

Penguasaan maritim dan aktiviti perdagangan antarabangsa kerajaan-kerajaan Melayu

Maritime control and international trade activities of Malay kingdoms

Ahmad Jelani Halimi (PhD)

ABSTRAK

Kapal dan pelaut Melayu merupakan antara yang terbaik dalam kegiatan maritim tradisional dunia. Ia telah wujud lebih lama daripada mereka yang lebih dipopularkan dalam bidang ini – Phoenicians, Greek, Rom, Arab dan juga Vikings. Ketika masyarakat benua sibuk mencipta pelbagai kenderaan di darat dengan penciptaan roda, masyarakat Melayu sudah boleh menyeberang laut dengan perahu-perahu mereka. Sejak air laut meningkat kesan daripada pencairan ais di kutub dan glesiar di benua, sekitar 10,000-6,000 tahun yang lampau, orang Melayu telah mula memikirkan alat pengangkutan mereka lantaran mereka telah terkepung di pulau-pulau akibat kenaikan paras laut dan tenggelamnya Benua Sunda. Justeru terciptalah pelbagai jenis perahu dan alat pengangkutan air yang dapat membantu pergerakan mereka. Sejak zaman itu, orang Melayu telah mampu menguasai laut sekitarnya. Ketika orang-orang Phoenician dan Mesir baru pandai berbahtera di pesisir laut tertutup Mediterranean dan Sungai Nil, orang Melayu telah melayari samudra luas; Teluk Benggala, Lautan Hindi dan Lautan Pasifik. Sekitar abad ke-2SM perahu-perahu Melayu yang besar-besar telah berlabuh di pantai timur India dan tenggara China, sementara masyarakat bertamadun tinggi lain baru sahaja pandai mencipta perahu-perahu sungai dan pesisir. Pada mulanya perahu-perahu Melayu hanya digunakan untuk memberi perkhidmatan pengangkutan hinggalah masuk abad ke-4 apabila komoditi tempatan Nusantara mula mendapat permintaan di peringkat perdagangan antarabangsa. Pelbagai jenis rempah ratus, hasil hutan dan logam diangkut oleh perahu-perahu itu untuk menyertai perdagangan dunia yang sedang berkembang. Perkapalan dan perdagangan ini membawa kekayaan dan kemakmuran kepada pemerintah tempatan kerana sebahagian besar daripada perusahaan itu dimonopoli oleh mereka. Namun apabila pihak penjajah Barat mula bertapak di kawasan ini, perindustrian ini mula merosot dan hapus terus setelah bahagian kedua abad ke-19. Bermulalah era orang Melayu dan rajanya tersorot ke daratan menjadi petani-petani yang mengharapkan belas kasihan penjajah.

KATA KUNCI

perahu, pelaut, perdagangan, maritim, Nusantara

Received: Aug 10, 2020

Accepted: Sept 05, 2020

Published: Oct 16, 2020

ABSTRACT

Malay's ships and sailors are among the best in the world of traditional maritime activities. It has existed longer than those most popular in this field - Phoenicians, Greeks, Romans, Arabs and even Vikings. As the world was busy creating land vehicles with the invention of the wheel, Malays was able to explore the sea with their ships. Since sea level increases due to the melting ice at the poles and glacier on the continent, around 10,000 to 6,000 years ago, Malays have begun to create their maritime transportation due to the rising sea levels and sinking of the Sunda continent. Thus, various types of ships and maritime transportations were created to assist with their mobility. Since then, Malays had dominated the surrounding seas. Before Phoenician and Egyptian managed to sail in the enclosed sea in the Mediterranean coast and the Nile, Malays already managed to sail in world oceans; Bay of Bengal, Indian Ocean and Pacific Ocean. During the 2nd century, Malay's ships managed to reach the east coast of India and southeast China, meanwhile other civilizations just learned to create ships and comprehend the knowledge of maritime. Initially, Malay's boats and ships were used only as transportation, but in the beginning of the 4th century when Malay Civilization began to receive demand for its commodity, maritime transportations have been used for international trade. Various types of spices, forest products and metals were transported by the ships in the growing world trade. These shipping and trade brought wealth and prosperity to the local government as most of the enterprises were dominated by them. However, when the Western colonialists began to establish a foothold in this continent, this industry began to decline and disappear immediately after the second part of the 19th century. This is the beginning of the farming era which Malays and their Kings were turned into farmers who expect the mercy of the Western invaders.

KEYWORD

*ships, sailors,
trade, maritime,
Nusantara*

1.0 Pengenalan

Apabila paras air laut semakin naik kesan daripada pencairan ais di kutub dan glasier di benua menyebabkan Pentas Sunda mula tenggelam, meninggalkan gunung-gunung dan bukit-bukau menjadi pulau. Manusia terpaksa berpindah kembali ke tanah besar, manakala yang lain tinggal terperangkap di tanah-tanah tinggi yang telah menjadi pulau. Justeru, pada kala manusia di tanah besar sibuk "memodenkan" sistem pengangkutan mereka dengan penciptaan roda, manusia Austronesia (Melayu-Polinesia) mula memikirkan cara supaya mereka boleh merentasi laut yang telah memerangkap mereka. Melalui pengalaman dan pemerhatian, akhirnya mereka dapat mencipta alat pengangkutan yang mungkin bermula sebagai rakit atau perahu-perahu kecil yang diperbuat daripada kulit kayu atau batang-batu kayu ringan yang ditebuk untuk dijadikan perahu (perahu lesung).

Dengannya, mereka dapat berlayar berhubung antara satu dengan yang lain. Bermula di antara pulau-pulau yang berhampiran dan kemudian seiring dengan kecanggihan teknologi kapal, mereka mampu mengharungi Lautan Teduh (Pasifik) dan Lautan Hindi serta membuka penempatan di pulau-pulau di tengah lautan luas itu. Ketika tamadun-tamadun purba lain sibuk memperbaiki sistem pengangkutan mereka di darat, orang Melayu juga sibuk mencipta alat pengangkutan mereka. Ketika tamadun benua dapat bergantung kepada haiwan; kuda, lembu, gajah, unta dan sebagainya untuk membantu mereka, orang Melayu tidak dapat mengharap haiwan sebagai pembantu. Bantuan yang ada hanyalah angin. Namun angin terlalu sukar untuk dikuasai. Justeru segalanya terserah kepada hasil pemikiran mereka bagi mencipta sesuatu yang dapat mengapungkan mereka di air dan mengharung ombak serta badai yang mengganas.

Akhirnya, mereka berjaya mencipta pelbagai pengangkutan air (sungai dan laut) dan menjadi penjelajah dunia yang utama pada zaman mereka. Namun cerita keperwiraan mereka sebagai penjelajah laut itu tidak banyak tercatat dalam kesusasteraan dunia.

Seperti kata Bob Hobman (1986), *"Indonesia's [Melayu] spirited sailors stand alongside the finest on earth and country's traditional sea-faring activities have persisted longer than more publicized heroes in the field - the Phoenicians, Greek, Roman, Arabs and the Viking."*

Ketika pelaut-pelaut Phoenicia dan Mesir baru pandai melayari pesisir laut terkeping Mediterranean dan Sungai Nil, orang Melayu telah mengharungi Teluk Benggala, Laut China Selatan, Lautan Hindi dan Lautan Pasifik. Di kala masyarakat tamadun-tamadun besar China dan India baru mencipta perahu-perahu pantai dan sungai, kapal/perahu, Melayu telah sampai di perlabuhan pantai-pantai mereka.

2.0 Perkembangan Industri Perkapalan Melayu

Sejak perkembangan awalnya, orang Melayu telah membuat perahu-perahu mereka sendiri. Seperti yang telah dikatakan, perahu adalah ciptaan masyarakat Melayu. Ketika masyarakat benua sibuk memikirkan alat yang dapat membantu sistem pengangkutan mereka, masyarakat maritim di Kepulauan Melayu sibuk mencipta perahu-perahu yang sesuai untuk digunakan di perairan yang mengelilingi mereka. Pada peringkat awal, perahu-perahu ini bersaiz lebih kecil dan mudah dicipta menggunakan apa-apa sahaja bahan yang sesuai seperti buluh, kulit-kulit kayu atau kayu-kayu ringan seperti kayu basung untuk dijadikan rakit atau perahu. Setelah tembaga dan besi diperkenalkan dalam kalangan masyarakat Melayu, industri perkapalan orang Melayu makin maju, perahu-perahu kecil yang diperbuat daripada kayu-kayu yang lebih keras dan besar untuk membolehkan mereka berlayar lebih jauh dan mengangkut barang dan penumpang yang lebih ramai. Dengan itu terciptalah perahu lesung atau *dugout canoe*.

Namun demikian, kelihatannya tidak ada perahu-perahu besar yang dibina di sekitar Semenanjung mahupun Sumatera. Kemungkinan besar hutan tebal Khatulistiwa yang menyeliputi kedua-dua wilayah ini menyukarkan pengeluaran kayu-kayu besar. Justeru tidak diketahui pernah wujudnya industri perkapalan besar di Semenanjung kecuali di Terengganu. Namun pembuatan perahu-perahu besar di Terengganu itu pun dilakukan lewat terkemudian, sekitar abad ke-18M. Perahu-perahu besar yang dilayari orang-orang *Kunlun* (Melayu) di Laut Cina Selatan dan Teluk Benggala sejak abad pertama Masihi itu, kelihatannya hasil buatan beberapa wilayah tropika di Nusantara dan pesisir selatan tanah besar Asia Tenggara seperti Pegu, Jawa Timur dan tenggara pulau Borneo (Ahmad Jelani, 2006). Di kawasan-kawasan ini, hutannya lebih terbuka dan gajah boleh digunakan untuk mengangkut kayu-kayu itu ke pusat-pusat membuat perahu yang kebanyakannya di kuala-kuala sungai. Di samping itu, kayu-kayu yang tumbuh di kawasan monsun ini merupakan kayu-kayu keras yang tahan lama di air seperti jati dan penaga.

Sumber-sumber Melayu tidak ada yang mencatatkan tentang kewujudan lokasi industri pembuatan perahu di sekitar Tanah Melayu ini. Namun demikian diyakini memang ada industri ini di merata-rata wilayah ini kerana, kemahiran pembuatan perahu itu ada di kalangan masyarakat Melayu tempatan. Akan tetapi industri ini tidak membuat perahu-perahu besar seperti perahu yang dikenali oleh masyarakat China sebagai *Kun-lun po* itu. Perahu-perahu ini dikatakan besar-besar belaka, ada yang melebihi 50 meter panjang terbina daripada papan yang tidak bersambung-sambung (A.Horridge, 1985). Lunasnya terdiri daripada sebatang balak besar yang ditebuk berupa sebuah perahu lesung yang kemudian di sisinya disusun papan bertingkat-tingkat menjadi dinding atau lambong perahu itu. Papan itu disusun bertingkat-tingkat menggunakan pasak-pasak kayu. Untuk meningkatkan lambung perahu itu supaya lebih tinggi, sebatang kayu akan disambungkan di haluan dan buritan perahu itu

melengkok ke atas. Mengikut catatan-catatan Cina abad ke-2 Masihi hingga abad ke-4 Masihi, perahu-perahu ini ketinggiannya dari aras permukaan air setinggi lebih kurang 6 meter (P.Y.Manguin,1980).

Selepas abad ke-7 Masihi kelihatan lebih banyak perahu asing dari barat dan timur memasuki perairan Nusantara. Perahu-perahu besar untuk pengangkutan jarak jauh orang Melayu sudah tidak berapa sesuai digunakan lagi. Perahu-perahu dari China, Indo-China, India dan Arab mula memasuki wilayah ini bagi memperolehi hasil mahsulnya. Justeru, mula wujud pengkhususan dalam sistem pengangkutan barangan ketika itu. Perahu-perahu Melayu tidak lagi diperlukan berlayar dalam jarak yang jauh tetapi hanya berlayar ke pulau-pulau di gugusan Kepulauan Melayu bagi memungut hasil-hasil kepulauan itu dan kemudian dibawa ke pelabuhan-pelabuhan utama (*core*) dan ia akan dibawa pula oleh kapal-kapal yang datang dari barat dan timur itu kembali ke negara-negara mereka. Hal ini menyebabkan industri perahu-perahu Melayu kelihatan merosot. Selepas abad ke-10 Masihi tidak banyak lagi perahu-perahu besar seperti *Kun-lun po* itu di sekitar Laut China Selatan dan Teluk Benggala.

Jika *Kun-lun po* boleh mengangkut lebih daripada 1,000 tan kargo dengan penumpang melebihi 700 orang, perahu yang terkemudian ini hanya dapat membawa barangan yang lebih kurang 300-400 tan sahaja dengan awak-awak dan penumpang seramai 100-200 orang (P.Y.Manguin,1980). Industri pembuatan perahu Melayu kelihatan agak berkembang walaupun perahu-perahu besar masih dibuat di lokasi yang dinyatakan di atas tadi. Dikatakan hampir di semua pelabuhan utama ketika itu ada pusat pembinaan dan pembaikan perahu. Pembuatannya juga sudah mula dipengaruhi oleh beberapa teknik pembuatan perahu asing, khususnya China. Biasanya perahu-perahu Melayu ketika itu apabila dikalang untuk dibaik pulih, papan-papan dinding perahu itu yang rosak tidak dikopak atau ditanggalkan untuk diganti dengan yang baru, tetapi sekeping papan baru akan tampalkan ke atas papan lama itu hingga adakalanya sampai 3-4 lapis.

Dikatakan ketika angkatan Portugis berperang dengan angkatan Patih Yunus yang datang menyerang Melaka pada tahun 1513, peluru-peluru meriam Portugis itu tidak dapat menembusi beberapa perahu Jawa itu. Peluru-peluru itu hanya melekat di dinding-dinding perahu itu (A.Cortesao,1944). Tidak seperti pembinaan perahu di sekitar wilayah barat Nusantara, perahu-perahu yang dibuat di sebelah timur biasanya bercadik seperti yang terdapat pada perahu Burubodor dan *kora-kora* dari Maluku dan *balangay* Filipina Selatan. Perahu-perahu ini bercadik di kiri kanannya bagi mengimbangi perahu-perahu itu di laut lepas kerana dasarnya berbentuk 'u' tidak 'v'. Ada kalanya cadek ini juga digunakan untuk tempat tukang dayung berdayung terutama bila anginnya mati. Perahu-perahu bercadik begini tidak sesuai digunakan di sekitar Selat Melaka kerana pantai di kiri kanannya berlumpur dan dipenuhi paya bakau.

Hal ini akan menyukarkan pendaratan perahu-perahu itu. Justeru kelihatan perahu Melaka seperti jong, lancang, pencalang, mayang dan balok tidak bercadik walaupun dibuat di Jawa. Tome Pires mencatatkan bahawa Sultan Mansur Syah pernah menempah sebuah jong besar di Jawa untuk kegunaan baginda pergi ke Mekah. Justeru itu juga orang-orang Iranun (Lanun) beberapa abad kemudian (abad ke-18) menanggalkan cadek *kora-kora* mereka ketika melakukan penjarahan (*raiding*) di kawasan Selat Melaka. Mereka memodifikasikan perahu-perahu mereka untuk disesuaikan penggunaannya di selat itu. Orang Melayu mengenali perahu ini sebagai *lanong*. Seperti yang dinyatakan terdahulu, Melaka tidak mempunyai industri pembikinan perahu. Perahu-perahu dagang Melaka dibeli dari luar. Justeru untuk belayar jauh (ke Mekah), Sultan Mansur Syah Melaka (1459-1477) terpaksa menempah perahu di Jawa.

Di samping itu pedagang- pedagang Melaka juga membeli perahu dari Pegu. Sudah menjadi adat pelaut/pedagang Pegu menjual perahu mereka setelah barangan (kargo) yang mereka bawa itu habis dijual. Mereka akan balik ke Pegu menumpang perahu lain (A. Cortesao,1944). Namun demikian hal

ini bukan bermakna di Melaka tidak ada tukang-tukang membuat perahu atau bengkel pembaikan perahu, tetapi sebahagian besar mereka itu terdiri daripada orang Jawa bukan Melayu. Pihak Portugis memberitakannya bahawa ramai tukang perahu Jawa itu telah dibawa oleh pihak Portugis ke Goa untuk membuat dan membaiki pulih perahu-perahu mereka di sana (G de Eredia, 1882). Di samping orang Jawa ada juga kemungkinan orang Makassar khususnya masyarakat Konjo menjadi tukang di Melaka kerana mereka ini terkenal sebagai tukang perahu yang handal. Masyarakat Makassar dan Bugis memang ramai berdagang di Melaka ketika itu (A. Cortesao, 1944). Namun demikian perahu-perahu yang dibuat di Melaka ini mungkin tidak besar-besar, mungkin perahu-perahu pesisir seperti *balok* dan *kakap*. Tidak ada berita dari catatan tempatan mahupun Portugis atau China yang mengatakan Melaka ada membuat perahu.

3.0 Perkapalan Melayu dalam Perdagangan Antarabangsa

Pada peringkat awal operasinya, perahu-perahu Melayu yang melayari Teluk Benggala dan Laut China Selatan hanya membekalkan perkhidmatan pengangkutan bagi pedagang-pedagang dari barat dan timur berserta kargo mereka. Hanya selepas abad ke-4 dan ke-5 sahaja kelihatan komoditi dari sekitar Nusantara mula memenuhi petak-petak di perut perahu itu. Hasil-hasil hutan seperti rotan, kayu kayan, harba, lada hitam, terpan (gamat), kulit penyu serta rempah ratus mula menjadi popular dalam perdagangan antara bangsa masa itu. Di samping itu bahan galian seperti emas, besi, bijih timah dan kapur barus juga menjadi bahan eksport yang penting dari kawasan ini. Dari wilayah-wilayah pedalaman Sumatera dan Semenanjung. Logam-logam ini dibawa ke pelabuhan-pelabuhan pengumpul di kuala-kuala sungai utama ketika itu seperti di Lembah Bujang, Kuala Selinsing, Jambi, Muara Sabak (*Ho-lo-tan*), *Kan-to-li*, Barus/Fansur dan beberapa buah pelabuhan lain di sekitar utara Semenanjung dan pantai timur dan barat Sumatera.

Hingga abad ke-5 Masihi, route melalui Selat Melaka untuk ke Laut China Selatan dan Teluk Benggala masih belum popular. Pelayaran melalui selat ini pada masa itu agak merbahaya kerana wujudnya beberapa halangan yang merupakan benting dan batu karang yang hanya dapat dilihat ketika air surut. Di samping itu pelaut-pelaut ketika itu masih belum dapat memahami sifat ribut tempatan *Sumatras* yang merupakan ancaman kepada perahu-perahu yang berlayar di selat itu. Ribut ini yang diakibatkan oleh bayu darat dan bayu laut yang berasal dari darat semenanjung dan pulau Sumatera sering bertiup dengan kencang dan membahayakan bukan sahaja perahu-perahu kecil malah perahu-perahu besar seperti *kun-lun po* itu sendiri. Justeru itu, hingga abad ke-4 dan ke-5 itu *route* ini jarang-jarang digunakan oleh pelaut kecuali penduduk tempatan seperti Orang Laut yang mendiami wilayah ini.

Route utama yang digunakan ketika itu dikenali sebagai *trans isthmus route*, iaitu merentasi jalan darat dari pesisir timur atau barat bahagian Segenting Kra untuk sampai ke laut di sebelahnya. Perahu-perahu dari barat akan berlabuh di pelabuhan di sebelah *Kataha* (Kedah) kemudian kargo yang dibawanya akan diangkut oleh gajah atau *porter* ke pelabuhan-pelabuhan di pesisir timur seperti Chaya di Teluk Bandun. Terdapat juga *route* lain seperti dari pelabuhan-pelabuhan di sekitar Lembah Bujang dibawa merentasi kawasan yang lebih luas untuk sampai ke Langkasuka di timur. Pelabuhan-pelabuhan ini di samping merupakan pelabuhan terminal, juga merupakan pusat-pusat pemuliharaan perahu-perahu tetapi bukan pusat industri pembikinan perahu. Perahu-perahu yang sampai di sini sering dikalang untuk dibaiki sebarang kerosakan di samping menaikkan barang-barang yang dibawa dari seberang (timur-barat).

Apabila melampaui abad ke-5, lebih banyak perahu-perahu besar melayari Selat Melaka kerana ketika ini telah muncul beberapa buah kerajaan kecil di sekitar kiri dan kanan Selat itu, di antaranya *Ho-lo-tan*, *Kan-to-li*, Melayu dan kemudiannya Palembang (Srivijaya). Pelabuhan-pelabuhan itu bukan lagi menjadi "pusat-pusat pengumpul" tetapi telah menjadi "pusat pembekal" malah ada yang menjadi pusat perdagangan utama atau *core* dengan wilayah-wilayah sekitarnya menjadi *periphery* seperti pelabuhan

Jambi di Melayu. Kemunculan pelabuhan-pelabuhan ini adalah kesan daripada peningkatan perdagangan antarabangsa ketika itu. Peningkatan ini bukan sahaja dalam jumlah (*volume*) barang dagangan tetapi juga dengan pertambahan bangsa-bangsa yang menyertai perdagangan itu.

Kelihatan ketika ini pedagang- pedagang dari pelbagai kaum dari Timur Tengah, Eropah Timur, Parsi, barat dan timur India, Benggala dan China serta Indo-china datang ke Kepulauan ini bagi memperolehi bahan mentah yang dapat dibekalkan oleh wilayah ini khususnya rempah ratus dan lada hitam. Di samping itu, kemunculan pelabuhan-pelabuhan ini juga merupakan hasil daripada kerancakan kegiatan perdagangan dan perkapalan di sesebuah pusat pengumpulan itu apabila lebih banyak barangan dagangan tempatan didagangkan. Antara barangan tambahan yang terdapat di pelabuhan-pelabuhan itu termasuklah rempah ratus, wangi-wangian, kapur barus, hasil hutan dan logam seperti timah, emas dan besi. Barangan ini kemudian telah dapat menjadi barangan gentian dan tambahan kepada komoditi asing. Contohnya pembekalan lada hitam yang sebelum ini dimonopoli oleh India kini telah disaingi lada hitam dari Srivijaya.

Namun demikian lada hitam dari Nusantara ini lebih terkenal di barat sebagai lada hitam China kerana para pedagang yang membawanya ke sana terdiri daripada pedagang China, seringnya melalui Jalan Sutera Lama. Barangan tempatan yang diperkenalkan itu mula mendapat perhatian dan kemudian menjadi barangan yang diminati dalam perdagangan antarabangsa. Justeru dengan kemasukan lebih banyak kapal dan perahu asing ke wilayah ini menyebabkan mula berlaku pengkhususan wilayah perdagangan dan pelayaran. Pengkhususan ini telah membawa kepada pengecilan perahu-perahu orang Melayu. Di sekitar abad ke-10, tidak banyak lagi perahu-perahu besar (*kun-lun po*) yang belayar tetapi jumlah perahu semakin banyak.

Perahu-perahu besar tidak lagi banyak digunakan kerana barangan yang dibawa ke pelabuhan-pelabuhan pembekal dan *core* yang berada di Nusantara tidak perlu lagi dibawa jauh ke China dan India. Perahu-perahu Melayu kini hanya diperlukan untuk ke pusat-pusat pengumpul di sekitar kepulauan untuk memungut barangan dagangan yang diperlukan dan kemudian melonggokkan ke pelabuhan-pelabuhan pembekal itu. Dari sana barangan itu akan diangkut oleh kapal-kapal asing untuk dieksportkan ke negara luar. Di samping itu perahu-perahu besar juga tidak praktikal digunakan untuk melayari laut-laut di sekitar Nusantara kerana kebesarannya yang menyebabkan ia sukar untuk dikendalikan dan tidak banyak pelabuhan yang sesuai untuk perahu- perahu itu berlabuh. Namun demikian jong-jong besar Melayu masih melayari Laut China Selatan dan Teluk Benggala.

4.0 Pelabuhan Nusantara Sebagai Pusat Perdagangan Antarabangsa

Hingga abad ke-11 pelabuhan-pelabuhan di Nusantara ini menjadi sangat popular dan kerajaan-kerajaan di sekitar menjadi kaya. Hal ini telah membawa kepada kecemburuan kerajaan-kerajaan sekitarnya. Justeru itu sekitar suku awal abad ke-11 (tahun 1023 hingga 1025), Raja Rjenderacola I dari selatan India telah menyerang Sriwijaya dan menghancurleburkan beberapa buah kota pelabuhannya termasuk Jambi, Kedah, Gangga Negara dan melumpuhkan perkapalannya buat seketika. Sriwijaya kemudian bangkit kembali beberapa tahun kemudian tetapi kini berpusat di Jambi. Kerajaan ini tidak lagi dikenali sebagai *Shih-li-fo shih* tetapi sebagai *San-fo tsi*. Pelabuhan Palembang dikenali sebagai "Pelabuhan Lama" (Wolters, 1990).

Perkapalan dan perdagangan Melayu terus lancar selepas itu walaupun mendapat gangguan daripada Sukotai dan Majapahit. Ketika Palembang merosot, Jambi berkembang, tetapi akibat serangan Chola itu, ibukota kerajaan Melayu telah dipindahkan ke kawasan pedalaman, di Darmasuria di sekitar hulu Kampar. Pelabuhan utama dan pusat perdagangannya tetap di Jambi. Walaupun perpindahan ibukota Melayu ini atas dasar strategi pertahanan, namun ia tidak juga selamat. Sekitar 1275 Kartanegara dari Singosari, Jawa dalam usahanya untuk merealitikan "Gagasan Nusantara"nya, telah menyerang

Darmasuria dan menaklukinya. Walaupun Jambi ditawan tetapi tidak dimusnahkan kerana Kartanegara mahukan pelabuhan itu menjadi pelabuhan utama Singosari di barat Nusantara. Namun kesan daripada serangan ini ramai putera-putera Darmasuria keluar dari kota itu ke Palembang, Jambi dan kota-kota lain. Salah seorang daripadanya, Sang Nila Utama (Seri Tri Buana) telah berpindah ke Palembang dan kemudian membuka negeri di Temasik yang dipanggilnya Singapura (Ahmat Adam, 2016).

Sejak daripada penubuhannya sekitar tahun 1275 hingga 1280, ia telah berkembang maju menjadi sebuah pelabuhan utama menggantikan pelabuhan-pelabuhan Seriwijaya/Melayu yang lain. Kedudukannya yang strategik dari sudut pelayaran dan perdagangan di selatan Hujung Tanah menyebabkan ia berkembang pesat dengan pantas. Pedagang-pedagang China dan India yang kehilangan pelabuhan pertembungan mereka kesan daripada *pamalayu* (perang ke atas Melayu) Kertanegara telah mendapat pelabuhan baru yang lebih sesuai di Singapura. Justeru Singapura dalam masa satu abad sahaja telah menjadi pelabuhan antarabangsa yang didatangi oleh para pedagang dari barat dan timur seperti Jambi sebelumnya. *Sejarah Melayu* (Shellabear, 1982) mencatatkan,

“Hatta, negeri Singapura pun besarlah, dan dagang pun banyak datang berkampung terlalu ramai, dan bandar pun terlalu makmur.”

Kemajuan dan kemakmuran Singapura ini telah dicemburui jiran-jirannya, Ayuthia (Siam) dan Majapahit (Jawa). Justeru dalam zaman Hayam Wuruk (1357-1389) Majapahit menyerang Singapura. Serangan pertama ini telah dapat dikalahkan oleh tentera Melayu Singapura kerana peperangan itu berlaku di laut. Orang Jawa dikatakan tidak pandai berperang di laut. *Sulaltus Salatin* (A. Samad Ahmad, 1986) mencatatkan,

“Maka kelengkapan Jawa pun datang lalu berperanglah ... tiga hari tiga malam; maka patahlah kelengkapan Majapahit, kerana kurang tahunya berperang dengan berperahu, maka banyaklah tenggelam oleh seligi dengan batu lalu undur.”

Singapura ketika itu diperintah oleh rajanya yang kedua Raja Kecil Besar atau gelarannya Paduka Seri Pikrama Wira. Namun demikian serangan Majapahit kali kedua telah dapat menawan Singapura akibat pembelotan salah seorang pegawainya, Sang Rajuna Tapa. Majapahit telah menempatkan seorang pegawainya menjadi wakil kerajaan itu di Singapura dengan gelaran Sang Aji (Tumagi) walaupun masih mengekalkan keturunan Sang Nila Utama di atas singgahsana Singapura. Hal ini menimbulkan kebencian masyarakat Melayu Singapura.

Setelah kemangkatan Hayam Wuruk (1389), berlaku perang saudara di Majapahit di antara anaknya Wirabumi dengan menantunya Wardahana. Keadaan ini telah diambil kesempatan oleh raja Singapura yang ke-5, Iskandar Syah (Parameswara) untuk memberontak dan membunuh Sang Aji Majapahit ketika itu. Berita ini walaupun sampai ke Majapahit tetapi ia tidak dapat berbuat apa-apa. Akan tetapi pihak Ayuthia yang ketika itu sedang ghairah untuk memperluaskan wilayah takluknya hingga ke Hujung Tanah telah mengambil kesempatan. Ayuthia telah memerintahkan raja jajahan takluknya Pattani menyerang Singapura kerana isteri Sang Aji itu adalah anaknya. Serangan ini mengikut J.N. Miksic (2014) berlaku sekitar 1396. Singapura telah dapat dikalahkan, kota itu dihancurkan leburkan oleh pihak Siam.

Kehancuran kota pelabuhan utama Nusantara ketika itu menyebabkan pedagang-pedagang dari timur dan barat khususnya pedagang China tercari-cari pelabuhan yang sesuai untuk tempat mereka berurus niaga dengan pedagang barat dan pedagang Nusantara. Nasib menyebelahi mereka kerana Parameswara (Iskandar Syah) yang lari dari Singapura itu telah berjaya membuka sebuah lagi

pelabuhan tidak berapa jauh ke utara dari Singapura iaitu di Melaka. Justeru dalam masa yang singkat perdagangan antarabangsa Melayu pulih kembali walaupun sering diganggu oleh Siam. Sejak pembukaannya sekitar 1400, Melaka berkembang menjadi sebuah pelabuhan pusat dan entrepot antarabangsa yang terulung di dunia pada akhir abad itu. Melaka digambarkan oleh Tome Pires dalam *Suma Oriental* (A.Corteaso; 1944) sebagai;

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

Sulalatus Salatin (A.Samad Ahmad, 1986) pula mengatakan;

“Maka segala dagang bawah angin dan dagang atas angin sekaliannya datang ke Melaka terlalu ramainya bandar Melaka pada zaman itu. Maka oleh segala dagang Arab dinamainya Malakat, yakni perhimpunan segala dagang, dari kerana banyak pelbagai jenis dagang ada di sana ...”

Kelihatan dalam zaman Melaka perdagangan dan perkapalan orang Melayu lebih meningkat. Namun tidak dijumpai catatan-catatan yang menyatakan wujudnya perahu-perahu besar seperti *kun-lun po* itu. Tome Pires menyatakan bahawa sebahagian besar perahu dagang Melaka itu merupakan *lanchara* (lancang) bertiang satu atau dua. Diberitakan sebahagian besar orang Melaka mempunyai perahu. *Sejarah Melayu* mencatatkan;

“Orang Melaka rata-ratanya berperahu.”

Namun demikian, *Undang-undang Laut Melaka* menggunakan istilah ‘jong’ untuk perahu dalam fasal-fasalanya. Di samping itu terdapat juga orang Melaka yang menggunakan jong yang dibeli dari Jawa atau Pegu. Sudah menjadi adat pedagang dan pelaut Pegu untuk menjual jong atau perahu mereka setelah semua barang dalam perahu itu habis dijual (A.Corteaso,1944).

Kedatangan kuasa Barat (Eropah) bermula dari awal abad ke-16 ke Nusantara telah membawa kepada kemerosotan perkapalan dan perdagangan orang Melayu. Dasar monopoli dan “polisi kapal perang” Barat telah melemahkan perdagangan orang Melayu di samping perahu-perahu mereka tidak lagi dapat digunakan untuk membawa barangan bagi tujuan perdagangan jarak jauh. Pihak Belanda sering memaksa mereka membawa barangan ke pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Belanda seperti Melaka, Palembang dan Batavia untuk dieksport ke luar negara. Selepas pembukaan Pulau Pinang (1786) dan Singapura (1819) pelabuhan-pelabuhan di sekitar negeri-negeri Melayu mula lengang, jarang-jarang perahu asing masuk. Hal ini menyebabkan perahu-perahu Melayu sendiri terpaksa berdagang di pelabuhan-pelabuhan British itu.

5.0 Penguasaan Pemerintah Dalam Perdagangan

Hingga ke akhir abad ke-19, sebahagian besar perdagangan orang Melayu dikuasai oleh raja atau pemerintah sesebuah negeri itu. Malah ada laporan yang mengatakan bahawa Sultan atau Raja merupakan satu-satunya pedagang dalam negeri itu seperti kes Terengganu pada abad ke-18. Dari laporan pihak China, Portugis, Belanda dan Inggeris diketahui hanya pembesar dan raja yang merupakan usahawan Melayu sebenar. Rakyat jelata hanya merupakan pembeli dan pengguna, jika adapun mereka berdagang hanya secara kecil-kecilan atau pedagang runcit, seperti yang dicatatkan oleh Tome Pires dalam *Suma Orientalnya*.

Namun demikian perdagangan diraja ini tidak dikendalikan secara langsung oleh pihak istana. Terdapat satu sistem di mana seorang atau lebih pembesar yang menjadi agen raja bagi mengendalikan perdagangan itu. Dalam zaman Melaka, kelihatan bahawa perdagangan para sultannya dikendalikan oleh syahbandar dan penghulu bendahari. Semua transaksi perdagangan hendaklah dijalankan dengan mereka, sultan hanya tahu untungnya sahaja. Namun demikian pandangan ini dibantah oleh beberapa sarjana lain yang menyatakan bahawa para sultan Melaka tidak berdagang tetapi memperolehi bahan dagangan melalui hadiah dan kutipan cukai. Akan tetapi laporan Portugis menyatakan bahawa Sultan Muzaffar Syah (1445-1459) mempunyai banyak perahu dagang yang dikirimkan keluar untuk berdagang. Tome Pires (A.Cortesao, 1944) dalam laporannya mencatatkan;

“Baginda merupakan seorang yang adil, baginda membeli dan membina jong dan mengirimnya bersama para pedagang yang hingga kini pedagang-pedagang tua zamannya itu sangat-sangat menyanjungnya, terutama sebagai seorang yang adil.”

Di samping sultan terdapat juga pembesar-pembesar Melaka yang berdagang, termasuklah Tun Mutahir sebelum beliau dilantik menjadi Bendahara Melaka dengan gelaran Bendahara Sri Maharaja (1500-1510). Kekayaan yang diperolehi daripada perdagangan dan hadiah yang diberikan oleh pedagang menjadikan beliau orang yang terkaya di Melaka ketika itu, malah lebih kaya daripada Sultan. Hal ini membawa kepada fitnah yang akhirnya menyebabkan beliau telah dihukum bunuh oleh Sultan Mahmud Syah (1488- 1510/23). Namun Muhammad Yusuf Hashim (1989) menyatakan bahawa memang terdapat ramai penduduk tempatan Melaka yang menyertai perdagangan bersama-sama dengan pedagang-pedagang asing yang tinggal di Melaka. Mereka telah bersama-sama berlayar membawa sejumlah barang dagangan yang besar. Seorang laksamana Perancis yang melawat Aceh sekitar awal abad ke-17, Augustine de Beaulieu mencatatkan bahawa Iskandar Muda Mahkota Alam, sultan Aceh ketika itu mengendalikan hampir seluruh perdagangan di negaranya dan begitu berkuasa. Beliau mendapat keuntungan yang banyak daripadanya (B.W.Andaya,1978).

Memasuki abad ke-17 hampir kesemua raja-raja Melayu di sekitar Selat Melaka telah menceburkan diri dalam perdagangan, walaupun bukan semua mengendalikannya sendiri. Menjelang abad ke-18 di Semenanjung dan Sumatera, kelihatan para Sultan telah mempunyai armada dagang mereka sendiri seperti Sultan Abdul Jalil, Johor (1623-1677), Iskandar Muda Mahkota Alam, Aceh (1607-1636), Sultan Iskandar Zulkarnain, Perak (1752-1765), Sultan Mansyur Syah, Terengganu (1741-1793) dan Sultan Abdullah Muharram Syah, Kedah (1778-1789). Mereka kelihatannya menggunakan khidmat saudagar asing sebagai agen perdagangan. Saudagar-saudagar asing yang berpengalaman dan telah lama menetap di sesebuah negeri itu dipilih untuk menjadi agen. Saudagar ini akan menjalankan segala urusan perdagangan raja atau sultan. Beliau digelar **Saudagar Raja**.

Menurut de Faille (1971) walaupun mereka orang kepercayaan raja, dan dapat mengumpul kekayaan yang banyak, mereka juga merupakan sumber kewangan bagi raja. Seperti pegawai-pegawai diraja lain, mereka sebenarnya telah menjadi milik raja, termasuklah anak isteri mereka. Mereka bertanggung-jawab untuk membiaya semua perbelanjaan diraja termasuk mempersembahkan hadiah dan barangan yang dingini raja dan keluarganya. Perkara ini jelas kelihatan dalam perjalanan hidup Saudagar Raja Nasaruddin, Terengganu. Di antara Saudagar Raja yang terkenal pada zaman itu di sekitar Tanah Melayu ialah Saudagar Jamal di Kedah, Saudagar Nasaruddin di Terengganu dan Saudagar Piro di Perak. Di Kelantan saudagar raja ini dikenali sebagai **Saudagar Rahsia**. Kelihatannya Selangor tidak menggunakan perkhidmatan saudagar raja. Hal ini berkemungkinan kerana sultan Selangor itu sendiri berasal dari seorang pedagang Bugis yang handal. Mereka mengendalikan perdagangan mereka sendiri.

6.0 Kemakmuran Kerajaan-Kerajaan Melayu

Pengawasan perdagangan dan perkapalan oleh pemerintah ini telah membawa kekayaan yang melimpah ruah kepada raja dan pembesar bukan kepada negara. Sebelum kedatangan penjajah Barat, kekayaan itu kelihatannya digunakan untuk membangunkan negara dan memperkukuhkan kedudukan pemerintah dan kerajaan. Namun, tidak ada catatan yang menggambarkan bahawa kekayaan itu digunakan untuk rakyat atau membantu rakyat membangunkan negara. Tidak ada kota-kota atau benteng pertahanan yang dibina bagi melindungi bandar dan pelabuhan. Kelihatan semua benteng yang wujud dalam negeri-negeri Melayu itu dibina selepas datangnya pihak penjajah, ini termasuklah Kota Johor Lama, Kota Iskandar Muda, Kota Kuala Kedah dan beberapa kota yang lain. Mungkin oleh kerana sifat kerajaan Melayu itu, kerajaan maritim maka mereka tidak terfikir untuk membina benteng pertahanan. Benteng pertahanan mereka yang utama ialah tentera laut dan perahu-perahu mereka.

Pengalaman mereka menentang penjajah Barat khususnya Portugis telah menyebabkan mereka mula berfikir tentang pentingnya benteng atau kota-kota itu. Justeru sebahagian besar daripada kekayaan yang diperoleh kemudian telah digunakan untuk membina benteng-benteng pertahanan dan membeli peralatan senjata. Di samping itu, raja-raja semakin ghairah menceburkan diri dalam perdagangan dengan memonopoli semua jenis perdagangan utama dalam negerinya. Seringnya bersaing dengan rakyat dan pembesarnya sendiri. Justeru kerana persaingan ini, sering berlaku perbalahan yang kemudiannya membawa kepada peperangan di kalangan mereka. Wilayah-wilayah takluk yang jauh, mula bertindak untuk membebaskan diri bagi memudahkan mereka mencari kekayaan.

Dalam hal ini, sering pula mereka bersekutu dengan pihak Barat bagi menentang saudara mara sendiri. Bermula dari abad ke-17 hingga ke abad ke-19, hampir tidak ada negeri Melayu di sekitar Selat Melaka yang tidak bergolak. Justeru itu, segala kekayaan yang diperolehi daripada perdagangan yang memuncak ketika itu habis digunakan untuk bagi membeli kelengkapan perang daripada pihak Barat. Disamping itu, wang ringgit banyak digunakan untuk tujuan bermewah-mewahan dan membeli barang-barang import dari Barat. Rakyat terus dibelenggu kemiskinan. Di samping itu, perbelanjaan yang membazir dalam kehidupan mewah golongan bangsawan juga turut mengurangkan jumlah wang yang boleh digunakan sebagai modal. Untuk memperolehi kemewahan secara mudah, golongan ini sering memeras para pedagang termasuk pedagang asing dan merampas harta benda mereka atau menggunakan perahu mereka untuk kegunaan peribadi. Undang-undang Laut Melayu yang membenarkan kerajaan menggunakan perahu-perahu perdagangan (baik tempatan mahupun asing) atau "tolak senjata" dalam peperangan digunakan sewenang-wenangnya. Perahu-perahu yang rosak atau hilang tidak akan diganti.

Di samping itu "lintang payar" juga sering dilakukan oleh pihak-pihak yang tidak diberi kuasa untuk mendapatkan tol dan cukai. Perahu-perahu dagang malah perahu nelayan juga disekat untuk mendapatkan bayaran. Pada abad ke-18/19 sebahagian besar kekayaan dan kemakmuran kerajaan-kerajaan Melayu di sekitar Selat Melaka bukan sahaja diperoleh daripada perdagangan, bahkan daripada "perlanungan". Perampasan ke atas perahu-perahu dagang asing dan tempatan menjadi lumrah pada abad-abad ini. Harta rampasan ini merupakan modal utama bagi sebahagian mereka. Modal ini bukan hanya dalam bentuk barangan tetapi juga perahu dan orang yang berada dalam perahu itu. Orang yang ditawan akan dijual sebagai hamba di pasar-pasar hamba yang banyak terdapat di sekitar Nusantara ketika itu, termasuklah Palembang, Manila, Makassar dan Batavia.

Namun kelihatannya kekayaan yang melimpah ruah ini tidak kekal dan tidak dapat dimanfaatkan oleh para pemerintah itu. Hampir semua dibelanjakan secara membazir seperti yang disebutkan di atas tadi. Rakyat dalam negara terus menderita, tertindas dan dianiaya oleh pemerintah demi mendapatkan kekayaan dan kemewahan. Abdullah Munshi (1928) mencatatkan bahawa hampir keseluruhan rakyat

di negeri-negeri Melayu Pantai Timur Tanah Melayu hidup dalam keadaan daif kerana penindasan pemerintah negeri-negeri itu. Semangat mereka untuk memperbaiki kehidupan dipatahkan, kehidupan mereka hanya “kais pagi makan pagi, kais petang makan petang”. Ketika melawat Terengganu sekitar suku awal abad ke-19, beliau mencatatkan;

“Shahadan, adalah sebab segala perkara ini jadi sebab aniaya rajanya, dan tiada betul perintahnya. Maka pecahlah hati segala rakyat. Maka adalah pada fikiran mereka itu, baiklah aku miskin demikian, tiada susah; dapat pagi, makan pagi, dapat petang makan petang. Dan kalau ada berharta atau berumah baik atau berladang dan kebun besar, nescaya dicarikan raja sesuatu jalan, diambilnya dan dipinjamnya atau dipintanya. Maka jikalau tiada diberi, dirampasnya; dan, kalau melawan, habis sekalian anak buah dibunuhnya dan didendanya; itulah sebabnya negeri Terengganu itu tiada ramai, dan segala orang dagang pun takut masuk, dan segala saudagar pun tiada ...”

Perampasan harta ini juga menyebabkan rakyat takut untuk mempamerkan kekayaan mereka. Dengan itu, rakyat sering menyembunyikan harta mereka terutama wang, emas dan perak yang ditanam di belakang-belakang atau bawah rumah. Perbuatan demikian bukan sahaja membantutkan perkembangan industri, bahkan juga kadangkala harta itu akan lenyap begitu sahaja. Kecemburuan golongan pemerintah terhadap pedagang peribumi bukan semata-mata kerana kekayaan mereka tetapi juga kerana bimbang 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 kaya menjadi pembesar, mereka tidak lagi mahu patuh kepada pemerintah pusat, seperti kes Menteri Larut, Ngah Ibrahim dengan kerajaan Perak (Ahmad Jelani, 2006)

Justeru kelihatannya kekayaan kerajaan Melayu hanya berada dalam tangan pemerintah atau pembesar semata. Rakyat tidak dapat menyimpan dan mempamerkan kekayaan. Bila masuk ke separuh kedua abad ke-19, kekayaan ini sudah mula hilang beransur-ansur dari tangan para raja dan pembesar. Dan akhirnya mereka terpaksa akur dengan perintah penjajah dan “mengemis” untuk mendapatkan wang walaupun untuk sara hidup keluarganya.

7.0 Pengawalan Perairan dan Perdagangan

Sumber Negeri-negeri Melayu sejak zaman Sriwijaya dan Melaka sendiri tidak mempunyai armada perang yang tetap. Angkatan perangnya bergantung kepada perahu-perahu rakyat dan pedagang yang berlabuh di pelabuhannya. Justeru itu diwujudkan satu peraturan yang dipanggil “tolak senjata” di mana perahu-perahu dagang yang berada dalam wilayah atau pelabuhannya boleh digunakan oleh pemerintah untuk berperang. Di samping itu perahu-perahu perang orang Melayu bukanlah perahu tempur yang khusus. Perahu itulah digunakan untuk berperang dan di kala damai digunakan untuk berdagang. Di antara jenis-jenis perahu yang digunakan ialah jong, balok, lancang, kakap dan beberapa jenis perahu kecil lain.

Justeru kerana itu ketika Portugis menyerang Melaka pada tahun 1511, tidak ada angkatan laut Melaka yang menentanginya. Melaka terpaksa bertahan di darat sedangkan diketahui orang Melayu memang handal berperang berperahu. Sungguhpun wujud jawatan laksama sebagai penglima laut akan tetapi beliau hanya mempunyai perahunya sendiri yang lain adalah perahu-perahu hambanya atau pengikutnya yang bukan merupakan tentera tetap. Melaka tidak punya tentera laut yang tetap. Kekuatan lautnya bergantung kepada kelompok-kelompok Orang Laut yang setia kepadanya. Ketika Melaka menyerang negeri-negeri lain, perahu dan tentera sukarela ini dikerahkan untuk pergi berperang. Justeru itu juga, hingga kini tidak wujud kitab atau risalah tentang ilmu perang di laut orang

Melayu, sungguhpun semua orang mengakui (termasuk orang Barat) orang Melayu memang handal berperang di laut.

Dalam zaman kegemilangannya, kerajaan-kerajaan Melayu khususnya semenjak zaman Sriwijaya lagi telah mempunyai peraturan-peraturan sendiri dalam mengawal perkapalan dan perdagangan yang melintasi wilayah mereka. Walaupun tidak ada catatan yang menunjukkan bahawa ada undang-undang tertentu bagi mengawal kegiatan maritim di sekitar Nusantara ketika itu tetapi diyakini telah ada peraturan atau adat yang digunakan di laut bagi mengawal kegiatan itu. Setelah memasuki zaman Melaka kelihatannya terdapat dua buah undang-undang yang terkanun bagi mengawasi kelancaran perdagangan dan perkapalan di sekitar jajahan takluk Melaka. Kelihatan juga wilayah periphery sejauh Makassar menggunakan undang-undang ini. Undang-undang yang ditauliah oleh Sultan Mahmud (1488-1523) ini dikenali sebagai **Undang-undang Laut Melaka**. Undang-undang ini dalam beberapa versinya yang terkemudian kelihatan telah dapat sedikit sebanyak mengawal kegiatan di laut khususnya di Selat Melaka.

Nakhoda pada zaman itu dan zaman-zaman seterusnya hingga ke zaman apabila peraturan Barat diimplementasikan undang-undang ini dituruti oleh para pelaut dan pegawai yang bertanggungjawab di pelabuhan. Setelah Melaka jatuh ke tangan Portugis sekitar tahun 1511, undang-undang ini terus dipakai oleh kerajaan-kerajaan Melayu di sekitar Semenanjung dan Sumatera. Dikatakan terdapat lebih kurang 40 versi undang-undang itu yang tertulis dalam bentuk aslinya dan juga yang telah mengalami beberapa modifikasi (Maryam Salim; 2005). Undang-undang ini ada yang tertulis secara tersendiri manakala yang lain diselitkan bersama-sama kanun negeri yang lain seperti **Undang-undang Kedah**, **Kanun Pahang** dan **Undang-undang Johor**. Terdapat undang-undang itu yang diubah namanya tetapi mempunyai fasal-fasal yang sama seperti **Undang-undang Belayar** dan **Undang-undang Perahu**.

Semua undang-undang itu membicarakan hal-hal yang berkaitan dengan;

- 1) Peraturan tentang perahu
- 2) Jenayah yang dilakukan dalam perahu
- 3) Peraturan menumpang dan menyewa perahu
- 4) Peraturan berdagang dan berkongsi dagang yang dibawa dalam perahu
- 5) Tugas dan tanggungjawab pegawai dan awak atau anak perahu
- 6) Peraturan-peraturan umum yang lain

Walaupun wujud undang-undang di laut ini di kalangan masyarakat Melayu namun apakah ia diikuti oleh pelaut merupakan satu tanda tanya. Undang-undang laut ini hanya terpakai ketika perahu berada di laut tetapi apabila telah sampai ke pelabuhan, undang-undang negeri pula digunakan. Justeru itu pengamalannya agak sukar untuk ditentukan sama ada undang-undang ini diikuti atau dipatuhi oleh pedagang mahupun pelaut ketika itu. Dalam zaman Melaka pun banyak undang-undang di darat dan lautnya dilanggar oleh rakyat dan pemerintahnya sendiri apa tah lagi dalam zaman-zaman yang terkemudian di mana penguasaan raja agak longgar di laut. Para lanun dan perompak sering bermaharaja lela khususnya sekitar abad ke-18/19.

8.0 Kesimpulan

Kehebatan dan keagungan orang Melayu di laut telah berakhir. Ia hanya tinggal kenangan dalam sejarah. Segala kekayaan dan kemegahan yang diperolehi mereka satu ketika dahulu melalui industri ini lenyap ditelan zaman, seolah-olah ia tidak pernah wujud. Kerana didesak oleh penjajah, Melayu telah bertukar profesion, dari pelaut dan pedagang yang handal kini hanya tinggal menjadi petani dan nelayan. Ketakutan para pemimpin kepada penjajah telah memaksa rakyatnya berusaha di sawah dan

ladang bagi membekalkan penjajah dengan bahan pertanian untuk makanan dan jualan. Ketakutan mereka kepada saingan rakyat menyebabkan rakyat terus ditindas dan malas berusaha. Akhirnya wilayah laut yang dulunya dipanggil Laut Melayu dan Laut Champa kini menjadi Laut China Selatan. Melayu tidak lagi berlayar di sana, kalau adapun hanyalah perahu-perahu nelayan mencari rezeki, kais pagi makan pagi, kais petang makan petang.

Rujukan

- Ahmad Jelani Halimi, 2006. *Perdagangan dan Perkapalan Melayu di Selat Melaka*. Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ahmad Jelani Halimi, 2008. *Sejarah dan Tamadun Bangsa Melayu*. Kuala Lumpur, Utusan Press.
- Ahmad Jelani Halimi, 2013. *Undang-undang Laut Melayu*. Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ahmat Adam (ed.), 2016. *Sulalat u's- Salatin*. Kuala Lumpur, Yayasan Karyawan.
- Andaya L.Y., 2008. *Leaves of the Same Tree*, Honolulu, University of Hawai'i Press. *Asia Magazine*, 26 January 1986.
- Cheah Boon Kheng (ed.), 1998. *Sejarah Melayu (The Malay Annals)*, MBRAS.
- Corteaso A. (ed.), 1944. *Suma Oriental of Tome Pires*. London, Hakluyt Society.
- Horridge A., 1981. *The Prah*. Kuala Lumpur, Oxford University Press.
- Lapian A.B., 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut*. Jakarta, Komuniti Bambu.
- Mackay C., 2012. *A History of Phuket and the Surrounding Region*. Bangkok, White Lotus.
- Mariyam Salim (ed.), 2005. *Undang-undang Laut*. Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Miksic J.N., 2013. *Singapore and The Silk Road of the Sea 1300-1800*. Singapore, Singapore University Press.
- Mookerji R. 1912. *A History of Indian Shipping and Maritime Activity*. Calcutta, Longmans, Green and Co.
- Shellabear, W.G. (ed.), 1977. *Sejarah Melayu*. Kuala Lumpur, Fajar Bakti.
- Warren J.F., 1981. *The Sulu Zone 1768-1898*. Singapore, Singapore University Press.
- Winstedt R.O , De Jong P.E. de J., "The Maritime Laws of Malacca", dlm. *JMBRAS* [Vol. XXIX, Pt. 3. 1956].
- Wolters O.W. 1989. *Perdagangan Awal Indonesia*. Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka.
- J. F. Warren., 2002. *Iranun and Balangingi, Globalization Maritime Raiding and the Birth of Ethnicity*. Singapore, Singapore University Press.