

## BAB II

### Pelabuhan dan Pegawai Perdagangan Melayu

#### II.1 Pelabuhan dan Pusat-pusat Perdagangan di Pesisir Selat Melaka.

- II.1.2 Kuntala (*Kan-to-hi*)
- II.1.3 Melayu/Jambi
- II.1.4 Palembang
- II.1.5 Kedah
- II.1.6 Samudra-Pasai
- II.1.7 Melaka
- II.1.8 Aceh
- II.1.9 Johor
- II.1.10 Riau
- II.1.11 Ujung Salang
- II.1.12 Pelabuhan-pelabuhan lain

#### II.2 Pentadbiran dan Pegawai-pegawai Perdagangan dan Pelabuhan.

- II.2.1 Syahbandar
- II.2.2 Pegawai-pegawai lain

## II.1 Pelabuhan dan Pusat-pusat perdagangan di pesisir Selat Melaka

Setelah Selat Melaka menjadi laluan penting perkapalan antara India dan China pada abad ke-5M, telah muncul beberapa pelabuhan dan pusat perdagangan di sekitar pesisir kiri dan kanan Selat itu. Pusat-pusat ini pada peringkat awalnya lebih merupakan pelabuhan persinggahan bagi kapal-kapal yang berdagang di antara India dan China. Ia hanya mengendalikan urusan perkapalan dan akomodasi pelaut dan pedagang-pedagang asing yang singgah di situ. Kapal-kapal perlu singgah di kawasan ini sama ada untuk berehat dan mendapatkan bekalan atau menunggu angin kerana kawasan ini merupakan kawasan peralihan angin monsun untuk membolehkan kapal-kapal berlayar ke timur atau ke barat.

Daripada sumber-sumber Cina, India, Arab dan Barat diperolehi pelbagai nama pelabuhan di sekitar Selat Melaka sejak abad pertama Masehi lagi. Akan tetapi nama-nama ini ada kalanya tenggelam timbul dalam catatan bangsa-bangsa itu, manakala yang lain timbul dan kemudian hilang tidak pernah disebut lagi. Kehilangan nama-nama ini dalam catatan-catatan purba itu bukan bermakna pelabuhan itu telah lenyap sama sekali. Ada kemungkinan ia telah bertukar nama akibat dikuasai oleh suatu kuasa politik baru atau mungkin mempunyai nama yang lain dalam catatan bangsa-bangsa yang berlainan. Ada juga kemungkinan ia tidak lagi didatangi oleh bangsa-

bangsa yang dahulu sering mengunjunginya oleh sebab-sebab yang tertentu.<sup>1</sup> Atau mungkin kerana pelabuhan itu tidak lagi dapat mengendalikan barang yang diperlukan oleh pedagang-pedagang antarabangsa itu. Tidak dapat juga dinafikan bahawa pelabuhan-pelabuhan itu mungkin musnah akibat serangan musuh atau bencana alam yang melandanya seperti banjir, gempa bumi dan letusan gunung berapi.<sup>2</sup> Leong Sau Heng berpendapat sesetengah pelabuhan itu tidak timbul lagi dalam rekod-rekod Cina bukan kerana ia telah hilang atau musnah tetapi kerana utusan dari pelabuhan itu tidak lagi datang mengadap maharaja Cina.<sup>3</sup>

Dalam hal ini J.K.Wells merumuskan bahawa kemunculan dan kehilangan pelabuhan-pelabuhan dalam catatan-catatan purba itu ditentukan oleh pergolakan di antara kuasa luaran dan dalaman. Beliau juga menyatakan, selain daripada kedinamikan politik dalaman dan perubahan dari segi kawalan ekonomi, terdapat perubahan dalam arah *route* perdagangan, peningkatan dalam permintaan kepada sesuatu barang, kemerosotan pasaran barang yang lain, yang menentukan nasib

<sup>1</sup> Sebagai contoh, tidak terdapat catatan tentang Meluku dalam catatan Cina (Ming) pada abad ke-15M bukan kerana negeri pelabuhan itu sudah tidak ada tetapi kerana pada masa itu pelaut-pelaut Cina sudah tidak lagi belayar ke Meluku untuk mendapatkan cengkih. Mereka memperolehnya daripada pedagang-pedagang Melayu dan Jawa di pelabuhan-pelabuhan utama Nusantara ketika itu seperti di Melaka dan Grisik. Ketika ini pedagang-pedagang Melayu dan Jawa telah mengambil peranan sebagai pemungut hasil-hasil dari Kepulauan Melayu untuk dikumpul dan dijualkan di pelabuhan-pelabuhan utama. Dengan itu pedagang-pedagang asing tidak lagi payah untuk pergi ke pelabuhan-pelabuhan pembekal (*feeder ports*) bagi mendapatkan sesuatu hasil itu. Lihat A Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, Vol 2. Expansion and Crisis*, New Haven Yale University Press, 1993, h.4.

<sup>2</sup> Sebagai contohnya, satu kes terbaru, bandar-pelabuhan Singkel di pantai barat Sumatera telah tenggelam akibat gempa bumi dan ombak besar pada tahun 1935M. Lihat Mahmud Bankaru, *Dari Balahan Sampai Haloban*, Banda Aceh:Dinas Pariwisata Aceh, 1996, 5.10.2.

<sup>3</sup> Kerajaan Cina hanya menerima perwakilan kerajaan-kerajaan yang merdeka. L S Heng, "Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. - A.D. 1400," dlm. J.K.Wells & J.Villiers (ed), *The Southeast Asian Port and Polity, Rise and Demise*, Singapore: Singapore University Press, 1990, h.20.

sesebuah negeri-pelabuhan itu. Di samping itu mengikutnya, ada dua faktor lain yang juga memainkan peranan, iaitu; perkembangan perdagangan di pusat-pusat perdagangan (*core*) di tengah dan timur Nusantara seperti di Banten, Makassar dan Manila pada abad ke-17 dan 18M dan peningkatan perdagangan Cina pada abad yang berikutnya (19M). Perkembangan-perkembangan ini hingga kini telah membawa kawasan-kawasan perdagangan sekitarnya ke dalam aliran utama perdagangan antara bangsa.<sup>4</sup>

Sesebuah pelabuhan itu akan berkembang dengan pesat seandainya pusat-pusat pembekalnya di pedalaman dapat membekalkannya dengan pelbagai barang yang diperlukan oleh perdagangan antara bangsa. Sekiranya pusat-pusat pembekal itu telah tidak mampu membekalkannya lagi, kerana sebab-sebab tertentu, perkara ini akan membawa kepada kemerosotan sesebuah pelabuhan itu. Di samping itu, minat perdagangan antarabangsa terhadap sesuatu barang juga boleh membawa kepada naik turunnya sesebuah pelabuhan. Minat yang bertambah kepada tempah ratus khususnya lada hitam sejak abad ke-16M telah membawa kepada perkembangan dan kemajuan pelabuhan Aceh dan meningkatnya minat terhadap timah pada abad ke-18M telah membawa kepada perkembangan pelabuhan Selangor dan Kedah dan maju kembalinya pelabuhan Palembang. Ketidakupayaan pusat pembekal (*feeder points*) Riau membekalkan barang dagangan kepada pelabuhannya kesan daripada

---

<sup>4</sup> J.K. Wells, "Introduction: An Overview," dlm. *ibid.*, h.9.

pergolakan politik dalaman dan tekanan daripada pihak *V.O.C.* pada separuh akhir abad ke-18M, telah membawa kepada kemerosotan pelabuhan itu.

Kestabilan politik dalaman juga penting. Kekacauan politik yang membawa kepada kacau bilau dalam negeri telah menyebabkan ketidaktenteraman yang boleh mengganggu perdagangan. Pedagang-pedagang yang berasa nyawa dan harta mereka terancam akan beralih ke pelabuhan-pelabuhan yang lebih stabil politiknya. Di samping itu kelemahan sesebuah kerajaan yang menaungi pelabuhan itu akan membawa kepada kehilangan kewibawaannya menentukan keselamatan pedagang dan orang asing. Dengan itu juga kegiatan melanun akan meningkat.<sup>5</sup>

Perbalahan di antara pembesar di kawasan perdalamandan dengan pihak penguasa pelabuhan juga akan membawa kemerosotan kepada sesebuah pelabuhan itu. Pembesar-pembesar dari pusat pembekal (*feeder points*) di Sumatera umpamanya dengan mudah boleh mengalihkan penyaluran hasil-hasil kawasannya ke pelabuhan-pelabuhan baru sekiranya ia tidak lagi berbaik dengan penguasa sesebuah pelabuhan di kuala sungai atau di pantai. Pembekal-pembekal lada hitam, rotan, gambir, emas dan hasil-hasil lain dari Minangkabau dengan mudah boleh menyalurkan hasil-hasil itu ke pelabuhan-pelabuhan mana yang lebih menguntungkan mereka baik di pantai barat maupun di pantai timurnya. Perbalahan dengan Jambi umpamanya menyebabkan hasil-hasil itu dibawa ke pelabuhan Kampar, Siak dan Bengkalis tanpa

---

<sup>5</sup> Perkara ini jelas bila dilihat tentang kemerosotan pelabuhan Palembang pada abad ke-15M, Brunei dan Riau pada abad ke-18M, di samping itu pelabuhan di mana terdapatnya keadaan arnaki atau hampir arnaki seperti Aceh pada separuh kedua abad ke-18M merupakan "syurga" bagi lanun dan penyeludup.

dapat dibuat apa-apa oleh pihak Jambi. Hasil-hasil itu juga boleh disalurkan ke pelabuhan-pelabuhan di pantai barat seperti Padang, Periaman dan Bangkahulu. Justeru itu, pelabuhan yang ditinggalkan itu akan mundur manakala pelabuhan yang baru didatangi akan meningkat maju.

Andaian J.K.Wells tentang perkembangan pelabuhan akibat daripada perkembangan perdagangan di Banten, Makassar dan Manila dan juga peningkatan dalam perdagangan dengan China harus juga dilihat dengan teliti.<sup>6</sup> Namun demikian di Selat Melaka perkembangan ini tidak begitu jelas kepada pelabuhan-pelabuhan kekuasaan tempatan tetapi memang nyata kepada pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai oleh orang-orang Barat seperti Manila, Betawi, Pulau Pinang dan kemudiannya Singapura. Pelabuhan-pelabuhan tempatan berkembang kerana kemampuannya menghasilkan barangannya sendiri yang telahpun merupakan bahan eksport sejak sebelum abad ke-18M. Bukan kerana kewujudan pusat-pusat perdagangan baru di tengah dan timur Nusantara itu yang menyebabkan pelabuhan-pelabuhan ini memasuki aliran utama perdagangan antarabangsa tetapi ia telah lebih dahulu berada dalam arus itu dengan hasil-hasilnya sendiri.

Pelabuhan-pelabuhan di sekitar Selat Melaka ini boleh dibahagikan kepada dua jenis:

**Pelabuhan Utama** (Pelabuhan antara bangsa) dan **Pelabuhan Sekunder** (Pelabuhan tempatan).<sup>7</sup> Dalam pada itu pelabuhan utama itu juga boleh dibahagikan kepada dua,

---

<sup>6</sup> *Ibid.*, h. 9.

<sup>7</sup> Pelabuhan sekunder lebih merupakan pusat pengumpulan wilayah (*regional collecting centre*) yang tidak terlibat dengan kegiatan pengeksportan kembali barang yang diimportnya seperti sebuah pelabuhan entrepot. Akan

iaitu pelabuhan di bawah pemerintahan peribumi seperti Aceh dan Palembang dan pelabuhan pemerintahan kuasa kolonial seperti Melaka dan Pulau Pinang dan kemudian Singapura.

Pelabuhan utama ini merupakan pelabuhan besar yang didatangi oleh kapal-kapal dari berbilang negara. Ia biasanya merupakan pelabuhan kosmopolitan di mana terdapat pelbagai bangsa yang datang berdagang di sana. Ia juga biasanya merupakan pelabuhan entrepot yang mengumpulkan hasil dagangan dari kawasan sekitarnya dan mengeksport barang itu melalui pedagang-pedagang asing yang datang berdagang di pelabuhan itu. Ia mengimport barang dagangan yang dibawa oleh pedagang-pedagang asing itu dan kemudian menyalurkan barang-barang dagangan itu ke kawasan perdalamannya melalui pedagang dan kapal-kapal tempatan.<sup>8</sup> Pada abad ke-17 dan 18M pelabuhan Aceh, Melaka, Palembang dan Pulau Pinang dapat dikategorikan ke dalam pelabuhan jenis ini. Namun demikian semua pelabuhan utama yang dikuasai oleh penguasa tempatan di Selat Melaka hilang kepentingannya sebagai pelabuhan yang mengendalikan perdagangan jarak jauh kepada pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai oleh pihak Barat seperti Melaka, Pulau Pinang dan kemudiannya Singapura. Dikatakan pemusatan perdagangan di Betawi juga

---

tetapi ini bukan bermakna ia tidak mengimport langsung barang asing. Barang asing diimport hanya untuk kegunaannya sendiri dan untuk diedarkan ke kawasan perdalamannya.

<sup>8</sup> Namun demikian terdapat juga pedagang asing yang menjadi pedagang runcit memasuki kawasan-kawasan perdalamannya itu, khususnya pedagang Cina dan India. 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.146.

membawa kepada kemerosotan pelabuhan-pelabuhan utama ini.<sup>9</sup> Dan akhirnya pelabuhan-pelabuhan itu hanya tinggal sebagai pelabuhan sekunder atau pelabuhan pembekal sahaja pada abad ke-19M, manakala wilayah-wilayah perdalamannya menjadi kawasan *periphery* bagi pelabuhan-pelabuhan utama itu.

Pelabuhan sekunder merupakan pelabuhan tempatan yang kecil yang memainkan peranan sebagai *feeder ports* (pelabuhan pembekal) kepada pelabuhan utama itu. Ia merupakan pelabuhan kecil di kuala-kuala sungai atau tebing-tebing sungai di perdalam yang hanya didatangi oleh perahu-perahu dan pedagang tempatan. Pelabuhan-pelabuhan itu mungkin hanya mengeluarkan satu atau dua jenis barang sahaja. Pedagang-pedagang tempatan akan memungut hasil-hasil ini dan membawanya ke pelabuhan utama sebelum dieksport ke negara-negara lain. Di antara pelabuhan begini ialah Bengkalis, Siak, Kampar, Inderagiri di Sumatera dan Kedah, Selangor dan Teluk Bakong (Perak) di Semenanjung.<sup>10</sup>

Pada kebiasaan pelabuhan-pelabuhan sekunder ini dikuasai oleh pembesar-pembesar yang tunduk kepada kerajaan-kerajaan yang menguasai pelabuhan-pelabuhan utama itu. Akan tetapi pada abad ke-18 dan 19M, ia tidak semestinya demikian. Seperti yang telah dinyatakan di atas tadi pelabuhan-pelabuhan ini boleh menjadi sebuah pelabuhan bebas apabila kuasa-kuasa besar yang menaunginya itu

<sup>9</sup> A Reid, *op cit.*, h. 1-2.

<sup>10</sup> Namun demikian pelabuhan-pelabuhan ini sering juga didatangi oleh pedagang-pedagang asing seperti *country traders* Inggeris dan pedagang Cina serta Culia.

telah lemah atau mungkin pelabuhan-pelabuhan itu telah dikuasai oleh golongan lanun yang tidak tunduk kepada mana-mana kerajaan.<sup>11</sup>

Walaupun sebahagian besar daripada pelabuhan itu lebih merupakan negara kota, akan tetapi bukan semuanya merupakan pusat pemerintahan. Pada peringkat awal pertumbuhan kerajaan di kawasan ini, wujud pelabuhan-pelabuhan yang dijadikan pelabuhan utama sesebuah empayar itu, umpamanya Kedah dan Jambi sebagai pelabuhan utama kerajaan Sriwijaya. Pelabuhan utama Samudra juga bukan di ibukotanya. Mengikut Ibn Battuta, pelabuhan Samudra itu terletak lebih kurang empat batu di hilir ibukotanya.<sup>12</sup> Ibukota sesebuah kerajaan itu sering bertempat di titik di mana kapal-kapal lautan tidak lagi dapat mudik dan barang kini terpaksa diangkut menggunakan perahu atau sampan-sampan sungai seperti ibukota Palembang, Jambi, Inderagiri dan Siak.<sup>13</sup>

### **II.1.2. Kuntala (*Kan-to-li*)**

Kerajaan terawal yang dapat dikesan muncul di pesisir timur pulau Sumatera ialah kerajaan Kuntala (*Kan-to-li*). Kerajaan ini dipercayai muncul sekitar abad ke-5M

<sup>11</sup> Di antara pelabuhan lanun yang pernah wujud di Selat Melaka pada abad ke-18M itu ialah Reteh, Saba, Tukal dan Air Itam di pantai timur Sumatera. Lihat J F Warren, *The Sulu Zone, 1768-1898*, Singapura: Singapore University Press, 1981, h. 157.

<sup>12</sup> H.A.R.Gibb, *Ibn Battuta, Travels in Asia and Africa 1325-1354*, London: Routledge & Kegan Paul, 1969, h. 273.

<sup>13</sup> A. Reid, *op cit.*, h. 54.

bertempat di tebing Sungai Batang Hari, berhampiran Jambi.<sup>14</sup> Catatan Cina buat pertama kalinya menyebut kerajaan *Kan-to-li* (Kuntala) ini pada tahun 441M, apabila kerajaan itu mengantar perwakilan ke istana Cina. Utusan yang kedua telah dihantar pada tahun 455M ketika kerajaan itu diperintah oleh seorang raja bernama Sri Waranarendra (454-456M). Kemudian beberapa utusan lain telah dikirimkan pada abad ke-6M. Dari pada catatan Cina nampaknya kerajaan (pelabuhan) ini menjalankan perdagangan hasil-hasil yang dibawa dari Asia Barat di samping barang sendiri. Pada abad ke-5M itu barang tempatan Asia Tenggara masih lagi belum popular di China, justeru itu barang dagangan *Kan-to-li* yang dibawa ke China sebahagian besarnya adalah hasil-hasil dagangannya dengan India, Parsi atau negara-negara lain di Asia Barat.<sup>15</sup>

Pada abad ke-5 dan 6M itu, *Kan-to-li* telah memainkan peranan penting dalam perdagangan *Po-ssu* (barang-barang dagangan Parsi).<sup>16</sup> Apabila dinasti Liang mengambil alih pemerintahan bahagian selatan China pada tahun 502M, perdagangan di antara China dengan kepulauan Asia Tenggara semakin meningkat. Justeru itu *Kan-to-li* telah mengirimkan lebih banyak utusan ke istana Cina, iaitu pada tahun 518, 520, 560 dan 563M.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> S.Muljana, *Kuntala, Sriwijaya dan Suwarnabhumi*, Jakarta: Yayasan Idayu, 1981, h. 18. Lihat juga O.W.Wolters, *Perdagangan Awal Indonesia*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h. 289.

<sup>15</sup> *Ibid.*, h. 264-298.

<sup>16</sup> Tentang perdagangan *Po-ssu* ini, lihat O.W.Wolters, *Perdagangan Awal Indonesia. Satu Kajian Asal Usul Kerajaan Sriwijaya*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h.163-207.

<sup>17</sup> Pada tahun 560M, Dinasti Liang telah digantikan oleh Dinasti Ch'en di China Selatan. Lihat S.Muljana, *op cit.*, h. 19.

Pada abad ke-6M ini, di antara barang ufti yang utama yang dikirimkan oleh *Kan-to-li* ke istana Cina ialah bau-bauan dan ubat-ubatan. Barang-barang ini mungkin merupakan dupa, mur dan kemeyan dari Asia Barat dan geharu, kemeyan serta kapur barus dari kepulauan Asia Tenggara yang merupakan barang-barang yang diminati di China.<sup>18</sup>

### II.1.3. Melayu/Jambi

Bila masuk abad ke-7M, nama kerajaan *Kan-to-li* tidak lagi disebut dalam catatan-catatan Cina. Perkara ini berkemungkinan kerana kerajaan itu telah tidak wujud lagi atau telah dikuasai oleh kerajaan lain di sekitarnya. Pada abad ke-7M itu mula muncul berita-berita tentang dua buah kerajaan lain di sekitar “laut selatan” ini dalam catatan-catatan Cina, iaitu kerajaan Melayu (*Mo-lo-yo*) dan Sriwijaya (*Shih-li-foshih*). Oleh kerana kerajaan *Kan-to-li* ini berpusat di sekitar muara Sungai Batang Hari dan ibukota kerajaan Melayu juga berpusat di situ, iaitu di Jambi, maka berkemungkinan besar kerajaan Melayu telah mengambilalih atau menakluki kerajaan ini. Di samping itu mengikut *Sejarah Baru Dinasti Tang*, kerajaan Melayu buat pertama kalinya mengirimkan utusannya ke China pada tahun 644/5M, iaitu ketika kerajaan *Kan-to-li* sudah tidak wujud lagi. Kemungkinan besar di antara 563-644M itu telah berlaku pergolakan kuasa di sekitar pantai timur Sumatera hingga

---

<sup>18</sup> O.W. Wolters, *op.cit.*, h. 218.

menyebabkan runtuhnya kerajaan *Kan-to-li* dan munculnya kerajaan Melayu dan Sriwijaya.

Dengan munculnya kerajaan Melayu dan Sriwijaya, muncul pulalah dua buah pelabuhan baru di pinggir Selat Melaka, pelabuhan Jambi (kerajaan Melayu) dan pelabuhan Palembang (kerajaan Sriwijaya). Pada peringkat awal ini besar kemungkinan nama Jambi tidak wujud, nama pelabuhan kerajaan Melayu itu adalah **Melayu** juga, yang di dalam catatan I-tsing disebut *Mo-lo-yo*. Seperti *Kan-to-li* tadi, pelabuhan Melayu ini terletak di sekitar kuala Batang Hari.

Setelah penubuhannya, Melayu memainkan peranan yang dimainkan oleh *Kan-to-li* sebelumnya. Ia menjadi sebuah pelabuhan perdagangan dan persinggahan kapal-kapal yang lalu lintas di Selat Melaka di antara China dan India. Daripada laporan I-tsing (Yi-tsing) seorang sami dan pengembara Budha Cina, berkemungkinan besar kerajaan (pelabuhan) ini telah ditakluki oleh jirannya dari selatan, Sriwijaya di antara tahun 671-688M.<sup>19</sup> Kedudukannya yang strategik dari segi pelayaran dan perdagangan telah menyebabkan ia ditakluki oleh kerajaan itu. Penaklukan ini tidak memusnahkan pelabuhan Melayu malah ia menjadi semakin maju kerana Sriwijaya telah menjadikannya pelabuhan utama.

---

<sup>19</sup> G. Coedes, L-C. Darmais, *Sriwijaya, History, Religion & Language of an Early Malay Polity*, MBRAS, Monograph No.20, 1992, h. 8. Lihat juga Nia Kurnia Sholihat Irfan, *Kerajaan Sriwijaya*, Jakarta:Grimuku Pasaka, 1983, h. 60.

Pada sekitar pertengahan abad ke-9M, nampaknya Melayu telah dapat memerdekaan dirinya daripada Sriwijaya, akan tetapi kini ia tidak lagi dikenali sebagai Melayu tetapi Jambi.<sup>20</sup> Mengikut catatan dinasti Sung, utusan *Chuen-pi* (Jambi) telah datang mengadap Maharaja Sung pada tahun 853M.<sup>21</sup> Pada abad ke-10 dan 11M, kerajaan Jambi nampaknya telah dapat menguasai wilayah-wilayah Sriwijaya termasuk ibukota dan pelabuhannya, Palembang. Kekalahannya di tangan kerajaan Cola pada tahun 1025M juga tidak memusnahkannya. Ia telah dapat bangun kembali menjadi sebuah kerajaan yang kuat dan pelabuhan yang maju dan utama di sekitar Nusantara amnya dan Selat Melaka khasnya.

Pada abad ke-11 dan abad ke-12M, Jambi telah menjadi pelabuhan yang penting tempat persinggahan kapal-kapal dari kepulauan Melayu, Arab, India dan China. Mengikut catatan Chau Ju-ka dalam bukunya *Chu-fan-chi*, pelabuhan ini menguasai lalu lintas perdagangan asing di Selat Melaka.<sup>22</sup> Negara ini dikatakan kaya dengan hasil-hasil seperti kulit penyu, damar, mutiara, kayu cendana, pinang, rotan, setanggi dan minyak wangi. Malah ada kemungkinan besar kapal-kapal dan pedagang dari Jambi telah sampai ke Afrika Timur pada masa itu. Idrisi (m.1165M) mencatatkan

<sup>20</sup> Mengikut S.Muljana, pada abad ke-7M, Jambi dikenali sebagai Melayu. Hanya pada abad ke-9M (853M) baru ia dikenali sebagai Jambi. Lihat S.Muljana, *op.cit* , h. 40.

<sup>21</sup> Mengikut pendapat Wolters, topónim *Chien-pi* yang terdapat di dalam catatan Cina itu bukanlah Jambi tetapi Kampe. Kampe katanya adalah sebuah kerajaan (pelabuhan) yang terletak di antara Sungai Deli dan Perlak dekat dengan Teluk Lhosumawe (Diamond Point). Tempat itu hari ini dikenali sebagai Kompal (Kampal). Lihat O.W.Wolters, *Kejatuhan Srivijaya dalam Sejarah Melayu*. Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1990, h. 48. Walaupun demikian mengikut pendapat ramai, topónim *Chien-pi* itu merujuk kepada Jambi. Lihat S.Muljana:1981, B.W.Andaya:1993, K.R.Hall:1985,D.G.E.Hall:1979

<sup>22</sup> S.Muljana, *op.cit* , h. 179.

bahawa terdapat pedagang-pedagang di Zabaj (Muara Sabak atau Jambi) yang telah berdagang di Zanzibar. Dalam tulisannya beliau menyatakan;

*"Orang-orang Zanj [orang Afrika Timur] tidak mempunyai kapal sendiri untuk mereka mengembala, oleh itu mereka menumpang kapal-kapal dari tanah Oman dan lain-lain yang menuju ke kepulauan Zabaj, yang merupakan sebahagian daripada India. Orang asing ini kemudian menjual barang mereka dan membeli hasil-hasil negara itu. Penduduk kepulauan Zabaj pergi ke Zanzibar menaiki pelbagai jenis kapal, dan mendapat keuntungan dengan cara menjual barang mereka kerana mereka memahami bahasa antara satu dengan lain."*<sup>23</sup>

Oleh kerana kekayaan yang diperolehinya daripada perdagangan, kerajaan Melayu menjadi semakin kuat hingga ia berjaya menakluki seluruh bekas tanah jajahan Sriwijaya. Palembang telah jatuh ke tangannya sekitar 1183M.<sup>24</sup> Malah Sri Langka juga dikatakan telah mengirim ufti setiap tahun kepada Melayu.<sup>25</sup>

Pelabuhan dan kerajaan Melayu-Jambi sampai ke kemuncak kegemilangannya pada pertengahan abad ke-13M. Oleh kerana kedudukan dan kekayaannya itu ia menjadi rebutan kerajaan besar di Asia Tenggara. Ia telah diserang dan ditawan oleh kerajaan Singasari (Jawa) sekitar tahun 1275M.<sup>26</sup> Walaupun kerajaan Melayu terus wujud selepas ini tetapi ia telah menjadi lemah.<sup>27</sup> Nampaknya pelabuhan Jambi terus

<sup>23</sup> Lihat G.R.Tibbets, *A Study of The Arabic Texts Containing Material on South-east Asia*, Leiden: E.J Brill, 1979, h. 51.

<sup>24</sup> S. Muljana, *op cit.*, h.189.

<sup>25</sup> *Ibid.*, h. 225

<sup>26</sup> Serangan ini dikatakan dilakukan oleh Raja Sri Kertanagara pada tahun 1275M. Akan tetapi tentera Singasari hanya berjaya menawan ibukota kerajaan Melayu, Dharmasraya pada tahun 1286M. Ketika itu kerajaan Melayu di bawah pemerintahan Sri Maharaja Tribhuwanaraja Mauliwarmadewa. *Pararaton* memanggil serangan ini sebagai *Pamalayu* yang bermaksud perang menentang Melayu. Untuk keterangan lanjut lihat, *ibid.*, h. 236.

<sup>27</sup> Namun demikian ketika Marco Polo melawatnya sekitar 1291/92M, beliau menyatakan bahawa kerajaan *Malayur* (Melayu/Jambi) merupakan sebuah kerajaan yang makmur dan mempunyai kota yang indah serta kaya dengan

memainkan peranannya sebagai pelabuhan utama kerajaan Melayu hingga masuk abad ke-14M walaupun tidaklah segemilang abad sebelumnya. Pedagang-pedagang Cina, India dan Arab ketika itu mula menumpukan perhatian ke pelabuhan-pelabuhan lain di Nusantara terutama pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai oleh orang-orang Islam di utara Sumatera seperti Perlak dan Samudra-Pasai.

Pada abad ke-15M, Jambi telah dikuasai oleh kerajaan Melayu Melaka. Tome Pires mencatatkan bahawa ketika itu Jambi tidak mempunyai raja. Melaka menempatkan seorang gabnor yang bergelar *pates* (patih) bagi mentadbirkan pelabuhan itu.<sup>28</sup> Ketika ini ia terabai terus sebagai sebuah pelabuhan kerana tumpuan perdagangan adalah ke Melaka. Jambi hanya mengendalikan perdagangan tempatan khususnya perdagangan lada hitam yang dikeluarkan oleh kawasan perdalamannya di wilayah Minangkabau (Sumatera Barat).

Lada hitam yang dikeluarkan oleh Jambi hanya didagangkan kepada pedagang-pedagang tempatan hingga apabila pihak Portugis kehilangan pelabuhan pembekal lada hitam utamanya, iaitu Pasai dan Pidir kepada pihak Aceh, ia terpaksa memperolehi komoditi itu dari Patani di mana lada hitam Jambi ada didagangkan.<sup>29</sup>

---

perdagangan rempah ratus. Lihat R. Latham(ter.), *Marco Polo. The Travels*, Great Britain:Penguin Books, 1976, h. 252.

<sup>28</sup> A. Cortesao (ed), *The Suma Oriental of Tome Pires*, The Hakluyt Soc., 1967, h. 154.

<sup>29</sup> B. W Andaya, *To Live as Brothers*, Honolulu:University of Hawaii Press, 1993, h.45.

Buat seketika, iaitu pada akhir abad ke-16M dan awal abad ke-17M, Jambi kembali menarik minat pedagang-pedagang Cina, akan tetapi mereka kemudian meninggalkannya kerana berkurangnya perdagangan yang dijalankan di sana di samping pengukuhan monopoli orang Eropah.<sup>30</sup> Namun demikian pelabuhan ini hidup terus hingga masuk ke abad ke-18M dan di awal abad ke-19M ia hanya merupakan sebuah pelabuhan penduduk tempatan dan begitu miskin.<sup>31</sup>

#### II.1.4. Palembang

Sebuah lagi pelabuhan yang memainkan peranan penting dalam pelayaran dan perdagangan di Selat Melaka ialah Palembang. Walaupun ia tidak terletak di pinggir Selat Melaka, namun seperti Jambi ia memainkan peranan penting dalam kegiatan politik dan ekonomi yang dijalankan di Selat itu. Pengaruh Palembang begitu besar dalam menentukan kegiatan-kegiatan itu sejak abad ke-7M lagi. Sebagai sebuah pelabuhan, Palembang yang terletak di tebing Sungai Musi tidaklah begitu strategik kedudukanya jika dibandingkan dengan Jambi. Ia terletak agak jauh dari lalu lintas perdagangan Selat Melaka dan kualanya terhalang oleh Pulau Bangka dari Laut China Selatan. Kapal-kapal dagang jarang singgah di pelabuhannya. Mengikut

<sup>30</sup> *Ibid.*, h. 42 & 43. Namun demikian, mengikut seorang pemerhati pada tahun 1616M, raja yang paling kaya di kalangan raja-raja di pesisir timur Sumatera ialah raja Jambi. *Ibid.*, h. 43. Monopoli Belanda (*V.O.C*) ke atas perdagangan Jambi ini jelas dengan tertandatangannya Perjanjian Jambi-Belanda 1615M. Di samping itu Jambi juga merupakan salah sebuah pembekal utama lada hitam kepada pihak Belanda pada abad ke-17M. Seorang kapten kapal Belanda bernama Willem Ysbrantsz Bontekoe mencatatkan bahawa beliau sering diutuskan ke Jambi mengambil lada hitam. Lihat W.Y.Bontekoe, *Willem Bontekoe. Memorable Description of the East Indian Voyage, 1618-25*, London: Broadway Travellers, 1929, h. 78-80.

<sup>31</sup> B.W Andaya, *op.cit.*, h. 42.

O.W.Wolters, Palembang hanyalah sebuah pusat perdagangan yang melayani penduduk yang tinggal di pantai dan pulau-pulau pinggirnya.<sup>12</sup> Ia hanya diminati oleh pendita-pendita Buddha.<sup>13</sup> Pendita-pendita Cina sering singgah di sini untuk mempelajari bahasa Sanskrit atau untuk menterjemah kitab-kitab agama Buddha. Sungguhpun kerajaan Sriwijaya dikatakan mengeksport pelbagai jenis barang dagangan seperti geharu, cendana, kapur barus, gading, timah, kayu sapan, rempah ratus, kemeyan dan pelbagai barang lagi, akan tetapi barang ini tidak dieksport melalui pelabuhan Palembang. Sebahagian besarnya dieksport melalui Jambi, Kedah dan pelabuhan-pelabuhan takluknya yang lain. Semasa keagungannya, Sriwijaya dikatakan mempunyai 13 buah pelabuhan di sekitar Nusantara di bawah kekuasaannya.<sup>14</sup>

Keagungan kerajaan ini telah musnah akibat serangan kerajaan Cola pada tahun 1025M. Pelabuhan Palembang musnah sama sekali dan tidak dapat bangun kembali walaupun setelah ditinggalkan oleh tentera Cola. Serangan ini juga telah memusnahkan Jambi, akan tetapi oleh kerana kedudukannya yang lebih strategik dari sudut perdagangan dan perkapalan antarabangsa dibandingkan dengan Palembang,

<sup>12</sup> O.W.Wolters, *loc cit.*, 1989, h.323. Akan tetapi mengikut B.W Andaya, pelabuhan Palembang adalah sebuah pusat kosmopolitan, sebuah magnet kepada perdagangan tempatan dan antara bangsa. B.W Andaya, *op.cit*, h. 42.

<sup>13</sup> I-tsing mencatatkan pada tahun 671M bahawa dalam kota *Fo-shih* yang berbenteng terdapat seribu orang sami Buddha yang menumpukan perhatian kepada mentelaah kitab-kitab suci Buddha dan melakukan kebajikan. Dikatakan juga bahawa perkara yang mereka pelajari itu sama dengan yang dipelajari di Madhyadesa [India]. Oleh itu I-tsing mencadangkan jika ada pendita Buddha Cina yang ingin melanjutkan pelajaran di India adalah lebih baik dia menghabiskan masa setahun dua dahulu belajar di *Fo-shih*. Lihat G Coedes, *The Indianized States of Southeast Asia*, Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1968, h. 81.

<sup>14</sup> K.R.Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Sydney: George Allen Unwin, 1985, h. 85.

Jambi cepat pulih. Selepas ini ada kemungkinan Palembang telah dikuasai oleh Jambi kerana utusan terakhir Palembang ke China adalah pada tahun 1079M dan selepas 1082M, hanya Jambi yang menghantar utusan ke China.<sup>35</sup> Keadaan pelabuhan ini semakin teruk setelah ia ditakluki oleh Majapahit sekitar suku akhir abad ke-14M. Ia terabai terus hingga orang-orang Cina menggelarnya **Pelabuhan Lama**. Sungguhpun demikian Wolters berpendapat bahawa Palembang agak mewah juga pada pertengahan abad ke-14M itu.<sup>36</sup>

Walaupun ada kemungkinan Palembang merupakan sebuah pelabuhan yang agak maju pada pertengahan abad ke-14M, akan tetapi pada akhir abad itu dan awal abad ke-15M, ia merosot dan menjadi pengkalan lanun-lanun Cina. Ma Huan mencatatkan bahawa di sini terdapat ramai orang Cina yang melarikan diri dari wilayah Chang dan Ch'uan.<sup>37</sup> Beliau juga menyatakan bahawa dalam masa pemerintahan Hung-wu (1368-98M), Palembang telah dikuasai oleh seorang lanun Cina bernama Ch'en Tsu-i yang berasal dari wilayah Kung-tung. Justeru itu pada tahun 1407M, Maharaja Yung-lo telah mengirim Laksamana Cheng Ho untuk menumpaskan kegiatan lanun ini. Cheng Ho telah berjaya menawan Ch'en Tsu-i dan membawanya kembali ke China di mana dia dikenakan hukum mati.<sup>38</sup> Akan tetapi setelah penawanan Ch'en Tsu-i, Palembang kembali mewah di bawah pentadbiran seorang Cina bernama Shih Chin-ch'ing yang

<sup>35</sup> D.G.E Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1979, h. 80. China hanya menerima perwakilan negara-negara yang merdeka

<sup>36</sup> O.W Wolters, *loc cit.*, 1990, h. 51

<sup>37</sup> J.V.G.Mills (ed), *Ma Huan, Ying-yai Sheng-lan*, The Hakluyt Soc., 1970, h. 98.

<sup>38</sup> *Ibid*, h. 99.

dilantik oleh Yung-lo menjadi pembesar pelabuhan itu. Ma Huan kemudian melaporkan bahawa penduduk Palembang hidup mewah dan kaya.<sup>39</sup>

Pada awal abad ke-16M, Palembang sekali lagi dihancurkan, kali ini oleh kuasa Barat iaitu Portugis. Oleh kerana peranannya membantu Japara menyerang Melaka, pihak Portugis telah menyerang dan menghancurleburkan pelabuhan itu pada tahun 1512M. Sekitar pertengahan abad ke-16M, barulah keadaan di Palembang kembali stabil apabila ia mempunyai pemerintahnya sendiri di bawah sebuah dinasti yang mempunyai pertalian dengan kerajaan Surabaya.<sup>40</sup> Pelabuhan ini terus hidup hingga ke abad ke-18M di mana ia menjadi penting sebagai pelabuhan pengeksport bijih timah.<sup>41</sup>

Dikatakan perdagangan yang terbesar ketika itu adalah dengan Jawa, China, Riau, Melaka, Lingga dan Siam. Namun demikian barang dagangan yang didagangkan ke sini adalah terhad. Kain-kain dari India tidak dibenarkan dibawa masuk kecuali yang dibawa oleh kapal-kapal Belanda. Perahu-perahu Nusantara hanya dibenarkan membawa kain-kain tempatan seperti kain Bugis dan Jawa. Di samping itu perahu-perahu Palembang yang membawa lada hitam dan timah tidak dibenarkan membawa barang itu ke tempat-tempat lain kecuali ke Betawi. Namun demikian barang makanan seperti padi, garam, ikan masin, asam jawa, minyak kelapa, minyak kacang,

---

<sup>39</sup> *Ibid.*, h. 99-100.

<sup>40</sup> B.W.Andaya, *op.cit* , h. 41.

<sup>41</sup> Timah yang dicksport oleh Palembang dilombong di Pulau Bangka.

gula dan lain-lain bebas keluar masuk ke pelabuhan ini. Di samping itu barang seperti alat-alat tembikar, ubat-ubat, teh, besi dan peralatan harian lainnya juga tidak disekat.<sup>42</sup>

Sebahagian besar pedagang kaya di sini adalah pedagang Arab. Mereka memonopoli perdagangan garam dan mengendalikan perdagangan import eksport bersama pedagang-pedagang Cina. Pedagang-pedagang tempatan biasanya merupakan pedagang-pedagang runcit yang akan membeli barang dari mereka (Arab & Cina) dan mendagangkannya di kawasan perdalaman. Perdagangan dengan pedagang-pedagang tempatan ini pada peringkat awal dijalankan secara barter (tukaran barang), akan tetapi kemudian, di sekitar akhir abad ke-18 dan awal 19M menggunakan wang dolar Sepanyol.<sup>43</sup>

Di antara barang keluaran Palembang ketika itu termasuklah hasil-hasil hutan seperti rotan, darmar, kemeyan, geharu, kayu laka, lilin lebah, gading dan emas urai. Terdapat juga hasil pertanian seperti lada hitam, kopi, gula, gambir, pinang, tembakau dan nila. Selain daripada itu didagangkan juga hasil-hasil kraf tangan, tembikar, tikar rotan dan jerami, karung (bakul), barang-barang kemas, sutera bersulam dan beberapa barang lain seperti ikan kering dan telur ikan masin.<sup>44</sup>

<sup>42</sup> J.L.van Sevenhoven, *Lukisan tentang Ibukota Palembang*, Jakarta:Bhratara, 1971, h.47.

<sup>43</sup> *Ibid.*, h. 48.

<sup>44</sup> *Ibid*, h. 53

## II.1.5. Kedah

Sebuah lagi pelabuhan tua yang diketahui wujud di sekitar Selat Melaka ialah pelabuhan Kedah. Kerajaan atau pelabuhan ini dipercayai telah wujud sejak abad ke-2M lagi. Orang-orang India mengenalinya sebagai *Kataha* (Sanskrit) atau *Kadaram* (Tamil), orang-orang Cina memanggilnya *Chieh-ch'a*, manakala orang Arab menamakannya *Kallah*. Sejak penubuhannya sekitar abad ke-2M, ia telah menjadi jajahan taklukan kerajaan Funan hingga ke separuh kedua abad ke-6M.<sup>45</sup> Funan telah menjadikannya pelabuhan utama bagi mengendalikan perdagangan yang merentasi Segenting Kra dan melalui Selat Melaka.

Setelah memerdekaan diri daripada kerajaan Funan sekitar abad ke-6M, Kedah terus maju sebagai sebuah pelabuhan entrepot di bahagian utara Semenanjung Tanah Melayu. Dikatakan nama kerajaan (pelabuhan) ini telah disebut di dalam sebuah puisi Tamil, *Puttinappalai*, yang ditulis sekitar abad ke-2 atau 3M. Dikatakan juga dari pelabuhan itulah yang disebutnya *Kalagam*<sup>46</sup> telah datang barang-barang tertentu ke kota Puhar (Kaverippattinam).<sup>47</sup> Di samping itu ia juga ada disebut di dalam hasil-hasil sastera Sanskrit dan Prakrit sebagai *Katahadivipa* dan kotanya *Kutahunagara*.<sup>48</sup>

<sup>45</sup> H.G.Q. Wales, *The Malay Peninsula in Hindu Times*, London: Benard Quarich, 1976, h. 62.

<sup>46</sup> R. Braddell & F.W. Douglas, *A Study of Ancient Times in The Malay Peninsula and Straits of Malacca & Notes on the Historical Geography of Malaya*, MBRAS, Reprints No. 7, 1980, h. 343.

<sup>47</sup> Mengikut Nilakanta Sastri, pelabuhan *Kalagam* itu sama dengan *Kadaram*. *Ibid.*

<sup>48</sup> *Ibid.*, h. 344.

Kedah telah menjadi sebuah pelabuhan yang penting sejak abad ke-3M dan telah dikenali oleh orang-orang Cina sejak awal-awal lagi. Ia telah menjadi pelabuhan persinggahan bagi pendita-pendita Buddha Cina dalam perjalanan mereka ke India. Pendita-pendita itu akan mendarat di Langkasuka dan kemudian berjalan kaki merentasi semenanjung ke Kedah dari mana mereka akan belayar ke India. Mengikut Ma Tuan-li, *Chueh-ch'a* pernah menghantar utusan ke istana Cina pada tahun 638M.<sup>49</sup>

Setelah kerajaan Funan lemah pada sekitar abad ke-6M, Kedah telah dapat membebaskan dirinya buat seketika. Kerana kedudukannya yang strategik di bahagian utara Selat Melaka, pada abad yang berikutnya ia telah dikuasai pula oleh sebuah kerajaan besar lain, iaitu kerajaan Sriwijaya. Mengikut laporan I-tsing, Kedah telah dikuasai oleh Sriwijaya sekitar abad ke-7M.<sup>50</sup>

Seperti juga matlamat Funan, matlamat Sriwijaya menawan Kedah bukan semata-mata untuk menjajahi pelabuhan itu tetapi untuk menjadikannya pelabuhan utama yang boleh mengendalikan perdagangan India-China yang melalui Selat Melaka di bahagian utara. Untuk mengelakkan kekayaan pelabuhan ini jatuh ke tangan kerajaan lain khususnya kerajaan Angkor,<sup>51</sup> Sriwijaya telah menawannya terlebih dahulu. Pada

<sup>49</sup> P. Wheatley, *The Golden Khersonese*, Kuala Lumpur: Pen. Universiti Malay, 1980, h. 46.

<sup>50</sup> O.W. Wolters, *loc cit.*, 1989, h.1.

<sup>51</sup> Kerajaan Angkor telah diasaskan oleh Jayavarman II sekitar tahun 770M atau 802M. C Jacques, "On Jayavarman II, The Founder of the Khmer Empire," dlm. Ian Glover (ed), *Southeast Asia Archaeology 1990*, Hull-Centre of Sout-east Asia Studies, University of Hull, 1992. Lihat juga D.G.E.Hall, 1979 & G.Coedes, 1968.

abad ke-7M ini, perdagangan antara China dengan India semakin meningkat, khususnya perdagangan lada hitam. Justeru kerana kedudukannya yang strategik dari sudut pelayaran, *Kataha*(Kedah) merupakan pelabuhan utama disinggahi oleh kapal-kapal dari India setelah menyeberangi Teluk Benggala. Perkara ini menjadikan Kedah begitu penting walaupun ia sendiri tidak menghasilkan lada hitam.

Setelah ditawan oleh Sriwijaya, Kedah terus maju sebagai sebuah pelabuhan antarabangsa dan mencapai kemuncak kegemilangannya dalam abad ke-9M. Pada masa ini pelabuhan utamanya terletak di Lembah Bujang<sup>52</sup> dan merupakan pelabuhan utama Kerajaan Sriwijaya masa itu. Akan tetapi pada awal abad ke-10M, nampaknya ibukota kerajaan ini telah dipindahkan ke kuala Sungai Merbok. Kemungkinan besar kuala itu lebih sesuai dijadikan pelabuhan.

Seawal abad ke-9M, Kedah telah mempunyai hubungan dagang dengan dunia Arab (Islam). Pernah ditemui wang syiling setengah dirham zaman Khalifah al-Mutawalul (847-861M) bertarikh 848M di Lembah Bujang. Di samping itu perdagangan dengan China juga begitu pesat pada zaman itu. Serpihan-serpihan tembikar dan kaca Tang telah mula ditemui di lembah itu.<sup>53</sup>

<sup>52</sup> Sebelum ini pelabuhan utama Kedah terletak lebih jauh ke utara. Jika mengikut Wales, *Kallah* yang disebut oleh orang-orang Arab itu ada dua. Sebelum abad ke-11M, pelabuhan yang dipanggil *Kallah* oleh orang-orang Arab itu adalah Takuapa yang terletak di pantai wilayah Tambralingga di utara *Kataha* (Kedah). Akan tetapi pada abad ke-11M, pelabuhan *Kallah* yang disebut oleh pedagang-pedagang Arab itu adalah Kedah (Pengkalan Bujang/Sungai Emas). H.G.Q. Wales, op.cit., h. 133.

<sup>53</sup> Di samping itu sekitar tahun 876M, telah datang beramai-ramai pelarian Islam dari Canton. Mereka melarikan diri dari tenggara China ini akibat pembunuhan beramai-ramai yang dilakukan oleh orang-orang Cina di sana pada tahun itu. Sebahagian besar daripada mereka terdiri daripada pedagang. Lihat Ibrahim T.Y.Ma, *Islam di China*, Jakarta:Bulan Bintang, 1979, h. 49. Lihat juga S.M.Naqib al-Attas, *Preliminary Statement On A*

Perbalahan di antara kerajaan Cola di selatan India dengan Sriwijaya menyebabkan pihak Cola telah menyerang dan merosakkan Palembang dan Kedah sekitar 1025M. Akan tetapi setelah pengunduran tentera Cola, seperti Jambi, Kedah bangun semula sebagai sebuah pelabuhan yang penting hingga sanggup memberontak menentang pemerintahan Sriwijaya sekitar tahun 1069M. Kerajaan Sriwijaya dapat menindas pemberontakan itu dengan bantuan Cola. Dikatakan Raja Wirarajendra Cola telah membantu raja Sriwijaya dalam menundukkan pemberontakan orang-orang Kedah itu.<sup>54</sup>

Pada abad ke-11M, Kedah menjadi semakin penting dengan bertambahnya perdagangan orang-orang Arab (Islam) di Asia Tenggara. Pada masa ini Kedah merupakan sebuah pelabuhan entrepot yang besar. Sejak abad ke-11M, perdagangan dengan pihak Cina juga menjadi lebih pesat. Pengalan Bujang ketika itu menjadi entrepot yang penting bagi hasil-hasil dagangan Timur-Barat. Di samping peninggalan objek-objek dari Timur Tengah seperti lampu kaca Arab, botol-botol Arab dan tembikar Parsi, telah dijumpai juga di kawasan ini serpihan-serpihan tembikar Cina zaman Sung dan Yuan. Selain daripada itu terdapat juga bahan-bahan tembikar yang dipercayai berasal dari India.<sup>55</sup>

---

*General Theory of The Islamization of Malay-Indonesian Archipelago*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1969, h. 11.

<sup>54</sup> H.G.Q. Wales, *op cit.*, h. 132.

<sup>55</sup> *Ibid.*, h. 135.

Mengikut Abu Dulaf, Kedah ketika itu merupakan sebuah entrepot pusat perdagangan kayu manis, kapur barus, cendana, gading, timah, tempah ratus, emas, rotan dan hasil-hasil hutan yang lain. Kedah sangat terkenal dengan kayu manis, kapur barus dan timahnya yang tulen.<sup>56</sup> Selain daripada itu Kedah juga terkenal dengan eksport pedangnya yang dipanggil oleh orang-orang Arab sebagai *as-syaf al-Hind*.<sup>57</sup>

Pada pertengahan abad ke-9M dan awal abad ke-11M, kawasan pesisir Kedah merupakan kawasan mewah yang ramai penduduknya dan mempunyai perdagangan yang luas serta tamadun yang tinggi.<sup>58</sup> Braddell telah memetik salah sebuah catatan orang Arab mengenai Kedah pada masa itu. Catatan itu menyatakan bahawa negeri Kedah (*Kallah*) adalah sebuah negeri yang besar, mempunyai tembok yang tinggi, tanaman-tanaman dan sungai yang banyak. Ia juga mempunyai sebuah kubu di mana “pedang India tulen” ditempa. Catatan ini juga menyatakan terdapat ramai orang India, Islam dan Parsi di kalangan penduduk kota itu.<sup>59</sup> Mengikut Mas’udi (m.956M), *Kallah* (Kedah) merupakan pelabuhan tumpuan kapal-kapal Islam dari Saif dan Oman dalam abad itu.<sup>60</sup>

<sup>56</sup> R.Braddell & F.W.Douglas, *op cit*, h. 217. Abu Dulaf (c.940M) mencatatkan bahawa beliau tidak pernah menemui lombong timah yang sebegini di tempat lain di dunia. Lihat G.R.Tibbetts, *A Study of Arabic Texts Containing Material of South-east Asia*, Leiden & London: E.J.Brill, 1979, h. 39.

<sup>57</sup> S.Q.Fatimi, *Islam Comes to Malaysia*, Singapore: Malaysian Sociological Research Institute Ltd., 1963, h. 212. Lihat juga G.R.Tibbetts, *op.cit.*, h. 39.

<sup>58</sup> R.Braddell & F.W.Douglas, *op cit*, h. 35.

<sup>59</sup> *Ibid.* Lihat juga G.R.Tibbetts, *op.cit.*, h. 39.

<sup>60</sup> Lihat P.Wheatley, *op cit*, h. 217-219, 220-221. Lihat juga G.R.Tibbetts, *op cit*, h. 37

Sekitar suku akhir abad ke-14M, dipercaya Kedah dikuasai pula oleh Pasai atas sebab yang sama ia dikuasai oleh Funan dan Sriwijaya sebelumnya.<sup>61</sup> Perdagangan yang semakin banyak yang dibawa oleh pedagang-pedagang Islam dari Timur Tengah dan India melalui Selat Melaka telah menyebabkan kerajaan Pasai yang semakin kuat itu terpaksa menguasai Kedah untuk mengelakkan hasil dagangan itu jatuh ke tangan kuasa-kuasa lain khususnya kerajaan Ayuthia. Dengan penaklukan Kedah bermakna Pasai dapat mengawal laluan dagangan di kiri kanan Selat Melaka.

Keagungan Kedah sebagai pusat perdagangan di Selat Melaka kemudiannya merosot setelah tertubuhnya kerajaan Melayu Melaka pada abad ke-15M, khususnya setelah Melaka menerima Islam selepas zaman Parameswara (1400-1414M). Justeru kerana tumpuan pedagang-pedagang Cina dan Jawa yang sebelumnya berdagang di Pasai dan Kedah mula beralih ke Melaka telah menyebabkan pedagang-pedagang Islam yang sebelumnya berdagang di Pasai dan Kedah mula beralih ke Melaka untuk berdagang. Namun demikian pelabuhan Kedah di Lembah Bujang dan Kuala Kedah terus hidup sebagai pelabuhan tempatan yang mengendalikan pengeksportan timah dan bahan makanan, khususnya beras ke Melaka. Walaupun pelabuhan di Lembah Bujang dan Kuala Merbuk terbengkalai, pelabuhan di Kuala Kedah terus hidup hingga ke abad

---

<sup>61</sup> Sebuah prasasti (batu nisan) yang ditemui di Minje Tujuh, Matangkuli, Aceh Utara mencatatkan bahawa seorang pembesar bernama Warda Rahmatullah berkuasa ke atas Pasai dan Kedah. Warda Rahmatullah meninggal dunia pada 14 Zulhijjah 781 (1380M). Lihat Zakaria Ahmad, *Sekitar Atjeh Dalam Tahun 1520-1675*, Medan: Monora, 1978, h. 29.

ke-18M, apabila ia menjadi lebih penting sebagai pelabuhan persinggahan pedagang-pedagang *country traders* Inggeris.<sup>62</sup>

Sebuah laporan sekitar akhir abad ke-17M menyatakan bahawa pelabuhan Kedah ini masuk sedikit ke pedalaman. Pelabuhan ini dikatakan bukanlah pusat pemerintahan. Pusat pemerintahan terletak lebih kurang 60 batu ke hulu di mana Sultan Kedah bersemayam. Ia boleh disampai oleh kapal-kapal seberat 250 tan dengan mudah ketika air pasang penuh.<sup>63</sup> Di pelabuhan Kedah tinggal puteranya dan merupakan penguasa sebenar pelabuhan itu. Pelabuhan ini dikatakan ditadbirkan oleh beberapa orang pegawai yang tunduk kepada Sultan dan puteranya itu. Di sini terdapat sebuah bazar yang besar di mana barang-barang didagangkan.<sup>64</sup> Sekitar akhir abad ke-17M, Kedah tidak merupakan sebuah pelabuhan perdagangan yang besar. Hasil keluarannya tidak banyak. Di antara hasil eksport Kedah ketika itu ialah timah, lada hitam, kayu cendana, gajah, gading, rotan dan damar di samping bahan makanan untuk bekalan pelaut-pelaut yang singgah di situ. Import utamanya pula adalah kain.<sup>65</sup> T.Bowery mencatatkan hanya terdapat 4-5 buah kapal dari India (Surat,

<sup>62</sup> Di antara pedagang/pelaut *free mariner* Inggeris yang pernah singgah di Kedah pada separuh kedua abad ke-17M ialah Davis & Portman (1670M), Joshua Burroughs (1670M), Samuel Ware (1675M), J A Pope (1677M), James Horner (1677-79M), John Bugden, Clement Jordan, John Smith (1676-1680M), Alexander Ogilby (1680M)

<sup>63</sup> Lihat Temple (ed), *The Papers of Thomas Bowery, 1669-1713*, London: Hakluyt Soc., 1927, h. 259. A Hamilton yang sampai di sana sekitar masa yang sama mengatakan ibukota Kedah itu terletak lebih kurang 50 batu dari kuala. Lihat A. Hamilton, *A New Account of the East Indies*, London: The Argonaut Press, 1930, h. 39. Namun demikian pada sekitar akhir abad ke-18M, bandar dan pelabuhan Kedah itu dikatakan lebih kurang setengah batu dari kuala. Lihat Anne Bulley(ed), *Free Mariner*, London: Baesa, 1992, h. 57.

<sup>64</sup> *Ibid.*, h. 259-269.

<sup>65</sup> *Ibid.*, h. 259-285. T.Bowery dalam *Malay Dictionary*nya mencatatkan bahawa Kedah menghasilkan seribu pikul lada yang tinggi mutunya dan lebih kurang lima ribu pikul timah setahun. Lihat nota kaki no. e, *ibid.*, h. 259. Manakala *East India Directory* (ed. 1855), mencatatkan bahawa pelabuhan Kedah juga mengeksport *calin* atau *tunteneague* dan gading. *Ibid.*, nota kaki, no. 1, h. 259. Namun demikian laporan daripada bakal agen E.I.C.

Korommandel dan Bengala) singgah di pelabuhan itu setahun. Di samping itu terdapat 5-6 buah perahu besar yang datang dari Borneo. Dikatakan Kedah sendiri mempunyai di antara 30-40 buah perahu perdagangan yang sering ulang-alik berdagang dengan Bangaree (di pantai Tenesserim), Ujung Salang, Perak dan Aceh. Di antara barang yang didagangkan oleh perahu-perahu Kedah ini ialah garam, tembakau, lada, asam jawa dan madu lebah.<sup>66</sup>

---

Kedah, George Davies dalam bulan April 1669 menyatakan bahawa beliau tidak pernah mendengar hasil lain yang dikeluarkan oleh Kedah kecuali timah. Akan tetapi laporan itu bukan ditulis di Kedah, ianya ditulis ketika agen itu berada di Surat (India). Lihat nota kaki n. 1, *ibid.*, h. 267. Lihat juga A. Hamilton, *op.cit.*, h. 40.

<sup>66</sup> Temple(ed), *op.cit.*, h. 282-283. Namun demikian mengikut sebuah laporan Inggeris dalam bulan September 1669, menyatakan bahawa tidak wujud iklim perdagangan yang baik di Kedah masa itu. Laporan yang terkandung dalam O.C. No.3346 itu mencatatkan,

*"We Found here [Kedah] no house of Companys but an old Warehouse built by  
Meange [Mianji, a title] which wee prapt up the best wee could and housed there  
the Company's Goods ... this Trade drawing to an end and not worth our Residence  
here ..." Ibid., h. 268.*

Nampaknya ketika itu pihak Belanda dan Siam sering mengganggu perdagangan Kedah. Dilaporkan pada bulan April 1672, ketika wakil E.I.C., Francis Capell sampai di Kedah, didapatinya pelabuhan itu telah dikepung oleh pihak Belanda dan Siam. Laporan O.C. No. 3917, mencatatkan;

*"In January came before the Barr 3 Dutch ships and 20 Syam Prowes. the Report  
here was that the Syamers came to fight with the King (He oweing them 3 years  
tribute) and that the Dutch came to their assistance. great preparations were made  
against them, but the Syamers and Dutch ships soone left the Barr, and the 2 Dutch  
ships that remayne much hindred the trade of this Place in not suffring any Prowes  
to goe out or come in ..." Lihat *ibid.*, nota kaki 2, h. 266-267.*

Justeru itu juga dilihat ketika ini kegiatan perdagangan pihak Inggeris dengan pelabuhan ini sebahagian besarnya dijalankan oleh pedagang-pedagang *country traders*. Mereka yang lebih merupakan *barceeneers* yang tidak terikat dengan undang-undang meritim antara bangsa, giat melakukan penyeludupan malah perlanungan di mana sahaja mereka berpeluang. Walaupun demikian E.I.C. juga mempunyai gudangnya di sini. Lihat *ibid.*, nota kaki 1, h. 267-271. Sekitar abad ke-17M itu sekurang-kurangnya daripada sebuah kapal E.I.C. singgah di pelabuhan ini setiap tahun. *Ibid.*, h. 271.

Pada sekitar akhir abad ke-18M, bahan eksport Kedah nampaknya masih lebih kurang sama.<sup>67</sup> Kedah masih mengeksport timah dan gajah.<sup>68</sup> Ia juga kini mengeksport beras terutama kepada pertempatan-pertempatan orang Eropah seperti di Melaka dan Pulau Pinang. J.A.Pope menyatakan bahawa ketika dia singgah di pelabuhan Kedah pada bulan April 1786 didapatinya ada sebuah kapal Belanda sedang memuatkan beras untuk dibawa ke Melaka.<sup>69</sup> Nampaknya import utamanya kini candu dan kain.<sup>70</sup>

Sekitar akhir abad ke-18M itu juga kelihatan pelabuhan ini dikawali oleh sebuah kubu di kualanya. Walaupun kualanya agak cetek,<sup>71</sup> akan tetapi sungai itu sendiri agak dalam , iaitu di antara 6 ke 7 fathom. Kuala sungai itu hanya boleh dimasuki apabila air pasang dan boleh dimudiki dengan mudah oleh kapal-kapal seberat 200-300 tan.<sup>72</sup> J.A.Pope mencatatkan bahawa di pelabuhan ini terdapat ramai orang asing termasuk Culia, Cina dan Serani di samping penduduk tempatan.<sup>73</sup> Namun demikian pelabuhan ini tidak dapat bertahan lama sebagai pelabuhan utama setelah tertubuhnya

<sup>67</sup> T.Forrest mencatatkan di antara lain eksport Kedah ialah, sarang burung, sirip ikan yu, rotan, lumah, beras, damar, kulit penyu, kulit rusa, lembu dan kerbau serta tanduk-tanduknya dan beberapa barang lain. Lihat Thomas Forrest, *A Voyage From Calcutta to The Mergui Archipelago*, Microfiche 8442, Perpustakaan Universiti Malaya, h. 24.

<sup>68</sup> J.A.Pope mencatatkan pada tahun 1786M lebih kurang 16 ekor gajah dicksport ke Madras setiap tahun. Gajah dikatakan banyak diperolehi di Kedah dan dapat dibeli dengan harga yang murah. Lihat Anne Bulley(ed), *op.cit.*, h. 57. Seabad sebelumnya T.Bowery juga mencatatkan bahawa gajah banyak boleh diperolehi di Kedah dan dijual dengan harga yang lebih murah dibandingkan dengan negara-negara yang berjiran. Seekor gajah yang setengah lima setengah hasta dijual hanya dengan harga 250 dolar Spanyol. Gajah yang sama boleh dijual di India dengan harga lebih kurang 3000 dolar. Temple(ed), *op.cit.*, h. 273.

<sup>69</sup> A.Bulley, *op.cit.*, h. 58.

<sup>70</sup> J.A.Pope menyatakan bahawa candu yang dijualnya di Alor Star itu dibayar sebahagiannya dengan emas dan sebahagian dengan gading. *Ibid.*

<sup>71</sup> T.Forrest mencatatkan pada sekitar suku akhir abad ke-18M, kuala sungai Kedah itu sedalam di antara 12-14 kaki. Lihat Thomas Forrest, *op.cit.*, h. 24.

<sup>72</sup> A.Bulley, *op.cit.*, h. 57.

<sup>73</sup> T.Forrest yang berada di pelabuhan itu pada 1783M juga mengatakan demikian. Thomas Forrest, *op.cit.*, h. 24.

pelabuhan metropolitan Pulau Pinang. Pedagang-pedagang asing nampaknya lebih berminat bertumpu ke Pulau Pinang di mana keselamatan barang mereka lebih terjamin daripada berdagang di Kedah. Di samping itu kekacuan dalam negeri akibat serangan Siam juga telah menyebabkan para pedagang asing menginggalkan Kuala Kedah dan berdagang di pelabuhan-pelabuhan lain khususnya Pulau Pinang. Bila masuk abad ke-19M, pelabuhan Kuala Kedah telah merosot menjadi pelabuhan sekunder atau pelabuhan pembekal sahaja lagi yang mengendalikan pemasaran barang tempatan khususnya makanan ke Pulau Pinang.

#### **II.1.6. Samudra-Pasai**

Ketika kerajaan Melayu-Sriwijaya menjadi lemah akibat serangan kerajaan Cola, sebuah kerajaan yang dipengaruhi oleh agama Islam telah muncul di bahagian pesisir timur Sumatera Utara. Kerajaan ini dikenali sebagai kerajaan Samudra. Kerajaan ini dikatakan telah didirikan sekitar 1042M dan pemerintahnya yang pertama bernama Meuruah Ghiri atau Maharaja Mahmud Syah (1042-1078M).<sup>74</sup>Dalam masa pemerintahan rajanya yang ke-5, Sultan Malik al-Salleh (1261-1297M), kerajaan Samudra-Pasai berkembang dengan pesat. Wilayah kekuasaannya meliputi kawasan Jambu Air, Jumpa, Samarlangga dan Meureudu di bahagian utara pulau Sumatera. Ia juga mempunyai hubungan dengan China dan kerajaan Islam yang besar di barat seperti kerajaan Mesir, Parsi dan Delhi.

---

<sup>74</sup> Abdul Rahman Hj.Abdullah, *Islam Dalam Sejarah Asia Tenggara Tradisional*, Kuala Lumpur:Penerbitan Pena, 1989, h. 104.

Sehingga abad ke-13M, Samudra-Pasai telah menjadi sebuah pelabuhan persinggahan yang penting bagi kapal-kapal yang berlayar di antara India dengan China. Ketika ini ia telah dapat menyayangi beberapa buah pelabuhan yang berhampiran seperti Kedah dan Lambri (Ramni). Mengikut catatan Dinasti Yuan, Samudra pernah mengirim utusan ke istana Cina pada tahun 1282M.<sup>75</sup> Apabila masuk abad ke-14M, Samudra telah dapat mengatasi kepentingan semua pelabuhan itu.

Pelabuhan ini terletak di kuala Sungai Pasangan, akan tetapi ibukotanya ke hulu sedikit iaitu di tebing Sungai Pasai. Mengikut laporan Ibn Battuta yang singgah di Samudra sekitar 1345M, ibukota kerajaan ini terletak lebih kurang 5km dari pelabuhannya yang bernama Sarha.<sup>76</sup> Ibn Battuta mencatatkan bahawa *Sumutra* (Samudra) merupakan sebuah bandar yang besar dan indah dan dilengkari oleh sebuah kota yang diperbuat daripada kayu.<sup>77</sup> Pasai pula merupakan bandar kembarnya yang terletak di seberang sungai. Ia dipercayai didirikan oleh pemerintahnya yang ke-5, Sultan Malik al-Salleh untuk tempat bersemayam puteranya Sultan Malik Tahir (Malik al-Zahir).<sup>78</sup> *Sejarah Dinasti Yuan* telah mencatatkan buat pertama kalinya nama Pasai ini pada tahun 1309M. Dikatakan pada tahun itu satu rombongan dari Pasai telah datang mengadap Maharaja Yuan di Peking.<sup>79</sup> Dalam sebuah lagi catatan Cina (*Sejarah Dinasti Ming*), Pasai dikatakan sebuah pelabuhan yang sibuk, ramai

<sup>75</sup> K.R.Hall, *op.cit.*, h. 214.

<sup>76</sup> H.A.R.Gibb(*ter.*), *op.cit.*, h. 273.

<sup>77</sup> *Ibid.*, h. 274.

<sup>78</sup> Lihat Russell Jones(ed), *Hikayat Raja Pasai*, Kuala Lumpur:Fajar Bakti, 1987, h. 22-23.

<sup>79</sup> Selepas itu nampaknya kerajaan ini hanya dikenali sebagai kerajaan Pasai, tidak lagi sebagai kerajaan Samudra atau Samudra-Pasai.

pedagang dari timur dan barat berkumpul di sini. Dilaporkan juga bahawa pedagang Cina yang berdagang ke sini mendapat keuntungan yang banyak dibandingkan dengan mereka yang berdagang di tempat-tempat lain.<sup>80</sup>

Pada sekitar abad ke-13M, Samudra-Pasai hanya merupakan pelabuhan persinggahan bagi pelaut-pelaut, khususnya pelaut-pelaut Islam. Justeru itu hasil dagangannya yang utama mengikut laporan seorang padri Kristian bernama Odoric merupakan bahan makanan seperti babi,<sup>81</sup> ayam, itik, mentega dan beras. Barang ini ditukarkan dengan emas dan timah. Akan tetapi kemudian setelah ia lebih maju sebagai pelabuhan antara bangsa, hasil eksportnya bertambah dan kini lebih merupakan barang dagangan mewah yang menjadi minat sebenar pedagang-pedagang dari barat dan China untuk datang ke Asia Tenggara. Barang-barang itu termasuklah kelapa, pinang, pelbagai jenis buah-buahan, cendana, kapur barus, buluh, cengklik, wangi-wangian, pala dan rempah ratus.<sup>82</sup> Walaupun sebahagian besar daripada barang itu bukan hasil tempatan Samudra-Pasai, akan tetapi kerana kepopularan pelabuhan ini, hasil-hasil itu telah dibawa oleh pedagang-pedagang tempatan Kepulauan Melayu ke sana.

Hasil utama Samudra-Pasai ketika itu ialah lada hitam. Justeru kerana lada hitam dari kawasan ini lebih murah daripada lada hitam India, menyebabkan ia lebih diminati

---

<sup>80</sup> K.R.Hall, *op.cit.*, h. 216.

<sup>81</sup> Mungkin untuk pelaut-pelaut bukan Islam.

<sup>82</sup> H.A.R.Gibb (ter.), *op.cit.*, h. 273.

oleh pedagang-pedagang Cina, walaupun kualitinya agak rendah. Tumpuan pedagang lada hitam ke pelabuhan ini telah menyebabkan pedagang-pedagang lain turut bertumpu ke sini hingga menjadikan Samudra-Pasai sebuah pelabuhan yang sibuk dan penting di Asia Tenggara pada abad ke-14M. Dalam laporan Ma Huan pada awal abad ke-15M, menyebut bahawa Samudra-Pasai merupakan pusat pengumpulan lada hitam yang utama di Sumatera Utara. Ma Huan juga mencatatkan bahawa pelabuhan ini sentiasa sibuk dengan kapal-kapal asing yang keluar masuk dan di pasarnya terdapat pelbagai jenis barang asing dalam jumlah yang banyak.<sup>83</sup>

Apabila masuk ke pertengahan abad ke-15M, perdagangan di Samudra-Pasai merosot dengan banyaknya. Perkara ini berlaku kerana munculnya sebuah pelabuhan baru yang lebih strategik di bahagian tengah Selat Melaka di Semenanjung, iaitu Melaka. Perdagangan Melaka semakin pesat setelah pemerintahnya memeluk agama Islam. Pedagang-pedagang Islam yang selama ini bertumpu ke Pasai kini beralih ke Melaka kerana kedudukannya yang baik di bahagian tengah Selat.<sup>84</sup> Dengan itu mereka lebih mudah berhubung dengan pedagang-pedagang lain yang datang dari Jawa, Campa dan China. Sungguhpun demikian Pasai terus menjadi sebuah pelabuhan pembekal yang penting bagi Melaka, khususnya pembekal lada hitam<sup>85</sup> dan beras.

---

<sup>83</sup> J.V.G.Mills, *op.cit.*, h. 118.

<sup>84</sup> Mengikut Meilink-Roelofsz, pelabuhan Melaka lebih sesuai kedudukannya dan lebih terlindung daripada Pasai dan mungkin keadaan pasarnya lebih baik. Lihat M.A.P.Meilink-Roelofsz,*Asian Trade and European Influence*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1969, h. 33.

<sup>85</sup> A Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 144.

Justeru kerana kepentingannya sebagai pembekal lada hitam maka Portugis telah berusaha menguasainya setelah ia berjaya menawan Melaka pada tahun 1511M. Pada tahun 1521M, Portugis telah berjaya menawan Pasai, akan tetapi pada tahun 1524M, Aceh berjaya merampasnya. Selepas itu kegiatan perdagangan di pelabuhan ini semakin malap. Ia mula diatasi oleh pelabuhan Aceh dan Pidi (Pidir). Sungguhpun Pasai masih wujud setelah Melaka dikuasai oleh Belanda (1641M), namun demikian ia tidak lagi penting. Daripada **Rekod Perkapalan Belanda di Melaka**, hanya sebuah sahaja perahu Pasai yang datang berdagang ke Melaka pada tahun 1761M.<sup>86</sup> Namun demikian agak menghairankan juga pada tahun 1775M terdapat peningkatan perdagangan yang mendadak dengan Melaka. Sebanyak 32 buah perahu dari Pasai datang berdagang ke Melaka pada tahun itu. Akan tetapi lima tahun kemudian hanya 2 buah sahaja yang datang, begitu juga pada tahun 1785.<sup>87</sup>

#### II.1.7. Melaka

Sekitar tahun 1400M, seorang putera Palembang bernama Parameswara telah membuka sebuah petempatan berhampiran kuala Sungai Melaka. Petempatan itu dikenali sebagai Melaka dan telah berkembang dengan pesatnya dalam abad ke-15M. Melaka telah berkembang sebagai sebuah pelabuhan dan pusat perdagangan yang teragung di seluruh Nusantara pada abad ke-15M. Ia sampai ke kemuncak

---

<sup>86</sup> V.O.C. 3026.

<sup>87</sup> Lihat A.Reid & R.Fernando, "Shipping on Melaka and Singapore as an Index of Growth, 1760-1840," kertas kerja, 13th Conference International Association of Historian of Asia, Sophia University, Tokyo, September 1994.

kegemilangannya pada awal abad ke-16M sebelum ditawan oleh Portugis pada tahun 1511M. Tome Pires mencatatkan bahawa ketika itu Melaka merupakan sebuah pelabuhan yang paling sibuk di dunia dan di pasarnya terdapat apa sahaja barang dagangan yang didagangkan pada masa itu.<sup>88</sup>

Kemajuan Melaka dalam pemerintahan kerajaan Melayunya telah dicatatkan dalam bab yang terdahulu. Namun demikian di sini harus juga ditambah bahawa ketika keagungannya, Melaka telah menjadi sebuah bandar kosmopolitan yang tiada tandingnya di dunia ketika itu. Mengikut catatan Pires, tidak kurang daripada 50 bangsa dan suku kaum yang berkunjung dan berdagang di Melaka.<sup>89</sup> Di samping itu di pelabuhan ini juga dikatakan sebanyak 84 bahasa dipertuturkan dan setiap satunya berbeza.<sup>90</sup> Penduduk Melaka ketika itu melampaui 100,000 orang kerana mengikut laporan Pires, ketika Melaka diserang oleh Portugis pada 1511M, Melaka mempunyai 100,000 *men-at-arms*.<sup>91</sup>

Setelah Melaka dikuasai oleh pihak Portugis, ia terus menjadi pelabuhan yang penting di Asia Tenggara, malah mengikut Pires, lebih mewah daripada sebelumnya.

<sup>88</sup> A.Cortesao(ed), *op.cit.*, h. 270.

<sup>89</sup> Tome Pires mencatatkan,

"Moors from Cairo, Mecca, Aden, Abyssinians, men of Kilwa, Malindi, Ormuz, Parsees, Rumes, Turks, Turkomans, Christian Armentans, Gujeratees, men of Chaul, Dabhol, Goa, men of the kingdom of Deccan, Malabars and Klings.merchants from Orissa, Ceylon, Bengal, Arakan, Pegu, Siamese, men of Kedah, Malays, men of Pahang, Patani, Cambodia, Champa, Cochin China, Chinese, Lequedos, men of Brunei, Lucoes, men of Tammjompura, Laur, Bangka, Linga (they have a thousand other islands), Moluccas, Banda, Bitma, Timor, Madura, Java, Sunda, Palembang, Jambi, Tongkal, Indragiri, Kappatta, Menangkabau, Siak, Arqua(Arcat?). Aru, Bata, country of the Tomjano, Pase, Pedir, Maldives." *Ibid.*, h. 268

<sup>90</sup> *Ibid.*, h. 269

<sup>91</sup> *Ibid.*, h. 279.

T.Pires mendakwa bahawa Melaka mula didatangi kembali oleh pedagang-pedagang. Di antara mereka termasuklah orang-orang Gujerat, Malabar, Keling, Benggali dan Pegu. Selain daripada itu Melaka juga telah dikunjungi oleh pedagang-pedagang dari Pasai, Aru, Jawa, China, Minangkabau serta orang-orang dari Tanjung Pura, Makassar, Brunei dan Lucoes (Luzon).<sup>92</sup>Pires mencatatkan;

*"Ramai pedagang Keling; beberapa pedagang Jawa, Parsi dan Benggali; sesetengahnya dari Pasai dan Pahang, China dan bangsa-bangsa lain; Lucoes orang-orang dari Brunei. Orang yang datang hercampur-campur dan jumlah mereka kian bertambah. Tidak dapat dielakkan lagi Melaka akan kembali seperti sediakala, dan menjadi lebih makmur, kerana ia akan mempunyai barang-kita; dan mereka itu lebih selesa berdagang dengan kita daripada berdagang dengan orang-orang Melayu itu, kerana kita menunjukkan kepada mereka lebih keikhlasan dan keadilan.*

*Melaka semakin kaya dengan jong; pedagang-pedagang Melaka membeli jong; mereka sedang membina kembali gudang-gudang baru. Negara ini semakin bertambah baik; jong-jong mula mencurah-curah masuk, dan kerana itu pada permulaan ini diperlukan peraturan dan ordinan, dan kanun yang kekal. Seorang yang adil (Solomon) diperlukan bagi mentadbir Melaka, dan ia [Melaka] berhak memperolehinya."*<sup>93</sup>

Namun demikian, dakwaan Pires ini agak berlawanan dengan laporan pihak Cina. Sejarah Dinasti Ming mencatatkan bahawa;

*"Adat mereka baik dan cara mereka bermiaga agak adil, akan tetapi semenjak orang-orang Frank menguasai negara mereka, keadaan telah menjadi lebih teruk, kapal-kapal dagang jarang-jarang pergi ke sana lagi, kebanyakannya belayar terus ke Sumatera; namun demikian, sekiranya ada kapal terpaksa belayar berhampiran negara itu, kapal-kapal itu biasanya akan disamun, kerana itu jalan ini hampir-hampir tertutup."*<sup>94</sup>

<sup>92</sup> *Ibid.*, h. 281.

<sup>93</sup> *Ibid.*, h. 281-283.

<sup>94</sup> Lihat nota kaki no.50, C.A.Gibson-Hill, "Johor Lama and Other Ancient Sites on the Johore River," dlm. *JMBRAS*, Vol. 28, Pt.2, May 1955, h. 142.

T.Pires mendakwa bahawa Melaka mula didatangi kembali oleh pedagang-pedagang. Di antara mereka termasuklah orang-orang Gujerat, Malabar, Keling, Benggali dan Pegu. Selain daripada itu Melaka juga telah dikunjungi oleh pedagang-pedagang dari Pasai, Aru, Jawa, China, Minangkabau serta orang-orang dari Tanjung Pura, Makassar, Brunei dan Lucoes (Luzon).<sup>92</sup>Pires mencatatkan;

*"Ramat pedagang Keling; beberapa pedagang Jawa, Parsi dan Benggali; sesetengahnya dari Pasai dan Pahang, China dan bangsa-bangsa lain; Lucoes orang-orang dari Brunei. Orang yang datang hercampur-campur dan jumlah mereka kian bertambah. Tidak dapat dielakkan lagi Melaka akan kembali seperti sediakala, dan menjadi lebih makmur, kerana ia akan mempunyai barang kita; dan mereka itu lebih selesa berdagang dengan kita daripada berdagang dengan orang-orang Melayu itu, kerana kita menunjukkan kepada mereka lebih keikhlasan dan keadilan.*

*Melaka semakin kaya dengan jong; pedagang-pedagang Melaka membeli jong; mereka sedang membina kembali gudang-gudang baru. Negara ini semakin bertambah baik; jong-jong mula mencurah-curah masuk, dan kerana itu pada permulaan ini diperlukan peraturan dan ordinan, dan kanun yang kekal. Seorang yang adil (Solomon) diperlukan bagi mentadbir Melaka, dan ia [Melaka] berhak memperolehinya."*<sup>93</sup>

Namun demikian, dakwaan Pires ini agak berlawanan dengan laporan pihak Cina. Sejarah Dinasti Ming mencatatkan bahawa;

*"Adat mereka baik dan cara mereka bermiaga agak adil, akan tetapi semenjak orang-orang Frank menguasai negara mereka, keadauan telah menjadi lebih teruk, kapal-kapal dagang jarang-jarang pergi ke sana lagi, kebanyakannya belayar terus ke Sumatera; namun demikian, sekiranya ada kapal terpaksa belayar berhampiran negara itu, kapal-kapal itu biasanya akan disamun, kerana itu jalan ini hampir-hampir tertutup."*<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup> *Ibid.*, h. 281.

<sup>93</sup> *Ibid.*, h. 281-283.

<sup>94</sup> Lihat nota kaki no.50, C.A.Gibson-Hill, "Johor Lama and Other Ancient Sites on the Johore River," dlm. *JMBRAS*, Vol. 28, Pt.2, May 1955, h. 142.

Dakwaan Pires itu mungkin agak keterlaluan kerana jika seandainya begitu pesat perdagangan dijalankan di Melaka semasa di bawah pemerintahan Portugis, tidak mungkinlah Aceh boleh berkembang sebagai sebuah pelabuhan entrepot di bahagian utara Selat Melaka. Aceh hanya maju sebagai sebuah pelabuhan setelah runtuhnya kerajaan Melayu Melaka. Dan seandainya begitu ramai pedagang Islam dari pelbagai tempat bertumpu ke Melaka, maka tidak perlulah pihak Portugis menawan Pasai pada tahun 1512M bagi mendapatkan bekalan lada hitam. Kemungkinan besar Pires hanya membesar-besarkan dakwaannya itu untuk mengagung-agungkan kekuasaan Portugis dan mewajarkan tindakan mereka menawan Melaka.<sup>95</sup>

Sejak peringkat awal pemerintahannya di Melaka, pihak Portugis telah mempunyai perbalahan dengan masyarakat Jawa yang ramai di Melaka ketika itu.<sup>96</sup> Pedagang-pedagang Jawa ini yang menguasai perdagangan beras begitu penting di Melaka. Akan tetapi oleh kerana pentadbiran Portugis yang agak buruk dan keadaan keselamatan yang tidak terjamin, orang-orang Jawa ini telah meninggalkan Melaka.

Penaklukan Melaka bukan bermakna penguasaan seluruh perdagangan yang pernah dikendalikannya. Pedagang-pedagang yang dahulu bebas berdagang di mana-mana

<sup>95</sup> Di samping itu orang-orang Portugis sendiri tidak begitu suka tinggal di Melaka. Dikatakan jarang-jarang sekali terdapat 600 orang Portugis yang tinggal di Melaka pada satu-satu ketika. Mereka ini jarang sekali tinggal lama di sana. "... people were always leaving Malacca to go somewhere else." Lihat I.A.Macgregor, "Notes on the Portuguese in Malaya," dlm. *JMBRAS*, Vol. XXVIII, Pt.2, May, 1955, h.6.

<sup>96</sup> Dikala Portugis menawan Melaka terdapat dua buah perkampungan masyarakat Jawa yang besar di pelabuhan itu, satu di Upeh dan satu lagi di Hilir. Perkampungan di Upeh itu didiami oleh orang-orang Jawa yang berasal dari Tuban, Japara, Sunda dan orang-orang dari Palembang. Yang menghuni perkampungan di Hilir pula terdiri daripada orang-orang Jawa dari Grisik dan kawasan sekitarnya. Lihat nota kaki no.72, I.A.Macgregor, *op.cit.*, h. 24.

wilayah kekuasaan Melaka kini mengalihkan pandangan mereka ke pelabuhan-pelabuhan yang pernah dikuasai oleh Melaka sebelumnya. Apa yang diperolehi oleh Portugis hanyalah kota Melaka dan kawasan sekitarnya. Wilayah-wilayah lain masih mengaku tunduk kepada bekas Sultan Melaka.

Setelah menawan Melaka, pihak Portugis cuba menjadikan Selat Melaka sebagai “lebuhraya” persendirinya. Portugis memaksa kapal-kapal dagang yang melalui Selat itu supaya singgah berdagang di Melaka dan bertindak “mengutip tol” ke atas kapal-kapal yang melaluinya. Kapal-kapal yang belayar melalui Selat Melaka dikehendaki mengambil *cartazes* (pas laut) di Melaka apabila belayar untuk ke timur atau ke barat. Perkara ini bukanlah satu yang menghairankan kerana objektif asas pihak Portugis di Asia adalah untuk mendominat perdagangan rempah ratus maritim Asia khususnya perdagangan lada hitam dan untuk memaksa aktiviti-aktiviti perdagangan meritim yang sedia wujud membayar untuk memperolehi kebenaran berdagang di Lautan Hindi.<sup>97</sup>

Untuk mentadbirkan pelabuhan ini, pihak Portugis telah membentuk undang-undangnya sendiri. Mereka tidak lagi menggunakan undang-undang sebelumnya; **Hukum Kanun Melaka dan Undang-undang Laut Melaka.** Pegawai-pegawai Portugis telah dibawa dari Portugal untuk mengendalikan perdagangan di pelabuhan itu. Namun demikian yang berkaitan dengan penduduk tempatan dan pedagang-

---

<sup>97</sup> G.B.Souza, *The Survival of Empire, Portuguese Trade and Society in China and The South China Sea 1630-1754*, Cambridge:Cambridge University Press, 1986, h. 12.

pedagang Asia, akan ditadbirkan oleh pegawai-pegawai yang menggunakan gelaran kebesaran kesultanan Melaka, seperti Bendahara dan Temenggung.<sup>98</sup>

Cukai-cukai yang dikenakan oleh pihak Portugis di Melaka sebahagian besarnya terdiri daripada cukai kastam dan dikatakan agak rendah. Di samping itu bahan makanan yang dibawa masuk ke Melaka tidak dikenakan cukai.<sup>99</sup>

Sungguhpun Melaka tidak lagi merupakan sebuah pelabuhan di bawah pentadbiran orang-orang Melayu, akan tetapi ini tidak bermakna yang Melaka tidak didatangi oleh pedagang-pedagang dan kapal-kapal Melayu. Malah selepas Bendahara Ninacatu,<sup>100</sup> pihak Portugis telah melantik Raja Kampar, Raja *Audela* (Raja Abdullah) sebagai Mangkubumi menggantikan tempat Bendahara. Pedagang-pedagang Melayu terus mengunjungi pelabuhan Melaka baik secara paksa mahupun secara sukarela bagi mendagangkan rempah ratus dan untuk memperolehi barang dari Barat.

Perdagangan dengan orang-orang Melayu ini akan meningkat apabila terdapat perhubungan yang agak baik di antara Aceh dengan Melaka dan di antara Melaka

<sup>98</sup> Walaupun begitu jawatan ini bukan khas dipegang oleh orang-orang keturunan Asia. Pada tahun 1621M, jawatan Temenggung itu dipegang oleh seorang yang berketurunan Portugis (mungkin juga seorang *mestizos*) bernama Joao Lopes de Moreira. Lihat nota kaki No. 70, I.A.Macgregor, *op.cit.*, h 24

<sup>99</sup> *Ibid.*, h. 26.

<sup>100</sup> Setelah Melaka ditawan oleh Portugis pada tahun 1511M, semua pembesar Melayu telah berundur bersama-sama Sultan Melaka ke Pahang dan kemudian ke Riau. Untuk mentadbirkan pedagang-pedagang dan penduduk tempatan Melaka, pihak Portugis telah melantik seorang pedagang Hindu bernama Ninacatu sebagai Bendahara. Oleh kerana beberapa sebab, Ninacatu telah membunuh diri pada 27 Januari 1514. Lihat A.Cortesao, *op.cit.*, h. 287-289.

dengan Johor.<sup>101</sup> Dikatakan bukan sahaja kapal-kapal Melayu sering singgah di Melaka tetapi juga kapal-kapal Portugis telah datang ke Aceh dan Johor. Ketika John Davis singgah di Aceh sekitar 1599M, beliau menyatakan bahawa terdapat 4 buah kapal Portugis dari Melaka berlabuh di pelabuhan Aceh. Angkatan ini dipimpin oleh Don Alfonso Vincent.<sup>102</sup> Apabila perhubungan ini mula tegang, perdagangan akan merosot kembali umpamanya ketika pemerintahan Sultan Iskandar Muda Mahkota Alam (1607-1636M).

Setelah Melaka dikuasai oleh Belanda pada tahun 1641M, pelabuhan itu masih didatangi oleh perahu-perahu Melayu dari sekitar Nusantara, malah semakin banyak lagi kerana penaklukan Melaka bukan dilakukan oleh pihak Belanda semata-mata tetapi dibantu juga oleh Johor dan Pahang. Di samping itu pihak Belanda telah membuat perjanjian-perjanjian berat sebelah dengan raja-raja sekitar Melaka untuk menentukan semua barang eksport utama mereka seperti lada hitam, rempah ratus dan timah dibawa ke Melaka dan tidak boleh dijual kepada orang lain selain daripada kampeni Belanda (*V.O.C.*). Justeru itu perdagangan Melaka meningkat sedikit walaupun keadaan sebenarnya ia telah jauh merosot jika dibandingkan dengan perdagangan yang wujud dalam zaman kerajaan Melayu dahulu. Pedagang-pedagang Eropah masih juga bertumpu ke Melaka untuk mendapatkan pelbagai barang yang dibawa ke sana dari sekitar Asia Tenggara ketika itu seperti rempah ratus, emas,

---

<sup>101</sup> Malah ada orang-orang Melayu yang diambil sebagai anggota tentera Portugis. Lihat I.A. Macgregor, *op.cit.*, h. 25.

<sup>102</sup> A.H. Markham(ed), *The Voyages and Works of John Davis The Navigator*, London: Hakluyt Soc., 1880, h. 140

timah, tembikar, pelbagai jenis kain dan pelbagai barang anih yang tidak terdapat di tempat-tempat lain.<sup>103</sup> Menjadi kebiasaan juga kepada kapal-kapal Barat itu singgah di Melaka untuk mengambil air dan untuk berehat.<sup>104</sup> Pelabuhan Melaka ketika itu ditadbirkan oleh seorang Belanda yang masih menggunakan gelaran kebesaran kerajaan Melayu Melaka, iaitu Syahbandar. Mengikut W.Dampier, jawatan Syahbandar itu merupakan jawatan yang kedua tertinggi selepas Gabnor.<sup>105</sup>

Seperti dalam zaman Kesultanan dahulu, Melaka tidak mempunyai hasilnya sendiri untuk dieksportkan. Hasil-hasil yang dieksport dari Melaka datangnya dari wilayah-wilayah takluknya. Malah ketika W.Dampier melawatnya sekitar tahun 1689M, beliau mengatakan bahawa tidak ada perdagangan besar dijalankan di Melaka.<sup>106</sup> Sungguhpun Melaka ada menghasilkan bahan makanannya sendiri tetapi tidak mencukupi, khususnya beras.<sup>107</sup> Ia terpaksa bergantung kepada bekalan beras Siam dan Jawa. Pihak Belanda telah mengenakan peraturan yang semua hasil beras Melaka hanya boleh dijual di pasar tempatan. Di samping itu penjualan ikan juga dikawal rapi. Nelayan tidak boleh menjual ikan-ikan mereka terus kepada kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan. Ikan-ikan itu dikehendaki dilelong di pasar ikan yang didirikan khas oleh pemerintah Belanda, itu pun setelah ikan-ikan yang baik

<sup>103</sup> B.W.Andaya, "Melaka Under the Dutch, 1641-1795," dlm. *Melaka in History*, h. 195.

<sup>104</sup> W.Dampier, *Voyages and Discoveries*, London:Argonaut Press, 1931, h. 10.

<sup>105</sup> *Ibid.*, h. 122.

<sup>106</sup> *Ibid.*, h. 111. Keadaan yang hampir sama juga dilaporkan oleh Francis Light seratus tahun kemudian. Lihat H.P.Clodd, *Malaya's First British Pioneer, The Life of Francis Light*, London:Luzac & Co., 1948, h. 158.

<sup>107</sup> Mengikut Dampier, di antara hasil-hasil makanan yang dikeluarkan oleh Melaka sendiri ialah pisang, nenas, limau, timbikai, mangga, ayam itik, kerbau dan lembu. Dampier juga mengatakan yang beras terpaksa diimport. Lihat W.Dampier, *op.cit.*, h. 112.

dibeli atau diambil begitu sahaja oleh pegawai-pegawai Belanda.<sup>108</sup> Namun demikian pihak Kampeni Belanda memperolehi cukai yang agak banyak dari penjualan ikan dan ikan kering.<sup>109</sup>

Seperti dalam zaman Portugis, pihak Belanda juga telah mewajibkan kapal-kapal yang belayar melintasi Melaka singgah dahulu untuk mengambil pas pelayaran. Walaupun peraturan ini agak sukar dikuatkuasakan, akan tetapi dengan cara ini pihak Belanda berjaya juga untuk menentukan kapal-kapal dagang yang belayar di Selat Melaka singgah berdagang di Melaka, khususnya perahu-perahu tempatan. Selain daripada untuk menentukan perdagangan yang berterusan di Melaka, pengeluaran pas ini juga bertujuan untuk mengawal kegiatan lanun tempatan. Kapal-kapal tempatan tidak kira sebesarmana dan sejauhmana ia hendak belayar diperlukan mengambil pas dahulu di Melaka.<sup>110</sup> Pihak Belanda sentiasa menempatkan sebuah kapal perondanya di perairan Melaka untuk menguatkuasakan peraturan itu.<sup>111</sup> Di bawah pemerintahan Belanda, Melaka dikawal ketat. Pasukan tentera Belanda diperkuatkan lagi dengan

<sup>108</sup> W.Dampier menceritakan;

*"This Town is plentifully stored with Fish also. When Fishermen come in, they all resort to a Place built purposely for the sale of them. There are Soldiers waiting, who take the best for the Officers of the Fort; wether they pay for it, or that its a Toll of Custom belonging to the Governor I know not; but after they are served, the rest are sold to any who will buy. The manner of selling is thus: The Fish which every man brings in is sorted, yet all sold by the Lump at once, in the manner of an Outcry or Auction, but not by raising, but lowering the Price; for there is one appointed for this Sale, who sets the first Price higher than the Value of the fish, and falls by Degrees, till the Price seems reasonable: then one or other buys. But these first Bargains are commonly bought by the Fishwives, who retail them out again. Oysters are in great Plenty here, and very good when they are salt; but sometimes they are fresh and unsavory." Ibid., h. 112.*

<sup>109</sup> B.W.Andaya, *op.cit.*, h. 209.

<sup>110</sup> Dikatakan pihak Belanda sememangnya tidak mempercayai orang-orang Melayu dan mereka sering diingatkan bahawa mereka (orang Melayu) hidup di Melaka di bawah pemerintahan Belanda. Lihat B.W Andaya, *ibid.*, h. 209.

<sup>111</sup> W.Dampier, *op.cit.*, h. 112.

mengrekut orang-orang dari sekitar Kepulauan Melayu. Orang-orang Bugis, Madura, Bali dan Jawa diambil sebagai anggota tentera Belanda.<sup>112</sup>

Sebahagian besar cukai yang diperolehi oleh pihak Belanda di Melaka pada abad ke-18M itu datangnya daripada orang-orang Cina. Selain daripada cukai perdagangan cukai-cukai itu diperolehi daripada cukai judi,<sup>113</sup> dan penyembelihan babi. Di samping itu mengikut laporan J.A.Pope, pada abad ke-18M itu Melaka terus menjadi sebuah entrepot yang masih penting walaupun tidak sepenting abad-abad sebelumnya. Melaka dikatakan banyak membekalkan India dengan tiang-tiang layar, timah, sagu, sarang burung, lada hitam dan siput laut.<sup>114</sup> Mengikut laporan Francis Light pada tahun 1789M, import Melaka ketika itu termasuklah lilin lebah, emas dan sagu dari Siak, tembakau, beras, gandum, garam, gula, arak dan kain dari Jawa. Dari pelabuhan Belanda di Betawi diimport barang-barang Eropah. Dari Aceh diimport pinang, beras dan minyak.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> Dikatakan bahawa askar-askar tempatan ini seratus kali lebih baik daripada askar-askar Eropah. Pada tahun 1756M, terdapat satu batalion seramai 803 orang tentera Belanda yang ditempatkan di Melaka. Daripadanya 240 orang Eropah, 100 Serani, 116 Bali, 77 Bugis dan 270 orang kaum-kaum lain yang terdiri daripada Melayu, India, Portugis dan Cina. *Ibid*, h. 209-210.

<sup>113</sup> Mengikut Dampier, orang-orang Cina di Melaka ketika itu merupakan kaki judi yang istimewa. Jika ada sesiapa yang terpengaruh dan berjudi dengan mereka, semua usahanya akan tertumpu kepada perjudian itu. Lihat *ibid*, h. 112.

<sup>114</sup> A.Bully (ed), *op.cit*, h. 80. Eredia yang berada di Melaka sekitar awal abad ke-18M menyatakan bahawa orang-orang Melaka banyak yang berdusun dan menternak lembu serta binatang-binatang lain. Lihat J.V.Mills, *Eredia's Description of Malaca, Meridianal India and Cathay*, MBRAS Reprint 14, 1997, h. 22.

<sup>115</sup> H.P.Clodd, *op.cit*, h. 158.

## II.1.8. Aceh

Kejatuhan Melaka ke tangan Portugis telah membawa perdagangan kembali ke pantai timur Sumatera. Kali ini ke Aceh. Aceh yang telah bersatu atas usaha Sultan Ali Mughayat Syah (1511-1530M) pada abad ke-16M, telah menjadi sebuah kuasa yang kuat di utara Selat Melaka. Usaha-usaha pihak Portugis untuk menguasai kerajaan ini menemui kegagalan, malah kedudukanya di Melaka sering diancam oleh Aceh.

Pedagang-pedagang Islam dari barat yang tidak mahu berdagang dengan pihak Kristian Portugis telah bertumpu ke Aceh. Perkara ini telah membawa pedagang-pedagang dari timur dan Kepulauan Melayu turut berdagang di Aceh. Sungguhpun kedudukan bandar Aceh sebagai sebuah pelabuhan agak kurang sesuai akan tetapi oleh kerana ia merupakan pelabuhan alternatif bagi pedagang-pedagang Islam maka lebih ramai pedagang telah bertumpu ke sana. Di samping itu Aceh merupakan pengeksport utama rempah ratus khususnya lada hitam pada abad ke-16M. Sungguhpun Aceh tidak menghasilkan lada hitamnya sendiri, akan tetapi wilayah-wilayah takluknya seperti Tiku, Priaman, Kedah dan Pidir menghasilkan banyak rempah. Untuk menentukan pedagang bertumpu ke pelabuhan Aceh, pemerintah-pemerintahnya terutama Sultan Iskandar Muda Mahkota Alam telah membuat peraturan khas yang tidak membenarkan pedagang-pedagang asing mendapatkan bekalan lada hitam terus dari kawasan-kawasan pengelurannya.<sup>116</sup> Semua lada hitam hendaklah dibawa dahulu ke Bandar Aceh sebelum boleh dijualkan kepada saudagar-

---

<sup>116</sup> Lihat *Adat Aceh*, Bandar Aceh: Pusat Latihan Penelitian Ilmu-ilmu Sosial Aceh, 1976, h. 53.

saudagar asing. Di samping itu, pelaut-pelaut juga singgah di pelabuhan ini untuk mendapatkan air Sungai Aceh kerana dipercayai air itu berkhasiat menyembuhkan pelbagai penyakit.<sup>117</sup>

Kedudukan pelabuhan Aceh tidaklah begitu strategik dari sudut pelayaran dan perdagangan, malah kota itu agak sukar untuk disampai oleh kapal-kapal. Teluknya dihalang oleh beberapa buah pulau yang merbahaya jika dirapati.<sup>118</sup> Untuk memasuki pelabuhan itu terpaksa melalui salah satu daripada tiga alur atau terusan yang ada, iaitu Terusan Surat, Terusan Benggali dan sebuah lagi yang tidak bernama. Terusan ini dinamakan mengikut arah tujuan kapal-kapal yang menggunakan akan pergi.<sup>119</sup>

Dikatakan banyak kapal asing telah karam terlanggar batu karang berhampiran pulau-pulau di kuala Sungai Aceh. Salah sebuah kapal itu ialah kapal Belanda, *Dragon*. Ia telah terlanggar batu-batu karang berhampiran Pulau Waih (Pulau Sabang).<sup>120</sup> Namun demikian kapal-kapal yang seberat 50-80 tan boleh belayar memudiki sungai itu sehingga sampai berhampiran dengan ibukotanya yang terletak lebih kurang 3km dari

<sup>117</sup> D.Lombard, *Kerajaan Aceh*, Jakarta: Balai Pustaka, 1986, h. 57.

<sup>118</sup> Pulau-pulau itu adalah Pulau Waih (Way), Pulau Breueh dan Pulau Bunta. Lihat, *ibid* , h. 53.

<sup>119</sup> *Ibid* , h. 54. John Davis yang singgah di pelabuhan itu sekitar tahun 1599M menyatakan,

“... *The Haven that goeth to the Citts of Achten is small, having but six foot at the barre. And there standeth a Fort made of stone, round without covering, battlements, or flankers, low wall like a Pownd, a worse cannot bee conceived.*

*Before this fort is a very pleasant Road for ship, the wind still comming from the shore, a shipp may ride a mile off in eighteens fathomes, close by a four and six fathomes ...* ” Lihat A.H. Markham(ed), *op.cit* , h. 147

<sup>120</sup> D.Lombard, *op.cit* , h. 54.

laut.<sup>121</sup> Namun demikian ada laporan yang mengatakan bahawa pelabuhan itu tidak pernah tanpa kapal.<sup>122</sup> Di sini dikatakan terdapat kawasan labuhan yang sangat baik di mana ratusan kapal dapat berlabuh dengan selamat.<sup>123</sup>

Sungguhpun pelabuhannya tidak begitu baik, akan tetapi pelaut dan pedagang asing sering memuji kota atau bandarnya. Thomas Bowery dalam laporannya memuji tentang keindahan dan kebesaran kota Aceh itu. Beliau menyatakan bahawa kota ini seluas 15-16 batu lilitan. Ia terletak di kawasan yang subur dan memperolehi udara yang nyaman. Bandar Aceh juga dikatakan direntasi oleh sebatang sungai yang mencantikkan lagi pemandangannya.<sup>124</sup>

<sup>121</sup> Namun demikian W.Dampier yang berada di Aceh semasa dengan T.Bowery mencatatkan bahawa Sungai Aceh itu tidak boleh dimudiki oleh kapal-kapal besar. Barang-barang terpaksa dipunggah ke kapal-kapal yang lebih kecil untuk dibawa ke Bandar Aceh. Lihat W dampier, *op cit.*, h. 86

<sup>122</sup> T.Bowery mencatatkan;

“... the Port ... is never without Ships of English, Danes, Portugal, Moors, Chuleas, Chinesses and others ...”  
Lihat Temple (ed), *op cit.*, h 286-287 Di samping itu Bowery juga mencatatkan bahawa kapal-kapal telah datang ke pelabuhan Aceh dalam semua musim. Kapal-kapal itu datang dari,

“... Surat, Malabar Coast or Coast of India. Fort St. George's, Metchlipatam, Bengala, Pegu, Syam, China, Java Major and Borneo, with infinite numbers of Prows from the Malay Shore and West Coast of this Island Sumatra.” *Ibid.*, h. 288.

<sup>123</sup> T Bowery menyatakan,

“... Excellent Roade or bay in which there is rooms Enough for many hundreds of Ships and in great Safety, where they may ride int 12, 10, 8, 6, 4 fathoms depth, very cleare fround, and almost land lockt with the head of Sumatra, Pulau Way, and Pullo Gomus, and 2 or 3 Small islands and rocks” *Ibid.*, h. 286.

<sup>124</sup> *Ibid.*, h. 286 T.Bowery yang singgah di Aceh sekitar 1688M mencatatkan;

“This City is the fairest and most populous of any that Ever I saw or heard of that is inhabited by Malayars or Javas.” *Ibid.*, h. 293.

Di samping itu J.Davis yang telah sampai di Aceh lebih kurang 90 tahun lebih awal daripada Bowery mencatatkan bahawa kota itu didirikan di dalam hutan<sup>125</sup> dan rumah-rumahnya diperbuat daripada kayu tetapi mempunyai penduduk yang ramai. Di sana juga terdapat tiga buah pasar (pekan) yang besar yang dibuka setiap hari dan menjual pelbagai jenis barang.<sup>126</sup> Dicatatkan juga bahawa setiap bangsa yang berdagang di Aceh mempunyai pekannya sendiri;

*"Di sini terdapat ramai orang Cina yang berdagang, mereka mempunyai pekan mereka sendiri: begitu juga orang Portugis, Guyerat, Arab dan mereka yang datang dari Bengal dan Pegu."*<sup>127</sup>

Di antara barang import Aceh termasuklah pelbagai jenis kain kapas, sutera dan linen, permaidani, lukisan, abdi, mentega, minyak sapi, minyak, candu, tembakau, bawang, barang-barang tembikar, ubat bedil, senjata, alat-alat besi, gula dan beras.<sup>128</sup>

Di antara barang eksportnya pula termasuklah emas, timah, kapur barus, lada hitam, damar, rotan, gajah dan beberapa hasil hutan yang lain. Sebahagian besar hasil

<sup>125</sup> Apa yang dimaksudkan *wood* atau hutan oleh Davis ini mungkin "dusun" kerana sudah menjadi kebiasaan bagi orang Melayu (Aceh) menanam pokok buah-buahan di sekeliling rumah mereka hingga kelihatan seperti hutan oleh orang-orang asing seperti Davis.

<sup>126</sup> J.Davis mencatatkan,

*"The Cittie of Achien, if it may so called, is very spacious, built in a wood, so that wee could not see a house till we were upon it. Neither could wee goe into any place, but wee found houses, and great concourse of people so that I thinke the Towne spreadeth over the whole land. Their houses are built eight foots or better from the ground upon posts of wood, with free passage under, the walls and covering of mats, the poorest and weakest things in the World. I saw three great Market places, which are every day frequented as Faires with all kinds of merchandize to sell."* Lihat A H Markham (ed), op.cit., h. 147

<sup>127</sup> *Ibid.*, h. 143.

<sup>128</sup> Temple (ed), *op cit*, h. 288-291 Walaupun banyak laporan pada abad ke-17 dan 18M mengatakan Aceh kekurangan beras dan bahan makanan itu terpaksa diimport, akan tetapi laporan pada pertengahan abad ke-19M pula menyatakan bahwa Aceh mempunyai kawasan sawah dan tanaman padi yang luas. Lihat "The Trading Ports of the Indian Archipelago," dlm. *Journal of The Indian Archipelaago and Eastern Asia*, Series 1, Vol. 4, 1850, h 242.

eksportnya itu dibawa dari wilayah taklukannya baik di Sumatera maupun di Tanah Melayu. Namun demikian sekitar awal abad ke-18M, ketika negara itu sudah mula berada dalam keadaan kucar-kacir kesan daripada perebutan kuasa,<sup>129</sup> dikatakan Aceh tidak lagi mempunyai bahan eksport yang banyak. Alexander Hamilton yang mengunjungi pelabuhan itu sekitar 1702M mengatakan bahawa Aceh ketika itu tidak mempunyai hasilnya sendiri untuk dijadikan bahan eksport kecuali emas. Beliau menyatakan bahawa emas di Aceh tinggi mutunya dan negara itu mempunyai banyak bekalan emas.<sup>130</sup>

Walaupun wujud beberapa kekurangan, pelabuhan Aceh terus wujud sebagai salah sebuah pelabuhan yang penting di Kepulauan Melayu amnya dan di Selat Melaka khasnya pada abad ke-18M. Kapal-kapal Barat, terutama kapal-kapal *country traders* Inggeris, India, China, Siam dan Arab terus mengunjunginya untuk mendapatkan hasil-hasil yang dikeluarkannya dan untuk tempat mendapatkan bekalan pelayaran.

Seperti juga dalam abad ke-16M, pelabuhan Aceh bukan merupakan pusat pemerintahan. Ia lebih kurang 8 batu (12.8km) di hilir ibukotanya. Walaupun keadaan di Aceh kacau bilau setelah pemerintahan raja perempuannya yang terakhir Sultanah Kamalat Syah (1686-1699M), akan tetapi perdagangan terus berjalan tanpa

<sup>129</sup> Ketika pemerintahan Sultanah Kamalat Syah (1686-1699M), telah berlaku perebutan kuasa. Para Uleebalang (golongan bangsawan Aceh) dengan bantuan khadi Malik al-Adil Aceh telah berjaya menurunkan Sultanah itu dan menggantikannya dengan seorang Sultan dari keturunan Arab bernama Syarif Hasyim Jamalul'lil. Lihat Ilyas Sutan Pamenan, *Rencong Aceh di Tangan Wanita*, Jakarta, 1959, tampa nombor halaman.

<sup>130</sup> A. Hamilton, *op cit.*, h. 58. Mengikut Nurddin al-Raniri, emas mula dijumpai orang dengan banyak di Aceh dalam zaman pemerintahan Sultanah Tajul Alam Safiatuddin Syah (1641-1675M). Lihat T. Iskandar(ed), *Bustanu's Salatin*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1966, h. 73.

banyak gangguan kerana pada kebiasaannya Sultan Aceh masih menguasai pelabuhan dan ibukotanya. Ketika J.A.Pope singgah di pelabuhan itu dalam bulan Jun 1786M, beliau mendapati bahawa Aceh berada dalam kancang perang saudara. Sultan Alaiddin Muhammad Syah (1781-1795M) yang memerintah ketika itu tidak digemari oleh rakyatnya. Justeru itu baginda telah menggaji satu pasukan Sepoi dari Benggala untuk menjaga keselamatannya. Baginda juga mempunyai dua buah kapal perang yang salah sebuah daripadanya dinakhodai oleh seorang Belanda bagi menjaga kepentingan perkапalan dan perdagangan.<sup>131</sup>

Eksport Aceh ketika itu masih seperti abad sebelumnya iaitu emas, kapur barus, getah benzoin, sarang burung dan lada hitam. Import utamanya pula adalah candu dan pelbagai jenis kain serta beras. Mengikut laporan Francis Light pada tahun 1789M, semua perdagangan di sini dikendalikan oleh seorang Saudagar Raja.<sup>132</sup> Akan tetapi apabila masuk ke abad ke-19M, pelabuhan ini telah mengecut hingga hanya menjadi sebuah pengkalan perdagangan (*trading station*) sahaja.<sup>133</sup>

Ketidakmampuan pemerintah Aceh mengawal wilayah takluknya sejak awal abad ke-18M lagi telah menyababkan wilayah-wilayah yang membekalkannya dengan hasil dagangan itu membebaskan diri. Mereka telah berdagang terus dengan pedagang-pedagang asing terutamanya pedagang Barat. Perkara ini meyebabkan pelabuhan

<sup>131</sup> Anne Bulley (ed), *op.cit.*, h. 63.

<sup>132</sup> H.P.Clodd, *op.cit.*, h. 158.

<sup>133</sup> "The Trading Ports of The Indian Archipelago," *op.cit.*, h. 240

Aceh tidak lagi mempunyai bahan eksport kecuali apa yang dihasilkannya sendiri seperti emas, pinang dan kapur barus. Akan tetapi sememang sejak dari penubuhannya Aceh tidak mempunyai banyak hasil dagangan, ia lebih mengharapkan bahan mentah yang dikeluarkan oleh jajahan takluknya yang dieksport melalui pelabuhan Aceh. Hanya kewibawaan para pemerintah dan kekuatan tenteranya yang dapat menentukan bahan-bahan mentah itu dibawa dahulu ke Aceh sebelum didagangkan kepada pedagang-pedagang antarabangsa. Namun demikian selepas pemerintahan Sultanah Tajul Alam Sufiatuddin Syah (1641-1675M), kerajaan Aceh menjadi agak lemah hingga tidak mampu lagi mempertahankan kekuasaannya ke atas jajahan takluknya.

Keadaan bertambah buruk selepas pemerintahan raja perempuan yang terakhir Sultanah Kamalat Syah (1688-1699M). Huru-hara dan perang saudara sering sahaja berlaku dalam negeri. Keadaan yang tidak menentu dan ada kalanya wujud keadaan arnaki ini, telah juga menyebabkan pedagang-pedagang menjauhkan diri dari pelabuhan Aceh. Pembukaan pelabuhan-pelabuhan baru di bawah pentadbiran Inggeris yang bebas dan lebih selamat seperti Pulau Pinang (1785M) dan kemudian Singapura (1819M) telah memburukkan lagi keadaan pelabuhan Aceh. Pedagang-pedagang antarabangsa kini lebih berminat untuk berdagang di pelabuhan-pelabuhan itu yang bukan sahaja mempunyai pelbagai kemudahan berdagang tetapi juga memberi jaminan keselamatan kepada harta dan nyawa mereka.

Di samping itu sekitar abad ke-18M ini kapal-kapal Barat telah berani membelakangi perintah kerajaan Aceh supaya tidak membeli lada hitam dan hasil-hasil lain terus dari kawasan pengeluarannya. Malah mereka telah berusaha menggalakkan pemerintah-pemerintah tempatan menanam tanaman itu dan menjualkan hasilnya terus kepada mereka.<sup>134</sup>

### II.1.9. Johor

Setelah runtuhnya kerajaan Melayu Melaka maka terdirilah kerajaan Melayu Johor. Sultan Alauddin Ria'yat Syah putera Sultan Mahmud Melaka yang ditabalkan sebagai Sultan Kampar telah berpindah kembali ke Semenanjung dan membuat ibukotanya di tebing Sungai Johor sekitar tahun 1530-an. Pada masa itu kawasan ini dikenali sebagai Ujung Tanah dan merupakan sebuah kawasan yang agak strategis dari sudut pelayaran di antara timur dan barat. Sungai Johor merupakan sebuah sungai yang terkeselatan sekali di Semenanjung memberikan kelebihan kepada kesultanan baru ini untuk menjadikannya sebuah pelabuhan dan pusat perdagangan yang baik. Sungainya yang lebar dan dalam membolehkan kapal-kapal besar zaman itu mudik hingga jauh ke perdalamannya khususnya di kala air pasang.<sup>135</sup>

<sup>134</sup> Sebuah laporan pada tahun 1787M menyebut bahawa sebuah syarikat perdagangan Amerika bernama *Prince & Co.* telah berjaya mendapatkan kerjasama seorang pemerintah tempatan wilayah jajahan takluk Aceh, Susu untuk membekalkannya dengan lada hitam. Pemerintah itu yang bernama Libbe (Lebai?) Duppoh kemudiannya telah mengusahakan kawasan pemerintahannya itu dan berjaya mengeluarkan lada hitam yang banyak, malah mengikut J.W.Gould, yang terbanyak di dunia ketika itu. Sebelum 1787M, tidak ada lada hitam yang dikeluarkan dari kawasan itu. Lihat J.W.Gould, "Sumatra-America's Pepperpot 1784-1873," dlm. *Essex Institute Historical Collections*, Vol. XCII, April 1956, No. 2, h. 102.

<sup>135</sup> Hingga ke abad ke-20M, Sungai Johor ini masih boleh dimudiki oleh kapal-kapal yang agak besar hingga ke selatan Pulau Layang, manakala kapal-kapal yang lebih kecil (yang paras apungannya 3 meter) boleh sampai ke Kota Tinggi, terutama dengan bantuan air pasang. Lihat C.A.Gibson-Hill, "Johor Lama and Other Ancient Sites," dlm. *JMBRAS*, Vol. 28, Pt. 2, h. 133. Sebuah laporan seorang padri bernama Tavares pada bulan Mac 1718M

Ibukota Johor ini yang kemudian dikenali sebagai Johor Lama telah berkembang dengan pesat sebagai sebuah pelabuhan entrepot antarabangsa yang utama hingga dapat menyaingi Aceh dan Melaka pada abad ke-16 dan 17M. Sungguhpun ibukota kerajaan ini berubah beberapa kali<sup>136</sup> akan tetapi perdagangan di kota-kota itu tidak terbantut. Kota-kota itu turut menjadi pelabuhan utamanya. Namun demikian di antara kota dan pelabuhan itu hanya Johor Lama yang terus menerus dihuni sejak abad ke-16M.<sup>137</sup>

Walaupun wilayah sekitarnya tidak banyak menghasilkan bahan eksport akan tetapi para pedagang berminat singgah di pelabuhan ini oleh kerana kemampuannya menyediakan peluang dan pasaran yang baik bagi barang-barang di samping dapat mengadakan kemudahan yang diperlukan untuk menjalankan perdagangan.<sup>138</sup> Kecekapan Johor mengendalikan barang dagangan dan kemampuannya untuk membekalkan semula kapal-kapal dengan cepat dan murah adalah faktor utama menjadikannya sebuah pelabuhan yang penting bagi perdagangan antara

menyatakan bahawa pelabuhan Johor yang ketika itu di Panchor merupakan sebuah pelabuhan yang sangat baik dan selamat. Kapal-kapal sebesar manapun dapat memuatkan muatan sebanyak yang mungkin. *Ibid.*, h. 170

<sup>136</sup> Ibukota kerajaan Johor ini telah dipindahkan beberapa kali oleh sebab-sebab strategi ketenteraan. Akibat serangan Aceh pada 1564M, ibukota Johor telah dipindahkan dari Johor Lama ke Kota Batu di Seluyut semasa pemerintahan Sultan Muzaffar Syah (1564-1570M). Kemudian dalam zaman Sultan Ali Jalla Abdul Jalil (1570-1597M), ibukota Johor dipindahkan pula ke Batu Sawar dan kemudian ke Makam Tauhid kerana Kota Batu rosak teruk akibat serangan pihak Portugis pada tahun 1587M. Namun demikian C.A.Gibson-Hill mengatakan bahawa Batu Sawar terus menjadi ibukota Johor hingga 1617M. *Ibid.*, h. 157.

*Sulalatus Salatin* mencatatkan bahawa dalam zaman Sultan Alauddin Riayat Syah II (1597-1615M), ibukota kerajaan itu dipindahkan ke Pasir Raja. Lihat A.Samad Ahmad (ed), *Sulalatus Salatin*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1986, h. 311. Pada tahun 1688M, ibukota Johor telah dipindahkan pula ke Kota Tinggi. Akan tetapi sekitar tahun 1700M, ibukota dan pelabuhan utamanya dipindahkan ke Bukit Sungai Tukul, Panchor. Lihat C.A.Gibson-Hill, *op.cit*, h. 159-60. Untuk penjelasan lanjut tentang perpindahan ibukota kerajaan Johor ini lihat *ibid*, h. 127-177.

<sup>137</sup> *Ibid.*, h. 133.

<sup>138</sup> L.Y.Andaya, *Kerajaan Johor 1641-1728*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1987, h. 50.

bangsa.<sup>139</sup> Namun demikian mengikut Diago de Couto, pemerintah Johor menggunakan paksaan untuk mendapatkan kapal-kapal perdagangan singgah di pelabuhannya. De Couto mengatakan pemerintah *Viantana* (Ujung Tanah) yang tinggal di Sungai Johor telah mengadakan sekatan di tanjung itu dan memaksa semua kapal dan jong yang hendak ke Melaka dari Jawa, Siam, Borneo dan tempat-tempat lain singgah di pelabuhannya.<sup>140</sup>

Seperti Melaka yang diwarisinya, Johor bergantung hampir semua keperluannya kepada bekalan dari luar. Akan tetapi Johor bernasib baik kerana wilayah-wilayah yang pernah menjadi jajahan takluk Melaka masih memandangnya sebagai pemimpin.<sup>141</sup> Hasil-hasil dagangan dari wilayah tersebut akan dibawa ke Johor dan kemudian baru dieksport. Justeru itu Johor terus memainkan peranan sebagai pelabuhan entrepot utama di Selat Melaka sungguhpun kini ia terpaksa bersaing dengan Aceh dan Portugis di Melaka. Di samping itu ia juga menjadi pelabuhan alternatif kepada pedagang-pedagang Islam khususnya dari Jawa yang membenci Portugis. Johor juga diperlukan oleh Siam dan Jawa sebagai pasar bagi hasil-hasil

<sup>139</sup> *Ibid.*

<sup>140</sup> I.A. Macgregor, "Johor Lama in The Sixteen Centuries," dlm. *MBRAS*, Vol. 28 Pt.2, 1955, h. 81. Sungguhpun laporan Portugis itu begitu, akan tetapi perkara itu berkemungkinan dilakukan pada peringkat permulaan penubuhannya sahaja, iaitu bagi memperkenalkan pelabuhan baru itu kepada pedagang asing kerana laporan pihak Cina kemudiannya (1616M) agak berlawanan. Tung Hsi Yang K'au mencatatkan, "Johor does not produce any rice, and the inhabitants are accustomed to go in small ships to other countries, exchanging the products of their own for rice. When they meet merchants vessels bound for other places, they invite them to come to their country." Lihat nota kaki, No. 54, C.A. Gibson-Hill, *op cit*, h. 143. Namun demikian *Tufat al-Nafis* juga mengesahkan bahawa wujud kegiatan kekerasan di laut ketika itu tetapi ditujukan kepada pihak Portugis. *Tufat al-Nafis* mencatatkan,

"Maka tetaplah baginda itu di Johor. Maka di dalam beberapa masa mengeluarkan perompak pergi melanggar Melaka dan beberapa lanca-lanca orang Firinggi yang dapat." Lihat V. Matheson(ed), *Tufat al-Nafis*, Kuala Lumpur:Fajar Bakti, 1982., h. 9

<sup>141</sup> *Ibid.*, h. 10.

pertanian mereka khususnya beras. Selain daripada pedagang Asia Tenggara, pedagang Cina juga ramai bertumpu ke sini. Laporan Belanda mencatatkan bahawa banyak barang Cina dibawa ke Betawi diangkut oleh kapal-kapal dari Johor.<sup>142</sup>

Di antara barang yang didagangkan di sini ialah emas, kayu geharu, kelembak, sarang burung, gading, kapur barus, bijih timah,<sup>143</sup> rotan, lilin, lada, garam, beras, tembaga, kain sutera putih dari China, tembikar, kuali besi Cina, kain, benang emas Jepun, candu dan beberapa barang yang lain. Catatan Belanda di Betawi pada tahun 1660M menyatakan bahawa eksport Johor ke pelabuhan itu merupakan abdi, lilin, tikar, sagu, pinggan kayu, minyak, lada, telur ikan masin dan beras.<sup>144</sup> W.Dampier mencatatkan pada tahun 1688M bahawa Johor banyak menghasilkan lada hitam dan hasil-hasil lain.<sup>145</sup>

Seperti yang dikatakan di atas, pelabuhan Johor ini tidaklah setempat, ia beralih mengikut pusat pemerintahannya. Walaupun demikian ia tetap di sekitar tebing Sungai Johor dan Johor Lama secara berterusan menjadi salah sebuah pelabuhannya yang penting walaupun kota dan bandarnya telah dimusnahkan oleh pihak Portugis pada tahun 1587M. Pelabuhan ini masih penting hingga ke abad 18M. Sebuah catatan

<sup>142</sup> *Dagh-Register*, 21 April 1661 mencatatkan bahawa telah datang dari Johor barang-barang tembikar Cina, 400 cawan besar dan 400 cawan kecil, 100 mangkuk dan 100 pinggan. Lihat nota kaki No. 121. C.A.Gibson-Hill, *op.cit.*, h. 171.

<sup>143</sup> L.Y.Andaya, *op.cit.*, h. 51. Bijih timah yang dieksport oleh Johor, selain daripada yang diperolehi dari kawasan-kawasan yang berjiran juga dari lombong di tebing Sungai Johor itu sendiri, walaupun jumlahnya agak kecil. Terdapat dua buah lombong yang menghasilkan timah di Gonggong, di selatan Seluyut. Lihat C.A.Gibson-Hill, *op.cit.*, h. 129.

<sup>144</sup> *Ibid.*, h. 171.

<sup>145</sup> W.Dampier, *op.cit.*, h. 11.

ada tahun 1703M, menyatakan bahawa di Johor Lama terdapat beberapa kemudahan yang tidak terdapat di Panchor yang merupakan ibukota kerajaan Johor pada masa

a. Di pelabuhan itu dikatakan terdapat kemudahan memperbaiki kapal, malah seorang pedagang Inggeris bernama Hall telah membawa sekocinya *Supply* ke Johor sama untuk dibaiki.<sup>146</sup> Mengikut laporan Alexander Hamilton, Johor Lama kembali menjadi ibukota kerajaan Johor dari 1695 hingga 1718M.<sup>147</sup>

/alaupun demikian nampaknya Panchor adalah sebuah pelabuhan yang penting pada awal abad ke-18M itu. Dikatakan pada tahun 1706M, tiga orang peranakan Melaka yang diketuai oleh Bruyn Borenken telah membuka tiga buah kilang di kota pelabuhan itu. Pedagang-pedagang itu terdiri daripada seorang pedagang Islam bernama Sedelebe (Sidik Lebai?) dan seorang Cina bernama La Kwa. Pelabuhan anchor ini dikatakan didatangi oleh 8-10 buah tongkang Cina setiap tahun.<sup>148</sup>

ada tahun 1720M, barulah ibukota kerajaan itu dipindahkan dari tebing Sungai Johor ke Riau oleh Raja Kecil.<sup>149</sup> Perpindahan ibukota ini juga bermakna perpindahan pelabuhan utama bagi kerajaan Johor. Pada tahun 1722M, secara rasmi Riau menjadi ibukota kerajaan Johor-Riau dengan penabalan Sultan Sulaiman di Riau.

<sup>6</sup> C.A.Gibson-Hill, *op.cit* , h. 134. Barreto da Resende mencatatkan, "Port Jor lies inland from Point Romania. It is once again becoming inhabited, as many galleys and other vessels are being built there. There is an abundance of provisions, agallochium and tar." *Ibid* , h. 169

<sup>7</sup> A.Hamilton, *op cit* , h. 134.

<sup>8</sup> Lihat L.W Andaya, *op cit* , h. 52

<sup>9</sup> Raja Kecil yang mengaku sebagai putera Sultan Mahmud Mangkat Dijulang, telah berjaya merampas kuasa daripada Sultan Abdul Jalil (bekas bendahara Johor) pada tahun 1718M. Untuk penjelasan lanjut tentang kegiatan Raja Kecil ini sila lihat *ibid* , h. 333-362. Lihat juga Muhammad Yusoff Hashim(ed), *Hikayat Siak*, Kuala Lumpur:Dewan Bahasa dan Pustaka, 1992, h. 113-146.

Walaupun Riau telah menjadi ibukota, buat beberapa waktu perdagangan khususnya perdagangan Cina masih juga bertumpu ke pelabuhan-pelabuhan di Sungai Johor. Hingga ke separuh pertama abad ke-18M masih terdapat barang eksport yang sampai ke Johor Lama dan Kota Tinggi. Mengikut laporan Cina, *Ch'ing Chow Tung Tien*, masih terdapat perdagangan di antara pedagang-pedagang Cina dengan Johor pada tahun 1730M. Di antara barang import Johor masa itu ialah teh, tembikar dan kertas warna.<sup>150</sup> Akan tetapi pada separuh akhir abad ke-18M, kota dan pelabuhan-pelabuhan di sepanjang Sungai Johor itu terus merosot. Pada tahun 1825M, dikatakan Johor Lama hanya sebuah perkampungan kecil yang tidak bermakna dengan 20 ke 30 buah rumah sahaja.<sup>151</sup> Namun demikian pelabuhan-pelabuhan itu terus menjadi pelabuhan pembekal (*feeder ports*) kepada pelabuhan utama ketika itu, Singapura.

#### II.1.10. Riau

Setelah Raja Kecil berjaya merampas tahta daripada Sultan Abdul Jalil pada tahun 1718M, baginda telah memindahkan ibukota kerajaan Johor ke Riau pada tahun 1720M. Perpindahan ini telah menyebabkan perdagangan di pelabuhan-pelabuhan utama di Sungai Johor merosot walaupun masih bertahan hingga sekitar 1730-an.<sup>152</sup>

<sup>150</sup> Lihat C.A.Gibson-Hill, *op.cit.*, h. 172-173.

<sup>151</sup> *Ibid.*, h. 128.

<sup>152</sup> *Ibid.*, h. 173.

Sebelum ibukota kerajaan Johor dipindahkan ke Riau, pelabuhan itu telahpun memainkan peranan sebagai salah sebuah pelabuhan penting bagi kerajaan itu. Laporan Belanda pada tahun 1687M mencatatkan bahawa jumlah kapal yang singgah di pelabuhan Riau ketika itu begitu banyak sekali sehingga sungainya sukar dimasuki. Di sini dikatakan dijalankan perdagangan timah dan kain. Di samping itu lada hitam dari Jambi dan emas dari Indragiri juga mengalir ke Riau dan dibeli oleh pedagang-pedagang Inggeris, Siam, Patani dan Cina. Dalam bulan September 1680M sahaja kira-kira 35-40 buah perahu Johor bermuatkan lada hitam telah balik ke Riau.<sup>153</sup>

Pada sekitar tahun 1708M, atas nasihat Raja Muda, Sultan Abdul Jalil, Johor telah berpindah ke Riau dan dengan itu pelabuhan Riau menjadi semakin penting pula. Namun demikian mengikut A.Hamilton, perpindahan itu adalah satu muslihat Raja Muda untuk memperolehi lebih banyak kuasa kerana mengikutnya di pelabuhan itu Raja Muda membolot semua perdagangan dan menetapkan harga jualan dan belian mengikut sesuka hatinya.<sup>154</sup> Pelabuhan Riau kembali menjadi pelabuhan sekunder apabila Sultan Abdul Jalil memindahkan kembali ibukota kerajaan Johor ke Selayut dan berterusan begitu sehinggaibukota kerajaan Johor dipindahkan kembali ke Riau oleh Raja Kecil pada tahun 1720M.

Dalam masa pentadbiran Raja Haji sebagai Yam Tuan Muda Riau (1777-84M), Riau telah menjadi sebuah pelabuhan yang sibuk kembali khususnya dalam pengendalian

<sup>153</sup> L.Y.Andaya, *op.cit.*, h. 171.

<sup>154</sup> A.Hamilton, *op cit.*, h. 53.

perdagangan timah. Walaupun Riau tidak menghasilkan timah, akan tetapi timah dibawa masuk dari Semenanjung dan Pulau Bangka. Riau juga ketika itu menjadi pasar bagi kain dan candu yang merupakan barang dagangan utama pedagang-pedagang bebas Inggeris yang lebih dikenali sebagai *country traders*<sup>155</sup>. Dikatakan bahawa Riau membekalkan kapal-kapal *country traders* itu dengan lada hitam yang dibawa dari Borneo dan Sumatera Timur dan timah yang diseludup dari Bangka atau Selangor.<sup>156</sup> *Tuhfat al-Nafis* mencatatkan bahawa ketika Raja Haji menjadi Yam Tuan Muda, Riau menjadi makmur serta orang-orang Riau menjadi kaya. Pelabuhannya sentiasa dipenuhi oleh kapal-kapal, baik kapal anak negeri maupun kapal-kapal dagang dari China, Makasar dan Siam. Perdagangan begitu banyak sekali dan dianggarkan penduduk pelabuhan Riau ketika itu berjumlah 9 laksa (90,000) orang.<sup>157</sup>

### II.1.11. Ujung Salang

Ujung Salang atau lebih dikenali oleh orang-orang Barat sebagai Junk Ceylon merupakan sebuah pelabuhan yang terletak di sekitar pelabuhan Puket hari ini. Ia merupakan satu-satunya pelabuhan di sekitar Selat Melaka yang terletak dalam wilayah Siam (Thailand) sungguhpun penduduknya sebahagian besar adalah dari

<sup>155</sup> *Country traders* ini merupakan pedagang-pedagang bebas dari England yang tidak terikat dengan pihak Syarikat Hindia Timur Inggeris (*E.I.C.*) iaitu satu-satunya syarikat dagang Inggeris yang dibenarkan berdagang di Timur.

<sup>156</sup> Lihat D.K.Bassett, "The British Country Traders and Sea Captains in South East Asia in The 17th and 18th Centuries," dlm. *JHS University Malaya*, Vol. I, No.2, 1961, h. 14.

<sup>157</sup> Lihat V.Matheson Hooker (ed), *Tuhfat al-Nafis*, Kuala Lumpur Dewan Bahasa dan Pustaka, 1991, h. 389-390.

keturunan Melayu. Walaupun pelabuhan ini telah wujud sejak zaman keagungan kerajaan Kedah Lama, akan tetapi ia mula dikenali sebagai sebuah pelabuhan penting di Selat Melaka sekitar abad ke-18M. Sehingga sekitar suku akhir abad ke-17M, Ujung Salang ini masih merupakan sebuah pelabuhan yang bersambung dengan tanah besar Semenanjung. Akan tetapi pada sekitar 1713-1719M, pelabuhan ini buat pertama kalinya telah ditandakan sebagai sebuah pulau di dalam peta yang dilukis oleh Gneudeville.<sup>158</sup>

Pelabuhan ini walaupun ditadbirkan oleh seorang gabnor, wakil raja Siam, tetapi biasanya dari keturunan Cina.<sup>159</sup> Justeru kerana itu beliau tidak mempunyai kewibawaan ke atas penduduknya. Mengikut laporan Thomas Bowery yang singgah di pelabuhan itu sekitar 1675-77M, di sekitar pelabuhan itu terdapat ramai perompak dan lanun, malah ia merupakan kawasan perburuan utama lanun-lanun *Saleeter* (Orang Laut).<sup>160</sup>

Pelabuhan ini mempunyai tiga buah pengkalan (labuhan) yang baik iaitu di Banquala, Buckett (Puket) dan Luppoone.<sup>161</sup> Namun demikian pelabuhan utamanya adalah di

<sup>158</sup> Lihat nota kaki No.1, Temple (ed), *op.cit.*, h. 235. Lihat juga T. Forrest, *A Voyage From Calcutta to The Mergui Archipelago*, Microfiche 8442, Perpustakaan Universiti Malaya, h. 30.

<sup>159</sup> Lihat A. Hamilton, *op.cit.*, h. 37. Dikatakan orang-orang Cina itu membeli kedudukan mereka daripada Raja Siam.

<sup>160</sup> *Ibid.*, h. 237-38. A. Hamilton juga pada sekitar dekad terakhir abad itu mencatatkan tentang kegiatan lanun *Salleeters* (*Saleeter*) di kawasan ini. Beliau menyatakan orang-orang *Salleeters* ini merompak dan menawan penduduk. Tawanan itu akan dibawa ke Aceh untuk dijual sebagai abdi. Lihat A. Hamilton, *op.cit.*, h. 37.

<sup>161</sup> A. Hamilton menyatakan bahawa pelabuhan yang terletak di antara pulau dengan tanah besar sesuai pada musim Monsun Barat Daya, manakala pelabuhan di Teluk Puton di bahagian baratnya sesuai pada musim Monsun Timur Laut. *Ibid.*

Banquala di mana kebanyakannya kapal dagang asing berlabuh. Akan tetapi sungainya agak cetek, hanya kira-kira 7 kaki sahaja dalamnya.<sup>162</sup>

Eksport utama pelabuhan itu adalah timah.<sup>163</sup> T.Bowery menyatakan bahawa Pulau Ujung Salang itu banyak menghasilkan timah dan import utamanya adalah kain, besi, keluli, pisau dan gunting, permaidani, gula dan sebagainya yang akan ditukar dengan timah. Selain daripada itu Ujung Salang juga mengimport candu yang kemudian dijual kepada pedagang-pedagang Melayu dan Bugis yang datang berdagang ke sana.<sup>164</sup> Walaupun ia ada mengeksport gajah, akan tetapi tidak banyak kerana duti eksport yang dikenakan sangat tinggi.<sup>165</sup> Sungguhpun pulau ini ada menghasilkan bahan makanannya sendiri akan tetapi tidak mencukupi terutama beras.<sup>166</sup> Beras terpaksa diimport.<sup>167</sup> Untuk berdagang di pelabuhan ini, pedagang-pedagang asing khususnya pedagang Barat dikehendaki mendapat surat kebenaran daripada Raja Siam. Seandainya seseorang pedagang itu tidak mempunyai surat kebenaran ini ia

<sup>162</sup> Temple (ed), *op.cit.*, h. 238-239.

<sup>163</sup> Timah dilombong di beberapa tempat di pulau itu. T Forrest yang berada di pulau itu sekitar suku akhir abad ke-18M menyatakan timah dilombong di Brining (Beringin), Kakoing, Patrit, Tallong dan Patong. Lihat T Forrest, *op.cit.*, h. 31. Sekitar suku akhir abad ke-18M itu, Ujung Salang dikatakan mengeksport lebih kurang 500 tan timah setahun. Sebahagian besarnya dibawa ke Pulau Pinang. Harganya sepikul di antara 12-13 dollar Spanyol *Ibid.*, h. 34-35.

<sup>164</sup> T Forrest, *op.cit.*, h. 32. Namun demikian ketika T Forrest berada di Ujung Salang sekitar 1784M, pengimportan candu telah diharamkan oleh kerajaan Siam. Justeru itu Forrest mengatakan bahawa tidak ramai lagi pedagang Melayu dan Bugis yang datang ke Ujung Salang. Hanya perahu-perahu dari Kedah dan beberapa perahu dari Pulau Pinang sahaja yang sering mengunjunginya. Mereka membawa barang-barang Cina. *Ibid.*, h. 33.

<sup>165</sup> Tample (ed), *op.cit.*, h. 240.

<sup>166</sup> T.Forrest menyatakan bahawa di kawasan perdalamatan pulau itu terdapat sawah padi yang luas. Lihat T.Forrest, *op.cit.*, h. 30.

<sup>167</sup> T.Bowery mencatatkan bahawa beras yang dihasilkan di Ujung Salang sangat tinggi mutunya. Dinyatakan juga bahawa orang-orang di pulau itu tidak suka membeli beras dari pantai Benggala yang dikatakan rendah mutunya dan rasanya juga kurang enak dibandingkan dengan beras mereka. Walaupun demikian mereka gemar kepada minyak dan mentega dari Benggala dan Gingalee. Tample (ed), *op.cit.*, h. 246-47.

akan dikenakan cukai 10% untuk semua barang yang ada di dalam kapal pedagang itu.<sup>168</sup>

Seperti pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Nusantara, pelabuhan Ujung Salang ini juga ditadbirkan oleh seorang syahbandar walaupun kekuasaan sebenarnya di tangan gabnor yang dilantik oleh Raja Siam. Di sini juga pusat pemerintahan wilayah (pulau) itu tidak di pelabuhannya. Ia terletak jauh sedikit ke tengah-tengah pulau di mana tinggalnya gabnor. Pada abad ke-18M, pelabuhan ini menjadi penting kerana kawasan perdalamananya banyak menghasilkan timah. Kapal-kapal dagang Barat terutama kapal-kapal *country traders* Inggeris, sering singgah di sini untuk mendapatkan komoditi itu.<sup>169</sup> Malah terdapat di antara mereka yang menjadikan Ujung Salang sebagai pengkalan mereka, seperti Francis Light (sebelum membuka Pulau Pinang) dan Kaptain James Scott.<sup>170</sup>

### **II.1.12. Pelabuhan-pelabuhan Lain**

Walaupun pelabuhan-pelabuhan yang dinyatakan tadi terus wujud sehingga abad ke-18M, namun ia telah kehilangan kepentingannya sebagai pelabuhan antarabangsa.

---

<sup>168</sup> *Ibid.*, h. 244.

<sup>169</sup> Di samping kapal-kapal Inggeris terdapat juga kapal-kapal Portugis, Prancis, Belanda dan Danemark yang singgah berdagang di sini. Lihat H.P Clodd, *op cit.*, h. 25.

Namun demikian laporan Francis Light pada tahun 1789M, mencatakan bahawa walaupun Salang (Ujung Salang) menghasilkan di antara 3-4 ribu pikul timah setahun akan tetapi pelabuhan itu tidak mempunyai perdagangan asing. Ia mengimport candu, barang-barang siap dan *dollar* (wang Spanyol/Mexico). *Ibid.*, h. 158.

<sup>170</sup> *Ibid.*, h. 26.

Hampir semuanya terpaksa tunduk kepada desakan kuasa-kuasa Barat khususnya Belanda supaya tidak berdagang terus dengan pedagang-pedagang asing. Melalui beberapa perjanjian, kerajaan-kerajaan pelabuhan itu terpaksa mendagangkan hasil-hasil mereka kepada Belanda, khususnya lada hitam dan timah.<sup>171</sup> Pelabuhan-pelabuhan itu kemudian menjadi pelabuhan pembekal kepada pelabuhan yang dikuasai oleh pihak Barat seperti Melaka, Pulau Pinang dan kemudiannya Singapura.

Oleh kerana kawalan ketat pihak Belanda ini, telah membolehkan pelabuhan-pelabuhan kecil yang dahulunya tunduk kepada kerajaan besar seperti Aceh menjalankan perdagangan terus dengan pihak Belanda dan juga dengan orang-orang Barat yang lain. Berpandukan **Rekod Perkapalan Belanda di Melaka**, terdapat nama-nama pelabuhan baru yang semakin penting masa itu sebagai pelabuhan pembekal bagi Melaka. Beberapa nama pelabuhan yang terkenal pada abad-abad sebelumnya seperti Samudra-Pasai telah tidak disebut lagi. Kini timbul nama-nama pelabuhan baru seperti Pidir, Batu Bara, Siak, Rokan dan Inderagiri yang dahulunya tidak terkenal atau tidak penting. Di antara pelabuhan yang dicatatkan oleh **Rekod Perkapalan Belanda di Melaka** pada abad ke-18M itu termasuklah; Rokan, Riau, Siak, Batu Bara, Panni (Panai), Aceh, Perak, Selangor, Asahan, Indragiri, Pidir dan

---

<sup>171</sup> Namun demikian wujud juga pelabuhan-pelabuhan yang secara senyap-senyap menjalankan perdagangan terus dengan pedagang-pedagang India, Cina dan bangsa-bangsa Barat yang lain seperti Inggeris, Amerika dan Danemark. Kedah dan Aceh umpamanya berdagang terus dengan Inggeris di Pulau Pinang apabila pihak Inggeris membuka petempatan di pulau itu.

Bukit Batu. Nampaknya Melaka juga telah menjadi pengkalan utama pedagang-pedagang Melayu khususnya selepas 1761M.<sup>172</sup>

## II.2. Pentadbiran dan Pegawai-pegawai Perdagangan dan Pelabuhan

### II.2.1. Syahbandar

Bagi setiap pelabuhan yang dicatatkan terdapat beberapa orang pegawai yang menguruskan dan mengendalikannya. Oleh kerana perdagangan dan perkapalan merupakan sumber ekonomi yang terpenting bagi kerajaan-kerajaan Melayu di pesisir Selat Melaka ini, maka petugas-petugas yang mengendalikan kedua-dua perusahaan itu merupakan pegawai-pegawai yang penting dalam birokrasi kerajaan-kerajaan itu. Di antara jawatan yang terpenting dalam urusan perkapalan dan perdagangan ini ialah jawatan **syahbandar**.

Besar kemungkinan perkataan ini berasal daripada bahasa Parsi yang bermaksud **Raja Pelabuhan**,<sup>173</sup> namun demikian ada juga yang menterjemahkannya sebagai **Raja Syurga**.<sup>174</sup> Mengikut Muhammad Yusoff Ibrahim, jawatan ini muncul selari dengan kemunculan Melaka sebagai sebuah pelabuhan perdagangan dan

---

<sup>172</sup> Daripada seramai 20 orang nakhoda Melayu yang menetap di Melaka pada 1761M meningkat kepada 86 orang pada tahun 1785M. Lihat "Daftar Perkapalan Belanda di Melaka", 1761 & 1785, *V.O.C.* 3026, *V.O.C.* 3702 & 3734.

<sup>173</sup> Syah = Raja. Bandar = Pelabuhan.

<sup>174</sup> Lihat P. Purbatjaraka, "Syahbandars in The Archipelago," dlm. *JSEAH*, Vol. 2, Julai 1961, h. 1.

entrepot.<sup>175</sup> Akan tetapi mengikut pendapat P.Purbatjaraka, istilah ini mungkin telah diperkenalkan oleh pedagang-pedagang Parsi sejak abad ke-3M lagi, iaitu ketika mereka mula bertapak di Nusantara khususnya di bahagian timur laut Sumatera.<sup>176</sup>

Namun demikian agak sukar untuk diterima bahawa jawatan ini telah wujud sebelum wujudnya kerajaan Melaka. Tidak pernah diketahui tentang wujudnya jawatan ini dalam zaman Sriwijaya (Palembang-Jambi) dan zaman Singapura (Temasik). *Hikayat Raja-raja Pasai* juga tidak pernah mencatatkan tentang jawatan ini dalam hairaki pembesar kerajaan Samudra-Pasai. Ibn Battuta yang singgah di Samudra sekitar 1345M juga tidak ada membuat apa-apa catatan tentang wujudnya pegawai ini walaupun beliau mencatatkan bahawa pelabuhan kerajaan itu yang bernama Sarna diperintah oleh seorang laksamana.<sup>177</sup>

Hampir di kesemua pelabuhan di pesisir Selat Melaka ini mempunyai syahbandarnya sendiri<sup>178</sup> yang pada peringkat awalnya dipegang oleh orang-orang asing, khususnya oleh para pedagang yang telah lama berdagang atau menetap di sesebuah pelabuhan

<sup>175</sup> Muhammad Yusoff Hashim, *Kesultanan Melayu Melaka*, Kuala Lumpur : Dewan Bahasa dan Pustaka, 1989, h. 148.

<sup>176</sup> P.Purbatjaraka, *op.cit.*, h. 2.

<sup>177</sup> Lihat H.A.R.Gibb, *op.cit.*, h. 273

<sup>178</sup> P.Purbatjaraka mencatatkan bahawa terdapat 22 buah pelabuhan di pesisir Sumatera yang mempunyai syahbandarnya sendiri, Aceh, Pasai, Samudera, Pidi, Lhosumawe, Tapak Tuan, Langkat, Serdang, Pelalawan, Melayu, Indragiri, Retch, Lingga, Jambi, Palembang, Lampung, Kalianda, Kota Agung, Pedada, Indrapura, Pariaman dan Tiku. Lihat P.Purbatjaraka, *op.cit.*, h. 2 Di Tanah Melayu terdapat syahbandar di Perak, Selangor, Negeri Sembilan dan Kedah. Lihat J.M.Gullick, *Sistem Politik Bumiputera Tanah Melayu Barat*, Kuala Lumpur : Dewan Bahasa dan Pustaka, 1970, h. 146-151.

itu.<sup>179</sup> Namun demikian dakwaan ini tidak semestinya benar pada abad-abad selepas runtuhnya kerajaan Melaka. Umpamanya ketika Gabnor Portugis di Macao, Antonio de Albuquerque Coelho singgah di Johor sekitar tahun 1718M, beliau mencatatkan bahawa Syahbandar Johor adalah seorang Melayu.<sup>180</sup> Walaupun begitu terdapat juga pelabuhan-pelabuhan yang terus menerus menggunakan khidmat syahbandar atau beberapa orang syahbandar yang terdiri daripada keturunan asing hingga ke akhir abad ke-19M.<sup>181</sup>

Sungguhpun jawatan ini hanya mula wujud dalam zaman Melaka, akan tetapi ia berterusan hingga ke zaman moden dan telah digunakan oleh semua pelabuhan kerajaan Melayu di sekitar pesisir Selat Melaka. Malah pihak Portugis dan Belanda di Melaka dan Betawi juga menggunakan gelaran ini untuk pegawai yang menguruskan hal ekhwal perdagangan dan pelabuhan mereka. W.Dampier mencatatkan bahawa ketika beliau singgah di Melaka pada tahun 1689M, orang kedua pentingnya di bandar itu selepas gabnor ialah syahbandar. Beliau seorang Belanda dan bertugas

<sup>179</sup> Lihat M.A.P. Meilink-Roelofsz, *Asian Trade & European Influence in The Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630*, The Hague : Martinus Nijhoff, 1969, h. 7.

<sup>180</sup> T.D.Hughes (trans.), "A Portuguese Account of Johore," dlm. *JMBRAS*, Vol.XIII, Pt. II, 1935, h. 127.

<sup>181</sup> Di antara pelabuhan di Nusantara yang menggunakan perkhidmatan syahbandar dari keturunan asing ini ialah: Aceh - seorang India, Chillebaer - seorang Cina, Bantam - tiga orang syahbandar: India, Cina dan Gujarat, Betawi - seorang Jepun, Cheribon - seorang Belanda, Mataram - seorang Cina, Tuban - seorang Portugis, Majapahit - seorang Koja (Gujarat), Arosbaya dan Balambangan - seorang Cina, Banjarmasin - dua orang syahbandar Gujarat dan Cina, Kutai - seorang Arab, Makassar - seorang Belanda, Teluk Kendari - seorang Bugis, Mendano - seorang Bugis, Tejakula - seorang Cina, Ampenan - seorang Inggeris, Ternate - seorang Belanda.

Lihat P.Purbatjaraka, *op cit.*, h. 7-8. Namun demikian di Tanah Melayu Barat dalam abad ke-19M, jawatan ini telah dipegang oleh pembesar daerah yang mengikut J.M.Gullick tidak menjalankan apa-apa tugas tradisional jawatan itu. Sebagai contoh Dato' Syahbandar Sungai Ujung merupakan seorang pemerintah bebas di kawasan tengah sungai Linggi. Lihat J. M.Gullick, *op.cit.*, h. 146-151.

mengendalikan urusan perdagangan dan cukai.<sup>182</sup> Kerajaan Palembang juga kemudiannya mempunyai jawatan ini. Malah ia mempunyai syahbandar-syahbandar yang khusus mengendalikan sesuatu kaum (bangsa) yang datang berdagang di pelabuhannya.<sup>183</sup>

Jumlah syahbandar bagi sesebuah pelabuhan itu tidak tentu. Ia bergantung kepada kesibukan sesebuah pelabuhan dan besar kecilnya perdagangan yang dijalankan di situ. Ada pelabuhan yang mempunyai empat orang syahbandar, manakala yang lain mempunyai tiga atau dua atau seorang sahaja. Pelabuhan Aceh umpamanya mempunyai empat orang syahbandar, manakala pelabuhan Palembang mempunyai tiga orang, pelabuhan Kedah dua orang dan pelabuhan-pelabuhan kecil seperti Bengkalis dan Jambi mempunyai seorang sahaja.

Dalam zaman keagungan kerajaan Melaka terdapat empat orang syahbandar yang kesemuanya terdiri daripada orang asing mentadbirkan perdagangan di pelabuhannya. Tome Pires mencatatkan,

*"Terdapat empat orang Syahbandar di Melaka, yang merupakan pegawai-pegawai bandaran. Mereka merupakan orang yang menerima nakhoda-nakhoda jong, setiap seorang mengikut seperti yang ditentukan oleh jurisdiksinya. Mereka kemudian membawa nakhoda-nakhoda itu bertemu Bendahara, menentukan gudang mereka, menyelesaikan hal-hal dagangan mereka, membekalkan mereka dengan tempat menginap sekiranya mereka membawa utusan, dan memerintahkan supaya dijemput gajah. Terdapat seorang Syahbandar untuk orang-orang Gujerat, yang terpenting sekali di kalangan mereka; seorang Syahbandar untuk orang-orang Buruaqylim*

<sup>182</sup> Lihat W. Dampier, *op. cit.*, h. 112.

<sup>183</sup> Diketahui bahawa pedagang-pedagang Melayu, Jawa dan Cina di Palembang mempunyai syahbandar yang terdiri daripada kaum mereka sendiri. Lihat P. Purbatjaraka, *op. cit.*, h. 7.

[Benua Keling], Bengali, Pegu, Pasai; seorang Syahbandar untuk orang-orang Jawa, Meluku, Banda, Palembang, Tunjungpura dan Lucoes, seorang Syahbandar untuk orang-orang Cina, Lequeos, Chanchoe dan Campa. Setiap orang menggunakan [Syahbandar] bangsanya apabila dia datang ke Melaka membawa barang dagangan atau utusan.”<sup>184</sup>

Jawatan syahbandar merupakan salah satu jawatan penting dalam susun lapis pentadbiran kerajaan Melaka. Justeru itu kelihatan ia ditempatkan dalam kalangan Orang Besar Empat; **Bendahara, Temenggung, Penghulu Bendahari, Syahbandar.**

Fasal 1 *Undang-undang Melaka (Hukum Kanun Melaka)* mencatatkan bahawa di antara tugas seseorang raja itu adalah melantik empat orang pegawai kanan iaitu bendahara, temenggung, penghulu bendahari dan syahbandar.<sup>185</sup> Jadi di sini kelihatan seolah-olah kedudukan syahbandar itu setaraf dengan kedudukan bendahara, temenggung dan penghulu bendahari, iaitu sebagai **Orang Besar Empat**.<sup>186</sup>

<sup>184</sup> A. Cortesao (ed), *op.cit*, h. 265

<sup>185</sup> *Undang-undang Melaka* mencatatkan;

“Adapun pada segala raja-raja itu, pertama-tama menjadikan bendahara, kedua menjadikan temenggung, ketiga menjadikan penghulu bendahari, keempat menjadikan syahbandar, maka terpeliharalah segala raja-raja itu dengan segala rak'atnya. Adapun maka dibahagi hukum itu tiga bahagi, pertama pada bendahara, kedua pada temenggung, ketiga pada syahbandar.” Lihat Liaw Yock Fang, *Undang-undang Melaka*, The Hague: Martinus Nijhoff, 1976, h. 62.

<sup>186</sup> Namun demikian kedudukan syahbandar sama taraf dengan Bendahara, Temenggung dan Penghulu Bendahari dipertikaikan oleh Muhammad Yusoff Hashim. Lihat Muhamad Yusoff Hashim, *op.cit*, h. 150. Di samping itu Winstedt mencatatkan bahawa orang Besar Empat Melaka membawa gelaran Paduka Sri Perdana Menteri, Paduka Maharaja, Paduka Maha Menteri dan Paduka Sri Maharaja Diraja. Lihat R. Winstedt, *The Malays A Cultural History*, Singapore: Graham Brash, 1981, h. 174. Namun demikian Sejarah Melayu tidak pernah menyebut tentang syahbandar Melaka yang membawa gelaran yang sedemikian. Winstedt juga menyebut bahawa dalam masa pemerintahan lama kerajaan Melaka, Johor dan Perak, jawatan syahbandar itu terletak di bawah Jabatan Penghulu Bendahari. Lihat *ibid*, h. 73-74. Dalam pada itu Winstedt juga mencatatkan bahawa pada zaman Perak moden (abad ke-19-20M), Orang Besar Empatnya terdiri daripada Bendahara, Bendahari, Temenggung dan Menteri Paduka Tuan. *Ibid*, h. 73.

*Undang2 Tubuh Kerajaan Negeri Perak*, mencatatkan dalam bab **Orang Besar Negeri**, Fasal XXXVIII :

(1) Orang Besar Empat pada memegang gelaran2 -

Orang Kaya Bendahara Seri Maharaja, Orang Kaya Besar Maharaja Diraja, Orang Kaya Temenggung Paduka Raja, Orang Kaya Menteri Paduka Tuan. Lihat *Undang2 Tubuh Kerajaan Negeri Perak*, Kuala Lumpur: Jabatan Cetak Kerajaan, 1980, h.35

Walaupun kedudukan syahbandar ini juga penting di Pahang, akan tetapi dia tidak ditempatkan sama taraf dengan Orang Besar Empat negeri itu. *Kanun Pahang*, menempatkannya di bawah mangkubumi, menteri, penghulu bendahari, temenggung, bentara, kerah dan hulubalang.<sup>187</sup> Sungguhpun begitu syahbandar dianggap sebagai “raja segala pedagang” dan tugas beliau adalah memeriksa kapal yang keluar masuk di kuala serta hal ekhwal perdagangan yang dijalankan di sana.<sup>188</sup>

Setelah runtuhnya kerajaan Melayu Melaka, sebahagian besar pelabuhan di pesisir Selat Melaka hanya menggunakan khidmat seorang atau dua orang syahbandar sahaja kecuali Aceh. Aceh yang mewarisi keagungan kerajaan Melaka pada abad ke-17M, turut mempunyai empat orang syahbandar, iaitu; **Syahbandar Maktabar Chan (Khan), Syahbandar Saifulmuluk, Syahbandar Seri Rama Setia, Syahbandar Mu'izzulmuluk.**<sup>189</sup> Namun demikian *Adat Aceh* tidak menyebut tentang golongan

<sup>187</sup> Lihat J.E. Kempe & R.O. Winstedt (ed), “A Malay Legal Digest Compiled for ‘Abd al-Ghafur Muhamayu’ d-din Shah Sultan of Pahang 1592-1614 A.D., with undated additions,” dlm. *JMBRAS*, Vo XXI, Pt 1, 1948, h. 25-26 Nampaknya Syahbandar Pahang ditempatkan di kalangan Orang Besar Lapan

<sup>188</sup> *Kanun Pahang* mencatatkan;

“Dan di-jadikan oleh segala Raja-Raja Syahbandar ia-itu raja segala dagang; maka di-serahkan kepada-nya segala perkerjaan kuala akan memereksai ahual segala perahu yang pergi datang, dan kepada-nya-lah terserah segala perkerjaan itu.” Lihat J.E. Kempe & R.O. Winstedt (ed), *op.cit.*, h. 26.

<sup>189</sup> *Adat Aceh*, Banda Aceh: Pusat Latihan Penelitian Ilmu-ilmu Sosial, 1976, h. 59.

Syahbandar Maktabar Chan merupakan syahbandar yang terkanan dan ditempatkan di kalangan hulubalang utama Aceh. Syahbandar-syahbandar lain juga digolongkan dalam golongan Orang Kaya Hulubalang Aceh dan ditempatkan di kanan geundrang (genderang). *Adat Aceh* menyatakan “...dan lain dari pada yang tersebut itu semuanya dikanan geundrang tiadalah bertarafnya seperti Syahbandar Saifulmuluk dan Syahbandar Seri Rama Setia dan Syahbandar Mu'izzulmuluk dan penghulu kerkun Raja Setia Muda dan Seri Perba Chan dan Nadlar dan Amar Diwangsa dan Amar Setta dan Keujruen Blang dan Penghulu Blang semuanya itu dikanan geundrang.” *Ibid.*, h. 52. Kewujudan empat orang syahbandar ini juga disahkan oleh pengembara Barat. J Davis ketika singgah di Aceh sekitar 1599M mencatatkan bahawa Aceh mempunyai empat orang syahbandar. Lihat A.H. Markham (ed), *The Voyages and Works of John Davis The Navigator*, London: Hakluyt Soc., 1880, h. 150.

yang dikhkususkan untuk seseorang syahbandar itu seperti yang dicatatkan oleh Tome Pires untuk syahbandar Melaka.

Di Kedah terdapat dua orang syahbandar. Seorang dikenali sebagai Syahbandar di Kuala dan seorang lagi Syahbandar di Darat.<sup>190</sup> Ketika Bowery melawat Kedah sekitar 1677M, beliau mencatatkan bahawa syahbandar kanan kerajaan itu adalah seorang Culia bernama Sarajah Cawan (Suraj Khan).<sup>191</sup>

Dalam zaman Melaka, tugas utama Syahbandar adalah mengendalikan organisasi dan sistem perkapalan, pengendalian cukai, pengawal bagi urusniaga dan urusan dagang, pentadbir anak-anak yatim, menjadi ketua para nakhoda dan sebagai pegawai kebajikan. Di samping itu para syahbandar juga bertugas mengawas perjalanan dan organisasi pasar dan gudang-gudang simpanan barang dagangan serta keselamatannya. Mereka juga ditugaskan mengawal sistem timbangan dan sukatani bagi semua transeksi perniagaan serta menjaga nilai mata wang.<sup>192</sup> Pendeknya tugas seseorang syahbandar itu meliputi bidang; legislasi, kehakiman, kepolisian dan pentadbiran.<sup>193</sup> Atau mengikut satu pendapat lain, seorang syahbandar itu berfungsi sebagai seorang menteri, presiden, konsol atau seorang ketua pelabuhan.<sup>194</sup> *Undang-undang Melaka* menyebut bahawa tugas syahbandar sebagai;

<sup>190</sup> Lihat Fasal 6, *Undang-undang Kedah*, R.O. Winstedt (ed), "Kedah Law" dlm. *JMBRAS*, Vol. VI, Pt II, 1928, h. 16.

<sup>191</sup> Temple (ed), *op cit.*, h. 262.

<sup>192</sup> Muhammad Yusoff Hashim, *op cit.*, h. 179-180

<sup>193</sup> P. Purbatjaraka, *op cit.*, h. 4.

<sup>194</sup> *Ibid.*, h. 7.

*“...menghukumkan segala dagang dan anak yatim dan segala yang teraniaya dan adat segala jung dan baluk dan barang sebagainya.”<sup>195</sup>*

Syahbandar juga bertanggungjawab ke atas beberapa perkara lain termasuk menentukan tidak ada penipuan dalam timbangan dan sukatan serta mengadili pertelingkahan di antara pedagang.<sup>196</sup> Di pelabuhan-pelabuhan lain di pesisir Selat Melaka, peranan syahbandar mungkin agak berbeza sedikit mengikut penting dan besarnya perdagangan dan perkapanan di pelabuhan itu. Di Aceh, selain daripada peranan biasa mengutip cukai dan menguruskan perdagangan, syahbandar-syahbandarnya mempunyai tugas-tugas protokol diraja. Syahbandar Maktabar Chan umpamanya mempunyai tugas untuk menyediakan kelengkapan mandi safar Sultan dan beberapa tugas lain. Begitu juga dengan syahbandar-syahbandar yang lain.<sup>197</sup> Syahbandar Aceh juga ditugaskan membeli semua barang yang dibawa oleh pedagang-pedagang Barat kerana hanya syahbandar dibenarkan berbuat demikian.<sup>198</sup>

<sup>195</sup> Liaw Yock Fang (ed), *op cit.*, h. 64.

<sup>196</sup> Fasal Yang 29, *Undang-udang Melaka*, menyatakan;

*“Fasal yang kedua puluh sembilan pada menyatakan hukum segala gantang dan cupak kati dan tahil dan segala hukum pasar sekaliannya itu pada syahbandar juga, dan hukum nakhoda kapal dan jung dan baluk atau barang sebagainya yang bernama perahu, mau yang besar, mau yang kecil. Apabila datang sesuatu perkataan atasnya atau daripada berkelahi dan bertumbuk atau luka dan melukat daripada samanya dagang, karena utang piutang atau sebab yang lain, itu pun terserah atas syahbandar yang menghukumkan dia”* Lihat L.Y.Fang (ed), *op cit.*, h. 134.

<sup>197</sup> Lihat *Adat Aceh*, h. 49. Di antara tugas Syahbandar Seri Rama Setia ialah menyediakan kelengkapan menyambut awal puasa. Syahbandar Saifulmuluk pula menyediakan kelengkapan dan menguruskan segala peralatan bagi menyambut malam lailatulqadar *Ibid*, h. 25-26.

<sup>198</sup> K.F.H. van Langen, *Susunan Pemerintahan Aceh Semasa Kesultanan*, Banda Aceh Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, 1986, h. 60.

Dalam zaman keagungan Aceh tidak ada ditempatkan syahbandar di pelabuhan-pelabuhan lain di bawah kekuasannya.<sup>199</sup> Syahbandar hanya ditempatkan di pelabuhan Aceh Darulsallam. Di pelabuhan Pasai dan Pidi (Pidir) umpamanya hanya ditempatkan bentara dan pegawai-pegawai lain. Ini adalah kerana sejak pemerintahan Sultan Iskandar Muda Mahkota Alam telah dikeluarkan perintah bahawa kapal-kapal dagang asing tidak dibenarkan berdagang di bandar (pelabuhan) lain di jajahan takluknya kecuali di bandar Aceh Darulsallam.<sup>200</sup>

Di Pahang, seseorang syahbandar ditugaskan mengawal kuala bagi memeriksa perahu-perahu yang keluar masuk Sungai Pahang. Di samping itu dinyatakan juga bahawa bagi seseorang syahbandar itu ada lima syarat, iaitu:

- a. Bermufakat dengan Penghulu Bendahari tentang hasil (cukai) raja.
- b. Berpaktat dan berbaik-baik dengan pedagang.

<sup>199</sup> Dalam zaman Iskandar Muda Mahkota Alam, semua kuala sungai yang kecil-kecil telah ditutup. Hanya beberapa buah kuala sungai yang besar sahaja yang dibuka. Kuala-kuala ini dikenali sebagai "Kuala Raja" dan dijaga oleh pegawai-pegawai yang dikenali sebagai Raja Kuala. Lihat H M Zainuddin, *Tarikh Atjeh dan Nusantara*, Medan Pustaka Iskandar Muda, 1961, h. 299.

<sup>200</sup> *Adat Aceh* mencatatkan;

"Pada hijrah Nabi Salallahu 'alaithi wassalam 1045 tahun, pada 14 hari bulan Rabi'ulawal yaumul Jum'at waktu dluha pada ketika yang baik fi syahril mubarak pada dewasa itulah Paduka Seri Iskandar Muda Johan berdaulat zalallahu fil'alam menurunkan dastur segala kapal yang bermiaga. tiadalah jadi ia bermiaga didalam bandar yang lain. melainkan bandar Aceh Darussalam. Telah begitulah hukum dari pada Seri Sultan Iskandar Muda Johan berdaulat fil'alam.

Syahdan dari pada kapal Inggeris baik atau dari pada kapal Perancis baik atau dari pada kapal Belanda [Wolanda] baik atau dari pada kapal Portugis atau dari pada kapal Denmark atau dari pada kapal Ispanyol atau kapal Keling dan Arabi dan Ptgu dan barang sebagainya kapal latin. tiadalah jadi ia bermiaga barang dimana negeri yang lain, melainkan di Aceh.

Jikalau tiada didengar hukum Sultan almukaram Iskandar Muda johan berdaulat zalallahu fil' alam, niscaya taksir serta didenda diatas orang itu yang tiada mengikut seperti sabda dan hukum duli halarat Syah Alam Johan berdaulat zalallahu fil' alam. wa billa-hil fasiq. wallahu 'alam." Lihat *Adat Aceh*, h. 53

- c. Memberi perlindungan kepada pedagang yang terinaya dan melaporkan tentang hal itu kepada pembesar dan raja.
- d. Menyelidiki tentang hal negeri-negeri lain.
- e. Mempercepatkan urusan perahu yang keluar masuk dan memberi pertolongan kepada pedagang-pedagang.<sup>201</sup>

Syahbandar juga memainkan peranan penting dalam penandatangan perjanjian dengan pihak Barat. Syahbandar Jakarta, Banjarmasin, Batjan, Makassar dan Indragiri merupakan pegawai utama mewakili pemerintahnya bagi menandatangani perjanjian dengan pihak *V.O.C.*<sup>202</sup> Dalam beberapa hal kelihatan syahbandar ini berlagak sebagai seorang Menteri Luar Negeri. Sebagai contoh, ketika perbalahan di antara Jambi dengan Palembang pada tahun 1682M, seorang syahbandar *V.O.C.* telah memainkan peranan utama dalam mendamaikan mereka.<sup>203</sup> Syahbandar *V.O.C.* juga memainkan peranan penting dalam meredakan pertikaian di antara Aceh dengan Johor.<sup>204</sup>

---

<sup>201</sup> Tentang hal ini *Kanun Pahang* mencatatkan,

"... pertama, hendak-lah ia [syahbandar] muafakat dengan Penghulu Bendahari kepada mengira-ngirakan segala hasil raja; kedua, hendak-lah banyak syafakat dengan segala dagang; dagang itu ma'amorkan negeri dan meramatkan bandar; jika lau tiada dagang, neschaya tiada hasil akan raja, dan manfa'at akan diri-nya pun berkurangan; ketiga, jika lau dagang itu teranaya, maka hendak-lah segera di-sampaikan kepada segala orang besar-besaran dan kepada raja; keempat, menyidek-nyidek khabar yang datang dari negerti yang lain; kelima, di-segerakan tafahhus akan segala perahu yang pergi datang dan di-hadirkannya segala kelengkapan menolong segala dagang; itu-lah perangat yang mulia pada segala raja-raja." Lihat J.E Kampe & R.O. Winstedt (ed), *op.cit.*, h. 28.

<sup>202</sup> P. Purbatjaraka, *op.cit.*, h. 5.

<sup>203</sup> *Ibid.*, h. 5.

<sup>204</sup> *Ibid.*, h. 6.

Di antara undang-undang kerajaan Melayu lama yang jelas menggariskan tugas seseorang syahbandar adalah *Undang-undang Kedah*. Di antara tugas syahbandar yang dicatatkan di dalam *Undang-undang Kedah 1060 A.H.* (1650M) ialah;

- i. memaklumkan kepada Panglima Bandar tentang kemasukan kapal ke Kuala Kedah. (*Fasal 5*)
- ii. membantu Panglima Kuala memandu (*pilot*) kapal-kapal mudik dari kuala ke pelabuhan supaya tidak berlaku kemalangan. (*Fasal 5*)
- iii. memeriksa muatan kapal khususnya bendela kain yang dibawa dan menyalin daftar bendela itu. (*Fasal 5*)
- iv. menyerahkan catatan muatan kapal kepada syahbandar di darat. (*Fasal 6*)
- v. membantu Panglima Bandar memeriksa muatan kapal di pelabuhan serta menentukan jumlah cukai yang harus dibayar. (*Fasal 6*)
- vi. mendaftar jenis-jenis kain yang hendak didagangkan oleh nakhoda dan memaklumkannya kepada Panglima Bandar. (*Fasal 9 & 16*)
- vii. menentukan segala barang yang hendak dieksport mesti melaluinya. (*Fasal 10*)
- viii. menentukan segala jual beli yang bertangguh (kredit) hendaklah diberi tahu kepadanya. (*Fasal 11*)
- ix. membantu Panglima Bandar menentukan segala piutang nakhoda di pasar dijelaskan sebelum kapal belayar. (*Fasal 13*)
- x. mencatatkan tentang pelayaran keluar sesebuah kapal. (Pemberitahuan tentang kapal itu akan belayar keluar hendaklah dikemukakan oleh nakhoda 10 atau 15 hari sebelum ia belayar.) (*Fasal 14*)
- xi. memeriksa kapal-kapal yang akan belayar keluar dan melaporkan kepada Panglima Bandar. (*Fasal 15 & 25*)<sup>205</sup>

---

<sup>205</sup> *Fasal 25* mencatatkan;

- xii. mengumpulkan segala persembahan para saudagar untuk raja dan membawanya kepada Panglima Bandar sebelum dipersembahkan kepada Raja. (*Fasal 26*)
- xiii. meronda pasar setiap hari dan menangkap orang-orang yang melakukan maksiat (jenayah) di pasar seperti; berjudi (menyabung dan bertaruh), makan madat, minum minuman keras (arak dan tuak), menipu dalam jual beli, berkelahi dan tidak berpuasa dalam bulan Ramadhan. (*Fasal 27*)
- xiv. memberi kebenaran (cap) menyembelih kerbau. (Kerbau tidak boleh disembelih tanpa kebenaran Syahbandar.) (*Fasal 26*)
- xv. menentukan segala timbangan dan sukatan mengikut peraturan yang ditetapkan. (*Fasal 28*)
- xvi. menangkap orang-orang yang berjalan malam tampa membawa suluh (damar). (*Fasal 29*)
- xvii. membantu Panglima Bandar menghakimkan pedagang-pedagang yang bertelagah (berdakwa). (*Fasal 29*)
- xviii. mengesahkan pembelian hamba oleh pedagang asing. (*Fasal 30*)
- xix. mendaftarkan semua persembahan nakhoda kepada raja dalam satu-satu tahun itu. (*Fasal 31*)
- xx. mendaftarkan jumlah, tinggi dan harga gajah yang dieksport dalam setahun. (*Fasal 31*)<sup>206</sup>
- xi. menahan semua pelarian yang ditawan di laut sebelum ditebus oleh orang yang berhak menebusnya. (*Fasal 32 & 33*)
- xxii. menyediakan rumah kedai atau warung untuk pedagang-pedagang bermiaga. (*Fasal 37*)

---

<sup>206</sup> "Apa-bila perahu dagang keluar, maka hendak-lah tafahus dan pereksa oleh Syahbandar dan mata-mata barang yang ada dagangan-nya yang di-larangkan, jangan di-beri keluarkan surat di-lepaskan batangan ..." dan dikatakan juga, "Sa-bagai, hendak-lah Shahbandar pereksai, kalau-kalau nakhoda itu membawa utang-utangan orang atau anak orang atau orang yang kena da'awa atau sahaya orang ..." J.E Kampe & R.O Winstedt(*ed0, op.cit.*, h. 21-22).

<sup>206</sup> Malangnya semua daftar yang dicatatkan di dalam undang-undang ini tidak pernah ditemui.

### II.2.3. Jawatan-jawatan lain

Selain daripada **syahbandar** terdapat juga jawatan-jawatan lain dalam urusan perdagangan dan pelabuhan ini. Walaupun *Undang-undang Laut Melaka, Hukum Kanun Melaka* serta *Kanun Pahang* tidak ada menyebutnya, akan tetapi *Adat Aceh* dan *Undang-undang Kedah* banyak mencatatkaninya. Dalam *Adat Aceh* dicatatkan beberapa pegawai lain yang membantu syahbandar dalam pengendalian urusan perdagangan dan pelabuhannya. Di antara jawatan itu ialah; **meugat, panglima bandar, penghulu dacing, tandil dacing, nadlar, keujruen kuala, penghulu kerkun, kerkun furdah, bujang furdah, tandil kawal, tandil kelasi, jabatan Seri Raja, penghulu kunci, penghulu kelasi dan penghulu furdah.**<sup>207</sup>

<sup>207</sup> Lihat *Adat Aceh*, h. 54-59. A. Hasjmy mencatatkan sebanyak 33 jawatan dalam pengendalian perdagangan dan pelabuhan Aceh.

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 1. Orangkaya Seri Maharaja Lila         | 17. Keureukon Enam       |
| 2 Penghulu Kawal                        | 18 Bujang Tujuh          |
| 3 Syahbandar Muktabar Chan              | 19 Penghulu Kunci        |
| 4 Syahbandar Saiful Muluk               | 20 Penghulu Dacing       |
| 5 Syahbandar Seri Rama Setia            | 21 Penghulu Furdah       |
| 6 Syahbandar Mu'izzul Muluk             | 22 Bendahara             |
| 7 Penghulu Keurukon                     | 23 Tandil Kawal          |
| 8 Seri Purba Chan                       | 24 Sagi Panglima         |
| 9 Nadhar Majelis Chan                   | 25 Sagi Kawal            |
| 10 Nadhar Maharaja Indera Dewa          | 26 Tandil Dacing         |
| 11 Nadhar Seri Maharaja Purba           | 27 Penghulu Khalas       |
| 12 Nadhar Seri Muda Setin               | 28 Penghulu Cap          |
| 13 Nadhar Mahsur Diraja                 | 29 Keurukon Bauwab       |
| 14 Seri Indera Su Suwara                | 30 Keujruen Kawal        |
| 15 Keureukon Seri Indera Muda           | 31 Bujang Dalam          |
| 16 Keureukon Empat                      | 32 Tandil Menteri Dagang |
| 33. Lasykar Raja Tun Guna Setia Tandil. |                          |

Lihat A. Hasjmy, *Kebudayaan Aceh dalam Sejarah*, Jakarta Penerbit Benua, 1983, h. 87.

Walaupun jawatan-jawatan itu disebut oleh *Adat Aceh*, akan tetapi tugas sebenar pegawai-pegawai itu tidak dijelaskan. *Adat Aceh* hanya menyebut jawatan itu dalam konteks cukai yang harus dibayar kepada pegawai-pegawai itu oleh nakhoda dan pedagang yang memasuki pelabuhan Aceh. Perkara ini agak berlainan sedikit dengan *Undang-undang Kedah*. Beberapa jawatan yang dicatatkan itu dijelaskan juga dengan tugas-tugasnya. Di antara jawatan pegawai pelabuhan dan perdagangan Kedah yang disebut oleh *Undang- undang Kedah* termasuklah; **Panglima Kuala, Panglima Bandar, Panglima Negeri, Panglima Batang, Panglima Timbangan, Tandil Kuala dan Mata-mata.**

*Undang-undang Kedah* mencatatkan bahawa tugas **Panglima Kuala** itu memeriksa semua kapal yang belayar masuk ke kuala Sungai Kedah. Di antara perkara yang diperiksa itu ialah; “*Kapal dari-mananya datang ini? Dan apa nama nakhoda-nya dan berapa banyak orang-nya? Dan berapa panjang lunas-nya dan buka-nya, dan apa muatan-nya?*” Hasil siasatannya itu dilaporkan kepada Syahbandar. Selain daripada itu Panglima Kuala juga ditugaskan membantu Syahbandar memandu (*pilot*) kapal masuk ke pelabuhan. (*Fasal 5*).

Di antara tugas **Panglima Bandar** pula ialah;

- i. menyampaikan laporan kepada raja tentang kemasukan sesebuah kapal ke pelabuhan Kedah. (*Fasal 5*)
- ii. meluluskan permohonan bagi kapal-kapal untuk mudik ke labuhan (pelabuhan). (*Fasal 5*)

- iii. memeriksa muatan kapal bersama-sama Syahbandar. (*Fasal 4*)
- iv. menilai kain-kain yang hendak dipersembahkan kepada raja. (*Fasal 6*)
- v. memaklumkan kepada raja tentang kedatangan nakhoda untuk masuk mengadap bagi menyampaikan persembahan. (*Fasal 6*)
- vi. mengawal gudang tempat simpanan barang pedagang. (*Fasal 8*)
- vii. memberi kebenaran kepada nakhoda kapal untuk membuka bendela kain yang hendak didagangkan. Kemudian dengan bantuan Syahbandar dan beberapa orang saudagar menilaikan kain-kain itu. (*Fasal 9*)
- viii. meluluskan jual beli serta pembawaan keluar hamba sahaya. (Semua transeksi ini memerlukan cap (kebenaran) Panglima Bandar.) (*Fasal 12*)
- ix. membantu Syahbandar menuntut piutang nakhoda di pasar sebelum kapal belayar keluar. (*Fasal 13*)
- x. memaklumkan kepada raja tentang pelayaran keluar sesebuah kapal serta memesan kehendak raja kepada kapal-kapal yang akan belayar keluar. (*Fasal 15*)
- xi. mengeluarkan surat kebenaran belayar keluar bagi sesebuah kapal. (*Fasal 15*)
- xii. membeli kain yang dikehendaki oleh raja yang didagangkan oleh pedagang-pedagang Kampeni (Barat). (*Fasal 16*)
- xiii. meluluskan hal ekhwal tebus menebus orang tebusan. (*Fasal 21*)
- xiv. menghimpunkan segala persembahan daripada nakhoda sebelum dipersembahkan kepada raja. (*Fasal 26*)
- xv. membantu Syahbandar memelihara keamanan di pasar. (*Fasal 28*)
- xvi. membantu Syahbandar mengadili pedagang-pedagang yang berdakwa. (*Fasal 29*)
- xvii. menyimpan pelarian yang ditawan di laut sehingga ditebus oleh yang berhak menebusnya. (*Fasal 33*)

Nampaknya pegawai ini merupakan pegawai yang terkanan dalam urusan pelabuhan Kedah kerana hampir semua urusan yang dijalankan di pelabuhan mestilah melalui atau mendapat kebenaran daripadanya. Dan ada kemungkinan besar jawatan ini dijawat oleh seorang laksamana. Dalam masa undang-undang ini ditulis sekitar 1060H (1650M) jawatan ini dipegang oleh Dato' Laksamana Che' Shahdin.<sup>208</sup>

**Panglima Negeri** nampaknya tidak memainkan banyak peranan dalam hal-hal pelabuhan dan perdagangan. Namun demikian beliau masih mendapat kutipan cukai dan hadiah daripada kapal-kapal yang masuk ke negeri Kedah (*Fasal 7*). Di samping itu beliau juga merupakan pegawai yang perlu dirujuk apabila seseorang nakhoda hendak membuka perdagangannya di dalam negeri (*Fasal 9*). Panglima Negeri juga dikehendaki membantu Syahbandar dan Panglima Bandar menjaga keamanan di pasar (*Fasal 20*).

Tugas utama **Panglima Batangan** pula ialah mengendalikan perahu-perahu Kalinga atau lembu yang belseyar masuk ke kuala atau sungai. Beliau akan memeriksa muatan, dagangan, jumlah anak kapal dan hamba sahaya yang dibawa oleh perahu itu. Hasil siasatan itu akan dilaporkan kepada Syahbandar. (*Fasal 17*)

*Undang-undang Kedah* tidak menjelaskan tugas sebenar **Panglima Timbangan** dan **Tandil Kuala**. Namun demikian daripada nama jawatan itu dapat diagak tugas

---

<sup>208</sup> *Undang-undang Kedah*, h. 15.

pegawai-pegawai ini. Panglima Timbangan tentunya merupakan pegawai yang menguatkuasakan undang-undang tentang timbangan dan sukatan di pasar. Tandil Kuala pula merupakan ketua kepada anggota keselamatan atau pengawal yang mengawal di kuala sungai. **Mata-mata** merupakan anggota polis yang juga bertugas menjaga keamanan di dalam negeri.

Demikianlah beberapa jawatan yang dapat dikesan dalam urusan pengendalian hal ekhwah pelabuhan dan perdagangan dalam negeri di pesisir Selat Melaka. Walaupun jawatan-jawatan itu hanya dikesan daripada *Adat Aceh* dan *Undang-undang Kedah* akan tetapi ada kemungkinan besar wujud jawatan yang sama di pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Selat Melaka. Perkara ini bergantung kepada besar atau kecilnya perdagangan yang dijalankan di pelabuhan itu. Sebagai contohnya, jumlah jawatan di pelabuhan Aceh nampaknya lebih banyak daripada jumlah jawatan di pelabuhan Kedah. Perbezaan ini wujud kerana jumlah kapal yang masuk ke pelabuhan dan perdagangan yang dijalankan di Aceh jauh lebih besar daripada yang dijalankan di Kedah.<sup>209</sup>

---

<sup>209</sup> Winstedt merasakan bahawa peraturan pelabuhan yang terdapat dalam *Undang-undang Kedah* ini ditiru atau disesuaikan daripada peraturan yang dibuat oleh kerajaan Moghul di India. Lihat R. Winstedt, *op.cit.*, h. 76.