

PELABUHAN RIAU

**Hubungan dan Peranannya
dengan Daerah-daerah
Hinterland Tahun 1700 - 1973**

Penulis:

Dahsyat Gafnesia
Anastasia Wiwik S.
Sindu Galba

Editor:

Nismawati Tarigan

**Direktorat
Kebudayaan**

192

Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional
Tanjungpinang
2007



302.1011
024
7

**Dahsyat Gafnesia
Anastasia Wiwik S.
Sindu Galba**

**Pelabuhan Riau :
Hubungan dan Peranannya
dengan Daerah-daerah
Hinterland Tahun 1700 - 1973**

Editor : Nismawati Tarigan

Diterbitkan oleh :
Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional
Tanjungpinang
2007

Pelabuhan Riau : Hubungan dan Peranannya dengan Daerah-daerah Hinterland Tahun 1700 - 1973

Penulis

Dahsyat Gafnesia
Anastasia Wiwik S.
Sindu Galba

Editor

Nismawati Tarigan

Tata Letak

M.Hidayatullah

Diterbitkan oleh :

Departemen Kebudayaan dan Pariwisata
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional
Tanjungpinang
2007

ISBN 978-979-1281-11-9

SAMBUTAN DIREKTUR NILAI SEJARAH

Sejak zaman dahulu perairan di sekitar Selat Malaka telah berperan sebagai penghubung antara “negeri di atas angin” yakni daerah-daerah di sub benua India di sebelah barat laut, Persia dan Arab dan Pulau Jawa serta pulau-pulau nusantara lainnya di sebelah timur atau populer dengan julukan “negeri di bawah angin”. Oleh sebab itu, sejak dahulu penguasaan perairan tersebut merupakan tujuan utama dari setiap kekuatan politik yang muncul di kawasan ini dari masa ke masa.

Salah satu di antara pelabuhan tersebut adalah pelabuhan-pelabuhan di daerah Riau khususnya di Riau Kepulauan yang letaknya ditinjau dari segala sudut memang sangat strategis. Dan kawasan ini pada awal abad ke-18 berkembang dengan amat pesatnya, dan itu dimungkinkan dengan adanya dukungan sektor perdagangan yang maju. Saat itu Riau merupakan kawasan tempat berniaga bagi pedagang-pedagang dari Borneo (Kalimantan), dan Celebes (Sulawesi) yang datang dari Singapura, dan ketika itu belum mempunyai peranan yang berarti dalam dunia perdagangan di kawasan selat Malaka.

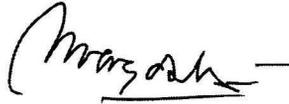
Dari judulnya, **Pelabuhan Riau: Hubungan dan Peranannya dengan Daerah-Daerah Hinterland Tahun 1700-1973**, jelas terlihat bahwa Saudara Dahsyat Gafnesia, dkk. ingin memberikan gambaran yang jelas mengenai daerah-daerah *hinterland* dari pelabuhan Riau terhadap aktivitas ekspor-impor melalui pelabuhan itu pada masa kolonial Belanda kurun waktu yang disebutkan di atas.

Saya menganggap penting bahwa hasil-hasil penelitian yang dilakukan oleh tenaga peneliti di setiap Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional selayaknya dipublikasikan kepada khalayak luas, agar masyarakat mengetahui apa yang menjadi isi penelitian tersebut, di samping mendorong minat masyarakat untuk mengetahui dan memahami sejarah dan budaya nusantara yang amat beragam.

Sehubungan dengan itu, saya menyambut baik penerbitan buku ini dan berharap agar tahun-tahun mendatang penerbitan seperti ini akan semakin meningkat kuantitas dan kualitasnya, serta semakin beragam jenis maupun cakupan bahasanya. Semoga buku ini bermanfaat bagi kita semua.

Sehubungan dengan itu, saya menyambut baik penerbitan buku ini dan berharap agar tahun-tahun mendatang penerbitan seperti ini akan semakin meningkat kuantitas dan kualitasnya, serta semakin beragam jenis maupun cakupan bahasanya. Semoga buku ini bermanfaat bagi kita semua.

Jakarta, September 2007
Direktur Nilai Sejarah



DR. Magdalia Alfian
NIP. 131 408 289

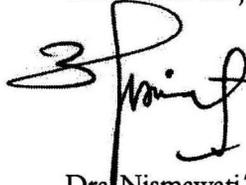
KATA PENGANTAR

Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) dari Direktorat Jenderal Nilai Budaya Seni dan Film Departemen Kebudayaan dan Pariwisata yang salah satu tugasnya adalah melakukan penelitian sejarah dan budaya di wilayah kerjanya yang meliputi empat provinsi yaitu Provinsi Kepulauan Riau, Riau, Jambi dan Bangka Belitung. Kegiatan penelitian tersebut dilakukan dalam rangka pengumpulan dan penginventarisasian informasi yang diperlukan untuk merumuskan kebijakan kebudayaan, maupun bagi kepentingan masyarakat pada umumnya.

Sehubungan dengan itu Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang untuk tahun anggaran 2007 menerbitkan 5 (lima) judul hasil penelitian yang telah dilakukan para peneliti di Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang dalam kurun waktu tahun 2000-2006, yang meliputi aspek kesejarahan maupun kebudayaan. Hal ini sesuai dengan komitmen Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang untuk menerbitkan hasil penelitian dan kajian yang dilakukan para peneliti, meskipun dalam jumlah yang terbatas.

Dengan terbitnya buku ini, kami ucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan. Semoga buku-buku yang diterbitkan berguna bagi bangsa dan negara yang kita cintai.

Kepala
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai
Tradisional Tanjungpinang



Dra. Nismawati Tarigan
NIP.131 913 840

DAFTAR ISI

SAMBUTAN DIREKTUR NILAI SEJARAH.....	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
BABI PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Tujuan	3
1.3. Ruang Lingkup	4
1.4. Metode	4
1.5. Sistematika Penulisan	5
BAB II LATAR BELAKANG SEJARAH DAERAH DI PESISIR PANTAI TIMUR SUMATERA.....	7
2.1. Periode Tahun 1400-1511 M	11
2.2. Periode Tahun 1511-1700 M	20
BAB III DAERAH-DAERAH HINTERLAND 1700-1973	25
3.1. Daerah-Daerah Hinterland di Pulau Sumatera 1700-1973	25
3.2. Selintas Kota-kota Pesisir di Semenanjung Malaka.....	44
BAB IV PELABUHAN RIAU TAHUN 1700-1973	50
4.1. Aktivitas Pelabuhan	50
4.2. Fasilitas Pelabuhan	51
4.3. Jalur Pelayaran dan Jaringan Perdagangan	53
BAB V PERANAN PELABUHAN RIAU	56
5.1. Peranan Ekonomi	56
5.2. Peranan Sosial Politik	61
5.3. Peran Budaya	76
BAB VI PENUTUP	79
DAFTAR PUSTAKA	82
DAFTAR INFORMAN	85
BIOGRAFI PENULIS.....	87

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang Masalah

The Favoured Commercial Coast atau “pantai niaga yang disenangi” dikawasan Barat Indonesia, adalah diantara berbagai julukan yang diberikan oleh para ahli sejarah terhadap Pantai Timur Sumatera (Lapian, 1992:143). Melihat kedudukannya yang strategis tersebut, tidak pelak lagi Pantai Timur Sumatera yang mencakup kesatuan wilayah perairan yang meliputi Laut Cina Selatan dan Selat Malaka, khususnya yang dibatasi oleh Pantai Timur Sumatera dan Pantai Kalimantan Barat, dan yang mencakup pula alur-alur pelayaran di sela-sela Kepulauan Riau dan Lingga serta Pulau Bangka dan Belitung berada dalam posisi yang sangat menguntungkan dalam jalur pelayaran dan perdagangan di masa lampau ketika dunia pelayaran masih bergantung pada sistem angin Musom yang berubah-ubah arah tujuannya setiap enam bulan.

Oleh karena terletak pada posisi yang strategis itulah, kawasan ini lalu-lintas dari segala arah bertemu untuk menantikan angin yang cocok agar bisa melanjutkan perjalanannya, sehingga tidak berlebihan jika berbagai julukan diberikan kepada Pantai Timur Sumatera.

Sejak zaman dahulu perairan ini berperan sebagai penghubung antara “negeri diatas angin” (sub benua India di sebelah barat laut, Persia dan Arab), Pulau Jawa dan pulau-pulau Nusantara lainnya di sebelah Timur (negeri dibawah angin), dan Muangthai, Vietnam serta Asia Timur disebelah Utara (Lapian, 1992: 143). Oleh sebab itu sejak dahulu penguasaan perairan tersebut merupakan tujuan utama dari setiap kekuatan politik yang muncul di kawasan ini dari masa ke masa.

Salah satu diantara pelabuhan tersebut adalah pelabuhan-pelabuhan di daerah Riau khususnya Riau Kepulauan, yang memang letaknya ditinjau dari segala sudut memang sangat strategis. Dan, pada

awal abad ke-18, kawasan ini berkembang dengan pesat dan itu berkat adanya dukungan sektor perdagangan dan pelabuhan yang maju.

Seperti dipaparkan Elisa Netscher, Resident Riau tahun 1861-1870, dalam “Beschrijving Van Een Gedellte Der Residentie Riouw” yang dimuat dalam *Tijdschrift Voor Indische Tall-land-en Voelkenkunde*, 2, 1854, dikatakan saat itu Riau merupakan kawasan tempat berniaga bagi pedagang-pedagang dari Borneo (Kalimantan), dan Celebes (Sulawesi) yang datang dari Singapura. Ketika itu, Singapura belum memiliki peranan yang berarti dalam dunia perdagangan di kawasan Selat Malaka.

Dan, fokus tulisan ini adalah ingin memberikan gambaran yang jelas mengenai daerah-daerah Hinterland¹ dari pelabuhan Riau terhadap aktivitas ekspor import melalui pelabuhan itu pada masa kolonial Belanda kurun waktu tahun 1700-1973.

Sudah tentu sebagai wilayah kepulauan dengan komponen perairan yang sangat dominan, perkembangan jaringan pelayaran merupakan salah satu faktor penentu dan bagian integral dari dinamika ekonomi Indonesia kolonial dan untuk menopang keberadaannya di negeri jajahan, sekitar abad XIX, pemerintah kolonial Belanda berupaya keras mengembangkan jaringan pelayaran domestik, baik dengan cara membangun pelabuhan baru maupun meningkatkan sarana angkutan laut. (Dick, 1963: 2002).

Empat pelabuhan utama di Indonesia yakni Belawan, Tanjung Priok, Tanjung Perak/Surabaya dan Makassar, dibangun dan dikembangkan untuk menjadi simpul-simpul perdagangan imperium Belanda untuk melayani Sumatera, Tanjung Priok untuk melayani Sumatera Bagian Selatan dan Kalimantan Barat. Pelabuhan Surabaya

¹ Yang dimaksud Hinterland dalam tulisan ini adalah daerah-daerah yang terletak disekitar (belakang) pelabuhan, termasuk didalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman diluar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Termasuk daerah hinterland adalah pelabuhan-pelabuhan kecil disekitar pelabuhan utama. Interelasi antara hinterland dan pelabuhan ini bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan ini memiliki fungsi sedbagai tempat yang mempunyai berbagai fasilitas untuk memasarkan (mengeksport) produk-produk dari luar negeri atau luar daerah ke hinterland melalui jalur pelayaran, oleh karena itu selain bisa diartikan sebagai daerah pedalaman, hinterland juga bisa diartikan sebagai daerah penyangga yang merupakan produsen dan konsumen komoditas ekspor import.

selain untuk pintu ekport gula dari Jawa, juga melayani Kalimantan Tengah dan Selatan serta Nusa Tenggara “Timur Besar”. (Touwen, 328: 2001).

Sementara itu, untuk kawasan Sumatera Timur khususnya di daerah Riau Kepulauan agak terabaikan dari pengawasan pelabuhan di Belawan, oleh karena itu tanggal 10 April 1828, keluarlah Keputusan Pemerintah Hindia Belanda (Koninkeljik Besluit), Nomor 104 dan berlaku efektif sejak tanggal 1 Januari 1829, yang menjadikan Riau sebagai sebuah kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas atau *Vrijhaven Van Riouw*. Namun upaya Pemerintah Belanda untuk menyaingi atau sekurang-kurangnya jejak Singapura tidak berhasil dikarenakan berbagai macam hambatan yang menjadikan peranan pelabuhan Riau semakin redup.

Dari serangkaian pemaparan diatas, memunculkan beberapa permasalahan yang perlu dicari pemecahannya. Pertama, apa yang menyebabkan surutnya peranan pelabuhan Riau sekitar abad ke-19. Kedua, bagaimana aktivitas di pelabuhan Riau dan daerah hinterland sekitarnya. Ketiga, bagaimana peranan pelabuhan Riau sebagai salah satu mata rantai perdagangan Nusantara. Keempat, bagaimana hubungan pelabuhan Riau dengan daerah Hinterland di berbagai bidang kehidupan dan kelima, jalur pelayaran manakah yang dipergunakan pada masa itu. Semua permasalahan diatas merupakan pertanyaan yang harus mendapat jawaban dalam penelitian ini.

1.2 Tujuan

Tujuan penelitian ini difokuskan untuk melihat hubungan dan peranan pelabuhan Riau terdapat daerah-daerah hinterland pada sekitar tahun 1700 sampai dengan 1973. Tentu saja dengan implikasinya terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat daerah Riau khususnya Riau Kepulauan di bidang ekonomi, sosial, politik dan budaya. Saat penelitian ini dilakukan, masyarakat Kepulauan Riau sedang memperjuangkan pembentukan Propinsi Kepulauan Riau.

Selain itu, kajian sejarah kemaritiman Indonesia pada umumnya dan daerah Kepulauan Riau pada khususnya belum banyak dilakukan. Oleh karena itu, penelitian ini juga dimaksud untuk menambah atau memperkaya khazanah historiografi Indonesia. Selanjutnya data informasi dari hasil penelitian ini sangat penting bagi peningkatan

kesadaran sejarah masyarakat. Dan, juga sekaligus sebagai bahan muatan lokal untuk berbagai jenjang pendidikan khususnya di daerah Riau.

1.3 Ruang Lingkup

Berdasarkan pemahaman mengenai hinterland di bagian latar belakang, maka pengertian pelabuhan dalam konteks penulisan ini lebih mengacu pada konsep ekonomi (economical concept) daripada konsep fisik (physichal concept). Artinya bahwa pelabuhan lebih dianggap sebagai tempat tukar menukar atau keluar masuknya barang-barang komoditi antara hinterland dan foreland (daerah seberang) daripada hanya sekedar tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal (a shelter for ships).

Sebagaimana suatu penulisan sejarah, maka penelitian ini dibatasi oleh dua batasan, yaitu ruang lingkup spasial dan ruang lingkup temporal. Ruang lingkup spasial yang diambil adalah kawasan Pantai Timur Sumatera dengan fokus daerah Kepulauan Riau khususnya Tanjungpinang dan daerah sekitarnya.

Sedangkan ruang lingkup temporalnya adalah antara 1700-1973. tahun 1700 diambil karena sekitar tahun 1700 adalah masa-masa puncak keramaian pelabuhan Riau khususnya Tanjungpinang dan daerah sekitarnya. Sedangkan tahun 1973 adalah tahun dibukanya Batam secara de facto sebagai salah satu kawasan perdagangan bebas oleh pemerintah Indonesia. Antara tahun 1700-1973 tentu saja mengalami perkembangan ataupun pasang surut dalam proses perjalanan sejarahnya. Namun demikian, pada periode tersebut perkembangannya memiliki karakteristik yang khususnya dan spesifik dibandingkan dengan daerah lainnya di Indonesia.

Dibukanya Batam tahun 1973, membawa implikasi baru bagi alur perdagangan dan pelayaran Pantai Timur Sumatera. Setelah tahun 1973 itu pula kehidupan sosial ekonomi, budaya dan politik masyarakat sekitar meningkat secara pesat.

1.4 Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah kritis. Metode sejarah kritis adalah proses menguji dan menganalisa secara kritik, rekaman dan peninggalan masa lalu. Hal ini diperlukan untuk menentukan bobot data.

Langkah-langkah yang ditempuh yaitu data yang di dapat dari berbagai sumber dilakukan kritik dan seleksi untuk ditentukan fakta-faktanya. Kritik tersebut mencakup kritik eksternal internal selanjutnya diadakan interpretasi yaitu suatu tahapan penafsiran fakta-fakta yang diperoleh, sejauh mana hubungan dengan sumber lainnya dan hubungannya dengan penelitian. Langkah terakhir yaitu menyusun dan membahas fakta-fakta yang didapat menjadi suatu penulisan sejarah atau historiografi.

Sedangkan sumber sejarah baik lisan maupun tertulis diperoleh melalui :

1. Studi pustaka dengan jalan mencari dan mengumpulkan data-data melalui buku-buku cetak maupun dokumen yang semuanya berhubungan dengan permasalahan dan periode yang akan dikaji.
2. Wawancara dengan orang-orang yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam tema penulisan diatas.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan ini disusun dalam 6 Bab, adapun susunan dari bab-bab tersebut adalah sebagai berikut :

- Bab I, Pendahuluan, menguraikan secara singkat, latar belakang penulisan, permasalahan, tujuan penulisan, metode dan teknik pengumpulan bahan dan organisasi penulisan.
- Bab II, Titik berat pembahasan dalam bab ini adalah latar belakang sejarah daerah di Pesisir Pantai Timur Sumatera. Periode yang diambil adalah tahun 1400, saat dibukanya Malaka. Selanjutnya, menguraikan mengenai daerah-daerah di pesisir Pantai Timur Sumatera setelah kejatuhan Bandar (1511) sampai dengan tahun 1700.
- Bab III, Uraian dalam bab ini adalah daerah-daerah Hinterland tahun 1700-1973. Daerah tersebut mencakup wilayah Pulau Sumatera pada periode itu. Selain itu juga diuraikan selintas mengenai kota-kota pesisir di Semenanjung Malaka.
- Bab IV, Bab ini berisi uraian mengenai Pelabuhan Riau tahun 1700-1973 yang mencakup mengenai aktifitas

pelabuhan, fasilitas pelabuhan serta jalur pelayaran dan jaringan perdagangannya.

Bab V, Memfokuskan pada uraian mengenai peranan pelabuhan Riau khususnya Riau Kepulauan baik di bidang ekonomi, sosial politik, dan budaya-budaya. Sehingga penulisan sejarah maritim ini bersifat multidimensional.

Bab VI, Penutup menguraikan mengenai kesimpulan dan saran.

BAB II

LATAR BELAKANG SEJARAH DAERAH DI PESISIR PANTAI TIMUR SUMATERA

Tidaklah berlebihan bila dikatakan Pantai Timur Sumatera memiliki posisi yang sangat menguntungkan dalam konteks pelayaran dan perdagangan masa lampau ketika dunia pelayaran masih bergantung pada sistem angin musim (musom) yang berubah-ubah arah tujuannya setiap enam bulan. Sesungguhnya posisinya yang strategis itulah yang menyebabkan lalu lintas dari segala arah bertemu untuk menantikan angin yang cocok agar bisa melanjutkan perjalanannya. (Lapian, 1992: 143).

Kedudukan Pantai Timur Sumatera dengan wilayah yang mencakup kawasan yang cukup luas tersebut benar-benar dimanfaatkan oleh kota-kota pelabuhan yang terbentang di sepanjang pesisirnya seperti Palembang, Indragiri, Riau, Tungkal, Bintan, Siak dan sebagainya. Jadi, disamping lokasi geografisnya yang menguntungkan, ada faktor-faktor lain yang memainkan peranannya, yaitu peranan kota-kota pelabuhan yang mendinamisasikan kawasan tersebut, sehingga posisi strategisnya yang sangat menguntungkan tersebut lebih terasa urgensinya dalam keseluruhan peranannya, sebagaimana telah dibuktikan oleh sejarah kawasan ini yang memang selalu dinamis.

Wilayah Pantai Timur Sumatera ini terbentuk oleh peleburan sekian banyak satuan perairan yang terdapat di sekitarnya berupa teluk, selat dan muara sungai (suatu kesatuan wilayah yang mula-mula bersifat ekonomis, namun bisa berkembang menjadi kesatuan politik bilamana sewaktu-waktu muncul suatu kekuatan laut yang lebih unggul dari kesatuan-kesatuan laut lainnya. Mahan, Sejarawan terkemuka dalam bukunya yang dikenal dengan Teori Mahan (1160-1783), mengatakan bahwa ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu negara berkembang menjadi suatu kekuatan laut; (1) letak geografis, (2) bentuk

tanah dan pantainya, (3) luas wilayahnya, (4) jumlah penduduk, (5) karakter penduduk dan (6) sifat pemerintahannya beserta lembaga-lembaga pendukungnya.

Tak pelak lagi kawasan Pantai Timur Sumatera telah memenuhi persyaratan pertama dan kedua, yakni lokasi geografis yang menguntungkan dan bentuk tanah dan pantainya yang memadai sehingga memungkinkan adanya pelabuhan yang baik. Disamping itu, luas wilayah merupakan faktor penting pula, namun bukan hanya luas negara semata-mata melainkan panjangnya garis pantai yang dapat dimanfaatkan untuk berhubungan dengan laut sekitarnya.

Dalam konteks itulah Selat Malaka sebagai salah satu kawasan yang terletak di wilayah Pantai Timur Sumatera memegang peranan yang penting dalam keseluruhan mata rantai pelayaran dan perdagangan internasional masa itu, yang memberikan kontribusi yang tidak kecil terhadap keberadaan bandar-bandar dagang, kerajaan-kerajaan Islam Nusantara yang tumbuh dan berkembang baik secara langsung maupun tidak yang ditunjang oleh eksistensi Selat Malaka yang strategis itu.

Selat Malaka merupakan suatu jalur yang mempunyai arti yang penting baik pada zaman dahulu maupun sekarang. Bagian laut yang memisahkan Pulau Sumatera dengan Tanah Semenanjung Melayu yang sebenarnya adalah bagian dari daratan Asia, terkenal dengan nama Selat Malaka. Bentuk selat itu menyerupai corong dari arah barat laut ke Tenggara dengan kedalaman rata-rata 40 meter, dan terletak pada posisi antara garis 95° Bujur Timur sampai 105° Bujur Timur dan, 6° Lintang Utara sehingga Selat Malaka menjadi salah satu kawasan yang paling ramai di dunia.

Apabila memasuki Selat Malaka dari Arah Barat Laut, maka akan ditemukan Pulau We di Aceh, sedangkan di bagian Tenggara terdapat banyak pulau, seperti Pulau Rupat, Pulau Bengkalis, dan gugusan pulau yang tergabung dalam Kepulauan Riau dan Kepulauan Lingga. Sementara itu, disisi sebelah kiri Selat Melaka adalah garis pantai negara jiran Malaysia, dan disisi sebelah kanan berturut-turut adalah pantai daerah Istimewa Aceh, daerah Sumatera Utara dan daerah Riau. (Suwardi, 1973: 68).

Pada zaman sekarang Selat Malaka ramai dilayari kapal dan perahu dengan beragam tonase dari berbagai negara. Sejak zaman dahulupun Selat Malaka sudah dilayari, tetapi jumlahnya tentu tidak sebanyak

sekarang. Salah satu penyebab yang utama adalah faktor teknologi berlayar. Pada zaman dahulu, kapal-kapal masih memakai layar yang semata-mata menggunakan angin sebagai daya penggerak.

Pada abad ke-5 Masehi di sekitar Selat Malaka sudah berdiri kerajaan-kerajaan dengan pelabuhan dan pasar-pasar yang ramai. Barang-barang yang diperjual-belikan adalah: logam mulia, perhiasan, barang-barang pecah-belah, berbagai jenis barang tenunan, wangi-wangian, obat-obatan, kayu, cendana dan gaharu, rempah-rempah seperti cengkeh, lada dan sebagainya.

Sebagaimana diketahui bahwa hubungan pelayaran antara India dan China pada umumnya dilakukan melalui Selat Malaka. Adapun kapal-kapal yang menyelenggarakan hubungan ini rupanya terdiri dari kapal-kapal berbagai negeri, seperti India, Arab, Vietnam, China dan Indonesia sendiri. Barang-barang dagangan dari Indonesia yang dijual ke China terdiri dari bahan wangi-wangian, kemenyan, kayu harum, kapur barus, rempah-rempah, hasil kerajinan, dan kulit binatang (Burger, 1985:L 79).

Pelayaran dari China ke India melalui Selat Malaka tidak seluruhnya untuk kepentingan perdagangan, tetapi juga untuk keperluan lain, seperti membawa misi-misi kenegaraan atau politik, penyiaran agama dan ilmu pengetahuan. Meskipun hubungan antara China dan Indonesia dan India sudah dikenal, rupanya frekwensi pelayaran itu tidak banyak.

Hubungan dagang dan pelayaran antara Indonesia dengan India dan China telah menyebabkan Indonesia ikut mengambil peranan penting, terutama di sekitar Selat Malaka dalam perdagangan dunia masa itu. Tetapi akibat hubungan itu mempunyai corak sendiri-sendiri dengan China akibatnya tidak lekas terasa dan tidak begitu kelihatan, sebaliknya dengan India hubungan pelayaran itu menyebabkan adanya hubungan kebudayaan seperti halnya tersiarnya agama Hindu dan Budha di Indonesia (Burger, 1985: 116).

Seiring dengan perkembangan agama Hindu dan Budha yang begitu pesat di nusantara, maka peranan Selat Malaka sebagai salah satu mata rantai jalur perdagangan dunia semakin penting, hal ini disebabkan tumbuhnya kerajaan-kerajaan nusantara di pesisir pantai yang menumpukan roda perekonomiannya pada perdagangan antar pulau, diantaranya dapat disebutkan Kerajaan Melayu Jambi, dan Kerajaan

Sriwijaya yang mulai berkembang dan menunjukkan hegemonitasnya akhir abad ke-7 Masehi (Adil, 1973: 213).

Kerajaan tersebut memanfaatkan perairan Selat Malaka sebagai jalur ekonomi yang memberikan kehidupan dan jaminan atas segala kebutuhannya dari daerah sekitar. Dengan adanya dua kekuatan yang Riil di Pantai Timur Sumatera tersebut, maka pedagang-pedagang dari daerah berdekatan turut meramaikan perairan Pantai Timur Sumatera tersebut, apalagi kerajaan Sriwijaya memberikan jaminan keamanan terhadap kapal-kapal yang menyinggahi pelabuhannya dari gangguan bajak laut yang banyak berkeliaran di sepanjang Pantai Timur Sumatera terutama Selat Malaka.

Kekuasaan Kerajaan Sriwijaya di daerah sekitar Selat Malaka makin kuat, sehingga akhir abad ke-8 sudah membangun Pangkalan di Ligor yang terletak di Ujung Utara Semenanjung Malaka di Tanah Genting Kra. Dengan armada maritimnya yang kuat Kerajaan Sriwijaya berhasil menguasai gerak niaga dan pelayaran di perairan Asia Tenggara terutama perairan di Indonesia Barat dengan bertumpu pada tiga daerah Selat Utama, yaitu Selat Malaka, Selat Sunda dan Selat Karimata. Dengan menguasai daerah strategis tersebut, kerajaan Sriwijaya menguasai urat nadi perniagaan dunia di Asia Tenggara hingga abad ke-13 Masehi.

Pada tahun 1325 Masehi, peran Sriwijaya sebagai Pusat Perdagangan Internasional mulai berakhir. Bahkan pada tahun 1365 menjadi daerah takhluk kerajaan Majapahit yang berpusat di Jawa yang telah merubah orientasinya dari sebuah kerajaan agraris menjadi kerajaan maritim, dengan menguasai dan mempersatukan seluruh nusantara pada abad ke-14 Masehi.

Sementara itu diketahui sekitar tahun 1377 Sriwijaya mencoba bangkit kembali dan ingin mengembalikan hegemonitasnya atas daerah-daerah perdagangan yang pernah dikuasainya pada masa lalu, tetapi mengalami kegagalan (Burger, 1956: 35). Menurut Burger lagi, Sriwijaya dikuasai oleh Panglima Cina dengan pengikutnya yang mengembara bertahun-tahun di laut mengepalai negeri itu. Dan, sempat untuk seketika pusat perdagangan berpindah tempat ke Jambi, Bintan dan terus ke Tumasek dan Malaka. Dan, barulah Malaka berkembang menggantikan peran Sriwijaya sejak tahun 1400 Masehi sampai tahun 1511 Masehi ketika Portugis berhasil merebutnya dan menguasainya selama hampir 1,5 abad lamanya.

Dengan menyurutnya kekuasaan Kerajaan Sriwijaya pada akhir abad ke 13, fungsi itu sementara terpecah, antara lain ada yang berpusat di Pidie dan Samudra Pasai di Aceh. Selama masa-masa berikutnya muncullah pusat-pusat kekuasaan baru di sepanjang Pantai Timur Sumatera dan di Seberang Selat Malaka, kesemuanya bertahan dan masih berdiri hingga awal abad ke-16 seperti Kerajaan Aceh, Lamuri, Arkat, Rupa, Siak, Kampar, Tungkal, Indragiri, Riau, dan beberapa kota dagang seperti Bengkalis, Bintan serta Klang, Bernas serta Perak di pantai Barat Tanah Semenanjung. Dalam kompetisi diantara kerajaan-kerajaan dan pelabuhan-pelabuhan itu akhirnya faktor ekonomi dan politik sangat menentukan mana yang muncul sebagai yang paling berpengaruh (Kartodirjo, 1992: 4).

2.1 Periode Tahun 1400-1511 M

Pada tahun abad ke-14 Malaka telah berkembang sebagai pusat perdagangan yang paling ramai tidak hanya di wilayah itu, tetapi menurut sumber Portugis, Malaka merupakan salah satu bandar dan pusat perdagangan terbesar di Asia. Disitu bertemu pedagang dari tanah Arab, Persia, Gujarat, Benggala, Pegu, Siam, Cina dan pedagang-pedagangan nusantara seperti dari Sumatera, Jawa, Maluku dan Kepulauan Kecil lainnya.

Untuk menciptakan kondisi yang baik bagi perdagangan itu maka Malaka perlu menjamin keamanan dan kestabilan. Wajar apabila kemudian Malaka menjalankan ekspansi dan meluaskan pengaruhnya: Klang, Selangor, Perak, Bernam, Mangong, dan Bruas dikuasainya. Kemudian juga menyusul Kedah, Pulau Bintan dan Kepulauan Riau yang dihuni oleh bangsa Selat dan Orang Laut. Sebaliknya beberapa kerajaan di seberang Selat Malaka, seperti Aru, Kampar, Siak dan Indragiri melakukan perlawanan terus. Dengan menaklukkan Siak dan Indragiri, Malaka dapat menguasai perdagangan lada dan emas dari Minangkabau. Sementara itu Kampar melakukan perlawanan terus, namun akibatnya ditaklukkan dan seorang bangsawan Malaka ditahatkan disana.

Oleh karena perdagangan di Malaka sangat tergantung pada aliran rempah-rempah, maka hubungan antara Jawa dan Malaka sangat strategis tidak lain karena pada masa itu perdagangan rempah-rempah dari Malaka dikuasai oleh pedagang-pedagang jauh. Berakhirnya kekuasaan Sriwijaya menyisakan sebagian pengikutnya yang harus mencari tempat

pemukiman baru, dan mengadakan migrasi ke beberapa tempat diantaranya Bintan, Indragiri dan terus masuk ke Malaka. Salah seorang dari keturunan Sriwijaya itu mencoba mengembangkan pemerintahan di wilayah baru ini yaitu sebagai Raja di Malaka. Selanjutnya Malaka berhasil menjadi salah satu pusat perdagangan dan mengembangkan agama Islam di Asia pada umumnya dan Asia Tenggara khususnya.

Bangsawan tersebut bernama Parameshwara, dan setelah menganut agama Islam bernama Sultan Muhammad Iskandarsyah (1400-1424) Parameshwara menemukan Malaka sebagai sebuah kampung dan mengubahnya menjadi sebuah bandar dagang terpenting dan penyebaran Islam di sekitar kawasan Selat Malaka. Malaka sendiri berasal dari bahasa Arab, yaitu Malakat yang berarti perhimpunan segala pedagang-pedagang. Pelabuhan Malaka telah diatur dengan baik dan menarik bagi pedagang-pedagang luar. Raja-raja Malaka memerintah dengan adil dan seksama, mereka juga sudah membuat gudang di bawah tanah untuk pengaman penyimpanan barang-barang.

Sultan Iskandarsyah telah mengadakan hubungan baik dengan mengirik 6 kali utusan ke Cina (Adil, 1973: 12). Demikian juga masa Sultan selanjutnya, hubungan Malaka dengan China semakin baik terlihat dari adanya catatan utusan Malaka yang dikirim ke Cina, 1420, 1421, dan 1423.

Kebesaran Malaka sebagai pusat perdagangan dan pusat penyebaran agama Islam telah diteruskan oleh Sultan-Sultan. Selanjutnya dengan berbagai karya besar yang dapat mereka tinggalkan salah satu sumber otentik yang menunjukkan kebesaran Malaka ialah dikeluarkan Undang-undang Malaka, yang diperkirakan dibuat pada masa Pemerintahan Sultan Iskandarsyah, Sultan Muhammadiyah, dan Sultan Muzaffarsyah (1400-1571).

Dalam mengatur kehidupan masyarakatnya Kerajaan Malaka menggunakan dua buah Undang-undang, yaitu Hukum Kanun dan Undang-undang Laut Malaka. Hukum Kanun Malaka dikenal dengan nama Undang-undang darat Malaka dan Risalah Hukum Kanun naskah salinannya terdiri dari 46 naskah yang diberi judul:

1. Undang-undang Malaka
2. Undang-undang Negeri dan Pelayaran
3. Surat Undang-undang

4. Kitab Undang-undang
5. Undang-undang Melayu
6. Undang-undang Raja Malaka
7. Undang-undang Sultan Mahmudsyah
8. Kitab Hukum Kanun
9. Surat Hukum Kanun

Sedangkan undang-undang laut Malaka dikenal juga sebagai adat pelayaran Malaka, kitab peraturan pelayaran, dan hukum undang-undang laut, (Hashim, 1990: 293). Hukum Kanun Malaka dan undang-undang laut Malaka meliputi bidang yang amat luas. Termasuk didalamnya adalah berbagai-bagai peraturan hukum dan undang-undang Islam, hukum dan peraturan berkeluarga, dan pembesar negeri, hak-hak keistimewaan raja, peraturan bertani dan berhuma, peraturan kontrak, peraturan berhamba, dan tata cara perlembagaan. Dengan demikian kedua undang-undang tersebut itulah yang mengatur segala aspek kehidupan masyarakat sehingga terwujud suatu masyarakat yang teratur.

Disebutkan pula bahwa kerajaan Malaka memiliki wilayah yang cukup luas, yang menurut Muchtar Lutfi (Lutfi, 1996: 136) meliputi kawasan-kawasan sebagai berikut:

1. Semenanjung Tanah Melayu (Patani, Ligor, Kelantan, Terengganu, dan sebagainya).
2. Daerah Kepulauan Riau
3. Pesisir Timur Sumatera Bagian Tengah
4. Brunai dan Serawak
5. Tanjungpura (Kalimantan Barat)
6. Indragiri
7. Palembang
8. Pulau Jemaja, Tambelan, Siantan dan Bunguran

Sedangkan wilayah atau unit-unit politik kecil lainnya adalah:

1. Siantan dan Sungai Raja di pegang oleh Laksemana
2. Merba dipegang oleh Seri Udani
3. Sening Hujung dan Kampar dipegang oleh Seri Nara di Raja
4. Indragiri dipegang oleh Tun Bija Sura
5. Bentan dan Muar dipegang oleh Bendahara
6. Singapura dipegang oleh Seri Bija Diraja (Hashim, 1990: 191).

Secara umum, pemerintahan dipegang oleh Raja yang memerintah. Sedangkan sistem dan struktur pemerintahannya terbagi atas pemerintah pusat dan pemerintahan kerajaan-kerajaan kecil taklukannya. Pemerintah pusat mengawasi jalannya pemerintahan kerajaan taklukannya, disamping melakukan tugas dalam istana.

Sementara itu Tome Pires, seorang Musafir Portugis yang pernah tinggal di Malaka, menulis dalam bukunya *Summa Oriental*, bahwa bandar Malaka merupakan bandar internasional, tempat bertemunya pedagang dari mancanegara dan diperdagangkan aneka macam komoditas yang laku di pasaran dunia seperti, rempah-rempah (terutama cengkeh dan pala) dari Maluku, beras dari Jawa, emas dari Minangkau, lada dari Aceh, Intan dari Kalimantan, kayu cendana dari Nusa Tenggara, tekstil dari Gujarat dan Porselin dari Cina. Atau dalam istilah Tome Pires; Malaka adalah kota yang sengaja dibuat untuk perdagangan siapa yang menguasai Malaka, maka dalam tangannya terenggung leher Venesia.

Berikut ini akan diuraikan secara singkat berbagai lokasi bandar pelabuhan di Riau dan kawasan sekitarnya baik bandar dagang saja maupun kemudian berkembang menjadi pusat kerajaan.

1. Bintan

Bintan adalah sebuah pulau yang terbesar dari kumpulan gugusan pulau-pulau di Riau Kepulauan, Bintan berasal dari kata “Bantaian” yang artinya tempat penyembelihan. Ada juga yang menyebut “Bai Intan”, yang artinya nama seorang pedagang yang terdampar disana. Disamping itu ada juga yang menyebut arti Bintan, yaitu kurang air.

Pada masa itu Bintan merupakan salah satu ibukota imperium Melayu dan Kerajaan Melayu Riau pada kurun waktu sekitar abad ke-10 Masehi, termasuk pada masa pemerintahan Sultan Mahmudsyah di Malaka. Bintan dinamakan juga kepada sebuah gunung yang terdapat di pulau tersebut yang diberi nama gunung Bintan. Masa lalu Bintan adalah merupakan pelabuhan/pusat pemerintahan yang ditemukan oleh sang sapurba sekitar abad ke-12/13 dari Palembang.

Menurut sumber-sumber sejarah, jauh sebelum berdirinya Kerajaan Melayu Malaka di semenanjung Tanah Melayu, abad ke-15 di Pulau Bintan, pulau terbesar dari gugusan Kepulauan Riau, telah berdiri sebuah Kerajaan penting yaitu kerajaan Bentan. Kerajaan ini berpusat

di Bukit Batu, di tepi Bungai Bintan, dan diperkirakan berdiri pada abad ke-10. Kerajaan Bentan, selain dikatakan merupakan pusat perdagangan dan pelayaran juga mempunyai hubungan yang luas dengan negara-negara lain, seperti Siam, serta sudah mempunyai adat-istiadat yang tinggi.

Kedudukan dan peranan ekonomis yang penting itu, telah mendorong Kepulauan Riau, khususnya Pulau Bintan dan kawasan sekitarnya tumbuh dan berkembang menjadi tempat-tempat yang ramai didatangi dan dikenal luas di negeri luar, terutama di kalangan dunia pelayaran. Salah satu tempat yang dapat diduga ikut berperan sebagai daerah pendukung waktu itu (Hinterland), sebagai titik Navigasi, dan fungsi Maritim lainnya, adalah Tanjungpinang yang terletak di bagian Timur Teluk Bintan, dan merupakan salah satu pintu masuk ke pusat kerajaan Bentan. Letaknya yang agak tersuruk, terlindung dari pengaruh cuaca buruk, dan alur yang cukup dalam, merupakan tempat yang ideal bagi armada pelayaran untuk berlindung dari serangan badai, atau untuk berlabuh sementara mengambil perbekalan.

Dalam perkembangan selanjutnya seiring dengan tumbuh dan berkembangnya tempat-tempat berlabuh bagi kapal-kapal, maka Bentan akhirnya tenggelam berontak dengan berbagai-bagai sebab.

2. Riau

Secara etimologis, ada bermacam-macam pendapat tentang asal kata Riau ini. Kata Riau berasal dari kata “Rio” (bahasa Portugis) yang berarti “Sungai”. Orang Belanda menulis kata Riau dengan “Riouw”, dan disamping itu dalam masyarakat Riau Kepulauan, dikenal pula kata “Rioh”, kata Rioh berarti Ramai di pusat Kerajaan Melayu Riau.

Pusat Kerajaan itu terletak di sebelah hulu sungai Carang. Ramainya suara karena kesibukan perdagangan yang keluar masuk pusat kota. Pusat perdagangan itu terkenal dengan nama “Bandar Rioh” yang didirikan oleh Sultan Ibrahim Syahn (1671-1882 M) dalam kemaharajaan Melayu.

Sungai Riau dengan Bandar Riohnya terletak pada arus lalu lintas perdagangan Internasional di Selat Malaka, dan pada masa kemudiannya Bandar Singapura. Maka pengertian Riau disini adalah ramai dikunjungi oleh para pedagang.

Dalam perkembangan selanjutnya kata Riau dipergunakan untuk memberi nama pulau-pulau yang terletak di sebelah Tenggara Semenanjung Malaka. Kesatuan pulau-pulau itu dikenal dengan istilah “Pulau Segantang Lada”. Dalam pengertian sekarang, dalam arti daerah yang mencakup wilayah administratif Kabupaten Kepulauan Riau sebelum pemekaran tahun 2000 yang lalu.

3. Kritang dan Indragiri

Cikal bakal dari Kerajaan Indragiri ini adalah Kerajaan Kritang. Kerajaan Kritang ini berpusat di aliran Sungai Gangsal, wilayah Indragiri sekarang. Kerajaan Indragiri melanjutkan Kerajaan Kritang. Dalam beberapa waktu lamanya kota ini berkembang dengan pesat, dan pada masa tertentu sudah menjadi negeri tempat tinggal, dan telah berperan sebagai salah satu mata rantai perdagangan di kawasan Kerajaan Malaka.

4. Siak

Seiring dengan berkembang bandar malaka sebagai pelabuhan dagang besar dan kerajaan besar (Imperium) maka bermunculah kota-kota dagang baru disepanjang pesisir timur pulau Sumatera. Salah satu kota pelabuhan tersebut adalah Siak yang pada masa-masa berikutnya tumbuh menjadi sebuah kerajaan yang cukup berperan dalam mata rantai perdagangan masa lalu sekitar abad ke-17 dipesisir Timur Sumatera, dengan daerah-daerah laut serta pulau-pulau sepanjang Selat Malaka yang dimilikinya, seperti Bengkalis dan Rupat, maka daerah ini merupakan pintu perdagangan bagi Siak yang membuka hubungan langsung dengan Malaka, Tumasek, Riau dan Johor (Yusuf, 1992: 81).

Wilayah Siak Sri Indapura yang luas itu terdiri dari wilayah daratan di pesisir Timur Pulau Sumatera yang membentang dari perbatasan dengan kerajaan Indragiri di Selatan terus ke Utara meliputi bagian hilir Sungai Kampar, Sungai Siak, Sungai Rokan, Sungai Asahan, Sungai Deli sampai Temiang yang berbatasan dengan Aceh. Wilayah daratan ini mengandung potensi ekonomi yang besar karena pada waktu itu sudah ditemukan barang tambang berupa emas dan timah di daerah patepahan.

Sungai-sungai yang berada di wilayah daratan Siak ini mempunyai nilai ekonomi yang tinggi karena merupakan urat nadi perhubungan yang penting baik untuk transportasi orang maupun untuk mobilitas

barang. Terutama Sungai Siak dan Sungai Kampar mempunyai nilai lebih, karena itu bukan saja merupakan jalan perhubungan dalam wilayah kerajaan Siak Sri Indrapura, tetapi juga merupakan jalan perhubungan orang dan komoditi dagang dari Minangkabau ke pusat-pusat dagang di daerah Selat Malaka dan sebaliknya.

Kerajaan Siak juga mempunyai daerah lautan dan pulau-pulau sepanjang Selat Malaka yang berbatasan dengan Kerajaan Johor Riau (Riau Lingga). Potensi alam yang besar dengan berbagai komoditi yang laris di pasaran dan di tunjang dengan letaknya yang strategis tersebut, secara tidak langsung memberikan keuntungan yang besar bagi Kerajaan Siak.

Sehubungan dengan itu, Siak sebagai salah satu kota pelabuhan di Pantai Timur Sumatera, merupakan salah satu mata rantai perdagangan masa lalu, yang pada intinya menjalankan fungsi niaga. Dari wilayah pedalaman ditampung barang-barang lokal, sedangkan dari wilayah luar ditampung barang import yang biasanya bernilai tinggi.

5. Bengkalis

Pada masa lalu Bengkalis yang terletak di pesisir Timur Sumatera dan berhadapan langsung dengan Selat Malaka merupakan bandar dagang yang ramai, baik pada masa sebelum Kerajaan Siak Indrapura berdiri, dan pada masa Pulau Bengkalis di aneksasi oleh kolonialis Belanda melalui serangkaian perjanjian dengan Sultan Siak Sri Indrapura.

Wilayah Bengkalis mempunyai potensi perdagangan yang mempunyai prospek cerah. Letak daerah ini yang berhadapan langsung dengan Selat Malaka memungkinkannya menjalin hubungan yang lancar dengan daerah sekitarnya, seperti Tumasek, Johor, Riau dan Malaka, apalagi daerah ini mempunyai komoditi dagang yang penting berupa berbagai jenis hasil laut. Yang paling terkenal ialah ikan terubuk dan telornya, yang menjadikan perairan Bengkalis dan sekitarnya dikenal luas oleh pedagang nusantara dan internasional.

Sekitar abad ke-17, Bengkalis ternyata memegang peranan yang penting dalam perdagangan di Selat Malaka bagian pesisir Timur Sumatera. Pulau Bengkalis yang mempunyai pelabuhan alam yang baik mendukung lancarnya arus masuk dan keluarnya kapal-kapal niaga nusantara, maupun asing. Kegiatan dagang di Bengkalis ini kelihatannya menjadi ramai karena disitu dilakukan transaksi perdagangan yang

menawarkan komoditi dari daerah Siak dan Minangkabau, yaitu gambir, lada dan lain-lain. Dan, sebaliknya kebutuhan masyarakat Siak khususnya Bengkulu diperoleh dari pedagang-pedagang Arab terutama tekstil, sedangkan garam, beras dan lain-lain diperoleh dari pedagang Jawa dan pedagang nusantara lainnya. Aneka komoditas yang menumpuk di Bengkulu kemudian oleh kapal-kapal dagang Melayu di Tanah Semenanjung kemudian dibawa ke Johor, Riau dan sebagainya.

Dengan begitu ramainya perdagangan di Bengkulu, maka komoditi yang berasal dari seluruh wilayah Siak mengalir dan ditampung di Bengkulu untuk dijual kepada pedagang mancanegara dan pedagang nusantara lainnya. Komoditi dagang yang diperdagangkan di Bengkulu untuk selanjutnya di perjual-belikan kepada pedagang nusantara lainnya. Komoditi dagang yang diperdagangkan di Bengkulu untuk selanjutnya di perjual-belikan kepada pedagang asing tersebut, antara lain: emas, dan biji timah, ikan terubuk, aneka hasil hutan, gambir, lada, beras, rempah-rempah dan sebagainya (Yusuf, 1992: 83).

Komoditas seperti garam, tekstil, pecah-belah dibawa oleh para pedagang Arab, Belanda dan Cina ke Bengkulu, untuk selanjutnya dijual kepada pedagang dan rakyat Siak serta Minangkabau. Sedangkan pedagang dari Jambi, Indragiri, Palembang, dan Jawa membawa lada, rempah dan beras. Dengan ramainya pedagang antarbangsa yang datang dan pergi di sekitar kawasan tersebut benar-benar telah memberi nafkah kepada bangsa-bangsa yang memanfaatkan keberadaannya.

Khususnya mengenai penyebaran agama Islam di nusantara dan peranan Malaka sebagai pusat penyebaran agama Islam, **Tome Pires** menulis dalam bukunya, antara tahun 1512-1515 Masehi; di halaman 261 antara lain:

“Bahwa sebagian besar daerah pantai Timur Sumatera dari Aceh sampai Palembang, telah memeluk agama Islam sedangkan daerah ujung Selatan dan pantai Barat Sumatera belum memeluk agama Islam. Daerah pedalaman seperti Batak dan Minangkabau belum meskipun Raja Minangkabau dan ratusan pengikutnya sudah memeluk Islam, dan seterusnya”.

Berikut ini akan diuraikan porsi yang agak khusus terhadap Malaka, peranan dan kontribusinya terhadap perkembangan Islam di nusantara. Seiring dengan semakin melemahnya Kerajaan Sriwijaya

sekitar abad-13 dan sejalan dengan itu maka kedudukan masyarakat Islam di Pulau Sumatera, khususnya pantai Timur Sumatera dan Semenanjung Malaka serta pulau-pulau sekitar Selat Malaka makin menjadi kuat. Beberapa waktu kemudian masyarakat Islam itu sudah mengambil peranan penting pada bidang politik. Di bagian pesisir Sumatera serta Palembang malahan terdapat kerajaan-kerajaan Islam, sementara di daerah pedalamannya masih tetap berpegang pada ajaran dan kepercayaan lama.

Sekitar abad ke-13 itu, di sekitar Selat Malaka sudah jelas berdiri Kerajaan Islam. Marcopolo seorang saudagar Venesia pada tahun 1297 Masehi, memberi bukti bahwa kerajaan Islam sudah berdiri dengan tegak (Hasjmy, 1989; 73).

Demikian pula agama Islam tersiar ke sekitar selat Malaka dan pesisir Timur Pulau Sumatera, sehingga akhirnya kota Malaka menjadi sebuah kerajaan yang besar dan berfungsi sebagai pusat perdagangan serta pusat agama Islam berpengaruh serta. Dengan makin majunya kerajaan Malaka, banyaklah alim ulama Islam menetap di sana, dan puncaknya ketika Raja Malaka masuk Islam pada awal abad ke-15, perkembangan Islam semakin pesat.

Wilayah kerajaan Malaka meliputi seluruh tanah Semenanjung Malaka, Tanah Genting Kra, Pulau Tumasek, dan Pantai Timur Sumatera, seperti daerah-daerah Bengkalis, pulau-pulau Karimun, Bintan, Kampar, Siak, Aru, Rokan, dan Indragiri. Ini semua dengan tujuan untuk menguasai secara tunggal urat nadi perdagangan dan pelayaran di Selat Malaka, sehingga daerah kawasan dan daulat Kerajaan Malaka (1400-1511 Masehi) adalah meliputi tiga negara dewasa ini yaitu; Malaysia, Singapura dan Indonesia. Sepanjang perairan Selat Malaka yang meliputi kawasan Pantai Timur Sumatera.

Dengan didorong oleh hasrat mencari kekayaan, menguasai perdagangan rempah-rempah, merampas negeri, memperluas tanah koloni dan menyebarkan agama nasrani, maka pada tahun 1511 Masehi, armada Portugis yang dipimpin oleh Alfonso d'Alberqueque menyerbu dan merebut Bandar Malaka.

Sejak kejadian itu, kekuasaan Malaka jatuh ke tangan bangsa Portugis. Bangsa Portugis mulai melakukan perdagangan langsung dengan daerah-daerah di Indonesia Timur, seperti Ternate, Ambon, Banda dan Timor. Mereka bahkan dapat menguasai dan mengontrol

perdagangan di Asia Timur, dan menjadikan Malaka sebagai maskas besarnya di Asia Tenggara, disamping bandar terdahulu di Asia Timur yaitu Makao dan Goa.

Dengan jatuhnya Malaka ke tangan Portugis, maka kawasan Pantai Timur Sumatera dan Selat Malaka makin jarang dilayani kapal-kapal Arab dan Gujarat, sebaiknya Pantai Barat Sumatera makin ramai dan makin penting artinya bagi dunia perdagangan dan pelayaran, yang disebabkan pula karena menghasilkan lada dan emas.

Dengan jarangnyanya kapal-kapal asing melayani kawasan Pantai Timur Sumatera, maka secara perlahan tetapi pasti kota-kota dan bandar dagang di kawasan tersebut mati secara perlahan-lahan, namun tidak demikian halnya dengan penyebaran agama Islam. Penyebaran dan syiar agama Islam ke pelosok nusantara tetap berlangsung di kawasan ini, karena pusat-pusat dan kantong-kantong perdagangan sudah lama berpindah tempat di sepanjang semenanjung Malaka.

Kawasan Pantai Timur Sumatera seperti pulau-pulau di gugusan Riau Kepulauan, Palembang, Jambi, Indragiri dan sebagainya, telah berperan dalam melanjutkan estafet syair Islam ke bagian lain di nusantara. Dengan demikian daerah-daerah di kawasan Pantai Timur Sumatera memegang peranan yang tidak kecil dalam keseluruhan mata rantai penyebaran Islam di nusantara, terutama setelah jatuhnya Malaka.

2.2 Periode Tahun 1511-1700 M

Setelah jatuhnya Malaka ± tahun 1511 nama kerajaan berganti menjadi kerajaan Johor dan wilayah kekuasaannya menjadi sempit, yang hanya meliputi: Johor, Pahang, Riau, Lingga dan beberapa wilayah tertentu di daratan maupun di pesisir Sumatera dan untuk melancarkan roda pemerintahannya maka ibukota kerajaan di pindahkan ke Johor dan Bintan (Riau). Ada 2 faktor yang menjadi pertimbangan Sultan Mahmudsyah memilih Johor dan Bintan menjadi ibukota, yaitu (Yusuf, 1993: 43):

1. Pusat kosentrasi orang laut sebagai kekuatan angkatan laut Melayu berada sekitar Singapura dekat Johor, Pulau Bintan dan pulau-pulau lainnya di Karimun, Lingga. Oleh karena itu, komando tertinggi harus berada berdekatan dengan pusat-pusat konsentrasi di atas.

2. Perlu adanya tempat yang strategis sebagai pangkalan untuk menyerang Portugis di Malaka, dan tempat yang strategis untuk mengadakan pertahanan dan sekaligus melepaskan diri apabila melakukan serangan balas.

Masa-masa sesudah kejatuhan Malaka tersebut kehidupan ekonomi, politik dan budaya seluruh wilayah kekuasaan Johor mengalami kemunduran, oleh karena seluruh aspek kehidupan pada waktu itu terkonsentrasi untuk menentang Portugis.

Sementara itu, daerah-daerah di pesisir Sumatera mulai berkembang dan memainkan peranan yang menentukan untuk menggantikan peranan yang telah lama dimainkan kerajaan dan bandar Malaka sebelum kejatuhannya. Diantara kerajaan-kerajaan tersebut adalah: Aceh, Jambi dan Palembang yang akan diuraikan secara ringkas berikut ini:

1. Kerajaan Aceh

Setelah Malaka dikuasai oleh Portugis, pedagang-pedagang Islam yang biasa berdagang di tempat itu terpaksa menyingkir dari sana mencari tempat lain yang mereka anggap cocok untuk berdagang sebagai pengganti Malaka. Salah satu tempat yang mereka tuju adalah Aceh. Pada waktu Aceh masih sebagai sebuah kerajaan kecil yang berada di bawah kuasa kerajaan tetangganya pedir atau pidil (Veltmen. T.J.5). Wilayah kekuasaannya hanya sebatas di wilayah yang sekarang dikenal dengan nama Kabupaten Aceh Besar. Disebut demikian karena daerah inilah pada mulanya yang menjadi inti kerajaan Aceh yang beribukota Banda Aceh atau Bandar Aceh Darussalam.

Selain melakukan penyerangan terhadap Portugis di kawasan Selat Malaka, karena Aceh menganggap Portugis mengganggu stabilitas politik dan ekonomi kawasan sekitar Selat Malaka, kerajaan Aceh juga melakukan sejumlah ekspansi dalam rangka perluasan wilayah kekuasaan ke daerah-daerah yang berpotensi ekonomi (khususnya yang menghasilkan banyak lada, dan hasil-hasil bumi lainnya), yang menarik minat pedagang-pedagang asing, serta terhadap kerajaan-kerajaan Melayu yang berhubungan dan bersahabat dengan Portugis. Kerajaan-kerajaan yang menjadi sasaran ekspansi itu, baik yang berlokasi di pantai timur dan pantai barat Sumatera maupun negeri-negeri Semenanjung Tanah Melayu.

Dibawah pemerintahan Sultan Iskandar Muda (1607-1636), dari tahun 1612 hingga tahun 1621, kerajaan Aceh telah berhasil menjadikan sejumlah Kerajaan Melayu baik yang berada di Pulau Sumatera maupun di Semenanjung Tanah Melayu sebagai daerah taklukannya.

Sehubungan dengan hal itu, Nuruddin Ar Raniri menyebutkan sejumlah nama kerajaan yang berada dibawah kuasa kerajaan Aceh, diantaranya: Aru/Deli, Nias, Johor, Pahang dan Perak. Sementara Augustin de Beaulieu, seorang pedagang Perancis yang datang ke Aceh pada tahun 1621, juga menyebutkan sejumlah kerajaan Pantai Barat dan Timur Sumatera dikuasai Aceh lebih lanjut ia mengatakan bahwa daerah-daerah takluk Aceh di pulau Sumatera sebagian besar terdiri dari kota-kota pelabuhan. Tiap kota pelabuhan terkenal dengan hasil buminya.

Selain yang diutarakan oleh Nuruddin Ar Raniri dan Augustin de Beaulieu, seorang penulis Melayu, Muhammad Said, dalam bukunya Aceh Sepanjang Abad menyebutkan pula bahwa, disamping Aru dan Deli yang ditaklukkan tahun 1612 dan 1619, daerah Asahan, Panai, Siak dan Indragiri juga merupakan bawahan kerajaan Aceh. Sehubungan dengan hal itu Muhammad Said menulis:

“..... boleh dikatakan masa itu Semenanjung Melayu dengan Sumatera Timur termasuk Siak, Indragiri, Riau, Lingga dan ke selatannya berdasarkan surat Iskandar Muda sudah masuk dalam wilayah kerajaan Aceh”.

Di kerajaan-kerajaan khususnya pelabuhan yang berada di bawah pengaruh kerajaan Aceh, perdagangan atas hasil-hasil bumi berharga dari daerah-daerah setempat, seperti; lada, timah, minyak tanah, emas, sutera, kemenyan dan kapur barus, berada dibawah pengawasan Sultan Aceh melalui wakil-wakilnya yang telah ditetapkan dan berhak memperdagangkan hasil-hasil bumi tersebut kepada para pedagang asing (Pieter, 1931: 260). Pedagang-pedagang yang ingin berdagang didaerah-daerah takluk Aceh itu, harus mendapat izin (lisensi) dari Sultan Aceh. Untuk mengumpulkan hasil-hasil bumi, khususnya lada di ibukota kerajaan, Sultan Aceh menyuruh para wakilnya di kota-kota pelabuhan tersebut untuk melakukannya setelah terkumpul lada, diangkut ke ibukota kerajaan aceh melalui jalan laut.

Penguasaan Aceh atas sejumlah kerajaan Melayu sebagian disebutkan diatas, berlangsung mulai abad ke-16 dan puncaknya pada abad ke-17, ketika Aceh berada dibawah Sultan Iskandar Muda. Diakhir masa pemerintahan Sultan kerajaan Aceh mulai menunjukkan kemundurannya. Banyak faktor yang menyebabkan mengapa kerajaan Aceh mundur diakhir masa pemerintahan Sultan Iskandar Muda maupun Sultan sesudahnya.

Pada saat itu satu demi satu kerajaan-kerajaan Melayu di semenanjung tanah Melayu dan juga di pulau Sumatera yang sebelumnya sebagai daerah takluk melepaskan diri dari kuasa Aceh. Hal itu disebabkan oleh kehadiran bangsa barat lainnya selain Portugis di kawasan sekitar Selat Malaka yaitu Belanda dan Inggris.

Kedua bangsa ini dengan berbagai cara, secara perlahan tetapi pasti dalam perkembangannya dapat menempatkan kerajaan Melayu di bawah kuasa mereka yang puncaknya terjadi pada abad ke-19.

2. Kerajaan Jambi

Hulu utama sungai Jambi terletak di Limun, walaupun berukuran cukup besar, sungai ini lebih kecil dari sungai Siak dan sungai Indragiri. Pada awal perniagaan orang-orang Eropa di daerah ini, sungai ini cukup berperan. Baik Inggris maupun Belanda, mempunyai loji disini. Loji Inggris terletak di pulau kecil dekat muara sungai, sedangkan loji Belanda terletak agak ke dalam.

Dalam buku yang ditulis oleh sejarawan Faris Y Sousa, pada tahun 1629 sebuah eskader Portugis melayani sungai Jambi selama dua puluh dua hari ke hulu untuk menghancurkan beberapa kapal Belanda. Barang-barang yang diperdagangkan di Jambi pada waktu itu adalah emas halus, lada, dan rotan. Sebagian besar dari emas disalurkan ke pesisir Barat.

Pelabuhan di Jambi jarang didatangi oleh pedagang-pedagang asing kecuali oleh saudagar-saudagar pribumi. Namun jumlah mereka pun tidak banyak. Kadang-kadang kapal-kapal dagang milik pribadi dari Bengol (India) memberanikan diri menjual beberapa peti candu di muara sungai atau di sungai lain dimana para juragan tidak turun ke darat. Malaka melakukan jual-beli dengan orang-orang Melayu diatas kapal mereka.

3. Kerajaan Palembang

Palembang adalah kerajaan yang cukup penting, sungainya termasuk yang terbesar di pulau Sumatera, sungai ini berhulu di Musi yang terletak di balik bukit barisan. Sungai Musi dapat dilayari dengan aman oleh kapal-kapal yang lebih besar khususnya, dan untuk tujuan militer, seperti yang terjadi pada tahun 1680, ketika Belanda menyerang dan menghancurkan tempat itu.

Pelabuhan Palembang banyak dikunjungi kapal-kapal niaga terutama dari Jawa, Madura, Bali dan Sulawesi. Kapal-kapal itu membawa beras, garam, candu dan bahan pakaian dari India dan komoditi dari Eropa dikirim oleh Belanda dari Batavia atau dibawa oleh para penyelundup. Sebaliknya orang-orang Belanda mendapatkan lada dan timah menurut persetujuan antara Sultan dengan VOC.

Perjanjian tersebut diperbaharui lagi tahun 1777, yang mengatakan Sultan hanya boleh menjual lada dan timah kepada VOC dengan harga yang telah ditetapkan dan orang Eropa lain selain Belanda (VOC) tidak diperbolehkan berdagang dan belajar didalam wilayah kekuasaan Sultan Palembang.

Keberadaan kerajaan-kerajaan di pesisir Timur Pulau Sumatera ini maupun di tanah Semenanjung dan daerah Riau Kepulauan tidak berlangsung lama, hal ini disebabkan semakin kerasnya persaingan antara para kolonialis, khususnya Belanda dengan VOC nya dan Inggris (EIC) memperebutkan daerah-daerah baru untuk dijadikan tulang punggungnya untuk menjadi sebuah negara industri terkemuka di Eropa.

Pada akhirnya sebagian dan bahkan seluruh wilayah kerajaan-kerajaan berdaulat diatas tunduk kepada hegemonitas bangsa-bangsa barat tersebut diatas, dan hal tersebut dapat terlihat dalam Traktaat London tahun 1824 yang membagi tanah Semenanjung dan Nusantara seperti terlihat dalam tulisan berikutnya yang berakibat hancurnya sendi-sendi kehidupan imperium Melayu.

BAB III

DAERAH-DAERAH HINTERLAND

1700-1973

3.1 Daerah-Daerah Hinterland di Pulau Sumatera 1700-1973

Riau mulai berperan dalam aktivitas perdagangan sejak ramainya perdagangan di Kerajaan Johor tahun 1687. Kerajaan Johor berdiri tahun 1641, saat berhasilnya penaklukan atas Malaka yang dikuasai oleh Portugis. Dengan bantuan Belanda, Malaka dapat direbut dan saat itu mulai dibentuk pemerintahan baru dengan nama Kerajaan Johor. Saat itu pusat pemerintahan terletak di Sungai Johor.

Pada tahun 1687, kota-kota di sepanjang Sungai Johor dan Riau, yang pada masa itu merupakan wilayah dari Kerajaan Johor ramai dengan kegiatan perdagangan. Gubernur Thomas Slicher Malaka dalam suratnya ke Betawi pada bulan Mei 1687 memberikan gambaran di atas sebagai berikut:

“Bilangan kapal yang berlayar ke Riau begitu besar sehingga sungai itu sukar untuk dilalui akibat dari pada terlalu banyaknya kapal-kapal dagang. Pedagang-pedagang tertarik ke Riau disebabkan oleh Managierse Aequipagenya. Disini para pedagang timah dibayar setengah dengan duit content dan setengah lagi dibayar dengan kain, sedangkan di Malaka mereka itu diberikan apa saja jenis kain yang ada dan bukannya jenis kain dengan corak yang terbaru seperti di Riau”(Andaya, Leonard Y, 1987: 51).

Riau pada tahun itu menjadi pusat perdagangan antar bangsa yang terkenal. Perahu yang berlabuh di Sungai Riau saat itu sekitar 500-600 buah termasuk di antaranya kapal-kapal besar. Berikut pernyataan yang menyebutkan bahwa Sungai Riau menjadi pusat perdagangan antar bangsa:

“Antara kapal-kapal yang berlabuh di Sungai Riau terdapat juga tiga buah tongkang Cina yang besar, dua buah kapal besar dari Palembang yang bermuatan dengan lada hitam, kapal-kapal Portugis dan Manila, kapal-kapal Inggris, kapal-kapal pribumi dari Buton, Jawa, Melaka, Kampar, Aceh, Kedah, Perak dan wilayah-wilayah naungan Johor sendiri yaitu Trengganu, Pahang, Sedili, Rambau, Muar, Bengkalis, Siak, Pulau Penang, Tioman, Pulau Auer, Pulau Jemaja, Siantan, Bunguran, Pulau Laut, Serasan, Sugi, Tambelan, Sudalan dan Lingga”. (Andaya, Leonarfd Y, 1987: 199).

Dalam perkembangannya tahun 1697 terjadi konflik intern dalam kerajaan Johor. Sebagai konsekuensinya, perdagangan di Johor merosot. Sungai Riau sebagai pelabuhan Kerajaan Johor menjadi pelabuhan kecil yang terpencil. Pelabuhan Riau digambarkan oleh Gubernur Malaka, Govert Van Hoom dalam *Memorie Van Ovengave* 23 November 1700 sebagai berikut:

“Berhubungan dengan perdagangan agung yang kononnya telah berjalan di Riau sebelumnya dan di Johor Baharu ini seperti yang telah dilaporkan oleh Qualbergen dan Schagen (keduaduanya bekas Gubernur Melaka) dalam memoir mereka saya tidak pernah menemui keadaan yang demikian Perdagangan Eropa seolah-olah telah merosot dan berakhir. Tidak ada pedagang-pedagang asing kecuali lima hingga enam buah tongkang Cina yang datang setiap tahun dari negeri Cina” (Andaya, Leonard Y, 1987: 247).

Selanjutnya Riau menjadi bagian dari kerajaan Johor Riau yang dipindahkan pusat pemerintahannya dari Johor ke Ulu Riau pada tahun 1719 oleh Raja Kecil. Sejak pemindahan pusat pemerintahan tersebut yang dipicu oleh kemenangan Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah atas Raja Kecil tahun 1722, aktivitas kerajaan berada di Rioau (Pulau Bintan). Oleh karena memang pusat pemerintahannya berada di Riau.

Beberapa literature seringkali menandai perpindahan pusat pemerintahan ke Ulu Riau pada tahun 1722 tersebut dengan pergantian nama kerajaan menjadi Kerajaan Riau Lingga. Hal ini disesuaikan dengan pusat pemerintahan kerajaan yang berada di Riau. Namun demikian

wilayah kerajaannya tetap sama dengan wilayah kerajaan Johor-Riau yaitu meliputi Johor, Riau, Lingga, Pahang, Selangor, Trengganu sampai dengan tahun 1824.

Selanjutnya, pelabuhan Riau mulai beraktivitas lagi sejak dilakukannya penataan dalam bidang ekonomi oleh Sultan Riau-Lingga. Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah tahun 1722. Sejak tahun tersebut penataan dalam bidang ekonomi secara perlahan-lahan mengalami kemajuan.

Nama Riau itu sendiri kemungkinan berasal dari penamaan orang Portugis yaitu Rio yang berarti sungai. Namun juga mungkin berasal dari tokoh Sinbad Al Bahar dalam Kitab *Alfu Laila wa Laila* (kitab seribu satu malam) yang menyinggung riahi untuk menyebut suatu tempat di Pulau Bintan. Akan tetapi, kemungkinan besar toponimi Riau berasal dari penuturan rakyat Riau sendiri yaitu dari kata Rih atau Rih yang berarti “hiruk-pikuk”, “ramai” atau “bising”. Hal ini konon berasal dari suatu peristiwa ketika didirikannya negeri baru di Sungai Carang untuk dijadikan pusat kerajaan.

Dalam perkembangannya hulu sungai inilah yang kemudian bernama “Ulu Riau”. Fakta yang memperkuat hal itu adalah terdapatnya sumber tertulis yang menyebut sebagai berikut:

“tatkala perahu-perahu dagang yang semula pergi ke makam tauhi (ibukota kerajaan Johor) diperintahkan membawa barang dagangannya ke Sungai Carang di Pulau Bintan. Di muara sungai itu mereka kehilangan arah. Bila ditanyakan kepada awak-awak perahu yang hilir, dimana tempat orang mendirikan negeri” mendapat jawaban “disana tempat yang dimaksud. Jika ditanya kemana maksud mereka, selalu mereka jawab mau ke Rih”.

Jadi, semula nama Riau digunakan untuk nama sebuah negeri baru yang kemudian menjadi pusat kerajaan Riau Lingga di Pulau Bintan. Selanjutnya pada masa pemerintahan Belanda sampai dengan tahun 1942, nama Riau dipergunakan untuk daerah Kepulauan Riau sekarang ini ditambah dengan pesisir Timur Sumatera. Selain itu, juga dipergunakan untuk nama sebuah kabupaten (Kabupaten Kepulauan Riau) dalam wilayah Propinsi Sumatera Tengah. Setelah Propinsi Riau terbentuk tahun 1958, nama Riau disamping dipergunakan untuk nama

sebuah kabupaten (Kabupaten Kepulauan Riau) juga dipergunakan pula untuk nama sebuah propinsi seperti sekarang ini. (Hamidy, 1990: 18).

Sementara itu, puncak kemajuan ekonomi setelah penataan dalam bidang ekonomi pada tahun 1722 di Kerajaan Riau Lingga, mencapai puncaknya pada masa pemerintahan Sultan Mahmud Syah III dengan Yang Dipertuan Muda IV Raja Haji (1777-1784). Pada masa ini Kerajaan Riau-Lingga merupakan sebuah kerajaan merdeka yang dapat bersikap terbuka pada perdagangan dunia karena sandaran ekonominya terletak pada sektor perdagangan.

Pelabuhan Riau setelah tahun 1722, merupakan pelabuhan Kerajaan Riau-Lingga yang sangat terbuka untuk segala bangsa bahkan menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan transit antara timur dan barat karena letaknya yang strategis di jalur dagang Selat Malaka. Bandarbandarnya menerima tiap-tiap pedagang yang datang dari mana saja. Oleh karena itu, pada masa ini kerajaan Riau-Lingga tumbuh dan berkembang dengan pesat.

Sedangkan komoditi perdagangan pada masa ini berupa rempah-rempah, kain cita, barang pecah belah, gambir, bersa, gula, damar, kemenyan, pinang dan rotan. Ramainya pelabuhan Riau tersebut tersirat dalam kitab *Tuhfat An Nafis* yang digambarkan sebagai berikut:

“Bertambah-tambah ramainya negeri Riau serta makmurnya dan orang pun banyaklah yang kaya-raya dan beberapa pula saudagar-saudagar Cina dan Bugis dan beberapa pula kapal dan kici dan wangkang-wangkang berpuluh-puluh buah berlabuh di dalam negeri dan pulang pergi berniaga di Riau”. Shahadan kata shibul hikayah pada masa inilah negeri Riau itu ramai serta ma’amornya, dan segala dagangpun banyaklah datang dari negeri Jawa, dan kapal dari Benggala membawa apium dan lain-lain dagangan, dan segala perahu dagang di kuala Riau pun penoh-lah dari pada kapal, dan kici dan belob, dan santi, dan wangkang, dan tan Siam. Dan, apalagi dalam Sungai Riau, segala perahu-perahu rantau berchuchok ikatlah bersambong dan berpendarat, demikianlah halnya.

(.....) maka tatkala itu banyaklah orang-orang negeri kaya-kaya; kelengkapan perang banyak yang sedia. Maka hal inilah

dibahasakan oleh orang tua-tua; “baik” (keadaan Riau pada masa itu). (Ahmad, Haji, 1989: 24).

Kemudian pada masa Yang Dipertuan Muda Daeng Kamboja rosak pula sebentar, kemudian baik pula semula hingga Yang Dipertuan Muda Raja Haji, makin ramailah. Adalah masa Raja Haji itu Yang Dipertuan Muda bertambah-tambah pula ramainya kira-kira tujuh tahun, masok kedelapannya. Shahadan apabila mangkatlah Yang Dipertuan Muda Raja Haji itu, Riaupun rosaklah. Demikianlah halnya lagi akan datang kisahny dalam siarah ini, adanya”. (Ali Haji, 1989: 97).

Dari uraian Tuhfat An-Nafis tersebut di atas dapat diinterpretasikan bahwa Pelabuhan Riau saat itu terletak di Ulu Riau. Jadi, Ulu Riau saat itu berfungsi sebagai pelabuhan. Pada masa pemerintahan Yang Dipertuan Muda Raja Haji (1777-1784), pelabuhan Riau menjadi salah satu pusat perdagangan yang penting dan menentukan di Asia Tenggara.

Pelabuhan Riau yang terletak di Ulu Sungai Riau tersebut merupakan tempat tukar menukar atau keluar masuknya barang-barang komoditi antara daerah *hinterland* dan *foreland* (daerah seberang). Selain itu juga sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal (a shelter for ships).

Sementara itu, daerah-daerah di Pulau Sumatera yang menjadi daerah *hinterland* pada sekitar tahun 1777-1784 adalah meliputi Tembesi, Tebo, Kumpen, Muara Sabak dan Kuala Tungkal. Hal ini diperkuat dengan adanya hubungan ekonomi di antara daerah-daerah tersebut yang ditandai dengan maraknya pelayaran dari pelabuhan-pelabuhan mulai dari Pelabuhan Tembesi, Tebo, Kumpen, Muara Sabak dan Kuala Tungkal. Keberadaan pelabuhan-pelabuhan tersebut menjadi mata rantai garis pelayaran di Selat Malaka maupun ke laut bagian timur Indonesia.

Selain daerah-daerah tersebut beberapa kerajaan di Pulau Sumatera pada masa itu menjadi daerah *hinterland* bagi Pelabuhan Riau. Kerajaan-kerajaan tersebut meliputi Indrapura, Anak Sungai, Pasaman, Siak, Jambi, dan Palembang. (Marsden, William, 1999: 209).

Sedangkan komoditi yang dihasilkan dari daerah *hinterland* di atas meliputi: lada (terbagi dalam tiga jenis yaitu lada kawur, lada manna

dan lada Jambi), pala dan cengkeh, kapur barus, kemenyan, kapas, pinang, kopi, damar, gambir, kelembak dan kayu gaharu, serta kayu bangunan (Marsden, William, 1999: 91). Selain hasil perkebunan tersebut terdapat juga hasil-hasil kekayaan alam seperti timah, tembaga, bijih besi dan belerang, *embalau* (digunakan sebagai pewarna ungu halus kain sutera atau keperluan rumah tangga dan gading).

Dalam perkembangannya, ramainya Pelabuhan Riau tersebut tidak berlangsung lama. Oleh karena setelah kekalahan Raja Haji dalam Perang Riau tahun 1784, Belanda semakin intervensi dalam bidang ekonomi Kerajaan Riau-Lingga. Intervensi sistem perdagangan dan politik dagang Belanda tersebut membuat Riau semakin terisolasi. Selain itu, sepihnya Pelabuhan Riau tersebut di atas juga tambah diperparah dengan perpindahan ibukota Kerajaan Riau-Lingga ke Lingga pada tahun 1787. Oleh karena seiring dengan adanya perpindahan tersebut banyak orang meninggalkan Riau terutama orang Bugis.

Selain perpindahan ibukota Kerajaan Riau-Lingga seperti tersebut di atas, adanya perjanjian tanggal 10 November 1784 membawa kosekuensi Riau dan pelabuhannya menjadi milik Belanda. Oleh karena itu, import barang dari luar daerah harus dengana perantaraan Belanda. Seperti, setiap tongkang dan perahu Cina yang datang dari Sulawesi dan Brunai untuk berniaga ke Riau dengan membawa cengkeh, pala, serta timah dari Palembang harus ditangkap dan dirampas. Selanjutnya, barang dagangan tersebut diwajibkan untuk dijual kepada Belanda. Berikut beberapa pasal dalam perjanjian tanggal 10 November 1784, yang menunjukkan intervensi Belanda dalam perdagangan di Kerajaan Riau-Lingga.

(.....)

Pasal 10

Pasal yang kesepuluh sekalian yang dibawah bendera kompeni, Belanda bebaslah boleh pergi datang ke Riau atau ke Pahang serta ta'lu' rantauannya sekalian demikian lagi yang disana boleh pergi datang ke Malaka dengan segala djadjahannya pula berniaga hanya membayar "adat negeri-negeri itu seperti sedia kalanya djuga.

Pasal 11

Pasal kesebelas lagi djikalau bagi tiada ia hendaq memeggah gadangnya tiadalah oleh membayar sesuatu djuapun lain dari pada labuh batu itupun didalam tiga hari hendaqlah dia keluar pergi ke tempat yang qasadkannya itu djikalau ada sesuatu 'aradl yang tiada dapat melangkah laut boleh djuga berhenti sampai-sampai boleh ia pergi.

Pasal 12

Pasal yang kedua belas adalah kompeni usahlah membajar akan hal barang-barang yang dia menjuruhkan dengan perahu-perahunya ke Riau itu demikian pula radja dengan menteri-menterinya jang di Riau dan Pahang apabila ada dianja menjuruhkan kemari usah pula dia membajar barang sesuatu djuapun tetapi hendak ada kepadanya itu tanda tjap dari pada Datu' Bendahara akan mentjapkan tiada boleh diberi tanda tjap itu kepada barang orang hanja kepada radja dan menteri sahaja yang boleh.

Pasal 13

Pasal yang ketiga belas sebuah perahu djuapun tiada boleh jang dari Djohor dan Pahang serta dengan djadjahannya sekalian atau dari fihag sebelah barat sekali-kali tiada boleh melalui kota Malaka hingga singga mengambil pas dahulu.

(.....) (ARNAS RI, 1970: 22)

Selanjutnya, menurunkan aktivitas Pelabuhan Riau di atas semakin dipersulit lagi dengan adanya pertelingkahan Inggris dan Belanda di kawasan Selat Malaka. Pertelingkahan tersebut membawa konsekuensi Riau menjadi milik Belanda. Sedangkan Singapura berada di bawah Inggris berdasarkan Treaty Of London (Traaktat London 1824).

Sejak tahun 1824 tersebut, Singapura terus memperlihatkan kemajuan. Sedangkan, Riau berikuk pelabuhannya jauh tertinggal. Bahkan lima tahun kemudian, Singapura berhasil menguasai hampir seluruh pasar yang sebelumnya dikuasai Riau.

Di Riau, Belanda juga terus berupaya mengejar ketertinggalannya dari Singapura. Empat tahun setelah Traktaat London 1824 yaitu tahun

1828, pemerintah Belanda menjadikan Riau sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas, *Vrijhaven Van Rioum*. Hal itu tertuang dalam surat keputusan pemerintah (Koninkeljik Besluit) No. 104 tanggal 10 April 1828 yang berlaku efektif sejak 1 Januari 1829. Harapan Belanda dengan memberlakukan Pelabuhan Riau menjadi Pelabuhan bebas adalah agar para pedagang baik Bugis maupun pedagang lainnya bersedia kembali ke Riau.

Dalam perkembangannya upaya pemerintah Belanda untuk menyandingkan Riau dengan keberhasilan Singapura tidak berhasil. Perdagangan di Riau, setelah surat keputusan tersebut tidak mampu bergerak ke arah yang lebih besar. Penyebab lemahnya perdagangan saat itu adalah kecilnya masalah modal (modal) dan banyak para pedagang terutama pedagang gambir langsung melakukan transaksi ke Singapura. Demikian juga para pedagang kopra, timah dan lain-lain justru langsung ke Singapura dengan membawa komoditi tersebut. Selain itu, juga disebabkan oleh terlalu kuatnya daya tarik Singapura.

Selanjutnya, Belanda membuat perjanjian yang pada intinya semakin mempertegas kebebasan Belanda untuk berdagang di wilayah Kerajaan Riau-Lingga. Perjanjian tersebut antara lain tahun 1836 yang isinya antara lain semua kapal yang berlayar di perairan Riau harus memiliki surat keterangan izin berlayar dari Belanda. Sultan juga diwajibkan memberantas orang-orang yang mengganggu Belanda. Oleh karena itu, Sultan harus menempatkan petugas kerajaan di pulau-pulau Galang, Temiang, Moro, Sugi, Bulang, Bekaka, Sekana, dan Mepar.

Keadaan seperti tersebut di atas diungkapkan oleh J.S.G. Gramberg dalam perjalanannya dari Batavia ke Bengkalis pada tahun 1863, singgah ke Tanjungpinang dengan menggambarkan keadaan Riau sebagai berikut:

“Tbukota Riau dapatlah dikatakan cukup bebas 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.”

Sementara itu, daerah-daerah *hinterland* di Pulau Sumatera sesudah diberlakukannya Pelabuhan Riau menjadi pelabuhan bebas tersebut lebih memilih memasarkan hasil-hasil komoditinya secara

langsung ke Singapura. Akibatnya, daerah tersebut tidak lagi menjadi daerah *hinterland* bagi Pelabuhan Riau. Akan tetapi menjadi daerah *hinterland* bagi Singapura.

Salah satu daerah di Pulau Sumatera yang tetap menjadi daerah *hinterland* bagi perdagangan di Riau adalah Siak Sri Indrapura. Oleh karena Siak Sri Indapura mempunyai potensi ekonomi yang besar serta mempunyai sumber alam yang melimpah. Siak juga merupakan salah satu kerajaan yang wilayahnya sangat luas sesudah Aceh. Hal tersebut juga digambarkan oleh Anthony Reid sebagai berikut:

Ada sembilan kerajaan-kerajaan kecil di lembah-lembah luas tiga Sungai Rokan, Siak dan Kampar, tetapi delapan di antara penduduk sangat tipis dan miskin. Raja-raja terikat dengan perjanjian *Korte Ver Klaning* dengan Belanda, hampir tidak punya daya andalam dalam brunding. Kerajaan ke-9, Siaka Sri Indrapura pernah dalam sejarahnya menguasai seluruh Pantai Timur Sumatera”. (Anthony, Reis, 1987: 93).

Wilayah Siak Sri Indrapura selain mempunyai wilayah daratan juga mempunyai wilayah lautan dan pulau-pulau sepanjang Selat Malaka yang berbatasan dengan Kerajaan Riau Lingga. Oleh karena itu, Siak menjadi daerah *hinterland* yang mempunyai komoditi penting berupa hasil laut seperti ikan terubuk dan telurinya. Selain itu hasil perkebunan seperti karet di Balai Kayang dan Lubuk Ampoi, sagau di Selat Panjang (Tebing Tinggi), kelapa di Tanjung Layang (Sungai Apit). Hasil perkebunan tersebut turut meramaikan aktivitas perdagangan di Riau sesudah diberlakukannya Riau sebagai perdagangan dan pelabuhan bebas. Selain itu, terdapat juga kerajinan rakyat Siak tenunan kain.

Fakta yang memperkuat Siak sebagai daerah *hinterland* bagi aktivitas perdagangan di Riau adalah sebagai berikut:

“Hanya di daerah ini terdapat kelas pedagang Indonesia yang kuat dengan berniaga karet dan kopra” (Anthony Reid, 1987: 94).

“Di daerah Riau banyak sekali tempat-tempat dimana masyarakatnya melakukan pekerjaan kerajinan pertenunan rakyat ini seperti halnya daerah Siak, Bukit Batu, Indapura dan sebagainya. Tetapi dari sekian banyak daerah-daerah tersebut

yang sudah dikenal dan kelihatan begitu berkembang adalah tenunan Siak Sri Indapura. Hal ini sebenarnya tidaklah mengherankan jika kita kembali mengenang lembaran sejarah dimana kita telah mengetahuinya bahwa daerah tersebut dahulunya adalah suatu daerah kerajaan besar dan mempunyai daerah jajahan yang amat luas sekali.” (Syarifudin, Djohan, 1973: 27).

Dengan demikian tidak semua daerah *hinterland* bagi Pelabuhan Riau di Pulau Sumatera seperti tersebut diatas berpindah menjadi daerah *hinterland* bagi Singapura. Oleh karena Siak tetap menjadi daerah *hinterland* bagi Riau. Sementara itu, salah satu wilayah kerajaan Riau-Lingga yaitu Daik-Lingga, pada masa pemerintahan Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah II (1857-1883) merupakan daerah penghasil sagu bagi kerajaan Riau-Lingga.

Pada masa tersebut Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah II memfokuskan kehidupan ekonominya pada bidang pertanian. Beliau mengatakan tanaman sagu sebagai bahan makanan pokok di samping beras. Tanaman sagu di pilih karena sagu merupakan jenis tanaman yang tahan terhadap jenis hama. Di samping itu, tanaman tersebut tidak memerlukan perhatian yang khusus dalam penanamannya.

Tanaman sagu dalam perkembangannya dijadikan komoditi ekspor perdagangan ke Singapura, Johor dan Pahang. Akan tetapi sistem perdagangannya di organisir oleh pihak kerajaan. Sagu tersebut dibawa melalui Sungai Daik yang terletak di tengah-tengah kota Daik. Selanjutnya, diangkut dengan menggunakan kapal-kapal kerajaan seperti Srilanjut, Gempita dan Lelarum ke Singapura, Johor dan Pahang.

Selain tanaman sagu, dari sungai Daik tersebut juga diekspor jenis-jenis komoditi seperti gambir, lada, kopra, telur penyu dan tembakau. Gambir berasal dari Daik-Lingga yaitu di daerah Panggak Darat dan hutan sawah. Demikian juga lada, berasal dari Daik-Lingga. Namun tidak menutup kemungkinan lada juga berasal dari pulau-pulau di seluruh daerah Kepulauan Riau. Oleh karena pada masa sekarang, Kepulauan Riau dikenal dengan sebutan pulau”segantang lada”.

Sedang kopra dan telur penyu berasal dari gugusan Pulau Tujuh yang meliputi gugusan Anambas, Natuna dan Serasan. Tembakau dari gugusan Pulau Serasan. Jadi, sebagai daerah *hinterland* bagi aktivitas

perdagangan yang dipusatkan di Sungai Daik tersebut pada masa ini adalah Daik-Lingga itu sendiri, dan gugusan Pulau Tujuh.

Sedangkan untuk daerah *hinterland* yang memproduksi hasil tambang adalah Dabo Singkep. Sejak tahun 1855, Sultan Sulaiman Badrul Alamsyah II menjadikan tambang timah sebagai bagian dari roda perekonomian Kerajaan Riau-Lingga. Hasilnya pun dapat terus dilipatgandakan dan penghasilan kerajaan semakin besar.

Berdasarkan uraian di atas, Sungai Daik di Daik-Lingga dapat disebut dengan “Pelabuhan Riau” saat itu. Meskipun tidak seramai Pelabuhan Riau pada saat di Ulu Sungai Riau. Tentu saja hal ini mengacu pada pengertian pelabuhan dalam konsep ekonomi (*economical concept*) bukan mengacu pada konsep fisik (*physical concept*). Sungai Daik di Daik-Lingga saat itu lebih dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau keluar-masuknya barang-barang komoditi antara *hinterland* dengan *foreland* (daerah seberang) daripada hanya sekedar sebagai tempat berlindung atau berlabuh kapal-kapal (*a shelter for ship*).

Seiring dengan membaiknya perekonomian Kerajaan Riau-Lingga, Sultan menggunakan hasil pemasukan kas kerajaan untuk meningkatkan taraf hidup rakyat, biaya kerajaan dan biaya pembangunan. Pembangunan tersebut meliputi berbagai fasikitas di Kota Daik dan sekitar Sungai Daik. Oleh karena itu, kota Daik semakin ramai didatangi pedagang dari berbagai jenis suku bangsa sehingga jumlah penduduk semakin bertambah. Keadaan tersebut juga didukung oleh adanya Sungai Daik yang terletak di tengah-tengah kota dapat dilayari sampai ke hulu.

Namun demikian, seiring dengan berkembangnya kota Daik sebagai pusat Kerajaan Riau-Lingga, Belanda semakin berusaha untuk mencari keuntungan sebanyak-banyaknya dari jalannya roda perekonomian Kerajaan Riau-Lingga. Wujud dari semakin kuatnya intervensi tersebut adalah diadakannya perjanjian antara Sultan dengan Belanda tanggal 1 Desember 1857 tentang diizinkan pengusaha Belanda untuk membuka tambang timah. Selain itu, diadakannya perjanjian antara Sultan dengan Belanda tanggal 26 Januari 1888 tentang pengambilan cukai oleh Belanda terhadap bermacam-macam perniagaan, perusahaan dan pribadi.

Disamping perjanjian-perjanjian seperti tersebut di atas, Belanda masih melakukan tindakan seperti memungut pajak perkebunan, surat izin dan pajak perorangan terhadap para pedagang sagu yang akan

mengekspor ke luar negeri. Intervensi dan tekanan Belanda terhadap aktivitas perekonomian Kerajaan Riau-Lingga menyebabkan kehidupan ekonomi masyarakat praktis tidak berkembang sampai dengan tahun 1900. Oleh karena itu, aktivitas perdagangan di Sungai Daik tidak terdengar lagi gaungnya. Demikian pula dengan daerah-daerah *binterlandnya*.

Selanjutnya, pada tahun 1905, pemerintah Belanda menambah beberapa cukai yang dikenakan kepada rakyat sebagai tambahan dari perjanjian pada tahun 1888. Cukai tambahan tersebut meliputi cukai perniagaan dan cukai lain-lain. Dengan demikian beban rakyat semakin berat karena mereka dibebani bermacam-macam bea dan pajak yang diwajibkan Belanda. Sedangkan pemasukan kas kerajaan semakin berkurang sebagai akibat dari diambilnya tambang timah di Dabo Singkep oleh Belanda. Keadaan tersebut terus berlanjut hingga akhirnya peranan Sultan diperkecil bahkan dihapuskan oleh Belanda pada tahun 1913. Sejak tahun itu, Belanda semakin berkuasa menentukan perekonomian di wilayah bekas Kerajaan Riau-Lingga.

Semenjak dihapuskan Kerajaan Riau-Lingga pada tahun 1913, daerah Riau yang meliputi daerah lautan dan daerah daratan mempunyai ciri tersendiri dalam bidang kehidupan perekonomian rakyatnya. Ciri khas tersebut yaitu tidak adanya pasar yang menjadi pusat perdagangan. Demikian pula pelabuhan-pelabuhan yang ada di Riau. Tidak ada salah satu pelabuhan besar yang mendominasinya. Oleh karena pada umumnya para pedagang yang umumnya orang Bugis dan Melayu langsung membawa barang dagangan mereka yang di peroleh secara langsung membawa barang dagangan mereka yang diperoleh secara langsung dari daerah-daerah penghasilnya ke Singapura. Keadaan tersebut dipicu oleh berkembangnya Singapura sebagai bandar perniagaan di Asia Tenggara.

Sementara itu, setelah dihapuskannya Kerajaan Riau-Lingga secara umum bekas wilayahnya melakukan usaha dengan membuka perkebunan karet. Bahkan, dapat dikatakan kebun karet rakyat berkembang merata di setiap pelosok Riau. Permintaan dunia terhadap karet pun sangat besar sekali. Kegiatan eksport karet ini juga dilakukan langsung melalui Singapura. Sebaliknya import-import dari luar negeri yang mengalir ke Riau juga melalui Singapura. Pada masa ini masyarakat di Riau banyak mengimpor barang-barang import dari luar negeri karena keuntungan dari penjualan karet. Keadaan seperti ini berlangsung sampai

tahun 1929. Dengan demikian hampir seluruh wilayah di Riau pada masa ini menjadi daerah *hinterlandnya* Singapura terutama untuk komoditi karet.

Sementara itu, secara administrasi Belanda membagi daerah Riau menjadi 3 daerah administrasi yaitu:

1. Daerah Residentle Riouw en Onderhoorigheden dengan ibukotanya Tanjungpinang. Daerah ini dibagi dalam Afdeeling Riouw Archipel dan Afdeeling Indragiri.
2. Afdeeling Bengkalis dengan ibukotanya Bengkalis yang menjadi bagian dari *Gouvernements Soematroes Oost Kust* yang berpusat di Medan.
3. *Onderafdeeling* Bangkinan yang menjadi bagian dari *Gouvernements Soematroes West Kust*.

Selain itu, pada masa pemerintahan Belanda terdapat dua macam pemerintahan yaitu Swapraja dengan *Zelfbestuuren en Landschappen* (Inderechl) dan *Rechtstreeks Bestuuring* (Direct). Daerah yang diperintah secara langsung adalah Kepulauan (*Riouw Archipel*), Reteh, Mandah, Gaung, Kateman, Ulu Teso, Pucuk Kuantan, Indragiri, Bengkalis dan Bangkinang.

Sedangkan daerah yang diperintah secara tidak langsung dikuasai, meliputi 14 buah kerajaan yang ada di Riau yaitu Kerajaan Siak Sri Indrapura, Pelalawan, IV Koto, Rokan Kiri, Kunto, Darussalam, Rambah, Kepenuhan, Tambusai, Gunung Sahilan, Singingi, Lojas, Kampar, Kuantan dan Indragiri.

Selanjutnya, sesudah tahun 1929, permintaan karet tiba-tiba terhenti. Sebagai daerah penghasil karet, daerah Riau mengalami pukulan yang hebat dalam bidang moneter. Namun keadaan tersebut tidak berlangsung lama karena pada tahun 1935, pasaran dunia mulai membeli karet kembali meskipun dalam jumlah yang sangat terbatas. Keadaan seperti ini berlangsung terus hingga penduduk Jepang tahun 1942.

Masa pendudukan Jepang, bagi masyarakat Riau adalah masa menyedihkan. Oleh karena kebutuhan pokok penduduk dikuasai oleh Jepang, seperti pakaian tidak diperdagangkan karena para pegawai mendapat jatah sepotong pakaian. Demikian pula kebutuhan sayur-mayur diurus oleh *Kumiai*.

Demikian juga perdagangan bebas yang terjadi pada masa pemerintahan Belanda dapat dikatakan tidak berlaku lagi. Sebagai konsekuensinya sistem perdagangan yang berkembang adalah perdagangan gelap. Perdagangan gelap ini memperdagangkan barang-barang yang sukar didapat dan dilakukan secara sembunyi-sembunyi. Hal ini terpaksa dilakukan karena penyaluran barang-barang kebutuhan rakyat sangat terbatas.

Meskipun roda perekonomian dikuasai oleh Jepang, tetapi pelabuhan-pelabuhan di Riau saat itu tetap digunakan sebagai keluar masuknya barang. Pelabuhan-pelabuhan tersebut meliputi Pelabuhan Pekanbaru, Dumai, Rengat dan Tanjungpinang. Daerah *hinterland* untuk pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah Pasir Pangaraian, Siak dan Air Molek. Pasir Pangaraian selain sebagai penghasil beras juga merupakan penghasil kelapa sawit. Siak dan Air Molek merupakan daerah penghasil kelapa sawit. Sedangkan untuk bahan makan selain beras didatangkan dari Sumatera Barat terutama untuk Riau daratan. Namun demikian berbeda dengan Riau daratan, sebagian besar masyarakat Kepulauan Riau memperoleh bahan makanan secara langsung dari Singapura dengan cara perdagangan gelap.

Sementara itu, pembagian administrasi daerah Riau pada masa penduduk Jepang dibagi dalam dua daerah kekuasaan yaitu:

1. Keresidenan Riau (*Riau Sbu*) terdiri dari daerah Riau daratan dan pulau-pulau di pesisir timurnya. *Riau Sbu* beribukota di Pekanbaru.
2. Kepulauan Riau di luar Mandah, Gaung, Kateman dan Anak Serka dimasukkan ke dalam wilayah kekuasaan Jepang yang berpusat di Singapura dan oleh Jepang disebut *Syonanto* (Kota Selatan).

Pendudukan Jepang tersebut tidak berlangsung lama. Pada tanggal 15 Agustus 1945 Jepang menyerah kalah kepada sekutu dan Indonesia dinyatakan merdeka. Selanjutnya tanggal 17 Agustus 1945 Indonesia memproklamakan kemerdekaannya.

Namun demikian, untuk daerah Kepulauan Riau saat itu belum memperoleh kemerdekaan. Pada pertengahan bulan September 1945, Belanda kembali menduduki beberapa tempat di daerah Kepulauan Riau yaitu Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun, Dabo Singkep, Tarempa

dan lain-lain. Dikuasainya Kepulauan Riau oleh Belanda tersebut untuk dijadikan pangkalan merebut Riau Daratan khususnya dan daratan Sumatera umumnya. Sementara itu, induk pasukan Belanda ditempatkan di Tanjungpinang. Usaha-usaha Belanda yang dilakukan dari pangkalan di Kepulauan Riau tersebut adalah memblokade ekonomi dan mempersempit ruang gerak Republik Indonesia.

Sedangkan keadaan ekonomi masyarakat setelah kembalinya penduduk Belanda, ternyata dapat dikatakan jauh lebih baik apabila dibandingkan dengan keadaan ekonomi pada masa penduduk Jepang. Bahan-bahan makanan mulai didapati dengan mudah di pasar-pasar. Pemerintah juga melakukan usaha-usaha dagang swasta dengan mengiatkan ekspor produk petani rakyat terutama karet ke Singapura dan mengimpor barang-barang konsumsi rakyat dari Singapura. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa daerah-daerah di Riau kembali menjadi daerah *binterland* bagi Singapura.

Namun demikian, jaringan perdagangan dengan daerah lain di Sumatera mulai membaik, salah satunya dengan Sumatera Barat. Sumatera Barat memasok kebutuhan pokok rakyat berupa beras ke Pekanbaru melalui Sungai Kampar dan Sungai Rokan. Selanjutnya, dari Pekanbaru beras didistribusikan ke daerah-daerah Riau lainnya termasuk Riau. Selain itu, Pekanbaru juga dijadikan perantara bagi daerah Sumatera Barat untuk mengekspor hasil-hasilnya seperti kayu manis, cengkeh, kopra, karet dan lain-lainnya ke Singapura karena pelabuhan Teluk Bayur sudah dikuasai oleh Belanda. Sedangkan daerah Riau sendiri sangat membutuhkan bahan makanan dan kebutuhan-kebutuhan lainnya dari daerah Sumatera Barat.

Keadaan di atas juga didukung oleh diblokadanya Sungai Siak dan Indragiri sehingga tidak dapat lagi dimanfaatkan sebagai jalur ekonomi ke luar (Singapura dan Malaysia). Di muara sungai tersebut banyak terdapat pulau-pulau sehingga dengan mudah dapat dijadikan tempat sembunyi untuk perdagangan ke Singapura. Keadaan seperti tersebut di atas terus berlangsung hingga pengembalian daerah-daerah Republik Indonesia oleh Belanda kepada pemerintah Indonesia pada tahun 1949.

Setelah pemulihan kedaulatan pemerintah Republik Indonesia, sistem perdagangan di daerah Riau diatur sepenuhnya oleh pemerintah ke dalam dua sistem perdagangan, khususnya perdagangan luar negeri.

Dua sistem perdagangan tersebut meliputi *Barter Consignasi* (BC) dan *Letter of Credit* (LC).

Barter Consignasi (BC) adalah sistem perdagangan ekspor ke Singapura bagi daerah Riau daratan khususnya di Kabupaten Bengkalis. Sedangkan *Letter of Credit* (LC) merupakan sistem perdagangan ekspor dan impor di daerah barter yang sangat sederhana. Para eksportir sekaligus dapat menjadi importir. Sistem ini berlaku di daerah Kabupaten Kampar, Indragiri Hilir dan Indragiri Hulu.

Sistem (BC) tersebut prosedurnya sangat sederhana yaitu barang di ekspor khusus ke Singapura melalui pelabuhan-pelabuhan yang telah ditentukan yaitu: Siak, Bengkalis, Selat Panjang dan Bagan Siapi-api. Selanjutnya, hasil ekspor dikuasai yang berupa devisa (dollar), 30% dikuasai langsung oleh para eksportir yang harus dipergunakan untuk mengimpor barang-barang konsumsi dalam negeri terbagi sebagai berikut: 10% beras, 10% barang-barang esensial lainnya, 10% barang-barang bebas. Untuk beras dan barang-barang esensial lainnya, harus dimasukkan ke pelabuhan asal, sedangkan barang-barang bebas boleh dimasukkan ke pelabuhan lainnya. Sisa devisa, 70% lagi dikuasai oleh pemerintah dan ditukar dengan rupiah dengan kurs yang ditetapkan oleh pemerintah.

Sedangkan untuk daerah Kepulauan Riau yang merupakan daerah *Bultus De Tolgibeid* (bebas bea cukai) sistem (BC) dan (LC) tidak berlaku. Jaringan perdagangan dengan luar negeri terutama dari dan ke Singapura dapat dilakukan sebagaimana aktivitas perdagangan dalam negeri sendiri. Sedangkan mata uang yang berlaku adalah secara sah adalah dollar Singapura dan Malaysia.

Sementara itu, pelabuhan-pelabuhan di Riau daratan yang telah ditentukan untuk mengekspor jenis-jenis komoditi tertentu ke Singapura adalah pelabuhan Siak, Bengkalis, Selat Panjang dan Bagan Siapi-api. Bagan Siapi-api ini sampai dengan tahun 1950-an merupakan penghasil ikan terbesar di Indonesia. (Hamidy, 1995: 19).

Sedangkan kota-kota pelabuhan laut yang strategis di Kepulauan Riau adalah Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun, Dabo Singkep dan Tanjung Baru Kundur. Daerah *Hinterland* bagi pelabuhan-pelabuhan laut di Kepulauan Riau adalah pulau-pulau disekitarnya seperti Karimun, Dabo Singkep, Lingga, Pulau Tujuh dan Senayang.

Pulau-pulau di atas memiliki kandungan sumber daya alam yang

tinggi seperti ikan, karang pantai, pasir dan sebagainya. Di samping itu, juga memiliki potensi sumber daya alam seperti timah, pasir kuarsa, kaolin dan lain-lain. Di samping itu juga mempunyai potensi sumber daya pertanian, perkebunan serta hutan. (Liamsi, Rida, 2002: 1).

Akan tetapi, sebagai daerah *binterland* yang memiliki potensi kelautan dan perairan (maritim), hasilnya belum dapat dikembangkan karena sarana dan prasarana dasarnya masih jauh dari memadai. Salah satunya, belum ada pelabuhan laut di Kepulauan Riau yang benar-benar baik dan mampu didayagunakan dalam kondisi dan situasi cuaca yang bagaimanapun. Pelabuhan Tanjungpinang saat itu belum memiliki fasilitas yang memadai bagi bongkar dan muat hasil laut, tempat pelelangan dan pabrik es. Oleh karena itu hasil-hasil laut seperti ikan yang telah ditangkap tidak dapat bertahan lama.

Sementara itu berdasarkan Surat Keputusan RI, Propinsi Sumatera Tengah tertanggal 18 Mei 1950 No. 9/Pert/Ket/1950 terhitung tanggal 18 Maret 1950 Daerah Riau menggabungkan diri ke dalam Republik Indonesia. Sedangkan Daerah Kepulauan Riau mempunyai status daerah Otonom Tingkat II yang dikepalai oleh Bupati sebagai kepala daerah dengan membawahi 1 Kawedanan sebagai berikut:

1. Kawedanan Tanjungpinang meliputi wilayah Kecamatan Bintan Selatan (termasuk Bintan Timur, Galang, Tanjungpinang Barat dan Tanjungpinang Timur sekarang).
2. Kawedanan Karimun meliputi wilayah Kecamatan Karimun, Kundur dan Moro.
3. Kawedanan Lingga meliputi wilayah Kecamatan Lingga, Singkep dan Senayang.
4. Kawedanan Pulau Tujuh meliputi Kecamatan Jemaja, Siantan, Midai, Serasan, Bunguran Barat dan Bunguran Timur.

Pada awalnya, masuknya wilayah Riau ke Propinsi Sumatera Tengah diterima oleh masyarakat dengan senang hati. Namun demikian, dalam perkembangannya masyarakat Riau menjadi apriori terhadap kebijakan tersebut. Oleh karena kebijakan tersebut membawaa konsekuensi kebiasaan-kebiasaan yang telah mereka bina dan dukung selama berabad-abad. Melalui perjuangan panjang akhirnya Riau menjadi sebuah Propinsi pada tanggal 5 Maret 1958 dengan ibukotanya Tanjungpinang.

Selanjutnya, kehidupan politik di atas pada tahun 1963 diwarnai dengan ketegangan politik antara Indonesia dan Malaysia yang dikenal dengan konfrontasi. Sehubungan dengan itu, Indonesia secara resmi memutuskan hubungan ekonomi dengan Malaysia. Sebagai dampaknya, Indonesia melarang kapal-kapal dari Singapura dan Malaysia untuk beroperasi di wilayah Indonesia.

Untuk mengganti kedudukan Singapura sebagai pelabuhan bebas, Indonesia berusaha membangun pelabuhan bebas sendiri yang diharapkan mampu menyedot arus perdagangan dari Singapura. Pelabuhan tersebut adalah Pelabuhan Sabang yang terletak di bagian ujung utara Pulau Sumatera.

Namun demikian, dibangunnya pelabuhan bebas yang diharapkan mampu mengganti kedudukan Singapura tersebut tidak secara otomatis berjalan begitu saja. Perekonomian masyarakat Riau terutama Kepulauan Riau menjadi tidak menentu karena arus barang baik masuk maupun keluar tiba-tiba berhenti secara mendadak. Dan, yang paling meresahkan yaitu barang-barang kebutuhan pokok rakyat tidak dapat masuk.

Pemerintah dalam hal ini juga turun tangan dengan mendatangkan barang kebutuhan pokok. Akan tetapi, bantuan pemerintah hanya cukup untuk kebutuhan rakyat di kota pelabuhan seperti Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun, Dabo Singkep dan Tanjung Batu Kundur saja. Rakyat yang berada di daerah terpencil sangat sulit kehidupannya. Kebutuhan pokok yang bisa didapat harus didatangkan dari Pekanbaru atau daerah lainnya di Indonesia seperti Sumatera Barat, Jambi dan Medan dengan harga yang tergolong relatif mahal.

Selain berdampak pada kehidupan ekonomi masyarakat di atas, kebijaksanaan moneter yang diberlakukan pada tahun 1963 tersebut menjadikan pelabuhan-pelabuhan di Kepulauan Riau seperti Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun, Dabo Singkep, dan Tanjung Batu Kundur menjadi sepi dari transaksi perdagangan terutama perdagangan karet. Namun demikian keadaan ini berangsur-angsur membaik setelah masa konfrontasi berakhir dan hubungan dengan Singapura kembali normal.

Beberapa tahun kemudian yaitu tahun 1970, usaha untuk menggantikan kedudukan Singapura dilakukan yaitu mengembangkan Pulau Batam menjadi daerah industri yang akan mempunyai arti penting bagi pertumbuhan ekonomi nasional pada umumnya. Pulau Batam

dijadikan “Singapura” nya Indonesia dengan pertimbangan potensinya yang amat besar karena lokasi Pulau Batam yang amat strategis yaitu berada di Selat Singapura yang dilalui oleh jalur pelayaran-pelayaran yang sangat ramai dan berada tepat pada jalur pelayaran dan perdagangan internasional.

Disamping itu, letaknya berhadapan langsung dengan Singapura. Dan juga dikaitkan dengan kemungkinan kejenuhan Singapura dalam menjalankan fungsi dan perannya sebagai simpul jasa industri untuk wilayah Asia Tenggara. Namun demikian, Pulau Batam yang memiliki luas sekitar 415 km² dan terpaut 20 km² dari Singapura diharapkan tidak hanya sekedar untuk menyaingi Singapura tetapi juga untuk menjadi komplemen yang saling mengisi dan menguntungkan antara Indonesia dan Singapura. Terutama di bidang ekonomi, perdagangan, industri, jasa dan telekomunikasi.

Pengembangan Pulau Batam sejak tahun 1970 tersebut berdasarkan Keppres No. 65/1970 tertanggal 19 Oktober 1970. dengan pertimbangan untuk meningkatkan dan memperlancar pelaksanaan pengembangan daerah industri Pulau Batam, pemerintah kembali mengeluarkan Keppres No. 41/1973 tanggal 22 November 1973 yang menyatakan bahwa seluruh wilayah Pulau Batam dikembangkan sebagai daerah industri.

Hal tersebut diatas disertai penetapan beberapa kawasan industri sebagai kawasan berikat (*bonded area*) yaitu wilayah di bagian Timur Pulau Batam, wilayah di daerah Batu Ampar dan wilayah di daerah Sekupang bagian barat Pulau Batam sesuai dengan Keppres No. 33/1974 tanggal 29 Juni 1974. Selanjutnya, kawasan berikat tersebut diperluas sampai seluruh Pulau Batam berdasarkan Keppres No. 41/1978 tanggal 24 November 1978.

Sementara itu, berdasarkan Surat Keputusan Presiden No. 41/1973 yang menetapkan bahwa Pulau Batam akan dikembangkan sebagai daerah industri seperti tersebut diatas mempunyai 4 fungsi yaitu: (1) daerah industri/kawasan berikat; (2) daerah alih kapal dan perdagangan (*transshipment point*); (3) daerah pariwisata; (4) daerah perdagangan.

Dari 4 fungsi tersebut di atas fungsi yang paling berkompeten sehubungan dengan maksud menjadikan Singapura dan Batam saling menjadi komplemen yang saling mengisi dan menguntungkan adalah fungsi kedua yaitu Pulau Batam sebagai alih kapal dan perdagangan.

Penetapan fungsi ini berarti usaha peningkatan perdagangan luar negeri serta melancarkan arus bongkar muat barang Pulau Batam dalam rangka menunjang industri. Oleh karena menyadari pentingnya pelabuhan laut dalam mendukung fungsi ini maka pelabuhan laur Kabil di Batam direncanakan sebagai pelabuhan laut internasional dengan fasilitas terminal dan dermaga peti kemas berstandar internasional.

Sementara itu, dalam waktu yang tidak begitu lama Pulau Batam tumbuh menjadi kota yang menjanjikan sebagai tempat investasi bagi kalangan investor. Perusahaan industri tumbuh begitu pesat. Keadaan tersebut berdampak bagi perkembangan daerah sekitarnya seperti Tanjungpinang, Karimun, Tanjung Batu, Moro, Dabo Singkep dan Kepulauan Natuna. Oleh karena secara geografis Pulau Batam berada di antara wilayah tersebut.

3 Pelabuhan laut yang berada di Batam yaitu Batu Ampar, Sekupang dan Kabil sebagai pelabuhan terbesar di Riau, dalam perkembangannya memiliki daerah *hinterland* seperti Karimun, Moro, Tanjung Batu Kundur. Daerah-daerah tersebut menghasilkan komoditi hasil-hasil tangkapan ikan, hasil pertanian seperti sayur-sayuran dan kelapa. Sebaliknya Batam sangat membutuhkan barang-barang komoditi tersebut. Jadi, Pulau Batam menjadi daerah tujuan pasar lokal.

Dengan demikian pusat perdagangan bagi daerah Riau pasca tahun 1784 mengalami kekosongan, kembali muncul dengan dibukanya Pulau Batam yang salah satunya direncanakan memiliki pelabuhan Internasional.

3.2 Selintas Kota-Kota Pesisir di Semenanjung Malaka

Secara umum uraian mengenai kota-kota pesisir di Semenanjung Malaka tidak bisa dilepaskan dari keberadaan Kerajaan Johor sejak kemunculannya tahun 1641. Oleh karena wilayah Kerajaan Johor perkembangannya meliputi seluruh kota-kota pesisir di Semenanjung Malaka yaitu: Johor, Malaka, Pahang, Trengganu, Kelantang, Kedah, Perak dan Selangor.

Tahun 1687, saat Johor dikenal sebagai pusat perdagangan antarbangsa, kota-kota pesisir di Semenanjung Malaka tersebut tidak menghasilkan komoditi apapun. Akan tetapi pelabuhannya ramai. Ketertarikan para pedagang asing terhadap Johor disebabkan oleh

kemampuan Johor dalam menyediakan peluang dan pasaran yang baik bagi perdagangan.

Di samping itu, fasilitas-fasilitas yang diperlukan dalam perdagangan juga tersedia. Fasilitas tersebut antara lain: tersedianya gudang untuk penyimpanan barang, tersedianya para pegawai yang terlatih untuk mengendalikan urusan menyusun dan menjalankan administrasi, perniagaan, bea cukai yang sewajarnya, ukuran dan berat timbangan yang tetap dan terseainya spare part yang cukup untuk memperbaiki dan menukar bagian-bagian kapal untuk pelayaran pulang ke pelabuhan asal serta hasil-hasil perdagangan yang diinginkan. (Andaya, Leonard Y, 1987: 50).

Bahkan, Belanda menyebutkan bahwa faktor utama ketertarikan untuk berdagang ke Johor adalah kemampuan Johor dengan Pelabuhan Riaunya untuk mengendalikan barang dagangan dan kemampuannya untuk menyediakan spare part bagi kapal-kapal yang datang dengan cepat dan murah (*menagiarse aequipage*). Pertimbangan ini penting karena para pedagang sangat tergantung pada perubahan angin yang di rasa aman untuk bertolak dari pelabuhan negerinya ke pelabuhan-pelabuhan asing. Begitu juga sebaliknya.

Di seluruh kota-kota pesisir Semenanjung Malaka di atas, kegiatan perdagangan diwarnai dengan komoditi seperti emas, kayu gaharu, kelembak, pedro porco (obat membersihkan perut dan menumbuhkan selera makan), sarang burung, gading, kapur barus, bijih timah, rotan, lilin, lada, garam, beras, tembaga, spiauler, kain sutera putih dari Cina, tembikar, kualiti besi dari Cina, kain saat itu istilahnya disebut dengan guineas yaitu merupakan bahan kain kapas (bercorak tapak), kain merah (laken), benang emas Jepun dan Candu.

Perdagangan di Johor tersebut dijalankan di bawah satu sistem naungan di Johor. Seorang pedagang asing atau orang Johor sendiri mendapat pelindung dari seorang pembesar kerajaan seperti Bendahara, Raja Indara Bungsu, Temenggung, Laksamana ataupun Kadi. Hubungan antara pedagang dan pelindung adalah hubungan saling menguntungkan. Karena seorang pelindung mendapatkan sebagian dari keuntungan pedagang. Sebaliknya para pedagang memperoleh jaminan perlindungan dari para penagih hutang maupun perampok.

Selanjutnya gambaran mengenai kota-kota pesisir di Semenanjung tersebut dapat digambarkan dalam Surat Gub. Moerman ke Betawi, 12 Agustus 1714 sebagai berikut:

Bilangan orang dan kapal di bawah pemerintahan kerajaan Johor dan jajahan takluknya pada tahun 1714.

Trengganu:

600 soldadu yang berkhidmat dengan Sultan. Ia tidak mempunyai angkatan laut tetapi beberapa buah perahu kecil sahaja.

Pahang:

600 soldadu berkhidmat dengan Sultan dengan hanya antara sepuluh hingga dua abeals perahu yang dilengkapi dengan sepucuk meriam di bagian hadapan dan tiga pucuk meriam kecil di belah menyebalnya.

Pulau-pulau ke Timur Pantai Pahang:

700 soldadu berkhidmat dengan Sultan dan mempunyai antara dua belas hingga enam belas buah perahu yang dilengkapi dengan senjata dari Pahang.

Johor:

Oleh karena ia tempat kediaman lama (oleh itu tidak lagi didiami orang) Sultan Johor, ia tidak lagi dapat membekalkan tenaga manusia atau kapal.

(.....)

Rio Formosa:

Ia tidak dapat membekalkan tenaga manusia atau kapal oleh karena ia merupakan sebuah petempatan yang mengandungi antara asepuh hingga dua belas rumah.

Muar dan Hulu Sungai:

400 soldadu dalam perkhidmatan Sultan, tetapi ia tidak mempunyai pasukan laut.

Rambaau, negeri sekitarnya dan bahagian pedalaman:
600 soldadu dalam perkhidmatan Sultan tanpa lain-lain jenis senjata kecualin assegais dan keris. Orang-orang ini mestilah naik kapal dari Muar atau Sungai Linggi.

Linggi dan Sungai Ujung:
Sebahagian besarnya diduduki oleh Bugis dan Minangkabau, 200 orang soldadu dalam perkhidmatan Sultan, tetapi juga tidak mempunyai pasukan laut.

Kelang:
Sebahagian besar penduduknya terdiri daripada orang Minangkabau, 300 soldadu dalam perkhidmatan Sultan tetapi tidak mempunyai pasukan laut.

Selangor:
Sebahagian besarnya diduduki oleh orang Bugis di bahagian pantai laut dan oleh orang Minangkabau di bahagian hulu sungai, 300 soldadu berkhidmat dengan Sultan, tetapi tidak mempunyai pasukan laut.

“(.....)” (Andaya, Leonard Y, 1987: 447).

Sementara itu, dalam perkembangannya tahun 1819 telah terdapat dua pelabuhan dalam dunia Melayu yaitu Pulau Pinang dan Singapura. Singapura di buku Raffles pada tahun 1819. Saat itu penduduknya sebanyak 150 orang. Setelah itu bandarnya berkembang dengan pesat. Bahkan, penduduknya mencapai 100 kali pilat (10.683 orang) setelah lima tahun kemudian. Sebelas tahun kemudian (1840) jumlahnya mencapai 40.000 atau meningkat 4 kali lipat. Perkembangan itu didukung oleh pembangunan berbagai fasilitas menjadikan Singapura sebagai pusat dagang di Asia Tenggara.

Selanjutnya, seiring dengan perkembangan yang terjadi di Singapura terutama setelah Traktaat London 1824, Johor mampu memproduksi gambir dan lada hitam. Johor pada masa ini menjadi daerah *hinterland* bagi Singapura terutama untuk komoditi gambir dan lada hitam. (Azis, Abdul, 1997: 51).

Pada tahun 1885 terdapat 188 buah kawasan kebun gambir dan lada di seluruh daerah Johor. Kawasan-kawasan tersebut meliputi: Sungai Lembrau, Sungai Sekudai, Sungai Pulai, Pontiana Kecil, Pontian Besar,

Sungai Benot, Sungai Batu Pahat, Sungai Muar, Sungai Johor, Sungai Lebam, Air Samak, Sungai Sanli, Air Satu, Pantai Timur, Sedili Besar dan Sedili Kanan.

Namun demikian tenaga kerja dalam perkebunan tersebut bukan penduduk asli Johor melainkan orang Cina yang berasal dari wilayah Swatow. Namun ada juga yang berasal dari wilayah Suku Hokkien, Kek dan Macao. Tahun 1894, tercatat terdapat 210.000 orang Cina di Johor.

Perkebunan gambir dan lada tersebut pada sekitar tahun 1914-1917 mengalami kemerosotan. Selanjutnya tahun 1923, Johor merupakan penghasil karet atau getah. Disamping itu kelapa sawit juga diperkenalkan sebagai tanaman ekspor. Selain getah dan kelapa sawit terdapat juga tanaman ekspor di Johor sebagai daerah *binterland* Singapura. Berikut data mengenai tanaman ekspor Johor pada akhir tahun 1932.

Tabel 1:
Tanaman Ekspor Johor pada Akhir Tahun 1932

No.	Jenis Tana man	Ekar (=hektar)
1.	Getah	854.700
2.	Kelapa	165.100
3.	Nanas	39.300
4.	Kelapa Sawit	27.800
5.	Ubi	17.300
6.	Pinang	10.000
7.	Kopi	4.600
8.	Pisang	6.000
9.	Buah-buahan Campuran	8.000
10.	Derris	1.800
11.	Gambir	1.700
12.	Tembakau	1.400
13.	Sagu	1.200
14.	Beras	19.300
15.	Tanaman kecil lainnya	1.000
	Jumlah	1.159.200

Sumber: Aziz, Abdul, 1997: 193

Sementara itu dalam perjalanan kehidupan politik Johor, pada akhir bulan Maret 1946 pemerintahan Inggris di Kerajaan Johor pada tanggal 1 April 1946 membentuk pemerintahan *Malayan Union* yang terdiri dari sembilan buah negeri-negeri Melayu (termasuk negeri Johor),

Pulau Pinang dan Malaka. Sedangkan, Singapura tetap berdiri sendiri. Tetapi pada tanggal 21 Januari 1948, diadakan perjanjian baru dengan Inggris yang dinamakan Perjanjian Persekutuan. Isi dari perjanjian tersebut yaitu membatalkan *Malayan Union* dan menggantikannya dengan Kerajaan Persekutuan Tanah Melayu (termasuk negeri Johor) yang berdiri mulai tanggal 1 Februari 1948. Kerajaan Persekutuan Tanah Melayu tersebut nerdeka dan lepas dari pemerintahan Inggris pada tahun 1957.

Selanjutnya, tanggal 10 Februari 1960 Sultan Ismail dilantik sebagai Sultan Johor. Sultan Ismail dengan bantuan kerajaan pusat Persekutuan Tanah Melayu menjalankan pemerintahan yang adil dan memajukan rakyat. Usaha-usaha yang dilakukannya antara lain membuka tanah-tanah perkebunan untuk rakyat Johor dan mendirikan rumah-rumah murah yang terjangkau oleh masyarakat. Rumah-rumah tersebut antara lain didirikan di daerah Johor Bahru, Muar, Batu Pahat, Keluang dan Mersing. Selain itu, beliau juga membangun beberapa jembatan yang menghubungkan beberapa sungai di seluruh negeri Johor. Jembatan terbesar dan terpanjang adalah jembatan untuk menyeberangi Sungai Muar dan Sungai Batu Pahat.

Tiga tahun kemudian yaitu bulan September 1961, negara Malaysia terbentuk dan seluruh negeri Johor menjadi bagian dari wilayahnya.

BAB IV

PELABUHAN RIAU TAHUN 1700-1973

Pada abad ke 12-15 Sang Sapurba dari Palembang telah mengenal Bintan sebagai pusat pemerintahan dan sebuah pelabuhan yang ramai dikunjungi dan dikenal luas di beberapa negeri luar. Dapat diduga yang dimaksud Sang Sapurba adalah pelabuhan Tanjungpinang di bagian Timur Teluk Bintan sebagai pintu masuk ke pusata pusat Kerajaan Bentan. Bangsa selat dan orang laut yang menghuni Kepulauan Riau termasuk Pulau Bintan adalah temuan dalam gerak ekspansi kekuasaan Kerajaan Malaka pada akhir abad ke-14.

Kemudian pada Bab III dari tulisan ini dan akhir abad ke-17 Masehi (1687) Thomas Slicher menggambarkan betapa ramainya kapal dan perahu berlabuh di sungai Riau. Sekitar 500-600 buah diantaranya ada tiga buah tongkang dari Cina, dua kapal besar dari Palembang bermuatan lada hitam, kapal-kapal Portugis dari Manila, kapal-kapal Inggris, kapal-kapal pribumi dari Buton, Jawa, Malaka, Kampar dan seterusnya.

4.1 Aktivitas Pelabuhan

Kegiatan bongkar/muat tidaklah seperti yang terlihat di pelabuhan-pelabuhan dewasa ini. Tidak ada jenis kemasan barang seperti peti kemas atau alih kapal terlebih dahulu melalui gudang transito di dermaga. Dari laut apabila terdengar bunyi mesin kapal api/uap dan semakin jelas terdengar kemudian menggemakan bunyi suling atau gaungnya pertanda akan tiba aktivitas/kegiatan baru di pelabuhan sehingga kesibukan persiapan didarat akan bertambah ramai. Ada sebagian penduduk datang ke pelabuhan hanya untuk melihat-lihat saja terlebih apabila kapal itu baru pertama kali mengunjungi pelabuhan setempat. Petugas-petugas

Boom atau Douane dan Haven Master atau Syahbandar dan Klerk kapal akan terlihat sibuk menyambut kedatangan setiap kapal.

Setiap kapal (apapun alat penggerakannya: layar ataupun tenaga uap) tiba di pelabuhan dengan posisi lego jangkar. Transportasi dari kapal ke darat dengan menggunakan sekoci atau selub atau sebaliknya menggunakan jasa angkutan dari darat seperti sampan, sampan kotak yang menggunakan tenaga manusia. Barang atau komoditi yang diangkut berdasarkan transaksi/jual-beli atau hanya kegiatan transshipment (pemindahan muatan) saja.

Tidak jarang kegiatan bongkar muat memakai tempo hingga malam hari atau sampai pagi berikutnya tergantung jumlah muatan, kondisi cuaca atau kebutuhan di pelabuhan tujuan yang mendesak. Kinerja atau pencapaian hasil masih sangat kecil sejalan dengan pertumbuhan perekonomian dan teknologi dan sumber daya manusianya pada saat itu.

4.2 Fasilitas Pelabuhan

Pada saat itu tidak ada fasilitas seperti layaknya sebuah pelabuhan dewasa ini. Gudang, dermaga tempat bersandar kapal untuk memuat/membongkar barang, krane, fraklipt, dan alat-alat kerja lainnya tidak ada selain kolam pelabuhan yang tersedia secara alami, pelantar-pelantar atau jembatan punggung yang dibangun secara bersahaja dari bahan kayu setempat, gerobak dorong dan alat kerja lainnya yang masih banyak menggunakan bahan kayu.

Alat angkutan di bandar atau kolam pelabuhan terdiri dari tongkang, wangkang, sampai kotak, biduk, gurap, penjajan dan sebagainya menghubungkan daratan ke kapal-kapal yang, wangkang, perahu pinisi, lambo, boti yang tempat berlabuh dengan kegiatan bongkar muat atau alih kapal. Tidak ada fasilitas bunker BBM karena pada saat itu kapal digerakan dengan tenaga uap yang berbahan bakar batu bara dan dapat diperoleh di Singapura atau Malaka, Tanjung Priok, Palembang dan pelabuhan lainnya.

Pada perkembangan selanjutnya pelabuhan Sri Bintan pura yang terletak di tengah kota Tanjungpinang adalah merupakan cikal-bakal pelabuhan yang dilengkapi dermaga dibangun pada tahun 1925 dengan kontraksi kayu pada masa penjajahan Belanda, yang diperuntukkan bagi kegiatan kapal-kapal pemerintah, sementara kepentingan swasta masih

tetap seperti dahulu kala yakni menggunakan pelantar-pelantar di daerah pemukiman penduduk WNI keturunan.

Penguasa dan pengelola pelabuhan pada saat itu adalah Pemerintah Daerah Swatantra Tingkat II. Kebutuhan hidup terutama sandang dan pangan di Kepulauan Riau sepenuhnya bergantung pada Singapura bahkan secara umum perekonomian dan moneter berpedoman pada mata uang dollar Singapura. Dengan demikian semua prosedur kepelabuhan belum berlaku sebagaimana mestinya.

Selanjutnya pada tahun 1950-an, selain untuk keperluan kapal-kapal perang dan kapal negara, pelabuhan ini juga dipergunakan untuk keperluan turun naik penumpang dengan sistem "Rede Transport" yakni mempergunakan pompong atau kapal kecil lainnya menuju ke kapal penumpang yang berlabuh di belakang Pulau Penyengat. Angkutan penumpang tersebut dengan tujuan ke Pelabuhan Belawan dan Tanjung Priok.

Di akhir masa konfrontasi fisik antara Indonesia dengan Malaysia tahun 1964 fungsi pelabuhan mulai didudukkan sebagaimana mustinya yakni guna kepentingan umum usaha menghilangkan sistem "free port" mulai dilaksanakan di tandai dengan berdirinya Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan sekalipun pengelolaannya masih bersama Pemerintah Daerah/Dinas PU setempat.

Pada tahun 1969 dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor: 1/Th. 1969 adalah merupakan era baru pengelolaan pelabuhan di Indonesia umumnya dan Tanjungpinang khususnya yakni pelabuhan sudah mulai dikelola sebuah instansi yang disebut Badan Pengusahaan Pelabuhan dimana pelabuhan berada dibawah pemerintah sebagai penguasa dan sekaligus sebagai pengusaha.

Idealnya sebuah pelabuhan umum memiliki terminal penumpang dan pelabuhan Tanjungpinang pada tahun 1984 telah memilikinya yang peresmian terminal penumpang tersebut diresmikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Sekaligus memberi nama dengan SRI BINTAN PURA pada tanggal 20 Januari 1984.

Sebelumnya sebagai kelengkapan pelabuhan, pemerintah telah merenovasi sebuah dermaga yang diterima kepemilikannya dari swasta (PT. Siantan & Co) di Tanjungpinang hingga pada tanggal 15 Pebruari 1980 telah diresmikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bpk.

Pongky Supardjo. Sebagai Verlengstuk (perpanjangan tangan) dari Dermaga Sri Bintang Pura.

Permasalahan pemenuhan kebutuhan di pelabuhan Tanjungpinang masih terus dirasakan terutama Dermaga yang dapat digunakan untuk kapal-kapal ukuran besar sehingga pemerintah terus mencari lokasi baru bagi pembangunan Dermaga dimaksud dan setelah melalui beberapa tahapan survey kelayakan sejak tahun 1981, maka pada tahun 1983 selesai dibangun Dermaga di Sungai Kolak, Kijang hingga diresmikan pada tanggal 21 Januari 1984 oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut Bpk. Pongky Supardjo.

4.3 Jalur pelayaran dan Jaringan Perdagangan

Jalur perdagangan berkaitan dengan kegiatan bernavigasi para pelaut dalam menjalankan kapalnya. Dikala itu semboyan **Ghora Wira Madya Yala** (satria yang gagah berani berada di lautan) masih menjadi kebanggaan. Pengenalan alur-alur pelayaran terutama awak kapal layar harus dicermati. Sebagai contoh apabila berlayar di selat Malaka dari pelabuhan Deli atau Bagan Siapi-api menuju Tanjung Balai Karimun terakhir yang harus diperhatikan adalah dua buah gunung disisi kanan sebagai tanda di pulau Karimun yakni Gunung Jantan yang puncaknya lancip berdampingan dengan Gunung Betina dan apabila ada kompas dapat diukur berapa derajat dibanding dengan Gunung Papan atau Tanjung Rambut.

Demikian pula apabila sebuah kapal layar Penisi atau Lambo, Boti, Nade dari Sulawesi atau Buton tidaklah dengan mudah memasuki jalur kapal motor di Selat Bangka yang pada musim angin barat laut cukup sulit melawan ombak, arus dan angin sehingga memilih melalui Selat Karimata yang pada kedua musim mendapat angin yang cukup dari daratan Kalimantan.

Kesatria gagah berani ini terkadang diuji saat menghadapi badai dengan nama angin "Sumantras" yang dapat mencapai kekuatan 8 s.d. 9 Skala Beaufort yang terjadi mulai kira-kira matahari terbenam sampai beberapa jam setelah tengah malam yang didahului oleh terjadinya awan tebal yang dibagian bawahnya tajam dan berbentuk busur.

Gelagat alam lainnya yang harus dicermati oleh seorang pelaut antara lain bentuk-bentuk awan di langit antara lain apa yang diisyaratkan awan yang berbentuk bunga kol (latin: Kumulus) tatkala telah mengulang

tinggi dan berwarna² gelap (latin: Kumulus Nimbus) yang akan menurunkan badai. Apa yang diisyaratkan pada pandangan sebuah pulau dari kejauhan melamping pukut yakni angin mati (tanpa angin) dan sebaliknya dari jarak yang tidak jauh pandangan pada sebuah pulau yakni di sana bertiup angin kencang atau adanya kabut.

Riak air ditengah laut bisa berarti ada kumpulan ikan atau ada karang yang berbahaya untuk dilalui. Kapal nelayan akan menambahkan perhatiannya dengan keberadaan jenis-jenis burung dan gerakannya menuju kumpulan ikan sebagai mangsanya.

Berlayar terutama menelusuri jalur pelayaran tidak cukup dengan pengetahuan tradisional seperti diceritakan di atas akan tetapi diperlukan pengetahuan navigasi pelayaran yang dilengkapi alat-alat seperti teropong, peta laut, kompas dan lain-lain alat navigasi modern tetapi tidak kalah pentingnya adalah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang berada diluar kapal baik secara alami maupun yang dibangun oleh manusia yakni pada posisi-posisi tertentu dan tertera di peta laut dimana pada malam hari darim kejauhan terlihat cerlang sinar dengan karakter cahaya tertentu dari menara suar untuk dicocokkan dengan posisi di peta (Men-Su) seperti Mensu “Berhala” yang dibangun Belanda dan direhab tahun 1978 di Selat Berhala (Singkep), Mensu Berakit direhab tahun 1975 di Pulau Bintan, Mensu Nongsa, Mensu Karas, Terkulai 1982, dan lain-lain.

Selain mensu ada tanda-tanda dari sistem pelampungan internasional dimana Indonesia termasuk Region A untuk tanda-tanda lateral bersama kawasan-kawasan Eropa, Asia, Afrika, Australia dan Atlantik Tunur kecuali Jepang, Korea Filipina masuk Region B bersama Amerika, Kanada sampai Amerika Latin dan Pasifik Timur.

Tanda-tanda dengan sistem pelampungan internasional ini dapat berbentuk pelampung atau tiang yang puncaknya berbentuk gantung atau kerucut bulat atau kerucut bersusun berfungsi untuk:

1. Menandai alur masuk terdalam diantara berwarna merah/gantung berada disisi kiri kapal dan tanda berwarna hijau/runcing pada sisi kanan kapal (tanda lateral region A) berkebalikan dengan tanda lateral regian.

² 8 s.d. 9 Beaufort yakni angin berkecepatan 34 s.d. KTS (mil/jam) merupakan angin keras dan badai ringan.

2. Tanda Kardinal untuk menunjukkan sisi yang aman atau bagian air yang terdalam atau dapat pula untuk menarik perhatian pada hal-hal tertentu di alur seperti tikungan atau ujung dari sebuah gasang/karang.
3. Tanda Bahaya terpencil dipasang diatas sebuah posisi bahaya di tempat terpencil yang mempunyai perairan aman disekelilingnya.
4. Tanda Perairan Aman, sebagai tanda pengenal daratan atau tanda tengah alur dengan suar berwarna putih. Tidak jarang sebuah kapal sulit mendekati daratan untuk masuk sebuah pelabuhan maka perlu untuk terlebih dahulu mencari tanda tersebut.
5. Tanda Khusus digunakan tidak untuk bernavigasi tetapi untuk menunjukkan suatu kawasan khusus yang dinyatakan dalam peta misalnya untuk tanda kawasan rekreasi, untuk kawasan latihan militer, untuk kawasan bentangan kabel laut atau pipa dan lain-lain.

Tanda-tanda tersebut diatas banyak membawa para nakhoda dalam melakukan aktivitas pelayarannya, khususnya di Perairan Riau yang sejak dahulu dikenal banyak memiliki pulau-pulau, selat, teluk dan tanjung yang apabila tidak hati-hati maka kapal tentu akan mengalami kesulitan dalam pelayaran.

BAB V

PERANAN PELABUHAN RIAU

5.1 Peranan Ekonomi

Secara umum dapat dikatakan bahwa pelabuhan merupakan pintu gerbang kemakmuran perekonomian suatu daerah. Karena selain merupakan pintu gerbang lalu lintas perdagangan juga sebagai sarana untuk keluar masuknya barang-barang yang bersifat bahan untuk pembangunan yang sangat mempengaruhi perekonomian dan kemakmuran masyarakat.

Dengan demikian pelabuhan dalam hal ini berfungsi sebagai distributor. Kemacetan dalam hal bongkar muat barang di pelabuhan akan sangat mempengaruhi alokasi atau distributor dan penyaluran barang-barang yang menimbulkan ketidaklancaran peredarannya. (Carel Lawalata, 1981: 20).

Selanjutnya, pelabuhan sebagai pintu keluar masuknya barang merupakan bagian dari suatu proses niaga. Oleh karena setiap orang baik itu penjual maupun pembeli saling bertemu dalam aktivitas niaga. Dengan demikian pelabuhan juga merupakan pasar dan pusat niaga.

Sementara itu, indikator peranan ekonomi pelabuhan dapat dilihat dari pertumbuhan kota pelabuhan itu sendiri. Seperti, "Ulu Riau" pada awalnya hanya sebuah sungai biasa, namun pada tahun 1687 sebagai bagian dari daerah Kerajaan Johor-Riau dalam perkembangannya menjadi sebuah pelabuhan transito antara timur dan barat karena letaknya yang strategis di jalur dagang Selat Malaka.

Berkaitan dengan fungsinya sebagai pelabuhan transito, maka Pelabuhan Riau saat itu berfungsi sebagai suatu tempat dimana barang-barang dagangan untuk ekspor maupun impor bertemu dan selanjutnya ditransit atau disalurkan lagi ke daerah-daerah lain.

Munculnya “Ulu Riau” saat itu menjadi pelabuhan transito karena barang-barang dagangan atau bahan-bahan baku yang dihasilkan oleh beberapa daerah dan letaknya berpencar tidak berada dalam suatu lingkungan. Oleh karena itu, untuk melayani kebutuhan konsumen di luar negeri dalam jumlah yang cukup besar harus terlebih dahulu mengumpulkan bahan-bahan tersebut dari daerah *binterland* terlebih dahulu baru kemudian ditransitokan ke luar negeri. Demikian juga sebaiknya.

Semaraknya Pelabuhan Riau dalam menyediakan barang-barang dagangan seperti tersebut diatas untuk diperdagangkan dengan pedagang-pedagang nusantara maupun asing berakibat positif bagi masyarakat sekitar pelabuhan. Mereka memanfaatkan kesempatan tersebut untuk berdagang rempah-rempah maupun berbagai barang yang laku di pasaran.

Peranan ekonomi Pelabuhan Riau seperti tersebut di atas berlangsung hingga dipindahkannya ibukota Kerajaan Johor Riau ke “Ulu Riau” pada tahun 1719 yang dipicu oleh kemenangan Sultan Sulaiman Alamsyah tahun 1722.

Selanjutnya tahun 1787 ibukota Kerajaan Riau-Lingga dipindahkan ke Daik-Lingga. Seiring dengan terpilihnya Daik-Lingga sebagai pusat pemerintahan maka kota tersebut dibangun beberapa fasilitas seperti pasar, mesjid dan sebagainya. Sementara itu, di tengah kota Daik terdapat Sungai Daik yang memainkan peranan sebagai pusat niaga. Di Sungai Daik inilah berlangsung aktivitas perdagangan antara penduduk setempat dan pedagang-pedagang dari luar daerah dengan menggunakan perahu tradisional. Implikasi dari digunakannya Sungai Daik sebagai pusat niaga menjadikan kota Daik menjadi berkembang. Keadaan tersebut paling tidak berlangsung sampai dengan diadakannya Traktat London 1824.

Namun demikian, sebagai salah satu kerajaan maritim Kerajaan Riau-Lingga tetap menyandarkan perekonomiannya pada sektor perdagangan dan pelayaran. Dalam perkembangannya, sektor perdagangan di monopoli oleh orang Cina, walaupun ada juga orang Melayu yang menjalani profesi sebagai pedagang. Orang Cina tersebut juga menguasai bisnis transportasi laut seperti kapal uap dan kapal layar yang melayani rute Singapura dan beberapa pelabuhan di Kepulauan Riau seperti Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun dan beberapa

pelabuhan lainnya. Sementara sebagian besar orang-orang Melayu tetap hidup sebagai nelayan.

Selanjutnya, Traktaat London membawa konsekuensi wilayah Riau berada dalam wewenang Belanda sedangkan Semenanjung Malaka dan Singapura menjadi wewenang Inggris. Empat tahun setelah Traktat London, Riau oleh Belanda dijadikan sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas. Semenjak itu, Riau khususnya Kepulauan Riau tidak memiliki pusat perdagangan. Oleh karena para pedagang umumnya langsung membawa dagangannya ke Singapura. Keadaan tersebut berlangsung terus hingga masa pendudukan Jepang.

Dapat dikatakan bahwa dalam bidang ekonomi Riau pada umumnya dan Kepulauan Riau khususnya memang unik. Daerah ini lintasan barang-barang baik melalui perdagangan yang terbuka (sah) maupun yang bersifat gelap. Namun demikian dari itu semua kegiatan ini memberikan keuntungan bagi masyarakat yaitu barang-barang dari Singapura tersebut harganya jauh lebih murah dan mudah dibeli jika dibandingkan dengan barang-barang yang berasal dari daerah di wilayah Indonesia sendiri. Birokrasi perdagangan ekspor dan impor ke Singapura itu pun tidak berbelit-belit. Hal ini juga didukung oleh banyaknya masyarakat yang memiliki kapal-kapal bermuatan kecil untuk mengangkut komoditi seperti kopra, karet dan cengkeh tersebut.

Di Riau daratan, pada masa agresi militer I peranan ekonomi pelabuhan-pelabuhan di Bagan Siapi-api, Sungai Apit sangat dominan. Oleh karena saat itu perairan Riau diblokade oleh kapal-kapal Belanda sehingga perdagangan menjadi terhambat dan lalu lintas barang menjadi seret. Untuk mengatasi hal itu, maka dilakukan penerobosan terhadap blokade Belanda dengan memanfaatkan Pelabuhan Bagan Siapi-api dan Sungai Apit. Melalui kedua pelabuhan tersebut terjadi ekspor dan impor bahan makanan kebutuhan pokok.

Sedangkan pelabuhan di Riau Kepulauan yang berfungsi seperti tersebut di atas adalah pelabuhan di Selat Panjang dan Tembilahan. Namun demikian keadaan ekonomi masyarakat tetap tidak stabil sehingga untuk mengatasi kekurangan bahan makanan diatasi mendatangkan sagu, jagung dan lain-lain sebagai pengganti beras dari daerah *hinterland*. Penyaluran bahan makanan pokok pengganti beras tersebut juga dilakukan di pelabuhan-pelabuhan di atas.

Pada masa agresi militer II, keadaan ekonomi masyarakat tidak jauh berbeda sehingga pelabuhan-pelabuhan seperti tersebut di atas tetap berfungsi sebagai distributor bahan-bahan makanan pokok. Akan tetapi, untuk lalu lintas ekonomi di daratan, dilakukan pengaturan baru dengan sistem pemindahan pasar dan membuat jalan-jalan baru untuk jalan lalu-lintas ekonomi. Sampai dengan masa agresi militer II tersebut, Singapura tetap menjadi semacam pasar tradisional bagi daerah-daerah *hinterland* penghasil karet/getah, kopra, cengkeh dan berbagai hasil lainnya di daerah Riau.

Meskipun dapat dikatakan bahwa di Riau saat itu tidak memiliki pusat perdagangan, akan tetapi setelah selesainya agresi militer Belanda II, daerah Riau khususnya Kepulauan Riau kehidupan ekonominya sangat makmur. Kepulauan Riau banyak diincar para pegawai negeri dan pedagang baik dalam negeri maupun luar negeri (Singapura dan Malaysia). Oleh karena mata uang yang beredar pada saat itu adalah Dollar Singapura/Malaysia.

Namun demikian, tahun 1963 saat terjadi masa konfrontasi antara Indonesia dengan Malaysia perekonomian Riau khususnya Kepulauan Riau dapat dikatakan ambruk total. Oleh karena perdagangan bebas dengan Singapura dan Malaysia dilarang. Sedangkan bahan-bahan pokok kebutuhan hidup hampir 100% didatangkan dari kedua negara tersebut.

Dalam keadaan seperti tersebut di atas, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Riau khususnya Kepulauan Riau memindahkan kegiatan ekspornya kedalam negeri atau antar pulau di Indonesia. Daerah yang menjadi pasaran utama komoditi masyarakat seperti karet, kopra dan cengkeh tersebut adalah Semarang, Cirebon dan Singkawang, Pemangkat/Sintete (Kalimantan Barat). Namun demikian tidak terdapat data tertulis yang menyebutkan berapa total ekspor dan impor di seluruh pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kepulauan Riau.

Dari beberapa saksi sejarah pada masa itu menyebutkan bahwa Kepulauan Riau khususnya Pulau Tujuh orientasi pusat pemasaran tradisionalnya pada masa pasca dollar adalah Kalimantan Barat. Sedangkan komoditi andalan utamanya adalah cengkeh. Harganya sangat tinggi sehingga bunga cengkeh disebut sebagai “bunga emas”.

Sementara itu, dalam perkembangannya yaitu dibukanya Pulau Batam sebagai daerah industri tahun 1973 membawa implikasi baru dalam perekonomian masyarakat Kepulauan Riau. Berkat peran ekonomi

pelabuhannya, Batam yang semula pulau kecil ke Propinsi Riau dan miskin sumber daya alam dalam perkembangannya bermanfaat bagi kawasan di sekitarnya khususnya Propinsi Riau.

Batam dengan 3 pelabuhan lautnya yaitu Batu Ampar, Sekupang dan Kabil mampu menyerap hasil pertanian dan pangan lainnya. Selain itu, ketiga pelabuhan tersebut juga mampu mengekspor berbagai jenis mata dagangan yang diproduksi di kawasan industri ini.

Batam juga memberikan kontribusi yang tidak sedikit kepada pemerintah pusat. Kontribusi tersebut baik dari pendapatan negara juga tenaga kerja yang disalurkan dari berbagai daerah di Indonesia. Selain itu, berkat ketiga pelabuhannya Batam merupakan daerah yang pertumbuhan ekonominya tertinggi di Indonesia. (Ardi, Sumantri, 2002: 29).

Selain Batam, tempat lalu-lintas kapal yang teramai di Indonesia dan letaknya di Riau adalah Karimun. Keadaan ini didukung oleh potensi Karimun yang banyak menghasilkan bahan tambang antara lain timah, batu granit, dan sebagainya yang sebahagian besar diekspor ke Singapura. Pelabuhan Tanjung Balai Karimun didukung oleh kondisi geografis yang sangat strategis menjadikan Karimun sebagai pintu gerbang masuknya investasi asing ke wilayah Indonesia. Oleh karena peranannya tersebut, pembangunan di daerah Karimun sangat cepat. Dengan sarana yang dimilikinya Karimun bahkan mampu bersaing dengan daerah sekitarnya dan daerah lainnya di Indonesia.

Secara keseluruhan dalam perkembangannya Riau memiliki 54 pelabuhan yang terdiri dari 9 pelabuhan laut, 17 pelabuhan pantai dan 28 pelabuhan khusus. Dari 9 pelabuhan yang ada diantaranya yaitu pelabuhan laut Batu Ampar Sekupang Batam. Pelabuhan laut Dumai dan pelabuhan laut Tanjungpinang merupakan pelabuhan laut bebas visa wisatawan mancanegara. (Biro Humas Setwilda Tk.I, Riau, 1992: 35).

Pelabuhan yang termasuk dalam kategori pelabuhan laut adalah pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal samudra asing yang berbendera asing maupun berbendera laut nasional, bebas tanpa sesuatu izin tertentu untuk memasukinya. Sedangkan pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang dapat disinggahi kapal-kapal interdelan yang berbeda asing tertentu dengan syarat-syarat dan pembatasan tertentu baik mengenai keadaan kapal maupun muatannya. Selanjutnya, pelabuhan

pantai merupakan pelabuhan yang pada dasarnya hanya dimasuki kapal-kapal *Conter* berbendera Indonesia. (Covel, Lawalata, 1981: 45).

Sementara itu, berkaitan dengan peranan ekonomi pelabuhan khususnya di Kepulauan Riau, pelabuhan-pelabuhan yang ada sangat mendukung sektor perdagangan. Dari sektor perdagangan tersebut, perdagangan luar negeri sangat penting peranannya karena dari kegiatan ekspor dan impor melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut di peroleh devisa yang diperlukan untuk pembiayaan pembangunan.

Di Kepulauan Riau, barang-barang ekspor dan impor diangkut melalui 13 pelabuhan khusus. Pelabuhan-pelabuhan tersebut meliputi (BPS Kepri, 1999: 71):

1. Tanjung Balai Karimun
2. Tanjung Uban
3. Tarempa
4. Serasan
5. Moro
6. Dabo Singkep
7. Tanjungpinang
8. Kijang
9. Pasir Panjang
10. Ranai
11. Udang Natuna
12. Penuba
13. Tanjung Batu

5.2 Peranan Sosial-Politik

Dipandang dari letak geografisnya, daerah Riau mempunyai kedudukan sosial politik dan strategis yang sangat penting karena berbatasan dengan propinsi-propinsi lain dan wilayah internasional. Posisi yang strategis ini berpengaruh positif bagi prospek perdagangan dengan luar negeri. Namun disisi lain, posisi yang strategis itu juga mengandung implikasi adanya keharusan tindakan pengawasan yang ketat terhadap kapal-kapal asing yang memasuki perairan wilayah Riau. Tindakan pengawasan terhadap kapal-kapal asing itu sulit dilakukan karena keadaan wilayahnya yang “unik”. Berbeda dengan keadaan secara umum di banyak Propinsi di Indonesia, wilayah perairan Riau mempunyai banyak pulau-pulau besar dan kecil ±3214 buah pulau,

yang cukup aman untuk berlindung kapal-kapal asing maupun domestik yang berusaha menangkap ikan secara ilegal maupun melakukan kegiatan penyeludupan.

Perairan Riau dengan sendirinya kaya dengan Selat, Tanjung maupun Teluk yang sangat baik untuk dijadikan sarana pelabuhan atau berlabuhnya kapal-kapal dari mancanegara karena perairan Riau lautnya tidak begitu dalam dan terlindungi dari hembusan angin Samudera, karena memang terletak di pesisir dan terlindungi oleh Tanah Semenanjung Malaysia.

Salah satu wilayah perairan yang identik dengan wilayah Riau, yang memang telah sejak lama berperan memberi “nafas” bagi berkembangnya kota-kota pelabuhan pesisir Pantai Timur Sumatera sejak dahulu maupun sekarang, khususnya kota-kota pelabuhan di Riau adalah Selat Malaka yang menghubungkan Pantai Timur Sumatera dengan Pantai Barat Tanah Semenanjung di Malaysia (Lawalata, 1981: 49).

Keberadaan Selat Malaka di lintas jalur perdagangan telah menjadi ajang pertemuan bagi para pedagang yang berasal dari Cina, India, Arab dengan penduduk tempatan (Melayu). Pelabuhan Malaka telah memikat kaum pedagang ketika tersedia barang-barang yang sangat dibutuhkan oleh bangsa barat. Barang-barang yang cukup berharga dari wilayah nusantara bagian barat adalah: lada, emas, kapur barus, damar, kemenyan, sutera, madu serta bahan makanan lainnya. Dalam penyediaan komoditi perdagangan, Malaka memang tidak dapat diandalkan, namun keuntungan yang utama adalah letaknya di lintas pelayaran antara Asia Timur dan Asia Barat (Kartodirjo, 1975: 313).

Peran Malaka, disamping sebagai pelabuhan besar juga merupakan pelabuhan transito, pelabuhan yang berfungsi sebagai penimbun dan sekaligus tempat memasarkan barang dagangan. Malaka tidak menghasilkan beras atau rempah-rempah, namun pengaruhnya dalam jaringan perdagangan menjadi sangat dominan di wilayah Asia Tenggara. Kesempatan ini juga membuka peluang bagi daerah-daerah di sekitarnya, terutama daerah Riau, khususnya Riau di Kepulauan, dimana keikutsertaan mereka tidak lepas dari penyerahan upeti kepada penguasa setempat.

Wilayah Pantai Timur Sumatera (Baca: Riau), dengan letaknya yang strategis di wilayah perairan Selat Malaka, secara otomatis juga mendapat peluang sebagai pemasok barang dalam kancah perdagangan

tersebut. Di sepanjang aliran sungai Kampar Kiri dan Kampar Kanan banyak dihasilkan lada. Riau juga banyak menghasilkan damar, getah hutan (karet) dan timah. Melalui pasar-pasar di pusat kerajaan dan kota-kota pelabuhan Riau seperti: Siak, dan Bengkalis di ekspor barang-barang seperti: emas, lada, madu, lilin, kayu gaharu, dan lain-lain. Sungai Siak, Kampar dan Indragiri merupakan sarana transportasi yang penting bagi beberapa komoditi yang berasal dari daerah pedalaman Minangkabau ke kota-kota untuk kemudian diteruskan ke Malaka dan ditukarkan dengan pakaian atau bahan kebutuhan lain.

Keramaian wilayah Malaka sebagai pelabuhan telah mempertemukan daerah-daerah penghasil komoditi dengan para peminatnya. Namun demikian tidak jarang terjadi persinggahan langsung dari kapal-kapal dagang ke daerah penghasil komoditi, yakni ketika permintaan akan barang dagangan semakin meningkat. Konsekwensi dari peningkatan permintaan komoditi ini adalah munculnya pusat-pusat pertumbuhan baru, yakni pelabuhan-pelabuhan di wilayah pesisir. Riau bersama-sama dengan Kerajaan Samudera Pasai, Aceh, Jambi, Demak, Palembang, Banten, Gowa, Banjar dan Ternate merupakan wilayah yang kehidupan perekonomiannya tidak berbasis pada pertanian melainkan pelayaran dan perdagangan. (Kartodirdjo, 1975: 186).

Pada saat Malaka berhasil direbut oleh Belanda pada tahun 1641, tidak pelak lagi berbagai bentuk kerjasama dijalin untuk mengekalkan hubungan perdagangan sehingga Kerajaan Indragiri maupun Siak berada dibawah pengaruh kompeni. Kesempatan menggunakan politik monopoli dalam perdagangan semakin terbuka bagi kompeni (VOC) ketika mereka berhasil membuka kantor dagang di daerah kerajaan Riau. (Lutfi, 1977: 18).

Dengan dibukanya kantor-kantor dagang ini, rakyat tidak lagi leluasa dalam menjalankan usaha dagangnya. Sesungguhnya, hilangnya kekuasaan di kalangan rakyat telah menumbuhkan potensi konflik yang kemudian secara sporadis muncul sebagai gerakan anti pemerintah kolonial.

Pada prinsipnya, penguasaan terhadap wilayah riau mempunyai latar belakang politis maupun ekonomis. Pembatasan terhadap kekuasaan Sultan dan penguasaan terhadap sumber bahan mentah merupakan kenyataan yang tidak dapat dihindari. Dalam struktur sosial masyarakat tradisional, Sultan yang semula menempati posisi sentral telah tergeser

dalam hierarki struktur pemerintah kolonial. Sementara tersedianya bahan mentah telah memungkinkankan pemerintah kolonial mengeksploitasi demi keuntungan ekonomis.

Pelabuhan Riau yang memang sudah dikondisikan oleh kolonial Belanda untuk menopang perekonomiannya benar-benar dimanfaatkan untuk sebanyak mungkin dapat mengangkut berbagai komoditi yang sangat mereka butuhkan, tentu saja dengan menggunakan armada-armada kapal niaga yang melayani perairan Riau dengan menggunakan perairan Selat Malaka yang merupakan pintu gerbang keluar masuknya pedagang asing waktu itu.

Pelabuhan merupakan permulaan dari berakhirnya aktivitas kemakmuran suatu negara dan merupakan pintu gerbang kemakmuran suatu bangsa serta merupakan pintu gerbang lalu lintas, perdagangan, keluar masuknya barang-barang baik yang bersifat berdagang maupun yang bersifat bahan untuk pembangunan yang sangat mempengaruhi perekonomian dan kemakmuran rakyat. Kemacetan di bidang bongkar muat akan sangat mempengaruhi alokasi atau distribusi dan penyaluran barang-barang yang menimbulkan ketidaklancaran di suatu daerah. (Lawalata, 78: 1981).

Menyangkut fungsi pelabuhan sebagaimana yang disebutkan diatas dan dilihat dari segi perniagaan luar negeri, dimasa penjajahan Belanda hal ini diatur dalam sebuah Undang-undang dari peraturannya yakni “Undang-undang Pelayaran Indonesia-1936” (Staablada 1936 No. 700 mulai berlaku 1 Pebruari 1937-Staatblad 1937 No. 2w1) yang menggolongkan pelabuhan dalam 2 (dua) kategori:

1. Pelabuhan laut ialah “tempat yang dengan peraturan Pemerintah ditunjuk sebagai demikian di Indonesia yang dapat dikunjungi oleh kapal-kapal laut” dan terbuka bagi perdagangan luar negeri.
2. Pelabuhan Pantai ialah “setiap tempat lainnya di Indonesia yang dapat dikunjungi oleh kapal-kapal laut”.

Perbedaannya tertentu pada penunjukkan dengan peraturan Pemerintah (Peraturan Pelayaran 1936. Sb. 1936 No. 703, 1937 No. 445 dan 609; 1938 No. 202; 1940 No. 62; diberlakukan mulai 1 Pebruari 1937 \Sb. 1937 No. 21). Sehingga Tanjungpinang, Sambu, Tanjung Uban, Selat Kijang termasuk dalam jumlah 97 (sembilan puluh tujuh) pelabuhan laut di Indonesia pada saat itu. Khususnya bagi pelabuhan-

pelabuhan pantai di Riau yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sejauh berada diluar pabean untuk kapal-kapal laut berukuran kurang dari 750 m² isi kota muka penunjukkan dapat dikeluarkan oleh Residen Riau.

Sesungguhnya peranan pelabuhan Riau di bidang sosial dan politik telah lama dimainkan oleh daerah ini, seiring dengan dijadikannya kawasan Riau sebagai salah satu pusat/bandar perdagangan oleh Belanda pada kurun abad ke-17, dan bahkan jauh sebelum kedatangan bangsa-bangsa Barat ke Nusantara, daerah Riau dengan gugusan pulau-pulainya yang bertaburan di sekujur Selat Malaka telah lama berperan sebagai bandar dagang atau salah satu mata rantai perdagangan masa lalu terutama pada zaman keemasan kerajaan Malaka tahun 1400-1511 Masehi.

Jauh sebelum Belanda berhasil menguasai Riau khususnya kawasan Kepulauan Riau sekarang, menyusul kalahnya pasukan Yang Dipertuan Muda Raja Haji di Medan Pertempuran Teluk Ketapang (Malaka), daerah Riau Kepulauan merupakan suatu kawasan yang berkembang dan didukung oleh sektor perdagangan dan pelabuhan yang maju.

Seperti ditulis oleh Elisa Netscher, Resident Riau (1861-1870), dalam “Beschrijving Van Een Gedelte Der Residentie Riouw” yang dimuat dalam Tijdschrift Voor Indische Tall-Land-en Volkenkunde, 2, 1854, saat itu Riau merupakan tempat berniaga bagi pedagang-pedagang dari Borneo (Kalimantan) dan Celebes (Sulawesi) yang datang dari Singapura. Ketika itu Singapura belumlah memainkan peranan yang berarti dalam dunia perdagangan di kawasan Selat Malaka (Sutera, April, 2001).

Sudah jamak diketahui kolonialisme Belanda di Indonesia sering diidentikkan dengan eksploitasi ekonomi. Dalam perspektif ini, Indonesia hanya dijadikan sapi perah, sumber daya ekonomi Indonesia di kuras habis demi keuntungan negeri induk (Belanda). Akibatnya, kehidupan ekonomi penduduk pribumi memburuk dan tidak pernah berkembang. Sehingga muncul kesan yang kuat bahwa gambaran semacam ini bersifat seragam di seluruh wilayah Indonesia zaman kolonial.

Pandangan semacam ini terbukti terlalu Simplitis dan tidak sepenuhnya mencerminkan kebenaran dalam sejarah. Kehidupan ekonomi pribumi di Indonesia, kolonial ternyata cukup bervariasi, karena

berbagai kajian sejarah ekonomi Indonesia yang muncul belakangan ini menunjukkan fakta bahwa di sejumlah daerah ekonomi penduduk pribumi ternyata juga berkembang.

Salah satu diantaranya adalah daerah Riau yang merupakan wilayah dengan dominasi sektor pertambangan asing. Tingkat kemakmuran rakyat di wilayah ini juga relatif lebih baik. Semua itu berkat keterlibatan mereka secara aktif dalam memanfaatkan peluang-peluang ekonomis yang muncul di pasaran Internasional dengan memproduksi komoditas yang mempunyai nilai komersial tinggi.

Sebagai wilayah Kepulauan komponen wilayah perairan yang lebih luas dari daratan, maka perkembangan jaringan pelayaran merupakan salah satu faktor penentu dan bagian integral dari dinamika ekonomi Indonesia zaman kolonial.

Pada masa itu pemerintah kolonial Belanda berusaha keras mengembangkan jaringan pelayaran domestik, baik dengan cara membangun pelabuhan baru maupun meningkatkan sarana angkutan laut, khusus di daerah Riau Belanda terus berusaha mengejar ketertinggalannya dari Singapura yang puncaknya terjadi empat tahun setelah Traktaat London, 1824 yang membagi Riau menjadi milik Belanda dan Singapura di bawah penguasaan Inggris.

Implementasinya ditandai dengan pengumuman pemerintah Belanda menjadikan daerah Riau sebagai kawasan perdagangan dan pelabuhan bebas atau **Vrijhaven Van Riouw**, seperti yang tertuang dalam Surat Keputusan Pemerintah (Koninkeljik Besluit) Nomor: 104 tanggal 10 April 1828 yang berlaku efektif sejak 1 Januari 1829 (Sutera: April, 2001).

Untuk menopang pelabuhan Riau sebagai salah satu pelabuhan penting di kawasan Barat, menyusul empat buah pelabuhan Samudera yang telah lebih dahulu dibangun dan dikembangkan yaitu: Belawan, Tanjung Priok, Surabaya dan Makassar, maka Belanda meningkatkan berbagai sarana angkutan laut yang diberbagai tanda dengan adopsi kapal-kapal uap modern dengan daya angkut yang lebih besar, kecepatan lebih tinggi, serta layanan lebih teratur oleh Maskapai Pelayaran Belanda (KPM).

Pada masa itu pelabuhan Riau khususnya di Riau Kepulauan ramai dilalui dan disinggahi oleh berbagai macam dan jenis kapal milik swasta maupun KPM, bahkan dengan subsidi silang, KPM berani melayari

pelabuhan-pelabuhan yang secara ekonomis tidak menguntungkan seperti di gugusan Pulau Tujuh seperti Ranah, Midai dan sebagainya.

Namun upaya pemerintah Belanda untuk menyandingkan Riau dengan Singapura tidak berhasil. Perdagangan Riau tidak mampu bergerak ke arah yang lebih besar. Kelemahan dalam masalah modal (kapital) adalah salah satu sebabnya, selain itu aliran dollar yang ketika itu dikuasai toke-toke Cina pedagang gambir banyak mengalir ke Singapura.

Menurut J.S.G Gramberg yang singgah di Tanjungpinang dalam perjalanannya dari Batavia ke Bengkulu pada tahun 1863, melukiskan dalam bukunya "Reis Naar Siak sebagai berikut :

"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".

Sebagaimana dikemukakan pada bagian terdahulu bahwa daerah Riau yang memiliki ± 3000-an buah pulau, sangat kaya akan selat, teluk dananjung yang besar artinya bagi pertumbuhan bandar-bandar perdagangan baru di kawasan tersebut. Dari ribuan pulau yang ada ternyata banyak sekali ditemui pelabuhan alam (Natuur Haven). Pengertian pelabuhan alam sendiri adalah pelabuhan yang dibentuk oleh alam, tanpa campur tangan manusia.

Dan, daerah Riau sangat kaya akan pelabuhan alam ini sehingga sampai sekarang daerah Riau (Baca: Propinsi) memiliki tidak kurang dari 54 buah pelabuhan laut, bahkan beberapa diantaranya merupakan pelabuhan besar dan pelabuhan bebas (Free Port) seperti di Pulau Batam, dan Dumai sebagai pelabuhan bongkat muat BBM, serta Tanjungpinang sebagai pintu termasuk turis mancanegara. Secara lebih rinci pelabuhan Riau sendiri memiliki 9 pelabuhan laut, 28 buah pelabuhan khusus, serta 17 pelabuhan pantai.

Salah satu periode yang ternyata cukup menentukan arah pertumbuhan ekonomi Riau juga untuk masa selanjutnya adalah ditemukannya minyak bumi pada awal abad ke-20. Kebanyakan perusahaan pertambangan terletak di daerah terpencil seperti digugusan Pulau Tujuh di laut China Selatan. Hal ini dengan sendirinya kawasan

Riau menjadi salah satu primadona dengan kekayaan sumber daya alamnya yang sangat menjanjikan dibandingkan wilayah lain di pesisir pulau Sumatera.

Sebagai wilayah yang berbatasan langsung dengan negara lain, perekonomian di daerah Riau relatif sulit diatur, karena merupakan wilayah bebas cukai (*buiten de tolgebeid*). Sebagai konsekwensi dari bebas cukai maka perdagangan yang dengan Singapura dapat dijalani sebagaimana halnya perdagangan di dalam negeri dan mata uang yang dipergunakan karena dianggap tidak berfluktuasi adalah dollar Singapura atau ringgit Malaysia. Ketentuan “bebas cukai” ini juga berlaku bagi barang-barang yang didatangkan dari Singapura. Sementara apabila barang tersebut dimasukkan ke daerah di luar Riau, kemudian ditentukan cukainya.

Dalam perkembangan perdagangan, khususnya di wilayah Bengkalis dipergunakan sistem barter consignasi, untuk urusan ekspor-impor ke Singapura. Prosedur yang berlaku di daerah ekspor impor adalah, biasanya eksportir juga bertindak sebagai importir melalui pelabuhan-pelabuhan yang sudah ditentukan di Riau seperti: Siak, Bengkalis, Selat Panjang, serta Bagan Siapi-api. Hasil devisa tersebut berupa devisa (dollar) dimana sebanyak 30% dikuasai langsung oleh para eksportir yang harus dipergunakan untuk mengimpor barang-barang konsumsi seperti beras, barang-barang keperluan lain dan barang bebas masing-masing sebesar 10% (Lutfi, 1997: 631). Beras dan barang penting lainnya harus dimasukkan ke pelabuhan asal, sementara itu barang-barang bebas boleh dimasukkan melalui pelabuhan-pelabuhan di seluruh Indonesia.

Sisa devisa yang meliputi 70% menjadi hak pemerintah untuk di tukar dengan rupiah. Pemberlakuan sistem barter ini menguntungkan rakyat di daerah Bengkalis karena mereka mendapat pasokan bahan makanan dan kebutuhan pokok. Untuk mencegah terjadinya penyeludupan, maka tanggal 1 September 1956 daerah barter yang pada mulanya daerah Bengkalis diperluas hingga meliputi Kabupaten Kampar dan Indragiri.

Dalam bidang perdagangan para pedagang Tionghoa (Cina) memegang peranan yang sangat penting. Mereka membeli barang-barang hasil produksi rakyat dan sekaligus mensuplai bahan-bahan kebutuhan penduduk pribumi sehari-hari baik di perkotaan maupun di pedesaan.

Peranan sebagai pembeli dan pemasok kebutuhan penduduk tersebut pada akhirnya menyebabkan mereka memiliki jangkauan dan karingan hubungan interelasi yang cukup luas, sehingga para pedagang Cina tersebut tidak hanya berdomisili di daerah perkotaan semata tetapi juga di pedesaan.

Sebagaimana perkembangan di daerah-daerah maritim lainnya, di wilayah Riau juga dikenal pula “Kelas Pengusaha Pribumi” yang tangguh. Pada tahun 1911 di Riau telah berdiri sebuah organisasi yang bergerak di bidang ekonomi. Organisasi ini diberi nama **Rusydiah Club**, dan dasar perdagangan organisasi ini telah dimiliki oleh para pengusaha pribumi ini sejak tahun 1906, ketika didirikan serikat dagang Achmadi di Pulau Midai (Kepulauan Riau). Serikat dagang ini mula-mula bergerak di bidang perdagangan kemudian dimekarkan dengan perusahaan perkebunan kelapa.

Perkembangan sosial-politik di kalangan pengusaha muslim Jawa yang kemudian menyebar ke wilayah lain adalah tumbuh dan berkembangnya Serikat Islam. Kondisi ini tercipta karena memuncaknya kompetisi dengan golongan Cina. Munculnya organisasi ini dimaksud untuk memberikan wadah bagi pengusaha pribumi dalam membendung dominasi golongan Cina. Dominasi golongan Cina dianggap sebagai warisan kolonial dimana mereka mendapat keleluasaan untuk menjalankan peranan kunci dalam bidang ekonomi. Akibatnya tercipta kesenjangan sosial antara penduduk pribumi dengan etnis Cina.

Tanpa berpretensi untuk mempertentangkan antara pribumi dan non pribumi sebagai akibat dari peranan pemerintah kolonial, kenyataan yang tidak dapat dihindari oleh masyarakat Riau adalah terjadinya disintegrasi dalam jaringan perdagangan.

Ketika kapal-kapal dari daerah-daerah Riau tidak dapat aktif berperan, maka kapal-kapal asinglah yang mendarangi daerah-daerah di Riau. Fenomena ini menunjukkan bahwa secara sosial ekonomis dan politis telah terjadi pergeseran peran dimana para pengusaha di wilayah pesisir yang dahulu dikenal juga sebagai “raja pedagang” berubah kedudukan menjadi produsen barang dagangan seperti rempah-rempah dan berbagai hasil ekspor lainnya. (Onghokhan, 1983: 11).

Berbagai cara telah ditempuh oleh pemerintah untuk mengurangi dominasi kelompok pedagang Cina. Bahkan pada tahun 1958 dikeluarkan peraturan pemerintah nomor 10 yang berisi larangan

terhadap pedagang Cina untuk melakukan kegiatan perdagangan hingga ke desa-desa. Mereka hanyaizinkan untuk berdagang di tingkat kabupaten. Namun upaya ini belum menunjukkan hasilnya, terutama di daerah Bagan Siapi-api, Selat panjang dan seluruh Riau Kepulauan.

Kegiatan ini nampaknya tidak dapat dihentikan begitu saja, karena berdasarkan pengalaman ketika terjadi konfrontasi Indonesia-Malaysia terjadi stagnasi dalam bidang perdagangan dimana rakyat tidak dapat menjual barang-barangnya sementara kebutuhan sehari-haripun tidak terpenuhi. Akhirnya, secara diam-diam penduduk berusaha pergi ke wilayah Singapura untuk mendapatkan kebutuhan mereka. Kondisi ini menggambarkan ketidakmampuan memutus hubungan perdagangan antara Kepulauan Riau dengan Singapura.

Berikut berdirinya Negara Federasi Malaysia pada tanggal 31 Agustus 1957, terjadi ketegangan politik antara Malaysia dan Indonesia yang lebih dikenal dengan konfrontasi. Menurut pandangan pemerintah Indonesia pembentukan Federasi Malaysia tersebut mengabaikan pemerintah Indonesia, karena sebagai negara yang wilayahnya berbatasan "satu tanah", Indonesia tidak dilibatkan dalam perundingan proses pembentukannya. Menurut Presiden Soekarno ketika itu, Indonesia sebagai kekuatan terbesar di kawasan Asia Tenggara seharusnya turut aktif dilibatkan dalam menentukan perkembangan yang terjadi di kawasan ini. (Agung, 1973: 446).

Sehubungan dengan itu, maka Indonesia secara resmi telah memutuskan hubungan ekonomi dengan Malaysia. Hal ini bertujuan agar mampu mematahkan kedudukan Singapura sebagai kepentingan Malaysia dan Inggris. Oleh karenanya, Indonesia melarang kapal-kapal dari Singapura dan Tanah Semenanjung beroperasi di wilayah Yurisdiksi Republik Indonesia.

Untuk menyaingi Singapura sebagai pelabuhan bebas, maka Indonesia juga membangun pelabuhan bebas sendiri yang diharapkan mampu menyedot arus perdagangan dari Singapura. Pelabuhan Sabang yang terletak di Ujung Utara Pulau Sumatera yang masuk dalam wilayah Propinsi Nangroe Aceh Darussalam (NAD), ditetapkan sebagai pelabuhan bebas disamping Belawan, Tanjung Priok dan Makassar sebagai wilayah perdagangan bebas. (Touwen, 2001: 216).

Dampak yang lainnya ialah perusahaan-perusahaan milik Malaysia dinasionalisasi dan ekspor karet yang sudah diolah dilakukan

langsung dari Sumatera. Selain itu pemerintah Indonesia juga mengeluarkan peraturan yang melarang penggunaan mata uang Dollar Singapura/Malaysia sebagai alat pembayaran yang sah bagi masyarakat Kepulauan Riau. Hal ini tertuang dalam Keputusan Presiden RI Nomor 230 Tahun 1963.

Sebagaimana dikemukakan pada bagian terdahulu, bahwa letak daerah Kepulauan Riau yang berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia oleh karenanya orientasi ekonominya sangat bergantung kepada kedua negara tersebut. Adanya perubahan pola ekonomi secara mendadak menimbulkan berbagai keresahan di tengah-tengah masyarakat. Antara lain perekonomian menjadi tidak menentu karena arus barang baik yang masuk maupun keluar tiba-tiba terhenti secara mendadak. Barang-barang produksi rakyat terutama karet menjadi menumpuk karena tidak dapat diekspor. Begitu pula sebaliknya barang-barang kebutuhan pokok rakyat tidak dapat masuk, kecuali yang didatangkan oleh pemerintah (Suciatiningsih, 1999: 75). Tetapi ini hanya cukup untuk kebutuhan rakyat di kota pelabuhan saja. Sehingga rakyat yang berada di daerah terpencil sangat sulit kehidupannya pada masa itu.

Tidak lama setelah kebijakan moneter diberlakukan oleh Pemerintah, beberapa kota pelabuhan di daerah Kepulauan Riau menjadi sepi. Pelabuhan-pelabuhan seperti Tanjungpinang, Karimun, Lingga, Batam dan Pulau Tujuh berangsur-angsur menjadi sepi dari transaksi perdagangan masa itu. Peran pelabuhan Riau khususnya Kepulauan Riau menjadi sulit setelah pemberlakuan kebijakan moneter tersebut. Dapatlah dikatakan pada waktu inilah masa-masa sulit yang dihadapi pelabuhan-pelabuhan di daerah Riau Kepulauan.

Apalagi pada saat konfrontasi dengan Malaysia daerah Kepulauan Riau juga dijadikan basis militer sebagai front terdepan dalam menghadapi Malaysia dan Singapura. Sehubungan dengan itu banyak kesatuan tentara yang sebagian besar sukarelawan ditempatkan hampir di seluruh pulau di daerah Kepulauan Riau. Para sukarelawan yang merupakan anggota-anggota kesatuan militer tersebut ditempatkan di sekitar pantai seperti Tanjungpinang, Karimun, Belakang Padang, Batam, Lingga, Kundur dan Pulau Tujuh. Bahkan ada yang ditempatkan di Bengkalis dan Selat Panjang.

Setelah berakhirnya konfrontasi Indonesia-Malaysia dan dengan

normalnya hubungan kedua negara, hubungan perdagangan antar wilayah tetap berlangsung bahkan semakin semarak, dan lagi-lagi pelabuhan Riau turut berperan aktif dalam gerak perekonomian daerah ini.

Normalnya hubungan Indonesia-Malaysia pasca konfrontasi mendorong normalnya perdagangan di pelabuhan Riau seperti sediakala. Arus ekspor dan impor barang-barang kebutuhan masyarakat di Riau dan juga kebutuhan industri di Singapura dan Malaysia kembali maraknya. Akan tetapi maraknya perdagangan di Riau tidak sama dengan sebelum dikeluarkannya kebijakan moneter Oktober 1963 yang khusus diterapkan pemerintah untuk masyarakat Kepulauan Riau.

Kalau sebelum kebijakan moneter Oktober 1963 transaksi perdagangan tidak perlu mempertimbangkan batas-batas kedaulatan negara masing-masing, dalam artian jenis mata uang yang berlaku adalah mata uang yang berlaku adalah maua uang Dollar, dan secara ekonomi sangat menguntungkan pedagang Riau, karena nilainya bisa 2-3 kali lipat nilai mata uang Rupiah, akan tetapi setelah keluarnya kebijakan moneter, maka status perdagangan antara masyarakat Kepulauan Riau dengan Singapura dan Malaysia yang semula hanya perniagaan “antara daerah”, berubah menjadi perniagaan internasional.

Apabila sebelumnya perdagangan dengan Singapura dan Malaysia tidak dikenakan bea masuk, maka setelah kebijakan moneter mereka terpaksa membayar bea masuk dan bea keluar. Akibatnya barang-barang yang di ekspor ke Malaysia dan Singapura dikenakan bea dan peraturan-peraturan perniagaan yang tidak sama dengan Singapura. Faktor-faktor itu dengan sendirinya menimbulkan persoalan-persoalan baru bagi masyarakat Riau yang melakukan perdagangan antara kedua wilayah itu.

Akibat berkembanglah aksi penyeludupan di sepanjang perbatasan kedua negara dan untuk mengantisipasi maraknya aksi penyeludupan di sepanjang perbatasan kedua negara, dan untuk mengantisipasi maraknya penyeludupan tersebut, maka Pemerintah RI menempatkan Kantor Wilayah (Kanwil) Bea dan Cukai yang berkedudukan di Tanjung Balai Karimun. Dan wilayah kerjanya meliputi Pantai Timur Pulau Sumatera dan sebelah Barat Pulau Kalimantan di Laut China Selatan. Sesuai dengan fungsinya sebagai aparat penegak kewibawaan hukum negara khususnya dalam bidang perekonomian, maka Kanwil II Bea

dan Cukai melakukan Patroli laut, mencegah keluar dan masuknya barang-barang yang diketahui tidak membayar bea masuk maupun keluar.

Untuk mewujudkan suatu wilayah yang aman dan bebas dari tindak penyeludupan yang merugikan negara dari sektor pendapatan tersebut, maka tahun 1960-an di beberapa kota pelabuhan di Riau seperti Tanjungpinang, Dumai, Pekanbaru, Batam dan Tanjung Balai Karimun didirikan Kantor Cabang Bea dan Cukai, yang tugasnya membantu kantor wilayah dalam mengawasi arus perdagangan di perbatasan antarnegara yang terasa sulit di karenakan banyaknya jumlah pulau-pulau di perbatasan, dan luasnya area, perairan serta minimnya tenaga maupun kapal-kapal patroli untuk mengawasi aktivitas yang merugikan negara tersebut.

Selanjutnya pihak Kepolisian RI pun merasa perlu menempatkan satuan Polisi Air dan udaranya (Satpol AIRUD) di wilayah Riau. Untuk itu kecamatan Kundur dengan Kota Tanjung batu merupakan markas Satpol AIRUD Polda Riau sejak tahun 1960-an yang tugasnya menjaga perairan Riau dari tindak kejahatan yang dapat mengancam integritas negara di wilayah perbatasan.

Menyusul keberadaan Kanwil Bea dan Cukai serta Satpol AIRUD terdahulu, sebelumnya telah ada satuan-satuan Angkatan Laut di wilayah Riau Kepulauan yang bertugas menjaga keamanan perairan Indonesia dari ancaman tindak kejahatan, narkoba, penyeludupan dan kejahatan lintas batas lainnya. Maka untuk mewujudkan keinginan tersebut, maka pemerintah RI merasa perlu menempatkan satuan Komando Angkatan Laut di Wilayah Riau, dan Kota Tanjungpinang dipandang sangat strategis sebagai Pangkalan Daerah Angkatan Laut 2. Oleh sebab itu tidak terlalu lama sesudah berakhirnya Konfrontasi RI-Malaysia, Wilayah Riau Kepulauan khususnya Kota Tanjungpinang memperoleh kehormatan sebagai lokasi penempatan Daerah Angkatan laut 2 (Daeral 2) yang wilayah kerjanya meliputi seluruh Pulau Sumatera hingga sebagian Pulau Kalimantan, dengan seorang Jenderal berbintang dua sebagai Komandan/ Panglimanya.

Oleh karena itu sejak berakhirnya konfrontasi RI Malaysia, pelabuhan-pelabuhan Riau memainkan peranan sebagai pintu gerbang kawasan Indonesia Bagian Barat dalam menjalin hubungan dengan negara-negara lain di berbagai bidang, seperti ekonomi, budaya, hankam maupun sosial-politik.

Keberadaan kota-kota pelabuhan Riau seperti Tanjungpinang, Tanjung Balai Karimun, Dumai, Batam dan Pulau Tujuh. Pasca konfrontasi mengalami perubahan peran. Kalau dulu sebelum konfrontasi wilayah Riau merupakan tempat/motor penggerak arus keluar masuknya hasil-hasil perkebunan, pertambangan dan hasil laut ke Singapura dan Malaysia. Dan sebaliknya memasukkan aneka macam kebutuhan masyarakat Riau seperti bahan makanan, tekstil, obat-obatan dan barang-barang elektronik, maka setelah itu peranan pelabuhan Riau berubah fungsi sebagai pintu pengaman wilayah Indonesia dari ancaman dan serbuan budaya konsumtif, dan ideologi negara asing yang dapat mengancam integritas nasional.

Apalagi awak tahun 1970-an ketika pecahnya perang Vietnam dan berikutan kekalahan pasukan Amerika Serikat, sehingga dengan sendirinya kawasan Asia Tenggara menjadi rawan terhadap tindak kejahatan penyeludupan senjata, narkotik, manusia perahu (pengungsi) dan tentu saja ideologi komunisme yang ada di Indonesia sendiri dilarang. Akumulasi mulai dari persoalan diatas, mendorong Pemerintah RI memperkuat pintu gerbangnya di kawasan Indonesia Barat yang berbatasan langsung dengan area konflik.

Membanjirnya puluhan ribu pengungsi korban perang di Indo China tahun 1970-an, yang lebih dikenal dengan nama "Manusia Perahu" untuk mencari suaka politik ke negara ketiga membuat pelabuhan Riau menjadi incaran favorit para manusia perahu untuk berlabuh atau sekurang-kurangnya tempat berlindung dari kejaran aparat keamanan Vietnam.

Tahun 1978 saja tidak kurang dari 10.000 orang manusia perahu "terdampar" di perairan Riau Kepulauan dan tersebar di gugusan Kepulauan Natuna dan Kecamatan Batam, seperti pulau Belakang Pandang, Pulau Sambu dan sebagainya. Membanjirnya para pencari suaka tersebut di daerah Riau sudah tentu membawa persoalan-persoalan tersendiri bagi daerah Riau Kepulauan.

Oleh sebab itu, untuk mengantisipasi membanjirnya manusia perahu tersebut, akhirnya atas kesepakatan Pemerintah Indonesia dengan Komisaris Tinggi Urusan Pengungsi PBB yaitu UNHCR, maka ditetapkan Pulau galang dalam gugusan pulau-pulau di daerah Kepulauan Riau sebagai tempat penampungan sementara para pengungsi Vietnam tersebut.

Pemerintah Indonesia, khususnya TNI-Angkatan Laut diberi tugas khusus untuk mengamankan perairan laut terhadap pihak-pihak asing yang ingin melakukan infiltrasi, tindak kejahatan penyeludupan, perampokan laut dan sebagainya. Pelabuhan Tanjungpinang, Batam, Belakang Padang dan Ranai di Natuna berperan besar sebagai pintu terdepan dalam mengamati dan mengawasi perairan ini dari usaha pihak lain yang ingin melakukan tindak kejahatan di daerah ini.

Salah satu kegiatan yang banyak menyita waktu pemerintah adalah kegiatan penyeludupan yang benar-benar merugikan negara dari sektor pendapatan Pajak/Cukai atas barang-barang yang masuk dan keluar dari Riau. Memang bagi sebagian orang daerah Riau Kepulauan identik dengan kegiatan penyeludupan.

Karena dari sudut geografis, wilayah Kepulauan Riau memiliki luas wilayah $\pm 250.162 \text{ km}^2$, dan terdiri dari 1062 buah pulau memanjang mulai dari Tanjung Medang sampai ke kawasan Semenanjung daerah yang terletak di sebelah Barat dan Selatan, sedangkan daerah sebelah Timur dan Utara garis itu menjadi wewenang negara lain.

Para penyeludup memanfaatkan ratusan pulau-pulau kosong yang tidak berpenghuni tersebut untuk melaksanakan bisnis ilegalnya. Jalur-jalur populer yang dijadikan home-basanya adalah pulau-pulau disekitar wilayah kota Batam sekarang, seperti Pulau Belakang Padang, Pulau Sambu Kecil, pulau Terong, Pulau Subi, Pulau Batam, Pulau Kepala Jeri; pulau-pulau di Kabupaten Karimun seperti Pulau Karimun, Pulau Kundur, Pulau Moro, Pulau-pulau di Kabupaten Kepulauan Riau, seperti; Tanjungpinang, Tanjung Uban, Tanjung Berakit, serta pulau-pulau di Kabupaten Bengkalis, yaitu Pulau Padang, Pulau Rangsang, Pulau Mendol, Tebing Tinggi, Selat Dumai dan Tanjung Parit.

Namun setelah pemerintah gentar memberantas penyeludupan dengan melakukan serangkaian operasi, antara lain “Operasi 901” dan “Operasi Srigunting” tahun 1976 dan tahun 1990-an maka intensitas kegiatan penyeludupan menurun dengan tajam, walau tidak hilang sama sekali. Begitu juga jumlah pulau, teluk dan tanjung yang selama ini dijadikan basis penyeludupan semakin berkurang. Hal ini dikarenakan beberapa alasan, antara lain; lokasi yang dahulu favorit sekarang dinilai sudah tidak aman lagi oleh banyaknya kapal-kapal patroli kedua negara yang melakukan pengawasan di daerah tersebut dan ada juga karena pasokan barang-barang kebutuhan masyarakat dari Pemerintah Daerah

maupun pusat sudah mencukupi sehingga tidak ada alasan untuk melakukan kegiatan penyeludupan.

Pada akhirnya dengan keterbatasan yang dimilikinya pelabuhan Riau cukup berperan dalam menopang perekonomian nasional, terutama sebagai pintu terdepan wilayah Indonesia Barat yang berhubungan langsung dengan para pelaku ekonomi di negara jiran, Singapura dan Malaysia.

Peranan pelabuhan Riau dalam bidang Sosial-Politik ditunjukkan ketika kawasan ini menjadi tempat berbagai aktivitas yang berpotensi merongrong integritas bangsa di pintu terdepan wilayah Indonesia Bagian Barat, dan segala tindak kejahatan trans nasional maupun nasional yang apabila tidak diantisipasi oleh pemerintah sejak awal, maka bukan tidak mungkin kawasan ini akan menjadi suatu kawasan “hitam” tempat segala macam kegiatan ilegal dapat berkembang dengan subur.

Peran Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah Riau dalam menciptakan suatu kondisi yang kondusif bagi masyarakat, terutama masyarakat Daerah Riau sendiri seharusnya mendapat dorongan berupa dukungan dari seluruh elemen masyarakat agar wilayah perairan Riau bebas dari segala tindak kejahatan maupun isu miring lainnya sehingga tercipta suatu wilayah Riau yang aman dan tertib.

5.3 Peran Budaya

Pelabuhan selain memainkan peran ekonomi seperti tersebut di atas, juga merupakan tempat pertemuan bagi berbagai suku bangsa yang melakukan transaksi perdagangan. Sehingga di daerah sekitar pelabuhan tersebut terjadi kontak-kontak kebudayaan.

Demikian juga dengan pelabuhan Riau, oleh karena letaknya berada di jalur Selat Malaka yang memungkinkan adanya pertemuan dengan kebudayaan asing. Selain itu, daerah Riau merupakan daerah persimpangan dengan dunia luar sehingga hubungan dengan dunia luar sangat terbuka lebar. Oleh karena itu, kebudayaan Riau yang berakar dari kebudayaan Melayu mendapat pengaruh dari berbagai unsur kebudayaan asing seperti kebudayaan Arab dan kebudayaan Barat. Namun demikian unsur-unsur Melayu tetap dominan dalam masyarakat. Pengaruh kebudayaan asing di Riau terlihat dalam bidang kebudayaan material dan kebudayaan spiritual.

Pengaruh asing dalam bidang kebudayaan material tersebut terlihat pada seni bangunan. Antara lain bangunan istana dan mesjid, seperti istana Kerajaan Siak Sri Indrapura mendapat pengaruh dari kebudayaan Arab, Cina dan Barat. Demikian juga dengan Mesjid Penyengat, juga mendapat pengaruh dari ketiga kebudayaan tersebut.

Seni musik yang berkembang di Riau adalah gendang, gong, natiri, rebab dan sebagainya. Sedangkan nada yang terkandung dalam alat musik tersebut terdiri dari berbagai jenis nada yaitu pukulan kumbang hitam, pukulan petani, pukulan kedidi, pukulan sedayung, pukulan sama sepikul, pukulan patam-patam, pukulan lampai dan sebagainya. Alat-alat musik tersebut mendapat pengaruh dari Arab. Gong, selain sebagai alat musik juga berfungsi sebagai tanda. Seperti gong ketitiran karena adanya bahaya mendadak, gong tunggal sebagai perintah berkumpul, gong canang untuk menyampaikan berita.

Sedangkan seni tari yang berkembang di Riau adalah joget, tari bergambah, tari puteri mayang mengurai, tari bergubang dan bergendong, tari beliau dan lain-lain. Tari-tarian tersebut ditampilkan pada waktu-waktu tertentu seperti upacara keagamaan, nikah, sunat rasul, khatam Qur'an dan sebagainya. Seperti halnya dengan seni musik, seni tari ini juga mendapat pengaruh dari Arab yang terlihat pada irama dan nada dari alat atau instrumennya seperti nafiri, bansi, gendang, gong, kompong, tempong, rebab dan sebagainya. Joget mendapat pengaruh dari Portugis yang terlihat dalam penggunaan instrumennya.

Selain seni tari dan seni musik di atas berkembang juga seni suara yang dikenal dengan nama bersenandung, berdendang, berkoba, berhikayat (kayat), berzikir, berzanji, bersyair dan berpantun, berandai, bergenggong dan berseruling. Dalam seni suara tersebut terkandung irama yang terdiri dari rentak, joget, rentak mak inang, rentak Melayu, rentak nobat, rentak gazal dan sebagainya. Jenis lagunya antara lain lagu pulut hitam, tudung periku, Sri Bintang, dindong-bedindang, kiambang, tong-tong paku. Dendang sayang, cik siti, olang-olang, lancang kuning, mayang di umbut, sri daik dan sebagainya. Pengaruh Arab dalam kesenian suara ini terdapat dalam instrumennya berupa gendang dan rebana dengan ukuran besar sampai kecil.

Sementara itu, dalam perkembangannya melalui pelabuhan-pelabuhan di Riau di jalin hubungan negara-negara Islam. Negara-negara Islam tersebut mengirim buku-buku agama Islam ke Penyengat (pada

tahun 1900 merupakan pusat Kerajaan Riau-Lingga) sebagai bantuan untuk melengkapi koleksi perpustakaan yang ada di Penyengat. Sebaliknya, bila ada di antara orang-orang Melayu yang pergi ke negara-negara Islam tersebut, mereka di terima dengan baik, bahkan ada yang berdomisili di tanah-tanah Arab untuk beberapa saat. Sekembalinya mereka ke Penyengat, ajaran yang diperolehnya disebarluaskan ke masyarakat sekitar antara lain melalui karya sastra.

Perkembangan kesusastraan akibat pengaruh Islama tersebut sangat pesat. Hal ini terlihat dari banyaknya pujangga Melayu yang menulis karangan seperti “Sejarah Melayu” oleh Tun Sri Lanang”, “Tuhfat an Nafis” oleh Raja Ali Haji dan lain-lain.

Sementara itu, ramainya Pelabuhan Riau pada periode 1700-an memberikan sumbangan yang sangat besar bagi perkembangan bahasa Melayu. Bahasa Melayu memegang peranan yang sangat menentukan pada saat Pelabuhan Riau berfungsi sebagai pelabuhan transito. Saat itu, bahasa Melayu berfungsi sebagai bahasa perdagangan antara pedagang-pedagang barat dan timur.

BAB VI

PENUTUP

Pada awal abad 17, Pelabuhan Riau menjadi pusat perdagangan dan pelabuhan transito antara timur dan barat karena letaknya yang strategis di jalur dagang Selat Malaka. Salah satu daya tarik Pelabuhan Riau adalah Managierse Aequipagenya yaitu kemampuannya mengendalikan barang dagangan dan menyediakan spare part bagi kapal-kapal yang datang dengan cepat dan murah. Pada masa itu, Riau menjadi pusat perdagangan antarbangsa yang terkenal.

Keberadaan Pelabuhan Riau sejak abad ke-17 dengan karakteristik wilayah yang unik, ternyata memberikan nuansa tersendiri terhadap wilayah ini pada masa-masa selanjutnya. Hal ini dimungkinkan letaknya yang strategis di persimpangan lalu lintas pelayaran utama dunia, yaitu Selat Malaka. Posisinya yang strategis tersebut ditunjang oleh kondisi alamnya yang banyak memiliki Teluk, Tanjung dan Selat serta pulau-pulau sangat cocok untuk tempat kapal berlabuh, mendorong ramainya perdagangan di wilayah tersebut hingga abad ke-20.

Khusus mengenai pelabuhan Tanjungpinang, walaupun bukan merupakan pelabuhan Samudra, akan tetapi berdasarkan fungsinya dapat dikategorikan sebagai pelabuhan Samudera. Artinya, bahwa walaupun tidak bisa merapat ke dermaga yang dimilikinya banyak kapal-kapal Samudera yang berdatangan ke pelabuhan Tanjungpinang dalam rangka pelayaran dan perdagangan eksport-import.

Fungsi ekonomi pelabuhan sangat ditunjang oleh letak yang berdekatan antara daerah penghasil aneka komoditi dengan pelabuhan tujuan sehingga memudahkan dalam pendistribusiannya. Daerah-daerah tersebut antara lain; Moro, Kundur, Tanjung Balai Karimun, Bengkalis, Gugusan Pulau Tujuh, dan seluruhnya merupakan daerah-daerah *bin-terland* pelabuhan Tanjungpinang sejak lama.

Walaupun pelabuhan Riau pernah berperan sebagai kawasan yang ramai didatangi para pedagang nusantara maupun asing. Namun belakangan seiring dengan dibukanya bandar Singapura oleh Raffles tahun 1819 setahap demi setahap telah mengambil alih peran Pelabuhan Riau dalam kancah Konstelasi Politik maupun ekonomi kawasan Pantai Timur Sumatera, khususnya daerah Riau Kepulauan (Baca: Tanjungpinang).

Sementara itu kondisi sosial politik di daerah Riau semakin diperparah dengan ditandatanganinya Treaty Of London antara Inggris dan Belanda tahun 1824, yang membagi wilayah kekuasaan antara dua kolonialis besar tersebut. Sejak saat itu, Bandar Singapura terus bergerak jauh meninggalkan pelabuhan Riau. Beberapa sebab tertinggal jauhnya pelabuhan Riau dari Bandar Singapura dapat disebutkan beberapa diantaranya, adalah:

Pertama, kelemahan dalam masalah kapital. Kedua, aliran dollar yang ketika itu dikuasai oleh toke-toke Cina pedagang gambir lebih banyak mengalir ke Singapura, dan ketiga, terlalu kuatnya daya tarik Singapura dibandingkan pelabuhan Riau ketika itu.

Namun sepiunya pelabuhan Riau dibandingkan pelabuhan/bandar Singapura tidak serta merta mengalihkan seluruh kegiatan ekonomi ke negara bentukan Inggris tersebut. Khususnya dalam pelayanan domestik, pelabuhan Riau tetap merupakan tempat yang “menggiurkan” bagi para pedagang nusantara. Aneka komoditi dari daerah-daerah hinterland lainnya di pesisir Timur Pulau Sumatera, seperti Jambi, Palembang, Rengat, Aceh bahkan Kalimantan Barat dan juga pulau-pulau di kawasan Segantang Lada lainnya terus mengalir meramaikan pelabuhan Riau hingga kini walaupun pusat perdagangannya tidak terlihat secara nyata. Dalam arti aktivitas perdagangan di Riau tidak terpusat di satu tempat. Aktivitas tersebut lebih tepat dikatakan merata di seluruh pelabuhan yang ada di Riau.

Besarnya daya tarik Singapura sebagai salah satu macam ekonomi Asia di akhir abad ke-20 dan yang dikenal dengan istilah the newly economy countries bersama-sama dengan Taiwan, Korea, Hongkong dan menyusul Thailand serta Malaysia secara sadar maupun tidak telah menjadikan kota-kota pelabuhan di daerah Riau berperan sebagai salah satu daerah hinterland Singapura.

Walaupun demikian terhadap daerah-daerah lainnya di wilayah

Riau sendiri maupun wilayah sekitarnya di Pantai Timur Sumatera, peranan Pelabuhan Riau sebagai salah satu penggerak roda perekonomian nasional dan sebagai daerah pemasok aneka macam komoditas yang sangat dibutuhkan negara serta penyumbang devisa, merupakan kenyataan yang tidak dapat dibantah.

Dibukanya Pulau Batam Tahun 1973 mempunyai arti penting bagi pertumbuhan ekonomi nasional pada umumnya dan Riau khususnya. 3 pelabuhan laut yang berada di Batam yaitu Batu Ampar, Sekupang dan Kabil merupakan pelabuhan terbesar di Riau. Dengan demikian, pusat perdagangan daerah Riau pasca tahun 1784 yang mengalami kekosongan, sejak dibukanya Batam tahun 1973 tersebut memiliki pusat perdagangan di Batam. Seriring dengan direncanakannya Batam sebagai pelabuhan Internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Adil, Buyong, H. *Sejarah Malaka Dalam Taman Kerajaan Melayu*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pelajaran Malaysia. 1973.
- Andaya, Barbara Watson and Leonard Andaya. *A History of Malaya*. The Maximilian Press Ltd. London. 1982.
- Andaya, Leonard Y. *Kerajaan Johor 1641-1728 Pembangunan Ekonomi dan Politik*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1987.
- . *The Kingdom of Johor*. Kuala Lumpur, Oxford University Press, London, 1975.
- Anthoy, Reid, David Marr, Cen. *Dari Raja Haji Hingga Hamka*. Diterjemahkan oleh Th. Sumartana. Penerbit, Grafiti Press, Jakarta. 1983.
- Abdul Aziz, Rahimah. *Pembaralan Pemerintah Johor (1800-1945) Suatu Analisis Sosiologis Sejarah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1997.
- Abdullah, Taufik dan Abdulrachman Surjomihardjo (ed). *Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arab dan Perspektif*. Jakarta: Gramedia. 1985.
- Burger, D.H. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*. Jakarta: Gramedia. 1985.
- Groeneveldt, WP. *Historical Noteson Indonesia Compiled From Chinese Sources*.

Djakarta: Bhratara. 1960.

Hall, D.G.F. *Sejarah Asia Tenggara (Terjemahan)*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. Kementerian Pelajaran Malaysia. 1980.

Hamidy, UU. *Indonesia, Malaysia dan Singapura dalam Pandangan Orang Melayu di Riau*. Pekanbaru: Zamrad. 1990.

Kartodirdjo, Sartono. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru, 1500-1900 dari Imperium sampai Imperium Mild I*. Jakarta: Gramedia. 1987.

—————. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Suatu Alternatif*. Jakarta: Gramedia. 1982.

Kompas 10 Agustus 2002.

Lapian, A.B. *Jambi dalam Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Jaringan Masa Awal*. Dalam Seminar Sejarah Melayu Kuno, Jambi: Pemda Tk. I Jambi. 1992.

Lantana, 24 April 2002.

Lutfi, Muchtar. Et. Al. *Sejarah Riau*. Pekanbaru, Pemda Tk. I, Riau. 1977.

Lawalata, C. Herman, Capt. *Pelabuhan dan Pelayaran Niaga (Portoperation)*. Aksara Baru, Jakarta. 1981.

Nuruddin-Ar Raniri, *Bustanus Salatin*, disusun oleh T. Iskandar. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1966.

Pieter Van Dan. *Beschrijvingen Van de Oost Indesche Compagnie, deel I (S-Gra Venbage)* Martinus Nijhoff. 1931.

Resink, G.J. *Raja dan Kerajaan yang Merdeka di Indonesia 1850-1910*. Jambatan. Jakarta. 1987.

Rahim Asmuni, Marleily. *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Riau*.

Jakarta: Proyek IDKD. 1982/1983.

—————. *Sejarah Masa Revolusi Fisik Daerah Riau*. Jakarta: Proyek IDKD. 1979/1980.

Sutjiatiningsih, Sri, dkk. *Kepulauan Riau pada Masa Dollar*. Depdikbud. Jakarta. 1999.

Said, Muhammad. *Aceb Sepanjang Abad*. Medan: Penerbit Waspada, 1981./

Sutera, April 2001.

Touwen, Jeroen. *Extremes in The Archipelago: Trade and Economic Developmentn in The Outer Island of Indonesia*. 1900-1942. KITLV Press. Leiden. 2001.

Veltaman, TJ. "Nota Over de Geschie Denis Van Het Landschaap Pidie". TBG. 58.

DAFTAR INFORMAN

Nama : Harry Matoluhu
Umur : 48 Tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Kanwil Bea Cukai Tanjung Balai Karimun
Alamat : Meral, Tanjung Balai Karimun

Nama : Darwis H
Umur : 45 Tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Syahbandar Tanjung Balai Karimun
Alamat : Kavling V, Tanjung Balai Karimun

Nama : Ir. Havid
Umur : 40 Tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Adpel Tanjung Balai Karimun
Alamat : Tanjung Balai Karimun

Nama : Darsin
Umur : 50 Tahun
Agama : Islam
Pekerjaan : Pelindo Tanjungpinang
Alamat : Jln. Sumatera Tanjungpinang

BIOGRAFI

DAHSYAT GAFNESIA, lahir di Surabaya, 23 November 1963. Menyelesaikan program Sarjana pada Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, jurusan Sejarah IKIP Padang tahun 1989. Sejak 1992 bekerja sebagai peneliti di Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang dengan spesialisasi bidang garapan Sejarah Maritim.

ANASTASIA WIWIK SWASTIWI, lahir di Sleman, Yogyakarta pada tanggal 12 Oktober 1969. Mendapatkan gelar Sarjana jurusan Sejarah dari Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada pada tahun 1992 dan *Master of Arts* dari Universiti Malaya, Malaysia, pada tahun 2007. Sekarang aktif sebagai peneliti di Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang

SINDU GALBA, lahir di Pematang. Mendapatkan gelar Sarjana di Jurusan Antropologi, Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada pada tahun 1981. Menjabat Kepala BKSNT Tanjungpinang dari tahun 1992-2004, Kepala BKSNT Bandung 2004-2006, dan sekarang menjadi peneliti senior dalam bidang kebudayaan di Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Yogyakarta

NISMAWATI TARIGAN, lahir di Tiga Lingga, Sumatera Utara 25 Januari 1962. Lulus sebagai Sarjana Antropologi FISIP Universitas Sumatera Utara tahun 1987. Bekerja sebagai peneliti di Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang sejak tahun 1990. Saat ini menjabat Kepala Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang

**Perpustakaan
Jenderal K**

387.1

DA

F

ISBN 978-979-1281-11-9