

**KERAJAAN ISLAM PERIODE AWAL DI SEKITAR  
PERAIRAN SELAT MALAKA**

MILIK PERPUSTAKAAN IKIP PADANG	
DITERIMA TGL	11-11-96
SUMBER/HARGA	HD
KOLEKSI	KI
IDENTARIS	1044/HD/96-1021
KLASIFIKASI	297.7 ASR k.0



OLEH

**DRS. ZUL ASRI**

---

**FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL  
INSTITUT KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN PADANG**

**1996**

**MILIK UPT PERPUSTAKAAN  
IKIP PADANG**

KERAJAAN ISLAM PERIODE AWAL DI SEKITAR PERAIRAN  
SELAT MALAKA

OLEH

Pembimbing : Dra. FATIMAH ENAR

Penulis : Drs. ZUL 'ASRI

## KATA PENGANTAR

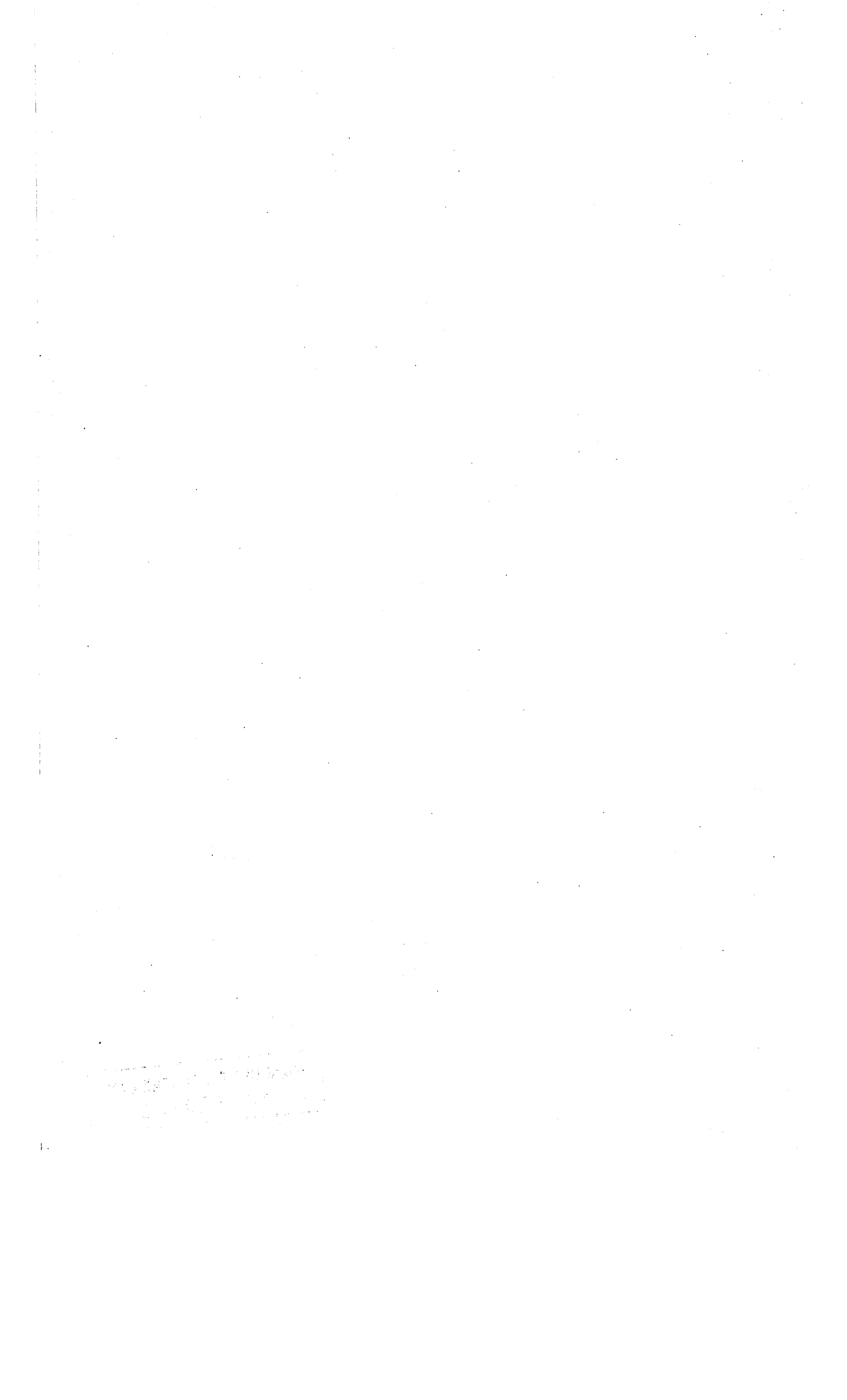
Buku ini disusun dalam rangka menambah koleksi bacaan bagi peminat Sejarah, khususnya Sejarah Indonesia. Dirasakan masih kurang buku-buku mengenai Sejarah Indonesia terutama masa periode awal perkembangan Islam di Nusantara ini. Untuk itu penulis menyumbangkan tulisan dalam bentuk buku ini.

Dalam penulisan ini, penulis telah berusaha sebaik mungkin, namun masih dirasakan ada kekurangan, karena menyangkut masalah sumber yang tersedia. Untuk itu, dimohon keritikan dan saran, serta sumbangan pikiran untuk perbaikan buku ini lebih lanjut dari para pembaca. Kesediaan pembaca diucapkan terima kasih.

Dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada Ibuk Dra. Fatimah Enar yang telah banyak membimbing dan mendorong untuk kegiatan seperti ini, serta meminjami referensi yang diperlukan. Juga atas pelayanan pegawai-pegawai perpustakaan IKIP Padang, yang dipusat maupun yang di Fakultas (FPIPS), dan begitu juga kepada semua pihak yang turut membantu penyelesaian buku ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu diucapkan terima kasih.

Semoga buku ini ada manfaatnya bagi kita semua.

Penulis,



## DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
BAB II KERAJAAN ISLAM DI KAWASAN BARAT	
PERAIRAN SELAT MALAKA .....	8
A. Kerajaan Perlak .....	8
B. Kerajaan Samudera Pasai .....	11
BAB III KERAJAAN ISLAM DI KAWASAN TIMUR	
PERAIRAN SELAT MALAKA .....	16
A. Muncul Dan Berkembang Malaka .....	16
1. Berdiri Malaka .....	16
2. Perkembangan Malaka .....	23
B. Malaka Sebagai Pusat Perdagangan ..	29
1. Malaka Sebagai Pelabuhan Dagang	
Internasional .....	29
2. Malaka Sebagai Pelabuhan Dagang	
Nusantara .....	34
BAB IV PENUTUP .....	39
KEPUSTAKAAN .....	42
LAMPIRAN .....	43

MILIK UPT PERPUSTAKAAN  
IKIP PABANG

## BAB I

### PENDAHULUAN

Perairan Selat Malaka menjadi jalur lalu lintas internasional, yang menghubungkan Asia bagian barat dengan bagian timur, diperkirakan bermula abad IV, karena perubahan-perubahan pada rute-rute lalu lintas internasional sebelumnya. Semula rute perdagangan internasional itu melalui jalan darat dari Asia Barat ke Cina melalui Asia Tengah dengan simpangan ke India, yang dikenal dengan 'jalan sutera'; dan jalan laut dari Laut Merah atau Teluk Persi ke India terus ke Teluk Benggla (lihat: peta 1). Dalam perkembangan jalan laut selanjutnya melalui Teluk Benggala kemudian melintasi daratan di ujung utara Semenanjung Malaka ke Funan dan terus ke Cina. Sebelumnya, pada permulaan abad pertama Masehi, orang India telah mulai merintis jalan laut ke Indonesia. Hal ini disebabkan adanya gangguan-gangguan bangsa-bangsa nomaden di Asia Tengah, sehingga India kehilangan sumber emas dari Siberia, disamping itu Vespasianus dari Romawi melakukan embargo emas dan perak. India yang sangat membutuhkan emas dalam jumlah yang banyak untuk pembuatan patung-patung dewa dan upacara keagamaan, mencoba mencarinya ke arah timur. Sekitar awal Masehi itu pedagang-pedagang India telah berlayar menyusur pantai selatan Asia untuk mencari emas dan terus menuju pulau Sumatera dan Jawa (lihat: peta 2). Dengan adanya istilah 'Survanadvipa' dalam

kitab Ramayana yang berarti emas dan perak terhadap sebutan Sumatera, menunjukkan bahwa pedagang-pedagang India telah menemukan emas dan perak di wilayah Nusantara. Kemungkinan besar sekitar abad II hubungan tersebut sudah intensif (Sumadio, 1979: 7).

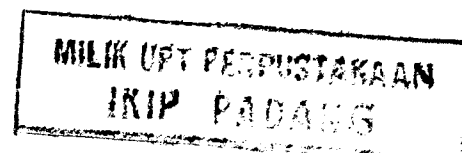
Pada abad ketiga perairan Asia Tenggara dikuasai oleh Funan, suatu kerajaan maritim di bagian hilir lembah sungai Mekong. Funan nama yang diberikan Cina, kekuasaannya berlangsung dari (kira-kira) abad pertama Masehi sampai pertengahan abad ke tujuh. Pada saat itu (abad-abad) perdagangan laut ke Cina dari Asia Barat, India, Teluk Benggala melewati Tun-sun ke teluk Siam dan laut Cina (lihat: peta 3). Tun-sun, pelabuhan kecil yang makmur, dikuasai Funan pada permulaan abad ketiga, merupakan pelabuhan penting dalam rute pelayaran antara India dengan Cina. Pada masa ini hubungan langsung Indonesia dengan Cina belum ada, hanya melalui Funan itulah Cina mengenal hasil dari Indonesia. Kemungkinan besar hubungan langsung dimulai kira-kira abad keempat. Bukti yang pasti baru abad kelima, yaitu perjalanan Fa-Hsien pada tahun 413 dari Srilangka melalui jalan laut Nusantara (Sumadio, 1979: 14). (lihat, peta 4).

Akibat ekspansi Khmer (utara), kerajaan yang kehidupannya bersifat agraris, Funan mulai mengalami kemunduran dan hancur pada abad ketujuh. Setelah kerajaan Khmer yang agraris itu berhasil menghancurkan Funan, maka keamanan lalu lintas perdagangan dan pela-

waran jadi terabaikan, karena keamanan tersebut semula dipegang oleh Funan. Akhirnya para pedagang mulai enggan mendatangi Oc-Eo (Funan), sehingga lalu lintas melewati Tun-Sun ke Teluk Siam dan Laut Cina tidak begitu penting lagi. Hal ini mendorong makin ramai lalu lintas perdagangan dari Asia Barat India dan Cina melalui Selat Malaka.

Bersamaan dengan keruntuhan kerajaan Funan itu, kerajaan Sriwijaya di pantai Tenggara Sumatera melebarkan sayapnya sebagai kerajaan maritim pula. Kehadiran Sriwijaya menurut Hall (1979: 55) adalah karena perkembangan jalan laut secara terus menerus ke Cina. Wolters (1967: 31) menamakan pantai Sumatera ini sebagai 'pantai istimewa' zaman awal perdagangan Indonesia dan dari sinilah pelayaran menyeberangi laut Cina Selatan mula-mula dirintis. Cina telah mengenal Indonesia melalui perdagangan di Oc-Eo (Funan) dari laut ini. Namun hubungan langsung dengan tanah Indonesia terjadi lebih kemudian.

Dalam perkembangannya sebagai kerajaan maritim, Sriwijaya menguasai Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Karimata. Dengan menguasai selat-selat itu ditambah dengan laut Cina Selatan, maka kerajaan Sriwijaya menguasai perairan Asia Tenggara (lihat, peta 5). Coedes menyatakan bahwa kekuatan dan kemakmuran kerajaan Sriwijaya diperoleh dari penguasaannya terhadap Selat Malaka (Hall, 1979: 55). Kemudian suatu kete-





rangan pada salah satu sisi dari prasasti Ligor tahun 775 menunjukkan perkembangan kerajaan Sriwijaya dan juga agama Budha Mahayana ke Semenanjung Tanah Melayu (Hall, 1979: 60). Penaklukan itu mungkin erat sangkut pautnya dengan usaha memperkokoh kekuasaan dan pengawasan terhadap lalu lintas perdagangan dan pelayaran Selat Malaka, terutama pengawasan terhadap Tanah Genting Kra di sebelah utara Ligor tersebut. Karena di Tanah Genting Kra itu memungkinkan bagi pedagang-pedagang untuk menyeberang ke laut Cina Selatan dan menghindari perairan laut Selat Malaka yang dikuasai kerajaan Sriwijaya dari segala bentuk pungutan dan hal-hal yang mereka rasa akan mempersulit perjalanan serta memperpendek perjalanan mereka ke Cina. Dengan menguasai berbagai tempat strategis tersebut, Sriwijaya dapat memaksa seluruh pedagang-pedagang yang lewat untuk berlabuh di Sriwijaya. Pada umumnya pedagang-pedagang itu tidak keberatan, karena Sriwijaya selain memiliki pelabuhan yang baik, juga menyediakan berbagai fasilitas untuk para pedagang di samping menjamin keamanan para pedagang yang melintasi perairan Asia Tenggara. Pelabuhan Sriwijaya juga merupakan pelabuhan transito dari Asia Barat, India dan Asia Timur.

Setelah tiga tahun menikmati kemakmuran, kekuasaan dan kejayaannya, pada permulaan abad kesebelas Sriwijaya mulai memasuki masa suram. Entah karena faktor apa, sahabatnya sendiri kerajaan Chola dari India

Selatan menyerang Sriwijaya pada tahun 1023/1024.

Pada saat kerajaan Sriwijaya mengalami kemunduran, beberapa kota dagang di pantai timur Sumatera (pantai Selat Malaka sebelah barat) berkembang menjadi pusat-pusat dagang baru, di antaranya Perlak dan Samudera Pasai. Hal ini seiring dengan masuk dan penyebaran agama Islam di Nusantara ini. Berikutnya muncul pula Malaka sebagai kerajaan dan pelabuhan dagang yang jauh melebihi Perlak dan Samudera Pasai yang semula hanya didiami oleh lanun (bajak laut).

Dari apa yang dikemukakan di atas adalah sekelumit dari peristiwa yang diangkatkan bahwa perairan Selat Malaka semenjak awal abad masehi telah menjadi lalu lintas perdagangan yang penting. Hal ini memungkinkan munculnya pusat-pusat perdagangan berikut dengan penguasaan-penguasaan atasnya. Hal tersebut merupakan keuntungan bagi daerah di kawasan ini, di samping juga menjadikannya ancaman rebutan dari yang punya kepentingan terhadap daerah ini.

Dalam buku ini, penulis membicarakan kerajaan-kerajaan Islam pada periode awal di sekitar perairan Selat Malaka. Periode awal yang dimaksud di sini adalah masa pertama kalinya muncul kerajaan-kerajaan Islam di Nusantara dan menjadi awal yang penting bagi penyebaran dan perkembangan agama Islam dan kerajaan-kerajaan Islam di seluruh Nusantara ini. Sedangkan istilah 'Nusantara' dimaksudkan pengganti kata 'Indonesia'

dalam pengertian suatu wilayah sebelum ada negara Republik Indonesia (Poerwadarminta, 1960). Untuk itu, pembicaraan lebih difokuskan menyangkut kerajaan Perlak, Samudera Pasai dan Malaka. Kenapa ini yang dijadikan sebagai fokusnya, karena kerajaan tersebut punya peran yang cukup besar terhadap perkembangan kerajaan Islam selanjutnya di wilayah Nusantara ini.

Dalam tulisan ini, penulis menggunakan sumber-sumber sekunder (tangan kedua). Hal ini dilakukan, mengingat keterbatasan waktu dan kekurangan sumber yang penulis hadapi. Kekurangan ini sangat terasa sekali dalam membahas bab II, sehingga hanya beberapa sumber yang dapat digunakan.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka secara lengkap tulisan ini akan terdiri atas 4 (empat) bab.

Bab I, sebagai pendahuluan mengemukakan lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional di perairan Selat Malaka. Karena pentingnya perairan tersebut, menyebabkannya menjadi rebutan, seperti Sriwijaya, kemudian kerajaan Chola dari India bagian Selatan.

Dalam bab II diberi nama Kerajaan Islam Kawasan Barat Perairan Selat Malaka, yang terdiri Kerajaan Perlak dan Kerajaan Samudera Pasai.

Bab III diberi nama Kerajaan Islam Kawasan Timur Perairan Selat Malaka, yaitu Kerajaan Malaka, yang

dibahas: Berdiri dan Berkembangannya Malaka, serta Peranan Malaka sebagai Pusat Perdagangan.

Bab IV yang merupakan bab penutup berisikan kesimpulan tentang apa yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya.

BAB II  
KERAJAAN ISLAM DI KAWASAN BARAT  
PERAIRAN SELAT MALAKA

A. Kerajaan Perlak

Perlak semula adalah sebuah pelabuhan dagang terletak di pantai timur Aceh. Munculnya kota pelabuhan erat sangkut pautnya dengan perkembangan perdagangan dan pelayaran. Sistem perdagangan dan pelayaran kuno membutuhkan pelabuhan yang berfungsi emporium, menumpuk barang, untuk tempat persinggahan, dan mengambil bekal (Kartodirdjo, 1987: 4). Hal tersebut telah dijalankan Sriwijaya berabad-abad sampai mengalami kemerosotannya pada akhir abad 13. Kemunculan kota pelabuhan Perlak, Samudera Pasai dan lain-lain, baik pantai timur Sumatera maupun di semenanjung Malaka tidak mungkin mengabaikan hal di atas.

Kepulauan Nusantara yang mengenal sistem angin musim memberi kemungkinan untuk pengembangan jalur pelayaran antara belahan barat dan belahan timurnya. Sementara itu perkembangan perdagangan sendiri tidak dapat dipungkiri merupakan adanya peningkatan akan kebutuhan komoditi, baik jenisnya maupun jumlahnya. Pelayaran dari India ke Cina atau sebaliknya melalui pelabuhan Melayu bertahan sampai munculnya kota pelabuhan Malaka pada permulaan abad 15. Timbulnya kota pela-

buhan tersebut bertalian erat dengan timbulnya negara-negara di pantai timur Sumatera (Mulyana, 1968: 131).

Perkembangan agama Islam pada mulanya erat hubungannya dengan perkembangan perdagangan dan pelayaran. Sementara itu agama Islam mulai berkembang di Perlak yang merupakan pelabuhan utama lada di pantai timur Aceh. Menurut musafir Arab dan Tionghoa penanaman lada di Aceh telah dikenal sejak abad 9, yakni di daerah Nampoli, Perlak, Lamuri, dan Samudera. Diperkirakan lada tersebut berasal dari Malagasi, sebab pada abad 7 dan 8 telah mengenal penanaman lada, dan telah diperdagangkan oleh pedagang Arab dan Parsi sepanjang pantai Asia dan Eropa (Mulyana, 1968: 133).

Oleh karena di daerah Aceh lebih terkenal hasil ladanya, maka pedagang-pedagang asing dari Arab, Parsi, dan Gujarat datang berdagang, hingga Perlak ketika masa puncaknya menjadi pelabuhan utama pengeksport lada di Nusantara. Menurut Sejarah Melayu, Perlak pernah menjadi suatu kerajaan Islam, yang berlangsung dari abad keduabelas sampai akhir abad ketigabelas. Kedatangan Marco Polo pada tahun 1292 juga menegaskan bahwa kerajaan Perlak telah menganut agama Islam (Ricklefs, 1981: 3).

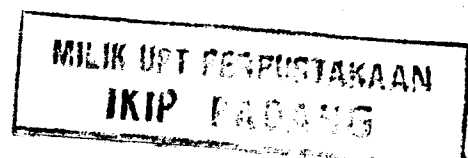
Kerajaan Perlak didirikan sebagai kerajaan yang bercorak Islam oleh para pedagang Arab, Mesir, Marokko, Parsi, dan Gujarat, yang menetap sejak awal abad 12. Seorang pedagang Arab yang kawin dengan puteri pribumi,

1950  
1951  
1952  
1953  
1954  
1955  
1956  
1957  
1958  
1959  
1960

keturunan raja Perlak, adalah sebagai pendirinya, mendapatkan seorang putera yang bernama Sayyid Abdul Aziz. Ia diangkat sebagai sultan Perlak pertama, lebih dikenal sebagai Sultan Alaidin Syah yang memerintah dari tahun 1161-1186. Raja-raja Perlak sebelumnya bergelar "marah", maka semenjak itu diganti dengan sultan (Mulyana, 1968:132). Kesultanan ini bertahan sampai satu abad lebih dengan delapan orang sultan berturut-turut.

Dalam masa pemerintahan kesultanan Perlak pernah terjadi perebutan kekuasaan antara keturunan Sayyid Abdul Aziz yang keturunan Arab dengan keturunan marah. Ketika itu, Perlak dipimpin oleh Sultan Alaidin Mughayat Syah, sultan keempat pada tahun 1236-1239. Dalam perebutan kekuasaan itu, Sultan Alaidin Mughayat Syah, keturunan Sayyid Abdul Aziz mengalami kekalahan, sehingga pada tahun 1239-1243 Perlak dipimpin oleh Mahdum Alaidin Abdul Kadir Syah, keturunan marah Perlak. Hanya empat tahun saja ia memerintah, terjadi lagi perebutan kekuasaan. Seorang ulama Malik Abdul Kadir merebut kekuasaan dari sultan Perlak, kemudian ia digantikan oleh puteranya Abdul Malik Syah.

Tampaknya antara kedua keturunan, marah dengan keturunan Sayyid Abdul Aziz, telah terjadi persaingan secara turun temurun untuk menduduki pucuk pimpinan kekuasaan. Ketika Sultan Abdul Malik Syah, keturunan marah memerintah terjadi lagi perebutan kekuasaan





dengan Mahdum Alaidin Malik Ibrahim, keturunan Sayyid Abdul Aziz, hingga kesultanan Perlak terpecah menjadi dua, yaitu Perlak Baroh (selatan) dipimpin Alaidin Mahmud Syah putera sultan Abdul Malik Syah dan Perlak Tunong (utara) dipimpin oleh Mahdum Alaidin Malik Ibrahim dari keturunan Sayyid Abdul Aziz. Akhirnya kesultanan tersebut dapat disatukan kembali oleh Sultan Alaidin Malik Ibrahim, setelah Mahmud Syah meninggal dunia (Mulyana, 1968: 133).

Akibat dari sering perebutan kekuasaan tersebut sulit bagi kesultanan Perlak untuk berkembang dengan baik dan bahkan mengalami kemunduran. Perebutan kekuasaan tersebut merupakan perebutan antara pribumi dan keturunan asing. Yang menjadi sumber perebutan adalah penguasaan terhadap ekspor lada. Sementara itu berkembanglah kota pelabuhan lain yang kuat dari Perlak, yang juga penghasil lada, sehingga pada akhir abad 13 kesultanan Perlak tidak memegang peranan di pantai timur Sumatera lagi.

#### **B. Kerajaan Samudera Pasai**

Selanjutnya pada akhir abad ketigabelas muncul pula kerajaan Samudera Pasai. Kerajaan itu merupakan kerajaan Islam yang lahir pada akhir abad ketigabelas. Masa ini hampir dapat dipastikan, karena Marco Polo (1292) yang dalam perjalanannya dari Cina ke Persia,

singgah dan menetap di sana selama lima bulan. Menurut Marco Polo belum ada bukti yang menunjukkan ada kekuasaan Islam di sana (Harrison, 1967: 50-51).

Sebelum ada kerajaan Samudera Pasai, telah berdiri kesultanan Pasai yang didirikan oleh Nazimuddin al Kamil pada 1128 di muara sungai Pasai. Ia seorang laksamana yang berasal dari dinasti Fatimiyah di Mesir, mempunyai keinginan untuk menguasai perdagangan rempah-rempah di pantai timur Sumatera. Kemudian Minangkabau, Kampar Kiri dan Kampar Kanan, sebagai daerah penghasil lada direbutnya (Mulyana, 1968: 134). Dengan menguasai daerah tersebut, Pasai menguasai perdagangan lada yang menjadikannya sebagai pelabuhan penting di pantai timur Sumatera. Meskipun demikian, selama perkembangannya yang sezaman dengan Perlak tidak ditemukan sumber-sumber yang mengemukakan pernah terjadi perselisihan di antara keduanya. Hanya saja Mulyana (1968: 135) mengemukakan di Pasai pernah terjadi perebutan kekuasaan, Laksamana Johan Jani dari pulau We merebut kekuasaan dari Kafrawi al Kamil pada tahun 1204 dan Pasai masih tetap bertahan sampai runtuhnya kerajaan Perlak.

Seiring dengan perkembangan kerajaan-kerajaan di atas muncul pula Samudera. Samudera yang semula adalah sebuah kampung yang terletak di pinggir sungai Pasai berdekatan dengan pelabuhan Pasai, dikepalai oleh Marah Silu, setelah diislamkan dan bisa membaca Quran, diberi gelar oleh Syekh Ismail dengan nama Sultan Al Malikush

Shaleh dan menjadi sultan di Samudera (Hamka, 1976: 78; Pane, 1962: 155). Dengan demikian Samudera muncul sebagai saingan bagi Pasai dan Perlak. Sementara itu di Pasai pada tahun 1284 saat kemundurannya datang Syekh Ismail dan Fakir Muhammad dari dinasti Mamluk, Mesir, dan Marah Silu (Malikush Shaleh) mengambil alih kekuasaan dari penguasa Pasai. Akhirnya Malikush Shaleh diangkat oleh Syekh Ismail menjadi sultan di Samudera dan Pasai, yang kemudian setelah disatukan lebih dikenal dengan Samudera Pasai (Mulyana, 1968: 137).

Dengan munculnya kerajaan Samudera Pasai, kerajaan Perlak semakin mengalami kemunduran akibat dari sering terjadi perebutan kekuasaan seperti dikemukakan di atas. Kesempatan ini dipergunakan oleh Samudera Pasai untuk menguasai perdagangan dan pelayaran. Akhirnya Samudera Pasai menjadi maju dan berkembang sebagai pelabuhan dagang dan kerajaan Islam di pantai timur Sumatera.

Kemajuan Samudera Pasai, juga ditunjang oleh daerah-daerah di belakangnya, yaitu daerah penghasil tanaman ekspor terutama lada. Di samping ekspornya, faktor letaknya pada jalur lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional menjadikan Samudera Pasai pusat perdagangan internasional yang ramai dikunjungi oleh pedagang-pedagang asing dari berbagai bangsa, seperti dari Gujarat dan Persia.

Pada tahun 1339 Samudera Pasai diserang oleh

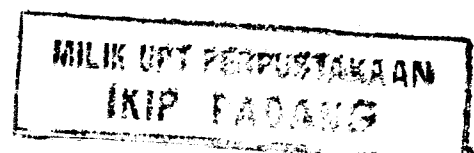
pasukan Majapahit dibawah pimpinan Gajah Mada. Serangan itu kemungkinan besar disebabkan karena kerajaan Majapahit khawatir akan pesatnya kemajuan negara Samudera Pasai (Mulyana, 1968: 139-140). Serangan itu memaksa Samudera Pasai mengakui kekuasaan Majapahit, namun demikian Samudera Pasai masih tetap berdiri sebagai pelabuhan dagang sampai berkembangnya Malaka sebagai pelabuhan dagang.

Bagaimana hubungan Perlak atau Samudera Pasai dengan lalu lintas perdagangan di Nusantara secara lebih jelas dan detail belum terungkap, apakah seperti Sriwijaya dengan lalu lintas perdagangan Nusantara atau seperti Malaka pada masa-masa kemudian. Namun karena letaknya di gerbang Nusantara dan jalur lalu lintas perdagangan internasional dan bila dihubungkan dengan berita Marco Polo, jelaslah bahwa Perlak ataupun Samudera Pasai adalah sebuah tempat persinggahan dan pelabuhan dagang bagi saudagar-saudagar Arab, India dan daerah-daerah sekitarnya atau daerah taklukannya.

Kerajaan yang bercorak Islam itu, kekuasaannya dalam bidang politik hanya meliputi bagian kecil dari wilayah Nusantara ini. Tetapi dalam bidang ekonomi dan budaya besar pengaruhnya, karena faktor letaknya digerbang lalu lintas perdagangan dan pelayaran Nusantara. Oleh karena itu dalam bidang politik tidak begitu besar pengaruhnya memungkinkan tumbuhnya kota-kota dagang lainnya. Sebagai bukti munculnya kemudian Malaka seba-

gai kota dagang.

Pada masa-masa akhir dari kesultanan Samudera Pasai, muncul pula kerajaan Malaka yang berpusat sebelah timur Selat Malaka di Tanah Semenanjung. Malaka berkembang menjadi pelabuhan dagang yang kemudian menjadi pusat perdagangan internasional.



### BAB III

#### KERAJAAN ISLAM DI KAWASAN TIMUR PERAIRAN SELAT MALAKA: KERAJAAN MALAKA

##### A. Muncul dan Berkembang

###### 1. Berdiri Malaka

Daerah-daerah yang merasa kurang mendapatkan perhatian atau yang merasa tidak perlu berhubungan dengan pusat kerajaan, kendatipun berada di bawah penguasaannya, apabila ada kesempatan atau terjadi perubahan dan pergeseran kekuasaan di pusat pemerintahan, akan berusaha melepaskan diri dan mendirikan pemerintahan yang bebas dari pemerintah pusat. Begitu pula halnya keluarga keraton yang tidak mendapatkan haknya, menyingkir ke daerah-daerah yang jauh dari keraton atau pusat kekuasaan. Di sana, mereka berusaha mencari pengaruh untuk menyaingi lawan politiknya dan mencari kesempatan untuk itu. Ataupun apabila pemerintahan pusat atau keraton mengalami kemunduran dan kekacauan, maka daerah-daerah dan kota-kota yang masuk wilayah kekuasaannya akan berusaha melepaskan diri.

Apabila hal itu terjadi pada kota-kota pelabuhan, maka potensi daerah di sekitarnya ikut pula mendorongnya untuk tumbuh dan berdiri sendiri, karena pelabuhan itu berfungsi sebagai daerah pemasaran dan pengeksport hasil-hasil daerah sekitarnya itu. Apabila daerah itu terletak di jalur lalulintas perdagangan dan pelayaran

internasional, akan lebih memperbesar lagi kemungkinan tumbuhnya kota-kota dagang yang berdiri sendiri; karena tempat itu penting bukan saja sebagai kota dagang, tetapi juga berfungsi sebagai tempat transit atau persinggahan dalam perjalanan.

Kemudian apabila masuk pengaruh budaya baru dan perkembangannya memungkinkan pula untuk munculnya suatu kelompok baru. Kelompok itu akan membentuk suatu kesatuan sosial budaya, ekonomi dan politik yang baru. Hal ini akan menjadi saingan bagi kesatuan politik, ekonomi, sosial dan budaya yang telah ada. Lama kelamaan menjadi kekuatan baru yang akan melemahkan kekuatan-kekuatan yang sedang berkuasa.

Apa-apa yang dikemukakan di atas merupakan latar belakang muncul suatu pelabuhan dagang atau negara baru yang melepaskan diri dari kekuasaan pusatnya.

Munculnya Malaka sebagai pelabuhan dagang di Nusantara ini sekitar tahun 1405 tidak dapat dipisahkan dari perkembangan situasi dan kondisi di daerah sekitarnya serta rentetan peristiwa-peristiwa sebelumnya. Berbagai hal ikut menjadi penentu. Suatu hal yang tidak kecil artinya adalah peranan Selat Malaka sebagai jalur lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional yang menghubungkan bangsa-bangsa di bagian barat dengan bagian timur Asia serta wilayah Nusantara ini. Kemudian faktor lain yang tak kalah pentingnya dalam pelayaran adalah faktor angin musim. Angin ini bertiup dan beru-

MILIK UPT PERPUSTAKAAN  
IKIP PADANG

bah arah dalam waktu-waktu tertentu. Seperti angin timur bertiup bulan Oktober, berubah menjadi angin barat pada bulan Maret, sedangkan pada bulan Juni sampai bulan Agustus angin bertiup dari selatan ke utara dan pada bulan September berubah dari utara ke selatan. Karena perubahan angin dalam waktu-waktu itu, maka dinamakan musim. Pelayaran pada masa itu yang sangat mengandalkan tenaga angin menyebabkan arah angin musim bertiup mempengaruhi arah atau daerah yang dapat dilalui. Karena ketergantungan itu, maka pelabuhan-pelabuhan yang terdapat di jalur lalu lintas internasional menjadi penting artinya sebagai tempat untuk menunggu pergantian angin musim itu. Masa menunggu itu dimanfaatkan oleh para pedagang untuk memperbaiki kapal, melengkapi bekal dan berdagang. Sehubungan dengan itu, maka suatu tempat baru dapat menjadi pelabuhan yang baik, dengan syarat geografis antara lain: 1) letaknya yang baik; 2) dapat berlabuh dengan aman; dan, 3) terlindung dari ombak besar, angin dan arus yang kuat.

Perkembangan perdagangan dan pelayaran internasional melalui Selat Malaka serta perubahan situasi dan pusat kerajaan besar yang menguasai perairan itu akan membawa pengaruh pada pelabuhan-pelabuhan dagang yang terletak di sepanjang pantai timur dan pantai barat Selat Malaka. Maka berdirinya Malaka sebagai kota pelabuhan dagang penting dan kerajaan maritim tidak jauh berbeda dari apa yang telah dikemukakan di atas.



Kemunduran yang dialami Sriwijaya sebagai kerajaan maritim di Asia Tenggara mengakibatkan penguasa perairan Selat Malaka menjadi longgar. Sedangkan kerajaan Majapahit yang menggantikan Sriwijaya sebagai penguasa terbesar di Nusantara tidak mempunyai perhatian khusus untuk menguasai perairan Selat Malaka, sebagaimana halnya Sriwijaya menguasai perdagangan dan pelayaran di perairan itu. Kelonggaran itu dimanfaatkan oleh penduduk-penduduk di pantai timur Sumatera Utara yang telah menganut corak budaya baru yaitu agama Islam untuk mendirikan kota-kota pelabuhan dagang dan kerajaan bercorak Islam, diantaranya Perlak, Samudera Pasai dan kemudian Malaka di pantai barat Semenanjung Malaka.

Sumber sejarah yang membicarakan mengenai berdirinya Malaka dapat dikatakan belum memadai. Misalnya dari berita perjalanan Marco Polo melalui Selat Malaka tahun 1292, tulisan Odoric dari Pordenone tahun 1323, dan Ibnu Batuta pada tahun 1345, serta pengarang Prapanca dalam kitab Negarakertagama pada tahun 1365 belum ada disebutkan tentang pelabuhan dagang Malaka.

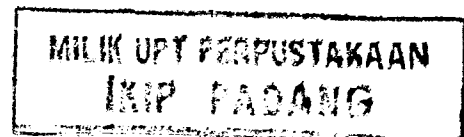
Karenanya, untuk mengetahui bila Malaka mulai berperan sebagai kota pelabuhan yang kemudian menjadi kota dagang internasional, hampir selalu dikaitkan dengan siapa yang dikatakan sebagai pendiri kota dagang tersebut. Sebagai pendiri pelabuhan dagang Malaka dikemukakan dalam literatur-literatur, adalah Parameswara.

1. The first part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. This list is organized in a structured manner, likely serving as a table of contents or a list of references.

Siapakah Parameswara itu? Hall mengemukakan bahwa pembuka bandar Malaka yang namanya bermakna 'Suami Permaisuri' adalah suami dari seorang puteri Majapahit. Ketika terjadi peperangan antara Wirabhumi dengan Wikrawardhana dari Majapahit di Jawa Timur pada tahun 1401, dia melarikan diri ke Tumasik (Singapore) yang pada masa itu diperintah oleh seorang pembesar yang tunduk di bawah Siam. Parameswara membunuh penguasa di sana dan menguasai bandar Tumasik itu (Hall, 1979: 256). Pada tahun 1402 dia diserang pula oleh raja Pahang kakak dari penguasa Tumasik itu, yang juga tunduk pada Siam, karena serangan itu ia menyingkir ke Muar dan kemudian bersembunyi dan menetap di Malaka. Malaka pada waktu itu masih merupakan desa kecil di pantai barat Semenanjung Malaka, yang didiami oleh perampok-perampok dan nelayan.

Ricklefs (1981: 18) mengatakan bahwa Parameswara adalah seorang pangeran yang berasal dari Palembang yang melarikan diri setelah diserang oleh Majapahit pada tahun 1377 dan mendirikan Malaka sekitar tahun 1400 (Hall: 1979: 256; Munshi: 1961: 22-81).

Terdapat perbedaan pendapat tentang dari mana asal Parameswara pendiri Malaka itu, tetapi kedua pendapat itu mempunyai persamaan, bahwa Parameswara keturunan keluarga keraton (raja-raja). Hanya saja yang menjadi permasalahan dari keraton mana sebenarnya ia berasal. Suatu kecenderungan yang lebih dekat kepada kebenaran-



nya, kemungkinan besar berasal dari Palembang. Karena daerah sekitar perairan Selat Malaka itu sebelumnya di bawah pengawasan Palembang atau kerajaan maritim Sriwijaya. Disamping itu letaknya lebih jauh dari kerajaan Majapahit, sehingga pelariannya ke sana memungkinkan untuk mewarisi kerajaan maritim itu dan juga agak aman dari ancaman Majapahit. Ternyata kemudian memang Malaka menjadi kerajaan maritim pula. Ataupun sebagaimana kebiasaan bagi para pendiri suatu kerajaan, mensahkan dirinya supaya diterima oleh rakyat dan diakui oleh penguasa lainnya menjadi seorang raja, maka ia mengambil garis keturunan dari keluarga raja-raja yang pernah berkuasa atau dewa dan sebagainya. Sebagai contoh dapat diambil Ken Arok, pendiri kerajaan Singosari, yang menurut silsilah yang disusun kemudian dia menyatakan sebagai keturunan dewa Brahma; raja-raja Mataram menyatakan dalam silsilahnya bahwa mereka keturunan Sanjaya dan sebagainya, alam rangka memperkuat pensahkan kedudukan mereka. Oleh karena itu mungkin saja Parameswara ketika akan mendirikan pelabuhan dagang Malaka menyatakan bahwa ia keturunan raja-raja Sriwijaya (Palembang) dan karena Sriwijaya pernah pula berkuasa di Semenanjung, maka kekuasaannya itu sah adanya. Demikianlah Malaka yang sebelumnya adalah sebuah desa kecil sarang perampok dan nelayan di pantai barat Semenanjung Malaka yang tidak begitu dikenal oleh pedagang-pedagang itu, mulai dibangun oleh Parameswara.

Pada tahun 1403 Malaka didatangi oleh perutusan dari Cina yang dipimpin oleh Yin-King untuk mencari hubungan dengan negara-negara lain. Kesempatan ini dipergunakan oleh Parameswara untuk mendapat pengakuan Maharaja Cina dari dinasti Ming. Hal ini dilakukannya untuk mendapatkan bantuan dalam menghadapi Siam. Selanjutnya tahun 1405 Parameswara mengirim utusan ke Cina untuk mendapatkan pengakuan resmi kaisar Cina yaitu Cheng-tau (Yung-lo) (Hall, 1979: 256; Mulyana: 1968: 142-143; Ricklefs, 1981: 18).

Siam yang tidak merasa senang dengan berdirinya Malaka tersebut, maka tahun 1409 melakukan penyerangan ke Malaka. Dalam tahun itu juga armada Cina di bawah pimpinan Laksamana Cheng-ho beserta juru bahasa seorang Cina yang beragama Islam bernama Ma-Huan berkunjung ke Asia Tenggara, singgah dipelabuhan Malaka dan memberi ancaman kepada Siam. Sebaliknya Malaka sangat mengharapkan bantuan Cina untuk menghadapi Siam dalam rangka memperkokoh kedudukannya, maka Parameswara sendiri yang memimpin kunjungan balasan ke Cina pada tahun 1411 (Mulyana: 1968: 143).

Disamping menjalin hubungan dengan Cina, Malaka menjalin hubungan persahabatan pula dengan Samudera Pasai. Dengan demikian kedudukan Malaka semakin kokoh dan dapat menarik pedagang-pedagang untuk singgah di pelabuhan Malaka. Usaha yang dilakukan Malaka tidak sia-sia karena sesudah tahun 1411, Malaka sudah mulai

ramai dikunjungi oleh pedagang-pedagang asing.

### 1. Perkembangan Malaka

Kehadiran Malaka sebagai pelabuhan dagang, seperti halnya Jambi, Perlak dan Samudera Pasai sebelumnya, menunjukkan kepada kita bahwa Selat Malaka mempunyai nilai letak yang menguntungkan terhadap pertumbuhan dan perkembangan kota-kota dagang.

Kota pelabuhan Malaka yang didirikan oleh Parameswara sekitar tahun 1405 terletak di pantai barat Semenanjung Malaka dan sebelah timur perairan Selat Malaka. Perairan ini merupakan jalur lalu lintas yang paling ramai di Asia Tenggara yang menghubungkan Asia belahan barat dengan belahan timur. Hal ini dapat diidentifikasi dengan pernyataan Wolters di muka bahwa pantai timur Sumatera sebagai pantai istimewa. Kendatipun ia hanya mengatakan pantai timur Sumatera, tetapi hal itu tidak dapat dipisahkan dengan perairan Selat Malaka dalam perkembangan lebih lanjut yang merupakan jalur lalu lintas pelayaran internasional, sehingga tempat-tempat di sekitar perairan itu bisa saja berkecambah. Jadi bukan saja pantai timur Sumatera yang berkembang, bahkan daerah di sekitar perairan Selat Malaka sebelah timur juga.

Malaka yang terletak di perairan Selat Malaka sebelah timur mempunyai letak yang menguntungkan dari pada Jambi, Palembang dan Samudera Pasai, karena letak-

nya yang lebih dekat dengan jalur lalu lintas pelayaran Selat Malaka dan selalu dilewati oleh pedagang-pedagang dari belahan barat dan belahan timur setiap musim dan mampu menampung berpuluh-puluh kapal (Tjandrasasmita, 1975: 64), sedangkan Jambi dan Palembang yang terletak di tepi sungai, meski lebih aman dari ombak dan badai, namun apabila pasang surut, arus sungai deras, kapal-kapal tidak bisa masuk pelabuhan, disamping itu juga terjadinya endapan lumpur pada muaranya yang menghambat bagi pelayaran. Samudera Pasi lain lagi halnya. Letaknya kurang menguntungkan dibandingkan dengan Malaka di Selat Malaka, sehingga pedagang dari Cina dan Nusantara akan lebih dekat bila pergi ke Malaka. Apabila menurut Hall, bahwa pelabuhan-pelabuhan Sumatera hanya merupakan tempat pengeksport hasil daerahnya, sedangkan Malaka menguasai perairan itu (Hall, 1979: 258). Karena Malaka lebih baik, sehingga lebih mudah dan senang bagi pedagang-pedagang untuk singgah dan menjadi tempat pertemuan dari timur dan barat (Schrieke, 1960: 17).

Setelah Parameswara menjalin hubungan yang erat dengan Cina, maka mulai di kembangkannya Malaka sebagai pelabuhan dagang. Ia berusaha mempengaruhi pedagang-pedagang yang melewati perairan Selat Malaka. Untuk menarik pedagang-pedagang yang berlayar diperairan Selat Malaka singgah di Malaka, maka raja Parameswara memberikan jaminan keamanan kepada tiap saudagar yang datang di pelabuhan Malaka (Mulyana, 1968: 143). Kemu-

dahan-kemudahan di atas menyebabkan pedagang-pedagang yang datang dari barat dan timur lebih suka singgah di sana.

Pada saat Malaka mulai berkembang jadi pelabuhan dagang, negara tetangganya, kerajaan Samudera Pasai masih kuat dan jaya sebagai pusat penyebaran Islam dan perdagangan yang ramai disinggahi pedagang-pedagang, baik yang berasal dari Arab, Persia, Gujarat dan India maupun dari Jawa dan daerah lainnya di Indonesia. Walaupun Parameswara berusaha menarik pedagang-pedagang dari sana singgah di Malaka, tetapi dalam hal ini dia tetap menjaga hubungan baiknya dengan Samudera Pasai. Perkawinannya dengan puteri pasai, kemungkinan besar adalah dalam rangka menjaga hubungannya tersebut dengan Pasai. Perkawinannya dengan puteri Pasai itu mendorongnya menganut agama Islam. Setelah ia menganut agama Islam lebih mempererat hubungannya dengan Samudera Pasai yang merupakan pusat penyebaran agama Islam yang pertama di Nusantara. Tetapi bukan itu saja, juga dapat menumbuhkan simpati pedagang-pedagang Islam yang lewat di perairan Selat Malaka itu untuk singgah di pelabuhan Malaka. Jadi tanpa merusak hubungannya dengan samudera Pasai, Malaka berkembang dan dapat menandinginya. Dan pada masa pemerintahan Sultan Muzaffar syah (1445 - 1458), Malaka menjadi pusat perdagangan Timur dan Barat, dengan kemajuan-kemajuan yang sangat pesat sehingga jauh meninggalkan Samudera Pasai (Sukmono,



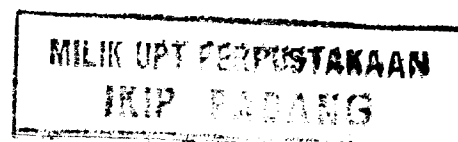
1973: 47; Ricklefs, 1981: 18; Hall, 1979: 259; Pane, 1962: 158). Dengan demikian Malaka mengalahkan Samudera Pasai dalam perdagangan dan pelayaran di Nusantara. Dengan Jawa, Malaka mengadakan hubungan baik dan hati-hati, karena mereka tergantung pada bahan-bahan dari Jawa, yaitu pangan dan rempah-rempah dari Maluku yang dibawa oleh pedagang-pedagang Jawa ke Malaka (Tjandrasasmita, 1975: 30).

Setelah Parameswara menganut agama Islam, ia bergelar Megat Iskandar Syah dan banyak rakyat Malaka yang menganut agama Islam. Malaka menjadi kesultanan Islam yang pertama di Semenanjung Malaka. Saudagar-saudagar Islam dari Arab, Persia dan India yang semula berlayar menyisir pantai timur Sumatera, mengunjungi kota pelabuhan Pasai Aru dan Jambi, sejak tahun 1414 mulai menyisir pantai barat Malaya (Semenanjung Malaka) singgah di kota pelabuhan Malaka (Mulyana, 19168: 144). Dalam beberapa saja kemudian Malaka telah ramai dikunjungi kapal-kapal dagang dari tiga jurusan, yaitu dari Cina di utara; dari India, Persia dan Arab di bagian barat; serta dari selatan dan timur yaitu Indonesia. Sehingga Malaka mulai menguasai lalu lintas perdagangan dan pelayaran di selat Malaka dan kota-kota pelabuhan di pantai timur Sumatera mulai sepi dikunjungi pedagang.

Setelah Parameswara meninggal tahun 1424, ia digantikan oleh anaknya Muhammad Syah (1424 - 1445),

yang bergelar Sri Maharaja (Hall, 1979: 258). Dalam masa pemerintahannya, ia masih menyempurnakan kedudukan yang kuat bagi Malaka sebagai pelabuhan dagang. Ia merasa masih belum mampu menghadapi serangan Siam, sehingga dalam masa pemerintahannya itu seringkali mengirim utusan ke Cina untuk minta perlindungan (Hall, 1979: 258-259; Pane, 1962: 159).

Sultan Muhammad Syah digantikan oleh anaknya raja Ibrahim, yang bergelar Sri Parameswara Dewa Syah. Ia tidak lama memerintah, hanya satu tahun saja. Pada tahun 1446 terjadi perebutan kekuasaan dengan kakaknya yang seayah dengannya, yaitu raja Kassim. Dalam perebutan kekuasaan itu ia terbunuh dan raja Kassim naik takhta dengan Sultan Muzaffar Syah (1446 - 1459). Pada masa pemerintahannya muncul seorang tokoh terkenal yang bernama Tun Perak. Ia adalah seorang pahlawan Malaka yang berhasil menggagalkan serangan Siam, memperkokoh kedudukan Malaka dan merencanakan perluasan kekuasaan Malaka dari daerah Semenanjung Malaka sampai ke luar Semenanjung Malaka, seperti kepulauan Riau dan Sumatera bagian tengah. Winstedt mengomentari tokoh ini sebagai orang yang bertanggung jawab terhadap dasar imperialis Malaka di Tanah Melayu dan Sumatera selama tiga pemerintahan (Hall, 1979: 259). Karena keahlian dan kemampuannya itu, ia diangkat menjadi bendahara kerajaan Malaka semenjak masa Sultan Muzaffar Syah sampai masa Sultan Alauddin Riayat Syah dan meninggal dalam masa



pemerintahan Mahmud Syah pada tahun 1498.

Pada tahun 1459 Sultan Muzaffar Syah meninggal, digantikan oleh anaknya Sultan Mansur Syah (1459-1477). Dalam masa ini terlaksanalah perluasan kekuasaan Malaka. Tugas ini dilaksanakan oleh Tun Perak secara baik. Dimulai dengan perencanaan yang matang, maka ditaklukkan Pahang terlebih dahulu untuk lebih mudah menyatukan Tanah Semenanjung Malaka keseluruhan. Setelah itu tentara Malaka digerakkan ke timur untuk menundukkan Muar, kemudian Bengkalis, kepulauan Karimun, pulau Bintan, Johor dan kota pelabuhan di pantai timur Sumatera: Aru/Barumun, Rokan, Siak, Kampar dan Indragiri, kecuali Palembang dan Samudera Pasai (Hall, 1979: 259; Pane, 1962: 159-160). (lihat, peta 6)

Setelah Sultan Mansur Syah meninggal pada tahun 1477, naik takhta anaknya Sultan Alauddin Riayat Syah (1477 - 1488). Pada masa ini Malaka mencapai Puncak kejayaannya. Kebesaran dan keuntungan yang diperoleh Malaka adalah tidak bernilai (Hall, 1979: 261). Hal ini merupakan hasil usaha dan keahlian Tun Perak mengatur siasat. Malaka menjasi pelabuhan dagang yang aman dan tenteram serta yang paling ramai dan terbesar di Asia Tenggara.

Sultan Alauddin Rayat Syah meninggal pada tahun 1488 dan ia digantikan oleh adiknya Sultan Mahmud Syah (1488 - 1511). Pada tahun 1498 tokoh terkenal yang mengendalikan politik pemerintahan Malaka yaitu Tun

Perak meninggal, sedangkan Sultan Mahmud Syah memerintah terlalu lemah. Ia hidup berfoya-foya dan penghisap candu. Minatnya yang utama adalah agama dan mistik (Hall, 1979: 261). Dalam masa pemerintahannya pernah terjadi peperangan dengan Siam. Peperangan itu terjadi, karena Siam mendakwa bahwa Malaka adalah daerah bawahannya dan hal ini ditolak oleh Malaka. Kemungkinan besar hal itu terjadi setelah Siam melihat Malaka mulai mengalami kelemahan. Meskipun Siam dapat dikalahkannya, tetapi hal ini membawa kelemahan lagi bagi Malaka. Pada saat Malaka mengalami kelemahan datang bangsa Portugis. Kedatangan Portugis membawa nilai, yaitu menguasai perdagangan, terutama perdagangan rempah-rempah dan menaklukkan pusat-pusat Islam. Dengan membuat bermacam dalih untuk menguasai Malaka, akhirnya terjadi konflik. Konflik ini dijadikan Portugis untuk menaklukkan Malaka. Karena Malaka telah mengalami kelemahan, sehingga dengan mudah dapat dikalahkan Portugis. Akhirnya Malaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511.

## **B. Malaka Sebagai Pusat Perdagangan**

### **1. Malaka Sebagai Pelabuhan Dagang Internasional**

Dalam bagian terdahulu telah dikemukakan, bahwa perkembangan Malaka adalah akibat perkembangan perdagangan dan pelayaran melalui perairan Selat Malaka, yang merupakan jalur lalu lintas paling ramai di Asia Tenggara, yang menghubungkan bangsa-bangsa dari bagian

barat dengan bangsa-bangsa dari bagian timur. Hal ini memungkinkan bagi Malaka memegang peranan penting dalam perdagangan dan pelayaran tersebut. Peranan itu dipegang Malaka, karena adanya faktor-faktor yang memungkinkan untuk itu.

Malaka bukanlah daerah penghasil. Karena Malaka tidak merupakan daerah penghasil, maka barang-barang untuk perdagangan banyak tergantung dari hasil perdagangan dengan bangsa asing, baik dari Parsi dan India di bagian barat maupun dari Cina di Utara, dan dari pedagang-pedagang Nusantara sendiri. Para pedagang itu membawa bermacam-macam barang produksi dari negara mereka masing-masing ke pelabuhan Malaka. Dan dari Malaka barang itu dipindahkan atau ditukarkan dengan barang-barang dari masing-masing negeri tersebut. Jadi Malaka adalah pelabuhan transito (Atmosudirdjo, 1983: 42).

Dalam perdagangan internasional itu, jenis barang-barang yang diperdagangkan, menurut Van Leur (1960: 99), adalah dari Indonesia antara lain: cengkeh, pala, bunga pala, lada kayu cendana, emas, timah, batu permata, obat-obatan, barang-barang langka seperti burung-burung, kulit penyu dan lainnya dikapalkan, ke utara dan barat ditukarkan dengan barang-barang dari India dan Parsi antara lain: tekstil, budak dan mata uang, dan dengan Cina antara lain: kain sutera, porselen, lak, alat-alat dari tembaga, kertas, obat-obatan, gula dan

barang-barang kerajinan. Pedagang-pedagang dari masing penjurur itu cukup berdagang sampai di pelabuhan saja sambil menunggu angin musim untuk kembali ke negerinya masing-masing, di sana sudah cukup tersedia bermacam-macam jenis barang, karena di persimpangan lalu lintas dan tempat pertemuan pedagang-pedagang dari Persia, Gujarat, Cina dan Nusantara sendiri. Jadi pedagang-pedagang itu tidak perlu berlayar lebih jauh lagi dan susah-susah mencari daerah sumber penghasil barang-barang yang mereka butuhkan. Sebab dalam pelayaran yang jauh, susah sekali membawa barang-barang yang terlalu banyak memakan tempat di kapal dan ongkosnya pun lebih mahal. Hal itu hanya mungkin terjadi karena ditunjang pula oleh angin musim.

Untuk berlayar selanjutnya, para pedagang itu harus menunggu angin musim berikutnya terlebih dahulu. Sambil menunggu angin musim berikutnya untuk kembali ke negeri masing-masing, para pedagang itu menetap di Malaka untuk sementara waktu. Supaya mereka merasa senang berdagang di Malaka, maka penguasa-penguasa Malaka menyediakan fasilitas-fasilitas untuk mereka, baik tempat maupun pengaturan dalam berdagang. Hal ini dapat dilihat kemudian bahwa tempat-tempat yang disediakan itu menjadi perkampungan-perkampungan asing di kota itu, antara lain perkampungan dari Gujarat, Koromandel, Persia, Arab, Cina dan perkampungan pedagang-pedagang Indonesia yang berasal dari berbagai tempat

(van Leur, 1960: 159; Tjandrasasmita, 1975: 160). Akhirnya banyak perkampungan-perkampungan itu kemudian menjadi tempat tinggal tetap bagi pedagang-pedagang itu di sana. Kemudian untuk menjaga keamanan, ketertiban dan kelancaran perdagangan diadakan pengawasan pelabuhan yang dibentuk untuk mengawasi kapal-kapal dan pedagang-pedagang asing. Untuk itu, Malaka mengangkat empat orang syahbandar untuk mengurus soal-soal perdagangan dengan berbagai bangsa, antara lain: pertama, syahbandar yang mengurus perdagangan dengan orang Gujarat; kedua, syahbandar yang mengurus perdagangan dengan orang-orang Keling, Benggala, Pegu dan Pasai; ketiga, syahbandar yang mengurus perdagangan dengan orang-orang dari Jawa, Maluku, Banda, Palembang, Brunai, Kalimantan dan Filipina; dan keempat, syahbandar yang mengurus perdagangan dengan orang Cina dan dari pulau-pulau Liu-Kiu (Hall, 1979: 262; Tjandrasasmita, 1975: 66). Hal ini menunjukkan bahwa pelabuhan Malaka ramai dikunjungi pedagang-pedagang asing dan membutuhkan pengelolaan yang serius.

Para syahbandar itu bertugas mengurus dan mengawasi pedagang sesuai dengan kelompoknya masing-masing. Disamping itu mereka bertugas pula mengawasi pasar, gudang, timbangan, harga dan ukuran dagang, mata uang sebagai alat penukar serta menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi dalam perdagangan itu. Untuk memudahkan pengelolaannya, maka syahbandar itu diangkat dari

kelompoknya masing-masing. Pejabat tertinggi yang mengepalai para syahbandar itu adalah Tumenggung yang berkuasa atas seluruh kota dan pelabuhan Malaka (Tjandrasasmita, 1975: 66-67). Dalam urusan dagang kedudukannya sangat penting, karena ia yang memungut pajak ekspor dan import, serta menyelesaikan permasalahan-permasalahan antar pedagang asing.

Dengan adanya pengawasan yang ketat dilakukan oleh penguasa-penguasa Malaka terhadap pelabuhan dagang Malaka yang terletak padajalur lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional di Asia Tenggara, yang menghubungkan perdagangan antara Parsi dan Gujarat dibagian barat, Cina di bagian utara dan Indonesia di bagian selatan dan timur pelabuhan itu.

Ricklefs (1981: 19) mengatakan, bahwa kunci keberhasilan Malaka adalah di samping pelabuhan yang baik, penguasa-penguasa Malaka bijaksana dan telah berhasil menciptakan suatu masyarakat internasional dari pedagang-pedagang itu. Hal ini suatu gambaran yang dikemukakan tentang kebenaran dan kejayaan Malaka sebagai pelabuhan dagang internasional.

Kemudian Ricklefs (1981: 19) juga menyebutkan jaringan perdagangan yang paling ramai di dunia saat itu ada dua tempat yang terpenting yaitu Gujarat di India dan Malaka. Van Leur (1960: 12) juga mengatakan, ada dua pelabuhan kunci dalam perdagangan antara Cina dan Asia Barat, yaitu Malaka dan Cambay di Gujarat. Kedua

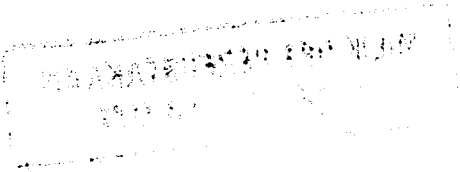


pelabuhan itu berkembang dari hasil perdagangan.

Kedatangan Portugis kemudian untuk menguasai perdagangan di timur, juga melihat pentingnya pelabuhan Malaka dan Gujarat itu yang menguasai perdagangan di timur. Akhirnya Portugis menakhlukkan kedua pelabuhan itu. Setelah kejatuhan Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511, Perdagangan internasional melalui Malaka dikuasainya dan peran pedagang-pedagang Nusanrata dalam perdagangan internasional itu mulai berakhir.

## 2. Malaka Sebagai Pelabuhan Dagang Nusantara

Sebagaimana telah dikemukakan, bahwa Malaka terletak pada jalur lalu lintas perdagangan dan pelayaran internasional dan pintu gerbang Nusantara. Sebagai pelabuhan dagang internasional yang terletak di pintu gerbang Nusantara, Malaka memegang peranan penting terhadap arus lalu lintas perdagangan dan pelayaran ke luar dan masuk Nusantara. Di samping itu Malaka berperan pula terhadap perkembangan perdagangan di Nusantara. Karena wilayah nusantara yang terkenal kaya dengan hasil-hasil alamnya, membutuhkan tempat pemasaran yang baik dan sebaliknya pedagang-pedagang Nusantara membutuhkan pula barang-barang produksi dari pedagang-pedagang asing itu. Dalam hal ini, Malakalah sebagai tempat pemasarannya yang terbesar dan terbaik untuk wilayah Nusantara sekitar abad ke 15.



Karena letak Malaka yang sangat menguntungkan itu, maka ramai dikunjungi pedagang-pedagang. Sumber kekayaan dan kebesaran Malaka adalah dari hasil perdagangan dengan pedagang-pedagang itu, pajak ekspor dan import, karena sebagai daerah penghasil, Malaka tidak begitu berarti. Kekayaan alam Nusantara dengan bermacam-macam hasil, mensuplai Malaka, baik barang-barang perdagangan internasional maupun bahan pangan kebutuhan penduduk Malaka itu sendiri. Dan di pelabuhan Malaka pun pedagang Nusantara membeli pula kebutuhan mereka dari pedagang-pedagang asing seperti dari Gujarat, Parsi dan Cina.

Menurut Ricklefs (1981: 18-19) hasil-hasil yang diperdagangkan dari Nusantara ke pelabuhan Malaka antara lain yang berasal dari pantai timur Sumatera: emas, kapur barus, lada, damar, madu, lilin, belerang, besi, rotan, beras dan bahan-bahan makanan, budak, di Malaka ditukarkan dengan tekstil dari India; dari Sunda (Jawa Barat): lada, asamjawa, budak, emas, beras dan bahan-bahan makanan, di Malaka ditukarkan dengan barang-barang dari India; tekstil, pinang dan air mawar; dari Jawa Tengah dan Jawa timur: beras dan bahan-bahan makanan, lada, asam jawa, batu permata dan emas, ditukarkan dengan tekstil yang bermutu tinggi dari India dan Cina. Sedangkan hasil-hasil yang terpenting lainnya seperti rempah-rempah dari Maluku dan hasil-hasil dari daerah lainnaya di Nusantara dibawa oleh pedagang-

MILIK UPT PERPUSTAKAAN  
IKIP PADANG

pedagang Jawa ke pelabuhan Malaka, disamping itu ada juga pedagang-pedagang Bugis yang sampai berlayar kepelabuhan Malaka membawa hasil-hasil perdagangannya tetapi peranan pedagang-pedagang Jawa pada masa itu yang paling menonjol. Bahkan banyak diantara mereka yang menjadi penduduk Malaka. Hall mengatakan mereka merupakan unsur yang paling penting dikalangan penduduk Malaka(Hall, 1979: 264). Di antaranya, menjadi pasukan tentara Malaka, teknisi kapal dan menjadi pedagang yang menghubungkan Malaka dengan Indonesia Timur, serta ada seorang petera Jawa yang menjadi kepala pasukan tentara Malaka sendiri. Demikian peranan penduduk Nusantara di Malaka, bukan saja dalam perdagangan, tetapi juga dalam bidang lain.

Karena banyaknya pedagang-pedagang Nusantara dalam abad ke 15 membawa barang-barang dagangan dari daerahnya masing-masing mulai dari Maluku di Indonesia Timur, sampai ke pelabuhan Malaka melalui pesisir pantai utara Jawa, memungkinkan kota-kota pesisir yang mengeluarkan barang-barang dagangan di sepanjang rute perdagangan dan pelayaran itu berkembang berkembang pula sejalan dengan perkembangan perdagangan di pelabuhan Malaka.

Dengan berkembangnya Malaka sebagai pusat dagang internasional dan kota dagang Nusantara, maka pedagang-pedagang Nusantara cukup hanya sampai di pelabuhan Malaka saja untuk memasarkan hasil-hasil bumi mereka, seperti rempah-rempah, kayu cendana, beras, lada dan

biji timah. Mereka tidak perlu lagi berlayar lebih jauh dari itu, karena di sana cukup banyak pedagang-pedagang asing untuk membelinya dan begitu juga barang-barang kebutuhan bagi pedagang Nusantara.

Dengan demikian Malaka adalah sebagai muara perdagangan Nusantara. Disamping itu Malaka juga sebagai pusat kerajaan Islam yang terbesar di Nusantara setelah Samudera Pasai mengalami kemunduran. Ini adalah berkat usaha yang telah dilakukan oleh penguasa-penguasanya untuk mengembangkan Malaka sebagai kota dagang, mereka berusaha menarik simpati pedagang-pedagang Islam yang mendominasi perdagangan saat itu. Untuk itu, bagi penganut agama Islam diberi hak-hak istimewa, bahkan untuk mereka dibagunkan mesjid, sehingga banyak alim ulama datang dan ikut mengembangkan agama Islam di kota ini.

Karena pedagang-pedagang Nusantara banyak berdagang di sana, pengaruh perkembangan Islam mempengaruhi pedagang-pedagang Nusantara itu, sehingga banyak yang menjadi penyebar agama Islam keseluruh kepulauan dimana mereka mengadakan perdagangan (Tjandrasasmita, 1975: 315). Hal ini terlihat, bahwa pengaruh penyebaran Islam itu saat perkembangannya di Malaka pada kota-kota pantai utara Jawa, menyebabkan kemunduran Majapahit (Tjandrasasmita, 1975: 314-315). Di samping itu menurut Hall (1979: 263) bahwa penyebaran Islam di Rokan, Kampar, Indragiri dan Siak di Sumatera serta Brunai di

Kalimantan adalah melalui perdagangan dengan Malaka.

Dengan demikian perkembangan Malaka sebagai kota dangang Nusantara membawa perkembangan-perkembangan baru bagi wilayah Nusantara.

## BAB IV

### P E N U T U P

Perairan Selat Malaka sebagai lalu lintas perdagangan dan pelayaran semenjak awal abad pertama masehi telah mulai ramai dilalui pedagang-pedagang asing. Hal ini dimungkinkan oleh karena terjadinya perkembangan baru di dunia saat itu, yang juga merembes ke wilayah Nusantara ini. Pada tahap ini belum banyak sumber-sumber yang dapat memberi informasi bagaimana keterlibatan penduduk Nusantara ini di dalam dunia lalu lintas perdagangan dan pelayaran tersebut. Baru hanya dikenal nama seperti Svarnabhumi, Svarnadwipa, dan Yavadwipa.

Kendati sudah ada kerajaan-kerajaan terdahulu seperti Kutai dan Tarumanegara, namun belum banyak terlibat di lautan, karena kehidupannya bersifat agraris. Kerajaan Funan pun di bagian selatan Indocina tampaknya juga tidak menguasai Selat Malaka sepenuhnya, hanya lebih terkonsentrasi di laut Cina Selatan, tetapi dengan cermat mengawasi Tanah Genting Kra, di Semenanjung Malaka bagian utara, sehingga tidak memungkinkan muncul, apalagi berkembang kerajaan maritim yang lain di sekitar itu. Komoditi Nusantara sebenarnya dikenal dalam perdagangan internasional, hanya saja melalui pelabuhan Oc-Eo di Funan. Artinya Funanlah yang menguasai hasil-hasil komoditi dari Nusantara saat itu.

Keterlibatan penduduk di Nusantara ini terlihat

secara jelas setelah munculnya Sriwijaya sebagai kerajaan maritim. Hal ini dimungkinkan setelah kerajaan Funan mengalami kehancuran, sehingga penguasa maritim kosong (vacuum of power). Kesempatan ini dipergunakan oleh Sriwijaya, dengan cepat menguasai perairan Selat Malaka yang berdekatan dengan pusat kekuasaannya. Jalur-jalur yang selama ini dikuasai oleh Funan, ditaklukkan oleh Sriwijaya, dan para pedagang dipaksa untuk singgah di pelabuhannya melalui Selat Malaka ini. Tampaknya hal itu tidak menjadi persoalan bagi para pedagang tersebut karena Sriwijaya menjamin keamanan dalam pelayaran dan perdagangan, di samping komoditi perdagangan nusantara juga dikuasainya yang sebelumnya dikuasai oleh Funan. Dengan demikian Sriwijaya menguasai kehidupan maritim dan perairan Selat Malaka.

Pada saat Sriwijaya menguasai perairan Selat Malaka inilah mulai tumbuh kota-kota pelabuhan sepanjang pantai perairan tersebut, yang dimungkinkan karena hinterland-nya mendukung untuk itu. Hal ini, karena perkembangan Sriwijaya sejalan dengan perkembangan perdagangan dan kebutuhan hasil-hasil komoditi di dunia saat itu. Pada saat pusat kekuasaan Sriwijaya mengalami kemunduran, kesempatan ini dipergunakan oleh kota-kota pelabuhan tersebut untuk berkembang dan bahkan melepaskan diri, terutama kota-kota di pantai timur Sumatera bagian utara, seperti Perlak, Pasai, Samudera dan yang lainnya, dan yang terakhir Malaka di perairan sebelah



timur Selat Malaka (pantai barat Semenanjung Malaka). Masing-masingnya timbul persaingan dan mencari kesempatan untuk menjadi hegemoni terhadap yang lain, dan hal itu berlanjut hingga kedatangan bangsa Eropa. Mana yang bisa menggunakan kesempatan dan mampu mengorganisir kerajaannya dan menciptakan suasana dengan baik dan mampu membaca perkembangan situasi dan kondisi akan berkembang dan survive.

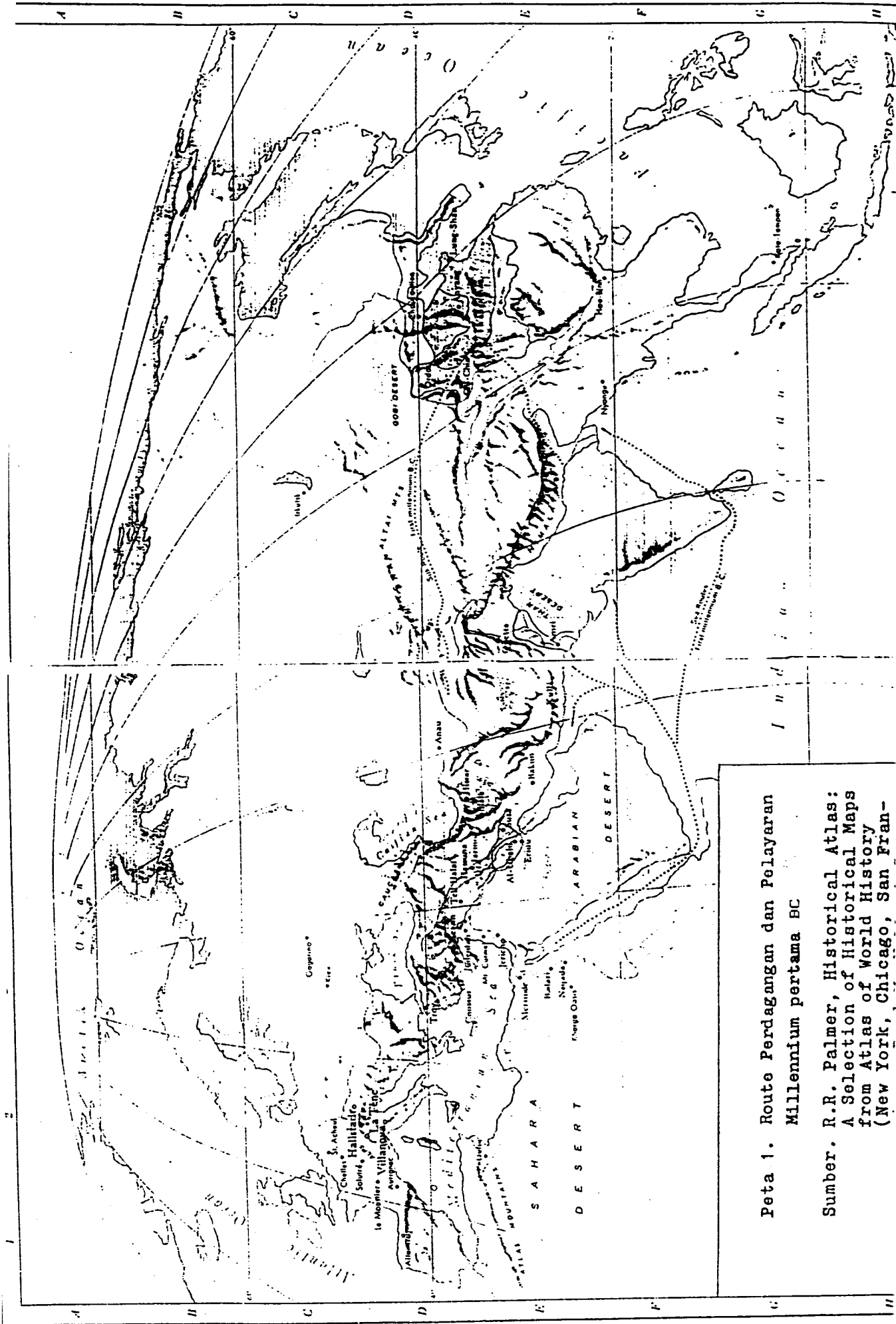
Oleh karena jalur ini terbaik dan komoditi di belakangnya mendukung, yaitu kekayaan hasil-hasil alam Nusantara yang sangat dibutuhkan oleh pedagang-pedagang dari berbagai penjuru. Hal ini dapat diperoleh melalui perdagangan di perairan itu dan begitu pula kebutuhan penduduk Nusantara akan barang-barang dari luar. Karena jalur itu ramai dilalui pedagang-pedagang, maka siapa saja yang menguasai perairan itu, akan dapat menguasai perdagangan dan pelayaran di kawasan itu, bahkan Asia Tenggara.

## KEPUSTAKAAN

- Atmodirdjo, Prayudi. (1984). *Sejarah Ekonomi Indonesia: Dari Segi Sosiologi sampai Abad ke XIX*. Cetakan keempat. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Bastin, John and R. Roolvink (eds.) (1964). *Malayan And Indonesian Studies*. Ely House, London: Oxford University Press,
- (ed.). (1967). *The Emergence of Modern Southeast Asia 1511 - 1957*. Englewood Cliffs, H.J.: Prentice Hall, Inc.
- Hall, D.G.E. (1979). *Sejarah Asia Tenggara*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pelajaran Malaysia.
- Hamka. (1976) *Sejarah Umat Islam*, Jilid IV. Jakarta: Bulan Bintang.
- Harrison, Brain (1967). *South-East Asia: A Short History*, Third Edition. New York: St. Martin' Press.
- Kartodirdjo, Sartono (1987). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium Sampai Imporium*, Jilid I. Jakarta: Gramedia.
- Mulyana, Slamet. (1968). *Runtuhnya Kerajaan Hindu Jawa dan Timbulnya Negara-Negara Islam di Nusantara*. Jakarta: Bhratara.
- Munsji, Abdullah ibn Abdulkadir. (1958) *Sejarah Melayu* (diselenggarakan kembali dan diberi anotasi oleh T.D. Situmorang & Prof. Dr. A. Teeuw dengan bantuan Amal Hamzah). Jambatan.
- Nooteboom, C. (1972). *Sumatera dan Pelayaran di Samudera Hindia*. Terjemahan Nj. P.S. Kusumo. Jakarta: Bhratara.
- Palmer, R.P. ( ed. ). (1958). *Historical Atlas: A Selection Historical Maps from Atlas of World History*. New York, Chicago and San Francisco: Rand Mc. Nally & Company.
- Poerwadarminta, W.J.S. (1960). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. cetakan ketiga. Jakarta: Balai Pustaka.
- Pane, Sanusi. (1962). *Sejarah Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

- Soekmono, R. (1973). *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia*, Jilid III. Yogyakarta: Yayasan Kanisius.
- Ricklefs, M.C. (1981). *A History of Modern Indonesia c. 1300 to The Present*. Bloomington: Indiana University Press.
- Said, M. (1961). *Aceh Sepanjang Abad*. Medan: diterbitkan Pengarang sendiri.
- Schreke, B. (1960) *Indonesia Sociological Studies*, 2nd Edition. Bandung: Sumur Bandung.
- Sumadio, Bambang (ed.). (1975). *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Tjandrasasmita, Uka (ed.). *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Van Leur, J.C. (1960). *Indonesian Trade And Society*. Bandung: Sumur Bandung.
- Wolters, O.W. (1967). *Early Indonesian Commerce: A Study of The Origins Srivijaya*. Ithaca, New York: Cornell University Press.

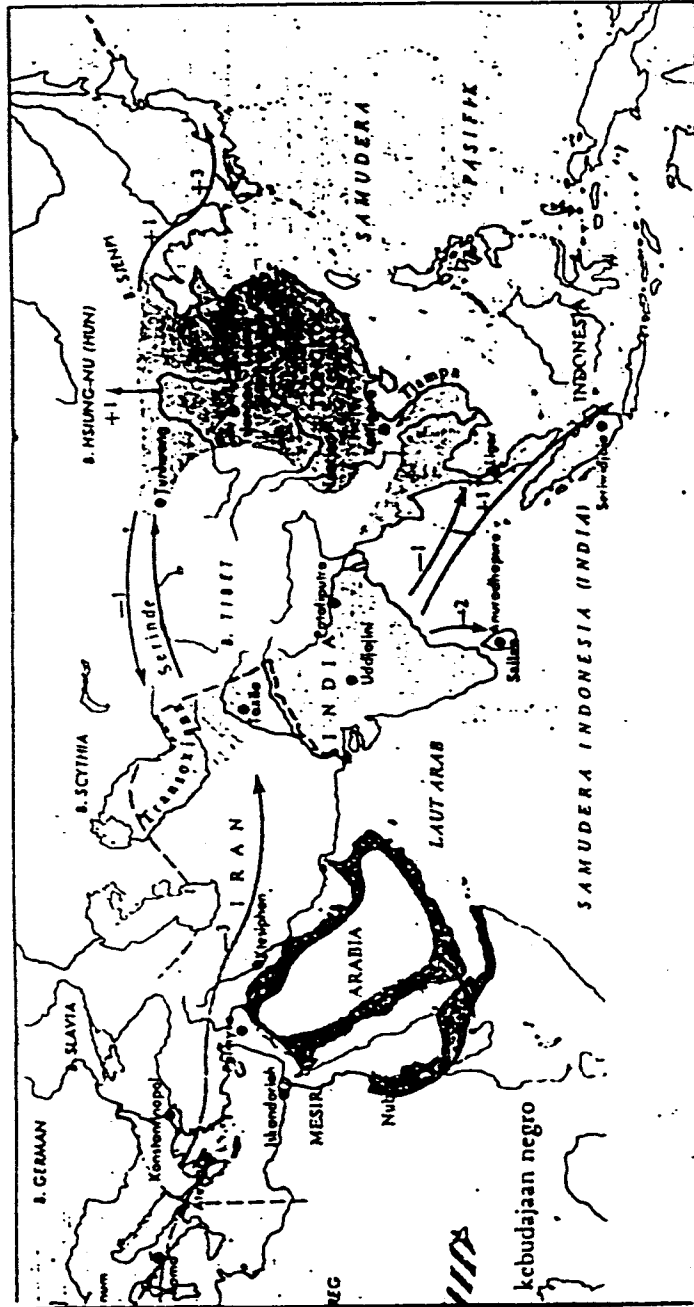
MILIK UPT. PERPUSTAKAAN  
IKIP PADANG



Peta 1. Route Perdagangan dan Pelayaran  
Millennium pertama BC

Sumber. R.R. Palmer, Historical Atlas:  
A Selection of Historical Maps  
from Atlas of World History  
(New York, Chicago, San Fran-

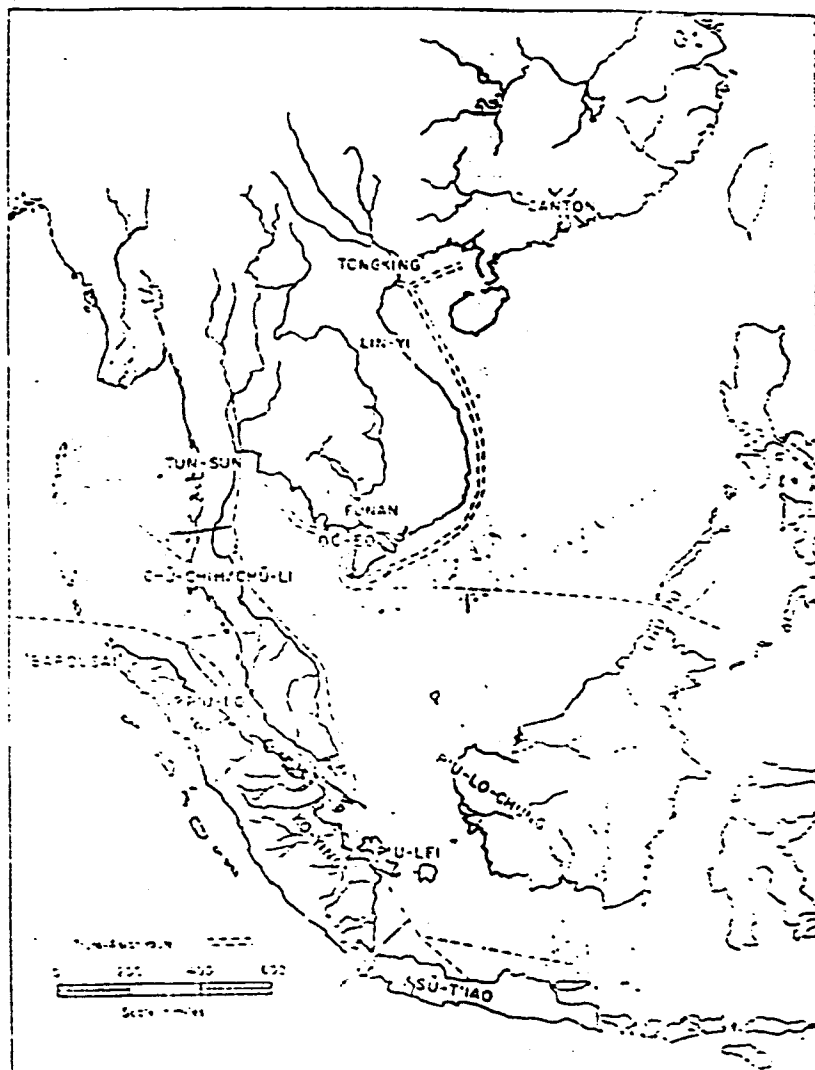
Peta 2. Polanyaran India ko Indononia  
± awal Masohi



- a. sampai abad ke-VII ses. M.
- Iran
- Semit (Arab) dan Hamit (Nubia, Barbaria)
- Junani, Roma, Bizantin dan Éropah zaman Pertengahan
- Hellena, abad ke-III seb. M.
- Baktria dan Indoskyhia, abad ke-III seb. M. - abad ke-III ses. M.
- India
- Tiongkok
- Pengaruh kebudayaan
- 3 abad seb. Maséhi
- 1 abad ses. Maséhi

Sumber. Muhammad Yamin, Atlas Sejarah  
(Jakarta: Djambatan, 1956),  
p. 26.

Peta 3. Rute Perdagangan Laut  
Asia Tenggara + 250 Masehi



Sumber. O.W. Wolters, Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Sriwijaya (Ithaca, New York: Cornell University Press, 1967), p. 354.

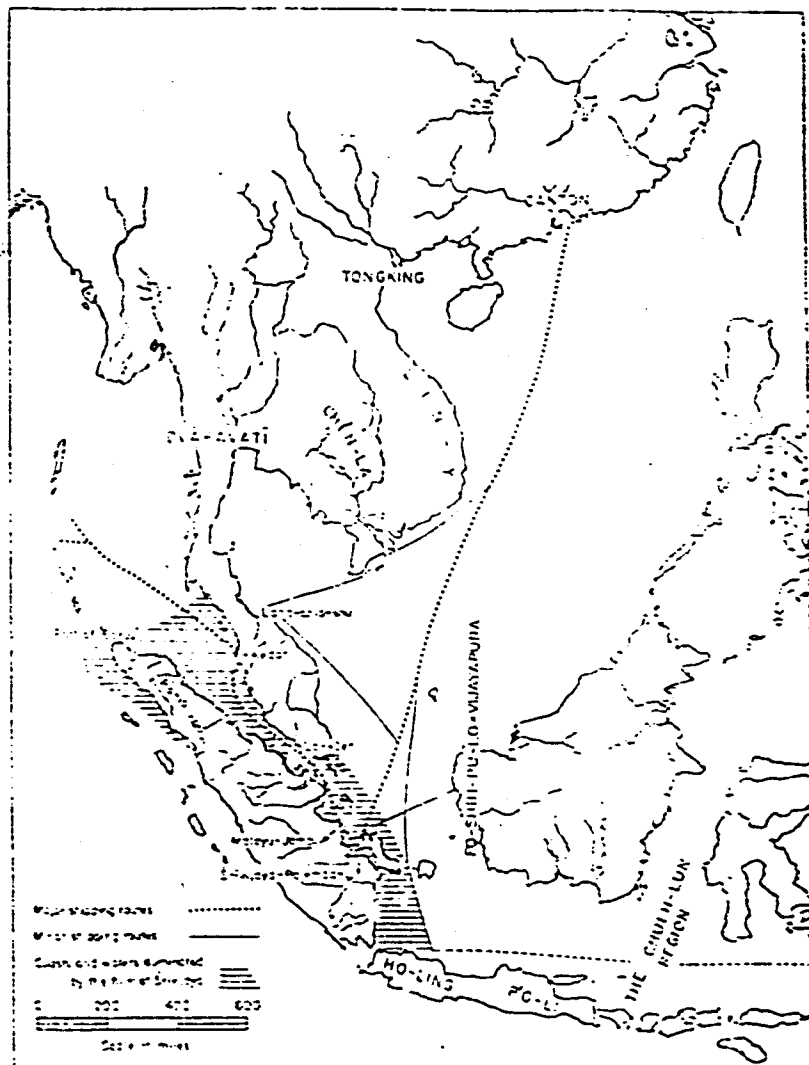
Peta 4. Route Perjalanan  
Fa-Hsien  
+ awal abad ke V

- b. Prengaruh Tiongkok  
Han, 206 seb.-220 ses. M.  
Pantai dikunjungi Tiongkok, abad ke-V-XV  
Garis perkunjungan Fa-Hsien (399-414),  
Gunawarman, I-tsing (689-95)  
Pelajaran laksamana Ming dalam abad ke-XV  
Pericbaran orang Tiongkok waktu sekarang:  
Lebih dari 10%      1-10%



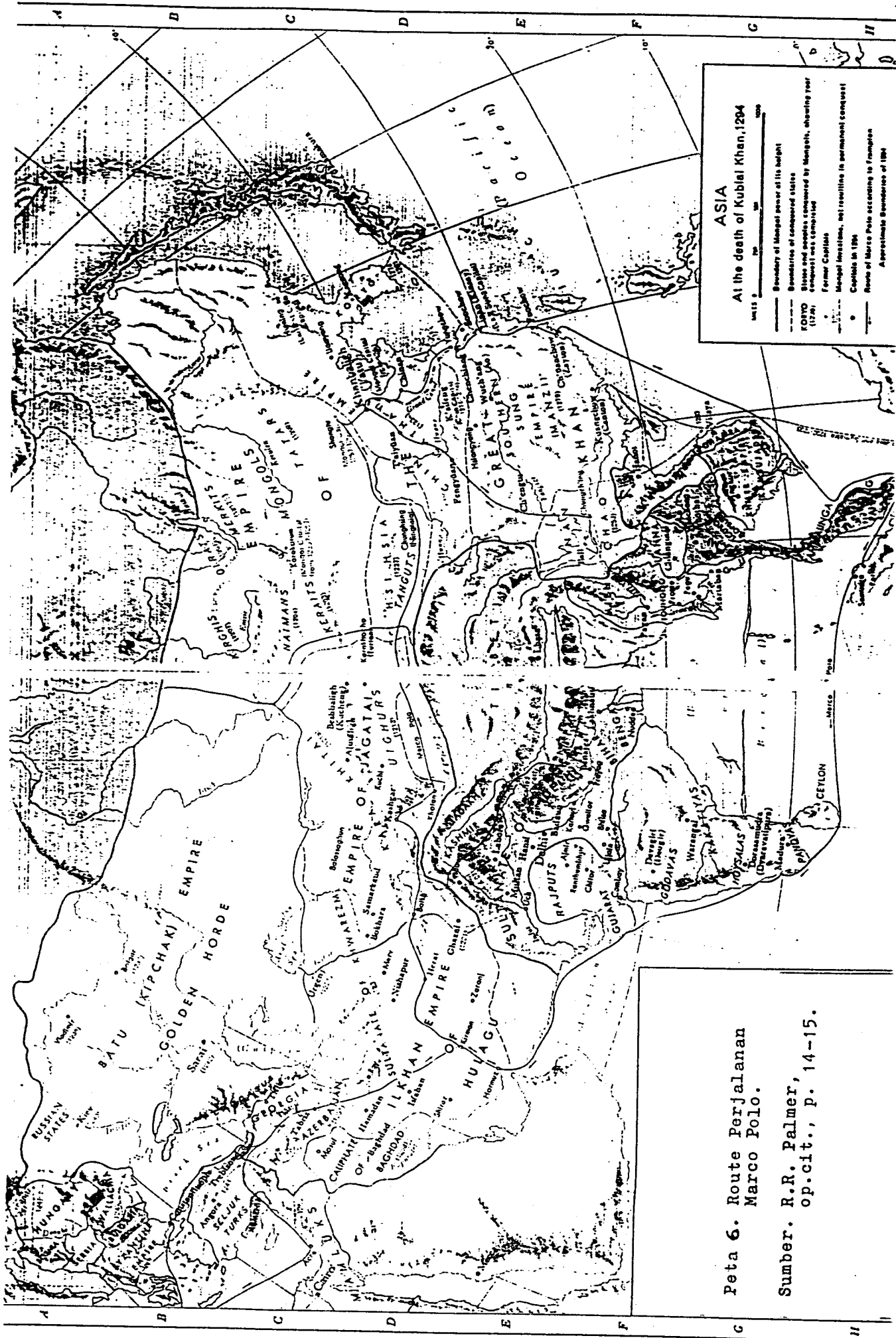
Sumber. Muhammad Yamin, Atlas Sejarah  
(Jakarta: Djambatan, 1956), p. 7.

Peta 5. Indonesia bagian Barat  
dalam tahun 695.



Sumber. O.W. Wolters, op.cit., p. 356.

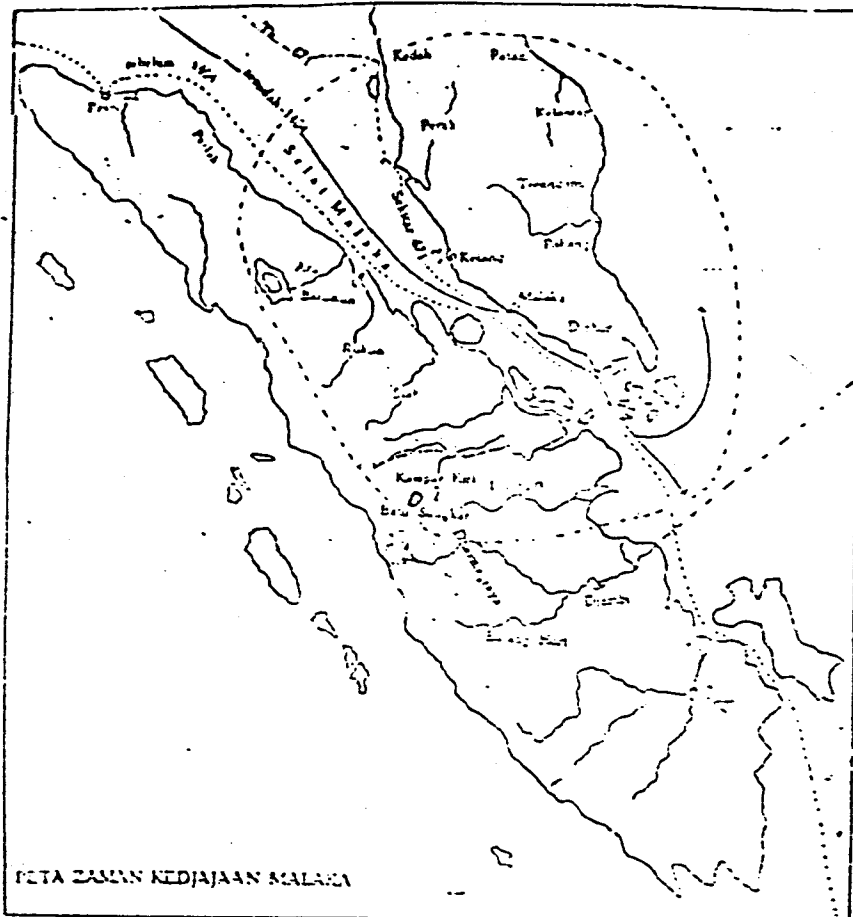




Peta 6. Route Perjalanannya Marco Polo.

Sumber. R.R. Palmer, op.cit., p. 14-15.

## Peta 7. KERAJAAN MALAKA



Sumber. Slamet Mulyana, Runtuhnya Kerajaan Hindu Jawa dan Timbulnya Negara-Negara Islam di Nusantara (Jakarta: Bhratara, 1968), p. 105.