

SUNGAI TULANG BAWANG DALAM PERDAGANGAN LADA DI LAMPUNG PADA PERIODE 1684 HINGGA 1914

TULANG BAWANG RIVER AND THE PEPPER COMMERCE IN LAMPUNG ON 1684-1914

Gregorius Andika Ariwibowo

Balai Pelestarian Nilai Budaya (BPNB) Jawa Barat
andikaariwibowo@gmail.com

Abstrak

Sebelum berkembangnya era modernisasi sarana transportasi darat di Hindia Belanda, kehidupan masyarakat sejak awal abad ke-19, khususnya di wilayah Sumatera, sangat bergantung pada sungai. Salah satu sungai yang memiliki fungsi penting dalam perjalanan sejarah masyarakat Sumatera adalah Sungai Tulang Bawang. Kajian ini menelusuri sejarah perkembangan Sungai Tulang Bawang, terutama dalam kaitannya dengan arus perdagangan lada pada periode abad ke-17 hingga abad ke-20. Menurut Kenneth Hall, salah satu karakter peradaban sungai di Asia Tenggara adalah peradaban sungai yang berada di wilayah pedalaman yang memiliki fungsi sebagai penyedia kebutuhan-kebutuhan komoditas perdagangan. Kajian ini menambah wacana dalam kajian sejarah maritim Indonesia, terutama terkait dengan sejarah perdagangan lada. Sungai Tulang Bawang mengalami kemunduran akibat semakin dominannya perkembangan transportasi darat pada awal Abad ke-20 di Sumatera.

Kata kunci: Sungai Tulang Bawang, Sejarah Sungai, Sejarah Sumatera, Perdagangan Lada

Abstract

Before a modern development of land transportation era in Netherland Indie on the beginning of 19th century, people in Sumatra has depended on riverine life. Tulang Bawang River was a main river in Sumatra which had played an important function for the people in Sumatra. This study shows a history of Tulang Bawang River especially that related with pepper commerce on 17th to 20th century. According Kenneth Hall, one of the character of river is a hinterland river civilization, that's usually have a function as a main resources for abroad commerce commodities. This study depicts an effort for the study of Indonesia's maritime history, especially that related with the Indonesian river historical studies. Tulang Bawang River suffered a regression caused an increasing of a land transportasion development in early of 20th century in Sumatra.

Keyword: Tulang Bawang River, Riverine History, History of Sumatra, Pepper Commerce

Pendahuluan

Dalam sejarah peradaban manusia, sungai merupakan urat nadi kehidupan yang turut berperan dalam proses tumbuh dan berkembangnya peradaban. Sungai di samping menjadi sarana transportasi yang menghubungkan daerah pantai hingga pedalaman rupanya juga menjadi sarana dalam melakukan pertukaran pengetahuan antara kelompok masyarakat yang satu dengan yang lain. Melalui sungai pulalah terjadi arus pertukaran kebutuhan ekonomi antarmasyarakat. Dalam sejarah peradaban masyarakat di Indonesia, sungai menjadi salah satu penggerak awal dari lajunya roda sejarah dan peradaban manusia.

Kondisi wilayah daratan di pedalaman Nusantara pada masa lampau menjadi halangan bagi terjadinya distribusi perdagangan dan mobilisasi masyarakat. Kondisi geografis di

wilayah daratan yang dipenuhi oleh hutan-hutan yang lebat, rangkaian jalur pegunungan, dan rawa-rawa, serta keadaan tanah dan curah hujan yang tinggi yang menjadi penghambat bagi pembangunan jalur transportasi dan pemeliharaan jalan. Namun demikian, di pulau-pulau besar seperti di Sumatra, Kalimantan, Jawa, dan Sulawesi terdapat sungai-sungai besar yang pada umumnya memiliki arus yang tenang, serta dapat menjangkau hingga ke wilayah-wilayah pedalaman. Kondisi sungai pun pada umumnya dalam dan lebar sehingga dapat dilalui oleh kapal-kapal dagang.

Anthony Reid dan Heather Sutherland sepakat bahwa sungai menjadi salah satu faktor penting yang membawa Asia Tenggara pada masa gilang gemilangnya sekitar periode abad ke-16 hingga ke-18. Sungai bukan saja membawa

produk-produk tanaman pangan seperti beras, garam, ikan, gula dan lainnya, tetapi juga produk-produk eksotis yang memiliki nilai jual tinggi bagi perdagangan seperti emas, kemenyan, damar, karet, lada, bahkan kain tenun maupun songket (Reid, 1999: 64-65). Sutherland mengatakan bahwa sungai, selain menjadi sarana transportasi air yang membawa arus perdagangan dari wilayah yang berada di daerah pantai hingga ke pedalaman, juga telah membantu terbentuknya suatu jaringan komunitas-komunitas perdagangan. Melalui pembentukan komunitas-komunitas ini pada akhirnya menyebabkan terjadinya pertukaran dan percampuran identitas serta kebudayaan di wilayah Asia Tenggara (Sutherland dalam Boomgard (ed.), 2007: 28).

Masuknya kolonialisme Eropa sejak periode abad ke-16 di Asia Tenggara tidak begitu saja menghapus perdagangan dan aktivitas pelayaran melalui jalur sungai. Lalu lintas sungai bahkan digunakan oleh bangsa Eropa untuk memperluas pengaruh politik dan ekonomi mereka hingga ke daerah pedalaman. Di samping sebagai sarana untuk memperluas pengaruh ekonomi dan politik di pedalaman, pemerintahan Eropa yang mendominasi Asia Tenggara pada abad ke-17 hingga abad ke-20 juga menjadikan sungai-sungai ini sebagai jalur transportasi utama penduduk selain transportasi bagi perdagangan (*waterways*).

Di Indonesia, khususnya di Sumatera banyak terdapat sungai-sungai besar yang menjadi pusat dari aktivitas kehidupan masyarakat, yakni dalam aspek sosial, politik, perdagangan, dan kebudayaan. Sungai-sungai besar yang telah ada di Sumatera seperti Musi (Palembang), Batang Hari (Jambi), Indra Giri (Riau), Siak (Sumatera Utara), dan lainnya telah lama dikenal sebagai pusat ekonomi dan politik di kawasan ini. Berbagai kesultanan dan pusat politik tumbuh di wilayah muara-muara maupun sepanjang bantaran sungai di wilayah Sumatera. Beberapa pusat politik yang tumbuh di wilayah-wilayah sungai di Sumatera ini antara lain Kerajaan Sriwijaya, Kesultanan Palembang, Kesultanan Riau, Kesultanan Melayu, Kesultanan Deli, Kesultanan Siak, dan beberapa lainnya.

Salah satu sungai yang memiliki peran penting dalam sejarah Sumatra adalah Sungai Tulang Bawang. Sungai yang terletak di pantai timur bagian selatan Pulau Sumatera ini telah memainkan peran penting dalam sejarah perdagangan rempah-rempah, khususnya lada, sejak periode Kesultanan Banten pada abad ke-16 hingga pada

akhir periode kolonial Belanda pada awal abad ke-20. Berbeda dengan sungai-sungai besar lain yang ada di Sumatera, di sepanjang Sungai Tulang Bawang tidak pernah ditemui suatu kekuatan lokal yang dominan. Hal ini disebabkan oleh dominasi kekuatan politik Kesultanan Banten sejak akhir abad ke-16 yang kemudian diteruskan oleh Belanda semenjak paruh akhir abad ke-17. Meskipun demikian, peran Sungai Tulang Bawang pada masa lalu tidak kalah penting bila dibandingkan dengan sungai-sungai lain di Sumatera yang menjadi pusat politik dan ekonomi ketika itu.

Sungai Tulang Bawang merupakan sarana yang sangat penting pada masa perdagangan rempah-rempah di kawasan Asia Tenggara. Wilayah Tulang Bawang pada periode itu merupakan salah satu pusat perkebunan lada milik Kesultanan Banten. Penghancuran perkebunan-perkebunan lada di sekitar ibukota Kesultanan Banten pada masa menjelang akhir keruntuhan kesultanan ini telah menjadikan wilayah Lampung hingga Palembang sebagai salah satu sentra komoditas lada di wilayah bagian barat Hindia Belanda. Oleh karena itu, Sungai Tulang Bawang menjadi sarana penting dalam jalur perdagangan ini. Dalam aspek politik pun sungai ini memainkan peran penting terutama dalam hubungan antara Banten, Palembang, Belanda, dan Inggris, terutama pada abad ke-17 hingga pertengahan abad ke-19. Pemilihan rentang waktu kajian antara periode 1684 hingga 1914 didasari oleh awal penguasaan Tulang Bawang oleh Belanda hingga masa pembangunan jalur kereta api antara Teluk Betung, Lampung hingga Prabumulih, Palembang pada tahun 1914 (Perquin, 1921: 54).

Menurut Kenneth Hall, terdapat dua tipe kebudayaan sungai di Asia Tenggara. Pertama, kebudayaan delta atau muara sungai. Ciri dari peradaban muara sungai ini adalah pusat peradaban yang tumbuh di muara sungai. Kondisi tanah yang subur di sekitar muara menjadikan wilayah ini sebagai pusat dari kehidupan masyarakat. Kebudayaan yang tumbuh dan berkembang di muara sungai ini menjadikan wilayah ini kemudian menjadi pusat politik dan perdagangan. Hal ini terjadi karena kota-kota yang tumbuh di delta atau muara sungai ini menjadi pusat dari perdagangan antara kota-kota pantai maupun wilayah pedalaman yang dihubungkan oleh sungai-sungai yang mengalir ke arah delta atau muara sungai (Hall, 1985: 2-3 dalam Sutherland dalam Boomgard (ed.), 2007: 32).

Kedua, peradaban yang tumbuh di sepanjang aliran sungai. Sejak era keemasan masa perdagangan abad ke-16 sungai telah menjadi jalur penting dalam arus perdagangan. Wilayah pedalaman menjadi penunjang utama dari sumber-sumber alam yang memiliki nilai ekonomi tinggi seperti rempah-rempah, mineral, dan hasil hutan. Komoditas-komoditas eksotis dari wilayah pedalaman ini kemudian dikumpulkan di wilayah muara untuk selanjutnya diperdagangkan ke daerah-daerah lain. Diantara jalur perdagangan antara hulu dan muara inilah terbentuk pusat-pusat kekuasaan lokal yang menguasai sumber-sumber ekonomi di sepanjang aliran sungai. (Hall, 1985: 2-3 dalam Sutherland dalam Boomgard (ed.), 2007: 31-32).

Sungai bukanlah sebuah kajian sejarah yang asing bagi kajian-kajian sejarah mengenai Asia Tenggara. Para penulis seperti Anthony Reid (2011 (1999)), Howard Dick dan Peter J. Rimmer (2003), Heather Sutherland (Sutherland dalam Boomgard (ed.), 2007), Kenneth R. Hall (2011), serta Gusti Asnan (2016) telah menempatkan sungai sebagai salah satu pusat dari aktivitas maritim dalam perkembangan sejarah di kawasan Asia Tenggara. Asnan (2016) secara lebih khusus membahas sejarah perkembangan sungai-sungai di wilayah Sumatera. Menurutnya sungai adalah penggerak sejarah Sumatera. Masyarakat dan kebudayaan Sumatera lahir dari aktivitas kehidupan manusia yang berlangsung di sepanjang aliran sungai-sungai di muka bumi Sumatera. Buku ini memberikan gambaran yang baik untuk memahami lebih jauh peradaban sungai di Sumatera, serta menjadi titik pangkal dari kajian mengenai sejarah Sungai Tulang Bawang.

Kajian mengenai Lampung terutama pada masa Kesultanan Banten dan *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) telah dibahas secara mendalam oleh Atsushi Ota (2003, 2006, dan 2015). Ota melihat bahwa Lampung merupakan suatu kesatuan wilayah dengan Banten yang berada di wilayah Pulau Jawa. Bagi Ota terpisahnya Lampung dan Banten oleh Selat Sunda tidak berarti terpisahnya kedua wilayah ini secara geopolitik. Ota menganggap bahwa Lampung merupakan termasuk kedalam wilayah pedalaman Kesultanan Banten. Dalam kajian-kajiannya mengenai Lampung, Ota menganggap bahwa berbagai peristiwa politik, sosial, dan ekonomi yang terjadi di Banten akan memberikan dampak yang sama dengan berbagai peristiwa di Lampung. Kajian mengenai sejarah Sungai Tulang Bawang ini menempatkan kajian-kajian yang sebelumnya

telah dilakukan oleh Ota sebagai salah satu rujukan utama terutama pada peristiwa-peristiwa di sekitar abad ke-16 hingga abad ke-18. Meski demikian berdasarkan kajian-kajian yang telah dilakukan oleh Ota, kajian ini ingin melihat dinamika sejarah Sungai Tulang Bawang dan Lampung pada periode abad ke-19 hingga abad ke-20, yang masih membuka ruang untuk melakukan kajian yang mendalam mengenai sejarah di wilayah Lampung.

Aroma Harum dan Geliat Perdagangan Lada di Tulang Bawang

Pada tahun 1684 *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) berhasil menguasai perdagangan lada wilayah Tulang Bawang untuk pertama kalinya. Masuknya pengaruh VOC ke wilayah ini dilakukan setelah mereka berhasil menguasai dan memonopoli ekonomi dan perdagangan di Kesultanan Banten pada tahun 1682. Wilayah Tulang Bawang memang telah dikenal sebagai salah satu pusat penghasil lada di wilayah Selatan Sumatera. Lada mulai berkembang di wilayah ini sejak masa Kesultanan Banten, terutama sekitar akhir abad ke-16 (Kielstra, 1915: 245-246).

Sebelum masuknya pengaruh Banten, wilayah Tulang Bawang merupakan wilayah yang sangat penting dalam perdagangan di Sumatera bagian selatan, bahkan hingga di sepanjang perairan timur Sumatera. Dalam bukunya, Meilink-Roelofs menyebutkan bahwa Tulang Bawang merupakan salah satu penghasil utama hasil bumi di wilayah selatan Sumatera. Wilayah Tulang Bawang-Sekampung menjadi sentra komoditas kapas, hasil laut, beras, buah-buahan, dan sebagian kecil emas. Wilayah ini juga telah dikenal sebagai salah satu penghasil lada terbaik, meskipun jumlahnya masih dalam skala kecil karena masih dibudidayakan oleh rakyat. Meilink-Roelofs mengatakan jumlah produksi lada di Tulang Bawang pada sekitar awal abad ke-16 masih berada di bawah jumlah komoditas kapas (Stibbe, 1921: Meilink-Roelofs, 1962: 92).

Tome Pires sebagaimana dikutip oleh Meilink-Roelofs mengatakan bahwa Kesultanan Banten pada abad ke-16 merupakan salah satu penghasil utama lada di Asia Tenggara. Pada salah satu kontrak dagang yang disepakati oleh pedagang Portugis dengan Kesultanan Banten terjadi suatu kesepakatan bahwa Banten setiap tahun diwajibkan mengirim sekitar 1000 ton lada ke India. Namun, jumlah ini terbilang masih

rendah sebab di Pelabuhan Banten para pedagang dari Tiongkok biasanya memiliki kontrak dagang hingga 3000 ton lada pertahun. Jumlah ini merupakan jumlah yang sangat besar, sehingga para pedagang asal Tiongkok ini menggunakan sekitar 20 *junk* untuk mengangkut lada-lada ini dari Banten. Para pedagang asal Tiongkok merupakan pembeli utama lada dari Banten sebelum didominasi oleh para pedagang pada abad ke-17. (Pires, 1944: 192 dalam Meilink-Roelofs, 1962: 152-153; Guillot, 2011 (2008): 274).¹

Ketersediaan lada dari Banten ini menurut Pires tidak saja berasal dari sekitar wilayah Kotaraja Banten, tetapi juga berasal dari wilayah-wilayah kekuasaan Banten di Sumatera seperti dari Lampung hingga ke wilayah pedalaman Palembang (Pires, 1944: 193 dalam Meilink-Roelofs, 1962: 153; Reid, 2011 (1999): 12-14). Sebelum paruh kedua abad ke-17 Kesultanan Banten hanya berperan sebagai penyedia kebutuhan lada bagi para pedagang dari mancanegara. Keterlibatan Banten dalam aktivitas perdagangan baru dimulai pada sekitar tahun 1660 ketika Banten mulai menjalin hubungan dagang dengan Makau, Taiwan, dan Jepang (Guillot, 2011 (2008): 204).

Peran aktif Banten dalam jalinan perdagangan mancanegara ini menjadikan wilayah Lampung sebagai pemasok utama kebutuhan komoditas lada bagi Banten.² Pada tahun 1663 diperkirakan Lampung menyediakan hampir 90% kebutuhan lada bagi Banten.³ Kesultanan

¹Anthony Reid mencatat bahwa rata-rata *junk* di kawasan Asia Tenggara baik milik Tiongkok, Jawa, maupun Melayu memiliki daya muat sekitar 20-400 ton, bahkan ada yang memiliki daya muat hingga 800 hingga 1000 ton (Reid, 2011 (1999): 49-50).

²Wilayah sekitar Kesultanan pada masa itu sebagian besar lebih banyak dimanfaatkan untuk penyedia kebutuhan pangan. Perluasan lahan untuk tanam pangan di Banten semakin giat dilakukan terutama pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa. Ia memerintahkan pembangunan sawah-sawah baru beserta saluran irigasi yang baik. Hal ini dilakukan untuk mengurangi ketergantungan akan lada, serta meningkatkan pendapatan ekspor terutama dari beras dan bahan makanan (Guillot, 2011 (2008): 156-170, 179-181, 203).

³Dinar Bontharm mengatakan bahwa alasan Kesultanan Banten untuk menanam lada di wilayah Lampung dikarenakan wilayah ini memiliki karakter tanah yang subur yang sesuai untuk pengembangan tanaman lada (Boontharm, 2003: 81).

Banten pada masa itu memerintahkan kepada setiap penduduk pria di Lampung untuk menanam 500 pohon lada. Penanaman paksa pohon lada oleh Banten ini diawasi oleh para utusan dari Kesultanan Banten yang biasa disebut sebagai *Ponggawa*. Para utusan ini diberikan wilayah untuk ditanami lada serta mengawasi distribusinya hingga ke Pelabuhan Banten ini, selain mendapatkan wilayah dan pembagian keuntungan, para utusan ini juga dinikahkan dengan putri para bangsawan dari Banten (Wellan, 1932: 163; Reid, 2011 (1999): 289; Guillot, 2011 (2008): 204).⁴

Pusat penanaman lada di Lampung berada di daerah Tulang Bawang, Seputih, Sekampung, Semangka, dan Teluk Betung. Distribusi dan perdagangan lada terutama di wilayah-wilayah ini termasuk hingga ke pedalaman Palembang sangat bergantung pada peran Sungai Tulang Bawang. Sungai Tulang Bawang sepanjang sekitar 136 km ini memiliki sekitar enam anak sungai lain yang memiliki panjang lebih dari 100 km. Anak sungai Tulang Bawang ini dapat menjadi penghubung wilayah Tulang Bawang dengan wilayah-wilayah di pedalaman Bengkulu dan Palembang. Kota Menggala merupakan kota pelabuhan utama di tepi Sungai Tulang Bawang yang menjadi tempat singgah dari kapal-kapal dagang yang berasal dari sekitar wilayah Lampung, Palembang, dan Bengkulu (De Graaf dan Stibbe, 1921, *Veerde Deel*: 399; Wellan, 1932: 41).

Menelusuri sungai Tulang Bawang pada masa lalu adalah sebuah kisah perjalanan yang penuh dengan bahaya dan rintangan. Bila menelusuri sungai ini dari muara hingga ke wilayah pedalaman Palembang, seperti ke Martapura atau Komerling, akan memakan waktu sekitar 8 hingga 15 hari pelayaran. Bagi para pedagang yang ingin bermalam, terdapat kampung-kampung kecil yang berada di sekitar sungai. Di kampung-kampung ini biasanya terdapat dermaga kecil yang dekat dengan warung atau pasar (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 705). Di sepanjang Sungai Tulang Bawang sejak masa Kesultanan Banten telah bermukim kelompok penduduk yang berasal dari wilayah sekitar Lampung, Palembang, Banten, bahkan terdapat beberapa perkampungan Bugis.⁵

⁴Tidak jarang para *Ponggawa* ini melakukan pemberontakan terutama ketika kondisi Kesultanan sedang lemah (Guillot, 2011 (2008): 205).

⁵Pada kunjungan terakhir ke wilayah Kabupaten Tulang Bawang medio Februari 2017 lalu

Para penduduk yang berasal dari wilayah Palembang pada awalnya merupakan penduduk yang bermigrasi kemudian tinggal menetap di wilayah Tulang Bawang. Selain berdagang penduduk Palembang yang bermigrasi hingga ke Tulang Bawang ini adalah para nelayan yang biasa mencari ikan di sekitar sungai bahkan hingga ke muara sungai di daerah Dinti Teladas (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 705; Van Der Kemp, 1920: 54-55, 287).

Keberadaan Sungai Tulang Bawang tidak hanya sebatas dalam fungsinya sebagai jalur perdagangan lada. Sungai ini juga memiliki fungsi untuk mengairi perkebunan-perkebunan lada yang berada di sekitar pinggir Sungai Tulang Bawang. Perkebunan lada pada masa Kesultanan Banten hingga Kolonial memang berada di sekitar wilayah pinggir sungai. Karena tanaman lada membutuhkan pasokan air yang sangat besar, maka biasanya perkebunan lada berada di dekat aliran sungai. Selain itu, dengan posisinya yang berada di dekat aliran sungai, pada masa panen, lada-lada ini juga mudah untuk didistribusikan (Ota dalam Mizushima, Bryan Souza, dan Flynn, 2015: 177).

E.B.Kielstra (1915: 245) mengatakan para pendatang dari Palembang ini juga banyak yang membuka lahan-lahan di Tulang Bawang untuk dijadikan perkebunan. Pada awalnya hal ini mendapat tentangan dari penguasa Banten, tetapi karena tingginya kebutuhan lada, para pendatang ini kemudian diberikan hak untuk memiliki lahan dan perkebunan lada di daerah ini. Hal ini juga memberikan keuntungan bagi Banten karena mereka mendapat perluasan perkebunan lada yang cukup besar, tanpa harus mengerahkan para utusan dan budak-budak dari Banten. Sementara itu, orang-orang Bugis yang mendiami wilayah ini selain didasari oleh alasan perdagangan, juga disebabkan oleh terbukanya seluruh wilayah Banten ketika itu untuk para penduduk yang berasal dari Bugis, Makassar. Terbukanya pintu wilayah Banten hingga ke Lampung bagi masyarakat Bugis dikarenakan oleh rasa simpati Kesultanan Banten setelah jatuhnya Kesultanan Makassar pada tahun 1667 oleh VOC yang menyebabkan diaspora etnis

masih terdapat keturunan-keturunan penduduk yang berasal dari Bugis. Para keturunan Suku Bugis ini berdiam di bibir Sungai Tulang Bawang di sekitar Kota Menggala hingga di wilayah Teladas yang merupakan perkampungan nelayan di muara sungai Tulang Bawang.

Bugis Makassar (Wellan, 1932: 331-334; Guillot, 2011 (2008): 165, 173-174).

Lada-lada yang berasal dari perkampungan di sekitar Sungai Tulang Bawang biasanya dikumpulkan di Kota Menggala. Lada-lada yang telah dikumpulkan ini kemudian dijual kepada para pedagang yang telah memiliki perjanjian dagang dengan Banten. Distribusi lada dari kampung-kampung yang berada di sekitar sungai biasanya dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal kecil dengan diawasi oleh para *Ponggawa*.⁶ Selain melalui transportasi sungai, distribusi lada dari pedalaman wilayah Lampung, seperti dari wilayah Seputih hingga ke Menggala, juga dapat dilakukan dengan menggunakan perjalanan darat. Sesampainya di Menggala lada-lada ini kemudian diperdagangkan ke daerah-daerah di luar Tulang Bawang (Anonim, 1918: 38-39; Stibbe, 1919, *Deerde Deel*: 750).



Gambar 1

Jenis-jenis kapal dagang yang biasa digunakan oleh para pedagang Banten sekitar abad ke-16 (Sumber: Lodewyckz, 1915)

Sebelum masa pemerintahan wali raja Pangeran Ranamanggala pada tahun 1609, para pedagang dari luar Banten dapat mengambil sendiri lada-lada yang dibutuhkan langsung di

⁶William Marsden dalam bukunya *History of Sumatra* mengisahkan bahwa lada-lada ini di bawa menggunakan perahu yang terbuat dari bambu atau kayu dari desa-desa penghasil lada — Sampan *lonchore* (*Sic.*) mampu memuat sekitar satu atau dua ton lada. Perjalanan melewati sungai-sungai ini adalah sebuah rintangan yang sangat berbahaya, arus sungai yang terkadang berbahaya ataupun batu maupun kayu besar yang menutup lintasan aliran sungai, bahkan terkadang menghancurkan kapal-kapal ini hingga berkeping-keping. Sesampainya tiba di aliran sungai yang agak tenang lada-lada ini dipindahkan ke perahu-perahu yang agak besar atau yang dikenal dengan nama *tembongon* (*Sic.*) yang mampu memuat sekitar sepuluh hingga dua puluh ton lada. Lada-lada ini kemudian akan di bawa ke daerah *Kualo* (muara sungai) ataupun ke kota-kota yang memiliki gudang penyimpanan untuk kemudian diangkut kembali dengan kapal-kapal lintas pulau (Marsden, 1784:119-120).

Menggala. Mitra dagang utama Banten dalam penjualan lada ini adalah orang-orang Tionghoa. Namun, ketika semakin kuatnya pengaruh para pedagang Eropa di Banten, Ranamanggala memerintahkan penutupan semua pelabuhan di mancanegara dan memusatkan perdagangan lada langsung dari pelabuhan Banten. Oleh karena itu, lada-lada yang berasal dari Lampung diharuskan dikirimkan langsung ke Banten (Guillot, 2011 (2008): 125-128, 165).

Kebijakan ini kemudian diteruskan pada masa Sultan Ageng Tirtayasa (1651-1680) yang memberikan kebijakan dalam perdagangan lada hanya di dalam wilayah pelabuhan Banten. Pembatasan-pembatasan terhadap pasokan dalam perdagangan lada inilah yang kemudian membuat marah para pedagang Eropa terutama Belanda dan Inggris. Upaya yang dilakukan oleh Belanda dalam mengambil alih dominasi dan monopoli lada oleh Banten ini adalah dengan membangun kota pelabuhan baru di dekat Banten, yakni Batavia. Pembangunan Batavia menjadi duri ditubuh Kesultanan Banten.⁷ Beberapa upaya untuk menghentikan perluasan dan pengembangan perdagangan oleh Belanda di Batavia rupanya tidak membuahkan hasil, bahkan upaya penaklukan Batavia baik oleh Banten maupun Mataram justru menjadi peluru yang menyerang kembali dua kerajaan berpengaruh di Jawa ini (Guillot, 2011 (2008): 249).

Menjelang tahun 1680 terjadi konflik antara Sultan Ageng dengan putra mahkota, yakni Sultan Abdul Kahar — lebih dikenal dengan nama panggilan Sultan Haji. Konflik ini bermula ketika Sultan Haji berniat untuk menutup seluruh pelabuhan dan perdagangan Banten dari dunia luar, termasuk menghilangkan peran para pedagang Tionghoa. Penutupan ini menyebabkan kerugian yang besar bagi seluruh sendi kehidupan masyarakat Banten. Guillot menyebut Banten ketika itu merupakan salah satu kota kosmopolitan pertama di Asia.

⁷Akibat perang saudara, perubahan pimpinan politis, dan penutupan pelabuhan Banten sejak 1618 VOC mulai meninggalkan pelabuhan Banten. VOC kemudian melakukan serangan ke Jayakarta serta kemudian mendirikan Kota Batavia pada tahun 1619. Pendirian kota pelabuhan Batavia ini dalam rangka upaya Belanda untuk mengalihkan perdagangan internasional Banten ke Batavia. Maka sejak saat itu VOC melakukan pengepungan Pelabuhan Banten dan mengalihkan secara paksa kapal-kapal yang menuju Banten ke Batavia (Parthesius, 2010: 38; Guillot, 2011 (2008): 249).

Menurut Guillot peran Banten yang terlalu aktif dalam perdagangan internasional, menjadi penyebab keresahan dari kalangan pemuka tradisional Banten, terutama kaum bangsawan dan agama. Mereka khawatir dengan semakin terbukanya Banten bagi kalangan internasional maka peran para bangsawan tradisional terkikis, serta dikhawatirkan turut berpengaruh pada praktik penegakan hukum syariah di Banten VOC (Guillot, 2011 (2008): 212-213).⁸

Upaya perebutan kekuasaan oleh Sultan Haji membuat marah Sultan Ageng. Sultan Ageng kemudian memerintahkan kepada para pengikut loyalnya untuk menurunkan Sultan Haji dan kembali lagi berperan sebagai kepala pemerintahan Banten. Serangan besar pun dilakukan hingga pada akhirnya Sultan Haji terkepung di dalam istananya. Kegagalan Sultan Haji untuk merebut kekuasaan membuatnya meminta bantuan pada salah satu musuh terbesar Banten, yakni VOC (Guillot, 2011 (2008): 328). VOC mengajukan syarat kepada Sultan Haji yakni apabila Sultan Ageng berhasil dikalahkan maka seluruh pusat komoditas perdagangan dan pelabuhan-pelabuhan dagang milik Banten akan diserahkan kepada VOC. Di bawah pimpinan Kapten Jonker VOC berhasil mengalahkan Sultan Ageng di istananya di Tirtayasa. Setelah kemenangan ini kemudian VOC menempatkan Sultan Haji sebagai pemimpin di Banten. Sesuai perjanjian yang sebelumnya telah disepakati maka sejak 1684 seluruh hubungan dagang dan diplomasi Banten dengan dunia luar dikuasai oleh VOC, sekaligus seluruh pelabuhan-pelabuhan dagang milik Banten. VOC juga memberlakukan monopoli terhadap lada Banten sehingga VOC dapat melakukan kontrol atas harga dan perdagangan lada di Eropa (Vlekke, 2016 (1961): 165-169, 196; Guillot, 2011 (2008): 358-360).

Sungai Tulang Bawang Sebagai Jalur Perdagangan Lada Dunia

Dalam buku *De Eerste Schipvaart Der Nederlanders Naar Oost-Indië Onder Cornelis*

⁸Semejak awal masa pemerintahan Sultan Ageng peran syahbandar sepenuhnya dikelola oleh orang Tionghoa. Pada masa pemerintahan Sultan Ageng, ia menunjuk dua orang syahbandar Tionghoa yakni Kaytsu dan Cakradana. Kedua orang syahbandar ini memiliki peran penting dalam membuka kembali dan mengembangkan perdagangan Banten, terutama setelah blokade oleh VOC selama lebih kurang 50 tahun (Guillot, 2011 (2008): 253, 260, 351-361).

De Houtman (Pelayaran Pertama Orang Belanda ke Hindia Timur Di Bawah Cornelis de Houtman) disebutkan bahwa wilayah pelabuhan di Sumatera, seperti Baros, Pariaman, Tulang Bawang, Indragiri, dan Jambi, menjadi pusat dari komoditas perdagangan lada (lada hitam dan putih), cangkang kura-kura, kapas, dan lainnya (Lodewyckz, *Eerste Deel*, 1915:119).⁹ Sebelum Banten menutup pelabuhan-pelabuhan mereka di sekitar Sumatera, para pedagang dari Tiongkok dan Portugis dapat membeli langsung komoditas lada dari Tulang Bawang. Bahkan, menurut Cornelis de Houtman, membeli lada langsung di Tulang Bawang akan memperoleh keuntungan yang sangat besar (Rouffaer dan Ijzerman, 1925, *Tweede Deel*: 214). Para pedagang dari Tiongkok yang membeli lada di pelabuhan Tulang Bawang biasanya menjual lada-lada ini ke pelabuhan-pelabuhan lain di Jawa, Malaka, dan Banten, di samping tentunya di wilayah Tiongkok daratan. Selain lada, wilayah Tulang Bawang juga menghasilkan kamper, kapas, kayu, dan kemenyan (Rouffaer dan Ijzerman, 1925, *Tweede Deel*: 214).

Sungai Tulang Bawang memang telah lama hendak dikuasai oleh VOC. Selain merupakan pusat komoditas lada, Sungai Tulang Bawang memainkan posisi strategis dalam usaha pengembangan wilayah kekuasaan VOC di Sumatera. Sungai ini merupakan jalur alternatif penting yang menghubungkan antara Banten dan Palembang. Bila VOC menguasai jalur lalu lintas Sungai Tulang Bawang, VOC mampu mengontrol sebagian besar kekuatan politik dan ekonomi di Sumatera bagian selatan. Pada tahun 1659 VOC telah memulai perluasan penguasaan ekonomi di wilayah Sumatera bagian selatan ini dengan melakukan serangan besar ke Kesultanan Palembang (Nieuhof, 1988 (1682): 186-189 dalam Reid (ed.), 2014 (2010): 146-153). Keberhasilan penguasaan atas Palembang ini membuat VOC menguasai monopoli perdagangan timah di Bangka dan Belitung, serta seluruh perdagangan hasil bumi Palembang. Penguasaan atas wilayah Sumatera bagian selatan ini mutlak dilakukan oleh Belanda mengingat Inggris telah menguasai wilayah Bengkulu hingga ke pesisir

barat Lampung pada tahun 1684 (Vlekke, 2016 (1961): 169).



Gambar 2

Dalam Peta yang kemungkinan berasal dari abad ke-16 atau abad ke-17, tampak penyebutan wilayah *Tolombawan* yang kemudian oleh Willem van Lodewyckz diterjemahkan sebagai wilayah Tulang Bawang (Sumber: Lodewyckz, 1915).

Kemenangan VOC atas Banten pada tahun 1684 membuka lembar baru dalam sejarah kehidupan masyarakat Tulang Bawang ataupun Lampung secara keseluruhan. Pada satu sisi, Belanda tetap mempertahankan penanaman lada yang telah dilakukan, serta sekaligus mulai memperluas perkebunan-perkebunan yang sudah ada. Pada sisi lain, Belanda mulai memperkenalkan produk-produk tanaman baru, serta membangun berbagai sarana transportasi yang turut membantu tumbuhnya kota-kota dagang baru di wilayah Lampung. Perjanjian antara Belanda dan Banten pada tahun 1684 telah memberikan kekuasaan penuh bagi VOC untuk melakukan monopoli dagang di seluruh wilayah Banten, termasuk di wilayah Selat Sunda hingga Lampung (Kielstra, 1915: 246; Vlekke, 2016 (1961): 169).

Pada abad ke-17 lada merupakan salah satu komoditas utama VOC yang menghasilkan keuntungan yang besar bagi kompeni. Pada paruh kedua abad ke-17 lada menjadi komoditas dagang utama kompeni, *Heren XVII* memberikan investasi yang besar bagi pengembangan usaha untuk menambah jumlah pemasukan kompeni dari lada. Meskipun pada paruh kedua abad ke-17 harga lada mengalami penurunan yang sangat besar, tetapi jumlah lada yang masuk ke pasar

⁹*Vervoeren tselve ooc na Sumatra, als tot Barros, Speriamon, Tolombauan, Andragiri, lambé alwaer zijt vermangelen teghen Lacca, Peper, witten ende swarten Benjuin, Cattoen, schelpen van Schiltpadden, die zy Tartaruga noemen, ende ander waren* (Lodewyckz, *Eerste Deel*, 1915:119).

Eropa dari Asia mengalami peningkatan yang pesat. Hal ini disebabkan pusat-pusat komoditas lada di Nusantara seperti Palembang, Banten, Jambi, dan Kalimantan telah dikuasai (Glamann, 1981: 73).

Pada tahun 1622, diperkirakan permintaan lada di Eropa mencapai sekitar 3,5 juta kilogram pertahun. Jumlah kebutuhan lada ini disuplai oleh Portugis sebesar 700 ribu kilogram, sedangkan sisanya disumbang oleh Inggris dan Belanda yang selalu bersaing di pusat-pusat komoditas lada Asia (Glamann, 1981: 74). Pada tahun 1688, *Heeren XVII* memperkirakan bahwa permintaan lada di pasar Eropa mencapai sekitar 3,6 juta kilogram, VOC mendominasi perdagangan lada pada periode ini dikisaran 3 hingga 3,2 juta kilogram. Dari jumlah tersebut, seluruh pasokan lada ini berasal dari wilayah Hindia Timur (Glamann, 1981: 74-75).

Sebelum penaklukan Banten pada 1684 oleh Belanda, Inggris menguasai perdagangan lada di Banten. Inggris selama periode 1669 hingga 1683 rata-rata pertahun mendapatkan sekitar 2 juta kilogram lada dari Banten.

Tabel 1
Jumlah Komoditas Lada Tahunan yang Diperoleh Inggris dari Banten pada Rentang Tahun 1675 Hingga 1684 (dalam 000 kilogram)

Tahun	Jumlah
1675	2.011
1678	2.013
1680	700
1682	2.015
1683	250
1684	-

Sumber: Glamann, 1981: 84

Perang saudara yang terjadi di Banten sejak 1680 jelas memberikan pengaruh bagi Inggris untuk mendapatkan lada dari Banten. Kondisi ini sedikit membaik pada tahun 1682 ketika Sultan Ageng berhasil memukul balik Sultan Haji pada 1682. Namun, sejak keterlibatan VOC di dalam perang tersebut membuat Inggris semakin kehilangan pengaruh perdagangan lada di Banten. Kondisi ini terus diperburuk ketika pada tahun 1684, kompeni secara penuh memonopoli perdagangan sesuai perjanjian antara kompeni dengan Sultan Haji (Glamann, 1981: 84). Penaklukan atas Banten inilah yang pada akhirnya membuat dominasi perdagangan lada VOC terus bertahan sepanjang akhir abad ke-17 hingga seluruh periode akhir abad ke-18.

Kompeni tidak hanya menjual lada-lada ini ke pasar Eropa, tetapi juga ke wilayah-wilayah lain di Asia. Pasar-pasar yang menjadi tempat penjualan lada-lada ini antara lain berada di Taiwan, Jepang, dan Persia. Kompeni juga menjual lada-lada ini ke Surat maupun Benggala di India, meskipun ketika itu India merupakan salah satu pusat penghasil lada, tetapi kualitas lada India masih berada di bawah lada Nusantara.¹⁰ Pada abad ke-18, Kompeni mulai menjual lada ke pasar Tiongkok, selain menggunakan kapal-kapal milik Kompeni, mereka juga mengandalkan *junk-junk* Tionghoa untuk pelayaran dagang ini (Glamann, 1981: 86-87).

Seperti yang telah disampaikan sebelumnya bahwa sekitar 90% lada yang diproduksi oleh Kesultanan Banten berasal dari wilayah-wilayah mereka di Lampung (Wellan, 1932: 163; Reid, 2011 (1999): 289; Guillot, 2011 (2008): 204). Berdasarkan hal ini, dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan lada Banten adalah lada-lada yang ditanam di Lampung. Hal ini pun juga didasari oleh pendapat Vlekke bahwa setelah perjanjian 1684, para bangsawan dan pemilik tanah di wilayah sekitar Kesultanan Banten enggan untuk menanam dan memproduksi lada, mereka mulai menanam dan membudidayakan tanaman pangan (Vlekke, 2016 (1961): 196). Sehingga dapat dikatakan bahwa bila membicarakan lada Banten maka yang dibicarakan sesungguhnya adalah lada yang berasal dari wilayah Lampung.

Menurut Glamann, lada-lada yang berasal dari Banten memiliki kualitas yang paling baik, sehingga lada-lada ini merupakan jenis lada yang paling diinginkan di pasar Eropa.¹¹ Pada akhir abad ke-17 terjadi permintaan yang besar terhadap lada yang berasal dari Banten oleh Pasar Eropa, tetapi pihak penguasa di Batavia tidak pernah mampu memenuhinya. Hal ini membuat marah *Heeren XVII*, mereka memerintahkan Batavia untuk membatasi permintaan pasar di Asia serta melakukan pengawasan dalam penjualan

¹⁰Pada akhir abad ke-17 *Heeren XVII* meminta penghentian pasokan ke wilayah Asia, hal ini dikarenakan tingginya harga jual lada di pasar Eropa, penghentian ini berlangsung hingga dekade awal abad ke-18 (Glamann, 1981: 87).

¹¹Lada Lampung atau yang oleh masyarakat lokal biasa disebut sebagai *lado cawoor* (*Sic.*) merupakan lada terbaik di seluruh wilayah Sumatera bagian selatan. Lada jenis ini memiliki buah yang lebih besar, rasa yang lebih enak, dan daya tahan yang lebih lama sehingga tetap terjaga kualitasnya ketika tiba di pasar Eropa (Marsden, 1784:117).

lada Banten melalui pasar gelap. Usaha ini membuahkan hasil yang sangat baik. Pada tahun 1723 Banten menghasilkan lada antara 1,5 hingga 2,5 juta kilogram, hingga pada tahun 1724 jumlah ini terus meningkat hingga 3,5 juta kilogram (Glamann, 1981: 88-91). Perdagangan dan distribusi lada di wilayah Tulang Bawang pada periode abad ke-17 hingga abad ke-18 sebagian besar dilakukan oleh pihak Kompeni, sedangkan sisanya oleh para pedagang Tionghoa. VOC sepanjang abad ke-17 menggunakan perahu-perahu berukuran dibawah 70 hingga 170 ton untuk mengambil lada-lada dari kota-kota di tepi sungai di wilayah Sumatera bagian selatan untuk diperdagangkan ke Batavia atau Asia Timur (Parthesius, 2010: 153-154).

Peningkatan perdagangan lada ini kemudian mendorong Kompeni untuk meningkatkan pertahanan mereka di daerah penghasil lada di Lampung. Pada tahun 1731 disepakati perjanjian antara VOC dengan Banten mengenai pembangunan benteng-benteng Kompeni di wilayah Banten. VOC beralasan bahwa pembangunan benteng-benteng ini dilakukan agar Kompeni dapat melakukan pengawasan yang lebih baik serta melakukan kontrol atas wilayah-wilayah Kesultanan (Vlekke, 2016 (1961): 196-197). Maka pada tahun 1738 di wilayah Bumi Agung di tepi Sungai Tulang Bawang dibangun sebuah benteng yang diberikan nama *Valkenoog*. Menurut Reynier de Klerk yang ketika itu menjadi Asisten Residen di *Onderaffdelling* Tulang Bawang, pembangunan Benteng *Valkenoog* dilakukan untuk mengendalikan jalur perdagangan antara Banten dan Palembang. Pembangunan ini lebih jauh juga dilakukan sebagai upaya VOC untuk mengontrol kekuatan politik dan militer diantara dua kekuatan lokal, yakni Banten dan Palembang. Pada kenyataannya, peran benteng ini tidak lebih dari sekedar pos pengawasan, karena Kompeni hanya menempatkan sekitar 10 orang sebagai penjaga benteng (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 519; Wellan, 1932: 164; Kielstra, 1915: 246; Molhuysen dan Blok (red.), 1927 *Deel 7*: 714).¹²

Pecahnya pemberontakan Kiai Tapa di Banten pada tahun 1750 melebar hingga ke wilayah Lampung, Benteng *Valkenoog* bahkan

¹²Benteng *Valkenoog* ini diberikan nama sesuai dengan nama Gubernur Jenderal saat itu yakni Gubernur Jenderal Adrian Valckenier (1737-1741). Benteng *Valkenoog* mulai ditinggalkan atau tidak digunakan kembali sekitar tahun 1793. (Wellan, 1932: 164; Kielstra, 1915: 246).

dapat direbut oleh para pemberontak ini. Atsushi Ota (2006) mengisahkan bahwa para pemberontak Banten menyerang Benteng *Valkenoog* pada bulan Maret 1751. Sebelum penyerangan ini, Residen Tulang Bawang beserta para staf dan prajuritnya telah berhasil melarikan diri dari Tulang Bawang untuk menghindari terjadinya pembantaian oleh para pemberontak. Di Tulang Bawang para pemberontak ini berada di bawah pimpinan Pangeran Abu Bakar yang merupakan seorang pemimpin lokal (*Ponggawa*) di wilayah Bakonang, Tulang Bawang. Pemberontakan Kiai Tapa ini berhasil dihentikan oleh pihak kompeni pada tahun 1752, tetapi dengan konsekuensi bahwa seluruh kewenangan Kesultanan Banten harus diserahkan kepada VOC (Kielstra, 1915: 246-247; De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 519; Ota, 2003, 642; Vlekke, 2016 (1961):204-205).

Setelah pemberontakan berakhir, Pangeran Abu Bakar yang memimpin para pemberontak di wilayah Tulang Bawang sempat diburu oleh VOC. Namun, keberadaan dan akhir riwayatnya sama sekali tidak diketahui. Menurut Ota ada kemungkinan bahwa Abu Bakar meminta perlindungan kepada penguasa-penguasa kecil di sekitar wilayah pedalaman Palembang. Ota menduga bahwa motif Abu Bakar untuk turut serta dalam pemberontakan ini adalah adanya keinginan dia untuk mendirikan suatu pemerintahan independen di wilayah Tulang Bawang. Wilayah Bumi Agung ketika itu adalah penghubung strategis antara wilayah Palembang dan Lampung melalui aliran Sungai Tulang Bawang. Wilayah ini sekaligus merupakan salah satu pusat pengumpulan dan perdagangan seluruh pasokan lada di wilayah Lampung. Melalui penguasaan wilayah ini Abu Bakar berharap akan mendapatkan dukungan politik dan finansial untuk menjadi penguasa di wilayah ini (Ota, 2003, 642).

Setelah berakhirnya pemberontakan Kiai Tapa, Benteng *Valkenoog* diperbaiki dan diperkuat kembali pada sekitar tahun 1755. Kompeni kemudian juga membangun benteng pertahanan lain di wilayah Teluk Semangka sebagai benteng pertahanan untuk mengawasi pergerakan Inggris yang menguasai Bengkulu hingga pesisir barat Lampung. Keberadaan Inggris di wilayah Bengkulu serta ancaman bajak laut di perairan Selat Sunda hingga pantai timur Sumatera menjadi salah satu penyebab turunnya perdagangan lada di wilayah Tulang Bawang. Meskipun pada tahun 1768, Kompeni membangun sebuah benteng besar di muara sungai Tulang Bawang yang dinamakan

Benteng *Petrus Albertus*, tetapi kekacauan akibat kondisi politik Eropa yang berimbas ke Asia tidak bisa sepenuhnya dapat memperbaiki keadaan (Kielstra, 1915: 247; De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 519; Wellan, 1932: 164).

Benteng *Petrus Albertus* merupakan sebuah benteng yang dibangun di muara Sungai Tulang Bawang.¹³ Nama *Petrus Albertus* diberikan sesuai dengan nama Gubernur Jenderal Hindia Belanda ketika itu, yakni Petrus Albertus Van Der Parra yang memerintah pada periode 1761 hingga 1775. Benteng yang sangat kokoh ini diperkuat oleh sekitar 14 meriam, serta mampu menampung sekitar 1500 hingga 2000 orang. Di sekitar benteng ini juga terdapat sebuah perkampungan yang terdiri atas sekitar 96 rumah. Perkampungan ini didiami oleh para budak-budak kompeni yang berasal dari Lampung, Banten, dan Bangka. Semakin lemahnya VOC menjelang paruh kedua abad ke-18, serta pentingnya wilayah perairan Sungai Tulang Bawang dalam arus perdagangan lada di Nusantara menjadikan kawasan ini sebagai salah satu pusat aktivitas bajak laut. Bajak laut-bajak laut yang beroperasi di wilayah pantai selatan hingga pantai timur Sumatra ini berasal dari wilayah Sulu. Ketidakamanan kondisi di sekitar perairan Tulang Bawang ini diperburuk dengan kondisi ekonomi VOC dan Perang Inggris-Belanda (*Anglo-Dutch War*) (1780-1784) yang membawa akibat pada hilangnya supremasi VOC atas perdagangan lada di Tulang Bawang sejak tahun 1793 (Kielstra, 1915: 247; De Graaf dan Stibbe, 1921, *Vierde Deel*: 822-823; Nierstrasz, 2012: 2).

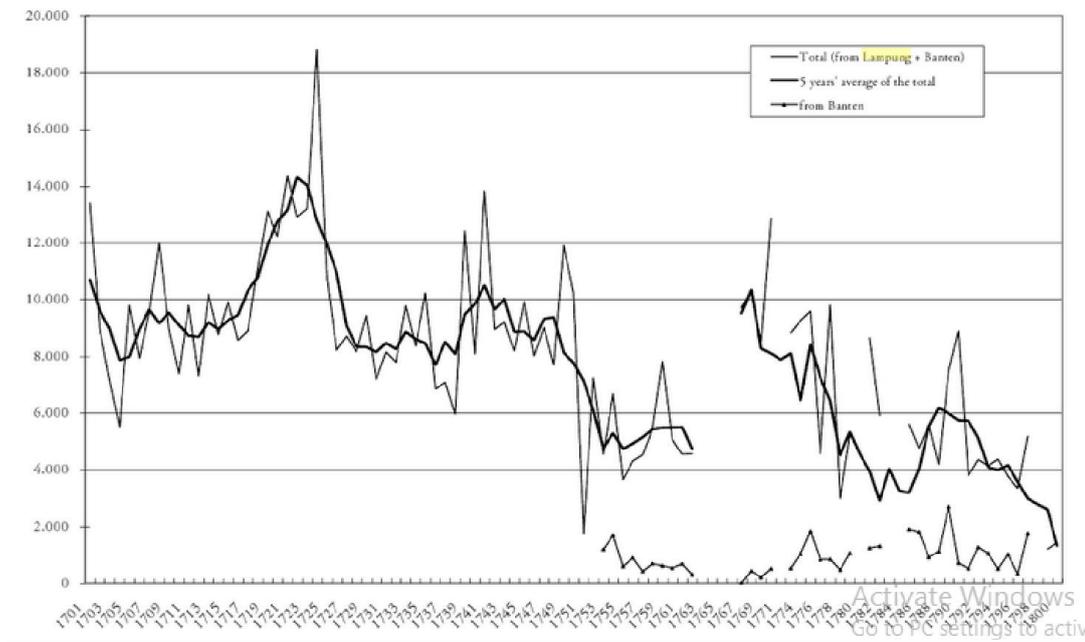
Atsushi Ota (2006) berpendapat bahwa runtuhnya perdagangan lada di wilayah Tulang Bawang dan Lampung secara keseluruhan juga disebabkan oleh wabah cacar yang melanda wilayah ini. Wabah cacar melanda wilayah Lampung pada periode tahun 1775 hingga 1786. Wabah ini menyebar hingga ke wilayah Tulang Bawang, Bosai, Balambangan, dan Tamis. Ota memperkirakan bahwa wabah ini disebabkan oleh kekeringan panjang yang berlangsung pada tahun (1772) yang kemudian dilanjutkan dengan hujan deras yang berlangsung panjang di tahun (1775 dan 1781). Kedua bencana ini menyebabkan

¹³Kini reruntuhan Benteng *Petrus Albertus* masih dapat ditemui di bawah permukaan sungai di daerah muara Sungai Tulang Bawang di wilayah Kecamatan Teladas, Tulang Bawang.

munculnya wabah dan kelaparan, terutama di wilayah Tulang Bawang (Ota, 2006: 109).

Wabah ini menyebabkan para penduduk harus meninggalkan daerah sekitar bibir sungai untuk menyingkir ke wilayah-wilayah pedalaman. Berpindahnya para penduduk untuk menghindari penyebaran wabah cacar ini juga berpengaruh terhadap ditinggalkannya perkebunan-perkebunan lada di Tulang Bawang. Dalam grafik di atas terlihat jelas bagaimana dalam rentang periode 1775 hingga 1788 terjadi penurunan jumlah lada yang berasal dari wilayah Lampung (Ota, 2006: 109-110).

Tekanan terhadap perdagangan oleh Belanda di wilayah-wilayah sepanjang Sungai Tulang Bawang semakin bertambah ketika terjadi Perang Inggris-Belanda pada tahun 1780-1784. Perang besar yang terjadi di Hindia Timur ini memberikan dampak negatif pada arus perdagangan antara Lampung dengan Banten ataupun Batavia. Invasi Inggris ke wilayah Lampung dimulai ketika Inggris mulai menduduki wilayah Semangka di Pantai Barat Lampung pada tahun 1782. Serangan Inggris ke wilayah Lampung ini juga mengarah ke perairan di sekitar Muara Sungai Tulang Bawang. Di tahun 1782 Benteng *De Jonge Petrus Albertus* berhasil dihancurkan oleh Inggris. Meskipun setelah perang, yakni sekitar tahun 1788, benteng tersebut sempat diperbaiki, tetapi pada akhirnya benteng ini ditinggalkan oleh Kompeni pada tahun 1793. Serangan Inggris ini semakin membuat para petani perkebunan lada di sepanjang Sungai Tulang Bawang khawatir. Para petani sekali lagi dipaksa untuk meninggalkan wilayah sekitar sungai, termasuk perkebunan lada dan sawah-sawah mereka untuk menghindari serangan Inggris (Ota, 2006: 114). Aktivitas bajak laut pun rupanya bukan hanya terjadi di sekitar perairan antara Selat Malaka, Selat Sunda, hingga ke Laut Jawa tetapi juga di sepanjang aliran Sungai Tulang Bawang. Bajak laut-bajak laut, terutama dari Tiongkok, Sulu, dan Iranun (wilayah di bagian selatan Filipina), kerap membajak, mencuri, dan menjarah kapal-kapal pengangkut lada di sepanjang aliran sungai. Pada Januari 1791 hingga September 1792 para bajak laut ini tercatat berhasil mengumpulkan sekitar 6000 *pikul* lada dari penjarahan yang mereka lakukan atas desa-desa dan kapal-kapal di sepanjang perairan Lampung. Jumlah 6000 *pikul* ini setara dengan 36 persen pasokan lada VOC dari daerah Lampung dalam rentang periode yang sama (Ota, 2006: 125-126).



Grafik 1.
 Statistik jumlah komoditas lada yang berasal dari Lampung dan Banten
 dalam rentang tahun 1701 hingga 1800
 (Sumber: Ota, 2006: 30)

Dinamika politik, sosial, dan ekonomi yang terjadi di sekitar perairan Sungai Tulang Bawang sangat dipengaruhi oleh keberadaan lada di wilayah ini. Di masa dominasi kekuasaan Kompeni sejak tahun 1684 hingga 1796 Sungai ini tetap memainkan fungsi penting. Di samping perdagangan lada, fungsi sungai ini juga sebagai bagian dari sistem pertahanan kompeni terutama setelah tahun 1751, ketika tekanan dari Inggris, Palembang, dan bajak laut semakin menguat.

Wilayah Tulang Bawang beserta seluruh perdagangan lada di wilayah ini kemudian mengalami kehancuran seiring dengan hilangnya dominasi Kompeni di luar Jawa. Bubarnya VOC dan ketidakstabilan politik di Hindia Belanda sejak awal abad ke-19 turut menyebabkan hilangnya perkebunan lada di wilayah Lampung. Hal ini diperparah dengan tarik menarik kepentingan politik serta konflik bersenjata di wilayah Lampung sejak ditinggalkannya wilayah ini oleh Kompeni. Penegakan supremasi kolonial sejak pertengahan abad ke-19 menjadi titik kembalinya Lampung sebagai sentra perdagangan lada di Hindia Belanda. Namun, seiring dengan upaya pengembangan transportasi darat, Sungai Tulang Bawang semakin ditinggalkan, terutama dalam perannya sebagai jalur transportasi, perdagangan, dan politik.

Menuju Akhir Peradaban Sungai Tulang Bawang

Perdagangan lada di wilayah Tulang Bawang dan Lampung mengalami penurunan yang sangat pesat di sepanjang paruh pertama Abad ke-19. Berbagai peristiwa politik yang terjadi pada sepanjang abad ke-19 di Lampung menjadi latar belakang hancurnya komoditas dan perdagangan lada di wilayah ini: Sengketa wilayah antara Inggris dan Belanda sebagai akibat dari Perang Napoleon; Perlawanan yang dilakukan oleh Radin Intan I, Radin Intan II, dan Batin Mangoenang di sepanjang periode 1817-1856; Aktivitas bajak laut di sepanjang perairan Sumatera bagian selatan yang baru dapat diakhiri pada tahun 1834; serta belum pulihnya perdagangan dan perkapalan di Hindia Belanda sejak bangkrutnya VOC pada 1799 menjadi beberapa faktor yang menghambat pulihnya perdagangan lada di kawasan perairan Lampung (Kielstra, 1915: 264-267; De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 520-521; De Graaf dan Stibbe, 1921, *Vierde Deel*: 823; Wellan, 1932: 169).



Gambar 3
Perkebunan Lada di Wilayah Lampung
pada Periode Sekitar 1910an
(Sumber: Anonim, 1918)

Pemerintah kolonial Belanda baru memulai kembali pembudidayaan dan perdagangan lada di kawasan Lampung pada paruh kedua abad ke-19. Namun demikian, peran Sungai Tulang Bawang sebagai jalur transportasi utama jalur perdagangan ini mulai ditinggalkan. Setelah menghentikan perlawanan Radin Intan pada tahun 1856, Pemerintah kolonial mulai memerintahkan kepada para penduduk untuk mulai menanam lada. Setiap keluarga diwajibkan menanam sekitar 333 hingga 1000 pohon lada. Jenis lada yang berkembang di daerah Lampung adalah jenis lada hitam dan putih, tetapi lada hitam menjadi produksi utama di kawasan ini. Usia tanaman lada produktif berkisar antara 15 hingga 18 tahun. Pohon lada baru dapat dipanen pada usia 6 tahun, sehingga pohon lada hanya produktif selama 10 hingga 12 tahun (Anonim, 1918: 33-34).

Pemerintah kolonial memberi upah kepada para penduduk dengan menggunakan sistem upah buruh harian. Pada masa musim panen pemerintah memberikan upah *f* 2 hingga *f* 3 kepada para kuli apabila telah memanen sekitar 100 pohon lada. Dalam mengelola perkebunan lada ini, para kuli juga diperbolehkan mengajak keluarga mereka untuk turut mengelola. Bagi para kuli yang diberikan tugas untuk menjaga perkebunan, diberikan upah *f* 60 per 200 sampai 300 pohon lada ketika panen. Para kuli-kuli di perkebunan lada ini didatangkan dari daerah-daerah lain di luar Lampung, seperti dari Banten. Pengembangan dan perluasan perkebunan lada ini juga dilakukan oleh pemerintah hingga ke daerah Palembang (Anonim, 1918: 33-34).

Pada tahun 1917 penanaman lada di wilayah Lampung tersebar di enam wilayah,

yakni Semangka, Katimbang, Teluk Betung, Seputih, Sekampung, dan Tulang Bawang luas wilayah penanaman ini sekitar 7390 bahu atau sekitar 5469 hektar di wilayah Tulang Bawang sendiri terdapat sekitar 900 bahu atau 670 hektar. Lampung pada tahun 1914 menyumbang sekitar 70% produksi lada hitam di Hindia Belanda (Departement Van Binnenlandsch Bestuur, 1915b: 114; Anonim, 1918: 39; Brunner dan Nierstrasz, 1928, *Tweede Druk*: 313).

Tabel 2

Jumlah Produksi lada hitam di seluruh kawasan
Hindia Belanda pada tahun 1914
(dalam 000 kilogram)

Wilayah	Jumlah Produksi
Pantai Timur Sumatera	1033
Aceh	3321
Bengkulu	227
Lampung	13327
Palembang	1416
Riau	138
Bangka	407
Kalimantan Barat	134
Kalimantan Tenggara	397
Total	20400

Sumber: Departement Van Binnenlandsch Bestuur, 1915b: 114

Jumlah produksi lada hitam di wilayah Lampung sebesar 13.327 ton ini mengalami peningkatan dari tahun 1913 yang sebesar 11.537 ton (Departement Van Binnenlandsch Bestuur, 1915a: 227).

Meskipun perdagangan lada mengalami perkembangan yang sangat baik pada dekade awal abad ke-20, peran Sungai Tulang Bawang sebagai jalur utama perdagangan lada di wilayah Sumatera bagian selatan lambat laun mulai hilang. Sebelum pembangunan jalur kereta api dan pembangunan jalan raya, sungai ini masih memiliki peran penting dalam jalur perdagangan lada. Di akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 kapal-kapal uap milik maskapai dagang Hindia Belanda (KPM) dan milik pedagang Tionghoa masih mengarungi sungai ini untuk menjemput lada-lada di gudang-gudang sepanjang aliran sungai terutama di Menggala (Anonim, 1918: 38).

Lada-lada ini diperdagangkan ke Batavia bahkan hingga ke luar wilayah Hindia Belanda. Kapal-kapal KPM biasa membawa lada-lada yang berasal dari Menggala langsung ke Batavia ataupun ke Pelabuhan Teluk Betung di wilayah Karesidenan Lampung (Anonim,

1918: 38). Namun, tak jarang pula lada-lada ini juga dikirimkan ke luar Hindia Belanda langsung dari Pelabuhan Menggala maupun Teluk Betung. Negara-negara yang menjadi tujuan dari perdagangan lada ini antara lain Jerman, Amerika Utara, Penang, dan Singapura (Departement Van Binnenlandsch Bestuur, 1915a: 115). Selain dilakukan oleh KPM, lada-lada dari Menggala juga di distribusikan oleh perusahaan dagang milik orang-orang Tionghoa (perkapalan partikelir). Lada-lada yang berkualitas buruk biasanya akan dijual di Palembang, Jambi, maupun Bangka melalui aliran sungai Tulang Bawang. Para pedagang Tionghoa ini biasanya menggunakan kapal-kapal uap kecil untuk mengirim lada-lada ini hingga ke Palembang (Anonim, 1918: 38; De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 512, 705).

Peran sungai Tulang Bawang dalam perdagangan lada di Karesidenan Lampung lambat laun mulai berkurang seiring dengan pembangunan



Gambar 4

Jalan Trans-Lampung tahun 1913
(sumber: <http://collectie.tropenmuseum.nl>)

jalan raya dari Teluk Betung hingga ke Menggala serta jalur kereta api lintas selatan Sumatera (*Zuid Sumatra Spoorwagen*). Pembangunan jalan raya antara Menggala dan Teluk Betung dilakukan sebagai upaya untuk menghemat waktu distribusi hasil bumi, selain itu juga disebabkan pemerintah kolonial menjadikan Teluk Betung sebagai pusat perdagangan di wilayah Sumatera bagian selatan (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 712; Brunner dan Nierstrasz, 1928, *Tweede Druk*: 314). Pemerintah kolonial mulai membangun jalan sejauh 130 km dari Teluk Betung hingga ke Menggala. Pembangunan ini juga diteruskan hingga ke wilayah-wilayah lain di pedalaman Lampung hingga ke perbatasan Palembang. Bahkan pada tahun 1914 pemerintah mulai membangun jalur jalan melintasi pesisir timur Lampung dari wilayah Kalianda hingga ke

Palembang. Pembangunan jalan ini juga disebabkan oleh pembangunan Pelabuhan Merak yang menghubungkan langsung Sumatra dan Jawa melalui Pelabuhan Teluk Betung. Sehingga di samping menghemat waktu juga membantu pemerintah untuk membuka kota-kota baru dan wilayah-wilayah perkebunan baru di Sumatera bagian selatan. (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 513, 705, 712).

Pada tahun 1912 *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) mulai membuka jalur pelayaran dari Pelabuhan Merak, Banten ke Pelabuhan Teluk Betung, Lampung. Jalur pelayaran ini merupakan jalur yang sangat penting untuk mempermudah akses transportasi orang dan barang, sebab sebelumnya jalur utama menuju Sumatera bagian selatan dari Jawa hanya melalui Pelabuhan Tanjung Priuk di Batavia. Pemerintah menilai pembukaan jalur baru ini akan memperluas eksploitasi lahan di



Gambar 5

Foto udara Pelabuhan Teluk Betung pada tahun 1924
(sumber: <http://geheugenvannederland.nl/>)

wilayah Banten dan Lampung (Perquin, 1921: 28). Pembukaan Pelabuhan Merak ini juga didasari oleh keinginan pemerintah kolonial untuk menghubungkan jalur kereta api di wilayah Jawa hingga ke Sumatera. Pelabuhan Merak terhubung dengan jalur kereta api antara Merak, Banten, dan Batavia, sehingga diharapkan melalui jalur ini distribusi barang dari Jawa ke Sumatera menjadi semakin singkat karena mengurangi waktu untuk bongkar muat di pelabuhan serta pelayaran. Oleh karena itu, pemerintah juga mulai membangun jalur kereta api antara Teluk Betung di Lampung hingga Prabumulih di Palembang (De Graaf dan Stibbe, 1918, *Tweede Deel*: 513; Perquin, 1921: 28).

Berdasarkan surat keterangan *Nederlandsen Staatsblad No. 295, Ind. Staatsblad 1912 No.*

121) pembangunan jalur kereta api Sumatera bagian selatan (*Zuid Sumatra Spoorwagen*) dimulai pada tanggal 30 Desember 1911. Jalur kereta api Sumatera bagian selatan ini memiliki panjang sekitar 463 km dan pembangunannya dibagi ke dalam dua tahap, yakni jalur Teluk Betung, Lampung hingga Prabumulih, Palembang sejauh 386 km serta jalur Prabumulih menuju Muara Enim sejauh 76 km. Biaya pembangunan yang ditargetkan rampung seluruhnya selama enam tahun ini menelan biaya hingga 37 juta gulden (Departement Van Binnenlandsch Bestuur, 1915b: 76).

Setelah diselesaikannya proses pembangunan jalur kereta api dan jalan raya lintas selatan Sumatera bagian selatan ini, Sungai Tulang Bawang pun lambat laun mulai ditinggalkan sebagai salah satu jalur utama perdagangan lintas Sumatera. Pemerintah kolonial pun berpendapat bahwa perdagangan melalui jalur sungai seperti Tulang Bawang dan Mesuji di Karesidenan Lampung dinilai sangat berbahaya dan tidak aman. Hal ini dikarenakan semakin meningkatnya transportasi penumpang dan barang di wilayah Lampung, mengingat semakin terbukanya Lampung sebagai hunian para transmigran dari Jawa. Pada abad ke-20, komoditas perdagangan di wilayah Lampung bukan hanya lada, tetapi juga kapas, karet, kopi, dan damar.

Sejak awal abad ke-19 hingga awal abad ke-20, Pemerintah Kolonial memang mendorong pertumbuhan jalur transportasi darat. Jalur kereta api dan jalan raya dibangun untuk mendorong kemajuan dan pertumbuhan ekonomi di Hindia. Lebih jauh, pembangunan jalan ini dilakukan untuk menciptakan kondisi aman dan tertib di kawasan Hindia, terutama agar dalam meredam konflik dapat dilakukan dengan cepat dan efisien. Upaya pembangunan jalur kereta api dan jalan raya ini telah dipaparkan Mrazek (2006:11-13) sebagai upaya menuju pembangunan Hindia yang modern. Namun, pada sisi yang lain Hindia kehilangan salah satu bagian identitasnya. Peradaban sungai yang telah menjadi motor penggerak laju ekonomi dan demografi, terutama di kawasan wilayah Sumatera dan Kalimantan, lambat laun telah ditinggalkan. Kota-kota sungai yang tidak berada di dekat jalan raya maupun rel kereta telah jauh tertinggal dibandingkan ketika peradaban sungai masih berkembang dan mendominasi kehidupan ekonomi masyarakat. Seperti Kota Menggala kini yang jauh dari hingar kesibukan perdagangan, serta hanya

menjadi kota perlintasan angkutan darat lintas timur Sumatera.

Penutup

Pengembangan sarana angkutan dan transportasi darat oleh Pemerintah Kolonial sejak pertengahan pada abad ke-19 telah mengikis peradaban sungai di wilayah Hindia Belanda. Sungai telah memainkan peran penting sejak awal munculnya peradaban di wilayah Nusantara. Kehidupan masyarakat dan arus perdagangan di wilayah-wilayah seperti Sumatera, Kalimantan, dan sebagian Jawa sangat bergantung pada keberadaan sungai. Sungai Tulang Bawang yang saat ini berada di Provinsi Lampung sejak awal masa kejayaan perdagangan Asia Tenggara pada abad ke-15 telah menjadi nadi penggerak kehidupan budaya dan ekonomi di kawasan ini.

Dorongan akan kecepatan dalam arus distribusi dan mobilisasi penduduk maupun militer sejak abad ke-19 di Hindia Belanda telah mengubah keberadaan sungai sebagai jalur transportasi utama. Perubahan orientasi ini secara sistematis juga mengubah cara pandang masyarakat masa kini akan keberadaan sungai dalam aktivitas kehidupan sehari-hari masyarakat. Keberadaan Sungai Tulang Bawang, yang hingga dekade awal abad ke-20 merupakan salah satu nadi penggerak ekonomi Hindia Belanda, kini tak lebih dari saksi bisu kejayaan lada Lampung dan Banten yang telah memberi kehangatan dan cita rasa masyarakat dunia. Kota Menggala yang pernah menjadi bandar lada penting pun saat ini hanya menjadi sebuah kota singgah dari jalur lintas timur Sumatera yang begitu aktif akan lalu lintas perdagangan.

Daftar Pustaka

- Anonim. (1918). *De Pepercultuur in de Buitenbezittingen*. Batavia: Landsdrukkerij.
- Asnan, Gusti. (2016). *Sungai dan Sejarah Sumatera*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Boomgard, Peter (ed.). (2007). *A World of Water: Rain, Rivers, and Seas in Southeast Asia Histories*. Leiden: KITLV.
- Brunner, E.C.G., Nierstrasz, H. (1928). *Oosthoek's Geillustrede Encyclopaedie, Deel VIII*. Utrecht: A. Oosthoek.
- De Graaf, S., Stibbe, D.G. (1918). *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie, Tweede Deel*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.

- Departement Van Binnenlandsch Bestuur. (1915a). *De Buitenbezittingen 1904 tot 1914, Deel I*. Weltevreden: Fillal Albrecht & Co.
- Departement Van Binnenlandsch Bestuur. (1915b). *De Handelsbeweging der Buitenbezittingen 1914*. Weltevreden: Fillal Albrecht & Co.
- Glamann, Kristof. (1981). *Dutch Asiatic Trade 1620-1740*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Guillot, Claude. (2011 (2008)). *Banten: Sejarah dan Peradaban Abad X – XVII*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Kielstra, E.B. (1915). “De Lampongs” dalam *Onze Eeuw. Jaargang 15*. hlm. 244-267. Haarlem: Erven F. Bohn.
- Lodewyckz, Van Willem. (1915). *De Eerste Schipvaart Der Nedelanders Naar Oost-Indie onder Cornelis de Houtman 1595-1597, D’Eerste Boek*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Marsden, William. (1817 (1784)). *The History of Sumatra*. London: Thomas Payne & Son.
- Meilink-Roelofsz, M.A.P., (1962). *Asian Trade and European Influence: In The Indonesian Archipelago Between 1500 and about 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff.
- Mizushima, Tsukasa., Souza, George Bryan., Flynn, Dennis O. (2015). *Hinterlands and Commodities: Place, Space, Time and the Political Economic Development of Asia over the Long Eighteenth Century*. Leiden, Boston: Brill.
- Molhuysen, P.C., Blok, P.J., (red.). (1927). *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 7*. Leiden: A.W. Sijthoff.
- Mrazek, Rudolf. (2006). *Engineers of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni*. Jakarta: Yayasan Obor.
- Nierstrasz, Chris. (2012). *In The Shadow of The Company: The Dutch East Indian Company and its Servant in The Period of its Decline (1740-1796)*. Leiden: Brill.
- Ota, Atsushi. (2003). “Banten Rebellion, 1750-1752: Factors behind the Mass Participation”. *Modern Asian Studies*, Vol. 37, No. 3 (Jul., 2003), hlm. 613-651.
- _____. (2006). *Change of Regime and Social Dynamics in West Java: Society, State and The Outer World of Banten 1750-1830*. Leiden: Brill.
- _____. (2015). “Toward a Transborder, Market-Oriented Society: Changing Hinterlands of Banten, c. 1760–1800” dalam Mizushima, Tsukasa., Souza, George Bryan., Flynn, Dennis O. *Hinterlands and Commodities: Place, Space, Time and the Political Economic Development of Asia over the Long Eighteenth Century*. Leiden, Boston: Brill.
- Perquin, B.L.M.C. (1921). *Nederlandsch Indische staatsspoor-en tramwegen*. Amsterdam: Bureau Industria.
- Reid, Anthony. (2011 (1993)). *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga: Jaringan Perdagangan Global, Jil. 2*. Jakarta: Buku Obor.
- _____. (2014 (2010)). *Sejarah Sumatera Tempo Doeloe*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Rouffaer, G.P., Ijzerman, J.W. (1925). *De Eerste Schipvaart Der Nedelanders Naar Oost-Indie onder Cornelis de Houtman 1595-1597, Tweede Boek*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Stibbe, D.G. (1919). *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie, Derde Deel*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- _____. (1921). *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie, Vierde Deel*. S-Gravenhage: Martinus Nijhoff.
- Sutherland, Heather. (2007). “Geography as a Destiny: The Role of Water in The Southeast Asia History” dalam Boomgard, Peter (ed.). *A World of Water: Rain, Rivers, and Seas in Southeast Asia Histories*. Leiden: KITLV.
- Vlekke, B.H.M. (2016 (1961)). *Nusantara: Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Wellan, J.W.J., (1932). *Zuid Sumatra: Economist Overzicht*. Wageningen: H. Veenman & Zonen.

