

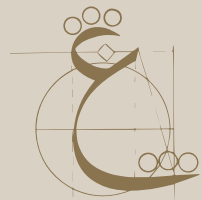
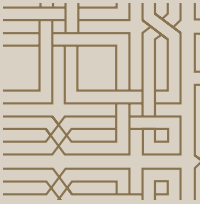


kadim

SAYI / ISSUE 4 · EKİM / OCTOBER 2022



04



kadim

*“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”*

Kadim is that no one knows what came before.

kadim



Osmanlı araştırmalarına münhasır, altı ayda bir (Nisan ve Ekim) neşredilen, açık erişimli, çift kör hakem sistemli akademik dergi

Double-blind peer-reviewed open-access academic journal published semiannually (April and October) in the fields of Ottoman Studies

SAYI | ISSUE 4 • EKİM | OCTOBER 2022

İMTİYAZ SAHİBİ | PROPRIETOR

Burhan ÇAĞLAR

SORUMLU YAZI İŐLERİ MÜDÜRÜ | MANAGING EDITOR

Ömer Faruk CAN

İRTİBAT | CONTACT

Kadim • Sakarya Üniversitesi

Esentepe Kampüsü, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, A Blok, Ofis: 113, Serdivan/Sakarya (Turkey) 54050

Telefon | Phone • 00 90 264 295 60 15

İnternet Adresi | Webpage • dergipark.org.tr/kadim • kadim.sakarya.edu.tr

E-posta | E-mail • kadim@sakarya.edu.tr

TASARIM | DESIGN Hasan Hüseyin CAN

BASKI | PRINTED BY

MetinCopyPlus • Artı Dijital & Baskı Merkezi

Türkocağı Cad. 3/A Cağaloğlu/Fatih/İstanbul

BASIM TARİHİ | PRINT DATE • EKİM | OCTOBER 2022

ISSN 2757-9395 • E-ISSN 2757-9476

ÜCRETSİZ | FREE OF CHARGE

Kadim'deki makaleler, [Creative Commons Atınlı-Gayriticari 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır. Bilimsel araştırmaları kamuya ücretsiz sunmanın bilginin küresel paylaşımını artıracacağı ilkesini benimseyen dergi, tüm içeriğine anında Libre açık erişim sağlamaktadır. Makalelerdeki fikir ve görüşlerin sorumluluğu sadece yazarlarına ait olup Kadim'in görüşlerini yansıtmazlar.

Articles in Kadim are licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 \(CC BY-NC\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) International License. Kadim provides immediate Libre open access to its content on the principle that making research freely available to the public supports a greater global exchange of knowledge. Authors are responsible for the content of contributions; thus, opinions expressed in the articles belong to them and do not reflect the opinions or views of Kadim.

“Kadim oldur ki
evvelin kimesne bilmeye”

Dergi Park



EDİTÖR
EDITOR-IN-CHIEF

Arif BİLGİN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD

Necmettin ALKAN | Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi
Fatih BOZKURT | Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi
Ömerül Faruk BÖLÜKBAŞI | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Büşra ÇAKMAKTAŞ | Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi
M. Talha ÇİÇEK | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Filiz DIĞIROĞLU | Doç. Dr., Marmara Üniversitesi
Selim KARAHASANOĞLU | Prof. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Miraç TOSUN | Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi
Kenan YILDIZ | Doç. Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

YAZIM VE DİL EDİTÖRLERİ
WRITING AND LANGUAGE
EDITORS

Ömer Faruk CAN | Sakarya Üniversitesi
Burhan ÇAĞLAR | Sakarya Üniversitesi
Burak ÇİTİR | Sakarya Üniversitesi
Mehmet KERİM | Sakarya Üniversitesi
Bünyamin PUNAR | Sakarya Üniversitesi

TÜRKÇE DİL EDİTÖRÜ
TURKISH LANGUAGE EDITOR

Sedat KOCABEY | Sakarya Üniversitesi
Büşranur KOCAER | İbn Haldun Üniversitesi
Muhammed Emir TULUM | Dr., İstanbul Medeniyet Üniversitesi

İNGİLİZCE DİL EDİTÖRLERİ
ENGLISH LANGUAGE
EDITORS

Didar Ayşe AKBULUT | Marmara Üniversitesi
İrem GÜNDÜZ-POLAT | Sakarya Üniversitesi
Hâcer KILIÇASLAN | Sakarya Üniversitesi

MİZANPAJ EDİTÖRÜ
LAYOUT EDITOR

Hasan Hüseyin CAN | İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM)

SOSYAL MEDYA EDİTÖRÜ
SOCIAL MEDIA EDITOR

Büşranur BEKMAN | Sakarya Üniversitesi

YAYIN SEKRETERİ
SECRETARIAT

Yusuf İslam YILMAZ | Sivas Cumhuriyet Üniversitesi

Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri

IRONCLAD WARSHIP
BUILDING PROJECTS
AT THE IMPERIAL NAVAL
ARSENAL IN THE REIGN OF
SULTAN ABDULAZIZ



İBRAHİM EGE AKŞAHİN*

ÖZ ABSTRACT

Bu makalede Osmanlı Devleti'nin Sultan Abdülaziz devrinde başlatmış olduğu zırhlı gemi inşa teşebbüsleri ve bunun neticesinde Tersâne-i Âmire'de inşa edilen zırhlı gemilerin teknik özelliklerine yer verilecektir. Tersanede inşa edilen ilk zırhlı geminin hangisi olduğuna dair farklı bilgiler kıyaslanarak bir neticeye varılacaktır. Çalışmada Osmanlı Bahriye'sinin en önemli karar alma mercii olan Meclis-i Bahriye'nin defterlerinden ve Başkanlık Osmanlı Arşivi'nin çeşitli fonlarında bulunan evraklardan istifade edilmiştir. Makalenin kapsamı yalnızca Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemi projesi ve bu proje kapsamında inşa edilmiş olan zırhlı gemiler ile sınırlı olduğundan Sultan Abdülaziz devrinde İngiltere ve Fransa'dan satın alınan zırhlı gemilere dair bilgilere sadece ihtiyaç duyuldukça yer verilmiştir. Çalışma aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin teknolojik gelişmeleri ve bilhassa da askerî teknolojilerin gelişimini yakından takip ettiğini ortaya koymaktadır. Osmanlı Devleti, teknolojilerin doğrudan satın alınarak transfer edilmesi yanında, ülkede üretilmesi yolunda da kayda değer bir çaba sarf etmiştir.

Anahtar Kelimeler: Zırhlı Gemi, Tersâne-i Âmire, Sultan Abdülaziz, Donanma, Fabrika.



MAKALE BİLGİSİ | ARTICLE INFORMATION

Makale Türü: Araştırma Makalesi | Article Type: Research Article
Geliş Tarihi: 13 Eylül 2022 | Date Received: 13 September 2022
Kabul Tarihi: 7 Ekim 2022 | Date Accepted: 7 October 2022



ATIF | CITATION

Akşahin, İbrahim Ege. "Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri", *Kadim* 4 (Nisan 2022), 55-76.
doi.org/10.54462/kadim.1174774

This article focuses on the ironclad warship building attempts initiated by the Ottoman Empire during the reign of Sultan Abdülaziz as well as the technical characteristics of these ironclad ships built in the Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire) as a result of these attempts. The article aims to determine the first ironclad ship built in this shipyard based on an evaluation of existence evidence. In the study, the records of the Naval Council (Meclis-i Bahriye), the most important decision-making organ of the Ottoman navy, as well as the documents in the various classifications of the Presidency Ottoman Archives are used. Since the scope of the article is limited to the ironclad ship-building project of the Ottoman Empire and the ships built under this project, the ironclad ships purchased from England and France during the reign of Sultan Abdülaziz are not discussed except for comparison. This study also reveals that the Ottoman Empire tried to follow the technological developments, especially in the field of the military very closely. Apart from transferring new technologies through direct purchase, the Ottoman Empire made significant efforts to develop and produce these technologies locally.

Keywords: Ironclad Warship, Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire), Sultan Abdülaziz, Navy, Factory.

* Türk Tarih Kurumu Bursiyeri, Milli Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, Harp Tarihi Anabilim Dalı Lisansüstü Öğrencisi, egeakshahin1907@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-4115-186.

GİRİŞ

19. yüzyıl askerî teknolojilerin gelişimi açısından önemli bir dönemdir. Savaşların seyrini değiştirecek yeni kabiliyetler sağlayan harp teknolojileri bu dönemde ortaya çıkmıştır. Özellikle deniz harbi 19. yüzyılda ortaya çıkan yeni deniz harp teknolojileri sayesinde kökünden değişmiştir. Asrın başından 1860 senesine kadar gelen süreçte buharlı gemiler, uskur, top mermisi, demir tekne ve zırh gibi unsurlar ortaya çıkmıştır.¹ Bu makale, genel kanının aksine Osmanlı Devleti'nin bahsi geçen gelişmeleri dikkatle takip ettiğini ifade etmekte ve yalnızca takiple kalmayıp kendi donanmasını bu yeni deniz harp teknolojileri ile kuvvetlendirme noktasındaki çabasını, zırhlı gemi inşa projeleri bağlamında değerlendirmektedir. Sultan Abdülaziz devrinde zırhlı gemilerin Osmanlı donanmasına satın alım yoluyla kazandırıldığı genel olarak bilinen bir mesele olsa da bu gemilerin Tersâne-i Âmire'de inşasına yönelik projeler hususunda müstakil bir çalışma bulunmamaktadır. Bu çalışmada Sultan Abdülaziz devrindeki başarıya ulaşmış veya ulaşmamış tüm zırhlı gemi inşa projelerine değinilmiş, inşası tamamlanmış olan zırhlı gemilerin teknik özellikleri ekler kısmında tablo hâlinde verilmiştir.

1. Buhar Makinesinin Muharebe Gemilerine Tatbiki

Buhar makinesinin gemilere tatbik edilmesiyle beraber denizde rüzgâr gücüyle hareket eden yelkenli gemilere bir alternatif olarak buharlı gemiler ortaya çıkmıştır. İlk buharlı gemilerde, buhar makinesi hem düşük beygir gücüne sahipti hem de çok fazla kömür tüketiyordu. Zamanla buhar makinelerinin sağladığı beygir gücü artmış ve tükettiği kömür miktarı azalmış ve böylece buhar teknolojisi donanmalarda yelkenin yerini almaya başlamıştır. Örneğin 1830 senesindeki gemi makineleri her bir beygir kuvveti için saatte 5,5 kilogram kömür harcarken 1860 senesindeki bir gemi makinesi aynı koşullarda 2 kilogram kömür tüketmiştir.²

Diğer yandan ilk buharlı gemilerdeki çark mekanizması standart gemi algısını kökünden sarsmıştır. Zira her iki bordanın önemli bir kısmını kaplayan çark mekanizması çeşitli mahzurlar doğurmuştur. Geminin temel hareket mekanizması olan çarkların açık birer hedef hâlinde bordalarda bulunuyor olması yandan çarklı buharlı gemilerin deniz harbinde etkin bir biçimde kullanılmasının önünde engel teşkil etmiştir. Ayrıca çarklara yer açabilmek için bordalardaki silahların sayısından feragat edilmesi ateş gücünde kayda değer bir azalmaya sebep olmuştur. Bu gibi sebeplerden dolayı çark mekanizması ile hareket eden ilk buharlı gemiler, donanmanın ana vurucu kuvveti olan yelkenli muharebe hattı gemilerine birer destek unsuru olarak görülmüştür.³ Hatta Kırım Harbi (1853-1856) esnasında buharlı vapurların kalyon, kapak ve fırkateyn cinsinden muharebe gemilerini yedeğe alarak çektiği bilinmektedir.⁴ Uskurun ortaya çıkışıyla birlikte buhar makinesinin büyük muharebe hattı gemilerine

1 Fatih Erbaş, *19. Yüzyılda Donanmalar: Doğu Akdeniz'de Güç Mücadelesi* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019), 7.

2 Fikret Gövül, *Savaş Gemileri Tarihi ve Bunların Terakisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler* (İstanbul: T.C. Deniz Basımevi, 1948), 2.

3 Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)* (İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2017), 32.

4 Nurcan Bal, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi* (İstanbul: Kopernik Kitap, 2018), 107.

de tabiki mümkün hâle gelmiştir.⁵ Ayrıca uskurun sağladığı yüksek hareket gücü, büyük muharebe gemilerinin ahşaptan daha ağır ve sağlam olan materyaller ile inşa edilebilmesinin önünü açmıştır.

2. Zırhlı Gemilerin Ortaya Çıkışı

Zırhlı gemilerin ortaya çıkışından önce, muharebe gemilerini dayanıklı hâle getirmek ve bu gemilerin ömrünü uzatmak için başvurulan önemli yöntemlerden biri bakır kaplama olmuştur. Bakır kaplama tekniği sayesinde ahşap yiyen deniz canlıları, zararlı otlar ve denizanası gibi canlılara karşı koruma sağlanmış; ayrıca karinası bakırla kaplanan gemilerin seyir süratinde önemli gelişmeler gözlemlenmiştir.⁶ İlerleyen yıllarda top teknolojisinin gelişimiyle birlikte gemileri daha dayanıklı hâle getirmeye yönelik teşebbüsler olmuştur. İngilizler 1845 ve 1850 senelerinde demiri, gemilerde zırh materyali olarak kullanmayı düşünmüş, hatta bahsi geçen yıllarda top atışlarıyla demir levhaların dayanıklılığını test etmişlerdir. Testler neticesinde demirin top mermilerine mukavemet gösteremeyip atışlar neticesinde parçalandığı anlaşılınca demir materyalinin zırh levha imali için güven vermediği görülmüş ve gemilerin teknesinin demir levhalarla kaplanması fikrinden kısa bir süreliğine vazgeçilmiştir.⁷

Demir zırhın harp sahasında ilk kez kullanımı ise Kırım Harbi esnasında gerçekleşmiştir. 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop'taki Osmanlı donanmasına yönelik Rus baskınında ahşap harp gemilerinin infilak eden top mermisi karşısındaki zafiyeti açıkça görüldüğünden merminin tahribat gücüne karşı gemilerin dayanıklılığını arttırmak için çareler aranmıştır.⁸ Bu arayış, zırhlı deniz harp platformlarının inşası ve harp sahasında kullanımıyla neticelenmiştir. Bu hususta ilk teşebbüs Fransa'dan gelmiş, III. Napolyon'un emriyle 28 Haziran 1854'te beş adet zırhlının inşasına karar verilmiştir. *Lave, Tonnante, Congrève, Foudroyante* ve *Dévastation* isimindeki bu zırhlı yüzer bataryalar 4,5 inç kalınlığında demir zırhla kaplanarak 56 librelik 16 adet kaval topla ve ayrıca ikişer adet küçük çaplı topla donatılmış ve kıç kısımlarına bir adet uskur yerleştirilmiştir. Manevra kabiliyetleri kısıtlı olan bu zırhlılar, bir zırhlı gemiden ziyade zırhlı yüzer batarya olarak nitelendirilmekte ve modern zırhlı gemilerin ilkel birer atası olarak karşımıza çıkmaktadırlar. 1853 Kırım Harbi'nde Rusların Kılburun istihkâmlarına düzenledikleri harekât esnasında bu zırhlı yüzer bataryalar istihkâmlardan gelen batarya ateşini üzerlerine çekmiş ve zaferin elde edilmesinde önemli pay sahibi olmuşlardır. Harekât esnasında onlarca mermiye maruz kalan zırhlı bataryalarda kayda değer bir hasarın oluşmaması gemilerde zırh teknolojisinin önemini ortaya koymuş ve zırh, harp sahasındaki ilk ciddi imtihanını başarıyla geçmiştir.⁹

Kırım Harbi esnasındaki zırhlı deniz harp platformu tecrübeleri neticesinde demir zırhla kaplanmış gemilerin donanmaların birincil kuvvet unsuru hâline geleceği anlaşılmıştır. Fransızlar Kırım Harbi'ndeki zırhlı deniz harp platformu tecrübelerinin de yardımıyla dünyadaki ilk zırhlı gemi olarak kabul edilen *La Gloire*'i inşa etmişler, İngilizler ise *HMS*

5 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Sertaç Canpolat - Ahmet Maden (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 320.

6 Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Timaş Yayınları, 2014), 71.

7 Gövül, *Savaş Gemileri Tarihçesi*, 4.

8 Gövül, *Savaş Gemileri Tarihçesi*, 3.

9 H. W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914*, çev. Lütfi Çekiç (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007), 22.

Warrior zırhlısıyla bu atılıma cevap vermişlerdir. Tamamıyla demirden inşa edilmiş olan *HMS Warrior*, sahip olduğu niteliklerle 19. yüzyılın prototip muharebe gemisi hâline gelmiş ve devletlerin gemi inşa programlarında yol gösterici olmuştur.¹⁰

Demir zırhın harp sahasındaki bir diğer mühim sınavını ise Amerikan İç Savaşı (1861-1865) esnasında gerçekleştirmiştir. Konfederasyon tarafının 1861 senesinde Virginia Norfolk'ta bulunan deniz üssünü ele geçirmesiyle beraber, burada bulunan *USS Merrimack* isimli ahşap fırkateyn de Konfederasyon hükümetinin eline geçmiştir. Fakat Kuzeyliler bölgeden çekilirken bu gemiyi batırdıklarından gemi harap bir vaziyette bulunmuştur. Norfolk deniz üssünde çalışmalara başlayan Güneyliler *USS Merrimack*'i tadilata alarak, ilkel bir zırhlı gemi örneği olan *CSS Virginia*'yı vücuda getirmişlerdir. Yelkenlerin ve direklerin tamamen ortadan kaldırıldığı bu yeni sistemde geminin su üstündeki tüm noktaları demir levhalarla kaplanmış, tepeye bir adet baca eklenmiş ve geminin borda kısımlarına toplam 10 adet top yerleştirilmiştir. Bu geminin top donanımı içinde altı adet de Dahlgren model toplar yer almıştır.¹¹ Yapısı itibarıyla açık denizlere uygun olmayan bu model nehirlerde kullanıma daha elverişli olmuş fakat nehir sularında dahi kusursuz bir seyrüsefer icra etmek mümkün olmamıştır. Zira sığ noktalarda geminin zemine oturarak saf dışı kalma tehlikesi ortaya çıkmıştır. Fakat *CSS Virginia*, Konfederasyon hükümetinin savaş süresince inşa edeceği diğer zırhlılar için bir yol açmış olması bakımından önemlidir. *CSS Virginia*'nın saha performansına dair bilgilere, bağlam gereği aşağıdaki başlık içerisinde yer verilmiştir.

3. Osmanlı Devleti'nin Zırhlı Gemi İnşa Projeleri

Sultan Abdülaziz'in cülus ettiği 1861 senesinde Osmanlı hükümeti tarafından Londra Sefiri Kostaki Muzurus Paşa'ya gönderilen bir mektupta İngiltere'de yeni bir deniz harp teknolojisi olan, teknesi dövme demir zırhla kaplanmış gemiler hakkında bilgi talep edilmiştir.¹² Bu talep Osmanlı Devleti'nin teknolojiyi takip etme yöneliminin bir göstergesi olduğu kadar, henüz yeni tahta çıkmış olan Sultan Abdülaziz'in deniz harp teknolojilerine olan şahsî merakının da bir neticesidir. Zira Sultan Abdülaziz daha veliaht iken denizcilikle yakından ilgilenmiş, Kırım Harbi esnasında gerçekleşen Sinop Baskını'nda ahşap gemilerin atılan top mermisi karşısında içerisine düştüğü zafiyeti gözlemlene fırsatı bulmuştur. Hacı Ahmed Vesim Paşa¹³ gibi kıymetli bir denizcinin şehzade Abdülaziz'in yakınında bulunması da geleceğin sultanını denizcilğe ilgi duymaya sevk eden önemli bir etken olmuştur.¹⁴

Osmanlı Devleti, zırhlı deniz harp platformlarını kendi donanma envanterine eklemek için İngiltere'den teknik bilgi talep etmekle kalmamış, ayrıca 1862 senesinde Amerikan İç Savaşı'nın deniz cephesinde gerçekleşen Hampton Roads Deniz Muharebesi'ndeki zırhlı gemilerin saha performansını da yakından takip etmiştir. Meclis-i Bahriye'nin 29 Nisan 1862 tarihli tezkeresinde, Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu topraklar göz önünde bulun-

10 Evren Mercan, 93 *Harbi'nde Deniz Harekâtı* (İstanbul: Selenge Yayınları, 2020), 17.

11 Angus Kongstam, *Confederate Ironclad 1861-65* (Oxford: Osprey Publishing, 2001), 29.

12 Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HR.SFR. nr. 3, 60/22, 29 Eylül 1861.

13 Ahmed Vesim Paşa daha sonra biri Sultan Abdülaziz, diğeri de Sultan II. Abülhamid devrinde olmak üzere iki defa Kaptanıderyâ olarak vazife yapmıştır.

14 Levent Düzcü, "Denizci Bir Sultan: Abdülaziz'in Denizcilğe Olan İlgisi", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014), 56.

durulduğunda deniz kuvvetinin yeterli düzeyde olmasının öneminden bahsedilmiş ve deniz kuvvetinin gerekli yeterlilik düzeyine ulaşması için, daha önce Avrupa tarafından tecrübe edilmiş olan zırhlı gemilerin donanmada inşası yönünde padişah iradesi bulunduğu belirtilmiştir. Aynı yazıda, Amerika'nın Güney'i ve Kuzey'i arasındaki deniz muharebesinde Güney tarafındaki bir zırhlı geminin, Kuzey tarafının istihkâma sahip bir limanında demirli birkaç firkateyn ile bazı harp gemilerini tahrip ettiği beyan edilmiştir. Bu esnada istihkâmdan yoğun ateş gelmesine rağmen zırhın sağladığı mukavemet sayesinde bu atışlardan etkilenmeyerek istihkâmları da tahrip ettiğine dikkat çekilmiştir. Bu harp tecrübesinin neticesinde İngiltere'nin dahi destgâhlarında inşası süren ahşap gemileri zırhlı gemilere çevirmeye karar verdiği bilgiside Meclis-i Bahriye mazbatasında yer almıştır.¹⁵ Bu durum Osmanlı Bahriyesi'nde karar alıcılarının Avrupa'daki deniz harp teknolojisini yakından takip ettiğine gösterilebilecek en iyi örneklerden biridir. Hampton Roads Deniz Muharebesi tarihte ilk kez iki zırhlı geminin birbiriyle çatışmasına sahne olması bakımından da önemli bir hadise olarak kayıtlara geçmiştir.

Osmanlı hükümeti tarafından Hampton Roads Deniz Muharebesi'nde zırhlı gemilerin performansının yakından gözlemlenmesi ve bu konuda İngiltere'deki Osmanlı sefirinden de bilgi alınmasından sonra, 1862 senesinde hem Tersâne-i Âmir'e de zırhlı gemi inşa etmek hem de bu tür gemileri Avrupa'dan tedarik etmek amacıyla teşebbüse geçilmiştir. Bu kapsamda Tersâne-i Âmir'e de zırhlı gemi inşasını sağlayabilmek adına 1862 yılının Kasım ayında Aynalıkavak destgâhının 50 kadem daha uzatılmasına karar verilmiş ve bu sayede büyük boyutlu, yüksek tonajlı olan zırhlı gemilerin inşası hedeflenmiştir.¹⁶ Bu durum, Sultan Abdülaziz devrinde zırhlı gemi inşasına yönelik yatırımlarda öncelikle Tersâne-i Âmir'e deki destgâhların yeterli büyüklüğe, niteliğe ve donanımına sahip hâle getirilmesine ve modernleştirilmesine yönelik adımlar atıldığına göstergelerinden biridir. Tersanenin modernize edilmesi yalnızca gemi inşası için değil aynı zamanda yurtdışından temin ve tedarik edilecek gemilerin bakım ve onarımları için de önem arz etmiştir.

Osmanlı donanmasının zırhlı gemilerle takviyesi için, Kırım Harbi esnasında *Mahmudiye* Kalyonu süvariliği görevini yürütmüş olan ve Bahriye'de büyük hizmetleri görülen bahriye ümerâsından Ateş Mehmed Salih Paşa 27 Kasım 1861'de İngiltere'ye gönderilmiştir.¹⁷ Bu amaçla Napier&Son şirketine üç adet (*Aziziye*, *Osmaniye* ve *Orhaniye* isimli borda bataryalı zırhlı firkateynler) zırhlı siparişi verilmiştir. Siparişleri takiple görevlendirilen Ateş Mehmed Salih Paşa, bu sırada kendisine yurtdışı masrafları için verilen harcırahı kapora olarak değerlendiren Thames Iron Works firmasına bir zırhlı (*Mahmudiye* isimli borda bataryalı zırhlı firkateyn) siparişi daha verilmesi yönünde girişimde bulunmuştur.¹⁸ İngiltere'deki hizmetleriyle büyük takdir toplayan Ateş Mehmed Salih Paşa, İngiltere'deki hizmetlerinin akabinde İstanbul'a çağrılarak 19 Ocak 1863 tarihinde mesleğindeki liyakat ve bilgisine binaen vezaret ve müşirlik rütbesiyle taltif edildikten sonra kaptanıderyâlık makamına layık görülmüştür.¹⁹

15 BOA, (Deniz Tarihi Arşivi), Meclis-i Bahriye Defterleri (MB.d) nr. 53/49, 29 Şevval 1278 / 29 Nisan 1862, 100.

16 BOA, A.MKT. MHM., 249/17, 14 Cemaziyelahir 1279 / 7 Kasım 1862; BOA, A.MKT. NZD., 464/87, 25 Cemaziyelahir 1279 / 18 Kasım 1862.

17 Bal, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler*, 179.

18 İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları 2014), 232.

19 BOA, HAT., 1648-36, 28 Şaban 1279 / 18 Şubat 1863.

Denizcilik faaliyetlerinin finansmanı hususunda, Sultan Abdülaziz devrinde hazırlanan ilk bütçe çalışması olan 1863-64 yılı bütçe verilerine göz atıldığında devlet daireleri masrafları kategorisinde yer alan bahriye giderleri için ayrılan miktar 24.191.000 Fransız frangı olarak kaydedilmiştir. Ayrıca padişahın, 1863 senesinde hazineye tahsis edilen 27.712.000 Fransız frangının yarısını da Bahriye'ye hibe etmesiyle Osmanlı denizciliğine önemli bir kaynak aktarımı söz konusu olmuştur.²⁰ Böylece 1863 senesinde bütçeden bahriyeye ayrılan miktar toplamda 38.047.000 Fransız frangı gibi ciddi bir meblağa ulaşmıştır. Ödenek miktarları sıralamasında Bahriye'nin, Seraskerlik ve Dâhiliye Nezâreti'nin ardından üçüncü sırada gelmesi Sultan Abdülaziz devrinde bahriyeye verilen önemin gösterilmesi açısından mühim bir veri sağlamaktadır.

Zırhlı gemi tedariki konusunda ilk adımı yukarıda izah ettiğimiz şekilde atan Osmanlı Devleti, 1863 senesinde kendi destgâhlarında bir zırhlı geminin inşası için etüt çalışmalarına başlamıştır. 1864 senesinde inşası planlanan *Fettah* isimli bu zırhlı fırkateyni projesi 1865 senesine kadar sürdürülmüş, fakat 23 Nisan 1865'te Tersâne-i Âmire'nin henüz bu boyutlarda bir zırhlı gemi inşa edebilecek teknik kapasiteye sahip olmadığından anlaşılmasıyla proje iptal edilmiştir.²¹ *Fettah* zırhlı fırkateyni projesi, Osmanlı Devleti'nin ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü olma özelliği taşımaktadır. Allah'ın sıfatlarından birisi olan Fettah kelimesi "feth" kökünden gelmekte, hayır ve lütuf kapılarını açan manasını ihtiva etmektedir. İsmi anlamı göz önünde bulundurulduğunda ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü olan *Fettah* zırhlı fırkateynine atfedilen önem açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Osmanlı Türkçesi yazımından dolayı geminin isminin *Fatih* olma ihtimali üzerinde durulsa da aynı dönemde İngiltere destgâhlarına *Fatih* isminde bir başka zırhlı fırkateyni sipariş edildiği düşünüldüğünde iki zırhlı geminin de aynı isimde olma ihtimali düşüktür. Zırhlı gemi inşası projesi başarısız olmuş olsa da ilerleyen senelerdeki zırhlı gemi inşa teşebbüsleri için gerekli dersler çıkarılmış ve teknik eksikler tespit edilmiştir. Bu teşebbüsün başarısızlıkla neticelenmesinin bir diğer sebebi de elde örnek alınacak bir zırhlı gemi prototipinin bulunmamasıydı. Zira 1862 yılının sonlarında sipariş edilen zırhlı gemiler bu tarihte henüz Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemişti.

4. Zırhlı Gemi İnşası İçin Tersâne-i Âmire'de Islahat

Fettah zırhlısının inşa sürecinde Tersâne-i Âmire'nin fırkateyn cinsinden büyük ve yüksek tonajlı zırhlı gemileri inşa edecek teknik kapasiteye henüz sahip olmadığı görüldüğünden daha ufak boyutlu zırhlı gemilerin inşası gündeme gelmiştir. 10 Şubat 1864 tarihinde Kapudânlık makamına gönderilen yazıdan *Mukaddeme-i Hayr* isimli kalyonunun sökülerek zırhlı top dubasına dönüştürülmesi fikrinin mevcut olduğu görülmektedir.²² Fakat zırhlı top dubasına dair mevcut bu vesikaya rağmen fikrin kuvveden fiile geçirildiğine dair herhangi bir emare bulunmamaktadır. Sultan Abdülaziz devri zırhlı gemilerini içeren donanma envanteri listelerinin hiçbirinde bu zırhlı top dubasının bahsi geçmemektedir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nin filo taksimatındaki gemiler arasında da söz konusu top dubasına dair bir kayıt görülmektedir.

20 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876 c. VII* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011), 231.

21 Ahmet Gülerüz - Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923* (İstanbul: Denizler Kitabevi 2007), 79.

22 BOA, A.MKT. MHM., 292/22, 2 Ramazan 1280 / 10 Şubat 1864.

Osmanlı Devleti, *Fettah* zırhlı fırkateyninin inşa sürecinde yaşadığı teknik problemleri göz önünde bulundurarak Tersâne-i Âmir'e de zırhlı gemi yapımı için üstü taş örtülü bir kızak inşasına karar vermiştir. Bu amaçla 26 Ocak 1864'te Tersâne-i Âmir'e de yeni inşa edilecek olan Taşkızak için müneccimbaşından *zaiçe* alınmıştır. Bahsi geçen Taşkızak'ı Sultan Abdülaziz'in validesi Pertevniyal Vâlide Sultan inşa ettirdiğinden buraya Valide Kızağı denmiştir.²³

Taşkızak'ın inşasına başlanmasının akabinde Tersâne-i Âmir'e de zırhlı geminin zırh levhalarını imal edebilmek için Londra'dan sipariş edilen makinelerin yerleştirileceği bir fabrika binasının inşasına karar verilmiştir (Haziran 1864).²⁴ Çekiç fabrikası ve inşası düşünülen zırh fabrikası için tahminen 10 bin kantar demire ihtiyaç duyulmuş ve bu demirin tedariki hususunda adımlar atılmıştır. Zırh fabrikasının inşaatında istihdam olunacak Mösyö Teller'in(?) 3.500 kuruş olan maaşının yabancı çarkçı personelin maaşlarıyla beraber ödenmesine karar verilmiştir.²⁵ Böylelikle zırhlı gemi inşasında büyük bir mesele olan demir materyaline istenilen şekil verilerek zırh levhalar üretme problemine çözüm getirilmesi amaçlanmıştır.

Öte yandan Tersâne-i Âmir'e de yeni bir kuru havuz ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. 1849 yılında, II. Mahmud ve III. Selim zamanında inşa edilen iki kuru havuzun yetersiz kalmasıyla diğerlerine nazaran daha büyük üçüncü bir kuru havuzun inşası düşünülse de dönemin malî koşulları yüzünden ertelenmiştir. Proje ancak 1857 senesinde başlatılabilmiş ve aksaklıklar sebebiyle duraksayan Vasil Kalfa'nın memuriyetindeki projenin tekrar başlaması 1862'de, tamamlanması ise 1870'de mümkün olmuştur.²⁶ Tersanenin zırhlı deniz harp platformlarını inşa edebilecek hâle getirilmesi amacıyla 1862'de başlatılan çalışmaların bir halkası da bahsi geçen kuru havuz olmuş ve havuzun tamamlanması sekiz seneyi bulmuştur. Havuz, tersanelerde onarıma, alt kısımlarının muayenesine ya da karınlarının temizlenmesine veyahut boyanmasına ihtiyaç görülen gemiler için tasarlanmıştır. Havuzun içerisine istenildiği takdirde pompalar yardımıyla su doldurulup boşaltılabilmekle beraber havuzun önleri kapaklı, etrafı duvarlı ve kaidesi kızaklıydı. Havuzlar sabit ve yüzer olmak üzere ikiye ayrılmakta ve sabit olanlarına kuru havuz denilmekteydi.²⁷

Havuz inşasının yanı sıra tersane fabrikalarında faaliyet gösteren demir imalat öğrencilerinin (haddehane şakirdânı) vaziyetleri ıslah edilerek deniz harp endüstrisinin ilerleyişi için sağlam temeller atılmıştır. Gemilerde yaygın olarak yer alan çark mekanizmasından mesul olan yabancı çarkçı (çarhçı) zâbitânı yerine Türk zabitlerinden çarkçı yetiştirilmeye başlanmıştır. Ayrıca yine Sultan Abdülaziz devrinde Tersâne-i Âmir için buharla çalışan "maçuna"²⁸ (vinç) satın alınmıştır.²⁹ Bunların yanı sıra 3 Haziran 1872'de Tersâne-i Âmir'e de

23 Mesud Önce, *Taşkızak Tersanesi* (İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi), 50.

24 BOA, A.MKT.MHM, nr. 302/17, s. 26 Zilhicce 1280 / 2 Haziran 1864.

25 BOA, (DTA), Meclis-i Bahriye Defterleri (MB.d), nr. 63/83, s. 6 Cemazıyelevvel 1280 / 19 Ekim 1863, 171.

26 T. Gül Köksal, *Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri* (İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi 1996), 29.

27 Gürçay, *Gemicî Dili*, 196.

28 Buharla çalışan iki ayak ve bir mesnetten teşkil edilmiş makaslara "maçuna" denir. Bunların karada bulunanlarına sabit maçuna, duba üzerinde bindirilmiş olanlarına seygar maçuna denir. Seygar maçunaya maçuna gemisi de denilmektedir. Gürçay, *Gemicî Dili*, 277-278.

29 Mahmud Şevket Paşa, *Osmanlı Teşkilât ve Kıyafet-i Askeriyesi*, c.II, haz. Murat Babuçoğlu (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2010), 36.

bir yüzer dokun inşasının tamamlanarak denize indirildiği, *Aziziye* vapurunun bakım işlemlerinin de bu yüzer dokta gerçekleştirildiği bilinmektedir.³⁰

5. Tersâne-i Âmire'de İnşa Edilen İlk Zırhlı Gemiyeye Dair Farklı Görüşler

Osmanlı Devleti'nin Tersâne-i Âmire'de inşa ettiği ilk zırhlı geminin 1874 senesinde tamamlanan *Mukaddeme-i Hayr* isimli zırhlı korvet olduğuna dair genel bir kabul var olsa da bu hususta farklı fikirler de mevcuttur. Örneğin Nurcan Bal'ın eserinde Osmanlı Devleti'nin ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü olarak 1848 Kasım'ında inşası tamamlanan *Eser-i Hadîd* isimli demir vapur gösterilmektedir.³¹ Fakat öncelikle zırhlı bir gemi ile demirden inşa edilmiş standart bir gemi arasındaki farkı ortaya koymakta fayda vardır. İlk zırhlı geminin harp sahasına girişinden çok daha önce, teknesi demirden inşa edilen vapurlar zaten denizlerde ve bilhassa ticaret filolarında yerlerini almıştı. Zırhlı gemiler yalnızca askerî amaçlara hizmet ederken demirden inşa edilmiş olan vapurlar muhtelif amaçlar (posta, ticaret, yolcu taşıma, lojistik) için kullanılmıştır. Zırhlı gemi, gövdesinin yapı malzemesinden bağımsız olarak çevresi ve tüm hayatî kısımları demir zırhla kaplanmış deniz harp platformudur.³² Zira ahşap materyalden inşa edilmiş gemiler de dövülmüş demirden oluşan zırh levhalarla kaplanarak zırhlı hâle getirilebilmiştir. Aynı şekilde gövdesi demirden inşa edilerek üzerine dövme demirden oluşturulan zırh levhaların eklendiği zırhlı gemiler de inşa edilmiştir.³³ Netice itibarıyla yalnızca teknesi demirden inşa edilmiş olan ve herhangi bir zırh levha kaplaması bulunmayan *Eser-i Hadîd* vapurunu ilk Osmanlı zırhlı gemisi olarak kabul etmek mümkün değildir. Ek olarak Levent Düzcü *Eser-i Hadîd* vapurunun tamamen yerli inşa bir gemi olmadığını ifade ederek bahsi geçen vapurun makinesinin Napier&Son firması tarafından üretilindiğini belirtmiştir.³⁴ *Eser-i Hadîd* isminin anlamı demirden eser olarak karşımıza çıkmaktadır. Esasında vapurun ismi geminin en fazla ön plana çıkan yönünü izah eder niteliktedir.

Yerli zırhlı gemi inşası hususunda bir diğer mesele de *İclaliye* zırhlı korvetinin Tersâne-i Âmire destgâhlarında mı yoksa Avusturya-Macaristan'ın Trieste'de bulunan destgâhlarında mı inşa edildiğidir. 25 Ocak 1871 tarihli bir belgeden anlaşıldığı üzere *İclaliye* zırhlı korveti öğleden iki saat sonra Trieste'den Dersaadet'e doğru hareket etmiştir.³⁵ Hatta yol üzerinde Korfu'da iken kömür ikmali gerçekleştirdiği de kaydedilmiştir.³⁶ Bu bilgiler esasında gemi inşasının Tersâne-i Âmire'de gerçekleşmediğini kanıtlar niteliktedir. Buna rağmen Ali İhsan Gencer ve Muammer Uraz *İclaliye* zırhlı korvetinin 1866 yılında Tersâne-i Âmire'de inşa edildiğini belirtmektedirler³⁷ Fakat Ahmet Gülyüz ve Daniel Panzac da eserlerinde bu zırhlı korvetin Avusturya-Macaristan'ın Trieste'deki destgâhlarında inşa edildiğini onay-

30 Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezaretinin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi 2*, ed. Zeki Arıkan - Lütfü Sancar (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), 152.

31 Bal, *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler*, 171.

32 Lütfü Gürçay, *Gemicî Dili* (İstanbul: T.C. Deniz Basımevi 1943), 420.

33 Zırhlı gemilerin farklı türlerine dair detaylı bilgi için bk. Angus Kongstam, *European Ironclads 1860-75* (New York: Osprey Publishing 2019)

34 Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya*, 189. (Vapurun makinesinin Napier firması tarafından üretiliği belirtilmiştir.)

35 BOA. HR. SYS., nr. 1898/10, 25 Ocak 1871.

36 BOA. HR. SYS., nr. 1898/12, 28 Ocak 1871.

37 Ali İhsan Gencer, "Sultan Abdülaziz Donanması ve Özellikleri", 3'ncü *Deniz Harp Tarihi Semineri* (Gölcük: Donanma Komutanlığı, 2006), b. 3, 11; Muammer Uraz, *Sultan Abdülaziz Devri Bahriyesi* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Bitirme Tezi, 1945), 26.

larlar.³⁸ *İclaliye* zırhlı korvetinin yapım yerinin yanı sıra yapım tarihi hususunda da farklılık bulunmaktadır. Fakat arşiv belgesinin de desteklediği üzere *İclaliye*'nin inşasının, 1871 yılında Avusturya-Macaristan'ın Trieste'de bulunan destgâhlarında tamamlandığı kabul edilmelidir. Şayet 1866 tarihi esas alınırsa, bu durumda Osmanlı Devleti'nin inşa ettiği ilk zırhlı geminin *İclaliye* zırhlı korveti olduğu gibi yanlış bir kanı oluşacaktır. (*İclaliye* korvetine ait bir görsele (EK-4) ek kısmında yer verilmiştir.

6. Zırhlı Gemi İnşa Projesinde İlk Başarı: *Mukaddeme-i Hayr* Zırhlı Korveti

Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemi inşa teşebbüslerinde başarıya ulaştığı ilk vaka, *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korveti olmuştur. 29 Kasım 1869 tarihli bir belgede görüldüğü üzere İngiltere'den satın alınmış olan *Feth-i Bülend* isimli zırhlı korvete muadil bir başka zırhlı korvetin Tersâne-i Âmir'e de inşası mevzu bahis olmuş, inşa edilecek olan geminin 500 beygir gücüne sahip olması gerektiği vurgulanmış, gemiye yerleştirilecek olan makinelerin Tersâne-i Âmir'e fabrikalarında inşa edilmesi uygun görülmüştür.³⁹ 11 Temmuz 1870'de Tersâne-i Âmir'e de inşası sürmekte olan zırhlı korvetin zırh levhalarının arasına yerleştirilmek üzere "tik" ismindeki Hind meşe ağacı İngiltere'den sipariş edilmiştir. Bu siparişte 260 yük tik ağacının teslimatı planlanmış, parçaların her birinin ise 28 ila 23 adım uzunluğunda ve 16 ila 14,5 inç kalınlıkta olması gerektiği ifade edilmiştir. Bu siparişin masraflarının Tersâne-i Âmir'e hazinesinden karşılanması kararlaştırılmıştır.⁴⁰ 1869 senesinde kızağa konulan geminin 1872 senesinde denize indirildiği bilinmektedir. 4 Kasım 1872 tarihli bir belgede inşa ve ikmal olunan *Mukaddeme-i Hayr* isimli korvetin birkaç gün önce denize indirildiği belirtilmekte, bu hadise üzerine tanzim edilen bir teşekkürnameden bahsedilmektedir.⁴¹ Fakat bu dönemde gemilerin denize indirilmiş olması inşasının tamamlandığı manasına gelmemekteydi. Zira klasik dönemdeki usullerin aksine modern gemi inşa tekniklerine göre kazaları önlemek için gemilerin bir kısmı destgâhlarda inşa edilirken kalan kısmı su üzerinde tamamlanmaktaydı. *Mukaddeme-i Hayr*'in inşa süreci de bu usule uyularak gerçekleştirilmiş olup inşasının, denize indirildiği tarihten sonra da devam ettiği anlaşılmaktadır. 30 Aralık 1873 tarihli belgede *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korveti için arma takımları, lenger, zincir vesaire gerekli eşya ve parçaların sipariş verildiği görülmektedir.⁴² *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korvetinin İngiltere'den satın alınan silah sistemlerinin ve teçhizatının masrafları ise 20.000 pound tutarındaydı.⁴³ Netice itibarıyla *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korveti 1874 yılında yaklaşık dört senelik uzun bir inşa müddetinin ardından Osmanlı donanmasının hizmetine girmiştir.⁴⁴ Geminin denize indirilişini müjdeleyen bir şiire (EK-8), zırhlı korvetin teknik özelliklerine (EK-1, EK-5) ve zırhlı korvetin bir çizimine (EK-7) çalışmanın ek kısmında yer verilmiştir. Tersâne-i Âmir'e de inşa edilen ilk zırhlı gemi olan *Mukaddeme-i Hayr*, 93 Harbi

38 Güleriyüz - Langensiepen, 92; Panzac, 335.

39 BOA. İ. DH., nr. 602/41990, 24 Şaban 1286 / 29 Kasım 1869. (Belgenin özet kısmında yazan "Feth-i Bülend kalyonu" ibaresi yanlıttıdır. Belgenin içeriği okunduğunda bahsi geçen geminin *Feth-i Bülend* zırhlı korveti olduğu açıkça görülebilmektedir.)

40 BOA. HR. SFR.3., nr. 167/19, 29 Haziran 1286.

41 BOA. A.MKT.MHM., nr. 442/57, 3 Ramazan 1289 / 4 Kasım 1872.

42 BOA. HR.SFR. 3, nr. 202/81, 10 Zilhicce 1290 / 30 Aralık 1873.

43 Dilara Dal, *The Modernization of the Ottoman Navy During the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)* (Birmingham: The University of Birmingham, Doctoral Thesis, 2015), 254.

44 Güleriyüz - Langensiepen, 92.

esnasındaki filo taksimatına göre, Akdeniz zırhlı filosu içerisinde bulunmaktaydı.⁴⁵ Geminin harp esnasında sıcak bir çatışmanın içerisinde yer aldığına veya herhangi bir tahribata uğradığına dair bir bulguya rastlanmamıştır.

7. Tersâne-i Âmire'de İnşa Olunan Diğer Zırhlı Gemiler

Sultan Abdülaziz devrinde Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemi inşa teşebbüslerinin bir diğer halkasını da Tersâne-i Âmire destgâhlarında inşa edilen iki adet zırhlı duba teşkil etmektedir. Bu zırhlı dubalar "monitör" olarak da zikredilmektedirler. 4 Ağustos 1874 tarihli bir belgede Aynalıkavak sahrasında inşası sürmekte olan iki adet zırhlı monitörün imalat ve inşaatının günbegün ilerlediği belirtilmekte, bu iki zırhlı monitöre beraber isim verilmesi gerektiği vurgulanarak takdir padişaha bırakılmaktadır.⁴⁶ Bahsi geçen bu zırhlı monitörler *Hizber ve Seyfi* isimli gemilerdir. Bu gemilerin siparişleri 1870 senesinde verilmiş, tamamlanıp Osmanlı donanması hizmetine girmeleri ise 1876 senesine kadar sürmüştü ve her iki zırhlı monitör de Tuna Nehri'nde üslenmişlerdir.⁴⁷ Her iki zırhlı gemi de 93 Harbi esnasında Tuna filosu içerisinde bulunmuştur.⁴⁸ Görüldüğü üzere donanma, zırhlı gemilerle takviye edilirken Tuna Nehri'nin güvenliği de dikkate alınmış ve nehir filosunda hizmet edebilecek iki adet zırhlı duba (monitör) Tersâne-i Âmire destgâhlarından denize indirilmiştir. Sultan Abdülaziz devrinin sonlarında gittikçe büyüyen mali problemlere rağmen zırhlı gemi inşası çalışmaları rafa kaldırılmamış, hatta 1874 senesinde *Nusretiye* isimli bir zırhlı fırkateynin inşasına başlanmıştır. Fakat dönemin koşullarından dolayı bu zırhlı fırkateynin tamamlanması 1885 senesine kadar sürmüştü, bu devirde de *Hamidiye* ismiyle hizmete girmiştir.⁴⁹

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın başlangıcında *Hizber ve Seyfi* zırhlı dubaları Rusçuk'un Leylek Adası'nda konuşlanmış vaziyetteydi.⁵⁰ Harbin ilerleyen safhalarında bu gemiler muhtelif görevler almışlardır. 25 Mayıs 1877'de Yüzbaşı Dubassoff idaresindeki *Tsarevna, Xenia, Tsarevitch* ve *Djigit* isimli 4 adet torpidobotun Maçin'de demirlemiş vaziyetteki Tuna filosuna yanaşıp *Feth'ül İslam* ve *Seyfi* zırhlı dubalarına karşı gerçekleştirdiği taarruz, tarihteki ilk geniş çaplı torpidobot taarruzu olarak kabul edilmiştir. Yüzbaşı Dubassoff oldukça cüretkâr bir hamleyle yoğun tüfek ateşi altında filoya yanaşarak torpido ateşlemiş, bir torpido *Seyfi*'ye isabet ederek infilak etmiş ve akabinde bir başka torpido daha *Seyfi*'nin gövdesinde infilak edince zırhlı duba kısa sürede Tuna Nehri'nin dibini görmüştür.⁵¹ 20 Haziran günü Yarbay Novikoff komutasındaki Ruslar Parapan'da bir mayın hattının daha dizilimine başlamışlardır. Operasyon başlayalı henüz bir saat olmuşken Türk askerleri durumu fark edip derhal *Hizber* monitörünü bölgeye sevk etmişlerdir. Mayın döşemekle meşgul buharlı gemileri ateş altına alan *Hizber, Şotka* torpidobotunu tahrip edip kaçmaya zorlamıştır. *Hizber*'e doğru atışlanan torpido hedefini bulmamış ve Türk monitörü bu çatışmada zarar görmemiştir.⁵²

45 Fevzi Kurtoğlu, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri* (İstanbul: Deniz Matbaası 1935), 88.

46 BOA. MB.İ., nr. 30/104, 20 Cemaziyelahir 1291 / 4 Ağustos 1874.

47 Güleriyüz - Langensiepen, 94.

48 Kurtoğlu, 88.

49 Panzac, 335.

50 Kurtoğlu, 91.

51 Francis Vinton Greene, *93 Harbi Tüm Cepheleriyle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı*, çev. Sebhattin Şenol-Muhammet Şeviker (İstanbul: İz Yayıncılık, 2018), 229. Zırhlı dubanın batışına dair bir tabloya (EK-3) ek kısmında yer verilmiştir.

52 Rus ordusunun içinde bulunmak suretiyle savaşı takip eden Rusya'da vazifeli ABD askeri ataşesi Francis Vinton Greene,

Savaş sonrasında ise *Hizber*'in 27 Eylül 1885'te Harem İskeleyi'nde demirli bulunduğu ve tamire muhtaç olduğu belirtilmektedir. Aynı günün akşamı *Hizber*'in tersaneye aldırılarak hızlıca tamiratına başlanmasının padişah tarafından emredildiği ifade edilmiştir.⁵³ *Hizber* zırhlı dubasının Osmanlı donanmasındaki hizmeti, 1911 senesinde donanma envanterinden çıkarılmasıyla son bulmuştur.⁵⁴ *Hizber* dubasına ait bir çizime (EK-6) ek kısmında yer verilmiştir. *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korveti ise 93 Harbi esnasında Akdeniz filosu bünyesinde hizmet vermiştir.⁵⁵ Harp sonrasında bu zırhlı korvet 1880-1897 yılları arasında Trablusgarp sahillerinde görev yapmış, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı sonrasında ise Girit ve Çanakkale sahillerinde bulundurulmuştur.⁵⁶ 11 Ağustos 1900'de Krupp'un Germaniawerft Tersanesi'nde *Mukaddeme-i Hayr*'i yeniden inşa etmesi için sözleşme yapılsa da bu anlaşma iptal edilmiş ve zırhlı korvet yeniden inşa edilmemiştir. Gemi 1914'te kışla gemisi yapıp 1920 senesinde İzmir'e çekilmiş ve 1923'te ise donanma envanterinden çıkarılarak hizmetine son verilmiştir.⁵⁷

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin, bilinenin aksine esasında zırhlı gemi inşası teşebbüslerinde geç kalmadığı görülmektedir. Zira ilk zırhlı muharebe gemisi olarak kabul edilen *La Gloire*'in inşasından yalnızca üç yıl sonra tahta geçmiş olan Sultan Abdülaziz'in saltanatının ilk devirlerinden itibaren bu hususta çalışmalar başlamıştır. İngiltere'den zırhlı gemiler hususundaki bilgi talebi ve dünyanın diğer ucundaki Amerika'nın Güney'i ve Kuzey'i arasında cereyan eden Hampton Roads Deniz Muharebesi'ndeki bir zırhlı geminin saha performansına Bahriye Meclisi tezkerelerinde detaylı şekilde yer verilmesi zırh teknolojisinin yakından takip edildiğine dair önemli göstergelerdir. Söz konusu harpte zırhlı gemilerin üstün etkisini gören Osmanlı Devleti, bunların Osmanlı donanmasına kazandırılmasının önemini kavramış ve bu yönde adımlar atmıştır. Ayrıca İngiltere destgâhlarında hâlihazırda inşası süren ahşap gemilerin zırhlı gemilere dönüştürüldüğü istihbaratını da almıştır. Bu, Osmanlı Devleti'nin, teknolojinin sahadaki performansını takip etmesi yanında başka devletlerin bu durum karşısında aldığı aksiyonu da yakından takip ettiğini açıkça ortaya koymaktadır. Zaten ahşap gemilerin infilak eden top mermileri karşısında düştüğü durumu bizzat Sinop'ta tecrübe etmiş olan Osmanlı Bahriyesi karar alıcılarının zırhlı gemilere ilgi duyması anlaşılır bir tutumdur.

Zırh teknolojisinin takibi her ne kadar iyi yapılmış olsa da Osmanlı Devleti zırhlı gemi inşası noktasında ciddi problemlerle karşılaşmıştır. Özellikle yüksek tonajlı zırhlı gemi pro-

Hizber'in Rus buharlıları ile girdiği çatışma hususunda Rus operasyonunun başarıyla tamamlandığını ve torpido isabet etmediği halde *Hizber*'in kumandanının geri çekildiğini iddia etmiştir. Burada birtakım tutarsızlıklar mevcut olmakla birlikte Fevzi Kurtoğlu eserinde *Hizber*'in bu çatışmadaki başarısının bölgede mayın döşeme faaliyetlerini en az bir hafta geciktirdiğini ve bu çatışmanın detaylarının *Hizber* monitörünün kumandanı olan Cafer Bey tarafından rapor edildiğini belirtmiştir.

53 BOA, Y.PRK.ASK. nr. 28/51, Fi 17 Zilhicce 1302 / 27 Eylül 1885.

54 Güleriyüz ve Langensiepen, 94.

55 Bülent Işın, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV-XX Yüzyıl 1299-1922* (Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2004), 239.

56 Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa* (İstanbul: Selenge Yayınları, 2022), 85.

57 Güleriyüz - Langensiepen, 92.

jelerinin Tersâne-i Âmire'nin kapasitesini aştığı gözlemlenmektedir. Zira Sultan Abdülaziz devrinde tamamlanmış olan üç adet zırhlı geminin, bir adet zırhlı korvet ve iki adet zırhlı dubadan ibaret olduğunu görmekteyiz. Zırhlı gemi inşası için fabrika, kızak, havuz ve yeni destgâhlar inşa edilmiş olsa da tersanedeki inşaa faaliyeti sınırlı düzeyde kalmıştır. Üstelik ek kısmındaki tablolarda sunulan teknik özelliklerde de görülebileceği üzere inşası tamamlanmış olan zırhlı gemilerin silah sistemleri ve bazı önemli aksamının dışarıdan satın alındığı anlaşılmaktadır. Zırhlı gemi inşası konusunda devletin mevcut imkân ve kabiliyetleri, teşkilat, teçhizat ve yetişmiş personel durumu göz önüne alındığında Avrupa ülkelerinden oldukça geride olduğu ve bu durumun sonraki yıllara da sâri olacak şekilde devam ettiği görülmektedir. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı Devleti'nin buharlı ve zırhlı gemiler dönemine geçişle birlikte modern deniz harp teknolojileri konusunda Avrupa ülkelerine bağımlı bir hâle gelmiş olduğu sonucu da çıkmaktadır.

Araştırma & Yayın Etiği: Bu makale, en az iki kör hakem tarafından incelenmiş ve *iThenticate* taramasıyla intihal ve benzerlik raporu oluşturulmuştur. Makale, araştırma ve yayın etiğine uygundur.

Etik Beyanı & Çıkar Çatışması: Bu makalenin yazarı çıkar çatışması bildiriminde bulunmamış, makalenin hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik kaidelere uyulduğunu ve yararlanılan tüm çalışmalara atıf yapıldığını beyan etmiştir. Libre açık erişimli bu makale, [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) lisansına sahiptir.

Research & Publication Ethics: Two or more blind peers reviewed this article, and an *iThenticate* scan generated a report for potential plagiarism and similarity. The article complies with research and publication ethics.

Ethical Declaration & Conflict of Interest: The author of this article declares no conflict of interest, and the article follows scientific and ethical principles and cites all the sources appropriately.

This is an Libre open-access article under the [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) license.

KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

Askerî Maruzat (Y.PRK.ASK.), 28/51.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA).

Deniz Müzesi Kütüphanesi

Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497).

Hariciye Nezâreti-Londra Sefâreti (HR. SFR. 3), 60/22; 202/81; 167/19.

Hariciye Nezâreti-Siyasi (HR. SYS.), 1898/10; 1898/12.

Hatt-ı Hümayûn (HAT.), 1648/36.

İrade Dahiliye (İ. DH.), 602/41990.

Mabeyn-i Hümayûn İradeleri (MB.İ.), 30/104.

Meclis-i Bahriye Defterleri (MB.d.), 53/49; 63/83.

Mühimme Kalemî Evrakı (A.}MKT. MHM.), 249/17; 292/22; 302/17; 442/57.

Nezâret ve Devair Evrakı (A.}MKT. NZD.), 464/87.

Yıldız Sarayı Fotoğraf Albümleri

Yıldız Sarayı Sultan II. Abdülhamid Fotoğraf Albümleri, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dokümantasyon Daire Başkanlığı, 91152/12.

2. Araştırma-İnceleme Eserleri

Bal, Nurcan. *XIX. Yüzyıl Buharlı Gemiler Dönemi Osmanlı Bahriyesi*. İstanbul: Kopernik Kitap, 2018.

Bostan, İdris. *İstanbul'un 100 Denizcisi*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014.

Dal, Dilara. *The Modernization of the Ottoman Navy during the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*. Birmingham: The University of Birmingham, Doctoral Thesis, 2015.

Düzcü, Levent. "Denizci Bir Sultan: Abdülaziz'in Denizciliğe Olan İlgisi". *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.

Düzcü, Levent. *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2017.

Erbaş, Fatih. *19. Yüzyılda Donanmalar: Doğu Akdeniz'de Güç Mücadelesi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.

Gencer, Ali İhsan. "Sultan Abdülaziz Donanması ve Özellikleri". *3'ncü Deniz Harp Tarihi Semineri*. Gölcük, Kocaeli: Donanma Komutanlığı, 2006.

Greene, Francis Vinton. *93 Harbi Tüm Cepheleleriyle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı*. çev. Sebahattin Şenol, Muhammet Şeviker. İz Yayıncılık, İstanbul 2018.

- Gövil, Fikret. *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*. İstanbul: T.C. Deniz Basımevi, 1948.
- Güleriüz, Ahmet ve Langensiepen, Bernd. *Osmanlı Donanması 1828-1923*. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2007.
- Gürçay, Lütfi. *Gemici Dili*. İstanbul: T.C. Deniz Basımevi, 1943.
- Işın, Bülent. *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV-XX Yüzyıl 1299-1922*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, 2004.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876 C. VII*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2011.
- Kolağası Mehmed Râif. *Mir'ât-ı İstanbul*, I. Cilt-2. *Kitap Rumeli Yakası*. haz. Doğan Yavaş. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021.
- Kongstam, Angus. *Confederate Ironclad 1861-65*. Oxford: Osprey Publishing, 2001.
- Kongstam, Angus. *European Ironclads 1860-75*. New York: Osprey Publishing, 2019.
- Korkmaz, Mehmet. *Bahriyede Bir Ömür Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*. İstanbul: Selenge Yayınları, 2022.
- Kurtoğlu, Fevzi. *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.
- Mahmud Şevket Paşa. *Osmanlı Teşkilât ve Kıyafet-i Askeriyesi*. 2 cilt. haz. Murat Babuçoğlu. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2010.
- Mercan, Evren. *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*. İstanbul: Selenge Yayınları, 2020.
- Önce, Mesud. *Taşkızak Tersanesi*. İstanbul Şehir Üniversitesi Kütüphanesi Taha Toros Arşivi.
- Panzac, Daniel. *Osmanlı Donanması (1572-1923)*. çev. Sertaç Canpolat - Ahmet Maden. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Uraz, Muammer. *Sultan Abdülaziz Devri Bahriyesi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Bitirme Tezi. 1945.
- Wilson, H. W. *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914*. çev. Lütfi Çekiç. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- Zorlu, Tuncay. "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği". *Türk Denizcilik Tarihi 2*. ed. Zeki Arıkan - Lütfü Sancar. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009.
- Zorlu, Tuncay. *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2014.

EKLER

EK-1: Makalede Bahsi Geçen Zırhlı Gemilerin Teknik Özellikleri⁵⁸

GEMİ	YAPIMCI	HİZMETE GİRİŞ	AĞIRLIK (TON)	KÖMÜR DEPOSU (TON)	SİLAH DONANIMI
Zırhlı Top Dubası ⁵⁹ (İsmi Belirsiz)	Tersâne-i Âmire (İstanbul)	-	-	-	-
<i>Fettah</i> Zırhlı Fırkateyni ⁶⁰	Tersâne-i Âmire (İstanbul)	-	4221	750	1- 229 mm. MLR (A), 14- 203 mm. MLR (A), 10-36 pdr (A)
İclâliye Zırhlı Korveti ⁶¹	SA Stabilimento Tecnico Triestino (San Rocco)	1871	2228	250	3- 178 mm. ML (A), 2- 228 mm. BL (A)
<i>Mukaddeme-i Hayr</i> Zırhlı Korveti	Tersâne-i Âmire (İstanbul)	1874	2762	270	4- 222 mm. ML (A)
<i>Seyfi</i> Zırhlı Dubası	Tersâne-i Âmire (İstanbul)	1876	404	18	2- 120 mm. ML (K)
<i>Hizber</i> Zırhlı Dubası	Tersâne-i Âmire (İstanbul)	1876	404	18	2- 120 mm. ML (K)

58 Tablodaki verilerin tümü Ahmet Güleriyüz ve Bernd Langensiepen'in "Osmanlı Donanması (1828-1923)" isimli eserinden derlenmiştir.

59 Bu zırhlı top dubasının inşasının tamamlandığına dair herhangi bir bulguya rastlanmamıştır.

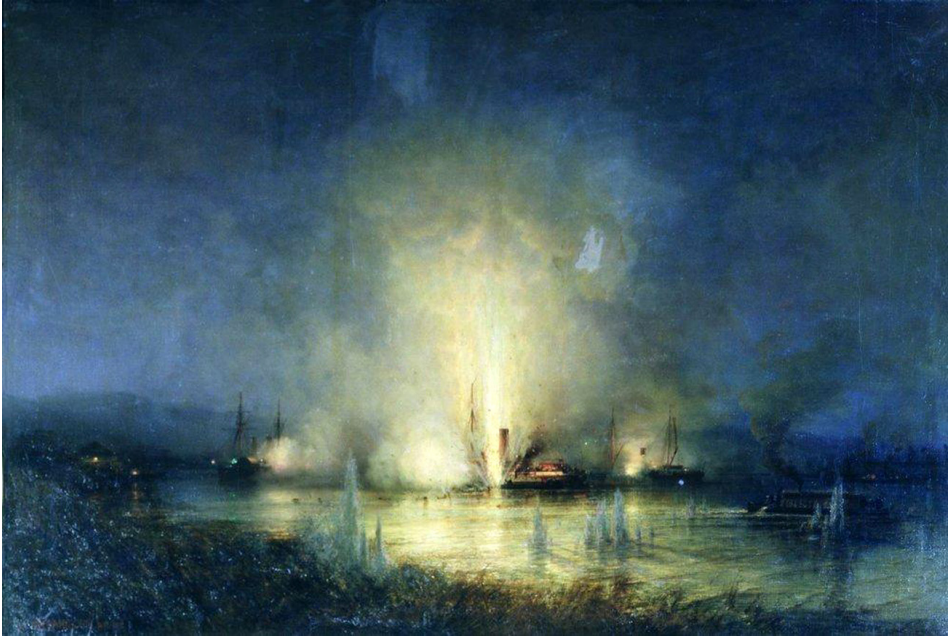
60 Bu zırhlı fırkateynin inşası bir proje olarak başlayıp bir sene kadar devam etse de 1865 senesinde teknik imkânsızlıklar sebebiyle proje rafa kaldırılmıştır. Gemiye dair tablodaki istatistikler yalnızca planlanan donanım özellikleridir.

61 Metnin içerisinde de ifade edildiği üzere bu zırhlı korvetin yurt dışı destgâhlarından alındığı tespit edilebilmektedir.

EK-2: 93 Harbi'nin Başlangıcındaki Filo Taksimatına Göre Tersâne-i Âmire'de İnşa Edilmiş Olan Zırhlı Gemilerin Görev Yerleri⁶²

GEMİ İSMİ	GÖREV YERİ
<i>Mukaddeme-i Hayr</i> Zırhlı Korveti	Akdeniz Filosu (Girit-Suda Limanı)
<i>Hizber</i> Zırhlı Dubası	Tuna Filosu (Ruşçuk-Leylek Adası)
<i>Seyfi</i> Zırhlı Dubası	Tuna Filosu (Ruşçuk-Leylek Adası)

EK-3: Tersâne-i Âmire'de İnşa Edilmiş Olan *Seyfi* Zırhlı Dubasının (Monitör) 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı Esnasında Tuna'da Batırılışına Dair Rus Ressam Alexey Bogolyubov'un Tablosu



62 Tablodaki bilgiler Fevzi Kurtoğlu'nun 1877-1878 *Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri* ve Bülent Işın'ın *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV-XX Yüzyıl 1299-1922* isimli eserlerinden derlenmiştir.

EK-4: İclaliye Zırhlı Korvet-i Hümayûnu⁶³



63 Yıldız Sarayı Sultan II. Abdülhamid Fotoğraf Albümleri, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi Dokümantasyon Daire Başkanlığı, 91152/12.

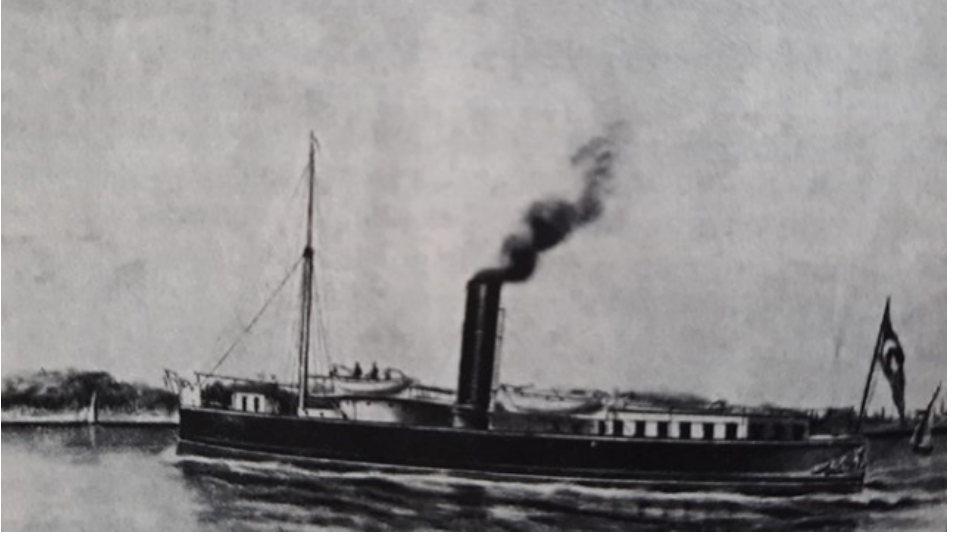
EK-5: Osmanlı Devrindeki Donanma Cetveline Göre *Mukaddeme-i Hayr* Zırhlı Korveti ile *Hizber* Zırhlı Dubasının Teknik Özellikleri⁶⁴

GEMİ İSİMLERİ	<i>Mukaddeme-i Hayr</i> Zırhlı Korveti	<i>Hizber</i> Zırhlı Dubası
İNŞA TARİHİ	1288	1292
ARZI	38	30
TULÜ	235	125
ÇEKTİĞİ SU	18	5,3
KRUPP TOPU ADEDİ	3 2	2 1
SANTİMETRE	12,4 fund	12,3 fund
ARMSTRONG TOP ADEDİ	4	-
LİBRE	250	-
MİTRALYÖZ	-	-
HOTCHKİSS	1	-
NORDENFELT	2	-
TONAJ-I MAİMAHREÇ	2806	404
TONAJ-I HAMULE	1601	512
TONAJ-I RÜSUMAT	1125	150
KANAL MÜRURİYESİ	322 Lira-yı Osmanî	59 Lira-yı Osmanî
MAKİNE BEYGİR KUVVETİ	500	100
AHZ EDECEĞİ KÖMÜR	300 ton	20 ton
BİR SAATTE SARF EDECEĞİ KÖMÜR	24 ton	8 ton
SÜRATİ	13 mil	7 mil
İNŞA YERİ	Tersâne-i Âmire	Tersâne-i Âmire

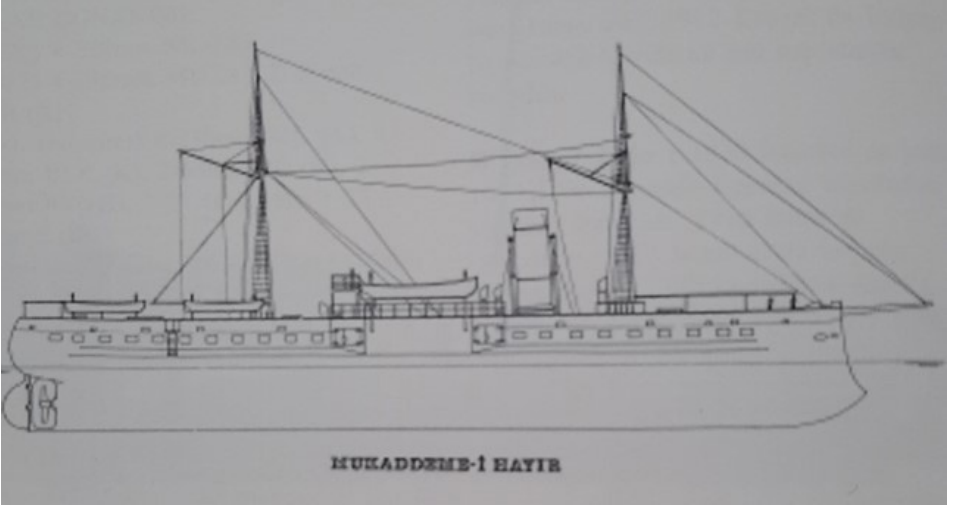
(*Seyfi* isimli zırhlı duba 93 Harbi esnasında Tuna'da battığından bu cetvelde yer almamaktadır.)

64 Deniz Müzesi Kütüphanesi Donanma Cetveli AA., (Ktp. 497).

EK-6: Tersâne-i Âmire'de İnşa Edilmiş Olan *Hizber* Zırhlı Dubası⁶⁵



EK-7: *Mukaddeme-i Hayr* Zırhlı Korvetine Ait Bir Çizim⁶⁶



65 Evren Mercan, 93 *Harbi'nde Deniz Harekâtı* (İstanbul: Selenge Yayınları, 2020), 66.

66 Gülyüz - Langensiepen, 92.

**EK-8: *Mukaddeme-i Hayr* Zırhlı Korvetinin Denize İndirilişi Üzerine Şair Ziya
Tarafından Hicri 1289-Miladi 1872-1873 Senesinde Düşülen Tarih**

Minnet Cenâb-ı Hakka ki bu mülk ü devleti
Kul eylemiş bir öyle şehinşâh-ı ekreme

Fahru'l mülûk Hazret-i Abdülaziz Hân
Eyler mülûk secde o hâkân-ı a'zama

Fazl u keremde görmedi devrân nazirini
Akl u hünerde gelmedi bir misli âleme

Tezyîd etti şevket-i İslâmı gayreti
Bezl etti nakd-i himmetin ol elzeme

Öyle sefâyin eyledi inşâ ki her biri
Elbürz kûh u Kaf ile eyler mukaveme

Temürdir on altı sefîne ile beş duba
Dehşet verir duruşları bakdıka âdem

Çünkü ulüvv-u himmet ü ikdâmı etti
Tersânesinde zırhlılar icâd eyleme

Bir fabrika yapıldı ki imâl-i âhene
Benzer şerârelerle içi sakf-ı târeme

Yokdur eşi o fabrikanın bir diyarda
Taslîm eder umum bu kavlı müselleme

Anda yapıldı işte bu geşt-i âhenîn
Saldı kemâl-i savlet ile at gibi yeme

Ol rütbedir rasâneti kim kal'a-i sipihr
Sad-çâk olur iden anınla tesâdüme

Bin böyle âhenîn gemiler yapıdırub o şeh
Gıpta vere cemî'-i mülûk-ı mufahhama

Bak sâyesinde oldu muvaffak Ziyâ kulu
Bir beyt-i dil-nişinde şu târîh-i mu'ceme

Tersânede yapıldı bu âhen gemi bu yıl
Oldu celi *Mukaddeme-i Hayr* âleme⁶⁷

Bu edebi metinde *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korvetinin denize indirilişinin müjdelenmesinin yanı sıra şiirin yazıldığı tarih itibariyle Osmanlı donanmasında 16 zırhlı sefine ve 5 adet zırhlı duba bulunduğundan bahsedilmektedir. Ayrıca tersanede zırhlı gemi inşası için yeni bir fabrika yapıldığı da ifade edilmektedir.

67 Kolağası Mehmed Râif, *Mirât-ı İstanbul I. Cilt-2. Kitap Rumeli Yakası*, haz. Doğan Yavaş (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2021), 275, 276.