

Bengkulu dalam Jaringan Pelayaran Pantai Barat Sumatra Abad XVIII-XIX M.

Ahmad Abas Musofa, M.Ag
ahmadabasmusofa@gmail.com
IAIN Bengkulu

Abstrak

Lahirnya kota-kota dagang di Pantai Barat Sumatra terbagi menjadi dua fase, yaitu *pertama*; masa Hindu-Budha hingga munculnya Kesultanan Islam. Fase ini pelabuhan yang ramai dikunjungi adalah Lamuri, Barus, Tiku dan Pariaman. *Kedua*; datangnya kolonial seperti Belanda dan Inggris yang memiliki peranan dalam perdagangan, pelayaran dan hegemoni politik¹. Fase ini kota pelabuhan yang tumbuh dan berkembang yaitu Meulaboh, Sibolga, Padang, Bengkulu dan Panjang. Jaringan pelayaran terbentuk karena adanya perdagangan laut yang menyebabkan berdirinya bandar-bandar persinggahan kapal di sepanjang pantai Bengkulu. Sehingga jaringan pelayaran dari Banten, Bengkulu, Padang, Sibolga, hingga Aceh menjadi ramai. Ada beberapa bandar utama yang berkembang di kawasan Bengkulu sejak abad ke-17 yaitu Muko-muko, Bantal, Ipuh, Lais, Muara Sungai Bengkulu, Teluk Segara, Teluk Selebar, Manna dan Krue. Adapun kerajaan-kerajaan lokal yang ada di Bengkulu yaitu Kerajaan Sungai Serut, Kerajaan Sungai Lemau, Kerajaan Sungai Itam, Kerajaan Depati Tiang Empat, Kerajaan Mukomuko dan Kerajaan Kaur.

Komoditas perdagangan yang diperjual belikan meliputi hasil ternak dan hasil kebun atau hutan. Komoditas unggulan yaitu lada, pala dan cengkeh. Selain Inggris dan Belanda kapal pedagang portugis, Perancis dan Amerika juga datang ke Bengkulu. Sebelum Inggris dan Belanda yang memonopoli perdagangan yaitu Kesultanan Aceh dan Kesultanan Banten. Pengaruh Kesultanan Banten terasa di Bengkulu bagian selatan terutama di Selebar sampai Kruai dengan utusannya dinamakan *jenang* yang memonopoli perdagangan. Pengaruh Aceh terutama dari Air Urai sampai utara utusannya dinamakan *panglima* yang juga memonopoli perdagangan. Inggris yang berkuasa di Bengkulu dari tahun 1685-1824 memiliki kurang lebih 55 perwakilan sedangkan masa Belanda yaitu dari tahun 1825-1942 kurang lebih 27 perwakilan. Sampai awal abad ke-19 pelabuhan Bengkulu dikunjungi oleh kapal dagang dari berbagai wilayah. Akan tetapi setelah jalan darat terbuka, para pedagang memanfaatkan angkutan darat sehingga barang yang biasanya diangkut dengan kapal berubah ke angkutan darat. Sejak itu jumlah kapal ke pelabuhan Bengkulu merosot karena banyak hanya lewat di pelabuhan Bengkulu menuju pelabuhan lainnya terutama ke Padang. Kondisi ini berlangsung terus yang akhirnya pelabuhan Bengkulu menjadi kurang penting sejak awal abad ke-20.

Kata Kunci: Bengkulu, Jaringan Pelayaran, Pantai Barat Sumatra.

¹ Dipresentasikan pada The 1st International Conference on Islamic Civilization (ICOIC) yang diselenggarakan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Sunan Gunung Djati Bandung tanggal 5-6 April 2018 di Hotel Puri Khatulistiwa Jatinangor.

Pendahuluan

Keadaan geografis, topografis, lingkungan perairan, adanya pulau-pulau di sekitarnya, serta adanya hamparan Benua Asia di bagian utaranya memberi pengaruh yang besar pada arah angin yang bertiup dan arus laut yang bergerak di perairan sekitar Sumatera. Walaupun secara umum jenis dan arah angin yang bertiup di Sumatera hampir sama dengan yang berlaku di Indonesia secara umum, tetapi karena faktor-faktor khusus yang disebabkan oleh lingkungan geografisnya terdapat sedikit penyimpangan dari arah angin di Sumatera, terutama di bagian timur sebelah utara (Selat Malaka) dan perairan sebelah barat Sumatera. Perbedaan juga terlihat pada arus laut yang bergerak di sekitar pulau ini, sebuah perbedaan yang cukup signifikan bila dibandingkan dengan pulau-pulau yang lain di Indonesia.

Para pelaut atau saudagar pantai barat bagian utara Sumatera, yang mencakup kota-kota pantai Pariaman Tiku, Sasak, Katiaga, Air Bangis, Natal, Barus, Singkel, Natal, Meulaboh hingga Kutaraja (Banda Aceh) misalnya, mengembangkan jaringan pelayaran dan perdagangan sendiri. Sumber-sumber VOC menyebutnya dengan jaringan “peper haven”. Aktivitas pelayaran dan perniagaan cenderung dilakukan antar-daerah di kawasan utara saja. Hal ini, di samping disebabkan oleh lokasi daerah mereka yang berdekatan, juga dilatarbelakangi oleh adanya angin monsoon, dan khususnya arus laut yang memudahkan kontak di antara sesama mereka. Kenyataan yang hampir sama, juga terjadi di pantai barat bagian selatan Sumatera, yang meliputi Tarusan, Salido, Painan, Bayang, Airhaji, Indrapura, Muko- muko, dan Bengkulu, serta Manna. Adanya arus laut memang menjadi salah satu faktor terpenting dalam terbentuknya jaringan pelayaran dan perdagangan di kedua daerah itu.²

Keberadaan Kesultanan Samudera-Pasai sejak abad ke-13 disusul oleh Aceh dan Kesultanan Melayu-Riau, yang secara geografis berada di atau lebih dekat dengan wilayah pantai timur, seakan-akan terus menutup eksistensi kesejarahan yang ada di pantai barat. Aliansi antara Pasai dan Malaka yang pada waktu itu dipimpin oleh Parameswara yang telah memeluk agama Islam, berakibat pada semakin ramainya hubungan perdagangan antara Pasai dan Malaka, yang merupakan dua bandar dagang utama di Selat Malaka pada abad ke-15.

Periode ini sampai batas tertentu dapat dikatakan sebagai periode penting dari terbentuknya aliansi Melayu Sumatera dan Semenanjung Malaya, yang mencapai

²Gusti Asnan, “Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/ Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)”. *Makalah* Disajikan pada “Konferensi Sejarah Nasional X” di Jakarta, Tanggal 7-10 November 2016 di Jakarta, hlm. 7-12.

puncaknya setelah berkembangnya kekuasaan Melayu-Riau pada masa berikutnya. Sementara itu perkembangan pesat Kesultanan Aceh sejak abad ke-16 dan mencapai puncaknya pada abad ke-17, seakan-akan memutus peran utama pantai barat dalam sejarah yang telah dibangun Barus jauh sebelumnya.³

Pembahasan

a. Kondisi Geografis Bengkulu

Provinsi Bengkulu terletak di sebelah Barat pegunungan Bukit Barisan. Luas wilayah Provinsi Bengkulu mencapai lebih kurang 1.991.933 hektar atau 19.919,33 kilometer persegi. Wilayah Provinsi Bengkulu memanjang dari perbatasan Provinsi Sumatera Barat sampai ke perbatasan Provinsi Lampung dan jaraknya lebih kurang 567 kilometer. Secara astronomis, Provinsi Bengkulu terletak di antara 2°16'9'' – 3°31'17'' LS dan 101°1'0'' – 103°41'5'' BT. Sementara jika ditinjau dari posisi geografisnya, Provinsi Bengkulu di sebelah utara berbatasan dengan Provinsi Sumatera Barat, di sebelah selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia dan Provinsi Lampung, di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia dan di sebelah timur berbatasan dengan Provinsi Jambi dan Provinsi Sumatera Selatan. Provinsi Bengkulu berbatasan langsung dengan Samudera Indonesia pada garis pantai sepanjang lebih kurang 525 kilometer. Secara administrasi Pemerintahan Provinsi Bengkulu terbagi menjadi 9 kabupaten (Bengkulu Selatan, Rejang Lebong, Bengkulu Utara, Kaur, Seluma, Mukomuko, Lebong, Kepahiang, dan Bengkulu Tengah) dan 1 Kota Bengkulu, yang terdiri dari 127 kecamatan kec. 126 desa 1 357 kel. 172 yang memiliki 19 gunung dan 134 sungai.

No	Bulan	Kecepatan Angin Rata-Rata (/hour),	Kecepatan Maksimum Mutlak (knot),	Arah Angin
1	Januari	4,2	36	270°
2	Pebruari	4,4	39	270°
3	Maret	3,3	21	090°
4	April	3,9	32	090°
5	Mei	3,0	18	090°
6	Juni	3,9	31	110°
7	Juli	2,7	28	110°
8	Agustus	3,0	15	180°
9	September	3,4	14	180°
10	Oktober	3,4	12	270°
11	November	3,4	28	270°
12	Desember	3,9	20	270°

³Bambang Purwanto, Ruang Maritim di Sisi Barat Pulau Sumatera yang Diabaikan, Sebuah Tinjauan Historiografis, Paramita: Historical Studies Journal, Universitas Semarang, Vol. 27 Eds. 2, tahun 2017, hlm. 217.

Pada tahun 2013, jumlah pemeluk agama Islam sebesar 98,24 persen, Kristen sebesar 0,78 persen, Katholik sebesar 0,62 persen, Hindu sebesar 0,24 persen, Budha sebesar 0,11 persen, dan Konghucu kurang dari 0,01 persen. Sementara itu, jumlah jamaah haji yang diberangkatkan ke tanah suci pada tahun 2013 adalah sebanyak 1.277 orang.⁴

b. Bandar pelabuhan di Bengkulu dan Pantai Barat Sumatra

Lahirnya kota-kota dagang di Pantai Barat Sumatra terbagi menjadi dua fase, yaitu *pertama*; masa Hindu-Budha hingga munculnya Kesultanan Islam. Fase ini pelabuhan yang ramai dikunjungi adalah Lamuri, Barus, Tiku dan Pariaman. *Kedua*; datangnya kolonial seperti Belanda dan Inggris yang memiliki peranan dalam perdagangan, pelayaran dan hegemoni politik. Fase ini kota pelabuhan yang tumbuh dan berkembang yaitu Meulaboh, Sibolga, Padang, Bengkulu dan Panjang. Jaringan pelayaran terbentuk karena adanya perdagangan laut yang menyebabkan berdirinya bandar-bandar persinggahan kapal di sepanjang pantai Bengkulu. Sehingga jaringan pelayaran dari Banten, Bengkulu, Padang, Sibolga, hingga Aceh menjadi ramai. Ada beberapa bandar utama yang berkembang di kawasan Bengkulu sejak abad ke-17 yaitu Muko-muko, Bantal, Ipuh, Lais, Muara Sungai Bengkulu, Teluk Segara, Teluk Selebar, Manna dan Krue.⁵ Adapun kerajaan-kerajaan lokal yang ada di Bengkulu yaitu Kerajaan Sungai Serut, Kerajaan Sungai Lemau, Kerajaan Sungai Itam, Kerajaan Depati Tiang Empat, Kerajaan Mukomuko dan Kerajaan Kaur. Dalam kurun waktu antara 7-16 M pemegang hegemoni dalam bidang pelayaran dan perdagangan di perairan samudra hindia dibagian barat nusantara, selat sunda, dan selat malaka dan laut cina selatan di bagian umur dilihat dari hegemoni penguasanya dapat dibagi menjadi dua fase yakni fase berjayanya raja-raja Sriwijaya (abad7-13) dan fase kejayaan kerajaan Islam (Samudra Pasai, Aceh, Malaka dan Banten).⁶

c. Kedatangan Pedagang Asing

Pedagang seperti India, Turki, Arab, Eropa, Persia, Gujarat, Malabar, Bengali, Cina, Jawa, Makasar dan lain-lain. Selain Inggris dan Belanda kapal pedagang portugis, Perancis dan Amerika juga datang ke Bengkulu.⁷ Sebelum Inggris dan Belanda yang memonopoli perdagangan yaitu Kesultanan Aceh dan Kesultanan Banten. Pengaruh Kesultanan Banten terasa di Bengkulu bagian selatan terutama di Selebar sampai Krui utusannya dinamakan *jenang* yang memonopoli perdagangan. Pengaruh Aceh terutama dari Air Urai sampai

⁴BPS, Provinsi Bengkulu dalam Angka, 2014.

⁵M. Nur dan Almaizon, *Pelabuhan Bengkulu dan Perdagangan pada Masa Kolonial Inggris*, Laporan Penelitian, Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Padang, 2004, hlm. 17, 58. H.L. Osthoff. "Schets Kaart Der Westkust Van Sumatra Van Dit Vaarwater Voorkomende Namen". 1839.

⁶Hasan Muarif Ambariy, *Bandar Niaga Pantai Barat Sumatra*, DEPDIKBUD, Jakarta,1998, hlm. 130.

⁷ M. Nur dan Almaizon, *Pelabuhan Bengkulu dan Perdagangan pada Masa Kolonial Inggris*, hlm. 25

utara utusannya dinamakan *panglima* yang juga memonopoli perdagangan.⁸ Inggris yang berkuasa di Bengkulu dari tahun 1685-1824 memiliki kurang lebih 55 perwakilan sedangkan masa Belanda yaitu dari tahun 1825-1942 kurang lebih 27 perwakilan.⁹ Inggris juga membangun beberapa benteng di antaranya yaitu benteng York, Marlborough, Anna dan Linau. Sampai awal abad ke-19 pelabuhan Bengkulu dikunjungi oleh kapal dagang dari berbagai wilayah.

d. Komoditas Perdagangan dan Jaringan Pelayaran

Komoditas perdagangan yang diperjual belikan meliputi hasil ternak yaitu ayam, kerbau, kambing dan biri-biri. Hasil kebun atau hutan yaitu cengkeh, merica, nila, pala, gandum, gambir, tebu, kelapa, pohon pinang, tembakau, kapas, ubi-ubian, kacang, pohon asam, gading gajah, damar, karet, lilin, cula badak dan sarang burung. Komoditas unggulan yaitu lada, pala dan cengkeh.¹⁰

Di perairan Samudera Hindia, pengaruh angin monsoon dan arus laut membuat terciptanya jaringan pelayaran dan perdagangan antara pantai barat Sumatera (khususnya bagian utara) dengan Anak Benua India hingga jazirah Arab. Pergerakan arus laut akan sangat memudahkan para pelaut dan saudagar dari India atau Jazirah Arab mendatangi kawasan barat Sumatera (bagian utara), atau sebaliknya. Ini pulalah sebabnya mengapa sejak zaman klasik hingga moderen awal terjalin kontak yang akrab antar pelaut dan pedagang India dengan daerah-daerah di Sumatera bagian barat. Itu pulalah sebabnya mengapa di Barus, Batak, dan Minangkabau terdapat jejak-jejak pendatang dari India. Itu pulalah sebabnya mengapa setiap tahun, seperti yang disebut Tome Pires, selalu datang para saudagar dari Gujarat ke sejumlah kota pantai di pesisir barat Sumatera.¹¹

e. Kemerossotan Pelabuhan Bengkulu dan Pantai Barat Sumatra

Sampai awal abad ke-19 pelabuhan Bengkulu dikunjungi oleh kapal dagang dari berbagai wilayah. Akan tetapi setelah jalan darat terbuka, para pedagang memanfaatkan angkutan darat sehingga barang yang biasanya diangkut dengan kapal berubah ke angkutan darat. Sejak itu jumlah kapal ke pelabuhan Bengkulu merosot karena banyak hanya lewat di pelabuhan Bengkulu menuju pelabuhan lainnya terutama ke Padang. Kondisi ini berlangsung terus yang akhirnya pelabuhan Bengkulu menjadi kurang penting sejak awal abad ke-20. Tetapi secara umum kemerossotan pelabuhan pantai barat Sumatra karena

⁸M. Nur dan Almaizon, *Pelabuhan Bengkulu dan Perdagangan pada Masa Kolonial Inggris*, hlm. 57.

⁹Agus Setiyanto. *Orang-orang Besar Bengkulu*, Penerbit Ombak, Yogyakarta, 2006, hlm.

¹⁰M. Nur dan Almaizon, *Pelabuhan Bengkulu dan Perdagangan pada Masa Kolonial Inggris*, hlm. 74.

¹¹Gusti Asnan, "Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/ Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)". *Makalah* Disajikan pada "Konferensi Sejarah Nasional X" di Jakarta, Tanggal 7-10 November 2016 di Jakarta, hlm. 13.

pengaruh kesultanan pantai timur Sumatra, berkembangnya pelabuhan pantai timur Sumatra dan kemerosotan perdagangan di pantai barat Sumatra.¹²

Setidaknya ada empat faktor utama yang melatarbelakangi kemajuan pantai timur Sumatra yaitu: *Pertama*, kawasan itu berada di Selat Malaka dan Selat Karimata, dua selat yang menjadi “jalan raya” utama para pelaut yang berlayar dari dunia Barat dan Timur atau sebaliknya. *Kedua*, adanya angin monsoon dan arus laut. *Ketiga*, kawasan timur Sumatera memiliki komoditas perdagangan yang dicari para saudagar dan lak di pasara dunia. *Keempat*, adanya hubungan antara daerah-daerah di pesisir timur dengan daerah-daerah di pedalaman-nya.¹³

Kesimpulan

Aktifitas para pelaut atau saudagar dari pantai barat bagian utara Sumatera dan pantai barat bagian selatan Sumatera dipengaruhi oleh faktor geografis, tersedianya komoditas perdagangan dan hubungan antar kerajaan atau daerah. Aktifitas tersebut membentuk jalur perdagangan mulai dari Banten, Bengkulu, Padang, Sibolga, hingga Aceh. Ada beberapa bandar utama yang berkembang di kawasan Bengkulu sejak abad ke-17 yaitu Muko-muko, Bantal, Ipuh, Lais, Muara Sungai Bengkulu, Teluk Segara, Teluk Selebar, Manna dan Krue. Di Bengkulu juga terdapat benteng Marlborough yang didirikan Inggris sebagai pusat pemerintahan di Sumatra yang juga terlibat langsung dalam monopoli perdagangan lada sebagai salah satu komoditas unggulan.

Secara umum kemerosotan pelabuhan pantai barat Sumatra karena pengaruh kesultanan pantai timur Sumatra, berkembangnya pelabuhan pantai timur Sumatra dan kemerosotan perdagangan di pantai barat Sumatra. Aktivitas pelayaran dan perdagangan dipengaruhi oleh letak daerah dan adanya angin monsoon atau arus laut yang memudahkan aspek pelayaran dan perdagangan antar-daerah tersebut. Tata letak pantai timur Sumatra strategis karena berada di Selat Malaka dan Selat Karimata, dua selat yang menjadi “jalan raya” utama para pelaut yang berlayar dari dunia Barat dan Timur atau sebaliknya.

¹²M. Nur, *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatra: Pada Abad ke-19 sampai Pertengahan Abad ke-20*, Balai Pelestarian Nilai Budaya Padang, 2015, hlm. 239

¹³Gusti Asnan, “Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/ Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)”. *Makalah* Disajikan pada “Konferensi Sejarah Nasional X” di Jakarta, Tanggal 7-10 November 2016 di Jakarta, hlm. 10-11.

Daftar Referensi

- Abdullah Siddik. *Sejarah Bengkulu 1500-1990*, Balai Pustaka, Jakarta, 1995.
- Agus Setiyanto. *Orang-orang Besar Bengkulu*, Penerbit Ombak, Yogyakarta, 2006.
- _____, *Gerakan Sosial Masyarakat Bengkulu Abad XIX*, Ombak, Yogyakarta, 2015.
- Achmaddin Dalip, *Sejarah Perlawanan terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Daerah Bengkulu*, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1983/1984.
- Badrul Munir Hamidy. *Masuk dan Berkembangnya Islam di daerah Bengkulu*, makalah: Panitia Penyelenggara STQ Nasional, 2004.
- Bambang Purwanto, Ruang Maritim di Sisi Barat Pulau Sumatera yang Diabaikan, Sebuah Tinjauan Historiografis, Paramita: Historical Studies Journal, Universitas Semarang, Vol. 27 Eds. 2 tahun 2017.
- Braginsky. *Preliminary Recontruction of the Rencong Version of 'Poem of Boat'*, BEFEO, Vol. 77, 1988.
- BPS, Provinsi Bengkulu dalam Angka, 2014.
- Dudung Abdurrahman, *Metode Penulisan Sejarah*, Jakarta, Logos, 1999
- Gusti Asnan, "Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/ Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)". *Makalah* Disajikan pada "Konferensi Sejarah Nasional X" di Jakarta, Tanggal 7-10 November 2016 di Jakarta, hlm. 10-11.
- Jaspan. *Folk Literature of South Sumatra: The Redjang Ka-Ga-Nga Texts*, Camberra, The Australian National University Cambera, 1964.
- Johnson, D.P. 1986. *Teori Sosiologi Klasik dan Modern*. Terjemahan Robert MZ La wang. Jakarta: Gramedia.
- Lindayanti, *Migrasi Suku Bangsa di Propinsi Bengkulu Perspektif Sejarah*. Makalah disampaikan pada Penyusunan Program Inventarisasi Perlindungan Karya Budaya Aksara Kaganga di Propinsi Bengkulu, 2012.
- Lapian, A. B. dan Oewadji Sjafei, *Sejarah Sosial Daerah Bengkulu* Jakarta: Depdikbud, 1984.
- M. Nur dkk, *Nawawi Manaf dalam Perjuangan Kemerdekaan di Bengkulu*, Padang: BPSNT Padang Press, 2003.
- M. Nur dan Almaizon, *Pelabuhan Bengkulu dan Perdagangan pada Masa Kolonial Inggris*, Laporan Penelitian, Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Padang, 2004.
- M. Nur, *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatra: Pada Abad ke-19 sampai Pertengahan Abad ke-20*, Balai Pelestarian Nilai Budaya Padang, 2015.
- M. Ikram dan Achmaddin Dalip, *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1950) Daerah Bengkulu*, Jakarta: Proyek IDKD Dpedikbud.
- Ritzer, G. 1992. *Sosiologi Ilmu Pengetahuan Berparadigma Ganda*. Terjemahan Alimandan. Jakarta: Rajawali.
- Ritzer, G dan Goodman Douglas J. 2005. *Teori Sosiologi Modern*. Terjemahan Alimandan. Jakarta: Prenada Media.
- Ramli Achmad, *Pengendalian Sosial Daerah Bengkulu*. Bengkulu: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1991.
- Siti Rohana dkk, *Perjuangan Rakyat Rejang Lebong dalam Mempertahankan Kemerdekaan tahun 1945-1949*, Padang: BPSNT Padang Press, 2004.
- Seno ddk, *Bunga Rampai Sejarah Bengkulu: Bengkulu dari Masa Kolonial hingga Era Otonomi Daerah*, Padang: BPSNT Padang Press, 2012.
- Soekanto, S. 1995. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wells, JK. *The British West Sumatran Presidency*, Kuala Lumpur: University Malaya Press, 1977.

Zusneli Zubir, *Mukomuko dalam Gejolak Revolusi Fisik (1945-1950): Suatu Tindakan Sejarah Lokal di Bengkulu*, Padang: BPSNT Padang Press, 2004.