

Perkembangan Pengangkutan Marin Sekitar Pantai Timur Tanah Melayu Zaman Tradisional dan Zaman Pentadbiran British
(The development of marine transport around the east coast of Malaya from the early age to the period of the British administration)

Mohd Samsudin, Azima Abd. Manaf, Shahizan Shaharuddin

Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan
Universiti Kebangsaan Malaysia
43600 UKM Bangi, Selangor, Malaysia

ABSTRAK

Pantai Timur Tanah Melayu merupakan laluan penting bagi kegiatan Marin semenjak abad pertama Masehi lagi yang menghubungkan bahagian dunia di sebelah Timur dan Barat. Malahan tidak ramai yang menyedari bahawa kawasan pantai timur Tanah Melayu ini adalah merupakan laluan penting bagi kapal-kapal laut yang menghubungkan empayar-empayar ternama di Kemboja, Vietnam dan Cina dengan Alam Melayu. Apabila kedatangan penjajah British di negeri-negeri Melayu, laluan ini terus digunakan sebagai laluan penting yang menghubungkan negeri-negeri pantai Barat dengan pantai Timur. Langkah pihak British memperhebatkan eksploitasi ekonomi di pantai barat semenanjung ia turut mendatangkan kesan peningkatan jumlah penduduk, mereka juga memerlukan kawasan pantai timur untuk menyediakan bekalan makanan dan juga aktiviti sokongan kepada kawasan pantai Barat. Keadaan ini ditambah pula dengan pengenalan kapalwap (steamships) yang telah memberi kesan kerancakan kegiatan pengangkutan marin terutamanya sekitar abad ke 18. Sehubungan dengan itu, artikel ini akan menghuraikan bentuk dan perkembangan pengangkutan marin di sekitar pantai timur Tanah Melayu semenjak dari awal lagi. Ianya bertujuan membuktikan bahawa kawasan perairan pantai timur Tanah Melayu adalah merupakan kawasan kegiatan marin yang penting semenjak dahulu lagi.

Katakunci: Sejarah Maritim, sejarah perkapalan, sejarah pentadbiran British.

ABSTRACT

Since the first century AD, the East Coast of Malaya has been an important hub for marine activities connecting the eastern and western parts of the world. In fact, many do not realize that the east coast of Malaya was an important route for ships that connects leading empires in Cambodia, Vietnam and China and the Malay World. Upon the arrival of British colonial rule in the Malay states, this route continued to be used to link the western coast of the states with the Eastern coast. The British' decision to intensify the economic exploitation of the West coast of the peninsula resulted in an increase in the population, hence the need to provide supplies to the West coast. This situation, coupled with the introduction of steamships heightened marine transport activities especially around the 18th century. This article will describe the design and development of marine transportation used in the vicinity of the east coast of Malaya from the beginning. It seeks to show that the east coast of Malaya was an important area of marine activities since time immemorial.

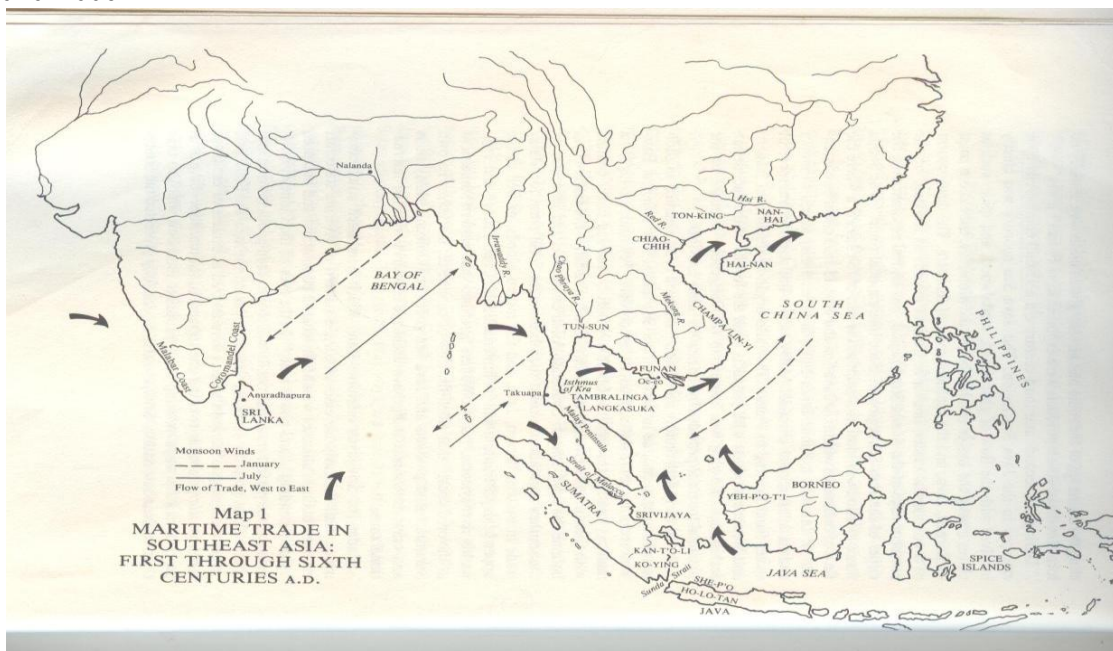
Keywords: Maritime history, shipping history, the history of British administration.

ZAMAN TRADISIONAL

Kawasan perairan pantai timur Malaysia di sekitar Laut China Selatan telah menjadi kawasan perairan yang penting bagi kegiatan perkapalan semenjak dari zaman awal kegunaan perdagangan maritim di Asia. Kawasan perairan ini berfungsi dalam dua bentuk; pertama ia menjadi nadi perhubungan bagi kegunaan masyarakat di sekitar Asia Tenggara khususnya di Indochina dan juga selatan China. Fungsi kedua, laluan ini menjadi laluan perdagangan daripada golongan pedagang yang berurusan antara Timur dan Barat atau antara India dan China. Kewujudan laluan laut bagi kapal-kapal ini adalah disebabkan oleh kewujudan kerajaan-kerajaan maritim seperti Chih-Tu, Lo yueh (Johor) dan Chieh Cha (Kedah) (Nik Hassan Shuhaimi, 2010). Kerajaan-kerajaan berkenaan wujud sebagai bandar pelabuhan menyediakan kegiatan perdagangan. Kegiatan perdagangan ini menjadi semakin penting apabila semakin ramai pedagang-pedagang dari China, India, Parsi dan Arab mula menggunakan laluan ini.

Adalah dipercayai bahawa laluan di perairan Laut China Selatan ini sudahpun digunakan oleh kerajaan Cham dan empayar China. Penemuan artifak daripada kapal-kapal yang tenggelam membuktikan bahawa laluan ini pernah digunakan oleh kapal-kapal pemerintahan empayar China. Namun demikian, maklumat mengenai kegiatan maritim kawasan pantai timur adalah terhad dan lebih banyak bergantung kepada sumber-sumber pengembara China (Andaya, 1982:21). Barbara dan Leonard Andaya adalah antara pengkaji yang banyak meberikan perhatian mengenai perkembangan kerajaan dan maritim di kawasan ini yang menggunakan sumber-sumber China dalam penulisan mereka.

Kepentingan laluan laut sekitar kawasan Laut China Selatan berhubung rapat dengan pembentukan kerajaan-kerajaan awal yang ada semenjak awal abad masehi yang bercirikan kerajaan maritim. Contoh-contoh kerajaan yang ada adalah seperti Funan, Pegu dan Ayuthia yang kebanyakannya menjalankan kegiatan perdagangan entrepot yang menikmati tambahan kekayaan dan juga hubungan kebudayaan dengan orang-orang luar (J. Kathirithamby Wells,1990:2). Sikap keterbukaan kerajaan maritim tersebut telah menarik ramai pedagang luar untuk menjalankan perdagangan dan dalam masa yang sama mengadakan bertukar pengaruh kebudayaan sesama penduduk tempatan. Dalam masa yang sama perolehan pendapatan yang tinggi daripada perdagangan telah mempengaruhi pemerintah seperti kerajaan Funan untuk menguasai kawasan perairan laut.



Jadual 1: Perdagangan Maritim di Asia Tenggara (Sumber Kenneth R. Hall, 1985)

Laluan perkapalan di sepanjang pesisir pantai Laut China Selatan adalah merupakan sebuah laluan perkapalan tradisional yang sudah digunakan semenjak awal masehi lagi. Ahli-ahli arkeologi percaya kegiatan perdagangan melibatkan kawasan pantai timur Tanah Melayu sudah mula berkembang semenjak abad pertama Masehi lagi (Nik Hassan Shuhaimi, 2010; Hall, 1985). Nik Hassan sebagai contohnya, mengaitkan penggunaan laluan ini dengan kewujudan kerajaan-kerajaan awal di sekitar perairan Laut China Selatan. Di antara abad pertama hingga ke 5 Masehi, Funan (150M-550M) dikatakan menguasai perdagangan di kawasan Nusantara apabila barangan menggunakan kapal diangkut menggunakan kapal ke Selatan China. (L. Palmer Briggs, 1950: 1) Funan adalah sebuah kerajaan maritim yang wujud pada abad pertama masehi dan mempunyai hubungan perdagangan laut dengan kawasan-kawasan pantai semenanjung Tanah Melayu. Kerajaan ini yang dipimpin oleh Fan Shih-man membina kekuatan melalui kapal-kapal laut. Pada ketika kerajaan ini berkembang sudah wujud beberapa penempatan perdagangan sekitar pantai timur semenanjung Tanah Melayu, antaranya ialah Pulau Tioman.

Kepentingan laluan perdagangan semenjak zaman tradisional dapat dikaitkan dengan kewujudan bandar-bandar maritime seperti dalam catatan China. Antaranya *Fo-lon-an* (Kuala Berang, Trengganu), *Peng-peng* (Pahang), *Teng-ya-nung* (Trengganu), *Chi-lan-tan* (Kelantan) dan *Lo-yueh* (Johor). Manakala sumber golongan pedagang Arab yang mula meneroka laut Asia Tenggara sekitar abad ke 7 Masehi mencatatkan mengenai *Tiyumah* (Pulau Tioman) (Nik Hassan Shuhaimi, 2010).

Selepas Funan, sebuah lagi kerajaan tua yang dapat dikaitkan dengan kepentingan jalan laut di pantai Timur Semenanjung Malaysia ialah *Chi-tu*. Sehingga hari ini masih berlaku perdebatan sarjana mengenai lokasi kerajaan ini tetapi ramai yang percaya ia terletak di negeri Kelantan. Kegiatan maritim penting bagi kerajaan ini yang mengadakan hubungan dengan China sekitar tahun 607 Masehi (Nik Hassan Shuhaimi, 2010). *Chih-tu* penting sebagai bukti sudah ada kegiatan maritim antara kerajaan China dan Tanah Melayu.

Penggunaan laluan maritim pantai timur Tanah Melayu menjadi bertambah penting apabila munculnya zaman keagungan perdagangan maritim bermula abad ke 14 hinggalah abad ke 16. Kepesatan ini berpunca daripada semakin meningkat hubungan perdagangan antara China dan India termasuklah daripada kumpulan pedagang-pedagang Arab. Penggunaan kapal layar memakan masa yang panjang serta memerlukan kapal-kapal singgah mendapat sumber bekalan dan air bersih di sekitar pantai timur Tanah Melayu (Reid, 1990:7). Ini menyebabkan pulau Tioman terus menjadi pelabuhan penting pada zaman ini.

Pembukaan dan kemajuan empayar Melaka pada abad ke 14 sebagai pelabuhan entrepot dan bandar perdagangan bagi kapal-kapal dan pedagang-pedagang yang belayar dari pelabuhan India dan Ceylon ke China dan lain-lain pelabuhan di Asia Tenggara meningkatkan penggunaan kapal di perairan pantai timur Tanah Melayu (R.P Anand, 1981:445) Malahan laluan perairan laut pantai timur Tanah Melayu digunakan oleh kapal-kapal yang belayar dari Siam dan tanah besar Asia Tenggara. Laluan ini juga digunakan oleh kapal-kapal dari China untuk datang berdagang ke Melaka.

Empayar Ming di China alah merupakan sebuah kerajaan yang menjalankan kegiatan perdagangan dan terkenal sebagai kuasa laut. Diantara 1403-1433 terdapat tujuh ekspedisi diraja dihantar ke kawasan selatan Asia dan Lautan India. Ianya dibawah pemerintahan laksamana terkenal iaitu Cheng Ho melibatkan hampir sebanyak 60 buah kapal dan seramai 27,000 orang. Pelayaran pertama Cheng Ho adalah pada tahun 1405 dan dianggap sebagai calon yang tepat dipilih oleh Maharaja China (A. Reid, 1990:6). Pelayaran Cheng Ho terlibat ke hampir 40 buah negeri yang kebanyakannya berjaya mengadakan hubungan diplomatik. Negeri-negeri Pahang dan Kelantan adalah dua buah negeri di kawasan pantai timur yang dilawati oleh armada Cheng Ho. Selain itu, Cheng Ho telah melawat ke beberapa negeri lain termasuklah Melaka, Palembang, Samudra, Lambri dan Aru di Sumatera, Ceylon, Cochin, Chola, Calicut di India sehinggalah ke Aden dan Djofar di Arab dan pelabuhan Hormus di Teluk Parsi (Fairbank, J.K., 1942:140). Hubungan perdagangan dengan kawasan pantai timur Tanah Melayu dijejaki sudah bermula pada zaman Dinasti T'ang (618-906) dan

berterusan selepas itu. Menjelang akhir abad ke 14 Pahang sudah menjadi kawasan yang sering dilawati oleh pedagang China (Fairbank, 1942: 141).



Jadual 2: Tongkang Cina yang digunakan sekitar pantai timur Tanah Melayu pada abad ke 7-18.

PULAU TIOMAN

Apa yang lebih menarik untuk membuktikan kepentingan jalan laut pantai Timur Semenanjung Tanah Melayu ialah mengenai peranan yang dimainkan oleh *Tiyumah* atau Pulau Tioman. Catatan pengembara Arab menamakannya sebagai *Tiyuman* (H Yule, 1882). Pulau ini sudah dikenali pelaut dan pedagang yang melalui laluan perdagangan kuno sejak seribu tahun dahulu (Nik Hassan Shuhaimi, 2010). Sumber-sumber bertulis dan tinggalan seramik di pulau ini membuktikan bahawa pulau ini adalah pelabuhan purba yang diminati oleh kapal-kapal yang terlibat dalam perdagangan Maritim. Pelayar Arab mengenali kepentingan Pulau Tioman ini kerana ia menghubungkan pelayaran mereka antara *Kalah* (Kedah) dan Champa (Yule, 1882:656). Catatan Arab mengatakan pelayaran dari *Kalah* ke *Tiyuman* mengambil masa selama 10 hari. Selain penting sebagai pelabuhan persinggahan bagi kapal-kapal untuk mendapatkan air bersih dan makanan, Pulau Tioman juga menjalankan kegiatan perdagangan entrepot. Kajian arkeologi mendapati pulau ini mempunyai tinggalan *ceramic*.

Jumpai arkeologi juga selari dengan catatan penulisan Arab pada abad ke 9 dan 10 masehi yang menyatakan pulau ini membekalkan kayu, beras, sandal kayu, sarang burung dan kelapa kepada pedagang yang singgah. Pandangan ini disokong oleh Leong Sau Heng, ahli arkeologi Malaysia yang berpendapat pulau Tioman berperanan penting membekalkan makanan kepada pelayar-pelayar yang berhenti di sini (Leong Sau Heng, 1990: 25). Dalam masa yang sama, pulau ini juga terkenal membekalkan kayu gaharu dan kapur barus bermutu tinggi. Namun demikian kesemua bahan ini kecuali kelapa tidak dihasilkan oleh Pulau Tioman, sebaliknya ia adalah barangan yang

dibawa masuk ke pulau ini oleh pedagang-pedagangan tempat di sekitar pantai Timur Semenanjung Tanah Melayu, khususnya dari Trengganu, Pahang dan Johor.

Pelayar-pelayar yang melalui perairan Pulau Tioman mendapati pulau ini penting bukan setakat membekalkan air mentah kepada kapal-kapal yang singgah, sebaliknya ia juga dapat menjadi daya penarik untuk singgah kerana menyediakan hasil perdagangan yang diperlukan oleh pedagang. Seterusnya Lau Sau Heng mengatakan;

“Judging from these Arab accounts, there is no doubt that the island was well located along the international shipping routes from about the ninth or tenth century onwards.”

Peranan Pulau Tioman, menjadikan perairan pantai timur Semenanjung Tanah Melayu terus menjadi penting sekitar abad ke 9 masehi. Hasil penemuan kapal karam pada 1998 di Pulau Belitung, diantara Pulau Sumatera dan Borneo mendapati pada abad ke 9 kegiatan perdagangan laut kawasan ini digunakan secara pesat oleh pedagang Arab dan India untuk sampai ke China (Michael Flecker, 2001: 336). Dicatatkan menjelang abad ke 9 masehi laluan pantai timur Johor sudah digunakan oleh pedagang-pedagang Arab untuk ke China.

“From Malabar passage was made either to Ceylon, the “Island of Rubies”, or directly to the Nicobar Island where water was taken on. The next port of call was Kalah Bar (Kedah). Ships sailed from there to Sumatra, Java and China. Those going directly to China proceeded down the Malacca Straits, stopped at Tioman Island for water, then carried on across the South China Sea to ports in Champa. From there they voyaged to Canton, either via Hanoi or via the direct route past the dangerous Paracel Reefs. The return voyage followed the same route in reverse” (Michael Flecker, 2001: 351).

ZAMAN PENTADBIRAN BRITISH

Pembukaan Terusan Suez pada 1869 telah memberikan kesan besar terhadap kegiatan perkapalan yang menghubungkan Eropah dan Asia. Dalam masa yang sama ia turut memberi impak terhadap kegiatan perkapalan di Tanah Melayu. Kegiatan perkapalan tradisional yang menghubungkan tanah besar Asia dengan negeri-negeri Tanah Melayu dan Singapura terus digunakan pada zaman British yang kemudiannya menjadi semakin giat. Laluan tradisional di sekitar perairan Pantai Timur Tanah Melayu terus digunakan sebagai laluan penting menghubungkan rantau Asia Tenggara dengan kawasan tanah besar Asia Tenggara seperti Vietnam, Kemboja, dan Selatan China.

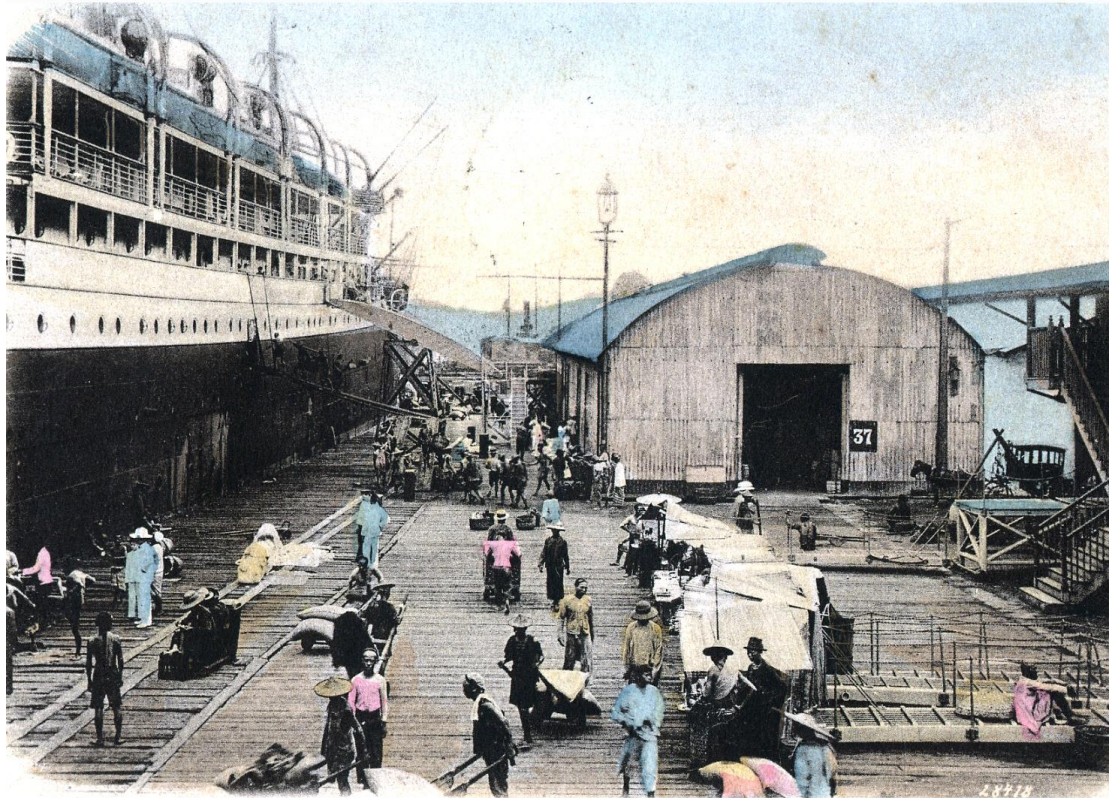
Perkembangan zaman perindustrian di Eropah memberi kesan terhadap kegiatan perkapalan terutama dengan pengenalan kapalwap (steamships) yang mula mendominasi perdagangan dunia dan perkhidmatan penumpang pada 1860an. Impak besar kepada Asia ialah selepas pembukaan Terusan Suez pada 1869 menjadikan perhubungan antara Eropah dan Asia semakin pesat dan kumpulan elit dan kelas pertengahan semakin ramai menggunakan perkhidmatan kapalwap ini (C Cartier, 1999:282). Dengan kemasukan kapal-kapal berkuasa wap (*steamship*) pada abad ke 18, ia telah menyumbang kepada kepesatan kegiatan perkapalan di Tanah Melayu. Penggunaan kapalwap menjadi kemestian bagi penumpang laut, malahan ia juga kemudiannya menjadi satu kaedah percutian dan pengembaraan golongan mewah. Keadaan ini membuka kepada pengembaraan penduduk Eropah melalui pantai timur Tanah Melayu untuk belayar ke Siam dan Kemboja.



Jadual 3: 'Weekly Mail Steamer', Kapal Laut, Semasa Tiba Di Pelabuhan Kuantan, Pahang; 1900-an (Sumber Arkib Negara Malaysia)

Pihak British yang menduduki Singapura telah menggunakan pelabuhan Singapura untuk menjalankan perdagangan dengan China (Tregonning, 1967: 1). Malahan Singapura adalah merupakan nadi kegiatan perdagangan British dengan kawasan rantau Asia Tenggara. Peranan Singapura telah dikembangkan menjadi pelabuhan entrepot menggantikan Melaka yang berhubung dengan negeri-negeri di Asia Tenggara. Kedatangan British ke Tanah Melayu pada abad ke 18 dengan tujuan utama mengeksploitasi bijih timah di negeri-negeri Melayu menjadikan negeri-negeri Melayu di kawasan pantai Barat menjadi penting. Kemajuan lebih banyak dicapai di kawasan pantai barat kerana kegiatan bijih timah yang mula menjadi penting. Dalam masa yang sama laluan maritim di sebelah pantai timur penting bagi membekalkan perdagangan dengan wilayah-wilayah di tanah besar Asia Tenggara seperti Siam, Kemboja, Vietnam dan juga China.

Pihak British tidak memajukan kawasan pantai timur semenanjung Tanah Melayu sepertimana yang dilakukan mereka di sebelah pantai barat kerana kawasan ini kurang berpotensi dari segi hasil bumi bijih timah dan galian lain. Negeri-negeri di pantai timur masih terlalu bergantung kepada sistem pengangkutan sungai dan laut sedangkan tiada sistem pengangkutan darat yang berfungsi sepenuhnya menghubungkan dengan negeri-negeri lain. Faktor ini menyebabkan pihak British lewat mengeksploitasi kawasan ini. Kegiatan pengangkutan laut yang lebih penting ialah membawa penumpang yang sebelum kedatangan British dimonopoli oleh syarikat-syarikat perkapalan pemodal Cina yang berulang alik di antara Singapura, Siam, Kemboja dan Vietnam.



Jadual 4: Pemandangan kapal Straits Steamship Holland di King's Dock, Singapura, 1928 (sumber: Arkib Negara Malaysia)

Kepentingan perairan Pantai Timur juga ada kaitan dengan kepesatan pelabuhan Singapura menjelang abad ke 18 yang dianggap sebagai "Gibraltar of the East" (C.S. Vlieland, 1934: 61).

"The development of Singapore was as rapid as it was inevitable; its position on the ocean highway to the Far East predestined to become one of the great ports and entrepots of the world, but for the greater part of the nineteenth century it was little more" (Vlieland, 1934: 68).

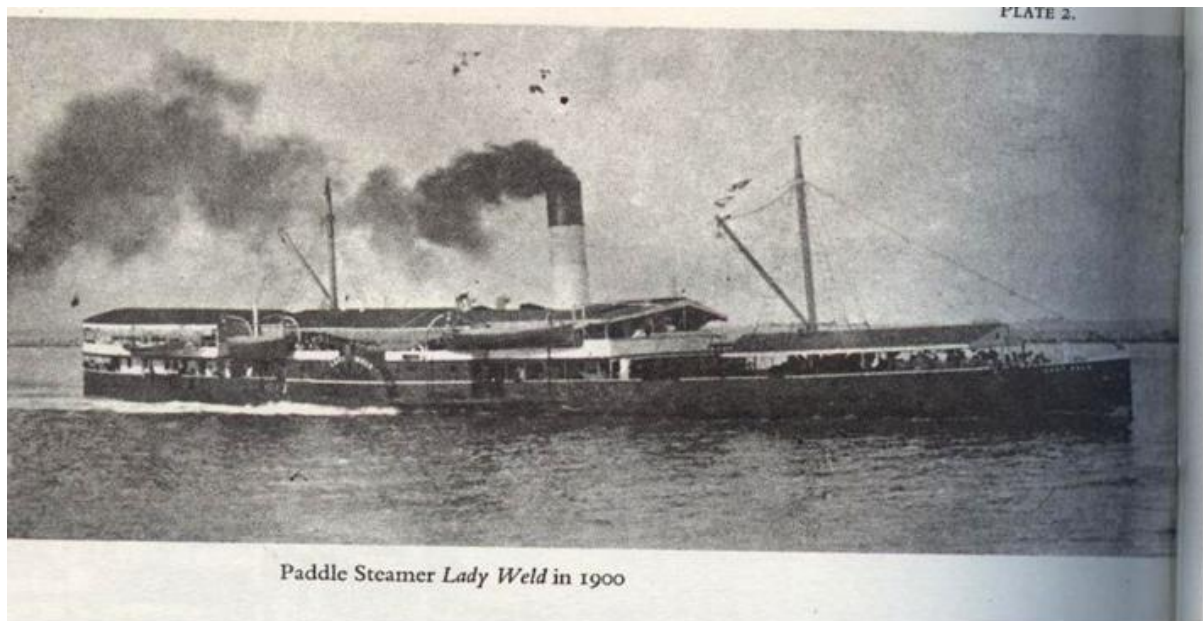
Singapura sudah berkembang pesat sebagai pelabuhan yang digunakan oleh pengguna daripada pantai timur semenanjung Tanah Melayu. Dato' Sir Mahmud Mat memberikan gambaran beliau mengenai Singapura tatkala pertama kali berlabuh di pelabuhan ini dalam perjalanan beliau untuk belajar di Maktab Melayu Kuala Kangsar pada bulan Mac 1909;

"To see Singapore harbour for the first time was, for me, a novel experience never to be forgotten. There was a large number of ships of all sizes from ocean liners down to smallest launches. There was a warship looking grey and grim with guns mounted facing forward and astern. There were water steamboats loaded to full capacity gliding along as if it was to sink." (Mahmud Mat, 1997: 51).

Dengan campurtangan British ke negeri-negeri Melayu bermula 1874, Tanah Melayu mula terikat dan terlibat secara langsung dengan bentuk ekonomi British yang mendapatkan hasil bahan mentah terutamanya bidan getah. Kegiatan ekonomi yang berlangsung di kalangan negeri-negeri

Selat (Pulau Pinang, Melaka dan Singapura) dengan negeri-negeri Melayu khususnya berkaitan dengan bijih timah yang kebanyakannya tertumpu di bahagian pantai barat. Manakala bahagian pantai timur, yang kebanyakannya terpencil dan tidak mempunyai simpanan bahan galian tidak menarik perhatian pihak British (Amarjit Kaur, 1980: 693). Ia mempengaruhi sikap pihak British menghadkan kemajuan pengangkutan darat sebaliknya terus menggunakan jalan laut tradisional. Jalan laut bukan sahaja membawa bahan-bahan dagangan malahan ia turut penting sebagai kegiatan penumpang, yang terdiri daripada penduduk kawasan pantai timur bergerak ke kawasan pantai barat seperti Kuala Lumpur dan Pulau Pinang. Sehingga tahun 1940-an laluan laut adalah merupakan alternatif terbaik bagi penduduk pantai timur Johor untuk bergerak ke Kuala Lumpur dan Singapura.

Walaupun kawasan pantai timur tidak dimajukan sebagai kawasan galian, namun pihak British sebaliknya membangunkan kawasan ini sebagai kawasan ekonomi pertanian. Pengenalan kepada tanaman getah telah mengubah pandangan pihak British terhadap negeri-negeri di pantai timur Tanah Melayu kerana kawasan ini mula dibangunkan sebagai kawasan berpotensi untuk mengeluarkan sumber ekonomi kepada pihak British. Salah satu kawasan penting ialah kawasan pantai timur Johor khususnya daerah Mersing, Kluang dan Kota Tinggi. Oleh kerana belum ada sistem pengangkutan yang kemas, pengenalan tanaman getah di kawasan pantai timur menjadikan laluan laut sebagai laluan penting membawa keluar hasil-hasil getah dari kawasan ini untuk dieksport melalui Singapura. Peranan jalan laut pantai timur Johor terus menjadi penting apabila tanaman kelapa sawit mula diperkenalkan selepas Perang Dunia Kedua.



Jadual 5: Kapal wap menggunakan pengayuh bernama *Lady Weld* sekitar 1900. (Sumber K.G. Tregonning, 1967)

CABARAN LALUAN LAUT

Kegiatan perlanunan adalah merupakan cabaran utama yang dihadapi oleh kapal-kapal yang menggunakan laluan perairan pantai Timur semenanjung Tanah Melayu. Kegiatan ini sudahpun bermula semenjak zaman kerajaan Melayu lagi. Gambaran ini telah diberikan oleh Harry Lake (1894:281) ;

In former times all merchantmen engaged in the China trade passed through this strait, as the present route to the south of Singapore was extremely unsafe owing to the hordes of pirates which infested these seas; even in the Tebrau

Straits ships were often attacked and destroyed by Malay piratical phraus (perahu).

Istilah lanun dan pelanunan mula digunapakai di Asia oleh ahli-ahli politik dan intelektual British pada abad ke 17 dan 18. Alfred Rubin, dalam kajiannya bertajuk *The Law of Piracy* menyatakan (G M. Chenoweth, 1996: 120);

The word 'piracy' was first used by the English in connection with affairs in Southeast Asia in the loose (English language) vernacular of 1608 to refer to possibility politically organized sea-borne Malayan soldiers taking part with the Dutch in their unsuccessful attack on Portugese Malacca. The word was used in 1717 by William Dampier to refer to Malays who interfered with (Dutch) shipping in the Straits of Malacca in 1689."

Istilah ini kemudiannya telah digunakan sebagai satu bentuk sejarah Asia Tenggara khususnya mengenai kerajaan dan kelautan Stamford Raffles bagi merujuk kepada perkembangan kegiatan perampasan hartabenda oleh kumpulan tertentu terhadap masyarakat dan juga orang-orang Eropah (O.W. Walters:1982).

Pada zaman pentadbiran British, kaedah mereka untuk menghalang kegiatan perlanunan ialah mengiringi kapal-kapal dagang dengan angkatan tentera laut. Dengan cara ini kerajaan British dapat menjamin kegiatan perdagangan laut dan dalam masa yang sama menjamin keselamatan kawasan perairan daripada ancaman lanun. Kapal-kapal British juga dilengkapi dengan senjata yang boleh mempertahankan mereka daripada serangan lanun.

The British promote trade by sending out soldiers. Soldiers and trade are mutually dependent. Thus they have proceeded to overpower the other island barbarians (J.K. Leonard, 1972: 161).

STRAITS STEAMSHIP COMPANY

Sebelum penggunaan kapal wap, kapal-kapal layar yang menjalankan perkhidmatan hanya belayar apabila ia mempunyai muatan (kargo) yang penuh serta tidak mempunyai jadual perjalanan ke sesuatu destinasi secara tetap. Akibatnya, pedagang-pedagang terpaksa memastikan bahawa bahan muatan yang dihantar adalah dalam jumlah maksimum dan kadang kala bersifat spekulatif kerana perkhidmatan kapal yang tidak tetap (Chiang Hai Ding, 1969: 54). Pengenal kapal wap telah memberi kesan besar terhadap industri perkapalan. Dengan penggunaan kapal wap, pelayaran kapal tidak lagi terlalu bergantung kepada musim dan tiupan angin menjadikan mereka bebas belayar pada bila-bila masa. Di samping itu, pengenalan kepada sistem telegraf juga memberi kemajuan kepada industri perkapalan kerana bahan muatan yang dihantar adalah berdasarkan kepada jumlah permintaan yang diterima. Menjelang tahun 1870-an, jumlah muatan yang dihantar dan diterima mengalami perubahan apabila muatan yang dihantar keluar dari pelabuhan di Tanah Melayu menjadi lebih besar berbanding yang diterima.

Walaupun penggunaan kapal wap menunjukkan perkhidmatan yang lebih efisien, tetapi ia memerlukan modal yang besar. Pelaburan kepada industri perkapalan tidak akan memberikan keuntungan serta merta serta terdedah kepada kerugian sebaliknya memerlukan masa yang panjang. Perkhidmatan kapal wap memerlukan penyelenggaraan kapal yang tinggi menyebabkan caj perkhidmatannya lebih mahal berbanding kapal layar. Hanya syarikat yang mempunyai modal besar yang sanggup bertahan dalam industry ini. Mereka memerlukan jaminan keuntungan yang hanya boleh diberikan dengan kerancakan pengeluaran getah dan bijih timah serta pengeluaran lain-lain

bahan sokongan berbentuk makanan. Bagi kawasan pantai timur Johor, perkhidmatan perkapalan yang digunakan ialah muatan penumpang disamping gaharu, kelapa dan rotan. Dalam kes pantai timur Semenanjung Tanah Melayu, pelabuhan penting yang menyediakan perkhidmatan bagi pantai timur Johor berpusat di Singapura.

Jadual 6: Anggaran kadar muatan (maksimum dan minimum) yang dikeluarkan 1892-1898

| | Bijih Timah | Gambir | Lada Hitam | Kelapa | Rotan |
|------|-------------|--------|------------|--------|-------|
| 1892 | 6/5 | 24/2 | 26/- | 24/7 | 23/- |
| 1893 | 5/6 | 23/20 | 23/10 | 23/5 | 21/4 |
| 1894 | 5/1 | 26/6 | 26/6 | 25/5 | 22/9 |
| 1895 | 6/9 | 20/22 | 20/11 | 20/- | 19/5 |
| 1896 | 5/4 | 23/3 | 13/3 | 13/1 | 13/7 |
| 1897 | 14/4 | 21/7 | 21/7 | 21/7 | 21/7 |
| 1898 | 23/9 | 33/9 | 33/9 | 31/3 | 43/9 |

Sumber: Singapore Chamber of Commerce Annual Report 1907, App. D: 50.

Straits Steamship Company telah ditubuhkan dengan nama The Straits Navigation Company di Singapura pada 20 Januari 1890. Ianya adalah hasil usaha Theodore Cornelius Bogaardt berbangsa Belanda yang menjadi salah seorang pengarah syarikat ini. Sebelum penubuhan Straits Steamship, syarikat-syarikat Eropah yang menjalankan perdagangan di Singapura menggunakan perkhidmatan syarikat-syarikat perkapalan Eropah dari Britain, Jerman, Itali dan Belanda. Syarikat ini ditubuhkan apabila pengarah-pengarah Mansfield & Company iaitu A.P. Adams, D.J. Mathens dan J. Burkinshaw bersatu dengan jutawan Tan Jiak Kim, Tan Keong Saik dan Lee Cheng Yan menubuhkan syarikat kerjasama Eropah-Singapura pada tahun 1890 dengan modal berbayar sebanyak \$10 juta dalam bentuk saham bernilai \$10 iaitu Straits Steamship Company (K.G. Tregonning, 1967:17).

Penubuhan syarikat ini adalah pada tahun yang sama Sir Frank Swettenham mengarahkan pembinaan jalan keretapi menghubungkan Klang ke Kuala Lumpur yang menjadi pusat kegiatan bijih timah di Selangor. Syarikat ini berperanan mengangkut kargo-kargo bijih timah, kopi, lada hitam, beras dan tembakau. Dalam masa yang sama ia kapal-kapal syarikat ini juga digunakan untuk membawa masuk buruh-buruh China ke Tanah Melayu untuk bekerja di lading-ladang getah dan lombong bijih timah (Chia, Joshua Yeong Jia:2007). Perkembangan penting dunia seperti pembukaan Terusan Suez pada 1869 dan Revolusi Perindustrian di Eropah menjelang akhir abad ke 17 telah melonjakkan hubungan perdagangan antara Eropah dan Asia. Perkembangan ini menjadikan Singapura menjadi pelabuhan penting di Asia.

Pada tahun 1909 Perjanjian Inggeris-Siam ditandatangani dengan persetujuan Siam menyerahkan negeri-negeri Melayu Utara iaitu Kedah dan Perlis di pantai barat dan Kelantan dan Trengganu di pantai Timur kepada pentadbiran Inggeris. Perkembangan ini membuka lebih banyak perhatian kepada pihak Inggeris untuk terlibat dalam aktiviti marin di bahagian pantai timur. Straits Steamship Co memulakan perkhidmatannya ke Kelantan dan kawasan pantai timur pada tahun 1909 mewujudkan persaingan dengan syarikat yang sedia ada iaitu *Siam Steam Navigation Company*. Selepas dua tahun bersaing yang menyebabkan kesukaran mendapatkan keuntungan kepada kedua-dua syarikat, akhirnya satu perjanjian ditandatangani dalam bulan Julai 1912 memberikan konsesi kepada syarikat Siam Steamship menjalankan perkhidmatan dari Kota Bharu dan lain-lain pelabuhan di sebelah pantai timur hingga ke Singapura. (Tregonning, 1967:41) Perkhidmatan ini

turut meliputi kawasan pantai timur semenanjung meliputi negeri-negeri Kelantan, Terengganu, Pahang dan Johor.

Kemunculan Singapura turut memberi kesan lonjakan ekonomi kepada Johor. Ia memberikan peluang perniagaan besar kepada Straits Steamship. Menjelang tahun 1914, syarikat ini memiliki 17 buah kapal untuk memenuhi perkhidmatan kargo dan penumpang. Menjelang tahun 1922, the Straits Steamship mempunyai 24 buah kapal kesemuanya bernilai \$5.5 juta. Kemeselehan ekonomi dunia pada tahun 1930-an turut memberi kesan negatif kepada syarikat ini, apabila keuntungannya merosot dan perkhidmatan dikurangkan. Bagaimanapun menjelang 1937, syarikat ini kembali memperolehi keuntungan. Menjelang tahun 1937, the Straits Steamship bersetuju bekongsi modal menubuhkan Malayan Airways tetapi keluar daripada pentadbiran menjelang 1957 (Joshua Chia:2007).

Dari segi perkhidmatan syarikat the Straits Steamship, ianya turut berkembang mengikut perkembangan semasa. Menjelang meletusnya Perang Dunia Kedua, syarikat ini mempunyai sebanyak 51 buah kapal tetapi mengalami kerugian besar sewaktu berlakunya perang dan pada waktu perang syarikat ini telah didaftarkan di United Kingdom dengan nama Singapore Straits Steamship Company (Joshua Chia:2007).

PERSAINGAN PERKHIDMATAN KAPAL WAP

Lonjakan harga bahan mentah terutamanya getah dan bijih timah telah mengembangkan industri perkapalan pada zaman pantadbiran British. Keperluan utama bagi pelombong dan pedagang adalah untuk menghantar bahan-bahan mentah berkenaan melalui Singapura ke benua Eropah. Sebagai contoh pada bulan Mei 1900 harga bijih timah telah melonjak naik mendadak daripada 27s 6d kepada 40s, menjelang tahun 1906 harga bijih timah naik 5s lagi. Perkembangan ini menyebabkan syarikat perkapalan yang memonopoli perkhidmatan mengangkut muatan bijih timah bertindak menaikkan kadar tambang muatan tetapi telah ditentang oleh kumpulan pedagang-pedagang terutamanya the Straits Trading Company, pengeluar utama bijih timah di Tanah Melayu. Kumpulan peladang getah yang diketuai oleh John Anderson daripada syarikat Guthrie juga turut membantah langkah syarikat perkapalan menaikkan harga perkhidmatan (Chiang Hai Ding, 1969:60).

Walaupun pengeluaran bijih timah lebih tertumpu di pantai barat Tanah Melayu, peningkatan harga getah dan bijih timah turut menyumbang kepada kenaikan kadar perkhidmatan mengangkut bahan-bahan keluaran dari pantai timur Johor terutamanya kelapa dan gambir. Akibatnya ia menyebabkan harga bahan-bahan ini yang diambil daripada petani menjadi semakin rendah kerana pembeli tidak sanggup membeli bahan-bahan tersebut dengan harga yang tinggi. Ianya menyebabkan lambakan kelapa dan gambir dan menggugat perkhidmatan kedua-dua bahan ini.

Sebagai langkah mengelakkan manipulasi perkhidmatan kapal wap, pihak British telah memperkenalkan undang-undang yang dinamakan *the Freight and Steamship Bill* pada Jun 1910. Matlamat undang-undang ini adalah untuk menghalang syarikat kapal mengenakan caj yang tinggi dan tidak munasabah (Chiang Hai Ding, 1969:62). Bagaimanapun undang-undang ini telah ditentang oleh beberapa syarikat perkapalan yang berpengaruh, antaranya C.W. Darbshire dari Paterson, Simon & Co. Mereka menentang dengan menganggap undang-undang ini sebagai 'monstrous, unbusiness-like and a freak legislation' (Chiang Hai Ding, 1969: 63). Tindakan menyekat syarikat perkapalan mengenakan caj yang tinggi turut mendapat sokongan daripada golongan peniaga. Walaubagaimanapun menjelang 1911 kerajaan British berjaya melaksanakan peraturan mengawal caj perkapalan.

KESIMPULAN

Kawasan perairan pantai timur Tanah Melayu telah menjadi kawasan kegiatan maritim yang penting bagi Asia Tenggara. Kududukannya di antara laluan India dan China menjadikan ia berfungsi semenjak dari abad pertama masehi. Sewaktu kewujudan kerajaan tradisional di Asia Tenggara, laluan ini sudah berfungsi sebagai laluan dagangan dan pengangkutan manusia. Malahan terdapat pandangan yang mengatakan bahawa ini adalah bukti bahawa masyarakat tradisional di Tanah Melayu adalah merupakan masyarakat maritim. Persoalan yang dibincangkan sehingga hari ini ialah sama ada bentuk masyarakat maritim wujud lebih awal daripada masyarakat agraria atau sebaliknya? Persoalan ini dapat dijawab dengananya danya lebih banyak kajian mengenai kegiatan masyarakat tradisional di Tanah Melayu. Namun demikian sehingga hari ini sudah ada bukti yang menunjukkan beberapa kawasan yang menjadi pelabuhan penting bagi kapal-kapal tradisional terutamanya Pulau Tioman, Pekan dan Kuala Trengganu. Pulau Tioman khususnya sudah berfungsi sebagai pelabuhan entrepot sejak abad ke-6 masehi lagi.

Kegiatan maritim di pantai timur Tanah Melayu terus menjadi penting pada zaman pentadbiran British. Walaupun negeri-negeri pantai Timur tidak menjadi kawasan eksplorasi ekonomi British, namun negeri-negeri pantai timur berperanan besar sebagai pembekal makanan dan juga kayu kepada Tanah Melayu. Di samping itu, kawasan perairan ini juga penting bagi laluan perdagangan antara Singapura dengan negeri-negeri tanah besar Asia Tenggara teruamtanya Siam, Kemboja dan Vietnam dan juga tanah besar China. Singapura membangun sebagai sebuah pelabuhan utama kerana ia juga berfungsi sebagai nadi perhubungan maritim dengan negeri-negeri tanah Besar Asia Tenggara. Kepentingan kawasan perairan pantai timur terus menjadi penting sehingga hari ini sebagai laluan utama menghubungkan Thailand, Kemboja dan Vietnam dengan dunia sebelah barat.

RUJUKAN

- Anand, R.P. Apr 1981. "Practice in South-East Asia until 1600 and Modern law of the Sea," *The International and Comparative Law Quarterly*, Vol. 30, no. 2.
- Andaya, B.A. dan Leonard Y. Andaya, 1982, *A History of Malaysia*, Macmillan Asian Histories Series, Hong Kong.
- Briggs, L. Palmer. May 1930. "The Khmer Empire and the Malay Peninsula", *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 9, no. 3.
- Cartier, C. April 1999. "Cosmopolitics and the Maritime World City," *Geographical Review*, vol. 89, no. 2.
- Chia, Joshua Yeong Jia. 2007. *Straits Steamship Company*, National Library Board Singapore
- Chiang Hai Ding. 1969. "The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897-1911," *Journal of Southeast Asian History*, Vol. 10, no. 1.
- Chenoweth G.M. 1996. "Piracy" and the Modern World System, *Journal of Law and Religion*, Vol. 13, no. 1.
- Fairbank, J.K., Feb. 1942. "Trade and China's Relations with the West," *The Far Eastern Quarterly*, Vol. 1, no. 2.
- Flecker, Michael. Feb 2001. "A Ninth-Century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China, *World Archaeology*, vol. 32, Shipwrecks.
- Hall, K.R. 1985. *Maritime trade and state development in early Souteast Asia*. Sydney: George Allen & Unwin.
- Kaur, Amarjit. Aug 1980. "The Impact of Railroads on the Malayan economy, 1874-1941", *The Journal of Asian Studies*, vol. 39. No. 4.

- Leinbach, Thomas R. June 1975. "Transportation and the Development of Malaya", *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 65, no. 2.
- Leong Sau Heng. 1973. A study of ceramic deposits from Pengkalan Bujang, Kedah. Tesis Sarjana, Universiti Malaya.
- Leong Sau Heng, "Collecting Centres, Feeder Points and Entreport in the Malay Peninsula, 1000 B.C. – A.D. 1400," dlm J Kathirithamby Wells & J Villiers, *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Deminise*, Singapore University Press, 1990.
- Leornard, J.K. 1972. "Overlordship and Western Penetration in Maritime Asia: A Late Ch'ing Reappraisal of Chinese Maritime Relations", *Modern Asian Studies*, Vol. 6, no. 2.
- Nik Hassan Shuhaimi Nik Abd. Rahman & Zuliskandar Ramli, 2010. "Kerajaan-Kerajaan Awal di Malaysia dan Hubungannya dengan Kerajaan lain di Nusantara, China dan India", Majlis Polemik Sejarah Malaysia Sesi ke 23, 9 Disember 2010, Arkib Negara Malaysia
- Reid, A. Feb. 1990. "An 'Age of Commerce' in Southeast Asian History, *Modern Asian History*, vol. 24, no. 1.
- Tregonning, K.G. 1967, *Home Port Singapore: A History of Straits Steamship Company Limited 1890-1965*, Oxford University press, Singapore.
- Vlieland, C.S. Jan 1934. "The Popupalation of the Malay Peninsula: A Study in Human Migration", *Geographical Review*, vol. 24. No. 1.
- Walters, O.W. 1982. *History, Culture, and Region in Southeast Asian Perspective at 40*, Institute Southeast Asian Studies.