

BAB I

Perdagangan dan Perkapalan Awal

- I. 1. Perdagangan dan Perkapalan di Nusantara Sehingga Abad ke-15M.**
- I. 2. Perkembangan Perdagangan di Nusantara**
- I. 3. Perdagangan dan Perkapalan di Nusantara Pada Abad ke-15 hingga 17M**
- I. 4. Kebangkitan dan Perkembangan Kerajaan Melayu Melaka.**
- I. 5. Perkapalan dan Perdagangan Melaka.**
- I. 6. Pedagang Melaka**
- I.7. Portugis di Melaka (1511-1641M)**

I. 1. Perdagangan dan Perkapalan di Nusantara¹ Sehingga Abad ke-15M

Kemunculan negeri-negeri kecil pada abad pertama Masehi di sekitar Asia Tenggar telah membawa kepada perhubungan perdagangan di antara mereka. Nampaknya perdagangan awal yang berjalan di antara negeri-negeri itu adalah perdagangan tukar barang di antara tanah pamah dengan kawasan bukit atau di antara penduduk penduduk kawasan perdalaman dengan penduduk-penduduk pesisir.² Perdagangan ini kemudian berkembang dengan berkembangnya sistem komunikasi dan akhirnya membentuk beberapa *core* perdagangan khususnya di kawasan hilir lembah-lembah sungai utama di sekitar Asia Tenggara. Perdagangan antarabangsa terutama dengan India dan China nampaknya telah bermula sejak abad pertama Masehi dan *core* yang terdapat di Asia Tenggara biasanya dijadikan kawasan transit bagi pedagang dar pelaut pada masa itu.

Sejak abad pertama Masehi telah wujud jalan laut yang biasa digunakan di antara timur India dan Sri Langka ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Dari sana wujud jalan ke pasar-pasar di China. Pelabuhan persinggahan utama mereka adalah di sekitar bahagian utara pantai barat Semenanjung, kemudian menyeberangi Segenting

¹ Dalam kajian ini istilah Nusantara digunakan bagi merujuk kepada kawasan kepulauan Asia Tenggara atau Kepulauan Melayu yang terdiri daripada wilayah negara-negara moden; Malaysia, Indonesia, Filipina, Brunei dan Singapura.

² K.R.Hall, *Maritime Trade and State Development In Early South-east Asia*, Sydney:George Allen & Unwin 1985, h. 1-2.

Kra ke Teluk Siam. Selepas itu dengan menaiki kapal lain berlayar ke pelabuhan Oc Eo di Funan.³

Nampaknya pada masa ini pelaut-pelaut Melayu merupakan golongan penghubung yang menghubungkan pedagang-pedagang dari India dan sebelah barat dengan pedagang-pedagang dari China dan sebelah timur. Jalan perdagangan merentas Segenting Kra itu semakin penting pada abad ke-2M apabila jalan darat yang menghubungkan barat dengan timur melalui Asia Tengah terganggu akibat kekacauan yang sering berlaku di kawasan itu.⁴ Nampaknya pada masa ini kawasan sekitar Segenting Kra telah menjadi satu pusat jaringan transportasi yang dikendalikan oleh orang-orang Melayu. Catatan-catatan Cina ada mencatatkan tentang kehadiran kapal-kapal Melayu (*Kun-lun po-bo*) di pelabuhan-pelabuhan tenggara China pada abad pertama Masehi.⁵ Kapal-kapal ini dikatakan besar-besaran belaka. Ada di antaranya yang sampai 50 meter panjang dan timbul di permukaan air empat atau lima meter. Ia sanggup membawa kargo seberat antara 250 ke 1,000 tan dan penumpang seramai 600-700 orang. Terdapat juga kapal-kapal yang boleh membawa hingga 1,000 orang penumpang selain daripada kargo.⁶ Tentang kapal ini

³ *Ibid.*, h. 26.

⁴ Di akhir-akhir zaman Han, banyak kebangkitan dan pemberontakan berlaku di China. Selain daripada pemberontakan para jeneralnya, kerajaan Han juga terpaksa menghadapi sekurang-kurangnya dua kebangkitan golongan agama; yang pertama golongan Serban Kuning (*Huang-chin*), dan yang kedua golongan Lima Tak Beras (*Wu-tou mi tao*). Kekacauan-kekacuan ini bukan sahaja mengganggu perdagangan China tetapi juga jalur perdagangan antarabangsa melalui Asia Tengah. Lihat J.Gernet, *A History of Chinese Civilization*. Cambridge:Cambridge University Press, 1996, h. 155-56.

⁵ Lihat Pierre-Yves Manguin, "Dunia Perkapalan Melayu Dalam Perdagangan Pra-Eropah: Penyelidikan Terbaru, Prospek Baru," dlm. Ismail Hussein, dll.(ed), *Tamadun Melayu*, Jld. 1, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h. 186.

⁶ Sebuah catatan Cina abad ke-3M mencatatkan tentang *Kun-lun po* ini seperti berikut:

juga ada dicatatkan di dalam *Periplus of The Erythrean Sea*. Manguin berpendapat bahwa perkataan *Kolandio phonta* yang terdapat di dalam buku itu merupakan kepelatan bahasa Yunani menyebut *Kun-lun po*.⁷

Pada abad pertama hingga abad ke-5M, jelas kelihatan Funan menguasai perdagangan di kawasan ini. Dari Funan barangang diangkut dengan kapal ke pelabuhan-pelabuhan di selatan China. Pada masa ini nampaknya Selat Melaka jarang digunakan oleh pedagang dan pelaut kerana bukan sahaja dianggap jauh dan menyulitkan tetapi juga merbahaya kerana kegiatan lanun. O.W.Wolters mengatakan, sehingga pertengah abad ke-3M, kapal-kapal dari China terpaksa belayar menyusur pantai Indo-China dan timur Semenanjung Tanah Melayu jika hendak ke pelabuhan-pelabuhan di barat.

“Orang asing itu menamakan kapal po yang besarnya melebihi lima puluh meter panjang dan terapung empat lima meter di permukaan air. Kapal-kapal itu membawa di antara enam ke tujuh ratus orang dengan 10,000 takar kargo (mengikut beberapa interpretasi, di antara 250 ke 1,000 tan).

Orang-orang di sebelah sana sempadan, mengikut size kapal-kapal mereka, kadangkala mempunyai peralatan [schingga] empat bidang layar, yang mereka jajarkan dari haluan hingga ke buritan. Daripada sejenis di pokok ... mereka menganyam tikar itu. Layar-layar yang empat itu tidak menghadap tepat ke hadapan, tetapi disusun miring supaya semuanya boleh ditetapkan kepada arah yang sama untuk menerima dan manyaluri angin. Tekanan [angin itu] mengelembungkan [layar] dari belakang dan dibiasakan di antara satu dengan yang lain, supaya kesemuanya mendapat saedah daripada tenaga itu. Seandainya angin itu terlalu kuat mereka mengecilkan atau membesarikan [permukaan layar-layarnya] mengikut keadaan. Peralatan ini, yang membolehkan layar-layar menerima di antar satu dengan lain tiupan angin itu, menghindarkan keimbangan terlalu bergantung kepada tiang layar yang tinggi. Justeru itu [kapal-kapal ini] berlayar tanpa mengejutkan angin kencang dan gelombang yang mendatang, dengan demikian ia dapat belayar lebih laju.” Lihat 1 Manguin, “The Southeast Asian Ships: An Historical Approach,” dlm. JSEAS, Vol. XI, No. 2, Sept. 1980, h. 27. Dalam satu lagi laporan tentang *Kun-lun po* ini yang dicatatkan oleh seorang pendita Buddha pada abad ke-5, dia mengatakan;

“Po ini merupakan kapal laut. Enam atau tujuh kaki daripada bahagiannya di dalam air. Kapal-kapal ini ... dan mampu membawa 1,000 orang selain daripada kargo. Ia juga dikenali sebagai *Kun-lun po*. Kebanyakannya mereka yang menjadi kelasi dan ahli tekniknya terdiri daripada orang-orang *Kun-lun*.

Dengan gentian kulit pokok kelapa, mereka membuat pintalan [tali] yang mengikat bahagian-bahagian kapal ... Paku dan pengapit tidak digunakan kerana takut pemanasan besi akan menyebabkan kebakaran. [Kajal] kapal itu dibina dengan menyusun [seberapa] tebal papan dinding, kerana papan itu nipis dan mereka tidak ia pecah. Panjang papan-papan itu melebihi enam puluh meter ... Layar dikembangkan untuk menggunakan angin, dan [kapal-kapal itu] tidak boleh digerakkan dengan tenaga manusia [semata-mata]. Ibid., h. 275.

⁷ Ibid. Namun demikian jika dibandingkan dengan perdagangan yang dijalankan melalui jalan darat menyebabkan Asia Tengah, perdagangan melalui laut ini terlalu kecil. Lihat O.W.Wolters, *Perdagangan Awal Indonesia. 5. Kajian Asal Usul Kerajaan Srivijaya*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989.

Nusantara.⁸ Ini merupakan satu pelayaran yang jauh dan merbahaya. Namun demikian hingga ke pertengahan abad ke-5M, pelayaran antara Kepulauan Melayu dengan China telah dilakukan dengan lebih teratur.⁹

Pelabuhan-pelabuhan di Nusantara pada masa itu berfungsi sebagai pelabuhan persinggahan dan pembekal perkhidmatan kepada saudagar dan pelaut-pelaut asin yang melalui kawasan ini dalam perjalanan mereka ke China dan India. Atau mereka berhenti seketika menanti angin monsun yang berlawanan untuk meneruska perjalanan atau untuk pulang.¹⁰ Akan tetapi K.R.Hall mengatakan, tidak adakah kemungkinan kumpulan pelaut yang sama menghabiskan sepenuhnya pelayaran cak antara India dan China itu kerana ia memakan masa yang lama. Untuk pelayaran yang sedemikian memakan masa lebih kurang setahun.¹¹

Negara-negara pinggir kawasan perdalamaman yang didiami akan menjadi *core* bagi perdagangan, membekalkan akomodasi yang sesuai kepada pelaut-pelaut dan pedagang, membekalkan makanan, air dan tempat menginap serta gudang simpanan barang dan pasar. Pelabuhan-pelabuhan negara itu juga akan menjadi entrepot bagi menerima barang import dan kemudian mengagihkannya ke kawasan pedalaman.

⁸ *Ibid.*, h. 38.

⁹ *Ibid.*, h. 26.

¹⁰ K.R.Hall, *op.cit.*, h. 29..

¹¹ *Ibid.*, h. 208. M-Roelofsz juga berasa sangsi pedagang-pedagang Arab dan Parsi yang berdagang ke timur itu kekal dalam kapal yang sama di sepanjang pelayaran mereka walaupun mereka diyakini membuat perjalanan yang jauh itu. Lihat M.A.P. Meilink-Roelofsz, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1969, h.15.

dan sekitar. Dengan itu membolehkan pertukaran barang-barang timur dan barat dijalankan.¹²

Namun demikian mengikut pandangan L.S.Heng, dari milinum pertama S.M. hingga ke awal milinium pertama tahun Masihi, apa yang dikatakan *core* ini bukanlah merupakan pelabuhan atau negara kota yang besar, malah ia mungkin tidak pun mempunyai sebuah kerajaan yang formal atau sebuah sistem politik berpusat yang tersusun rapi.¹³ Sebahagian besarnya merupakan tapak perdagangan yang kecil yang hanya dapat dikatakan sebagai “pusat-pusat pengumpulan” (*collecting centres*). Pusat-pusat pengumpulan begini berfungsi terutamanya sebagai jalan keluar untuk sesuatu hasil tempatan. Akan tetapi oleh kerana kedudukannya di lokasi-lokasi yang strategik, ia telah dapat mengambil peluang sepenuhnya terhadap perdagangan pengangkutan jarak jauh yang melalui Selat Melaka atau melalui jalan rentas darat yang lebih pendek merentasi kawasan Segenting Kra itu bagi memajukan dirinya. Justeru kerana itu pusat-pusat ini bukan sahaja membekalkan khidmat sebagai stesen perantara bagi tujuan pembekalan makanan tetapi juga sebagai pasar tempatan di mana hasil-hasil keluaran tempatan itu dapat diperolehi. Pusat-pusat yang mempunyai pelabuhan semula jadi dan kedudukan yang baik serta kawasan pedalaman yang kaya akhirnya menjadi “*emporia* kawasan” yang besar, pusat di mana barang tempatan dari “pusat-pusat pembekal” atau *feeder points*

¹² K.R.Hall, *op.cit.*, h. 29.

¹³ Lihat Leong Sau Heng, "Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. - a.D. 1400," dim. J.Kathirithamby-Wells & J.Villiers (ed), *The Southeast Asian Port and Polity*. Singapore:Singapore University Press, 1990, h. 22.

dikumpulkan.¹⁴ Pusat-pusat pengumpulan ini juga mengimport barang luar terutama bahan makanan dan sejumlah kecil barang siap, sebahagian besarnya barang utilitarian untuk kegunaan tempatan dan juga untuk diagihkan kembali kepada rakan-rakan perdagangan yang lebih kecil yang merupakan “pusat pembekal” di kawasan pedalaman.¹⁵ L.S.Heng berpendapat “pelabuhan perdagangan” sebenarnya hanya muncul di sekitar Nusantara sekitar abad-abad awal milinum pertama tahun Masihi.¹⁶

Kemunculan pelabuhan-pelabuhan sebenar ini adalah kesan daripada kegiatan perdagangan dan pelabuhan yang meningkat di sesebuah pusat pengumpulan itu apabila lebih banyak barang dagangan tempatan didagangkan. Di antara barang yang diperkenalkan oleh pelabuhan-pelabuhan itu termasuklah rempah ratus, wangiwangian, kapur barus, hasil-hasil hutan dan logam seperti emas dan timah. Barang itu kemudiannya telah dapat menjadi barang gantian dan tambahan kepada komoditi asing yang didagangkan di pusat-pusat pengumpulan itu. Rempah ratus dan hasil-hasil tempatan yang diperkenalkan itu mula mendapat perhatian dan kemudiannya menjadi barang yang diminati dalam perdagangan antarabangsa. Hasil-hasil dari kepulauan ini mula mengalir keluar ke pasar-pasar antarabangsa dalam abad ke-4 dan

¹⁴ Pusat pembekal atau *feeder points* ini merupakan pusat-pusat pembekal kecil tempatan yang memberi khidmat kepada entrepot dan pusat-pusat pengumpulan kawasan yang penting. Pusat-pusat ini khusus mengendalikan hasil-hasil tertentu bagi sesuatu zon ekonomi itu. Perselerakan pusat-pusat pembekal ini ditentukan oleh kehampirannya dengan kawasan sumber atau zon pembekal. Pusat-pusat ini mungkin ditemui di pinggir pantai atau di kawasan aliran sungai di pedalaman. Di kawasan pedalaman, tempat yang utama adalah di pertembungan antara anak-anak sungai yang mengairi sebuah kawasan sumber yang besar. *Ibid.*, h. 29.

¹⁵ *Ibid.*, h. 24-25.

¹⁶ *Ibid.*, h. 31.

5M. Perdagangan antarabangsa itu telah membantu usaha membina negara-negara di kawasan ini.¹⁷ Nampaknya kawasan Asia Tenggara atau khususnya Nusantara yang sebelumnya menjadi kawasan *periphery*¹⁸ bagi pusat-pusat perdagangan atau *core* yang terdapat di India dan China kini telah sendirinya menjadi *core*.

Gali selidik yang dijalankan di pantai timur Semenanjung India telah menemui sebuah tapak(*site*) yang dikenali sebagai Arikamedu (berhampiran Pondicherry modern). Tapak ini membuktikan tentang kewujudan perhubungan perdagangan yang meluas di antara timur dan barat pada sekitar abad pertama Masehi. Dari kawasan ini diketahui bahawa eksportnya ke barat termasuklah lada hitam, mutiara, batu permata, tembikar, kulit penyu, gading dan sutera. Semua ini merupakan hasil Asia Tenggara dan China. Import dari barat merupakan logam seperti pelambam, tembaga dan timah hitam. Selain daripada itu diimport juga kaca, pasu-pasu (tembikar), lampu, arak dan wang syiling.¹⁹

Sungguhpun kawasan Asia Tenggara ini merupakan *core*²⁰ dalam perhubungan perdagangan antara India dan China, akan tetapi ia tidak dapat mengeksplorasi kedudukannya bagi menyedut tenaga kawasan-kawasan *peripheral*nya (pembekalnya)

¹⁷ K.R.Hall, *op.cit.*, h. 27.

¹⁸ *Periphery* merupakan kawasan di luar *core* tetapi masih dalam lingkungan pengaruh *core* itu. *Periphery* juga kelihatan seolah-olah sebuah jajahan takluk bagi sesebuah *core*, membekalkan sumber tenaga manusia dan barangannya kepada pembesaran dan kemajuan pusat itu tetapi menerima kembali terlalu sedikit sebagai balasan kecuali mungkin perlindungan politik. Lihat W.Kirk, *op.cit.*, h. 16.

¹⁹ *Ibid.* h. 28.

²⁰ Apa yang dimaksudkan *core* di sini ialah kawasan Asia Tenggara ini telah menjadi satu tempat tumpuan kekayaan dan tempat pengumpulan kapital (modal). Ia juga menjadi tempat pertapakan enterprise perdagangan, sebuah pusat jaringan pengangkutan dan sebuah pasar.

bagi mengekalkan perkembangan dan superioritinya. Di samping itu ia juga tidak dapat menjadikan wilayah-wilayah *peripheralnya* yang jauh dan kuat itu sebagai wilayah kekuasaannya. Wilayah *peripheral* ini lebih merupakan wilayah *extra-peripheral* yang mengikut W.Kirk terletak di luar sistem dan struktur *core* yang merupakan pusat itu.²¹ Namun demikian dalam kawasan Asia Tenggara itu sendiri terdapat beberapa buah *core* yang merupakan pusat kepada kegiatan ekonomi wilayah sekitarnya. Di situ bukan hanya wujudnya perdagangan di antara wilayah *peripheral* dengan *core* tetapi juga dengan kawasan *extra-peripheral* di India dan China. Mengikut Kirk, sebelum tekanan (*impact*) imperialisme Eropah di kawasan ini telah terdapat tidak kurang daripada 8 *core* di Asia Tenggara; enam di tanah besar dan dua di kepulauan.²²

Daripada tulisan seorang pengembara Mesir bernama Clandius Ptolemaeus pada sekitar 100-170M, terdapat satu daftar yang komprehensif tentang pelabuhan dan pusat-pusat perdagangan di timur dan di barat pada abad ke-2M. Ptolemaeus

²¹ W.Kirk, "Southeast Asia in the colonial period: cores and peripheries in development processs," dlm. Denis Dwyer (ed), *South East Asia Development Geographical Perspectives*, New York:Longman Scientific & Technical, 1990, h. 16.

²² *Core* utama itu termasuklah:

- i. Thalon, Pegu dan Pagan di Burma
- ii. Nakhona Pathom, Dvaravati dan Ayuthia di Thailand
- iii. Vyadhpura dan Oc-eo di Funan
- iv. Kampucia
- v. Indrapura dan Vijaya di Campa
- vi. Annam
- vii. Palembang dan Jambi di Sriwijaya
- viii. Pesisir utara pulau Jawa.

Lihat *ibid.*, h. 18-22.

(Ptolemy) juga telah menjelaskan sedikit sebanyak tentang pantai Koromendal (timur India) yang tidak pernah disebut oleh penulis-penulis yang terdahulu. Catatan Ptolemaeus ini telah memperkenalkan Asia Tenggara, khususnya Semenanjung Tanah Melayu kepada dunia Barat. Ptolemaeus memanggil semenanjung ini sebagai *Golden Khersonese* yang bermaksud Semenanjung Emas. Di samping itu kawasan ini memang telah dikenali di India sejak abad pertama Masehi (atau mungkin lebih awal lagi). Dalam hasil kesusastraan India seperti *Ramayana* dan *Jataka*, kawasan ini dipanggil *Suwarnadwipa* (Semenanjung Emas) atau *Suwarnabhumi* (Bumi Emas).

I. 2. Perkembangan Perdagangan di Nusantara

Pedagang India mula berlumba-lumba keluar mencari Pulau/Semenanjung/Bumi Emas ini apabila bekalan emas dari Empayar Rom terhenti. Maharaja Vespasian (69-79M) telah mengharamkan pengeksportan wang-wang syiling emas Rom yang merupakan punca emas bagi India setelah emas dari kawasan Siberia tersekat akibat kekacuan yang berlaku di Asia Tengah.²³ Di samping itu penciptaan kapal-kapal layar dan teknik pelayaran yang baik juga telah menggalakkan pelaut-pelaut dan pedagang keluar mencari pulau-pulau emas itu. Sesetengah kapal itu dikatakan boleh membawa 6-7 ratus tan kargo.²⁴

²³ G. Coedes, *The Indianized States of Southeast Asia*, Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1968, h. 20.

²⁴ K.R. Hall, *op.cit.*, h. 36.

Perkembangan dalam agama Buddha juga telah membawa kepada perhubungan perdagangan di antara India dengan Asia Tenggara. Mazhab pecahan yang dikenali sebagai *Buddha Mahayana*, tidak memperdulikan sangat tentang peningkatan diri untuk mencapai *nirwana*. Ia memberi peluang kepada pengikut-pengikutnya menceburkan diri ke dalam dunia yang dinamik dan berkembang, termasuklah perdagangan. Justeru itu dalam karya klasik *Jataka* tentang agama Buddha, terdapat kisah-kisah orang biasa, termasuk aktiviti ekonomi mereka yang biasanya diabaikan oleh sastera-sastera Hindu. Dan pada masa ini pelaut-pelaut India lebih ramai yang menyembah dewa yang dikenali sebagai *Buddha Dipamkara*, yang dianggap sebagai “dewa penenteram gelombang”.²⁵ Seawal abad ke-3M, telah wujud sebuah pusat agama Buddha di pinggir delta Sungai Merah di Vietnam. Ia mempunyai tidak kurang daripada 20 buah candi dan lebih daripada 500 orang sami yang tinggal di situ. Di samping itu Seriwijaya, di pantai timur Sumatera juga telah menjadi pusat kegiatan agama *Buddha Mahayana* yang penting pada sekitar abad ke-7M.²⁶

Kepentingan perdagangan Cina juga telah membawa kepada kemajuan perdagangan kelautan melalui Asia Tenggara. Kekacauan yang berlaku sekitar abad kedua sebelum Masehi di bahagian Asia Tengah telah menyebabkan pihak Cina terpaksa mencari jalan perdagangan lain melalui jalan laut di selatan bagi menghubungkan China dengan Barat. Sekitar akhir pemerintahan Dinasti Ch'in di akhir abad ke-3 S.M.,

²⁵ *Ibid.*, h. 37.

²⁶ D.G. Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1979, h. 59.

puak-puak separuh normad *Hsiung-nu* dari kawasan steppe di bahagian barat daya China telah bersatu dan melancarkan serangan-serangan ke wilayah China. Mereka juga menguasai jalan perdagangan darat yang menghubungkan China dengan negara-negara di barat. Justeru itu pedagang dan pemerintah Cina terpaksa mencari jalan lain untuk memperolehi barang mewah yang diperlukan oleh negara itu.²⁷ Hanya dalam zaman Han Wu-Ti (141-87 S.M.) kegiatan orang-orang *Hsiung-nu* itu dapat dikawal sepenuhnya.²⁸ Akan tetapi sejak zaman itu orang-orang Cina telah pun mengetahui bahawa kapal-kapal dari selatan China boleh belayar terus ke *Huang-chih* di pantai timur India. Dalam bab 28B *Sejarah Han* ada dicatatkan satu daftar jalan laluan (*route*) maritim ke arah Laut Selatan dan Lautan Hindi pada abad pertama Sebelum Masihi.²⁹ Galakan yang diberikan oleh Dinasti Wu (220-264M) di selatan China untuk mengimport barang-barang dari barat seperti kapas India, barang kaca dan sebagainya juga telah meningkatkan perdagangan melalui jalan laut ini. Dan jalan laut itu sudah pastinya melalui kawasan Kepulauan Asia Tenggara atau Nusantara.³⁰

²⁷ Lihat J. Gernet, *A History of Chinese Civilization*, 2nd Ed., Cambridge:Cambridge University Press, 1996, h. 117-118.

²⁸ Adalah merupakan polisi Han Wu-Ti juga untuk mengawal keselamatan jalan perdagangan darat yang merentasi Asia Tengah. Untuk menjamin keselamatan jalan perdagangan inilah merupakan salah satu sebab utama Han Wu-Ti menjalankan dasar ekspansi wilayahnya dan menundukkan golongan *Hsiung-Nu* itu. Keadaan yang aman selepas penaklukan itu telah membawa kepada peningkatan perdagangan di utara China. Lihat K.S. Latourette, *The Chinese Their History and Culture*, London:Collier-Macmillan, 1972, h. 79. Lihat juga C.O.Jucker, *China Imperial Past*, London: Duckworth, 1975, h. 126-27.

Di samping itu untuk memperolehi bekalan buluh dan kain yang datang dari India melalui Burma dan Szechuan telah menyebabkan Wu-Ti memerintahkan supaya Yunan ditakluk bagi mengawal jalan perdagangan di kawasan itu. Sebab-sebab ekonomi juga telah membawa kepada penaklukan Kweichow. Lihat J.Gernet, *op.cit.*, h. 130-31.

²⁹ *Ibid.*, h. 127. Lihat juga O.W.Wolters *Kejuruan Srivijaya Dalam Sejarah Melayu*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1990, h. 22.

³⁰ Dinasti Wu terpaksa menggunakan jalan laut untuk memperolehi barang mewah ini oleh kerana jalan perdagangan darat yang melalui Turkistan telah dikuasai oleh saingannya Dinasti Wei sekitar permulaan abad ke-3M. Lihat C.O.Jucker, *op.cit.*, h. 133-34.

Dalam usaha memperolehi barang-barang dagangan dari luar inilah pelaut-pelaut Cina kemudiannya telah menemui jalan laluan baru yang merentasi Laut China Selatan di sebelah timurnya. Jalan laluan baru ini membawa kapal-kapal Cina ke Borneo, Jawa dan Sumatera Selatan. Dengan penemuan jalan laluan baru ini telah menembungkan pedagang-pedagang Cina dengan pedagang India yang memang telah lama berdagang di pelabuhan-pelabuhan Nusantara terutama di sekitar Selat Sunda dan pesisir utara Jawa.³¹ Pertembungan ini membawa kepada peningkatan perdagangan dan dengan itu wujudnya beberapa pusat perdagangan baru di kepulauan khususnya di Sumatera dan Jawa.

Kemunculan pedagang-pedagang Cina di pelabuhan-pelabuhan Kepulauan ini juga telah mengembirakan pedagang-pedagang tempatan. Walaupun mereka mempunyai perdagangan secara terus dengan India, akan tetapi perdagangan dengan China adalah secara tidak terus, iaitu melalui Funan. Kedatangan pedagang-pedagang Cina ke pelabuhan-pelabuhan mereka telah membolehkan mereka berdagang terus dengan China dan melepaskan diri daripada kongkongan Funan. Justeru itu pelabuhan-pelabuhan ini telah berlumba-lumba untuk mengaku tunduk kepada kerajaan China. Di antara negeri-negeri itu ialah sebuah negeri di selatan Sumatera yang dikenali oleh orang-orang Cina sebagai *Ko-ying*,³² dan sebuah lagi di barat Jawa yang dipanggil

³¹ Lihat Bambang Sumadio (ed), *Sejarah Nasional Indonesia II. Jaman Kuno*, Jakarta:Departmen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975, h. 29-30. Van Leur juga percaya bahawa pedagang India telahpun lama bertapak di Kepulauan Melayu ini sebelum kedatangan pedagang-pedagang Cina. Lihat J.C.van Leur, *Indonesian Trade and Society*, The Hague:W.van Hoeve Pub. Ltd., 1967, h. 90.

³² Lihat O.W.Wolters, *Perdagangan Awal Indonesia. Satu Kajian Asal Usul Kerajaan Srivijaya*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1980, h. 54-61.

oleh orang Cina sebagai *Ho-lo-tan*.³³ Dengan kemunculan negeri-negeri yang kaya di sekitar selatan Sumatera telah membolehkan kegiatan lanun di Selat Melaka dikawal. Pelaut-pelaut Melayu yang telah biasa dengan keadaan laut di sekitar kawasan itu telah digunakan oleh pemerintah-pemerintah tempatan untuk mengawal selat itu dengan cara memberi hadiah (kekayaan) dan pangkat (kuasa) kepada mereka. Apabila kegiatan lanun telah dapat dikawal, pedagang-pedagang dari India yang hendak ke China tidak lagi payah menggunakan jalan darat merentasi Segenting Kra. Justeru itu kemudian mula muncul negeri-negeri baru di sekitar pantai timur Sumatera di pesisir Selat Melaka. Oleh kerana kedudukannya yang strategik, salah sebuah negeri itu yang dikenali oleh orang Cina sebagai Kan-t'o-li telah berjaya mengatasi kepentingan *Ko-ying* dan *Ho-lo-tan* sebagai kuasa kelautan di sekitar Nusantara. Dengan itu *core* perdagangan Nusantara mula berubah dari kawasan Selat Sunda ke Selat Melaka dan menjadikan kawasan Selat Sunda itu sebagai wilayah *periphery*.

Perdagangan terus dengan China ini juga telah menggalakkan lebih banyak negeri kuala sungai di Jawa dan Sumatera seperti dari daerah Pekalongan, Tegal, Batang dan Kendal di Jawa,³⁴ Melayu (*Mo-lo-yu*) dan Muara Sabak di Sumatera menghantar hasil-hasil mereka terus ke China. Kapal-kapal dari kawasan ini telah belayar terus ke China membawa barang-barang seperti rempah ratus dan membawa balik barang-barang Cina seperti sutera, tembikar dan alat-alat besi. Hingga ke abad ke-11M, tidak

³³ *Ibid.*, h. 190-192, 210. Lihat juga K.R.Hall, *op.cit* , h. 39.

³⁴ Bambang Sumadio (ed), *op.cit* , h. 76.

banyak kapal Cina yang belayar ke Nusantara untuk memperolehi hasil-hasil dari kawasan ini. Mengikut K.R.Hall perdagangan yang dijalankan di antara kedua kawasan itu dikendalikan oleh kapal-kapal Melayu (Nusantara).³⁵ Kapal-kapal Melayu juga telah mengendalikan perdagangan di antara Sri Langka dengan Nusantara. Sehingga abad ke-6M kapal-kapal Parsi tidak pernah melampaui pulau itu ke timur.³⁶

1.3. Perdagangan dan Perkapalan di Nusantara pada Abad ke-15 hingga 17M.

Apabila agama Islam mula berkembang dengan pesatnya di Asia Tenggara sekitar abad ke-13-14M, perdagangan juga semakin meningkat bukan sahaja perdagangan antarabangsa tetapi juga perdagangan antara pelabuhan tempatan. Pelabuhan-pelabuhan di kawasan ini semakin sibuk dengan perdagangan yang meningkat itu. Jika sebelum abad ke-13M sebahagian besar perdagangan di antara Asia Tenggara dengan India dan China dilakukan oleh kapal-kapal dari kawasan ini yang dikenali oleh orang-orang Cina sebagai *kun-lun po*, akan tetapi bila masuk abad ke-14M, kapal-kapal asing terutama Arab, Parsi, India dan Cina mula mengambil peranan kapal-kapal Melayu itu. Perdagangan dengan China dikendalikan oleh kapal-kapal Cina, manakala perdagangan dengan dunia Barat dikendalikan oleh kapal-kapal Arab, Parsi dan India. Justeru kerana itu telah wujud beberapa *core* baru di sekitar pesisir utara Selat Melaka seperti Kedah di Semenanjung dan Samudra-Pasai di

³⁵ K.R.Hall, *op.cit.*, h. 42. Lihat juga O.W Wolters, *loc.cit.*, 1989, h. 181-82. Hingga abad ke-7M, masih terlalu sedikit kapal dagang Cina yang belayar ke selatan. Sebahagian besar pedagang Cina ketika itu menumpang kapal-kapal negara lain untuk membuat pelayaran ke selatan atau ke barat. Ini termasuklah kapal-kapal dari Asia Tenggara (*K'un-lun*). *Ibid.* h. 184-85.

³⁶ *Ibid.*, h. 185-86.

Sumatera Utara. Di samping itu *core* lama di Jambi-Palembang masih terus wujud walaupun nampaknya *core* itu telah dikuasai oleh kerajaan dari Jawa.

Mengikut Mohammad Said, perkembangan dan peningkatan perdagangan ini adalah kesan langsung daripada Perang Salib. Perang Salib telah menghubungkan terus dunia Barat dengan Timur yang kemudian membawa kepada peningkatan permintaan barang hasil kedua-dua pihak. Justeru itu mereka yang dapat membekalkan keperluan-keperluan Barat dan Timur ini akan mengaut keuntungan yang banyak. Di Eropah nampaknya orang Itali yang telah berjaya melakukan tugas ini, manakala di Timur, ia dikendalikan oleh orang-orang Islam terutama dari Mesir.³⁷ Pada masa ini juga telah wujud perhubungan perdagangan yang rapat di antara negeri-negeri Islam di Asia Tenggara, khususnya Samudera-Pasai dengan pelabuhan-pelabuhan di barat India terutama Kembayat (Cambay) di mana kebanyakan pedagang Mesir berdagang.

Perdagangan ini mula meningkat sekitar abad ke-13M dan 14M dan pada masa itu sejumlah 420,000 paun sterling tempah ratus mengalir melalui Kaherah setiap tahun.³⁸ Schrieke menyatakan bahawa adalah satu sindiran sejarah yang tajam melihat yang keperluan-keperluan kemajuan Eropah dalam Zaman Kebangkitan Semula (*Renaissance*) bersama Perang Salib pada satu pihak dan serbuan orang-orang Mongol pada pihak yang lain telah membawa kemajuan dalam bidang perdagangan kepada orang Islam dan perkembangan agama Islam di Timur Jauh.³⁹

³⁷ Mohammad Said, *Atjeh Sepanjang Abad*, Jld. I, Medan, 1961, h. 46.

³⁸ B. Schrieke, *Indonesia Sociological Studies*, Pt. I, The Hague W van Hoeven Pub Ltd. 1966, h. 10.

³⁹ *Ibid.*, h. 12.

Pada abad ini dan berikutnya (14-15M), mula kelihatan perbezaan dalam peranan yang dimainkan oleh kapal-kapal Nusantara. Kapal-kapal dari kawasan ini, khususnya kapal-kapal Melayu lebih menumpukan perhatian dalam bidang perdagangan tempatan, iaitu belseyar ke pelabuhan-pelabuhan tempatan di sekitar Sumatera Utara hingga ke Irian untuk mengutip hasil-hasil tempatan dan melonggokkannya di pelabuhan-pelabuhan atau pusat pengumpulan utama Nusantara ketika itu seperti Gerisik, Demak, Brunei, Pasai dan Melaka.⁴⁰ Di sinilah berlakunya perdagangan antarabangsa. Ke pelabuhan-pelabuhan utama inilah datangnya pedagang-pedagang asing itu. Mereka jarang-jarang sekali keluar ke kawasan-kawasan kepulauan yang jauh dari pelabuhan itu sepetimana yang mereka lakukan sebelum abad ke-13M. Perkara ini mengikut Hall adalah kerana kecekapan yang meningkat yang ditunjukkan oleh pedagang-pedagang Asia Tenggara termasuk pedagang Melayu membekalkan barang tempatan kepada pedagang-pedagang asing di pelabuhan-pelabuhan utama itu.⁴¹

Sebagai contohnya pedagang dari Melaka dan Jawa akan belseyar ke Meluku untuk membeli cengkih daripada pengeluarnya dan kemudian membawanya ke pelabuhan-pelabuhan utama seperti Melaka dan Grisik, manakala pedagang Banda akan

⁴⁰ Namun demikian mengikut M-Roelofsz hingga ke akhir abad ke-14M, tidak terdapat sebuah pusat perdagangan utama di sekitar Kepulauan Melayu. Katanya yang wujud ketika itu hanya merupakan pelabuhan-pelabuhan di mana perdagangan dijalankan tetapi tidak mempunyai potensi untuk berkembang menjadi sebuah pusat perdagangan. Lihat M.A.P. Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 26. Pelabuhan-pelabuhan ini termasuklah Jambi, Pasai dan pelabuhan-pelabuhan di pesisir utara Jawa Timur. Perkara ini berterusan sehingga tertubuhnya Melaka sebagai sebuah pelabuhan entrepot utama di Nusantara pada abad ke-15M. Namun demikian mengikut teori W.Kirk, kawasan itulah kawasan *core* di mana kegiatan perdagangan utama dijalankan di Nusantara kerana hasil-hasil dari sekitarnya iaitu dari wilayah *periphery* dilonggokkan dan didagangkan.

⁴¹ K.R.Hall, *op.cit*., h. 209.

membawa pala dan kulit pala yang dihasilkan oleh kepulauan itu ke pelabuhan-pelabuhan utama tadi. Di pelabuhan-pelabuhan itulah dijalankan perdagangan antarabangsa. Sebuah laporan Portugis pada 1529M mencatatkan bahawa pedagang-pedagang Banda ini mempunyai banyak jong yang mereka gunakan untuk berdagang dengan Melaka dan pelabuhan-pelabuhan di Jawa. Di samping membawa hasil dagangan dari kepulauan mereka sendiri (pala dan kulit pala) mereka juga akan membawa cengkih yang mereka beli dari Meluku. Kadangkala cengkih itu mereka bawa kembali ke Banda di mana mereka akan dagangkan berserta dengan hasil keluaran mereka sendiri kepada pedagang-pedagang yang datang ke sana seperti pedagang Jawa, Melayu dan kemudiannya Portugis.⁴²

Justeru itu kelihatan kapal-kapal orang Melayu masa itu lebih kecil daripada kapal-kapal yang pernah dicatatkan oleh pihak Cina pada abad ke-6 dan 7M. Ia kini hanya merupakan perahu atau kapal-kapal yang boleh membawa 40-100 orang sahaja. Tidak seperti *Kun-lun po* yang dikatakan boleh membawa di antara 600-1,000 orang.⁴³ Sungguhpun demikian terdapat juga kekecualianya. Jong-jong yang dibina di Japara masa itu banyak yang besar-besar. Sebagai contohnya, sebuah jong yang dibuat oleh Patih Unus (Yunus) pada tahun 1513M, dikatakan boleh membawa 1,000 orang dan 1,000 tan muatan.⁴⁴

⁴² J. Villiers, "The Cash-crop Economy and State Formation in the Spice Islands in the Fifteenth and Sixteenth Centuries," dlm. J.K.Wells & J. Villiers (ed), *The Southeast Asian Port and Polity, Rise and Demise*, Singapore:Singapore University Press, 1990, h. 85.

⁴³ P-Y Manguin, *loc.cit.*, 1989, h. 186.

⁴⁴ P-Y Manguin, *loc.cit.*, 1980, h. 268

Pusat pembinaan kapal Asia Tenggara yang utama ketika itu adalah di ;

- i. Pesisir utara Pulau Jawa - terutama di sekitar Rembang dan Cirebon.
- ii. Pantai selatan Borneo.
- iii. Pegu di Teluk Martaban.

Semua kawasan itu terkenal dengan penghasilan kayu yang baik untuk pembinaan kapal terutama kayu jati.⁴⁵

A.Reid menggelar zaman ini, iaitu di antara abad ke-15M hingga abad ke-17M sebagai “zaman perdagangan” (*the age of commerce*).⁴⁶ Dalam zaman ini bukan hanya perdagangan bertambah tetapi juga barang yang didagangkan juga semakin bertambah di samping lebih banyak bangsa yang datang berdagang ke kawasan ini.

Salah satu faktor yang membawa kepada pertambahan perdagangan ini adalah kebangkitan Melaka sebagai sebuah entrepot dan *core* yang utama bagi seluruh Nusantara pada abad ke-15M. Penubuhan Melaka pada awal abad ke-15M itu tepat pada masanya bagi pengendalian perdagangan yang semakin bertambah yang melalui Selat Melaka. Melaka yang wujud secara tidak sengaja pada masa itu, “*being at the right place at the right time to take advantage of the historical trends.*”

⁴⁵ *Ibid.*, h. 272.

⁴⁶ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Vol. I, New Haven: Yale University Press, 1988, h. 7.

Kerajaan Seriwijaya yang telah lumpuh dan kerajaan Samudera-Pasai yang mula lemah nampaknya tidak lagi dapat mengendalikan perdagangan dan perkapalan yang kian bertambah itu. Pedagang dan pelaut perlu mempunyai sebuah pelabuhan yang lebih selesa bagi menguruskan perjalanan dan perdagangan mereka. Palembang yang telah dikuasai oleh lanun-lanun Cina terlalu bahaya, begitu juga Jambi. Samudera-Pasai juga agak terlalu ke utara dan kurang sesuai sebagai pasar bagi pedagang-pedagang Nusantara timur dan China di samping pelabuhannya yang agak terdedah jika dibandingkan dengan Melaka.⁴⁷ Oleh itu Melaka yang terlindung dan mempunyai pelabuhan yang baik merupakan alternatif yang baik. Di samping itu nasib Melaka juga baik kerana ketika itu China di bawah kerajaan Ming sedang berusaha memperluaskan pengaruhnya di selatan benua Asia dan telah menjadikan Melaka sebagai pengkalan utama pergerakannya di selatan dan barat.⁴⁸ China telah secara langsung memberi perlindungan kepada Melaka daripada musuh-musuhnya khususnya Siam dan Jawa. Justeru itu memberi peluang kepada Melaka berkembang

⁴⁷ M.A.P Meilink-Roelofsz, *op cit*, h. 33 & 37.

⁴⁸ Liang Liji, *Hubungan Empayar Melaka-Dinasti Ming abad ke-15*, Bangi Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia, 1996, h. 76

sebagai sebuah pelabuhan dan akhirnya menjadi sebuah empayar kelautan yang dapat berdikari sejak pertengahan abad ke-15M.

Sehingga ke akhir abad ke-15M perdagangan di Asia Tenggara dikendalikan oleh orang-orang Asia semata-mata, akan tetapi bila masuk abad ke-16M, orang-orang Barat (Eropah) mula menampakkan diri mereka, didahului oleh Portugis, kemudian diikuti oleh Sepanyol, Belanda, Inggeris dan Perancis. Kehadiran mereka telah membawa perubahan yang sangat berkesan dalam sistem perdagangan di Asia Tenggara. Sebelum ketibaan orang-orang Barat khususnya Belanda, perdagangan antara pelabuhan tempatan lebih penting di kawasan ini. Perdagangan antarabangsa memang meningkat tetapi tidak sepesat peningkatan perdagangan antara kawasan Asia Tenggara. Sebagai contoh, mengikut Odoric dan Ibn Battuta, nampaknya pelabuhan Samudera-Pasai mengendalikan dua jenis perdagangan, yang pertama perdagangan yang berkaitan dengan makanan untuk pedagang-pedagang dan pelaut, dan yang kedua perdagangan antarabangsa yang bergantung kepada pertukaran di antara logam-logam berharga dengan hasil tempatan.⁴⁹

⁴⁹ K.R.Hall, *op cit.*, h. 127. Odoric mencatatkan hasil-hasil eksport Samudera termasuklah babi, ayam-itik, mentega dan beras. Beliau juga mencatatkan tentang adanya perdagangan emas dan timah. Lihat *ibid.*, h. 216. Ibn Battuta dalam catatannya tentang hasil keluaran Samudera mengatakan di sana banyak tedapat kelapa, pinang, cengklik, cendana dan berbagai-bagai jenis buah-buahan seperti nangka, mangga, jamun (jambu?), limau manis dan tebu. Samudera juga mengeluarkan sejenis pohon bauan yang banyak ditanam di kawasan perdalamannya. Lihat A.R.Gibb (ter), *Ibn Battuta: Travels in Asia and Africa. 1325-54*, London Routledge & Kegan Paul Ltd., 1969, h. 273.

Di samping itu hasil-hasil keluaran kawasan ini juga dikeluarkan dari satu-satu kawasan yang khusus seperti lada hitam dari Sumatera Utara, cengkih dari kepulauan Meluku dan sebagainya. Dalam catatan Tome Pires, beliau menyatakan;

“Pedagang-pedagang Melayu megatakan bahawa Tuhan telah menjadikan Timor untuk kayu cendana, Banda untuk pala dan Meluku untuk cengkih. Dan barang dagangan ini tidak dikenali di lain-lain tempat di dunia kecuali di tempat-tempat tadi. Dan telah saya tanya dan selidiki dengan teliti sama ada barang itu terdapat di tempat lain, mereka menjawab tidak.”⁵⁰

Pada abad-abad ini juga mula kelihatan pertambahan dalam jenis barang (komoditi) eksport Nusantara. Jika pada abad ke-14M dan sebelumnya barang eksport utama Nusantara lebih merupakan hasil-hasil hutan dan logam (timah dan emas) selain daripada rempah ratus, akan tetapi pada abad ke-17M, banyak daripada hasil itu adalah hasil pertanian. Di antara komoditi penting yang merupakan hasil eksport tambahan kawasan ini pada abad ke-17M ialah beras, gula, kopi dan tembakau.

Sungguhpun padi/beras merupakan bahan makanan utama kepada penduduk Nusantara, akan tetapi ia bukanlah bahan dagangan yang penting sebelum abad ke-15M. Pelabuhan dan kota-kota awal di Nusantara terletak di kawasan-kawasan tanah pamah yang boleh menghasilkan padi atau kawasan perdalaman dapat membekalkan beras yang mencukupi.

⁵⁰ A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 204.

Namun demikian pada abad ke-15M, setelah wujudnya Melaka, permintaan terhadap beras meningkat. Kewujudan Melaka telah membawa perubahan yang penting dalam penghasilan dan perdagangan beras di Nusantara. Bandar Melaka telah dibina di sebuah kawasan yang memang sesuai untuk menghasilkan padi, akan tetapi ia tidak dapat menghasilkan bahan makanan itu secukupnya untuk penduduk yang bertambah dengan pesat sejak penubuhannya sekitar tahun 1400M. Kekurangan bekalan bahan makanan utama ini tidak sangat kerana tiadanya kawasan pertanian yang sesuai di sekitar Melaka masa itu, tetapi lebih kerana tiadanya orang yang hendak mengusahakannya. Sebahagian besar penduduk awal Melaka kecuali yang dibawa oleh Parameswara dari Palembang adalah Orang Laut atau yang dipanggil oleh Tome Pires sebagai *Celates* (Orang Selat) yang bergantung kehidupan mereka kepada laut dan perlanungan. Di samping itu Melaka tidak berkembang sebagai sebuah negara agraria, ia berkembang sebagai sebuah negara perdagangan kelautan. Justeru itu sebahagian besar penduduknya lebih bergiat dalam perdagangan daripada pertanian. Malah penduduk yang tidak bergeriat dalam perdaganganpun tidak ramai yang bergeriat dalam pertanian, mereka lebih menumpukan perhatian ke laut (nelayan). Dalam catatannya mengenai Melaka, Ma Huan mengatakan, menangkap ikan (nelayan) merupakan perkerjaan utama orang-orang Melaka, lebih penting daripada pertanian.⁵¹ Justeru itu Melaka terpaksa mengimport keperluan berasnya. Sekitar awal abad ke-16M, setiap tahun Melaka menerima 30 jong beras dari Siam,⁵² manakala pada masa

⁵¹ J.V.G.Mills (ed), *op cit.*, h. 109-110

⁵² A.Cortesao (ed), *op cit.*, h. 107

yang sama Jawa pula membekalkannya dengan 50-60 jong setahun.⁵³ A.Reid menyatakan bahawa beras merupakan komoditi terpenting yang didagangkan di Asia Tenggara sekitar abad ke-15-17M.⁵⁴

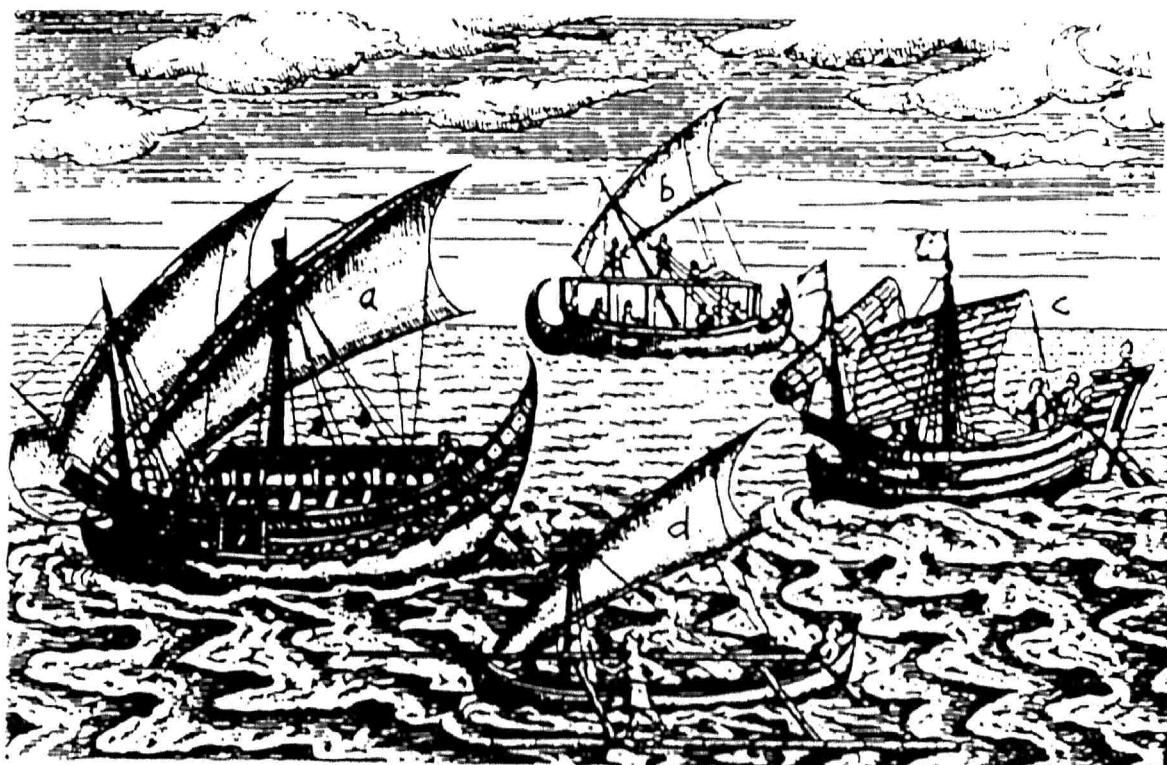
Gula tebu mula menjadi bahan dagangan yang penting pada abad ke-17M. Sungguhpun tebu merupakan tumbuhan asal Asia Tenggara tetapi gula bukanlah dagangan penting di kawasan ini sehingga abad ke-17M. Pengenalan cara penapisan gula yang lebih mudah oleh orang-orang Cina di Jawa telah menyebabkan meningkatnya penanaman tebu dan penghasilan gula pulau itu. Sebahagian besar daripada gula ini dieksport ke China dan Jepun. Dikatakan, oleh kerana keuntungan yang lebih lumayan yang diperolehi daripada gula, petani-petani Jawa Barat telah menukarkan tanaman mereka daripada lada hitam kepada tebu pada tahun 1630M.⁵⁵

Sungguhpun tembakau bukanlah merupakan tumbuhan asal Asia Tenggara, akan tetapi ia telah menjadi salah satu eksport Nusantara yang penting pada abad ke-17M. Tembakau telah diperkenalkan di Filipina oleh orang-orang Sepanyol dari Mexico pada tahun 1570-an. Tanaman ini kemudian merebak hingga ke Jawa sekitar tahun 1601M. Orang-orang Nusantara yang tidak pernah kenal tembakau mula menggunakannya sekitar abad ini (abad ke-17M), terutama dari kalangan istana.

⁵³ A.Reid, *op cit*, h. 23.

⁵⁴ *Ibid*, h. 24.

⁵⁵ *Ibid*, h. 31.



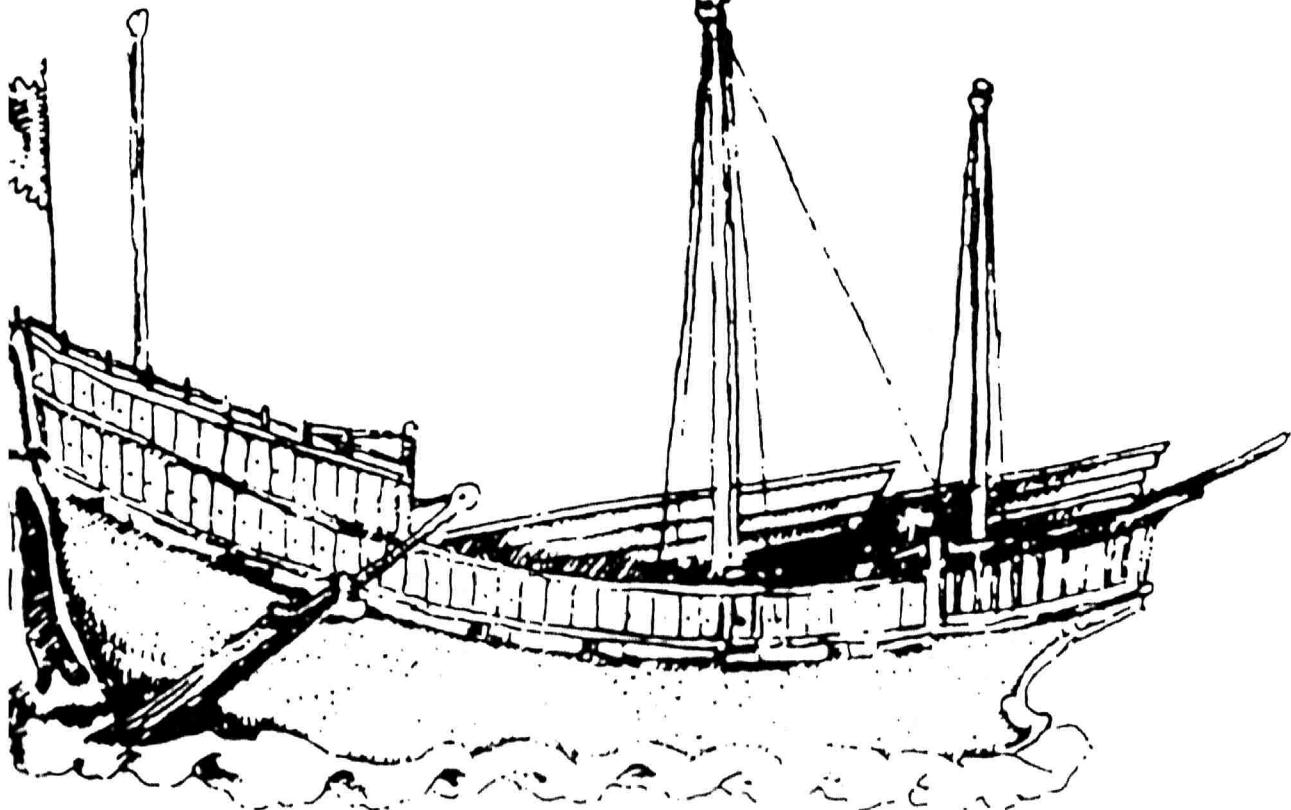
Gambar 1

Perahu-perahu Nusantara Abad ke-15 - 16M

a. Jong b. Mayang c. Tongkang Cina d. Jukung

ipetik daripada A.Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce*, Vol.2, Hew
aven: Yale University Press, 1993.

co: ov: Sōma: da: Chíná



Gambar 2

Sebuah Jong Asia Tenggara

Perahu jenis ini banyak digunakan dalam zaman Kerajaan Melayu Melaka.

Sebahagian besarnya dibuat di Pegu.

(Dipetik daripada A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce*, Vol. 2, New haven: Yale University Press, 1993)

Dilaporkan bahawa pemerintah Aceh pada tahun 1603M (Sultan Alauddin Ria'yat Syah al-Mu'kamil [1589-1604M]) mengisap tembakau.⁵⁶

Seperti tembakau, kopi juga bukan tanaman asli Nusantara. Orang-orang Belanda telah memperkenalkannya di Jawa sekitar akhir abad ke-17M dan kemudian berkembang menjadi satu perusahaan yang penting di Hindia Belanda. Namun demikian kopi hanya menjadi bahan eksport penting dari Nusantara ini pada abad ke-18M.

Pendeknya, sebelum kuasa penjajah dapat benar-benar menguasai wilayah-wilayah di Nusantara ini, perdagangan berjalan dengan pesat sekali, malah justeru kerana perdagangan yang pesat inilah pihak penjajah khususnya Belanda dan Inggeris begitu berminat untuk menguasai kawasan ini.

I. 4. Kebangkitan dan Perkembangan Kerajaan Melayu Melaka

Sejarah Melayu mencatatkan bahawa Melaka telah ditubuhkan setelah pemerintah Singapura lari ke Melaka akibat daripada serangan Majapahit.⁵⁷ Iskandar Syah dikatakan oleh *Sejarah Melayu* telah lari ke Muar kemudian ke Bertam dan akhirnya menujuhkan negeri di situ yang dinamakan Melaka.⁵⁸ Pernyataan yang diberikan oleh

⁵⁶ *Ibid.*, h. 44.

⁵⁷ Kajian yang dilakukan menunjukkan bahawa ada kemungkinan besar yang Singapura (Temasik) telah diserang oleh Majapahit sekitar 1375-76M. Lihat O.W. Wolters, *Kejatuhan Srivijaya Dalam Sejarah Melayu*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1990, h. 90.

⁵⁸ A. Samad Ahmad (ed), *Sulalatus Salatin*, Kuala Lumpur Dewan Bahasa dan Pustaka, 1986, h. 70-71.

Sejarah Melayu ini telah dipertikaikan oleh ramai sejarawan. Wolters umpamanya telah mempertikaikan tentang kewujudan kerajaan Singapura itu sendiri. Sejarah Singapura itu mengikut Wolters sengaja diada-adakan oleh pengarang/penyusun *Sejarah Melayu* untuk menyembunyikan zaman yang memalukan, iaitu zaman kejatuhan Sriwijaya Palembang dan digantikan oleh kerajaan Melayu Jambi.⁵⁹

Walaupun demikian mengikut kebanyakan sejarawan hari ini, Melaka hanya dibuka pada awal abad ke-15M, iaitu antara 1400-1402M kerana tidak terdapat apa-apa catatan yang dapat menunjukkan kewujudannya dalam tulisan-tulisan pengembara yang melewati kawasan ini sebelum abad ke-15M. Marco Polo (1292M), Odoric of Pordenone (1323M) dan Ibn Battuta (1345-46M), tidak pernah mencatatkannya. Dalam catatan Cina masa itu juga tidak terdapat nama Melaka,⁶⁰ begitu juga *Nagarakartagama* yang disusun oleh Prapanca sekitar 1365M. Namun demikian tidak dapat dinafikan bahawa Melaka telah wujud sebagai sebuah pelabuhan (perkampungan) yang agak besar sekitar 1403M kerana pada tahun itu terdapat catatan Cina tentangnya.

⁵⁹ O W Wolters, *op.cit.*, h. 92.

⁶⁰ Mengikut *Ming Shih* (Sejarah Ming) nama asal Melaka ialah *Tun-sun-teng-ke-lo-ju-sha*. Kawasan ini tidak dikenali sebagai Melaka kepada orang Cina hingga tahun 1403M apabila Maharaja Ch'eng-tsui (Yung Lo) mengirim pembantunya Tun Ch'ing untuk memberi tahu Parameswara tentang penabalananya sebagai maharaja Ming. Dikatakan Melaka ketika itu dikuasai oleh Siam yang memaksanya membayar ufti tahunan. Lihat Yusuf Chang, "The Ming Empire: Patron of Islam in China and South East and West Asia," dlm. *MBRAS*, Vol. LXI, Pt. 2, 1988, h. 28.

Ming-shih juga menyebut bahawa ketika itu (1403M) Melaka tidak beraja dan juga tidak disebut negara. Ia takluk kepada Siam dan terpaksa menghantar 40 tahil emas sebagai ufti setiap tahun. Nama ketua negerinya Parameswara. Lihat Liang Liji, *op.cit.*, h. 45.

Setelah kewujudannya, Melaka terpaksa tunduk kepada pihak Siam untuk mengelakkan gangguan seterusnya oleh kerajaan Ayuthia itu. Ia terpaksa membayar 40 tahir emas setahun sebagai ufti.⁶¹ Pengakuan tunduk ini telah membantu Melaka kerana selepas itu Siam telah membekalkan Melaka dengan beras⁶² dan bahan makanan yang sangat-sangat diperlukan oleh penduduk Melaka yang bertambah dengan pesat ketika itu. Melaka tidak mampu mengeluarkan beras yang banyak kerana sebahagian besar penduduknya tidak bertani. Mereka lebih menumpukan perhatian ke laut, sama ada sebagai nelayan atau sebagai lanun.

Dalam pada itu, pemerintahnya yang pertama, Parameswara atau menurut *Sejarah Melayu*, Iskandar Syah telah cuba membuat hubungan dengan pihak China untuk mendapatkan perlindungan kuasa besar itu. Kesempatan ini diperolehi oleh Parameswara apabila salah sebuah rombongan kerajaan Ming yang melawat Asia Tenggara telah singgah di Melaka pada tahun 1403M.⁶³ Pihak China yang pada masa itu memang berminat untuk menunjukkan kekuasaan di seberang laut telah bersetuju menaungi Melaka. Pada tahun 1405M, Maharaja Ming Ch'eng Zhu telah mengirim surat ke Melaka dan mengiktiraf Parameswara sebagai raja Melaka. Bersama pengiktirafan itu dikirim sebuah prasasti untuk dijadikan tiang seri negara seperti

⁶¹ *Ibid.*

⁶² A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 238.

⁶³ Rombongan ini telah diketuai oleh Yin Qing. *Ming Shih* mencatatkan bahawa dalam bulan 10 tahun pertama Tahun Yong Le (1403M), Maharaja Ming Ch'eng Zhu (Yung Lo) telah mengutus Menteri Dalam Yin Qing ke Melaka untuk menghantar bingkisan yang berupa sutera dewangga, kunci emas, tabir-mabir dan lain-lain Pemerintah Melaka ketika itu. Parameswara sungguh berbesar hati dengan kedatangan rombongan Cina itu dan kemudian telah mengirim utusan ke China membawa persembahan. Dengan itu maharaja Cina telah mengiktirafnya sebagai raja negeri Melaka dan menganugerahkan cap kempa, pelbagai jenis wang, pakaian kerajaan dan payung iram-iram kuning. Lihat Liang Liji, *op.cit.*, h. 45

yang telah dipinta oleh utusan Melaka kepada Maharaja Cina.⁶⁴ Setelah mendapat perlindungan daripada pihak China, Melaka mula berkembang dengan pesat walaupun pihak Siam beberapa kali cuba mencerobohnya. Segala tindakan Siam itu dapat diatasi oleh Melaka, mula-mula dengan bantuan China dan kemudian dengan kekuatannya sendiri.⁶⁵

Perlindungan yang diberikan oleh China itu telah dapat memajukan Melaka hingga ia dapat memperkuatkan kedudukannya dan menjadi sebuah pelabuhan perdagangan yang terpenting di Asia Tenggara masa itu. Kedudukan Melaka juga amat sesuai untuk dijadikan sebuah pelabuhan entrepot. Ia juga tidak terkeluar dari jalan pelayaran Timur-Barat seperti Palembang. Hasil-hasil dari Kepulauan Melayu dengan mudah dapat dibawa dan dikumpulkan di sini.

Namun demikian Melaka sendiri tidak mempunyai apa-apa untuk dijadikan bahan dagangan kecuali sedikit timah yang dilombong di kawasan peralamannya.⁶⁶ Justeru kerana itu Melaka telah menjalankan polisi untuk menguasai wilayah-wilayah di sekitarnya (di Semenanjung dan pesisir timur Sumatera) bagi menentukan yang ia

⁶⁴ Parasasti ini yang tertulis dalam bentuk puisi antara lain mencatatkan,

"Dari samudera barat daya sampai ke Tiongkok alam menyambung,
berjuta tahun sama-sama dirahmati langit dan bumi dengan berkat dan untung.
Bersehati mesra disinari suria dan candra dengan cahaya nan lambayung," *Ibid*, h. 45

⁶⁵ Siam telah menyerang Melaka buat pertama kalinya sekitar 1418/19M. Perkara ini telah dilaporkan sendiri oleh Megat Iskandar Syah, raja Melaka kedua kepada Maharaja Ming. Maharaja Ming telah mengutus surat kepada Siam supaya tidak melakukan perkara itu lagi. Surat Maharaja itu telah dicatatkan di dalam *Ding Xi Yang Kao* (Pengkajian Lautan Timur dan Barat). Dalam *Ming Shih Lu* dicatatkan pula tentang kedatangan rombongan Siam ke istana Cina untuk meminta maaf atas kesalahannya itu. *Ibid*, h. 58-59

⁶⁶ R.O. Winstedt, *History of Malaya*, JRASMB, XIII, Pt 1, 1935, h. 42

mempunyai barang untuk dieksport dan bekalan yang mencukupi dan berterusan.⁶⁷ Di bawah polisi inilah Melaka telah menguasai Pahang, Terengganu dan Kelantan di pantai timur Semenanjung dan Kelang, Selangor, Perak, Bernam, Manjung dan Beruas di pantai barat. Wilayah-wilayah ini dikehendaki membekalkan Melaka dengan hasil-hasil mereka khususnya emas dari negeri-negeri pantai timur dan timah dari wilayah-wilayah pantai barat. Di samping itu wilayah-wilayah tadi juga dapat membekalkan sedikit sebanyak bahan makanan untuk Melaka.⁶⁸

Penerimaan Islam oleh pemerintah Melaka juga telah membawa kepada kemajuan perdagangan di negeri itu. Pedagang-pedagang Islam yang mengunjungi pelabuhan itu telah memainkan peranan penting dalam pengislaman kerajaan Melaka. Walaupun Tome Pires mencatatkan bahawa pengislaman raja Melaka, Iskandar Syah adalah hasil usaha para ulama dari Pasai,⁶⁹ akan tetapi kehadiran dan pengaruh pedagang-peagang Islam, Benggali, Gujerat dan Arab di Melaka juga turut memainkan peranan. Kehadiran mereka di Melaka telah membawa lebih ramai pedagang dari tempat-tempat lain ke pelabuhan itu. Oleh itu di samping untuk mengadakan perhubungan yang baik dengan Pasai, raja Melaka telah memeluk agama Islam untuk menarik lebih ramai pedagang khususnya pedagang Islam ke Melaka.

⁶⁷ M.A.P. Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 28-29.

⁶⁸ *Ibid.*, h. 29.

⁶⁹ A.Cortesao (ed), *op cit.*, h. 32-33.

Keagungan Melaka pada abad ke-15M telah diceritakan oleh Tome Pires dalam bukunya *Suma Oriental*. Dikatakan pelabuhan Melaka tidak ada tolok bandingnya di dunia pada masa itu. Semua jenis barang dagangan dari timur dan barat boleh diperolehi di sini. Oleh kerana terlalu banyak urusan perdagangan, Melaka terpaksa mempunyai 4 orang syahbandar. Seorang bagi saudagar-saudagar dari Gujerat. Seorang bagi pedagang yang datang dari kawasan Koromendal, Benggala, Burma Hilir, Pasai dan Sumatera Utara. Seorang bertanggungjawab ke atas pedagang dan kapal-kapal dari Palembang, Jawa, Kepulauan Maluku, Kepulauan Nusatenggara, Kalimantan dan Filipina, manakala yang akhir sekali bertanggungjawab terhadap saudagar-saudagar Cina dan kawasan-kawasan di Indo-China.⁷⁰ Melihat bahawa hanya seorang syahbandar mengawasi pedagang-pedagang Gujerat menggambarkan bertapa pentingnya peranan saudagar-saudagar Gujerat dalam perdagangan di Melaka. Malah Tome Pires juga mengatakan bahawa Syahbandar Gujerat ini merupakan syahbandar yang terpenting di Melaka.⁷¹

I. 5. Perkapalan dan Perdagangan Melaka

Ekonomi dan perkembangan kerajaan Melaka bergantung kepada perdagangan dan perkapalannya. Kedudukannya yang strategik di bahagian tengah Selat Melaka telah menjadikannya pusat perdagangan yang penting. Dalam catatannya, Tome Pires menyebut bahawa pelabuhan Melaka begitu baik sekali kerana kapal-kapal boleh

⁷⁰ *Ibid.*, h. 265.

⁷¹ *Ibid.*

berlabuh dalam semua musim dan perdagangan boleh dijalankan dalam keadaan selesa.⁷² Di samping itu kebijaksanaan beberapa orang pemerintah awal Melaka yang telah mewujudkan suasana perdagangan yang begitu sesuai di Melaka telah mempercepatkan lagi pembangunan kerajaan itu. Laporan-laporan Cina dan Portugis jelas menerangkan tentang peranan raja-raja itu terutama Parameswara, Megat Iskandar Syah dan Muzaffar Syah dalam usaha menjadikan Melaka sebuah pelabuhan yang terkemuka di Asia Tenggara. Parameswara dikatakan oleh Ma Huan telah membina lebih daripada 20 buah gerai dagangan di atas jambatan yang dibinanya merentasi Sungai Melaka.⁷³

Kedudukan Melaka yang strategik dari sudut perdagangan inilah yang telah menarik minat kerajaan Ming (Cina) untuk berhubung rapat dan memberi perlindungan kepadanya. Kerajaan Ming bertujuan untuk menjadikan Melaka sebagai pelabuhan persinggahan kapal-kapal dagang dan angkatan lautnya dalam pelayaran ke Asia Selatan dan Barat.⁷⁴ Perlindungan yang diberikan oleh kerajaan Ming ini telah dipergunakan oleh Parameswara dengan bijak untuk memajukan Melaka. Dalam masa yang singkat sahaja, iaitu sebelum kemangkatannya sekitar 1414M, Parameswara telah berjaya menjadikan Melaka sebagai pusat perdagangan rempah ratus dan bahan-bahan logam. Barang-barang ini kemudian ditukar dengan pelbagai jenis hasil lain terutama kain yang dibawa dari Koromendal dan Gangga

⁷² *Ibid.*, h. 246.

⁷³ J.V.G.Mills(ed), *Ma Huan, Ying-Yai Sheng-Lan*, Cambridge Hakluyt Society, 1970, h. 109

⁷⁴ Wang Gungwu, *Community and Nation*, Singapore Heineman, 1981, h. 103

(Benggala).⁷⁵ Dalam usaha menjadikan pelabuhan Melaka itu terkenal di kalangan pedagang-pedagang Timur-Barat, Parameswara telah memperkenalkan kembali tektik paksaan yang pernah digunakan oleh kerajaan Sriwijaya sebelumnya. P.Wheatley menyatakan;

*“Kewibawaan Melaka ke atas Selat [Melaka] dipastikan apabila Iskandar Shah [Parameswara] menghantar sepasukan perahu peronda yang dikendalikan oleh Celates (Orang Laut) untuk memaksa kapal-kapal singgah di Melaka. Seperti dalam zaman Sriwijaya, Selat itu menjadi laut persendirian kembali,”*⁷⁶

Kedudukan Melaka sebagai pusat perdagangan menjadi bertambah penting setelah pemerintahnya menerima Islam sekitar 1414M. *Sulalatus Salatin* mencatatkan bahawa dalam zaman inilah Melaka telah berkembang pesat dan makmur dan didatangi oleh ramai pedagang.⁷⁷ Kebanyakan pedagang yang datang ke Melaka ketika itu adalah pedagang Islam dari timur Tengah dan India, terutama Gujerat. Mengikut Tome Pires terdapat juga pedagang-pedagang Parsi, Turki, *Turkomans* dan Armenia bersama mereka.⁷⁸ Sebelum Islamnya Melaka mereka ramai bertumpu ke Pasai, Aru dan Jambi.⁷⁹

Di Melaka ketika itu dijalankan perdagangan tukar barang di antara barang-barang Cina dan Asia Tenggara dengan barang-barang dari barat dan India. Dari Kembayat (Cambay) dan Aden dibawa bijirin, kacang, kain bertekad dan kemeyan. T.Pires

⁷⁵ J.V.G Mills, *op cit.*, h. 34.

⁷⁶ P.Wheatley, *The Golden Khersonese*, Kuala Lumpur:Penerbitan Universiti Malaya, 1980, h. 308

⁷⁷ A.Samad Ahmad (ed), *op cit.*, h. 72.

⁷⁸ A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 269.

⁷⁹ Slamet Muljana, *Runtuhnya Kerajaan Hindu Djawa dan Timbulnya Negara-negara Islam di Nusantara*, Jakarta:Bhratara, 1968, h. 144.

mecatatkan bahawa dari barat dibawa empat puluh macam dagangan.⁸⁰ Dari Melaka pedagang-pedagang dari barat itu akan membawa pulang cengkoh, pala, bunga pala, kayu cendana, mutiara, tembikar dan kasturi. Mereka juga membeli emas, sutera putih, timah, sutera berbunga, sutera berwarna dan burung yang berasal dari Pulau Banda.⁸¹ Sebahagian daripada barang yang dinyatakan di atas diperolehi dari Kepulauan Melayu, manakala yang lain dibawa dari China dan Indo-China. Selain daripada perdagangan cara tukar barang, perdagangan juga dijalankan melalui perantaraan mata wang tempatan. Wang tempatan yang digunakan itu diperbuat daripada timah dan dipanggil oleh Tome Pires sebagai *caluins*.⁸² Selain daripada itu wang-wang syiling asing dari Kembayat, Hormuz dan Pasai juga laku digunakan di Melaka.⁸³

Kesibukan pelabuhan dan pasar Melaka ini digambarkan oleh *Sulalatus Salatin*:

*"Maka segala dagang bawah angin dan dagang atas angin sekaliannya datang ke Melaka, terlalulah ramainya bandar Melaka pada zaman itu. Maka segala dagang Arab dinamainya Malakat, yakni perhimpunan segala dagang, dari kerana banyak pelbagai jenis dagang ada di sana, tambahan segala Orang Besar-besarnya pun sangat saksama."*⁸⁴

Kesibukan pelabuhan dan bandar Melaka ini berterusan sehingga zaman Sultan terakhirnya Ahmad Syah. Ketika itu mengikut Tome Pires:

⁸⁰ A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 270.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² *Ibid.*, h. 275.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ A.Samad Ahmad (ed), *op cit.*, h. 80.

"Melaka merupakan sebuah kota yang dilahirkan untuk perdagangan, lebih baik daripada kota-kota lain di dunia, di hujung satu monsun dan dipangkal monsun yang lain. Melaka dikelilingi dan terletak di tengah perdagangan serta perniagaan di antara bangsa-bangsa yang berlainan kerana dari ribuan batu dari semua arah mesti datang ke Melaka."⁸⁵

Menyedari pentingnya perdagangan dan perkapalan kepada Melaka, pemerintah-pemerintahnya telah berusaha menguasai seluruh Selat Melaka. Justeru itu dalam masa pentadbiran Tun Perak sebagai bendahara, Melaka telah menjalankan dasar imperialismnya untuk menguasai pesisir kiri dan kanan Selat itu. Di samping tujuan menguasai laluan di Selat Melaka, penaklukan ini juga menentukan bekalan bahan mentah dan pasar bagi barang-barang yang dieksport dan diimport oleh Melaka. Negeri-negeri yang dikuasai oleh Melaka seperti Perak, Kedah dan Selangor dapat membekalkannya dengan bijih timah, manakala negeri Kampar, Inderagiri dan Jambi di pesisir timur Sumatera dapat membekalkannya dengan emas, lada hitam dan kapur barus serta hasil-hasil hutan yang lain.⁸⁶ Penguasaan Melaka ke atas wilayah-wilayah yang dinyatakan tadi telah memberi lebih keyakinan kepada pedagang antarabangsa tentang kestabilan politik di rantau ini dan mewujudkan iklim perdagangan yang baik. Justeru itu hingga ke akhir abad ke-15M, Melaka telah menjadi kota dan pelabuhan kosmopolitan yang utama di Asia Tenggara atau

⁸⁵ A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 286.

⁸⁶ M.A.P. Meilink-Roelofz, *op.cit.*, h. 29-30. Di antara barang hasil keluaran Semenanjung yang dieksport melalui Melaka termasuklah; kayu-kayan, rotan, tikar buluh, tikar nipa, ukar gentian pisang, ebony, geharu, cendana, kemeyan, damar, lada hitam, kapur, halia, rempah ratus, tebu, pisang, nangka, buah-buahan hutan, bulu burung, kasturi, mutiara dan timah. Lihat F.L.Dunn, *Rain-Forest Collectors and Traders a Study of Resource Utilization in Modern and Ancient Malaya*, MBRAS, Monographs, No 5, 1982, h. 112.

mungkin di dunia masa itu. Pires mengatakan lebih kurang 84 jenis bahasa telah dipertuturkan di Melaka, dan setiap satunya berbeza.⁸⁷

Ketika itu Melaka telah mempunyai perhubungan langsung dengan beberapa *core* perdagangan di sekitar Asia Selatan dan Asia Timur. Ia mempunyai hubungan terus dengan beberapa pelabuhan di pantai Koromendal, Bengala, Sri Langka dan Pegu serta dengan pelabuhan-pelabuhan utama lain di Asia Tenggara dan Asia Timur. Walaupun tidak dapat dipastikan sama ada pedagang dan kapal Melaka pernah berdagang di Gujerat, akan tetapi yang pasti pedagang dan pelaut Gujerat merupakan pedagang dan pelaut asing yang terpenting di Melaka. Terdapat lebih kurang 1,000 orang pedagang Gujerat yang menetap di Melaka di samping seramai 4-5,000 orang pelautnya. Syahbandar yang mengendalikan mereka merupakan syahbandar yang terpenting di Melaka.⁸⁸

Selain daripada pedagang Gujerat, pedagang Malabar juga ramai di Melaka, akan tetapi pengkalan perdagangan mereka dengan Melaka bukan di pantai Malabar tetapi di Pantai Koromendal. Pedagang-pedagang Malabar akan membawa barang mereka dari pantai barat India termasuk yang mereka perolehi dari Gujerat ke pantai Koromendal dan di sana mereka menukuhan syarikat. Dengan menggunakan kapal-kapal Koromendal mereka belayar ke Melaka, tiga empat buah setahun.⁸⁹ Justeru itu Pires menyatakan mereka dikenali sebagai saudagar Keling bukan sebagai saudagar

⁸⁷ A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 269.

⁸⁸ *Ibid.*, h. 45 & 265.

⁸⁹ *Ibid.*, h. 272.

Malbari.⁹⁰ Di antara pelabuhan dan pusat perdagangan mereka yang utama ialah; Caile, Kilakari, Adirampatnam, Nagore, Tirumalarajanpatnam, Karikal, Tranquabar, Tirmelwassel, Calaparao, Pondicherry dan Pulicat.⁹¹ Di samping membawa barang dari Gujerat, mereka juga membawa kain dari Koromendal. Mereka dikatakan membawa 30 jenis kain yang mempunyai nilai yang tinggi.⁹²

Selain daripada pedagang Gujerat dan Malabar, pedagang Keling dari Koromendal merupakan pedagang yang sangat penting di Melaka. Mereka ini sebahagiannya beragama Islam manakala sebahagian lagi beragama Hindu. Mereka dikatakan terdiri daripada pedagang borong yang kaya dan mempunyai stok simpanan barang yang terbanyak dibandingkan dengan pedagang-pedagang lain.⁹³ Pedagang-pedagang Keling ini dikatakan datang ke Melaka membeli gaharu putih, tawas, sutera putih, mutiara, lada hitam, sedikit pala dan kulit pala serta cengkih. Mereka juga membeli tembaga, sedikit timah, *fruseleira*, kain berbunga, sulaman Cina dan emas. Setiap tahun lebih kurang 10 buah kapal mereka datang ke Melaka. Ada kalanya mereka juga menggunakan kapal-kapal Melaka untuk ke Pulikat.⁹⁴

Melaka juga mempunyai perdagangan terus dengan Benggala. Namun demikian komuniti pedagang di Benggala bukan hanya terdiri daripada orang-orang Benggali semata, terdapat juga orang-orang Arab, Parsi, Turki dan Abisinia yang berpengkalan

⁹⁰ *Ibid.*, h. 271.

⁹¹ *Ibid.*

⁹² *Ibid.*

⁹³ *Ibid.*, h. 272.

⁹⁴ *Ibid.*

di sana.⁹⁵ Pedagang-pedagang dari barat India seperti dari Chaul, Dabhol dan Goa sering membuka syarikat mereka di Bengala sebelum berdagang ke Melaka.⁹⁶ Setiap tahun dikatakan sebanyak 4-5 buah kapal dari Bengala belayar ke Melaka dan Pasai.⁹⁷ Kapal-kapal dari Bengala ini biasanya membawa barang makanan dan kain.⁹⁸ Mereka kemudian membeli kapur barus, lada hitam, cengkih, pala dan bunga pala, geharu, mutiara, sutera putih dan hijau, tembaga, timah, timah hitam, perak, sedikit candu, permaidani, senjata Jawa dan beberapa barang lain.⁹⁹ Pedagang-pedagang Benggali ini menggunakan matawang mereka sendiri di Melaka dan sering membawa kembali matawang asing ke negeri mereka yang boleh mendatangkan keuntungan yang banyak kepada mereka.¹⁰⁰

Melaka juga dikatakan mempunyai pertalian perdagangan dengan Sri Langka. Walaupun tidak ada kapal-kapal dari Sri Langka yang datang ke Melaka, akan tetapi Barbosa mencatatkan yang pedagang-pedagang dari Melaka sering juga datang ke Sri Langka untuk membeli gajah, kulit kayu manis dan batu permata.¹⁰¹ Perdagangan dengan Pegu juga begitu pesat. Setiap tahun dikatakan sebanyak 15-16 buah jong yang besar-besar berserta 20-30 buah perahu kecil belayar ke Melaka. Biasanya kapal-kapal itu akan belayar ke Melaka dalam bulan Februari dan sampai di Melaka

⁹⁵ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 68.

⁹⁶ A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 271.

⁹⁷ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 68. D Barbosa mencatatkan bahawa pedagang-pedagang Bengala ini mempunyai banyak kapal yang berbentuk seperti perahu-perahu Mekah, manakala yang lain mempunyai kapal-kapal yang lebih besar dan mampu membawa lebih banyak kargo. Kapal-kapal ini mereka panggil *juncos* (jong). Lihat M.L.Dames (ter.), *op.cit.*, h. 141-145.

⁹⁸ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 48. Lihat juga M.L.Dames (ter.), *op.cit.*, h. 145-148.

⁹⁹ A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 93.

¹⁰⁰ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 69.

¹⁰¹ M.L.Dames (ter.), *op.cit.*, h. 117.

sekitar bulan Mac dan April. Dikatakan telah menjadi kebiasaan jong-jong yang datang dari Pegu ini dijual di Melaka setelah kesemua barang yang dibawanya habis dijual.¹⁰² Orang-orang Melaka juga sering menempah jong mereka di Pegu.¹⁰³ Kapal-kapal Pegu ini biasanya akan membawa bahan makanan, batu permata, perak, kasturi, *lac*, kemeyan dan “takar martaban” yang sangat terkenal untuk tempat menyimpan jeruk.¹⁰⁴ Jong-jong Pegu ini juga mengikut Barbosa membawa gula tebu dalam bentuk buku atau ketulan.¹⁰⁵ Mereka akan membawa kembali mutiara, barang perak, tembaga, *vermilion*, sedikit cengkih, pala dan kulit pala, sedikit emas dan timah serta kulit siput (*cowries*). Pedagang-pedagang Melaka juga sering ke Pegu terutama ke pelabuhan Martaban.¹⁰⁶

Selain dengan Pegu, Melaka juga mempunyai hubungan perdagangan terus dengan negara-negara di sekitar Asia Tenggara, termasuk Siam, Kemboja, Campa dan Annam. Dari kawasan ini Melaka memperolehi bahan makanan khususnya dari Siam, hasil-hasil hutan, emas, gading, barang-barang yang diperbuat daripada emas dan tembaga, batu permata dan kain. Walaupun demikian barang dari Melaka tidak banyak dipasarkan di wilayah itu. Perkara ini berlaku mungkin kerana *core* atau pusat perdagangan bagi wilayah-wilayah itu bertempat di Siam dan China.¹⁰⁷ Justeru kerana itulah Pires menyatakan bahawa pedagang-pedagang dari kawasan ini jarang-jarang

¹⁰² A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 95.

¹⁰³ T. Pires mencatatkan bahawa Sultan Mansur Syah pernah menempah sebuah jong yang besar di Pegu untuk pengangkutan baginda ke Mekah. *Ibid*. h. 250.

¹⁰⁴ M.L.Dames (ter.), *op.cit.*, h. 158-59.

¹⁰⁵ *Ibid.*, h. 153.

¹⁰⁶ A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 97.

¹⁰⁷ M.A.P. Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 73.

datang ke Melaka. Barang utama yang mereka bawa ke Melaka adalah emas dan perak dan barang-barang yang mereka perolehi dari China.¹⁰⁸

Perhubungan perdagangan dengan China merupakan perhubungan perdagangan yang paling penting bagi Melaka di samping perhubungan dengan India. Walaupun terdapat sekatan-sekatan yang dikenakan oleh kerajaan Cina kepada pedagang-pedagangnya yang hendak berdagang di seberang laut khususnya setelah kematian Maharaja Yung Lo dan Laksamana Cheng Ho, akan tetapi perdagangan dengan Melaka tetap berterusan. Malah Melaka dianggap sebagai pusat perdagangan Cina dan terminus pelayaran kapal-kapalnya ke barat.¹⁰⁹ Pedagang-pedagang Cina di Melaka tidak dikenakan cukai, mereka hanya perlu memberi hadiah kepada syahbandar. Menurut Pires, syahbandar yang mengendalikan pedagang-pedagang Cina ini adalah seorang laksamana.¹¹⁰

Walaupun sebahagian besar daripada perdagangan Melaka dengan China merupakan "perdagangan ufti" namun terdapat juga perdagangan persendirian dijalankan.¹¹¹ Barang-barang yang dibawa sebagai dagangan ufti itu termasuklah lada hitam,¹¹² pelbagai jenis kayu yang berharga, batu permata dan pelbagai jenis perhiasan.

¹⁰⁸ A Cortesao (ed), *op cit.*, h. 115.

¹⁰⁹ M.A.P Meilink-Roelofsz., *op cit.*, h. 75.

¹¹⁰ A.Cotesao (ed), *op.cit.*, h. 126.

¹¹¹ M.A.P Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 77 --78.

¹¹² Dikatakan bahawa sepuluh buah jong atau seberapa yang ada digunakan untuk mengangkut lada hitam ke China setiap tahun. Selain daripada itu dikatakan bahawa pedagang Melaka juga membawa cengklik, sedikit pala, sedikit pacak, *catechu*, geharu, timah, ubat-ubatan, kapur barus, manik merah, kayu cendana putih, kayu brazil, beberapa jenis kayu hitam yang tumbuh di Singapura serta pelbagai kain yang berasal dari Kembayat. Lihat A.Cortesao, *op cit.*, h. 123.

Pedagang-pedagang Cina pula akan membawa barang seperti gula, kasturi, *rhubarb*, kapur barus, mutiara, sedikit emas dan perak, sutera mentah dan yang telah bertenun, kain yang mahal-mahal seperti damask, satin dan broked dan kain-kain kapas. Semua perdagangan ini dijalankan terus oleh pedagang-pedagang Cina. Pedagang-pedagang Cina ini juga membawa barang-barang lain seperti garam,¹¹³ tawas, *sulphure*, belerang, tembaga, besi dan barang-barang siap seperti periuk belanga yang diperbuat daripada tembaga dan besi serta barang tembikar seperti pinggan mangkok.¹¹⁴

Di samping pedagang Cina ini datang juga pedagang *Liu Kiu* yang dikenali oleh Pires sebagai *Geores*.¹¹⁵ Mereka datang dengan 2-3 buah jong setahun ke Melaka. Kadang-kadang mereka berdagang bersama-sama dengan pedagang Cina dan kadang-kadang sendirian.¹¹⁶ Mereka membawa ke Melaka emas, tembaga, pelbagai alat senjata, peti (kotak) kayu yang berturap emas, kipas dan gandum. Mereka juga membawa banyak lada hitam dan sutera pelbagai warna, kasturi, tembikar, kain berbunga, bawang dan pelbagai jenis sayur-sayuran.¹¹⁷ Mereka akan membawa kembali barang yang sama seperti yang dibawa oleh pedagang-pedagang Cina; akan tetapi mengikut Pires mereka tidak akan membeli atau menjual abdi. Mereka juga menggemari kain Bengala serta arak Melaka. Di antara jualan utama mereka di Melaka ialah sejenis pedang yang dijual dengan harga 30 *cruzados* sebilah.¹¹⁸ Pires tidak mencatatkan

¹¹³ Mengikut T Pires, garam merupakan barang dagangan Cina yang terpenting. Sebanyak 1500 buah jong mengendalikan pengangkutan garam ini untuk dijual di merata-rata tempat. Pedagang-pedagang garam ini merupakan pedagang-pedagang yang sangat kaya. *Ibid* h. 127

¹¹⁴ *Ibid* , h. 125-127.

¹¹⁵ Orang *Guores* ini mungkin dari Taiwan atau Jepun. Lihat *ibid* . h. 128

¹¹⁶ *Ibid* . h. 129.

¹¹⁷ *Ibid* . h. 130.

¹¹⁸ *Ibid* . h. 131.

tentang perdagangan terus antara Melaka dengan Jepun. Mengikutnya Jepun tidak mempunyai jong. Barang Jepun yang sampai di Melaka seperti emas dan tembaga dibawa oleh pedagang-pedagang *Lequeos* (Liu Kiu).¹¹⁹

Melaka mempunyai perdagangan yang pesat dan terus dengan kerajaan utama di Kepulauan Melayu masa itu. Pedagang-pedagang Borneo membawa emas (walaupun rendah mutunya), kapur barus, *chebulic myrobalan*, lilin lebah, madu, beras, sagu dan *orracas*. Seperti pedagang-pedagang timur yang lain mereka tidak dikenakan cukai tetapi perlu memberi hadiah kepada syahbandar yang menguruskan hal mereka.¹²⁰ Mereka membawa pulang dari Melaka pelbagai jenis kain Keling dan Benggala serta barang Cina. Mereka juga membeli manik-manik kaca Kembayat, manik-manik mutiara dan manik merah yang mereka gunakan kemudian untuk ditukarkan dengan emas di tempat-tempat (pulau) lain.¹²¹ Sebahagian besar emas yang dibawa ke Melaka itu datangnya dari kepulauan Filipina atau dikenali oleh Pires sebagai *Lucoes*.¹²² Mengikut Pires tidak ramai pedagang *Lucoes* datang ke Melaka dalam zaman kesultanan, akan tetapi mereka menjadi pedagang-pedagang penting di Melaka semasa Portugis menguasainya.¹²³ Mereka ini membawa dagangan yang sama seperti yang dibawa oleh pedagang Borneo. Di Melaka tidak ada perbezaan di antara mereka.¹²⁴

¹¹⁹ *Ibid.*, h. 130-31

¹²⁰ *Ibid.* h. 132

¹²¹ *Ibid.*, h. 133.

¹²² *Ibid.*, h. 134.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ *Ibid.*

Perhubungan perdagangan dengan pelabuhan-pelabuhan (kerajaan-kerajaan) di Sumatera merupakan perhubungan yang paling intim. Malah sebahagian besar kerajaan itu adalah wilayah takluk Melaka. Wilayah ini dijadikan pembekal barang dagangan untuk Melaka dan pasar bagi barang yang diimport oleh Melaka. Pelabuhan utama yang dikuasai oleh Melaka itu termasuklah Inderagiri, Kampar, Siak, Rokan, Purim (Bengkalis), Rupat dan Jambi. Inderagiri begitu penting bagi Melaka kerana ia merupakan pelabuhan pengeluar emas yang utama wilayah Minangkabau. Selain daripada itu emas dan lada hitam juga dikeluarkan melalui pelabuhan Kampar dan Siak. Siak juga banyak membekalkan bahan makanan untuk Melaka. Ia mengeluarkan beras, madu, lilin lebah, rotan dan akar-akar ubat.¹²⁵ Ke pelabuhan-pelabuhan itu pedagang-pedagang Melaka membawa pelbagai jenis kain Gujerat dan Koromendal untuk ditukarkan dengan emas dan hasil-hasil tadi. Kain ini bukan hanya untuk keperluan tempatan tetapi juga untuk jualan ke kawasan perdalamaman Sumatera. Dari Bengkalis, Melaka memperolehi sebahagian besar bekalan ikannya, khususnya ikan kering. Bengkalis memang terkenal dengan hasil telur ikan masinnya.¹²⁶ Dari Rokan pula Melaka memperolehi bekalan tentera dan pendayung perahu-perahunya.¹²⁷ Jambi pula menghasilkan akar-akar ubat dan emas (yang dibawa dari kawasan pedalamannya).¹²⁸

¹²⁵ *Ibid.*, h. 150.

¹²⁶ M.A.P. Meilink-Roelofsz, *op cit.*, h. 81.

¹²⁷ A Corteasao (ed), *op cit.*, h. 149.

¹²⁸ *Ibid.*, h. 154.

Selain daripada perdagangan dengan wilayah takluknya, Melaka juga berdagang dengan pelabuhan-pelabuhan lain di Sumatera seperti Aru, Pasai dan Palembang. Dari Aru, Melaka memperolehi beras, kapur barus, emas, kemeyan, rotan, gala-gala, lilin lebah, madu dan abdi.¹²⁹ Dari Palembang pula Melaka memperolehi bekalan padi, beras, gala-gala, besi, lilin lebah, madu, pelbagai jenis arak, daging, bawang putih dan merah serta kemeyan hitam. Pedagang-pedagang Melaka akan menukarkan barang mereka ini dengan kain-kain yang dibawa oleh pedagang Gujerat dan Keling di Melaka.¹³⁰ Palembang juga dikatakan mempunyai banyak perahu (*pangajavas*) dan jong. Setiap tahun 10-12 jongnya yang sarat dengan beras dan bahan makanan lain akan datang berdagang ke Melaka.¹³¹

Melaka juga berdagang terus dengan kerajaan Sunda di pulau Jawa. Pedagang-pedagang Sunda dikatakan sering juga datang ke Melaka. Mereka banyak menggunakan perahu yang dipanggil oleh Pires sebagai *lancharas* (lancang?), perahu kargo seberat 100-150 tan.¹³² Di antara dagangannya termasuklah lada hitam, cili, asam jawa dan abdi (yang sebahagiannya diperolehi dari Kepulauan Maldive). Dagangan utamanya beras. Ia juga mengeksport ke Melaka emas dan kain buatannya sendiri.¹³³ Kapal-kapal dari Melaka dikatakan sering datang ke Sunda untuk mendapatkan abdi, beras dan lada hitam di samping pinang dan air mawar. Di

¹²⁹ *Ibid.* h. 148.

¹³⁰ *Ibid.* h. 156.

¹³¹ *Ibid.* 155-56.

¹³² *Ibid.* h. 167

¹³³ *Ibid.* h. 169.

Melaka pedagang-pedagang Sunda akan membeli pelbagai jenis kain India. Mereka menggunakan emas untuk mendapatkan kain-kain itu.

Daripada laporan pihak Portugis, nampaknya perdagangan Melaka dengan pelabuhan-pelabuhan pesisir pantai utara bahagian tengah dan timur Jawa adalah lebih rapat. Dari pelabuhan-pelabuhan inilah datangnya kebanyakan bahan makanan Melaka, khususnya beras.¹³⁴ Perkembangan kerajaan Demak dan pelabuhan Japara di pulau itu mengikut M-Roelofsz adalah kesan daripada perdagangan bahan makanan dengan Melaka.¹³⁵ Di samping itu perdagangan dengan Ceribon dan Grisik juga begitu penting. Ada kemungkinan besar wujud perkongsian atau kerjasama di antara pedagang Melaka dengan Jawa dalam perdagangan rempah ratus di Meluku dan Banda. Setiap tahun dikatakan 8 buah jong belayar dari Melaka dan Grisik ke Banda dan Meluku; separuh daripadanya dari Melaka dan separuh lagi dari Grisik.¹³⁶ Jawa mengeksport pelbagai jenis barang ke Melaka terutama bahan makanan. Selain daripada itu Jawa juga membekalkan Melaka dengan emas, tembaga, batu permata, asam jawa, kain dan abdi. Melaka pula membekalkan pelabuhan-pelabuhan di pulau itu dengan kain-kain dari India.

¹³⁴ Pires mencatatkan bahawa Jawa banyak menanam padi. Terdapat empat luma jenis beras yang kualitinya lebih baik daripada beras-beras di tempat lain. *Ibid.*, h. 180.

¹³⁵ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 83.

¹³⁶ Lihat A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 214.

I. 6. Pedagang Melaka

Sungguhpun terdapat pendapat yang mengatakan ramai orang Melayu Melaka menceburkan diri dalam perdagangan, akan tetapi daripada bukti-bukti yang diperolehi tidak ramai mereka yang menceburkan diri dalam perdagangan antarabangsa atau menjadi entrepreneur yang besar-besar; kekecualian harus diberikan kepada beberapa orang pembesar.¹³⁷ *Sejarah Melayu* mencatatkan bahawa Bendahara Seri Maharaja Tun Mutahir merupakan seorang yang sangat kaya. Kita tidak syak bahawa kekayaan itu diperolehi daripada perdagangan. Namun demikian harus diingat bahawa Bendahara ini adalah dari keturunan Tamil Islam. Beliau adalah anak kepada Seri Nara Diraja Tun Ali dan cucu kepada Mani Purindam, seorang saudagar India yang kaya.¹³⁸ Sejak dari mudanya, iaitu sebelum diangkat menjadi Bendahara, beliau telah bergiat dalam bidang perdagangan. *Sejarah Melayu* mencatatkan;

*"Maka oleh Bendahara diberikannya pada Tun Tahir dan Tun Mutahir emas sepuluh tali seorang. Maka Tun Tahir dan Tun Mutahir diambilnya emas itu dikirimkannya pada orang mencari."*¹³⁹

Akan tetapi *Sejarah Melayu* tidak pernah mencatatkan tentang peranan orang-orang besar Melayu sebenar (tulen) Melaka menjalankan perdagangan, begitu juga *Suma Oriental*. Pembesar-pembesar Melayu nampaknya khusus menjalankan tugas-tugas mentadbir. Tun Perak, Bendahara Melaka yang terkenal itu tidak pernah disebut oleh

¹³⁷ Sebahagian besar mereka ini bukan terdiri daripada golongan Melayu asli/sebenar. Mereka merupakan orang-orang asing yang diterima masuk ke dalam birokrat Melaka atau dari keturunan kacukan/campuran.

¹³⁸ Lihat W.G.Shellabear (ed), *Sejarah Melayu*, Kuala Lumpur: Fajar Bakri, 1977, h. 62 & 104

¹³⁹ *Ibid.*, h. 105.

mana-mana sumber menjalankan perdagangan, begitu juga Temenggung dan pegawai-pegawai Melayu lain. Mereka memperolehi pendapatan daripada cukai dan hadiah yang diberikan oleh pedagang.¹⁴⁰

Jadi apakah peranan orang-orang Melayu Melaka sebenarnya dalam ekonomi dan perkembangan kerajaan ini? Orang Melayu Melaka, seperti yang dicatatkan oleh sumber-sumber Cina dan Portugis sebahagian besarnya merupakan nelayan, pelaut dan tentera. Kalau adapun mereka berdagang mereka berdagang secara kecil-kecilan menjadi pembekal barang-barang keperluan harian kepada pedagang-pedagang asing dan pelaut seperti barang makanan dan hasil-hasil hutan yang diperolehi dari kawasan sekitar Melaka. Mereka juga merupakan *petty traders*, pedagang kecil-kecilan yang mendagangkan barang-barang import dan tempatan di kota itu sendiri dan juga di kawasan-kawasan perdalaman. Tome Pires ada menyebut bahawa di semua lorong di Melaka terdapat orang-orang perempuan berjualan dan kerajaan Melaka memperolehi banyak cukai daripadanya.¹⁴¹

Namun demikian peranan utama orang Melaka dalam bidang ekonomi pada masa itu nampaknya adalah sebagai pembekal perkhidmatan kapal. Jelas dinyatakan dalam *Sejarah Melayu* bahawa orang Melaka rata-ratanya mempunyai kapal.¹⁴² Akan tetapi harus juga diingat tentulah yang mempunyai kapal itu terdiri daripada golongan berada. Mereka nampaknya menyewakan kapal-kapal mereka kepada pedagang untuk

¹⁴⁰ Lihat A. Cortesao (ed), *op cit.*, h. 265 & 273.

¹⁴¹ *Ibid.*, h. 274.

¹⁴² W. G. Shellabear (ed), *op cit.*, h. 163.

membawa barang dagangan mereka.¹⁴³ Sultan-sultan Melaka sendiri merupakan tuan-tuan punya kapal. Tome Pires mencatatkan tentang Muzaffar Syah;

*"Baginda seorang yang adil; baginda menumpukan banyak perhatian bagi memperbaiki Melaka; baginda membeli dan membina jong dan mengirimkan jong-jong itu dengan pedagang-pedagang. Hingga ke hari ini pedagang-pedagang tua dari zaman raja itu sangat memujinya terutama sebagai seorang yang adil."*¹⁴⁴

Di sini jelas menunjukkan bahawa tuan kapal (dalam kes ini Sultan sendiri) tidak berdagang tetapi menyewakan kapal-kapal mereka kepada pedagang. Namun demikian pengkaji-pengkaji nampaknya cenderung mengatakan pembesar dan raja-raja Melaka mengendalikan perdagangan malah berkemungkinan memonopoli beberapa bahan eksport dan import. Perkara ini mungkin timbul kerana sistem pembayaran yang digunakan untuk penyewaan kapal-kapal itu. Sewa kapal bukan semuanya dibayar secara tunai. Terdapat sistem penyewaan di mana pemilik kapal dibayar sewa secara perkongsian saham atau syer (*share*) barang dagangan yang dibawa oleh kapal itu. Nakhoda kapal itu juga mempunyai syer, malah pegawai dan kelasi-kelasi kapal itu juga mempunyai syer.¹⁴⁵ Dan mungkin kerana bayaran dalam bentuk syer hasil dagangan ini, ramai pengkaji beranggapan bahawa orang-orang Melayu terutama pembesar dan raja-rajanya menjalankan perdagangan (*commerce*). Akan tetapi dalam kes Bendahara Tun Mutahir dan beberapa pembesar dari keturunan India Muslim, merupakan kekecualian.

¹⁴³ A. Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 272.

¹⁴⁴ *Ibid.*, h. 243.

¹⁴⁵ Lihat R. Winstedt & P.E. de Jong de Jong, "Maritime Law of Malacca," dlm. *JMBRAS*, Vol. XXIX, Pt. 3, 1956, h. 36.

Pires dalam *Suma Orientalnya* banyak mencatatkan tentang kegiatan raja-raja Melaka dalam perdagangan. Namun demikian pernyataan Tome Pires tentang penglibatan para pemerintah Melaka dalam perdagangan itu mengikut D.K.Bassett belum cukup untuk membuktikan yang mereka benar-benar menjalankan perdagangan. Sebahagian besar informasi yang diperolehi oleh Pires itu adalah daripada certia-cerita mulut, bukan dari satu kajian yang teliti.¹⁴⁶ Justeru kerana itu M-Roelofsz percaya bahawa perdagangan jong Melaka ini sebahagian besarnya dikendalikan oleh pedagang-pedagang asing yang menetap di Melaka dan orang-orang Melayu tidak membina kapal-kapal mereka sendiri, walaupun mereka membekalkan pelaut-pelautnya dan para sultan kadangkala juga merupakan tuan punya kapal.¹⁴⁷

Kapal-kapal orang Melaka ketika itu bukanlah dari jenis yang besar-besar seperti kapal-kapal Melayu yang pernah dilihat oleh orang-orang Cina di pelabuhan-pelabuhan mereka pada abad ke-6 dan 7M. Kapal-kapal Melaka agak kecil yang hanya mampu membawa antara 40-100 orang sahaja.¹⁴⁸ Di antara jenis kapal Melayu yang diketahui digunakan pada masa itu termasuklah; perahu, sampan, ghurab, penjajab, sagur, payar, baluk, lancang, kapal, jong dan bahtera.¹⁴⁹ Sebahagian

¹⁴⁶ D K Bassett, "European Influence in Southeast Asia, c. 1500-1630," dlm. *JSEAH*, Vol. 4 (No.1), Mac 1963, h. 142. Mengikut Bassett para pemerintah negeri-negeri Melayu (Nusantara) masa itu memainkan peranan yang kecil sahaja dalam bidang perdagangan. Mereka lebih merupakan *banker*, penaung, pemungut cukai dan kadangkala mengenakan hak mereka membeli sesuatu komoditi itu terlebih dahulu (*pre-empt*). *Ibid.*, h. 143.

¹⁴⁷ M A P. Meilink-Roelofsz, *op cit*, h. 39.

¹⁴⁸ Berbanding dengan *Kun-lun-po* (kapal-kapal Melayu abad ke-6/7M) yang mampu membawa di antara 600-1,000 orang.

¹⁴⁹ Lihat Muhammad Yusoff Hashim, *Kesultanan Melayu Melaka*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h. 266.

daripada kapal ini diperbuat di Melaka, manakala yang lain diimport dari Jawa dan Pegu. Pires menyatakan;

“... baginda [Mansur Syah] telah mengambil keputusan untuk ke Mekah dengan membawa sejumlah besar emas dalam jong yang besar yang ditempahnya di Juwa dan sebuah lagi di Pegu ...”¹⁵⁰

Kapal-kapal dari Melaka ini menjalankan kegiatan perdagangan bukan sahaja di Nusantara, malah sampai ke India dan China. *Sejarah Melayu* mencatatkan bahawa sebuah kapal Melaka kepunyaan Hang Isap telah berlayar dan bermiaga hingga ke benua Keling.¹⁵¹ Pires juga mencatatkan bahawa kapal-kapal dari Melaka telah belayar membawa dagangan hingga ke pantai Gujerat, Koromendal, Tenasseri, Bengala, Pegu dan Sri Langka.¹⁵²

Oleh kerana perkembangan Melaka begitu pesat kesan daripada kegiatan ekonominya menyebabkan ia perlu mempunyai undang-undang yang lengkap, bukan sahaja untuk menjaga keselamatan rakyatnya bahkan juga untuk menjaga kepentingan para pedagang. Undang-undang ini dikenali sebagai *Undang-undang Laut Melaka* dan *Hukum Kanun Melaka*. Undang-undang Melaka ini mendapat pujian daripada pihak Portugis yang mengatakan, oleh kerana wujudnya undang-undang ini Melaka hidup aman damai dan para pedagang tidak kecewa berdagang di Melaka. Undang-undang dan harga barang di Melaka telah memang terkenal di kalangan pedagang antarabangsa.¹⁵³ Sebelum jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511M, Melaka telah

¹⁵⁰ A.Cortesao (ed), *op cit.*, h. 250

¹⁵¹ W G Shellabear (ed), *op cit.*, h. 163

¹⁵² A.Cortesao (ed), *op cit.*, h. 268-273

¹⁵³ *Ibid.*, h. 274

menjadi sebuah pelabuhan entrepot yang tiada tolok bandingnya di dunia. Pelbagai jenis dagangan boleh diperolehi di sini, kapal-kapal dari pelbagai negeri di barat dan timur datang berdagang ke Melaka.¹⁵⁴

Terdapat pedagang-pedagang asing yang menjalankan perdagangan di sana untuk sementara manakala yang lain mendirikan perdagangan yang tetap. Pedagang-pedagang Cina, Jawa, Keling, Benggali, Arab, Parsi dan Gujerat di antara pedagang yang sering berkunjung ke Melaka, malah pedagang Gujerat memainkan peranan penting dalam mempengaruhi pentadbiran negeri itu sehingga berjaya mempengaruhi Sultan Mahmud (Sultan Ahmad) menentang kedatangan orang-orang Portugis.¹⁵⁵ Malah syahbandar yang mengendalikan pedagang-pedagang dari Gujerat merupakan syahbandar yang terpenting daripada keempat syahbandar Melaka ketika itu.¹⁵⁶

Setiap bangsa itu mempunyai pertempatan mereka sendiri dan teragih kepada dua kawasan. Upeh di bahagian utara Sungai Melaka, terbahagi kepada dua daerah, yang pertama didiami oleh orang-orang yang berasal dari barat daya Asia, manakala di daerah yang satu lagi didiami oleh pedagang-pedagang yang berasal dari timur seperti Cina, Jawa dari Tuban dan Japara dan dari barat Jawa. Pedagang-pedagang dari Palembang juga terdapat di sini. Pedagang dari pelabuhan-pelabuhan utama pesisir utara Jawa seperti dari Grisik tinggal di kawasan Bandar Hilir di bahagian

¹⁵⁴ *Ibid.*, h. 286.

¹⁵⁵ *Ibid.*, h. 255

¹⁵⁶ *Ibid.*, h. 265.

selatan sungai itu.¹⁵⁷ Masa perdagangan yang paling aktif ialah di antara bulan Disember hingga Mac. Ketika itu kapal-kapal dari Asia Barat dan Timur Jauh sampai di Melaka. Pada waktu-waktu yang lain, perdagangan di Melaka disibukkan oleh pedagang-pedagang Jawa dan pedagang-pedagang lain dari Kepulauan Melayu.¹⁵⁸

I. 7. Portugis di Melaka (1511-1641M)

Dalam keadaan kegemilangan inilah Melaka jatuh ke tangan Portugis. Ketika jatuh itu perdagangan dan pelabuhan Melaka begitu hebat sekali sehingga dikagumi oleh orang-orang Portugis. Tome Pires mencatatkan bahawa tiada perlabuhan di dunia ini yang setanding dengannya;

“... tidak ada pelabuhan perdagangan sebesar Melaka yang diketahui, mahupun yang mengendalikan barang dagangan yang begitu indah dan berharga. Barang dari seluruh timur ditemui di sini; barang dari seluruh barat dijual di sini. Tidak disangsikan bahawa hal ekhwal Melaka begitu penting dan begitu menguntungkan dan mulia. Kerana kedudukannya, ia merupakan wilayah yang tidak mungkin mundur, tetapi mesti sentiasa membangun. Ia terletak di hujung monsun di mana kamu boleh memperolehi apa yang kamu mahu, dan kadangkala lebih daripada apa yang kamu cari ...”¹⁵⁹

Kejatuhan ke tangan Portugis tidaklah membantutkan perdagangan di kota itu. Walaupun mungkin Pires memperbesar-besarkan dakwaannya yang mengatakan lebih ramai pedagang dari timur dan barat datang berdagang ke Melaka selepas Portugis

¹⁵⁷ M.A.P.Meilink-Roelofsz, *op.cit.*, h. 37.

¹⁵⁸ *Ibid.*, h. 38.

¹⁵⁹ A.Cortesao (ed) *op.cit.*, h. 228.

menawannya,¹⁶⁰ namun dakwaan ini ada juga kebenarannya.¹⁶¹ Nampaknya kapal-kapal dagang dari sekitar Selat Melaka, Kepulauan Melayu, India dan China masih terus mengunjungi Melaka. Malah mengikut Pires, Melaka menjadi lebih makmur.¹⁶²

Sistem perdagangan yang efisyen yang disokong oleh kerajaan telah membawa kejayaan kepada perdagangan Portugis di timur amnya dan di Melaka khasnya. Sebuah angkatan laut yang kuat yang membantunya menjalankan perdagangan dan melindunginya daripada gangguan lanun membolehkan pihak Portugis mengaut keuntungan yang banyak daripada perdagangan yang dijalankan. Portugis telah menjadikan Melaka sebagai pusat kegiatan perdagangannya di sekitar Asia Tenggara. Melaka terus menjadi *core* perdagangan, akan tetapi kini dengan tugas yang agak berbeza sedikit. Melaka kini telah menjadi pusat pengumpulan bagi barang Asia Tenggara amnya dan Kepulauan Melayu khasnya. Barang ini kemudian akan diangkut ke Eropah. Dengan itu peranan pedagang-pedagang tempatan berterusan. Pedagang-pedagang dan pelaut-pelaut Melayu tetap meneruskan kegiatan mereka

¹⁶⁰ Tome Pires mencatatkan,

"Many Kling merchants; some Javanese, Parsees and Bengalees, some from Pase and Pahang, Chinese and other nationalities. Lucoes and people from Brunei. The people are very mixed and are increasing. Malacca cannot help much but return to what it was, and [become] even more prosperous, because it will have our merchandise, and they are better pleased to trade with us than with the Malays, because we show them greater truth and justice." *Ibid.*, h. 283

¹⁶¹ Sungguhpun begitu catatan Cina memberi gambaran yang agak berlawanan dengan yang diberikan oleh Pires sejarah Dinasti Ming mengatakan,

"...sejak orang-orang Frank [Portugis] mengambil alih negara itu [Melaka], keadaan telah lebih teruk. kapal-kapal dagang jarang ke sana lagi, kebanyakannya terus ke Sumatera. Namun demikian bila kapal-kapal terpaksa menghampiri negeri itu, kapal-kapal itu selalunya dirompak, oleh itu peratran di sana hampir tertutup." Lihat nota kaki 50, C.A.Gibson Hill, "Johore Lama and other ancient sites on the Johore River," dlm. *JMBRAS*, Vol. 29, Pt.2, May 1955, h. 142.

¹⁶² A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 283.

bagi membekalkan Melaka dengan hasil-hasil tempatan walaupun terdapat beberapa halangan yang dilakukan oleh pihak Portugis dan raja-raja tempatan, seperti perampasan dagangan mereka dan terpaksa mengambil pas bila melintasi Melaka. Sungguhpun begitu pedagang-pedagang tempatan ini tidak disekat mendagangkan barang makanan di Melaka, malah barang-barang ini tidak dikenakan cukai.¹⁶³ Justeru kerana itu perdagangan pesisir tempatan hampir-hampir tidak diganggu langsung dan perdagangan jenis ini merupakan perdagangan utama yang dijalankan oleh orang-orang Melayu sejak zaman Kesultanan Melaka lagi. Sungguhpun nampaknya pedagang-pedagang India Islam cuba mengelakkan Melaka, namun pedagang-pedagang Hindu ramai bertumpu ke pelabuhan itu. Malah mereka yang telah membantu Portugis memakmurkan kembali Melaka dan mendapat keutamaan dalam kehidupan perdagangan di pelabuhan itu.¹⁶⁴

Sungguhpun terpaksa menghadapi pelbagai keadaan bermusuhan, pedagang Portugis di Asia, khususnya di Kepuluan Melayu masih berjaya memperolehi keuntungan kerana sifat dan sistem perdagangan yang diamalkannya. Pihak Portugis mempunyai kekuatan tentera laut bagi menyokong kegiatan perdagangan mereka. Dengan itu bukan sahaja mereka dapat menentang kerajaan-kerajaan yang menghalang kegiatan mereka tetapi juga dapat memaksa kerajaan-kerajaan itu dan pedagang-pedagangnya menjualkan hasil-hasil dagangan mereka kepada pihak Portugis. Selain daripada itu pedagang-pedagang yang dilengkapi dengan senjata dapat sedikit sebanyak

¹⁶³ I.A. Macgregor, "The Portuguese in Malaya," dim. *JMBRAS*, Vol 28, Pt. 2, May 1955, h. 26

¹⁶⁴ M.A.P. Meilink-Roelofsz, *op.cit*, h. 121.

membantu pihak Portugis mengimplementasikan sistem monopoli mereka yang bukan merupakan objek pedagang-pedagang Asia. Pedagang-pedagang Asia biasanya belayar tanpa senjata dan kapal-kapal mereka agak rengan untuk membawa kelengkapan senjata yang berat-berat.¹⁶⁵ Tidak juga terdapat sebuah kuasa pusat yang kuat sebagai penaung pedagang-pedagang ini. Apa yang ada hanyalah perpaduan seagama, iaitu Islam. Perpaduan ini sahajalah yang merupakan penentang kuat bagi kegiatan perdagangan Portugis, khususnya di Kepulauan Melayu.¹⁶⁶ Penentangan-penentangan daripada orang-orang tempatan dan pedagang-pedagang Islam telah membantutkan sedikit sebanyak usaha pihak Portugis untuk cuba memonopoli seluruhnya perdagangan di kawasan ini. Keupayaan kerajaan-kerajaan tempatan kemudiannya mengahadapi kegiatan orang-orang Portugis ini telah menyebabkan kekuasaan Portugis selalunya terhad di sekitar persekitaran pertematan mereka seperti sekitar Melaka sahaja. Pertematan begini biasanya dapat dipertahankan oleh tentera lautnya.¹⁶⁷

Kegiatan perdagangan Portugis di Melaka semakin merosot khususnya selepas pertengahan abad ke-16M. Kedudukannya yang jauh menyebabkan pengawalan secara efektif alat-alat pentadbiran menjadi perkara yang musthail. Perkara ini telah membawa kepada rasuah dan insubordinasi.¹⁶⁸ Perkara ini kemudiannya membawa kepada perkara-perkara buruk yang lain seperti perdagangan persendirian dan

¹⁶⁵ *Ibid.*, h. 122.

¹⁶⁶ *Ibid.*

¹⁶⁷ *Ibid.*, h. 124

¹⁶⁸ *Ibid.*, h. 125.

penyeludupan serta hancurnya sistem pengadilan. Terdapat insiden-insiden di mana kakitangan kerajaan dan pelaut-pelaut menggunakan kekerasan dan perlanungan ke atas perkапalan tempatan. Mereka pula jarang dikenakan hukuman atau dihukum ringan sahaja, tidak setimpal dengan kesalahan yang mereka lakukan.¹⁶⁹ Penindasan-penindasan begini telah menyebabkan kebanyakan pedagang Asia tidak lagi mahu singgah di Melaka. Mereka menggunakan beberapa helah untuk mengelakkan Melaka. Sebahagian besar singgah di Aceh dan Kedah, manakala yang lain belayar menyusur pantai barat Sumatera sebelum ke pelabuhan-pelabuhan di pesisir utara Pulau Jawa melalui Selat Sunda.

Pendeknya sebelum kejatuhan Melaka ke tangan Belanda pada tahun 1641M, keadaan pusat perdagangan itu telah merosot sekali. Perkara ini diburukkan lagi oleh penempatan pegawai-pegawai yang tidak berkaliber. Kehidupan di Melaka telah merupakan “neraka” bagi sesetengah orang Portugis. Kematian yang banyak akibat penyakit dan peperangan menyebabkan Melaka tidak digemari oleh orang-orang Portugis sendiri. Manoel Godinho mencatatkan bahawa ada masanya orang-orang Portugis di pelabuhan itu terpaksa memegang senjata siang dan malam, tidur di kakinya kubu, terdedah kepada angin dan hujan dengan kekurangan makanan dan pakaian.¹⁷⁰

¹⁶⁹ *Ibid.*, h. 127.

¹⁷⁰ I.A. Macgregor, *op.cit*, h. 41.