



INTERNATIONAL JOURNAL OF LAW,
GOVERNMENT AND COMMUNICATION
(IJLGC)
www.ijlgc.com



PERANAN KAPAL SEBAGAI ALAT STRATEGIK DALAM
PEMBENTUKAN DAN PENGUKUHAN KUASA
UTHMANIYYAH

*THE USE OF SHIPS AS A STRATEGIC ASSET IN THE FORMATION AND
EXPANSION OF OTTOMAN AUTHORITY*

Ammalina Dalillah Mohd Isa^{1*}, Roziah Sidik @ Mat Sidek², Napisah Karimah Ismail³, Nurliyana Mohd Talib⁴, Afeez Nawfal Mohd Isa⁵

- ¹ Research Centre for Arabic Language and Islamic Civilization, Faculty of Islamic Studies, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bandar Baru Bangi, Selangor.
Email: ammalina@ukm.edu.my
- ² Research Centre for Arabic Language and Islamic Civilization, Faculty of Islamic Studies, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bandar Baru Bangi, Selangor.
Email: roziah@ukm.edu.my
- ³ Research Centre for Arabic Language and Islamic Civilization, Faculty of Islamic Studies, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bandar Baru Bangi, Selangor.
Email: napisah@ukm.edu.my
- ⁴ Academy of Contemporary Islamic Studies (ACIS), Universiti Teknologi MARA (UiTM) Perlis Branch, Arau, Perlis.
Email: liyanatalib@uitm.edu.my
- ⁵ Faculty of Art, Sustainability and Creative Industry, Universiti Pendidikan Sultan Idris, Tanjung Malim, Perak.
Email: afeez@fskik.upsi.edu.my
- * Corresponding Author

Article Info:

Article history:

Received date: 27.03.2025

Revised date: 14.04.2025

Accepted date: 15.05.2025

Published date: 05.06.2025

To cite this document:

Isa, A. D. M, Sidik, R., Ismail, N. K., Talib, N. M., & Isa, A. N. M. (2025). Peranan Kapal Sebagai Alat Strategik Dalam Pembentukan Dan Pengukuhan Kuasa Uthmaniyyah.

Abstrak:

Kapal telah menjadi aset strategik bagi sesebuah kerajaan sejak zaman dahulu. Sejak zaman tamadun awal seperti Mesir Purba, Yunani, dan Rom, kapal digunakan untuk mengawal laluan perdagangan, memperluas wilayah, serta menjalin hubungan diplomatik. Dalam konteks kerajaan Uthmaniyyah, kapal memainkan peranan penting dalam mengukuhkan kerajaan ini. Pada peringkat awal, masyarakat Uthmaniyyah kurang berpengalaman dalam teknologi perkapalan kerana latar belakang mereka sebagai kaum nomad yang berpindah-randah dari satu dataran subur ke dataran yang lain. Namun, selepas penaklukan Gallipoli pada tahun 1354M, mereka mula menyedari kepentingan kapal, khususnya dalam menghubungkan wilayah kekuasaan mereka di Asia dan Eropah. Namun, peranan kapal tidak terhenti sekadar sebagai instrumen penghubung wilayah, sebaliknya ia menjadi elemen penting dalam

International Journal of Law, Government and Communication, 10 (40), 384-397.

DOI: 10.35631/IJLGC.1040028

This work is licensed under [CC BY 4.0](#)



pengukuhan kerajaan tersebut. Oleh itu, kajian ini menganalisis peranan kapal dalam pembentukan dan pengukuhan kuasa Uthmaniyyah dengan meneliti aspek politik, ekonomi, dan sosial. Kajian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui kajian sejarah dan analisis kandungan. Data dikumpul menerusi kajian dokumen dan dianalisis menggunakan kaedah tematik serta deskriptif. Hasil kajian mendapati bahawa kapal bukan sahaja berperanan dalam memperluas pengaruh politik Uthmaniyyah melalui ekspedisi ketenteraan dan penaklukan strategik, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam mengekalkan kestabilan kerajaan dengan mengawal laluan perairan utama serta menjalin hubungan diplomatik dengan kuasa luar. Dari aspek ekonomi, perkembangan industri pembinaan kapal dan perdagangan laut telah meningkatkan hasil pendapatan kerajaan serta memperkukuh jaringan ekonomi dengan wilayah lain. Dari sudut sosial, penguasaan perairan telah memudahkan mobiliti penduduk, mempercepat interaksi antara komuniti, dan menyumbang kepada penyebaran budaya serta agama Islam. Oleh itu, tidak dapat dinafikan bahawa kapal bukan sekadar alat pengangkutan, tetapi merupakan elemen strategik yang menyumbang kepada pengukuhan dan kelangsungan kerajaan Uthmaniyyah dalam jangka masa panjang.

Kata Kunci:

Perdagangan Dan Diplomasi, Sejarah Dan Tamadun Kerajaan Uthmaniyyah, Sejarah Kapal, Sejarah Teknologi Dalam Tamadun Islam, Strategi Maritim.

Abstract:

Ships have long been regarded as strategic assets by states and empires. In early civilizations like Ancient Egypt, Greece, and Rome, ships were used to control trade routes, expand territories, and establish diplomatic relations. In the case of the Ottoman Empire, ships played a crucial role in strengthening imperial power. Initially, the Ottomans were inexperienced in maritime technology due to their nomadic origins. However, after the conquest of Gallipoli in 1354, they recognized the significance of naval power, particularly for connecting their dominions across Asia and Europe. Ships, however, were not merely tools of territorial connection; they became vital for consolidating the empire. This study analyzes the strategic role of ships in the formation and consolidation of Ottoman power, focusing on political, economic, and social aspects. Using a qualitative approach through historical research and content analysis, data were gathered from documentary sources and analyzed thematically and descriptively. The findings indicate that ships facilitated the expansion of Ottoman political influence through military campaigns and strategic conquests. They also helped maintain stability by securing maritime routes and enabling diplomatic relations with foreign powers. Economically, the growth of shipbuilding and maritime trade bolstered state revenues and reinforced economic networks. Socially, naval control facilitated population mobility, promoted intercommunity interaction, and aided the spread of Islamic culture. Thus, ships were not just transportation tools but critical strategic instruments contributing to the long-term sustainability of the Ottoman Empire.

Keywords:

Trade And Diplomacy, History And Civilization Of The Ottoman Empire, History Of Ships, History Of Technology In Islamic Civilization, Maritime Strategy.

Pengenalan

Menurut Şemşek (2024), kapal telah digunakan dalam tamadun Islam sejak era Rasulullah lagi. Menurut beliau, “*During the Mute Campaign, the Prophet sent a delegation led by a Companion from the Ash'ar tribe to the Eyle region by ship.*” Begitu juga semasa era pemerintahan Khulafa' al-Rashidun, semasa era pemerintahan Amir al-Mu'minin Umar al-Khattab, terdapat juga delegasi telah dihantar ke Abysinna (Ethiopia) menggunakan kapal. Walau bagaimanapun, kapal yang membawa delegasi dari khalifah karam menyebabkan Şemşek (2024) menyatakan, khalifah Umar memberi stigma negatif terhadap kapal dan pelayaran. Apabila Mu'awiyah bin Abu Sufyan, gabenor wilayah Syam pada ketika itu, mencadangkan kepada Amir al-Mu'minin Umar untuk membentuk angkatan armada laut dalam mempertahankan wilayah dari serangan tentera Byzantine, cadangan tersebut ditolak oleh khalifah Umar walau pada hakikatnya, angkatan armada laut penting dalam menyaingi kekuatan armada laut Byzantine. Penolakan ini berlaku akibat latar belakang masyarakat Arab yang dari awalnya hidup dalam keadaan nomad dan tidak mempunyai “maritime culture” (Şemşek, 2024). Mereka tidak mempunyai pengalaman dengan laut, lebih-lebih lagi ilmu dalam perlautan dan perkapalan. Namun, menerusi keizinan oleh khalifah Uthman bin 'Affan kepada Mu'awiyah bin Abu Sufyan, Islam berjaya bertapak di kepulauan Cyprus sekitar tahun 648-649. Menurut Şemşek (2024), dari situ, perluasan wilayah menerusi ekspedisi pelayaran bermula dengan berpusat di Mesir dan Syria. Ini menunjukkan, kapal merupakan salah satu instrumen penting dalam perluasan, dan pengukuhan kuasa dalam tamdun Islam. Begitu juga dalam sejarah kerajaan Uthmaniyyah, meskipun kerajaan Uthmaniyyah sering ditampilkan sebagai kuasa daratan yang berjaya menguasai wilayah luas di Asia dan Eropah, namun aspek maritim sebenarnya memainkan peranan yang tidak kurang penting dalam menyokong kestabilan dan kekuatan kerajaan tersebut.

Pada peringkat awal, masyarakat Uthmaniyyah mempunyai latar belakang nomad yang berasaskan daratan dan kurang terlibat dalam kegiatan perkapalan. Kehidupan awal mereka yang berpindah-randah dari kawasan subur antara wilayah Iraq dan Asia Minor dengan menggunakan kuda atau unta melalui laluan darat menyebabkan mereka hampir tidak mempunyai sebarang pendedahan terhadap laut mahupun penggunaan kapal (McCarthy, 1999). Namun begitu, perubahan berlaku seiring dengan perkembangan kuasa politik dan peluasan wilayah di bawah kepimpinan sultan-sultan awal Uthmaniyyah, yang akhirnya membawa kepada penglibatan mereka dalam dunia maritim (Hess, 2005). Menurut Sahira Hussein Mahmoud (2022), kesedaran masyarakat Turki di Anatolia, yang secara geografinya dikelilingi oleh laut dari tiga arah, telah mencetuskan keperluan strategik untuk meneroka dan menguasai ruang maritim. Keperluan ini seterusnya menjadi pemangkin kepada pembentukan awal angkatan laut Uthmaniyyah, yang memainkan peranan penting dalam mencorak sejarah perkembangan maritim kerajaan ini (Sahira Hussein Mahmoud, 2022).

Pendedahan awal kerajaan Uthmaniyyah terhadap kapal ini berlaku apabila Imarah Karasi berjaya diserap oleh kerajaan Uthmaniyyah semasa di bawah pemerintahan Sultan Orhan I (1326-1362) sekitar tahun 1345-1346 (Isom-Verhaaren, 2022). Wilayah Imarah Karasi yang terletak di wilayah purba Mysia, yang meliputi sepanjang pesisir dan kawasan pedalaman Pantai Selat Dardanelles di sebelah Asia meluas hingga ke arah Selatan, mempunyai angkatan armada laut kecil. Armada laut kecil ini memainkan peranan dalam memberi tekanan ke atas Empayar Byzantine (Bosworth, 2004). Penyerapan imarah ini memberi pendedahan kepada kerajaan Uthmaniyyah tentang kapal dan perairan, sekaligus membuka laluan kepada rangkaian laluan air antara Anatolia dan Rumelia di Balkan.

Penggunaan kapal oleh kerajaan Uthmaniyyah mula direkodkan apabila John VI Kantakouzenos pada tahun 1345 meminta bantuan ketenteraan daripada Uthmaniyyah sebagai tentera upahan dalam konflik perebutan takhta Empayar Byzantine antara beliau dengan John V Palaiologos. Dalam konteks ini, kapal digunakan sebagai medium pengangkutan bagi memindahkan tentera Uthmaniyyah ke wilayah Eropah. Walau bagaimanapun, fungsi kapal dalam kerajaan Uthmaniyyah tidak terhad kepada peranan pengangkutan semata-mata. Sebaliknya, ia berkembang menjadi instrumen strategik yang signifikan, khususnya dalam usaha pengukuhan kuasa kerajaan yang merangkumi pelbagai dimensi seperti politik, ekonomi dan sosial.

Kajian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana kapal berperanan sebagai instrumen strategik semasa era pembentukan dan pengukuhan kuasa kerajaan Uthmaniyyah, meliputi tempoh pemerintahan Sultan Orhan I hingga pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih (1326-1481), dengan memberi penekanan terhadap peranan maritim secara menyeluruh dalam naratif sejarah kerajaan ini.

Sorotan Literatur

Kajian mengenai pembentukan, perkembangan, dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah sering kali menumpukan perhatian kepada peluasan kuasa melalui saluran darat, khususnya di wilayah Anatolia dan Rumelia di Balkan. Walaupun penggunaan kapal memainkan peranan yang signifikan dalam proses pembentukan dan pengukuhan kerajaan ini, ia kurang diberi penekanan dalam literatur sejarah terdahulu. Peristiwa penting pada tahun 1345, di mana John VI Kantakouzenos memohon bantuan ketenteraan daripada kerajaan Uthmaniyyah dalam perebutan takhta Byzantine, menandakan permulaan penglibatan maritim Uthmaniyyah. Dalam konteks ini, kapal digunakan sebagai alat pemindahan tentera menyeberangi Selat Dardanelles ke Eropah. Sebagai balasan kepada bantuan tersebut, kerajaan Uthmaniyyah dianugerahkan kubu Tzympe pada tahun 1352, yang kemudiannya menjadi titik tolak dalam peluasan kuasa mereka di Balkan. Walaupun peristiwa ini membawa implikasi strategik yang besar, peranan kapal khususnya dalam era pembentukan dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah (1326-1481) masih belum diberi perhatian yang sewajarnya dalam kajian-kajian sejarah terdahulu. Hal ini mungkin disebabkan oleh sifat semula jadi masyarakat Uthmaniyyah yang berteraskan darat (land-based people), serta peranan kapal yang kurang menonjol dan tidak meluas pada peringkat awal pembentukan, perkembangan, dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah (Hupchick, 2004). Namun begitu, tidak dapat dinafikan bahawa kapal memainkan peranan strategik yang penting dalam proses pembentukan, perkembangan, dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah.

Kajian oleh Gabor Agoston (2021) dalam *The Last Muslim Conquest: The Ottoman Empire and Its Wars in Europe*, serta kajian oleh Halil İnalcık (2010) bertajuk *Kuruluş Dönemi Osmanlı Sultanları 1302–1481*, secara tidak langsung mengupas penggunaan kapal oleh kerajaan Uthmaniyyah dalam usaha memperkukuh kerajaan tersebut. Dalam kajian ini, kapal digunakan sebagai alat pengangkutan yang menghubungkan wilayah Uthmaniyyah di Anatolia dan Rumelia, khususnya dalam memindahkan sultan bersama angkatan tenteranya untuk operasi peluasan wilayah atau pertahanan, serta dalam urusan diplomatik (Agoston, 2021; İnalcık, 2010). Melalui hubungan diplomatik antara kerajaan Uthmaniyyah dengan kuasa luar seperti koloni Genoa dan Empayar Byzantine, penggunaan kapal menjadi salah satu manfaat strategik yang diperoleh oleh kerajaan Uthmaniyyah (İnalcık, 2010; Agoston, 2021).

Kajian oleh Imber (2009) dalam *The Ottoman Empire, 1300–1650* turut membincangkan sejarah Uthmaniyyah secara kronologi, dari peringkat awal hingga kejatuhannya, serta menyentuh aspek sosial kerajaan tersebut. Imber (2009) memberikan tumpuan kepada perkembangan teknologi perkapalan awal dan kemunculan industri pembinaan kapal yang mencapai kemuncaknya semasa pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih (1451-1481). Beliau tidak hanya mengupas peranan kapal sebagai alat pengangkutan yang menghubungkan Anatolia dan Balkan, malah turut menekankan kepentingannya sebagai instrumen ketenteraan, terutamanya dalam konteks penaklukan Konstantinopel. Mesut Uyar dan Erickson (2009), dalam *A Military History of the Ottomans*, memperincikan penggunaan kapal sebagai instrumen ketenteraan semasa penaklukan Konstantinopel (1453).

Hupchick (2004) dalam kajiannya *The Balkans from Constantinople to Communism* turut menyoroti penggunaan kapal sebagai instrumen ketenteraan. Namun, beliau juga memberi pendedahan terhadap penggunaan kapal dalam sektor ekonomi, khususnya dalam perbincangan struktur pemerintahan dan sistem sosioekonomi Uthmaniyyah.

Fatma Özden Mercan (2021), dalam kajiannya bertajuk *From the Genoese to the Perots: The Genoese Community in Byzantine/Ottoman Constantinople (14th–15th C.)*, menyoroti peranan kapal dalam hubungan diplomatik dan perdagangan antara komuniti Genoa dan kerajaan Uthmaniyyah. Beliau menjelaskan bahawa kapal bukan sekadar alat pengangkutan, tetapi turut berfungsi sebagai instrumen strategik dalam memperkukuh kedudukan politik dan ekonomi Uthmaniyyah, khususnya semasa pemerintahan Sultan Murad II. Melalui hubungan maritim dengan kuasa asing seperti Genoa, Uthmaniyyah berupaya mengukuhkan pengaruhnya di wilayah Mediterranean Timur, sekali gus membuktikan peranan penting kapal dalam proses pembentukan dan pengukuhan kuasa.

Berdasarkan catatan perjalanan Bertrandon de la Brocquire, seorang penasihat utama kepada Philippe Le Bon, Duke Burgundy, yang melintasi wilayah Uthmaniyyah pada tahun 1432-1433, yang diterjemahkan oleh Johnes (1807), kita dapat melihat pelbagai kegunaan kapal. Kapal digunakan bukan sahaja oleh pemerintah dan tentera, tetapi juga oleh pedagang dan masyarakat umum. Hal ini membuka ruang bagi kajian yang lebih mendalam mengenai peranan kapal sebagai alat strategik dalam pembentukan dan pengukuhan kuasa kerajaan Uthmaniyyah.

Kajian yang lebih khusus mengenai sejarah maritim kerajaan Uthmaniyyah, seperti kajian oleh Hess (2005) bertajuk *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453–1525* yang diterbitkan dalam *Naval History 1500–1680*, memaparkan penglibatan kerajaan Uthmaniyyah dalam aktiviti maritim. Kesedaran terhadap kepentingan penguasaan laluan air yang menghubungkan wilayah mereka di Asia dan Eropah membawa kepada usaha penaklukan Konstantinopel untuk menjadikannya sebagai pusat maritim kerajaan Uthmaniyyah. Setelah kota ini berjaya dikuasai, Sultan Muhammad II al-Fatih memperkenalkan industri pembuatan kapal dengan mewujudkan arsenal kapal baru untuk meningkatkan bekalan kapal perang. Penubuhan dan perkembangan industri pembuatan kapal pada era Sultan Muhammad II al-Fatih dibincangkan secara terperinci dalam kajian oleh Ammalina Dalillah Mohd Isa dan Roziah Sidik @ Mat Sidek (2014) bertajuk *Shipbuilding Industry in the Era of Sultan Muhammad II al-Fatih*, yang mengkaji sejarah perkembangan kapal serta teknologi pembuatan kapal dalam kerajaan Uthmaniyyah. Peranan kapal dalam kajian ini lebih terfokus kepada aspek ketenteraan.

Kajian kebelakangan oleh Isom-Verhaaren (2022) dalam *The Sultan's Fleet: Seafarers of the Ottoman Empire* membincangkan peranan kapal sebagai instrumen ketenteraan dalam kerajaan Uthmaniyyah. Isom-Verhaaren memaparkan sejarah penggunaan kapal oleh kerajaan Uthmaniyyah dari era awal, dengan menekankan kekurangan kuasa maritim pada peringkat awal kerajaan tersebut, di mana mereka memerlukan bantuan kapal dari luar untuk menangani konflik maritim. Namun, seiring dengan perkembangan, kerajaan Uthmaniyyah berjaya membangunkan industri pembinaan kapal sendiri, membentuk armada laut yang menyaingi kuasa maritim Eropah dan Asia. Isom-Verhaaren (2022) juga menyoroti tokoh-tokoh pelaut utama dalam kerajaan Uthmaniyyah yang muncul sekitar akhir abad ke-15 hingga awal abad ke-18. Beliau turut memaparkan jadual konflik maritim kerajaan Uthmaniyyah mengikut kronologi sehingga awal abad ke-18 yang memberi pendedahan ringkas terhadap penggunaan kapal dalam sejarah ketenteraan Uthmaniyyah seperti di Jadual 1.

Name	Date	Opponents	Outcome in terms of territory
Fourth Crusade	1202–04	Crusaders vs. Byzantines	Latin Empire of Constantinople, Byzantines at Nicea
Rhodes	1306–10	Knights vs. Byzantines	Knights occupy Rhodes
Attack by Menteşe on Rhodes	1312	Knights vs. Menteşe	Knights retain Rhodes
Naval battle near Chios	1319	Knights, Genoese vs. Aydın	Genoese retain Chios
Crusade	1333–4	Venice vs. Karası, Aydın, Saruhan	Weakened Karası
Crusade of Smyrna	1343–52	Venice, Knights, Papacy, Cyprus vs. Aydın	Port of Izmir taken from Aydın
Crusade of Amadeo of Savoy	1366	Savoy vs. Ottomans	Crusaders occupy Gallipoli, then given to Byzantines
Battle at Gallipoli	1416	Venice vs. Ottomans	Venetian naval victory, no territory changes
Salonica	1430	Venice vs. Ottomans	Ottomans retake Salonica
Istanbul	1453	Byzantines, Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Istanbul
Ottoman-Venetian war	1463–79	Venice vs. Ottomans	Egriboz conquered, Lemnos, Cyclades islands
Black Sea	1475	Genoese vs. Ottomans	Ottomans annex Kaffa
Rhodes	1480	Knights vs. Ottomans	Knights retain Rhodes
Otranto	1480	Naples vs. Ottomans	Ottomans occupy Otranto for a year
Venetian War	1499–1502	Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Modon, Anavarin, and Koron
Rhodes	1522	Knights vs. Ottomans	Ottomans conquer Rhodes
Corfu	1537	Venice vs. Ottomans	Venice retains Corfu
Venetian islands	1537	Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Kythera, Aegina, Kea, Paros, Naxos
Preveza	1538	Venice, Doria vs. Ottomans	Ottomans retain territory of Preveza
	1538	Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Tinos, Andros, Karpathos, Skyros
Chios	1565	Genoese of Chios vs. Ottomans	Ottomans annex Chios
Cyprus War	1570	Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Cyprus
Crete	1645–69	Venice vs. Ottomans	Ottomans conquer Crete
Mora	1684–99	Venice vs. Ottomans	Venice conquers Morea
Morea	1714–18	Venice and Habsburgs vs. Ottomans	Ottomans regain Morea

Jadual 1: Konflik laut antara Turki, Byzantine, dan Eropah Barat dengan hasil perluasan wilayah

Sumber: Isom-Verhaaren, C. (2022). *The Sultan's Fleet: Seafarers of the Ottoman Empire*. I.B. Tauris.

Kajian terkini yang lain mengenai sejarah maritim kerajaan Uthmaniyyah memfokuskan kepada peperangan laut Uthmaniyyah yang berlaku sepanjang pemerintahan kerajaan ini. Kajian oleh Sahira Hussein Mahmoud (2022) bertajuk *Ottoman Naval Wars (1454-1918): (Historical Study)* membincangkan peperangan laut bermula selepas penaklukan kota Konstantinopel oleh Sultan Muhammad II al-Fatih, dari tahun 1454 hingga penghujung kerajaan pada 1918M, kajian ini tidak menonjolkan kepentingan mahupun peranan kapal secara khusus dalam pembentukan dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah. Kajian ini lebih menumpukan kepada sejarah ketenteraan perang laut yang berlaku di dalam kerajaan Uthmaniyyah, dengan penekanan kepada keberkesanan peperangan laut Uthmaniyyah sebagai pemangkin kejayaan ekspedisi ketenteraan mereka.

Satu lagi kajian terkini berkaitan sejarah maritim kerajaan Uthmaniyyah bertajuk *The First State Yacht of the Ottoman Empire 'Sultanieh'* oleh Muge Ertemli (2023) pula mengfokuskan kepada perbincangan kapal rasmi kerajaan atau kapal DiRaja (Sultaniye) yang diperkenalkan pada era moden sekitar abad ke-19M. Beliau membincangkan konsep dan sejarah penubuhan kapal DiRaja tersebut serta ciri-ciri dan kegunaannya. Walaupun kajian ini berada di luar skop kajian ini, ia tetap memberikan pandangan secara tidak langsung mengenai fungsi atau peranan kapal dalam kerajaan Uthmaniyyah secara umum.

Tuntasnya, kajian terhadap peranan kapal sebagai alat strategik dalam pembentukan dan pengukuhan kuasa Uthmaniyyah pada era awal kurang mendapat fokus, menjadikan kajian ini relevan dalam memahami dimensi maritim sebagai asas kekuatan politik, ekonomi dan sosial kerajaan tersebut, serta memperkayakan naratif sejarah maritim dalam kerangka tamadun Islam.

Metode

Kajian ini menggunakan pendekatan kaedah kualitatif menerusi reka bentuk kajian sejarah dan analisis kandungan dengan mengumpul dan menganalisis data sejarah primer serta sekunder yang berkaitan dengan penggunaan kapal dalam sejarah kerajaan Uthmaniyyah semasa era pembentukan dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah khususnya dari era pemerintahan Sultan Orhan I hingga akhir pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih (1451-1481). Data dikumpul menerusi menerusi kaedah analisis dokumen dengan mengumpulkan sumber primer dan sekunder dari pelbagai perpustakaan serta laman web berautoriti. Antara sumber primer yang digunakan termasuklah catatan travelog Bertrandon de la Brocquire yang diterjemahkan oleh Johnes (1807) di samping sejarah Uthmaniyyah yang ditulis oleh Asikpasazade, sejarawan Uthmaniyyah sekitar awal abad ke-15M yang berjudul *Menakib u Tevarih-i Al-i Osman* yang di transkripsikan ke dalam tulisan Turkiye moden oleh Kemal Yavuz dan M. A. Yekta Saraç (2003). Data yang dikumpul seterusnya dianalisis menerusi kaedah analisis tematik dengan membahagikan analisis peranan kapal berdasarkan tema politik ekonomi dan sosial. Seterusnya kaedah analisis deskriptif, satu kaedah yang bertujuan untuk “describe a phenomenon and its characteristics” diaplikasi dalam menghuraikan fungsi dan penggunaan kapal dalam dalam sejarah pembentukan dan pengukuhan kerajaan Uthmaniyyh mengikut tema bagi menjelaskan fenomena sejarah yang berkaitan (Hosseini Nassaji, 2015).

Skop Kajian

Fokus kajian ini adalah untuk menganalisis peranan kapal sebagai instrumen strategik dalam pembentukan dan pengukuhan kuasa Kerajaan Uthmaniyyah. Analisis dijalankan berdasarkan tiga tema utama, iaitu politik, ekonomi dan sosial, dengan menggunakan sumber primer dan

sekunder yang relevan bagi menilai secara menyeluruh bagaimana kapal berperanan sebagai instrumen strategik dalam memperkukuh kuasa dan kestabilan kerajaan pada era tersebut.

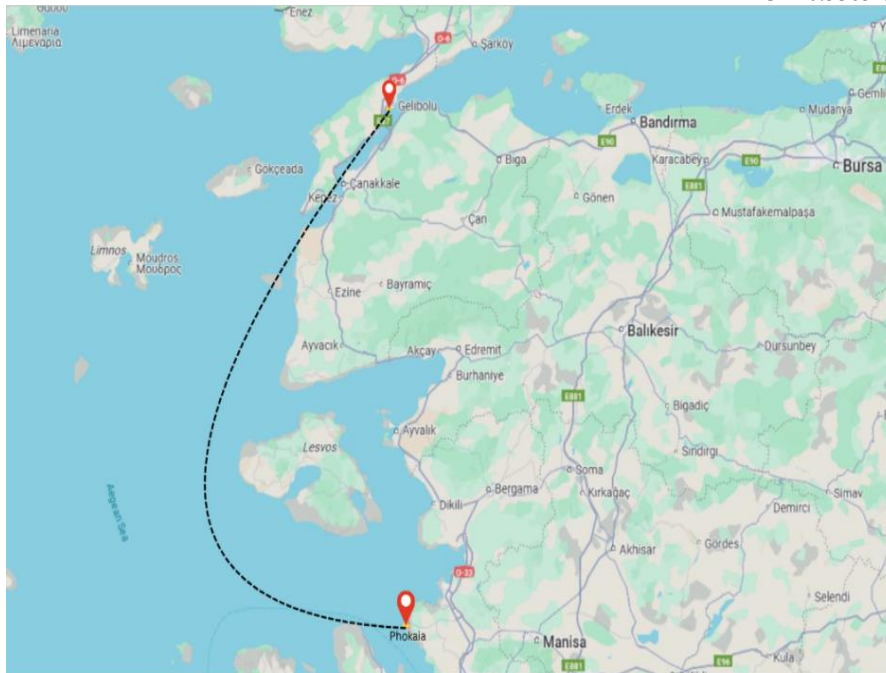
Kajian ini meliputi tempoh masa antara pemerintahan Sultan Orhan I hingga Sultan Muhammad II al-Fatih (1326–1481), yang merupakan era awal pembinaan struktur kekuasaan dan peluasan wilayah Uthmaniyyah serta era awal pengukuhan kerajaan ini.

Dari sudut skop geografi, kajian ini memberi tumpuan kepada wilayah kekuasaan Uthmaniyyah sepanjang era pembentukan hingga ke peringkat awal pengukuhan kuasa semasa pemerintahan Sultan Muhammad al-Fatih, yang merangkumi kawasan Anatolia di Asia dan Rumelia di Eropah Balkan. Kajian ini menitikberatkan kawasan-kawasan strategik yang berkaitan dengan aktiviti maritim, khususnya di Gallipoli, Selat Dardanelles, dan Selat Bosphorus, yang menjadi nadi penghubung antara wilayah Uthmaniyyah di Anatolia dan Rumelia.

Analisis Data dan Penemuan Hasil Kajian

Sebagaimana yang dibahasakan sebelumnya, kerajaan Uthmaniyyah terdedah dengan instrumen kapal serta laluan air apabila mereka mula menyerap imarah Karasi sebagai sebahagian wilayah Uthmaniyyah sekitar sekitar tahun 1340-an antara tahun 1345-1346M. Hasil penyerapan ini memberikan mereka kelebihan strategik, bukan sahaja dari segi kedudukan geografinya yang penting, tetapi juga memiliki pasukan pelaut Karasi yang memiliki kepakaran mendalam dalam peperangan laut serta mewarisi tradisi maritim yang kukuh (Isom-Verhaare, 2022). Pada tahun 1345, kerajaan Uthmaniyyah mula menggunakan kapal bagi memindahkan pasukan tentera Uthmaniyyah di bawah pimpinan anak Sultan Orhan I, Sulayman, bagi memberi bantuan ketenteraan kepada John VI Kantakouzenus dalam merebut takhta Byzantine dari John V Palaiologos. Tentera Uthmaniyyah kerap bergerak melintasi Selat Dardanelles bagi memberi bantuan ketenteraan sehinggalah John VI menganugerahi mereka Kubu Tzympe di Gallipoli untuk dijadikan pangkalan tentera Uthmaniyyah pada tahun 1352 agar mudah untuk mendapatkan bantuan tentera Uthmaniyyah semasa pemerintahannya. Apabila Sulayman berjaya menawan wilayah Gallipoli semasa fenomena gempabumi tahun 1354, Hupchick (2004) menyatakan "*The fortuitous acquisition of Gallipoli on the European side of the Dardanelles Strait in 1354 settled the question in favour continued holy war in the Balkans.*" Wilayah tersebut dijadikan sebuah pangkalan kuat di Balkan serta pintu masuk utama bagi tentera Uthmaniyyah untuk memasuki benua Eropah, dalam pengembangan kuasa mereka ke seluruh Eropah Timur. Bermula dari saat ini, kapal menjadi instrumen penting dalam kerajaan Uthmaniyyah.

Sungguhpun kapal mula menjadi instrumen penting dalam kerajaan Uthmaniyyah pada masa tersebut, kerajaan Uthmaniyyah walau bagaimanapun tidak memiliki kapal yang banyak mahupun kapal besar yang sesuai untuk digunakan dalam pelayaran di lautan luas serta tidak mempunyai angkatan tentera laut khas. Hal ini berdasarkan kenyataan Isom-Verhaare (2022) yang memaparkan di dalam krisis penculikan putera Halil, putera Sultan Orhan I, sekitar tahun 1357 oleh kapal lanun Greek yang membawanya ke Phokaia. Rajah 1 menunjukkan kedudukan wilayah Phokaia yang terletak di laut Aegean. Sultan Orhan I terpaksa meminta bantuan daripada Empayar Byzantine untuk menyelamatkan Putera Halil disebabkan oleh keterbatasan keupayaan kapal Uthmaniyyah pada ketika itu (Isom-Verhaare, 2022).



Rajah 1: Peta kedudukan wilayah Phokaia

Sumber: Ammalina Dalillah Mohd Isa (2025)

Semasa era perkembangan awal kerajaan Uthmaniyyah di bawah pemerintahan Sultan Murad I (1362-1389), kehilangan wilayah Gallipoli pada tahun 1366 kepada sepupu Raja John V, Count Amadeo VI dari Savoy, yang menawan Gallipoli sebagai reaksi beliau terhadap seruan Pope Charles V untuk melancarkan Perang Salib ke atas Kerajaan Uthmaniyyah, namun, ianya tidak menghalang Sultan Murad I bersama tenteranya untuk menyeberangi antara wilayah beliau di Anatolia dan Balkan (Agoston, 2009). Hal ini disebabkan oleh asset kapal yang dimiliki oleh kerajaan Uthmaniyyah di samping bantuan yang diterima dari sekutu kerajaan Uthmaniyyah yang membantu mereka menyeberangi antara Anatolia dan Balkan.

Menurut Inalcik (2010), dalam tempoh kehilangan Gallipoli dari tangan Uthmaniyyah, semasa Sultan Murad I berada di Anatolia sekitar tahun 1371, beliau melancarkan serangan darat dan laut ke atas Biga, dalam usaha untuk menyeberangi ke Balkan bagi membantu tenteranya menentang kemaraan tentera Serbia. Berdasarkan catatan Asikpasazade (2003), kapal-kapal ini turut dikerahkan dari Imarah Aydin. Serangan menerusi laut menunjukkan perkembangan peranan kapal semasa era Sultan Murad I. Setelah beliau memperolehi semula wilayah Gallipoli pada tahun 1376, dalam persiapan menghadapi kemaraan tentera Salib yang turut diikuti oleh kerajaan Venice yang menghantar sekitar 12 buah kapal pada tahun 1388 untuk mengancam Gallipoli, beliau mengarahkan gabenor beliau di Gallipoli, Yanc Bey untuk menyiapkan kapal-kapal dan mempertahankan wilayah Gallipoli. Menurut Isom-Verhaare (2022), sekitar akhir pemerintahan Sultan Murad I menunjukkan bibit-bibit kemunculan armada laut Uthmaniyyah yang dipimpin oleh Yanc Bey sebagai komandernya. Pada waktu itu, urusan logistik tentera Uthmaniyyah antara Anatolia dan Balkan dilaksanakan sepenuhnya dengan menggunakan armada kapal milik kerajaan yang berpusat di Gallipoli.

Semasa era awal pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah yang bermula semasa era pemerintahan Sultan Muhammad I (1413-1421) khususnya semasa era pemerintahan Sultan Murad II (1421-1451), kapal bukan sahaja berperanan sebagai aset ketenteraan dan politik semata-mata tetapi

turut sama digunakan dalam pelbagai aspek. Berdasarkan catatan Bertrandon de la Brocquire, kapal di gunakan dalam aktiviti perdagangan serta sebagai pengangkutan awam khususnya di wilayah Uthmaniyyah di Balkan yang menghubungkan masyarakat uthmaniyyah ke wilayah-wilayah Uthmaniyyah di Balkan menerusi sungai seperti Sungai Maritsa yang menonjolkan penggunaan kapal dalam sektor ekonomi dan sosial dalam kerajaan Uthmaniyyah (Johanes, 1807). Malah, menerusi penambahbaikan limbungan kapal serta penubuhan industri pembinaan kapal semasa pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih, sektor perkapalan dalam Kerajaan Uthmaniyyah berkembang pesat. Perkembangan ini disokong oleh penggubalan undang-undang perkapalan dan pengenalan cukai perdagangan baharu yang seterusnya memperkukuh ekonomi negara (Hess, 2005; Ammalina Dalillah Mohd Isa dan Roziah Sidik @ Mat Sidek, 2014). Hal ini menunjukkan bahawa peranan kapal dalam Kerajaan Uthmaniyyah telah mengalami evolusi yang ketara, sekali gus mencerminkan kepentingannya sebagai alat strategik dalam proses pembentukan dan pengukuhan awal kerajaan. Peranan kapal sebagai alat strategik dalam pembentukan dan pengukuhan Kerajaan Uthmaniyyah seterusnya akan dibincangkan dengan lebih lanjut mengikut tema politik, ekonomi dan sosial.

Politik

Dari aspek politik, semasa era pembentukan dan pengukuhan Kerajaan Uthmaniyyah, kapal-kapal menjadi instrumen strategik dalam usaha perluasan dan pertahanan wilayah. Pada peringkat awal, kapal berperanan sebagai alat pengangkutan logistik, khususnya bagi memindahkan tentera dan bekalan perang dari Anatolia ke Balkan, ketika pusat pemerintahan Uthmaniyyah masih berpusat di Bursa.

Setelah ibu kota kerajaan Uthmaniyya dipindahkan ke Edirne sekitar tahun 1361 oleh Sultan Murad I, tentera Uthmaniyyah kerap menggunakan kapal untuk melintasi Selat Dardanelles, bukan sahaja dalam operasi perluasan, tetapi juga dalam usaha mempertahankan wilayah Anatolia daripada ancaman imarah-imarrah sekeliling serta pemberontakan dalaman.

Di bawah pemerintahan Sultan Bayezid I (1389-1402), beliau bersama angkatan darat Uthmaniyyah menyeberangi Anatolia dan Balkan bagi melaksanakan dasar pemusatan kuasa Uthmaniyyah. Dalam proses ini, wilayah Serbia, Bulgaria dan Byzantine di Balkan serta beberapa imarah Turkoman di Anatolia telah ditakluki dan diletakkan secara langsung di bawah pemerintahan Uthmaniyyah. Kapal memainkan peranan penting dalam memastikan kelancaran pergerakan ketenteraan antara dua wilayah utama kerajaan ini — Anatolia dan Balkan.

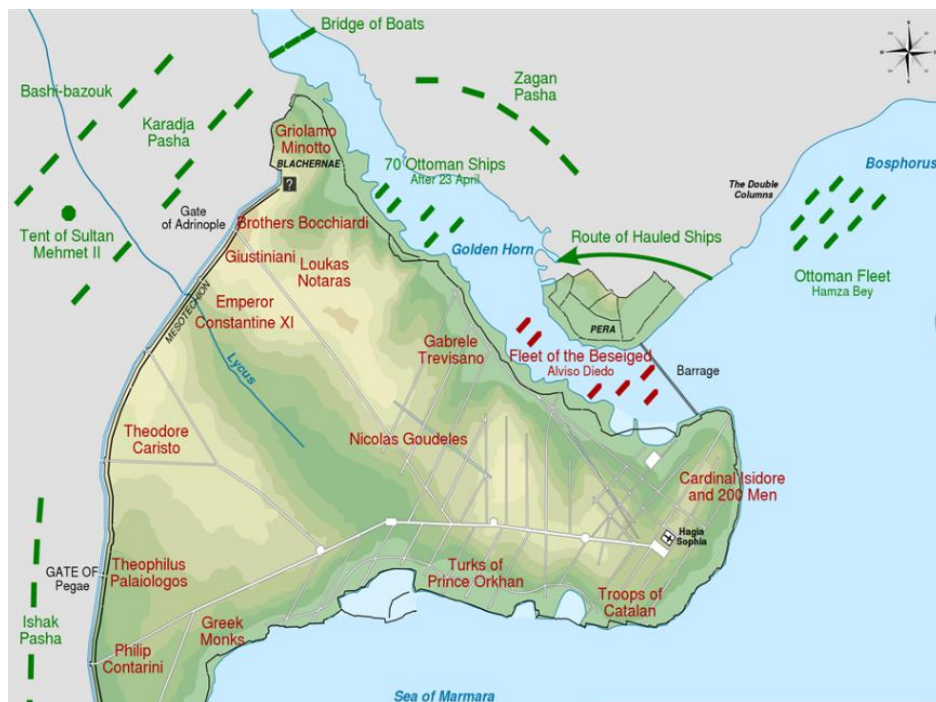
Penggunaan kapal sebagai alat pengangkutan logistik terus berlaku hingga era pengukuhan kerajaan Uthmaniyyah. Ini jelas terlihat menerusi operasi pertahanan wilayah kerajaan Uthmaniyyah oleh Sultan Murad II semasa takhta beliau dicabar oleh pakciknya yang berjaya menawan Gallipoli sekaligus Rumelia di Balkan (1421-1422) serta oleh adiknya di Anatolia (1422-1423). Walaupun Sultan Murad II, kehilangan Gallipoli dan kekuatan kapal Uthmaniyyah, beliau masih mampu mempertahankan wilayahnya di Rumelia menerusi bantuan kapal dari koloni Genoa yang bukan sahaja memindahkan beliau bersama tenteranya ke Rumelia, malah turut membantu dalam penawanan semula Gallipoli. Apabila adiknya memberontak di Anatolia sekitar tahun 1422, beliau menggunakan kapal Uthmaniyyah untuk menyeberangi ke Anatolia bersama tentera-tenteranya. Begitu juga semasa perang Varna 1444, kapal terus dijadikan sebagai alat pengangkutan logistic dalam memindahkan tentera serta Sultan Murad II yang berada di Anatolia ke Rumelia menerusi Selat Bosphorus dengan

bantuan kapal koloni Genoa bagi mempertahankan kemaraan tentera Salib di bawah pimpinan John Hunyadi (Jefferson, 2012).

Di samping berperanan sebagai alat pengangkutan logistik dalam usaha perluasan dan pertahanan wilayah, kapal-kapal Uthmaniyyah juga memainkan peranan penting sebagai sokongan strategik kepada operasi ketenteraan darat, terutamanya sejak era pemerintahan Sultan Murad I dalam fasa awal perkembangan Kerajaan Uthmaniyyah. Sebagai contoh, dalam Peperangan Kosovo pada tahun 1389, kapal-kapal Uthmaniyyah digunakan bagi menyekat kemaraan kapal perang Venice, sekali gus menyekat bantuan luar kepada musuh di darat.

Peranan kapal sebagai pendukung operasi ketenteraan darat semakin menonjol dalam era pengukuhan awal Uthmaniyyah, khususnya di bawah pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih, terutamanya dalam operasi penawanan kota Konstantinopel. Pada masa ini, armada laut Uthmaniyyah telah dipertingkatkan menjadi kapal perang lengkap dengan meriam, menandakan evolusi ketara dalam teknologi ketenteraan maritim (Ammalina Dalillah Mohd Isa dan Roziah Sidik @ Mat Sidek, 2014).

Kejayaan Uthmaniyyah mengangkut kapal-kapal melalui jalan darat bagi memintas halangan rantai besi yang menghalang laluan ke Selat Tanduk Emas merupakan satu strategi luar biasa yang membolehkan serangan laut dilancarkan secara serentak dengan serangan darat. Rajah 2 memaparkan peta pelan strategi penaklukan kota Konstantinopel (1453) yang melibatkan pemintasan kapal-kapal Uthmaniyyah melalui jalan darat ke Selat Tanduk Emas oleh Sultan Muhammad II al-Fatih. Gabungan strategi ini memainkan peranan penting dalam menumbangkan pertahanan kota Konstantinopel dan akhirnya membawa kepada kejayaan penawanannya pada tahun 1453.



Rajah 2: Peta Pelan Strategi Penaklukan Kota Konstantinopel Sultan Muhammad II al-Fatih (1453)

Sumber: Wikimedia Commons. (2012). Siege of Constantinople 1453 map. Diambil pada 12 Jun 2025 daripada https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Siege_of_Constantinople_1453_map-fr.svg

Di samping berperan sebagai alat pengangkutan logistik dan sokongan strategik kepada operasi ketenteraan darat, kapal-kapal Uthmaniyyah turut memainkan peranan penting dalam usaha pemantapan kedaulatan dan kuasa maritim kerajaan. Perkara ini jelas dapat dilihat menerusi inisiatif Sultan Muhammad II al-Fatih dalam menaik taraf limbungan kapal (*arsenal*) serta memperkukuh industri pembinaan kapal Uthmaniyyah. Langkah ini bukan sahaja bertujuan untuk memperkukuh pertahanan wilayah perairan, tetapi juga untuk memastikan kerajaan Uthmaniyyah memiliki armada laut yang mampu bersaing dengan kuasa-kuasa maritim lain di Mediterranean, seperti Venice dan Genoa (Hess, 2005).

Ekonomi

Dari aspek ekonomi, kapal turut memainkan peranan sebagai alat strategik dalam meningkatkan hasil pendapatan kerajaan Uthmaniyyah, khususnya melalui kegiatan import dan eksport. Peranan ini mula berkembang di bawah pemerintahan Sultan Murad II, yang menunjukkan kesedaran awal terhadap kepentingan sektor perdagangan dalam memperkukuh kedudukan ekonomi kerajaan (Fleet, 2009). Beliau juga menjalinkan hubungan diplomatik secara strategik yang berfokus kepada kepentingan ekonomi dan perdagangan, termasuk dengan kerajaan Venice—walaupun dari sudut politik, Uthmaniyyah dan Venice sering berada dalam keadaan permusuhan (Babinger, 1978).

Perkembangan ini menjadi lebih ketara semasa era pemerintahan Sultan Muhammad II al-Fatih, apabila kerajaan Uthmaniyyah bukan sahaja berjaya menguasai laluan perdagangan utama di Anatolia dan Balkan, malah turut memperkukuh armada laut bagi mengawal pelabuhan-pelabuhan strategik seperti Gallipoli, Istanbul dan Selat Bosphorus. Penguasaan maritim ini membolehkan kerajaan mengenakan cukai pelabuhan, tol laut, serta kawalan ke atas aktiviti dagangan antarabangsa, sekali gus menyumbang secara langsung kepada pertumbuhan ekonomi dan penstabilan fiskal kerajaan (Babinger 1978; Hess 2005; Meirisona, Desmadi Saharuddinb and Darni Yusnac, 2020).

Kapal juga memainkan peranan penting dalam perkembangan industri pembuatan kapal yang menjadi asas kepada kekuatan maritim Uthmaniyyah. Di bawah Sultan Muhammad II al-Fatih, perkembangan dan penambahbaikan limbungan kapal Gallipoli memperkukuh kemampuan Uthmaniyyah untuk membina kapal perang dan kapal dagang yang mampu bersaing dengan kuasa-kuasa maritim lain. Pembangunan industri ini mencipta pekerjaan dalam pelbagai sektor seperti pertukangan kayu, logam, dan tekstil, serta meningkatkan kapasiti pembinaan kapal *galley*, *freighter*, dan pelbagai jenis kapal lagi (Hess, 2005; Ammalina Dalillah Mohd Isa dan Roziah Sidik @ Mat Sidek, 2014). Infrastruktur maritim yang mantap ini bukan sahaja menyokong keperluan ketenteraan tetapi juga memperkukuh ekonomi Uthmaniyyah dengan menggalakkan pengeluaran dan perdagangan barangan tempatan, serta memperluas jaringan perdagangan antarabangsa dengan menarik perhatian pedagang luar untuk berdagang di dalam kerajaan Uthmaniyyah.

Sosial

Dari aspek sosial pula, sebagaimana yang telah dinyatakan sebelum ini, kapal memainkan peranan sebagai alat strategik dalam mobiliti penduduk, khususnya dalam wilayah Balkan. Peranan ini dapat dikenal pasti melalui catatan pengembaraan Bertrandon de la Brocquière, yang merekodkan pergerakan penduduk melalui laluan air di kawasan tersebut (Johannes, 1807). Malah, beliau turut alami penggunaan kapal dalam menyeberangi Sungai Maritsa. Kapal

bukan sahaja memudahkan pemindahan tentera dan logistik, tetapi juga menyokong pergerakan komuniti, pedagang, dan pentadbir kerajaan antara Anatolia dan Balkan.

Kapal turut berperanan dalam proses integrasi sosial dan penyebaran budaya Uthmaniyyah di wilayah taklukan. Hal ini berlaku menrusi polisi *surgun* atau penempatan semula yang mula diperkenalkan oleh Putera Sulayman, Putera sulung Sultan Orhan I, apabila beliau memindahkan masyarakat Uthmaniyyah di Anatolia ke wilayah Rumelia di Eropah Balkan pada tahun 1352-1354 (Antov, 2017). Di bawah pemerintah sultan-sultan seterusnya, didapati polisi ini terus dilaksanakan dengan memindahkan penduduk di Anatolia ke Balkan dan sebaliknya menggunakan kapal. Ini mempercepatkan interaksi antara komuniti kristian Eropah dan Muslim. Ini sekaligus menyumbang kepada penyebaran budaya Islam dan Uthmaniyyah dalam kalangan masyarakat Balkan khususnya sepertimana yang berlaku semasa era pemerintahan Sultan Murad I dan Sultan Murad II serta Sultan Muhammad II al-Fatih. Penyebaran budaya Islam dan Uthmaniyyah ini dapat dilihat menerusi pembangunan fasilitasi seperti masjid, *hamam* (tempat mandi awam) serta bazar di wilayah-wilayah Uthmaniyyah di Eropah Balkan.

Kesimpulan

Secara keseluruhannya, kajian ini menunjukkan bahawa kapal memainkan peranan yang amat penting sebagai alat strategik dalam proses pembentukan dan pengukuhan kuasa Kerajaan Uthmaniyyah, khususnya dalam aspek politik dan ketenteraan. Pada peringkat awal, kapal digunakan untuk memindahkan tentera dan logistik dari Anatolia ke Balkan, terutamanya selepas pemindahan pusat pemerintahan ke Edirne oleh Sultan Murad I sekitar tahun 1361. Dalam konteks ini, kapal menjadi kunci dalam menghubungkan dua wilayah utama kerajaan Uthmaniyyah — Anatolia dan Rumelia di Balkan — yang menjadi teras pengembangan kuasa Uthmaniyyah. Penggunaan kapal bukan sahaja melancarkan operasi ketenteraan, malah membolehkan kerajaan mempertahankan wilayahnya daripada pemberontakan dalaman dan serangan luar, seperti yang berlaku pada zaman Sultan Murad II ketika menghadapi cabaran daripada pakcik dan adiknya. Kebergantungan kepada armada laut juga terbukti penting dalam peperangan berskala besar seperti Perang Varna 1444 dan penawanan Konstantinopel pada 1453, di mana kapal bukan sahaja menjadi alat pengangkutan tentera, tetapi turut dimodifikasi sebagai kapal perang yang lengkap dengan meriam. Peningkatan keupayaan teknologi ketenteraan maritim, seperti pemindahan kapal melalui darat ke Selat Tanduk Emas, memperlihatkan tahap kecanggihan strategi ketenteraan laut yang dimiliki oleh Uthmaniyyah. Dalam konteks ini, kapal bukan sekadar alat bantu, sebaliknya merupakan elemen teras dalam memperkukuh kedaulatan dan kuasa politik kerajaan melalui penguasaan ruang maritim strategik dan pelaksanaan misi-misi ketenteraan berimpak tinggi.

Selain fungsi ketenteraan dan politik, kapal turut memainkan peranan penting dalam pengukuhan kuasa ekonomi dan sosial Uthmaniyyah. Dari sudut ekonomi, kapal menjadi pemangkin kepada pertumbuhan perdagangan antarabangsa dan pengukuhan fiskal negara. Di bawah Sultan Murad II dan lebih ketara lagi pada zaman Sultan Muhammad II al-Fatih, kerajaan Uthmaniyyah memperlihatkan keupayaan luar biasa dalam menguasai laluan perdagangan utama di Mediterranean Timur, termasuk Selat Bosphorus dan pelabuhan strategik seperti Gallipoli dan Istanbul. Keupayaan mengawal laluan laut ini membolehkan Uthmaniyyah mengenakan cukai pelabuhan, tol laut dan menjalankan kawalan terhadap dagangan luar, yang secara langsung menyumbang kepada pendapatan kerajaan. Dalam masa yang sama, industri pembuatan kapal turut berkembang pesat dengan perkembangan dan

penambahbaikan limbungan kapal Gallipoli yang menyokong pembinaan kapal perang dan dagang. Perkembangan ini telah membuka peluang pekerjaan dalam sektor pertukangan, logam dan fabrikasi, sekaligus menjadikan ekonomi maritim sebagai asas pertumbuhan ekonomi kerajaan. Dari segi sosial pula, kapal memainkan peranan penting dalam proses mobiliti penduduk dan penyebaran budaya. Polisi penempatan semula (sürgün) yang diperkenalkan sejak era awal pemerintahan digunakan untuk memindahkan komuniti Muslim Anatolia ke Rumelia dan sebaliknya, bertujuan menyatukan wilayah baru dari sudut demografi dan budaya. Pergerakan ini, yang sebahagian besarnya dilaksanakan melalui kapal, mempercepatkan proses Islamisasi dan integrasi sosial antara wilayah taklukan dengan pusat pemerintahan. Justeru, kapal berperanan sebagai instrumen strategik yang menghubungkan kekuatan ketenteraan, kestabilan ekonomi dan penyatuan sosial, menjadikan ia tunjang utama dalam pembentukan dan pengukuhan kuasa kerajaan Uthmaniyyah.

Kajian ini menyumbang secara langsung kepada wacana sejarah Islam dan Uthmaniyyah dengan memberi penekanan terhadap penggunaan, fungsi dan kepentingan kapal dalam era pembentukan dan pengukuhan kuasa kerajaan Uthmaniyyah. Tumpuan terhadap dimensi maritim ini bukan sahaja mengangkat aspek yang kurang diberi perhatian dalam historiografi Uthmaniyyah, malah memperlihatkan bagaimana kekuatan laut menjadi elemen strategik dalam proses peluasan wilayah, hubungan diplomatik, dan pengurusan logistik ketenteraan. Dalam konteks ini, kajian ini memperkayakan pemahaman terhadap sejarah maritim era awal Uthmaniyyah, khususnya dalam tempoh antara tahun 1326 hingga 1481, ketika empayar ini sedang membina asas kuasa politik dan ketenteraan yang stabil melalui penguasaan laut.

Sebagai perluasan kepada penyelidikan ini, kajian lanjutan boleh dicadangkan dengan memberi tumpuan kepada era kemuncak kuasa maritim Uthmaniyyah, khususnya pada abad ke-16 semasa pemerintahan Sultan Selim I dan Sultan Suleiman al-Qanuni. Dalam era ini, Uthmaniyyah bukan sahaja memiliki armada laut yang besar dan tersusun, malah turut membentuk institusi maritim yang mantap serta memperluas pengaruh perdagangan antarabangsa melalui pelabuhan strategik di Mediterranean dan Laut Merah. Penyelidikan boleh difokuskan kepada aspek seperti perkembangan institusi maritim, struktur armada, teknologi pembinaan kapal, serta bidang ilmu nautika dan pelayaran yang menyumbang kepada pembentukan Uthmaniyyah sebagai kuasa maritim unggul dalam dunia Islam.

Penghargaan

Kajian ini telah dapat dilaksanakan dengan jayanya hasil daripada sokongan dan kerjasama pelbagai pihak. Ucapan terima kasih diucapkan kepada semua individu yang telah menyumbang melalui pandangan, dorongan dan sokongan sepanjang pelaksanaan kajian ini. Setinggi-tinggi penghargaan turut ditujukan kepada ACIS UiTM Perlis atas peluang yang diberikan untuk membentangkan dapatan kajian ini dalam Seminar KonSEP 2025 yang telah diadakan pada 12 Jun 2025. Penghargaan tulus diucapkan kepada Fakulti Pengajian Islam, UKM atas dorongan, motivasi dan suasana kerja yang menyokong pembangunan penyelidikan dalam kalangan warga akademik, sekali gus menjadi pemangkin kepada terhasilnya kajian ini.

Rujukan

- Agoston, G. (2021). *The last Muslim conquest: The Ottoman Empire and its wars in Europe*. Princeton University Press.
- Ammalina Dalillah, M. I., & Roziyah, S. (2014). Shipbuilding industry in the era of Sultan Muhammad al-Fatih. In *Proceeding of the International Symposium on Islam*,

- Civilisation and Science (pp. 420-437). UKM & KU: Institute of Islam Hadhari (IIH) and Centre of Islamic Area Studies (KIAS).
- Antov, N. (2017). *The Ottoman "Wild West": The Balkan Frontier in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*. Cambridge University Press.
- Asikpasazade. (2003). *Menakıb u Tevarih-i Al-i Osman*. Translation and transfer to contemporary language from Ottoman Turkish by Kemal Yavuz & M. A. Yekta Saraç. *Osmanoğulları'nın Tarihi*. K Kitaplığı.
- Babinger, F. (1978). *Mehmed the Conqueror and His Time*. Princeton University Press.
- Bosworth, C. E. (2004). *The New Islamic Dynasties: A Chronological and Genealogical Manual*. Edinburgh University Press Ltd.
- Brocquire, B. de la. (1807). *Le voyage d'outre-mer* (T. Johnes, Trans.). In *The travels of Bertrandon de La Brocquière, counsellor & first esquire-carver to Philippe Le Bon, Duke of Burgundy, to Palestine, and his return from Jerusalem overland to France, during the years 1432 & 1433*. Hafod Press.
- Ertemli, M. (2023). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İlk Devlet Yatı 'Sultaniye'* (The first state yacht of the Ottoman Empire 'Sultanieh'). *Modular Journal*, 6(1), 50–65.
- Fleet, K. (2009). *The Turkish economy, 1071–1453*. In K. Fleet (Ed.), *The Cambridge history of Turkey* (Vol. 1). Cambridge University Press.
- Hess, A. C. (2005). *The evolution of the Ottoman seaborne empire in the age of the oceanic discoveries, 1453-1525*. In J. Glete (Ed.), *Naval history 1500–1680* (1st ed.). Routledge.
- Hupchick, D. P. (2004). *The Balkans: From Constantinople to Communism*. Palgrave Macmillan.
- Imber, C. (2009). *The Ottoman Empire, 1300-1650*. Palgrave Macmillan.
- Isom-Verhaaren, C. (2022). *The Sultan's Fleet: Seafarers of the Ottoman Empire*. I.B. Tauris.
- Jefferson, J. (2012). *The Holy Wars of King Wladislas and Sultan Murad: The Ottoman-Christian Conflict From 1438–1444*. Brill.
- Mahmoud, S. H. (2022). *Hurūb al-Baḥriyyah al-‘Uthmāniyyah (1454–1918): Dirāsah Ta’rīkhiyyah [Ottoman naval wars (1454–1918): Historical study]*. *Rimak International Journal of Humanities and Social Sciences*, 4(1), 557–576.
- McCarthy, J. (1997). *The Ottoman Turks: An Introductory History to 1932*. Longman.
- Meirisona, D. S., & Yusnac, D. (2020). *Ottoman trade policy and activities in Europe and Asia*. *Al-Falah: Journal of Islamic Economics*, 5(1), 1-21.
- Özden Mercan, F. (2021). *From the Genoese to the Perots: The Genoese community in Byzantine/Ottoman Constantinople (14th–15th C.)*. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 36(2), 591–619.
- Şemşek, V. (2024). *On maritime activities in the history of Islamic civilization*. *Journal of Civilization Studies*, 9(1), 36–46.
- Uyar, M., & Erickson, E. J. (2009). *A military history of the Ottomans: From Osman to Atatürk*. Greenwood Publication Group.
- Wikimedia Commons. (2012). *Siege of Constantinople 1453 map*. Diambil pada 12 Jun 2025 daripada https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Siege_of_Constantinople_1453_map-fr.svg