

## BAB VII

**Perkapalan dan Perdagangan Melayu di Melaka**

**pada Separuh Kedua Abad ke-18M**

**VII.1. Pelabuhan Melaka**

**VII.2. Perkapalan Melayu di Melaka**

**VII.3. Perdagangan Melayu - Import**

**VII.4. Perdagangan Melayu - Eksport**

## VII. 1. Pelabuhan Melaka

Ke arah penghujung pemerintahan Belanda di Melaka, pelabuhan itu dikatakan kelihatan kembali sepertimana ianya di akhir pemerintahan Kesultanan Melayu dan Portugis sebelumnya, iaitu sebuah pelabuhan entrepot utama di Asia Tenggara. Ratusan kapal dan perahu dari Eropah dan Asia mengunjunginya setiap tahun. Sekurang-kurangnya 18 bangsa dari pelusuk dunia datang mengunjunginya dari timur dan barat.<sup>1</sup> Namun demikian sebahagian besar perahu yang mengunjungi pelabuhan itu adalah perahu-perahu Nusantara sama ada yang dikendalikan oleh nakhoda-nakhoda Cina, Melayu, Bugis atau Aceh.

Kapal-kapal Barat terutamanya kapal-kapal *country traders* Inggeris merupakan pengunjung utama perlabuhan ini pada abad itu. Melaka sememangnya memperolehi keuntungan yang banyak daripada perdagangan orang-orang Inggeris ini. Dengan iklimnya yang menyegarkan dan keadaan sosial yang pelbagai berserta dengan kemudahan-kemudahan memperolehi bekalan dan baikpulih, Melaka merupakan pelabuhan persinggahan yang sangat digemari oleh kapal-kapal Inggeris.<sup>2</sup> Pada tahun 1775M sahaja terdapat 56 buah kapal Inggeris yang singgah di Melaka dan diikuti sebanyak 54 buah pada tahun 1780M dan 53 buah di antara Disember 1790 hingga November 1791.<sup>3</sup> Sungguhpun kapal-kapal Barat ini sering singgah hanya untuk

<sup>1</sup> A. Reid & R. Fernando, "Shipping on Melaka and Singapore as an Index of Growth, 1760-1840," kertas kerja, 13th Conference International Association of Historians of Asia, Sophia University, Tokyo, September 1994, h. 7.

<sup>2</sup> R. Vos, *Gentle Janus, merchant prince*, Leiden: KITLV Press, 1993, h. 125.

<sup>3</sup> Sumber:

VOC 3467 - 1775, VOC 3582 & 3599 - 1780, VOC 3135 - Dis. 1790 - Nov. 1791.

mendapatkan bekalan akan tetapi terdapat juga kapal-kapal Inggeris, Belanda, Denmark dan Perancis yang berdagang di sana.

Walaupun kapal-kapal Barat ini merupakan kapal-kapal besar yang hitung panjang keberatannya antara 150-800 tan, akan tetapi ia hanya memainkan peranan yang sedikit dalam perdagangan yang dijalankan di pelabuhan itu. Gabungan kapal-kapal yang berlayar di bawah bendera Inggeris, Perancis, Denmark dan Belanda hanya mewakili 11% daripada jumlah perdagangan yang dijalankan di Melaka pada tahun 1761M; 7% pada 1765M; 10% pada 1770M; 14% pada 1775M; 13% pada 1780M, 8% pada 1785M.<sup>4</sup> Kapal-kapal yang memainkan peranan utama menghidupkan pelabuhan itu sebagai pelabuhan intrepot adalah perahu-perahu Nusantara sama ada yang dikendalikan oleh nakhoda-nakhoda Melayu, Bugis, Aceh atau Cina.<sup>5</sup> Mereka lah

---

Dakwaan A.Reid & R.Fernando,*op.cit.*, h. 6, yang mengatakan bahawa perkaplana Inggeris di Melaka menurun dengan pesat pada akhir abad itu agak kurang tepat kerana kelihatan bahawa jumlah kapal Inggeris yang berlabuh di Melaka di antara Dis.1790 hingga Nov.1791 adalah 53, walaupun ia agak menurun sekitar tahun 1785. Daftar di bawah dapat menjelaskannya;

|         |             |      |      |      |      |      |         |
|---------|-------------|------|------|------|------|------|---------|
| Tahun : | 1761        | 1765 | 1770 | 1775 | 1780 | 1785 | 1790-91 |
|         | (Dis -Nov ) |      |      |      |      |      |         |

|        |    |    |    |    |    |    |    |
|--------|----|----|----|----|----|----|----|
| Jumlah |    |    |    |    |    |    |    |
| Kapal: | 17 | 25 | 40 | 56 | 54 | 37 | 53 |

R.Vos pula mencatatkan jumlah kapal *country traders* Inggeris yang singgah di Melaka di antara tahun 1764-78 seperti berikut;

|      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1764 | '68 | '69 | '70 | '71 | '73 | '74 | '75 | '76 | '78 |
| 24   | 28  | 26  | 29  | 16  | 27  | 50  | 36  | 75  | 56  |

Lihat R.Vos, *op.cit.*, h. 123

<sup>4</sup> A.Reid & R.Fernando, *op.cit.*, h. 9.

<sup>5</sup> Nakhoda dan pedagang-pedagang Cina yang datang ke Melaka ketika itu sebahagian besarnya berpengkalan di sekitar Nusantara, sama ada di pelabuhan-pelabuhan di Semenanjung, timur Sumatera atau di Jawa. Mereka juga menggunakan perahu-perahu model Melayu seperti *baluk* dan *cialup*. Lihat Lee Kam Hing, "The Shipping Lists of Dutch Malaka: A Source for the Study of Coastal Trade and Shipping in the Malay Peninsula During the 17th and 18th Centuries," dlm. *Kapal dan Harta Karam*, Kuala Lumpur: Persatuan Muzium Malaysia, 1986, h. 65.

yang membawa hasil-hasil dagangan dari sekitar Selat Melaka untuk dijualkan di Melaka dan membawa barang yang diimport oleh Melaka untuk diagih-agihkan ke kawasan sekitarnya. Namun demikian barang monopoli seperti lada hitam dan timah tidak dibenarkan dibawa oleh perahu-perahu itu. Ia hanya dibawa oleh kapal-kapal VOC atau kapal-kapal yang ditauliahkan oleh pemerintah tempatan.<sup>6</sup>

## VII.2. Perkapalan Melayu di Melaka

Seperti yang telah dijelaskan terdahulu, kapal-kapal Melayu pada abad ini kecil-kecil belaka, jarang yang melebihi 20 tan. Biasanya kapal-kapal ini hanya membawa di antara 5-10 orang anak kapal (awak kapal), manakala yang terbesar seperti **pencalang** dan **padowakang**<sup>7</sup> mempunyai awak di antara 20-30 orang. **Penjajab** biasanya mempunyai antara 10-15 orang anak kapal, akan tetapi sebuah penjajab dalam daftar tahun 1782M membawa 30 anak kapal.<sup>8</sup> **Cialup** juga biasanya merupakan perahu kecil yang membawa hitung panjang 10 awak perahu, akan tetapi cialup yang dikendalikan oleh nakhoda Cina sering membawa awak parahu yang melebihi 20 orang. Dalam daftar tahun 1761M, terdapat sebuah cialup yang mempunyai 75 orang awak perahu.<sup>9</sup> Di antara perahu Melayu yang mengunjungi Melaka pada abad itu termasuklah; **balok**, **banting**, **penjajab**, **pencalang**, **kakap**,

<sup>6</sup> Sultan Perak sendiri terpaksa menjualkan timahnya kepada wakil Belanda yang ditempatkan di negeri itu. Lihat B.W. Andaya, *Perak: The Abode of Grace, A Study of an Eighteenth Century Malay State*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1979, h. 139.

<sup>7</sup> **Padowakang** merupakan kapal Bugis yang utama di Selat Melaka, namun demikian terdapat juga perahu jenis ini yang digunakan oleh orang-orang Melayu.

<sup>8</sup> VOC 3650 - tahun 1782M.

<sup>9</sup> VOC 3062

**cialup, siampang, sampan balang, padowakang dan pemayang.** Di samping perahu-perahu Melayu asli ini terdapat juga nakhoda-nakhod Melayu yang mengendalikan perahu-perahu model barat seperti *slup, brigantin* dan *bark*.<sup>10</sup>

Di antara perahu yang paling popular digunakan oleh orang-orang Melayu untuk berdagang di Melaka ialah baluk, kakap dan pencalang. Daripada sejumlah 282 buah kapal dari pelbagai bangsa yang singgah di Melaka sekitar 1783M, sebanyak 149 atau 52.84% adalah perahu-perahu yang dinakhodai oleh orang Melayu. Daripadanya 39 buah (13.83%) merupakan baluk, 31 buah kakap dan 30 pencalang. Ketiga jenis perahu ini mewakili 67.11% daripada perahu Melayu yang singgah di Melaka pada tahun itu.<sup>11</sup> Daripada 78 buah perahu Melayu yang singgah di Melaka dari Siak di antara Disember 1790 hingga November 1791, 53 buah atau 67.9% daripadanya merupakan **baluk**.<sup>12</sup>

Jadual berikut menunjukkan jenis perahu yang digunakan oleh orang-orang Melayu dirujuk daripada **Daftar Perkapalan Belanda di Melaka** tahun 1783M.

<sup>10</sup> VOC 3135 - Dis. 1790, VOC 3650 & 3735.

<sup>11</sup> VOC 3650 & 3735

<sup>12</sup> VOC 3135. **Baluk** merupakan perahu kecil yang digunakan mengangkut kargo di kawasan pantai dan sungai. Perahu ini tidak sesuai melayari laut besar. Justeru itu ia banyak digunakan oleh pedagang-pedagang Siak untuk berdagang dengan Melaka kerana ia mudah dikendalikan dan laju. Awak perahu itu hanya 5-6 orang sahaja.

**Jadual 1 : Jenis Perahu**

|                           |            |
|---------------------------|------------|
| Balok                     | 39         |
| Kakap                     | 31         |
| Pencalang                 | 30         |
| Cialup                    | 4          |
| Pemayang                  | 9          |
| Banting                   | 9          |
| Siampang                  | 15         |
| Penjajab                  | 7          |
| Perahu                    | 2          |
| Bark                      | 1          |
| Kapal ( <i>sheepeye</i> ) | 1          |
| Brigantijn                | 1          |
| <hr/>                     |            |
| <b>Jumlah</b>             | <b>149</b> |

(Tiga yang terakhir itu merupakan kapal model Barat yang dinakhodai oleh nakhoda Melayu)<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> VOC 3650 & 3735.

**Jadual 2 : Jenis dan Jumlah Perahu Melayu Yang Singgah di Melaka**

| JENIS PERAHU         | TAHUN |      |      |      |                       |
|----------------------|-------|------|------|------|-----------------------|
|                      | 1761  | 1770 | 1783 | 1785 | 1790-91<br>(Dis.-Nov) |
| <b>Baluk</b>         | 7     | 41   | 39   | 50   | 74                    |
| <b>Kakap</b>         | -     | 1    | 31   | 31   | 26                    |
| <b>Pencalang</b>     | 2     | 17   | 30   | 23   | 19                    |
| <b>Cialup</b>        | 2     | 5    | 4    | 2    | -                     |
| <b>Banting</b>       | 19    | 34   | 9    | 6    | 15                    |
| <b>Pemayang</b>      | -     | -    | 9    | 2    | -                     |
| <b>Penjajab</b>      | 1     | 1    | 7    | 17   | 12                    |
| <b>Siampang</b>      | -     | 3    | -    | 10   | 1                     |
| <b>Gonting</b>       | 14    | 1    | -    | 7    | 4                     |
| <b>Perahu Mayang</b> | -     | 3    | 2    | -    | 2                     |
| <b>Padowakang</b>    | -     | -    | -    | -    | -                     |
| <b>Brigantin</b>     | -     | 1    | 1    | 4    | -                     |
| <b>Bark</b>          | -     | -    | 1    | -    | 2                     |
| <b>Slup</b>          | -     | -    | -    | -    | 3                     |
| <b>Lain-lain</b>     | -     | 1    | 1    | 3    | 2                     |
| <hr/>                |       |      |      |      |                       |
| <b>JUMLAH</b>        | 35    | 108  | 149  | 155  | 160                   |

Sebahagian besar daripada nakhoda kapal yang masuk ke Melaka itu merupakan tuan-tuan kapal itu sendiri dan juga pedagang yang empunya barang dagangan yang mereka bawa itu khususnya kapal-kapal kecil.

Di samping itu terdapat juga nakhoda-nakhoda Melayu yang melayari kapal-kapal kepunyaan orang lain terutama kapal-kapal besar. Ini termasuklah kapal-kapal kepunyaan orang Barat seperti dua buah kapal Residen Joana, d'heer Rulgere Reinier Keijner. Dicatatkan di dalam Daftar Perkapalan Belanda di Melaka pada tahun 1783M, dua buah kapal kepunyaan Residen itu berlabuh di Melaka dari Semarang, dilayari oleh nakhoda-nakhoda Melayu. Seorang bernama Nakhoda Amaldin dan seorang lagi bernama Nakhoda Saijt. Nakhoda Amaldin dicatatkan menakhodai kapal *De Snelrijt* singgah di Melaka pada 10 Oktober 1783. Bersamanya sebuah lagi kapal Residen itu jenis *brigantyn* bernama *De Theodora Cornelia* yang dinakhodai oleh Nakhoda Saijt.<sup>14</sup>

Di antara nakhoda-nakhoda Melayu yang dicatatkan oleh Daftar itu termasuklah;

- 1781 - Mahamat Bakkie, Kander, Boeijong, Haji Arippin, Gedde, Abdulla, Bakkie, Toenakan, Aman Oudin, Hatjie, Lebe Abdulla, Matjie, Kontjang, Raja Langsai, Dato Macota Indra, Loedin, Thee, Nja, Akkier, Jauwa, Haji Osman,

<sup>14</sup> Daftar Perkapalan Belanda di Melaka 1783M mencatatkan; *10/10 Nakhoda Almaldin, Maleijer, Joana, scheepje De Snelrijt, 345 lasten, toebochorede de Residen de Joana d'heer Rulgere Reinier Keijner, 12 cannon, 12 snapang, 66 dander, 50 kop, 28 dag. van Semarang.*

|                                   |                       |
|-----------------------------------|-----------------------|
| 200 koyan rijst<br>Eenje kleeden. | 950 pik. poder zmjker |
|-----------------------------------|-----------------------|

*10/10 Nakhoda Saijt, Maleijer, Joana, Brigantijn, De Theodora Cornelia, 160 lasten toebe an den Residen de Joana d'heer Rulgere Reinier Keijner, 8 cannon, 8 snapang, 25 kop, 28 dag. van Semarang.*

|                 |                                  |
|-----------------|----------------------------------|
| 110 koyan rijst | <i>Eenige klenjing kleedenen</i> |
|-----------------|----------------------------------|

Brahim, Mamot, Mallo, Gallie, Ponttie, Mattoe, Boeijong, Galippe.

- 1782 - Agmat, Amat, Roebo, Ganjang, Hoeding, Soelong, Saboij, Moeda, Kattip, Meelot, Gadeer, Saijheep, Radja Moeda, Roesoel, Hadji Mohamat, Dagan, Bandhar, Boeijahang, Miesse Kien, Baso, Deeno, Hadje Abdulla, Hoesing, Hoemat, Sarap, Baroes, Inban, Naseer, Malim, Rumbat, Casic, Blith, Fackier Abdul Ragman, Jie Wag, Cadeer, Magtong, Kattiep, Hadjie, Moeamong, Poetting, Mamat, Pahoon, Kandawas, Bahoeding.
- 1783 - Soebo, Hadje Abdul Hoeap, Samsoe, Sie Hadje, Sariep, Slam, Amat, Tiene, Johoor, Draman, Sola, Abdul Moehit, Sabeel, Hadji Aboe Bakar, Ganie, Tje Keling, Sade, Na Rodien, Naijean, Mahat, Braijhim, Dul Lahat, Bingon, Mamat, Baso, Kalipa, Itam, Ihdam, Moeda, Toea, Sale, Zeeman, Sarap, Bakie, Abdul Ganie, Sale, Boejang Hoeding, Cader, Saman, Moega, Talib, Horang Kaija Kijeel, Bata, Dul Raijhim, Sa Haq, Sade, Jomahat, Brahim, Fackier Abdul Ragman, Hoeawat, Pelang, Kaija, Abdulla, Abdul Hoealit, Gaffro, Abdulla, Baijang, Hentie, Dulla, Patho, Hadji Aboe Bakar, Mamoet, Meeden, Amat, Abdulla, Hoeaheer, Hadje Hagmaat, Azzaman, Mamat Alie, Hadje Abdul Soeko, Brienda Kaija, Kasat, Abdul Raijhm, Samat, Naijhim, Malim, Soetan, Chiriouw, Taijheer, Moelop, Joermoding, Hadje Osman, Hadje Aboe Bakar, Moeda, Bazar, Laijheet, Sman, Roeboe, Amat, Moeda, Laijar, Talip, Ismaeel, Amat, Bigon, Sale, Padoka Kaija, Amat, Choneet, Awan, Maradja Kaija, Hoe Aijheed, Hadje Osman, Intan, Ameen, Chidie, Intje Draho, Intje Koejoe, Sabe, Mahkota Indra, Awan, Jabaar, Brahim, Seman, Abdul Gannie, Itam, Athe, Joerobatoe, Moeda, Boeijhoen, Moelot, Nakhoda Almaldin, Nakhoda Saijt, Moeda, Intang, Toeko, Talib, Hadji Japar, Prang, Salip, Siebo, Baroe, Padoeka, Poete, Ismaiijheel, Amat, Chidie, Moeda, Haroes, Malim Moeda, Abdul Rajhi, Halim, Betam, Padong, Aloegat Radja, Sleama Radja.

Terdapat nama-nama yang diberikan di dalam daftar itu yang bukan nama sebenar para nakhoda itu seperti Joerobatoe (Jurubatu), Joermoding (Jurumudi), Hoerang Kaija Kijeel (Orang Kaya Kecil). Padoeka Kaijo (Paduka Kaya) dan Dato Macotta Indra (Dato' Mahkota Indra). Nama-nama itu merupakan gelaran atau pangkat. Nakhoda-nakhoda ini juga adakalanya merupakan wakil kepada pemerintah-pemerintah tempatan seperti Aloegat Radja dan Sleama Radja yang singgah di

Melaka pada 23 November 1783, merupakan wakil Sultan Perak. Mereka memimpin sebuah angkatan yang terdiri daripada 5 buah perahu kakap.<sup>15</sup>

Perahu-perahu Melayu ini bukan semuanya berasal atau berpengkalan di pelabuhan-pelabuhan kerajaan Melayu di sekitar Selat Melaka. Ada di antara mereka yang menjadikan Melaka sebagai pengkalan utama khususnya dalam tahun 1780-an. Hingga ke tahun 1785M, terdapat seramai 86 orang nakhoda Melayu yang menjadikan Melaka sebagai pengkalan, meningkat lebih daripada 100% dari tahun 1780M yang menyaksikan hanya 40 orang sahaja. Jadual di bawah menunjukkan jumlah nakhoda dari rumpun Melayu yang menjadikan Melaka sebagai pengkalan mereka.<sup>16</sup>

| Tahun         | 1761      | 1765      | 1770      | 1775      | 1780      | 1785      |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Melayu        | 20        | 33        | 20        | 20        | 40        | 86        |
| Aceh          | -         | -         | -         | -         | -         | 1         |
| Bugis         | -         | -         | 2         | -         | -         | -         |
| <b>Jumlah</b> | <b>20</b> | <b>33</b> | <b>22</b> | <b>20</b> | <b>40</b> | <b>87</b> |

**Jadual 3 : Nakhoda dari rumpun Melayu di Melaka**

<sup>15</sup> VOC 3735.

<sup>16</sup> Dipadankan daripada Daftar 3, A.Reid & R.Fernando, *op.cit.*, h. 11.

Sumber : VOC, *op.cit.*, 3062, 3183, 3334, 3467, 3582 & 3599, 3702 & 3734.

**Jadual 4 : Nakhoda Melayu yang berpengkalan di pelabuhan-pelabuhan di sekitar Selat Melaka<sup>17</sup>**

| Pelabuhan       | 1761 | 1765 | 1770 | 1775 | 1780 | 1785 | 1791 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| <b>Melaka</b>   | 20   | 33   | 20   | 20   | 40   | 86   | 25   |
| <b>Riau</b>     | -    | 7    | 4    | 4    | 6    | 16   | 1    |
| <b>Siak</b>     | 1    | 14   | 24   | 45   | 37   | 96   | 35   |
| <b>Batubara</b> | 3    | 5    | 7    | 6    | 2    | 2    | 6    |
| <b>Kedah</b>    | -    | 1    | -    | -    | 2    | -    | 2    |

<sup>17</sup> Dipadankan daripada Table 3, 4, 5, 6, 7, A.Reid & R.Fernando, *op.cit.*, h. 11, 14, 15. Bagi tahun 1791, sumber VOC 3135

**Jadual 5 : Kapal-kapal Melayu yang singgah di Melaka dari pelbagai pelabuhan di sekitar Selat Melaka.<sup>18</sup>**

| Tiba dari    | 1761 | 1770 | 1783 | 1785 | Dis. 1790-Nov.1791 |
|--------------|------|------|------|------|--------------------|
| Kedah        | -    | -    | 2    | -    | 3                  |
| Perak        | 1    | 5    | 2    | 2    | 3                  |
| Selangor     | -    | 3    | 6    | 4    | 11                 |
| Rembau       | -    | -    | -    | -    | 1                  |
| Pahang       | -    | -    | -    | -    | 1                  |
| Terengganu   | -    | -    | 1    | 1    | -                  |
| Johor        | -    | -    | -    | 1    | -                  |
| Riau         | 1    | 2    | 7    | 15   | 1                  |
| Aceh         | 6    | 12   | -    | -    | 4                  |
| Pasai        | -    | 3    | -    | -    | -                  |
| Pidir        | 7    | 4    | -    | -    | -                  |
| Asahan       | 4    | 10   | 3    | 6    | 3                  |
| Batubara     | 3    | 6    | 6    | 2    | 8                  |
| Bukit Batu   | -    | -    | -    | -    | -                  |
| Palembang    | -    | -    | -    | -    | 1                  |
| Jambi        | -    | -    | -    | -    | 3                  |
| Panai (Pane) | -    | 9    | 8    | 1    | 10                 |
| Rokan        | -    | 16   | 4    | 11   | 1                  |

<sup>18</sup> Sumber: VOC, *op.cit.*, 3062 (1761), 3334 (1770), 3650 & 3735 (1783), 3702 & 3734 (1785), 3135 (Dis. 1790 - Nov. 1791)

|                            |           |            |            |            |            |
|----------------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| Siak                       | -         | 17         | 70         | 74         | 76         |
| Bila                       | -         | 1          | 3          | -          | -          |
| Kampar                     | -         | 3          | 3          | 1          | 8          |
| Indragiri                  | 1         | 1          | -          | 1          | 1          |
| Siantan                    | -         | -          | -          | -          | 2          |
| Gelam                      | -         | -          | -          | -          | 1          |
| Padang                     | -         | -          | -          | 1          | -          |
| Semarang                   | 1         | -          | -          | -          | -          |
| Surabaya                   | -         | -          | -          | 2          | 3          |
| Grisik                     | -         | -          | -          | -          | 2          |
| Joana                      | -         | -          | 2          | -          | 1          |
| Apon                       | -         | 3          | 1          | -          | -          |
| Protonovo                  | -         | 1          | -          | -          | -          |
| Pelabuhan lain             | -         | 2          | 2          | 8          | 4          |
| <b>Melaka<sup>19</sup></b> | <b>13</b> | <b>9</b>   | <b>24</b>  | <b>35</b>  | <b>13</b>  |
| <hr/>                      | <hr/>     | <hr/>      | <hr/>      | <hr/>      | <hr/>      |
| <b>JUMLAH</b>              | <b>37</b> | <b>117</b> | <b>147</b> | <b>165</b> | <b>161</b> |

(“Pelabuhan lain” bermaksud pelabuhan-pelabuhan yang tidak dicatatkan di dalam daftar itu atau tulisan dalam daftar itu sukar dibaca.)

<sup>19</sup> Yang dimaksudkan dengan perahu Melaka adalah perahu yang berpengkalan di Melaka tetapi keluar ke pelabuhan-pelabuhan lain dan kembali ke Melaka dalam tahun yang dinyatakan itu

**Jadual 6 : Perahu-perahu Melayu yang pulang dari pelabuhan-pelabuhan lain tetapi berpengkalan di Melaka.**

| Tiba dari         | 1761 | 1770 | 1783 | 1785 | Dis.1790-Nov.1791 |
|-------------------|------|------|------|------|-------------------|
| <b>Siak</b>       | -    | 2    | 9    | 15   | 6                 |
| <b>Rokan</b>      | 1    | 2    | -    | -    | -                 |
| <b>Asahan</b>     | 4    | -    | 1    | 5    | -                 |
| <b>Palembang</b>  | 2    | -    | 5    | 3    | -                 |
| <b>Jambi</b>      | -    | -    | -    | -    | 1                 |
| <b>Bukit Batu</b> | 2    | -    | -    | -    | 1                 |
| <b>Selangor</b>   | 1    | -    | -    | 2    | 1                 |
| <b>Riau</b>       | 3    | 1    | 6    | 8    | -                 |
| <b>Johor</b>      | -    | -    | -    | 1    | -                 |
| <b>Pahang</b>     | -    | 1    | -    | -    | -                 |
| <b>Perak</b>      | -    | 1    | 1    | -    | 2                 |
| <b>Surabaya</b>   | -    | 1    | -    | 1    | -                 |
| <b>Semarang</b>   | -    | 1    | 2    | -    | -                 |
| <b>Grisik</b>     | -    | -    | -    | -    | 1                 |
| <b>Lain-lain</b>  | -    | -    | -    | -    | -                 |
| <b>JUMLAH</b>     | 13   | 9    | 24   | 35   | 13                |

Jika dilihat daripada jadual di atas nampaknya perkapanan Melayu dengan Melaka meningkat setiap tahun. Sebanyak 33 buah perahu Melayu daripada pelbagai jenis singgah di Melaka pada tahun 1761M. Tiga puluh tahun kemudian jumlah perahu Melayu yang singgah di Melaka meningkat kepada 168 buah, pertambahan melebihi 80%. Peningkatan yang mendadak jelas kelihatan di antara Siak dengan Melaka.<sup>20</sup> Pada tahun 1761M, tidak ada langsung perahu Melayu dari Siak datang ke Melaka, akan tetapi di antara bulan Disember 1790 hingga November 1791, sebanyak 78 buah perahu mengunjungi Melaka. Peningkatan ini jelas kelihatan dalam tahun-tahun 1780-an. Daripada sejumlah 147 buah perahu Melayu yang masuk ke Melaka pada tahun 1783M, 71 atau 48.3% daripadanya datang dari Siak, meningkat kira-kira 76% daripada tahun 1770M. Pada tahun 1785M, lebih banyak perahu Melayu datang ke Melaka. Daripada 166 buah perahu Melayu yang singgah pada tahun itu, sebanyak 72 buah adalah perahu dari Siak. Walaupun pertambahannya hanya sebuah akan tetapi perkara ini tidak mengambarkan keadaan sebenar. Daftar tahun-tahun 1780-an yang lain harus juga dirujuk.

Perkapalan dengan Selangor juga meningkat, daripada hanya sebuah perahu Melayu yang singgah pada tahun 1761M, meningkat kepada 12 pada tahun 1791M. Di samping itu perkapanan dengan beberapa pelabuhan di pesisir timur Sumatera juga turut meningkat, kecuali dengan pelabuhan-pelabuhan wilayah Aceh. Kemungkinan besar ketika ini pedagang-pedagang Aceh telah menumpukan perhatian kepada

---

<sup>20</sup> Ketiadaan perahu Siak ke Melaka itu dapat difahami kerana dari tahun 1740-1779M, Siak sering sahaja berbalah dengan pihak Belanda. Pihak Belanda menganggap raja-raja Siak ketika itu sebagai kepala-kepala Lanun. Perahu Siak sering ditahan dan dirampas oleh pihak Belanda.

pelabuhan kolonial yang baru di Pulau Pinang.<sup>21</sup> Sejak ia mula dibuka pada tahun 1786M, pedagang-peagang Aceh dan Kedah telah mendatangi pulau itu dan mula meninggalkan Melaka, walaupun beberapa perahu Kedah masih ke Melaka. Dasar perdagangan Inggeris yang lebih terbuka daripada Belanda telah menyebabkan perahu-perahu Aceh betumpu ke sana. Di samping itu jarak Aceh dari Melaka yang lebih jauh dibandingkan dengan jaraknya dengan Pulau Pinang menyukarkan Belanda untuk mengawal kegiatan pedagang dan perahu-perahu Aceh itu.

Perahu-perahu dari Palembang juga tidak kelihatan ke Melaka selepas tahun 1770-an kecuali sebuah kerana mengikut perjanjian di antara Belanda dengan Palembang 1775M, perahu-perahu Palembang tidak dibenarkan belayar ke Melaka tanpa kebenaran khas daripada pihak Belanda. Perahu-perahu Palembang hanya dibenarkan belayar ke Betawi untuk berdagang. Justeru kerana itu banyak “penyeludupan” timah dilakukan oleh pedagang-pedagang tempatan dan asing seperti yang dibantah oleh Gabnor Jeneral W.A. Alting kepada Sultan Muhammad Baha’uddin Palembang.

Antara lain surat itu menyatakan;

*“... itu yang telah sampai pada tangan kami itu menghilangkan sekalian haus atasnya itu kerana bukan sahaja tiga ribu empat ratus pikul timah putih sudah terbawa masuk ke negeri Kantan [Bentan?] oleh seorang kapitan Inggeris bernama Gorden seperti buniyi khabar yang telah sampai kepada kami dari negeri Kantan [Bentan?] Maka kapitan itu ~~setelah~~ Kampeni sudah tolong ia dapat bayar harga timah yang seorang ..... sudah membelikan daripada seorang rakyat Tuan Sultan pada tahun dahulu dengan peri singgu2an di negeri Palembang sudah dapat muat jumlah timah putih yang tersebut di atas ini seolah2 kapitan itu hendak mebalaskan pertolongan Kampeni ..... pada tahun Seribu Tujuh Ratus Delapan Puluh yang baru ..... beberapa orang Syied telah bawa masuk di negeri Riau*

---

<sup>21</sup> Lihat L.K.Hing, *The Sultanate of Aceh, Relations with the British 1760-1824.*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1995, h. 76.

*lima ribu pikul timah putih yang dari negeri Bangka demikian lagi kami ini itu  
melanjutkan kalam ...*<sup>22</sup>

### VII.3. Perdagangan Melayu - Import

Perahu-perahu Melayu yang masuk ke Melaka ini merupakan perahu-perahu dagang walaupun sebahagian besar daripadanya bersenjata lengkap. Daripada perahu-perahu besar seperti cialup dan pencalang kepada perahu-perahu kecil seperti baluk dan banting, semuanya datang ke Melaka membawa dagangan atau datang untuk membeli dagangan. Namun demikian hasil dagangan monopoli Belanda seperti timah, lada dan candu tidak dibenarkan dibawa oleh perahu-perahu dagang ini. Semua dagangan itu dibawa oleh perahu-perahu diraja atau kapal-kapal Kampeni.

Sistem *commenda* yang lumrah dalam zaman Kesultanan Melaka dahulu masih wujud. Dalam sistem ini pedagang-pedagang kaya mengamanahkan barang dagangan mereka kepada seseorang nakhoda untuk memperdagangkannya. Sistem ini bukan sahaja lumrah di kalangan pedagang-pedagang Cina yang kaya tetapi juga pada masa itu terdapat interpruner Melayu yang juga mengamalkannya. Sebagai contoh dalam daftar 1761M, terdapat nama seorang pedagang Melayu Melaka, Intje Dulla Poete (Incik Abdullah Putih) yang mengirimkan barang dagangannya melalui seorang nakhoda yang bernama Incik Melaka.<sup>23</sup> Barang itu akan didagangkan oleh nakhoda itu mengikut kecekapannya berniaga. Peraturan tentang berdagang cara ini

---

<sup>22</sup> RAS, *Malay 142*, Surat C

<sup>23</sup> VOC 3062

memang terdapat dalam undang-undang perdagangan Melayu.<sup>24</sup> Setiap pedagang dalam sistem ini terpaksa mengongsi risiko modalnya dengan nakhoda.

Di antara barang dagangan yang dibawa oleh perahu-perahu Melayu itu ke Melaka termasuklah, padi, beras, sagu, minyak kelapa, ikan kering, telur ikan masin, batu giling, kemeyan, gambir, arak, gading, rotan, lilin, minyak lampu, alat-alat besi (pisau, parang, kapak dsy.) dan kain. Namun demikian terdapat pengkhususan dalam perdagangan ini. Dari pelabuhan-pelabuhan tertentu dibawa hasil-hasil tertentu. Dari **Daftar Perkapalan Belanda di Melaka** itu kelihatan bahawa sebahagian besar daripada hasil yang diangkut oleh pedagang-pedagang Melayu itu adalah hasil-hasil pertanian atau hutan dan laut. Beberapa contoh dari Daftar 1783 dan 1791M di bawah akan menggambarkan dengan jelas barang yang diangkut oleh perahu-perahu Melayu itu ke Melaka.

---

<sup>24</sup> Lihat Fasal 9, 16, 34, 47 dan 49, *Undang-undang Perahu*, OR 3292. Lihat juga Fasal 45 *Undang-undang Belayar*, OR 3293.

**Jadual 7 : Perahu dan kargo yang dibawa ke Melaka oleh Nakhoda Melayu dalam bulan Januari 1783.<sup>25</sup>**

| Nakhoda  | Tarikh tiba | Pengkalan | Senjata                 | Perahu & awak           |
|--|-------------|-----------|-------------------------|-------------------------|
| 1. Soebo   | 3/1         | Siak      | -                       | baluk (4) <sup>26</sup> |
| <b>Kargo:</b> 1000 butir telur ikan<br>5000 ekor ikan kering.  |             |           |                         |                         |
| 2. Hj. Abdul Hoeap   | 4/1         | Siak      | 2 rentaka               | pencalang (7)           |
| <b>Kargo:</b> 4 1/2 koyan sagu.  |             |           |                         |                         |
| 3. Samsoe  | 4/1         | Siak      | 2 rentaka<br>3 senapang | kakap (7)               |
| <b>Kargo:</b> 8000 butir telur ikan<br>5000 ekor ikan kering.  |             |           |                         |                         |
| 4. Sie Hadje   | 4/1         | Siak      | -                       | baluk (4)               |
| <b>Kargo:</b> 4000 butir telur ikan<br>200 ekor ikan kering  |             |           |                         |                         |
| 5. Sariep  | 5/1         | Siak      | 2 meriam                | kakap (5)               |
| <b>Kargo:</b> 2 1/4 koyan sagu.  |             |           |                         |                         |
| 6. Slam  | 5/1         | Siak      | -                       | bark (40)               |
| <b>Kargo:</b> 2 koyan sagu<br>5 pikul lilin.<br>(Tuan kapal/pedagang - Said Oemar, Pemangku Raja Rokan.) |             |           |                         |                         |
| 7. Amat  | 15/1        | Siak      | -                       | baluk (4)               |
| <b>Kargo:</b> 2 koyan sagu.  |             |           |                         |                         |
| 8. Tieme   | 15/1        | Siak      | -                       | baluk (4)               |
| <b>Kargo:</b> 600 gantang sagu.  |             |           |                         |                         |

<sup>25</sup> Sumber: VOC 3650

<sup>26</sup> Jumlah awak perahu.

9. Johoor 18/1 Riau 3 meriam  
4 senapang pencalang (16)

**Kargo:** 29 koyan garam  
3 pikul gula pasir  
17 pikul asam jawa  
10 1/2 corgies kain bugis

10. Draman 20/1 Siak 2 rentaka  
8 senapang pemayang (10)

**Kargo:** 3 koyang sagu  
900 butir telur ikan.

11. Sola 20/1 Siak - siampang (6)

**Kargo:** 1200 butir telur ikan  
3000 ekor ikan kering.

12. Abdul Moehit 23/1 Siak - baluk (7)

**Kargo:** 200 gantang sagu  
4000 butir telur ikan.

13. Sabeel 30/1 Siak - baluk (10)

**Kargo:** 700 gantang sagu  
1000 butir telur ikan.

---

**Jadual 8 : Perahu dan kargo yang dibawa oleh nakhoda Melayu ke Melaka**

dalam bulan Februari 1791.<sup>27</sup>

| Nakhoda  | Tarikh tiba | Pengkalan | Senjata                 | Perahu & awak |
|--|-------------|-----------|-------------------------|---------------|
| 1. Dauo  | 1/2         | Siak      | -                       | pencalang (9) |
| <b>Kargo:</b> 372 koyan sagu.                    |             |           |                         |               |
| 2. Sangka  | 4/2         | Siak      | -                       | baluk (8)     |
| <b>Kargo:</b> 10,000 butir gambir, barang runcit |             |           |                         |               |
| 3. Amat  | 9/2         | Selangor  | 4 rentaka<br>9 senapang | kakap (13)    |
| <b>Kargo:</b> tiada                              |             |           |                         |               |
| 4. Lebeij Ha                                     | 9/2         | Kedah     | 6 rentaka<br>6 senapang | kakap (16)    |
| <b>Kargo:</b> barang runcit                      |             |           |                         |               |
| 5. Bongsoe                                       | 18/2        | Surabaya  | 2 meriam<br>3 rentaka   | gonting (13)  |
| <b>Kargo:</b> 8 koyan padi, 900 berkas rotan.    |             |           |                         |               |
| 6. Braim   | 19/2        | Grisik    | 11 donder<br>7 senapang | slup (20)     |
| <b>Kargo:</b> 2000 berkas rotan, barang runcit   |             |           |                         |               |
| 7. Megat   | 21/2        | Siak      | -                       | banting (13)  |
| <b>Kargo:</b> 16 pikul (?), barang runcit        |             |           |                         |               |
| 8. Abdulla                                       | 23/2        | Melaka    | 8 rentaka<br>4 donder   | baluk (10)    |
| <b>Kargo:</b> tiada                              |             |           |                         |               |
| 9. Lebeij  | 26/2        | Siak      | -                       | baluk (6)     |
| <b>Kargo:</b> 172 koyan sagu                     |             |           |                         |               |

<sup>27</sup> Sumber: VOC 3135.

Daripada daftar yang di atas kelihatan bahawa saudagar-saudagar Siak merupakan pembekal telur ikan dan ikan kering yang utama ke Melaka di samping sagu. Daripada daftar 1783M, kelihatan lebih kurang 41% daripada perdagangan Siak dengan Melaka adalah hasil ikan, khususnya ikan kering dan telur ikan. Dagangan lain termasuklah sagu, gambir, lilin, rotan, beras dan barang-barang runcit lain. Pada tahun 1783M sahaja, Siak telah mengeksport lebih kurang 37,270 ekor ikan kering dan 45,050 butir telur ikan ke Melaka. Di samping itu Siak juga membekalkan 17.75 koyan 2,800 gantang sagu kepada Melaka. Nampaknya dalam tahun ini perahu Siak juga membekalkan Melaka barang yang diimport dari Jawa seperti garam, gula dan minyak kelapa.<sup>28</sup> Jelas di sini bahawa Siak merupakan rakan dagang utama Melaka khususnya pada suku terakhir abad ke-18M.

Beras dan padi juga merupakan dagangan yang utama dibawa oleh pedagang-pedagang Melayu ke Melaka. Sejak zaman Kesultanan Melaka, negeri itu tidak pernah menghasilkan beras yang cukup untuk bekalan penduduknya. Beras terpaksa diimport selain dari Jawa dan Siam, dari negeri-negeri sekitarnya seperti Kedah, Siak, Rokan, Aceh dan Palembang. Di sinilah perahu-perahu kecil Melayu memainkan peranan penting mengangkut beras itu menyusur pantai atau menyeberangi Selat Melaka. Namun demikian terdapat juga beras yang diangkut sendiri oleh kapal-kapal Belanda.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Sumber: VOC 3650 & 3735.

<sup>29</sup> Lihat A.Bulley, *Free Mariner, John Adolphus Pope in the East Indies, 1786-1821*, London: BACSA, 1992, h. 58.

Sungguhpun begitu sebahagian besar daripada perdagangan beras ini adalah di tangan pedagang-pedagang Cina. 72.44% daripada perdagangan beras di pelabuhan Melaka pada bulan Disember 1790 hingga November 1791 dikendalikan oleh pedagang-pedagang Cina, meningkat daripada 36% dalam tahun 1761M. Daripada sejumlah 863.5 koyan<sup>30</sup> 800 gantang beras yang dibawa masuk ke Melaka pada tahun itu (Dis. 1790-Nov. 1791), 625.5 koyan dibawa masuk oleh pedagang-pedagang Cina.<sup>31</sup> Hanya 108.5 koyan dan 800 gantang atau 12.56% sahaja yang dikendalikan oleh pedagang Melayu. Yang selebihnya dikendalikan oleh pedagang-pedagang Barat khususnya *Burgher* (Peranakan Belanda), Aceh dan Bugis.<sup>32</sup>

Pada tahun 1761M, pedagang dan pelaut Cina membawa masuk sejumlah 291 koyan beras daripada sejumlah 807 1/2 koyan yang masuk ke Melaka dalam tahun itu. Perahu-perahu Melayu pula membawa 128 1/2 koyan, iaitu kira-kira 15.9% sahaja daripada jumlah beras yang dibawa masuk. Yang selebihnya dibawa oleh pedagang-pedagang *Burgher*, Serani, Arab, Bugis, dan *Moor*.<sup>33</sup> Pada tahun 1783M, pedagang Melayu hanya membawa 53 1/4 koyan 300 gantang beras, sedangkan pedagang Cina membawa 455 koyan 200 pikul 150 gantang. Sungguhpun begitu terdapat dua orang nakhoda Melayu yang membawa masuk ke Melaka beras sejumlah 310 koyan, tetapi

<sup>30</sup> Bisanya beras, sagu dan garam didagangkan dalam sukatan **koyan**. Satu koyan bersamaan 40 pikul atau 800 gelen. Lihat T.J. Newbold, *Political and Statistical Account of the British Settlements in the Straits of Malacca*, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1971, h. 26

<sup>31</sup> Daripada 74 koyan 300 gantang beras yang dibawa masuk dari Kedah, 74 koyan dibawa oleh pedagang Cina, VOC 3135.

<sup>32</sup> **Sumber:** VOC 3135.

83.5% beras yang dibawa masuk ke Melaka di antara bulan Disember 1790 hingga November 1791 datangnya dari Jawa, yang terbanyak dari pelabuhan Semarang. Dari sejumlah 721 koyan beras yang datang dari Jawa itu 271 koyan dari pelabuhan Semarang.

<sup>33</sup> **Sumber:** VOC 3062.

bukan kepunyaan mereka. Kemungkinan beras itu kepunyaan tuan punya kapal, iaitu Residen Joana.<sup>34</sup>

Sebahagian besar padi yang dibawa masuk ke Melaka dibawa oleh pedagang-pedagang Melayu, khususnya dari Siak. Dari sejumlah 45.5 koyan 400 gantang padi yang dibawa masuk di antara bulan Disember 1790 hingga November 1791, 11 koyan 200 gantang dibawa dari Siak oleh pedagang-pedagang Melayu, 8 koyan dari Surabaya (Jawa), 4 koyan dari Kedah,<sup>35</sup> 5 koyan dari Aceh, 6.5 koyan dari Asahan, 1 koyan dari Panai dan 200 gantang dari Selangor.<sup>36</sup> Pada tahun 1761M hanya 14 1/4 koyan, manakala pada tahun 1783M, 17 koyan padi sahaja yang diimport oleh Melaka.<sup>37</sup>

Sagu juga merupakan bahan makanan yang banyak dibawa oleh perahu-perahu Melayu ke Melaka. Sebahagian besar sagu ini datangnya dari pelabuhan-pelabuhan pesisir timur Sumatera seperti Siak, Ashan, Batubara dan Panai. Namun demikian Siak merupakan pengeluar hasil ini yang terbanyak. Pada tahun 1761M sebanyak 3 7/8 koyan 150 gantang sagu diimport ke Melaka. 2 5/8 koyan daripadanya dibawa oleh perahu-perahu Melayu. Pada tahun 1770M, sejumlah 12,180 *hoeden* sagu (sagu mentah), 33 1/2 koyan dan 650 gantang sagu biji dibawa ke Melaka yang sebahagian besarnya dibawa oleh perahu-perahu Cina (11,280 *hoeden*, 8 1/2 koyan dan 200

<sup>34</sup> Sumber: VOC 3735.

<sup>35</sup> Padi dari Kedah ini dibawa oleh perahu-perahu Cina. VOC 3135.

<sup>36</sup> Sumber: VOC 3135

<sup>37</sup> Sumber: VOC 3062 & VOC 3735

gantang). Pedagang-pedagang Melayu hanya menyumbangkan 910 *hoeden*, 21 1/2 koyan 300 gantang. Pada tahun 1783M pula sejumlah 17 3/4 koyan 2,200 gantang sagu dari sejumlah 20 3/4 koyan 2,800 gantang dibawa oleh perahu-perahu Melayu ke Melaka. Sebahagian besar daripada sagu ini dibawa dari Siak. Pada tahun 1785M sahaja, dari sejumlah 97 koyan 200 pikul dan 5,530 gantang sagu, 90 1/2 koyan 5,530 gantang datangnya dari Siak. Dari jumlah itu 19 koyan, 2,700 gantang didagangkan oleh pedagang Melayu. Di samping itu kesemua tepung sagu yang dibawa masuk ke Melaka pada tahun itu yang berjumlah 6,700 guni dibawa dari Siak. Daripadanya 2,560 guni dibawa oleh perahu-perahu Melayu.<sup>38</sup>

Rotan dari pelbagai jenis juga merupakan eksport utama dari negeri-negeri Melayu sekitar Selat Melaka. Rotan ini dieksport dalam dua sukatan, iaitu berkas atau gelung dan batang. Kemungkinan rotan-rotan besar seperti rotan manau dijual dalam sukatan batang manakala rotan-rotan lain seperti rotan pengikat dijual dalam bentuk berkas atau gelung. Pada tahun 1770M sahaja, pelabuhan-pelabuhan Melayu sekitar Selat Melaka telah membawa 16,673 gelung dan 14,881 batang rotan ke Melaka.

Garam merupakan satu lagi komoditi penting dalam perdagangan pedagang-pedagang Melayu pada masa itu. Sungguhpun tidak ada kawasan di sekitar Selat Melaka ini yang menghasilkan garam, akan tetapi pedagang-pedagang Melayu masih memainkan peranan penting dalam perdagangan ini. Mereka memperolehi garam itu sama ada dari Jawa atau Siam atau garam itu dibawa ke pelabuhan mereka sebelum dibawa ke

---

<sup>38</sup> VOC 3702 & 3734.

Melaka. Namun demikian komoditi ini lebih dikuasai oleh pedagang Cina. Akan tetapi di Palembang ia hampir-hampir dimonopoli oleh pedagang-pedagang Arab.<sup>39</sup> Terdapat perahu-perahu yang dinakhodai oleh orang Melayu membawa garam kepunyaan taukeh-taukeh Cina.<sup>40</sup> Sebahagian besar garam itu dihasilkan di Jawa dan diangkut ke Melaka secara terus oleh perahu-perahu besar seperti *cialup*, *brigantijn* atau padowakang atau dibawa secara berperingkat-peringkat oleh perahu-perahu Melayu yang kecil. Jadual di bawah dapat menggambarkan bertapa pentingnya pedagangan garam di Melaka pada separuh akhir abad ke-18M itu.

**Jadual 9 : Import garam ke Melaka<sup>41</sup>**

| Pelabuhan        | 1761 | 1770           | 1783          | 1785         | Dis. - Nov.<br>1790-91 |
|------------------|------|----------------|---------------|--------------|------------------------|
| <b>Kedah</b>     | -    | -              | 60            | -            | -                      |
| <b>Selangor</b>  | -    | 11             | -             | -            | 2                      |
| <b>Perak</b>     | -    | -              | -             | -            | 1400gtg.               |
| <b>Siak</b>      | -    | 1.5<br>500gtg. | 125           | 168          | 6                      |
| <b>Riau</b>      | 6    | 10<br>300gtg.  | 60<br>300gtg. | 2<br>200gtg. | -                      |
| <b>Indragiri</b> | 11   | -              | -             | -            | 20                     |
| <b>Asahan</b>    | -    | 15             | -             | -            | -                      |
| <b>Kampar</b>    | -    | 18             | 12            | 17           | 5                      |
| <b>Batubara</b>  | 5    | 8              | -             | 5            | -                      |

<sup>39</sup> Lihat VOC 3135, Dis. 1790 - Nov. 1791.

<sup>40</sup> Sebagai contoh, seorang nakhoda Melayu bernama Malim Moeda(Muda) yang membawa *cialup* dan barang kepunyaan seorang taukeh Cina bernama Tan Lee Ko dari Semarang. Beliau sampai di Melaka pada 21 Oktober 1783 dengan membawa barang seperti 6 koyan beras, 20 koyan garam, 10 tong minyak kelapa dan satu keranjang tembakau jawa. Lihat VOC 3735.

<sup>41</sup> Sumber: VOC,*op.cit.*, 3062 (1761M), 3334 (177), 3650 & 3735 (1783M), 3702 & 3734 (1785M), 3135 (Dis. 1790-Nov. 1791).

|                    |       |                                       |                |                             |                 |
|--------------------|-------|---------------------------------------|----------------|-----------------------------|-----------------|
| <b>Rokan</b>       | -     | -                                     | -              | 4 pikul                     | -               |
| <b>Palembang</b>   | 11    | -                                     | 22.5           | 80                          | 84              |
| <b>Jambi</b>       | -     | -                                     | -              | -                           | 135             |
| <b>Ceribon</b>     | 25    | 40 <i>lastten</i>                     | -              | -                           | -               |
| <b>Semarang</b>    | 90    | 40                                    | 316            | 269.5                       | 264             |
| <b>Betawi</b>      | 6     | 42                                    | 10             | -                           | 7               |
| <b>Surabaya</b>    | 3.5   | 35                                    | 10             | 90                          | 100             |
| <b>Grisik</b>      | -     | 10                                    | -              | -                           | 110             |
| <b>Jawa</b>        | 10    | 30                                    | -              | -                           | -               |
| <b>Joana</b>       | -     | -                                     | -              | 40                          | 10              |
| <b>Sengora</b>     | 5     | -                                     | -              | -                           | -               |
| <b>Siam</b>        | 40    | 22                                    | 15             | -                           | 17              |
| <b>Kemboja</b>     | -     | 30                                    | -              | -                           | -               |
| <b>Cancaan(?)</b>  | 6     | 102                                   | -              | -                           | -               |
| <b>Haren</b>       | -     | -                                     | -              | -                           | 20              |
| <b>Kagapalnan</b>  | -     | 50                                    | -              | -                           | -               |
| <b>Nagapatnan</b>  | -     | 20                                    | -              | -                           | -               |
| <b>Nagaar</b>      | -     | -                                     | -              | 15                          | -               |
| <b>Tranquebaar</b> | -     | -                                     | 10             | 68                          | -               |
| <b>Lain-lain</b>   | -     | -                                     | -              | 8                           | 50              |
| <b>JUMLAH</b>      | 218.5 | 444.5<br>800gtg.<br>40 <i>lastten</i> | 528<br>300gtg. | 762.5<br>4 pikul<br>200gtg. | 830<br>1400gtg. |

(Semua kiraan dalam **koyan** kecuali dinyatakan yang lain.)

**Jadual 10 : Garam yang diangkut oleh perahu-perahu Melayu ke Melaka**

| Pelabuhan                             | 1761 | 1770 | 1783  | 1785     | Dis.-Nov.<br>1790-91 |
|---------------------------------------|------|------|-------|----------|----------------------|
| <b>Selangor</b>                       | -    | -    | -     | -        | 2                    |
| <b>Perak</b>                          | -    | -    | -     | -        | 1400gtg.             |
| <b>Riau</b>                           | -    | -    | 43    | 1        | -                    |
|                                       |      |      |       | 200 gtg. |                      |
| <b>Siak</b>                           | -    | -    | 10    | 152      | 6                    |
| <b>Kampar</b>                         | -    | 18   | 12    | 17       | 5                    |
| <b>Indragiri</b>                      | 11   | -    | -     | -        | -                    |
| <b>Rokan</b>                          | -    | -    | -     | 4 pikul  | -                    |
| <b>Asahan</b>                         | -    | 15   | -     | -        | -                    |
| <b>Batubara</b>                       | -    | 8    | -     | -        | -                    |
| <b>Jambi</b>                          | -    | -    | -     | -        | 135                  |
| <b>Surabaya</b>                       | -    | 10   | -     | 65       | 30                   |
| <b>Semarang</b>                       | -    | -    | -     | -        | 50                   |
| <b>Joana</b>                          | -    | -    | -     | -        | 10                   |
| <b>Perahu<br/>Melaka<sup>42</sup></b> | 10   | -    | 49.5  | 26       | 90                   |
| <b>JUMLAH</b>                         | 21   | 51   | 114.5 | 261      | 328                  |

(Semua kiraan dalam koyan kecuali dinyatakan yang lain.)

<sup>42</sup> Perahu yang berpengkalan di Melaka tetapi membawa garam dari pelabuhan-pelabuhan lain.

Seperti yang telah dicatatkan terlebih dahulu, tembakau merupakan sejenis tanaman baru di Asia Tenggara. Akan tetapi sehingga abad ke-18M, ia telah menjadi begitu popular di kalangan penduduk di kawasan ini sehingga ia menjadi hasil dagangan yang penting. Sebahagian besar tembakau ini ditanam di Jawa, akan tetapi terdapat juga yang dihasilkan di Kedah. Tembakau yang dihasilkan di Jawa dikenali sebagai tembakau jawa manakala yang ditanam di Kedah biasanya dipanggil tembakau cina.

Pada tahun 1761M, sejumlah 28 1/2 pikul 90 keranjang tembakau cina dan 1 pikul 185 keranjang dan 35 *corgie*<sup>43</sup> tembakau jawa didagangkan di Melaka. Dari jumlah itu tidak ada perahu Melayu yang mendagangkan tembakau cina, manakala hanya 65 keranjang 15 *corgie* sahaja tembakau jawa yang didagangkan oleh pedagang Melayu.<sup>44</sup>

Perdagangan tembakau ini agak mendatar sahaja. Permintaan terhadapnya tidaklah begitu meningkat pada tahun-tahun yang diselidiki. Pada tahun 1770M, sebanyak 10 keranjang dan 10 pikul tembakau cina dibawa ke Melaka. Kesemuanya didagangkan oleh pedagang-pedagang Cina. Sementara itu sebanyak 154 keranjang 16 *corgies* tembakau jawa dibawa ke Melaka. Akan tetapi hanya 9 keranjang 4 *corgies* sahaja yang dibawa oleh perahu-perahu Melayu.<sup>45</sup> Pada tahun 1783M, perdagangan tembakau ini agak meningkat sedikit, khususnya tembakau jawa. Daripada 402 keranjang tembakau jawa yang dibawa ke Melaka, 56 keranjang dibawa oleh perahu

<sup>43</sup> Satu *corgie* bagi tembakau mengandungi 40 keranjang (bakul). Lihat T.J. Newbold, *op.cit.*, h.26.

<sup>44</sup> VOC 3062

<sup>45</sup> VOC 3334

Melayu, 165 keranjang oleh perahu Bugis, 58 keranjang oleh perahu Cina, manakala 3 keranjang dibawa oleh pedagang Arab.<sup>46</sup> Pada tahun 1785M sebanyak 9 keranjang 124 pikul tembakau cina dan 236 keranjang 147 *corgie* tembakau jawa didagangkan di Melaka. Daripadanya 210 keranjang 1 *corgie* tembakau jawa dibawa oleh pedagang Melayu. Tidak ada pedagang Melayu yang mendagangkan tembakau cina.<sup>47</sup> Di antara bulan Disember 1790 hingga November 1791 pula sebanyak 6 keranjang 12 pikul tembakau cina dibawa ke Melaka, daripadanya 6 pikul dibawa oleh perahu Melayu dari Gelam. Dalam masa yang sama sejumlah 3 keranjang, 10 pikul 187 *corgies* tembakau jawa didagangkan, akan tetapi hanya 3 keranjang 10 pikul yang didagangkan oleh orang Melayu.<sup>48</sup>

Selain daripada bahan mentah, pedagang-pedagang Melayu juga sering mendagangkan barang yang telah diproses seperti gula, kain, minyak kelapa dan minyak kacang. Namun demikian yang terpenting di antaranya ialah gula dan kain. Nampaknya terdapat dua jenis gula yang diimport ke Melaka, gula pasir atau gula tepung (*poeder suiker*) dan gula yager (*yager suiker*).<sup>49</sup> Seperti garam, gula juga sebahagian besarnya diimport dari Jawa, China dan India dan dikuasai oleh pedagang-pedagang Cina di samping pedagang Eropah. Pedagang-pedagang Melayu tidak memainkan peranan penting dalam mengimport gula ke Melaka tetapi merupakan pengagih utama ke pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Selat Melaka.

<sup>46</sup> VOC 3650 & 3735

<sup>47</sup> VOC 3702 & 3734

<sup>48</sup> VOC 3135

<sup>49</sup> Sejenis gula mentah seperti gula batu (bentuk ketulan) yang berwara perang, mungkin gula kabung atau gula kelapa.

Dalam tahun 1761M sahaja sejumlah 59 pikul, 3,400 koyan, 52 *pees*, 10 *lanas*, 100 *canaster* dan 500 takar gula diimport ke Melaka. Hanya sebuah sahaja perahu Melayu yang membawa gula itu. Perahu yang berpengkalan di Melaka itu membawa pulang sejumlah 300 koyan gula dari Palembang.<sup>50</sup> Pada tahun 1783M, sejumlah 965 pikul gula diangkut oleh nakhoda-nakhoda Melayu ke Melaka, akan tetapi 950 pikul daripadanya adalah kepunyaan Residen Joana dan dibawa dengan kapalnya *de Senelrijt* yang dinakhodai oleh Nakhoda Almaldin.<sup>51</sup>

Hingga ke dekad terakhir abad itu juga pedagang-pedagang Melayu tidak memainkan peranan penting dalam mengimport gula ke Melaka. Di antara bulan Disember 1790 hingga November 1791 sebanyak 744 pikul gula pasir dan 336,100 takar gula *jager* telah diimport ke Melaka. Daripadanya tidak sepikulpun gula pasir yang dibawa oleh pedagang Melayu. Namun demikian pedagang-pedagang Melayu dan Bugis menguasai perdagangan gula *jager*. Sungguhpun 303,000 daripada 336,100 takar gula itu dibawa oleh pedagang Bugis, akan tetapi gula yang sebanyak itu diangkut dalam dua buah perahu dan datangnya dari satu tempat, iaitu Semarang. 2,900 takar yang dibawa oleh pedagang-pedagang Melayu itu pula dibawa dalam beberapa buah perahu dan dari pelbagai tempat seperti Surabaya, Jambi dan Joana.<sup>52</sup>

Kain merupakan satu lagi barang yang telah diproses yang menjadi dagangan penting pedagang-pedagang Melayu di Melaka walaupun sebahagian besarnya

---

<sup>50</sup> VOC 3062

<sup>51</sup> VOC 3735

<sup>52</sup> VOC 3135

dikendalikan oleh pedagang-pedagang bukan Melayu. Dua jenis kain yang diproses di Nusantara ini ialah kain jawa dan kain bugis. Kain-kain inilah yang menjadi dagangan utama pedagang-pedagang Melayu selain daripada kain yang diimport dari Cina dan India, sama ada yang dibawa oleh perahu-perahu Cina, India, Arab atau Barat.

Daftar Perkapalan Belanda di Melaka menunjukkan dengan jelas tentang pengimportan kain ke pelabuhan itu pada abad ke-18M, khususnya pada separuh akhir abad itu. Pada tahun 1761M, sejumlah 131 *corgie* kain jawa dan 62 *corgie* kain bugis dibawa masuk ke Melaka oleh pelbagai pedagang. Daripadanya hanya 26 *corgie* kain jawa dan 2 *corgie* kain bugis yang dibawa oleh pedagang Melayu.<sup>53</sup> Antara bulan Februari hingga bulan April 1781 sahaja sejumlah 236 *corgies* kain bugis dibawa masuk ke Melaka. Semuanya dibawa oleh pedagang Bugis. Dalam tempoh itu tidak ada kain jenis lain yang diimport.<sup>54</sup>

Jadual berikut dapat menggambarkan tentang pengimportan kain ke Melaka oleh pedagang-pedagang yang berpengkalan di sekitar Nusantara. Semua sukatan dalam *corgie*<sup>55</sup> kecuali bagi tahun 1791M, iaitu dalam **kodi**.

<sup>53</sup> VOC 3062. Kain-kain ini disukat menggunakan satu sukatan yang dipanggil *corgie*(satu bungkus mengandungi 20 helai). Namun demikian pada akhir-akhir abad itu, sukatan ini tidak digunakan lagi. Daftar tahun 1791M menggunakan sukatan *kordie* (kodi).

<sup>54</sup> VOC 3599.

<sup>55</sup> Satu *corge* bersamaan dengan 20 helai. Lihat S.P.Sen, "The Role of Indian Textile in Southeast Asian Trade in the Seventeenth Century," dlm. JSEAH, Vol.3, No.2, Sept. 1961, h. 108. Lihat juga T.J.Newbold, *op.cit.*, h. 26.

### Jadual 11 : Import kain ke Melaka

| Tahun          | 1761       | 1770           | 1783        | 1791        |
|----------------|------------|----------------|-------------|-------------|
| Kain jawa      | 131        | 380            | 1407        | 888         |
| Kain bugis     | 62         | 118            | 75          | 1417        |
| Kain-kain lain | -          | 256 1/4        | 37          | 80          |
| <b>JUMLAH</b>  | <b>193</b> | <b>754 1/4</b> | <b>1519</b> | <b>2385</b> |

Di samping hasil-hasil dagangan utama yang dinyatakan di atas, pedagang-pedagang Melayu juga membawa masuk pelbagai jenis dagangan lain ke Melaka, seperti asam jawa, minyak kelapa, minyak kacang, ketumba, kemeyan, minyak lampu, kacang dan sebagainya. Pada tahun 1761M sahaja pedagang-pedagang Melayu membawa masuk sejumlah 1 1/4 koyan 4,100 gantang minyak kelapa ke Melaka dan 6 pikul asam jawa. Walaupun emas sering dilaporkan sebagai eksport penting Sumatera akan tetapi tidak ada catatan di dalam Daftar Perkapalan Belanda di Melaka pada abad ke-18M itu yang menyatakan ada perahu Melayu yang membawa emas ke Melaka.

### VII. 4. Perdagangan Melayu - Eksport

Seperti yang telah dinyatakan terdahulu, pedagang-pedagang Melayu bukan hanya mengimport barang ke Melaka, tetapi juga mengeksportnya kembali ke kawasan sekitar Selat Melaka. Justeru kerana itu ramai pengkaji yang menganggap pedagang-

pedagang Melayu itu hanya sebagai pedagang runcit atau *paddler* sahaja. Akan tetapi agak sukar juga untuk menerima pandangan ini kerana terdapatnya perdagangan *commenda* yang dijalankan oleh pedagang-pedagang Melayu itu. Pedagang seperti Incik Dollah Putih itu tidak mungkin merupakan pedagang kecil. Di samping itu para nakhoda perahu-perahu besar yang datang ke Melaka itu juga tidak dapat digolongkan ke dalam pedagang-pedagang runcit. Mereka membeli dalam jumlah yang banyak sesuatu komoditi itu secara borong dan mendagangkannya ke pelabuhan-pelabuhan lain di sekitar Selat Melaka. Sebagai contohnya, seorang nakhoda bernama Nakhoda Sasewa Lela dari Perak yang balik ke Perak dari Melaka pada 5 Julai 1761 membawa bersamanya 2 koyan garam, 14 *corge* parang besi, 15 keranjang tembakau jawa, 13 pikul korma dan 2 *corge tyoesoepan*.<sup>56</sup> Barang yang sebanyak ini sudah tentu tidak menunjukkan bahawa pedagang Melayu ini seorang pedagang kecil.

Di antara barang yang banyak dibawa oleh perahu/pedagang Melayu keluar dari Melaka adalah barang siap yang tidak dikeluarkan oleh pelabuhan-pelabuhan di sekitar Selat itu dan barang yang akan digunakan untuk memproses barang lain seperti garam dan gula. Justeru kerana itu kelihatan pedagang-pedagang Melayu di sekitar Selat ini akan mengeksport keluar barang seperti garam, gula, tembakau, pekakas besi, tembikar dan kain. Di samping itu beras juga merupakan bahan eksport kembali Melaka yang dibawa oleh pedagang-pedagang Melayu kerana bukan semua

---

<sup>56</sup> VOC 3062

kawasan di sekitar Selat Melaka itu mengeluarkan beras yang cukup untuk keperluan mereka.

Terdapat satu kecenderungan yang tertentu dalam eksport barang Melaka ini. Komoditi-komoditi tertentu akan lebih banyak dieksport ke pelabuhan-pelabuhan tertentu, seperti garam banyak dieksport ke Siak dan Asahan kerana kedua-dua pelabuhan itu terkenal dengan industri ikan masinnya. Pada tahun 1791M, daripada 49 buah perahu yang membawa keluar garam dari Melaka, 15 daripadanya menuju ke Siak dengan membawa sejumlah 30 3/4 koyan 1100 gantang garam.<sup>57</sup>

Daripada **Daftar Perkapalan Belanda di Melaka** kelihatan bahawa Melaka merupakan pusat pembekal garam bagi negeri-negeri sekitar Selat Melaka pada abad ke-18M. Pada tahun 1791M<sup>58</sup> sahaja sejumlah 275 3/4 koyan 4,800 gantang garam dieksport dari Melaka ke negeri-negeri itu. Daripadanya 223 3/4 koyan 3,500 gantang dibawa dalam perahu-perahu Melayu.<sup>59</sup> Eksport garam ke negeri-negeri Melayu di sekitar Selat Melaka tidak banyak berbeza sejak 30 tahun sebelumnya. Malah pada tahun 1761M, eksportnya lebih banyak iaitu 335 7/8 koyan 50 gantang.<sup>60</sup> Daripada 830 koyan 1400 gantang import garam Melaka di antara Disember 1790 hingga November 1791, lebih daripada 33% daripadanya dieksport kembali dalam tahun itu.

---

<sup>57</sup> VOC 3135

<sup>58</sup> Tidak termasuk bulan Disember kerana kemasukan dan pelayaran keluar perahu-perahu ke dan dari Melaka dicatat di dalam daftar tahun yang berikutnya.

<sup>59</sup> VOC 3135

<sup>60</sup> VOC 3062. Namun demikian sebuah pelabuhan yang disebut dalam daftar 1761M tidak lagi dicatat dalam daftar 1791M, iaitu pelabuhan Bukit Batu.

Seperti yang telah dinyatakan sebelum ini, pedagang-pedagang Melayu juga merupakan pengagih utama barang import Melaka ke pelabuhan-pelabuhan pesisir Selat Melaka selain daripada garam. Namun demikian sebahagian daripada eksport barang ini masih dikuasai oleh pedagang-pedagang bukan Melayu. Walaupun perahu-perahu Melayu lebih banyak mengangkut barang itu, akan tetapi jumlah barang yang diangkut itu lebih kecil jika dibandingkan dengan pedagang-pedagang Cina dan Arab. Contohnya kain dan gula. Pada tahun 1791, walaupun hanya 890 *corgie* kain atau 27.2% daripada eksport kain Melaka dibawa oleh perahu-perahu Melayu, namun jumlah perahu yang membawa kain itu lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah perahu Cina dan Arab. Daripada 45 buah perahu yang keluar membawa kain dari Melaka, 23 buah atau 51% daripadanya perahu Melayu.<sup>61</sup>

Daftar berikut dapat menjelaskan tentang eksport kain dan gula dari Melaka ke pelabuhan-pelabuhan itu.

**Jadual 12 : Eksport pelbagai jenis kain dari Melaka ke pelabuhan-pelabuhan di pesisir Selat Melaka**

| Pelabuhan | 1761 | 1770  | 1783 | 1791(Jan-Nov) |
|-----------|------|-------|------|---------------|
| Perak     | -    | 28    | 45   | 20            |
| Selangor  | -    | 361.5 | 7    | 1043          |
| Kedah     | 131  | -     | 1    | 463           |
| Pontian   | -    | -     | -    | 210           |

<sup>61</sup> VOC 3135. Ini tidak termasuk perahu Bugis dan Aceh.

|                |               |                           |            |             |
|----------------|---------------|---------------------------|------------|-------------|
| Terengganu     | -             | -                         | -          | 40          |
| Johor          | -             | -                         | -          | 46          |
| Riau           | 60            | 506                       | 40.5       | 25          |
| Siak           | 43.25         | 857.5<br>1 helai          | 416.5      | 568         |
| Asahan         | 22            | 13                        | -          | 10          |
| Rokan          | 23            | 15                        | 2          | -           |
| Kampar         | -             | -                         | 6          | -           |
| Batubara       | -             | -                         | 3          | 13          |
| Bukit Batu     | 3             | -                         | -          | -           |
| Siantan        | -             | -                         | -          | 90          |
| Kubu           | 20            | -                         | -          | -           |
| Panai          | -             | -                         | -          | 4           |
| Pasai          | -             | 570                       | -          | -           |
| Aceh           | -             | 2                         | 19.5       | 3           |
| Indragiri      | -             | 17                        | -          | -           |
| Sungai Kuala   | -             | 0.5                       | -          | -           |
| Jambi          | -             | -                         | -          | 100         |
| Palembang      | 7.5           | -                         | 70.5       | 641         |
| Pelabuhan lain | -             | 30                        | -          | -           |
| <b>JUMLAH</b>  | <b>309.75</b> | <b>2400.5<br/>1 helai</b> | <b>611</b> | <b>3276</b> |

(Semua sukatan adalah dalam *corgie* kecuali dinyatakan yang lain.)

Daripada 309.75 *corgie* kain yang dieksport dari Melaka ke pelabuhan-pelabuhan di sekitar Selat Melaka pada tahun 1761, hanya 119 *corgie* yang dibawa oleh pedagang-pedagang Melayu. Tiga puluh tahun kemudian (1791M), keadaannya hampir sama, daripada 3276 *corgie* yang keluar dari Melaka, hanya 890 *corgie* yang dibawa oleh perahu-perahu Melayu.<sup>62</sup> Keadaan yang lebih kurang sama juga berlaku dalam perdagangan gula. Daripada 55,400 takar 300 koyan 60 pikul dan 2 *laxas* gula yang dieksport, pedagang Melayu hanya membawa 2700 takar 300 koyan. Akan tetapi keadaan agak berbeza sedikit pada tahun 1791M kerana nampaknya pedagang-pedagang Melayu mengeksport jumlah gula yang lebih banyak. Mereka juga memonopoli pengeksportan gula *jager* (*jager zuyker*). Dari sejumlah 722.5 pikul gula pasir dan 1300 butir gula *jager* dieksport keluar dari Melaka, pedagang Melayu membawa keluar 397 pikul gula pasir dan kesemua gula *jager*.

---

<sup>62</sup> VOC 3062 & 3135.

**Jadual 13: Eksport gula Melaka ke pelabuhan-pelabuhan sekitar Selat Melaka**

| Pelabuhan     | 1761  | 1770              | 1783                                 | 1791  |
|---------------|---|-------------------|--------------------------------------|---|
| Kedah         | 60 pikul,<br>2 laxas                                      | 61 pikul          | 40 pikul                             | 515 pikul<br>3 koyan                              |
| Selangor      | 1000 takar  | -                 | 30 pikul                             | 2 pikul   |
| Perak         | -   | 3 pikul           | -                                    | -   |
| Siak          | 13400 takar   | 2 pikul           | 18353 butir(j)<br>195 pikul          | 5 pikul<br>400 takar (j)*                         |
| Bukit Batu    | 9900 takar  | -                 | -                                    | 700 takar (j)                                     |
| Batubara      | -   | -                 | 6 pikul                              | -   |
| Asahan        | 300 koyan<br>500 takar                                    | 1/2 pikul         | 17 pikul                             | 200 takar (j)                                     |
| Rokan         | 300 takar   | -                 | -                                    | -   |
| Kampar        | -   | -                 | 160 butir (j)                        | -   |
| Kubu          | 200 takar   | -                 | -                                    | -   |
| Palembang     | 5000 takar  | -                 | -                                    | -   |
| Panai         | -   | -                 | -                                    | 200 pikul   |
| Aceh          | -   | -                 | 8 pikul                              | 1/2 pikul   |
| <b>JUMLAH</b> | <b>55400 takar<br/>300 koyan<br/>60 pikul<br/>2 laxas</b> | <b>66.5 pikul</b> | <b>296 pikul<br/>18513 butir (j)</b> | <b>722.5 pikul<br/>3 koyan<br/>1300 butir (j)</b> |

\* (j) bermaksud *jager zuiker*

Melihat jadual yang di atas kelihatan bahawa tidak banyak gula yang dieksport keluar dari Melaka pada tahun 1770M. Keadaan ini dapat difahami kerana ketika ini Melaka menghadapi ancaman daripada pihak Bugis. Komoditi lain yang juga dibawa oleh perahu-perahu Melayu keluar dari Melaka termasuklah alat pekakas besi terutama parang, pinggan mangkuk, tembakau, ketumba, kemeyan, korma dan beras.

## KESIMPULAN

Berdasarkan kajian yang telah dijalankan, kelihatan bahawa kawasan sekitar Selat Melaka telah merupakan kawasan perdagangan dan perkapalan yang penting sejak awal abad pertama Masihi lagi. Kesibukannya memuncak terutama setelah tertubuhnya kerajaan Melayu Melaka. Pelbagai jenis perahu dan barang dagangan melaluinya; dikendalikan oleh pelbagai bangsa baik dari timur maupun dari barat. Dalam pada itu penduduk di pesisirnya juga turut memainkan peranan bagi merancakkan lagi perkapalan dan perdagangan di sekitar Selat itu dengan membekalkan hasil dagangan dan perahu. Malah sehingga zaman Melaka, sebahagian besar perahu yang belayar di Selat itu dikendalikan oleh orang-orang Melayu sehingga *Sejarah Melayu* menyatakan bahawa hampir semua penduduk Melaka mempunyai perahu mereka sendiri.<sup>1</sup>

Setelah jatuhnya Melaka ke tangan Portugis dan kemudiannya Belanda, tidak bermakna tamatnya kegiatan perdagangan dan perkapalan orang-orang Melayu. Walaupun pelbagai cara telah diusahakan oleh pihak Belanda khususnya untuk menghapuskan perkapalan dan perdagangan pribumi ini, akan tetapi mereka gagal. Sebahagiannya kerana tindak balas yang hebat daripada orang-orang Melayu menentang usaha-usaha itu dan sebahagian lagi kerana keperluan mereka kepada perkapalan dan perdagangan pribumi dalam usaha mereka mengukuhkan pengaruh dan kekuasaan mereka di sini.

---

<sup>1</sup> W.G.Shellabear (ed), *op.cit.*, h. 163.

Walaupun barang dan perahu yang dikendalikan oleh orang-orang Melayu mengalami perubahan, akan tetapi pedagang dan pelaut Melayu terus melayari perahu dan mendagangkan hasil-hasil tempatan di Selat Melaka. Kalau sebelumnya mereka melayari bahtera dan jong yang besar-besar dengan kargo yang pelbagai dalam jumlah yang banyak khususnya rempah ratus, lada dan timah; pada abad ke-18M mereka hanya melayari cialup, kakap, siampang, banting dan perahu-perahu kecil yang lain membawa kargo yang sedikit yang sebahagian besar merupakan bahan makanan dan hasil hutan serta kain buatan tempatan.<sup>2</sup> Akan tetapi jumlah perahu Melayu yang melayari Selat itu meningkat kepada ratusan perahu, jadi barang yang dibawanya juga meningkat sungguhpun muatan setiap perahu itu jarang melebih 10 tan.

Oleh kerana gelagat orang-orang Barat yang datang ke kawasan ini, raja-raja Melayu yang kehilangan banyak kuasa dan ingin memperolehi alat senjata moden mula lebih giat menceburkan diri dalam perdagangan. Malah merekalah yang merupakan entrepreneur Melayu yang sebenar di samping pembesar-pembesar mereka, sungguhpun mereka sendiri tidak menjalankan perdagangan itu. Semua transaksi perdagangan dengan mereka dikendalikan oleh agen atau pegawai-pegawai mereka. Di samping elit pemerintah ini wujud juga satu golongan pedagang besar lain yang mengikut sesetengah pendapat merupakan asas sebenar entrepreneur Melayu.<sup>3</sup> Mereka

<sup>2</sup> Sebahagian besar perahu yang digunakan itu mempunyai anak perahu di antara 4-12 orang dan mampu membawa hanya lebih kurang 10 tan kargo. A. Reid & R. Fernando, *op.cit.*, h. 16-17. Kerana sekatan-sekatan Belanda terhadap import kain India, industri kain tempatan hidup semula khususnya di Jawa dan Sulawesi. Justeru kerana itu pada abad ke-18M ini perahu-perahu Melayu banyak mendagangkan kain-kain jawa dan bugis.

<sup>3</sup> *Ibid.*, h. 12.

adalah para nakhoda. Oleh kerana mereka mempunyai syer barang dagangan yang mereka bawa maka mereka juga merupakan pedagang. Ditambah lagi mereka sering merupakan agen atau wakil dalam perdagangan kommedna.

Undang-undang laut Melayu juga memperuntukkan kepada golongan nakhoda ini beberapa fasal tentang hak istimewa mereka sebagai pedagang itu. Salah satu daripadanya ialah Fasal 20 dalam *Undang-undang Laut Melaka*. Dalam Fasal itu dinyatakan bahawa apabila sampai di sesebuah bandar atau pelabuhan, hanya nakhoda dibenarkan berdagang dahulu. Selepas mereka berdagang 4 hari baharulah boleh yang lain-lain berdagang. Di samping itu sesiapapun tidak dibenarkan mengatasi harga tawaran nakhoda. Jika dilakukan juga, barang yang dibeli itu akan dirampas oleh nakhoda.<sup>4</sup>

Pelabuhan-pelabuhan utama mereka pada separuh kedua abad ke-18M tidak lagi tertumpu kepada pelabuhan kerajaan-kerajaan besar seperti Riau dan Aceh, tetapi pelabuhan-pelabuhan kecil yang bertaburan di kiri kanan Selat Melaka itu. Namun demikian tumpuan khusus perdagangan antarabangsa mereka adalah pelabuhan-pelabuhan kolonial iaitu Melaka dan Pulau Pinang.

Sungguhpun agak susah untuk menyakinkan bahawa pedagang-pedagang dan pelaut Melayu masa itu mematuhi sesuatu undang-undang kerana tiadanya kerajaan yang kuat yang mengawali kegiatan mereka, akan tetapi undang-undang bertulis telah

---

<sup>4</sup> R. Winstedt & P.E. de J. de Jong, *op.cit.*, h. 44.

wujud ketika itu yang merupakan versi-versi *Undang-undang Laut Melaka*. Undang-undang ini jika tidak diikutipun, sekurang-kurangnya akan menjadi panduan untuk mengatasi sesuatu masalah yang timbul tentang perdagangan dan perkapalan. Undang-undang laut yang diwarisi dari zaman kerajaan Melayu Melaka itu nampaknya telah mengalami pelbagai pindaan demi untuk menyesuaikannya dengan keadaan, justeru itu wujudnya *Undang-undang Perahu* dan *Undang-undang Belayar*. Walaupun undang-undang ini agak banyak berbeza daripada *Undang-undang Laut Melaka* tetapi daripada catatannya ia dikatakan ditiru daripada undang-undang yang diperolehi dari zaman Sultan Mahmud Syah dan Bendahara Seri Maharaja.<sup>5</sup> Undang-undang ini mempunyai lebih banyak fasal dibandingkan dengan *Undang-undang Laut Melaka*.

Di samping itu wujud juga undang-undang pelabuhan bagi mengendalikan kapal-kapal dan perdagangan yang masuk ke pelabuhan sesebuah negeri. Undang-undang ini menentukan peraturan-peraturan yang mesti dipatuhi oleh nakhoda dan pedagang-pedagang yang datang berdagang di pelabuhan-pelabuhan itu. Di antara undang-undang itu yang diketahui ialah *Undang-undang 1060H Kedah*, dan *Adat Aceh*. Mengikut pelaut-pelaut Barat ketika itu seperti J.Davis, W.Dampier, H.Pope,

---

<sup>5</sup> Lihat *Undang-undang Belayar*, OR 3293. Antara lain undang-undang itu mencatatkan: "... *Hai Nakhoda Sulaiman adalah hamba menaruh satu surat di adat orang belayar undang2 namanya Adapun hamba boleh daripada Sultan Mahmud Syah dan Sultan Mahmud Syah beroleh daripada Sultan Gujerat dan Sultan Gujerat beroleh daripada Nabi Khidir tatkala melayarkan bahtera Nabi Khidir dan Nabi Khidir itu beroleh daripada Nabi Noh alaihi salam tatkala bumi dikaramkan Allah ta'ala itulah asal hukum ini Tatkala Nabi Khidir melayarkan bahtera akan hadir Sultan Gujerat membahagi hukum sebahaginya tetekala ia dalam darat dinamai hukum kanun yang dibawa Nabi Khidir itu dinamai hukum undang2 inilah hukum yang disalin oleh Sultan Mahmud yang diletakkan kepada Dato'Bendahara Seri Maharaja Mangkubumi itulah orang memerintah negeri Melaka pada zaman dahulu kalanya ..."*

A.Hemilton, T.Forrest dan lain-lain, peraturan-peraturan pelabuhan itu memang diikuti.

Oleh kerana sekatan-sekatan yang dilakukan oleh pihak Barat khususnya Belanda, orang-orang Melayu mula menentang mereka dengan pelbagai cara seperti melancarkan serangan ke atas pengkalan dan kapal-kapal Belanda, merompak dan “menyeludup”. Kebencian mereka terhadap bangsa Belanda ini mengatasi kebencian mereka terhadap bangsa-bangsa Barat yang lain. Justeru kerana itu orang-orang Melayu sering dicap oleh orang-orang Belanda itu sebagai lanun (*pirate*) dan orang yang tidak boleh dipercayai. Namun demikian daripada kajian yang telah dijalankan, istilah lanun (*pirate*) ini tidak boleh digunakan untuk pelaut-pelaut Melayu yang menjalankan kegiatan menyerang dan merompak kapal-kapal dagang di Selat Melaka itu. Sebahagian besar daripada mereka mempunyai motif politik dalam kegiatan mereka di samping mendapat tauliah daripada pemerintah-pemerintah tempatan. Mereka hanya melakukannya setelah mereka terdesak dan tertekan oleh bangsa-bangsa Eropah itu khususnya Portugis dan Belanda. Selain daripada itu orang-orang Melayu bukanlah orang yang suka merompak. Dari awal-awal lagi mereka yang terlibat dalam kegiatan merompak di laut itu terdiri daripada Orang Laut dan kemudian bermula pada abad ke-18M disertai oleh orang-orang Iranun (Illanun). Keterlibatan orang Melayu dalam kegiatan melanun ini dinasikan sendiri oleh Sultan Hussin Syah Singapura kepada Raffles; “*Merompak itu sudah pusaka-nya sebab itu tiada menjadai ‘aib; tetapi yang merompak itu bukan-nya dia usal Melayu.*”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Abdullah bin Abdul Kadir Munshi, op cit., h. 192.

Sungguhpun pelbagai halangan terpaksa dihadapi oleh pelaut dan pedagang Melayu, mereka masih meneruskan usaha mereka mengangkut dan mendagangkan hasil-hasil tempatan dan mengagih-agihkan barang dagangan yang diimport melalui pelabuhan-pelabuhan utama seperti Melaka, Pulau Pinang dan Riau. Daripada Daftar Perkapalan Belanda di Melaka pada abad ke-18M, jelas dicatatkan ratusan buah perahu Melayu datang ke Melaka setiap tahun bagi mendagangkan hasil-hasil keluaran tempatan dan membeli barang import untuk diagih-agihkan ke kawasan sekitar Selat itu. Justeru kerana barangan seperti timah, lada dan emas merupakan barang monopoli pihak pemerintah dan *V.O.C.*, kelihatan tiada barangan ini yang dibawa oleh mereka ke Melaka. Mereka juga tidak membawa candu kerana candu juga barangan import yang perlu mendapat kebenaran khas pihak Belanda. Dalam negeri candu merupakan monopoli raja.<sup>7</sup>

Selepas tertubuhnya Pulau Pinang pada tahun 1786M, kelihatan tidak banyak perahu Kedah, Perak dan Aceh belayar ke Melaka. Tumpuan mereka adalah ke Pulau Pinang. Daripada surat-surat di antara Francis Light dengan raja-raja dan saudagar di negeri-negeri Melayu, kelihatan apa yang diperlukan oleh petempatan Inggeris itu daripada pedagang tempatan adalah bahan makanan khususnya beras, ayam itik, telur, lembu dan kambing. Di samping itu terdapat juga permintaan terhadap barangan seperti kayu dan kapur. Barangan import yang sering diperlukan oleh

---

<sup>7</sup> Ketika T.Forrest singgah di Aceh sekitar 1762M, beliau mencatatkan bahawa, “*The king monopolizes the gross sale of all the opium, and farms the retail faze of it also, all over his dominions ...*” Lihat T.Forrest, *op.cit.*, h. 39.

negeri-negeri Melayu itu biasanya candu dan barang siap seperti kain dan alat senjata.

Kajian ini juga mendapati, walaupun negeri-negeri Melayu telah menempa mata wang mereka sendiri, akan tetapi mata wang itu tidak tersebar luas penggunaannya, mungkin kerana jumlah yang dikeluarkan tidak mencukupi untuk kegunaan jual beli yang semakin meningkat. Oleh kerana itu kelihatan bahawa mata wang asing diterima laku di kesemua negeri di pesisir Selat Melaka pada abad ke-18M, khususnya wang *dollar* perak Sepanyol yang lebih dikenali oleh orang Melayu sebagai **rial**.

Kajian ini juga mendapati walaupun perdagangan meningkat; lebih ramai rakyat tempatan menceburkan diri dalam perdagangan dan lebih banyak kapital mengalir masuk, akan tetapi ia tidak menghasilkan pelaburan yang produktif. Dan akhirnya perdagangan dan perkапalan pribumi ini runtuh menjelang abad ke-19M. Keuntungan yang banyak yang diperolehi daripada perdagangan dan perkапalan pada abad ke-18M ini nampaknya tidak digunakan untuk mempertingkatkan lagi pengeluaran dan memajukan perdagangan dan perkапalan. Ramai sejarawan yang memberi pelbagai sebab tentang keruntuhan perdagangan dan perkапalan Melayu ini, akan tetapi hampir semua menyatakan sebab utamanya sebagai keadaan politik yang tidak stabil, penindasan pihak yang memerintah ke atas pedagang dan pembaziran.

Keadaan politik yang tidak stabil ini berlaku hampir di semua negeri Melayu di pesisir Selat Melaka pada abad ke-18M. Pemberontakan dan perperangan berlaku di Aceh, Kedah, Perak, Selangor, Johor, Siak dan negeri-negeri Melayu lain. Menambahburukkan keadaan adalah camputangan pihak Barat khususnya Belanda dalam perbalahan-perbalahan itu. Perperangan-peperangan ini telah mengakibatkan pembaziran wang yang sepatutnya dipergunakan sebagai modal untuk mempertingkatkan lagi industri perdagangan dan perkапalan. Wang yang banyak telah digunakan untuk membeli kelengkapan perang khususnya alat-alat senjata moden yang hanya dihasilkan oleh pihak Barat seperti senapang, pistol, meriam dan peluru.

Di samping itu perbelanjaan yang membazir dengan kehidupan mewah golongan bangsawan juga turut merosotkan jumlah wang yang boleh digunakan sebagai modal. Untuk memperolehi kemewahan secara mudah golongan ini sering memeras para pedagang termasuk merampus harta benda mereka atau mengguna perahu-perahu mereka untuk kegunaan peribadi.<sup>8</sup>

Tindakan wewenang Sultan dan pembesar mengambil dan memeras harta rakyat dan sikap cemburu mereka terhadap pedagang-pedagang yang kaya telah mengakibatkan timbul perasaan malas dan pasif di kalangan rakyat tempatan. Kekayaan yang mereka perolehi bukan sahaja tidak dapat digunakan malah tidak dapat ditunjukkan. Pelbagai pantang larang dikenakan di samping risiko harta itu dirampus. Banyak contoh boleh

---

<sup>8</sup> Sultan Terengganu umpamanya memerintahkan semua perahu rakyatnya disewakan kepadanya. Lihat John Dunmore, *op.cit.*, h. 153.

dikemukakan bagaimana pihak pemerintah mengeksplorasi para pedagang dan rakyat sehingga kadangkala sampai menginaya mereka. Abdullah Munsyi ketika melawat Terengganu pada awal abad ke-19M, mencatatkan seperti berikut;

*"Shahadan, ada-lah sebab segala perkara ini jadi sebab aniaya raja-nya, dan tiada betul perentah-nya. Maka pechah-lah hati segala rakyat. Maka ada-lah, pada pikiran mereka itu, baik-lah aku miskin demikian, tiada susah; dapat pagi, makan pagi; dapat petang, makan petang. Dan kalau ada berharta atau berumah buk atau berladang dan kebun besar, neschaya di-charikan raja sa-suatu jalan, di-ambil-nya dan di-pinjam-nya atau di-pinta-nya. Maka jika-lau tiada di-beri, di-rampas-nya; dan, kalau melawan, habis sakalian anak buah di-bunoh-nya dan di-denda-nya; itu-lah sebab-nya negeri Terengganu itu tiada ramai, dan segala orang dagang pun takut masok, dan segala saudagar pun tiada ... "<sup>9</sup>*

Perampasan harta ini juga menyebabkan rakyat takut untuk memamerkan kekayaan mereka dan sering harta itu terutama wang, emas dan perak ditanam di belakang rumah.<sup>10</sup> Perbuatan demikian bukan sahaja membantutkan perkembangan industri tetapi juga kadangkala harta itu akan lenyap begitu sahaja.

Kecemburuan golongan pemerintah ini terhadap pedagang pribumi bukan semata kerana kekayaan mereka tetapi juga kerana takut pedagang-pedagang itu menjadi lebih berkuasa. Sejarah telah menunjukkan beberapa contoh akan perkara yang berlaku apabila pembesar-pembesar menjadi pedagang yang kaya atau pedagang-pedagang yang kaya menjadi pembesar; mereka tidak lagi mahu patuh kepada pemerintahan pusat.<sup>11</sup> Oleh kerana itu para pemerintah tidak mahu ada rakyat yang

<sup>9</sup> Abdullah bin Abdul Kadir Munshi, *Kisah Pelayaran Abdullah*, Singapura: Malaya Pub. House, 1928, h. 39.

<sup>10</sup> S.Arasaratnam, *op.cit.*, h. 19

<sup>11</sup> Tome Pires mencatatkan bahawa apabila pedagang-pedagang di pesisir utara Jawa menjadi kaya mereka memberontak dan "...made themselves lords; and this way they made themselves master of the sea coast and took over trade and power of Java." Lihat A.Cortesao (ed), *op.cit.*, h. 182.

Di Aceh, perdagangan telah menyebabkan para **orang kayanya** menjadi kaya raya hingga tidak lagi mahu mematuhi pemerintahan pusat. Mereka menentukan bakal pengganti sultan dan menggulingkan

menjadi kaya hingga dapat menggugat kedudukan mereka. Justeru itu juga kita lihat tidak terdapatnya nama pedagang-pedagang besar Melayu yang datang dari negeri-negeri Melayu. Akan tetapi di pelabuhan kekuasaan Barat mereka dapat juga memunculkan diri seperti Encik Dollah Putih (Dilla Poete) dari Melaka.<sup>12</sup>

Walaupun kadangkala wujud modal, namun ia tidak berpeluang untuk bekembang menjadi modal industri besar kerana tidak wujud keadaan yang diperlukan dan faktor institusi untuk memberi kemudahan kepada kamajuan ini. Di Eropah polisi negara telah direkabentuk untuk menyokong dan menggalakkan perkembangan industri sejak abad ke-16M lagi, akan tetapi di Asia Tenggara khususnya di negeri-negeri Melayu tidak ada yang memberi kelas pedagang peluang mempertingkatkan diri dalam bidang politik untuk membolehkan ia mempengaruhi polisi negeri.<sup>13</sup> Di sini kelihatan para pemerintah itu sendiri menceburkan diri dalam perdagangan bersaing dengan rakyat, malah pada tempat-tempat tertentu menindas rakyat dengan amalan-amalan monopoli mereka. Namun demikian pedagang-pedagang asing, khususnya pedagang Culia agak lebih bebas dan kadangkala menjadi rakan kongsi raja-raja itu.

---

siapa sahaja yang mereka tidak suka. Justeru kerana itu apabila Sultan Alauddin Riayat Syah al-Mukammil naik tahta (1589-1604M), baginda dengan cara yang sistematik menghapuskan mereka. Lihat A.H. Markham (ed), *The Voyages and Works of John Davis, the Navigator*, London: Hakluyt Soc., 1880, h. 148. Lihat juga A. Reid, *loc.cit.*, 1993, h. 256.

Ketika T.Forrest singgah di Aceh sekitar 1762M, beliau menanyakan sebab pembesar (orang kaya) tidak dibenarkan lagi berdagang. Beliau diberi tahu, " ... the kings of Atcheen had always lived on a very bad term with the Orankayos who got rich by trade; and, to lessen their consequence, his minister advised him to be sole trader himself; which counsel he imprudently followed, and by that means has impoverished his kingdom in general, that makes no figure at present to what it did formerly." Lihat T.Forrest, *op.cit.*, h. 39.

Kekayaan yang diperolehnya daripada timah menyebabkan Ngah Ibrahim, Menteri Larut menjadi orang yang terkaya dan terkuat di Perak pada pertengahan abad ke-19M, malah lebih kaya dan kuat daripada Sultan. Justeru itu beliau jarang-jarang mahu mematuhi perintah Sultan Perak.

<sup>12</sup> VOC 3062, tahun 1761M.

<sup>13</sup> S.Arasaratnam, *op.cit.*, h. 19.

Kemungkinan besar para pemerintah itu berpendapat pedagang-pedagang asing ini tidak akan menggugat kedudukan mereka atau merebut kuasa politik. Mereka hanya datang untuk berdagang dan mencari kekayaan. Di samping itu kehadiran pedagang-pedagang Cula ini juga dapat membantu mengendalikan perdagangan mereka khususnya perdagangan dengan pihak Barat.

Justeru kerana perkara yang di atas maka dilihat tidak ada kesinambungan dalam perusahaan perdagangan sesuatu keluarga atau komuniti itu. Perusahaan yang pada mulanya begitu maju akhirnya hilang begitu sahaja. Anak-anak atau ahli keluarga yang lain seolah-olah tidak lagi berminat untuk meneruskan sesuatu usaha itu. Tekanan pemerintah mematahkan semangat mereka. Di samping itu perdagangan yang dijalankan secara individu tanpa syarikat itu mudah rapuh atau kalah bila menghadapi saingan syarikat-syarikat gergasi seperti *V.O.C* dan *E.I.C*.<sup>14</sup> Mereka juga kalah atau mengalah apabila terpaksa bersaing dengan perdagangan pemerintah.

Sungguhpun begitu hebat tekanan daripada pelbagai pihak, pedagang-pedagang dan pelaut Melayu terus wujud dalam pasaran dan pelayaran di sekitar Selat Melaka sehingga ke abad ke-19M. Pukulan terakhir terhadap mereka hanya berlaku apabila pihak kolonial memusnahkan akar umbi kekuatan pedagang-pedagang Melayu itu, iaitu para nakhoda dan raja-raja yang merupakan entreprenuer Melayu

---

<sup>14</sup> Walaupun terdapat perserikatan di kalangan pedagang-pedagang Melayu seperti yang tercatat di dalam *Undang-undang Perahu*, namun demikian perserikatan itu hanya diadakan pada masa-masa tertentu sahaja, iaitu pada satu-satu operasi perdagangan. Bila telah selesai perdagangan itu, perserikatan ini tidak wujud lagi. Syarikat-syarikat perdagangan seperti yang terdapat di Barat pada abad ke-18M itu tidak diketahui di sini.

sebenarnya. Dengan pelbagai undang-undang dan peraturan yang dikenakan kepada pelaut-pelaut Melayu khususnya selepas Perjanjian Inggeris-Belanda 1824M, melumpuhkan kegiatan perdagangan para nakhoda itu. Kemunculan kapal-kapal wab yang lebih banyak memusnahkan sistem perkапalan tradisi Melayu dan pelaut-pelautnya.

Gerakan mara orang-orang Belanda di Indonesia dan Inggeris di Tanah Melayu telah membawa tertandatangannya pelbagai perjanjian dengan pemerintah-pemerintah pribumi. Perjanjian-perjanjian itu sebahagian besarnya menghadkan kuasa dan menyekat pergerakan raja-raja itu, termasuklah menghalang mereka daripada berdagang. Penasihat-penasihat perdagangan mereka diceraikan daripada mereka dan mereka disogok dengan alaun-alaun atau gaji tetap setiap bulan. Dengan itu merkea mula melupakan segala kegiatan perdagangan mereka dan dengan itu juga hancurlah kekuasaan orang Melayu dalam perdagangan dan perkапalan. Yang tinggal hanyalah pedagang dan penjaja-penjaja runcit yang bergerak mengikut pasar bergerak di kawasan-kawasan perdalamam.