

SEJARAH PERADABAN MARITIM:  
PERANAN SUNGAI DALAM SEJARAH  
PERADABAN MARITIM  
DI JAMBI DAN RIAU

Didik Pradjoko  
Singgih Tri Sulistiyono



DIREKTORAT SEJARAH  
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN  
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
JAKARTA 2018

SEJARAH PERADABAN MARITIM:  
PERANAN SUNGAI DALAM SEJARAH PERADABAN MARITIM DI JAMBI DAN RIAU

Pengarah  
Hilmar Farid

Penanggung jawab  
Triana Wulandari

Koordinator  
Agus Widiatmoko

Editor  
Bondan Kanumoyoso

Penulis  
Didik Pradjoko  
Singgih Tri Sulistiyono

Pengumpul Data  
Dwiana Hercahyani, Budi Karyawan S, Devi Kusumastuti P,  
Restuwati, Dede Sunarya, M. Hafiz Wahfiuddin

Tata Letak dan Grafis  
Wahid H.

Penerbit  
Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan,  
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan  
Jalan Jenderal Sudirman, Senayan, Jakarta 102070  
2018

ISBN: 978-602-1289-98-3

Deskripsi Cover:  
Peta Sumatera Pada Masa Kolonial tahun 1907 – 1922  
Lukisan Jambi Kolonial (1889)

Sumber:  
*Overzichtskaart van Het Eiland Sumatra*, Koleksi Perpustakaan Nasional  
Jakarta

# DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	3
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN	5
SAMBUTAN DIREKTUR SEJARAH	6
PROLOG	7
<b>Bagian I Pulau Sumatera, Iklim, Cuaca, Dan Angin</b>	<b>9</b>
<b>Bagian II Kajian Geografi Jambi Dan Riau</b>	<b>19</b>
Jambi	19
Topografi	19
Iklim	20
Riau	21
Topografi	22
Iklim	24
<b>Bagian III Faktor-Faktor Pendorong Kemajuan Maritim</b>	<b>25</b>
Di Pantai Timur Sumatera	25
Warisan Dunia Maritim Sriwijaya	25
Sungai-Sungai Sebagai Sarana Penghubung	28
Berbagai Komoditi Yang Menggerakkan Aktifitas Masyarakat	30
<b>Bagian IV Peradaban Maritim Lembah Sungai Batanghari</b>	<b>34</b>
A. Jambi Masa Klasik	34
Melacak Kontinuitas Sejarah Jambi	34
B. Jambi Pada Masa Islam	43
Masuknya Islam Di Jambi	43
Masa Kerajaan Islam Di Jambi	45
C. Jambi Pada Masa Interaksi Dengan Bangsa Barat	51
Jambi Dalam Dinamika Kemaritiman	51

Jambi Menghadapi Kongsi Dagang Eropa	54
D. Jambi Pada Masa Kontemporer	62
Jambi Pada Masa Kemerdekaan	62
Jambi Dan Konteks Maritim Modern Pasca Kemerdekaan	68
<b>Bagian V Peradaban Maritim, Hulu Dan Hilir Di Dataran Riau</b>	<b>76</b>
A. Riau Pada Masa Klasik	77
Jaringan Ketangka Masa Awal	80
Riau Pada Masa Pasca Sriwijaya	83
B. Riau Pada Masa Islam	84
Jaringan Maritim Dan Masuknya Islam Di Riau	84
Perkembangan Islam Di Riau	86
Aktivitas Maritim Masa Kerajaan-Kerajaan Islam Di Riau	90
C. Riau Pada Masa Interaksi Dengan Bangsa Barat	97
Perdagangan	99
Pelayaran	109
D. Riau Masa Kontemporer	117
EPILOG	128
ENDNOTE	130
DAFTAR PUSTAKA	140

# SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN



Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikan penulisan buku sejarah peradaban Indonesia. Kami menyambut gembira dengan penerbitan buku sejarah peradaban maritim. Buku dengan judul “Peranan Sungai Dalam Sejarah Peradaban Maritim di Jambi dan Riau”, cukup menarik karena dari sisi historis kedua daerah ini mempunyai akar sejarah maritim yang kuat terutama pada era Kerajaan Sriwijaya yang berkembang pada abad ke-7 M. Kekuatan Maritim masyarakat Riau dan Jambi tetap kuat ketika memasuki periode kerajaan-kerajaan Islam di Negeri Melayu. Bahkan ketika hegemoni bangsa-bangsa Eropa memasuki kepulauan nusantara, kekuatan maritim di perairan Selat Malaka khususnya wilayah geopolitik Jambi dan Riau tetap kuat hingga awal abad ke-20 M. Salah satu kunci kekuatan masyarakat maritim kedua wilayah tersebut sebenarnya tidak berpusat di perairan pesisir, namun justru pusat-pusat peradaban maritimnya berada di daerah tepian aliran sungai dan relatif jauh dari wilayah pesisir.

Buku ini memberi gambaran bahwasannya jalur sungai ternyata menjadi jantung perkembangan peradaban maritim. Salah satu diantaranya di daerah Jambi dan Riau, khususnya di daerah aliran Sungai Batanghari di Jambi dan Sungai Kampar dan Siak di daratan Riau. Di tepian sungai inilah jejak peradaban maritim dapat dijumpai hingga sekarang, baik bangunan monumental, seperti Kawasan Percandian Muara Jambi di Jambi dan Kawasan Percandian Muara Takus di Riau, maupun keberadaan pusat-pusat permukiman dan perdagangan, bahkan istana kesultanan masa Islam.

Mengangkat tema maritim dengan tidak melupakan keberadaan sungai menjadi sangat penting. Maritim yang secara umum dimaknai tentang kelautan beserta aktivitasnya, namun dalam kenyataannya tidak demikian. Justru untuk wilayah pulau-pulau besar seperti Kalimantan dan Sumatera, kemaritiman tumbuh dan berkembang di sepanjang aliran sungai yang menghubungkan daerah ulu (*hinterland*) dengan ilir (pesisir, *coastal area*). Kemaritiman Indonesia, pada kenyataannya tidak hanya laut dan kehidupan pantainya, namun juga kehidupan masyarakat dan budayanya di aliran sungai-sungai yang telah berabad-abad menjadi ruang hunian dan membentuk karakter dan budaya Indonesia.

Akhirnya selamat membaca dan semoga buku ini dapat memberi sumbangan historiografi dalam dinamika perjalanan sejarah bangsa Indonesia, serta bermanfaat dalam memperkuat identitas bangsa dan Negara kita sebagai bangsa maritim.

Jakarta,  
Direktur Jenderal Kebudayaan

# SAMBUTAN DIREKTUR SEJARAH



Puji Syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat dan hidayah-Nya buku sejarah peradaban maritim dengan judul “Sejarah Peradaban Maritim di Pantai Timur Sumatera” telah dapat kami sajikan. Buku ini memberikan gambaran bagaimana sejarah perkembangan peradaban maritim sungai yang terdapat di wilayah Jambi dan Riau.

Topografi Pulau Sumatera memiliki banyak sungai besar yang memberi sumbangan terhadap perkembangan maritim. Peradaban maritim di Pulau Sumatera tidak hanya terdapat di wilayah laut dan pesisir saja tetapi juga di sungai-sungai yang menghubungkan antara wilayah pedalaman dan pesisir. Sejak milenium pertama pusat-pusat pertumbuhan permukiman dan kota-kota dagang di Pulau Sumatera juga berada di sepanjang aliran sungai, seperti di wilayah Riau dan Jambi.

Sungai sebagai pusat peradaban maritim di wilayah Riau dan Jambi ditunjukkan dengan keberadaan pusat-pusat kerajaan besar yang terletak di sepanjang aliran sungai, baik kerajaan pada masa klasik Hindu dan Buddha maupun pada masa Islam dengan berdirinya pusat-pusat kesultanan yang terletak di daerah aliran sungai, seperti Sungai Batanghari, Sungai Kuantan, Sungai Indragiri, Sungai Kampar, ataupun Sungai Siak. Hal ini setidaknya menguatkan posisi penting sungai dalam dunia maritim.

Buku Sejarah Peradaban Maritim di Pantai Timur Sumatera yang diterbitkan Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan kiranya dapat menjadi bacaan untuk menambah historiografi pengetahuan peradaban maritim, yang tidak hanya bertumpu pada laut dan pesisir namun juga dibangun di atas peran sungai yang ada di daratan.

Kami menyampaikan terimakasih kepada semua pihak yang memberi kontribusi atas terbitnya buku ini. Akhir kata kami mengucapkan selamat membaca, semoga buku ini bermanfaat.

Jakarta, Desember 2018  
Direktur Sejarah

# PROLOG

Sudah sejak dahulu kita ketahui bahwa peradaban masyarakat selalu dekat dengan air. Sungai dan lingkungan sekitarnya, menjadi tempat berkembangnya peradaban manusia, karena air yang menjadi sumber kehidupan. Di sekitar sungai di berbagai penjuru Nusantara ditemukan banyak peninggalan dari masa pra-sejarah hingga abad ke-20. Peralatan sederhana yang digunakan manusia dalam kehidupan sehari-hari, candi dari masa Kerajaan Hindu-Buddha hingga perkembangan industri dan perdagangan meninggalkan jejak di sekitar sungai. Dengan demikian sungai memiliki peranan penting dalam peradaban manusia di Indonesia.

Pulau Sumatra, salah satu pulau di Indonesia yang memiliki aliran sungai terbanyak di Indonesia. Perbukitan Barisan menjadi sumber mata air aliran sungai-sungai tersebut. Aliran sungai itu bermuara ke perairan Selat Malaka, Selat Berhala, Selat Sunda dan Samudera Hindia. Banyak perkampungan yang tersebar di sekitar sumber mata air sungai hingga ke muara. Perkampungan yang menyebar tersebut terdapat pula di perairan sungai di Riau dan Jambi. Kedua wilayah yang sekarang menjadi nama provinsi yang terletak di Sumatra ini memiliki banyak aliran sungai dan di sekitarnya terdapat perkampungan. Istilah ulu dan ilir menjadi kunci peradaban sungai di kedua wilayah tersebut.

Kawasan ilir atau hilir merupakan kawasan pesisir atau muara sungai. Kawasan tersebut dihuni oleh para pedagang dari berbagai wilayah. Kawasan ilir menjadi jalur keluar masuk para pedagang. Baik di Riau

maupun Jambi, kawasan ilir tumbuh menjadi pemukiman yang padat dan ramai. Kota dagang sekaligus pelabuhan berada di kawasan ilir. Penduduk di kawasan ilir ada yang bekerja sebagai nelayan, namun sebagian besar adalah pedagang. Selain penduduk setempat dan pendatang, kawasan ilir juga didiami oleh Orang Laut.

Sedangkan kawasan ulu atau hulu merupakan kawasan di sekitar sumber air. Tepatnya terletak di daratan tinggi dan sekitaran di Perbukitan Barisan. Baik di Jambi maupun Riau, kawasan ulu menjadi tempat penghasil berbagai komoditi mulai dari emas, karet, kopi, lada, rotan dan juga kayu gelondongan. Kawasan ulu dihuni ada penduduk asli seperti orang Melayu, orang Batin dan juga orang Minangkabau. Walaupun merupakan pendatang, namun orang Minangkabau memiliki posisi istimewa di Jambi dan Riau.

Migrasi yang dilakukan orang Minangkabau ke Riau dan Jambi menjadi pendorong adanya kegiatan perdagangan dan berladang di kedua wilayah tersebut. Riau dan Jambi menjadi dua wilayah penting bagi Minangkabau karena jalur darat dan jalur sungai di kedua wilayah itu dapat dimanfaatkan untuk aktivitas perdagangan dengan dunia luar. Dari Jambi dan Riau, komoditi seperti kopi dan emas dapat diangkut ke Singapura dan Johor. Hal ini menjadi tantangan bagi pihak Belanda karena memunculkan persaingan dagang yang lebih banyak menguntungkan Inggris. Namun orang Minangkabau begitu juga dengan penduduk di Jambi dan Riau mengabaikan hal tersebut.

Migrasi orang Minangkabau dan hubungan dagang yang mereka lakukan mampu menggerakkan perekonomian di Jambi, Riau dan Sumatra Barat.

Ulu dan Ilir di Riau dan Jambi tidak hanya mewakili kegiatan perekonomian. Ulu dan ilir juga merujuk pada pembentukan kawasan pemukiman, percampuran penduduk dan legitimasi para pemimpin lokal yang bersaing dengan bangsa asing. Istilah tersebut juga merujuk pada jalur pelayaran sungai di Jambi dan Riau. Topografi kedua wilayah tersebut dan jalur sungai yang beranak pinak menjadikan perairan sungai di Riau dan Jambi begitu menarik untuk dikaji dan dipahami. Ulu ilir menjadi pijakan awal peradaban sungai di Sumatra, khususnya di Jambi dan Riau. Kajian perairan sungai juga menambah khasanah kajian maritim di Indonesia sehingga tidak hanya berfokus pada perairan luas seperti teluk, laut dan samudra dan tidak hanya berfokus pada perairan timur Indonesia.

Keadaan Riau dan Jambi saat ini tentu saja berkaitan erat dengan keadaan lingkungan dan pemanfaatan lingkungannya di masa lampau. Lingkungan sungai mengalami perubahan, yaitu lebar sungai yang semakin sempit, kedalaman air sungai di beberapa titik juga semakin dangkal. Perubahan yang kentara adalah jumlah aliran sungai yang berkurang banyak dibandingkan keadaan abad ke-20 baik di Jambi dan Riau. Hal tersebut disebabkan karena pohon di hutan semakin berkurang akibat penjualan kayu gelondongan ke Singapura. Begitu juga pembukaan lahan untuk perkebunan karet dan sawit. Tidak dapat dipungkiri juga bahwa pertambangan minyak bumi menyumbang perubahan topografi dan keadaan lingkungan di Riau dan Jambi.

Kemajuan teknologi dan pencarian keuntungan yang lebih besar menyebabkan

pemerintah Hindia Belanda bahkan pemerintahan saat ini untuk mengeksploitasi wilayah Riau dan Jambi. Kawasan pemukiman di ulu dan ilir di Riau dan Jambi juga mengalami perubahan. Hal tersebut tidak dapat dipungkiri dari pengalihan jalur dan sarana transportasi. Sungai tidak lagi menjadi jalur transportasi utama dan sumber kehidupan. Masyarakat malah menganggap sungai sebagai tempat pembuangan akhir. Tidak jarang sungai meluap karena hutan yang semakin sedikit baik di Riau dan Jambi.

Memahami kawasan Ulu dan Ilir di Jambi dan Riau dapat membantu kita untuk mengambil kebijakan yang tepat dalam mengelola keadaan lingkungan saat ini. Hal tersebut sudah mencakup dari pemberdayaan sumber daya alam dan sumber daya manusia. Tidak hanya itu, kajian peradaban sungai di ulu dan ilir di Riau dan Jambi juga menjadi pijakan awal kajian peradaban kelompok masyarakat dari kedua wilayah tersebut. Manusia di Riau dan Jambi yang hingga sekarang dapat mempertahankan keberadaannya adalah merupakan bukti dari kelenturan dan berkembangnya peradaban sungai. Sementara itu, peradaban sungai dapat menjadi guru untuk mengajarkan cara memahami dan memanfaatkan lingkungan di Riau dan Jambi secara baik dan bijak. Karya tulis Sejarah Peradaban Maritim: Peranan Sungai dalam Peradaban Maritim di Riau dan Jambi ini dapat menjadi pijakan awal mengenai peradaban perairan sungai di kawasan ulu dan ilir Sumatra. Karya ini juga membuktikan bahwa kajian maritim tidak hanya mengenai perairan luas seperti laut dan samudera, juga tidak hanya berpusat di perairan timur Indonesia.

# BAGIAN I

## PULAU SUMATERA, IKLIM, CUACA, DAN ANGIN



Peta Pulau Sumatera

Sumber: Pengolahan Data BIG 2018

**P**ulau Sumatera secara geografis merupakan bagian dari Kepulauan Indonesia dan berada di garis khatulistiwa. Pulau ini secara umum iklim, cuaca, dan pengaruh anginnya tidak jauh berbeda dengan bagian lain dari wilayah Indonesia. Garis khatulistiwa yang membelah Sumatera mempengaruhi keadaan iklim dan menjadi faktor yang signifikan terhadap perkembangan sejarah dan kebudayaan di pulau ini dan berbagai komunitas yang mendiami kepulauan Indonesia lainnya.

Iklim di kepulauan Indonesia kemungkinan mulai stabil sejalan dengan kemapanan iklim dunia pada zaman interglasial sekitar tujuh ribu tahun lalu. Pada masa itu rupa bumi kepulauan Indonesia kurang lebih hampir sama seperti sekarang.

Proses geologis yang sangat panjang selama ratusan juta tahun akhirnya memposisikan Indonesia sebagai kawasan khatulistiwa yang secara astronomis terletak antara koordinat

6°LU-11°LS dan dari 95-141° BT. Secara geografis terletak di antara dua benua, yaitu benua Asia dan benua Australia serta di antara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Kombinasi letak astronomis di kawasan ekuator dan letak geografis yang berada di antara dua benua dan samudera telah menjadikan Indonesia sebagai daerah pertemuan sirkulasi eridional (*Hadley*) dan sirkulasi zonal (*Walker*) yang sangat mempengaruhi keragaman iklim Indonesia. Keragaman iklim dan bentuk topografi pulau-pulau di Indonesia menciptakan siklon tropis yang mewarnai dinamika musim di Indonesia yang berlangsung secara simultan sepanjang tahun. Meskipun regularitas musim merupakan sesuatu yang bersifat rutin namun kejadian-kejadian alam yang ekstrim juga bisa terjadi.<sup>1</sup>

Perairan laut ternyata juga memiliki kontribusi yang signifikan terhadap iklim di kepulauan Indonesia. Posisi kepulauan Indonesia sebagai kawasan yang didominasi oleh perairan laut (*maritim*) di areal ekuator telah mengkondisikan iklim Indonesia menjadi hangat, basah, banyak awan, dan banyak hujan. Iklim tropis basah yang dimiliki oleh Indonesia merupakan konsekuensi pengaruh dari angin muson. Pengaruh ini menyebabkan Indonesia memiliki dua musim secara bergantian, yaitu musim kemarau dan musim hujan. Rata-rata curah hujan tahunan sangat beragam, mulai kurang dari 1.000 mm/tahun di kawasan semi-arid tropik, 1.780-3.175 mm/tahun di dataran rendah, hingga 6.100 mm/tahun di kawasan pegunungan. Kelembaban udara umumnya sangat tinggi, dengan nilai kelembaban relatif yang pada umumnya di atas 80%. Suhu udara umumnya hangat dengan keragaman tahunan yang kecil antara 26 – 30° C.<sup>2</sup>

Dinamika angin merupakan faktor penting yang menentukan iklim dan dinamika kehidupan di Indonesia. Hal ini terkait erat dengan posisi silang Indonesia di antara dua benua dan dua samudera, yang membawa berpengaruh berupa angin musim timur dan barat atau dikenal juga dengan istilah

muson Asia Tenggara dan muson Australia. Untuk Indonesia, Muson Asia Tenggara dan Australia masing-masing membawa dampak berupa musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Angin muson atau angin musim merupakan angin yang secara tahunan berubah arah. Oleh karena itu di samping digunakan sebagai pedoman para petani dalam menanam berbagai produk pertanian dan perkebunan, angin musim juga dimanfaatkan oleh para pelaut untuk melakukan kegiatan pelayaran dan perdagangan serta untuk kepentingan migrasi.

Muson sering didefinisikan sebagai sistem sirkulasi angin yang berbalik arah setiap musim yang disebabkan oleh perbedaan sifat termal antara benua dan perairan yang bersumber dari gerak semu matahari. Seperti diketahui bahwa pada 21 Juni matahari berada di belahan bumi utara (BBU) dan 22 Desember berada di belahan bumi selatan (BBS). Ketika matahari berada di BBU, suhu di BBU lebih tinggi sehingga memunculkan tekanan rendah dibagian tersebut. Hal sebaliknya juga terjadi ketika matahari berada di BBS. Hal ini sesuai sifat angin yang bergerak dari daerah yang bertekanan tinggi ke daerah yang bertekanan rendah. Pada bulan Desember, Januari, Februari, angin muson bertiup dari BBU ke BBS. Daerah Indonesia dari Sumatera Selatan, Jawa, Bali, Lombok, Nusa Tenggara, hingga Papua angin muson yang bertiup adalah muson barat. Sedangkan di Sumatera lainnya dan Kalimantan Barat, angin muson yang bertiup adalah muson timur laut. Sebaliknya, ketika bulan September, Oktober, dan November, angin muson bertiup dari BBS ke BBU. Pada saat itu wilayah Indonesia bagian selatan mencakup Sumatra Selatan, Jawa, Bali, Lombok, Nusa Tenggara, hingga Papua mengalami angin muson timur sedangkan daerah Sumatera lainnya dan Kalimantan Barat mengalami muson barat daya. Untuk daerah Sumatera, Jawa, Bali, Lombok, Nusa Tenggara dan Papua, bertiupnya angin muson barat praktis bersamaan dengan musim hujan, karena muson

barat membawa banyak uap air dari perairan Pasifik Barat. Sementara itu, angin muson timur bersamaan dengan musim kemarau karena terlebih dahulu udara dari muson timur melewati benua yang luas yaitu Australia, sehingga membawa udara kering. Namun demikian musim hujan atau kemarau tidak sepenuhnya dipengaruhi muson, ada juga faktor-faktor lainnya seperti banyaknya uap air, keadaan geografis, keadaan topografi, dan lain-lain. Hal ini yang menyebabkan musim hujan tidak tepat terjadi pada bulan tertentu. Musim hujan dapat terjadi lebih lambat atau lebih cepat, begitu juga dengan musim kemarau.<sup>3</sup>

Sistem angin muson sangat menentukan pelayaran dan perdagangan antarpulau di kawasan kepulauan Indonesia serta antara kepulauan Indonesia dengan dunia luar. Aktivitas pelayaran dan perdagangan secara reguler diuntungkan oleh perubahan periodik yang disebabkan oleh angin muson ini. Selama musim kemarau yang berlangsung mulai sekitar April hingga Oktober, angin muson bergerak dari timur dan tenggara menuju ke barat dengan kecepatan tertinggi pada bulan Agustus. Musim hujan berlangsung dari Desember hingga April. Angin muson barat menjadi lemah ketika mereka tiba di bagian timur kepulauan Indonesia. Implikasinya adalah bahwa daerah-daerah ini memiliki lebih sedikit curah hujan dibandingkan daerah-daerah di bagian barat Kepulauan Indonesia. Di bagian timur Nusantara, musim kemarau juga lebih panjang daripada di bagian barat. Di wilayah sekitar Laut Jawa dan sebelah baratnya, angin barat menyebabkan hujan lebat, sementara pada muson timur cuaca berkabut.<sup>4</sup>

April adalah bulan transisi. Di bagian barat Kepulauan Indonesia, transisi arah angin muson dimulai pada bulan April meskipun muson barat masih dominan. Pada bulan November, angin muson barat meningkat dan mencapai kecepatan tertinggi pada bulan Januari dan Februari. Namun pada bulan Maret, angin muson ini menjadi lemah

Meski demikian, hal ini cukup variatif karena bergantung kepada topografi lokal. Di perairan sekitar Jakarta misalnya, pengaruh angin darat dan angin laut dapat mencapai bagian utara Kepulauan Seribu. Selama muson timur, langit sedikit berawan dan akan berkabut saat fajar tetapi setelah beberapa jam terbitnya matahari, kabut menjadi awan. Selama musim angin barat, terutama pada bulan Januari dan Februari, hujan lebat biasanya turun di malam hari. Sementara itu, selama musim kemarau langit bisa sangat jernih meski kadang-kadang masih mendung.<sup>5</sup>

Di kawasan timur kepulauan Indonesia, muson timur lebih dominan dan lebih panjang daripada muson barat. Pada bulan April, muson timur yang mendominasi kawasan ini pada awal tahun dan bertiup dengan cepat dan terus-menerus dari Mei hingga Oktober. Bulan November merupakan masa transisi dari muson barat menuju ke muson timur. Karakter terkuat selama masa transisi ini adalah bahwa angin bertiup tidak beraturan dan datang dari segala arah. Hal ini mempengaruhi angin darat dan angin laut juga. Selama muson timur, langit biasanya berkabut di malam hari. Setelah matahari bersinar langit akan cerah dan jernih. Namun demikian kadang-kadang angin yang menuju ke arah barat laut membawa debu sehingga membatasi jarak pandang para pelaut.<sup>6</sup>

Di bagian tengah kepulauan Indonesia, khususnya di kawasan Laut Jawa, transisi dari musim hujan (muson barat) ke musim kemarau (muson timur) dimulai lebih awal yaitu sekitar pada bulan Maret dan April. Selama masa transisi (pancaroba) ini arah angin sering berubah-ubah. Dari Mei hingga Oktober muson timur bergerak secara konsisten ke barat dan barat laut dan mencapai kecepatan tertinggi pada bulan Agustus. Pada bulan Oktober, arah angin mulai berubah hingga November. Pada bulan Desember, angin barat mulai bergerak ke arah yang konstan dan mencapai kecepatan tertinggi pada bulan Januari

dan Februari. Selama muson barat, curah hujan di Laut Jawa lebih berat daripada di daratan Jawa, sedangkan pada periode muson timur hujan (seandainya terjadi) lebih banyak di daratan. Air pasang biasanya terjadi pada bulan purnama tetapi hampir tidak pernah mencapai dua meter. Di sepanjang pantai selatan Kalimantan, air pasang menurun seiring dengan perjalanan ke timur sampai tiba di muara Sungai Jelahi. Di bagian barat Laut Jawa, air pasang bisa mencapai antara satu hingga satu setengah meter dan di bagian timur bisa mencapai sekitar tiga meter.<sup>7</sup>

Angin muson bertiup dengan tenang di sepanjang Selat Malaka. Dataran tinggi Sumatra dan Semenanjung Malaya menghalangi laju baik muson timur maupun barat. Pedagang biasanya mendapat manfaat dari muson barat laut dengan pelayaran dari Melaka ke Riau, Johor dan pantai utara Jawa untuk selanjutnya menuju Makassar dan ke kepulauan Maluku. Mereka menggunakan rute dari Malaka ke Kepulauan Maluku di sepanjang pantai timur Sumatra, pantai utara Jawa (Banten, Jakarta, Cirebon, Cirebon, Gresik, dll.) kemudian ke Bali, Lombok, Sumbawa, Makassar dan pulau-pulau di Maluku. Namun demikian mereka juga bisa menggunakan jalur perdagangan melalui pantai selatan Kalimantan untuk mencapai Makassar. Pelayaran dari

Makassar ke pulau-pulau Maluku mengambil satu dari dua rute. Rute pertama dimungkinkan selama musim barat laut Oktober-Desember. Kapal mampu berlayar ke selatan menuju Pulau Buton dan kemudian berbelok ke kiri untuk mencapai Banda dan Ambon. Rute kedua digunakan selama musim tenggara dari bulan Juni-Agustus untuk perjalanan dari Makassar ke Maluku Utara, kemudian ke Papua melalui Manado di Sulawesi Utara, Ternate dan Seram. Pada rute ini, kapal juga menggunakan angin darat dan angin laut dari daratan utama Sulawesi, yang bertiup selama Juli-September. Pada pelayaran pulang ke arah barat dari Papua dan pulau-pulau Maluku, kapal umumnya mendapat manfaat dari muson timur laut yang berlangsung antara Mei-September. Namun demikian perjalanan ini mengharuskan singgah di beberapa pelabuhan karena angin menjadi lebih lemah ketika melintasi Flores dan Laut Jawa pada bulan Juni di bawah pengaruh muson tenggara bulan Juni-Agustus. Kapal-kapal bisa melanjutkan perjalanan ke arah barat selama musim timur laut yang berlangsung pada Agustus ketika arus bergerak ke arah yang sama dengan arah angin. Para pelaut sangat menyadari betapa sulitnya berlayar melawan angin dan sekaligus arus laut.<sup>8</sup>



Di perbatasan barat daya Laut Jawa (di sekitar Selat Bangka), terdapat ombak yang kuat tetapi tidak teratur, dan sangat dipengaruhi oleh angin muson. Air pasang dari Laut Jawa memasuki Selat Bangka dan bertemu dengan air pasang lainnya yang datang dari Laut Cina Selatan. Arah arus air laut sepenuhnya dipengaruhi oleh angin yang bertiup di selat. Selama muson barat, kapal berlayar dari Lampung dan Palembang ke Pontianak dan kemudian ke pantai selatan Kalimantan. Kapal-kapal itu berlayar pulang selama musim timur laut (dari Mei hingga September). Untuk berlayar ke Jakarta, kapal dapat menggunakan muson utara selama Januari-April. Selain itu, selama musim tenggara pada bulan Juni-Agustus mereka dapat berlayar ke pelabuhan di sepanjang pantai timur Sumatra, bahkan ke Singapura, Malaka dan Penang.<sup>9</sup>

Sementara itu kapal-kapal yang berlayar di sepanjang pantai utara Jawa sangat dipengaruhi oleh angin darat dan laut. Selama musim timur, kapal yang melakukan perjalanan dari Batavia ke Surabaya harus memanfaatkan angin darat dan laut serta harus berlayar tidak terlalu jauh dari pantai. Jika kapal berlayar dari Jakarta pada petang atau malam hari bisa memanfaatkan angin darat hingga mencapai daerah Terumbu Cirebon. Dalam pelayaran kapal harus menjaga setidaknya 10 mil dari pantai untuk menghindari Batuan Pematang dan Korowelang serta Karang Bapang sampai mendekati Semarang. Setelah melewati Semarang, kapal dapat menggunakan angin laut untuk mencapai Surabaya.<sup>10</sup> Selama muson barat laut, ketika sebuah kapal telah melewati pulau-pulau Mandalika, disarankan untuk tidak berlayar terlalu dekat dengan wilayah itu, karena arus timur akan membawa kapal dengan cepat melewati Selat Surabaya. Jika hal itu terjadi maka sebuah kapal layar yang berusaha mencapai Selat Surabaya dapat menghadapi bahaya besar karena harus menghadapi angin barat dan arus yang berlawanan.<sup>11</sup>

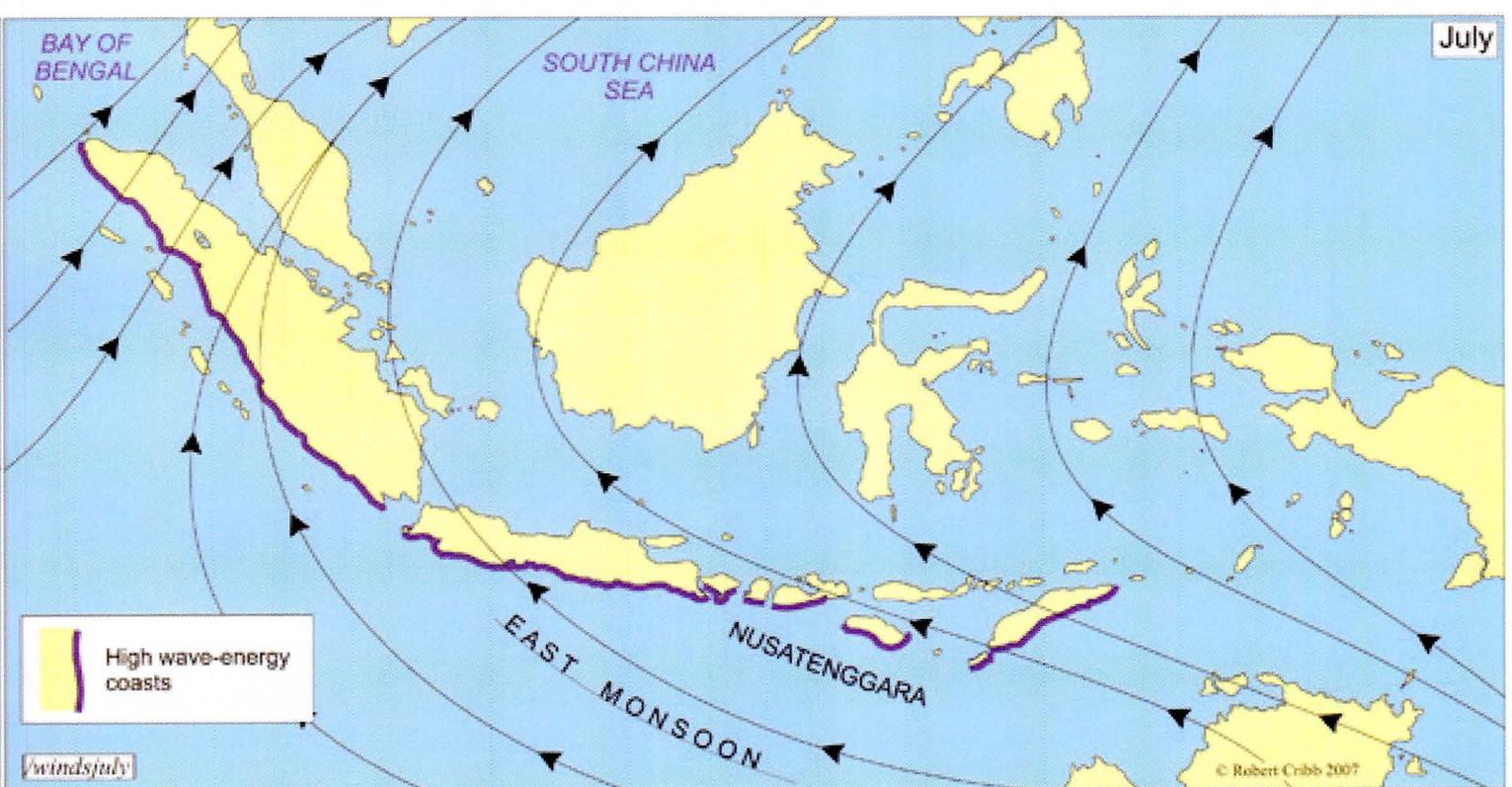
Kondisi yang sulit dihadapi oleh pelaut yang berlayar dengan menggunakan kapal layar dari Surabaya ke Jakarta di musim barat terutama ketika angin bertiup kencang. Namun demikian pelaut bisa memanfaatkan setiap belokan sedikit dari angin barat. Dalam pelayaran itu kapal harus menghindari berlayar di laut lepas. Jika badai datang, pelaut perlu berlindung terlebih dahulu di pelabuhan karena cuaca buruk seperti itu biasanya tidak berlangsung lama. Dapat dikatakan bahwa sebagian besar rute pelayaran di sepanjang Pantai Utara Jawa tidak aman di musim hujan. Namun demikian musim ini digunakan untuk mencapai pulau-pulau di sebelah timur Jawa yaitu: Bali, Lombok, Timor, dan sebagainya.<sup>12</sup> Di kawasan ini pelayaran selama musim timur lebih mudah dan lebih aman daripada di musim barat. Namun demikian kapal-kapal yang menggunakan mesin tidak menghadapi masalah dengan adanya perubahan musim ini. Pada abad ke-19 pelayaran dari Batavia ke Semarang membutuhkan waktu sekitar 36 jam dengan singgah di pelabuhan Cirebon dan Pekalongan.<sup>13</sup>

Angin muson barat laut dan timur laut tidak begitu kuat dan tidak teratur terhalangi oleh pulau Kalimantan. Hal ini membuat pelayaran di perairan Laut Jawa bagian utara lebih aman dan bebas dari badai. Pengaruh angin laut dan darat, baik yang berasal dari Sulawesi atau dari Pulau Kalimantan juga dominan di sini. Angin darat dari Sulawesi bertiup selama muson tenggara bulan Juli-September dan angin laut bergerak selama musim angin barat laut Oktober – April. Sementara itu angin sepoi-sepoi dari Kalimantan berhembus selama muson barat laut dan angin laut di musim tenggara. Hal ini memungkinkan terjadinya hubungan perdagangan antara Makassar dan pelabuhan di sepanjang Pantai Barat Sulawesi, seperti Parepare, Suppa, Majene dan Kaili dan pusat perdagangan di sepanjang pantai tenggara Kalimantan seperti Banjarmasin, Samarinda, dan Bulungan. Di pantai selatan Kalimantan,

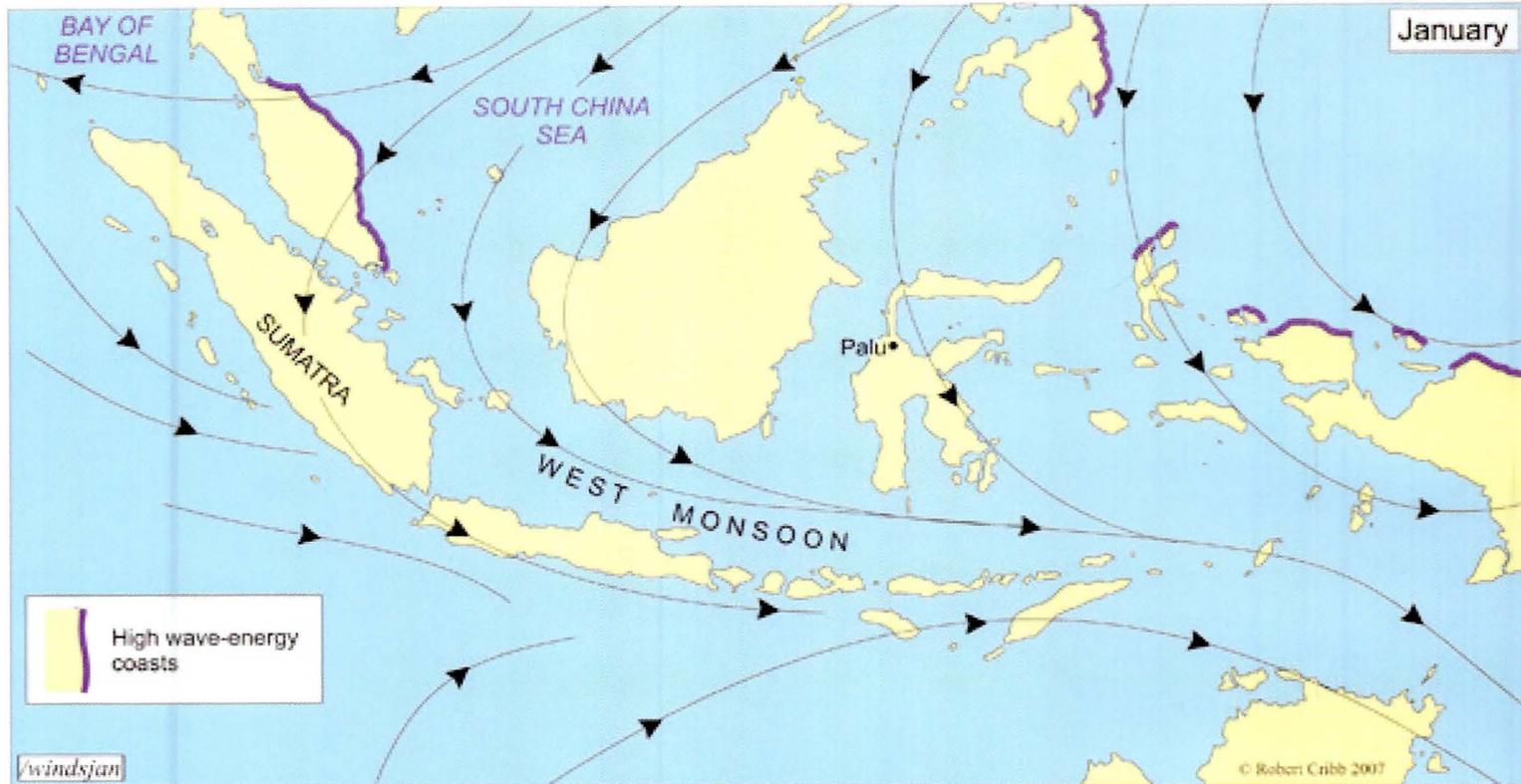
angin muson tenggara bertiup dari Mei hingga September, disertai dengan hujan deras. Selama musim angin barat laut (dari bulan Oktober hingga April) hujan turun terus-menerus dan badai kadang terjadi. Di perairan ini, arus air laut pada umumnya mengikuti arah angin.<sup>14</sup>

Pengaruh muson tenggara dan utara juga memungkinkan hubungan pelayaran antara wilayah Laut Jawa dan negara-negara yang terletak di utara kepulauan Indonesia seperti Filipina, Jepang dan Cina. Pelaut dari Tiongkok, Sulu dan Luzon tiba di Makassar dengan menggunakan

angin utara. Bahkan sebelum kehadiran orang Barat, rute pelayaran antara Cina dan kepulauan Indonesia telah berkembang. Rute ini meliputi Cina-Jawa-Kepulauan Sunda Kecil dan pulau-pulau Maluku. Dengan menggunakan muson utara, mereka juga berlayar di sepanjang Pantai Barat Kalimantan. Muson ini juga digunakan oleh pelaut Makassar untuk menyeberangi Laut Flores ke kawasan Nusatenggara. Mereka bahkan mampu mencapai pantai utara Australia. Pelayaran pulang dilakukan selama angin muson tenggara.<sup>15</sup>



Peta Gambaran Arah Angin pada Bulan Juli  
Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

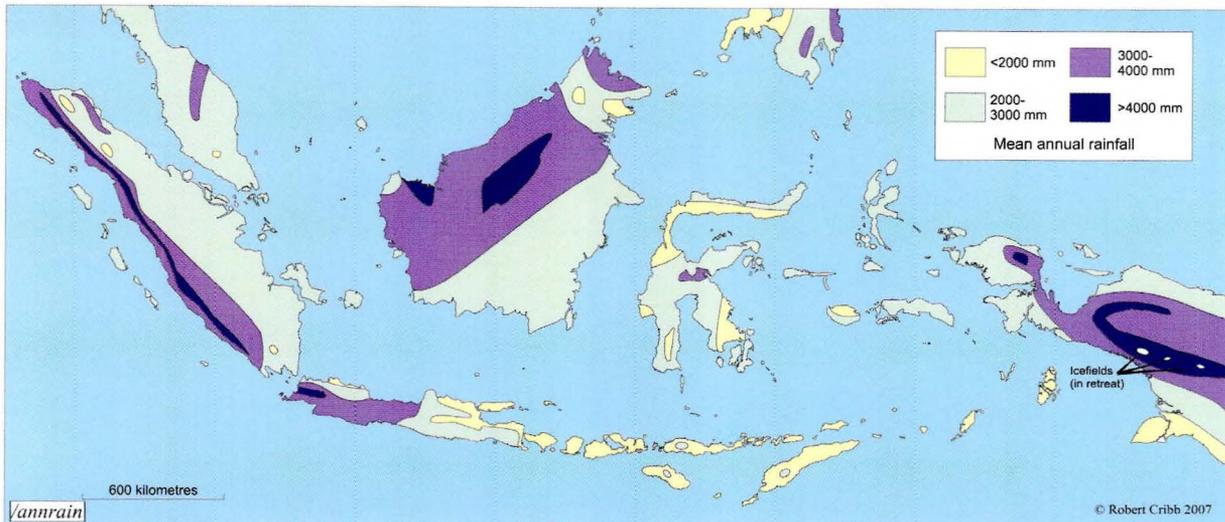


Peta Gambaran Arah Angin pada Bulan Januari

Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

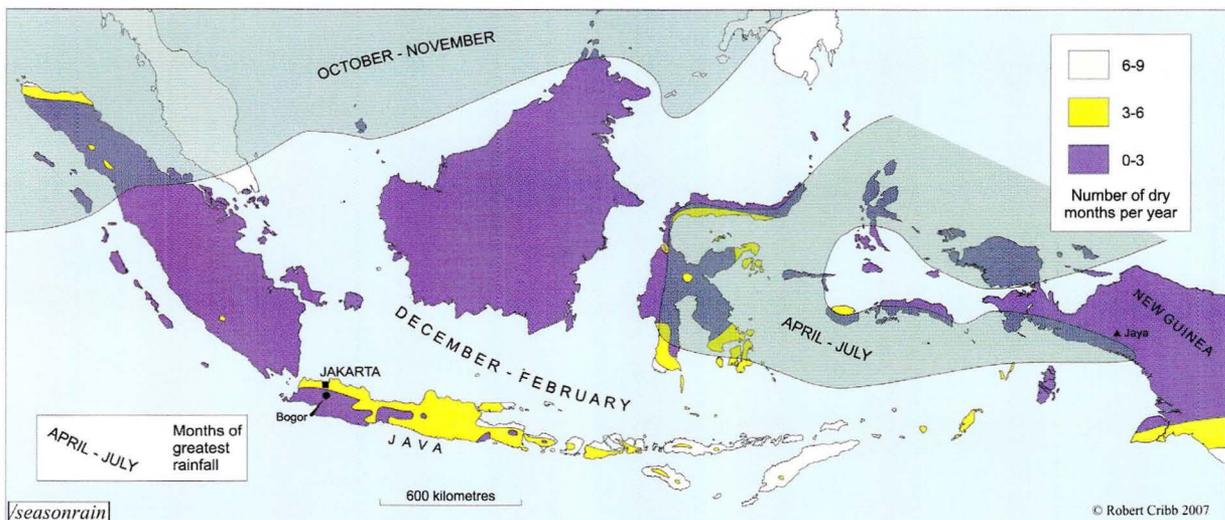
Angin dan hujan yang ditimbulkan oleh iklim tropis di Indonesia telah mempengaruhi keadaan kawasan ini untuk pemukiman manusia dengan relatif nyaman serta memungkinkan berkembangnya pola komunikasi diantara komunitas yang mendiami kawasan kepulauan ini dan bahkan dengan dunia luar. Sebagian besar curah hujan di kepulauan Indonesia ditentukan oleh dua musim hujan, yang bertiup bergantian sepanjang tahun. Selama musim dingin di belahan bumi selatan, tekanan udara tinggi yang stabil di atas gurun Australia mendorong udara ke utara. Rotasi bumi membelokkan aliran udara ini sehingga mencapai Indonesia dari arah tenggara. Udara yang sangat kering di musim timur ini

menghasilkan musim kemarau terutama di kawasan kepulauan Nusatenggara bagian timur sehingga pertanian tidak begitu berkembang. Di sisi lain, selama musim dingin di utara, tekanan udara yang tinggi di Asia Tengah dan India mendorong muson barat, yang dalam perjalanannya memperoleh kelembaban di Teluk Bengal dan Laut Cina Selatan akhirnya menghasilkan musim hujan di kepulauan Indonesia. Dalam kawasan yang luas ini terdapat banyak variasi lokal yang bersumber dari perbedaan topografi lokal. Daerah Palu di Sulawesi misalnya terkenal sebagai tempat terkering di Indonesia meskipun terletak hanya beberapa kilometer dari hutan hujan yang lebat.



Peta Curah Hujan Tahunan di Indonesia

Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*



Peta Distribusi Curah Hujan Musiman di Indonesia

Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

Meskipun wilayah Indonesia sangat luas sebanding dengan wilayah benua Eropa, namun bisa dikatakan bahwa hampir seluruh wilayahnya berklim tropis dengan sedikit variasi. Adanya kawasan perairan laut sekitar 81 persen yang memiliki suhu yang selalu relatif hangat sepanjang tahun telah mengkondisikan suhu udara di daratan juga relatif konstan. Di kawasan pantai rata-rata suhu udara berkisar sekitar 28° C, sedangkan di pedalaman sekitar 26° C serta di pegunungan antara 23° C. Perubahan temperatur di kawasan ini tidak mencolok dari satu musim ke musim yang

lain sebagaimana di daerah sub tropis. Demikian juga perubahan lamanya waktu siang dan malam hari juga relatif sedikit antara satu musim dengan musim yang lain. Perbedaan antara hari terpanjang dan hari terpendek dalam setahun hanya 48 menit. Keuntungan yang bisa diambil dari tipe musim seperti ini adalah bahwa berbagai tanaman bisa ditanam sepanjang tahun. Dengan demikian faktor utama yang mewarnai iklim di Indonesia adalah curah hujan dengan kelembaban udara berkisar antara 70 persen dan 90 persen. Angin musim rata-rata bergerak dengan kecepatan sedang dan

pada umumnya dapat diprediksi. Angin ini bertiup secara periodik dari timur atau timur laut sekitar bulan Mei hingga September dan dari barat laut sekitar Oktober hingga April. Berdasarkan volume curah hujan itulah maka ada beberapa variasi iklim di Indonesia, yaitu daerah beriklim hutan hujan tropis (*tropical rainforest climate*) dengan curah hujan yang tertinggi, iklim hujan tropis (*tropical rainy climate/ tropical monsoon climate*), dan savana tropis (*tropical savanna climate*) dengan curah hujan terendah.<sup>16</sup>

Variasi iklim ini pula yang menyebabkan kepulauan Indonesia secara umum mampu menghasilkan berbagai produk pertanian dan perkebunan yang beragam. Keragaman ini pada gilirannya telah mendorong terjadinya perdagangan antarwilayah di kawasan ini.

Sementara itu kesuburan tanah vulkanik dan terkombinasi dengan iklim muson yang kondusif serta didukung oleh letak geografis yang strategis telah memungkinkan Indonesia memiliki peran yang sangat strategis dalam perdagangan internasional. Indonesia mampu menghasilkan berbagai produk pertanian dan perkebunan serta hasil hutan tropis yang dibutuhkan oleh masyarakat internasional sejak zaman kuno.<sup>17</sup> Demikian juga dinamika sejarah geologi Indonesia telah memberikan berbagai jenis mineral bernilai ekonomi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat di seluruh dunia sejak zaman kuno hingga zaman modern.<sup>18</sup> Faktor-faktor ini yang bisa menjelaskan peran Indonesia dalam perdagangan internasional dalam sepanjang sejarah.

## BAGIAN II

# KAJIAN GEOGRAFI JAMBI DAN RIAU

## JAMBI

**P**osisi geografis wilayah Provinsi Jambi antara  $0^{\circ}45' - 2^{\circ}45'$  LS dan  $101^{\circ}0' - 104^{\circ}55'$  BT, tepatnya terletak di bagian tengah Pulau Sumatera, membujur sepanjang pantai timur ke arah barat. Luas wilayah Provinsi Jambi keseluruhannya adalah  $53.435,72 \text{ km}^2$  dan sekitar  $95,44 \%$  atau  $51.000 \text{ km}^2$  merupakan daratan, sisanya adalah perairan laut, sungai dan danau. Secara administratif letak wilayah Provinsi Jambi di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Riau, sebelah Timur berbatasan dengan Selat Berhala, Sebelah Selatan dengan Provinsi Sumatera Selatan dan Sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat dan Bengkulu.

Secara umum wilayah Provinsi Jambi sebagian besar merupakan dataran rendah dengan karakter lahan pertanian lahan basah dan lahan kering, terutama di bagian timur dan tengah, sementara bagian barat merupakan dataran tinggi. Kisaran *Topografi wilayah Provinsi Jambi berkisar 0 - 3.805 m dpl*, terdiri dari Dataran Rendah (0-100 m dpl), Dataran Rendah berlereng sampai berbukit (100-500 dpl), Dataran Tinggi Pegunungan (di atas 500 dpl).

Dataran rendah terletak di bagian pesisir timur, memanjang dari perbatasan Provinsi Riau ke arah tenggara sampai dengan perbatasan Provinsi Sumatera Selatan dan di bagian tengah wilayah Provinsi Jambi. Ke arah timur berbatasan dengan area rawa dan payau, ke selatan sampai perbatasan

Sumatera Selatan, ke arah barat sejajar dengan daerah berbukit, ke arah utara berbatasan dengan pegunungan Bukit Tiga Puluh. Dataran Rendah berlereng sampai berbukit memanjang sejajar dengan pegunungan Bukit Barisan di bagian barat, di bagian utara di wilayah perbatasan dengan Provinsi Riau (Pegunungan Bukit Tiga Puluh). Dataran Tinggi Pegunungan, meliputi Bagian dari pegunungan Bukit Barisan di wilayah perbatasan dengan Provinsi Bengkulu dan Sumatera Barat, Gunung Kerinci (+3805 m), Gunung Tujuh (+2605 m), Gunung Bosurai (2.933 m), gunung raya (2.545 m), Gunung Sumbing (2.507 m) (**Sumber : Data Pokok Provinsi Jambi, 1998**)

### Topografi

Secara fisiografi Provinsi Jambi terbagi dalam 5 Daerah Pengaliran Sungai, yakni **Sungai Batanghari, Sungai Tungkal-Mendahara, Sungai Air Hitam Laut, Sungai Banyulincir dan Sungai Air Dikit**. Sungai Banyulincir merupakan bagian hulu yang secara administratif masuk dalam wilayah Provinsi Sumatera Selatan. Sungai Air Dikit meliputi wilayah di ujung barat Provinsi Jambi, masuk sebagian di wilayah Kabupaten Kerinci. Sungai Tungkal - Mendahara terdapat di ujung timur laut Provinsi Jambi, dan meskipun hanya meliputi sebagian kecil saja dari Provinsi Jambi, Sungai Tungkal-Mendahara ini penting karena diharapkan dapat menjamin kelestarian persediaan air baku bagi Kuala Tungkal dan sekitarnya. Sungai Air Hitam Laut terdapat di

ujung pantai timur Provinsi Jambi, dan termasuk dalam wilayah Taman Nasional Berbak (TNB).

Daerah Aliran Sungai Batanghari secara geografis berada pada 101° 07' - 104° 30' BT dan 0° 45' - 02° 45' LS. Wilayah DAS Batanghari memotong melintang Pulau Sumatera di bagian tengah dengan sungai utamanya mengalir dari barat ke arah timur ke Selat Malaka, di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Riau, di sebelah barat sampai

barat daya berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat dan Provinsi Bengkulu dan di seelah selatan berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan. DAS Batanghari terdiri dari 19 anak sungai. 6 dari 19 anak sungai tersebut merupakan kesatuan Daerah Aliran Sungai Batanghari dari hulu sampai hilir, yaitu Anak sungai Batanghari Hulu, Batang Tebo, Batang Tabir, Batang Merangin, Batang Tembesi, dan Batanghari Hilir.



Peta Sungai dan Garis Pantai Timur di Jambi

(sumber: Pengolahan data BIG, 2018)

## Iklm

Berdasarkan klasifikasi iklim *Schmidt* dan *Ferguson*, sebagian besar wilayah Provinsi Jambi merupakan wilayah beriklim Tipe B dengan bulan basah antara 8-10 bulan dan bulan kering 2-4 bulan. Rata-rata curah hujan bulanan pada bulan basah berkisar antara 179-279 mm dan pada bulan kering berkisar antara 68-106 mm. Curah hujan secara keseluruhan umumnya tinggi, selama

tahun 1998 berkisar antara 1.678 - 2.807 mm dengan curah hujan tahunannya mencapai 2.240 mm, suhu rata-rata 22,8 °C dan bulan kering hanya terjadi pada bulan Juni dan Juli. Dengan tingginya curah hujan di daerah hulu dan memperhatikan luasnya DPS Batanghari, dapat diperkirakan debit sungai juga akan tinggi. Sumber : *Data Pokok Jambi Tahun 1998*



Foto Bentang Alam Sungai Kampar di Bengkalis Riau (1905)

Sumber: Koleksi Arsip Nasional

## RIAU

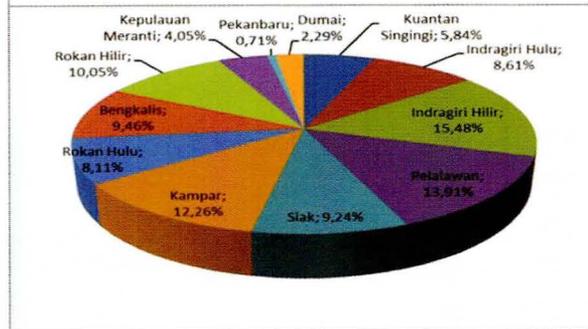
Letak geografi dan topografi Riau memberikan keuntungan bagi masyarakatnya. Mulai dari banyaknya aliran sungai, kedalaman sungai dan dataran tinggi yang menjadi tempat berkembang biak tanaman komoditi. Tidak hanya itu, beberapa kepulauan yang berada dalam wilayah administrasi Riau juga menjadi pendukung pelayaran dan perdagangan wilayah tersebut.

Selain letak geografi dan topografinya, komposisi penduduk juga menjadi bagian dalam geografi sejarah. Dalam perkembangannya, tidak hanya orang Melayu yang tinggal dan menetap di Riau. Ada penduduk pendatang baik dari wilayah Nusantara dan juga penduduk asing yang berperan dalam memajukan pelayaran dan pelayaran di Riau. Komposisi penduduk yang beragam tersebut sudah nampak sejak masa Hindu Budha dan terus berkembang pada masa kolonial.

Letak geografis Provinsi Riau adalah antara  $01^{\circ}05'00''$  LS sampai  $02^{\circ}25'00''$  LU dan  $100^{\circ}00'00''$  sampai  $105^{\circ}05'00''$  BT. Di sebelah utara, Riau berbatasan dengan Selat Malaka dan Provinsi Sumatera Utara, sedangkan di sebelah selatan berbatasan dengan Provinsi Jambi dan Provinsi Sumatera Barat. Di sebelah barat, Riau berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat dan di sebelah timur berbatasan dengan Provinsi Kepulauan Riau dan Selat Malaka.<sup>19</sup>

Luas wilayah Riau Daratan-sebutan untuk Provinsi Riau-kurang lebih 8.915.016 Ha, yang membentang dari lereng Bukit Barisan hingga Selat Malaka. Saat ini, Kabupaten Indragiri Hilir merupakan kabupaten yang memiliki wilayah terluas di Provinsi Riau, yaitu 1.379.837 Ha atau sekitar 15,48% dari luas wilayah Riau Daratan.<sup>20</sup>

Gambar 1.1 Persentase Luas Daratan Menurut Kabupaten Kota



Sumber : Riau dalam Angka Tahun 2015

Ket : Luas Wilayah tidak meliputi wilayah perairan

## Topografi

Salah satu karakteristik topografi Riau adalah sungai. Di daerah Riau Daratan mengalir sungai yang airnya bersumber dari Pegunungan Barisan. Pegunungan tersebut menjadi tulang punggung mahluk hidup di Sumatera. Bukit Barisan, begitu masyarakat Sumatra menyebutnya, memiliki bentuk memanjang yang merupakan cekungan danau tua dan berawa besar di sisi timurnya. Selain itu, Bukit Barisan menjadikan wilayah di sebelah timur pulau Sumatra seakan-akan terisolasi karena dikelilingi pegunungan.

Bagian tenggara dari pantai timur Sumatra, mulai dari utara ke selatan, terdapat lekukan besar yang bermuara ke laut. Pertama, terletak antara Tanjung Datuk di Indragiri, Riau dan Tanjung Jabong di Jambi. Kedua, terletak antara Tanjung Jabong di Jambi dan Tanjung Seloka di Palembang.<sup>21</sup> Dari tanjung itulah, beberapa aliran sungai besar maupun kecil mengalir ke laut. Keberadaan Bukit Barisan yang jauh dari kawasan pantai menyebabkan tanahnya landai sehingga sungai di kawasan pantai timur Sumatera-termasuk juga sungai yang ada di Riau-menjadi lebih panjang, lebar, dalam dan arusnya tenang.<sup>22</sup>

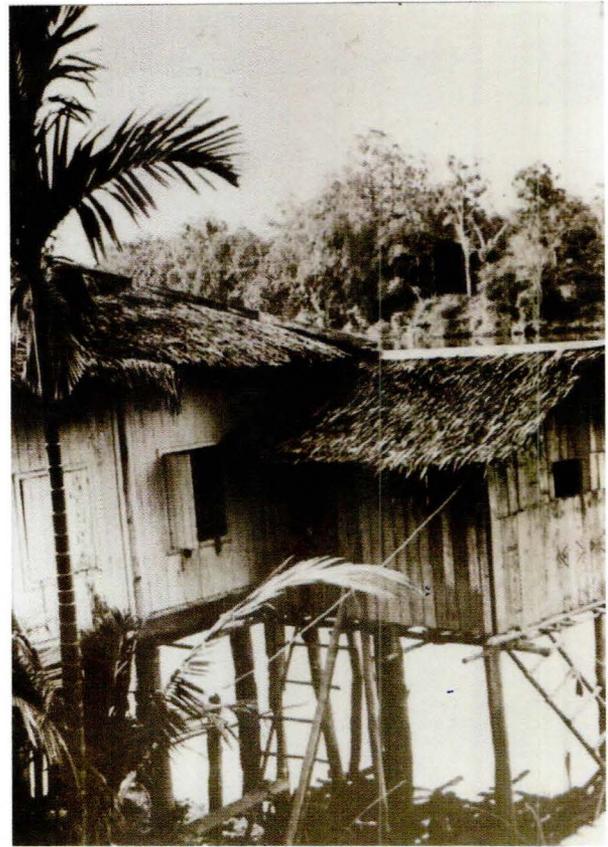


Foto Rumah Panggung di Pinggir Sungai Siak, Riau (1905)

Sumber: Koleksi Arsip Nasional

Sungai yang mengalir di Riau Daratan relatif besar dengan sumber mata air dari Bukit Barisan. Keadaan sungai yang demikian menjadikannya dapat dilalui kapal bermuatan besar sampai jauh ke hulu. Misalnya, kapal-kapal tanker dan kapal-kapal dagang asing dari luar negeri yang sampai saat ini masih berlayar di beberapa sungai besar di Riau. Selain menjadi jalur perdagangan, sungai menjadi jalur transportasi utama di daerah Riau Daratan. Hal tersebut disebabkan karena tanah-tanah bench, berawa-rawa yang terdapat merata hampir di seluruh Riau Daratan, terutama di bagian derah timur sepanjang pantai. Jenis tanah

yang demikian membuat sulit untuk dilalui, sehingga sungai menjadi pilihan utama. Berikut ini sungai-sungai besar yang ada di Riau.

- a. Sungai Rokan, panjangnya 260 km dan dalamnya rata-rata 6 meter.
- b. Sungai Siak, panjangnya 200 km dan dalamnya rata-rata 6-12 meter.
- c. Sungai Kampar, panjangnya 325 km dan dalamnya rata-rata 6 meter.
- d. Sungai Indragiri, panjangnya 260 km dan dalamnya rata-rata 6-12 meter.

e. Sungai Gangsal, panjangnya lebih kurang 100 km dan dalamnya rata-rata 6-12 meter.

Tiap sungai besar tersebut memiliki banyak anak sungai dan membagi wilayah Riau secara simetris. Karena banyaknya anak sungai maka diperkirakan banyak endapan yang dihanyutkan ke hilir sehingga terjadilah perluasan daratan di sepanjang pantai. Proses tersebut dipercepat dengan luasnya hutan bakau dan nibung yang menahan endapan-endapan tersebut sehingga menimbulkan daratan muda di bagian utara Riau.



Peta Topografi Sungai Kampar 1943

Sumber: *Topograsche Dienst*, Koleksi Perpustakaan Nasional)

Seiring dengan perkembangan wilayah dan lingkungan, saat ini ada 15 sungai yang mengalir Riau Daratan dan 4 diantaranya adalah sungai besar yang berperan penting sebagai jalur transportasi

masyarakat. Perubahan daya guna lingkungan berakibat pada perubahan aliran sungai, sehingga terdapat penggabungan beberapa anak sungai bahkan ada anak sungai yang mengering.



Peta Sungai dan Garis Pantai Timur di Riau (inset sumatera )  
(sumber: Pengolahan data BIG, 2018)

### Iklm

Riau Daratan saat ini memiliki intensitas curah hujan berkisar 1700 mm-4000 mm per tahun. Selain itu, wilayah Riau Daratan tergolong dalam klasifikasi tidak mudah hingga sangat mudah terbakar dengan indeks potensi membaranya api

mulai dari 0-330 atau dari rendah-tinggi.<sup>23</sup> Dengan klasifikasi tersebut, maka tiap tahunnya ditemukan banyak titik api yang berdampak pada terjadinya bencana kabut asap, bahkan hampir di seluruh wilayah Riau Daratan. Asap yang ditimbulkan tidak hanya memperparah keadaan Riau namun juga negara tetangga.

## BAGIAN III

# FAKTOR-FAKTOR PENDORONG KEMAJUAN MARITIM DI PANTAI TIMUR SUMATERA

### Warisan Dunia Maritim Sriwijaya

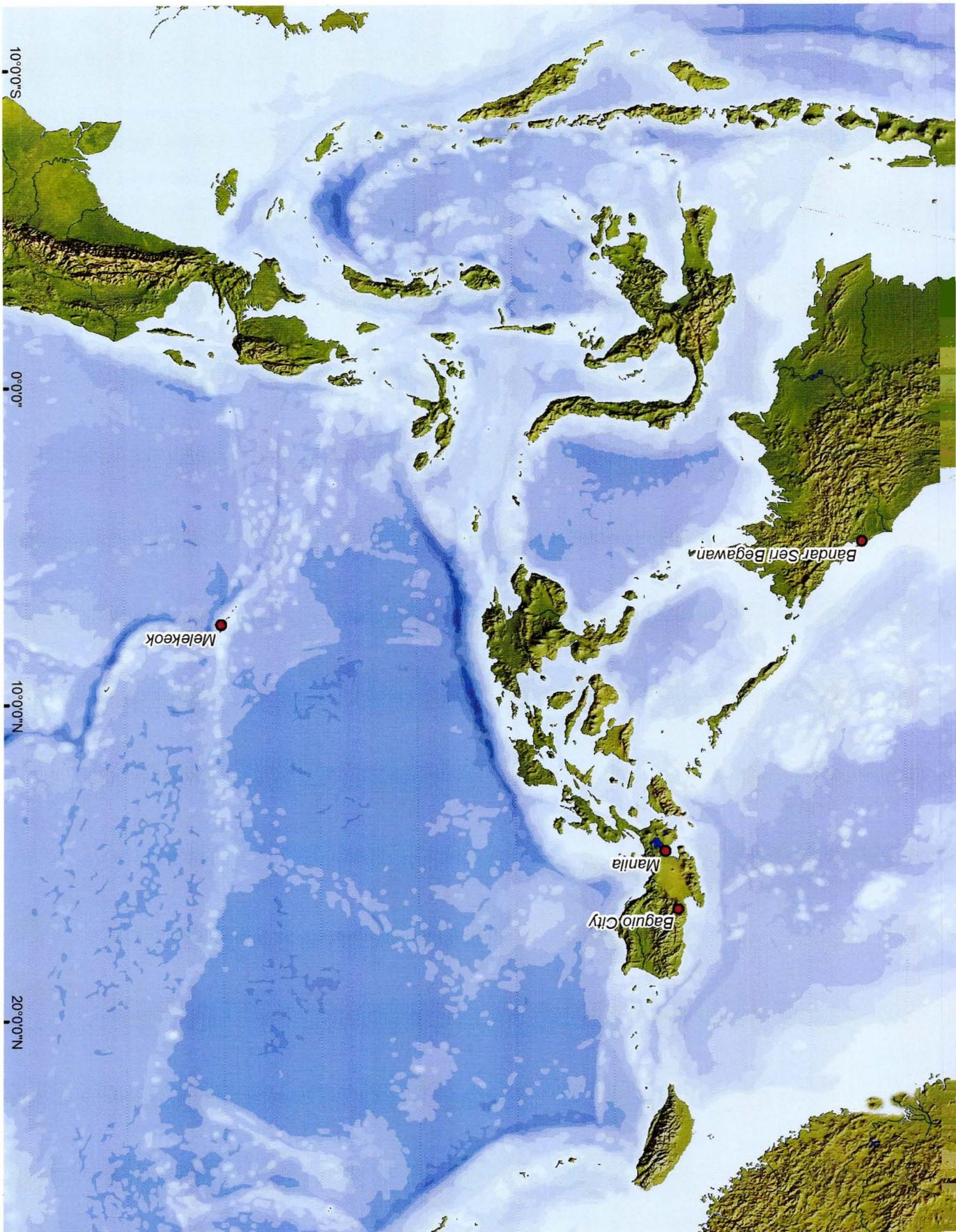
Dunia maritim Pantai Timur Sumatera merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Selat Malaka. Jika diperhatikan dengan baik, terdapat dua pintu masuk utama yang menghubungkan Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan dan dunia maritim Nusantara. Kedua pintu itu adalah Selat Malaka yang memisahkan Pulau Sumatera dengan Semenanjung Malaya, dan Selat Sunda yang memisahkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Kedua selat ini memainkan peranan yang strategis dalam dunia perdagangan maritim yang melibatkan berbagai bangsa di dunia. Kelebihan dari Selat Malaka dibandingkan dengan Selat Sunda adalah bahwa selat ini dapat dilalui dengan mudah oleh kapal-kapal yang menyusuri wilayah pantai Asia Selatan sampai ke Semenanjung Malaya. Sementara Selat Sunda lebih sulit untuk dicapai karena letaknya yang ada di ujung selatan Pulau Jawa, sehingga untuk melewatinya memerlukan pengetahuan navigasi yang cukup memadai dan waktu berlayar yang lebih lama.

Wilayah yang disebut sebagai Pantai Timur Sumatera berada di sebelah selatan dari ujung Selat Malaka. Wilayah ini meliputi daerah Riau dan Jambi. Karena berada pada lalu lintas perdagangan maritim yang ramai, wilayah ini berkembang sebagai salah satu wilayah di Sumatera yang sangat kuat bercorak maritim. Penduduk di Pantai Timur Sumatera terbiasa berinteraksi dan melakukan pertukaran barang dan budaya dengan berbagai bangsa yang melintasi Selat Malaka untuk melakukan perdagangan maritim. Ahli sejarah Sriwijaya, O.W. Wolters, mengemukakan terdapat dugaan kuat bahwa Selat Malaka adalah pintu masuk ke Nusantara dari anak benua India, dan telah digunakan untuk tujuan itu paling tidak sejak awal abad Masehi.<sup>24</sup> Bukti-bukti sejarah yang lebih jelas tentang arti penting Selat Malaka bagi lalu lintas perdagangan maritim antara Asia Barat, Nusantara dan Asia Timur menunjukkan bahwa pada abad ke-7 muncul kekuasaan politik yang kuat di wilayah selat ini, yaitu Kerajaan Sriwijaya.



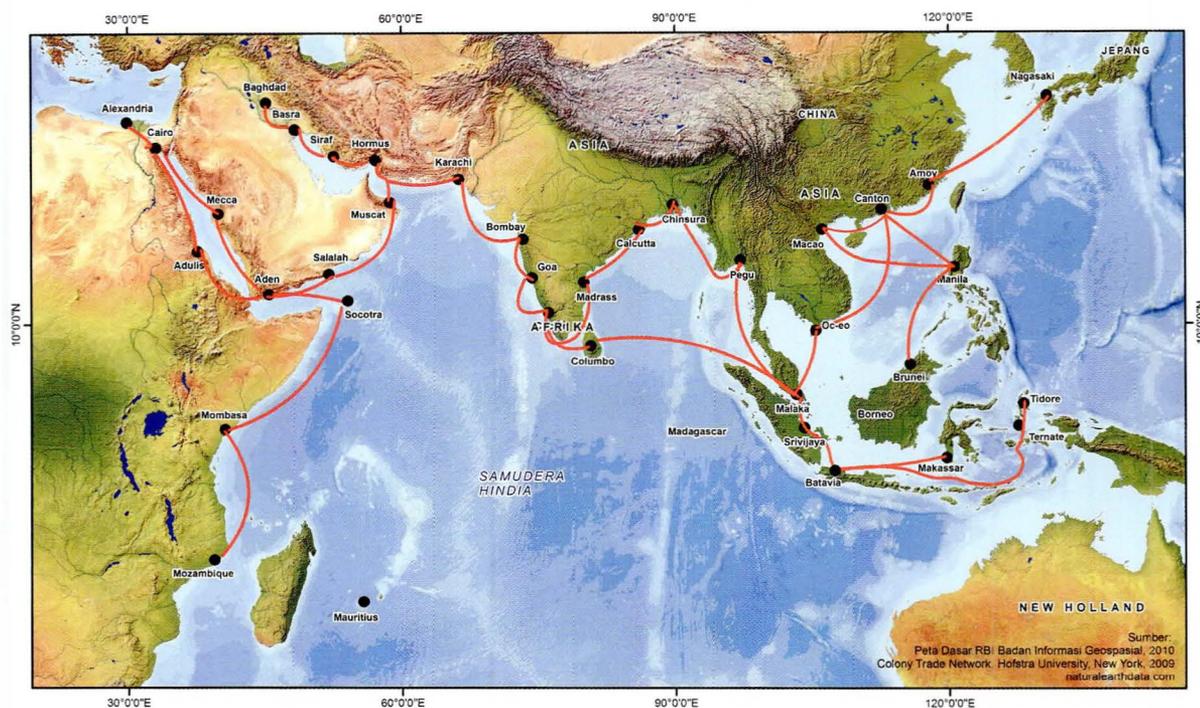
Peta Asia Tenggara

Sumber: PengolahanData Direktorat Sejarah 2018



Antara abad ke-7 sampai abad ke-9 Sriwijaya muncul sebagai kekuasaan maritim yang mendominasi kegiatan politik dan ekonomi di wilayah Nusantara bagian barat. Kunci keberhasilan Sriwijaya dalam mengukuhkan pengaruhnya adalah dengan menguasai Selat Malaka. Melalui penguasaan terhadap selat ini,

Sriwijaya mampu mengatur lalu lintas perniagaan kapal-kapal dari berbagai penjuru dunia untuk kepentingan perdagangan maritim kerajana itu sendiri. Bukti-bukti arkeologis dan sejarah yang ada menunjukkan bahwa pusat kekuasaan Sriwijaya berada di daerah Pantai Timur Sumatera.



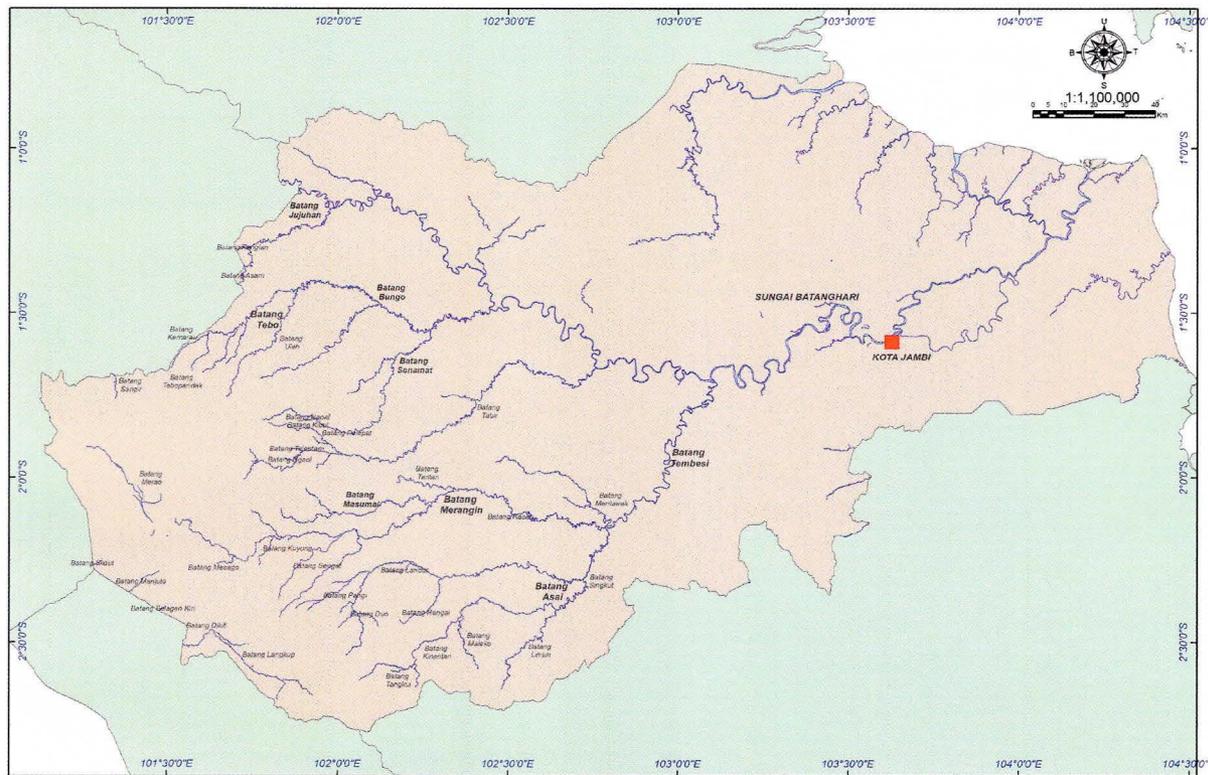
Peta Jalur Perdagangan Bangsa Arab – Persia awal abad ke 10

Sumber: Robert Cribb, Pengolahan Data Direktorat Sejarah, 2016

Diduga pusat kekuasaan itu pertama kali berada di wilayah Palembang sebelum kemudian pindah ke Jambi. Sebagai suatu Negara maritim, wilayah kekuasaan Sriwijaya yang utama bukanlah daratan tetapi berupa lautan dan pesisir pantai. Wilayah-wilayah yang diperkirakan menjadi bagian dari kekuasaan Sriwijaya meliputi seluruh Pantai Timur Sumatera, Pantai Barat Sumatera, Pantai Utara Jawa bagian barat, dan wilayah pesisir Semenanjung Malaya. Melalui penguasaan terhadap wilayah-wilayah itu, Sriwijaya telah meletakkan landasan yang kuat bagi hubungan maritim yang akan bertahan lama antara Pantai Timur Sumatera dengan wilayah-wilayah yang telah disebutkan sebelumnya.

### Sungai-Sungai Sebagai Sarana Penghubung

Selain posisinya yang strategis karena berada di ujung selatan Selat Malaka, Pantai Timur Sumatera juga memiliki keunggulan geografis berkat banyaknya sungai yang menghubungkan wilayah pesisir dan pedalaman. Serupa dengan daerah-daerah pesisir lain di Nusantara, Pantai Timur Sumatera dapat dengan mudah dicapai dari wilayah pedalaman dengan melalui sungai. Apa yang membedakan dengan daerah lain adalah bahwa sungai-sungai di Pantai Timur Sumatera jumlahnya sangat banyak dan beberapa diantaranya adalah sungai-sungai yang berukuran besar, yaitu antara lain Sungai Siak, Kampat, Kuantan dan Batanghari. Tiga sungai besar yang disebut pertama terletak di wilayah Riau, sedangkan Sungai yang disebut terakhir terdapat di Jambi.



Peta Sungai Sungai di Jambi dengan sebutan “Batang”

Sumber: Pengolahan data BIG, Direktorat Sejarah, 2018

Para sejarawan telah lama mengetahui arti penting sungai di Asia Tenggara dalam menghubungkan wilayah pesisir dan pedalaman. Arti penting sungai itu semakin menonjol di wilayah maritim Asia Tenggara yang berupa pulau-pulau besar seperti Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi. Di pulau-pulau besar itu di masa pramodern, bahkan di Sulawesi dan Kalimantan hingga sekarang, daratannya didominasi oleh pegunungan, hutan-hutan lebat dan rawa-rawa sehingga sulit untuk melakukan perjalanan darat. Di masa ketika infrastruktur jalan sama sekali belum berkembang, wahana transportasi utama yang bisa digunakan adalah sungai. Dalam pengertiannya yang luas, dunia maritim bukan sekedar berkaitan dengan laut, tetapi juga berkenaan dengan sungai dan danau. Karena itu, ketika kita berbicara tentang potensi maritim menjadi relevan untuk juga membicarakan potensi suatu daerah yang dikembangkan berdasarkan sungai-sungai yang ada di daerah tersebut.

Salah satu karakter utama dari sungai-sungai di Pantai Timur Sumatera adalah adanya masyarakat yang hidup di sepanjang sungai, terutama di wilayah hulu dan hilir. Hulu dari sungai-sungai di Sumatera Timur adalah wilayah pegunungan yang ada di pedalaman. Sedangkan hilir dari sungai-sungai itu semuanya berada di Selat Malaka bagian selatan. Karena sungai-sungai di Pantai Timur Sumatera yang berhilir di Selat Malaka kebanyakan adalah sungai-sungai besar, maka sungai-sungai itu juga dapat dilalui oleh kapal-kapal yang berukuran cukup besar. Potensi ini menyebabkan lalu lintas sungai antara Pantai Timur Sumatera dan wilayah pedalamannya selama masa pra-modern berlangsung secara dinamis karena melibatkan bukan hanya kapal-kapal yang berlayar dari hilir dengan membawa komoditi yang dihasilkan di wilayah itu, tetapi juga kapal-kapal dari hilir yang membawa barang-barang yang diperlukan oleh masyarakat yang tinggal di hulu.

Apa yang menjadi ciri khas dari hubungan hulu dan hilir dari sungai-sungai di Pantai Timur Sumatera adalah bahwa masyarakat yang tinggal di hulu tidak hanya terhubung dengan satu wilayah hilir. Setiap wilayah hulu terhubung dengan beberapa daerah hilir karena sistem sungai yang bercabang-cabang. Lebih jauh lagi masyarakat hulu tidak hanya terhubung dengan beberapa daerah hilir di Pantai Timur Sumatera, tetapi mereka juga terhubung dengan pusat-pusat perdagangan di Pantai Barat Sumatera.<sup>25</sup> Berbagai pilihan yang dapat dilakukan oleh masyarakat hulu dalam memasarkan komoditi mereka membawa pengaruh yang besar dalam hubungan hulu dan hilir di Pantai Timur Sumatera. Hal ini karena dengan demikian masyarakat hulu selalu bergantung kepada para pedagang dari pedalaman yang memasok komoditi-komoditi khas pedalaman yang diperlukan oleh para pedagang asing.

Kehidupan sungai yang mengalirkan tidak hanya air, tetapi juga berbagai komoditi dari pedalaman ke pesisir dan sebaliknya adalah urat nadi utama dari kehidupan masyarakat Pantai Timur Sumatera. Sungai menghidupkan kegiatan perdagangan, pertukaran informasi, kepercayaan dan agama, budaya, dan juga kekuatan-kekuatan politik. Potensi sungai di Pantai Timur Sumatera begitu besar, sehingga di masa pra modern sungai adalah pusat kehidupan masyarakat di mana di sepanjang sungai terdapat kerajaan-kerajaan, pusat-pusat pengumpul komoditi, gudang-gudang, pasar-pasar, dan pusat-pusat pemukiman penduduk. Sungai dan berbagai anak cabangnya menjadi penggerak utama dari kehidupan masyarakat Pantai Timur Sumatera. Memberdayakan Pantai Timur Sumatera dapat dikatakan tidak mungkin dilakukan jika kita mengabaikan potensi sungai yang pernah memainkan peranan yang sangat besar dalam sejarah wilayah tersebut.

## Berbagai Komoditi yang Menggerakkan Aktifitas Masyarakat

Kemajuan dunia maritim Pantai Timur Sumatera tidak hanya ditunjang oleh posisinya yang strategis di selatan Selat Malaka dan banyaknya sungai yang mengalir di pedalamannya, tetapi juga oleh kekayaan komoditi yang dihasilkan di *hinterland* wilayah ini. Wilayah pedalaman Sumatera Timur tidak hanya menghasilkan komoditi berupa hasil-hasil pertanian dan perkebunan, tetapi juga hasil-hasil hutan dan barang-barang tambang. Keanekaragaman komoditi yang dihasilkan menyebabkan Pantai Timur Sumatera selalu berhasil menarik kedatangan para pedagang dari dalam dan luar Nusantara tidak hanya berhenti untuk beristirahat di pelabuhan-pelabuhan yang ada di wilayah ini, tetapi juga untuk berdagang dengan membeli berbagai komoditi yang memiliki nilai tinggi ketika dijual di pasar internasional.

Salah satu sumber utama yang dapat digunakan untuk merekonstruksi berbagai komoditi yang dihasilkan oleh wilayah pedalaman Pantai Timur Sumatera adalah karya Tome Pires yang berjudul *Suma Oriental*.<sup>26</sup> Sumber ini hingga saat ini merupakan salah satu sumber terbaik tentang situasi Nusantara di awal abad ke-16. Karena *Suma Oriental* berisi deskripsi tentang situasi Nusantara di awal abad ke-16, maka potensi komoditi yang digambarkan dalam karya ini adalah potensi komoditi Pantai Timur Sumatera di masa itu. Namun demikian, dapat dikatakan bahwa sebagian besar dari komoditi yang dibicarakan dalam karya Tome Pires ini hingga sekarang masih menjadi komoditi-komoditi unggulan di Riau dan Jambi. Apa yang berubah adalah bahwa di masa sekarang komoditi yang dihasilkan di kedua wilayah ini semakin beragam, yaitu dengan adanya komoditi-komoditi baru seperti kopi, karet, kelapa sawit, minyak bumi, dan lain sebagainya.

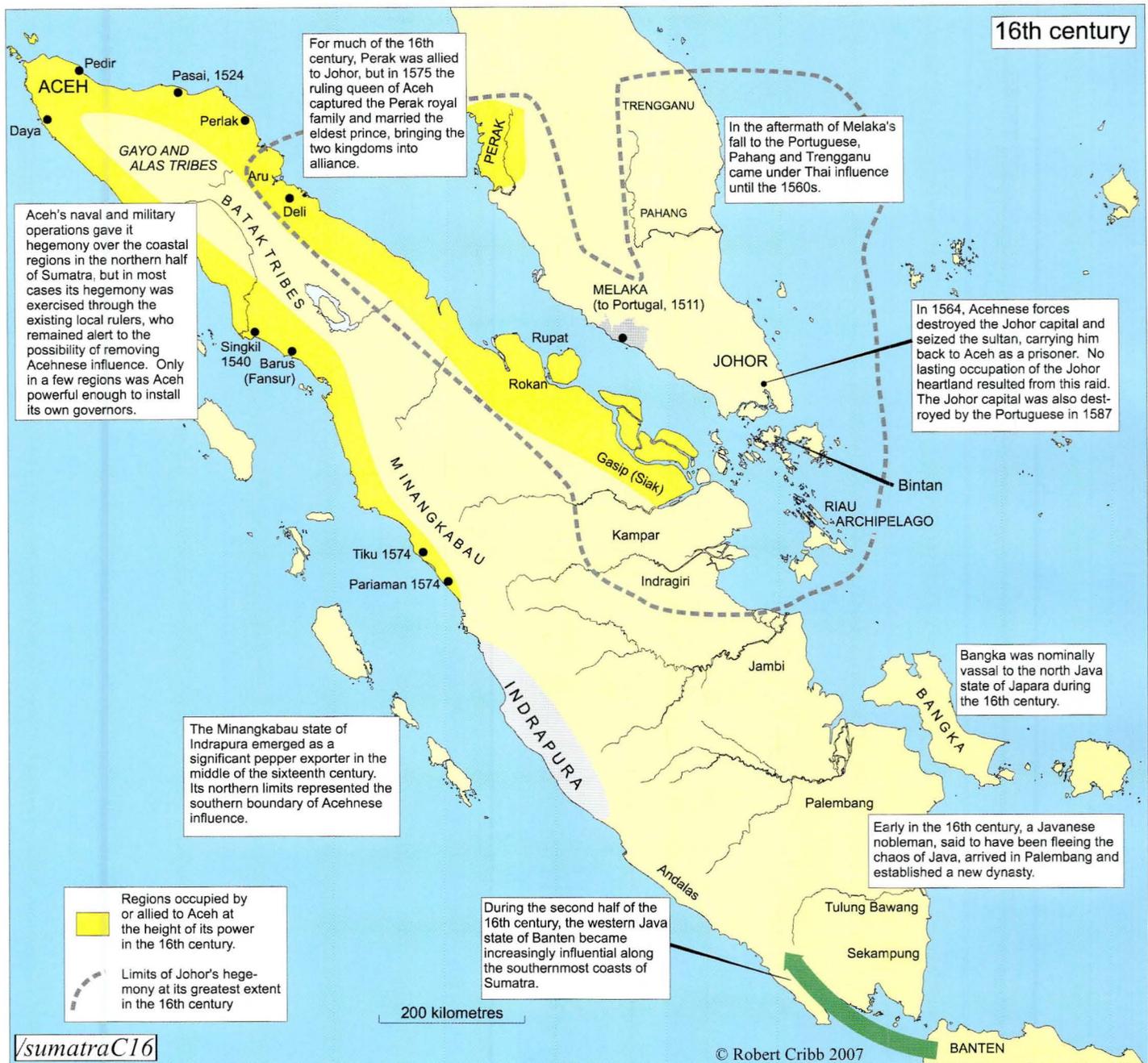
Pembahasan tentang komoditi yang dihasilkan Pantai Timur Sumatera dimulai dari bagian utara,

yaitu dari kerajaan Siak. Kerajaan ini merupakan pelabuhan utama bagi Minangkabau. Siak kekuatan politik yang mengendalikan kegiatan perdagangan dan pelayaran di sepanjang sungai yang bernama sama dengan kerajaan ini. Selain itu, kerajaan Siak juga mengatur produksi komoditi yang dihasilkan di wilayah hulu Sungai Siak. Berdasarkan laporan Tome Pires, Siak menghasilkan komoditi seperti beras, madu, lilin, rotan dan gaharu. Selain itu barang tambang yang dihasilkan sebagai komoditi bernilai tinggi dari Siak adalah emas. Komoditi emas yang dihasilkan Siak adalah cukup besar sehingga secara kuantitas produksi itu jumlahnya lebih banyak dari produksi kerajaan-kerajaan yang ada di sekitarnya. Sangat mungkin emas yang dihasilkan Siak sebagian dihasilkan di wilayah Minangkabau. Selain komoditi, Siak juga dikenal sebagai kerajaan yang memiliki banyak kapal. Besarnya jumlah kapal yang dimiliki oleh kerajaan dan masyarakat Siak berhubungan dengan banyaknya hutan yang menyediakan kayu yang dapat digunakan untuk membuat kapal.

Di sebelah selatan Siak terdapat Kerajaan Kampar. Kerajaan ini seperti juga Siak, adalah penguasai dari sungai yang bernama sama dengan kerajaan itu. Sungai Kampar berhulu di Gunung Merapi dan berhilir tepat di bagian selatan Selat Malaka. Menurut Tome Pires, berbeda dengan Siak wilayah kerajaan Kampat tidak terlalu subur. Kondisi alam yang seperti ini menjelaskan mengapa Kampar tidak banyak menghasilkan komoditi berupa hasil pertanian maupun perkebunan. Hasil utama dari Kampar adalah gaharu, emas, lilin dan madu. Semua komoditi itu, kecuali emas, adalah hasil alam yang diambil dari hutan. Selain komoditi yang laku dipasaran regional dan internasional, Kampar juga menghasilkan bahan-bahan makanan, yaitu antara lain: beras dan daging. Para pedagang Kampar membawa komoditi yang dihasilkan di wilayah pedalaman mereka ke Malaka untuk ditukarkan dengan barang-barang berupa kain dari Keling dan Gujarat di India.

Kerajaan berikutnya yang menghasilkan komoditi yang laku di pasaran internasional adalah Inderagiri. Sebagaimana Siak dan Kampar, kerajaan ini menguasai aliran sungai Inderagiri yang mengalir dari hulu di pedalaman hingga ke hilir di Pantai Timur Sumatera. Penguasa Inderagiri memiliki hubungan baik dengan raja Kampar, Malaka dan Pahang. Berbeda dengan dua kerajaan yang disebutkan sebelumnya, wilayah Inderagiri tidak terlalu luas. Meski demikian penduduk kerajaan ini adalah para pedagang yang ulung. Para pedagang Inderagiri mengikat hubungan khusus dengan wilayah-wilayah terincirtentu di pedalaman Minangkabau. Hubungan khusus itu menyebabkan mereka mendapatkan akses yang luas terhadap komoditi emas yang banyak dihasilkan di Minangkabau. Inderagiri menghasilkan komoditi-komoditi yang tidak berbeda dengan Kampar. Meski demikian, komoditi yang dihasilkan oleh Inderagiri jumlahnya jauh lebih banyak daripada yang dihasilkan oleh Kampar.

Kerajaan terbesar diantara kerajaan-kerajaan yang ada di Pantai Timur Sumatera di awal abad ke-15 adalah kerajaan Jambi. Kerajaan ini menguasai wilayah yang luasnya kurang lebih sama dengan wilayah Provinsi Jambi yang sekarang. Di tengah kerajaan Jambi mengalir sungai Batanghari yang memiliki anak sungai dalam jumlah yang banyak. Diperkirakan Jambi di abad 16 adalah kekuatan politik yang melanjutkan sebagai kekuasaan kerajaan Hindu-Buddha dari abad ke-7 sampai abad ke-9, yaitu Sriwijaya. Sungai Batanghari berhulu di Gunung Kerinci. Di sepanjang sungai ini banyak dihasilkan komoditi seperti emas, gaharu, sagu, lada, lilin, rotan dan komoditi-komoditi lainnya. Jambi adalah daerah yang cukup subur, sehingga mampu mendukung kehidupan peradaban yang besar, Bukti dari daya dukung wilayah Jambi adalah adanya kompleks permandian Muara Jambi yang merupakan kompleks permandian yang terbesar di Asia Tenggara.



### Peta Sumatera Abad ke 16

Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesian History*

Selain komoditi yang dihasilkan di wilayah pedalaman, Pantai Timur Sumatera juga kaya dengan hasil-hasil alam yang didapat secara maritim, yaitu dari sungai dan laut. Sungai-sungai di pedalaman Pantai Timur Sumatera menghasilkan banyak ikan air tawar, antara lain ikan gabus, ikan mas, ikan patin, dan sebagainya. Ikan-ikan itu dapat dengan mudah ditemukan dan dibudidayakan di sungai-sungai yang ada

di pedalaman Pantai Timur Sumatera. Sebagai masyarakat sungai, makanan pendamping makanan pokok yang paling sering dikonsumsi oleh masyarakat di wilayah ini adalah ikan air tawar. Dengan banyaknya sungai yang mengalir di pedalaman Pantai Timur Sumatera, wilayah ini sangat berpotensi untuk menjadi daerah lumbung ikan air tawar nasional.



Peta Sumatera dan Selat Malaka saat Ini

Sumber :Pengolahan Data RBI Direktorat Sejarah

Lebih jauh lagi, Pantai Timur Sumatera juga berpotensi untuk menghasilkan ikan laut dalam jumlah yang besar. Karakter laut di wilayah ini adalah laut dengan kedalaman kurang dari 400 meter dengan arus yang sedang, Lingkungan itu menyediakan kondisi yang ideal bagi ikan laut untuk berkembang biak. Karena itu, para nelayan di Pantai Timur Sumatera harus mendapat perhatian yang penuh dalam hal kelengkapan

alat mereka, yaitu berupa kapal penangkap ikan, jaring, pancing, mesin pendingin, dan pelabuhan penangkapan ikan. Dengan fasilitas penangkapan ikan yang baik, maka potensi produksi ikan laut di Pantai Timur Sumatera dapat diharapkan akan memenuhi kebutuhan konsumsi ikan laut dari sebagian besar masyarakat Indonesia.

## BAGIAN IV

# PERADABAN MARITIM LEMBAH SUNGAI BATANGHARI

## A. JAMBI MASA KLASIK

### Melacak Kontinuitas Sejarah Jambi

Pada masa klasik Jambi memiliki bukti-bukti kejayaan historis yang sangat jelas ketika kawasan ini memiliki hubungan internasional yang sangat maju baik dengan Cina maupun India dan kawasan Asia Tenggara. Selanjutnya pada masa ketika terjadi ekspansi kolonialisme Barat, Jambi mengalami perkembangan yang tidak kalah dinamis dibandingkan dengan wilayah-wilayah Indonesia lainnya.

Keberadaan Kerajaan Sriwijaya di Sumatera setidaknya dapat diketahui dari prasasti-prasasti yang dikeluarkan Kerajaan Sriwijaya. Prasasti Sriwijaya sebagian besar ditemukan di Sumatera, diantaranya Prasasti Kota Kapur (608 Saka), Prasasti Talang Tuo (684 M), Prasasti Kedukan Bukit (682 M), Prasasti Telaga Batu dan Prasasti Karangberahi yang diperkirakan dari abad ke-7 M (Utomo, 2007: 9-50). Peran Kerajaan Sriwijaya pada waktu itu cukup besar terutama terkait dengan perkembangan ajaran Buddha. Bahkan pengaruh Sriwijaya di luar Pulau Sumatera juga cukup kuat, sebagai mana terdapat dalam temuan prasasti berbahasa Melayu Kuno di Pulau Jawa. Prasasti-prasasti

berbahasa Melayu Kuno, baik berupa prasasti yang berupa angka tahun, pada kurun waktu abad ke-7 hingga ke-14 Masehi (Ninie, 2006: 33). Pemakaian bahasa Melayu Kuno dalam prasasti yang berhubungan dengan agama Buddha menunjukkan peran bahasa melayu sebagai bahasa pengantar dalam penyebaran dan pengajaran agama Buddha. Peran bahasa melayu juga dicatat I-Tsing ketika berada di *Fo-shih* mengatakan bahasa *K'un-lun* (bahasa melayu) sangat lazim digunakan dalam percakapan sehari-hari (Takakusu, 1896: L) (Agus Widiatmoko, 2015: 330)

Periode kerajaan Sriwijaya bersamaan waktunya dengan Kerajaan Melayu yang juga menganut ajaran Buddha. Nama Melayu telah muncul setidaknya pada abad ke-7 Masehi dan berkembang hingga abad ke-14 Masehi dengan pusatnya di lembah Sungai Batanghari, Jambi (Hassan, 1992:258). Jejak ajaran Buddha terutama dapat dijumpai selain di Situs Muara jambi juga sampai di daerah hulu Sungai Batanghari di Sumatera Barat. Temuan arca Bhairawa dan Amogapasa di hulu Batanghari menjadi bukti bahwa pusat Kerajaan Melayu pernah berada di

hilir Sungai Batanghari, wilayah Jambi, kemudian bergeser ke Pagarruyung, Sumatera Barat. Temuan situs dan benda-benda arkeologi bercorak Buddha di daerah aliran Sungai Batanghari membuktikan tentang adanya masyarakat yang mendukung dan mengembangkan ajaran Buddha. Ajaran Buddha berkembang di wilayah Melayu sekurang-kurangnya sejak abad ke-7 Masehi hingga abad ke-14 Masehi (Agus Widiatmoko, 2015: 330)

Jambi masa klasik (Abad 7-12 Masehi) tidak bisa dipisahkan dengan Sriwijaya dan Melayu. Sriwijaya dan Melayu memiliki masa perkembangan yang bersamaan waktunya, dan memiliki wilayah kerajaan yang secara geografis hampir sama (Ninie Susanti, 2006: 34). Temuan Prasasti Karangberahi yang dikeluarkan Kerajaan

Sriwijaya merupakan bukti tertulis tentang Jambi sebagai wilayah geografis Sriwijaya. Kedua kerajaan pada masa klasik ini telah memainkan peranan dalam perkembangan agama Buddha. Tumbuh subur dan berkembangnya agama Buddha pada masa itu tidak lepas dari kedudukan dan letak Jambi sebagai jalur perairan dan pelayaran internasional. Posisi Jambi secara geografis diuntungkan oleh letaknya yang berada pantai timur Sumatera yang menghadap selat Malaka dan Laut Cina Selatan. Simpul-simpul penghubung daerah pantai timur dengan pedalaman atau hulu di Jambi adalah keberadaan sungai-sungai. Sungai utama yaitu Batanghari yang menjadi muara hampir semua sungai besar atau induk (Agus Widiatmoko, 2015: 332)



Foto Lukisan Permukiman Sungai Batanghari (1920)

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional, Jakarta

Sungai – sungai di Jambi dengan kedalaman antara 4,5 – 12 meter dan lebar minimum adalah 50 meter dengan lengkung sungai terkecil 400 meter–dapat dilalui kapal-kapal dengan panjang kapal maksimum 100 meter, lebar maksimum 16,67 meter, dan draught kapal maksimum 3,46 meter<sup>28</sup>. Keadaan ini sangat memungkinkan kapal-kapal bisa berlayar dari daerah pedalaman Sungai Batang Tebo, Sungai Batang Tembesi, hingga Sorolangun (Simpul Pauh) selanjutnya menuju pelabuhan Pelabuhan Muara Sabak yang berada di pantai timur. Kedudukan Muara Sabak yang menghadap Selat Malaka dan Laut Cina Selatan menjadikan pelabuhan sebagai pelabuhan utama jalur pelayaran internasional. *Hinterland* Pelabuhan Muara Sabak tidak saja menjangkup Jambi, namun meliputi juga daerah sekitarnya yaitu Riau, Kepulauan Bangka Belitung, Sumatera Barat dan Sumatera Selatan. (Agus Widiatmoko, 2015: 333)

Wilayah *hinterland* ini dikenal luas sebagai penghasil utama berbagai komoditas rempah-rempah dan hasil hutan endemic. Hasil-hasil itu antara lain; bahan pengharum dan wewangian kemenyan (*styrax benzoin*), gaharu (*aquilaria malaccensis*), kayu laka (*Dalbergia parviflora*), getah damar (*shorea javanica*). Getah damar selain untuk bahan wewangian juga untuk perekat sambungan papan kayu untuk perahu, bahan cat, penerangan (pelita). Hasil kayu lainnya untuk pewarna tekstil adalah kayu secang (*Caesalpinia sappan*). Sedangkan hasil rempah-rempah diantaranya lada (*piper nigrum*), untuk bahan pengobatan antara lain pinang atau jambe (*arrecatechu*), madu, cula badak, gading gajah. *Hinterland* ini juga menghasilkan hasil tambang berupa emas<sup>29</sup>. Hasil tanaman, hewan buruan dan emas telah menjadikan Jambi menjadi daerah tujuan perdagangan yang didatangi bangsa-bangsa lain, seperti Cina, India, dan daerah asia lainnya seperti Persia dan jazirah Arabia (Agus Widiatmoko, 2015: 333)

Dalam sumber-sumber Cina disebutkan

bahwa Jambi atau Pulau Sumatera pada umumnya merupakan penghasil emas, getah damar, kemenyan, gading, cula badak, wewangian, dan bahan-bahan rempah. Keadaan ini telah terjalin hubungan antara Jambi dan Cina yang saling membutuhkan melalui perdagangan. Hubungan Jambi dan Cina pada khurun abad VII hingga XII dapat ditelusuri dari situs-situs arkeologi yang berada di Delta Berbak di dekat Kawasan Muarasabak, seperti Situs Lambur, Situs Siti Hawa, Situs Olak Badar, Situs Koto Kandis. Di situs-situs tersebut dapat dijumpai temuan keramik-keramik Cina yang umumnya dari Masa Dinasti Sung, Dinasti Ming, dan yang lebih muda Masa Dinasti Ching. Situs-situs di sepanjang aliran Sungai Batanghari dari hilir ke hulu; Situs Orang Kayo Hitam, Suak Kandis, Ujung Pelancu, Muarajambi, Pematang Jering juga memperlihatkan hubungan dekat dengan Cina. Semua situs-situs tersebut merupakan deposit temuan keramik Cina (Agus Widiatmoko, 2015: 333).

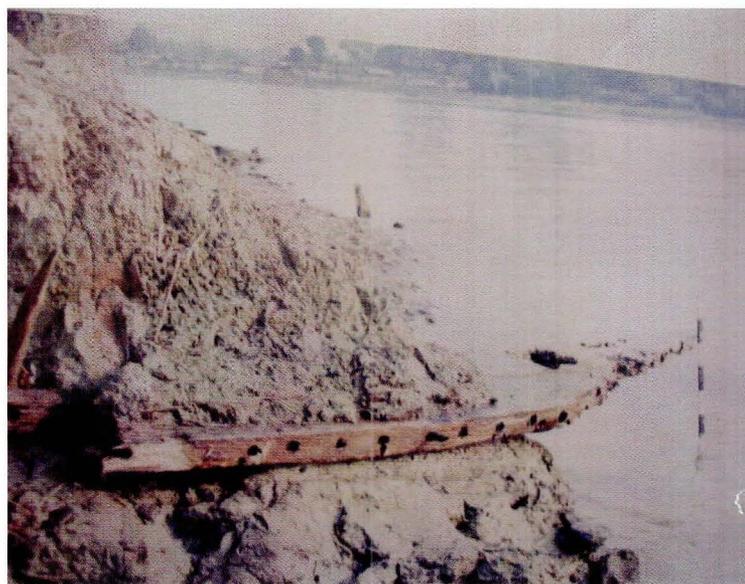


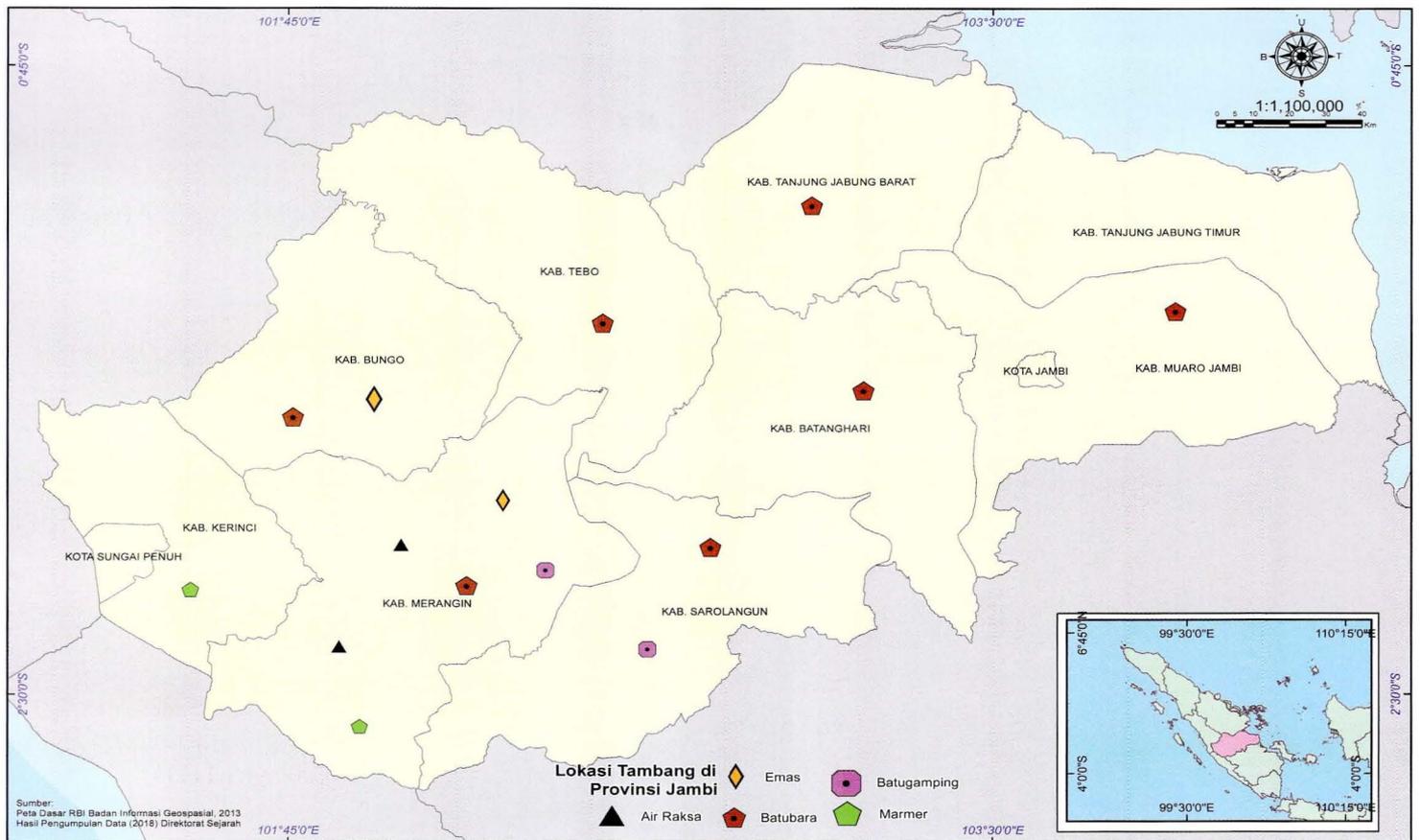
Foto Situs Perahu Kuno di Batanghari (1)  
Sumber: Koleksi BPCB Jambi 2012



Foto Situs Perahu Kuno di Batanghari (2)

Sumber: Koleksi BPCB Jambi 2012

Jambi sebagai daerah tujuan pelayaran dan perdagangan internasional disebutkan oleh sumber-sumber Arab. Seorang pedagang Arab bernama Ibn Hordadbeh berkunjung ke Sriwijaya pada tahun 844-848 M. Ia menulis bahwa raja Zabag disebut maharaja dan kekuasaannya meliputi pulau-pulau bagian timur (Munandar, 201: 95). Pedagang Arab lainnya bernama Ibn Rosteh (903) dan Abu Zayd (916) menyebut kekayaan dan hasil negeri Zabag. Maharaja Zabag sangat kaya dan kekayaannya melebihi kekayaan maharaja India. Disebutkan hasil hutan Zabag antara lain kapur barus, kayu gaharu, kayu cendana, kayu sapan, gading gajah, hasil tambang emas dan timah, serta rempah-rempah (Munandar, 2011: 95).



Peta Persebaran Tambang di Jambi

Sumber: Pengolahan Data RBI Badan Informasi Geospasial, 2018



Foto Tambang Emas dan Perak di Jambi (1920)

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional

Bahkan ada indikasi bahwa kawasan pesisir Jambi lebih dahulu berkembang jika dibandingkan dengan kawasan Palembang, pulau Jawa dan Kalimantan serta pulau-pulau lain di Indonesia. Ketika kawasan lain di kepulauan Indonesia masih belum muncul dalam panggung sejarah Asia Tenggara, beberapa nama kerajaan di kawasan Jambi telah muncul dan tercatat memiliki hubungan dagang dengan wilayah lain di Asia Tenggara sejak awal abad masehi hingga sekitar abad ke-4 masehi. Perkembangan kawasan Jambi sebagai pusat komersial yang dinamis sudah dicatat oleh kekaisaran Cina tentang adanya sebuah kerajaan yang bernama Koying yang terletak di sebuah teluk kuno yang masih kontroversial di antara para sejarawan dan arkeolog yaitu teluk yang bernama Teluk Wen. Koying merupakan

sebuah pelabuhan penting yang menghubungkan kawasan Laut Jawa dengan rute pelayaran dan perdagangan maritim internasional.<sup>30</sup> Kawasan ini memiliki akses mudah kepada Funan dan pusat-pusat perdagangan internasional lain. Di sinilah para pelaut Melayu memiliki peran penting dalam pengangkutan rempah-rempah dan produk lain dari Koying ke pelabuhan-pelabuhan Funan di muara Sungai Mekong. Di sana mereka juga mulai melengkapi produk-produk Timur dan Barat dengan produk-produk dari hutan di kepulauan Indonesia. Keberadaan dan peran Koying juga mewakili tanggapan masyarakat lokal terhadap potensi perdagangan yang berkembang dalam konteks aktivitas maritim yang sedang berkembang.<sup>31</sup>

Kawasan Jambi kuno memiliki letak yang sangat strategis karena merupakan titik kunci dalam pelayaran internasional antara dunia Barat yang diwakili India dan dunia Timur yang diwakili Cina dengan melewati Selat Malaka. Kemungkinan besar waktu itu orang masih belum bisa melewati Selat Singapura dan selat-selat kecil di sebelah selatannya sehingga para pelaut harus melintasi Selat Malaka hingga ujung pulau Bangka dan Belitung.<sup>32</sup> Itulah sebabnya sebelum partisipasi kawasan Jambi dalam perdagangan internasional, perdagangan internasional antara India dan Cina harus menyeberang daratan Tanah Genting Kra di Thailand selatan sekarang.<sup>33</sup> Dengan demikian cukup alasan untuk menyatakan bahwa para pedagang Melayu dari kawasan Jambi adalah pionir pembukaan hubungan dagang India dan Cina. Rute yang mereka buka adalah mengitari Semenanjung Malaya melalui jalur laut sepenuhnya.

Jambi memiliki akses terbuka dengan kawasan Laut Cina Selatan yang merupakan lokasi yang sangat ideal sebagai titik temu antara kawasan Laut Jawa dan Selat Malaka serta Laut Cina Selatan. Potensi geografis ini telah memberikan kemungkinan bagi pedagang Melayu-Austronesia yang dalam catatan

kekaisaran Cina disebut dengan nama Kunlun dari kawasan Jambi untuk lebih aktif dalam perdagangan dengan Semenanjung Malaya, India, Funan, dan Cina di mana mereka dapat bertemu dengan para pedagang dari berbagai wilayah. Pelaut-pelaut Melayu dan kemudian juga Jawa memperdagangkan rempah-rempah dari berbagai wilayah kepulauan Indonesia di mana Koying menjadi pusatnya. Di kawasan Jambi mereka juga mulai melengkapi produk-produk Timur dan Barat dengan produk-produk dari hutan kepulauan Indonesia.

Satu hal yang juga tidak kalah penting adalah kedudukan Jambi di lembah Batanghari sebagai pusat dan sumber apa yang kemudian disebut sebagai budaya Melayu. Hal ini sesuai dengan pernyataan Andaya bahwa dalam konteks regional dan internasional, Jambi memiliki latar belakang sejarah ekonomi, sosial, politik, agama, dan budaya yang cukup panjang. Dalam analisisnya yang sangat menarik, Andaya berpendapat bahwa Jambi merupakan salah satu sumber peradaban dan asal-usul orang-orang Melayu di Sumatera dan bahkan juga kemungkinan di Semenanjung Malaya.<sup>34</sup>



Foto Sungai Batanghari pada saat ini

Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

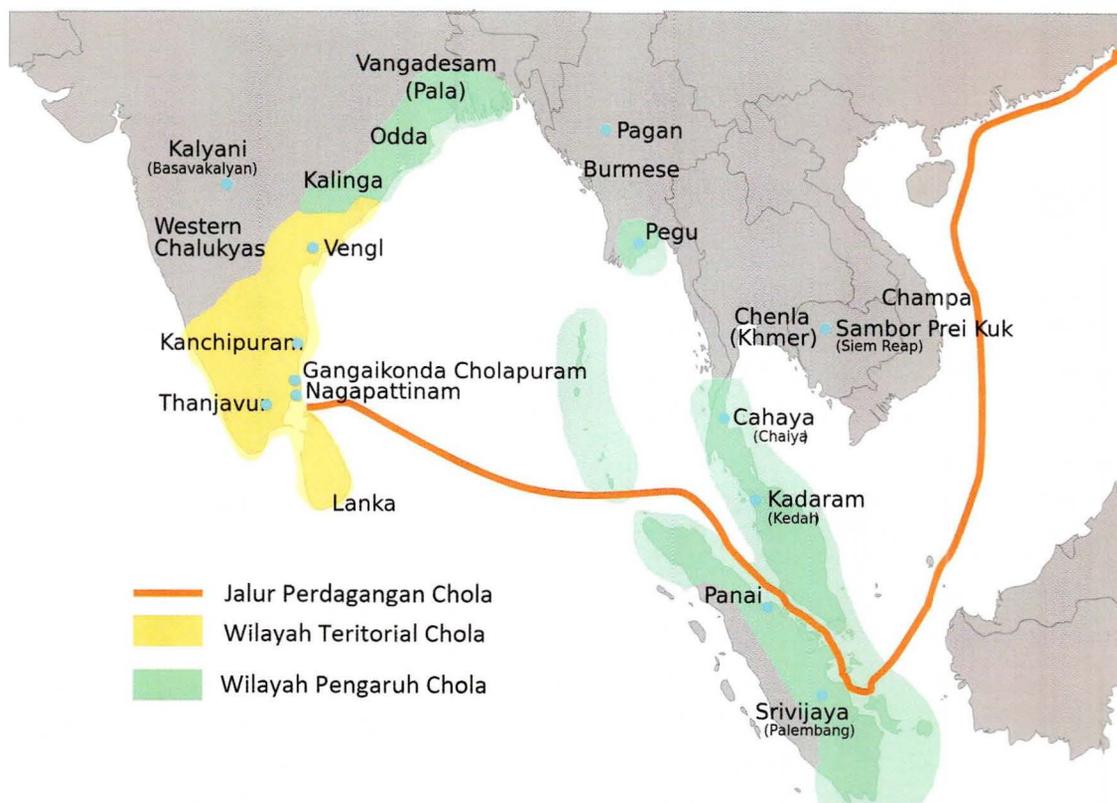
Selanjutnya Sriwijaya yang berpusat di Palembang sebagai kekuatan yang lebih muda dan energik melakukan penaklukan terhadap Jambi antara tahun 680-an.<sup>35</sup> Penaklukan Sriwijaya terhadap Jambi hanya merupakan sebagian kecil saja dari upaya ekspansi yang dilakukan oleh Sriwijaya dalam rangka untuk menguasai kawasan Selat Malaka, Laut Jawa dan Laut Cina Selatan yang merupakan jantung pelayaran dan perdagangan internasional antara India dan Cina serta merupakan kawasan pemasok komoditi yang dibutuhkan pasar internasional.

Tampaknya ekspansi Sriwijaya menghadapi tantangan yang sangat berat pada periode berikutnya.. Di kawasan Laut Jawa telah tumbuh kerajaan Kahuripan yang dibangun sejak masa Mpu Sendok abad ke-9 masehi yang merupakan kelanjutan dari dinasti Mataram dari Jawa Tengah yang berpindah ke Jawa Timur. Perpindahan ini barangkali secara politis untuk menjauhi pengaruh ekspansi Sriwijaya yang pada waktu itu masih terus berlangsung. Pengembangan kekuatan politik di Jawa yang berbasis di Jawa Timur menjadi kekuatan yang sangat dinamis. Di samping memiliki basis pertanian yang sangat

kuat, kekuatan politik Jawa Timur juga mampu mengembangkan perdagangan maritim. Bahkan Raja Airlangga mampu mengontrol pelayaran dan perdagangan maritim di kawasan kepulauan Indonesia bagian timur. Sementara Sriwijaya harus puas menguasai kawasan maritim bagian barat. Bahkan akhirnya di antara keduanya terjadi semacam *gentlemen agreement* dan terjadi pernikahan antara raja Airlangga dengan putri dari Sriwijaya. Namun demikian munculnya kekuatan Jawa sebagai pusat ekonomi menjadi mata rantai yang memiliki nilai strategis dalam perdagangan di kawasan Laut Jawa dan Selat Malaka di mana cengkeh, pala, kayu cendana, dan cangkang kurukura diperdagangkan dalam rute internasional.<sup>36</sup>

Tentangan Sriwijaya bukan hanya dari Jawa namun juga dari kerajaan Chola yang juga sedang bergiat untuk mengukuhkan kekuasaannya atas jalur perdagangan di kawasan Teluk Benggala dan Selat Malaka. Hegemoni ekonomi Sriwijaya tiba-tiba mengalami kehancuran pada tahun 1024–1025

ketika dinasti Chola India selatan berhasil menyerang kota-kota pelabuhan di wilayah Selat Melaka dan menghancurkan otoritas Sriwijaya atas kawasan itu.<sup>37</sup> Kehancuran kota-kota dagang Sriwijaya di kawasan Selat Malaka dan Sumatra merupakan tanda dimulainya restrukturisasi pola-pola perdagangan maritim Asia Tenggara. Di era ini tidak hanya pedagang India tetapi juga Cina dan Timur Tengah mulai lebih terbuka untuk menembus pasar Asia Tenggara, bergerak lebih langsung ke sumber barang-barang komersial. Pedagang asing mulai melakukan perjalanan secara teratur ke wilayah Laut Jawa untuk memperoleh rempah-rempah. Hal ini telah mendorong muncul dan berkembangnya pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa Tengah dan Jawa Timur sebagai pelabuhan transit dalam perdagangan antara dunia Barat dan dunia Timur. Penghancuran hegemoni Sriwijaya juga meningkatkan peran berbagai pelabuhan di pantai selatan Vietnam sebagai kekuatan komersial terutama yang berpusat di Champa.<sup>38</sup>



Peta Pengaruh Kerajaan Chola di Asia Tenggara

Sumber: <http://www.ancient-civilizations.com>, diakses pada November 2018

Serbuan Chola yang tampaknya hanya merupakan sebuah *shock therapy* yang justru mendorong sisa-sisa penguasa Sriwijaya untuk melakukan restrukturisasi dalam penguasaan bentang laut atau *sea scape* sebagai sebuah ruang sosial. Dalam konteks inilah maka perpindahan pusat kerajaan dari Palembang ke Jambi (Melayu) dapat dipahami. Kemungkinan besar setelah serangan Chola, penguasa Sriwijaya melakukan konsolidasi dengan salah satu caranya adalah memindahkan ibukota kerajaan dari Palembang ke Jambi atau Malayu. Keruntuhan Sriwijaya dan selanjutnya berkembangnya Jambi (Melayu) bersamaan dengan muncul dan berkembangnya kerajaan Singasari di Jawa Timur yang memiliki ambisi untuk membentengi Nusantara dari ekspansi Mongol yang sudah mulai menampakkan realitasnya di hadapan pusat kekuasaan Jawa. Oleh sebab itu baik secara persuasif maupun melalui tekanan, raja Singasari khususnya Kertanegara berusaha untuk membangun persekutuan di Nusantara di bawah pimpinannya. Pada masa Singasari kontrol hendak ditegakkan di baik kawasan timur maupun barat Nusantara apalagi setelah Sriwijaya mengalami kehancuran. Pada masa Kertanegara dikirimlah ekspedisi ke Melayu yang terkenal dengan sebutan Ekspedisi Pamalayu pada tahun 1275. Ada kemungkinan bahwa Ekspedisi Pamalayu dan kekhawatiran Melayu atas serangan Tiongkok di bawah Dinasti Yuan menyebabkan ibukota Melayu pindah dari Jambi ke Darmasraya yang terletak di Rambahan di hulu Sungai Batanghari.<sup>39</sup>

Perpindahan pusat kerajaan Jambi dari daerah pantai timur ke daerah hulu Sungai Batanghari di Darmasraya dapat dipahami dari beberapa aspek. Aspek pertama, perpindahan ke pedalaman dapat memberikan rasa lebih aman bagi istana Melayu dari serangan terbuka yang datang dari negeri seberang. Kedua, daerah hulu Sungai Batanghari merupakan wilayah penghasil komoditi baik

lada dan berbagai hasil hutan maupun emas. Ketenaran Melayu sebagai penghasil emas dapat dilihat dari penyebutan Singasari terhadap Melayu sebagai *Swarnabhumi* atau negeri emas. Sebutan *swarnabhumi* sudah lama disandangkan kepada Jambi dengan sebutan lain yaitu *swarnadwipa*:

Penaklukan kerajaan Chola dengan penaklukan Singasari sangat berbeda cara dan bentuknya. Jika penaklukan Chola merupakan sebuah *shock therapy* yang berupa penghancuran, maka apa yang disebut sebagai Ekspedisi Pamalayu adalah sebuah ajakan untuk membangun koalisi anti Mongol dengan berada di bawah pimpinan Singasari. Barangkali peperangan tidak perlu terjadi jika Melayu menerima ajakan Singasari dan yang diperlukan adalah pengakuan Melayu atas kemaharajaan Singasari.<sup>40</sup> Terbukti bahwa atas pengakuannya itu pada tahun 1286 raja Kertanegara dari Singasari memberikan hadiah penghormatan kepada raja Melayu, Srimat Tribuwanaraja Mauliwarmadewa, berupa sebuah patung Amogapasha beserta dengan 13 pengikutnya. Hal ini menunjukkan bahwa raja Singasari hanya membutuhkan pengakuan sebagai maharaja dan selanjutnya pemerintahan dalam negeri tetap sepenuhnya berada di bawah raja setempat. Dalam tradisi Jawa, *seba* atau kehadiran pada waktu tertentu di hadapan sang maharaja dan pemberian upeti merupakan bukti pengakuan kemaharajaannya sebagai ukuran pengakuan dan kesetiaan. Keadaan ini berlangsung hingga masa Majapahit. Namun rupanya dengan runtuhnya Singasari, kerajaan Melayu kemudian memerdekakan diri. Oleh sebab itu pada tahun 1377 Majapahit melakukan ekspedisi militer untuk menaklukkan kembali Jambi.<sup>41</sup> Setelah periode itu kerajaan Melayu berada di bawah Kekaisaran Majapahit dari Jawa dan secara gradual Jambi kehilangan pengaruhnya dalam perdagangan internasional.<sup>42</sup>



Foto Muaro Jambi yang pernah menjadi pusat peradaban maritim di Sumatera

Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

Dalam Kitab Negarakertagama disebutkan daftar negara bawahan Majapahit. Sangat menarik bahwa penyebutan Melayu mencakup berbagai negeri di Sumatra yaitu Jambi, Palembang, Karitang, Teba, Dharmashraya, Kandis, Kahwas, Manangkabwa, Siyak, Rekan, Kampar dan Fane, Kampe, Haru, dan Madahiling, Tumihang Periak, Barat, Samudra, Lamuri, Batan, Lampung, Baru, dan sebagainya.<sup>43</sup>

Keruntuhan Majapahit memberikan kesempatan kepada negeri-negeri yang berada di bawah kekuasaannya menjadi negeri merdeka. Berbagai kerajaan lokal yang sebelumnya berada di

bawah kontrol Majapahit selanjutnya bangkit untuk melakukan perluasan wilayah dan pengaruh terhadap negara-negara tetangganya. Berbagai contoh dapat disebutkan seperti kerajaan Demak, Cirebon, Banten, Palembang, Jambi, Siak, Aceh, Malaka, Goa, Bone, Banjar, dan sebagainya. Negeri-negeri yang tidak kuat akan ditempatkan sebagai negara *vassal* bagi negara-negara yang berkembang lebih kuat. Pada periode ini, Islam mulai berkontribusi bukan hanya sebagai kekuatan ekonomi tetapi juga memberikan andil dalam perkembangan politik di berbagai wilayah di kepulauan Indonesia termasuk Jambi,

## B. JAMBI PADA MASA ISLAM

### Masuknya Islam di Jambi

Jambi bukan hanya diuntungkan karena posisi geografis yang strategis karena terletak di pntu gerbang kuno perdagangan internasional antara Cina dan India, tetapi juga mampu menghasilkan berbagai komoditi yang dibutuhkan dalam perdagangan internasional, yaitu lada dan berbagai hasil hutan dan yang juga sangat penting adalah emas. Produksi emas ini yang memungkinkan Jambi diidentikan dengan sebutan *swarnadwipa* dalam sumber-sumber India.<sup>44</sup> Perjalanan I-Tsing pada abad ke-7 masehi memberikan gambaran bagaimana posisi Jambi atau Melayu sebagai bagian dari jejaring perdagangan internasional di Selat Malaka.<sup>45</sup>

Sebagai wilayah yang sangat strategis dalam konteks perdagangan dan pelayaran internasional, pengaruh budaya asing akan mudah masuk ke dalam masyarakat setempat. Masuknya pengaruh agama Budha dari India merupakan bukti bagaimana pengaruh budaya dan agama dari luar masuk ke masyarakat Jambi. Demikian juga pengaruh agama dan budaya Islam tentu sudah mulai dikenal oleh masyarakat di berbagai pelabuhan internasional di mana pedagang muslim beraktivitas.

Sudah sejak abad VII, ketika kerajaan Sriwijaya dan Jambi mulai berkembang, para pedagang muslim aktif dalam perdagangan di perairan Nusantara. Diberitakan bahwa Khalifah Usman dari Madinah telah mengirimkan utusan ke Cina untuk memberitakan tentang adanya kekhalifahan Islam di Jasirah Arab. Hubungan antara kawasan Arab dengan Cina mungkin sudah dimulai pada masa-masa sebelumnya terutama dalam rangka perdagangan internasional antara Barat dan Timur. Dalam buku Hsin-Tang-shu (Sejarah Dinasti Tang) dan Sung-shih (Sejarah Dinasti Sung)

diberitakan bahwa kapal-kapal Ta-shih (Arab) juga berdatangan ke Cina dan pelabuhan-pelabuhan di Sriwijaya. Bahkan di setiap kota dagang telah ada pemukiman-pemukiman Islam.<sup>46</sup> Menurut sumber-sumber dari Dinasti Tang dikatakan bahwa pada abad VII telah ada pemukiman Arab di Barus yaitu sebuah kota pelabuhan kecil yang terletak di pantai barat laut Sumatra Utara. Para musafir Arab telah menyumbangkan catatannya sebagai sumber sejarah. Mereka menuliskan nama Sriwijaya sebagai Syarbazah atau Sribuza dan dikatakan sebagai kerajaan terbesar di kawasan Zabaj. Menurut penafsiran beberapa ahli sejarah, para pedagang Timur Tengah menyebut kawasan Nusantara pada waktu itu dengan 'Kepulauan Jawa' atau dengan sebutan *Zabaj*.<sup>47</sup>

Para pedagang muslim pada waktu itu masih merupakan minoritas atau mungkin hanya bersinggah sementara untuk berdagang dan menunggu arah angin yang sesuai dengan yang dikehendaki. Kemunculan muslim pedagang di perairan Jambi dan sekitarnya tentu membawa dampak yang signifikan bagi perkembangan dunia perdagangan dan budaya serta agama di kawasan ini. Kita dapat menghubungkan perkembangan kerajaan-kerajaan maritim di Nusantara dengan ekspansi agama Islam selama kekhalifahan Rosyiddin, kekhalifahan Umayyah, dan kekhalifahan Abassiyah. Sebagai akibat penaklukan dan perluasan agama Islam di Timur Tengah, Afrika Utara, Persia, Asia Tengah dan Selatan maka negara Islam yang besar mendorong hubungan-hubungan dagang melalui laut lebih berkembang daripada perdagangan lewat daratan. Kemakmuran yang dicapai oleh kekhalifahan Islam dan Romawi di satu pihak dan perkembangan kekaisaran Cina di lain pihak telah menjadi tenaga penggerak bagi perdagangan di kawasan Laut Hindia dan Nusantara. Dalam konteks ini kita dapat mengemukakan bahwa masyarakat Jambi tentunya sudah mengenal Islam sejak awal. Tetapi karena pada waktu itu kehidupan masyarakat

masih relatif didominasi oleh kehidupan agama Budha maka belum banyak yang bisa diketahui dari keberadaan para pedagang Islam. Keberadaan mereka berkaitan dengan dunia bisnis daripada penyebaran agama dan budaya Islam meskipun tentu saja pengenalan terhadap agama Islam sudah dilakukan secara personal sebagai kewajiban dari setiap muslim.

Para pedagang Islam yang sudah terbiasa singgah di Jambi dalam perdagangan maritim internasional juga mulai membangun komunitas di kota-kota pelabuhan yang masih dikuasai penguasa Budha atau pun Hindu. Ketika Majapahit mengalami perpecahan, berbagai negeri yang merupakan kota pelabuhan berkembang secara lebih merdeka untuk mengembangkan diri sebagai kekuatan politik dan ekonomi. Di samping membangun jejaring dengan dunia luar untuk perdagangan internasional, Majapahit juga melakukan konsolidasi untuk mengontrol daerah pedalaman atau pun hulu sebagai daerah produsen dan sumber tenaga kerja.

Di Jambi dan sekitarnya hubungan antara hilir dan hulu memiliki arti yang sangat menentukan. Dengan demikian, selain laut, sungai juga mempunyai peranan penting untuk mengamankan dan mengembangkan jejaring pelayaran dan perdagangan. Jaringan sistem sungai menjadi ciri khas kehidupan masyarakat Jambi dan sekitarnya. Dalam terminologi toponim di Jambi dan sekitarnya terdapat istilah muara dan kuala.<sup>48</sup> Muara merupakan pertemuan sungai kecil dan sungai besar sedangkan kuala merupakan pertemuan sungai besar dengan laut. Panggung sejarah sungai Batanghari di Jambi sangat mewarnai drama politik dan ekonomi dalam masyarakat dan kerajaan yang berada di kawasan sungai ini.

Sementara itu, konversi penguasa-penguasa Jambi dari kepercayaan Budha ke dalam agama baru yaitu Islam terlihat seperti bukan sebagai

suatu kelanjutan. Tetapi hal itu tentunya banyak terkait dengan masalah ketersediaan sumber sejarah. Kemungkinan besar konversi diawali dari elite penguasa dengan cara sukarela dengan berbagai motif. Salah satu motif itu terkait dengan tidak adanya lagi kemaharajaan Budha atau pun Hindu yang harus ditaati di kawasan maritim Asia Tenggara. Selanjutnya hal itu juga terkait dengan semakin derasnya pengaruh Islam baik dalam bidang ekonomi, budaya, sosial, dan agama. Semakin membanjirnya pedagang muslim yang datang ke Jambi tentunya menjadi salah satu daya tarik bagi penguasa Jambi untuk memeluk agama Islam sebagai agama baru agar kegiatan perdagangan mereka bisa berjalan lebih baik.

Tantangan yang ada dalam persaingan dan perang dagang bukan lagi datang dari kekuatan politik dan ekonomi Hindu atau pun Budha namun justru dari kekuatan baru dari Eropa terutama Portugis kemudian Belanda dan disusul bangsa-bangsa Eropa lain. Namun demikian kedatangan mereka, terutama Portugis yang datang dengan membawa semangat Perang Salib justru memacu para penguasa lokal untuk mempercepat islamisasi di berbagai daerah di Nusantara. Pelaksanaan Islamisasi bukan hanya bermakna agama dan kebudayaan namun juga memiliki nilai ekonomi yang sangat strategis. Pengislaman merupakan salah satu dasar penting bagi terbentuknya jejaring pelayaran dan perdagangan maritim di era muncul dan berkembangnya kota-kota pelabuhan bercorak Islam setelah keruntuhan Majapahit.

### **Masa Kerajaan Islam di Jambi**

Keterhubungan sejarah Melayu di kawasan Jambi yang semula bercorak Budha untuk kemudian menjadi bercorak Islam dapat diketahui dengan menggunakan sumber prasasti maupun cerita rakyat. Berdasarkan beberapa prasasti yang ditinggalkan oleh Adityawarman sebagai penguasa

Melayu di Dharmasraya bisa digambarkan bahwa sekitar tahun 1347 Adityawarman dengan dukungan Majapahit melakukan ekspansi ke Pagaruyung. Tanpa pertumpahan darah Pagaruyung yang waktu itu dipimpin oleh Datuk Suri Dirajo menyatakan tunduk kepada Adityawarman. Dalam cerita tradisional ikatan hubungan antara Adityawarman sebagai Adiraja di kawasan pedalaman Batanghari kemudian diikat dengan perkawinannya dengan salah satu putri Datuk Suri Dirajo yang bernama Puti Jamilan.<sup>49</sup> Hasil perkawinan itu lahirlah Ananggawarman. Sejalan dengan semakin lemahnya Majapahit maka kawasan Melayu melepaskan diri menjadi Negara merdeka. Dalam cerita tradisional digambarkan bagaimana serangan Majapahit bisa digagalkan ketika Adityawarman tidak lagi mau mengakui kekuasaan kemaharajaan tersebut.

Tidak diketahui secara pasti bagaimana kelanjutan dari kerajaan Melayu Dharmasraya yang memperluas wilayahnya hingga pedalaman

Pagaruyung. Di samping itu, juga belum jelas bagaimana hubungan antara kerajaan Melayu Dharmasraya dan Pagaruyung yang bercorak Budha dengan berdirinya kesultanan Melayu Jambi. Cerita-cerita tradisional dari ranah Minang mencoba menghubungkan berdirinya Kesultanan Jambi dengan seorang tokoh perempuan dari Minang. Salah satu versi menyatakan bahwa Kerajaan Melayu Jambi didirikan oleh Puti Salaro Pinang Masak yang berasal dari kerajaan Minangkabau yang pernah ditundukkan oleh Adityawarman. Diceritakan bahawa ia berlayar bersama pengiringnya menyusuri sungai Batanghari menuju hilir hingga sampai ke Jambi. Singkat cerita akhirnya ia menjadi raja di kerajaan Melayu Jambi.<sup>50</sup> Cerita ini menunjukkan indikasi adanya kontinuitas antara dinasti-dinasti kerajaan Melayu kuno yang bercorak Budha dengan dinasti baru yang pada masa selanjutnya bercorak Islam.

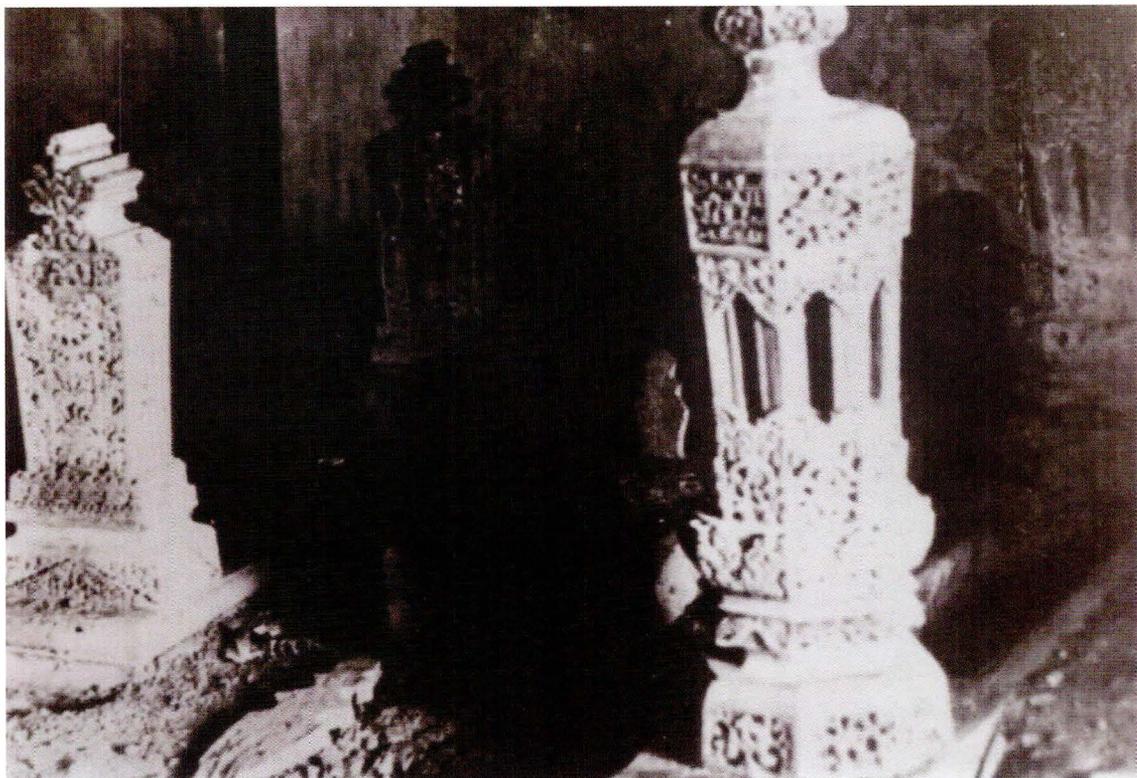


Foto Makam Sultan-sultan Jambi (1905)

Sumber: Koleksi Arsip Nasional

Diceritakan pula bahwa Puti Salaro Pinang Masak menikah dengan Ahmad Barus yang kemudian setelah menikah berganti nama menjadi Ahmad Salim. Mereka akhirnya memiliki satu orang puteri dan tiga orang putera. Anaknya yang puteri diberi nama Orang Kayo Gemuk, dan ketiga puteranya yang semuanya secara bergantian menjadi Sultan Melayu Jambi, yaitu: Orang Kayo Pingai (1480-1490); Orang Kayo Pedataran (1490-1500); dan Orang Kayo Hitam (1500-1515).<sup>51</sup> Dalam cerita rakyat dikisahkan bahwa Ahmad Salim yang berasal dari Turki merupakan keturunan yang ketujuh dari Sayidina Zainal Abidin bin Sayidina Husein, putra Sayidatina Fatimah binti Muhammad SAW. Ahmad Barus dikenal sebagai Datuk Paduko Berhalo karena ia memusnahkan berhala-berhala yang dipuja masyarakat Jambi yang ditempatkan di Pulau Berhala. Setelah dinasti Salim ini memegang kekuasaan di Kesultanan Melayu Jambi maka islamisasi dilakukan secara massif, Selama masa Kesultanan Jambi akhirnya agama Islam mampu menggantikan pengaruh Budha dalam kehidupan masyarakat. Kelompok-kelompok etnik yang belum bisa menerima Islam memilih untuk tinggal di luar kota dan membangun komunitas di pedalaman.<sup>52</sup>

Sangat menarik untuk melihat dinamika perkembangan kerajaan-kerajaan Melayu di sepanjang daerah aliran sungai Batanghari Jambi dalam konteks kemaritiman. Di sini kemaritiman bukan hanya menyangkut perairan laut tetapi juga sungai dan bahkan danau.<sup>53</sup> Muncul dan berkembangnya kerajaan-kerajaan di kawasan Jambi dan sekitarnya tidak bisa dipisahkan dari kepentingan ekonomi dan hubungan dengan dunia luar. Kepentingan ekonomi ini terkait dengan letak Jambi yang sangat strategis. Hubungan dengan dunia luar merupakan tradisi bagi rumpun bangsa Melayu.

Perdagangan maritim memiliki kontribusi yang sangat penting bagi perubahan dan perkembangan serta kemajuan sebuah masyarakat dan kebudayaan. Kontak dan komunikasi dengan masyarakat dan kebudayaan luar merupakan kekuatan yang mempercepat kemajuan masyarakat. Sejak berabad-abad sebelum masehi masyarakat Melayu sudah mengembangkan hubungan lintas budaya melalui berbagai media termasuk perdagangan. Itu sebabnya daerah-daerah yang sedikit tersentuh perdagangan cenderung mengalami perubahan kebudayaan yang lambat.

Organisasi sosial politik masyarakat telah mampu mengelola masuknya pengaruh asing sebagai peluang untuk maju. Meskipun pendorongnya utama kegiatan perdagangan adalah maksimalisasi keuntungan, namun dalam perdagangan maritim terdapat dimensi politik seperti tampak dari kemunculan emporium atau kerajaan yang berbasis pada perdagangan laut. Sejak awal abad masehi, wilayah Jambi merupakan kawasan penting dalam perdagangan internasional, bahkan nama *swarnadwipa* barangkali lebih mengacu kepada Jambi daripada wilayah lain di Asia Tenggara.<sup>54</sup>

Sejarah Jambi menunjukkan bahwa dinamika politik dan budaya Jambi banyak ditentukan oleh perebutan dominasi ekonomi di kawasan ini. Timbul dan tenggelamnya kerajaan-kerajaan pra-Sriwijaya di kawasan Jambi banyak ditentukan oleh perebutan sumber-sumber ekonomi, lada, hasil-hasil hutan dan emas.<sup>55</sup> Timbul dan tenggelamnya kerajaan Kantoli, Koying, Topo, penaklukan Melayu dan Kedah oleh Sriwijaya lebih banyak didorong oleh perebutan hegemoni ekonomi di kawasan ini dan Selat Malaka. Demikian juga peperangan Sriwijaya dengan raja Dharmawangsa di Jawa serta penghancuran oleh Kerajaan Chola terhadap Sriwijaya juga merupakan persaingan ekonomi.



Foto Permukiman di Tepi Sungai Batanghari 1924

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional, Jakarta

Satu hal yang sangat menonjol dalam perkembangan kesultanan Melayu Jambi adalah peran para penguasa dalam kegiatan perdagangan. Menurut cerita rakyat yang beredar, penguasa Kesultanan Jambi yang pertama adalah pedagang yang berasal dari Turki yang bernama Ahmad Barus atau Ahmad Salim. Barangkali dia adalah pedagang yang sukses dengan pengaruh spiritual dan ekonomi serta politik yang kuat. Sementara itu istrinya yang bernama Putri Selaro Pinang Masak meskipun keturunan bangsawan dari Pagaruyung namun memiliki keterampilan berlayar. Cerita rakyat tidak menjelaskan secara detail bagaimana sang putri pada akhirnya bisa mendapatkan kekuasaan sebagai raja di Jambi, apakah dengan cara merebut kekuasaan ataukah membangun kekuasaan yang baru. Walau bagaimanapun cerita rakyat itu menunjukkan beberapa hal. Pertama, pentingnya faktor ekonomi maritim dalam kehidupan politik dan kebudayaan Melayu Jambi.

Kedua, terdapat hubungan yang mendukung bahkan kerjasama antara pesisir dengan pedalaman. Ketiga, Islam secara berangsur-angsur menggeser kedudukan pengaruh Budha dalam kehidupan masyarakat Jambi terutama dalam dunia politik dan budaya.

Catatan-catatan yang ditulis di awal abad ke-20 oleh Ngebi Umar Sutodilogo dalam bentuk Naskah Undang-undang Piagam Jambi menceritakan tentang pelayaran Putri Selaro Pinang Masak dari negeri Pagaruyung yang merupakan penerus dari Kerajaan Malayupura di Hulu Batanghari. Pelayaran putri ini merupakan pelayaran untuk menguasai kembali wilayah asal leluhurnya dengan menyusuri Sungai Batanghari ke arah hilir hingga berhenti di sebuah tempat yang dinamainya sebagai Tanah Pilih. Di Tanah Pilih inilah Kerajaan Jambi bermula. Selanjutnya Putri Selaro Pinang menikah dengan Ahmad Salim (Datuk Paduko Berhalo) dan melahirkan putra-putri yang menurunkan para raja

dan Sultan Jambi. Salah satu putranya yang bernama Rangkayo Hitam merupakan raja yang mampu melepaskan Jambi dari hegemoni Kesultanan Demak yang pada waktu itu sedang mengalami disintegrasi.<sup>56</sup> Sementara itu kawasan maritim Asia Tenggara pada waktu itu sedang mencapai puncak perkembangan dalam pelayaran dan perdagangan. Jambi mengalami apa yang oleh Reid disebut sebagai “Era kurun Niaga” atau “*the age of commerce*”. Jambi merupakan salah satu penghasil utama lada di pulau Sumatra. Selain itu, wilayah ini juga masih merupakan penghasil emas yang penting.<sup>57</sup>

Pada masa kejayaannya, Kesultanan Jambi adalah kerajaan bercorak Islam yang wilayahnya berbatasan dengan Kerajaan Indragiri dan kerajaan-kerajaan Minangkabau seperti Siguntur dan Lima Kota di utara. Di selatan kerajaan ini berbatasan dengan Kesultanan Palembang. Jambi juga mengendalikan daerah Kerinci. Wilayah-wilayah ini merupakan kawasan yang subur sebagai penghasil lada dan berbagai hasil hutan, dan emas dari daerah hulu Sungai Batanghari. Satu hal yang

juga menarik adalah struktur pemerintahan yang khas bercorak maritim yang berbasis persungai dan yang mampu mengakomodasi dinamika kelautan. Secara administrasi wilayah Kesultanan Jambi dibagi menjadi sembilan distrik atau pun kabupaten atau dalam bahasa lokal disebut wilayah *lurah*. *Setiap wilayah secara substansial berbasiskan pada aliran anak-anak sungai atau yang disebut batang, yaitu: Batang Asai (menjadi kecamatan Batang Asai, Kibupaten Sorolangun), Batang Merangin (menjadi Kecamatan Batang Merangin Kabupaten Kerinci), Batang Masurai (merupakan wilayah hulu dan sekaligus sumber sungai Batang Tembesi), Batang Tabir (Kabupaten Merangin), Batang Senamat (Kabupaten Bungo), Batang Jujuhan (Kabupaten Bungo), Batang Bungo, Batang Tebo (kabupaten Tebo), dan Batang Tembesi (Kabupaten Batanghari). Batang-batang ini merupakan anak Sungai Batanghari yang keseluruhannya merupakan wilayah Kesultanan Jambi. Ibukota Kesultanan Jambi adalah Tanah Pilih yang berkembang menjadi kota Jambi saat ini.*<sup>58</sup>



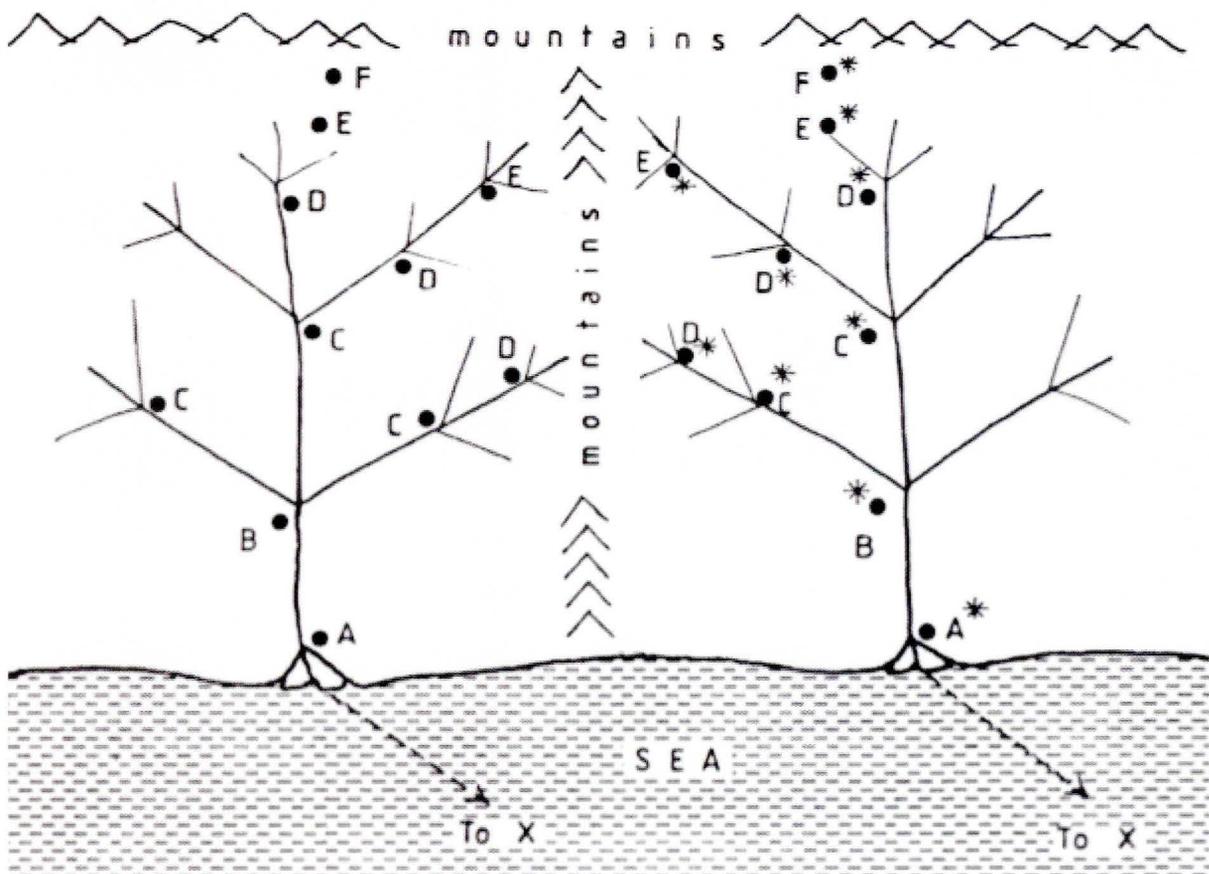
Foto Rumah Sultan Djambi di Doesoen Tengah Sumatra tahun 1880

Sumber: Collectie Tropenmuseum De Woning Van De Sultan Van Djambi te Doesoen Tengah Sumatra Tmnr 60002826.Jpg



Foto Sebuah Jembatan di Atas Sungai Batang Merangin (1927)

COLLECTIE\_TROPENMUSEUM\_Een\_brug\_over\_de\_rivier\_Batang\_Merangin\_Sumatra's\_Westkust\_TMnr\_10004433.jpg



Gambar Sistem Persungai di Kawasan Jambi dan Sekitarnya

Sumber: J. Kathirithamby-Wells, "Hulu-hilir Unity and Conflict: Malay Statecraft in East Sumatra before the Mid-Nineteenth Century", *Archipel*, volume 45, 1993. hlm. 81.

**Keterangan:**

A merupakan muara sungai sebagai pusat B dan C merupakan pusat kedua dan ketiga dari sistem persungai yang terletak di hulu dan di persimpangan sungai primer dan sekunder; D merupakan pusat hulu paling jauh untuk berpartisipasi dalam sistem pertukaran pasar berbasis A dan titik konsentrasi awal untuk produk yang berasal dari bagian yang lebih jauh dari daerah aliran sungai; E dan F merupakan produsen utama berbagai produk yang diperdagangkan baik regional maupun internasional. Di kawasan E dan F mungkin system pertukaran yang berlaku didasarkan pada lembaga non-pasar, yang melibatkan barang hanya sebagian yang berasal dari atau dikirim ke sistem pasar yang berpusat pada A; sementara itu X merupakan sebuah pusat luar negeri yang berfungsi sebagai konsumen utama barang yang diekspor dari A dan pemasok utama impornya.

A\* merupakan pusat sistem persungai yang lain yang terletak di mulut sungai lainnya di kawasan pantai yang mengendalikan pedalaman yang mirip dengan A; D dan E, dihubungkan oleh jalan setapak dengan C\* dan D\*.

Berbeda dengan sistem kekuasaan di Jawa yang berbasis feodalisme yang bersifat otokratis dan konsentris, maka sistem kekuasaan dalam pemerintahan di kesultanan Jambi lebih bersifat konfederasi dalam hubungan yang berbasis kepada keseimbangan kekuasaan antara kekuasaan hilir sebagai pusat dan hulu sebagai wilayah-wilayah pinggiran atau pedalaman. Meskipun kekuasaan berada di tangan hilir namun hilir tidak bisa memaksakan kehendak atau melakukan eksploitasi secara absolut kepada hulu. Dalam banyak hal hulu tidak bergantung sepenuhnya kepada hilir karena mereka bisa hidup dengan relatif mencukupi kebutuhan sendiri. Sementara itu, karena medan alam yang sangat berat, daerah hilir tidak bisa sepenuhnya mengontrol secara langsung wilayah hulu. Karena itu sangat penting bagi penguasa hilir untuk menjalin hubungan persahabatan yang berkeseimbangan dengan penguasa hulu. Hubungan itu didasarkan atas asas saling membutuhkan. Penguasa hilir harus mampu menjamin harga-harga yang baik berbagai komoditi dari hulu seperti lada dan emas. Demikian juga hilir bisa mensuplai kebutuhan yang dibutuhkan oleh hulu seperti berbagai jenis kain, garam, dan berbagai barang impor.

Penguasa pusat yang ada di hilir bisa mengangkat penguasa di daerah-daerah lurah namun dengan upeti sebagai pajak yang tidak berlebihan. Oleh karena penguasa hilir tidak bisa berkuasa secara efektif atas daerah-daerah hulu maka keseimbangan di antara mereka harus terjaga dengan baik.. Jika hilir menerapkan kebijakan yang merugikan terhadap hulu maka bisa terjadi daerah hulu memberikan komoditi yang dihasilkannya kepada penguasa hilir yang lain.

## C. JAMBI PADA MASA INTERAKSI DENGAN BANGSA BARAT

### Jambi dalam Dinamika Kemaritiman

Sejak kemunculannya, para penguasa Jambi sudah harus menghadapi berbagai kekuatan. Mula-mula kerajaan Melayu Jambi harus mengkonsolidasikan kekuasaannya atas berbagai wilayah hulu dan berbagai daerah produsen yang menghasilkan berbagai produk ekspor. Wilayah-wilayah itu merupakan wilayah-wilayah yang terletak di kawasan sistem persungai.<sup>59</sup> Berdasarkan cerita rakyat, konsolidasi kekuasaan kesultanan Jambi dimulai dari petualangan seorang putri yang bernama Puti Selera Pinang Masak yang merupakan keturunan dari dinasti Melayu tua di kawasan Minangkabau. Setelah berhasil menjadi raja Jambi yang berpusat di Tanah Pilih atau kota Jambi sekarang, ia kawin dengan Abdul Salim seorang saudagar kaya keturunan Turki dari Pulau Berhala yang dipercaya merupakan seorang pendakwah Islam.<sup>60</sup>

Dari wilayah Tanah Pilih tersebut titik awal konsolidasi Kesultanan Melayu Jambi dimulai. Baru setelah itu penguasa Melayu Jambi mulai meluaskan kontrol dan pengaruhnya terhadap bekas wilayah kerajaan Adityawarman yang berbasis pada sistem persungai Batanghari. Sistem persungai yang lain seperti sungai Musi dikuasai Kesultanan Palembang, demikian juga dalam sistem persungai Indragiri di Riau yang dikuasai oleh kesultanan-kesultanan Melayu Riau. Masing-masing mereka bisa dikatakan sebagai raja sungai. Barangkali para penguasa Melayu Jambi mengklaim bahwa seluruh wilayah sistem persungai di sepanjang sungai Batanghari beserta seluruh anak sungainya adalah wilayah bawahannya. Hubungan keturunan dari dari penguasa Melayu Jambi dengan Adityawarman

mempermudah klaim atas sistem persungai Batanghari. Namun demikian dalam waktu yang tidak lama sembilan daerah percabangan sungai atau muara sungai segera dikuasai oleh kesultanan Melayu Jambi.<sup>61</sup> Kelak dalam sejarah modern wilayah Jambi dikenal dengan “Sepucuk Jambi Sembilan Lurah”.

Dalam hal ini kaitan genealogis dengan Adityawarman bukan hanya satu-satunya untuk mempersatukan. Kerajaan baru ini telah memanfaatkan solidaritas agama untuk membangun hubungan-hubungan kesetiaan baru dalam dunia politik dan birokrasi antara raja sungai sebagai penguasa pusat/ kuala dengan para penguasa muara-muara yang merupakan percabangan sungai Batanghari di kawasan hulu.<sup>62</sup> Perkembangan agama Islam telah menjadi identitas bersama di antara penguasa dan rakyat di hilir sebagai pusat dan kawasan hulu sebagai penyangga, dan merupakan partner dalam sistem sosial, politik, budaya serta ekonomi.<sup>63</sup>

Sementara itu konsolidasi eksternal yang harus dilakukan oleh Kesultanan Melayu Jambi adalah dalam rangka untuk menghadapi pusat kekuasaan baik melawan sistem persungai di kawasan sekitarnya yaitu sistem persungai Musi dengan pusat di Palembang dan sistem persungai Indragiri di wilayah Melayu Riau atau bahkan Johor yang terletak di Semenanjung Malaya. Meskipun mereka sesama rumpun Melayu, namun konflik-konflik di antara mereka seringkali berlangsung sangat tajam, apalagi ketika Belanda ikut campur tangan yang akhirnya menciptakan keseimbangan trasional ini menjadi terganggu yang berlanjut pada konflik antara hulu dengan hilir atau juga di antara para penguasa sungai tersebut.<sup>64</sup>

Seperti diketahui bahwa Kesultanan Johor atau Kesultanan Johor-Riau didirikan pada paruh pertama abad ke-16 oleh keturunan Sultan Melaka, Sultan Alauddin Shah. Kesultanan

mencapai puncak kejayaan sejak akhir abad ke-16 hingga awal abad ke-18. Kesultanan Johor merasa sebagai pewaris sah Kesultanan Malaka yang menjadi penguasa utama dunia Melayu. Oleh karena itu, setelah melakukan konsolidasi internal, kesultanan Johor berusaha memperluas untuk mendapatkan pengakuan dari masyarakat dan otoritas lokal, yang memperoleh kemerdekaan setelah runtuhnya Kesultanan Malaka pada tahun 1511. Ia berusaha untuk mendapatkan sumpah kesetiaan dari masyarakat setempat. Pihak berwenang yang tinggal di seluruh wilayah dunia Melayu yang kurang lebih meliputi Semenanjung Melayu, Kepulauan Riau, Singapura, Anambas, Tambelan dan kelompok pulau Natuna, daerah sekitar Sungai Sambas di Kalimantan Barat dan daerah-daerah di Sumatera seperti Deli, Siak, Rokan, Inderagiri, Batubara, Kampar, dan Jambi. Selain itu, Kesultanan Johor juga mengklaim bahwa orang-orang yang diperintah oleh penguasa Pahang dan Trengganu juga pengikutnya.<sup>65</sup>

Konsolidasi lain yang harus dilakukan oleh kesultanan Melayu Jambi terkait dengan para penguasa Jawa. Raja Kertanegara berusaha menanamkan pengaruhnya terhadap Swarnabhumi semenjak 1286 melalui Ekspedisi Pamalayu dan berlanjut hingga zaman Majapahit. Perkembangan ini telah menciptakan keyakinan di antara para penguasa Jawa pasca-Majapahit, yaitu: Kerajaan Demak, Pajang, dan Mataram bahwa negeri-negeri Melayu merupakan wilayah kekuasaannya yang merupakan warisan pendahulunya yaitu kerajaan Majapahit. Mereka memandang para penguasa Sumatra merupakan raja *vassal* yang harus mengakui kekuasaan raja-raja Jawa dan mereka harus memberikan upeti dan persembahan serta berbagai kewajiban lain terhadap para penguasa Jawa.

Satu hal yang sangat menarik adalah bahwa tampaknya pengaruh Jawa cukup mendalam dalam kehidupan politik sehingga terjadi semacam

'Jawanisasi'.<sup>66</sup> Sebagaimana tradisi politik dan militer di Jawa, jika kerajaan ingin menyerang musuhnya maka sang raja akan mengerahkan juga kekuatan dari raja bawahannya. Hal ini bisa dilihat dari peristiwa penyerangan kerajaan Demak ke Malaka pada tahun 1512. Pada penyerangan ini kerajaan Demak meminta penguasa-penguasa dunia Melayu baik Palembang, Jambi, dan Riau untuk mengerahkan kapal dan prajuritnya.<sup>67</sup> Apapun bentuk aliansi ini maka tentunya isu tentang kepentingan ekonomi dan identitas keislaman menjadi amat penting pada masa kerajaan Demak untuk menghadapi bahaya ekspansi Portugis yang sudah menghancurkan kesultanan Malaka pada 1511. Jadi sesungguhnya penyerangan Demak terhadap Portugis di Malaka merupakan serangan gabungan antara kesultanan Demak di Jawa dengan kesultanan-kesultanan Melayu terhadap Portugis di Malaka yang menjadi musuh bersama (*common enemy*) kekuatan Islam di Nusantara dan bahkan Asia Tenggara.

Setelah Demak mengalami disintegrasi, keterikatan Jambi dan negeri-negeri Melayu yang lain tampak menjadi semakin longgar. Hal ini antara lain disebabkan oleh kenyataan bahwa kerajaan Pajang sebagai pengganti kerajaan Demak memusatkan diri di kawasan pedalaman. Meskipun demikian hubungan politik antara Pajang dengan Melayu masih tampak terjalin. Versi cerita rakyat yang tersebar di Jawa digambarkan adanya pertikaian antara Arya Penangsang yang merasa memiliki hak atas warisan tahta kerajaan Demak dengan Hadiwijaya atau Jaka Tingkir yang sebetulnya hanya putera menantu raja Demak. Arya Penangsang menuntut agar tahta Demak diserahkan kepadanya serta menuntut balas atas kematian ayahnya dalam kisruh suksesi di Demak. Dalam pertikaian itu akhirnya Arya Penangsang terbunuh dan dimakamkan di wilayah Jipang yang menjadi wilayah kekuasaannya. Namun demikian versi lain menceritakan bahwa Adipati Jipang yang bernama Arya Penangsang

melarikan diri ke Palembang setelah dikalahkan oleh Sultan Hadiwijaya yang sudah memindahkan pusat kerajaan dari Demak ke Pajang. Cerita ini mengindikasikan bagaimana pada masa pasca runtuhnya kerajaan Demak, hubungan antara Jawa dengan dunia Melayu masih terjalin, meskipun mungkin bukan lagi sebagai hubungan negara pusat dengan negara vasal.<sup>68</sup>

Barulah setelah Pajang runtuh dan digantikan oleh Mataram hubungan antara Jawa dengan kerajaan-kerajaan Melayu terjalin lagi. Kerajaan baru ini merasa sebagai pewaris Majapahit dan berusaha untuk memulihkan kekuasaan sebagaimana zaman Majapahit. Sasaran ekspansi pertama adalah kota-kota pelabuhan di pantai utara Jawa Tengah dan Jawa Timur yang memerdekakan diri semenjak kerajaan Demak runtuh. Mereka dihancurkan ketika tidak mau tunduk kepada Mataram. Selanjutnya upaya yang sama juga ditujukan kepada pusat-pusat politik dan ekonomi yang terletak di Jawa Barat. Hal serupa juga dilakukan terhadap beberapa wilayah penting di luar Jawa khususnya Kalimantan Selatan dan Barat seperti Tanjungpura. Demikian juga kerajaan-kerajaan Melayu juga dipastikan mengakui secara riil kekuasaan Mataram. Terdapat bukti-bukti kuat mengenai pengaruh Mataram dalam tradisi politik di negeri-negeri Melayu terutama di Jambi dan Palembang. Nama-nama pejabat di kedua kerajaan itu banyak yang menggunakan nama-nama Jawa, misalnya raja yang memerintah kesultanan Jambi antara tahun 1665 hingga 1690 bernama Sultan Sri Ingalaga. Demikian juga sultan yang memerintah antara 1790 hingga 1812 bernama Mas'ud Badruddin bin Ahmad Sultan Ratu Seri Ingalaga, 1790 – 1812 yang selanjutnya digantikan putranya yang bernama Mahmud Muhieddin bin Ahmad Sultan Agung Seri Ingalaga, 1812 – 1833.<sup>69</sup>

Konsolidasi selanjutnya yang harus dihadapi Jambi dan yang sangat sulit adalah kekuatan barat baik Portugis, Belanda maupun Inggris.

Keadaan sulit ini terkait dengan kenyataan bahwa orang-orang Eropa terutama Belanda dan Inggris melakukan ekspansi dan melakukan kontrol politik secara lebih efektif dan campurtangan langsung baik di bidang dominasi politik maupun ekonomi. Seperti diketahui bahwa runtuhnya Malaka dan kemudian disusul dengan kehancuran Demak dan keruntuhan Pajang memberikan peluang besar kepada negeri-negeri di dunia Melayu Sumatra untuk berdiri sendiri. Meski sisa-sisa kesultanan Malaka masih ada di Johor dan Riau namun mereka tidak mampu lagi mengendalikan bekas-bekas vasalnya yang sudah memiliki kepemimpinan politik yang mandiri.

Ketika tahun 1511 Malaka berhasil dikuasai Portugis, kondisi Jambi masih lemah. Menurut keterangan Pires bahwa kerajaan di Sumatra yang paling penting bukan lagi Palembang atau pun Jambi namun adalah Aru yang terletak di sekitar Deli sekarang. Mengenai Jambi dikatakan sebagai berikut:<sup>70</sup>

“Negeri Jambi menyambung di satu sisi ujung dengan negeri Tongkal dan negeri Palembang (Palembao) di ujung yang lain, di pedalamannya terdapat Minangkabau, dan di sisi yang berlawanan terdapat kepulauan Berhala (Berella). Negeri ini dulunya memiliki seorang raja. Seperti yang terjadi di Indragiri, dan setelah orang Moor Jawa (Jawa Muslim) menjadi tumbuh kuat dan mengambil Palembang, mereka mengambil Jambi, dan mereka tidak lagi disebut *raja*, melainkan *pates* (patih) yang berarti mandarin di Malaka, dan dalam bahasa kita (berarti) gubernur yang menjadi pusat kekuasaan. Ia berhak mengawasi hak-hak sipil dan perilaku kriminal atas setiap orang yang berada di negerinya. Mereka memegang yurisdiksi secara penuh.... Wilayah ini di bawah kekuasaan Raden Patah (Pate Rodim), sang pemimpin Demak (Demaa).

Masyarakat Jambi lebih menyerupai orang-orang Palembang dan Jawa dibandingkan orang Melayu. Negeri mereka subur dan kaya dengan keistimewaannya sendiri)".

Tome Pires menggambarkan bahwa meskipun setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis kerajaan Aru yang terletak di tanah Deli dapat menguasai dunia pelayaran dan perdagangan di kawasan Selat Malaka, namun hegemoni tersebut hanya berlangsung singkat karena pada akhir abad XVI dan awal abad XVII Aceh telah muncul sebagai kekuatan besar dan menggantikan Pasai dan Pidie sebagai pusat perdagangan dibagian utara. Sementara itu di kawasan Selat Malaka bagian selatan perdagangan semakin lambat laun terpusat di Jambi. Di sini peran Demak sebagai pusat ekonomi dan politik serta pusat penyebaran Islam memiliki pengaruh besar terhadap Jambi melalui Palembang. Seperti diketahui bahwa sultan pertama Kesultanan Demak yaitu Raden Patah menurut sumber-sumber tradisional merupakan keturunan raja Majapahit dari istri yang kemudian dihadiahkan kepada adipati Palembang. Dengan demikian mudah dipahami jika pengaruh Demak terhadap Palembang dan selanjutnya juga Jambi menjadi sangat kuat. Ini sesuai dengan gambaran Tome Pires bahwa penduduk Jambi lebih seperti orang Palembang atau orang Jawa daripada orang Melayu.<sup>71</sup>

Sudah barang tentu hubungan genealogis, kekuasaan, dan kekeluargaan serta identitas Islam bisa mempererat hubungan antara Demak, Palembang dan Jambi. Hubungan itu tidak hanya terbatas pada hubungan politik tetapi juga dalam hubungan ekonomi. Demak dengan berbagai pelabuhannya di Jawa, Palembang, dan Jambi merupakan titik-titik simpul pertumbuhan ekonomi yang semakin berkembang sejalan pertumbuhan ekonomi dunia dari Cina hingga Eropa.<sup>72</sup> Di sini tampak dengan sangat jelas bagaimana Demak sebagai pewaris Majapahit

masih mampu menjadi kekuatan pemersatu antara raja-raja sungai, yaitu raja sungai Musi di Palembang dengan raja sungai Batanghari di Jambi. Hal itu juga terbukti bagaimana kedua raja sungai ini ikut terlibat pada waktu Kesultanan Demak menyerang Malaka pada 1512 ketika kota ini sudah dikuasai oleh Portugis sejak 1511. Namun demikian ada bukti bahwa agama Islam tidak selalu menjadi pemersatu di antara penguasa-penguasa Melayu ketika sama-sama sudah menggunakan Islam sebagai dasar pemerintahan mereka. Setelah Demak mengalami kemunduran terdapat kecenderungan di antara mereka untuk terlibat dalam konflik.

Di sisi lain kerajaan Johor yang merasa sebagai pewaris kerajaan Malaka juga semakin berhasil mengembangkan pelayaran dan perdagangan di kawasan Selat Malaka bagian selatan Semenanjung Melayu. Akhirnya terjadilah persaingan yang sengit antara berbagai kesultanan Melayu Islam di kawasan Selat Malaka terutama antara Jambi dan Johor. Konflik yang berlarut-laut antara dua kekuatan ini akhirnya mengundang kekuatan Barat lain yang muncul di perairan Nusantara, yaitu Belanda dengan kongsi dagangnya VOC (Vereenigde Oost-Indische Compagnie). Keberhasilan Belanda menguasai kesultanan-kesultanan Islam di negeri Melayu bukan terutama karena kekuatannya tetapi karena Belanda mampu memanfaatkan kelemahan kekuatan-kekuatan lokal yang saling bersaing.

### **Jambi Menghadapi Kongsi Dagang Eropa**

Permintaan pasar dunia yang semakin meningkat terhadap lada telah memberikan kesempatan yang sangat luas kepada Kesultanan Jambi untuk berkembang pesat sejak awal abad ke-16. Apalagi Jambi juga masih terkenal sebagai kawasan penghasil emas dan berbagai produk pertanian serta produk hutan lainnya. Kejayaan ekonomi ini seiring dengan datangnya para petualang dan pedagang Eropa yang mencari keuntungan

ekonomi. Kekayaan dan kemakmuran Jambi mengundang kedatangan bangsa-bangsa Barat untuk menguasai dan memonopolinya.

Berbeda dengan Portugis yang lebih tertarik untuk mencari komoditi cengkih dan pala di kawasan kepulauan Indonesia bagian timur, serta berusaha untuk menghindari kontak langsung dengan kesultanan-kesultanan Islam di Sumatra, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi, maka Belanda menjelajah ke semua tempat yang bisa memberikan keuntungan Jambi sebagai salah satu penghasil utama lada di Sumatera juga tidak luput dari wilayah operasi dagang VOC. Tidak begitu lama setelah berdiri, VOC segera melakukan upaya-upaya untuk menjalin hubungan dengan Jambi. Hubungan dengan Jambi ini dipandang sangat penting dengan mengingat bahwa Jambi merupakan penghasil lada terbesar di Sumatra setelah Aceh. Jambi menjadi alternatif penting bagi VOC untuk mendapatkan lada untuk dikirim ke Eropa. Faktor yang memudahkan bagi VOC untuk melakukan hubungan dengan Jambi adalah masih lemahnya kekuatan politik dan militer di Jambi sehingga tidak begitu mengawatirkan Belanda. Selain itu wilayah Jambi tidak secara efektif dikontrol oleh kekuatan besar seperti Banten, Mataram, atau pun Aceh. Demikian juga kontrol kesultanan Malaka terhadap Jambi juga tidak cukup berarti. Selanjutnya penguasa Jambi sendiri membutuhkan aliansi untuk memperkuat diri dalam menghadapi pesaing-pesaing yang justru bukan berasal dari kerajaan-kerajaan besar seperti Banten, Mataram, atau pun Aceh namun berasal dari raja-raja sungai di dunia Melayu antara kawasan sungai Musi hingga sungai Indragiri di daerah Riau.<sup>73</sup>

Di era yang oleh Reid disebut sebagai *'the age of commerce'* Jambi sudah didatangi oleh banyak saudagar dan pelaut pedagang dari Cina, India, Parsi, Arab, dan berbagai kelompok etnik di Asia Tenggara. Dengan demikian tradisi perdagangan

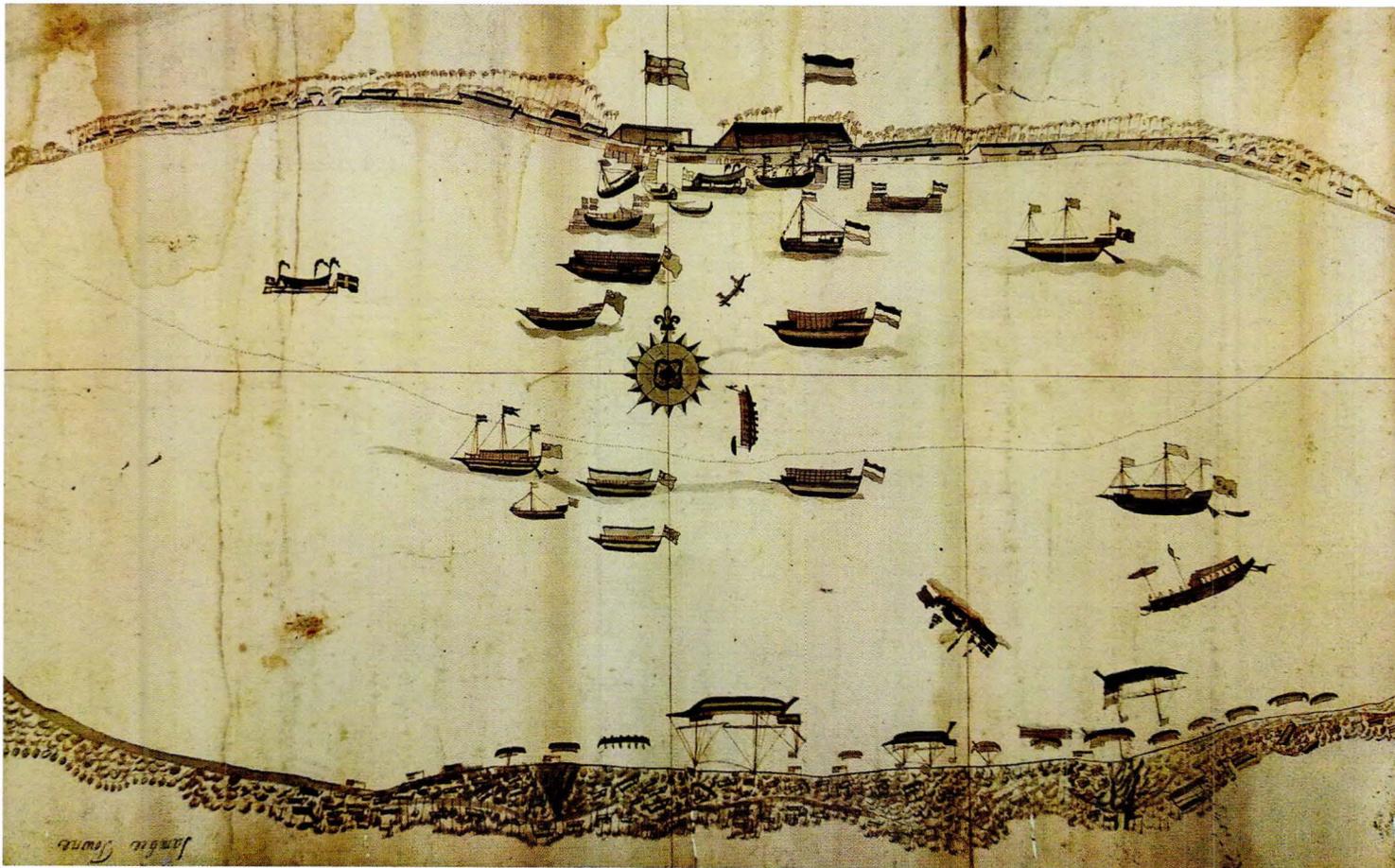
bebas telah berlaku di Jambi. Sebagaimana tradisi yang ada di Asia Tenggara, para penguasa biasanya mengontrol, menarik pajak dan ikut melibatkan diri dalam perdagangan. Meskipun tentu saja tradisi seperti itu kurang memberikan keuntungan yang besar kepada para pedagang Eropa yang membutuhkan banyak modal untuk berdagang ke Nusantara. Pada awalnya berbagai bentuk kecenderungan pedagang asing untuk melakukan monopoli perdagangan sangat ditentang oleh penguasa Jambi. Oleh sebab bisa dipahami jika pedagang Inggris dan Portugis yang terlebih dulu datang ke Jambi dan meminta ijin kepada Sultan Jambi agar bisa mendirikan kantor dagang di Jambi

Dua kapal VOC, Wapen Amsterdam dan Middelburg, pertama kali membuang sauh di pelabuhan Jambi pada tahun 1615. Rombongan Belanda pertama ini dipimpin oleh Abraham Streck. Rombongan orang-orang VOC tersebut meminta izin kepada Sultan Jambi yang bernama Al Qahar untuk mendirikan kantor dagang. Sultan memberikan ijin kepada VOC untuk mendirikan kantor dagang di kawasan Muara Kumpeh yang terletak di daerah pertemuan Sungai Kumpeh dan Batanghari. Dari hilir sungai Batanghari, orang harus melewati dulu Muara Kumpeh sebelum sampai kota Jambi. Dengan demikian bagi VOC, Muara Kumpeh memiliki letak strategis. Ijin diberikan dengan cukup mudah kepada Belanda. Motif utama pemberian ijin didorong oleh kebutuhan Jambi untuk membangun aliansi dengan Belanda dalam rangka untuk menghadapi saingan-saingan Melayu mereka yang ingin melumpuhkan dan bahkan menguasai Jambi, terutama Johor dan Palembang. Aliansi dengan VOC ini dirasa sangat penting sebab kekuatan Jawa dalam hal ini Mataram sudah tidak efektif lagi. Mataram sendiri sudah mulai kewalahan untuk mengontrol daerah kekuasaan maritimnya di sepanjang pantai utara Jawa yang sudah mulai digerogeti oleh VOC. Demikian juga Banten juga sedang menghadapi VOC dan Mataram.

Dengan demikian Jambi merasa sendirian dalam menghadapi pesaing-pesaing Melayu yang lain.

Dari kacamata VOC, beraliansi dengan kekuatan lokal merupakan sebuah pilihan untuk memperoleh keuntungan yang lebih besar. Dengan beraliansi dengan penguasa lokal VOC juga bisa menyingkirkan pesaing-pesaing Eropa yang lain dan sekaligus merupakan cara untuk menguasai perdagangan di suatu wilayah. Namun demikian, keinginan penguasa lokal dengan pedagang dan para produsen kadang berbeda. Meskipun Belanda telah mendirikan loji dagang sejak 1615, namun para pedagang Jambi yang masih terbiasa berdagang bebas enggan untuk berdagang dengan

VOC. Hal itu karena VOC mulai mengindikasikan adanya upaya untuk memonopoli. Ini merupakan salah satu sebab ditutupnya loji dagang VOC pada 1623. Para saudagar Jambi tidak mau menyerahkan hasil bumi kepada VOC dengan harga yang berada di bawah standar. Namun demikian sejalan dengan kepentingan politik Sultan Jambi dalam menghadapi ancaman dari kesultanan Melayu yang lain maka kehadiran VOC sebagai sekutu menjadi semakin diharapkan. Dalam konteks itu terlihat dengan jelas bagaimana kontrak-kontrak dagang antara Jambi dengan VOC semakin politis sifatnya.<sup>74</sup>



Gambar Ilustrasi Lalu Lintas Pelabuhan VOC di Jambi tahun 1681

Sumber: *Grote Atlas van Nederlands Oost-Indie*, Koleksi Perpustakaan Nasional

Kantor dagang VOC dibuka kembali di Muara Kumpoh tahun 1636 melalui diplomasi VOC yang dipimpin oleh Hendrik van Gent. Untuk menunjukkan kewibawaannya, VOC menyertakan modal dan kekuatan yang lebih besar sehingga bisa bertahan menghadapi persaingan. Pada tahun 1643 Sultan Abdul Qahar digantikan oleh Pangeran Depati Anom (Sultan Agung Abdul Jalil). Pada masa pemerintahan Pangeran Depati Anom ini ekspansi politik dan militer ke Jambi menjadi kuat, sehingga hubungan Jambi dengan VOC semakin dekat. Ekspansi Johor di satu sisi dan perkembangan Jambi yang semakin kaya yang didukung oleh Belanda di sisi lain menyebabkan konflik terbuka dan bahkan serangkaian perang yang berlarut-larut yang terjadi pada 1667, 1673, 1677-1679, 1680-1681. Demikian juga pada perempat pertama abad XVIII serangkaian konflik juga masih terjadi. Padahal, mereka memiliki budaya yang sama, yaitu Melayu.<sup>75</sup> Selain itu mereka juga memiliki agama dan solidaritas yang sama, yaitu Islam. Meskipun sejak 1615 maskapai dagang Belanda dan Inggris mendirikan basis perdagangan di Jambi, maskapai-maskapai dagang tersebut tidak ikut campur dalam konflik antara Jambi dan Johor. Ketika itu VOC hanya memberikan ultimatum kepada Jambi agar tidak menjalin kerja sama dengan Sultan Agung di Jawa yang pada awal abad XVII menjadi musuh utama VOC di kepulauan Indonesia. Dalam konteks persaingan antara Jambi dengan kerajaan-kerajaan Melayu lain, Belanda hanya menunggu dan melihat saja. Pada awalnya mereka dapat bekerja bersama dalam konteks perdagangan dengan orang Eropa. Konflik terjadi ketika mereka bertempur memperebutkan wilayah Tungkal sebagai penghasil lada yang sangat produktif.<sup>76</sup>

Dengan adanya tekanan yang terus-menerus dari kesultanan Melayu yang lain, maka setiap

terjadi pergantian sultan di Jambi, VOC selalu minta diadakan pembaharuan perjanjian kerjasama. Pada 1665 Pangeran Depati Anom gelar Sultan Abdul Djalil atau juga sering disebut Sultan Agung digantikan oleh Raden Penulis gelar Sultan Abdul Mahji atau juga disebut Sultan Ingologo. Pada periode ini persaingan dengan penguasa-penguasa Melayu bukan hanya sebagai ancaman namun sudah menjadi peperangan dengan Johor. Dengan adanya serangkaian peperangan itu VOC menawarkan bantuan. Pada akhirnya Jambi bisa mengalahkan Johor. Namun demikian apa yang dilakukan VOC bukan merupakan sesuatu yang cuma-cuma. Sebagai imbalan VOC mendapatkan sebagian wilayah di Jambi dari tangan Sultan.

Pada masa ini banyak kontrak ditandatangani antara Sultan dengan VOC. Pada 12 Juli 1681 ditandatangani kontrak antara Sultan dengan VOC yang diwakili oleh Adrian Wiland. Isi kontrak menyatakan bahwa VOC memberikan perlindungan kepada kesultanan Jambi jika mendapat ancaman dari Palembang. Sebaliknya Belanda memperoleh hak untuk mendapatkan lada dengan harga yang ada di Palembang. Selain itu VOC mendapatkan hak monopoli impor kain linen.

Pada 21 Agustus 1681 terjadi penandatanganan pembaharuan kontrak lagi antara Sultan dengan VOC. Kontrak itu menyatakan bahwa VOC memperoleh monopoli pembelian lada di Jambi. Setiap akhir tahun sultan Jambi diharuskan memasok 1000 pikul lada dengan harga setiap pikul 4-5 real. Jika ada orang Jambi menjual lada kepada selain VOC, baik itu pejabat, pembesar kerajaan atau rakyat biasa maka akan dirampas. Pembagian rampasan itu adalah separuh untuk Sultan dan separuhnya yang lain diserahkan ke VOC. Kontrak 11 Agustus 1683 menegaskan kembali bahwa VOC

memonopoli pembelian lada dan impor kain dan opium di Jambi. Sementara itu Sultan dengan aparatnya harus melarang orang asing untuk menjual komoditi-komoditi yang dimonopoli. Jika ada pelanggaran maka kapal dan barang bawaannya dirampas yang akan dibagi dua antara Sultan dan VOC. Kebijakan ini menimbulkan reaksi yang kuat dari masyarakat dan para saudagar. Mereka biasa yang berdagang bebas merasa dirugikan oleh kontrak-kontrak ini. Akhirnya kerjasama sultan dengan VOC menimbulkan kemarahan rakyat sehingga pos VOC di Muara Kumpeh diserbu dan dibakar pada 1690 yang menyebabkan terbunuhnya kepala kantor dagang VOC, Sijbrant Swart. Karena Sultan tidak dapat mengendalikan kejadian ini maka justru Sultan Ingolgo dituduh terlibat dalam peristiwa tersebut dan akhirnya Sultan ditangkap dan dibuang ke Pulau Banda oleh VOC. Selanjutnya pada 1690 diangkatlah Raden Tjakra Negara atau Pangeran Depati gelar Sultan Kiyai Gede. Dengan demikian secara bertahap VOC akhirnya bisa mengontrol dan mengendalikan kesultanan Jambi.<sup>77</sup> Demikian juga wilayah Tungkal sebagai penghasil lada yang disengketakan dengan Johor dan Palembang serta para petualang Bugis yang membantunya akhirnya jatuh ke tangan VOC. Konflik dan intrik yang terus berkelanjutan antara penguasa Jambi dengan Belanda akhirnya menyebabkan pada tahun 1904

wilayah ini secara langsung ditempatkan di bawah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda dan kesultanan Jambi dihapuskan.<sup>78</sup>

Setelah Jambi berada di bawah kontrol langsung pemerintah kolonial Belanda pada awal abad XX maka kawasan ini menjadi semakin diintegrasikan dengan wilayah lain di Hindia Belanda melalui sistem jejaring pelayaran dan perdagangan. Jambi terintegrasi melalui jaringan KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatscvhappij*) dengan wilayah lain di sekitarnya yaitu Batavia, Banten, Palembang, dan Lampung. Komoditi yang diangkut dalam rute ini antara lain adalah timah dan lada yang diangkut ke Batavia. Pada perjalanan pulang mereka membawa beras, mesin, minyak, pakaian, dan barang-barang keperluan sehari-hari.<sup>79</sup> Selain terintegrasi dengan Batavia, Jambi juga menjadi wilayah yang memiliki kedekatan hubungan pelayaran dan perdagangan dengan Singapura yang sejak awal abad XIX tumbuh dan berkembang menjadi pelabuhan internasional. Berdasarkan data statistik pelayaran dan perdagangan, terdapat kecenderungan yang semakin jelas bahwa Singapura menjadi pusat pelayaran dan perdagangan untuk daerah sekitarnya seperti Riau, Sumatera Barat, Sumatra Timur, Pontianak, Jambi, Belitung, dan Palembang.<sup>80</sup>



Peta Topografi Kota Jambi tahun 1943

Sumber: Sumber: *Grote Atlas van Nederlands Oost-Indie*, Koleksi Perpustakaan Nasional

Penguasaan langsung pemerintah kolonial Belanda terhadap Jambi pada awal abad XX beriringan dengan semakin melemahnya kedudukan kesultanan Jambi baik secara politik maupun ekonomi. Monopoli ekonomi dan kontrol politik yang ketat dari pemerintah kolonial Belanda di satu pihak, dan semakin menguatnya kekuatan ekonomi masyarakat lokal dari berbagai kelompok sosial terutama orang Cina, Minangkabau, dan Arab membuat kesultanan semakin terpuruk dan miskin sebelum dihapuskan Belanda. Hal ini terjadi karena salah satu sumber kekuatan dan kekuasaan politik kesultanan Jambi sejak awal adalah ekonomi. Oleh sebab itu ketika kekuatan ekonomi kesultanan Jambi dikebiri oleh kekuasaan Belanda dan kelompok etnik lain maka ambruklah kesultanan ini.<sup>81</sup>

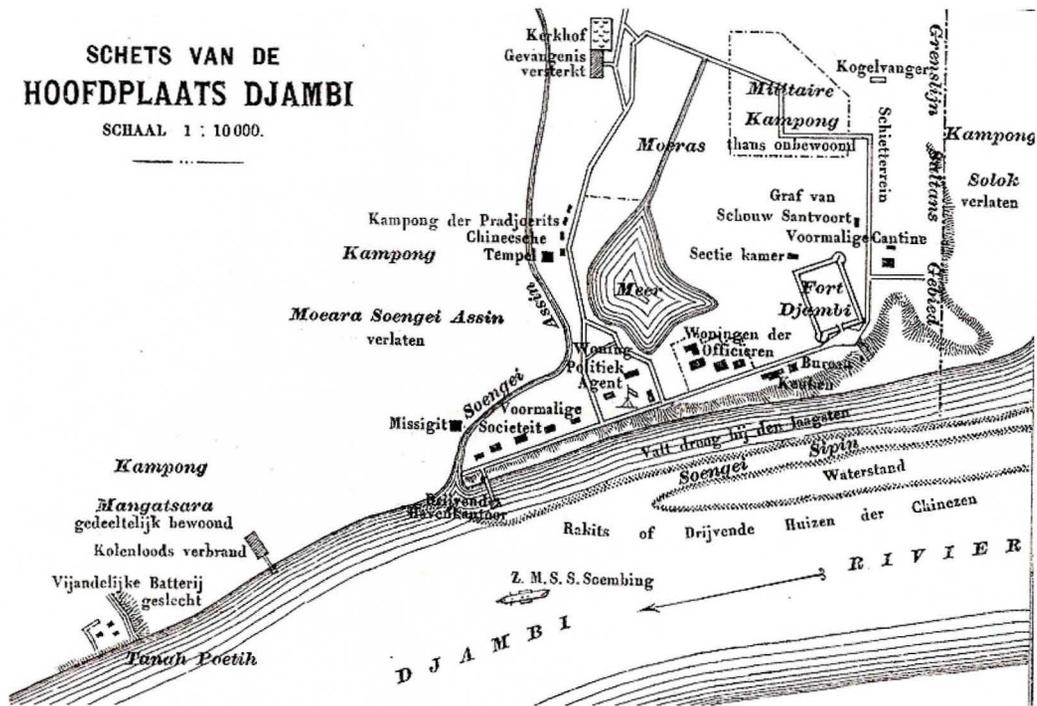
Ekspansi dan penguasaan langsung oleh pemerintah kolonial terhadap Jambi juga terkait dengan semangat imperialisme modern untuk menguasai daerah Luar Jawa yang memiliki potensi pertambangan yang sangat kaya.<sup>82</sup> Berbagai ekspedisi ilmu pengetahuan dilakukan sehingga pada paruh kedua abad XIX ditemukan kemungkinan adanya sumber minyak bumi di wilayah Jambi.<sup>83</sup> Keinginan banyak perusahaan perminyakan yang akan mengeksploitasi Jambi di satu sisi dan masih adanya sisa-sisa semangat kesultanan untuk melawan pemerintah kolonial, terutama di bawah Sultan Thaha di sisi lain, telah mendorong pemerintah kolonial segera

kesultanan Jambi yang dipandang sebagai penghalang. Setelah perlawanan Sultan Thaha dapat dipadamkan pada 1904, akhirnya kesultanan ini dilikuidasi pada 1907 dan wilayah Jambi kemudian ditempatkan di bawah residensi Palembang. Namun demikian ternyata produksi minyak di Jambi tidak seperti yang diharapkan. Pada masa produksi puncaknya hanya mencapai 14% dari total produksi minyak di koloni Indonesia.<sup>84</sup>

Sayang sekali kesultanan Jambi telah dilikuidasi ketika ekonomi Jambi mulai berkembang dan sebetulnya membutuhkan aset luar biasa yang dimiliki oleh kesultanan Jambi berupa tanah yang sangat luas. Perkembangan ekonomi ini tidak bersumber dari minyak namun dari berkembangnya komoditi karet. Jika Deli terkenal dengan tembakau, maka Jambi terkenal dengan karet. Jika minyak bumi merupakan sektor padat modal yang dikuasai kapitalisme global maka usaha karet di Jambi sebagian besar merupakan usaha karet rakyat yang digerakkan oleh para pedagang Cina.<sup>85</sup> Dengan demikian pelahyaran dan perdagangan Jambi kembali berkembang dengan komoditi utama karet dan minyak bumi. Tentu saja komoditi tradisional seperti lada masih tetap diperdagangkan meskipun pamornya tidak lagi seperti zaman sebelumnya. Sementara itu, pertambangan emas masih terus berlangsung dan diupayakan secara tradisional.<sup>86</sup>

**SCHETS VAN DE  
HOOFDPLAATS DJAMBI**

SCHAAL 1 : 10000.



Gambar Denah Kota Jambi tahun 1886

Sumber: Schets van de hoofdplaats Djambi.jpg

([https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Schets\\_van\\_de\\_hoofdplaats\\_Djambi.jpg](https://id.wikipedia.org/wiki/Berkas:Schets_van_de_hoofdplaats_Djambi.jpg))

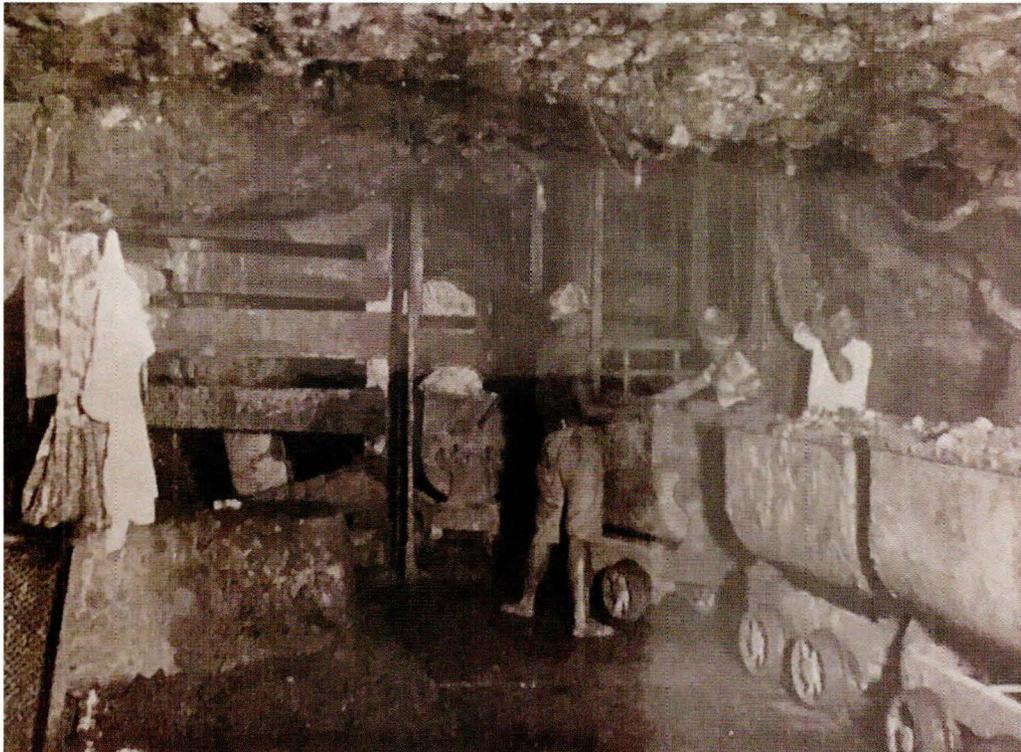


Foto Pertambangan Biji Besi di Jambi (1926)

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional

## D. JAMBI PADA MASA

### KONTEMPORER

#### JAMBI PADA MASA KEMERDEKAAN

##### **Budaya Maritim: Kontinuitas dan Perubahan**

Jika dikaji dalam rentang waktu yang lama, ternyata terlihat adanya kontinuitas dan perubahan dalam kehidupan maritim di Jambi. Pertama adalah bahwa sungai masih tetap memegang peran penting dalam budaya maritim Jambi. Demikian juga peran sungai semakin lama semakin mendapatkan tantangan dari pembangunan jalan raya darat. Dalam konteks ini pelabuhan yang terletak di pantai Jambi memiliki prospek yang cerah. Apalagi ada kemungkinan sungai Batanghari dan anak-anak cabangnya semakin mengalami pendangkalan. Kedua, rentang waktu sejak zaman pramodern hingga zaman modern menunjukkan bahwa kehidupan maritim di Jambi tidak bisa

dipisahkan antara perairan dan daratan, juga antara hulu dan hilir. Sejak zaman dulu barang-barang yang diperdagangkan di sepanjang sungai Batanghari adalah produk-produk yang dihasilkan oleh daratan baik berupa emas, lada, dan berbagai hasil hutan serta pertanian dan perkebunan. Ketiga, jenis-jenis komoditi yang diperdagangkan dalam perdagangan maritim Jambi mengalami perubahan. Emas misalnya merupakan komoditi yang sudah dikenal sejak zaman klasik sehingga Jambi terkenal sebagai swarnadwipa ataupun swarnabhumi.<sup>87</sup> Namun demikian minyak bumi dan karet merupakan komoditi modern yang baru muncul pada abad XIX dan abad XX ketika pemerintah kolonial Belanda berkuasa di kepulauan Indonesia.



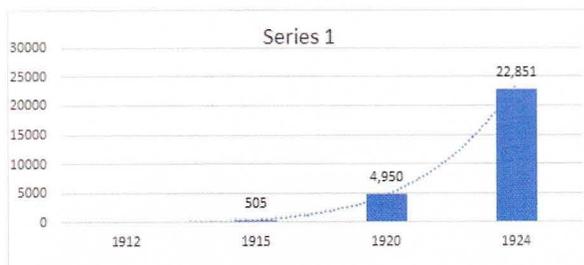
Foto Perkebunan Karet di Jambi tahun 1924

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional

Ambruknya pemerintah kolonial Belanda di Hindia Belanda sebagai akibat agresi bala tentara Jepang pada 1942 telah menentukan perkembangan sejarah Jambi. Bagi Jepang, Jambi merupakan wilayah yang sangat penting. Hal ini terkait dengan kenyataan bahwa Jambi memiliki ladang dan sumur minyak bumi warisan zaman kolonial Belanda. Sekitar 14 persen minyak bumi yang dihasilkan oleh Hindia Belanda diproduksi oleh Jambi.<sup>88</sup> Minyak bumi sangat penting bagi Jepang untuk menggerakkan mesin-mesin dan alat-alat perang mereka meskipun sebelum menyerah kalah, Belanda melakukan politik bumi hangus terhadap ladang-ladang minyak yang mereka miliki. Hal ini menyebabkan Jepang harus memperbaikinya terlebih dahulu fasilitas di ladang-ladang minyak sebelum bisa memproduksi kembali.<sup>89</sup>

Selain minyak bumi, sejak awal abad XX Jambi juga dengan cepat berkembang sebagai salah satu produsen karet terbesar di Hindia Belanda.<sup>90</sup> Satu hal yang sangat menarik adalah bahwa perkebunan karet rakyat di Jambi berkembang sangat pesat. Tabel 3.1 memberikan gambaran tentang performa ekspor karet dari Jambi pada masa kolonial Belanda sebelum krisis malaise.

Tabel 4.1 Ekspor Karet Jambi 1912 – 1924 (dalam Ton)

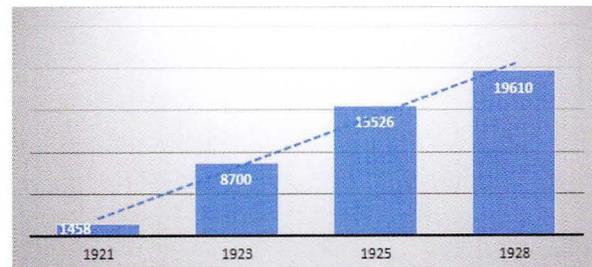


Sumber: Lindayanti, "Perkebunan Karet Rakyat di Jambi", hlm. 39.

Sementara itu performa ekspor karet rakyat di Jambi dapat dilihat pada Tabel 3.2. Tabel itu menggambarkan bahwa eksport karet rakyat terus mengalami peningkatan sebelum depresi ekonomi

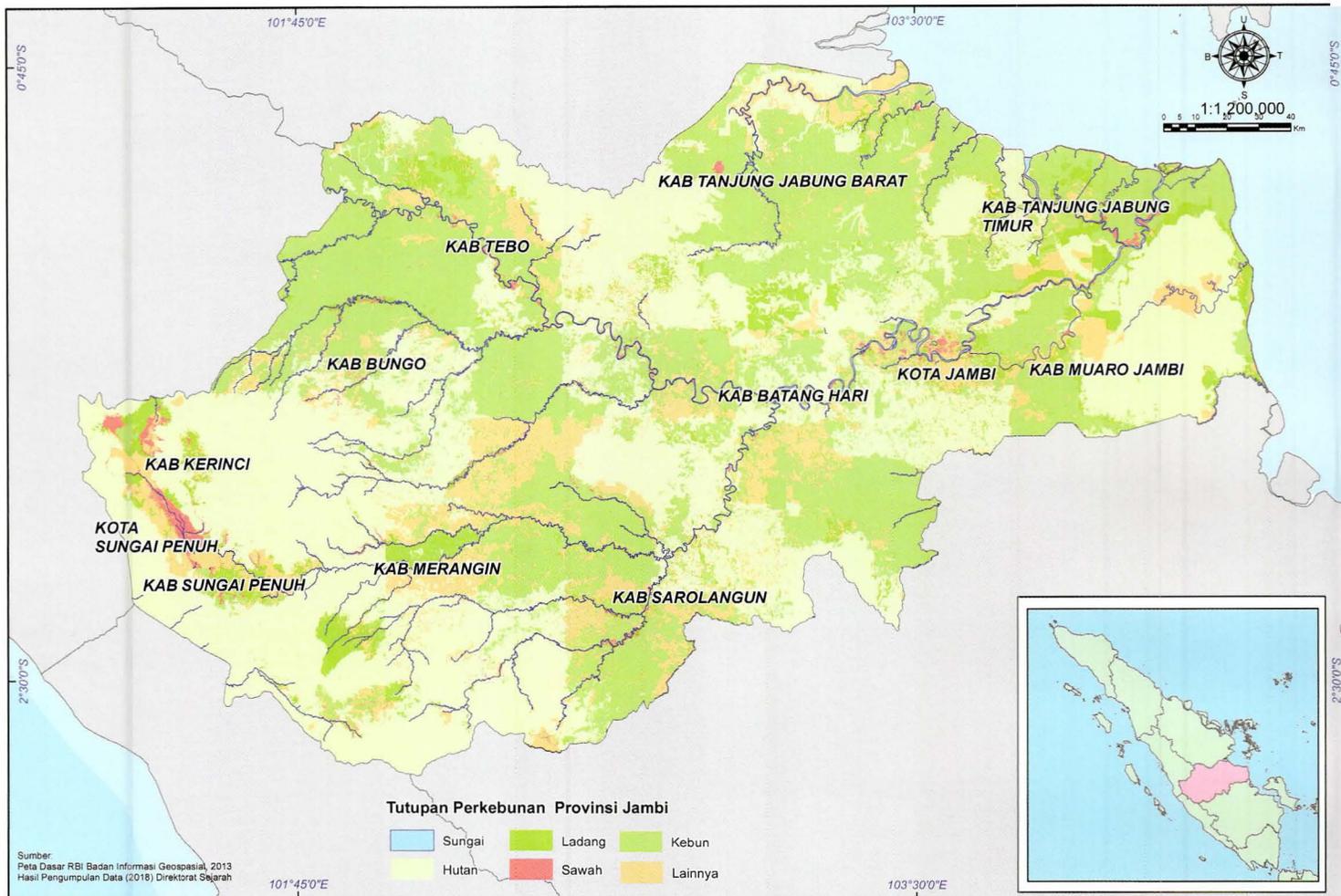
dan bahkan produksi terus meningkat hingga meletusnya Perang Dunia II. Di sini perkebunan karet rakyat lebih tahan terhadap gejolak depresi daripada perusahaan-perusahaan perkebunan Barat. Dengan demikian dapat dilihat bagaimana karakter maritim masyarakat Jambi masih tampak dengan adanya semangat kewirausahaan yang beroreintasi ke luar.

Tabel 4.2 Ekpor Karet Rakyat Jambi, 1921 – 1928 (Ton/Karet Kering)



Sumber: Lindayanti, "Perkebunan Karet Rakyat di Jambi", hlm. 63.

Pada masa kolonial Belanda, pemasaran produk karet tidak menghadapi persoalan. Demikian juga pada zaman Jepang, perdagangan di Sumatra masih dapat berlangsung karena antara Sumatera dan Semenanjung Malaya dikelola dan satu sistem pemerintahan. Namun demikian karena blokade tentara sekutu yang semakin ketat maka pemasaran karet menjadi semakin sulit. Sementara perdagangan gelap di kawasan Selat Malaka dan sekitarnya masih bisa dilakukan yang sebetulnya merupakan semacam 'tradisi'.<sup>91</sup> Semakin sulitnya pemasaran karet di satu sisi dan tuntutan terhadap kebutuhan logistik pangan bagi tentara Jepang di sisi lain mendorong pemerintah militer Jepang untuk mengambil kebijakan untuk memperluas lahan pertanian dengan membatat pohon karet. Rakyat dipaksa menanam tanaman pangan yang berupa ubi-ubian ubian untuk konsumsi rakyat sedangkan beras khususnya dari Tungkal dan Muara Sabak harus diserahkan kepada pemerintah pendudukan Jepang.<sup>92</sup>



### Peta Penggunaan Lahan di Wilayah Provinsi Jambi

Sumber: Pengolahan Peta RBI Badan Informasi Geospasial, 2018

Kemudahan dalam perdagangan gelap produk-produk perkebunan termasuk karet dari Jambi menjadi lebih mudah karena kawasan pulau Sumatra dan pulau-pulau kecil di sekitarnya disatukan secara administratif dengan Singapura dan Malaya di bawah pemerintah militer Angkatan Darat Jepang ke-25.<sup>93</sup> Seperti diketahui bahwa Sumatra dan Malaya merupakan kawasan yang kaya dengan komoditas ekspor. Wilayah-wilayah ini dikelola dengan sedikit berbeda dari Jawa dan bagian timur Indonesia. Di wilayah ini, pelayaran dan perdagangan maritim masih tetap relatif hidup pada zaman Jepang. Dengan menggunakan perahu, jung, dan tongkang, pedagang Cina bekerja sama dengan Jepang melakukan perdagangan antara Sumatera (Palembang, Jambi,

Medan), Malaya, Singapura dan Penang. Namun demikian pada masa kolonial Belanda, karet dari Residensi Palembang di mana Jambi juga merupakan bagiannya, dikirim ke Jawa.<sup>94</sup> Kegiatan ini menyebabkan batas-batas ekonomi antara bekas wilayah Belanda dan Inggris melemah, yang mempersulit blokade Belanda di wilayah Republik. Ini juga memberi kesempatan bagi para pedagang Cina di Singapura untuk melakukan pengumpulan modal untuk melakukan bisnis pelayaran dan perdagangan maritim di masa selanjutnya.<sup>95</sup>

Kepentingan Jepang terhadap Jambi juga bersumber dari kenyataan bahwa daerah hulu Jambi merupakan penghasil tanaman pangan yang juga sangat dibutuhkan oleh Jepang untuk mencukupi

kebutuhan pangan bala tentaranya. Blokade yang semakin ketat oleh Sekutu menyebabkan Jepang melakukan tekanan yang semakin keras terhadap rakyat dalam rangka menjaga stabilitas suplai untuk memenuhi kebutuhannya dalam rangka melanjutkan perang.<sup>96</sup> Perang Pasifik berakhir setelah Amerika Serikat menjatuhkan bom atom di dua kota di Jepang yang berpenduduk padat, yaitu Hiroshima dan Nagasaki pada 6 dan 9 Agustus 1945. Setelah itu Jepang menyerah tanpa syarat kepada Sekutu. Kesempatan ini digunakan oleh tokoh-tokoh pergerakan nasional Indonesia yaitu Sukarno dan Muhammad Hatta atas nama bangsa Indonesia untuk memproklamasikan kemerdekaan pada 17 Agustus 1945.

Berita tentang kemerdekaan Republik Indonesia disambut dengan meriah dan penuh suka-cita di Jambi. Hal ini terkait dengan kenyataan bahwa baik kalangan bangsawan sisa-sisa keturunan keluarga Kesultanan Jambi, tokoh-tokoh Islam, maupun sebagian besar rakyat menghadapi berbagai situasi sulit baik dalam bidang politik maupun ekonomi. Orang masih ingat bagaimana kesultanan Jambi dilikuidasi. Demikian juga masyarakat mengetahui bagaimana eksploitasi sumber minyak bumi hanya dinikmati oleh para pengusaha Barat. Meskipun masyarakat petani Jambi bisa mengenyam keuntungan ekonomi sebagai dampak dari penanaman karet yang sangat menjanjikan, namun hal itu tampaknya tidak menghilangkan kesan bahwa pemerintah kolonial Belanda memperoleh bagian yang lebih besar daripada yang bisa diperoleh oleh masyarakat Jambi. Demikian juga ingatan terhadap kekejaman zaman pendudukan Jepang sama sekali belum terlupakan, sehingga berita kemerdekaan merupakan harapan seluruh masyarakat Jambi untuk bisa memperoleh kehidupan yang lebih baik.

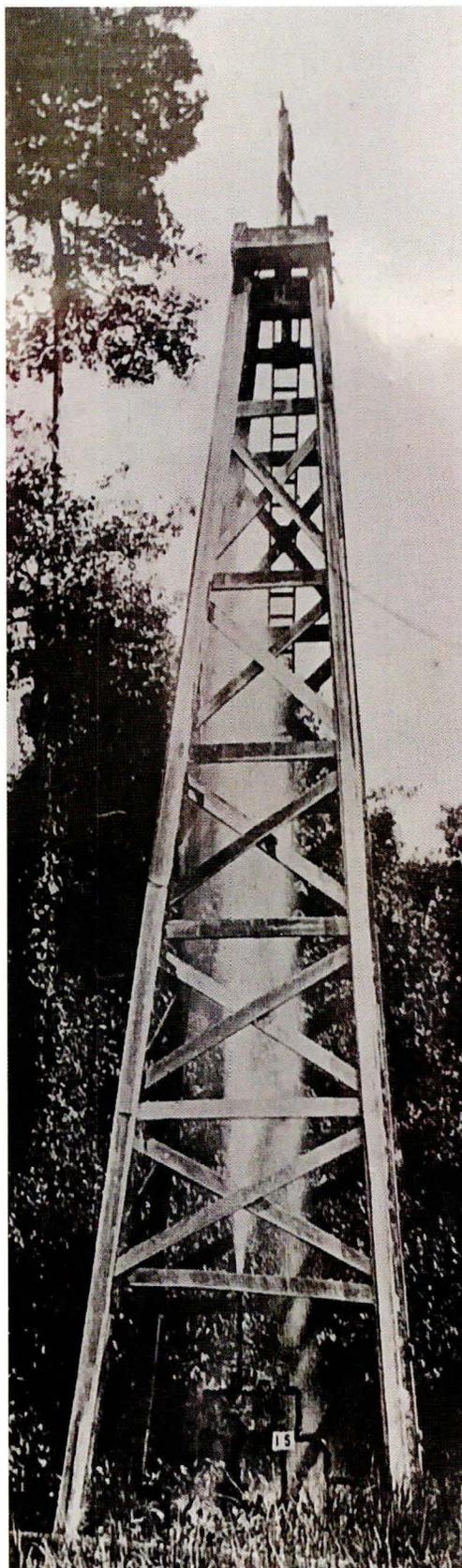


Foto Pengeboran Minyak di Bajoebang, Jambi tahun 1924

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional

Namun demikian kemerdekaan Indonesia diproklamasikan pada waktu tentara Jepang masih memiliki kekuatan yang utuh di Indonesia karena pada hakekatnya kekalahan mereka terjadi setelah pengeboman di Hiroshima dan Nagasaki. Oleh karena masih kuatnya pengawasan bala tentara Jepang maka para pejuang kemerdekaan di Jambi sangat hati-hati untuk menerima dan memberitakan kemerdekaan Indonesia. Mereka harus bertaruh nyawa agar proklamasi tersiar di seluruh negeri. Berita kemerdekaan 17 Agustus 1945 didengar pertama kali di Jambi melalui komunikasi morse. Pesan itu diterima oleh pegawai telegraf yang salah satunya adalah bernama Abdullah Kartawirana. Ia adalah salah seorang pejabat penting di Jawatan Penerangan Jepang yang sekaligus juga sebagai tokoh pergerakan nasional di Jambi. Akhirnya dengan sembunyi-sembunyi Abdullah menyebarkan berita kemerdekaan kepada masyarakat Jambi. Selain itu pada 22 Agustus 1945 dia juga mengumpulkan berbagai perwakilan golongan termasuk para pemuda di Jambi untuk membentuk semacam badan perjuangan. Bermula dari rangkaian kegiatan yang dirintis oleh Abdullah inilah akhirnya berita kemerdekaan Republik Indonesia menyebar ke dalam masyarakat Jambi. Semangat kemerdekaan Indonesia mampu mempersatukan berbagai elemen masyarakat Jambi baik dari kalangan tokoh politik, pemuda/pemudi, tokoh masyarakat, kelompok agama, ras, dan etnik.<sup>97</sup>

Proklamasi kemerdekaan bukan merupakan akhir dari tahap menjadi negara merdeka namun baru merupakan suatu awal. Kedatangan tentara Sekutu yang diboncengi Belanda yang ingin kembali menjajah Indonesia menjadi penyebab utama berbagai tindakan kekerasan selanjutnya. Oleh karena pengalaman mereka selama Perang Dunia II, kekuatan senjatanya, dan dukungan negara-negara kapitalis akhirnya Belanda bisa kembali ke Indonesia yang dimulai sejak September 1945 di Jakarta.

Dalam perjalanan sejarah berikutnya segera setelah proklamasi kemerdekaan terlihat dengan

jelas bahwa secara politis di atas kertas, Indonesia memang bebas dari penjajahan, tetapi secara ekonomi Indonesia masih bergantung pada negara induknya, Belanda dan kekuatan Barat. Selama revolusi, sekitar 25 persen dari PDB Indonesia dan 10 persen posisi penting dalam sektor ekonomi modern masih dikuasai oleh Belanda. Bahkan pada tahun 1950, lebih dari 6.000 tenaga-tenaga ahli Belanda memegang posisi senior di bank, perusahaan perkebunan, perusahaan perdagangan, dan sebagainya. Program pertama yang dilaksanakan oleh pemerintah Indonesia adalah mengubah sistem ekonomi kolonial menjadi sistem ekonomi nasional. Namun demikian karena terlalu mempertimbangkan hubungan internasional, Indonesia hanya menjalankan perubahan sistem perekonomian secara bertahap. Berdasarkan hasil Konferensi Meja Bundar tahun 1949, misalnya, Indonesia memiliki kewajiban untuk melindungi kepentingan ekonomi Belanda di Indonesia dan bahkan membayar semua biaya pengeluaran Belanda selama agresinya di Indonesia.<sup>98</sup>

Upaya Belanda untuk tetap mengontrol pelayaran dan perdagangan maritim juga terlihat dengan jelas. Seminggu setelah Jepang menyerah, KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) mencoba mengaktifkan armada dan agennya di Indonesia meskipun mengalami penurunan jika dibandingkan dengan masa sebelum perang. Jumlah kapal KPM selama masa perang kemerdekaan menurun dari 134 menjadi 55 dan total kapasitas turun 324.302 BRT menjadi 173.369 BRT. Dalam hal tonase, hanya 70.000 BRT yang dioperasikan dalam pelayaran antar daerah selama periode perang kemerdekaan, di samping 20 kapal pantai dengan tonase 10.460 BRT. Pada masa sebelum perang, KPM telah melayani 98 rute pelayaran antarpulau, tetapi pada pertengahan tahun 1946 ini dikurangi menjadi 12 rute. Pada akhir tahun 1946, KPM melayani 22 rute reguler dan meningkat menjadi 33 rute pada tahun 1948.<sup>99</sup> Tabel 3.1 menunjukkan perkembangan armada KPM selama periode perang kemerdekaan.

Table 4.1 Perkembangan Armada KPM selama Periode Perang Kemerdekaan

Periode	Jumlah Kapal	Tonase/BRT
1 January 1946	55	173.369
1 January 1947	58	178.914
1 January 1948	53	101.825
1 January 1949	63	123.532

Source: Van Hoogveen, 'De KPM', *Economisch Weekblad* 52 (1948) 1101.

Dengan demikian, di satu sisi Belanda memblokir kegiatan pelayaran dan perdagangan di wilayah Republik Indonesia, namun di sisi lain Belanda mengembangkan pelayaran dan perdagangan di wilayah-wilayah yang dikuasainya yang merupakan wilayah pusat perkebunan dan perkembangan. Dalam situasi seperti ini perdagangan gelap terus berlangsung dengan Singapura terutama wilayah Sumatera termasuk Jambi yang kaya dengan hasil-hasil perkebunan. Salah satu implikasi yang paling penting adalah bahwa perdagangan Indonesia banyak ditarik ke Singapura.<sup>100</sup> Negara kota ini menjadi pusat perdagangan ilegal bagi Indonesia. Apalagi pemerintah Republik Indonesia melegalkan perdagangan gelap ini dengan semboyan 'penyelundupan untuk perjuangan'.

Nilai ekspor dari Indonesia ke Singapura dan Federasi Melayu dari Januari hingga Oktober

1946 adalah Straits \$ 178 juta, tetapi lebih dari 88 persen (Straits \$ 150 juta) adalah ekspor ilegal (penyelundupan) dan Straits \$ 100 juta dari ini adalah komoditas yang dicuri dari perkebunan Barat.<sup>101</sup> Bahkan pada tahun 1947 perdagangan yang tidak tercatat ini diperkirakan bernilai Straits \$ 300 juta. Inilah sebabnya mengapa pemerintah Belanda menggunakan hukum internasional untuk melawan ekspor ilegal. Apa pun alasannya, meningkatnya penyelundupan ke Singapura telah menghidupkan perekonomian kawasan Sumatra termasuk Jambi.<sup>102</sup> Maraknya kegiatan pelayaran dan perdagangan antara Sumatra dengan Singapura dapat dilihat pada Tabel 3.2. Tabel tersebut menunjukkan bagaimana Sumatra memberikan kontribusi yang besar dalam perdagangan dan pelayaran ke Singapura yang merupakan pintu gerbang terpenting bagi perekonomian Indonesia selama periode revolusi kemerdekaan.

Tabel 4.3 Perdagangan dengan Singapura, Januari - Juli 1947

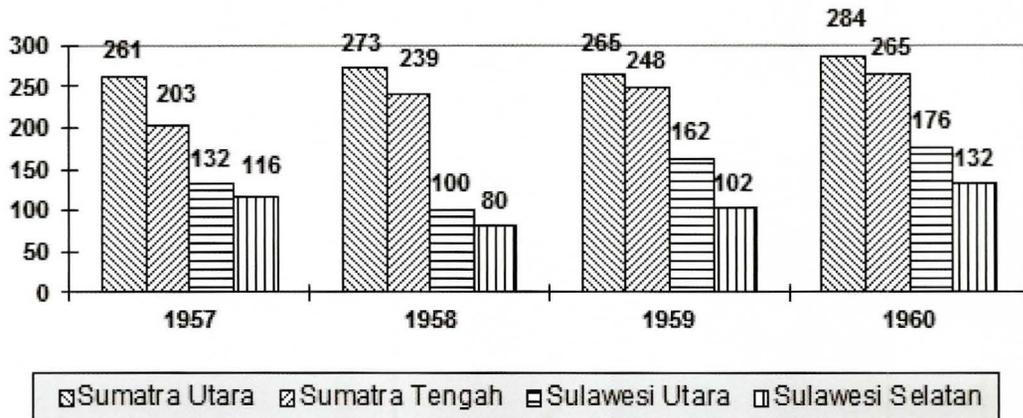
	Ekspor		Impor	
	Nilai	%	Nilai	%
Riau Islands	15520200	10	7236080	10
Sumatra	109502965	69	39143304	53
Java	17756786	11	17523296	24
Kalimantan	12938609	8	5655045	8
Bangka & Belitung	1246347	1	2251957	3
Other	2294847	1	1706706	2
Total	159259754		73516388	

Sumber: Sulistiyono, "The Java Sea Network", hlm. 220.

Setelah pengakuan kedaulatan pada akhir tahun 1949 struktur perekonomian Indonesia belum mengalami banyak perubahan yang berarti. Perjanjian KMB (Konferensi Meja Bundar) yang menyatakan pengakuan kedaulatan

masih mewajibkan pemerintah Indonesia untuk mengakui keberadaan perusahaan-perusahaan asing di Indonesia. Baru pada akhir tahun 1950-an nasionalisasi terhadap perusahaan-perusahaan Belanda.<sup>103</sup>

Gambar 4.4 Ekspor Beberapa Provinsi Luar Jawa, 1957- 1960 (ribuan ton)



Sumber: Sulistiyono, "The Java Sea Network", hlm. 238.

Gambar 3.1 menunjukkan bahwa dilihat dari volume ekspor wilayah Sumatra tidak mengalami perubahan yang signifikan dari masa terjadinya nasionalisasi perusahaan Barat dengan masa-masa sesudahnya. Di Jambi sendiri tentu saja berkaitan dengan peran karet rakyat dalam kegiatan ekspor karet mentah sejak zaman penjajahan Belanda. Tampaknya terdapat keberlanjutan dalam kegiatan perdagangan ekspor sebelum dan sesudah perang. Jambi diuntungkan karena selama zaman Jepang dan zaman revolusi kemerdekaan perdagangan masih berjalan terus dengan Singapura dan Malaya meskipun mengalami berbagai masalah terkait dengan perdagangan ilegal. Sementara itu perdagangan yang memperdagangkan barang-barang kebutuhan primer dan kebutuhan sehari-hari biasanya terjadi dalam konteks perdagangan domestik atau perdagangan antarpulau baik menggunakan kapal PELNI maupun perahu-perahu tradisional.<sup>104</sup>

## JAMBI DAN KONTEKS MARITIM MODERN PASCA KEMERDEKAAN

Dalam konteks kemaritiman di Jambi, antara periode prakemerdekaan dengan periode pascakemerdekaan terdapat kontinuitas dan perubahan. Dalam bidang politik, perubahan pada tingkat daerah sangat dirasakan. Ekspresi kebebasan disalurkan melalui berbagai organisasi badan perjuangan sesuai dengan orientasi ideologi masing-masing kelompok guna melawan Belanda yang mencoba untuk kembali menguasai Indonesia. Selain itu masyarakat Jambi juga harus menjalankan roda pemerintahan modern sendiri setelah mendapatkan sedikit pengalaman pada masa pendudukan tentara Jepang. Pengalaman semacam ini sangat langka untuk diperoleh selama masa penjajahan Belanda. Menjalankan roda pemerintahan di masa perang merupakan suatu pengalaman yang sangat berharga.



Foto Situs Muara Jambi dan permukiman di tepi Sungai Batanghari

Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

Satu hal yang sangat menarik di Jambi yang berbeda dengan daerah lain di Sumatera (khususnya Sumatera Timur dan Aceh) adalah berkaitan dengan revolusi sosial. Di Jambi segera setelah proklamasi kemerdekaan dan bertahun-tahun sesudahnya tidak terjadi revolusi sosial. Hal ini antara lain karena keluarga elite kesultanan Jambi memberikan kesan yang sangat baik sebagai simbol perlawanan terhadap Belanda sebagaimana yang ditunjukkan oleh Sultan Thaha. Keturunan Sultan Thaha, misalnya Inu Kertapati, dikenal memiliki sifat yang sangat terpuji yang berpihak kepada rakyat Jambi. Namun demikian persoalan terjadi ketika pada 1946 Kertapati (diangkat sebagai Residen di Jambi pada November 1945) menentang kebijakan Jakarta untuk penggabungan wilayah Jambi dengan dengan wilayah Sumatra Tengah yang juga mencakup wilayah Minangkabau yang berpusat di Bukittinggi. Waktu itu tumbuh gejala-gejala kedaerahan yang kuat di mana berkembang semboyan “Jambi untuk orang

Jambi” yang barangkali sangat mengkhawatirkan pemerintah pusat terhadap keutuhan Negara Republik Indonesia yang baru didirikan. Akhirnya kepemimpinan di Jambi jatuh ke tangan R.M. Utoyo yang merupakan keturan Jawa yang berasal dari Palembang. Dengan demikian justru semangat kedaerahan yang antidominasi Republik yang sempat bergeliat di Jambi.<sup>105</sup> Penyebabnya adalah adanya kemungkinan Inu Kertapati pernah dekat dengan Belanda pada waktu agresi militer Belanda pada tahun 1947.<sup>106</sup>

Di bidang sosial ekonomi, aspek kontinuitas lebih menonjol daripada perubahan-perubahannya. Jika ada perubahan, hal itu bukan merupakan perubahan yang mendasar, kecuali dalam sektor perminyakan yang dinasionalisasi pada akhir tahun 1950-an. Sektor ekonomi yang lain secara umum tetap berlanjut terus. Dalam konteks ini, sektor kemaritiman selalu terintegrasi dengan sektor

ekonomi darat dengan peran sungai yang sangat menonjol. Sektor darat yang berkembang menonjol masa pascakemerdekaan adalah perkebunan,

kehutanan, dan pertanian. Justru sektor darat ini yang menjadi penggerak utama pelayaran dan perdagangan maritim di Jambi.



Foto Sungai Batanghari saat ini  
Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

Pada masa pascakemerdekaan perkebunan karet masih menjadi salah satu primadona ekonomi masyarakat Jambi. Sebagaimana diketahui bahwa selama masa akhir periode kolonial Belanda, Jambi menjadi pusat produksi karet yang dikelola oleh rakyat. Hal ini berbeda dengan kebanyakan wilayah lain di mana sektor perkebunan didominasi oleh modal Barat. Meskipun selama masa Perang Kemerdekaan 1945 – 1949 masyarakat rata-rata mengalami kesulitan ekonomi, namun keberadaan Singapura sebagai pusat perdagangan maritim memungkinkan produk karet dikirim ke pelabuhan internasional tersebut. Dengan demikian karet masih memberikan kontribusi positif di bidang perekonomian rakyat di Jambi.

Sekitar 60 persen masyarakat Jambi terlibat dalam usaha karet rakyat.<sup>107</sup>

Setelah Revolusi Kemerdekaan selesai di akhir 1949, seiring dengan perkembangan industri di Negara-negara maju maka permintaan terhadap karet semakin meningkat dengan harga yang lebih baik sehingga masyarakat Jambi dengan cepat menjadi lebih makmur. Perang Korea (1950 – 1954) juga ikut memicu kebutuhan karet sebagai salah satu komponen industri perang. Namun demikian setelah perang dan serangkaian krisis usai, karet masih tetap menjadi unggulan Jambi. Hal itu bisa dilihat pada Tabel 3.3.

Tabel 4.5 Beberapa Produk Unggulan Jambi, 2004 – 2005 (Ton)

Jenis Tanaman	2004	2005	Kenaikan (%)
Karet	238,884	239,330	0.19
Kelapa Sawit	540,240	649,487	20.22
Kelapa Dalam	122,161	123,170	0.83
Cassievera	22,462	27,240	21.27
Kopi	5,105	5,361	5.01
Tanaman Lainnya	6,820	8,110	18.91
Jumlah	935,672	1,052,698	12.51%

Sumber: Ivan Wirata, "Kajian Prospek Perluasan Pelabuhan Jambi" (Tesis S2 pada Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, 2008), hlm. 37.

Sejak awal tahun 1950-an karet menjadi magnet bagi masyarakat Jambi sehingga perekonomian dan kemakmuran rakyat Jambi banyak bergantung kepada komoditi karet. Sementara itu sektor lain khususnya sektor pangan menjadi agak terlupakan. Sebetulnya situasi ini sudah terjadi sejak masa akhir kolonial sehingga menyebabkan Jambi harus mengimpor pangan dari wilayah lain, termasuk melalui Singapura. Ketika pertengahan kedua tahun 1950-an harga karet mulai menurun mulai muncul kesadaran dari pemerintah untuk penganekaragaman produk rakyat Jambi. Akhirnya pemerintah mendorong agar sektor pertanian pangan juga dikembangkan untuk memproduksi padi dan tanaman palawija sehingga diharapkan Jambi bisa mencapai swasembada pangan. Selain itu sektor perikanan juga mulai dikembangkan baik perikanan laut maupun darat.<sup>108</sup>

Satu sektor yang sangat menonjol yang berkembang di awal tahun 1970-an adalah kehutanan. Sebagaimana pada zaman klasik, Jambi terkenal dengan hasil-hasil hutan seperti damar, rotan, gading gajah, dan berbagai jenis getah. Produk baru yang dieksploitasi dari hutan sejak awal tahun 1970-an adalah kayu. Berkembang kegiatan ekonomi untuk mengusahakan hutan tanaman industri melalui pembabatan pohon-

pohon lama untuk diganti dengan berbagai jenis tanaman industri yang baru seperti karet, kelapa sawit, kopi, dan sebagainya.

Sementara itu program transmigrasi juga dijalankan. Banyak transmigran dari Jawa yang kemudian dikirim ke Jambi untuk mengembangkan sektor pertanian dan perkebunan sehingga menghidupkan perekonomian di pedalaman. Berbagai perkembangan sektor ekonomi ini juga mendorong terjadinya pertumbuhan penduduk yang pada gilirannya juga meningkatkan permintaan terhadap barang-barang impor sehingga aktivitas ekspor dan impor sebagai bagian dari sektor kemaritiman juga mengalami perkembangan.

Potensi ekonomi Provinsi Jambi bisa dilihat dari data berikut ini. Dari luas wilayah daratan Provinsi Jambi ± 51.000 km<sup>2</sup> terdiri dari areal perkebunan yang pada tahun 2001 mencapai 1.099.801 Ha. Sekitar 940.207 Ha (85, 49%) merupakan areal perkebunan rakyat. Selebihnya 21.381 Ha (1, 94 %) diusahakan oleh negara dan perkebunan perusahaan swasta seluas 138.213 Ha (12, 57%). Dalam konteks ini perkebunan karet sangat dominan yaitu mencapai 50, 79% dari total luas perkebunan di Provinsi Jambi diikuti oleh perkebunan kelapa sawit (27, 45%) dan sisanya adalah kelapa, cassiavera, kopi dan

tanaman lainnya. Potensi hutan juga memainkan peranan penting. Hal ini terlihat dari terjadinya peningkatan volume produksi kayu olahan hasil hutan seperti plywood, kayu gergajian, dan kayu lainnya dengan volume produksi pada tahun 2000 mencapai 1.598.676 m<sup>3</sup>.<sup>109</sup>

Perubahan dan Perkembangan ekonomi di Jambi tentu tidak akan bisa dicapai dengan baik tanpa infrastruktur yang memadai. Dalam hal ini infrastruktur yang sangat mendasar adalah transportasi dan sarana serta prasarana lain. Pada tahun 2007 sekitar 54, 84% anggaran pembangunan digunakan untuk pembangunan sektor sarana dan prasarana.<sup>110</sup> Satu hal yang menarik adalah bahwa sungai masih memegang peran penting dalam transportasi di Jambi. Namun demikian dengan semakin terbukanya wilayah pedalaman yang jauh dari sungai atau anak sungai maka transportasi/ jalan darat juga berkembang yang menghubungkan Jambi dengan wilayah lain seperti Padang, Pekanbaru, dan Palembang serta dengan wilayah pantai.<sup>111</sup> Demikian juga pelabuhan-pelabuhan terus dikembangkan, baik yang berada di aliran Sungai Batanghari maupun di kawasan pantai.

Terdapat beberapa pelabuhan yang berkembang dengan baik di Provinsi Jambi, yaitu Pelabuhan Talang Duku, Pelabuhan Kuala Tungkal, Pelabuhan Muara Sabak, dan beberapa pelabuhan perikanan seperti Pelabuhan Nipah Panjang. Pelabuhan Talang Duku terletak di Desa Talang Duku, Kecamatan Taman Rajo, Kabupaten Muaro Jambi. Terletak di tepi Sungai Batang Hari dengan jarak lebih kurang 20 km dari Pelabuhan Muaro Jambi sebagai pelabuhan kuno yang sekarang tidak lagi dikelola oleh pemerintah. Jenis kapal yang bisa datang di pelabuhan ini terutama adalah tongkang untuk mengangkut batubara, semen, keramik, tepung dan berbagai kebutuhan sehari-hari masyarakat. Meskipun perusahaan pelayaran menggunakan angkutan tongkang untuk pemuatan petikemas di Pelabuhan Talang Duku, namun tidak mengurangi minat perusahaan pelayaran untuk membuka rute baru Jakarta-Jambi-Singapura.<sup>112</sup> Dari kegiatan ekspor pelabuhan Talang Duku terlihat jelas bahwa ekspor karet masih dominan. Dari 70% kegiatan pengapalan petikemas (Ocean Going) di Pelabuhan Talang Duku, bagian terbesar adalah karet sebanyak 63%, disusul Pinang 19%, Kelapa 3%, 15% sisanya plywood, dan moulding.<sup>113</sup>

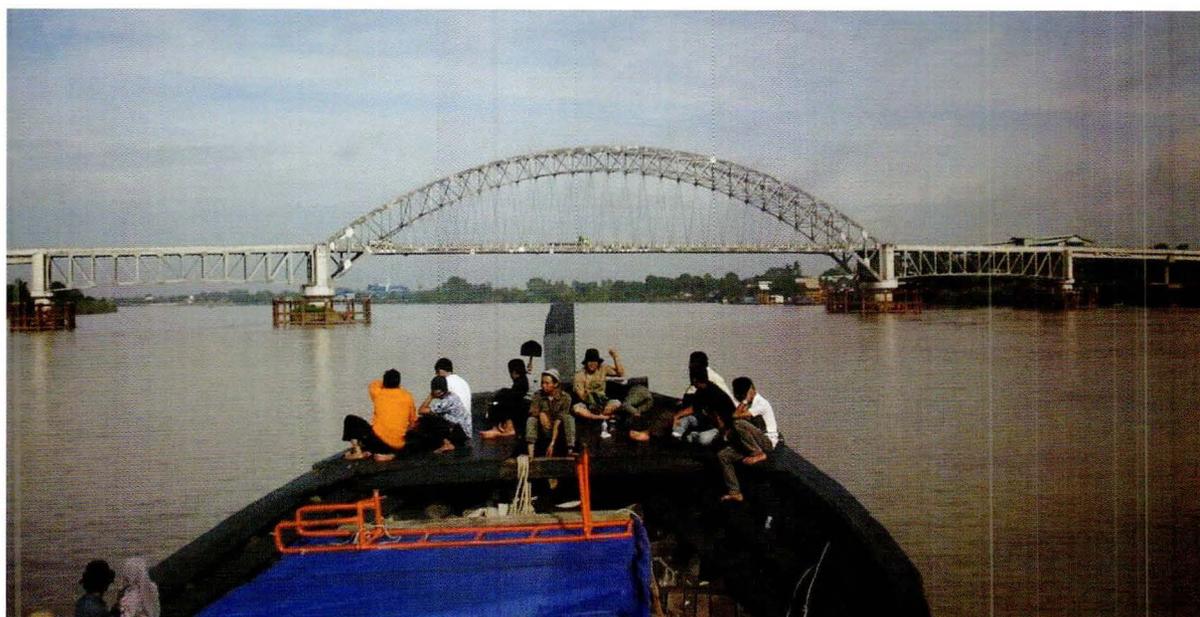


Foto Lalulintas Perekonomian Batanghari saat ini

Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

Salah satu permasalahan yang dihadapi oleh pelabuhan Talang Duku adalah pembangunan Jembatan Batanghari II yang menghubungkan Kota Jambi dan Kabupaten Muarojambi. Panjang jembatan Batanghari II mencapai 1.351.4 meter dan lebar 9 meter yang dibangun sejak 2003 hingga 2009 serta diresmikan Wakil Presiden Budiono tahun 2010. Permasalahannya adalah cara berpikir di balik pembangunan jembatan ini yang kurang

mempertimbangkan aspek kemaritiman. Jarak antara permukaan sungai dengan jembatan telah menjadi kendala bagi kapal besar dari hilir yang akan menuju pelabuhan ini sehingga hanya tongkang dan kapal kecil yang bisa melewati kolong jembatan ini. Padahal sebelum jembatan Batanghari II berdiri, pelabuhan Talang Duku dapat disandari kapal-kapal kapasitas hingga 750 DWT.<sup>114</sup>



Foto Pelabuhan Talang Duku di Sungai Batanghari

Sumber: <http://www.jambinetwork.com/2015/08/daftar-pelabuhan-di-provinsi-jambi.html>

Sementara itu, Pelabuhan Kuala Tungkal yang oleh Slamet Muljana disebut sebagai pelabuhan yang sudah ada sebelum Sriwijaya dengan nama Kuntala merupakan salah satu pelabuhan di aliran Sungai Batanghari yang terletak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat.<sup>115</sup> Pelabuhan ini berjarak sekitar 200 km arah hilir dari Kota Jambi. Pelabuhan ini di samping sebagai pelabuhan barang ruga merupakan pelabuhan penumpang atau pelabuhan RoRo

(Roll on Roll of).<sup>116</sup> Pelabuhan ini memiliki dermaga yang memiliki kapasitas sandar kapal hingga bobot 800 DWT. Pelabuhan ini setiap hari melayani lalu lintas *hydrofoil* (*speed-boat*) yang menghubungkan Kuala Tungkal dengan Batam, Tanjung Pinang dan kepulauan lainnya di Provinsi Kepulauan Riau. Dermaga ini juga merupakan tempat berlabuhnya nelayan dari berbagai kawasan penangkapan ikan.<sup>117</sup>



Foto Pelabuhan Laut Kuala Tungkal

Sumber: <http://www.jambinetwork.com/2015/08/daftar-pelabuhan-di-provinsi-jambi.html>

Pelabuhan Muara Sabak terletak di kabupaten Tanjung Jabung Timur (berjarak  $\pm 100$  arah Timur Kota Jambi). Pelabuhan ini terletak sekitar 10 mil dari muara sungai Batanghari dan berada pada segitiga pertumbuhan Indonesia, Malaysia dan Singapura, serta berdampingan dengan area lintas perdagangan Singapura, Batam dan Johor (SIBAJO). Dengan demikian dari segi letak geografis, pelabuhan ini berpotensi untuk melibatkan diri dalam perdagangan di tingkat

Asia Tenggara khususnya dengan Singapura dan Malaysia. Apalagi pelabuhan Muara Sabak merupakan pelabuhan yang memiliki dermaga laut terbesar di Provinsi Jambi, yang dapat disandari kapal berbobot hingga 5.000 DWT. Dermaga yang berhadapan dengan Selat Berhala yang terhubung langsung ke Selat Malaka ini dalam perencanaannya akan ditingkatkan hingga mampu disandari kapal yang berbobot hingga 15.000 DWT.



Foto Lalulintas Pelabuhan Muara Sabak

Sumber: Pelabuhan Muara Sabak, <https://explorejambi.com/pelabuhan-muara-sabak-jambi/>

Mengingat letak geografis yang sangat strategis, pelabuhan Muara Sabak dirancang untuk dijadikan sebagai pelabuhan modern. Pelabuhan ini dirancang akan memiliki luas sekitar 189 hektar lahan daratan sehingga cukup ideal untuk didesain sebagai pelabuhan yang terintegrasi dengan kawasan industri dan perdagangan. Pelabuhan ini juga diproyeksikan untuk bisa menjadi pelabuhan

petikemas dengan dilengkapi fasilitas terminal general cargo, terminal curah kering dan curah cair. Selain itu pelabuhan ini juga akan didukung oleh area untuk industri, kegiatan distribusi barang dan perkantoran yang memadai sesuai dengan tuntutan perkembangan zaman.<sup>118</sup>

## BAGIAN V

# PERADABAN MARITIM, HULU DAN HILIR DI DATARAN RIAU

Riau merupakan salah satu provinsi yang terletak di Pulau Sumatera, tepatnya berada di pesisir timur Pulau Sumatera. Provinsi Riau sendiri memiliki cakupan luas wilayah meliputi daratan dan lautan serta dialiri banyak aliran sungai yang memiliki peran vital dalam konteks ekonomi, sosial-budaya, politik bahkan dalam penyebaran agama. Kata Riau sendiri diambil dari bahasa Portugis yaitu *Rio* yang berarti sungai. Riau yang dimaksud di sini adalah yang pada masa lalu merupakan wilayah bawahan dari kerajaan Johor di Pulau Penyengat. Pada masa Hindia Belanda wilayah itu menjadi *Residentie Riouw* yang beribukotakan di Tanjung Pinang. Kata *Riouw* dalam perkembangannya dieja oleh penduduk lokal menjadi Riau.<sup>119</sup> Pada saat ini yang menjadi wilayah administratif Provinsi Riau merupakan gabungan bekas wilayah dari kerajaan-kerajaan Melayu seperti Kerajaan Indragiri, Kerajaan Siak Sri Indrapura, Kerajaan Pelalawan, Kerajaan Riau-Lingga dan banyak kerajaan kecil lainnya yang dahulu pernah memiliki kekuasaan di wilayah Provinsi Riau saat ini.

Bila dilihat secara geografis, letak dari provinsi Riau merupakan salah satu wilayah yang sangat

strategis karena berada di daerah perlintasan Selat Malaka di pesisir timur Pulau Sumatera. Area perairannya di Selat Malaka menjadi daerah penghubung para pelaut ketika melalui rute lalu lintas laut Andaman ke laut Natuna dan laut Cina Selatan. Daerah Riau juga menjadi tempat persinggahan yang berseberangan dengan kota Malaka di semenanjung Malaya.

Selain berada di jalur lalu lintas ramai di Selat Malaka, Riau juga memiliki kondisi alam yang menunjang untuk menjadi bandar besar tempat tujuan bagi para pedagang dari seluruh penjuru dunia. Kondisi alam yang dimaksud adalah keberadaan sungai-sungai besar yang berada di daerah Riau untuk memudahkan mobilisasi perpindahan barang dagangan atau penduduk dari satu tempat ke tempat lain. Karena lebarnya sisi kanan dan sisi kiri, sungai-sungai di Riau bahkan bisa dilalui oleh kapal-kapal bertonase besar dari hilir sampai ke hulu. beberapa sungai yang memiliki peran penting dalam sejarah Riau adalah Sungai Rokan, Sungai Siak, Sungai Kampar, Sungai Indragiri, dan Sungai Gangsal. Sungai-sungai besar itulah yang menjadi urat nadi perkembangan peradaban hulu-hilir Riau dari masa ke masa.



Peta Sungai Sungai di Riau

Sumber: Pengolahan data BIG, Direktorat Sejarah, 2018

## A. RIAU PADA MASA KLASIK

Riau memang hampir tidak pernah disebut dalam catatan-catatan sumber tertulis, namun ketiadaan catatan tersebut tidak menutup kemungkinan terdapat kerajaan atau penguasa wilayah di Riau. Apalagi jika kita memperhatikan letak geografisnya yang strategis berada di lintasan rute perdagangan India ke Cina maupun sebaliknya bila melewati Selat Malaka.<sup>120</sup> Faktor sumber daya alam di Riau sangat menentukan karena wilayah ini menghasilkan komoditas-komoditas dagangan yang laku dipasaran dunia. Faktor posisi geografis yang strategis dan kekayaan sumber daya alam menyebabkan Riau sering di datangi pedagang dari berbagai wilayah di Nusantara, Asia, dan dunia.

Keadaan tersebut dengan sendirinya membentuk pusat-pusat dagang di wilayah Riau yang dikelola oleh para penduduk lokal. Beberapa ahli pun menyebutkan di pesisir Utara dan Timur Sumatera telah ada para pedagang yang bermukim, para pedagang tersebut datang dari daerah Parsi.

D.G.E. Hall dalam buku *A History of South East Asia*, menyebutkan peran dari orang-orang Melayu Sumatera sebagai sangat penting dalam membangun jaringan pelayaran dengan Cina. Bahkan bisa dikatakan orang Melayu Sumatera merupakan salah satu kolompok masyarakat pertama yang melakukan hubungan dengan Cina melalui jalur laut. Ditambah lagi pandangan O.W. Wolters dalam buku *The Fall of Sriwijaya* yang menyebut pantai Sumatera adalah pantai yang istimewa pada masa perdagangan awal Indonesia. Dari pantai itu dirintis perdagangan

menggunakan jalur pelayaran melalui laut Cina Selatan menuju Cina.

Hubungan pelayaran dan kedatangan bangsa Cina ke Nusantara ataupun sebaliknya dapat ditemukan dalam berita-berita perjalanan orang-orang Cina ke Nusantara. Salah satunya kitab Budha berbahasa Cina *Shi-rhiyu-king* yang disalin oleh biksu Kalodaka (392 M). Dalam kitabnya itu dia menyebut nama *Cho-ye* sebagai pusat kekuasaannya.<sup>121</sup> Berita lainnya menyebutkan tentang hubungan yang dilakukan oleh kerajaan Kan-to-li tahun 460 M melalui rajanya bernama Iswaranarendra yang memberikan hadiah berupa emas dan perak kepada Kaisar Cina pada masa Dinasti Sung. Selanjutnya berturut-turut pada tahun 502 M masa pemerintahan Gautama Subdra dan 519 M saat diperintah oleh raja Pryawarman kerajaan Kan-to-li mengirimkan utusan ke Kaisar

Cina dan hadiah-hadiah seperti surat pujian, wewangian, obat-obatan dan sebagainya untuk menjalin hubungan dengan Kaisar Cina. Misi diplomasi dan berbagai hadiah tersebut semuanya tercatat dalam Sejarah Dinasti Sung I.<sup>122</sup> Wolters berkeyakinan bahwa yang dimaksud Kan-to-li adalah kerajaan yang ada di Sumatera sebelum kerajaan Sriwijaya. Kerajaan ini diketahui pada tahun 441 M telah memiliki pelabuhan besar tempat singgah para saudagar.

Dalam mengungkap masa kuno Riau dan sekitarnya di Pulau Sumatera hampir tidak bisa dilepaskan dari pengaruh dan peran Sriwijaya sebagai pusat kerajaan di daerah pantai Timur Sumatera. Sebelum Sriwijaya ada salah satu kerajaan kuno di daerah Riau dalam catatan sejarah, yaitu kerajaan Katangka.<sup>123</sup>



Foto Kompleks Candi Muara Takus di tepi sungai Kampar, Riau

Sumber: Koleksi Direktorat PCBM, Kemendikbud, Jakarta, 2018

## Riau Pada Masa Kerajaan Katangka

Di wilayah Provinsi Riau saat ini ada salah satu peninggalan bersejarah yang sangat penting yaitu Candi Muara Takus, di tepi Sungai Kampar, Kabupaten Kampar. Soekmono pernah menyampaikan pendapatnya terkait Candi Muara Takus, menurutnya Candi itu adalah peninggalan masa lalu yang sangat penting di Sumatera Tengah. Candi Muara Takus sendiri cukup dekat dengan Dusun Mahat, diantara kedua tempat tersebut dahulu ditemukan batu bersurat. Namun batu tersebut kini telah hilang jatuh ke sungai Kampar. Hilangnya batu terjadi sebelum adanya tim ahli yang datang untuk mengkaji isi tulisan di atas batu tersebut. Beberapa pendapat lain menyatakan bahwa Candi Muara Takus merupakan pusat dari

pemerintahan Sriwijaya abad ke-7.<sup>124</sup> Namun untuk kejelasan mengenai hal ini masih perlu dibuktikan oleh para ahli.

Terlepas dari peninggalan Sriwijaya ataupun bukan, hal menarik lainnya yang bisa ditemukan dari Candi Muara Takus hingga Muara Mahat (sekitar bukit Katangka) adalah terdapat beberapa negeri lama seperti Koto Tou, Koto Duo, Pungkai, Koto Sorik, Batu Besurat, Koto Brat, Balai Hyang Kemala Kewi, Koto Cindo, Minawa dan beberapa tempat yang lainnya yang masih dapat kita jumpai.<sup>125</sup> Ditempat-tempat itu ditemukan peninggalan-peninggalan seperti keramik/porselin yang diperkirakan sampai di tempat itu jauh sebelum Islam datang dan berkembang di Riau.



Foto Kompleks Candi Muara Takus diawal Abad ke 20

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Salah seorang peneliti bernama F.M. Schnitger yang meneliti di situs Candi Muara Takus menyebutkan adanya bukit Ketangka di sebelah timur. Ditambah pula penelitian dari Yzerman yang menemukan juga kepingan emas dan sisa tembok berlapis-lapis dari Muara Takus sampai Bukit Basurat yang menempatkan bukit Ketangka berada dalam lingkup tembok tersebut. Melihat keadaan tersebut besar kemungkinan bila Ketangka memiliki hubungan dengan Muara Takus dan bahkan bisa jadi Ketangka merupakan suatu pusat pemerintahan dan Muara Takus merupakan bagian dari Ketangka. Memang kini Muara Takus lebih dikenal dari Ketangka, karena belum pernah ada penelitian atau penggalian yang serius untuk mengungkap lebih mengenai kerajaan Ketangka. Hal ini karena peninggalan kerajaan Ketangka telah terkubur di dalam tanah.

Ketangka sendiri memiliki beberapa arti, bila menurut penduduk lokal ketangka biasa disebut juga Katangko atau Kelanko yang merupakan nama sebuah bangunan berbentuk stupa. Motif bangunan itu kemudian dijadikan motif anyaman yang disebut katang atau katang-katang yang berfungsi sebagai tempat menyimpan benda berharga. Sedangkan kelangko memiliki arti tempat suci atau tumpuan. Ada pula pendapat bahwa ketangka berasal dari kata kerangko yang berarti bukit tinggi tempat pengintai. Menurut W.J.D Van Muelen asal katanya adalah Kalanka, dari kata kala (waktu tengah hari) dan anka (liku, ukiran dan sebagainya).<sup>126</sup>

Berdasarkan informasi-informasi sebelumnya dapat kita simpulkan Ketangka berada diantara Muara Takus dan Batu Besurat, merupakan tempat tertinggi pula di area Muara Takus dan Muara Mahat. Dibagian barat dan timurnya terdapat nama-mana tempat negeri lama seperti Duo Koto, Koto Tuo, Koto Sorik, Koto Gundo, Minawa, dan Gulamo. Selanjutnya di bagian utara dan selatan terdapat Koto dalam, shindu dan yang lainnya.<sup>127</sup>

Bila melihat letaknya, besar kemungkinan bila Ketangka yang ada di tengah dan dikelilingi negeri lama merupakan sebuah pusat dari pemerintahan, atau bahkan bisa dikatakan Ketangka merupakan sebuah kerajaan.

Letak geografis Ketangka memiliki ciri sama dengan kerajaan-kerajaan kuno yang tumbuh dan berkembang serta berdekatan dengan tepian air sungai, dalam hal ini sungai Kampar Kanan. Bagi masyarakat Pulau Sumatera, sungai memiliki arti yang sangat penting. Sungai bukan hanya sebagai tempat melakukan aktivitas keseharian, namun juga menjadi sarana transportasi dan urat nadi penunjang ekonomi. Bila melihat adanya peninggalan-peninggalan kuno sangat dimungkinkan pernah adanya aktivitas maritim didaerah tersebut. Adanya temuan Candi Muara Takus, Perahu Bergerai, Batu Bersurat, dan Batu Undang menunjukkan peran sungai sebagai pusat pemukiman. Semua peninggalan bersejarah tersebut berada dipinggiran sungai Kampar Kanan dan diduga merupakan peninggalan kerajaan Kerangka. T tutur cerita rakyat di daerah Muara Takus sampai Batu Basurat, bahwa Kerajaan Ketangka ini lebih tua dari Muara Takus, bahkan bisa dikatakan pula bila Muara Takus adalah peninggalan dari Kerajaan Kertangka.

### Jaringan Ketangka Masa Awal

Daerah pesisir pulau Sumatera terutama daerah pesisir pantai timurnya sejak dahulu telah menjadi bandar-bandar lalu lintas perdagangan laut internasional. Dalam perjalanan waktu bandar-bandar tersebut terus berkembang semakin pesat. Letak geografis yang strategis menjadi faktor pendukung semakin majunya bandar-bandar dagang di Sumatera. Sungai-sungai besar dan lebar yang mengalir sampai ke pedalaman serta muara yang dekat dengan laut selat Malaka, membuat lintas air menjadi salah satu bagian penting dalam membangun keterhubungan antar daerah di Sumatera, termasuk wilayah riau dan daerah-daerah pedalaman lainnya.

Keterhubungan tersebut membentuk rute perjalanan antara selat Malaka, pesisir pantai timur Sumatera, Semenanjung Melayu, Teluk Siam lalu ke Kanton. Bila keadaan alam tidak memungkinkan karena angin musim di laut Cina Selatan, maka pelayaran akan menempuh waktu yang cukup lama melalui jalur Selat Malaka, menyusuri pantai timur Sumatera, pantai utara Jawa, meyebrang ke selat Makasar, terus ke Filipina dan akhirnya sampai ke Kanton (Cina). Komoditas masa itu yang menjadi mata dagangan diantaranya adalah hasil bumi, logam berharga, barang kerajinan, hasil-hasil hutan, cula badak, gading gajah dan yang lainnya.<sup>128</sup>

Ketangka sebagai pusat kerajaan dan pemerintahan di daerah Riau pada masa itu menguasai juga pelayaran yang melewati selat Malaka dan Pantai Timur Sumatera. Saat itu Pelabuhan Muara Mahat menjadi pintu gerbang sekaligus pusat perdagangan komoditas utama para pedagang Persia, India, Cina dan Arab. Melalui Pelabuhan Muara Mahat ini pulalah lada hasil dari daerah hulu pedalaman seperti Kampar kiri, Kampar kanan, Rokan dan Kuantan dikumpulkan. Tempat-tempat berdagang di tepian sungai-sungai yang ada di bawah kekuasaan Kerajaan Ketangka menjadi ramai dan membentuk lalu lintas perdagangan.

Selain jalur sungai yang ramai dan menjadi tempat aktivitas perdagangan, Riau juga menjadi daerah tujuan para pedagang dari Persia, India, Cina dan Arab yang datang melalui selat Malaka. Perjalanan mereka menuju tempat barang dagang berasal tidak selalu berjalan mulus, adakalanya mendapat gangguan dari para bajak laut atau lanun. Lanun (Bajak Laut) menjadi salah satu faktor penghambat atau gagalnya perjalanan para pedagang itu.

Para Lanun biasanya muncul di perairan Selat Malaka, lebih tepatnya di sekitaran perairan kepulauan Karimun. Fa-Hien tahun 415 pernah menyebutkan bahwa keberadaan para Lanun sangat mengganggu para pedagang. Akibat perompakan yang dilakukan para Lanun bahkan tidak jarang para

pedagang tersebut tewas dan barang bawaan mereka dijajah.<sup>129</sup> Selain Fa-Hien ada pula pelancong dari Cina bernama Wan-tay bercerita melalui tulisannya bahwa para pelaut yang akan melintasi perairan selat Malaka menyediakan perisai dan pakaian khusus dari kapuk dan kulit yang ditebalkan untuk melindungi mereka dari anak panah Lanun mungkin akan menyerang mereka. Dia menyebutkan ada sekitar dua hingga tiga ratus lanun yang beroperasi di perairan tersebut.<sup>130</sup>

## Riau Pada Masa Kerajaan Sriwijaya

Sekitar Abad ke-7 cerita tentang Kerajaan Ketangka tidak terdengar lagi, kekuasaan wilayah sekitaran Selat Malaka dan Pesisir Timur Sumatera berpindah tangan ke dalam hegemoni kekuasaan Kerajaan Sriwijaya. Rute pelayaran kuno pedagang-pedagang Persia, India, Cina dan Arab yang telah disebutkan sebelumnya mulai dikuasi oleh Sriwijaya. Penguasaan kerajaan ini atas rute-rute dan tempat penting untuk melakukan perdagangan seperti Selat Malaka, Tanah Genting Kra, Selat Sunda dan Selat Karimata, membuatnya menjadi kerajaan yang mendapatkan keuntungan besar dari kegiatan perdagangan yang melalui wilayahnya. Keunggulan letak yang strategis dan penguasaan wilayah yang kuat dari armada laut Sriwijaya menyebabkan kerajaan ini terus mengalami perkembangan.

Perkembangan Sriwijaya berjalan lurus dengan penguasaan wilayah di daerah-daerah Sumatera. Lada dan timah merupakan salah satu produk unggulan dari kerajaan Sriwijaya. Daerah penghasil lada berada di daerah Riau saat ini yakni disepanjang sungai Kampar kiri dan Kampar kanan, Kuantan seningi dan daerah Batang Hari. Sedangkan timah banyak dihasilkan di daerah Kedah dan Tapung (Petaphan) hulu sungai Siak.<sup>131</sup> Selain dua komoditas penting tadi, daerah Riau juga menghasilkan barang dagangan lainnya yang tidak kalah pentingnya yaitu gading, damar, getah hutan, geliga, dan cula badak. Potensi ekonomi daerah Riau sebagai penghasil komoditas unggulan sejak zaman kerajaan Ketangka

terus berlanjut hingga zaman Sriwijaya. Selain potensi daerah hinterland Riau, pulau-pulau di sekitaran selat malaka dalam masa Sriwijaya juga memiliki peran yang sangat besar.

Daerah kekuasaan Sriwijaya meliputi seluruh pulau Sumatera, pulau-pulau kecil di sekitar selat Malaka, semenanjung Tanah Melayu, Tanah Sunda, pulau Kalimantan derah Barat dan Laut Cina Selatan.<sup>132</sup> Sebagai negara maritim yang memanfaatkan aktivitas perdagangan melalui jalur laut, Sriwijaya mengembangkan pula sarana penghubung laut berupa kapal. Kapal milik Sriwijaya tidak hanya digunakan untuk kepentingan dagang, namun juga sebagai armada angkatan laut. Hal ini sangat wajar bila melihat daerah kekuasaa Sriwijaya yang luas dan sebagian besar terdiri dari laut.

Peran Sriwijaya sebagai kerajaan maritim semakin terlihat ketika mulai membatasi gerak para lanun yang sering mengganggu perjalanan para pedagang yang datang Sriwijaya. Pembatasan gerak para lanun dilakukan dengan menempatkan pos-pos penjagaan di daerah pasir panjang pulau karimun Riau. Hal ini dirasa efektif dan akhirnya bisa menekan para lanun didaerah kepulauan karimun. Pada akhir abad ke-8 Sriwijaya bisa memonopoli dan menguasai perdagangan di daerah Sumatera dan semenanjung Malaya secara keseluruhan. Keamanan yang terjamin membuat pusat-pusat perdagangan serta pelabuhan di daerah selat Malaka menjadi ramai. Di Riau terdapat sebuah pelabuhan penting dari masa Sriwijaya, yaitu Pelabuhan Muara Takus.



Foto Sungai Salak sebagai anak Sungai Inderagiri di Riau tahun 1928

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Muara Takus merupakan pelabuhan penting Sriwijaya sebab perkebunan lada berada di daerah ini, tepatnya di daerah sepanjang aliran sungai Kampar Kiri dan Kampar Kanan. Di sepanjang sungai itu lada dihasilkan di daerah Kuntu, Kuatan dan Senggigi, daerah aliran sungai Inderagiri bagian hulu. Daerah Inderagiri bagian hulu juga menghasilkan beberapa komoditas dagangan seperti emas, buah pala, gading gajah, gambir dan yang lainnya.

Hubungan dagang antara daerah Kampar, Kuantan dan Senggigi telah terjalin cukup lama melalui sungai, langsung menghubungkan daerah sekitar (Muara Lembu saat ini) dengan sungai Kampar. Hubungan tradisional dengan menggunakan sungai sampai saat ini masih digunakan oleh sebagian masyarakat. Menurut cerita pada masa dahulu jung-jung dari pedagang Cina dan kapal-kapal Arab datang langsung ke Muara Lembu untuk mencari lada.<sup>133</sup>

Daerah sungai Siak Hulu, yaitu Petapahan, menghasilkan komoditas emas dan timah. Bila dilihat dari letaknya Petapahan dapat lebih mudah dipantau dari Pelabuhan Muara Takus. Sebab dari Teratak Buluh di pinggir sungai Kampar dengan melalui sungai Senapelan orang dapat berlayar sampai ke sungai Siak (di Pekanbaru saat ini), lalu menuju daerah tapung dan Petapahan.

Dari penjelasan di atas dapat kita lihat bahwa pengawasan dan kontrol terhadap daerah penghasil lada di sekitar Muara Takus yang menjadi Bandar niaga dan juga pusat pemerintahan Sriwijaya sangat mudah untuk dilakukan. Di Muara Takus masih terdapat memori kolektif dari masa lalu yang menjadi nama sebuah sungai yaitu sungai Jongkong (Jong) suatu tempat penambatan jung-jung pada masa Sriwijaya. Nama tempat ini menjadi pertanda kuatnya dugaan bila di daerah ini di masa lalu telah ramai dengan kegiatan perniagaan.

Di Muara Takus inilah saudagar-saudagar asing mengambil atau memuat barang dagangannya seperti lada dan yang lainnya. Di pelabuhan ini pula dibongkar barang-barang dari Timur Tengah, India dan Cina (porselin). Pengawasan dan kontrol lalu lintas laut sangat efektif dilakukan dari Muara Takus. Dalam rangka menambah pengawasan maka dibuat pula pos penjagaan di pulau Karimun.<sup>134</sup>

### Riau Pada Masa Pasca Sriwijaya

Pasca berakhirnya kekuasaan Sriwijaya di Pulau Suamtera, munculah beberapa kerajaan Melayu di daerah Riau. Kerajaan-kerajaan Melayu tersebut ialah:

- a) Kerajaan Bintan/Tumasik dan Melaka
- b) Kerajaan Kandis/Kuantan
- c) Kerajaan Gasib
- d) Kerajaan Krintang dan Inderagiri
- e) Kerajaan Rokan
- f) Kerajaan Segati
- g) Kerajaan Pekan Tua
- h) Pemerintahan Andiko Nan 44/Kampar<sup>135</sup>

Bila melihat dari kitab *Negarakertagama* karangan Mpu Prapanca, ada beberapa daerah di Sumatera yang masuk kedalam kekuasaan Majapahit. Dalam kitab tersebut disebutkan nama kerajaan Krintang (Inderagiri Hilir), Kandis, Siak, Kampar dan Rokan.<sup>136</sup> Bila diperhatikan secara seksama lokasi dari kerajaan-kerajaan yang disebutkan dalam *Negarakertagama* berada di sekitaran aliran sungai-sungai besar di Riau. Hal ini membuktikan bahwa sungai-sungai yang ada di Sumatera, khususnya Riau, memiliki fungsi dan peran yang sangat vital dalam membentuk pola hubungan. Tidak hanya sebagai alat transportasi, akan tetapi sebagai penunjang ekonomi dan pembentuk pola kekuatan politik. Dengan demikian dapat dipahami jika pusat pemerintahan tidak bisa lepas atau terlalu jauh dari sungai. Meski

begitu, tidak jarang pula terjadi konflik karena penguasaan atau monopoli dari penguasa di aliran sungai tersebut.

### ***Sungai Rokan***

Di aliran sungai Rokan, setelah mundurnya kerajaan Sriwijaya, mulai muncul Kerajaan Rokan pada abad ke-14. Seiring berjalannya waktu Kerajaan ini makin berkembang sebagai sebuah institusi politik Ibukotanya terletak di Kota Lama yang tidak jauh letaknya dari sungai Rokan. Bagi penduduk kerajaan, sungai Rokan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari. Sungai ini menjadi urat nadi kehidupan masyarakat dan sebagai sarana penghubung masyarakat di daerah pedalaman dan daerah pantai.

### ***Sungai Siak***

Kerajaan Gasib merupakan kerajaan yang muncul ditepian sungai Siak. Dikenal juga dengan sebutan Kerajaan Siak-Gasib karena berada di dekat tepian sungai Siak dan beribukota di Gasib. Kerajaan Gasib menguasai daerah sepanjang aliran sungai Siak mulai dari hulu di bukit Seligi.

### ***Sungai Kampar***

Kerajaan Kampar, juga disebut dalam kitab Negarakertagama, adalah kerajaan di sekitaran sungai Kampar. Namun tidak bisa diketahui secara pasti Kampar yang dimaksud dalam kitab tersebut apakah kerajaan Kampar Pekan Tua atau kerajaan Kampar yang kemudian lebih dikenal dengan sebutan Andiko Nan 44. Wilayah kekuasaan kerajaan ini meliputi wilayah sekitar sungai Kampar Kiri, Kampar Kanan, Tipung Kiri dan Tipung kanan.

### ***Sungai Indragiri***

Kerajaan Kandis memiliki daerah kekuasaan yang tidak jauh dari aliran sungai Inderagiri bagian hulu. Masyarakat Riau lebih mengenalnya dengan sebutan Kuantan. Disekitar lokasi ibukota kerajaan Kandis dekat dengan sungai Inderagiri masih suka ditemukan batu bata bekas sisa bangunan masa

lalu. Kerajaan Kandis memiliki daerah yang subur dan menghasilkan rempah-rempah.

Kerajaan Krintang juga merupakan salah satu kerajaan yang disebut dalam kitab Negarakertagama. Kapan waktu berdirinya kerajaan ini tidak diketahui dengan pasti. Kerajaan Krintang memiliki ibukota pemerintahan di sekitaran sungai Gangsal.

## **B. RIAU PADA MASA ISLAM**

### **Jaringan Maritim Dan Masuknya Islam di Riau**

Perdagangan menjadi faktor penting dalam masuk dan berkembangnya agama Islam di Nusantara, termasuk juga di daerah Riau. Hubungan perdagangan tidak bisa dilepaskan dari sejarah islamisasi di Riau. Pedagang-pedagang dari Arab, Persia, India dan Cina menjadi pelaku penting dalam terbentuknya jalur perdagangan rute laut yang melewati Selat Malaka sebagai salah satu jalur perlintasannya. Setidaknya ada 2 rute yang kerap dilalui pedagang dari Arab menuju Cina atau sebaliknya:

- a. Dari negeri Arab ke Teluk Persia – Cambay – Gujarat – Selat Malaka – Teluk Siam lalu ke Cina.
- b. Bila dirasa keadaan alam berupa angin musim disekitar laut Cina Selatan tidak memungkinkan untuk dilewati, maka rute setelah melewati Selat Malaka – menyusuri pesisir pantai Timur Sumatera – pesisir pantai Utara Jawa – Selat Makassar – Kepulauan Philipina – selanjutnya menuju ke Cina.<sup>137</sup>

2 rute jalur perdagangan ini memungkinkan terjadinya interaksi sosial, ekonomi, kebudayaan dan keagamaan di Riau Dalam interaksi tersebut Riau menjadi salah satu tempat singgah para

pedagang dari Arab, Persia, Gujarat, Cina dan yang lainnya.

Masuk dan berkembangnya Islam di Riau tidak bisa dilepaskan dari keterkaitannya dengan bandar-bandar dagang yang ada di Nusantara. Bandar dagang atau pusat dari perniagaan yang ada di Nusantara menjadi pintu masuk agama Islam dan mulai muncul menjadi komunitas-komunitas muslim di daerah pesisir.<sup>138</sup> Hal ini bisa dilihat dari peninggalan sisa-sisa kerajaan atau komunitas muslim di Pulau Sumatera, Jawa, Maluku, Sulawesi, Kalimantan, dan yang lainnya yang berada di daerah pesisir atau yang berdekatan dengan Bandar Niaga.

Kembali ke daerah Riau, bila melihat dari letak geografis Riau berada di daerah yang sangat strategis dengan memiliki pulau-pulau di perlintasan Selat Malaka dan daerah sungai cukup lebar dan panjang. Untuk menjangkau daerah-daerah tersebut hampir dipastikan harus menggunakan perahu atau kapal sebagai alat transportasi maupun pengangkut barang niaga, hal ini menjadi bukti adanya kehidupan aktivitas maritim di daerah Riau.

Hubungan dagang yang telah terjalin dengan negeri Arab, Persia, Gujarat dan Cina sebenarnya sudah dimulai dari abad 5 dan 6. Hanya saja belum begitu ramai sampai akhirnya Kerajaan Sriwijaya tampil sebagai penguasa daerah Selat Malaka dan sekitarnya. Selain sebagai bagian jalur perdagangan dari Arab menuju ke Cina, ternyata Riau juga memiliki komoditas yang laku di pasaran pada masa itu yaitu komoditi lada. Adanya komoditi itu semakin membuat ramai para pedagang yang singgah di Bandar Riau.

Abad ke-7 saat Islam mulai lahir di daerah Jazirah Arab, bersamaan pula dengan semakin kuatnya Kerajaan Sriwijaya yang sedang mengembangkan agama Budha. Sriwijaya bahkan menjadi pusat dari penyebaran agama Budha di

Nusantara.<sup>139</sup> Hal ini dapat diketahui dari berita I'Tsing, salah seorang biksu Cina, yang pernah berkunjung ke Sriwijaya pada abad ke-7. Negeri Cina pada masa itu dikuasai oleh dinasti Tang yang memainkan peran besar dalam penyebaran agama Budha ke Nusantara. Cina adalah juga kekuatan yang menghidupkan hubungan dagang dengan daerah sekitar Selat Malaka. Saudagar-saudagar Cina menguasai monopoli rempah-rempah seperti lada dari Riau untuk dikirim ke daerah arab dan Timur Tengah.<sup>140</sup> Pada saat yang sama, juga di Abad ke-7, dinasti Umayyah yang sedang berkuasa di daerah Jazirah Arab berusaha pula untuk memperlihatkan pengaruhnya dengan mencoba melepaskan ketergantungan komoditas rempah dari saudagar Cina. Dinasti Umayyah memanfaatkan pedagang-pedagang Persia yang berada di bawah kekuasaan dinasti ini dan sudah beragama Islam untuk membeli komoditas lada langsung ke daerah penghasilnya di daerah Kampar, Riau.<sup>141</sup> Interaksi pedagang Persia yang sudah memeluk Islam dengan penduduk lokal Riau yang masih beragama Budha merupakan sentuhan awal Islam di bumi Riau.

Datangnya pedagang-pedagang Persia langsung ke daerah penghasil rempah di Riau membuat saudagar-saudagar Cina yang sebelumnya memonopoli penjualan rempah-rempah ke daerah Timur Tengah merasa terancam. Hal ini karena jalur penjualan rempah-rempah tidak lagi melalui jalur darat dari Cina menuju Timur Tengah namun langsung melalui Teluk Persia melalui jalur laut dan terus menyebar ke Timur Tengah. Keadaan tersebut membuat negeri Cina yang dikuasai oleh Dinasti Tang dengan dukungan angkatan lautnya di tahun 720 M melancarkan strategi memonopoli penjualan rempah. Strategi itu diwujudkan dengan cara mengusir para pedagang Persia dan Arab yang masih melakukan kegiatan perdagangan lada di daerah Kampar, Riau.<sup>142</sup>

Dampak monopoli perdagangan dan blokade terhadap pedagang Persia dan Arab adalah perdagangan lada langsung ke Riau menjadi terganggu. Selain itu, agama Islam yang masuk bersama para pedagang Arab dan Persia menjadi terhenti penyebarannya. Meski demikian, dapat kita simpulkan bahwa Islam sudah masuk dan bersentuhan dengan Riau sejak Abad ke-7 dan sempat terhenti sampai akhirnya pada abad ke-12 kembali bangsa Arab dan Persia datang kembali dan melakukan hubungan dagang dengan Riau. Kemunduran Sriwijaya dan menguatnya Hegemoni Islam yang ketika itu dikuasai oleh Dinasti Mamluk di daerah dekat dengan Laut Merah, membuat aktivitas perdagangan menggunakan jalur laut kembali tumbuh dan ramai dan menghidupkan kontak dagang dengan Riau.

### Perkembangan Islam di Riau

Abad ke-12 bisa dikatakan titik balik hubungan perdagangan orang-orang Arab dengan daerah Riau. Setelah Sriwijaya runtuh tidak ada lagi kerajaan yang dapat menarik kedatangan pedagang-pedagang Arab, Persia maupun India ke daerah bekas vassal-vasal Sriwijaya di daerah Selat Malaka. Pada Abad ke-12 pula Islam sudah cukup banyak dianut oleh penduduk di wilayah pesisir Pulau Sumatera dan Semenanjung Malaya. Fenomena ini dapat dipahami karena para pedagang-pedagang Arab, Persia dan India adalah mereka yang telah memeluk Islam.

Para pedagang Islam ketika mereka berlayar dari tempat asal ke pusat-pusat penghasil rempah atau Bandar dagang seperti Riau, membutuhkan waktu hampir berbulan-bulan untuk sampai ke tempat tujuan. Disisi lain rempah seperti lada yang dihasilkan Riau hanya panen sekali dalam setahun, bila para pedagang ini sampai ketika selsai masa panen, maka mereka harus menunggu selama setahun kemudian untuk dapat membeli hasil panen lada tersebut.<sup>143</sup> Selain itu, bila mereka tepat datang di waktu panen pun, mereka harus menunggu untuk

pergantian angin musim yang membawa mereka kembali ke negerinya. Waktu tunggu yang lama banyak dimanfaatkan oleh para pedagang muslim untuk menyebarkan agama Islam.

Hubungan baik yang terjalin sekian lama antara penduduk lokal dengan pedagang-pedagang muslim Arab, Persia maupun India memudahkan agama Islam masuk dan diterima oleh masyarakat lokal Riau. Terlebih agama baru tidak mempersulit penduduk dengan upacara-upacara untuk persembahan. Cara beribadah yang sederhana menjadi pertimbangan bagi penduduk untuk mempelajari dan menerima agama Islam.

Hampir sebagian besar penduduk yang berada di pesisir dan tepian sungai Kampar baik sisi kiri maupun kanan sungai mulai memeluk Islam.<sup>144</sup> Banyaknya penduduk yang memeluk agama Islam membuat para penguasa lokal juga ikut memeluk agama baru yang dibawa oleh para pedagang muslim Arab. Dibeberapa tempat bahkan penguasa lokal yang terlebih dahulu memeluk agama Islam. Ketika Islam sudah masuk disebuah institusi politik seperti penguasa lokal maka semakin memudahkan para pedagang untuk berdakwah menyebarkan agama Islam. Berikut adalah beberapa tempat di Riau yang menjadi basis penyebaran agama Islam melalui jalur maritim - sungai:

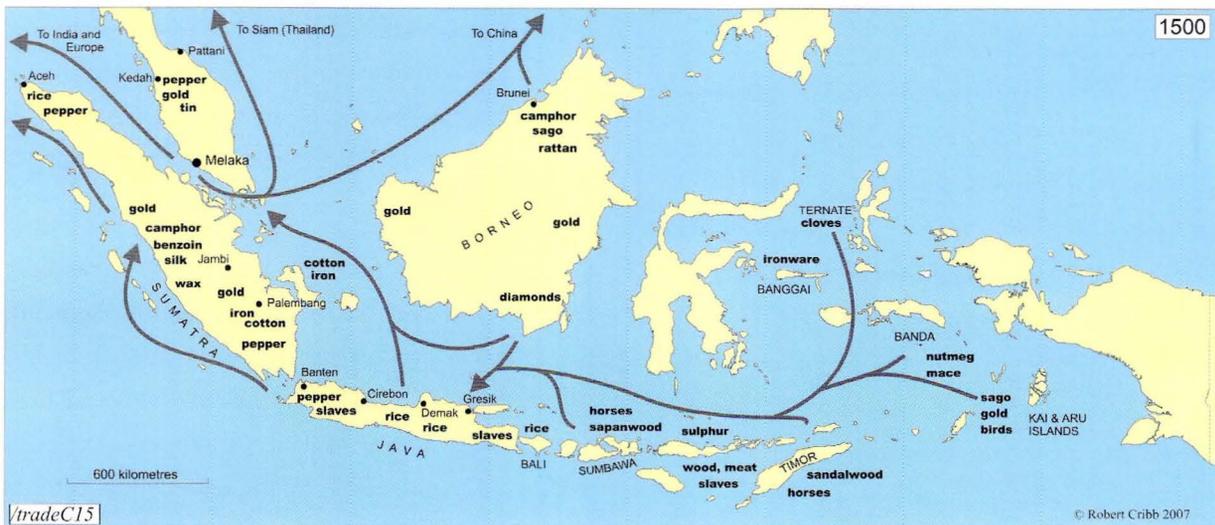
#### *a. Daerah Kuntu Kampar*

Sungai Kampar menjadi salah satu titik vital lokasi masuk dan menyebarnya Islam di Riau melalui aktivitas maritim. Daerah aliran sungai Kampar Kiri (sekitar daerah Kuntu) merupakan tempat awal pedagang-pedagang muslim melakukan aktivitas dagangnya. Maka hampir dipastikan sekitar daerah inilah Islam masuk untuk pertama kali. Kuntu merupakan daerah penghasil lada. Salah satu alasan utama mengapa Kuntu dipilih para pedagang muslim menjadi tempat singgah awal dan tempat awal menyebarkan agama Islam, sebab disinilah mereka mendapatkan lada sebagai

komoditas rempah-rempah yang mereka cari.

Sekitar abad ke-13 pedagang-pedagang muslim yang berasal dari Arab, Persia, India berhasil memonopoli perdagangan di daerah Sungai Kampar (Kuntu). Munculnya Kerajaan Islam Dayah di Aceh yang memiliki hubungan baik dengan Kesultanan Fatimiyah di Mesir menjadi salah satu faktor penting suksesnya para pedagang

Islam melakukan aktivitas dagang dan islamisasi di daerah Kampar. Pada abad ke-13 berdiri Kerajaan Kuntu-Kampar dengan bantuan kerajaan Dayah Islam dari Aceh. Kerajaan ini menjadi tempat bagi saudagar-saudagar muslim dari Aceh untuk mengambil bagian dalam perdagangan rempah di Kuntu-Kampar.<sup>145</sup>



### Peta Perdagangan Abad ke 15

Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesian History*

Kerajaan Kuntu-Kampar terus berkembang menjadi kerajaan penghasil lada. Namun perjalanan kerajaan Kuntu-Kampar tidak berlangsung lama, karena ada serangan dari Singasari melalui Ekspedisi Pamalayu tahun 1286. Serangan itu berhasil merebut daerah Kuntu-Kampar. Daerah tersebut menjadi kekuasaan dari Singasari dan membuat para saudagar muslim tidak dapat berdagang di sana lagi.

Kekuasaan Singasari di Kuntu-Kampar tidak begitu lama Hal ini dikarenakan Sultan Malik Al-Mansur dari kesultanan Aceh, putra dari Sultan Malik Al-Saleh, pada tahun 1299 mendirikan kerajaan baru bernama kerajaan Aru Baarumun. Kerajaan baru ini memiliki misi merebut kembali daerah Kuntu-Kampar menjadi bagian dari daerah kekuasaan kerajaan Islam. Tahun 1301 kerajaan

Aru Barumun berhasil merebut kembali daerah tersebut dan memukul mundur pasukan Ekspedisi Pamalayu dan hingga ke daerah pesisir barat Pariaman. Keberhasilan ini membuat kerajaan Aru Barumun mendirikan kembali kerajaan Kuntu-Kampar dan menjadikan kerajaan tersebut vassal dari kerajaan Aru Barumun tahun 1301. Kerajaan Hindu di Jawa kembali menyusun kekuatan untuk kembali merebut daerah Kuntu-Kampar. Pada tahun 1349 kerajaan Hindu Jawa dipimpin oleh Adhityawarman kembali menyerang Kuntu-Kampar dan menaklukkannya kembali. Kerajaan Kuntu-Kampar hanya dapat bertahan kurang dari setengah abad. Meskipun demikian, kerajaan Kuntu-Kampar memiliki peninggalan Islam seperti reruntuhan masjid dan makam dari Syaikh Burhanuddin Al Kamil yang berangkat tahun 610 H/1214 M di tepian Sungai Kampar.<sup>146</sup> Hal

ini membuktikan bahwa Islam telah hadir dan diterima di masyarakat Kuntu-Kampar.

#### *b. Daerah Rokan*

Berbeda dengan Kuntu-Kampar, kontak daerah Rokan dengan Islam dimulai saat kerajaan Islam disekitar Aceh dan Malaka telah cukup stabil dan mulai meluaskan daerah kekuasaannya. Hal tersebut membuat Islam semakin mudah menyebar ke daerah sekitar hingga mencapai daerah Rokan. Ada beberapa pendapat terkait masuknya Islam ke daerah Rokan<sup>147</sup>.

*Pendapat I:* Islam di Rokan disebarkan oleh orang-orang Kuntu-Kampar pada tahun 1349, yang lari dari serangan Adhityawarman saat pasukannya menyerang kerajaan Kuntu-Kampar. Orang-orang yang tidak mau tunduk dan masuk Hindu melarikan diri sampai ke Rokan dan menyebarkan agama Islam di sana. Daerah rokan ketika itu dipimpin oleh Raja Said yang belum memeluk Islam. Hadirnya orang-orang Kuntu-Kampar di Rokan dengan ajaran Islamnya berhasil mengajak penduduk dan Raja Said untuk memeluk agama Islam.

*Pendapat II:* Agama Islam dibawa dari Lima Koto: Bangkinang-Kuok-Salo-Rumbio dan Air Tiris disekitar sungai Kampar Kanan. Pada abad ke-12 Islam dengan mazhab syi'ah telah hadir di Lima Koto melalui tentara kerajaan Daya yang dipimpin oleh Nazimuddin Al Kamil (521 H).

*Pendapat III:* Islam datang ke Rokan dari Malaka pada pertengahan abad ke-15 saat Sultan Mansyur Syah berkuasa. Sultan yang pada saat itu ingin meluaskan penyebaran Islam kedaerah sekitar kerajaan Malaka, mengutus dua orang mubaligh bersaudara bergelar Raja Harimau dan Raja Ganjut. Kedua mubaligh berperan dalam penyebaran agama Islam di daerah Rokan. Para mubaligh datang melalui jalur laut lalu berlanjut ke jalur aliran sungai Rokan. Rute yang mereka tempuh mulai dari Bagan Siapiapi – Rangau –

Muara Dilam. Ketika sampai di Muara Dilam kedua mubaligh ini berpisah. Raja Harimau melalui jalur aliran sungai Rokan Kiri dan meyebarkan Islam di pemukiman penduduk sepanjang aliran Rokan Kiri. Sedangkan Raja Ganjut menyebarkan agama Islam di tempat-tempat yang dilalui oleh aliran sungai Rokan Kanan.<sup>148</sup> Dinamika penyebaran Islam di dua daerah aliran sungai Rokan yang dilalui oleh dua mubaligh ini cukup berbeda. Raja Harimau menyebarkan agama Islam melalui aliran sungai Rokan Kiri dapat dengan mudah diterima oleh penduduk setempat. Hal ini karena sebagian penduduknya telah memeluk Islam hasil dari penyebaran Islam yang dilakukan oleh penduduk Kuntu-Kampar pada masa sebelumnya yang melarikan diri dari serbuan Adhityawarman. Bahkan raja Said pemimpin kerajaan Rokan menerima Islam menjadi agamanya dan mendirikan kerajaan Rokan Empat Koto. Raja Said sebagai penguasa Rokan Kiri pun dinobatkan pula menjadi perwakilan kerajaan Malaka di daerah tersebut.

Nasib mubaligh lainnya, yaitu Raja Ganjut, dalam mengislamkan daerah Rokan Kanan mengalami banyak hambatan. Hal itu karena adanya penolakan dari penduduk disekitaran aliran sungai Rokan Kanan. Meskipun demikian ada pula yang menerima Islam dengan sukarela. Namun sebagian dari penduduk yang enggan memeluk Islam dan merasa terancam mulai melarikan diri ke daerah hutan. Para penduduk yang lari kedaerah hutan tersebut kini lebih dikenal dengan suku terasing di Bonai (suku Bonai).

*Pendapat ke IV:* ada pula yang mengatakan Islam di daerah Rokan datang dari Aceh. Melalui kerajaan Samudera Pasai pada abad ke-14, dengan kekuasaannya membantu mendirikan kerajaan Rokan yang bernama Kerajaan Kunto Darussalam dan dalam perkembangan selanjutnya setara dengan kerajaan Aceh Darussalam.<sup>149</sup> Namun keberadaan kerajaan Kunto Darussalam tidak

berlangsung lama, karena ada serangan dari kerajaan Majapahit yang membuat sebagian besar penduduk menyingkir ke daerah Kuantan untuk menyelamatkan diri.

Setelah kejadian penyerangan oleh Majapahit tersebut, kira-kira seabad lebih penyebaran Islam di daerah ini terhenti. Hingga pada abad ke-16 ada seorang mubaligh bernama Syaikh Burhanuddin datang ke daerah ini. Kedatangan Syaikh Burhanuddin ini membuat daerah Rokan menjadi pusat penyebaran Islam bahkan ada beberapa pelajar yang datang dari Minangkabau. Ada hal yang menarik, yaitu ketika orang-orang dari Minangkabau pulang ke kampungnya mereka sering disebut sebagai orang siak (orang alim).

#### *c. Daerah Kuantan dan Indragiri*

Pada abad ke-13 Islam diperkirakan masuk di daerah Kuantan dan Inderagiri. Islam yang datang ke daerah tersebut diperkirakan merupakan penyebaran dari Kuntu-Kampar dan Kunto Darussalam. Islam yang datang dari Kuntu-Kampar diperkenalkan oleh seorang Muballigh bernama Syaikh Burhanuddin.<sup>150</sup> Namun penyebaran agama Islam di daerah ini tidak berjalan lancar, karena Adityawarman telah menanamkan pengaruhnya yang cukup kuat di Kuantan. Mulai dari Batang Kuantan hingga lembah sungai Kampar bahkan hingga ke Kuntu-Kampar pada tahun 1349 M pengaruh Adityawarman sulit untuk tertandingi.

Berbeda dengan penyebaran Islam dari Kuntu-Kampar, penyebaran Islam yang berasal dari Kunto Darussalam datang ke daerah Kuantan karena faktor mendapat serangan dari Majapahit. Para penduduk Kunto Darussalam yang tidak mau dihindukan menyelamatkan diri ke daerah Kuantan. Ketika sampai di Kuantan dan ingin pula untuk menyebarkan agama Islam di daerah ini, namun tanpa disangka daerah Kuantan ini sudah mendapat pengaruh kuat dari Aityawarman. Keadaan ini mengakibatkan agama Islam sulit menyabar di Kuantan hingga abad ke-16.

Penyebaran Islam baru bisa diterima masyarakat Kuantan yaitu ketika abad ke-17, seorang Muballigh bernama Dugo atau lebih dikenal sebagai Tuanku Lebai datang ke Teluk Kuantan. Selain Tuanku Lebai ada pula muridnya yang bernama Utih. Ia terkenal sebagai guru agama Islam di daerah Kuantan. Untuk memperdalam ilmu agama Islam pada tahun 1680 Utih pergi ke Mekkah sembari berhaji dan mukim di sana. Setelah kembali dari Mekkah Utih kembali meyebarakan agama Islam di daerah Kuantan dan mulai mengajak para ketua adat untuk memeluk Islam. Perbedaan antara ajaran Islam dan adat kebudayaan yang ada di Kuantan membuat upaya Utih untuk mengembangkan Islam selalu terhalang oleh hukum adat. Namun seiring berjalannya waktu, penghulu-penghulu adat di Kuantan mulai memeluk Islam. Utih kemudian diangkat sebagai tetua agama dan adat dengan gelar Datuk Sinaro Nan Putih.

#### *d. Daerah Gasib*

Penyebaran agama Islam yang dilakukan oleh Sultan Mansyur Syah (1459 – 1477) raja dari kerajaan Malaka sampai juga ke daerah kerajaan Gasib yang beragama Hindu-Buddha. Raja Permaisura kala itu memerintah kerajaan Gasib tidak mau mengakui kerjaan Malaka dan tidak menerima Islam di daerahnya. Karenanya Sultan Mansyur Syah mengutus seroang kepercayaannya yaitu Sei Awadani untuk menyerang kerajaan Gasib.<sup>151</sup> Setelah serangan tersebut raja Permaisura tewas dan anaknya yang bernama Megat Kudu dibawa ke Malaka untuk dijadikan Tawanan.

Setelah Megat Kudu sampai di Malaka, Sultan Mansyur Syah tidak menjadikan dia seorang tawanan namun diajarkan agama Islam dan dinikahkan oleh salah seorang putrinya yang bernama Mahadewi. Setelah masuk Islam dan menikah dengan putri Sultan, Megat Kudu diberi kepercayaan untuk kembali ke Gasin dan memerintah wilayah tersebut sebagai perwakilan Malaka dengan gelar Sultan

Ibrahim. Ditangan sultan Ibrahim inilah Islam di daerah Gasib berkembang cukup pesat. Selanjutnya penyebaran agama Islam makin meluas oleh Sultan Abdul Jalil Rakhmat Syah.<sup>152</sup>

#### *e. Daerah Tapung*

Daerah Tapung merupakan daerah yang sejarahnya cukup menarik perhatian dalam kaitannya dengan masuk dan menyebarnya Islam di Riau. Hal ini disebabkan karena masuknya Islam ke daerah ini dibawa langsung oleh salah satu utusan resmi dari Mekkah. Hal ini berbeda dari daerah-daerah yang dibahas sebelumnya dimana Islam datang melalui penyebaran dari pedagang Persia dan India. Sementara di beberapa daerah lain Islam masuk sebagai pengaruh dari Aceh dan Malaka.

Kedatangan utusan resmi dari Mekkah ini berawal pada abad ke-14 ketika kerajaan Gasib menyerang kerajaan Petapahan yang berada di daerah Tapung. Serangan yang dilancarkan oleh kerajaan Gasib berhasil beberapa kali digagalkan dengan bantuan para lanun di sekitar pantai Cermin. Setelah terjadinya serangan dari kerajaan Gasib, raja dari Petapahan mencoba meminta bantuan kepada Syarif Mekkah, untuk membantu bilamana terjadi kembali serang kerajaan Gasib.

Kejadian menarik adalah ketika Syarif Mekkah mengabdikan permintaan untuk membantu kerajaan Petapahan, namun bukan armada militer yang dikirim ke kerajaan Petapahan namun seorang ulama yang bertugas menyebarkan agama Islam bernama Syaikh Mahfud.<sup>153</sup> Kedatangan Syaikh Mahfud untuk sampai ke kerajaan Petapahan cukup memakan banyak waktu. Rute yang dilaluinya mulai dari sungai Kampar – Telatak Buruh lalu terus ke Sail. Di daerah Sail Syaikh Mahfud bermukim beberapa tahun sembari menyebarkan agama Islam. Banyak penduduk yang masuk Islam di daerah Sail. Sebelum meninggalkan daerah Sail, beliau mendirikan sebuah masjid yang disebut surau Condong oleh penduduk sekitar.

Perjalanannya menuju Petapahan berlanjut

melalui sungai Jantan (Siak) – Sunagi Tapung Kiri sampai ke Petapahan. Sesampainya di Petapahan Syaikh Mahfud menyebarkan agama Islam dan berhasil mengislamkan penduduk Petapahan. Tak lama berselang raja Petapahan yang bergelar Ratu Bendahara Sapiyah juga memeluk Islam. Gelar raja Petapahan dari Sapiyah diganti menjadi Syarif Bendahara. Gelar syarif diberikan sebagai bentuk penghormatan Syarif Mekkah kepada kerajaan Petapahan. Selain itu, gelar tersebut dimaksudkan untuk lebih mempererat hubungan yang telah terjalin antara Syarif Mekkah dan kerajaan Petapahan.

Setelah berhasil mengislamkan kerajaan Petapahan Syaikh Mahfud terus melanjutkan penyebaran Islam ke daerah Pantai Cermin. Namun kegiatan penyebaran Islam di daerah Pantai Cermin kurang berhasil karena Islam di daerah tersebut hanya menyebar dan kuat semasa hidup Syaikh Mahfud. Setelah ia wafat sebagian besar penduduk Pantai Cermin kembali kepada keadaan awal mereka. Penduduk pantai cermin tidak bisa menerima Islam secara menyeluruh karena sebagian besar penduduk berprofesi sebagai lanun atau perompak yang bertentangan dengan ajaran Islam. Dimasa-masa selanjutnya barulah Islam dapat diterima para penduduk Pantai Cermin, yaitu ketika Said Hamid dan raja Siak memperluas kerajaannya sampai ke daerah ini.

## **Aktivitas Maritim Masa Kerajaan-kerajaan Islam di Riau**

### *a. Kerajaan Siak*

Kerajaan Siak terletak di tepian Sungai Siak, tepatnya di daerah Buntan, Riau. Letak geografis Kerajaan Siak di area tepian sungai sangat strategis kerana berada dalam jalur lalu lintas kegiatan maritim Pulau Sumatera. Perlu diketahui bahwasanya kegiatan maritim disekitaran Pulau Sumatera hampir tidak bisa dilepaskan dari sungai-sungai. Lebarnya sungai yang dapat dilalui oleh kapal-kapal dan panjangnya sungai yang sampai daerah pedalaman tempat dari komoditas-komoditas unggulan di pasaran

pada masa itu menyebabkan sungai memainkan peranan penting dalam perekonomian Sumatera. Keadaan sungai ini juga dimanfaatkan sebagai sarana

transportasi utama dan akses menuju ke laut maupun selat Malaka.

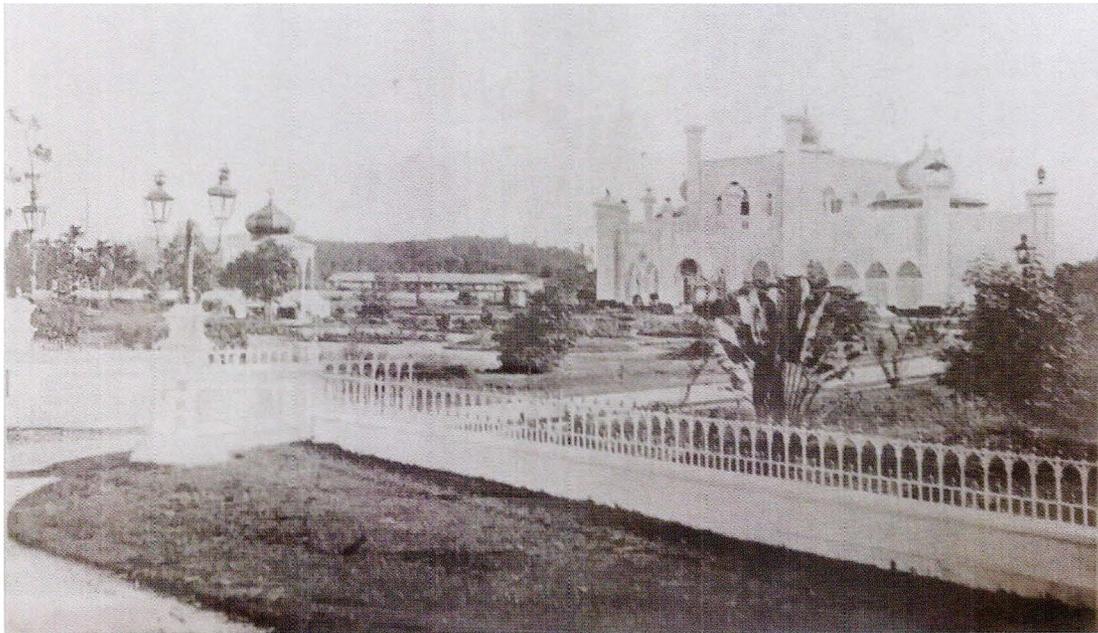


Foto Masjid Kesultanan Siak Tahun 1905

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional



Foto Masjid Kesultanan Siak Saat Ini

Sumber: Koleksi Agus Widiatmoko, 2015

Raja pertama sekaligus pendiri Kerajaan Siak adalah Raja Kecil Raja ini memiliki darah keturunan dari Kesultanan Johor di Semenanjung Malaya. Ayah dari Raja Kecil merupakan anak Sultan Mahmud Syah II, Sultan ke 10 Kesultanan Johor. Tahun 1723 merupakan titik awal Kerajaan Siak yang dipimpin oleh Raja Kecil menjadi kerajaan mandiri dengan tidak lagi terikat dengan Kerajaan Johor. Komoditas dagang yang dihasilkan Kerajaan Siak pada awal pemerintahan saat itu masih sebatas sumberdaya alam yang dihasilkan oleh hutan saja. Namun karena letak wilayah kerajaan Siak yang strategis berada

disepanjang lalulintas aliran sungai yang menuju ke Selat Malaka, maka wilayahnya selalu ramai dilalui oleh kapal-kapal pedagang. Ramainya lalu lintas di Sungai Siak telah berlangsung lama, bahkan ketika wilayah Sungai Siak berada dibawah kekuasaan Kerajaan Johor. Saat itu ditempatkan Syahbandar untuk mengurus cukai barang masuk dan keluar melalui Sungai Siak hingga tahun 1662.<sup>154</sup> Setelah Kerajaan Siak meraih kedaulatan, kegiatan syahbandar yang sempat terhenti kembali difungsikan untuk menunjang kegiatan pemerintahan.



Foto Balai Kerapatan Tinggi Siak

Sumber: Koleksi Direktorat PCBM, Kemendikbud, Jakarta, 2018

Wilayah kerajaan Siak terdiri dari daerah daratan yang berada di wilayah pesisir timur Pulau Sumatera. Daerah daratan pedalaman (*hinterland*) Kerajaan Siak cukup luas. Terbentang dari perbatasan dengan kerajaan Indragiri di Selatan sampai ke hilir sungai Kampar, Sungau Rokan, Deli

dan Temiang dekat Aceh. Daerah *hinterland* tersebut menghasilkan komoditas-komoditas berharga seperti emas dan timah di Petapahan. Hutannya yang luas menghasilkan kayu untuk membangun rumah dan kapal. Berikut beberapa komoditas perdagangan yang ada di wilayah kerajaan Siak:

1. Emas dan Timas hasil dari daerah Petapahan. Daerah ini menghasilkan emas antara empat hingga lima ribu tahlil (250-312,5 kg) setiap tahun.<sup>155</sup>
2. Ikan Terubuk<sup>156</sup> dan teluranya. Ikan Terubuk banyak di daerah perairan Bengkalis dan Bukit Batu. Jumlah ikan Terubuk pada masa itu sangat banyak sehingga perdagangan ikan dan teluranya mendatangkan banyak keuntungan dan melibatkan nelayan disekitaran perairan itu.
3. Hasil hutan. Hasil hutan dari kerajaan Siak berupa kayu, rotan, madu, kapur barus, gading gajah dan cula badak.
4. Hasil pertanian. Di beberapa daerah yang dekat dengan aliran sungai di Siak, rakyat menanam berbagai hasil pertanian yang juga menjadi komoditas perdagangan yang bisa digunakan untuk bahan baku pewarna alam seperti sirih, pinang dan gambir.<sup>157</sup>

Di wilayah kekuasaan Kerajaan Siak terdapat tiga sungai besar yaitu Sunagi Siak, Sungai Kampar dan Sungai Rokan. Sungai-sungai tersebut bagi masyarakat sudah menjadi bagian hidup mereka karena menjadi jalur transportasi masyarakat dan jalur barang-barang komoditas. Kegiatan aktivitas di sungai terjadi dalam lingkup masyarakat

untuk berhubungan dengan masyarakat lainnya di wilayah kerajaan Siak. Selain itu sungai juga digunakan masyarakat Siak untuk perniagaan dengan para pedagang yang datang dari Minangkabau dan Selat Malaka. Keramaian yang terjadi di jalur sungai telah meningkatkan penghasilan dari kerajaan dan masyarakat. Dengan adanya aktivitas di sungai ada pula bea cukai, pancung alas, tapak lawang, sewa pelabuhan, bongkar muat kapal dan yang lainnya yang menjadi pemasukan untuk kerajaan. Dalam aspek sosial, ramainya jalur perdagangan sungai- menyebabkan semakin banyaknya penduduk di kampung-kampung pesisir sungai baik yang datang. Mereka datang dari luar Siak untuk menetap maupun yang datang untuk sekedar menunggu hasil komoditas dari daerah *hinterland*. Hal ini berdampak terhadap peningkatan kepadatan penduduk di area dekat aliran sungai.<sup>158</sup>

Potensi besar dari komoditas yang dihasilkan oleh kerajaan Siak sejak dahulu telah menarik minat beberapa penguasa disekitar selat Malaka. Sebagai contoh ketika kerajaan Siak masih ada di dalam wilayah kekuasaan Kerajaan Johor, Gubernur Melaka mengirim utusan untuk mendapat hak monopoli Timah yang dihasilkan oleh Siak.<sup>159</sup> Pada saat itu komoditas timah dikirimkan melalui sungai Siak hingga sampai ke Melaka.



Foto Replika Pertemuan Sultan Siak dengan Pejabat Kesultanan

Sumber: Koleksi Direktorat PCBM, Kemendikbud, Jakarta, 2018

Selain sungai wilayah lainnya juga menjalankan peran yang tidak kalah penting dalam mendukung kegiatan perniagaan kerajaan Siak. Wilayah lautan dan pulau-pulau disepanjang selat Malaka yang masuk dalam kekuasaan kerajaan Siak juga memiliki peran strategis dalam percaturan aktivitas perniagaan dan maritim kerajaan Siak. Pulau Bengkalis adalah salah satu contoh wilayah kerajaan Siak yang menjadi Bandar niaga yang sangat ramai. Pulau Bengkalis juga merupakan pintu gerbang kerajaan Siak dalam menjalin hubungan dagang dengan Singapura, Melaka dan Johor. Di perairan ini pula dihasilkan komoditas dagang yang cukup dikenal dikalangan pedagang nusantara dan internasional yaitu ikan terubuk.

Pulau Bengkalis yang terletak dibagian pesisir timur Sumatera berada dijalur perlintasan selat Malaka. Pulau ini memiliki pelabuhan alam yang baik dapat menjadi tempat aman untuk keluar masuknya kapal-kapal niaga baik dari kawasan Nusantra maupun di luarnya. Kegiatan perdagangan transaksi komoditas terjadi di Bengkalis antara lain dari Minangkabau untuk gambir dan lada, Arab untuk tekstil, dan Jawa untuk garam dan beras.<sup>160</sup>

Adanya komoditas-komoditas yang laku dipasaran lokal dan regional memberikan keuntungan yang besar bagi kerajaan Siak. Bahkan masyarakat atau rakyat Siak juga mendapat keuntungan sehingga kesejahteraan taraf hidup mereka mengalami kenaikan. Dengan kemampuan dana yang besar hasil dari kegiatan perniagaan, kedaulatan kerajaan menjadi dapat lebih terjamin. Meningkatnya kedaulatan dicapai dengan bertambahnya pengawasan terhadap wilayah kerajaan yang ditunjang dengan angkatan perang dan armada laut yang kuat.

#### ***b. Kerajaan Inderagiri***

Kerajaan Inderagiri merupakan kelanjutan dari kerajaan Krintang. Letaknya ada di bagian selatan Riau, tepatnya sekitar pesisir sungai Indragiri.

Belum diketahui secara pasti kapan tepatnya kerajaan ini terbentuk. Menurut beberapa sumber disebutkan bahwa kerajaan Inderagiri merupakan *vassal* dari kerajaan Malaka.<sup>161</sup> Wilayahnya diserahkan kepada kerajaan Malaka sebagai hadiah perkawinan Sultan Mansyur dengan Raden Galuh Puteri Kirana, puteri dari Majapahit. Tidak hanya wilayahnya bahkan nama rajanya, yaitu Raja Merlang, diberikan kepada Malaka sebagai bukti bahwa daerah kerajaan Inderagiri telah menjadi bagian kekuasaan Malaka.<sup>162</sup>

Berdasarkan sumber lain disebutkan bahwa Raja Merlang bukan diberikan akan tetapi dibawa sebagai tawanan oleh kerajaan Malaka.<sup>163</sup> Terlepas dari perdebatan Raja Merlang menjadi tawanan atau diberikan secara sukarela, ketika Raja Merlang berada di Malaka ia dinikahkan dengan Putri Bakal (puteri raja Melaka Sultan Mansyur Syah). Hasil dari perkawinan tersebut adalah seorang putera yang bernama Nara Singa. Sejak dilahirkan sampai dewasa Nara Singa berada di Malaka. Ketika telah menginjak dewasa Nara Singa dinikahkan dengan puteri Sultan Mahmud Syah I.

Sementara Inderagiri sejak kepergian Raja Merlang, ayah dari Nara Singa ke Melaka, tidak lagi mempunyai raja. Maka pada tahun 1508 Datuk Patih memerintahkan Nara Singa untuk kembali ke Inderagiri untuk memerintah kerajaan itu., Nara Singa mendirikan ibukota pemerintahan dan istana di Pekantua daerah sekitaran pesisir sungai Inderagiri. Bisa dikatakan pula kalau Nara Singa merupakan raja pertama kerajaan Inderagiri yang beristana dan membangun pusat pemerintahannya di area pesisir sungai Inderagiri. Meski demikian, hingga sekarang belum diketahui secara pasti dimana letak dari kerajaan Inderagiri semasa raja Merlang dan sebelumnya.

#### ***c. Kerajaan Pelalawan***

Kerajaan Pelalawan merupakan sebuah kerajaan yang kini berada di wilayah kabupaten Pelalawan, tepatnya di sekitaran aliran sungai Kampar.

Pelalawan memiliki hubungan sejarah dengan kerajaan Kampar yang dahulu berpusat di Pekantua hilir. Setelah kerajaan Kampar kehilangan dominasinya dan mengalami kemunduran karena ditangkanya raja Abdullah oleh Portugis, maka pada tahun 1530 pemerintahan kerajaan Kampar diambilalih oleh Mangkubumi, Tun Perkasa, Tun Hitam dan Tun Megat secara bergantian.

Pada tahun 1590 barulah kerajaan ini mendapatkan pengganti setelah Tun Megat menghubungi Sultan Jalil Syah I di kerajaan Johor untuk diangkat seorang raja pengganti dari raja Abdullah. Maka diangkatlah Raja Abdurachman sebagai raja di Kampar dengan gelar Maharaja Dinda I.<sup>164</sup> Setelah menjadi raja di Kampar, Maharaja Dinda I berupaya untuk meningkatkan perdagangan. Namun usahanya tidak berjalan dengan baik karena adanya gangguan keamanan di laut sehingga menjadi kendala dalam menjalin hubungan dengan kerajaan lain.<sup>165</sup> Keadaan Pekantua yang tidak begitu strategis menjadi salah satu faktor juga dari kurang berkembangnya perdagangan, maka di pindahkanlah ibukota pemerintahan dari Pekantua ke Bandar Tolam di hilir Pekantua. Letak Bandar Tolam yang terletak di lalu lintas di Sungai Kampar dan dapat menampung seluruh hasil komoditas perdagangan dari hulu sungai Tolam dan sekitarnya membuat keadaan ekonomi dan pemerintahan serta perdagangan kerajaan menjadi lebih baik.

Pemerintahan silih berganti setelah akhir pemerintahan Maharaja Dinda I tahun 1630. Raja yang terakhir disebut digantikan oleh putranya Maharaja Lela I (1630-1650). Selanjutnya pemerintahan dilanjutkan oleh Maharaja Dinda Bangsawantahun (1650-1675). Pada tahun 1675 pemerintahan kerajaan dipimpin oleh Maharaja Lela Utama (1675-1686). Pada masa pemerintahannya ibukota kerajaan dipindahkan ke sungai Nilo nama kerajaan diubah menjadi Tanjung Negeri.

Berpindahnya pusat kerajaan membuat perekonomian kerajaan Tanjung Negeri menjadi lebih baik dari sebelumnya. Hal ini karena ketika itu kerajaan Tanjung Negeri telah menjalin hubungan dagang dengan kerajaan Siak dan Kuantan. Masa pemerintahan dari Maharaja Lela Utama tidak berlangsung lama. Ia digantikan oleh anaknya, yaitu Maharaja Wangsa Jaya (1686-1691). Adik Wangsa Jaya diangkat sebagai raja muda. Pada tahun 1691 sang raja mangkat dan digantikan oleh adiknya yang bergelar Maharaja Muda Lela (1691-1720). Kekuasaan dari Maharaja Muda Lela tidak berlangsung lama. Pada tahun 1720 ia digantikan oleh puteranya Maharaja Dinda II (1720-1750).<sup>166</sup>

Pada masa pemerintahan Maharaja Dinda II tahun 1725 M terjadi musibah wabah penyakit yang menyerang ibukota dan memakan banyak korban. Dalam mengantisipasi datangnya wabah penyakit dan agar dapat menjalankan pemerintahan dengan baik, Maharaja Dinda II memindahkan pusat pemerintahannya ke Pelalawan. Pada masa pemerintahan Maharaja Dinda II kerajaan Tanjung Negeri berubah menjadi Kerajaan Pelalawan dan pada masa pemerintahannya pula Kerajaan Pelalawan menyatakan tidak lagi terikat lagi dengan kerajaan Johor.

Setelah meninggalnya Maharaja Dinda II, puteranya diangkat menjadi raja dengan gelar Maharaja Bungsu (1750-1780). Sebagai sebuah kerajaan mandiri tanpa adanya kerajaan yang dipertuan, Maharaja Bungsu mulai menyusun kekuatan dan menyebarkan pengaruhnya ke daerah Petalangan, bahkan hingga ke selat Malaka. Sebagaimana yang diketahui bersama bahwa daerah lalu lintas perdagangan di Selat Malaka selalu ramai dan tidak jarang terjadi konflik. Maka kerajaan melakukan peningkatan hubungan dengan kerajaan Kuantan dan XIII Koto Kampar. Selain itu, Maharaja Bungsu juga mengangkat Datuk Sangar sebagai orang besar kerajaan dengan gelar Raja Dilaut Perkasa yang memiliki tugas

untuk mengamankan kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh kerajaan-kerajaan Melayu, salah satunya adalah kerajaan Johor.<sup>167</sup>

Setelah Maharaja Bungsu wafat, ia digantikan oleh puteranya yang bergelar Maharaja Sinda II (1780-1810). Pada masa pemerintahan Maharaja Sinda II mulai muncul ancaman-ancaman yang datang dari beberapa kerajaan tetangga. Ancaman yang terbesar adalah dari Kerajaan Siak. Pada masa itu kerajaan Siak yang dipimpin oleh Assyaidissyarif Ali Putera Sayed Osman, yang sedang melakukan perluasan wilayah kekuasaan dan pengaruhnya sampai ke daerah Aceh.<sup>168</sup> Kerajaan Pelalawan tidak luput dari target perluasan wilayah kekuasaan Kerajaan Siak.

Pada tahun 1806 Sayed Osman menawarkan kepada keraja Pelalawan untuk mengakui Siak sebagai kerajaan yang dipertuan oleh kerajaan Pelalawan (sebagai daerah taklukan atau vassal). Namun kerajaan Pelalawan tetap pada pendiriannya sebagai kerajaan mandiri yang tidak mengakui Siak sebagai kerajaan yang dipertuan bahkan menolak tawaran tersebut. Penolakan tawaran yang dilakukan Pelalawan terhadap keinginan Siak membuat murka raja Siak Syarif Ali. Pada tahun 1806 maka diseranglah kerajaan Pelalawan oleh Siak dengan Sayed Osman sebagai panglima pasukan.

#### **d. Kerajaan Rokan**

Di sekitar aliran sungai Rokan telah berdiri beberapa kerajaan yang muncul dan silih berganti. Beberapa kerajaan bahkan berdiri dalam periode waktu berdekatan. Di daerah hilir dari sungai Rokan berdiri tiga kerajaan, yaitu: Kerajaan Kubu dengan ibukotanya Teluk Merbau, Kerajaan Bangko dengan ibukotanya Bantaian, dan Kerajaan Tanah Putih yang beribukota di Tanah Putih.

Di daerah hulu dari sungai Rokan terdapat lima kerajaan. Setiap kerajaan dipimpin oleh bangsawan raja. Sedangkan kelompok masyarakatnya terdiri

dari kolompok-kelompok kesukuan. Tiap kelompok suku dikepalai oleh 'pucuk suku', dan semua pucuk suku dipegang oleh Datuk Bendahara. Datuk Bendahara inilah yang mendampingi raja dalam hal kegiatan adat. Kerajaan-kerajaan yang ada di daerah hulu sungai Rokan yaitu: Kerajaan Tambusai dengan ibukota Dalu-Dalu, Kerajaan Rambah dengan ibukota Pasir Pengaraian, Kerajaan Kepenuhan dengan ibukota Koto Tengah, Kerajaan Kunto Dar Es Salam dengan ibukota Kota Lama dan Kerajaan Rokan yang beribukota di Rokan IV Koto. Pengaturan pemerintahan kerajaan dengan masyarakatnya diatur berdasarkan suku-suku, yang sempat mendapat pengaruh dari Minangkabau dan Mandailing. Dengan demikian tatanan pemerintahannya merupakan campuran dari kedua pengaruh tersebut.<sup>169</sup>

Sungai Rokan menjadi tempat yang sangat vital bagi berdirinya kerajaan-kerajaan. Sungai Rokan merupakan salah satu dari 4 sungai besar yang mengalir di Riau. Perkataan Rokan sendiri berasal dari bahasa Arab yaitu *Rokana* yang berarti rukun/damai. Nama tersebut merupakan sebuah lambang bahwa kerajaan-kerajaan ini adalah kerajaan yang selalu rukun rakyatnya dan senantiasa menjaga kerukunan baik di dalam negeri maupun dalam urusan luar negeri. Dapat disimpulkan pula bahwa kerajaan-kerajaan di Rokan ini baru berdiri setelah Islam datang dan berkembang di Riau.

Keadaan Sungai Rokan yang besar hingga dapat dilewati oleh kapal-kapal pada masa lalu, menjadikan Sungai Rokan sebagai sarana penghubung perniagaan daerah pantai dengan daerah pedalaman. Beberapa hasil komoditas yang ada di daerah Rokan adalah rotan, daun nipah, damar dan ikan.<sup>170</sup> Selain itu, Sungai Rokan juga dijadikan sebagai sarana transportasi penghubung diantara kerajaan-kerajaan maupun masyarakat.



Foto Perkebunan Nipah di tepi Sungai di Riau (1920)

Sumber: Koleksi Perpustakaan Nasional

## C. RIAU PADA MASA INTERAKSI DENGAN BANGSA BARAT

Pantai Timur Sumatera mencakup alur pelayaran di Kepulauan Riau dan Lingga, Pulau Bangka dan Belitung. Aktivitas perdagangan yang terjadi di kawasan tersebut berkaitan dengan sistem pelayaran yang meliputi baik jalur sungai dan laut. Seperti yang sudah dijelaskan di awal bahwa selain letaknya strategis, cuaca dan karakteristik perairannya mendukung perkembangan kawasan di Pantai Timur Sumatera sebagai pusat kegiatan perniagaan.

VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie* atau Maskapai Dagang Hindia Timur), sebagai perwakilan kepentingan Belanda di Asia, mulai tertarik dengan wilayah Pantai Timur

Sumatera khususnya daerah Riau sejak tahun 1615. Ketertarikan tersebut beralasan karena VOC melihat dengan menguasai Pantai Timur Sumatera maka dapat menguasai salah satu jalur perdagangan internasional, yaitu Selat Malaka. Loji pertama VOC akhirnya didirikan di Inderagiri pada masa pemerintahan Sultan Jamaluddin Keramatsyah. Dia adalah sultan ke-4 dari Kesultanan Indragiri. Dalam perkembangannya, VOC lebih berkonsentrasi membangun pusat kegiatan perdagangan mereka di Batavia (1619) sehingga mengabaikan lojinya di Inderagiri. VOC mengalami kerugian karena ternyata kalah bersaing dengan para pedagang Tionghoa, Portugis dan juga Inggris yang sudah lebih dulu aktif di Selat Malaka. Perdagangan di Inderagiri tidak banyak membuahkan hasil. Keputusan untuk menutup loji di Inderagiri diambil pada 1622.

Perusahaan dagang Belanda ini mengubah haluan ke Pantai Barat Sumatera dan mendirikan

loji di sana. Namun ternyata dalam perkembangannya perdagangan di Pantai Timur Sumatera tetap ada. Hanya saja berlangsung secara apa adanya. Perdagangan tetap berjalan walaupun terjadi penurunan produksi emas dan lada dari Inderagiri. Perebutan jabatan dan wilayah kekuasaan menjadi

alasan utama perdagangan di Inderagiri, begitu juga di kesultanan lain yang ada di Riau, pada masa itu tidak mengalami perkembangan yang berarti. Mulai dari perang melawan Aceh, lalu dengan Minangkabau dan kemudian menghadapi VOC.<sup>171</sup>



Foto Pelantikan Sultan Siak yang dihadiri oleh Bangsa Barat tahun 1889

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Perdagangan di Riau kembali aktif pada masa Kerajaan Riau Lingga pada tahun 1722. Sejak saat itu, Pelabuhan Riau mulai dikenal. Selain menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan transit antara timur dan barat, wilayah pedalaman yang menghasilkan lada dan emas menjadikan Pelabuhan Riau ramai dikunjungi para pedagang. Hal itu juga didukung dengan keberadaan Riau di jalur dagang Selat Malaka. Komoditi pada masa tersebut antara lain rempah, kain cita, gambir, damar, rotan, kemenyan dan pinang.<sup>172</sup>

Namun lagi-lagi persoalan perebutan kekuasaan menjadi penyebab melemahnya aktivitas perdagangan di Riau pada masa itu.

Hubungan dagang antara kesultanan dan VOC tidak selamanya mulus. Selain VOC menaikkan bea ekspor impor, perusahaan ini juga turut campur dalam urusan pemerintahan. Perebutan kekuasaan dalam keluarga Kesultanan juga terjadi, ditambah lagi pemberontakan rakyat. Dalam upaya meredam hal tersebut, VOC semakin banyak melakukan campur tangan dalam urusan pemerintah setempat sejak tahun 1784 (saat Kerajaan Riau Lingga kalah perang). Memang kemudian aktivitas perdagangan di Riau mengalami pertumbuhan, bahkan ketika Singapura didirikan. Dengan berdirinya Singapura persaingan ekonomi semakin menjadi-jadi.<sup>173</sup>

Riau sudah menjadi kawasan dagang yang pesat setidaknya sejak abad ke-17. Berdasarkan paparan Elisa Netscher, Resident Riau pada 1861-1870, kita dapat menjumpai pedagang dari Borneo, Celebes dan Singapura di Riau.<sup>174</sup> Ketika itu Singapura belum memiliki peran yang begitu penting dalam aktivitas perdagangan di Kawasan Selat Malaka. Kurangnya pengawasan dan perhatian terhadap Riau Kepulauan membuat Pemerintah Kolonial mengeluarkan *Koninkelijk Besluit* No. 104 pada 10 April 1828. Keputusan tersebut menjadikan Riau sebagai sebuah kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas (*Vrijhaven van Riouw*) dan berlaku aktif mulai 1 Januari 1829.<sup>175</sup> Harapan pemerintah kolonial adalah aktivitas perdagangan dan pelayaran di Riau dapat menyaingi Singapura. Namun dalam perkembangannya, aktivitas perdagangan di kawasan Pantai Timur Sumatera tidak berhasil menyaingi kemajuan perdagangan Singapura. Meskipun begitu aktivitas perdagangan dan pelayaran di Riau sejak adanya campur tangan Belanda mengalami pasang surut yang menarik untuk dipahami.

## Perdagangan

Seperti yang sudah dijelaskan di awal, bahwa kemajuan aktivitas perdagangan di Riau tidak lepas dari kehadiran Orang Minangkabau. Dapat dikatakan orang Minangkabau begitu bergantung dengan keberadaan perbukitan dan sungai di Riau. Karena barang dagang dapat dibawa melalui jalur darat melalui perbukitan kemudian diteruskan melalui jalur sungai dan laut hingga ke Johor maupun Tumasik (Singapura). Perdagangan kain, emas, dan gambir tidak dapat berjalan dengan lancar tanpa bantuan kota sungai di Riau. Seperti pada tahun 1789, perdagangan kain terus menjamur dari tepi Danau Singkarak hingga ke pedalaman Sumatera. Kegiatan perdagangan yang terus meningkat membuat pemerintahan kolonial kewalahan. Mulai dari Aceh sampai Palembang, dari pedalaman seperti Jambi, Petapahan, Indragiri, Siak dan Bengkalis, aktivitas perdagangan berlangsung dengan dinamis. Orang datang dan pergi ke Pantai Barat tidak hanya membeli barang tapi juga menjual barang dagangan dari pedalaman.<sup>176</sup>



Foto Penduduk Melayu Riau mendayung sampan dalam kegiatan perdagangan tahun 1925

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Setelah bermigrasi ke Siak, memang orang Minangkabau semakin menyebar di sepanjang Pantai Timur Sumatera dari Batu Bara hingga Asahan. Mereka menghubungkan pelabuhan di Selat Penang dengan para konsumen dan produsen komoditi di Minangkabau. Keberadaan pasar dan sungai tersebar dari hulu hingga hilir sungai meningkatkan kegiatan perdagangan. Selain Petapahan, titik perdagangan lainnya di Siak adalah Pekanbaru. Lalu kota selanjutnya adalah Siak Sri Indrapura, yang berjarak kurang lebih 80 mill dari muara sungai.<sup>177</sup> Pekanbaru yang sekarang merupakan ibukota provinsi Riau sudah terkenal sebagai pasar utama Siak Sri Indrapura.<sup>178</sup> Terkenalnya tempat ini karena perahu dengan beban cukup berat bisa mencapai tempat ini. Kapal-kapal yang berlayar di Pekanbaru dapat mengangkut beban hingga 30-50 koyan. Jadi segala muatan perahu-perahu kecil dari hulu dikumpulkan di kota ini kemudian diangkut sekali jalan ke Penang atau Tumasik. Begitu pula sebaliknya, ketika barang dagang dari negeri seberang diangkut ke Pekanbaru, sudah siap perahu-perahu kecil untuk mengantarkannya ke hulu. Lamanya perjalanan turut ditentukan oleh cuaca dan biasanya perjalanan keluar lebih cepat dari perjalanan kembali.<sup>179</sup>

Setelah tiba di Siak Sri Indrapura, peran orang Minangkabau tidak lagi dominan. Ada pedagang dari golongan sultan dan golongan atas dari Kesultanan Siak, ada juga para pedagang Arab dan keturunannya yang menetap di Pekanbaru. Pada tahun 1823, orang Arab telah berhasil melakukan hubungan dagang antar selat. Mereka menggunakan kapal besar yang muatannya mencapai nilai 20.000 dolar Spanyol. Ada sekitar 400 perahu yang bersandar di Siak Sri Indrapura. Seakan mendapat keistimewaan, mereka mendapat dukungan dari sultan tidak hanya untuk membuat kapal sendiri, tetapi juga menaikkan cukai ekspor impor yang melewati sungai tersebut. Dari pemasukan cukai tersebut, pada 1823, sultan

dan bangsawan berhasil mengumpulkan sejumlah kekayaan.<sup>180</sup>

Hubungan dagang Siak dengan Penang kali pertama tercatat pada 7 Juli 1787. Ada perahu dari Siak yang membawa muatan gambir dan perahu gambir ini terus tercatat hingga 1790-an, yaitu sepanjang statistik pelabuhan terus disusun.<sup>181</sup> Akibat dari perdagangan gambir tadi, perairan Siak disinggahi banyak kapal dari tempat-tempat lain yang tertarik oleh perdagangan Penang. Pada 1790-an sampai awal 1800-an, setidaknya 30 sampai 40 kapal Bugis besar mengunjungi Siak tiap tahun untuk membeli garam, sutra kasar, bahan kasar, kain dan komoditi lainnya sungai untuk diperdagangkan kembali. Ada juga kapal dari Jawa, Borneo dan Coromandel.<sup>182</sup>

Keterikatan hubungan dagang Minangkabau dengan Riau terus berlangsung saat kopi menjadi komoditi internasional. Kopi dari Minangkabau merupakan salah satu komoditi yang paling banyak dicari. Sekali lagi, pelabuhan sungai di Pantai Timur Sumatera mengambil peran penting sebagai entrepot dalam perdagangan kopi Minangkabau. Pelabuhan di wilayah Riau bersifat sebagai pelabuhan transit untuk menampung bahan-bahan pokok daripada sebagai entrepot. Mereka juga diposisikan sebagai distributor atau pedagang perantara. Adapun pedagang perantara yang sesungguhnya dalam perdagangan kopi di Pantai Timur Sumatera adalah orang-orang Tionghoa.

Topografi Kota Baru di hulu Sungai Kampar Kanan berkaitan dengan meningkatnya perdagangan gambir di Limapuluh Kota. Aktivitas perdagangan di sepanjang sungai di wilayah Riau pada masa itu semakin melesat setelah penanaman kopi pada awal dekade abad ke-19 dan terbentuknya Singapura pada 1819. Sungai Kampar Kanan dilalui kapal-kapal yang muatannya sebagian besar adalah kopi dari Limapuluh Kota. Dampak dari aktivitas perdagangan tersebut, terbentuklah

pemukiman baru di sepanjang tepi sungai yang berfungsi sebagai pos penampungan barang dagangan.<sup>183</sup> Ada tiga pangkalan penting lain yang berkembang di hulu anak sungai dan menyatu dengan aliran Sungai Kampar Kiri, kemudian terbelah menjadi Pangkalan Kapas, Pangkalan Sari dan Pangkalan Indarung. Tiap pangkalan sudah berfungsi setidaknya sejak abad ke-17, saat Johor melakukan ekspansi ke Kampar.<sup>184</sup>

Sungai Kampar menjadi pilihan akses utama untuk berdagang dengan Singapura. Sama halnya dengan Siak, situasi perdagangan di sepanjang sungai Kampar didominasi oleh orang Minangkabau. Dominasi orang Minang bahkan sampai ke pos penampungan terakhir di hilir Kampar yaitu Pelalawan. Setelah dari situ, barang dagangan akan berpindah tangan ke pedagang perantara yang disebut “Melayu Pantai”. Keterkaitan orang Minangkabau dengan topografi Riau pada masa itu, menguntungkan kedua sisi. Hulu Sungai Kampar dapat berkembang karena adanya aktivitas dagang yang dilakukan orang Minangkabau. Mereka menyalurkan komoditi dari pedalaman Minangkabau melalui jalur darat untuk kemudian diekspor ke Johor maupun Singapura.

Pangkalan hulu sungai dibentuk menjadi sebuah pemukiman mandiri yang berkembang menjadi pos penampungan barang dagangan. Perjalanan dagang melalui jalur darat untuk menemukan aliran sungai menjadikan pangkalan hulu sungai menjadi titik penting dalam aktivitas perdagangan bagi orang Minangkabau dan Riau secara bersamaan. Setidaknya ada lima pangkalan yang terbentuk sejak beberapa abad sebelumnya. Pertama Pangkalan Kota Baru yang terdapat di persilangan dua jalan setapak yang terpisah dari Mungkar dan Sarilamak di Limapuluh Kota. Kemudian, Pangkalan Kapas yang melayani bagian timur Lembah Limapuluh Kota dan yang pos terdekat dari Taram. Pangkalan Sarai yang dapat dicapai melalui tiga jalan yang berbeda dari

Halaban. Lalu Pangkalan Indarung yang dapat dicapai dengan jalan setapak dari Menganti di Lembah Sumpur.<sup>185</sup>

Kedudukan Sungai Inderagiri juga tak kalah penting dalam perdagangan di Riau yang berhubungan erat dengan Minangkabau. Sungai Inderagiri menjadi jalur distribusi bagi hasil bumi Minangkabau karena Menganti masih dihubungkan dengan Siluka di Inderagiri Atas melalui jalan setapak. Jelaslah bahwa aktivitas perdagangan di Riau tidak terlepas dari keberadaan orang Minangkabau dan hasil buminya.

Penggunaan jalur darat melalui Bukit Barisan juga tidak dapat dikesampingkan karena topografi Sumatera yang begitu unik. Dari kelima pangkalan tersebut, Pangkalan Kota Baru yang menjadi pos Limapuluh Kota bagian utara dan Pangkalan Sari yang menjadi pos Halaban dan Lintau di dekatnya, juga Lembah Sumpur Atas adalah titik-titik penghasil kopi di Minangkabau.<sup>186</sup> Walaupun berpenduduk sedikit tetapi budi daya dan perdagangan kopi dapat menggerakkan perekonomian di Minangkabau dan Riau secara bersamaan.

Berdasarkan paparan Dobbin, sistem perdagangan yang berlaku di sungai di Riau pada saat itu serupa satu sama lain, baik di Kampar, Siak begitu pula di Inderagiri. Karena panjang jaraknya dan waktu yang diperlukan untuk mengangkut barang-barang ke sana dan kembali ke Singapura sama saja, para pedagang perantara yang beroperasi di jalur ini tentu melakukannya dengan keuntungan yang lebih kecil. Sehingga barang dapat diimpor ke Minangkabau dengan harga yang lebih rendah daripada yang diimpor melalui Padang karena di sana barang-barang impor dikenai pajak.

Melalui jalur dagang Pangkalan Kota Baru, pedagang dan pembawanya harus lewat darat dari Sarilamak ke pelabuhan. Dijelaskan bahwa

perjalanan ini memerlukan waktu dua hari bagi orang yang membawa barang. Kelompok dagang seperti ini biasanya terdiri atas 8 sampai 10 orang, dengan 2 orang masing-masing membawa setengah pikul kopi dan sisanya membawa bekal selama perjalanan. Perjalanan lewat laut dimulai dari pangkalan. Sedangkan aktivitas bongkar maut dilakukan di berbagai pos pengumpulan di sepanjang Sungai Kampar karena ada kemungkinan untuk pindah ke perahu lebih besar sewaktu mendekati muara sungai. S

Seperti di Pangkalan Kota Baru, perahu dapat berlayar dengan muatan 100 pikul lebih dengan 3 sampai 6 orang awak. Semakin berlayar ke hilir di Taratakbuluh, maka barang-barang yang dapat dibawa dalam perahu bisa lebih besar hingga ke Pelalawan, pos pengumpulan utama di Kampar. Sedangkan untuk tujuan Penang, barang dibawa melalui jalur darat di tepi Sungai Siak menuju ke Pekanbaru. Perjalanan ini memakan waktu selama 6 sampai 8 jam.<sup>187</sup>

Dalam perkembangannya, Pelalawan adalah kota yang mengalami pertumbuhan paling luar biasa setelah Singapura berdiri. Pelalawan

dijadikan titik bongkar muat dari kedua cabang Sungai Kampar. Dari Pelalawan, barang dagang dibawa dengan kapal yang bertiang 3. Awak kapalnya terdiri dari 20-30 orang. Merekalah yang akan mengantar barang sampai ke Singapura.

Lamanya perjalanan yang ditempuh jika melalui jalur perdagangan ini dapat dijabarkan sebagai berikut, dari Kota Baru ke tempat pertemuan Sungai Kampar Kanan dan Kampar Kiri diperlukan waktu 10 sampai 12 hari. Perjalanan masih memerlukan waktu 3 sampai 4 hari lagi untuk sampai ke Pelalawan. Barang dagangan akan sampai di Singapura dalam waktu kurang lebih 6 hari.<sup>188</sup> Sedangkan perjalanan pulang ke Pelalawan bisa dilakukan dengan mendayung dengan galah bambu panjang. Untuk mencapai Kota Baru dari Pelalawan dibutuhkan waktu kurang lebih satu bulan. Kalaupun ada rute lain, waktu tempuh yang dihabiskan juga hampir sama. Pos penampungan di antara Pangkalan Kapas dan Pelalawan di Sungai Kampar Kiri adalah Kutu. Masih ada lagi jalan darat yang menembus hutan di antara desa-desa di Kampar Kanan dan Kampar Kiri dan semuanya sejak abad 17 sudah dilalui.<sup>189</sup>

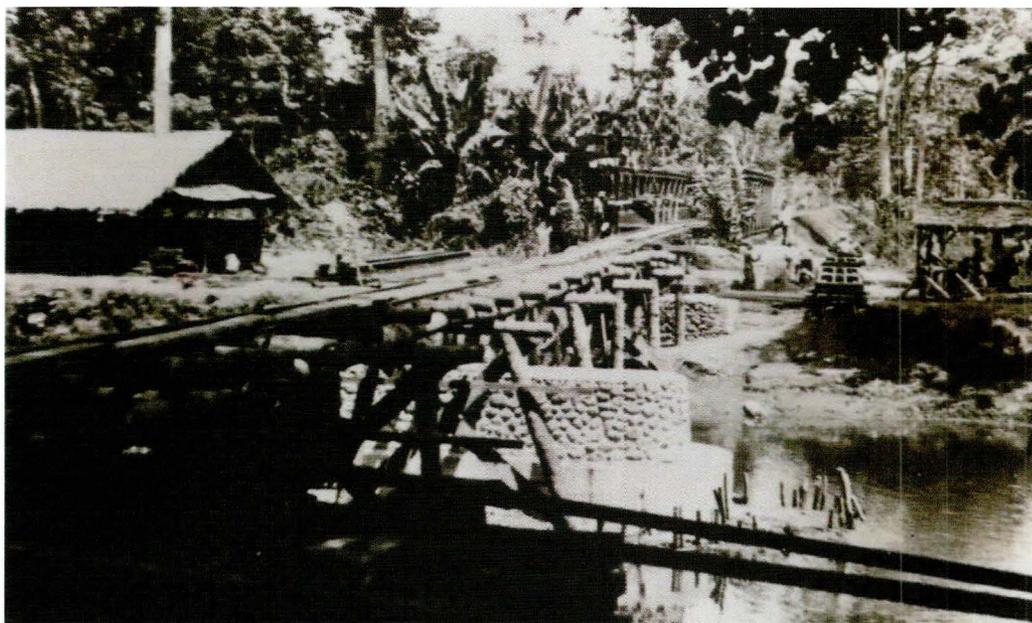


Foto Jembatan Kereta di Sungai Kampar, Bengkalis Riau tahun 1925

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Para pedagang perantara Minangkabau bekerja hanya sampai di Pelalawan. Sesudah itu, barang dagang diserahkan kepada kapten kapal Melayu. Dobbin menuliskan bahwa belum ada data akurat mengenai biaya transpor dan perbedaan harga antar kapten kapal. Apa yang dapat diperkirakan adalah harga jual kopi di pasar Halaban, Taram atau Mungkar adalah f 8 per setengah pikul dan ditambah biaya transpor f 1,60 ke pangkalan yang terdekat pada 1834. Sehingga harga jual kopi menjadi f 9,60 per setengah pikul. Belum lagi biaya transpor ke Singapura sebesar f 8,30, termasuk biaya untuk bea cukai. Sehingga harga jual di Singapura untuk satu pikul kopi tidak boleh lebih dari harga belinya di Padang. Ada kemungkinan harga tersebut bisa lebih tinggi di Padang. Namun kemudian para pedagang perantara sudah cukup puas dengan keuntungan yang didapat dari perdagangan barang-barang impor dari Singapura dengan harga yang sangat murah.<sup>190</sup>

Pada abad ke-17 hingga ke-18, ketika bangsa Barat sudah turut serta dalam aktivitas perdagangan di Sumatera bahkan hingga pedalaman, jalur Pantai Timur Sumatera terbukti paling mudah dituju dan dicapai. Bahkan pada saat perdagangan kopi Minangkabau sedang meroket, daerah di pangkalan dan muara sungai di Riau mengalami perkembangan ekonomi. Contohnya adalah Pelalawan, daerah tersebut dibangun di atas rakit dan tiang di tengah belukar lebat yang tak dihuni. Penduduk Palalawan terdiri dari orang Minangkabau, Johor dan Melayu pesisir. Mereka memilih untuk menanam tanaman dagang di pelabuhan. Masyarakat pedagang hidup dan menjalankan usaha terpisah dari orang kaya Siak yang menguasai Pelalawan.<sup>191</sup> Terdapat bukti bahwa orang-orang kaya di Pelalawan, seperti di Siak, juga memiliki perahu-perahu besar untuk disewakan. Pada umumnya, perahu-perahu dari Pelalawan menyeberang ke Singapura secara berbarengan sebanyak 10 atau 12 rombongan

dengan tujuan saling melindungi. Muatan tiap perahu sampai 200 pikul dengan 15 sampai 30 orang awak. Dalam aktivitas perdagangan ini, tiap awak memiliki bagian dari muatan yang dibawa, sama seperti kaptenya.<sup>192</sup>

Berkembangnya perdagangan kopi di Minangkabau dan jalinan dagang dengan Singapura bergantung pada jalur darat dan pelayaran sungai di wilayah Riau pada saat itu. Perdagangan kopi dengan Singapura tumbuh secara bertahap, dengan gambir dan akasia sebagai ekspor awal Minangkabau ke pelabuhan baru ini. Perkembangan Singapura yang begitu cepat sebagai entrepot untuk seluruh Asia Tenggara juga mendukung berkembangnya pesatnya aktifitas perdagangan kopi. Pada 1825, sekitar 1.088 pikul kopi tiba di Singapura dari Minangkabau melalui Sungai Kampar. Pada 1826 terjadi peningkatan ekspor sebesar 4.452 pikul dan pada 1829 mencapai 9.600 sampai 12.000 pikul kopi yang diekspor ke Singapura tiap tahunnya.<sup>193</sup>

Aktifitas perdagangan di Pantai Timur Sumatera terus berkembang sampai kemudian mengalami kemunduran pada tahun 1841. Seperti yang sudah disampaikan sebelumnya bahwa perdagangan Minangkabau pada saat itu sangat bergantung kepada jalur sungai di Riau. Baik melalui jalur darat dan jalur sungai, para pedagang Minangkabau melakukan ekspor impor ke Johor, Penang dan Singapura. Ditemukan bukti tunggakan piutang NHM<sup>194</sup> di Padang dan Payakumbuh sebesar f 1.600.000. Sebagian besar tunggakan itu dimiliki oleh pedagang Cina dan Melayu.<sup>195</sup> Hingga tahun 1844, volume perdagangan Minangkabau belum pulih sepenuhnya. Keadaan itu tentu mempengaruhi aktifitas perdagangan di sungai-sungai di Riau.

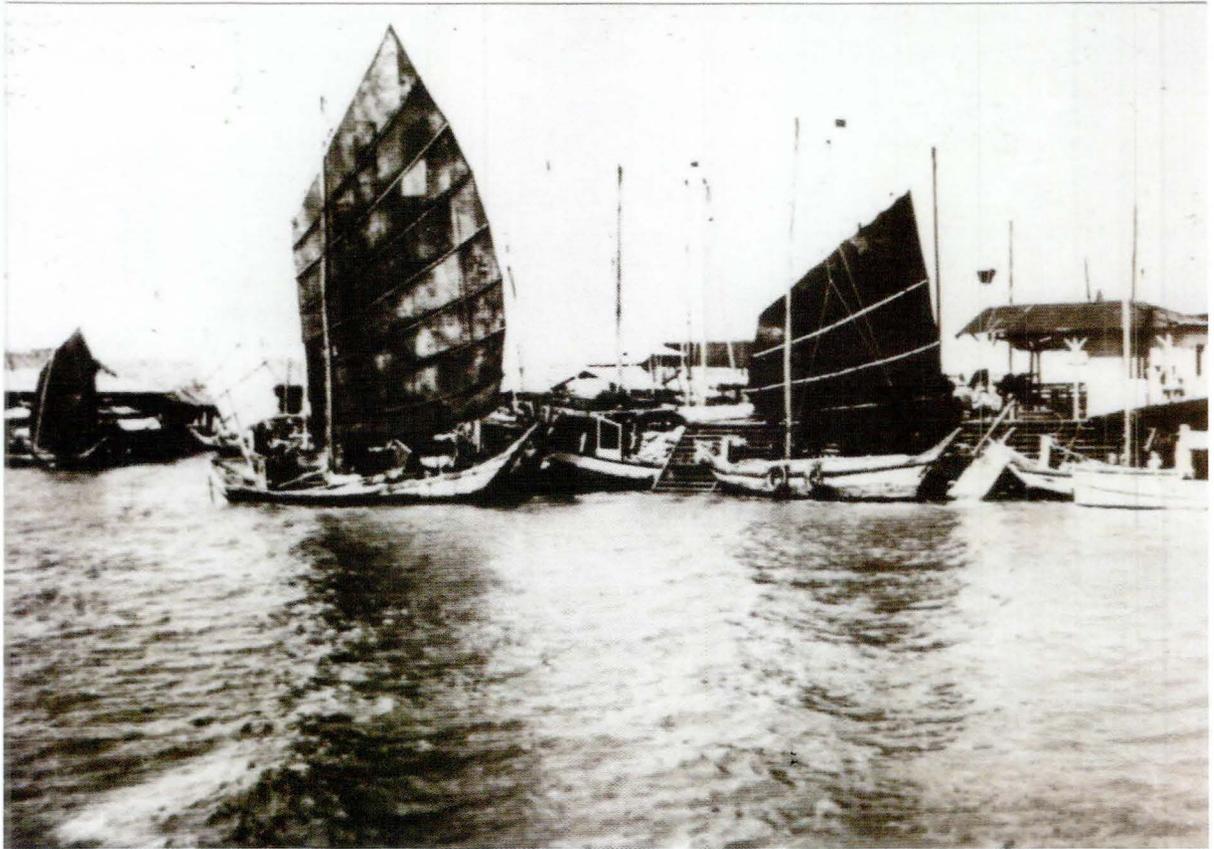


Foto Perahu Nelayan yang datang dari Bengkalis diperiksa oleh Petugas di Riau (1925)

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Kopi dari Minangkabau menjadi komoditi yang diekspor ke Johor, Penang dan Singapura. Namun kemunduran di tahun 1841 membuat lesu aktifitas perdagangan tersebut. Kebijakan penanaman kopi dari Gubernur Jenderal Van Den Bosch maupun promosi tekstil Belanda yang dilakukan NHM ditujukan sebagai suatu bentuk persaingan terhadap kantor perwakilan dagang Inggris di Padang. Namun ternyata, Inggris lebih mampu menghadapi kondisi krisis tersebut. Meski demikian, setelah tahun 1841, perusahaan Inggris yang ada di Padang semakin bergantung dengan NHM. Bahkan setelah tahun 1847, hanya ada sedikit pedagang Cina yang mampu bangkit dan memukayulai aktivitas perdagangan di Padang.

Kecenderungan yang berkembang setelah tahun 1841 adalah semakin banyak yang membutuhkan suntikan dana dari NHM di Padang. Hanya ada satu pialang Cina yang mendapat

persetujuan pinjaman dari NHM. Pialang tersebut juga mendapat pinjaman karena sudah menjalin kerjasama dengan banyak perusahaan Eropa sehingga dapat bertahan saat krisis 1841.<sup>196</sup> Pedagang Minangkabau juga masih bertahan meskipun posisinya tidak sekuat pedagang lainnya. Mereka yang menjadi anggota NHM disebut sebagai pembantu pialang. Para pedagang kecil dari dataran tinggi tidak pernah menukarkan kopinya dengan orang Cina secara langsung yang menawarkan komoditi kain atau barang lainnya. Mereka lebih memilih uang perak Amerika dan tembaga Belanda yang sedang populer.<sup>197</sup>

Kebijakan ekonomi yang diambil oleh Van Den Bosch ternyata tidak dapat diterapkan di Sumatera. Sehingga perdagangan kopi di Minangkabau lambat laun semakin menurun. Keadaan ini mempengaruhi aktifitas perdagangan di perairan sungai di Riau. Setelah menghadapi

krisis tahun 1841, kebijakan pemerintah kolonial Hindia Belanda di Minangkabau semakin memukul perdagangan kopi di Minangkabau. Kebijakan tersebut berlaku di bagian timur Minangkabau tengah di mana ini wilayah ini sekarang merupakan bagian wilayah.

Kebijakan pemerintah kolonial adalah peningkatan efektifitas dalam upaya membatasi bahkan cenderung memutus hubungan dagang Minangkabau dengan para pedagang di Pantai Timur Sumatra. Pemerintah Hindia Belanda ingin mengarahkan hubungan dagang ke pelabuhan-pelabuhan Belanda di Pantai Barat Sumatra. Sejak 1825, Residen de Stuers sudah memiliki insiatif untuk memutus hubungan dagang dengan Singapura dan Penang yang dikontrol oleh Inggris. Cara yang ditempuh ialah dengan menutup jalur perdagangan di perairan sungai

Riau yang terhubung dengan Minangkabau. Di tiap pos pengumpulan atau pangkalan didirikan pos penjagaan dan para pedagang diwajibkan membayar bea cukai ekspor impor.<sup>198</sup>

Van Den Bosch memiliki pandangan yang sama. Menurutnya, untuk mensukseskan perdagangan di Pantai Barat Sumatra, jalur perdagangan di Pantai Timur Sumatera harus ditutup. Dia berencana untuk membangun benteng-benteng di semua anak sungai Pantai Timur Sumatera yang dapat dilayari, termasuk Sungai Siak, Kampar dan Inderagiri. Pendirian benteng-benteng tersebut tidak bertujuan untuk memungut bea cukai tapi hanya untuk menutup jalur perdagangan di perairan sungai.<sup>199</sup> Dua strategi yang diambil Van Den Bocsh tersebut berpengaruh langsung terhadap aktifitas perdagangan di perairan sungai di Riau.



Foto Perahu Rakit di Tepi Sungai Kampar tahun 1920

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Strategi pertama adalah pendirian benteng-benteng kecil di jalan utama keluar dari Limapuluh Kota dan sekitarnya. Strategi kedua adalah mengadakan perjanjian dengan para sultan yang berkuasa di dekat muara-muara sungai di Pantai Timur Sumatera. Perjanjian pertama dengan Sultan Jambi mengenai jalur perdagangan di perairan Sungai Batanghari pada November 1833, dan dengan Sultan Inderagiri mengenai jalur dagang di perairan Sungai Inderagiri di tahun yang sama.<sup>200</sup>

Akibatnya para pedagang kopi Minangkabau yang berdagang di hilir sungai-sungai Riau mengalami kemunduran. Kegiatan ekspor impor dari para pedagang tersebut ke Penang dan Singapura juga menurun. Para pedagang di Singapura dan Penang juga mengeluhkan hal yang sama dimana impor pada 1836 dan 1837 mengalami penurunan menjadi 8.000 pikul kopi. Jumlah tersebut sudah merupakan gabungan impor dari kedua kota pelabuhan.<sup>201</sup> Akibat selanjutnya dari kebijakan van den Bosch adalah pos-pos dagang di Pantai Timur Sumaterat ermasuk di Sungai Kampar, Siak dan Indragiri ditinggalkan. Walaupun kegiatan perdagangan mengalami penurunan, namun tetap ada pedagang Minangkabau dan Melayu yang menjalin hubungan dagang dan melakukan ekspor impor dengan Singapura dan Penang.

Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan pemerintah Hindia Belanda dan Kesultanan di Riau mendatangkan konflik. Gesekan tersebut telah terjadi sejak masa VOC. Penyebabnya beragam mulai dari pihak Belanda turut campur dalam pemerintahan, tuntutan bea ekspor dan impor yang tinggi, adu domba yang terjadi di lingkungan keluarga kerajaan, hingga pemberontakan rakyat. Di bidang perekonomian, konflik sering terjadi antara para pedagang Tionghoa dan perusahaan dagang Belanda yang ada di Riau. Jaringan dagang yang sudah terbentuk antara pedagang Tionghoa di Riau dengan orang Tionghoa di Singapura menyebabkan kerugian di pihak pemerintah Hindia Belanda.

Walaupun pemerintah kolonial membangun rute pelayaran di Pekanbaru dan Taratakbulu melalui Sungai Siak dan Sungai Kampar pada tahun 1873, hal tersebut tidak banyak mempengaruhi keadaan. Apa yang terjadi justru semakin seringnya penduduk menjalin hubungan dagang dengan pedagang Arab dan Tionghoa terlebih untuk komoditi garam.<sup>202</sup> Selanjutnya pemerintah kolonial Hindia Belanda kembali memblokade jalur perdagangan di perairan Riau. Pada tahun 1882, Sungai Inderagiri ditutup dengan kapal perang Belanda sehingga kegiatan ekspor impor ke Semenanjung Malaya dan Singapura terhenti. Sebagai dampaknya, banyak pedagang Tionghoa dan Arab yang tinggal di Rengat meninggalkan Inderagiri. Blokade yang dilakukan Belanda sungguh menyusahkan para pedagang termasuk pedagang Melayu Riau. Namun karena kesulitan yang terjadi dan aktivitas ekonomi yang terhenti maka pemerintah kolonial menghentikan blokade yang berlangsung sejak Maret hingga September 1882.<sup>203</sup>

Pada tanggal 26 Januari 1888, pemerintah kolonial menandatangani beberapa perjanjian dagang dengan sultan yang berkuasa di Riau. Perjanjian itu terdiri dari pemungutan cukai oleh Belanda, baik untuk perniagaan, perusahaan, dan pribadi. Belanda juga memungut cukai untuk perkebunan, surat izin, dan pajak perorangan. Pajak terakhir dikenakan terhadap para pedagang sagu yang melakukan ekspor.<sup>204</sup> Sekali lagi, perekonomian di Riau menjelang abad ke-20 mengalami stagnasi karena intervensi Belanda yang masif.

Sementara itu, hubungan dagang Riau dengan Singapura semakin tak terhindari, seperti halnya yang terjadi di Jambi. Para pedagang Bugis, Tionghoa, Melayu, dan juga Arab yang berada di Riau lebih memilih untuk menjual komoditinya ke Singapura secara langsung. Perkebunan karet juga menjamur di wilayah Riau, sehingga ketika terjadi *boom* pada 1925-1929, Riau juga merasakan dampaknya. Tetapi, dampak itu tidak menyeluruh

karena Bagansiapiapi masih eksis dengan industri perikanan dan garam hingga saat ini. Meskipun demikian, adanya turut campur pemerintah Hindia Belanda juga telah memajukan perdagangan di wilayah Riau.

Terdapat dua jenis perusahaan yang terbentuk di Riau pada masa pemerintahan kolonial, selain emas, kayu gelondongan, perikanan dan garam. Kedua jenis perusahaan tersebut adalah: pertama, perkebunan (*onderneming*), dan kedua, pertambangan (*mijnbouw*). Perusahaan perkebunan yang dimaksud adalah perkebunan tanaman ekspor. Berikut ini adalah perusahaan-perusahaan perkebunan yang ada di Riau:<sup>205</sup>

1. *Cultuur Maatschappij Indragiri* memiliki *onderneming* Gading dan *onderneming* Airmolek. Keduanya merupakan perkebunan karet. Sedangkan *onderneming* Sungai Sago khusus ditanami gambir.
2. *Japura Rubber Company Ltd.* memiliki *onderneming* Japura yang ditanami karet.
3. *Sungai Parit Rubber Company* adalah perusahaan pemilik *onderneming* Sungai Parit yang ditanami karet.
4. *Sungai Parit Fibre and Rubber Lands Ltd.* memiliki dua *onderneming* yaitu Sungai Parit yang ditanami karet dan Pita Colombia yang

ditanami nanas.

5. *Indragiri Rubber Company* adalah pemilik *onderneming* Sungai Lala yang ditanami karet.
6. *Klawat Syndicate* juga memiliki *onderneming* karet di Klawat.
7. *Cultuur Maatschappij Pengalihan* adalah perusahaan yang fokus pada penanaman kelapa. Perusahaan ini adalah pemilik *onderneming* Pengalihan, Kualacenako dan Pekantua.
8. *Indische Hout Company Maatschappij Indragiri* adalah perusahaan yang memiliki HPH (Hak Pengelolaan Hutan). Perusahaan ini berpusat di Inderagiri Hilir sedangkan pabrik pemotongan kayunya berada di Teluk Bagus dan Sabang.
9. Ada juga perusahaan pengelolaan sagu yaitu Perusahaan Pengelolaan Sagu Serka dan Perusahaan Pengelolaan Sagu Gaung.

Terkait dengan perusahaan pertambangan, terdapat sebuah perusahaan tambang milik Perancis yang membuka pertambangan batu bara di Kualacenako. Selain itu, *Nederlansch Koloniale Petroleum Maatschappij* yang membuka pertambangan minyak bumi di Reteh 1 dan Reteh 2. Penemuan lokasi tambang terus bertambah. Pada dekade awal abad ke-20 sudah ditemukan cadangan batu bara di Kotocerenti dan Sungailingkaran.<sup>206</sup>



Foto Jala Ikan yang digunakan Masyarakat Untuk menangkap Ikan (1920)

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Cina yang terkemuka dari Medan bernama Tjong A Fie. Serikat ini baru berdiri sekitar tahun 1917.

Sama halnya dengan perdagangan kayu, karet, lada dan emas, industri perikanan dan garam di Bagansiapiapi juga mengalami pasang surut. Industri tersebut mendatangkan banyak keuntungan antara tahun 1898-1909 karena kekayaan ikan dan udang di Muara Sungai Rokan.

salah satu kawasan paling ramai dalam pelayaran dunia sejak masa Kerajaan Malaka hingga saat ini.

Sebagai bukti betapa kawasan perairan tersebut begitu aktif, Kerajaan Malaka sudah menggunakan dua buah undang-undang, yaitu Hukum Kanun dan Undang-undang Laut Malaka. Undang-undang tersebut berisikan adat pelayaran di Malaka, peraturan pelayaran, hukum, hak

Terkait dengan industri perikanan di Riau, Bagansiapiapi menjadi satu-satunya *onderafdeeling* yang aktifitas perdagangannya bergantung pada ikan dan garam, bukan perkebunan. Hal ini didukung dengan melimpahnya ikan di Muara Rokan. Arus pasang laut di Muara Rokan mengangkat lumpur dari dasar laut yang menjadi zat makanan ikan. Keunikan Muara Rokan adalah bentuk alirannya yang berkelok-kelok dan hantaman arus sungai yang memperkuat turbulensi sehingga kadar oksigen tinggi dan baik untuk pertumbuhan ikan.<sup>207</sup> Belum lagi hamparan hutan mangrove di Muara Rokan yang semakin

mendukung tingginya populasi ikan.

Intervensi pemerintah kolonial di Riau juga hadir dalam industri perikanan dan garam. Garam yang menjadi bahan pengawet ikan, perdagangannya dikontrol oleh pemerintah kolonial. Pada 1902, pemerintah kolonial menerima pemasukan dari monopoli garam sebesar f9.456.466. Kemudian meningkat lagi menjadi f.122.633.988,21 pada 1913. Pemasukan tersebut terus meningkat seiring dengan bertambahnya permintaan ikan dari Bagansiapiapi yang diekspor ke Singapura.<sup>208</sup>

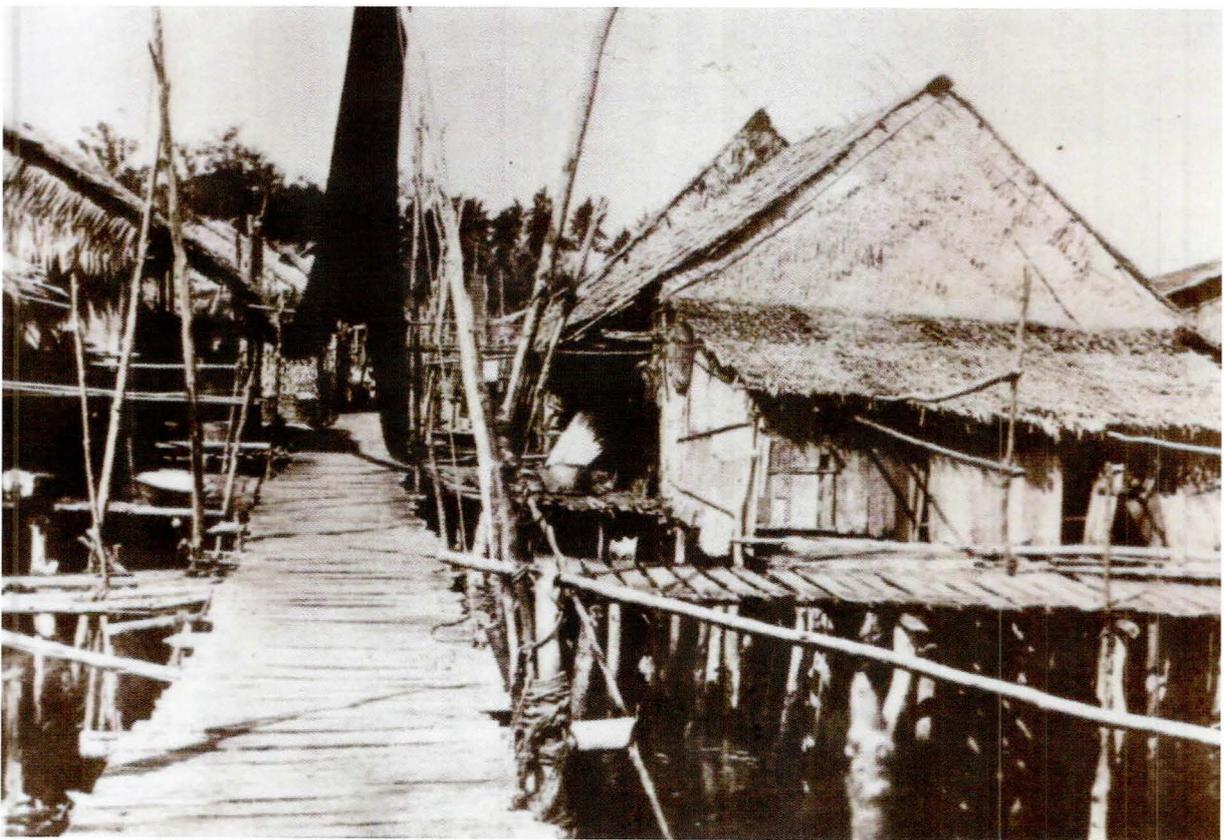


Foto Perkampungan Orang Cina di Tepi Sungai Siak tahun 1925

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Peranan orang Tionghoa dalam memajukan industri ikan dan garam di Riau juga sangat menonjol. Ada dua organisasi yang mengelola monopoli garam di Bagansiapiapi yang dipercayai Belanda. Pertama, Serikat Garam *Chin Tong*. Serikat ini mengelola penjualan, penyimpanan dan

pengiriman garam. Sebelum adanya serikat, para petani garam menjual garam dengan harga yang lebih tinggi dari ketetapan pemerintah. Serikat mengontrol harga jual garam dengan batasan harga f3 per pikul. Selain itu, ada juga serikat garam yang dipimpin Khoe, yang bekerjasama dengan kapitan

## 2. Inderagiri

Kuantan/Indragiri merupakan dua nama untuk sebuah sungai. Kuantan merupakan nama untuk kawasan hulu sedangkan Indragiri untuk kawasan hilir. Sebelumnya di perairan Sungai Indragiri terletak Kerajaan Kritang. Kerajaan ini sebenarnya berpusat di perairan Sungai Gangsal, yang merupakan wilayah

karena di titik Petapahan tersebut terdapat emas dan timah. Pada perkembangannya, dua komoditi itu menjadi andalan Riau. Terkait dengan pelayaran sungai, maka Sungai Siak dan Sungai Kampar menjadi nadinya. Jalur sungai tersebut merupakan jalur penghubung baik barang maupun orang dari Minangkabau ke Selat Malaka, juga ke Singapura.

dengan ukuran seperti itu, daya tampungnya berkurang. Namun, *Bilungkang* dapat bergerak lebih cepat dari jalur. Karena itu, *bilungkang* cocok digunakan di Sungai Kuantan atau bagian hulu Inderagiri, khususnya di kawasan yang berair deras. *Bilungkang* banyak digunakan di Tanjunggandang. Kedua jenis perahu ini dimiliki oleh penduduk asli Riau. *Bilungkang* dimiliki oleh penduduk di Muaro, Siluka dan Tanjunggandang, sedangkan jalur banyak dimiliki oleh penduduk di Lubukambacang dan Teluk Kuantan.

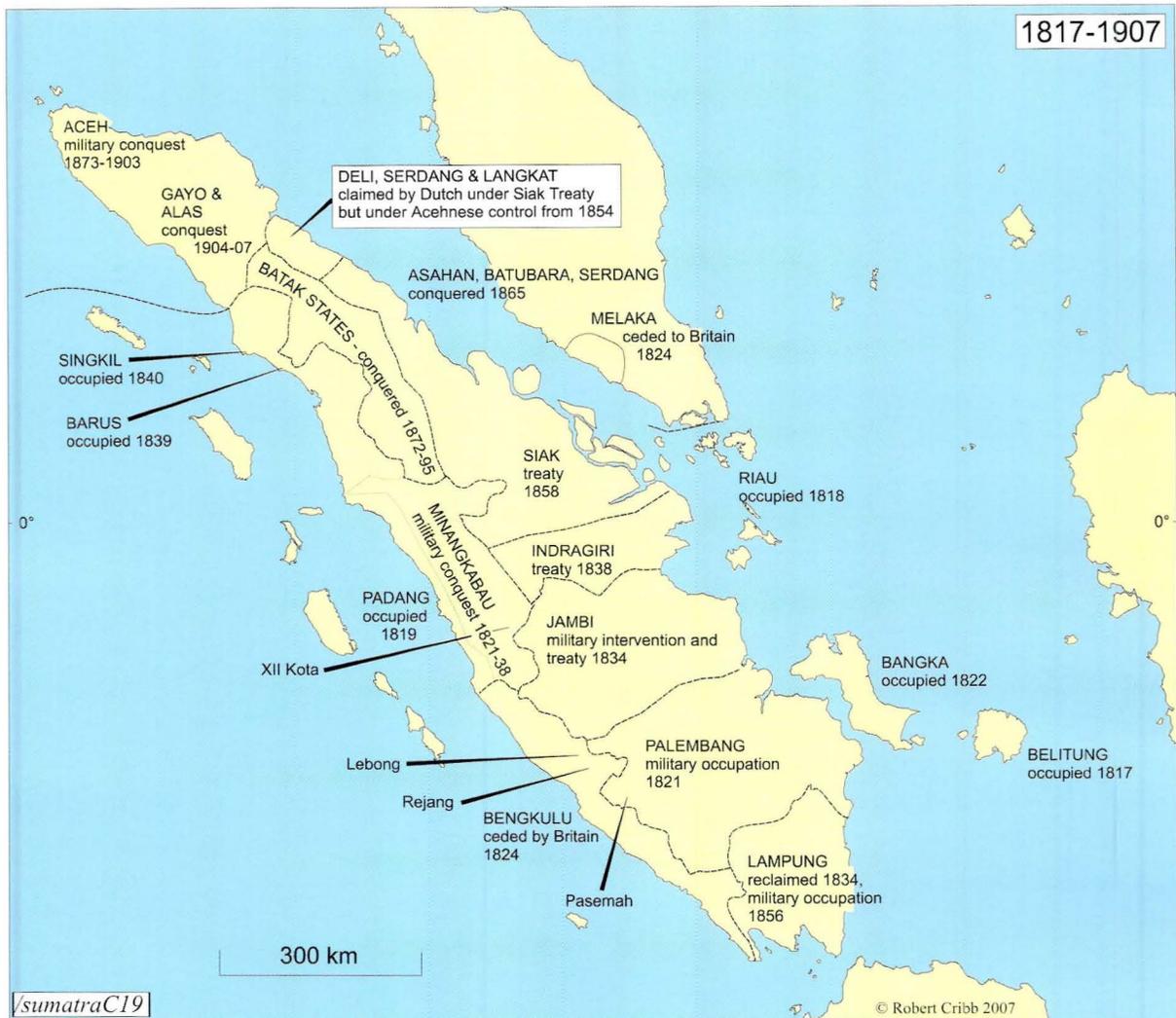
Pelayaran dengan *Bilungkang* dimulai pada pagi hari, dimulai dari Muaro. Sedangkan waktu tempuh, tergantung dengan sering atau tidaknya perahu tersebut singgah di pemukiman di pinggir Sungai Kuantan/Inderagiri. Rute pelayaran dengan *Bilungkang* adalah Muara, Siluka dan Duriangadang. *Bilungkang* dapat memuat beban antara 30 sampai dengan 60 pikul. Pola perjalanan *Bilungkang* adalah rombongan. Dalam satu rombongan terdapat paling sedikit 10 *Bilungkang*. Gusti Asnan menuliskan ada dua manfaat dari pola perjalanan ini yaitu, pertama, memudahkan pelayaran saat bongkar muat muatan. Kedua, mengantisipasi adanya perampokan selama pelayaran.<sup>213</sup>

Selain jalur dan *bilungkang*, kapal uap juga sudah digunakan di perairan sungai di Riau sejak awal abad ke-20, tepatnya tahun 1908. Penggunaan kapal uap dimulai dari Rengat dan Teluk Kuantan yang dimiliki oleh KPM (Koninklijk Paketvaard Maatschappij). Tidak hanya itu, kapal motor juga sudah berlayar di perairan sungai di Riau. Selain dimiliki oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda, perahu motor juga dimiliki oleh para pedagang Tionghoa. Waktu tempuh melalui sungai dari

dari Rengat ke Teluk Kuantan memakan waktu 22 jam. Sedangkan dari Teluk Kuantan ke Rengat menghabiskan 15 jam perjalanan. Ketika musim hujan sungai menjadi lebih sulit untuk dilayari sehingga waktu tempuh berubah menjadi 36 jam dan 27 jam.

Sedangkan untuk perjalanan menggunakan perahu, maka waktu tempuh dari Rengat menuju Teluk Kuantan adalah antara 3-4 hari, sementara dari Telukkuantan menuju Rengat menghabiskan waktu 2-3 hari. Lamanya perjalanan sudah termasuk dengan kegiatan bongkar muat barang dan menurunkan dan mengangkat penumpang di beberapa titik. Bila terjadi hujan maka waktu tempuh bertambah menjadi 5-7 hari dan 4-5 hari. Karena berangkat dari hulu maka penumpangnya adalah orang Minangkabau dari Tanah Datar, Buo, Kumanih dan Sibiluran. Para pedagang ini memiliki tujuan ke Muaro, Siluka dan Duriangadang.

Gusti Asnan memaparkan bahwa terdapat 21 pelabuhan transit sepanjang Lubukambacang sampai Rengat yang disinggahi para pedagang Minangkabau. Adapun pelabuhan transit adalah Lubukambacang, Baangsupurogo, Kotabaru, Telukkuantan, Sentajo, Pangian, Baserah, Inuman, Kualakerinci, Kualasianipoh, Baturijal, Pranap, Binto, Pulupisang, Bungo, Kualatengah, Tanjungsujua, Danautuo, Lala, Airmolek dan Japura.<sup>214</sup> Apa yang menarik dari perdagangan dan pelayaran di sungai yang terdapat di Pantai Timur Sumatera adalah penggunaan jalan setapak. Jalan setapak dapat kita temui di daerah Pantai Timur Sumatera bagian tengah seperti Jambi, Palembang dan juga Riau.



Peta Wilayah Sumatra masa Kolonial tahun 1817 - 1907

Sumber: Digital Atlas of Indonesian History, Robert Cribb

Banyaknya pelabuhan transit menunjukkan banyaknya jalan setapak yang digunakan untuk melakukan perdagangan hingga ke pedalaman Riau. Jalan setapak antar sungai dimulai dari Sungai Kuantan, Inderagiri sampai Sungai Kampar Kiri. Meskipun demikian, hanya ada lima titik tujuan akhir di Sungai Kampar Kiri, yaitu: Gunungsahilan, Langgam, dan 3 pangkalan yaitu Pangkalan Sungai Bungo, Pangkalan Bungut dan Pangkalan Rotan.

Seperti yang sudah dijelaskan di awal, terdapat lima pangkalan di Sungai Kampar Kiri. Dari kelima pangkalan tersebut, para pedagang Minangkabau akan melanjutkan perjalanan

mereka menggunakan perahu untuk mencapai tiga pelabuhan transit lainnya. Adapun tiga pelabuhan transit tersebut adalah Pangkalan Boko-Boko di hulu Sungai Boko-Boko, Cubadak di hulu Sungai Kerinci dan Pangkalan Lelan Dayung di hulu Sungai Pelawan. Barulah kemudian perjalanan dilanjutkan melalui jalur setapak untuk mencapai pelabuhan Siak Sri Inderapura. Dari sana, alat transportasi yang digunakan adalah kapal atau perahu dengan tujuan Penang, Malaka atau Singapura.

Di bagian hilir, jenis perahu atau kapal yang berlayar di Inderagiri lebih beragam. Hal tersebut disebabkan oleh lebar dan dalamnya sungai. Selain itu, banyaknya jenis kapal atau perahu juga

dipengaruhi oleh ketergantungan warga dalam menggunakan alat transportasi tersebut. Hingga seperempat pertama abad ke-20, penduduk di tepi Sungai Inderagiri masih menggunakan perahu atau kapal. Adapun jenis perahu atau kapal yang digunakan adalah kapal uap, kapal motor, kapal layar, kapal layar motor dan kapal tradisional. Ada dua ukuran perahu/kapal yang berlayar di kawasan hilir yaitu yang lebih kecil dari 300 m<sup>3</sup> dan lebih besar dari 300 m<sup>3</sup>. Kapal milik KPM mulai membuka pelayanan secara teratur dari Rengat ke Singapura sejak 1908.<sup>215</sup>

Pemerintah Hindia Belanda begitu giat untuk mengembangkan aktifitas perdagangan dan pelayaran di Pantai Timur Sumatra, terlebih lagi pelayaran domestik. Meskipun pada awalnya Van Den Bosch berusaha untuk menghentikan aktivitas tersebut karena lesunya perekonomian di Pantai Barat Sumatra.<sup>216</sup> Setelah berhasil melewati masa krisis pada tahun 1841, ternyata kebijakan yang diambil pemerintah kolonial Hindia Belanda tidak cukup mampu untuk menyandingkan pelabuhan di Riau dengan Singapura. Seperti kesusahan yang dihadapi Belanda di Jambi, kebanyakan pemilik modal adalah para pedagang Tionghoa yang lebih banyak menjalin hubungan dagang dengan Singapura. Kenyataan tersebut didukung oleh pernyataan J.S.G. Gramberg ketika singgah di Tanjungpinang pada 1863:

“Ibukota Riau yang dapatlah dikatakan cukup bebas dalam perdagangannya... dengan pelabuhan bebasnya, Riau tidaklah akan menjadi saingan yang berbahaya bagi Singapura yang sedang berkembang pesat. Riau bahkan dapat ketinggalan karena terlalu pesatnya gerak Singapura.”<sup>217</sup>

Perubahan tersebut terjadi saat memasuki abad ke-20 saat KPM mulai membuka pelayanan perjalanan di beberapa pangkalan di Riau seperti dari Rengat ke Singapura. Pelayaran di perairan sungai di Riau tentu saja mengalami kemajuan

sejak masuknya kapal dalam ukuran besar di kawasan hilir Riau. Berdasarkan data *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie* sejak 1915-1939, setidaknya ada tiga pelabuhan utama di perairan sungai di Riau yang aktif disinggahi kapal-kapal besar yaitu Prigiraja, Tembilahan dan Rengat. Selain itu ada Siak Sri Inderapura dan Pekanbaru yang juga disinggahi kapal-kapal besar walaupun jumlah kunjungan tidak sebanyak ketiga pelabuhan tersebut.<sup>218</sup>

Prigiraja, Rengat dan Siak Sri Inderapura merupakan pelabuhan yang ramai dikunjungi karena lokasinya yang strategis. Prigiraja berada di muara Sungai Kuantan/Inderagiri dan sekaligus menjadi daerah penampungan barang yang dibawa dari hulu. Rengat ramai dikunjungi para pedagang karena merupakan ibukota *Afdeeling Inderagiri* dan bergairahnya ekonomi kawasan Kuantan akibat produksi karet. Siak Sri Inderapura yang sudah menjadi pelabuhan utama bahkan sejak masa kerajaan. Hal tersebut berhasil dipertahankan karena terjalinnya hubungan dagang yang baik dengan Penang dan Singapura.

Tembilahan baru diperhitungkan setelah dasawarsa keempat abad ke-20. Hal tersebut terjadi karena melemahnya perekonomian di hulu (Kuantan) dan meningkatnya imigran di hilir (Inderagiri). Meningkatnya permintaan kopra setelah 1930 juga menjadi pemicu Tembilahan menjadi pelabuhan yang aktif. Selain itu, ada banyak pelayaran perahu/kapal dari kota ini ke beberapa “anak sungai” dan “anak air” dari Sungai Kuantan/Indragiri.<sup>219</sup> Sejak 1930 hingga menjelang pasca-Proklamasi, Tembilahan terus aktif menjadi kota perdagangan bahkan hal tersebut berhasil menjadikannya sebagai kota administratif.

Pemerintah Hindia Belanda menyediakan tiga buah kapal yang khusus untuk rute ke Tembilahan dari aliran “anak sungai” Cenaku. Kemudian untuk rute Tembilahan-Singapura, tersedia dua kapal dengan nama Inderagiri

dan Donggala yang berlayar setiap minggunya. Sebagai pemilik modal besar, tentu saja pedagang Tionghoa juga mengambil untung dari bisnis pelayaran. Pengusaha Tionghoa memiliki lima kapal yang melayani rute Tembilahan-Singapura yang berlayar setiap minggu secara teratur., setiap minggu. Sedangkan untuk perahu milik orang Tionghoa Singapura juga tersedia, dan melayani rute Singapura-Tembilahan.<sup>220</sup> Namun pelayaran tersebut tidak teratur. Secara keseluruhan setidaknya ada 20 transportasi air yang pangkalan utamanya ada di Tembilahan.

Selain pelayaran dengan kapal besar, KPM juga menyediakan pelayaran dengan kapal uap kecil yang disebut *sleepbooten* dan kapak dempa

atau *hekwieler*. Kedua jenis kapal ini disediakan KPM untuk pelayaran antarkota dalam sungai di Pantai Timur Sumatra. Berikut ini adalah rute pelayaran di perairan sungai di Riau.<sup>221</sup>

- 1.Pelayaran di Sungai Rokan dan Rokan Kanan, yang melayani Tanahputih-Rambah-Tanahputih.
- 2.Pelayaran di Sungai Siak dan Tapung Kiri yang melayani Pekanbaru-Kasikan-Pekanbaru.
- 3.Pelayaran di Sungai Kampar yang melayani Taratakbuluh-Pelalawan-Gunungsahilan-Taratakbuluh.
- 4.Pelayaran di Suangai Kuantan yang melayani Rengat-Telukkuang-Lubukambacang.

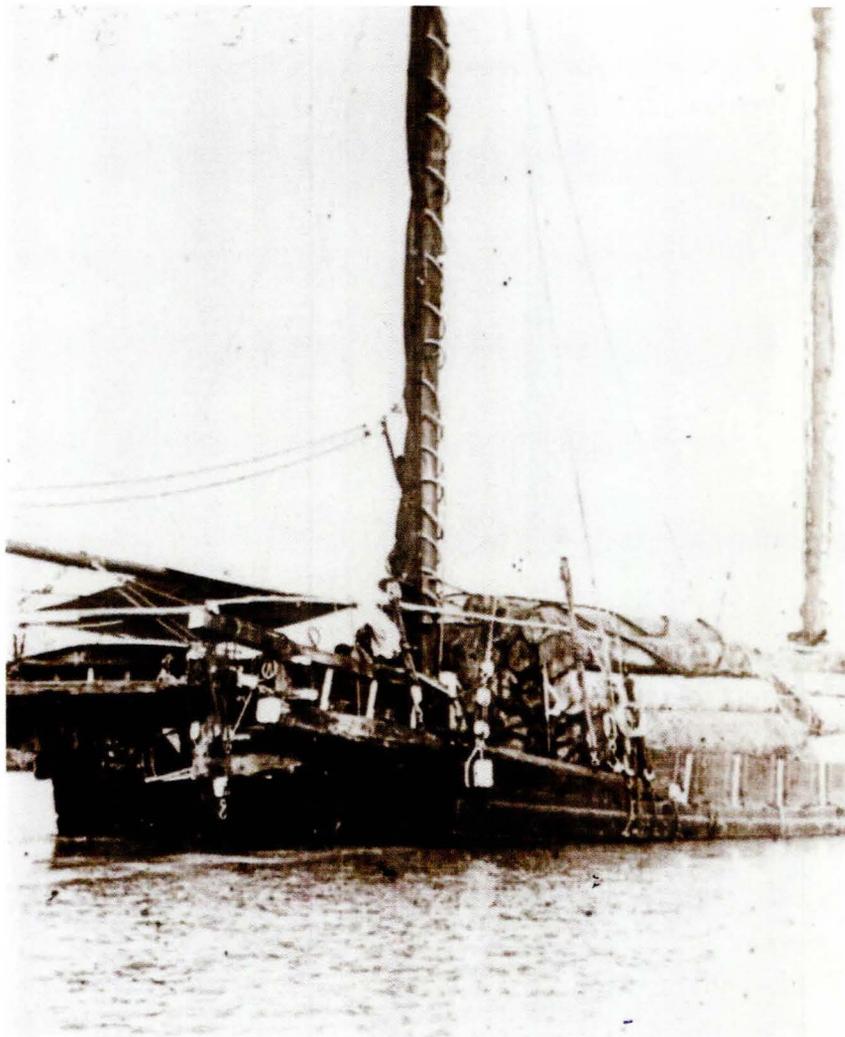


Foto Kapal Tongkang pembawa Kayu dari Pulau Penyengat menuju Riau tahun 1905  
Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Dampak dari pelayaran sungai di Riau adalah berdirinya pusat-pusat bisnis di tepi sungai. Bisnis tersebut adalah penyediaan kayu potong baik untuk dikirim ke luar negeri maupun untuk diolah menjadi bangunan. Di sepanjang sungai di Riau ditemukan rumah-rumah pemotongan kayu yang disebut *tanglong* atau panglong. Bisnis ini mulai berkembang pada awal 1930an. Dari pemaparan Gusti Asnan, pada masa tersebut sudah terdapat 17 *tanlong* di kawasan sungai. Ini membuktikan bahwa sungai tidak saja dilayari kapal atau perahu tapi juga dihanyuti oleh kayu. Kayu yang sudah ditebang di pedalaman maupun di hulu hanya

perlu dihanyutkan melalui sungai untuk sampai di masing-masing *tanglong*.

Mereka yang memiliki hak untuk menebangi kayu di hutan disebut *pachter*. Sungai Siak merupakan perairan yang paling banyak dihanyuti kayu gelondongan milik para *pachter*. Kayu gelondongan dari hutan Riau sudah diekspor ke Singapura sejak tahun 1930. Penebangan kayu secara terus menerus mengakibatkan gundulnya hutan dan keruhnya air sungai. Pencemaran sungai bertambah parah karena karena tumpukan kayu gelondongan secara masif dalam waktu yang lama.<sup>222</sup>

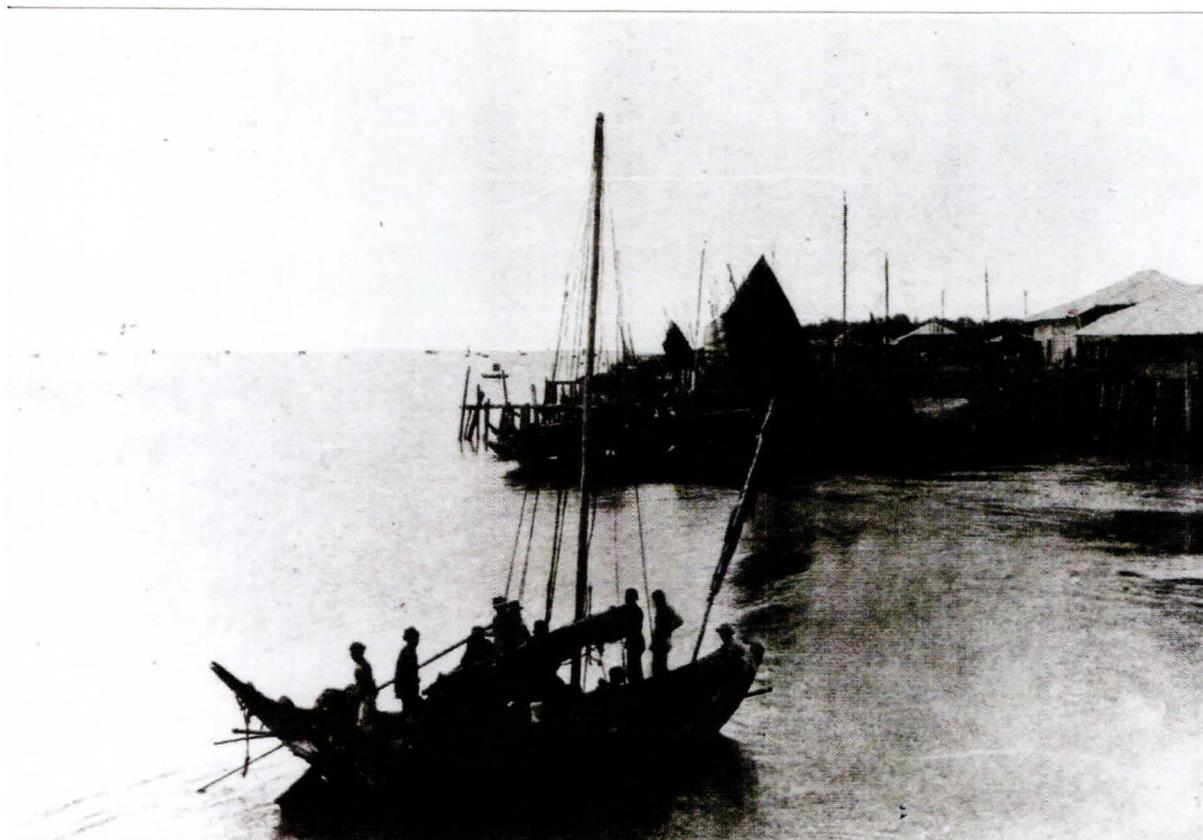


Foto Lalulintas Perahu Nelayan di Bagansiapiapi awal abad ke 20

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Terdapat kegiatan pelayaran yang ramai pedagang di Riau yaitu pelayaran di perairan Bagansiapiapi. Sebagai bandar ikan yang ramai, perairannya dipenuhi dengan kapal uap dan kapal layar. Industri perikanan menarik kedatangan kapal uap dan kapal layar dalam jumlah ratusan setiap

tahunnya ke Bagansiapiapi.<sup>223</sup> Bahkan pada 1920, sudah ada kapal motor yang singgah. Jumlahnya sekitar 35 unit dengan muatan mencapai 13.055 m<sup>3</sup>.

Pelayaran dari Muara Rokan menuju wilayah pedalaman juga berlangsung sebagai aktifitas perdagangan ikan kering dan juga udang. Bahkan

KPM membuka rute pelayaran internasional dan domestik dari Bagansiapiapi untuk mendukung aktivitas perdagangan ikan. Kapal-kapal milik pengusaha Tionghoa juga membuka jalur pelayaran yang sama dengan KPM. Sedangkan pelayaran ke sungai-sungai di hulu cukup menggunakan perahu atau kapal motor. Berikut ini adalah rute pelayaran KPM dari Bagansiapiapi:<sup>224</sup>

1. Bagansiapiapi-Muara Rokan berlayar sekali sebulan.
2. Bagansiapiapi-Singapura berlayar 12 kali setiap bulan.
3. Bagansiapiapi-Penang berlayar sekali sebulan.
4. Bagansiapiapi-Belawan berlayar sekali sebulan.
5. Bagansiapiapi-Jawa berlayar sekali sebulan.
6. Bagansiapiapi-Kalianget berlayar sekali sebulan.



Foto Perahu Nelayan Penangkap Ikan di Bagansiapiapi awal abad ke 20

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Rute pelayaran tersebut semakin menjelaskan bahwa memang hubungan dagang dan pelayaran di Pantai Timur Sumatera, khususnya Riau, sangat terkait dengan Singapura. Selat Malaka menjadi penghubung keduanya. Meskipun Riau dan Jawa berada dalam kesatuan Hindia Belanda, namun hal tersebut tidak mampu kiblak perdagangan dan pelayaran Riau. Baik Riau daratan dan Riau Kepulauan lebih banyak melakukan perdagangan dengan Singapura karena Singapura lebih dekat dan sudah menjadi bandar dagang internasional. Hubungan dagang orang Tionghoa, Melayu, Minangkabau dan Arab dengan pedagang di Singapura dan Malaysia (Penang) terbukti mampu mengalahkan intervensi dari pemerintah kolonial bahkan hingga masa Pendudukan Jepang.

## D. RIAU MASA KONTEMPORER

Memasuki periode kontemporer terjadi perombakan sistem administrasi di Riau. Bisa dikatakan wilayah administrasi pada masa pendudukan Jepang menjadi landasan pembentukan administrasi Provinsi Riau. Meskipun demikian sejak tahun 2002 Riau kepulauan sudah berdiri menjadi provinsi sendiri.

*Riau Shu* demikian penamaan wilayah administrasi Riau pada masa Jepang. Cakupan wilayah administrasinya adalah daerah Kuantan/Inderagiri yang pada masa pemerintah Hindia Belanda menjadi bagian *Residentie Riouwen Onderhoorigheden* yang beribukota di Tanjungpinang. Kemudian *Afdeeling Indragiri en Onderhoorigheden* dan *Afdeeling Bengkalis* yang sebelumnya menjadi bagian dari *Residentie Sumatra's Oostkust*. Sebagian dari *Afdeeling 50 Kota* yang sebelumnya menjadi bagian dari *Residentie Sumatra's Westkust*. Nama Pekanbaru menjadi terkemuka sejak masa Pendudukan Jepang karena dijadikan ibukota *Riau Shu*.

Pemilihan Pekanbaru menjadi pusat administrasi dikarenakan daerah tersebut terletak di pinggir Sungai Siak, sehingga menjadi titik penghubung antara Sumatera Barat dengan Semenanjung Malaysia. Selain itu, posisi Pekanbaru dekat dengan lokasi tambang minyak bumi yang baru ditemukan sekitar tahun 1920an. Ditambah lagi Pekanbaru dekat dengan titik tujuan dari rute kereta pengangkut batu bara dari Sawahlunto.

Asnan menyatakan bahwa Riau memiliki posisi penting selama Pendudukan Jepang. Hal tersebut disebabkan adanya pertambangan minyak bumi di sana. Minyak bumi merupakan komoditi penting bagi Jepang yang sedang terlibat dalam Perang Dunia II. Ada dua lokasi yang sudah menghasilkan barang tambang saat Belanda meninggalkan Riau, yaitu minyak bumi di Minas dan batu bara di Logas Tangko.<sup>225</sup> Pada perkembangannya ada beberapa titik pertambangan di Riau yang dibuka oleh Jepang. Titik-titik itu adalah Pertambangan batu bara di Kualacenko dan Logas, serta minyak bumi di Reteh dan Japura.

Jepang juga memodernisasi transportasi di Riau. Alih-alih melakukan pembangunan, transportasi di perairan sungai mulai ditinggalkan. Jepang memulainya dengan membangun Kuantan sebagai daerah perlintasan kereta api pengangkut batu bara dari Sawahlunto ke Pekanbaru. Dari Pekanbaru barulah komoditi diangkut menggunakan kapal ke Singapura dan Negara-negara lainnya. Pembangunan rel kereta api lainnya yang berdekatan dengan perairan sungai adalah ruas kereta api Muaro-Pekanbaru. Jalur rel kereta api itu berada di pinggir Sungai Kuantan.

Jepang tetap memanfaatkan fasilitas pelabuhan yang sudah ada di Riau untuk memudahkan pengiriman barang dari dan ke Singapura. Kita tahu bahwa pada masa Jepang, Singapura dijadikan pusat kedudukan tertinggi tentara Jepang di Asia Tenggara. Sedangkan Bukittinggi di Sumatera Barat menjadi pusat

kedudukan komadan tertinggi di Sumatra. Kedua tempat tersebut letaknya dekat dengan Pekanbaru. Jepang yang memahami kedekatan posisi geografis tersebut kemudian mengembangkan Pekanbaru, begitu juga dengan pelabuhannya. Tembilahan, Rengat dan Telukkuantan dijadikan pusat bongkar muat untuk keperluan militer Jepang.<sup>226</sup>

Selain memanfaatkan pelabuhan, Jepang juga mengubah beberapa daerah menjadi sawah sebagai lahan penyedia makanan pokok Jepang. Sementara pada masa itu perkebunan karet dan sagu semakin jarang ditemukan di Riau. Misalnya di daerah Tembilahan, yang ternyata cocok untuk ditanami padi. Hanya saja, hasil panen yang diterima rakyat begitu sedikit. Tidak ada pemasukan bagi rakyat juga karena pekerjaan tersebut dilakukan dengan paksa.

Jatah panen hampir semuanya untuk Jepang dan disisakan sedikit saja untuk bertahan hidup bagi rakyat.<sup>227</sup> Begitu pula dengan kelapa yang banyak tumbuh di Inderagri. Tentara Jepang memerintahkan rakyat untuk mengumpulkan dan menyerahkan sabut kelapa sebanyak 2 kg per keluarga per hari. Dapat dibayangkan betapa susahnyanya mengumpulkan sabut kelapa sebanyak 2 kg karena teksturnya yang ringan. Sabut kelapa digunakan sebagai bahan dasar pembuatan keset dan tali.

Keadaan pelayaran di Riau juga mengalami perubahan semasa pendudukan Jepang. Pelayaran tidak lagi berfokus pada perdagangan tapi kepentingan militer. Kapal samudera, kapal motor hampir tidak ada yang membawa penumpang dan barang dagangan. Memang pemerintah Jepang mengubah jalur pelayaran terpusat di Sungai Siak. Hal tersebut didukung dengan pembangun jalan raya dari Kuantan ke Pekanbaru.



Foto Jembatan yang melintasi Sungai Siak pada masa kini

Sumber: Pengumpulan data Direktorat Sejarah, 2015

Salah satu jenis kegiatan hiburan yang menggunakan perahu di perairan Kuantan/Inderagiri yaitu *pacu jalur* nyaris hilang. Pembangunan jalan raya dan kereta api mampu meredupkan pamor transportasi perairan sungai. Kalaupun ada kapal motor yang dimiliki Jepang, itu juga merupakan rampasan dari Belanda. Penggunaannya juga sesuai dengan kepentingan militer. Permasalahan jam operasi yang berkurang atau karena pemerintah Jepang tidak memiliki suku cadang menyebabkan sejumlah kapal motor menjadi rongsokan besi tua di pelabuhan.

Setelah kemerdekaan sungai kembali dijadikan bagian dari aktivitas sehari-hari. Hanya saja sekarang berubah fungsi menjadi tempat penyeludupan barang-barang. Penyelundupan terutama terjadi di perairan sungai Kuantan/Inderagiri. Ada dua faktor penyebab penyelundupan marak terjadi pada 1950-an di perairan tersebut, pertama, aparat pemerintah yang mau disuap. Kawasan Kuantan/Inderagiri begitu juga dengan Riau Kepulauan dikenal sebagai sarangnya aparat yang mudah disuap. Mereka itu berasal baik dari aparat bea cukai, Jawatan Pelayaran, maupun ALRI.

Kedua, dan ini yang menjadi faktor utama, yaitu keadaan ekomi yang tidak bergairah. Pemasukan tidak banyak, sehingga mereka mau melakukan perbuatan yang melanggar hukum. Pada tahun 1950-an, Riau darat dan Riau Kepulauan merupakan dua wilayah yang begitu berbeda dalam hal perekonomian. Regulasi pemerintah terhadap hasil perkebunan mengakibatkan pemasukan petani tidak menentu. Asnan menuliskan bahwa Riau Kepulauan sebagai “daerah dolar” dan Riau daratan khususnya Inderagiri sebagai “daerah rupiah”. Artinya kegiatan ekspor impor di Riau Kepulauan lebih “mudah” dibandingkan di daratan dan banyak kebijakan pemerintah lainnya yang malah menyulitkan pedagang di hilir dan para petani di Riau Daratan.

Penyelundupan yang terjadi Riau tidak lepas dengan hubungan dagang orang-orang di Riau dengan Singapura. Tidak jarang bahkan terjadi pembunuhan untuk memuluskan penyelundupan. Barang-barang yang diselundupkan dari Inderagiri ke Singapura adalah kopra, karet dan kopi. Komoditi yang terus berjaya hingga paska kemerdekaan. Sedangkan barang selundupan dari Singapura ke Inderagiri adalah pakaian, makanan, minuman, rokok hingga uang palsu. aktifitas perdagangan barang selundupan tidak hanya terjadi di Kuantan/Inderagiri tapi juga menyebar sampai ke pedalaman Sumatera Barat dan Jambi hulu.<sup>228</sup>

Maraknya pembangunan jalan raya membuat transportasi sungai kalah pamor. Penebangan hutan juga semakin marak dilakukan sejak tahun 1970-an di Riau. Pembukaan lahan perkebunan dan jalan lintas Sumatera menjadi gambaran Riau di tahun 1970-1980-an. Bahkan beberapa tahun belakangan kebakaran hutan menjadi masalah nasional dan regional karena asapnya menyebar dari Riau hingga Singapura dan Malaysia. Ekspor kayu gelondongan memang terus meningkat tapi kualitas air dan udara di Riau semakin tahun semakin buruk.

Hampir tidak adanya hutan mangrove, penyempitan lebar sungai dan semakin banyak anak sungai yang tidak dialiri air adalah bukti percepatan pembangunan industri di Riau. Pertambangan masih aktif hingga saat ini baik perusahaan milik negara maupun milik asing. Pamor Bagansiapiapi sebagai kota ekspor ikan juga menurun digantikan dengan Riau Kepulauan karena Bagansiapiapi berubah menjadi kota administrasi bukan lagi kota industri. Terkait pedangkalan kawasan Bagansiapiapi, hal tersebut sudah dibahas dalam laporan Belanda antara tahun 1924 hingga 1930. Memang pada saat itu tangkapan ikan masih melimpah hanya saja kuantitasnya menurun dari biasanya. Kualitas air sungai juga menurun sejalan

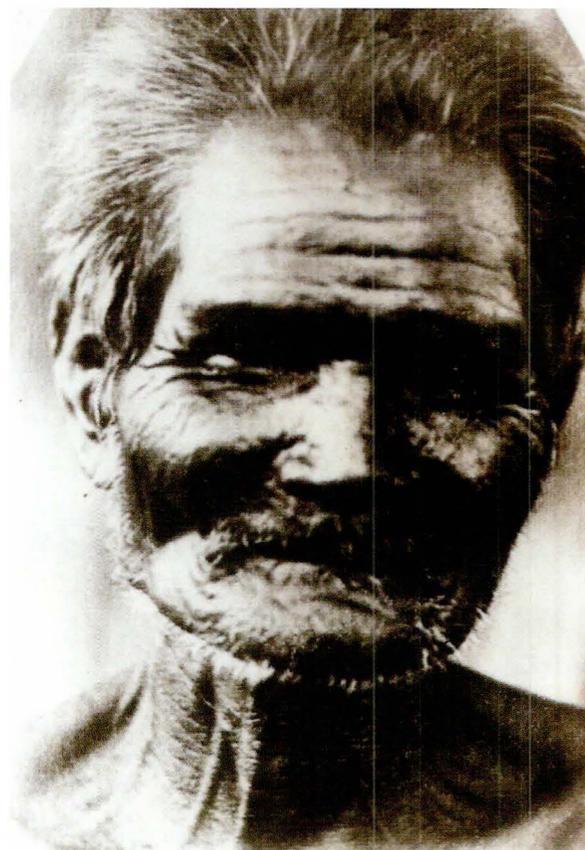
dengan berkembangnya panglong di tepi sungai di Riau.

Pendangkalan kawasan muara di Bagan\_ siapiapi pada masa tersebut ternyata menjadi titik balik keadaan Riau. Hutan hampir tidak ada, hutan mangrove juga demikian. Sungai-sungai besar di Riau masih berfungsi dengan baik hanya saja debit air berkurang, lebarnya juga demikian. Akibatnya lalu lintas sungai sudah tidak ada lagi. Jalur darat menjadi pilihan utama masyarakat karena lebih murah dan mudah. Pemerintah saat ini seakan-akan tidak melihat bahwa perubahan alam akibat eksploitasi berlebihan berdampak pada kesehatan masyarakat.

Namun demikian, saat ini semakin banyak kegiatan yang berfokus untuk menghidupkan sungai. Mulai dari festival sungai, kegiatan pelestarian sungai dan hutan oleh komunitas dan media massa. Eskpedisi sungai yang dilakukan Kompas pada antara tahun 2007 hingga 2009 menjadi titik awal perhatian media massa terhadap lingkungan, khususnya sungai. Walaupun begitu, kebakaran hutan dan pencemaran air dan udara di Riau terus terjadi. Tidak hanya penyelundupan barang dan makanan dari Singapura, tetapi juga penyelundupan ikan terjadi saat ini di perairan Riau Kepulauan.

Kepedulian pemerintah begitu diperlukan sebagai pemegang kekuasaan dan pembuat ketetapan. Eksploitasi perlu diberikan batasan yang jelas sehingga rakyat tidak menjadi korban. Kesadaran lingkungan juga diperlukan untuk merawat sejarah pelayaran dan perdagangan di Riau dari masa ke masa. Karena budaya perairan sungai begitu berbeda dengan perairan laut. Begitu juga dengan perairan sungai di Riau yang jika sudah tidak mungkin dipertahankan secara utuh, setidaknya masih diperhatikan melalui kebersihan sungainya.

## 5.2 Keberadaan Orang Laut di Provinsi Riau



Gambaran potret lelaki Orang Laut di Riau 1904  
Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Percepatan pembangunan yang dilakukan di wilayah Riau mulai dari masa pendudukan Jepang hingga saat ini tidak terlepas dari kesatuan masyarakat dan pemerintah. Seperti yang kita ketahui bahwa di beberapa wilayah di Indonesia, kelompok penduduk tertinggal menjadi tantangan dalam proses percepatan pembangunan tersebut. Hal ini juga terjadi di Riau yang terdiri dari beberapa kelompok masyarakat dan salah satunya belum memenuhi persyaratan sebagai Warga Negara Indonesia. Kelompok masyarakat ini adalah Orang Laut atau dalam beberapa literatur disebut *boat tribe/sampan tribe*.



Foto Perahu Tempat Tinggal Orang Laut 1905

Sumber: Koleksi KIT Arsip Nasional

Tantangan yang dihadapi pemerintah dalam masalah kependudukan adalah ketika dihadapkan dengan kelompok masyarakat atau suku di Indonesia yang masih menganut dinamisme, animisme begitu juga shamanisme. Sedangkan untuk syarat menjadi WNI adalah percaya kepada Tuhan Yang Maha Esa dan menganut satu dari enam agama yang diakui di Indonesia. Persoalan ini sebenarnya tidak hanya terjadi di Riau tapi juga di beberapa wilayah di Indonesia. Contohnya, suku Anak Dalam yang ada di Jambi yang sampai saat ini juga masih menganut kepercayaan leluhur Mereka tinggal dan bertahan hidup di dalam hutan.

Orang Laut seperti suku Anak Dalam. Mereka digolongkan sebagai salah satu suku bangsa Melayu tua yang masih bertahan dan memiliki pola hidup berpindah dari satu "laut" ke "laut" lainnya. Ciri

kebudayaan mereka juga berbeda dengan suku bangsa Melayu yang berdomisili di daratan.<sup>229</sup> Sebutan Orang Laut diberikan oleh Orang Melayu kepada kelompok masyarakat "pengembara" lautan (*sea nomads* atau *sea forager*), juga mereka yang hidup di sepanjang garis pantai (pesisir) di Kepulauan Riau. Sedangkan Orang Laut sendiri menyatakan bahwa mereka adalah *Orang Melayu asli (indigenour people)*. Mereka menyebut Orang Melayu daratan sebagai kaum Melayu dagang dan aristokratik.<sup>230</sup>

Pendapat lain mengenai siapa itu Orang Laut disampaikan oleh David Shoper.<sup>231</sup> Keberadaan Orang Laut bermula saat Tanah Melayu diperintah oleh Kesultanna Riau-Lingga sekitar abad ke-18. Mereka digambarkan sebagai kelompok masyarakat atau suku bangsa yang dibedakan berdasarkan wilayah domisilinya. Suku bangsa

tersebut terdiri dari Uku Tambus, Suku Galang, Suku Mantang, Suku Barok dan Suku Mapor.<sup>232</sup> Gabungan dari suku bangsa tersebut disebut “Orang Kerehan” yang mengabdikan kepada sultan dan bertugas menjaga perairan kesultanan. Mereka juga berperang dan menyediakan komoditas laut untuk kesultanan. Hubungan tersebut akhirnya membentuk pandangan bahwa Orang Melayu adalah kaum aristokrat dan juga pedagang. Hubungan dagang dengan Orang Tionghoa juga sudah terjalin sejak saat itu sebagai importir komoditi laut Kerajaan Riau-Lingga.

Keberadaan Orang Laut di kawasan Kepulauan Riau sudah melewati beberapa tahapan. Mulai dari masa *Batin* (kepala klan), Kesultanan Melaka-Johor dan Riau-Lingga, Pemerintahan Hindia Belanda, Pendudukan Jepang dan NKRI. Kaihdir menyatakan bahwa Orang Laut juga sudah melewati tiga pola pemerintahan mulai dari *traditional state* yaitu masa *Batin* sampai masa Kesultanan Melaka-Johor dan Riau-Lingga. Kemudian, masa *colonial state* yaitu pemerintahan kolonial Belanda dan Jepang. Ketiga, masa *nation state* yaitu masa kemerdekaan Indonesia hingga saat ini.<sup>233</sup>

Walaupun Riau Kepulauan sudah menjadi provinsi sejak tahun 2002, namun sejarah kelompok masyarakat tersebut masih terikat dengan Riau Daratan. Sejak tahun 1990, sebagian besar kelompok masyarakat ini telah beralih menjadi masyarakat semi-nomadik. Bagi mereka yang sudah menjadi semi-nomadik, kegiatan melaut hanya untuk mencari ikan. Selebihnya mereka menetap di rumah-rumah apung (*pile-dwellings*) yang terbuat dari kayu di pesisir pantai untuk menjajakan ikan hasil tangkapannya. Presentasi populasi Orang Suku Laut di awal 1990-an hanya 1% dari total penduduk Provinsi Riau.<sup>234</sup>

Bettarini menggambarkan perubahan pola hidup Orang Suku Laut setelah pemerintah memberlakukan kebijakan relokasi. Dari yang

tadinya hidup di sampan ke rumah panggung atau apung di tepi pantai. Pola hidup yang demikian juga mengubah cara berinteraksi mereka. Dari yang tadinya antar-kerabat (*interkinsmen*) ke antar-komunitas (relasi multietnis).<sup>235</sup> Perubahan tersebut menjadikan Orang Laut tidak takut meninggalkan rumah mereka yang juga menjadi pusat perekonomiannya yaitu sampan. Mereka tidak lagi menjadi kelompok masyarakat “terasing” karena dinilai kurang mampu beradaptasi dengan lingkungan yang baru (lingkungan berbasis daratan atau tanah).

Memang ada masa ketika mereka “dipaksa” oleh pemerintah untuk menepi ke pantai dan menetap di rumah-rumah panggung di sepanjang pantai di Riau Kepulauan.<sup>236</sup> Mereka dianggap lamban menanggapi perubahan sehingga status sosialnya lebih rendah dibanding kelompok masyarakat lain di satu pemukiman yang sama dengan Orang Laut.<sup>237</sup> Keadaan inilah yang menyebabkan mereka dikelompokkan sebagai masyarakat tertinggal.

Seperti yang sudah disebutkan di atas bahwa ada perubahan mata pencaharian. Adanya pergeseran pemukiman menjadikan pola mencari ikan mengalami perubahan. Jika tadinya mereka menangkap ikan dengan gayung, tombak atau bahkan ditangkap tanpa alat bantu, sekarang mereka menggunakan alat pancing. Posisi mereka bergeser juga menjadi buruh ikan. Hasil tangkapannya dijual kepada pengepul (*tauke*) untuk mendapatkan uang demi memenuhi kebutuhan sehari-hari. Perubahan tersebut menjadikan Orang Laut tidak lagi menjadi kelompok masyarakat yang mandiri tetapi bergantung kepada orang lain. Sederhananya, mereka begitu bergantung pada besar kecilnya nominal rupiah yang diterima dari *tauke*. Padahal sebelumnya mereka tidak menggunakan uang sebagai alat tukar.<sup>238</sup>

Perubahan pola hidup yang terjadi dengan Orang Laut sebenarnya juga dialami oleh

kelompok masyarakat lain atau suku bangsa lain di Indonesia. Perubahan ini diawali pada seperempat abad Indonesia merdeka, yaitu mulai dari 1970an hingga 1990an. Adanya program pemerintah yang diberi nama Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA) menjadi salah satu awal perubahan pola hidup dan pergeseran keberadaan suku bangsa atau kelompok masyarakat tertentu di Indonesia. Sekitar tahun 1970-an sampai 1990-an, pemerintah Indonesia membagi sasaran pembangunan desa dalam empat kategori, yaitu, desa swadaya (tradisional), desa swakarya (transisional), desa swasembada (*developed villages*) dan pra-desa (*previllages*). Colchester menyebutkan keadaan seperti ini sebagai *the expected stages of development through which rural communities are to progress uniformly as they move toward true integration into an advanced and modern Indonesia nation*.<sup>239</sup>

Indonesia modern yang dimaksud oleh Colchester tersebut berdampak pada suku bangsa dan kelompok masyarakat yang dalam status sosial beberapa wilayah dianggap lebih rendah. Orang Laut termasuk di dalamnya. Seperti halnya Suku Anak Dalam, Orang Badui, Orang Laut juga dicap sebagai bagian dari suku terasing (*isolated and alien peoples*) atau suku terbelakang (*isolated and backward peoples*). Sedangkan komunitasnya masuk dalam kategori tradisional.

Khaidir mengutip dari Chou terkait definisi suku terbelakang yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia pada masa itu. Definisi itu ialah: pertama, masih hidup berburu dan meramu makanan dari sumber-sumber alam. Kedua, masih menganut animisme dan shamanisme. Ketiga, masih belum memiliki tatanan sosial yang mapan atau terstruktur. Keempat, masih buta aksara. Kelima, hasil kebudayaannya berada di level terendah atau primitif. Keenam, masih melakukan barter.<sup>240</sup> Berdasarkan enam formula tersebut maka tidak hanya Suku Badui, Suku Anak Dalam, juga Orang

Laut di Riau Kepulauan menjadi sasaran program REPELITA pada masa itu. Permasalahan yang masih terus diperdebatkan hingga saat ini adalah predikat “komunitas tak beragama” terhadap kelompok masyarakat atau suku bangsa ini.

Komunitas tak beragama begitu terusik keberadaannya. Mereka menjadi kelompok masyarakat yang sudah ada jauh sebelum kemerdekaan bahkan menjadi bagian dari Indonesia setelah kemerdekaan. Namun identitasnya selalu dipertanyakan karena tidak menganut salah satu agama yang sudah diatur dalam perundang-undangan. Komunitas tak beragama dianggap menentang sila pertama Pancasila “Ketuhanan Yang Maha Esa”, karena masih menganut animisme dan shamanisme. Komunitas tak beragama mengalami keterasingan karena hal tersebut. Tidak hanya itu, mereka juga mengalami banyak kesulitan untuk mendapatkan pelayanan pemerintah.

Kesulitan mendapatkan pelayanan pemerintah masih terus dialami oleh komunitas tak beragama hingga saat ini. Tahun lalu, BBC Indonesia memuat laporan mengenai Orang Rimba atau Suku Anak Dalam di Jambi yang “masuk” Islam demi mendapatkan KTP (Kartu Tanda Penduduk).<sup>241</sup> Laporan tersebut disusul dengan laman Tirto.id yang menulis permintaan tetua Badui yang meminta Sunda Wiwitan ada di kolom e-KTP.<sup>242</sup> Pendataan penduduk memang penting supaya pemerintah dapat mengetahui jumlah penduduk dan memberikan pelayanan kepada masyarakat. Namun lagi-lagi permasalahannya berkuat pada kolom agama di KTP.

Henschke menceritakan dua pandangan sekaligus mengenai keberadaan Orang Rimba di Jambi. Sebagian menganut Islam supaya mendapatkan kesempatan yang sama dengan orang luar atau “orang terang”. “Orang Terang” merupakan julukan Orang Rimba untuk masyarakat yang hidup di ruang terbuka, bukan di

bawah pepohonan rimbun seperti Orang Rimba.<sup>243</sup> Keputusan untuk memeluk salah satu agama yang diatur oleh perundang-undangan di Indonesia menjadi keputusan yang sangat berat dan sulit, dan bagi beberapa orang, mereka tidak punya pilihan jika ingin maju.

Namun mereka juga menyadari, dengan memiliki KTP dan menganut suatu agama, maka mereka harus siap meninggalkan hutan sebagai wilayah dimana mereka tinggal. Orang Rimba merasa bahwa agama dan kepercayaan mereka tidak dihargai. Pemerintah selalu berkeras agar mereka pindah agama dan hidup di rumah permanen di satu tempat. Mereka mereka polisi dan PNS (Pegawai Negeri Sipil) membuat hidup susah. Dalam laporan tersebut, Orang Rimba menginginkan hutan, bukan rumah. Mereka juga menyadari bahwa ruang hidup mereka semakin dibatasi.

Keadaan yang sama juga dialami oleh Suku Badui. Kepercayaan yang mereka anut tidak diakui pemerintah. Padahal mereka adalah bagian dari NKRI. Mereka berharap Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla bisa mengeluarkan kebijakan melalui undang-undang yang memperbolehkan kepercayaan Selam Sunda Wiwitan sebagai agama warga Badui. Keyakinan yang mereka anut sudah sejak dari nenek moyang. Hal tersebut tentu saja berhubungan dengan pelayanan masyarakat yang akan didapat warga Badui dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, sosial dan politik.<sup>244</sup>

Persoalan yang serupa juga dialami oleh Orang Laut di Riau Kepulauan. Memang sesuai dengan ketetapan tahun 1951, pemerintah Indonesia sudah mengenalkan dan mulai memberlakukan tanda pengenal berupa KTP bagi setiap warga yang telah menginjak usia 17 tahun. Fungsi dari kepemilikan KTP, salah satunya, adalah untuk “menentukan” satu agama yang dipeluk dan dicantumkan di KTP. Dalam satu presentasi pada tahun 2009, Hidayah

menyebutkan bahwa “*the ID card is an effective mechanism of eligibility and visibility that maximizes the extent of state surveillance of citizens’ religious belonging*”.<sup>245</sup> Kepemilikan KTP menunjukkan bahwa orang tersebut merupakan warga Indonesia dan sah keberadaannya.

Hal inilah yang menjadi persoalan bagi beberapa kelompok masyarakat atau suku bangsa tertentu seperti Orang Rimba atau Suku Anak Dalam, Orang Badui, begitu juga dengan Orang Laut di Riau Kepulauan. Ketika mereka diminta untuk mengisi data kependudukan, mereka kesulitan untuk mengisi kolom agama karena kepercayaan yang dianut dan ketidakpahaman akan enam agama yang tersedia sebagai pilihan. Kesulitan yang mereka alami terus menerus menjadi masalah bahkan setelah 73 tahun Indonesia merdeka. Jika merujuk pada uraian sebelumnya, maka negara tidak menerima animisme dan shamanisme sebagai bagian dari kepercayaan Warga Negara Indonesia.

Orang Laut khususnya mengalami perlakuan khusus dari pihak pemerintah, terutama ketika pemerintah akan memberikan bantuan. Dalam tulisannya, Chou mewawancarai beberapa narasumber untuk membuktikan bahwa keberadaan Orang Laut dan isitilah “diagamakan” terjadi pada mereka. Orang Laut “diagamakan” oleh aparatus negara sehingga mereka dapat memperoleh bantuan pemerintah. Bagi pemerintah, mereka termasuk kelompok masyarakat yang miskin, tidak sehat dan tidak memiliki riwayat pendidikan formal. Istilah “diagamakan” merujuk pada kegiatan aparaturnegara yang memberikan cap “agama” tertentu kepada Orang Laut.

Karena penduduk Riau Kepulauan dan Riau Daratan mayoritas Orang Melayu dan memeluk Islam, maka Orang Laut “diagamakan” Islam. Orang Laut dianggap bukan Orang Melayu karena ada yang kurang dari identitas mereka yaitu

agama. Khaidir menyatakan bahwa hal tersebut menciptakan kesadaran baru di antara Orang Melayu dan Orang Laut di Riau terhadap adanya garis demarkasi berbasis agama: yaitu Islam dan bukan Islam, dan identitas budaya lainnya: 'orang kita' (kita/*insiders*) dan 'orang lain' (mereka/*outsiders*).<sup>246</sup> Hal ini juga mempengaruhi interaksi sosial kedua kelompok masyarakat tersebut.

Perbedaan lingkungan dan kebiasaan Orang Melayu dan Orang Laut di Riau Kepulauan menjadi penyebab adanya penafsiran tertentu atas beberapa hal yang bahkan cenderung merendahkan antara satu dengan lainnya. Perbedaan tersebut bisa jadi dari cara pandang, keyakinan, kebudayaan, bahasa dan sistem sosial.<sup>247</sup> Chou menjelaskan bahwa munculnya sentimen kesukuan bermula dari persepsi yang berbeda tentang tingkat kemurnian Orang Melayu di Riau Kepulauan. Kemurnian dalam diri Orang Melayu didasari pada empat hal, yaitu: agama (Islam), adat, bahasa dan penampilan/symbol bendawi.<sup>248</sup> Berdasarkan keempat hal tersebut, jelas jika Orang Laut bukan Orang Melayu. Kemurnian dalam diri Orang Melayu yang juga merupakan perwujudan pandangan para elit Melayu menjadi sebuah pandangan tentang siapa dan bagaimana Orang Melayu. Orang Laut yang bukan Orang Melayu, berada di luar pusat kekuasaan/orang pinggir, sehingga mereka harus tunduk, patuh dan mengacu pada apa yang telah digariskan oleh pusat.<sup>249</sup>

Orang Laut memang sudah diakui dan diterima sebagai Orang Melayu di Riau Kepulauan, sebagai Orang Asli Melayu (*indigenous Malays*). Namun dalam prakteknya, mereka tetaplah dianggap sebagai kelompok masyarakat yang berada di tingkatan terendah etnis Melayu. Wacana itu diterima orang Orang Melayu di Riau Kepulauan dan Riau Daratan dengan alasan yang sama seperti yang sudah diuraikan sebelumnya. Orang Laut tidak beragama, meskipun saat Natal

mereka merayakannya dan tidak pula pergi ke gereja. Bisa saja mereka mengaku Islam, namun mereka tidak sholat dan tetap makan babi. Pada akhirnya, Orang Laut tetap bertahan dengan kepercayaannya. Posisi mereka dalam level terendah juga dikarena mereka tidak santun dalam berkomunikasi, tidak berperilaku sesuai ketentuan adat istiadat Melayu, bahkan tidak berpenampilan layaknya Orang Melayu.

Chou mengungkapkan bahwa Orang Laut masih mempraktikkan ilmu gaib dan sihir. Apalagi yang berkaitan dengan ritual kelautan.<sup>250</sup> Karena itu mereka tetap dianggap Orang Melayu sebagai kelompok masyarakat yang berbahaya, jorok, kotor dan tidak berkembang. Sebenarnya pandangan seperti itu tidak hanya diberikan kepada Orang Laut, tetapi juga kepada Orang Rimba dan Orang Badui karena kepercayaan yang mereka yakini dan pola hidup yang berbeda dengan orang di sekitarnya. Bagi Orang Melayu, Orang Melaut adalah kelompok masyarakat yang hidup nomaden dan tidak bisa mengikuti ajaran Islam. Begitu juga dengan Orang Laut yang juga memiliki penilaian terhadap Orang Melayu, seperti yang dituliskan Chou dari hasil wawancaranya, "*the Muslim Malays with equal suspicion as they believe that the Quran contains elements of black magic teachings*".<sup>251</sup>

Pada bulan Mei 2018 yang lalu, Sekretaris Kecamatan Selayar, Sabirin, meminta adanya perhatian khusus dari Pemerintah Daerah Kabupaten Anambas, maupun Pemerintah Pusat terhadap keberadaan Orang Suku Laut atau Komunitas Adat Terpencil (KAT) Pulau Lipan yang berada dalam wilayah Kecamatan Selayar.<sup>252</sup> Seperti berita lainnya, saat ini Komunitas Tak Beragama pelan-pelan sudah menganut salah satu agama yang ditetapkan oleh negara. Termasuk juga Komunitas Adat Terpencil, sebutan untuk Orang Laut di Riau Kepulauan. Dalam berita tersebut juga tertulis bahwa masyarakat sudah mengakui bahwa

Orang Laut merupakan “bunda dari masyarakat Melayu Lingga dan mereka ini merupakan aset daerah dan bisa menjadi icon (ikon) pariwisata (pariwisata) budaya Lingga.”

Pengakuan terhadap keberadaan Orang Laut sebagai Orang Melayu, jika dilihat dari pertanyaan Sabirin sejalan dengan pernyataan Chou bahwa Orang Melayu dan Islam adalah satu identitas. Dalam berita itu dituliskan bahwa, “saat ini, warga suku laut di Pulau Lipan sudah mulai memiliki kepercayaan terhadap agama Islam. Beberapa diantaranya sudah masuk agama Islam dan sudah mulai belajar membaca Alquran.”<sup>253</sup>

Keberadaan Orang Laut di Pulau Lipan dan pengakuan masyarakat bahwa mereka adalah leluhur Orang Melayu Lingga memiliki korelasi, yaitu Orang Laut memang menghabiskan hampir seluruh waktunya di pantai atau di laut. Karena hal tersebut, mereka dinyatakan sebagai tidak tersentuh peradaban dan tetap menganut ilmu hitam. Kalaupun sudah ada yang menganut agama Islam atau Kristen, mereka tetap saja dianggap tidak beragama karena Orang Laut tidak pernah mempraktikkan ajaran agama yang dipilih. Jika merujuk pada berita tersebut, maka itu adalah bentuk Orang Laut “diagamakan” seperti yang dialami Orang Rimba di Jambi. Bagi pemerintah, seperti yang dikatakan oleh Menteri Sosial, Khofifah Indar Parawansa, bahwa “Kini mereka mengenal Tuhan”.<sup>254</sup>

Khaidir memberikan dua pandangan yang paling relevan mengapa Orang Laut tidak bisa “terakulturasi” secara mulus dengan kultus Orang Melayu, meskipun saat ini sudah banyak yang memeluk satu agama. Pertama, dalam pandangan Orang Laut, mereka adalah orang asli Melayu (*indigenous Malays*). Ini logis karena mereka adalah keturunan asli dari pada pendahulunya (para leluhur Melayu). Kedua, simbol yang menjadi ciri identitas budaya Orang Laut berbeda dengan Orang Melayu pada umumnya. Karena perbedaan

lingkungan tinggal dan perkembangan budaya maka ada perbedaan pemaknaan cara pandang dan penggunaan simbol kebudayaan.

Wilayah tinggal Orang Laut yang merupakan Orang Melayu adalah di pesisir pantai. Hidupnya di atas sampan. Mereka hidup nomaden di wilayah Johor, Riau Kepulauan, Pantai Timur Sumatra, Bangka Belitung, Kepulauan Natuna, Kepulauan Sulu, Kalimantan Timur, Sulawesi Timur dan Kepulauan Maluku.<sup>255</sup> Sedangkan Orang Melayu yang kita pahami memang hidup dan tinggal di Riau Daratan khususnya, dan beberapa wilayah lain di Sumatra.

Keberadaan Orang Laut saat ini memang sudah diakui oleh masyarakat Riau Kepulauan begitu juga di Riau Daratan. Ketika Kepulauan Riau menjadi provinsi pada tahun 2002, pemerintah semakin memperhatikan keberlangsungan Orang Laut di pesisir. Seperti masyarakat di Kecamatan Selayar yang membentuk komunitas untuk memperjuangkan keberadaan Orang Laut dan pemberian bantuan untuk mereka. Khususnya setelah Orang Laut memeluk salah satu agama. Kebudayaan mereka yang tadinya sulit untuk dipahami dan diterima Orang Melayu di daratan, lamban laut mendapatkan perhatian dan diakui. Hal ini merupakan bentuk adanya pengakuan identitas asli Orang Melayu dan penerimaan simbol Orang Laut. Walaupun mereka masih mengadakan ritual laut, namun setidaknya mereka sudah mendapat perhatian.

Proses pemahaman yang cukup lama atas perbedaan karakter etnisitas antara Orang Laut dan Orang Melayu sangat disayangkan. Orang Laut sudah sempat menjadi korban aparaturnegara yang berusaha memberikan cap salah satu agama kepada mereka. Tidak hanya itu, sekitar tahun 1990-an, mereka juga dipaksa bermukim menetap (dicabut dari akar kulturalnya) dan secara sosial berdampingan dengan etnis lain (terutama Orang Melayu). Padahal belum ada upaya untuk

memahami karakter Orang Laut. Tanpa disadari tindakan tersebut bisa saja menimbulkan konflik di antara Orang Laut dan Orang Melayu.

Orang Laut adalah Orang Melayu yang memiliki budaya dan simbol yang berbeda dengan Orang Melayu yang ada saat ini. Begitu juga dengan Orang Rimba dan Orang Badui yang sudah dulu ada dan bermukim di satu kawasan tertentu. Konstitusi Indonesia sebagai negara merdeka membuat keberadaan mereka terusik dan dipertanyakan. Jika saja ada ruang untuk

melakukan diskusi dua arah dan pemahaman mengenai kultur dan simbol Orang Laut, maka persoalan kolom agama dapat diselesaikan. Begitu juga dengan fasilitas dari pemerintah yang juga seharusnya dirasakan oleh Orang Laut, Orang Rimba, dan Orang Badui. Keberadaan mereka perlu disadari secara utuh sebagai bagian dari masyarakat dan bukan hanya dijadikan ikon pariwisata. Tidak hanya sebagai aset daerah tapi juga sebagai bagian dari masyarakat Melayu baik di Riau Kepulauan maupun di Riau Daratan.

## EPILOG

Pantai Timur Sumatera merupakan salah satu wilayah pesisir yang terletak di tempat yang sangat strategis di Indonesia. Berkat letaknya yang ada di sisi barat Selat Malaka, kawasan Pantai Timur Sumatera paling tidak sejak awal abad Masehi telah menjadi tempat perlintasan dan persinggahan berbagai pedagang yang datang dari berbagai penjuru dunia. Dengan intensitas interaksi yang tinggi dengan berbagai bangsa telah menjadikan masyarakat di wilayah ini berkarakter terbuka dan dapat dengan mudah menyesuaikan diri dengan berbagai perubahan yang mereka alami. Tidak hanya itu, masyarakat tersebut juga berhasil mengorganisir diri menjadi kesatuan-kesatuan politik yang berhimpun di berbagai kerajaan untuk menyatukan kepentingan politik dan ekonomi mereka. Puncak dari keberhasilan masyarakat Sumatera Timur dalam mempertemukan kepentingan mereka adalah berdirinya kerajaan Sriwijaya. Kerajaan ini merupakan kerajaan maritim terbesar pertama yang ada di Asia Tenggara.

Terdapat karakter khusus dunia maritim Pantai Timur Sumatera yang membedakannya dengan masyarakat maritim di Indonesia Timur ataupun di tempat-tempat lainnya. Jika masyarakat maritim lainnya biasanya bertumpu pada kehidupan yang berkenaan dengan laut, maka masyarakat maritim Pantai Timur Sumatera tidak hanya berlandaskan pada laut, tetapi lebih banyak bertumpu pada sungai. Kondisi geografis pedalaman wilayah ini yang banyak dialiri oleh sungai menyebabkan masyarakat maritim yang berkembang adalah masyarakat yang memusatkan kehidupannya pada sungai. Banyaknya sungai-sungai besar beserta anak-anak sungai di sekitarnya menyebabkan hampir seluruh ruang hidup yang berkembang secara budaya adalah yang ada di daerah sekitar sungai. Dalam masyarakat maritim Pantai Timur Sumatera sungai adalah sumber kehidupan. Sungai merupakan urat nadi transportasi, penghubung wilayah pesisir dan pedalaman, pembentuk kesatuan politik (kerajaan), dan penghasil ikan air tawar yang

merupakan salah satu bahan makanan utama.

Dengan begitu besarnya arti penting sungai dalam kehidupan masyarakat Pantai Timur Sumatera, kita dapat mengatakan bahwa peradaban maritim yang berkembang di wilayah ini adalah peradaban sungai. Di sungai masyarakat melakukan aktifitas ekonomi, berinteraksi secara sosial, dan bahkan bertempat tinggal. Pemahaman yang baik terhadap karakter masyarakat maritim Pantai Timur Sumatera yang peradabannya berkembang di sepanjang aliran sungai merupakan kunci untuk menggali berbagai

kearifan lokal yang ada di dalam masyarakat tersebut. Lebih jauh lagi, pemahaman yang baik itu juga dapat digunakan untuk menemukan berbagai potensi yang ada dalam masyarakat, sehingga bukan hanya memberdayakan mereka secara ekonomi, tetapi juga meningkatkan taraf hidup mereka secara sosial dan budaya.

## ENDNOTE

- 1 Erwin Mulyana, "Analisis Angin Zonal di Indonesia Selama Periode Enso", *Jurnal Sains & Teknologi Modifikasi Cuaca*, Vol. 3, No. 2, 2002, hlm. 115 – 120. Bisa dikunjungi pada <http://wxmod.bppt.go.id/JSTMC/hpstmc/VOL03/pdf/vol3no2-05.pdf>
- 2 Lihat Robert Cribb, *Historical Atlas of Indonesia*. (Catatan kaki harap dilengkapi)
- 3 Van Bemmelen: hlm. 6. (catatan kaki harap dilengkapi). Lihat juga <http://www.litbang.pertanian.go.id/buku/katam/bagian-2.pdf>
- 4Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, 308. See also D. G. Stibbe and F. J. W. H. Sandbergen, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië, deel II* (Leiden: Nijhoff, 1919) 810.
- 5Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 314. Lihat juga Stibbe and Sandbergen, *Encyclopaedie*, 212.
- 6Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 314.
- 7Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 314. Lihat juga Stibbe and Sandbergen, *Encyclopaedie*, hlm. 212. Lihat juga Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pendidikan Malaysia, *Istilah Pelayaran* (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, Kementerian Pendidikan Malaysia, 1988) hlm. 249.
- 8E.L. Poelinggomang, *Proteksi dan perdagangan bebas: Kajian tentang perdagangan Makassar pada abad ke-19* (Ph.D. dissertation, Free University of Amsterdam, 1991), hlm. 19-20. Lihat juga Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 1.
- 9Findlay, *A directory*, hlm. 95.
- 10Knaap, *Shallow waters*, hlm. 2. Pada November 1776, kapal layar VOC yang bernama 'Renswoude' memerlukan waktu seminggu dari Jakarta ke Semarang. Pada waktu itu kapal tersebut memanfaatkan muson barat laut. Kapal tersebut berpenumpang sekitar 100 orang.
- 11Findlay, *A directory*, hlm.649.
- 12Knaap, *Shallow waters*, hlm. 1.
- 13E.H. Boom, *Nederlandsch Oost Indië: Overlandreis naar Batavia; zeereis naar Batavia; Batavia en omstreken; van Batavia naar Padang, naar Singapore, naar Sinkawang, naar Semarang en Surabaya, naar Banjermassing, naar de Molukken; verschillende landreizen op Java, enz.* (Zutphen: Platenga, 1863) hlm. 92.
- 14Findlay, *A directory*, hlm. 703. Lihat juga Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 2-4.
- 15Poelinggomang, *Proteksi dan perdagangan*, hlm. 20-21. Lihat juga K.R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 24. Lihat juga karyanya 'The Opening of the Malay World to European Trade in the Sixteenth Centuries', *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 58 (2) (1985) 89. Mengenai peran penting pelaut dari Sulawesi Selatan lihat misalnya A.A. Cense, 'Makassarsche-Boeginese Pruwwaart op Noord-Australië', *Bijdragen tot de Taal-, Land -en Volkenkunde* 108 (1952) 248-265.
- 16H. Verstappen, "Quaternary Climatic Changes and Natural Environment in SE Asia", *GeoJournal*, Vol. 4, No. 1, South East Asia

- (1980), hlm. 45-54
- 17 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm. 32.
- 18 W. J. van der Meulen, "Suvarṇadvīpa and the Chrysē Chersonēsos", *Indonesia*, No. 18 (Oct., 1974), hlm. 1-40.
- 19 <https://www.riau.go.id/home/content/61/data-umum> diakses 14 September 2018, 6.20 AM
- 20 *Ibid.*
- 21 Wellan, hlm, 23.
- 22 Asnan, Sungai dan Sejarah Sumatera, hlm. 22.
- 23 *Ibid.*, diakses pada 14 September 2018, 7.03 AM.
- 24 Meskipun terdapat perkiraan seperti itu, tetapi tidak dapat diketahui secara pasti kapan tepatnya Selat Malaka mulai digunakan sebagai jalur penghubung maritim. Lihat O.W. Wolters, *Kebangkitan dan Kejayaan Sriwijaya Abad III-VII*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2017, hlm. 20.
- 25 Tentang hubungan antara hulu dan hilir dalam masyarakat Pantai Timur Sumatera lihat Barabara Watson Andaya, "Cash Cropping and Upstream Downstream Tension: The Case of Jambi in the Seventeenth and Eighteenth Centuries", dalam Anthony Reid (editor), *Southeast Asia in the Early Modern Period: Trade, Power, and Belief*, Ithaca: Cornell University Press, 1993, hlm. 91-93.
- 26 Lihat Tome Pires, *Suma Oriental: Perjalanan Dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, Yogyakarta: Ombak, 2014: hlm. 212-219.
- 27 Sumber : Masterplan Sungai Batanghari, Bappeda Provinsi Jambi.
- 28 Dalam monografi Daerah Jambi, 1979 halaman 39 menyebutkan daerah tambang emas di Jambi berada di Daerah Aliran Sungai Batanghari dan anak sungainya Sungai Manau, Sungai Batangasai, dan Sungai Muarasisi. Bahkan sampai saat ini masih banyak dijumpai tambang emas tradisional atau sering disebut Peti (penambangan emas tidak resmi) yang beroperasi di sepanjang Sungai Batanghari.
- 29 O.W. Wolters, *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Sri Vijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 55-58.
- 30 O.W. Wolters, *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Sri Vijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 55 – 58. Lihat juga R. Hall, *A History of Early Southeast Asia: Maritime Trade and Societal Development, 100 – 1500* (Plymouth: Rowman & Littlefield, 2011), hlm. 31 – 32. Lihat juga S. Sartono, "Kerajaan Melayu Kuno Pra-Sriwijaya di Sumatra", Makalah disampaikan pada *Seminar Sejarah Melayu Kuno* (Jambi: 7 – 8 Desember 1992).
- 31 V. Obdeyn, "Zuid Sumatra volgens de Oudste Berichten 1: De Geomorfologische Gestelheid van Zuid Sumatra in verband met de Opvatting der Ouden", en " *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap* 68 (1941), hlm. 196 – 216. Lihat juga V. Obdeyn, 1942a. 1. "De geografische kennis omrent Sumatra in de Middleleewen 1", *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap* 59 (1942), hlm. 46 – 75.
- 32 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm. 49. Lihat juga Roland Braddell, "An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 14, No. 3 (126) (December, 1936), hlm. 34.
- 33 Leonard Andaya, The Search for the 'Origins' of Melayu, *Journal of Southeast Asian Studies*, 32 (3), October 2001, hlm. 315-330.
- 34 Mai Lin Tjoa-Bonatz, J. David Neidel & Agus Widiatmoko, "Early Architectural Images from Muara Jambi", hlm. 35. Lihat juga Andaya, *op. cit.*, hlm. 319.
- 35 Kenneth R. Hall, "Trade and statecraft in the Western Archipelago at the Dawn of the European Age", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 54, No. 1 (239) (1981), pp. 21-47.
- 36 G. Coedes, *The Indianized State of Southeast Asia* (Edited by Walter R Vella and Translated by Susan Brown Cowing (Canberra, ANU Press, 1975), hlm. 142 – 143.
- 37 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm. 33.

- 38 Ada penafsiran yang menyatakan bahwa ekspedisi ini bukan penaklukan namun hanya semacam ajakan yang persuasive yang merupakan usaha kerjasama antara Singosari dan Melayu untuk menghadang masuknya tentara Kubilai Khan yang akan menyerang Nusantara.
- 39 Slamet Muljana, *Kuntala, Sriwijaya, dan Swarnabhumi* (Jakarta: Idayu, 1981), hlm. 233.
- 40 O.W. Wolters, "Restudying some Chinese Writings on Sriwijaya", *Indonesia* 42 (1986), hlm. 40.
- 41 Mai Lin Tjoa-Bonatz, J. David Neidel & Agus Widiatmoko, "Early Architectural Images from Muara Jambi", hlm. Lihat juga John Miksic, "Urbanization and Social Change. The Case of Sumatra", *Archipel* "Villes d'Insulinde II", Vol. 37 (1989), hlm. 3-29.
- 42 Tasman, *Menelusuri Jejak Kerajaan Melayu Jambi*, hlm. 61.
- 43 Van der Meulen, "Suvarṇadvīpa and the Chrysē Chersonēsos", hlm. 36.
- 44 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm 33. J. Takakusu, *Kiriman Catatan Praktik Buddhadharma dari Laut Selatan* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Niali Budaya, Dirjen Kebudayaan, Kemendikbud, 2014), hlm. 30 – 34.
- 45 Nia Kurnia Sholihat Irfan, *Kerajaan Sriwijaya* (Jakarta: Girimukti Pasaka, 1983), hlm. 64.
- 46 O.W. Wolters, *early Indonesian Commerce* (Ithaca, New York: Cornell University Press, 1967), hlm. 269.
- 47 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm. 228 – 231. Lihat juga O. W. Wolters, "Restudying Some Chinese Writings on Sriwijaya", *Indonesia*, No. 42 (Oct., 1986), hlm. 1-41. Lihat juga J. Kathirithamby-Wells, "Hulu-hilir Unity and Conflict: Malay Statecraft in East Sumatra before the Mid-Nineteenth Century", *Archipel*, volume 45, 1993, hlm. 77 – 96.
- 48 Tasman, *Menelusuri Jejak Kerajaan Melayu Jambi*, hlm. 244 – 245.
- 49 Tasman, hlm. 276.
- 50 Aliyas, "Meninjau Kembali Sejarah Masuknya Islam di Jambi", *Media Akademika*, Vol. 28, No. 3, Juli 2013, hlm. 301 – 317.
- 51 Setelah Orang Kayo Hitam lengser, maka berturut-turut yang menjadi sultan Jambi adalah: Panembahan Rantau Kapas (1515-1540); Panembahan Rengas Pandak (1540-1565); Panembahan Bawah Sawo (1565-1590); dan Panembahan Kota Baru (1590-1615), Sultan Abdul Kahar (1615-1643); Sultan Agung Abdul Jalil (1643-1665); Sultan Abdul Muhyi gelar Sultan Sri Ingologo (1665-1690); sejak tahun 1690 kesultanan Jambi pecah menjadi dua bagian karena campur tangan Belanda. Sultan Raja Kiai Gedeh (1690-1696) yang di angkat oleh Belanda; Sultan Sri Maharaja Batu (1690-1721) yang melawan penjajah Belanda; Sultan Muhammad Syah (1696-1740) yang di angkat oleh Belanda; masa Sultan Ingologo (1740-1770) Jambi kembali bersatu; Sultan Ahmad Zainuddin (1770-1790); Sultan Mas'ud Badaruddin (1790-1812); Sultan Muhammad Mahiddin (1812-1833); Sultan Muhammad Fachruddin (1833-1841); Sultan Abdurrahman Nazaruddin (1841-1855); dan Sultan Thaha Saifuddin (1855-1904). Setelah itu Kesultanan Jambi dihapus oleh Pemerintah Kolonial Belanda. Aliyas, "Meninjau Kembali Sejarah Masuknya Islam di Jambi", hlm. 311.
- 52 J. Kathirithamby-Wells, "Hulu-hilir Unity and Conflict: Malay Statecraft in East Sumatra before the Mid-Nineteenth Century", *Archipel*, volume 45, 1993, hlm. 77-96
- 53 Hall, *A History of Early Southeast Asia*, hlm. 31 – 32.
- 54 Takakusu, *Kiriman Catatan Praktik Buddhadharma dari Laut Selatan*, hlm. 52.
- 55 <https://www.kompasiana.com/hafifulhadi/59ec3ac7f1334460d36618f2/kisah-tragis-sebuah-kerajaan-secuil-riwayat-mengenai-kesultanan-jambi> (Dikunjungi pad 21 September 2018).
- 56 Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, Vol. I: The lands below the winds* (New Haven, London: Yale University Press, 1988).
- 57 <https://www.kompasiana.com/hafifulhadi/59ec3ac7f1334460d36618f2/kisah-tragis-sebuah-kerajaan-secuil-riwayat-mengenai-kesultanan-jambi> (Dikunjungi pad 21 September 2018).
- 58 J. Kathirithamby-Wells, "Hulu-hilir Unity and Conflict: Malay Statecraft in East Sumatra before the Mid-Nineteenth Century", *Archipel*, Vol. 45 (1993), hlm. 77-96. Lihat juga Barbara Watson Andaya,

- To Live as Brothers: Southeast Sumatra in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Hawaii, University of Hawaii, 1993).  
Tentang peran sungai dalam sejarah Sumatra lihat Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatra* (Yogyakarta: Ombak, 2016).
- 59Aulia Tasman, *Menelusuri Jejak Kerajaan Melayu Jambi dan Perkembangannya* (Jambi: GP Press, 2016), hlm. 176. Aliyas, “Meninjau Kembali Sejarah Masuknya Islam di Jambi”, *Media Akademika*, Vol. 28, No. 3, Juli 2013, hlm. 301 – 317.
- 60<https://www.kompasiana.com/hafifulhadi/59ec3ac7f1334460d36618f2/kisah-tragis-sebuah-kerajaan-secuil-riwayat-mengenai-kesultanan-jambi> (Dikunjungi pada 21 September 2018) (Dikunjungi pada 21 September 2018).
- 61Yety Rochwulaningsih, Singgih Tri Sulistiyono & Noor Nailil Masruroh, “Local Conflicts and Colonial Expansion: Tracing the Patterns of Relation in the Early Modern of Southeast Asia”, Paper presented on the 1st International Conference on Southeast Asian Maritime World organised by Faculty of Humanities, Diponegoro University, Semarang, Indonesia (Semarang: 16 – 17 November 2016).
- 62Lihat misalnya Leonard Y. Andaya, “The Search for the ‘Origins’ of Melayu”, *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 32, No. 3 (Oct., 2001), hlm. 315-330.
- 63Rochwulaningsih, Singgih Tri Sulistiyono & Noor Nailil Masruroh, “Local Conflicts and Colonial Expansion”.
- 64Lihat Barbara Watson Andaya & Leonard Andaya. *The History of Malaysia* (London: Macmillan, 1982).
- 65E.B. Locher-Scholten, “Berdirinya Kekuasaan Kolonial di Jambi: Partai Ganda Politik dan Ekonomi”, dalam: J. Thomas Lindblad, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia* (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara – Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 161.
- 66D.H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I* (Terjemahan Prajudi Atmosudirdjo) (Jakarta: Pradnjaparamita, 1962), hlm. 46.
- 67Ada cerita rakyat dan ditemukan situs yang dipercaya sebagai makam Arya Penangsang di wilayah Ogan Ilir atau oleh masyarakat lokal disebut sebagai Ratu Sahibul. Berdasarkan cerita rakyat di Ogan dan Kombering, Arya Penangsang tidak terbunuh di Tanah Jawa tetapi mengungsi ke Sumatera. Lihat “Leluhur Suku Ogan, dan Misteri Makam Arya Penangsang?”, dalam: <https://kanzunqalam.com/2014/04/23/dataran-tinggi-basemah-leluhur-suku-ogan-dan-misteri-arya-penangsang/> (Dikunjungi pada 22 Oktober 2018).
- 68“Kesultanan Jambi: Sejarah, Wilayah, dan Perkembangannya”, dalam: <http://www.wacana.co/2016/09/kesultanan-jambi/> (Dikunjungi pada 21 Oktober 2018).
- 69Tome Pires, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina & Buku Francisco Rodrigues*, Penerjemah: Adrian Perkasa & Anggita Pramesti (Jakarta: Ombak, 2014), hlm. 218 – 219.
- 70Pires, *Suma Oriental*, hlm. 219.
- 71Lihat misalnya Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Age of Asia* (Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press, 1998), pp. 92 – 101. See also Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998).
- 72Lihat misalnya Barbara Watson Andaya, *To Live as Brothers: Southeast Sumatra in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Hawaii, University of Hawaii, 1993).
- 73Yety Rochwulaningsih, Singgih Tri Sulistiyono & Noor Nailil Masruroh, “Local Conflicts and Colonial Expansion: Tracing the Patterns of Relation in the Early Modern of Southeast Asia”, Paper presented on the 1st International Conference on Southeast Asian Maritime World organised by Faculty of Humanities, Diponegoro University, Semarang, Indonesia (Semarang: 16 – 17 November 2016).
- 74Lihat Leonard Y. Andaya, *Leaves of the Same Tree: Trade and Ethnicity in the Straits of Melaka* (Singapore: NUS Press, 2010). Hubungan di antara Dunia Melayu juga diartikan dengan pelayaran dan perdagangan maritim. Nordin Hussin, *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780 – 1830* (Singapore:

- NUS Press, 2007), hlm. 5.
- 75Persaingan dan konflik antara Johor yang didukung oleh Palembang dan orang Bugis melawan Jambi yang didukung Belanda salah satunya dapat dilihat pada arsip: “Laporan Tiga Penduduk Jambi tentang Ancaman dari sejumlah Kapal Perang Johor di Sungai Batanghari, 11 September 1714”, Dalam: Harta Karun. Khazanah Sejarah Indonesia dan Asia-Eropa dari arsip VOC di Jakarta. Lihat: [https://sejarah-nusantara.anri.go.id/search\\_letters/?location=Jambi](https://sejarah-nusantara.anri.go.id/search_letters/?location=Jambi) (Dikunjungi 28 Oktober 2018).
- 76Lihat M.C. Ricklefs, dkk., *Sejarah Asia Tenggara: Dari Masa Prasejarah sampai Kontemporer* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2013), hlm. 231 – 233.
- 77Bondan Kanumoyoso, “Pengetahuan dan Kuasa Kolonial: Jambi Abad 19 dalam Sejarah Indonesia (I)”, dalam: <http://kajanglako.com/id-5834-post-pengetahuan-dan-kuasa-kolonial--jambi-abad-19-dalam-sejarah-indonesia-i.html> (Dikunjungi pada 22 Oktober 2018). Lihat juga C. Lulofs, *Onze politiek tegenover de Buitenbezittingen* (Batavia: Van Dorp, 1908), hlm. 21-70. Lihat juga J. Th. Lindblad, ‘De opkomst van de Buitengewesten’, in: A.H.P. Clemens & J.Th. Lindblad (eds), *Het belang van de Buitengewesten: Economische expansie en koloniale staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlandsch-Indië 1870-1942* (Amsterdam: NEHA, 1989).
- 78Singgih Tri Sulistiyono, “The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s – 1970s” (Ph.D. thesis, Leiden University, 2008), hlm. 143. Tentang KPM lihat J.N.F.M. a Campo, *Engine of Empire: Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia* (Hilversum: Verloren, 2002).
- 79Sulistiyono, “The Java Sea Networks”, *ibid.*, hlm. 150. Lihat juga secara lebih detail Centraal Kantoor voor de Statistiek, *Statistiek van de Handel, de scheepvaart en de in- en uitvoerrechten in Nederlandsch-Indië 1879 – 1908* (Batavia: 1879 – 1908).
- 80E.B. Locher-Scholten, “Berdirinya Kekuasaan Kolonial di Jambi: Partai Ganda Politik dan Ekonomi”, dalam: J. Thomas Lindblad, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia* (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara – Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 159 – 177.
- 81Bondan Kanumoyoso, “Pengetahuan Dan Kuasa Kolonial: Jambi Abad 19 Dalam Sejarah Indonesia (I)”, dalam: <http://kajanglako.com/id-5834-post-pengetahuan-dan-kuasa-kolonial--jambi-abad-19-dalam-sejarah-indonesia-i.html> (Dikunjungi 21 Oktober 2018).
- 82Lihat misalnya Eric Tagliacosso, *Secret Trade Porous Border: Smuggling and States Along a Southeast Asia Frontiers 1865 – 1915* (New Have – London: Yale University, 2005), hlm. 30 – 31.
- 83E.B. Locher-Scholten, “Berdirinya Kekuasaan Kolonial di Jambi”, hlm. 171.
- 84*Ibid.*, hlm. 173.
- 85Tentang sejarah perkebunan karet Jambi lihat Lindayanti, “Perkebunan Karet Rakyat di Jambi pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda 1906 – 1940” (Tesis Magister pada Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia, 1993).
- 86W. J. van der Meulen, “Suvarṇadvīpa and the Chrysē Chersonēsos”, *Indonesia*, No. 18 (Oct., 1974), hlm. 1 – 40.
- 87E.B. Locher-Scholten, “Berdirinya Kekuasaan Kolonial di Jambi: Partai Ganda Politik dan Ekonomi”, dalam: J. Thomas Lindblad, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia* (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara – Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 171.
- 88Singgih Tri Sulistiyono, “The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s – 1970s” (Ph.D. thesis, Leiden University, 2008), hlm. 210.
- 89Lihat Lindayanti, “Perkebunan Karet Rakyat di Jambi pada Masa Pemerintahan Hindia Belanda 1906 – 1940” (Tesis Magister pada Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia, 1993).
- 90Lihat misalnya Eric Tagliacosso, *Secret Trade Porous Border: Smuggling and States along Southeast Asia Frontiers 1865 – 1915* (New Haven – London: Yale University, 2005).
- 91Hartono Margono, Mujilan, dan J.R. Chaniago, *Sejarah Sosial Jambi: Jambi sebagai Kota Dagang* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, 1984), hlm. 87.
- 92Pada saat itu Jawa diperintah oleh Angkatan

- Darat ke-16, yang berada dalam persaingan dengan Angkatan Darat ke-25.
- 93Lihast misalnya L.J. Touwen, *Shipping and Trade in the Java Sea Region 1870- 1940: A Collection of Statistics on the Major Java Sea Ports* (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2000), hlm.152.
- 94Lihat misalnya Twang Peck Yang, *The Chinese Business Elite in Indonesia and the Transition to Independence 1940-1950* (Kuala Lumpur, Oxford, Singapore, New York: Oxford University Press, 1998)
- 95Lihat H.J. Benda, *The Crescent and the Rising Sun: Indonesian Islam under the Japanese Occupation 1942-1945* (Providence: Foris, 1983), hlm. 141.
- 96Bangun Santoso, “Kabar Kemerdekaan Sampai Jambi dengan Kode Morse”, dalam: <https://www.liputan6.com/regional/read/3056611/kabar-kemerdekaan-sampai-jambi-dengan-kode-morse> (Dikunjungi pada 11 Oktober 2018).
- 97Lihat H.W. Dick, ‘Formation of the nation-state, 1930s-1966’, dalam: H.W. Dick et al., *The Emergence of A National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000* (Leiden: KITLV Press, 2002), hlm. 153-193. Lihat juga Thee Kian Wie, ‘Economic Policies in Indonesia during the Early Independence Period in Particular with respect to Foreign Investment’, *paper* dipresentasikan pada Summer Course in Indonesian Modern Economic History (Yogyakarta: 3-29 July 1995), hlm. 2.
- 98D.J. P. van Hoogeveen, ‘De KPM in oorlogse Jaren’, *Economisch Weelblad* 52 (1948), hlm. 1101.
- 99‘Present Economic Condition in Indonesia’, *Economic Review of Indonesia* 4 (1948), hlm. 80.
- 100‘Export illegal’, *Economic Review of Indonesia* 3 (1947), hlm. 37.
- 101Sulistiyono, “The Java Sea Network”, hlm. 219.
- 102H.W. Dick, *The Indonesian interisland shipping industry: An analysis of competition and regulation* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 1987), hlm. 24.
- 103Sulistiyono, “The Java Sea Network”, hlm. 284 - 285.
- 104Febbrizal, “Elit Jambi Dimasa Revolusi Fisik (1945-1949)”, dalam: [https://www.academia.edu/34730698/ELIT\\_JAMBI\\_DIMASA\\_REVOLUSI\\_FISIK\\_1945-1949?auto=download](https://www.academia.edu/34730698/ELIT_JAMBI_DIMASA_REVOLUSI_FISIK_1945-1949?auto=download) (Dikunjungi pada 23 Oktober 2018).
- 105Jumardi Putra, “Dilema Residen Inu Kertapati Dan Pesannya Untuk Rakyat Jambi (Surat J.J. Van De Velde, 1949)”, dalam: <http://kajanglako.com/id-3855-post-dilema-residen-inu-kertapati-dan-pesannya-untuk-rakyat-jambi-surat-jj-van-de-velde-1949.html> (Dikunjungi pada 23 Oktober 2018).
- 106Margono, Mujilan, dan J.R. Chaniago, *Sejarah Sosial Jambi*, hlm. 88.
- 107Ibid., hlm. 93.
- 108Ivan Wirata, “Kajian Prospek Perluasan Pelabuhan Jambi”, hlm. 35.
- 109 Wirata, *Ibid.*
- 110Studi kasus menarik tentang dampak pembangunan jalan darat teklah dilakukan oleh Colombijn namun bukan Jambi, lihat Freek Colombijn, “A wild west frontier on Sumatra’s east coast: The Pekanbaru-Dumai Road”, *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde*, Vol. 158, No. 4, *ON THE ROAD: The social impact of new roads in Southeast Asia* (2002), hlm. 743-768.
- 111Aidikar M. Saidi, “Pelayaran Lirik Potensi Baru di Pelabuhan Talang Duku Jambi”, dalam: <http://www.translogtoday.com/2018/08/02/pelayaran-lirik-potensi-baru-di-pelabuhan-talang-duku-jambi> (Dukunjungi pada 11 Oktober 2018)
- 112“Pengapalan Ekspor Karet jadi Andalan di Talang Duku”, dalam: <http://maritimnews.com/2018/08/pengapalan-ekspor-karet-jadi-andalan-di-talang-duku/> (Dukunjungi pada 11 Oktober 2018)
- 113“Antara Talang Duku, Batanghari II, dan Muara Sabak”, dalam: <http://maritimnews.com/2018/08/antara-talang-duku-batanghari-ii-dan-muara-sabak/> (Dukunjungi pada 11 Oktober 2018). Lihat juga Nuraini, “Peranan Adpel dalam Menunjang Kelancaran Angkutan Laut”, *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, Vol.14 No.1 (2014), hlm. 108 – 114.
- 114Lihat Slamet Muljana, *Kuntala, Sriwijaya dan Suwarnabhumi* (Jakarta: Idayu, 1981), hlm. 12 - 29.
- 115“Pelabuhan RoRo Kuala Tungkal Diharap Menjadi Jalur Perdagangan Asean”, dalam: <http://jambi.tribunnews.com/2017/02/02/pelabuhan-ro-ro-kuala-tungkal-diharap-menjadi-jalur->

- perdagangan-asean
- 116Daftar Pelabuhan di Provinsi Jambi, dalam:  
<http://www.jambinetwork.com/2015/08/daftar-pelabuhan-di-provinsi-jambi.html>  
(Dikunjungi pada 22 Oktober 2018).
- 117“**Pelabuhan Muaro Sabak**”, <https://explorejambi.com/pelabuhan-muara-sabak-jambi/>
- 118 <https://www.riau.go.id/home/content/61/data-umum> (diakses hari Sabtu, 21 Juli 2018, Pukul 20:35 WIB)
- 119 Sartono Kartodirdjo, dkk., *Sejarah Riau*, (Riau: 1977), hal. 61
- 120 *Ibid*, hal. 62.
- 121 *Ibid*, hal. 62.
- 122 Sartono Kartodirdjo, *op. cit.*, hal. 64
- 123 *Ibid*, hal. 65
- 124 *Ibid*, hal. 65
- 125 *Ibid*, hal. 66
- 126 *Ibid*, hal. 73
- 127 *Ibid*, hal. 76
- 128 *Ibid*, hal. 77
- 129 *Ibid*, hal. 77
- 130 *Ibid*, hal. 87
- 131 Sartono Kartodirdjo, *Op. Cit.*, hal. 103
- 132 *Ibid*, hal.107
- 133 *Ibid*, hal.108
- 134 *Ibid*, hal.130
- 135 *Ibid*, hal.140
- 136 *Ibid*, hal. hal. 121.
- 137 *Ibid.*, hal. 121.
- 138 A.M. Djuliaty Suroyo, *Op. Cit.*, shal. 47.
- 139 Sartono Kartodirdjo, *op. cit.*, hal. 121.
- 140 *Ibid.*, hal. 123
- 141 *Ibid.*, hal. 123
- 142 *Ibid.*, hal. 162
- 143 *Ibid.*, 163
- 144 *Ibid.*, hal. 167
- 145 *Ibid.*, hal. 167
- 146 *Ibid.*, hal. 168
- 147 *Ibid.*, hal. 169
- 148 *Ibid.*, hal. 169
- 149 *Ibid.*, hal. 170
- 150 *Ibid.*, hal. 171
- 151 *Ibid.*, hal. 172
- 152 *Ibid.*, hal. 172
- 153 Drs. H. O.K. Nizami Jamil, *Sejarah Kerajaan Siak* (Pekanbari: CV. Sukabina) hal.219
- 154 *Ibid*, hal. 221
- 155 *Ibid*, hal. 221
- 156 *Ibid*, hal. 221
- 157 *Ibid*, hal. 221
- 158 D.G.E. Hall 1964, hal. 317
- 159 *Ibid*, hal. 225
- 160 Nuraini dan Dwi Subowati, *Indragiri Hilir: Peninggalan Sejarah Abad 16-20* (Riau: BPSNT: 2008) hal. 32
- 161 *Ibid*, hal. 32
- 162 Sartono Kartodirdjo, *op. cit.*, hal. 150
- 163 *Ibid*, hal. 265
- 164 *Ibid*, hal. 265
- 165 *Ibid*, hal. 266
- 166 *Ibid*, hal. 266
- 167 *Ibid*, hal. 266
- 168 *Ibid*, hal. 270-271
- 169 *Ibid*, hal. 155
- 170Yusuf, Ahmad, dkk, *Sejarah Kesultanan Inderagiri*, Pemerintah Daerah Provinsi Riau, 1994, hlm. 67-69.
- 171Gafnesia, Dahsyati, dkk, *Pelabuhan Riau, Hubungan dan Peranannya dengan Daerah-Daerah Hinterland Tahun 1700-1973*, (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2007), hlm. 28.
- 172Colombijn, Freek, “A Moving History of Middle Sumatra, 1600-1870”, *Modern Asian Studies*, Vol. 39. No. 1 (Feb. 2005), hlm. 13. Hubungan dagang antara Minangkabau dan Riau berkaitan dengan penggunaan jalur Patahan menuju Siak untuk transaksi rotan pada 1731 dan 1762. Memang benar Kerajaan Minangkabau berjanji pada VOC untuk tidak menggunakan jalur darat untuk sampai ke Pelabuhan di Siak. Namun hal tersebut tetap berlangsung secara diam-diam.
- 173Netscher, Elisa, “Beschrijving van een Gedellte der Residentie Riouw”, dalam *Tijdschrift voor Indische Tall-, Land-, en Voelkenkunde*, 2, 1854.
- 174Gafnesia, Dahsyat dkk, 2007, *Pelabuhan Riau: Hubungan dan Peranannya dengan Daerah-Daerah Hinterland tahun 1700-1973*, (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional), hlm.,

- (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional), hlm. 3.
- 175Dobbin, Christine, 2008, *Gejolak...*, hlm.146.s
- 176*Ibid.*,
- 177Anderson, J, *Mission to the East Coast of Sumatra*, in MDCCCXXIII, (Edinburg/ London, 1826), hlm. 350.
- 178Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 146.
- 179Anderson, *Mission...*, hlm. 172-174, 352.
- 180Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 147, 179.
- 181Anderson, *Mission...*, hlm. 346-347;
- 182Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 162.
- 183Müller, S. *Berigten over Sumatra*, Amsterdam, 1837, hlm. 26; de Haan, F. "Naar Midden Sumaterain 1684", *TBG*, xxxix, 1897, hlm. 356,365; Andaya, Leonard Y, *The Kingdom of Johor 1641-1728*, Kuala Lumpur, 1975, hlm. 146-147, 173-174.
- 184Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 162.
- 185Muller, *Berigten...*, hlm. 28, 31-33.
- 186Mueller, *Berigten...*, hlm. 28-29; Korthals, P.W., "Aanteekeningen over Vijfing Kottas in de Padangshe Bovenlande op Sumatra", *TNGP*, ii, 1835, hlm. 21.
- 187Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 164.
- 188Muller, *Berigten...*, hlm.29,31-32; de Haan, "Naar Midden Sumatra"..., hlm. 356.
- 189Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 165.
- 190Faes, J., "Het Rijk Pelalawan", *TBG*, xxvi, 1882, hlm. 490-491, 496-497, 503.
- 191Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 165.
- 192Cowan, C.D., "Early Penang and teh Rise of Singapore 1805-1932", *JMBRAS*, xxiii (1950), hlm. 102,112, 114, 119, 1778-179; Anderson, J, *Acheen, and the Port on the North and East Coast of Sumatra*, London, 1840, hlm. 171-172.
- 193NHM= Nederlandsche Handel-Maatschappij, Perusahaan Niaga Belanda
- 194Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 339.
- 195Laporan Perjalanan No. 39, W. Poolman, 1847, *Algemeen Rijksarchief Hulpdepot, Schaarsbergen Archief van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, hlm. 6-7,
- 196Dobbin, *Gejolak...*, hlm. 341.
- 197*Ibid.*, hlm. 343.
- 198*Ibid.*,
- 199Lange, H.M., *Het Nederlansch Oost-Indisch Leger ter Westkust van Sumatera(1819-1845)*, vol. 2. 's Hertogenbosch, 1852, hlm. 36-38, 336-337, 343-350.
- 200Anderson, *Acheen...*, hlm. 14.
- 201Colombijn, *Middle Sumatra...*, hlm. 28; Hendraparya, Tressi A., *Onderafdeeling Bagansiapiapi, Negeri Penghasil Ikan Terbesar di Dunia*, (Pekanbaru: Soreram Media Pekanbaru, 2011), hlm. 54.
- 202Yusuf, Ahmad, dkk, *Kesultanan Inderagiri*, hlm. 122-124.
- 203Gafnesia, *Pelabuhan Riau...*, hlm. 35-36.
- 204Asnan, *Sungai...*, hlm.218-219; Obdeijn, "Indragiri...", hlm. 8.
- 205*Ibid.* ; "Mededelingen Betreffede de Kwantan-Distiricten", *Bijdragen tot de Taal,- Land,- en Volkenkunde*, 19 de Deel, 1910, hlm. 137.
- 206Hendrapraya, *Onderafdeeling Bagansiapiapi...*, hlm. 51.
- 207*Ibid.*, hlm. 55 untuk melihat tabel permintaan garam di Bagansiapiapi sejak 1901 sampai 1915.
- 208*Ibid.*, hlm. 68; Setyawati, Santi, *Pasang Surut Perikanan Bagansiapiapi (1896-1936)*, Tesis, tidak diterbitkan, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia, 2008.
- 209Gafnesia, *Pelabuhan Riau...*, hlm. 8.
- 210*Ibid.*, hlm. 16.
- 211Asnan, *Sungai...*, hlm. 205.
- 212*Ibid.*, hlm. 207. Ketika sampai di bgaian hilir, *bilungkang* yang digunakan lebih besar dari yang sebelumnya. Daya tampungnya mencapai 80 pikul. Penggunaannya dimulai dari Lubukambacang atau Telukkuantan.
- 213*Ibid.*, Hlm. 208.
- 214*Rapport Betreffende Een Onderzoek naar in te Voeren Stoomvaartdiesnten op Rivieren in Midden Sumatra*, Batavia: Landsrukkerij, 1909, hlm. 12.
- 215Sesuai dengan Trakat London pada 1824, Riau menjadi wilayah kekuasaan Belanda dan Inggris menguasai Singapura sehingga Belanda berusaha keras untuk

- memajukan perekonomian di Pantai Barat Sumatra. Hingga akhirnya terjadi krisis pada 1841 seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya. Hal tersebut ternyata tidak berdampak besar sehingga Belanda membuka kembali jalur perdagangan di perairan sungai Riau untuk memajukan perekonomian di wilayah tersebut.
- 216Gafnesia dkk, *Pelabuhan Riau: Hubungan dan Perannya dengan Daerah-Daerah Hinterland Tahun 1700-1973*, (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2007), hlm. 67.
- 217Asnan, *Sungai....*, hlm. 116;217.
- 218*Ibid.*, hlm 217. Lihat Tabel 6.
- 219Obdeijn, V, “Indragiri: Het ‘Zoonige’ Zuiden, Het Land der Toekomst”, cetak ulang dari *Deli in Woord en Beeld: Deli Courant*, ca, 1927; *Ibid.*,
- 220Kops, G.F. de Bruyn, *Overzicht van Sumatra*, (Amsterdam: J.H. de Bussy, 1919), hlm. 148-150; *Rapport Betreffende...*, hlm.12.
- 221Pemanfaat aliran sungai sebagai alat distribusi komoditi di perairan Pantai Timur Sumateradibagi menjadi dua. Pertama yaitu untuk menghayutkan kayu gelondongan seperti di Riau dan kedua untuk menghayutkan karet seperti di Jambi dan Palembang. Hanya saja rute yang dilalui tidak sejauh poin pertama. Pemilihan poin kedua juga tergantung dengan pasang surut air sungai dan beban karet itu sendiri. Sehingga tidak semasih perairan sungai di Riau. Akibat yang ditimbulkan dari kedua poin tersebut sama-sama fatal, namun poin pertama paling besar mencemari air sungai.
- 222Hendraparya, *Onderafdeeling Bagansiapiapi....*, hlm. 78. Pencatatan kapal yang datang ke Bagansiapiapi dimulai dari 1913 sampai 1920.
- 223MvO van de *Onderafdeeling Bagansiapiapi*, 30 Agustus 1934, hlm. 40, koleksi ANRI.
- 224Asnan, Gusti, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, (Yogyakarta: Ombak, 2016), hlm. 224.
- 225*Ibid.*, hlm. 225.
- 226Lutfi, Muchtar et al, *Sejarah Riau*, (Pekanbaru: Universitas Riau Press, 1976), hlm. 411-412.
- 227Yusra, Abrar dan Syafuddin Al, *Sebastian Tanamas, Tak Menggantang Asap: Otobiografi Seorang Pejuang dan Pengusaha Industri Kerajinan*, (Jakarta: GPU, 1998), hlm. 45.
- 228 Khaidir, Marsanto P, “Orang Suku Laut dan Orang Melayu di Kepulauan Riau: Sebuah Tafsir Deskriptif-Etnografis”, *Antropologi Indonesia, Indonesia Journal of Social and Cultural Anthropology*, Vol. 31, No.3 September-Desember 2010
- 229*Ibid.*, hlm. 228; Cynthia Chou, 2003, *Indonesian Sea Nomads: Money, Magic and Fear of the Orang Suku Laut*, (London: Routledge), hlm. 35.
230. David E Shoper, 1977, *The Sea Nomads: A Study of the Maritime Boat People of Southeast Asia*. (Singapore: National Museum Publication).
- 231Chou, *Indonesia Sea Nomads....*, hlm.18;Khaidir, *Orang Suku Laut....*, hlm. 229; L. Lenhart, “Orang Suku Laut: Ethnicity and Acculturation”, dalam *Riau in Transition, Bijdragen tot de Taal- Land- en Volkenskunde*, 153, No. 4, 1997, hlm. 584; L. Lenhart, “Orang Suku Laut”, dalam Carol R. Ember dan Melvin Ember (peny.), *Encyclopedia or Sex and Gender: Men adn Women in the World’s Cultures*, Vol. 11, Cultures L-Z, 2004, hlm. 750.
- 232Khaidir, *Orang Suku Laut....*, hlm. 229.
- 233Lenhart, *Orang Suku Laut*, 2004, hlm. 750.
- 234Khaidir, *Orang Suku Laut dan Orang Melayu....*, hlm. 230.
- 235 W. Trisnadi,, “Anak-anak ‘Orang Laut’: Tumbuh Dewasa dalam Budaya yang Berubah”, naskah Tesis tidak dipublikasikan, Program Studi Antropologi, Jurusan Antropologi, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 2002.
- 236Khaidir, hlm. 231.
- 237*Ibid.*,
- 238 Chyntia Chou, “Contesting the Tenure of Territoriality: The Orang Suku Laut” dalam *Bijdragen tot de Taal,- Land,- en*

- Volkendkunde*, 153 (4), 1997, hlm. 608.
- 239Khaidir, hlm. 233.
- 240Henschke, Rebecca, "Orang Rimba masuk Islam demi KTP: 'Kini mereka mengenal Tuhan' kata Menteri Khofifah", *BBC Indonesia*, 17 November 2017, <<https://www.bbc.com/indonesia/majalah-41937911>>
- 241 Maya Saputri, "Tetua Baduy Minta Sunda Wiwitan Ada di Kolom Agama E-KTP", *tirto.id*, 22 Agustus 2017, <<https://tirto.id/tetua-baduy-minta-sunda-wiwitan-ada-di-kolom-agama-e-ktp-cu5m>>
- 242Henschke, *Ibid.*
- 243Maya, *Ibid.*
- 244 S Hidayah, "Translating 'Ketuhanaan Yang Maha Esa': An Amenable Religious Repertoire?", makalah dipresentasikan pada YIF 2009, kerja sama Universitas Santa Dharma dan Yale University, hlm. 6.
- 245Khaidir, hlm. 234.
- 246*Ibid.*,
- 247Chou, 2003, hlm. 29.
- 248 Chou, 2003, hlm. 27.
- 249Khaidir, hlm. 235.
- 250*Ibid.*, hlm. 236.
- 251Redaksi Tanjungpinang Pos, "Warga Suku Laut Butuh Binaan Pendidikan Islam", *Tanjungpinang Pos.id*, 12 Mei 2018, <<http://tanjungpinangpos.id/warga-suku-laut-butuh-binaan-pendidikan-islam/>>
- 252*Ibid.*,
- 253Henschke, *Ibid.*,
- 254Risa Herdahita Putri, "Pengabdian Orang Laut", *Historia.id*, 3 Desember 2017, <<https://historia.id/budaya/articles/pengabdian-orang-laut-v27mQ>>

## DAFTAR PUSTAKA

- Airriess, Christoper A, "The Ecologies of Kuala dan Muara Settelements in the Pre-Modern Malay Culture World", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 76, No. 1 (2003), p.81-98.
- Andaya, Leonard Y, *The Kingdom of Johor 1641-1728*, Kuala Lumpur, 1975
- Anderson, J, *Acheen, and the Port on the North and East Coast of Sumatra*, London, 1840
- Anderson, J, *Mission to the East Cost of Sumatra*, in MDCCCXXIII, (Edinburg/London, 1826)
- Asnan, Gusti, *Sungai dan Sejarah Sumatra*, (Yogyakarta: Ombak, 2016
- Blink, H. 1918. *Sumatra's Oostkust in Hare Opkomst en Ontwikkeling als Economisch Gewest, Eene Ecnomisch-Geograpische en Historische Studie*. s'Gravenhage: Mouton & Co
- Boer, H.B, 1890, "Beschrijving van het Stroomgebied van de Rivieren in het Rijk van Indragiri en de Neburige Kustlanden" dalam *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*, VII, 2
- Chou, Cynthia, 2010, *The Orang Suku Laut of Riau, Indonesia, the Inalienable Gift of Territory*, (Oxon: Routledge.
- Christian D. Ponto, dkk. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia*, (Jakarta: Yayasan PUSPINDO, 1990)
- Colombijn, Freek, "A Moving History of Middle Sumatra, 1600-1870", *Modern Asian Studies*, Vol. 39. No. 1 , Feb. 2005
- Colombijn, *Middle Sumatra...*, hlm. 28; Hendraparya, Tressi A., *Onderafdeeling Bagansiapiapi, Negeri Penghasil Ikan Terbesar di Dunia*, (Pekanbaru: Soreram Media Pekanbaru, 2011)
- Cowan, C.D., "Early Penang and teh Rise of Singapore 1805-1932", *JMBRAS*, xxiii (1950)
- de Haan, "Naar Midden Sumatra"...; Faes, J., "Het Rijk Pelalawan", *TBG*, xxvi, 1882
- de Haan, F. "Naar Midden Sumaterain 1684", *TBG*, xxxix, 1897
- Dobbin, Christine, 2008, *Gejolak Ekonomi, Kebangkitan Islam dan Gerakan Padri Minangkabru 1794-1847*, Depok: Kobam.
- Dr. Wileala dkk, 2016, *Het Rijk van Siak*, Riau: Asa Riau.
- Drs. H. O.K. Nizami Jamil, *Sejarah Kerajaan Siak* (Pekanbari: CV. Sukabina)
- "Eenige Berichten Omtrent Indragiri op de Oost-

- kust van Sumatra”, dalam *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie* 4, I, 1842
- Gafnesia, Dahsyat dkk, 2007, *Pelabuhan Riau: Hubungan dan Peranannya dengan Daerah-Daerah Hinterland tahun 1700-1973*, (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional), hlm., (Tanjung Pinang: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional)
- Graafland, A.F.P, 1889, *Schetsen Uit Indragirie*. Batavia: G. Kolff & Co
- Guillaud, Domiiniwue (ed), 2006, *Menyelusuri Sungai, Merunut Waktu*, (Jakarta: IRD-Enrique)
- Hendraparya, *Onderafdeeling Bagansiapiapi....*,  
<https://www.riau.go.id/home/content/61/data-umum> diakses 14 September 2018, 6.20 AM
- <https://www.riau.go.id/home/content/61/data-umum> diakses pada 14 September 2018, 6.49 AM, diakses pada 14 September 2018, 7.03 AM. <https://www.riau.go.id/home/content/61/data-umum> (diakses hari Sabtu, 21 Juli 2018, Pukul 20:35 WIB)
- Kops, G.F. de Bruyn, *Overzicht van Sumatra*, (Amsterdam: J.H. de Bussy, 1919), hlm. 148-150; *Rapport Betreffende...*,
- Korthals, P.W., “Aanteekeningen over Vijfing Kottas in de Padangshe Bovenlande op Sumatra”, *TNGP*, ii, 1835
- Lange, H.M., *Het Nederlansch Oost-Indisch Leger ter Westkust van Sumatera(1819-1845)*, vol. 2. 's Hertogenbosch, 1852
- Lapian, Adrian B, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, (Depok: Komunitas Bambu, 2009), hal. 2
- Laporan Perjalanan No. 39, W. Poolman, 1847, *Algemeen Rijksarchief Hulpdepot, Schaarsbergen Archief van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*,
- Lutfi, Muchtar et al, *Sejarah Riau*, (Pekanbaru: Universitas Riau Press, 1976),
- Marsden, William, 2013, *Sejarah Sumatra*, (Depok: Komunitas Bambu)
- “Mededelingen Betreffede de Kwantan-Districten”, *Bijdragen tot de Taal,- Land,- en Volkenkunde*, 19 de Deel, 1910
- Mineralen in Midden en Oost Sumatra” dalam *Tijdschrift voor het Binnelandsch Bestuur*, XXX, 1885
- Müller, S. *Berigten over Sumatra*, Amsterdam, 1837
- MvO van de Onderafdeeling Bagansiapiapi*, 30 Agustus 1934, koleksi ANRI.
- Netscher, Elisa, “Beschrijving van een Gedellte der Residentie Riouw”, dalam *Tijdschrift voor Indische Tall-, Land-, en Voelkenkunde*, 2, 1854.
- Nieuwenhuijzen, F.N., “Het rijk Siak Indrapoera”, *TBG*, vii (1858).
- Nuraini dan Dwi Subowati, *Indragiri Hilir: Peninggalan Sejarah Abad 16-20* (Riau: BPSNT: 2008)
- Obdeijn, V, “Indragiri: Het ‘Zoonige’ Zuiden, Het Land der Toekomst”, cetak ulang dari *Deli in Woord en Beeld: Deli Courant*, ca, 1927
- Rapport Betreffende Een Onderzoek naar in te Voreen Stoomvaartdiesnten op Rivieren in Midden Sumatra*, Batavia: Landsrukkerij, 1909
- Rijk van Alkemade. 1887. “Reis van Siak naar Pulau Lawan”, dalam *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*
- Sartono Kartodirdjo, dkk., *Sejarah Riau*, (Riau: 1977)
- Setyawati, Santi, *Pasang Surut Perikanan Bagansiapiapi (1896-1936)*, Tesis, tidak diterbitkan, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia, 2008.
- Suroyo, A.M. Djuliaty, dkk., *Sejarah Maritim Indonesia 1: Menelusuri Jejak Bahari Bangsa Indonsia Hingga Abad Ke-17*, (Smarang: Penerbit Jeda, 2007),
- Van Delden, E. Th, “Dagverhaal van eene Reins naar Gloegoer VI Kota”, *TBG*, xxvii (1882).

- Wellan, J.W.J, 1923-1928, *Overzicht van de Literatuur der Gewesten Bengkulu, Djambi, de Lampungsche Districten en Palembang*, 's-Gravenhage: Zuid-SumateraInsitute.
- Yusra, Abrar dan Syafuddin Al, *Sebastian Tanamas, Tak Menggantang Asap: Otobiografi Seorang Pejuang dan Pengusaha Industri Kerajinan*, (Jakarta: GPU, 1998)
- Yusuf, Ahmad, dkk, *Kesultanan Inderagiri*,
- Yusuf, Ahmad, dkk, *Sejarah Kesultanan Inderagiri*, Pemerintah Daerah Provinsi Riau, 1994
- Chou, Chyntia, "Contesting the Tenure of Territoriality: The Orang Suku Laut" dalam *Bijdragen tot de Taal,- Land,- en Volkendkunde*, 153 (4), 1997
- Chou, Cynthia, 2003, *Indonesian Sea Nomads: Money, Magic and Fear of the Orang Suku Laut*, (London: Routledge)
- Henschke, Rebecca, "Orang Rimba masuk Islam demi KTP: 'Kini mereka mengenal Tuhan' kata Menteri Khofifah", *BBC Indonesia*, 17 November 2017, <<https://www.bbc.com/indonesia/majalah-41937911>>
- Hidayah, S, "Translating 'Ketuhanaan Yang Maha Esa': An Amenable Religious Repertoire?", makalah dipresentasikan pada YIF 2009, kerja sama Universitas Santa Dharma dan Yale University
- Lenhart, L., "Orang Suku Laut: Ethnicity and Acculturation", dalam *Riau in Transition, Bijdragen tot de Taal-. Land- en Volkendkunde*, 153, No. 4, 1997
- Lenhart, L., "Orang Suku Laut", dalam Carol R. Ember dan Melvin Ember (peny.), *Encyclopedia or Sex and Gender: Men adn Women in the World's Cultures*, Vol. 11, Cultures L-Z, 2004
- Marsanto P, Khaidir, "Orang Suku Laut dan Orang Melayu di Kepulauan Riau: Sebuah Tafsir Deskriptif-Etnografis", *Antropologi Indonesia, Indonesia Journal of Social and Cultural Anthropogy*, Vol. 31, No.3 September-Desember 2010
- Redaksi Tanjungpinang Pos, "Warga Suku Laut Butuh Binaan Pendidikan Islam", *Tanjungpinang Pos.id*, 12 Mei 2018, <<http://tanjungpinangpos.id/warga-suku-laut-butuh-binaan-pendidikan-islam/>>
- Herdahita Putri, Risa, "Pengabdian Orang Laut", *Historia.id*, 3 Desember 2017, <<https://historia.id/budaya/articles/pengabdian-orang-laut-v27mQ>>
- Saputri, Maya, "Tetua Baduy Minta Sunda Wiwitan Ada di Kolom Agama E-KTP", *tirto.id*, 22 Agustus 2017, <<https://tirto.id/tetua-baduy-minta-sunda-wiwitan-ada-di-kolom-agama-e-ktp-cu5m>>
- Shoper, David E., 1977, *The Sea Nomads: A Study of the Maritime Boat People of Southeast Asia*. (Singapore: National Museum Publication).
- Trisnadi, W., "Anak-anak 'Orang Laut': Tumbuh Dewasa dalam Budaya yang Berubah", naskah Tesis tidak dipublikasikan, Program Studi Antropologi, Jurusan Antropologi, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 2002.

## TENTANG PENULIS



**Dr. Didik Pradjoko M. Hum** merupakan salah satu penulis dalam buku “Sejarah Peradaban Maritim: Peranan Sungai dalam Sejarah Peradaban Maritim di Jambi dan Riau”. Pria kelahiran Surabaya, 14 Juni 1969 ini menempuh pendidikan tinggi di Universitas Indonesia dan mendapatkan gelar doktoralnya pada tahun 2015 dengan disertasi “Kerajaan Larantuka dan Politik Kolonial Belanda: Dinamika Politik Lokal di Kawasan Flores Timur, Kepulauan Solor dan Timor Barat 1851-1915”. Saat ini beliau masih aktif sebagai pengajar di Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia. Kepakaran tentang sejarah maritim, geografi sejarah dan sejarah Indonesia membuatnya banyak menghasilkan penelitian dan tulisan ilmiah tentang sejarah kemaritiman di Indonesia. Pada tahun 2015 beliau menjadi Ketua Tim dalam penelitian tentang Tradisi Lisan Maritim sebagai Sumber Penulisan Sejarah Migrasi di Kawasan Laut Sawu Nusa Tenggara Timur. Kemudian di tahun 2016 beliau menjadi pembicara dalam Konferensi Nasional Sejarah X yang diselenggarakan oleh Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

**Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M. Hum** adalah Guru Besar Sejarah di Universitas Diponegoro. Karirnya sebagai salah satu pakar sejarah maritim di Indonesia dimulai ketika beliau menyelesaikan sarjana di Universitas Diponegoro, magister di Universitas Gadjah Mada, serta Doktoralnya di Universitas Leiden di Belanda. Pria kelahiran Blora, 26 Juni 1964 ini memiliki pengalaman penelitian tentang kemaritiman di Indonesia lebih dari 30 tema penelitian dalam lima tahun terakhir. Salah satunya di tahun 2018 beliau meneliti tentang “Pelayaran dan Perdagangan Intra-Asia Tenggara Menghadapi Ekspansi Kapitalisme Eropa Abad XVII – XVIII”. Jurnalnya dengan tema “Local Conflicts and Colonial Expansion: Tracing the Patterns of Relation in the Early Modern of Southeast Asia” di tahun 2017 diterbitkan di *Scopus*, salah satu jurnal internasional terbaik di dunia. Beliau juga aktif dalam forum-forum sejarah nasional maupun internasional. Di tahun 2017, beliau menjadi pembicara di “*Discussion in the frameworks of Museum Exhibition, Cooperation National Museum of Indonesia – La Boverie Museum, Belgium*” di Leige, Belgia dengan topik “*The Archipelago: Kingdom of The Sea*”. Selain itu kontribusi di bidang ilmiah, beliau juga aktif menjadi narasumber dalam penentuan kebijakan publik. Salah satunya yaitu dalam penyusunan “RAPERGUB Pelestarian dan Pengembangan Adat Istiadat dan Nilai Sosial Budaya Masyarakat” dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2017.

