.). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

Yıldırım, M. Zahit (2003). *Karahisar-ı Şâhip Sancağının İdarî, Sosyal ve Ekonomik Yapısı (1720-1750)*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara Üniversitesi

İnternet Kaynakları

<http://www.google.earth> , Erişim tarihi: 30.03.2023

<http://www.afyonkarahisar.gov.tr/kurumlar/afyonkarahisar.gov.tr/Haber/2021-YILI/9-EYLUL/30092021/kirk/20.jpg?mode=resize&width=1200> Erişim Tarihi: 30.03.2023

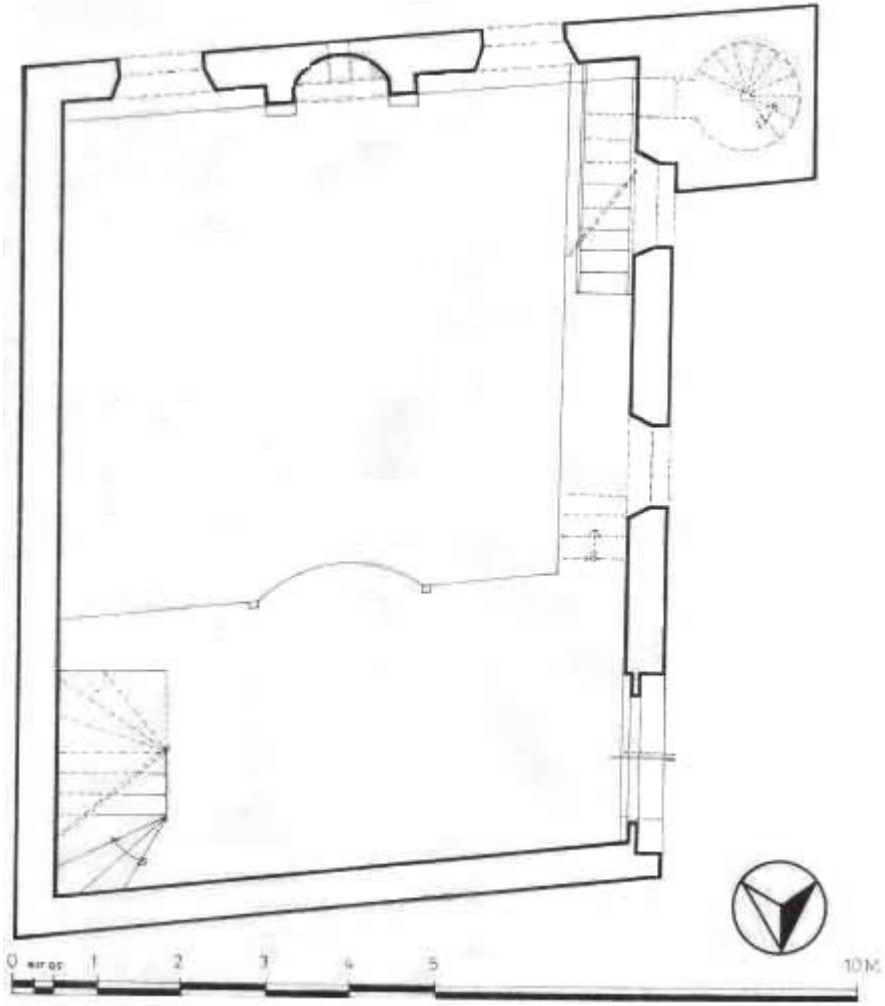
[https:// www.Bolvadinsevgisi.com](https://www.Bolvadinsevgisi.com) Erişim Tarihi: 30.03.2023



Fotoğraf 1: Bucak Mescidi (1982)



Fotoğraf 2: Bucak Mescidi (2017)



Şekil 1: Bucak Mescidi planı (1982)



Fotoğraf 3: Bucak Çeşmesi (1982)



Fotoğraf 4: Bucak Çeşmesi (2017)



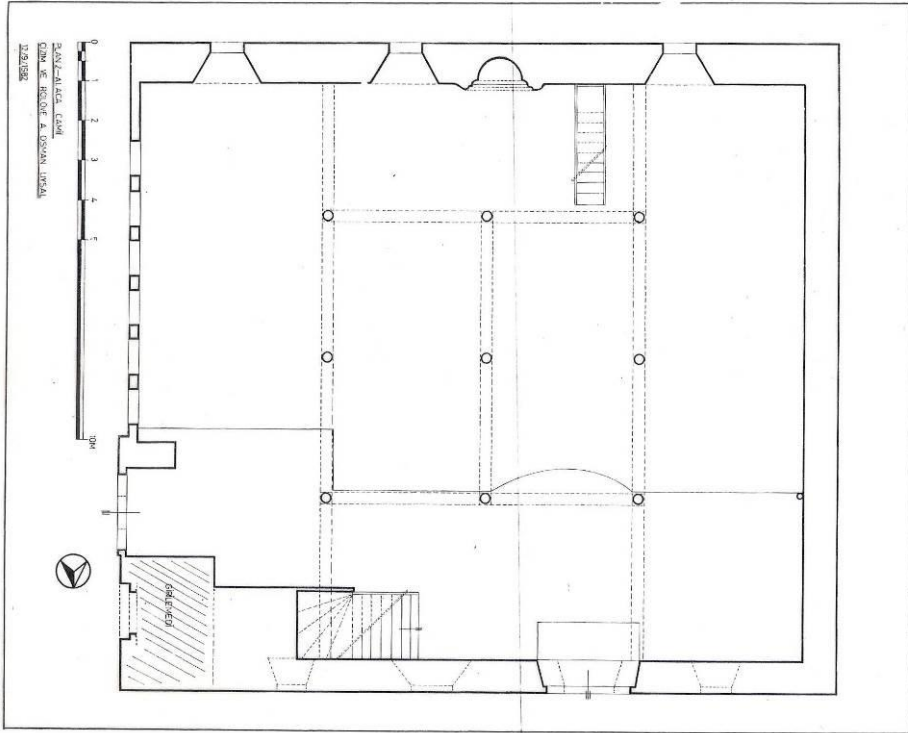
Fotoğraf 5: Bucak Çeşmesi ayna taşı (1982)



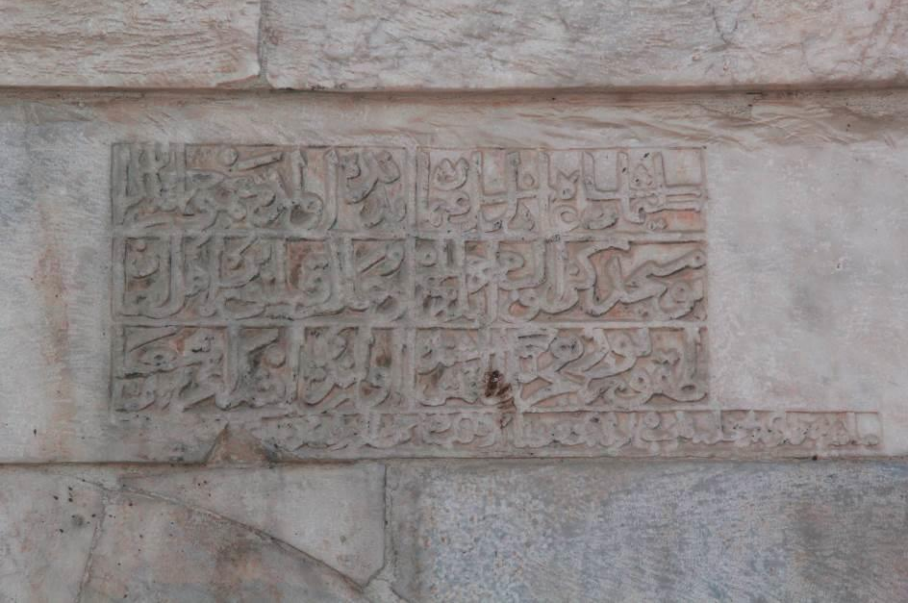
Fotoğraf 6: Bucak Mescidi kitâbesi (1982)



Fotoğraf 7: Alaca Câmî ve Alaca Çeşme (1982)



Şekil 2: Alaca Câmî planı (1982)



Fotoğraf 8: Alaca Câmî onarım kitâbesi (2017)



Fotoğraf 9: Alaca Câmî, doğu cephe (2017)



Fotoğraf 10: Alaca Câmî, minare (2017)



Fotoğraf 11: Alaca Câmî, minare kaidesi (2017)



Fotoğraf 12: Minarenin kapı açıklığı ve ahşap kapı (Okyanus Mühendislik'ten)



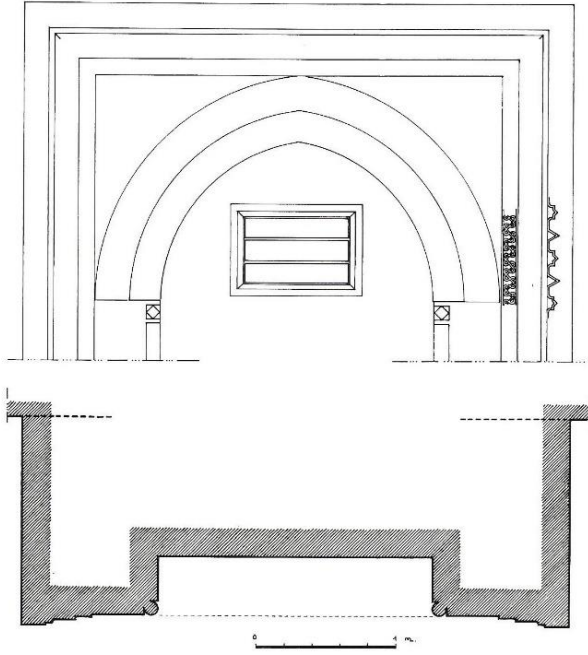
Fotoğraf 13: Minarenin ahşap kapısından ayrıntı (Okyanus Mühendislik'ten)



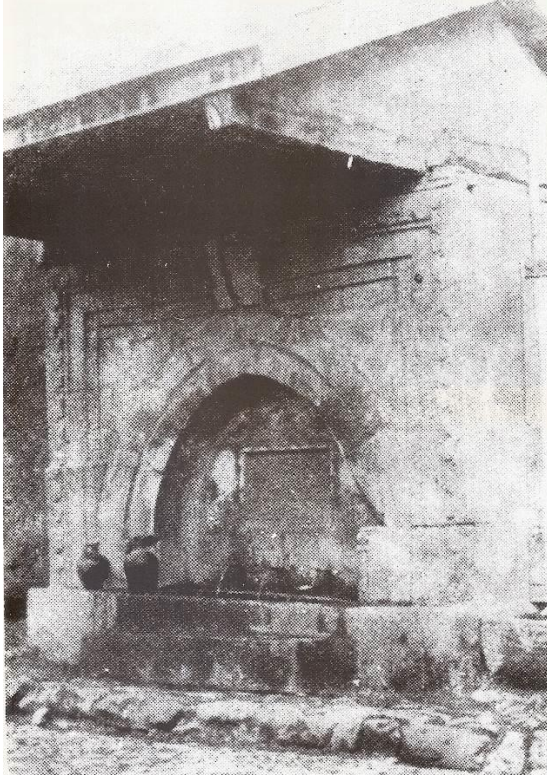
Fotoğraf 14: Alaca Câmî, harimden görünüş (1982)



Fotoğraf 15: Alaca Câmî, harimde tavan göbeği (1982)



Şekil 3: Alaca Çeşme, plan ve cephe (Önge'den)



Fotoğraf 16: Alaca Çeşme'nin eski bir fotoğrafı (Gönçer'den)



Fotoğraf 17: Alaca Çeşme kitâbesi (Bolvadin Müzesi'nden)



Fotoğraf 18: Alaca Çeşme, 1960 yılında (<https://www.Bolvadinsevgisi.com>)



Fotoğraf 19: Alaca Çeşme, cepheden ayrıntı (Önge'den)



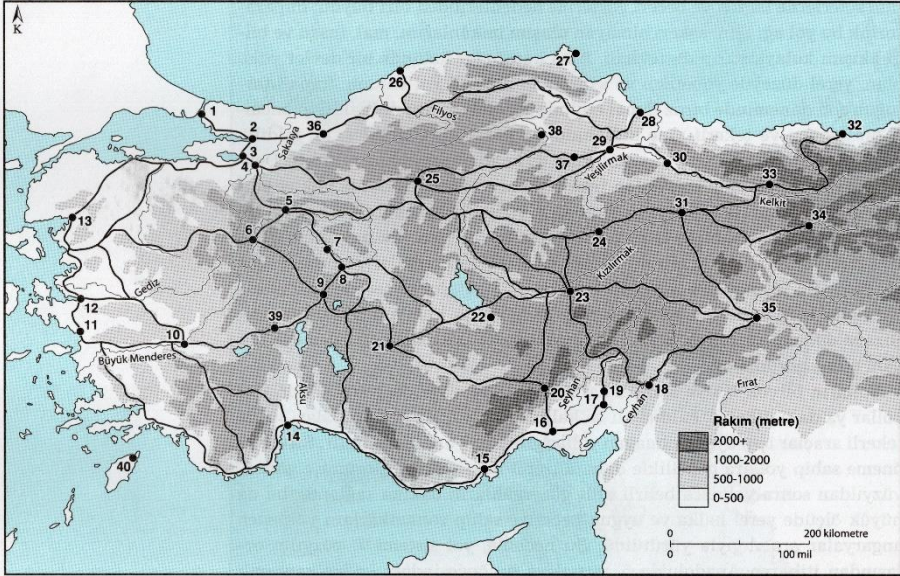
Fotoğraf 20: Kırkgöz Köprüsü, restorasyon sonrası
(<https://www.afyonkarahisar.gov.tr>)



Fotoğraf 21: Kırkgöz Köprüsü'nün konumu (Google Earth'den)



Fotoğraf 22: Restorasyondan önce kuzeybatıdan genel görünüm (1982)



Kasabalar/hisarlar

1 Halkedon	2 Nikomidia	3 Nikea	4 Malagina	5 Dorileon	6 Kotiaion
7 Kavorkion	8 Amorion	9 Akrinion	10 Hone	11 Efesos	12 Smirni
13 Adramittion	14 Attalia	15 Selevkia	16 Tarsos	17 Anazarvos	18 Germanikea
19 Sision	20 Podandos	21 İkonion	22 Koron	23 Kesaria	24 Harsianon
25 Ankira	26 Amastris	27 Sinopi	28 Amisos	29 Amasia	30 Dazimon
31 Sevastia	32 Trapezus	33 Kolonia	34 Kamaha	35 Melitene	36 Klaudiopolis
37 Efheta	38 Gangra	39 Sozopolis	40 Rodos		

Şekil 4: Bizans döneminde başlıca yollar (7-12.yy; J.Haldon'dan)



Fotoğraf 23: Köprüden kullanılan devşirme taşlardan birisi (1982)



Fotoğraf 24: Köprüde kullanılan devşirme taşlardan birisi (1982)



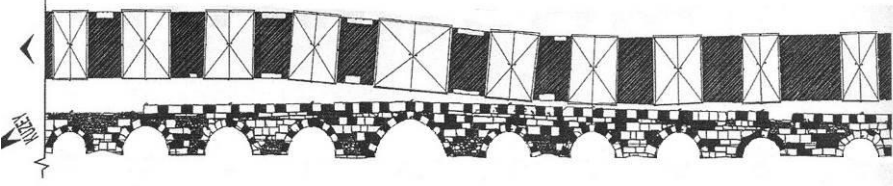
Fotoğraf 25: Köprünün Selçuklu bölümünün döşemesi ve korkuluklar (1982)



Fotoğraf 26: Köprüde Selçuklu kısmında ana gözün cephesi (1982)



Fotoğraf 27: Selçuklu kısmında ana gözün restorasyon sonrası görünüşü (2017)



Şekil 5: Selçuklu bölümü ana kemer çevresi (Eravşar-Mert'ten işlenerek)



Fotoğraf 28: Köprü eksenindeki kırılmalar (2017)



Fotoğraf 29: Restorasyondan önce orta bölüm, menba tarafı (1982)



Fotoğraf 30: Restorasyondan sonra orta bölüm, mansab tarafı (2017)



Fotoğraf 31: Kuzeybatı taraftan güneydoğuya bakış (1982)



Fotoğraf 32: Kuzeybatı ucu, restorasyon sonrası (<https://www.afyonkarahisar.gov.tr>)



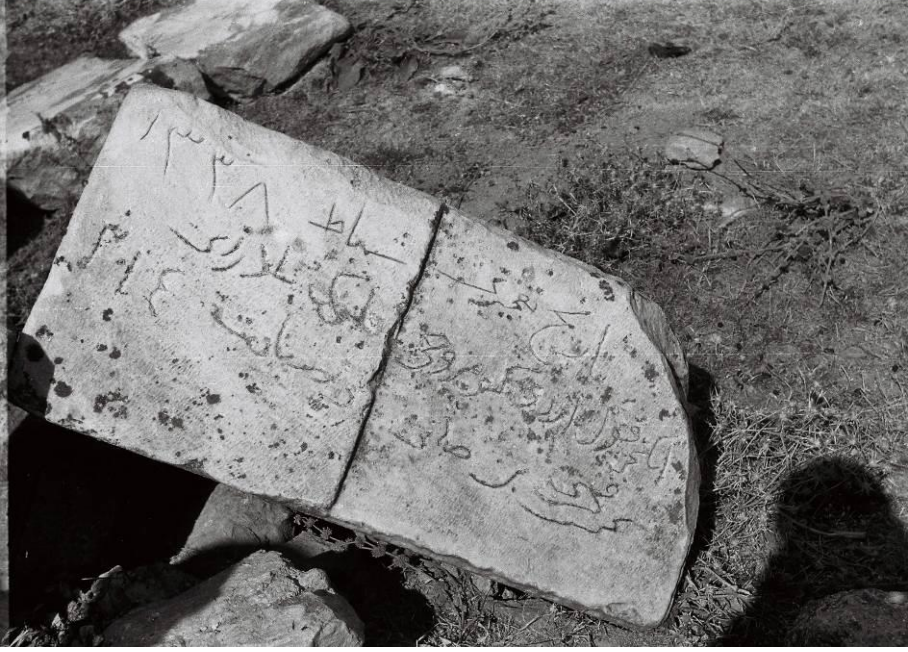
Fotoğraf 33: Restorasyondan önce namazgâh kalıntısı (1982)



Fotoğraf 34: Restorasyondan sonra namazgâh (2017)



Fotoğraf 35: Kanunî dönemi onarım kitâbesi (Afyon Müzesi'nden)



Fotoğraf 36: Köprücü Bölüğü onarım kitabesi (1982)



Fotoğraf 37: Restorasyon sırasında namazgâh köşesine ters konulan onarım kitabesi