

**PELABUHAN MUARO SAKAI DI PANTAI BARAT SUMATERA MASA  
KESULTANAN INDERAPURA**

**SKRIPSI**

*Diajukan pada Fakultas Adab dan Humaniora sebagai Persyaratan untuk  
mendapatkan Gelar Sarjana Humaniora ( S.Hum )  
Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam*



UIN IMAM BONJOL  
PADANG

*Oleh*

**MEGA JELI PUTRI**

**1311020011**

**JURUSAN SEJARAH DAN PERADABAN ISLAM  
FAKULTAS ADAB DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
IMAM BONJOL PADANG  
1439 H / 2018 M**

## PENGESAHAN TIM PENGUJI

Skripsi yang berjudul "Pelabuhan Muaro Sakal di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura", disusun oleh Mega Jeli Putri, NIM. 1311020011, telah diuji dalam sidang *Munaqasyah* Skripsi Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang. Pada hari Senin 19 Februari 2018 dan dinyatakan telah diterima sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Humaniora (S.Hum) Program Strata Satu (S.1) pada Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam.

Pembimbing I (Ketua)

  
Drs. Idris A. Shamad, M.Hum  
NIP. 19580730 198603 1 002


Penguji I

  
Dr. Lukmannul Hakim, M.Ag  
NIP. 19760828 200501 1 006

Tim Penguji

Padang, 26 Februari 2018


Pembimbing II (Sekretaris)

  
Erman, M.Ag., M.Hum  
NIP. 19701128 200641 1 010

Penguji II

  
Martias, S.Ag., S.Pd., M.Ag  
NIP. 19710116 200501 1 005

Mengesahkan  
Dekan Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang.

  
Dr. H. Yufni Faisol, M.Ag  
NIP. 19590213 198803 1 002

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Mega Jeli Putri

Bp : 1311020011

Jurusan : Sejarah dan Peradaban Islam

Fakultas : Adab dan Humaniora

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul "Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura", maka dengan ini saya menyatakan bahwa, sesungguhnya penulisan skripsi ini benar sebagai hasil karya saya menurut menurut kaidah orisinalitas karya ilmiah. Oleh karena itu, bila dikemudian hari terbukti bahwa skripsi tersebut adalah hasil plagiasi atau tidak orisinal karya saya, saya bersedia untuk dibatalkan kembali keabsahan skripsi ini sekaligus batalnya keserjanaan saya.

Demikian surat pernyataan ini di buat dengan sebenarnya untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Padang, 23 Februari 2018  
Saya yang menyatakan,



Mega Jeli Putri  
1311020011

## KATA PERSEMBAHAN

Sesungguhnya sesudah kesulitan ada kemudahan, maka apabila kamu telah selesai (dari sesuatu urusan), tetaplah bekerja keras (untuk urusan yang lain), dan hanya kepada Tuhan-mulah kamu berharap. (Q.S AL-Insyirah 6-8)

Segala puji dan syukur ku persembahkan kepada sang penggenggam langit dan bumi, dengan rahmat rahim yang menghampar melebihi luasnya angkasa raya. Dzat yang menganugerahkan kedamaian bagi jiwa-jiwa yang senantiasa merindu akan kemaha besaran-Nya.

Lantunan shalawat beriring salam penggugah hati dan jiwa, menjadi persembahan penuh kerinduan kepada sang revolusioner Islam, pembangun peradaban manusia yang beradab, Habibana wa Nabiyana Muhammad SAW...

Tetes peluh yang membasahi asa, ketakutan yang memberatkan langkah, tangis keputus asa yang sulit dibendung, dan kekecewaan yang pernah hadir kini menjadi tangisan penuh kesyukuran dan kebahagiaan yang tumpah dalam sujud panjang. Alhamdulillah maha besar Allah, sembah sujud sedalam qalbu hamba haturkan atas karunia dan rezki yang melimpah, kebutuhan yang tercukupi, dan kehidupan yang layak.

Dalam kesendirianku  
Kutatap diri dan bayangku  
Aku tersentak dari lamunan dan keterpanaan  
Menatap sebuah keberhasilan telah tercapai  
Tapi perjuangan belum usai...

Hari ini dengan izin-Mu Ya Allah  
Sebuah langkah keberhasilan kuraih jua  
Namun perjalanan masih panjang dengan beribu tantangan  
Aku pernah kalah, aku pernah salah, tapi aku akan tetap tegar  
Karena hidup adalah perjuangan yang butuh pengorbanan  
Dalam meraih cita-cita dan karya  
Semoga karunia-Mu awal keberhasilan masa yang akan datang

Seiring rasa syukur kepada-Mu Ya Allah  
Kupersembahkan karya kecil ini kepada Ayah dan Ibu tercinta  
Ku tulis petuahmu di hatiku  
Dengan cahaya tinta menyala  
Agar hati dan jiwa ini terang dari gelap  
Ketika fitrah dunia ingin melahap  
Terimakasih Ayah dan Ibu..

Karya kecil ini ku persembahkan untuk:

### **Ayah dan Ibu tercinta**

Terimakasih kepada ayah (Purdawarman) dan ibu tersayang (Roslaini). Tetesan keringatmu, jerih payahmu, doamu selalu menyertai langkahku. Dukungan Ayah dan Ibu adalah kekuatanku menyelesaikan karya ini. Nasehat yang membuatku tegar dan menatap ke depan akan artinya sebuah perjuangan. Aku tak akan lupa akan semua jerih payah yang engkau berikan untukku agar dapat menggapai cita-cita. Asaku kelak dapat membahagiakan dirimu sampai akhir hayat mu ayah dan ibu, Aamiin..

### **Keluargaku**

Buat adik-adikku tersayang (Yori Dwi Purwadi, Silvi Jelianti) terimakasih atas semangat yang telah diberikan, atas doa yang selalu dilantunkan. Berjuang terus untuk mencapai keberhasilan dan selalu patuhlah kepada ayah dan ibu. Buat semua keluarga besarku Amak Ibu, Amak Ayah, Uan Yal, Mak Cik Hendra, Mak Uniang Hendri, tek In, Pak Wil, Tek Ta, Pak Uo, dan sepupuku Oksi, Ridho, Zeno, Vela, Kesya, Rasya, dan Rehan. Terimakasih telah membantuku dari segi fisik dan materil.

### **Keluargaku di Kos Ucok**

Terimakasih kepda kakak-kakak, teman-teman, dan adik-adik kos ku tersayang, yang telah banayak membantu dalam memberikan pendapat, nasihat, dan doa (kak Anggi, kak Adha, kak Meri, kak Fatin, kak Yumni, kak Aya, Putri, Nifa, Lisa, Armi, Tia, Misda, Devi, Aulia, Tesa, Titin, Meli, Yulia, Ayu, Dewi, Ajel, Yesi, Feni, Ratna, Nisa, Isil.

By. **Mega Jeli Putri**

## ABSTRAK

Judul skripsi ini adalah **“Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura”** disusun oleh **Mega Jeli Putri, NIM. 1311020011**, Jurusan Sejarah Peradaban Islam, Fakultas Adab dan Humaniora, UIN Imam Bonjol Padang, tahun 2018.

Skripsi ini membahas tentang Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura, mencakup sejarah, hubungan dengan bandar-bandar di pantai barat Sumatera, kemajuan dan kemunduran, dan dampak pelabuhan tersebut terhadap perdagangan dan komoditas tani di Inderapura. Pembahasan ini menjadi menarik karena Pelabuhan Muaro Sakai merupakan pelabuhan yang terletak di pantai barat Sumatera pada masa Kesultanan Inderapura, yang mampu berkembang dan menjadi pusat perdagangan laut dan pedalaman, sehingga dapat dikatakan sebagai salah satu pelabuhan maritim di pantai barat Sumatera.

Penulisan skripsi ini menggunakan metode kualitatif historis dengan berbagai tahapan. Tahapan pertama, *heuristik* tahapan ini dilakukan dengan upaya pengumpulan sumber-sumber yang dapat memberikan informasi terhadap objek yang diteliti. Kedua, *kritik sumber* untuk mengetahui apakah sumber-sumber tersebut layak digunakan atau tidak dengan cara menyelidiki atau meneliti keaslian sumber dan menguji kandungan informasi yang diperoleh dari sumber. Ketiga, *sintesis* membuat jalinan fakta tersusun dan terkait sehingga membentuk rangkaian cerita sejarah yang logis. Keempat, *penulisan* yaitu memeparkan hasil penulisan dan mendeskripsikannya dalam bentuk karya tulis menggunakan pendekatan deskriptif-naratif untuk disajikan secara sistematis.

Berdasarkan kajian historis pembahasan ini penulis berkesimpulan bahwa, pada abad XVI-XIX pelabuhan ini pernah menjadi pelabuhan antar benua. Dahulu pelabuhan Muara Sakai di Pantai Barat Sumatera masa Kesultanan Inderapura disebut pelabuhan Samuderapura. Namun, seiring berjalannya waktu nama pelabuhan Samuderapura berubah menjadi pelabuhan Muaro Sakai, dikarenakan letak pelabuhan tersebut di wilayah Muaro Sakai atau di kenagarian Muaro Sakai. Menariknya pelabuhan ini terletak di tepi sungai, namun perdagangannya cukup berpengaruh di pantai barat Sumatera masa Kesultanan Inderapura. Hubungan perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai antara penduduk pribumi dengan pedagang asing, menjadikan kawasan Inderapura sebagai pusat perdagangan di pantai barat Sumatera. Kemajuan pelabuhan Muaro Sakai dapat dilihat dari adanya pelaku ekonomi yang ada di kawasan pelabuhan itu sendiri, baik penduduk pribumi maupun penduduk asing. Terjalannya hubungan dagang tersebut tentunya memberikan dampak baik maupun dampak buruk terhadap perdagangan di pelabuhan ini. Dampak baiknya adalah menjadikan pelabuhan ini ramai dikunjungi oleh para pedagang, dampak buruknya terlihat ketika adanya pengaruh Aceh dan Belanda yang saat itu paling dominan dalam hal perdagangan di Nusantara, berubah menjadi suatu sikap memonopoli perdagangan yang ada di sana bahkan juga menjadi bentuk kolonialisasi. Ramainya para pedagang yang melakukan perdagangan tentu mendorong masyarakat untuk meningkatkan hasil tani mereka yang nantinya akan diperjual belikan di pelabuhan.

## KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan tuntunan-Nya sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan. Salawat beriring salam buat Nabi Muhammad SAW, yang telah menuntun dan mengajarkan kepada umatnya keutamaan menuntut ilmu sehingga penulis dapat mengasah ilmu dan meningkatkan motivasi untuk tetap optimis dalam menyelesaikan skripsi ini dengan judul: **“Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura”**,

Berkat izin Allah SWT, proses terselesaikannya skripsi ini tidak lepas dari bimbingan, arahan, bantuan, dan dukungan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Rektor UIN Imam Bonjol Padang Bapak Dr. Eka Putra Wirman, MA dan Wakil Rektor beserta karyawan/karyawati UIN Imam Bonjol Padang.
2. Dekan Fakultas Adab dan Humaniora Bapak Dr. H. Yufni Faisol, M.Ag dan Wakil Dekan, beserta karyawan dan karyawan Fakultas Adab dan Humaniora, UIN Imam Bonjol Padang, yang telah memberikan fasilitas yang baik kepada penulis selama masa perkuliahan sampai penyelesaian skripsi ini.
3. Ketua Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam Bapak Mhd. Ilham, S.Ag., S.Sos., M.Hum dan Sekretaris Jurusan Sejarah dan Peradaban Islam Hasri Fendi, SS., M.Pd UIN Imam Bonjol Padang.
4. Bapak Drs. Irhas A. Shamad, M.Hum selaku pembimbing I dan Bapak Erman, M.Ag., M.Hum selaku pembimbing II yang penulis hormati. Terimakasih telah bersedia menyisihkan waktu, perhatian, kesabaran, dan bimbingan yang penuh tanggung jawab selama penulis menyusun dan menyelesaikan skripsi.

5. Bapak Dr. Sudarman, S.Hum., MA. Selaku dosen Penasehat Akademik (PA) yang telah memberikan arahan dan nasehat untuk penulis, sehubungan dengan perkuliahan dan penyelesaian skripsi.
6. Bapak dan Ibu dosen yang mengajar di Fakultas Adab dan Humaniora, UIN Imam Bonjol Padang yang telah memberikan ilmu pada penulis semoga bermanfaat untuk kedepannya.
7. Karyawan perpustakaan UIN Imam Bonjol Padang yang telah memberikan pelayanan pinjamam buku-buku dalam penulisan skripsi.

Terisrimewa keluargaku tercinta, Ayahanda Purdawarman dan Ibu tersayang Roslaini yang selalu memberikan semangat, motivasi, arti hidup dalam asuhan dan didikannya. Pengorbana yang mungkin ananda tidak sanggup untuk membalasnya. Kedua adikku Yori Dwi Purwadi dan Silvi Jeliati yang selalu memberi kebahagiaan untukku dan seluruh keluargaku tercinta terimakasih telah memberi perhatian dan kasih sayang untukku.

Doa dan harapan penulis, semoga apa yang telah dilakukan mendapat ganjaran yang setimpal dari Allah SWT. Penulis mengharapkan karya ilmiah ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak, khususnya bagi penulis sendiri, Aamiin Ya Rabbal 'Alamin.

UIN IMAM BONJOL  
PADANG

Padang, 05 Februari 2018

Penulis

**MEGA JELI PUTRI**  
**1311020011**



## DAFTAR ISI

### HALAMAN SAMPUL

<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>ii</b>
<b>PENGESAHAN TIM PENGUJI .....</b>	<b>iii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>

### BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan dan Batasan Masalah.....	6
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	7
D. Penjelasan Judul .....	8
E. Tinjauan Pustaka .....	9
F. Metode Penelitian.....	11
G. Sistematika Penulisan.....	13

### BAB II LETAK DAN HASIL UTAMA KOMODITAS PERDAGANGAN

A. Geografis Wilayah Pelabuhan Muaro Sakai.....	14
B. Sejarah Berdirinya Pelabuhan Muaro Sakai.....	18
C. Pemasok dan Komoditas Perdagangan.....	21
D. Sarana dan Prasarana Pelabuhan Muaro Sakai.....	32

### BAB III KEKUASAAN DAN KEGIATAN PERDAGANGAN

A. Kebijakan Kesultanan Inderapura terhadap Pelabuhan Muaro Sakai.....	37
B. Hubungan Pelabuhan Muaro Sakai dengan Bandar-bandar dagang di Pantai Barat Sumatera .....	42
C. Kemajuan dan Kemunduran Perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai ..	47
D. Dampak Pelabuhan Muaro Sakai terhadap Perdagangan dan Komoditas Pertanian di Inderapura. ....	59

## **BAB IV PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	64
B. Saran .....	66

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Pantai barat Sumatera pernah memiliki peranan penting selama beberapa abad sebagai bandar (pelabuhan) dagang terpenting di Nusantara, terutama bagian Barat. Pantai barat Sumatera banyak didatangi oleh para pedagang, baik pedagang lokal maupun asing. Sepanjang pantai barat Sumatera juga terdapat banyak muara sungai, teluk dan tanjung. Pada beberapa muara sungai tumbuh pemukiman penduduk yang sebagian diantaranya pernah menjadi pusat kegiatan ekonomi dan politik yang relatif penting untuk kawasan pantai barat Sumatera. Beberapa sungai yang mengalir dan bermuara di pantai barat mempunyai peran ekonomis yang relatif penting dalam hal perdagangan, diantaranya adalah Sungai Singkel, Batang Gadis atau Singkuang, Batang Natal, Batang Masang, Batang Antokan, Batang Anai, Batang Arau atau Sungai Padang, dan Sungai Batang Indrapura.<sup>1</sup>

Kajian mengenai Pelabuhan Muaro Sakai ini terletak di wilayah Pesisir Selatan. Nama Pesisir Selatan berasal dari istilah di masa penjajahan Belanda dulu, yaitu *afdeling zuid beneden landen* (dataran rendah bagian selatan). ketika itu tahun 1903 Kerajaan Bandar Sepuluh Inderapura dan Kerinci dikuasai Belanda, yang kemudian menjadi *afdeling* dan dipimpin asisten residen yang berkedudukan di Inderapura<sup>2</sup> sebagai pusat pemerintahan. Melalui

---

<sup>1</sup>Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*, (Jogjakarta: Ombak, 2007), h.22-23

<sup>2</sup>Secara etimologis ada beberapa pendapat tentang asal-usul nama Indrapura. Indra berarti dewa, yakni dewa tertinggi Batara Indra atau Dewa Indra, Sri Maharaja Indra Dewa. Pura artinya

UU Nomor 12 tahun 1956 daerah ini berstatus sebagai Kabupaten Dati II Pesisir Selatan Kerinci, dan baru pada 1957 sah menyanggah nama Pesisir Selatan

Pesisir Selatan terletak pada  $0^{\circ} 59' - 2^{\circ} 28, 6'$  Lintang Selatan  $100^{\circ} 19' - 101^{\circ} 18$  Bujur Timur, dengan luas daerah  $5749,89 \text{ km}^2$ , yang memanjang dari utara ke selatan dengan panjang pantai lebih kurang 234 km. posisi geografis Kabupaten Pesisir Selatan, sebelah utara berbatasan dengan Kota Padang, sebelah selatan dengan Propinsi Bengkulu, sebelah timur dengan Kabupaten Solok dan Propinsi Jambi, dan sebelah barat dengan Samudera Indonesia.<sup>3</sup>

Selain memiliki posisi geografis yang sangat menguntungkan yakni berada di pantai barat Sumatera, Inderapura juga memiliki potensi alam yang kaya akan emas dan lada pada masa kejayaan Kesultanan Inderapura. Emas yang dihasilkan negeri ini di dapat dari proses pendulangan yang dilakukan penduduk di kawasan aliran sejumlah sungai yang ada di kawasan itu. Emas sebagai komoditas perdagangan Inderapura juga didapat dari proses penambangan yang dilakukan di daerah pedalaman (termasuk daerah Kerinci).

Selain itu lada hitam yang menjadi komoditas niaga andalan Inderapura juga

---

tempat atau negeri. Jadi Inderapura adalah negeri tempat kedudukan Dewa Indra, Negeri Sri Maharaja Indra warman Dewa. Pendapat lain mengatakan bahwa kosakata indra berasal dari indra sejati, menjadi indrajati dan berubah bunyi menjadi Indojadi, berarti Raja Asli, Raja Sejati, sementara Pura berasal dari kata Puro artinya Uncang, atau kantong tempat batu-batu permatamilik raja. Dalam riwayatnya dikatakan puro raja tersebut jatuh kedalam air, hilang dan tidak ditemukan lagi, maka air tersebut dengan lokasi tempatnya disebut Air Puro yang akhirnya negeri tersebut kemudian berubah nama menjadi Inderapura yang lidah masyarakat Inderapura menyebutnya Indopuro/Indopugho yang artinya puro raja atau puro dewa. (Dilihat dari Embral Jamal, *Menelusuri Jejak dari SejarahManuskripKesultanan Inderapura*, melalui <https://lubukgambir.wordpress.com/2012/06/29/menelusuri-jejak-sejarah-manuskrip-kesultanan-inderapura/>, diunduh tgl 20-12-17).

<sup>3</sup>Agus Supangat, *Identifikasi dan Inventarisasi Sumber Daya Arkeologi Laut di Kabupaten Pesisir Selatan Sumatera Barat*, (Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non Hayati, Badan Riset Kelautan dan Perikanan, Departemen Kelautan dan Perikanan, 2006), h.17.

didatangkan dari daerah-daerah yang terdapat di sekitarnya, dengan kata lain Inderapura menjadi *stapelplaats* (pusat pengumpulan) bagi komoditas ini sebelum dijual kepada para pembeli.<sup>4</sup>

Inderapura tampil sebagai bandar pelabuhan di mulai semenjak runtuhnya perdagangan di Malaka tahun 1511. Dimana saat itu Malaka sebagai pusat sekaligus jalur perdagangan Internasional. Arus perdagangan yang tadinya melalui Selat Malaka, beralih ke pantai barat Sumatera dan Selat Sunda. Seperti dalam kasus Aceh dan Banten, merica memberikan pengaruh bagi pertumbuhan perdagangan di Inderapura, meskipun saat itu Inderapura belum dapat dikatakan mencukupi segala fasilitas untuk dapat dikatakan sebagai pelabuhan. Seperti yang ditunjukkan oleh sebuah laporan Belanda tahun 1616 yang mencatat bahwa lada berasal dari Inderapura.<sup>5</sup>

Lada hitam (merica) merupakan komoditi yang paling dicari oleh berbagai kekuatan politik pada rentang waktu abad ke 17-18 M. Khusus untuk Inderapura sebagai daerah penghasil komoditi lada di kawasan pantai barat Sumatera, sehingga banyaknya kekuasaan politik regional dan Internasional yang pernah menjalin kontak dagang untuk mencari komoditi lada di pelabuhan Muaro Sakai masa Kesultanan Inderapura, diantaranya adalah

---

<sup>4</sup>Gusti Asnan, *Inderapura dalam Jaringan Regional Internasional*, (Padang: Fakultas Adab dan Humaniora IAIN IB Padang, *Jurnal Tabuah, Kebudayaan Islam*, Vol.XVII, No.2, 2014), h. 8.

<sup>5</sup>J. Kathirithamby-Wells, *"The Inderapura Sultanate: The Foundation of its Rise and Decline, from the Sixteenth to the Eighteenth Century"* h. 65, (dilihatdari[http://www.jstor.org/stable/3350957?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/3350957?seq=1#page_scan_tab_contents))

Kesultanan Banten, Kesultanan Aceh Darussalam, kolonial Belanda (VOC) dan Inggris.<sup>6</sup>

Sebagai pelabuhan yang berbasis perdagangan regional dan Internasional, tentunya hubungan perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai meliputi pelabuhan-pelabuhan yang berada di kawasan pantai barat Sumatera, bahkan juga dengan pedagang-pedagang asing. Hubungan perdagangan ini tentunya memberikan kemajuan maupun kemunduran dalam hal perdagangan dan kekuatan politik Kesultanan Inderapura itu sendiri. Selain itu tentunya juga dapat meningkatkan perekonomian masyarakat dalam hal perdagangan dan pertanian di kawasan Inderapura itu sendiri.

Berbicara mengenai kegiatan bongkar muat barang perniagaan di masa Kesultanan Inderapura ini, Pelabuhan Muaro Sakai tidak kalah menariknya dengan pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di wilayah Indonesia. Pada masa kolonial Belanda menjalin hubungan dagang dengan Inderapura, di sungai Muaro Sakai dibangun sebuah pelabuhan maritim dilengkapi dengan bangunan hanggar bongkar muat berbagai hasil komoditi hasil bumi Inderapura. Jarak pelabuhan Muaro Sakai dengan Samudera Hindia lebih kurang 7 km ke arah pedalaman. Selain hanggar bongkar muat, Belanda juga membangun sebuah gudang penyimpanan garam yang berasal dari Jawa sebagai alat barter dengan masyarakat yang memiliki komoditi lada dan kopi maupun komoditi lain yang akan diperjual belikan.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup>Gusti Asnan, *op.cit.*, h. 15.

<sup>7</sup>*Ibid.*,h. 21.

Bangunan-bangunan tersebut sampai saat ini masih terlihat peninggalannya, namun tidak terawat lagi dengan baik sebagai sebuah bangunan cagar budaya. Sisa bangunan-bangunan itu saat ini dimanfaatkan dan dialih fungsikan oleh masyarakat untuk kegiatan ekonomi seperti kedai kopi, futsal (tepat di bangunan hangar bongkar muat) dan kantor Bamus (gudang penyimpanan komoditi). Dilihat dari lokasi Pelabuhan Muaro Sakai ini adalah pelabuhan yang berada di tepi sungai, namun mampu berperan dalam mendukung perekonomian masyarakat, yaitu sebagai jalur transportasi dan perdagangan antar kota-kota pantai. Hal ini tentu menjadi suatu hal yang menarik dari lokasi pelabuhan Muaro Sakai dan eksistensinya sebagai pelabuhan maritim masa Kesultanan Inderapura.

Komoditas perdagangan yang berasal dari Bandar X terdiri dari Batangkapeh, Taluk, Taratak, Surantih, Ampiang Parak, Kambang, Lankitan, Pelangai, Sungaitunu, Pungasan serta daerah-daerah di Selatannya, seperti Air Haji dikumpulkan di Inderapura. Pengumpulan berbagai komoditas perdagangan itulah kontak dagang antar sesama kota pantai barat Sumatera terjalin.<sup>8</sup> Banyak pedagang-pedagang mancanegara, seperti Cina, Inggris, India, Spanyol melakukan hubungan dagang dengan Inderapura. Pada masa dahulu ada yang namanya “pencalang” atau perahu sebagai alat angkutan pedagang-pedagang dari Nusantara. Hal yang mendukung Muaro Sakai menjadi pelabuhan maritim dikarenakan letaknya yang strategis menjadi tempat bertemunya sungai-sungai

---

<sup>8</sup>*Ibid.*, h.32.

besar, seperti Sungai Sindang, Batang Air Lunang, Batang Tapan, Batang Air Inderapura, dan sungai-sungai kecil lainnya.<sup>9</sup>

Pelabuhan yang berada di Muaro Sakai ini sama halnya dengan pelabuhan-pelabuhan lain di wilayah Indonesia, di mana juga banyak memberi peran dalam hubungan dagang dengan wilayah lain di Indonesia dan kehidupan masyarakat sekitarnya. Lokasi dari pelabuhan Muaro Sakai ini juga telah menjadi pusat kekuasaan kerajaan Inderapura. Meskipun demikian, sejarah pelabuhan Muaro Sakai ini hanya sedikit disinggung dalam historiografi nasional dan Minangkabau, dan belum penulis temukan penelitian mendalam tentang Pelabuhan Muaro Sakai ini secara khusus. Karena itu, penulis tertarik untuk meneliti aspek-aspek kesejarahan mengenai pelabuhan Muaro Sakai yang kemudian ditulis dalam bentuk skripsi dengan judul, **“Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura.”**

## **B. Rumusan dan Batasan Masalah**

Penelitian ini mengkaji tentang pelabuhan Muaro Sakai di pantai barat Sumatera pada masa Kesultanan Inderapura. Rumusan masalah ini diarahkan untuk menjawab beberapa pertanyaan penelitian, yaitu:

1. Bagaimana sejarah perkembangan Pelabuhan Muaro Sakai pada masa Kesultanan Inderapura sehingga disebut sebagai pelabuhan maritim?
2. Bagaimana hubungan Pelabuhan Muaro Sakai dengan bandar dagang di Pantai Barat Sumatera?
3. Bagaimana kemajuan dan kemunduran Pelabuhan Muaro Sakai?

---

<sup>9</sup>Tim Imadudin, dkk, *Inderapura Kerajaan Maritim dan Kota Pantai di Pesisir Selatan Pantai Barat Sumatera*, (Padang: Balai Kajian Sejarah dan Tradisional Padang, 2003), h.47.



4. Bagaimana dampak Pelabuhan Muaro Sakai terhadap perdagangan dan komoditas pertanian di Inderapura?

Kemudian batasan masalah penelitian ini terdiri dari batasan temporal, spasial dan tematis. Batasan temporal penelitian ini adalah abad 16-19 M, dikarenakan pada masa itulah masa Kesultanan Inderapura memberikan peran terhadap berbagai segi kehidupan masyarakat dan aktifnya perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai. Batasan Spasial adalah pelabuhan Muaro Sakai Inderapura, Kecamatan Pancung Soal, Kabupaten Pesisir Selatan. Kemudian batasan tematis adalah pelabuhan Muaro Sakai di pantai barat Sumatera masa Kesultanan Inderapura, terutama aspek latar belakang sejarah dijadikan sebagai pelabuhan maritim, perkembangan, hubungannya dengan bandar dagang, kemajuan dan kemerosotan Pelabuhan Muaro Sakai, serta dampak pelabuhan tersebut terhadap komoditas dagang dan pertanian di Inderapura.

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Tujuan penelitian ini secara umum adalah untuk mengetahui sejarah Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera. Sejalan dengan rumusan masalah, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut;

1. Untuk mengetahui sejarah perkembangan pelabuhan Muaro Sakai pada masa Kesultanan Inderapura sehingga disebut dengan pelabuhan maritim.
2. Menguraikan hubungan Pelabuhan Muaro Sakai dengan bandar dagang di Pantai Barat Sumatera.
3. Menjelaskan kemajuan dan kemunduran Pelabuhan Muaro Sakai.

4. Mendeskripsikan dampak Pelabuhan Muaro Sakai terhadap perdagangan dan komoditas pertanian di Inderapura.

Kemudian kegunaan penelitian ini lebih jauh adalah sebagaimana diuraikan di bawah ini;

1. Untuk menambah pengetahuan penulis tentang peranan pelabuhan Muaro Sakai di pantai barat Sumatera masa Kesultanan Indrapura.
2. Untuk menambah ilmu dan wawasan penulis dalam mengungkap dan mengolah sumber mengenai peranan pelabuhan Muaro Sakai di pantai barat Sumatera.
3. Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan di Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang, yaitu Sarjana Humaniora (S.Hum).

#### **D. Penjelasan Judul**

Untuk memudahkan para pembaca dalam memahami judul penelitian ini, maka perlu penjelasan dari judul ini, yaitu:

“Pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera Masa Kesultanan Inderapura” adalah pelabuhan yang terletak di Nagari Muaro Sakai, Kecamatan Pancung Soal, Kabupaten Pesisir Selatan. Dahulu pelabuhan ini merupakan daerah administrative pantai barat Sumatera tepatnya masa Hindia Belanda dari Inderapura di selatan hingga Singkel di utara.<sup>10</sup> Dilihat dari lokasinya pelabuhan ini terletak di tepi sungai, arusnya terus mengalir ke Muara Gedang (menuju muara laut). Berbeda dengan pelabuhan lainnya yang kebanyakan

---

<sup>10</sup>Gusti Asnan, op.cit., h.10.

berada langsung di tepi laut, namun pelabuhan ini mampu menjadi pelabuhan maritim yang basis perdagangannya regional dan internasional dengan adanya komoditas unggulan lada dan emas, walaupun sarana dan prasarana pelabuhan ini tidak seperti pelabuhan yang lengkap seperti umumnya. Pelabuhan Muara Sakai ini aktif dalam perdagangan masa Kesultanan Inderapura. Sehingga dari kebijakan politik inilah nantinya pelabuhan semakin ramai didatangi oleh para pedagang.

#### **E. Tinjauan Kepustakaan**

Sejauh studi yang penulis lakukan di perpustakaan Fakultas Adab dan Humaniora, Perpustakaan Pusat Universitas Islam Negeri (UIN) Imam Bonjol Padang, penulis belum menemukan penelitian yang mengangkat tema ini. Penelitian mengenai masalah pelabuhan memang sudah banyak dilakukan oleh ilmuan dan peneliti sejarah, tesis yang ditulis oleh Refni Yulia pada Program Studi Ilmu Sejarah, Universitas Andalas Padang 2012. Tesis ini membahas tentang *Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) Pada Masa Kolonial Belanda 1892-1942*. Dalam karyanya ini, Refni Yulia menceritakan dengan panjang lebar bagaimana pertumbuhan dan perkembangan Pelabuhan Teluk Bayur dan sejarah pelabuhan sebelumnya, yaitu Pelabuhan Muaro di Padang dan Pulau Pisang di Tarusan.

Selain Refni Yulia, Tim Peneliti Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang juga sudah menyinggung Pelabuhan Muara Sakai dalam penelitian yang berjudul *Dinamika Sistem Birokrasi Pada Masa Kesultanan Indrapura Abad XVI- Awal Abad XX M.* kajian di dalamnya memuat beberapa

uraian mengenai Pelabuhan Muaro Sakai dalam perkembangan ekonomi Kesultanan Inderapura dan jaringan koneksitas regional dan internasional Inderapura. Kajian dari penelitian ini lebih fokus mengenai pemerintahan dan struktur birokrasi Kesultanan Inderapura, sistem dan mekanisme suksesi kepemimpinan dalam lingkungan Kesultanan Inderapura, dan perkembangan kehidupan keagamaan. Hal yang hampir sama dilakukan pula jauh sebelumnya oleh Gusti Asnan dalam karyanya yang judul *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Gusti Asnan juga sudah membahas tentang perdagangan di Pantai Barat Sumatera. Di dalamnya dijumpai uraian yang membahas komoditas hasil alam di Inderapura dan keberadaan Indrapura sebagai salah satu pelabuhan penting di antara daerah di Pesisir Barat Sumatera, seperti Barus, Air Bangis, Pariaman dan daerah lainnya dalam perdagangan berbagai komoditi dengan Belanda dan Aceh.

Buku yang ditulis oleh Mhd. Nur yang berjudul *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera pada Abad ke-19 Sampai Pertengahan Abad ke-20* juga menyinggung masalah pelabuhan. Dalam buku ini disebutkan bahwa Sibolga menjadi bandar dagang yang ramai di Pesisir Barat Pulau Sumatera selama abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20. Buku ini juga menuliskan tinjauan mengenai Pantai Barat Sumatera pada masa kolonial Belanda dan menyebutnya *Sumatra's Westkust* yang meliputi wilayah *Padang Bovenlanden* (Padang Darat), *Padang Benedenlanden* (Padang Pesisir), dan *Tapanoelie* (Tapanuli). Bagian daerah tersebut jatuh di bawah pengawasan dan kekuasaan ekonomi Belanda pada pertengahan abad ke-17. Mhd Nur juga menuliskan

sedikit mengenai bandar-bandar utama pantai barat pada abad ke-17 dan di antaranya adalah Bandar X, Padang, Pariaman, Tiku, Air Bangis, Natal, Batumundam, Sibolga, Singkil, dan Susoh.

Sejauh studi yang penulis lakukan terhadap buku dan hasil penelitian yang telah ditemukan belum ada yang membahas khusus tentang Pelabuhan Muaro Sakai di pantai barat Sumatera. Penulis merasa bahwa penelitian ini penting dilakukan agar kita dapat mengetahui bahwa pada masa Kesultanan Inderapura terdapat pelabuhan yang memberikan peranan besar dalam hal perniagaan di kawasan pantai barat Sumatera.

#### **F. Metode Penelitian**

Penulis menggunakan metode penelitian sejarah dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Heuristik

Suatu metode yang berkaitan dengan proses pencarian dan pengumpulan sumber-sumber yang dapat memberikan informasi yang berhubungan dengan topik penelitian. Sumber primer penulis diambil dari dokumen yang berasal dari daerah Inderapura dan melakukan wawancara dengan narasumber yang dapat memberikan informasi terkait dengan penelitian ini. Sedangkan sumber sekunder berasal dari buku-buku, jurnal, dan internet yang berkaitan dengan pelabuhan Muaro Sakai.

## 2. Kritik Sumber

Setelah sumber didapatkan, langkah selanjutnya adalah melakukan kritik sumber untuk mengetahui apakah sumber-sumber tersebut layak digunakan atau tidak. Semua sumber akan diuji melalui kritik ekstern maupun kritik intern. Kritik ekstern berfungsi untuk menyelidiki atau meneliti keaslian atau otentisitas sumber. Apakah sumber tersebut masih asli atau tidak. Sedangkan pada kritik intern berfungsi untuk melakukan pengujian kesahihan atau kredibilitas kandungan informasi yang diperoleh dari sumber-sumber yang didapatkan.<sup>11</sup>

## 3. Sintesis

Tahap ini sumber yang telah terkumpul akan dirumuskan menjadi fakta, untuk selanjutnya di sintesis yaitu membuat jalinan fakta tersusun dan terkait dalam satu keseluruhan hingga membentuk rangkaian cerita sejarah yang logis. Kelogisan dalam cerita sejarah dititik-beratkan kepada hubungan antara fakta yang didapat dari sumber-sumber sejarah dengan penjelasan atau keterangan yang didapat tentang hubungan fakta-fakta tersebut.<sup>12</sup>

## 4. Penulisan

Pada tahap penulisan, penulis berusaha untuk memaparkan hasil penelitian dan mendeskripsikannya dalam bentuk karya tulis dengan

---

<sup>11</sup>Irhas A. Shamad, *Ilmu Sejarah*, (Jakarta: Hayfa Press, 2003), h.95.

<sup>12</sup>*Ibid.*, h. 99.

menggunakan pendekatan deskriptif-naratif, untuk mencapai hasil secara umum dalam pembahasan ini akan disajikan secara sistematis.

## **G. Sistematika Penulisan**

Sebagai pedoman dan memudahkan penulis dalam melakukan penelitian, makasistematika penulisan adalah sebagai berikut:

- BAB I** : Pendahuluan yang berisi tentang latar belakang masalah, rumusan dan batasan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, tinjauan pustaka, penjelasan judul, dan sistematika penulisan.
- BAB II** : Menceritakan tentang letak dan lokasi pelabuhan Muaro Sakai, ditinjau dari segi wilayah geografisnya pada masa Kesultanan Inderapura. Sejarah berdirinya pelabuhan Muara Sakai yang didukung oleh faktor politik Kesultanan Inderapura itu sendiri sehingga menciptakan perdagangan berbasis regional dan internasional dengan adanya komoditas unggulan yang perjual belikan di pelabuhan seperti lada dan emas, walaupun sarana dan prasaran di pelabuhan dapat dikatakan tidak begitu memadai untuk dikatakan sebagai sebuah pelabuhan seperti umumnya.
- BAB III** : Kebijakan sultan Inderapura dalam hal politik dan ekonomi dengan para pedagang terutama Aceh dan Belanda yang saat itu merupakan kekuatan yang paling berpengaruh dalam hal perdagangan di Nusantara. Selain itu hubungan dagang di pelabuhan Muaro Sakai juga meliputi bandar-bandar yang ada di sepanjang pantai barat Sumatera, sehingga hubungan dagang

tersebut dapat memberikan kemajuan dan kemunduran di pelabuhan maupun kekuatan politik Kesultanan Inderapura serta dampaknya terhadap perdagangan dan komoditas pertanian di Inderapura.

BAB IV : Penutup yang berisikan kesimpulan dan saran.





## BAB II

### LETAK DAN HASIL UTAMA KOMODITAS PERDAGANGAN

#### A. Geografis Wilayah Pelabuhan Muaro Sakai

Pelabuhan Muaro Sakai berada di bawah pengaruh kekuasaan kerajaan Inderapura yang terletak dikesatuan administrative Kecamatan Pancung Soal, Kabupaten Pesisir Selatan Provinsi Sumatera Barat sekarang. Dilihat dari lingkup wilayah administratif sekarang maka posisi geografisnya terletak dari Utara ke Selatan yaitu:  $1^{\circ},41-2^{\circ},24$  Lintang Selatan  $100^{\circ},51-101^{\circ},17$  Bujur Timur dengan luas wilayah  $740 \text{ Km}^2$ . Sebelah Utara berbatasan dengan Linggo Sari Baganti, sebelah Selatan berbatasan dengan Lunang Silaut, sebelah Timur berbatasan dengan Basa Ampek Balai-Tapan dan sebelah Barat berbatasan dengan Samudera Indonesia. Inderapura berada di daratan rendah dari topografi umum wilayah Kabupaten Pesisir Selatan yang berbukit-bukit. Wilayahnya yang terdiri dari daratan rendah dan lebih dekat ke pantai memungkinkan daerah ini tumbuh menjadi pelabuhan niaga dan bandar dagang penting di kawasan Pantai Barat pada masa lalu.

Pada masa pemerintahan Kesultanan Inderapura, wilayah geografis Inderapura sangat luas meliputi daerah-daerah, di utara berbatasan dengan Sikilang Air Bangis-Batang Toru (Batak), di bagian selatan berbatasan dengan Taratak Air Hitam Muara Ketaun, di timur berbatasan dengan *Durian Ditakuk Rajo*, nibung balantak basi, lingkaran Tanjung Simalindu (sepadan Jambi), dan di barat berbatasan dengan laut lepas, *ombak nan badabua* (Samudera Indonesia).<sup>13</sup>

Keadaan geografis selanjutnya berubah lagi pada masa VOC (kolonial Belanda). Daerah kekuasaan Kesultanan Inderapura yang sebelumnya masuk dalam

---

<sup>13</sup>Gusti Asnan, dkk, *Dinamika Sistem Birokrasi pada Masa Kesultanan Inderapura Abad XVI- Awal Abad XX M*, (Padang, 2012)h. 15-16.

gugusan wilayah *Sumatra's Westkust*.<sup>14</sup> Pada masa ini daerah-daerah di sepanjang Pantai Barat yang disebutkan di atas, yang semula masuk dalam kekuasaan Inderapura, secara bertahap dipersempit oleh Belanda. Satu demi satu daerah tersebut dilepaskan oleh Belanda dan Inggris dari ikatan administratif Inderapura. Puncaknya terjadi ketika jabatan Sultan dihapus Belanda dan diganti dengan jabatan *Regen*. Pada masa ini wilayah semakin menyusut, apalagi wilayah di bagian selatan, muko-muko, yang pada masa ke Sultanan masuk wilayah administratif Inderapura, dilepaskan secara paksa oleh Inggris. Untuk menggantikan kedudukan Sultan, seorang *regen* diangkat. Semenjak itu Inderapura masuk dalam *afdeeling* Painan. Terakhir, Inderapura menjadi bagian dari *afdeeling* Balai Selasa.<sup>15</sup>

Secara topografis, daerah-daerah di bawah kekuasaan Kesultanan Inderapura terdapat beberapa sungai dan danau yang dahulu menjadi salah satu sumber kehidupan masyarakat, terutama sebagai urat nadi ekonomi dan lahan aset perikanan darat. Sungai-sungai yang terdapat di wilayah Inderapura yang nantinya menjadi titik temu perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai. *Pertama*, Sungai Sindang, berhulu di Gunung Sarang kemuning, diperkuat dengan adanya Sungai Lasi dan Sungai Air Gasang. Mengalir terus ke Sungai Rumbai, Sungai Gedang, Sungai Panjang, Sungai Keri. Arus berbelok ke utara bertemu Batang Air Pandan dan bersatu dengan arus Batang Air Lunang di pertigaan danau Pinggan.

*Kedua*, Batang Air Lunang, bersumber dari dua hulu besar anak air Gunung Sarang Kemuning dan hulu Batang Air Saro, Sungai Sikabu yang bersumber pula dari Bukit Sasaran Kayu Gading. Kemudian terus ke barat melintasi Lunang dan Danau

---

<sup>14</sup>Sumatera Westkust adalah kesatuan wilayah kekuasaan ekonomi dan politik administratif Belanda yang dimaksudkan yaitu merentang dari Inderapura di selatan hingga Singkel di utara, dilihat dalam buku Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barata Sumatera*, (Jogjakarta: Ombak, 2007), h. 11.

<sup>15</sup>*Ibid.*, h. 17.

Parang yang debit airnya diperbesar oleh Sungai Kumbang Gadang dan Sungai Kumbang Ketek serta Sungai Ruyung. Gabungan arus Sungai Sindang dan Batang Air Lunang mengalir ke Danau Kesik, terus ke Danau Padang bertemu dengan Sungai Air Bajurung tidak jauh kemudian bergabung dengan Batang Tapan.

*Ketiga*, Batang Tapan di hulu bagian timur dari Kerinci, mengalir ke barat diperkuat Sungai Dalam, Air Sako, Air Palajang Dalam, bertemu Lubuk Batu Tunggal, Lubuk Kubu. Arus dari utara diperkuat Sungai Panadah, Sungai Gambir melintas dekat Bukit Lubuk Ubai bertemu dengan Lubuk Kubu. Arus terus melintasi tapan, terus ke barat sedikit mengalir ke utara bertemu Sungai Tinuri, Sungai Talang, Sungai Pulai Bangaung, Sungai Gajah, Sungai Palang. Arus bertemu dengan Air Tapan Ketek yang sungainya cukup besar terus menuju anak sungai dari Bukit Air Panggang diperkuat Sungai Batang berhulu dari Jambi dan Gunung Galam, Gunung Pandan Kecil dan Gunung Sibilusus. Dari pertigaan Batang Tapan dan Air Tapan Kecil arus mengalir ke barat bertemu di pertigaan Sungai Sindang dan Batang Air Lunang tidak jauh dari Air Bajurung. Arus besar terus mengalir ke Muara Sakai. Tidak jauh dari Muara Sakai arus bertemu dengan Air Betang berhulu Batang Air Inderapura. Hulu Air Betang ini diperkuat oleh Batang Air Sambar, Air Rumbai sebelah timur Gunung Ijau. Arus juga bertemu dengan air batu mengalir melintasi Lubuk Koto Pandan terus ke Muara Sakai. Arus sungai ini terus mengalir melintasi Lubuk Gedang diperkuat Air Pelokan, terus ke Muara Gedang. Muara Gedang diperkuat gabungan dua Sungai Sirah dan Sungai Bantaian. Demikian besarnya muara sungai ini di tengahnya mengapung dua pulau kecil yang bersejarah bagi Inderapura yakni Pulau Rajo dan Pulau puti.

*Keempat*, Sungai Silaut. Sungai ini juga berhulu di Bukit Sasaran Kayu Gading terus ke arah laut membelok ke selatan, diperkuat Sungai Nepai, Sungai Batu

Nipis, Sungai Gendawang, Sungai Baajaban, Air Hitam, Air Muaro Terurai Bunga terus ke Muara Tasambur di utara Sungai Mingkuang.

Selain empat sungai besar yang disebut diatas masih banyak lagi sungai-sungai kecil diantaranya Air Lubuk Sitayang, Batang Malapang, Batang Nilau, Btang Sikayang, Batang Bukit Karang Putih, Batang Singakarak, Batang Pangiang, Batang Bukit Kayu Jambak, Sungai Gemuruh, Sungai Ruyung, Sunagi Tamiak dan lain-lain.<sup>16</sup>

Kita sadari atau tidak, sungai memberikan peranan yang sangat besar dalam kajian sejarah Pulau Sumatera, khususnya sejarah yang berkenaan dengan keberadaan kerajaan-kerajaan, terbukti bahwa hampir semua pusat kerajaan berada di kawasan sepanjang aliran sungai. Ada dua lokasi utama yang menjadi pusat kerajaan; *pertama*, kawasan bagian tengah aliran sungai (kawasan yang relatif jauh dari muara sungai) dan *kedua*, kawasan muara sungai atau tidak jauh dari muara sungai.<sup>17</sup>

Hampir semua pusat kerajaan di pantai barat Sumatera berada di kawasan muara sungai (pinggir laut). Hal ini tidak hanya dilihat dari letak geografis, namun juga bisa dikaitkan dengan strategi pertahanan dan perlindungan diri oleh penguasa setempat dari gangguan bajak laut. Sama adanya dengan pelabuhan Muaro Sakai yang letaknya di kawasan muara sungai.<sup>18</sup>

## **B. Sejarah Berdirinya Pelabuhan Muaro Sakai**

Kesultanan Inderapura ini merupakan episode penting dalam perjalanan sejarah perkembangan Kerajaan Islam Melayu di Nusantara. Kesultanan ini berawal dari Kerajaan Air Pura, kemudian berlanjut ke Kerajaan Inderajati abad XII-XVI,

---

<sup>16</sup>Yulizal Yunus, dkk, *Kesultanan Inderapura dan Mande Rubiyah di Lunang Spirit Sejarah dari Kerajaan Bahari hingga Semangat Melayu Dunia*, (Padang: IAIN-IB Press, 2002), h. 18-20.

<sup>17</sup>Gusti Asnan, *Sungai dan Sejarah Sumatera*, (Yogyakarta: Ombak, 2016), h. 82.

<sup>18</sup>*Ibid.*, h. 84.

Kesultanan Inderapura abad XVI-XIX, dan Kesultanan Inderapura dengan kepemimpinan Regen abad XIX-XX.<sup>19</sup>

Dahulu Muara Sakai disebut dengan Batang Sakai, kemudian Muara Sakai menjadi sebuah perkampungan di Inderapura karena posisinya yang strategis dan menjadi tempat bertemunya sungai-sungai besar seperti Sungai Sindang, Batang Air Lunang, Batang Tapan, Batang Air Inderapura (Sungai Batang) dan sungai kecil-kecil lainnya yang berpotensi sebagai basis pelabuhan. Muara Sakai menjadi kota pantai yang ramai abad XVI-XIX pernah mempunyai pelabuhan antar benua dimungkinkan pelabuhan Samudrapura. Sisa-sisa bangunannya masih dapat ditemukan di wilayah Inderapura, Kenagarian Muaro Sakai. Di pelabuhan Muara Sakai ini tempat perdagangan lada dan emas dalam jaringan Internasional terjadi. Kekuatan asing yang berebut pengaruh kadang-kadang memicu perang seperti Inggris, Portugis, Belanda, Cina, Aceh, Pagaruyung dan sebagainya.<sup>20</sup>

Dapat dikatakan pada mulanya pelabuhan yang berada di pantai barat Sumatera masa Kesultanan Inderapura, dahulunya berbasis Samudrapura. Namun, seiring berjalannya waktu nama pelabuhan Samudrapura berubah menjadi pelabuhan Muaro Sakai, dikarena letak pelabuhan tersebut di wilayah Muaro Sakai atau di kenagarian Muaro Sakai.

Berdasarkan sumber yang peneliti dapatkan sebelum Sultan Musafar Sah memerintah, pemerintahan Kerajaan Inderapura dipegang oleh Sultan Muhammad Sah (Ngoh-ngoh) yang berpusat di Jayapura yang dahulunya bernama Kerajaan Ujung Inderapura. Setelah Sultan Muhammad Sah digantikan oleh Sultan Musafar Sah istana Kerajaan dipindahkannya ke Muaro Sakai dan Kerajaan Ujung Inderapura yang dibuat

---

<sup>19</sup>Yulizal Yunus, *Op.Cit.*, h. 6.

<sup>20</sup>*Ibid.*, h.11-12.

Ngoh-ngoh dahulu dirobah menjadi nama Kerajaan Inderapura.<sup>21</sup> Berpindahnya pusat kerajaan dan perubahan nama kerajaan ini dapat dipahami bahwa dengan berpindahnya pusat kerajaan dari Jayapura ke Muaro Sakai menjadi alasan yang kuat kenapa pelabuhan Muaro Sakai dijadikan pelabuhan maritim dan banyak dikunjungi oleh para pedagang baik pedagang lokal maupun pedagang luar. Selain itu pusat Kerajaan yang dahulunya di Jayapura sekarang telah berada di kawasan Muaro Sakai yang langsung terhubung ke Samudera Hindia memudahkan hubungan perdagangan antara penduduk setempat dan para pedagang luar yang ingin melakukan perdagangan di sana.

Bangunan yang terdapat di kawasan pelabuhan Muaro Sakai dibangun oleh Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) pada tahun 1800-an. Pelabuhan ini merupakan salah satu tempat berlabuh kapal-kapal di wilayah selatan atau kapal-kapal dari Muko-Muko, Kerinci, dan daerah sekitarnya. Untuk pembangunan pelabuhan ini pihak kongsi dagang Belanda menyewa tanah kepada pihak Kerajaan Indrapura dan pihak Kerajaan Indrapura berhak atas pengawasan pelabuhan tersebut. Penyerahan pengelolaan pelabuhan Muaro Sakai kepada Pemerintah Indonesia dilakukan pada tahun 1950-an. Untuk mengawasi administrasi pelabuhan tersebut, pihak perhubungan laut menempatkan Syahbandar dibawah koordinasi Administrasi Pelabuhan (Adpel) Teluk Bayur. Pasca kemerdekaan, setelah nasionalisasi pelabuhan oleh Pemerintah Indonesia, pelabuhan ini masih melakukan kegiatan sampai tahun 1970-an. Setelah itu, pelabuhan ini tidak difungsikan lagi dan sekarang hanya dijadikan sebagai tempat pelabuhan perahu-perahu nelayan.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup>Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Renah Indojati, Tapan, 2004, h.26.

<sup>22</sup>Yusfa Hendra Bahar dan Fauzan Amril, *Peninggalan Maritim Pantai Barat Sumatera*, Edisi13, h. 30, <http://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpnbyogyakarta/wp-content/uploads/sites/28/2014/12/Amoghapasa-2009-13-sugi-f.pdf>, (diakses pada tgl 3 Okt 2017).

### **C. Pemasok dan Komoditas Perdagangan**

Pelabuhan Muara Sakai merupakan pelabuhan bagi orang-orang yang berdagang kopi dan teh. Dikatakan sebagai tempat perdagangan teh dan kopi disini kemungkinan pada awalnya, namun dengan adanya lada hitam atau merica yang saat itu dicari oleh para pedagang Eropa, menjadikan lada segai komoditas utama di pelabuhan tersebut. Pantai Barat merupakan lalu lintas perdagangan yang menghubungkan Asia Selatan dengan wilayah Sumatera dan memiliki akses Ke Jawa yang dikenal dengan Jawa Dwipa. Dengan demikian posisi pelabuhan Muara Sakai di pantai barat Sumatera tentu disinggahi oleh para pedagang. Daerah yang menjadi pendukung Inderapura dalam menghasilkan komoditas ekspor diantaranya Kerinci, Muaro Labuh, dan Jambi.<sup>23</sup>

Kemajuan pelabuhan Muaro Sakai dapat kita lihat dari adanya pelaku ekonomi yang ada di kawasan pelabuhan itu sendiri, baik penduduk pribumi maupun penduduk asing. Biasanya dalam kegiatan ekonomi ini penduduk pribumi itu sendiri ada yang berperan sebagai penggarap hasil bumi yang langsung berperan sebagai penjual dan ada pula yang hanya sebagai perantara antara pedagang asing dengan orang-orang pedalaman. Barang-barang dan hasil bumi yang didapatkan di pedalaman ini nantinya yang diekspor melalui pelabuhan Muaro Sakai.

#### **1. Perdagangan lada**

Informasi mengenai cara penanaman lada dalam literature-literatur Belanda sangat sedikit sekali, yang banyak diinformasikan adalah perdagangan lada dari satu kota pantai ke kota pantai lainnya. Padahal untuk menghasilkan lada yang baik diperlukan satu proses pengolahan yang juga baik. Tampilnya lada

---

<sup>23</sup>lim Imaddudin, dkk, *Inderapura Kerajaan Maritim dan Kota Pantai di Pesisir Selatan Pantai Barat Sumatera*, (Padang: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2003), h. 47.

sebagai komoditas unggulan di Inderapura tentunya membuktikan bahwa masyarakat Inderapura pada abad VXII M telah memiliki kemampuan untuk menanam dan mengolah lada yang hasilnya dimanfaatkan oleh masyarakat dunia.<sup>24</sup>

Pada abad XVII-XVIII M Inderapura terkenal sebagai *papperhavens* (pelabuhan lada) dan pemasok utama lada untuk *zuidelijke afdeeling* atau daerah bagian selatan. Wajar saja semua pedagang memperebutkan wilayah Inderapura sebagai wilayah dagangannya. Hal ini terjadi karena di Eropa, lada merupakan komoditas dagang yang sangat mahal. Lada di Inderapura diperoleh melalui para pedangan pantai dan pedangan pedalaman yang mengadakan transaksi di pelabuhan Inderapura, di samping itu Kerajaan Inderapura juga memproduksi sendiri lada sehingga lada di Kerajaan Inderapura tidak pernah berkurang.<sup>25</sup>

Lada disimpan di gudang yang telah disediakan di pelabuhan atau Bandar Inderapura. Banyak di antara orang yang bertugas untuk melakukan perdagangan dengan saudagar asing. Tenaga mereka juga diperluakn untuk membongkar dan memuat barang dari kapal yang datang atau akan berangkat. Para pedagang di Pelabuhan Muaro Sakai selalu menjaga hubungan baik dengan petani lada yang tinggal di pedalaman. Namun tidak jarang pula terjadi pertengkaran diantara mereka karena masalah timbangan dan harga. Adanya pertengkaran yang terjadi dalam hal perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai menyebabkan campur tangan pedagang asing di pelabuhan sehingga memberi keuntungan yang besar bagi pihak tertentu, bahkan sering menjadi kelompok pedagang saling bermusuhan.<sup>26</sup>

Di Kerajaan Inderapura pada awalnya tanaman lada merupakan tanaman tambahan yang hanya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat setempat, pada abad

---

<sup>24</sup>Sudarman, *Jaringan Perniagaan dan Islamisasi di Kerajaan Inderapura Abad XVII-Awal XVIII M*, (Yogyakarta: Pascasarjana UIN Sunan Kalijaga, 2016), h. 58.

<sup>25</sup>*Ibid.*, h. 60.

<sup>26</sup>lim, *Op.Cit.*, h. 73.



ke XVII M kemudian terjadi pembukaan besar-besaran perkebunan lada. Pembukaan lahan lada di Inderapura dapat dikarenakan banyaknya minat para pedagang yang ingin membeli lada di pelabuhan Muaro Sakai Inderapura. Tentunya situasi politik dari Kesultanan Inderapura memiliki peranan penting dalam menentukan perluasan budidaya lada. Pada masa Sultan Muhammadsyah, terjadi pengembangan budidaya lada, sehingga Sultan sering kali melakukan peremajaan terhadap ladang-ladang lada. Pada masanya Sultan Muhammadsyah menanam pohon lada 1500 batang.

Dalam masa yang tidak begitu lama, Kerajaan Inderapura mampu mengeskpor lada untuk di perdagangkan dengan para pedagang di pelabuhan Muaro Sakai sebanyak 3500 bahar atau setara dengan 10.500 pikul per tahun nya, jumlah panen meningkat di banding pada tahun 1616 M yang hanya menghasilkan lada sekitar 2000 bahar atau setara dengan 6000 pikul per tahun nya. Peningkatan jumlah ekspor lada di Inderapura ini karena pihak kesultanan juga memiliki perkebunan lada yang begitu luas. Selain itu adanya hubungan dagang dengan pedalaman tentu memberikan peningkatan ekspor lada di Pelabuhan Muaro Sakai. Setidak-tidaknya sekitar 100 sampai 150 perahu kecil digunakan dari daerah pedalaman yang masing-masing membawa sekitar 150 pikul lada.<sup>27</sup>

## **2. Perdagangan Emas**

Selain komoditi lada, potensi wilayah Inderapura lainnya yang tidak kalah penting adalah emas. Emas yang dihasilkan negeri ini didapat dari proses pendulangan yang dilakukan penduduk di kawasan aliran sejumlah sungai yang ada di kawasan itu. Emas sebagai komoditas perdagangan Inderapura juga didapat dari proses penambangan yang dilakukan di daerah pedalaman (termasuk daerah

---

<sup>27</sup>Sudarman, *Op.Cit.*, h. 60-61.

kerinci). Menurut Verbeek, tanah yang berada di kawasan sekitar Inderapura memang mengandung cadangan emas, ia juga mengatakan bahwa jumlah kandungan emas itu tidak begitu banyak, sehingga tidak menguntungkan bila dieksploitasi dengan skala besar.<sup>28</sup>

Kompeni dagang dan Kesultanan Inderapura membuka tambang emas di Salido dan sekitarnya, namun keuntungan yang didapat sangat sedikit jika dibandingkan dengan modal yang dikeluarkan. Hal ini diperkuat dengan dengan sumber lokal yaitu Manuskrip Inderapura yang menyebutkan adanya aktivitas tambang emas yang berisi surat perjanjian antara Sultan dengan VOC.

Alkisah maka tersebutlah Sutan Gondam dan Sutan Saidi dititahkan oleh tuanku Sultan Muhammad Syah Regent yang penghabisan di Inderapura.

Setelah selesai perang Kurinci maka tuanku Sultan Muhammad Syah beristirahat di dusun Rawang, maka datang Datuk dari Pangkalan Jambu bergelar Datuk Bandaro Kayo *Ilyas Haji Mayang (?)*. Maka disuruh kumbali ke Pangkalan Jambu bersama2 Sutan Gondam dan Sutan Saidi pergi melihat tambang2 di situ. Maka sampai mereka itu beristirahat di kampung *Birun(?)* di rumah tua di situ. Maka diperbuatlah surat perjanjian seperti ini :

Pangkalan Jambu, 27 Juli 1903

Bahwa kami Datuk Nan Berempat buah perut serta Manti nan Bertiga di dalam lurah Pangkalan Jambu wilayah atau Jambu Depati Muara *Langkap(?)* [...] bertanda tangan di bawah ini dengan [...] dan ikhlas serta yakin memegang hak dan milik jikalau tambang emas pusaka dari orang tua kami yang turun temurun yang berasal dari Sultan Inderapura. Pada waktu itu kami serahkan kembali segala tambang emas itu kepada tuanku.....

-----

Regent sehingga sampai kepada ahli warisnya di Inderapura, buruk baik, maka berkuasalah Tuanku Regent dan ahli warisnya di atas tambang emas itu, tetapi sekali2 Tuanku Regent atau ahli warisnya tidak boleh menjual *Banji(?)* atau *Khuluk(?)* gadai karena itu akan jadi pintu penghidupan antara Tuanku Regent serta ahli warisnya dengan kami serta ahli waris kami.

---

<sup>28</sup>Gusti Asnan, *Dinamika Sistem, Op.Cit.*, h. 20.

Dan sekali2 kami Datuk Nan berempat serta Manti Nan Bertiga sampai kepada ahli waris kami tidak boleh memungkirkan peraturan Tuanku Regent di atas hal segala tambang2 emas itu melainkan apa saja kata Tuanku Regent atas jalan atas jalan kebaikan kamipun menurut karena Tuanku Regent yang menanggung buruk baik kami sebab menurut imanah orang tua2 yang dahulukala dari awal sampai kepada akhirnya tiadalah boleh *bercuai*(?).

Demikianlah perbuatan ini [...] bertanda tangan di akhir ini surat diperbuat duo serupa:

1 helai terpegang pada Datuk Nan Berempat

1 helai terpegang pada Tuanku Regent

-----

Yang melihat bertandatangan:

1. Sutan Gondam

2. Sutan Saidi

Sambil keduanya turut bertandatangan di atas itu perjanjian

3. Haji Muhammad Saman

4. Dipati Muara Langkap

5. Haji Abdul Kadir

6. Muhammad Yusuf

7. Abu Yadib

Tanda tangan kami Datuk Nan Berempat Manti nan Bertiga:

1. Penghulu Kayo (Muhammad Nuh)

2. Datuk Bandaro Kayo (Shaleh)

3. Datuk Rajo Bintang (*Tinyo'*)(?)

4. Datuk Penghulu Muda (Rajab)

5. Rinyo Gusala (Samangun)

6. Rinyo Raja Minang (*Tang Gadih*)

7. Rinyo Niti (Tiang Raja)

8. Rinyo Caya Nagaro

9. Rinyo Sutan Penghulu (Umar)

10. Rinyo Sutan Dupati

11. Datuk Bandaro Sutan (Saring)

12. Raja Malintang (Badu Ameh)

13. Sutan Mudo (Citam)

-----

Sesudah surat diperbuat disuruh Dipati Muara Langkap mencari tambang

emas dapat 11 tempat:

1. Tambang dalam Sungai Liki

2. Tambang dalam Singai Aur

3. Tambang dalam Sungai Sapura2 (Barung Pulau)

4. Tambang dalam *Pantaian*(?)

5. Tambang dalam *Langasih*(?)

6. Tambang dalam Sungai Batu
7. Tambang dalam Air Bahan
8. Tambang dalam Sungai Pinang
9. Tambang dalam Sungai sangayo
10. Tambang dalam Sungai Simujur
11. Tambang dalam Batang Birun
12. *Tambang dalam Air Salai di Terutung Duanai Bandaro Langit* (ini dicatatkan kemudian dengan tulisan dan tinta yang berbeda, pen.)<sup>29</sup>

Keterangan Naskah tersebut menjelaskan bahwa Inderapura ternyata memiliki kandungan dan cadangan emas yang cukup besar. Seluruh cadangan emas yang didapat diberbagai tempat dikelola dibawah kendali Kesultanan Inderapura, dikarenakan wilayah-wilayah yang memiliki kandungan emas tersebut merupakan wilayah yang berada di bawah pengaruh Kesultanan Inderapura.<sup>30</sup> Tahun 1667 M Kerajaan Inderapura menyerahkan tambang-tabang emas yang ada di Salido, Sungai Lumpo sampai kewilayah Painan kepada VOC. Penyerahan tambang emas ini di perkuat dengan perjanjian empat tahun kemudian dan di ulangi pada tahun 1755 M. Penyerahan tambang emas ini merupakan bentuk kerja sama antara Kesultanan Inderapura dengan VOC ketika itu.

Setelah penyerahan tambang emas salido oleh Inderapura kepada VOC, maka pada tahun 1669 M VOC mengeksploitasi secara besar besaran tambang emas di wilayah ini. Keseriusan VOC ini terlihat ketika Commandeur Jacop Joriszon Pit tentu atas izin dari Heeren Zeventien yang merupakan wakil VOC, mengirim dua orang ahli tambang ke Salido bernama Nicolas Frederich Fisher dan Johan de Graf yang bersal dari hongaria, kemudian pada tahun 1679 M didatangkan lagi seorang insinyur bernama Johan Wilhelm Vogel asal Jerman yang tugasnya untuk memperkuat analisis tentang kemungkinan pengembangan tambang emas Salido, selang beberapa tahun Heeren Zeventien mengirim lagi ahli bebatuan

---

<sup>29</sup>Gusti Asnan, dkk, *Dinamika Sistem, Ibid.*, h. 21-25, (Naskah Manuskrip Inderapura).

<sup>30</sup>*Ibid.*, h. 27.

gunung Benjamin Olitzsch ke Salido, ditemani oleh seorang asisten bernama Elias Hasse. Dikirimnya beberapa ahli pertambangan emas mengidentifikasi bahwa VOC memiliki onsesi yang besar untuk mendapatkan untung yang banyak dari mengeksploitasi emas yang ada di wilayah kekuasaan Inderapura.<sup>31</sup>

Namun sebelum mengulang perjanjian kerjasama VOC dan Kesultana Inderapura di tahun 1977, tahun Tahun 1670 tambang emas salido diserahkan begitu saja oleh pemiliknya kepada kompeni dengan cuma-cuma. Pemberian ini atas kehendak sendiri tanpa paksaan, dalam hal ini terlihat bahwa mungkin saja karena VOC ketika itu merupakan kompeni dagang yang mampu membeli hasil pertanian maupun hasil tambang dengan harga mahal, atau karena takut berhadapan dengan para kompeni VOC.<sup>32</sup>

### 3. Perdagangan Kapas

Pada masa pemerintahan Kesultanan Inderapura, Batangkapeh merupakan wilayah geografis Inderapura. Batangkapeh adalah salah satu di antara kota-kota kecil di pantai, ke arah selatan Painan hingga Air Haji, yang terkenal dengan nama Bandar-X (Banda Sepuluh): Batangkapeh, Taluk Taratak, Surantih, Amping Parak, Kambang, Lakitan, Pelangai, Sungai Tunu dan Pungasan. Dari namanya saja kita tahu bahwa kapas banyak ditanam di sana. Tetapi karena kapas merupakan saingan barang dagangan VOC, maka penanaman kapas dipersulit oleh Belanda. Rakyat dipaksa menanam lada. Sewaktu lada tidak banyak diminati orang lagi, harga jatuh, rakyat merana, sedangkan pohon-pohon tradisional mereka telah banyak dibinasakan.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup>Sudarman, *Op.Cit.*, h. 67-68.

<sup>32</sup>Rusli Ambran, *Sumatera Barat Hingga Plakat Panjang*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1981), h. 224.

<sup>33</sup>Rusli Amaran, *Sumatera Barat Hingga Plakat Panjang*, *Op.Cit.*, h. 129-130.

Kapas mulai ditanam oleh masyarakat Inderapura karena lada tidak terlalu menarik lagi, hal ini disebabkan karena perseteruan antara Kerajaan Aceh dengan VOC yang ketika itu ingin memonopoli perdagangan lada di Pelabuhan Muara sakai Inderapura, sehingga membuat banyak pedagang lada yang mulai beralih ke komunitas kapas. Beralihnya penanaman lada ke kapas ini tentu membuat VOC mengalami kerugian karena mereka juga melakukan perdagangan kain dan pakaian dari Belanda. Tentu dengan adanya kapas masyarakat akan mulai memproduksi kain dari daerah sendiri. VOC bermusyawarah dengan Sultan Inderapura supaya tanaman itu segera di tukar dengan lada kembali, dengan panjang lebar Gronowegen menjelaskan tentang kebaikan menanam lada di bandingkan menanam kapas, untuk menanam kapas butuh waktu yang lama supaya mendapatkan hasilnya, disamping itu butuh pula kemampuan memintal benang dan menenun kain dan hasilnya tidaklah sebaik kain yang berasal dari Belanda.

Musyawarah dengan Sultan Inderapura tidak menghasilkan apa-apa, untuk meredam suasana tersebut maka VOC mempergunakan beberapa cara agar kapas tidak laku di pasaran. Dengan cara menaikkan beacukai kapas dipelabuhan Inderapura dan di Bandar Sepuluh, membuat kebijakan berupa kekerasan, setiap kapal yang memuat kapas didalamnya maka akan ditahan dan kapas akan di buang kelaut. Semua strategi itu tidak menghasikan apa-apa kecuali VOC mendapatkan permusuhan dari seluruh masyarakat serta para pengusaha lokal yang menjadikan kapas sebagai komunitas utamanya.

Belanda menganggap bahwa kapas merupakan ancaman yang serius bagi perdagangan lada, apalagi kapas bisa tumbuh di iklim tanah yang tepat sama dengan lada, disamping itu kapas merupakan tanaman yang tidak membutuhkan waktu yang begitu lama sekitar 180-200 hari tanaman ini sudah bisa tumbuh.

Dahulunya masyarakat Inderapura tidak mengenal kapas, baru pada masa pemerintahan Sultan Firmansyah di buatlah bantal dan kasur dari kapas, Sultan mencoba mengelola kapas untuk di jadikan benang kemudian benang di tenun menjadi kain. Inisiatif Sultan ini mendapatkan respon yang positif dari masyarakat, maka Sultan memerintahkan kepada rakyat Inderapura untuk menanam kapas yang di nanti di pergunakan untuk kebutuhan domestik. karena lada mengalami kebangkrutan di sebabkan konflik yang berkepanjangan, maka masyarakat Inderapura membudidaya kapas secara besar-besaran sehingga kapas tidak hanya dipergunakan untuk kebutuhan Internal masyarakat tetapi sudah di perdagangkan di luar wilayah Inderapura. Karena perdagangan kapas di Inderapura tidak mendapatkan izin dari VOC, maka perdagangan kapas dipantai barat Sumatera berjalan dengan illegal, dan masyarakat menjualnya dengan cara sembunyi-sembunyi, jika VOC mengetahui, maka tidak hanya barangnya yang di rampas jiwanya juga terancam karena akan mendapatkan hukuman dari VOC.<sup>34</sup>

#### **4. Perdagangan kopi**

Tanaman kopi di kawasan pantai barat diperkirakan pertama kali berkembang di kawasan pedalaman, tepatnya di Luhak Agam. Dari Luhak Agam tanaman kopi kemudian menyebar ke kawasan Limapuluh Kota dan Tanah Datar. Adapun jenis kopi yang pertama kali dikenalkan masyarakat di daerah ini adalah kopi Arabica. Tanaman ini pada mulanya tumbuh berupa semak-semak yang lebih mirip hutan belukar dari pada bentuk perladangan yang dikerjakan dengan teratur. Karena itu tanaman kopi itu sering disebut dengan sebagai kopi hutan.<sup>35</sup>

Pada awalnya kopi di Minangkabau tidak memiliki kualitas yang tinggi, hal ini disebabkan karena kemampuan dalam mengolah tanaman kopi belum ahli,

---

<sup>34</sup>Sudarman *Op.Cit.*, h. 71-72.

<sup>35</sup>Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera, Op.Cit.*, h. 203.

cara penanaman yang terlalu berdekatan sehingga cahaya matahari tidak mengalami penetrasi menyinari buahnya. Dari kawasan Darek Minangkabau tadi penanaman kopi menyebar di sepanjang pantai barat Sumatera bahkan sampai ke Inderapura. Sehingga kopi juga menjadi komoditas yang diperjual belikan di pelabuhan Muaro Sakai Inderapura. Pemasok terbesar kopi di Pelabuhan Inderapura berasal dari pedalaman terutama wilayah Kerinci.<sup>36</sup>

Pengolahan kopi di pada umumnya di wilayah Minangkabau termasuk di sepanjang pantai barat Sumatera sangat sederhana, dahulu masyarakat menjualnya berupa daun kopi yang tidak melalui proses pengolahan yang baik. Kebanyakan masyarakat menjual daun kopi dalam kondisi segar. Tradisi ini berlangsung sampai VOC mengajarkan cara pengilahan kopi yang lebih baik hasilnya, seperti yang kita ketahui saat ini bahwa yang dipergunakan dari tanaman kopi untuk dijadikan sebagai bahan pangan adalah bijinya. Secara tidak langsung biji kopi yang dihasilkan tadi mempengaruhi nilai jual kopi di pasaran. Pada Abad XVII M, perdagangan kopi mengalami lonjakan yang sangat signifikan karena Belanda mendorong penguasa-penguasa pantai barat Sumatera untuk membudidaya kopi secara besar-besaran.

Berbeda dengan perdagangan kapas yang menjadi saingan penjualan kain dan pakaian dari Belanda. Sedangkan perdagangan kopi di Pantai Barat Sumatera tidak menjadi sebuah ancaman bagi VOC, lada dan kopi merupakan komoditas primadona yang didorong terus menerus oleh VOC. Rata-rata pertahunnya Inderapura mengekspor kopi 1.000 pikul dan meningkat menjadi 10.000 pikul

---

<sup>36</sup>Sudarman, *jaringan Perniagaan*, h. 73.



ketika di pedalaman Inderapura dan kerinci membuka lahan kopi secara besar-besaran.<sup>37</sup>

#### **D. Sarana dan Prasarana Pelabuhan Muaro Sakai**

Secara geografi bandar laut bisa dibagi atas beberapa kategori, yaitu pelabuhan pasang naik, pelabuhan buatan, pelabuhan alam, pelabuhan terbuka, pelabuhan sungai, pelabuhan laut (Samudera), dan pelabuhan pantai. Ditinjau dari sudut perdagangan, pelabuhan yang terdapat di Asia Tenggara di golongkan oleh Leong Sau Heng dalam tiga tipe, yakni pelabuhan *Collecting Centres*, *Entrepot*, *Feeder Points*. Pelabuhan yang bertipe *Collecting Centres* adalah bandar tempat menumpuknya berbagai barang komoditi yang datang dari bandar lain untuk dikonsumsi sendiri dan didistribusikan ke daerah pedalaman. Pelabuhan ini didukung oleh hasil bumi di sekitarnya dan terletak di pesisir atau di hulu sungai yang dekat dengan daerah penghasil barang komoditi. Tipe pelabuhan ini sama dengan pelabuhan yang ada di Pelabuhan Muaro Sakai.<sup>38</sup>

Walaupun Pelabuhan Muaro Sakai ini berdiri pada tahun 1800-an, dilihat dari segi didirikannya bangunan gudang dan hangar bongkar muat yang masih dapat kita lihat sisa-sisa peninggalannya sampai sekarang di wilayah Inderapura. Jauh sebelum itu 1513 Inderapura disibukan dampak kekuatan asing di perairannya.<sup>39</sup> Hal ini tentunya membuktikan sebelum adanya pelabuhan yang masih dapat kita jumpai

---

<sup>37</sup>*Ibid.*, h. 74.

<sup>38</sup>M. Nur, *Dunia Bahari Nusantara: Pantai Barat Sumatera dalam Kurun Niaga*, (Padang: Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata Deputi Bidang Pelestarian dan Pengembangan Budaya Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional Padang, 2013), h. 5-6.

<sup>39</sup>Yulizal Yunus, *Kesultanan Inderapura*, h.22.

peninggalanya di Kenagarian Muaro Sakai, Inderapura tersebut perdagangan darat dan sungai sudah terjadi di sana. Bekas pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan Belanda di pantai Sumatera Barat untuk wilayah selatan serta memiliki fungsi dan status yang sama dengan Pelabuhan Muaro Padang, pelabuhan Air Bangis di Kabupaten Pasaman Barat yaitu sebagai pelabuhan antar negara atau daerah pada masanya.

Disaat ke lokasi pelabuhan penulis masih melihat tinggalan yang masih nampak pada pelabuhan ini. Ada empat buah bangunan yang terletak di tepi sungai Muaro Sakai. Jika dilihat dari segi bangunan tersebut ada sebuah gudang yang terletak paling utara terpisah dari tiga bangunan yang lainnya. Gudang ini dahulunya difungsikan sebagai tempat penyimpanan barang-barang kebutuhan sehari-hari. Masyarakat sekitar menyebutnya sebagai gudang garam karena di tempat ini dahulunya merupakan tempat penyimpanan garam dan kebutuhan sehari-hari lainnya seperti minyak goreng, minyak tanah, sabun, dan lain-lain. Selain itu masyarakat setempat juga mengatakan bahwa terdapat sebuah *roling* atau sama halnya seperti gerbong kereta api untuk memudahkan membongkar dan memuat komoditas perdagangan.

Bangunan yang dikatakan gudang tersebut beratap seng dengan dinding berbahan kayu dan lantai permanen berbahan batu. Pintu masuk terletak di sisi utara sebanyak lima buah, masing-masing pintu memiliki dua buah daun pintu. Pada bagian atas pintu terdapat ventilasi dengan lima buah jeruji, engsel dan pengunci terbuat dari besi. Ruang utama ditinggikan 78 cm dari teras sehingga pada tiap-tiap pintu masuk terdapat tangga penghubung antara ruang dalam dengan teras. Bangunan ini berukuran 28 m x 9 m dengan tinggi 5,2 m.

Sementara itu, dua hangar bongkat miat berukuran sama, dimulai dari arah kita masuk ke lokasi pelabuhan berukuran sama yaitu 30 m x 10 m, sedangkan bangunan di sampingnya lagi berukuran 35 m x 10 m. Ketiga gudang ini disangga oleh tiang-tiang baja berbentuk H. Atap bangunan terbuat dari seng, sedangkan dinding bagian bawahnya terbuat dari bata plesteran setinggi 60 cm. Berdasarkan bagian yang masih tersisa, bagian atas dinding kemungkinan besar terbuat dari seng dan ujung atasnya dihiasi dengan ventilasi yang terbuat dari kawat baja. Lantai bangunan terbuat dari batu kerakal coran. Pada bangunan di sisi kiri menghadap ke sungai terdapat jalan menuju ke sungai selebar 3 m. Jalan ini merupakan akses untuk bongkar muat barang.<sup>40</sup>

Berbercerita tentang sarana dan prasarana yang ada di pelabuhan Muaro Sakai, kerajaan Inderapura memiliki sebuah kapal yang berfungsi untuk transportasi lalu lintas laut di perairan pantai barat bernama kapal *Sonsong Barat*. Kapal itu telah dikenal baik oleh Kompeni sebagai kapal dagang. Raja Maulana menyamakan kapal *Sonsong Barat* dengan merubahnya menjadi kapal milik Raja Gandam di Painan supaya tidak dimusuhi oleh Kompeni, sebab ia berhubungan baik dengan Kompeni Belanda. Kapal inilah yang menjadi tulang punggung perekonomian Kerajaan Inderapura.

Setelah Raja Adil menetap di Manjuto<sup>41</sup>, kapal *Sonsong Barat* dilayarkan oleh Raja Maulana untuk berdagang menuju utara Painan. Kapal yang memiliki layar

---

<sup>40</sup>YusfaHendra Bahar dan fauzan Amril, *Op.Cit.*, h.30-31.

<sup>41</sup>Manjuto merupakan daerah yang terletak di Kabupaten Mukomuko, Provinsi Bengkulu. Manjuto bagian dari wilayah kekuasaan Kesultanan Inderapura yang dipimpin oleh Raja Adil yang merupakan keponakan Sultan Muhammad Syah. (dilihat dari <https://www.mukomukokab.go.id/v4/index.php/company/sejarah-pembentukan-kabupaten-mukomuko>, di unduh Jumat 23 Februari 2018 pukul 08.15)

tersebut bergerak di lautan dengan bantuan angin selatan. Kapal itu berlayar dengan lancar di perairan Pantai Barat Pulau Sumatera<sup>42</sup>

Pada awal abad ke XVII M, kapal-kapal besar dari mancanegara sudah berlabuh diperairan Inderapura. Kapal yang sangat populer pada saat itu adalah kapal *Bahrul Abyad* yang digunakan oleh masyarakat pantai barat Sumatera untuk menunaikan ibadah haji ke Mekkah. Kapal yang memiliki kapasitas 350 ton ini berasal dari Mesir. Setiap tahun, kapal ini berlayar bolak-balik melewati jalur barat Sumatera kemudian melewati India dan berlabuh di Basrah. Dapat dikatakan selain fungsi pelabuhan Muaro Sakai sebagai bandar dagang di pantai barat Sumatera, pelabuhan tersebut juga dipergunakan unyuk pemberangkatan orang-orang yang ingin menunaikan ibadah haji.

Demikian halnya dengan kapal-kapal dagang VOC. Pada tahun 1648 M, tiga kapal VOC telah merapat di Pantai Barat Sumatera yang merupakan wilayah kekuasaan Kerajaan Inderapura. Kapal bernama *Wesel* merapat di pelabuhan Inderapura, kapal *Noordstar* berlabuh di Salido, kapal *Swarte Beer* merapat di Pelabuhan Pariaman dan kapal *Wolff* merapat di pelabuhan Tiku. Kapal-kapal tersebut singgah di Inderapura untuk membeli lada-lada yang berkualitas untuk diperdagangkan di Eropa.<sup>43</sup>

Bentuk lain sarana dan prasarana dalam aktivitas perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai ini yang sangat berperan adalah adanya konektivitas antara Pelabuhan Muaro Sakai itu sendiri dengan perdagangan yang ada di kawasan pantai barat Sumatera bahkan dunia luar. Hal ini dikatakan karena tanpa adanya para pedagang yang berperan, aktivitas perdagangan tidak akan terjadi karena orang-orang yang melakukan kegiatan perdagangan tentunya akan menjalin hubungan satu sama lain,

---

<sup>42</sup>lim Imadudin, Inderapura Kerajaan Maritim, h. 58-59.

<sup>43</sup>Sudarman, h.50.

dengan demikian pelabuhan Muara Sakai akan semakin ramai dikunjungi oleh para pedagang.<sup>44</sup>

### **BAB III**

#### **KEKUASAAN DAN KEGIATAN PERDAGANGAN**

##### **A. Kebijakan Sultan Inderapura Terhadap Pelabuhan Muaro Sakai**

Berdasarkan sumber sejarah di daerah Inderapura menjelaskan bahwasanya raja-raja Inderapura merupakan keturunan dari Iskandar Zulkarnain. Adapun nama-nama raja yang memerintah dari periode Kerajaan lama sampai masa Kerajaan Inderapura yaitu:

1. Zatulhasyah
2. Iskandar Johan Syah
3. Raja Alif (Raja di Renah Pandan Lunang)
4. Raja Tuo (Raja di Renah Pandan Lunang)
5. Ramadun Syah (Raja Indojati 1)
6. Bahrin Syah (Raja Indojati 2)
7. Trapal Bahil Syah (Raja Indojati 3)
8. Tengku Dusi (Reno Gemilan atau Raja Kerajaan Indojati di Silaut)

---

<sup>44</sup>Wawancara, Yulizal Yunus, Dosen Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang, Ruangan Dosen UIN Imam Bonjol Padang, 24 Nov 17, pukul 11.00 WIB.

9. Mansur Syah (Raja Kerajaan Indojati Silaut)
10. Ginayat Syah (Raja Kerajaan Indojati Silaut/ Lunang)
11. Hairurllah Syah (Raja Kerajaan Indojati Lunang)
12. Sultan Iskandar Bagagar Alam Syah (Raja Kerajaan Indojati/ Air Pura)
13. Sultan Firmansyah (Raja Kerajaan Air Pura)
14. Sultan Nurman Syah (Raja Kerajaan Air Pura)
15. Sultan Usman Syah (Raja Kerajaan Jayapura)
16. ....
17. Sultan Muhammad Syah/ Ngoh-ngoh (Raja Kerajaan Ujung Inderapura)
18. Sulatan Musapar Syah (Raja Kerajaan Inderapura)
19. Sultan Muhammad Syah/ Nuryaman ( Raja Kerajaan Inderapura)
20. Tengku Dusi ( Seni Yatun/ Pembayun)
21. Sultan Muhammad Syah/ Glomat
22. Sultan Muhammad Syah/ Raihan
23. Sultan Muhammad Syah/ Alidin Syah
24. Sultan Muhammad Syah/ Panutai
25. Sultan Muhammad Syah/ Hairul
26. Sultan Muhammad Syah/ Sulaiman
27. Sultan Muhammad Syah/ Malapan
28. Sultan Muhammad Syah/ St.Aji
29. Sultan Muhammad Syah/ Marajaya Karama
30. Sultan Muhammad Syah/ Bahwan Sah
31. Sultan Muhammad Syah/ Tengku Pulang dari Jawa
32. Sultan Muhammad Syah/ Marah Arifin
33. Sultan Firman Syah/ Marah Baki

#### 34. Tengku Regent/ Sultan Rusli<sup>45</sup>

Wilayah kerajaan Inderapura semakin meluas pada masa pemerintahan Sultan Zulkarnain Khalifatullah Bagagarsyah, yang disebut juga Tuanku Berdarah Putih. Kerajaan berkembang mulai sepanjang Pantai Barat Sumatera ke Utara sampai ke Natal dan bersebelahan dengan Aceh, dan ke Selatan samapai ke Silebar. Sultan membangun pelabuhan Samuderapura dari pelabuhan tradisional menjadi pelabuhan modern. Sultan membuat gudang-gudang untuk menyimpan barang-barang hubungan dagang dengan Cina masa Dinasti Ming, Aceh, dan pedagang asing lainnya meningkat pesat. Pelabuhan Samuderapura makin dikenal sebagai pelabuhan Internasional. Di masa Sultan Bagagarsyah ini, kerajaan Inderapura mengalami kemakmuran. Ia mendirikan kampung-kampung di wilayah Inderapura dan mengatur sistem pemerintahan. Pada masa itu pula terjalinnya hubungan luar negeri dengan Kerajaan Sriwijaya, Majapahit, Aceh, bahkan Negeri Sembilan.<sup>46</sup>

Selanjutnya pada masa menghadapi pengaruh asing, pemerintahan Kesultanan Inderapura terus ditata. Tahun 1550 dimasa Sultan Usmansyah, Sultan Firmansyah melakukan restrukturisasi pemerintahan. Ia mengadakan struktur dibawah raja untuk jabatan Mangkubumi membawahi Menteri-20. Batas wilayah dikonsolidasi pula. Sebelah utara berbatas dengan Air Bangis-Batang Toru (Batak), selatan dengan Taratak Air Hitam Muara Ketaun, timur dengan Durian Ditakuk Rajo, Nibung Balantak Mudik Lingkaran Tanjung Simeledu (sepadan Jambi), barat dengan *ombak nan badabua* (Samudera Hindia).<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup>Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Renah Indojadi, Tapan, 2004

<sup>46</sup>Im Imaduddin, *Inderapura Kerajaan Maritim dan Kota Pantai di Pesisir Selatan Pantai Barat Sumatera*, ( Padang: BKSNT, 2003), h. 54-55.

<sup>47</sup>Yulizal Yunus, *Kesultanan Inderapura dan Mande Rubiah di Lunang Spirit Sejarah dari Kerajaan Bahari hingga Semangat Melayu Dunia*, (Padang: IAIN-IB Press, 2002), h. 22.

Inderapura juga menjalin hubungan dengan Banten. Pada akhir tahun 1567 Hasanuddin Raja Banten merencanakan hendak memasukkan Kerajaan Inderapura ke dalam Banten. Mungkin Hasanuddin menganggap Musafar Sah sama dengan Ngohngoh yaitu lemah dan tidak peduli dengan Kerajaan. Namun setelah Hasanuddin sampai di Inderapura ia mendengar maksud diplomat Musafar Sah sangat tinggi dan dikagumi oleh raja Hasanuddin Banten.<sup>48</sup> Dengan diplomasi politik yang baik, Banten kemudian menjadi bagian keluarga besar dari Kerajaan Inderapura dan diberi suatu wilayah kekuasaan akan lada. Nama wilayah itu adalah Teluk Ketaun yang kemudian berubah menjadi manjuta, dan akhirnya bernama Silebar hingga sekarang.<sup>49</sup>

Setelah Hasanuddin raja Banten menjadi menantu Musafar Sah tahun 1558 timbul kesulitan orang memanggilnya jika dipanggil Hasanuddin berarti memperkecil wibawa Kerajaan Banten seolah-olah menganggap Banten di bawah Kerajaan Inderapura. tentu rakyat Banten tersinggung, jika dipanggil sultan atau raja akan dapat membingungkan rakyat apakah Musafar Sah yang raja atau Hasanuddin yang raja, apalagi di depan tamu dari luar negeri seperti Turki dan Mesir.

Mendengar pendapat dan saran dari menteri dan penasehat istana maka jalan terbaik untuk memanggil Hasanuddin oleh raja Musafar Sah ialah “anak” dan kalau paman dari istri Hasanuddin memanggil Hasanuddin “keponakan” kalau tingkat nenek dari putri Embun memanggil Hasanuddin cucu dari situ awalnya di Tanah Tiga Lurah Negeri Empat Jurai 20 Kaum Muko-muko memanggil minantu dengan sebutan anak, sedangkan di Depati 20 Kerinci sering memanggil menantu dengan menyebut istrinya seperti nama Hasanuddin tadi laki putri Embun, setelah dia beranak yaitu Bapak Pembayun atau Bapak Yusuf atau Bapak Area yang merupakan anak putri Embun

---

<sup>48</sup>Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Renah Indojati, h. 27.

<sup>49</sup>Sudarman, *Jaringan Perniagaan dan Islamisasi di Kerajaan Inderapura Abad XVII- Awal Abad XVIII M*, ( Yogyakarta: Pasc a Sarjana Uin Sunan Kalijaga, 2016), h. 108.



dengan Hasanuddin yang maksud di Kerinci hampir sama maknanya dengan di Tanah Tiga Lurah Nagari Empat Jurai, hal ini yang membuat kita berbeda dengan darek terhadap panggilan menantu. Dimana di Darek orang memanggil minantu hanya dengan menyebut gelarnya seperti Bagindo, Malin, Marah, Sutan dll.<sup>50</sup>

Tahun 1660 Aceh mengadakan perjanjian dengan Belanda. Belanda membayar berbagai kerugian Aceh selama pertikaian dan peperangan, sedangkan Aceh memberi konsesi kepada Belanda membolehkan berdagang di Pantai Barat dan membuka kantor dagang di Padang. Bukti kedekatan Sultan Inderapura ketika Sultan Muhammadsyah dengan Belanda, ia mengirim utusan ke Batavia sebagai delegasi penandatanganan Perjanjian Painan yang dirumuskan di Pulau Cingkuk. Perjanjian Painan ini merupakan bukti dukungan Belanda kepada Muhammadsyah untuk menggantikan ayahnya yang lari ke Pulau Cingkuk karena diserbu rakyat Inderapura yang memberontak karena saat itu masyarakat tidak suka dengan Belanda, selain itu mereka juga dipengaruhi oleh Aceh dalam kasus sebagai orang yang memonopoli perdagangan di Inderapura. Diikuti dengan banyaknya raja-raja negeri yang ingin melepaskan diri dari pengaruh Pagaruyung, maka utusan raja meminta pemulihan kekuasaan dengan bantuan Belanda. Belanda dengan taktiknya menyetujui pemulihan kekuasaan raja Pagaruyung di seluruh wilayah Minangkabau dan daerah perluasan. VOC dengan taktiknya itu memberikan jabatan sementara raja bertindak sebagai kuasa raja Pagaruyung di seluruh Pesisir. Syaratnya ialah menteri raja wajib tiga bulan sekali membayar upeti 2000 gulden kepada rajannya dan tidak boleh lagi memungut pajak di Pesisir.<sup>51</sup>

Hak monopoli Inggris ketika itu yang juga ikut berperan dalam perdagangan di Pelabuhan Muara Sakai Inderapura tergusur dan Aceh sudah tidak berpengaruh lagi

---

<sup>50</sup>Badan Presidium, h. 28-29.

<sup>51</sup>Yulizal, *Op.Cit.*, h. 23.

di pantai barat setelah Iskandar Muda dan penggantinya sudah tiada, maka Belanda agak leluasa melakukan dagang di Bandar dan kota pantai terutama di Inderapura, Tiku, Pariaman, dan termasuk Padang. Tahun 1644, Belanda dapat memungut pajak lada di Inderapura, setiap 1200 bahar lada wajib dikeluarkan 1 bahar. Meskipun demikian Aceh dan Inggris tidak berdiam diri. Aceh dan Inggris tetap saja bermain di belakang layar dan merebut lada. Tahun 1656 Belanda menembaki basis-basis sisa pengaruh Aceh dan Inggris di perairan Inderapura. Terlihat jelas para pedagang di Pelabuhan Muaro Sakai Inderapura ingin memonopoli perdagangan yang terjadi di sana, terutama Belanda dan Aceh.<sup>52</sup>

## **B. Hubungan Pelabuhan Muaro Sakai dengan Bandar-Bandar Pantai Barat Sumatera**

Peranan bandar perdagangan tidak bisa dilepaskan dari Interland atau daerah pedalaman, keduanya mempunyai fungsi yang saling terikat dan ketergantungan dengan pelabuhan. Untuk melihat hubungan tersebut perlu adanya pelaku ekonomi yang ada di kawasan pelabuhan itu sendiri, salah satunya pedagang asing dan peranan Broker (pialang) pribumi itu sendiri atau semacam perantara antara pedagang asing dengan orang-orang pedalaman. Pedagang asing di Bandar selalu mengincar komoditas yang bernilai ekonomi di pasar dunia yang tersedia di daerah pedalaman seperti emas, lada, kapas, dll. Pedagang biasanya dikawal oleh kelompok Parewa, sampai di Bandar barang diterima oleh Pialang/perantara, tidak langsung ke orangnya. Jadi ada jaringan kerja sama dengan Parewa yang tidak saling merugikan.

Hubungan antara Bandar pelabuhan dengan daerah pedalaman hukumnya adalah Interdependensia, yaitu hubungan saling ketergantungan. Perkembangan ekonomi di daerah pelabuhan jauh lebih maju dibandingkan dengan ekonomi di pedalaman. Hal

---

<sup>52</sup>Yulizal, *Ibid.*, h. 25.

ini disebabkan karena adanya interaksi yang kuat antar pedagang, mereka lebih ulet, berani menanggung resiko yang merupakan tuntutan pasar dalam artian untung dan rugi akan ditanggung sendiri.

Selain itu struktur masyarakat pantai jauh lebih bagus dibandingkan dengan struktur masyarakat di daratan tinggi, karena selain diperlakukan struktur alam yang berbeda, orang-orang pantai lebih bersifat fleksibel terhadap perubahan. Masyarakat daratan tinggi bersifat statis atau apa adanya. Pada masyarakat pantai juga dibangun budaya “cultural of class” yaitu semacam budaya saling percaya antara pialang, pedagang asing, penghulu, dan pedagang dari pedalaman dalam mengirim barang-barang perdagangan. Jadi struktur masyarakat pesisir dan pedalaman itu tidak bisa dipisahkan, mereka saling terkait. Inderapura sebagai pelabuhan transit dan tempat bertemunya para pedagang baik yang berasal dari pedalaman maupun yang berasal dari manca negara, menjadi tempat transaksi yang menguntungkan karena barang-barang yang dibutuhkan diasumsikan tersedia di pelabuhannya.<sup>53</sup>

Jaringan perniagaan dengan kota-kota pantai dibangun karena beberapa faktor: *pertama*, jaringan politik merupakan hal yang paling dominan yang dibangun oleh Kerajaan Inderapura. Pada abad ke XVI- XVII mayoritas kota pantai di pantai barat Sumatera merupakan wilayah kekuasaan Inderapura. Selain itu raja juga aktif mengirim surat politik terhadap kerajaan-kerajaan kecil disepanjang Pantai Barat Sumatera. *Kedua*, jaringan perdagangan yang menguntungkan. Inderapura membangaun sistem perdagangan bebas bea cukai. Dengan sistem perdagangan seperti inilah pelabuhan Muaro Sakai di Inderapura menjadi ramai. *Ketiga*, jaringan yang dibangun berdasarkan kultur dan agama yang sama. Secara garis besar

---

<sup>53</sup>Rinaldi Eka Putra, *Hubungan Pantai Barat dengan Daerah-daerah Pedalaman di Sumatera (Interland)*, (Laporan Hasil Seminar Sejarah Pantai Barat Sumatera dalam Perspektif Sejarah, 2003), h. 13.

masyarakat pantai barat Sumatera beragama Islam dan memegang kuat kebudayaan Melayu.<sup>54</sup>

Dikatakan Inderapura sebagai pelabuhan maritim pada masanya, yang menjadi menarik selain tiga faktor yang disebut diatas, jika kita lihat ke Aceh yang merupakan kerajaan yang berpengaruh di Nusantara pada abad ke 16, dilihat dari posisi Aceh itu sendiri bisa dikatakan untuk letak sebuah pelabuhan sangat bagus sekali karena selain bisa menguasai pantai barat Sumatera juga bisa menguasai pantai timurnya. Namun semuapelaut yang datang ke Aceh pada abad ke-17 berpendapat bahwa kota itu sukar didarati dan kurang menyenangkan. Teluknya dipagiri beberapa pulau, berbahaya kalau dirapati, pulau-pulaunya terdapat banyak celeng atau babi hutan, dan untuk masuk ke muara sungainya sangat sulit karena adanya ambang sungai yang berbahaya yaitu adanya gosong pasir yang memecahkan gelombang laut. Pada masa Sultan Iskandar Muda tahun 1621 dapat dikatakan untuk menjadi kota bandar, muara sungainya digambarkan jauh lebih bagus. Hal ini membuktikan pelabuhan Muaro Sakai Inderapura sangat bagus dari segi geografis wilayah dimana muara sungainya langsung menghadap ke laut lepas, tidak seperti gambaran Aceh sebelumnya.<sup>55</sup>

Selain adanya faktor pendukung seperti yang disebutkan diatas, hubungan pelabuhan Muaro Sakai dengan bandar-bandar di pantai barat Sumatera dapat kita lihat dari adanya aktivitas perdagangan. Hubungan aktivitas perdagangan di pantai barat Sumatera pertama kali dapat dilihat dari adanya hubungan antara Aceh dengan Inderapura. Selanjutnya pengaruh lain seperti Banten dan Belanda. Ketika itu Banten dan Aceh merupakan dua kerajaan besar dan pusat perdagangan pula di Nusantara.

---

<sup>54</sup>Sударman, *Jaringan Perniagaan, Op.Cit.*, h.101.

<sup>55</sup>Denys Lombard, *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636)*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2014), h. 69-71.

Karena hasil yang mereka cari adalah lada dan mereka tahu bahwa Sumatera bagian barat juga pengeksport lada. Pada permulaan abad ke-17 di susul pula oleh bangsa Belanda telah singgah di beberapa kota pelabuhan penting seperti Inderapura, Pariaman, Tiku, dan Pasaman tanpa hasil.<sup>56</sup>

Pada abad ke 17 sampai abad ke 18, Jambi juga telah mengontrol wilayah Kerinci yang subur di sebelah tenggara, sebuah lembah di Bukit Barisan. Sebagaimana daerah lainnya, perdagangan merupakan ukuran kemakmuran. Hasil hutan seperti madu lebah, buah damar, karet, rotan, dan kayu dibawa dengan transportasi sungai sampai ke luar Jambi.<sup>57</sup> Umumnya, lada yang ditanam di Sumatera Barat, diangkat dahulu ke Aceh dan baru disana diperdagangkan kepada bangsa asing. Aceh mulai melebarkan sayap di pesisir barat pulau sumatera tidak tau dengan pasti. Mungkin mereka datang secara berangsur-angsur, makin lama makin jauh ke selatan. Aceh mempunyai armada niaga dan angkatan laut yang cukup kuat sedangkan Sumatera Barat tidak mempunyai apa-apa. Mungkin ini salah satu sebab Aceh dalam waktu relatif singkat bisa mengontrol dan memonopoli perdagangan lada tersebut, termasuk wilayah Inderapura.<sup>58</sup>

Kapal-kapal dagang Belanda yang berlayar ke pantai barat Sumatera, terlebih dahulu meminta izin kepada Aceh untuk memuat lada dan hasil-hasil setempatnya. Tetapi, sesampai di Aceh telah ada pula bangsa eropa lainnya yang datang persis untuk tujuan yang sama, yakni bangsa Inggris. Kesua bangsa itu datang untuk membeli barang yang sama, di tempat yang sama dan sekarang sedang merayu yang

---

<sup>56</sup>Rusli Ambran, *Sumatera Barat Hingga Plakat panjang*, (Jakarta: Sinar harapan, 1981), h. 110.

<sup>57</sup>Ardianus Chatib, dkk, *Kesultanan Jambi dalam Konteks Sejarah Nusantara*, (Jakarta: Puslitbang Lektor dan Khazanah Keagamaan Badan Litbang dan Diklat Kemertrian Agama RI dengan Fakultas Adab IAIN Sultan Thaha Saifuddin Jambi, 2011), h. 88-89.

<sup>58</sup>Rusli Amran, *Ibid.*, h. 110.

sama pula. Persaingan ini ada naik dan turunnya. Hingga pada akhirnya Belanda menang dan Inggris berhasil disingkirkan.

Setelah Inggris berhasil disingkirkan, Acehlah sekarang yang menjadi pesaing Belanda. Karena hasutan Belanda, rakyat muncul ke depan dan meminta bebas menjual hasil tanamannya kepada siapa saja yang memberi untung terbanyak. Mereka tidak ingin dikekalkan lagi dan dipaksa harus menjual dagangannya hanya kepada Aceh.<sup>59</sup>

### **C. Kemajuan dan Kemunduran Perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai**

Kemajuan dan kemunduran perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai dapat kita lihat dari adanya hubungan dagang dengan para pedagang lokal maupun pedagang luar. Hal ini dapat dilihat dari pengaruh hubungan perdagangan yang terjadi di sepanjang pantai barat Sumatera, dimana yang paling menonjol terlihat antara hubungan pelabuhan Muaro Sakai dengan Aceh dan Belanda.

Sebagai kerajaan bahari dengan kota pantai yang ramai dikunjungi ekspedisi asing, perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai masa Kesultanan Inderapura bukan saja menjadi wilayah perebutan pengaruh asing yang berujung pada kolonialisme. Mereka berlomba-lomba untuk meraih keuntungan sebesar-besarnya melalui monopoli dibawah kekuatan senjata. Oleh karenanya Kesultanan Inderapura berada pada poros pertemuan banyak kepentingan.<sup>60</sup>

Yulizar Yunus mengatakan dalam sebuah wawancara bahwa:

“Dalam sistem dagang adanya interaksi antara kompeni-kompeni dagang, keuntungan itu shering, semakin ramai pelabuhan, semakin ramai pusat dagang, berarti saling mendatangkan keuntungan, yang tidak diakui itu adalah sikap memonopoli dan monoksoni yang nantinya mengrah ke

---

<sup>59</sup>Rusli Amran, *Ibid.*, h. 111-112.

<sup>60</sup>Lim Imaduddin, *Op.Cit.*, h. 39.

koloni, karena dilihat VOC sistemnya dari berdagang ke kekuasaan (imperialisme-kolonialisme), dalam hal perdagangan tidak ada yang rugi, justru menambah kejayaan, hanya saja dalam hal ini kita perlu memilah segimana datang untung dan ruginya.”<sup>61</sup>

Kita lihat untuk masalah perdagangan memang tidak ada pengaruhnya, untung dan rugi dalam hal perdagangan mungkin itu biasa, namun yang terjadi di pelabuhan Muaro Sakai jelas sekali dari yang pertamanya berdagang beralih ke memonopoli seperti yang dilakukan oleh Aceh dan Belanda.

### 1. Segi kemajuan

Pelabuhan muaro sakai mengalami kemajuan sejak pertengahan abad ke-16, dimana telah dimulainya pembudidayaan lada, tanaman dagang yang bernilai tinggi dalam perdagangan dunia.<sup>62</sup> Sampai-sampai ada ungkapan ‘semahal harga lada hitam’ untuk menyebut sesuatu yang nilainya tinggi. Kebutuhan akan lada yang berasal dari pantai barat Sumatera meningkat pada abad ke-16 terutama dari pasaran Cina. Selain pedagang Cina, para pedagang Gujarat juga berminat terhadap lada pantai barat untuk menambah lada yang mereka beli di India. Lada mengalami peningkatan yang tajam di pasaran Eropa sebelum gula, kopi dan teh.<sup>63</sup>

Kemajuan ini juga dapat dilihat setelah mundurnya pengaruh Aceh terhadap perdagangan di pantai barat Sumatera. VOC mulai menarik para penghulu dan raja-raja di setiap bandar di pantai barat Pulau Sumatera, kondisi para wakil Aceh yang berada di sana memang menurun. Penduduk Inderapura telah memberontak terhadap para wakil kerajaan Aceh, karena seluruh penduduk kerajaan tidak bersedang hati melihat tingkah laku mereka. Bahkan penduduk

---

<sup>61</sup>Wawancara Yulizal Yunus, Dosen Fakultas Adab dan Humaniora UIN Imam Bonjol Padang, Ruangan Dosen UIN Imam Bonjol Padang, 24 Nov 17, pukul 11.00 WIB.

<sup>62</sup>lim, *Op.Cit.*, h. 69.

<sup>63</sup>*Ibid.*, h. 48- 49.

Manjuto telah siap pula untuk melepaskan diri dari pengaruh kekuasaan Aceh yang ganas.<sup>64</sup>

Permasalahan ini dapat kita lihat dimana Aceh terlalu menekan penduduk lokal untuk menjual hasil dagangannya, sedangkan pada waktu itu Belanda sudah mulai menarik simpati masyarakat dengan cara membeli hasil dagangannya yang sesuai harga pasaran. Hal ini tentu menarik minat masyarakat untuk menjual dagangannya kepada Belanda yang lebih menguntungkan. Apalagi banyak rakyat Inderapura yang menderita dan tidak jarang menjadi sebatang kara akibat pembunuhan yang dilakukan oleh serdadu Aceh. Sehingga mereka mencari seseorang yang bisa menjadi pemimpin yang akan menggerakkan mereka untuk melawan kepada penguasa Aceh. Tokoh yang mereka tunggu yakni Sultan Ali Akbar seorang yang di elu-elukan rakyat Inderapura dan di kelilingi oleh para pembesar kerajaan, para panglima yang gagah berani, dan barisan pemuda. Sultan ali Akbar berhasil merebut Kerajaan Inderapura dari pengaruh Kerajaan Aceh yang telah lemah. Ia diangkat sebagai panglima kerajaan dengan gelar Raja Adil dan berkedudukan di Manjuto.<sup>65</sup>

## **2. Segi Kemunduran**

### **a. Monopoli Aceh**

Dilihat dari latar belakang Aceh dikatakan sebagai pemonopoli perdagangan di pelabuhan Indrapura, yang menjadi permasalahan Aceh ketika itu adalah beras. Menurut pendapat umum, orang Aceh bukanlah petani. Mereka tidak mau memegang bajak, segala sesuatunya diserahkan kepada budak mereka. Hasil taninya tidak mencukupi daerah

---

<sup>64</sup>lim, *Op.Cit.*, h. 56.

<sup>65</sup>*Ibid.*, h. 56-57.



ibu kota, sehingga sebagian besar berasnya datang dari luar. Dengan demikian Aceh menjalin hubungan perdagangan di pedalaman termasuk wilayah Minangkabau pada umumnya.<sup>66</sup>

Kesultanan Inderapura bersifat otonom dengan ikatan yang longgar dengan sesamanya. Kondisi inilah yang menyebabkan Kerajaan Aceh berhasil memaksakan dominasinya. Bandar-bandar yang di rebut Aceh di pantai barat Sumatera merupakan negeri penghasil dan penyalur barang dagangan terpenting seperti emas, lada, kapur barus, kemenyan, cengkeh, buah pala, kulit manis, dan hasil bumi lainnya. Aceh adalah satu-satunya pengontrol perdagangan lada di Pantai Barat Sumatera. Karena waktu itu Aceh merupakan kekuatan yang cukup berpengaruh di Nusantara. Inderapura adalah penghasil utama komoditas lada yang baik mutunya, sehingga Aceh menjalin hubungan dagang dengan pelabuhan Muaro Sakai Inderapura.<sup>67</sup>

Mulanya Aceh dapat dikatakan sebagai pemonopoli perdagangan negeri penghasil lada di Semenanjung Malaya atau Semenanjung Malaka, yaitu pada masa Sultan Iskandar Muda, dan juga berusaha memperkuat pengaruhnya atas monopoli tanaman lada di pantai barat Sumatera.<sup>68</sup> Mereka tahu bahwa Sumatera bagian barat juga pengeskor lada. Aceh berkuasa atas pantai barat Pulau Sumatera sampai ke perbatasan Silebar, daerah pengaruh Banten di selatan. Setiap bandar

---

<sup>66</sup> Denys, *Op.Cit.*, h. 95.

<sup>67</sup> *Op.Cit.*, h.65.

<sup>68</sup> Amir Sjarifoedin Tj.A, *Minangkabau dari Dinastiskandar Zulkarnain sampai Tuanku Imam Bonjol*, (Jakarta: PT Gria MediaPrima, 2014), h. 313.

termasuk Inderapura didudukkan seorang wakilnya yang disebut *panglima*, yang memelihara kekuasaan dan hak-hak Aceh dengan balatentara bersenjata. Hubungan Aceh dan Inderapura sangat dekat. Banyak orang Inderapura yang tinggal di daerah Aceh dan sebaliknya banyak pula orang Aceh yang tinggal di Inderapura. Peninggalan batu-batu ukir yang terdapat di Inderapura di ukir oleh orang Aceh, yang disebut dengan Batu Aceh, seperti kuburan orang Aceh. Kuburan yang terbuat dari batu itu berbentuk empat persegi kecil dengan ketinggian antara 30 cm dan 50 cm serta bewarna batu gunung.

Kecuali pedagang Jawa, pedagang manapun dilarang oleh Aceh membeli barang dagangan di Inderapura dan Pantai Barat Sumatera. Keistimewaan yang diberikan kepada orang Jawa di sebabkan karena pengaruh Kerajaan Banten yang telah berkuasa di Silebar di selatan Inderapura. Selain itu, yang boleh membeli lada dan emas di kawasan tersebut hanyalah pedagang Aceh sendiri. Seluruh barang dagangan dan komoditi lainnya di beli oleh pedagang Aceh, kemudian dibawa dengan kapal ke Aceh Darussalam. Barang tersebut selanjutnya dijual kepada para pedagang setempat dan pedagang asing. Harga barang yang ditetapkan oleh Raja Aceh tidak sama dengan pedagang lokal dan asing. Para pedagang keliling dapat membeli dengan harga yang normal, sebab hubungan dengan mereka merupakan suatu keperluan bagi Aceh, karena mereka banyak mendatangkan garam, pakaian, dan kapas ke Aceh dengan harga yang juga normal. Akan tetapi para pedagang Inggris dan

Belanda terpaksa membeli mahal barang yang dijual Aceh, biasanya bisa sampai tiga kali lebih tinggi dari harga normal. Kelompok pedagang Inggris dan Belanda merasa tidak senang atas perlakuan Raja Aceh yang sewenang-wenang itu.

Rasa tidak puas penduduk Inderapura dan sekitarnya yang ingin membebaskan diri dari dominasi politik ekonomi Aceh mulai muncul dan berkembang luas di dalam negeri ketika wibawa politik Aceh mulai menurun pada pertengahan abad ke-17. Rasa tidak puas itu tetap membara dan ditambah dengan hasutan para pedagang asing yang mulai menginjakkan kakinya di Inderapura, terutama Inggris dan Belanda. Faktor-faktor tersebutlah yang menyebabkan para pedagang Belanda dan Inggris tersebut mencari hubungan diam-diam dengan penduduk pantai sampai ke selatan Inderapura.<sup>69</sup>

b. Masuknya Pengaruh Belanda

Belanda sewaktu (VOC diberi izin 20 Maret 1602) masuk ke Sumatera Barat memberikan perhatian besar terhadap Kerajaan Inderapura. setiap pembesar Belanda dan Minang yang melintasi perairan Inderapura dapat dipastikan singgah di istana Kerajaan Inderapura. Pada tahun 1616 VOC mengirim kapal dagang ke Inderapura daerah lada dan menghubungi raja Hitam, namun gagal. Maksud terselubung Belanda, ingin memutus kekuasaan Aceh dan Inggris serta menguasai perdagangan lada di pantai barat Sumatera.

---

<sup>69</sup>*Op.Cit.*,h. 66-67.

Sedangkan Inggris tahun ini sudah memonopoli perdagangan lada di perairan Inderapura. tahun 1618, Inggris dapat dikalahkan dan tidak diperbolehkan berdagang lada di Inderapura pasca memonopolinya selama dua tahun.<sup>70</sup>

Hilangnya pengaruh masyarakat Aceh terutama di sepanjang pinggiran selatan kerajaan komersialnya di pantai barat, dan upaya Belanda untuk mengisi kekosongan yang menyebabkan perpecahan terakhir di Inderapura. Johan Groenewegen yang di tunjuk sebagai residen di Aceh pada tahun 1659 oleh Belanda. Di bawah Groenewegen kebijakan perusahaan terhadap Inderapura berbeda secara signifikan dari Aceh pada masa jayanya, dan untuk sementara memungkinkan kembalinya daerah lokal kelompok politik. Padahal Aceh telah berusaha untuk mengelola wilayah-wilayah yang dikalahkannya secara langsung memulai perwakilan kerajaan, Belanda pada tahap ini menginginkan keterlibatan administratif minimum. Kebijakan Aceh cenderung berarti penindasan kehidupan politik, namun sekarang Belanda menganggap perlu untuk mendukung pemerintah daerah untuk memastikan agar tidak menghadapi tantangan eksternal dan mempertahankan hubungan internal lokal. Langkah awal Belanda adalah untuk mendapatkan kontrak perjanjian langsung dan aliansi dengan penguasa Inderapura. hak ini dicapai pada bulan Agustus 1660 dalam bentuk kesepakatan yang mengkonfirmasi perjanjian Belanda

---

<sup>70</sup>Yulizal Yunus, *Op.Cit.*, h. 23.

dengan Aceh, dengan ketentuan mengenai hutang dan bea cukai. Di pihak Aceh, perjanjian perusahaan dengan Inderapura di saksikan oleh duta besarnya Sri Indera dan Sri Nara Wangsa. Tapi karena Inderapura gagal memenuhi persyaratan pembayaran ke Aceh, perjanjian tersebut berarti asumsi hubungan diplomatik dengan Belanda yang mengakhiri masa dominasi Aceh.<sup>71</sup>

Demi menjaga kestabilan harga, sebagai pemegang monopoli, Belanda berniat menghancurkan kebun-kebun lada.<sup>72</sup> Sebelum VOC benar-benar melaksanakan niatnya menghancurkan lada, mereka melakukan taktik bujuk rayu. VOC memberikan hadiah kepada siapa saja yang menjual banyak kepada mereka, pedagang pribumi, khususnya Aceh yang memang menjadi sasaran utama kian terjepit. Namun, para pedagang Aceh tetap gigih dan bertahan dengan dalih bahwa uang Belanda adalah uang haram, dan mereka membujuk penduduk setempat hingga berbalik menjual dagangannya kepada mereka, tidak dinagari tetapi di tepi-tepi dusun. Belanda rupanya mencari tahu kemana larinya barang dagangan. Tahulah VOC bahwa penduduk menjual secara gelap kepada orang-prang Aceh. Setelah kebun-kebun merica dibakar, perekonomian Inderapura bergantung kepada hasil sawah dan ladang saja, tidak lagi komunitas unggulan.<sup>73</sup>

---

<sup>71</sup>J. Kathirithamby-well, *The Inderapura Sultanate: The Foundation of its Rise and Decline from the Sixteenth to the Eighteenth Century*, 1976, h. 71-72 (dilihat dari [http://www.jstor.org/stable/3350957?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/3350957?seq=1#page_scan_tab_contents))

<sup>72</sup>Rusli Amran, *Op.Cit.*, h. 228.

<sup>73</sup>Lim imadudin, *Op.Cit.*, h.52-53

Adanya kedekatan hubungan Sultan Rusli dengan Belanda, sebelum Sultan Muhammad Baki yang bergelar sultan Muhammad Syah meninggal dunia, beliau berwasiat kepada keponakannya yang diangkat Belanda menjadi Regent Inderapura. Wasiat dan amanah tersebut beliau sampaikan dihadapan penghulu Mantri-20 dan dihadapan Mangkubumi yang bernama Kabat gelar Maharajo Iddin:

“hai Rusli jika kamu diangkat Belanda jadi ganti aku? Alam Kurinci jangan kamu tunjukan pada Belanda. Apabila dilakukan juga maka kamu akan dimakan kutuk nenek moyang Raja di alam negeri Air Pura (Inderapura) semasa di Bukit Sitinjau Laut Kurinci. Ingat benar amanat ini. Kalau dilanggar kamu akan dimakan kutuk segala arwaj nenek moyang Raja Air Pura (Inderapura). umurku tiada berapa hari lagi ingatlah pesanku itu, walaupun apa yang terjadi jangan ditunjukkan Alam Kurinci itu.”<sup>74</sup>

Tuanku Rusli sebagai Regent Inderapura dipandang masyarakat memihak Belanda buat menaklukan alam Kurinci, pasca menduduki dan menguasai Inderapura. Tuanku Rusli diberhentikan tahun 1911, disamping era Regent habis, juga masalah pribadi antara Tuanku Regent Inderapura dengan Commandeur Belanda bernama Marskveen. Dengan berakhirnya periode Regent dalam pemerintahan belanda di Indonesia, maka berakhir pula Kerajaan Inderapura. akhir dari Kerajaan Inderapura itu diambil pada masa kepemimpinan Regent ke-empat yakni Marah Rusli Sultan Abdullah.<sup>75</sup>

c. Lemahnya kepemimpinan

---

<sup>74</sup>Naskah Inderapura (dilihat dari Iim Imadudin, hal. 53)

<sup>75</sup>Yulizal Yunus, *Op.Cit.*, h.109-110.

Salah satu faktor penyebab kemunduran Pelabuhan Muaro sakai disini yaitu, lemahnya kepemimpinan dari sultan-sultan di Kesultanan Inderapura itu sendiri. Terutama masa berakhirnya kesultanan ini di bawah pimpinan regen, dan masa regen inilah riwayat kepemimpinan Kesultanan Inderapura berakhir walaupun ada sumber mengatakan setelah berakhirnya masa regen ini Kesultanan masih ada pemimpinya. Namun kepemimpinan di sini dipimpin oleh Tengku Dusi (pemimpin perempuan).<sup>76</sup>

Berdasarkan Ranji Silsilah Raja-raja dan Sultan-sultan Kerajaan Kesultanan Inderapura, terdapat tidak saja 4 Raja Padusi (Raja Perempuan/ Putri/ Sultanah) seperti yang dikatakan Djanuir, ataupun yang banyak diketahui orang bahkan ada yang mencatat 12 orang Raja Perempuan semenjak berdirinya Kerajaan Kesultanan Inderapura sampai pada akhirnya. Tentu saja diantara Raja-raja Perempuan ini dalam menjalankan roda pemerintahan ada yang terkenal, berwibawa, bahkan sebagai seorang Raja Perempuan tentu saja ada yang alim (kuat ilmunya) dan layak dipanggil sebagai seorang Sultanah Kerajaan Kesultanan Inderapura. sebaliknya tentu ada pula yang sifatnya mengisi jabatan lowong, karena tidak adanya pewaris putra yang layak untuk dinobatkan sebagai Raja atau Sultan. Atau karena adanya Raja atau Sultan yang menyingkir akibat peperangan di masanya, sehingga tahta

---

<sup>76</sup>Dilihat dari doc. Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Ranah Indojati, h. 39.

kerajaan terpaksa sementara diserahkan kepada saudara perempuan atau ibu-ibu terdekat (kandung) dari Raja atau Sultan.<sup>77</sup>

Pada masa regen, Inderapura hanya sempat bertahan pada 4 periode regen, yakni Marah Yahya Ahmadsyah, Marah Arifin, Marah Muhammad Baki Sultan Firmansyah, Marah Rusli Sultan Abdullah. Kekuasaan pun dari masa ke masa semakin bangkrut.<sup>78</sup> Masa regen ini sebenarnya bisa dikatakan masa menjelang berakhirnya riwayat kesultanan Inderapura. Namun, kita perlu tahu walaupun masa regen ini kepemimpinan di bawah pengaruh VOC, dalam aktivitas perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai hal demikian dapat berpengaruh terhadap perdagangan di pelabuhan. Pelabuhan yang berada dibawah naungan kesultanan akan terlihat maju ataupun menurun dari segi kepemimpinannya. Masa regen inilah kemunduran pedagang di pelabuhan Muaro Sakai terlihat, regen hanya sebatas memimpin, sedangkan kendali kerajaan dipegang oleh pihak Belanda.

Pada masa pemimpin yang ke 34<sup>79</sup>, yang dipimpin oleh Sultan Rusli atau Tengku Regen. Sultan Rusli merupakan keponakan Marah Baki yang disekolahkan oleh Firman Sah ke negeri Belanda tahun 1888 segala biaya ditanggung oleh Belanda, itu semua adalah teknis awal Belanda mengambil hati Raja Inderapura Sultan Firman Sah. Belanda

---

<sup>77</sup>Yulizal yunus, h. 112

<sup>78</sup>*Ibid.*, h. 107.

<sup>79</sup>Urutan nama-nama raja di Kesultanan Inderapura dilihat berdasarkan penulis dapatkan dari document Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Renah Indojati Tahun 2004.



mengakui tunduk kepada Firman Sah selaku Raja walaupun umurnya sudah tua.<sup>80</sup>

Disaat Firman Sah meninggal dunia, Datuk Palapah memberitahukan kepada seluruh Datuk di Solok Selatan (Sungai Pagu dll) dan selanjutnya berita tersebut sambung menyambung terus ke Darek, bahwa Firman Sah sudah meninggal dunia, maka sampailah berita ketelinga Belanda di Darek. Suasana masih berkabung sejak meninggalnya Firman Sah di Inderapura pada saat itulah Belanda mengucapkan belasungkawa dan selanjutnya Belanda menyerahkan hadiah berupa emas berlambangkan Kerajaan Negeri Belanda seolah-olah datang dari Negeri Belanda dan sebagai tanda bukti pengakuan tersebut atas kedaulatan Kerajaan Inderapura dan mengakui Sultan Rusli Raja atau regen (regional) selanjutnya hubungan Sultan Rusli semakin dekat apa lagi ditinjau dari sudut berbahasa Belanda Sultan Rusli cukup baik ucapan bahasa Belandanya karena Sultan Rusli sekolah di Negeri Belanda. Secara tidak langsung Sultan Rusli diakui dan diangkat oleh Belanda sebagai Raja (Regen). Pada tahun 1894 rombongan Rafles (Inggris) yang menguasai Bengkulu sampai Muko-muko membuat perjanjian dengan Belanda dan menyerahkan Bengkulu kepada Belanda dan Belanda harus menyerahkan Singapura kepada Inggris karena Semenanjung Malaysia sudah menjadi jajahan Inggris dan akhirnya seluruh Inderapura yang begitu jaya dahulunya kini mengecil kini habis

---

<sup>80</sup>Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Ranah Indojati, 2004, h. 36.

dan berakhir sudah dan jatuhlah seluruhnya ketangan Belanda dan tinggallah sebuah kenangan bagi anak cucunya sekarang.<sup>81</sup>

#### **D. Dampak Pelabuhan Muaro Sakai terhadap Perdagangan dan Komoditas Pertanian di Inderapura**

##### **1. Dampak Pelabuhan terhadap Perdagangan di Inderapura**

Semua komoditas niaga yang dihasilkan di bandar X dikumpulkan di Inderapura. Pengumpulan berbagai komoditas itu pulalah kontak dagang antar sesama kota pantai terjalin.<sup>82</sup> Dilihat dari wilayah administratif sekarang berarti hanya dalam lingkupan kawasan pantai di Pesisir Selatan. Namun kontak dagang disini tidak hanya dari komoditas yang ada di bandar X, kawasan dagang yang ada di pantai barat Sumatera juga aktif melakukan kontak dagang dengan pelabuhan Muaro Sakai.

Terbentuknya jaringan perdagangan, jaringan perdagangan di sini tidak hanya dalam cakupan daerah Inderapura namun dapat kita lihat dimana adanya jaringan perdagangan daerah pedalaman dengan kota bandar seperti Air Bangis, Sasak, Tiku, Pariaman, Koto Tnagah, Padang dan Inderapura.<sup>83</sup> Jaringan perdagangan disini tidak hanya dengan daerah pedalaman, tapi juga perdagangan antara daerah, perdagangan antar kota pantai, perdagangan antara daerah pantai dengan pulau-pulau lepas pantai, serta perdagangan antara daerah pantai dengan luar negeri.<sup>84</sup>

---

<sup>81</sup>Badan Presidium Pembentukan Kabupaten Ranah Indojati, h.,36-38.

<sup>82</sup>Gusti Asnan, *Dinamika Sistem*, h.40.

<sup>83</sup>*Ibid.*, h. 39.

<sup>84</sup>Gusti Asnan, *Dunia Maritim*, h.143.

Gusti Asnan mengatakan, fenomena kejayaan pesisir selatan dahulu dikawasan Inderapura cukup banyak, diantaranya: *Pertama* dari daerah ini lahir kelompok yang betul-betul Nasionalis, juga ditunjukkan kepemimpinannya oleh Gusti Asnan memberi contoh profil Sultan Adil. Implementasi rasa nasionalisnya itu terlihat dalam sikap tetap konsisten, tegas menantang dan menolak kehadiran kekuatan asing, terutama Belanda di Pulau *Cingkuak*. *Kedua* Fenomena abad kejayaan Inderapura dahulu, kalau dikaitkan dengan kebijakan pemerintah RI sekarang yang mengalihkan perhatian ke laut, terasa amat selaras. Mengikuti Gusti Asnan semasa abad kejayaan Kesultanan Inderapura, Pesisir Selatan pernah makmur berkata laut. Berkata pelabuhannya di Samuderapura dapat menghidupkan dunia maritim. Disebut Pesisir Selatan sudah lama aktif memanfaatkan bahari dalam kegiatan perikanan, perkapalan, pelayaran, pengetahuan navigasi, perdagangan dan lain-lain. Fenomena ini penuh arti bagi Pesisir Selatan yakni dapat menjadi daya dorong kuat menghidupkan kejayaan maritim yang pernah diraih di kawasan Pesisir Selatan.<sup>85</sup>

Adanya kebijakan Raja Adil masa Kesultanan Inderapura yang disebutkan di atas menunjukkan bahwa Inderapura sebagai kota bandar banyak dikunjungi oleh para pedagang yang tidak hanya berasal dari pedagang dalam negeri namun juga pedagang luar negeri. Tentunya Inderapura tampil sebagai kawasan bandar perdagangan yang dikenal pada

---

<sup>85</sup>Gusti Asnan dalam sebuah seminar di Pesisir Selatan, menyebut pantai barat dengan pelabuhan-pelabuhan ketika itu (di kawasan pesisir selatan sekarang) sudah menjadi jalur ekonomi perdagangan, dilihat dari Yulizal Yunus, dkk, *Kerajaan-Kerajaan di Pesisir Selatan Jejak Sejarah Perjuangan Nasional*, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan PEMKAB Pesisir Selatan, 2017, h. 20.

masanya, sehingga pelabuhan Muaro Sakai yang terdapat di Inderapura disebut dengan pelabuhan maritim.

## 2. Dampak Pelabuhan terhadap komoditas pertanian di Inderapura

Meningkatnya hasil tani, dalam hal komoditas pertanian, Inderapura membuktikan dengan ramainya aktivitas perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai, masyarakat yang bekerja sebagai petani tentu akan meningkatkan hasil tani mereka. Karena semakin ramai aktifitas perdagangan, masyarakat tentu meningkatkan hasil tani yang akan diperjual belikan di pelabuhan.

Walaupun lada dapat tumbuh di Inderapura, tapi tidak semua daerah kesultanan itu cocok untuk penanaman lada. Daerah yang paling baik untuk penanaman lada adalah tanah yang rata di tepi sungai, tetapi agak jauh dari bibir sungai supaya tidak terkena banjir, seperti Sungai Sirah, Batang Air Haji, dan Muara Sakai. Keuntungan menanam lada di daerah seperti ini adalah kemudahan untuk mengangkutnya dengan alat transportasi air. Selain itu juga ada ditanam di daerah Bayang.<sup>86</sup>

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwasannya pada abad XVI- XVII mayoritas kota-kota di pantai barat Sumatera merupakan wilayah kekuasaan Kerajaan Inderapura,<sup>87</sup> untuk itu kita perlu melihat dalam cakupan waktu dimasa Kesultanan Inderapura itu tampil sebagai pusat kerajaan dan perdagangan yang dikenal dimasanya. Bukan dalam cakupan wilayah Inderapura yang kita kenal pada saat sekarang.

---

<sup>86</sup>lim Imadudin, *Op.Cit.*, h.72.

<sup>87</sup>Dilihat dari, Sudarman, *Jaringan Perniagaan dan Islami di Kerajaan Inderapura Abad XVII- Awal Abad XVIII*, h. 102.

Komoditas unggulan yang di perdagangkan di pelabuhan Muaro Sakai pada saat itu adalah lada, lada itu sendiri pemasok terbesarnya berasal dari daerah Bayang. Bayang termasuk penghasil lada terbesar sehingga menjadi rebutan Aceh dan Belanda yang saling memonopoli dalam perdagangan.<sup>88</sup> Dalam upaya mengambil hati rakyat Belanda melalui tokohnya Groenewegen politisi dan diplomat muda VOC banyak mengambil prakarsa, pura-pura menguntungkan rakyat, tetapi sebetulnya menguntungkan lada monopoli Belanda. Bayang adalah daerah harapan Belanda sebagai produsen lada terbesar. Bayang mampu melever lada antara 5000-6000 bahar ke negeri Belanda. Produksi dan ekspor lada ini Belanda ingin meningkatkannya. Prakarsa ini diambil oleh Groenewegen melaksanakan strategi pengembangan kawasan tanaman andalan lada di Bayang. Kredit lunak bahkan tanpa bunga diturunkan kepada rakyat. Walaupun pada akhirnya kredit yang diterima rakyat tidak digunakan sepenuhnya untuk peremajaan dan pembuatan baru kebun lada, tapi sebaliknya kapas yang dilarang Belanda, justru itu yang mereka tanam, bahkan ada yang mereka gunakan untuk berdagang, sekaligus biaya menentang Belanda secara diam-diam.<sup>89</sup>

Dapat diperkirakan dengan dikenalnya Bayang sebagai daerah penghasil lada terbesar ketika itu, menjadikan pelabuhan Muaro Sakai semakin ramai dikunjungi oleh para pedagang, karena kita tahu pelabuhan

---

<sup>88</sup>Yulizal Yunus, dkk, *kerajaan-kerajaan di Pesisir Selatan Jejak Sejarah/ Perjuangan Nasional*, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan PEMKAB Pesisir Selatan, 2017, h. 13.

<sup>89</sup>*Ibid.*, h. 14-15.

yang langsung terhunung dengan daerah luar dan bertepatan dengan Samudra Hindia adalah pelabuhan Muaro Sakai di Inderapura. Beberapa daerah seperti Tapan yang juga termasuk wilayah Kesultanan Inderapura, masih terlihat gerakan penanaman kopi dan karet sebagai peralihan dari ladang padi.<sup>90</sup>

Tidak hanya lada yang dikenal sebagai komoditas pertanian yang diperjual belikan di pelabuhan Muaro Sakai, masih ada hasil tani lainnya seperti kapas, kopi, teh, dan kebutuhan pokok lainnya. Sebagai kebutuhan pokok di masyarakat hasil tani tersebut tentu diupayakan ditanam sebaik dan semeningkat mungkin, karena dari sana mereka dapat memenuhi kebutuhan hidupnya, yang nantinya diperjual belikan di pelabuhan maupun ditukar antar sesamanya dengan cara dibarter.

## **BAB IV PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Pelabuhan Muaro Sakai merupakan pelabuhan yang terletak di pantai barat Sumatera pada masa Kesultanan Inderapura, yang mampu berkembang dan menjadi pusat perdagangan laut dan pedalaman, sehingga dapat dikatakan sebagai salah satu pelabuhan maritim di pantai barat Sumatera. Dahulu Muara Sakai disebut dengan Batang Sakai, kemudian Muara Sakai menjadi sebuah perkampungan di Inderapura karena posisinya yang strategis dan menjadi

---

<sup>90</sup> Yilizar Yunus, *Islam Masuk dan Berkembang di Pantai Barat Sumatera (Fenomena Gerbang Selatan Sumatera Barat)*, (Laporan Hasil Seminar Sejarah Pantai Barat Sumatera dalam Perspektif Sejarah, 2003), h. 3.

tempat bertemunya sungai-sungai besar seperti Sungai Sindang, Batang Air Lunang, Batang Tapan, Batang Air Inderapura (Sungai Batang) dan sungai kecil-kecil lainnya yang berpotensi sebagai basis pelabuhan. Pada abad XVI-XIX pelabuhan ini pernah menjadi pelabuhan antar benua. Dahulunya pelabuhan Muara Sakai di Pantai Parat Sumatera masa Kesultanan Inderapura berbasis atau disebut Samuderapura. Namun, seiring berjalannya waktu nama pelabuhan Samuderapura berubah menjadi pelabuhan Muaro Sakai, dikarenakan letak pelabuhan tersebut di wilayah Muaro Sakai atau di kenagarian Muaro Sakai. Kemajuan pelabuhan Muaro Sakai dapat kita lihat dari adanya pelaku ekonomi yang ada di kawasan pelabuhan itu sendiri, baik penduduk pribumi maupun penduduk asing.

Tinggalan yang masih nampak pada pelabuhan ini yaitu adanya gudang dan bangunan hangar bongkat muat barang yang akan diperjual belikan di pelabuhan ini. Gudang yang terdapat di pelabuhan ini dahulunya difungsikan sebagai tempat penyimpanan barang-barang kebutuhan sehari-hari, hasil pertanian, dan komoditas lainnya yang akan diperjual belikan di pelabuhan Muaro Sakai tersebut. Masyarakat sekitar menyebutnya sebagai gudang garam karena di tempat ini dahulunya merupakan tempat penyimpanan garam dan kebutuhan sehari-hari lainnya seperti minyak goreng, minyak tanah, sabun, dan lain-lain.

Perkembangan pelabuhan Muaro Sakai ini seiring dengan berkembangnya kerajaan Inderapura, yaitu pada masa Sultan Zulkarnain Khalifatullah Bagagarsyah, yang dimulai darisepanjang Pantai Barat Sumatera

ke Utara sampai ke Natal dan bersebelahan dengan Aceh, dan ke Selatan samapai ke Silebar. Sultan membangun pelabuhan Samuderapura dari pelabuhan tradisional menjadi pelabuhan modern yang dapat kita temui peninggalannya di Inderapura. Pada masa itu terjalinnya hubungan dagang baik dengan pedagang lokal maupun pedagang asing. Inderapura juga membangaun sistem perdagangan bebas bea cukai. Berakhirnya aktivitas pelabuhan Muaro sakai ini seiring juga dengan melemahnya politik dari Kesultanan Inderapura yang disebabkan oleh banyaknya pengaruh yang datang dalam hal perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai dan lemahnya kepemimpinan Kesultanan Inderapura itu sendiri

Terjalannya hubungan Kesultanan Inderapura dengan para pedagang lokal maupun pedagang asing di pelabuhan Muaro Sakai ini, maka nampaklah bagian dari hubungan yang mendatangkan kemajuan maupun kemunduran terhadap pedagang dan kekuatan politik di Kesultanan Inderapura. Kenyataanya dari terjalinnya hubungan dagang tersebut menjadikan Inderapura semakin ramai dikunjungi para pedagang. Namun, lambat laun dalam politik di kesultanan Inderapura itu sendiri semakin lemah. Karena adanya sikap memonopoli dan kolonialisasi yang dilakukan oleh pihak yang ingin menampakkan pengaruh yang kuat dalam perdagangan seperti Aceh dan VOC. Dalam aktivitas perdagangan di Pelabuhan Muaro Sakai hal demikian dapat berpengaruh terhadap perdagangan di pelabuhan. Pelabuhan yang berada dibawah naungan kesultanan akan terlihat maju ataupun menurun dari segi kepemimpinannya. Hal ini jelas terlihat pada masa regen, masa inilah



kemunduran pedagang di pelabuhan Muaro Sakai terlihat, regent hanya sebatas memimpin, sedangkan kendali kerajaan dipegang oleh pihak Belanda.

Meningkatnya hasil tani dalam hal komoditas pertanian, Inderapura membuktikan dengan ramainya aktivitas perdagangan di pelabuhan Muaro Sakai, masyarakat yang bekerja sebagai petani tentu akan meningkatkan hasil tani mereka. Karena semakin ramai aktifitas perdagangan, masyarakat tentu meningkatkan hasil tani yang akan diperjual belikan di pelabuhan.

## **B. Saran**

Berdasarkan penelitian dan pengamatan terhadap kajian pelabuhan Muaro Sakai di Pantai Barat Sumatera masa Kesultanan Inderapura memberikan pemahaman bahwa, Pelabuhan Muaro Sakai mampu tampil dalam bentuk perdagangan Internasional, karena yang melakukan bukan hanya para pedagang lokal tapi juga para pedagang asing. Dimana dapat kita lihat dalam pemahaman sejarah mengenai pelabuhan, masih sangat sedikit yang membahas mengenai pelabuhan di Pantai Barat Sumatera, khususnya dalam sejarah pelabuhan yang ada di kawasan Sumatera Barat. Pemahaman umum kebanyakan orang hanya menilai sebuah pelabuhan itu terkenal atau tidaknya berdasarkan hal yang tampak bertahan sampai sekarang ini.

Kepada seluruh pembaca maupun peneliti selanjutnya untuk dapat meninjau lebih jauh lagi mengenai pelabuhan atau bandar-bandar dagang yang ada di Pantai Barat Sumatera, khususnya dalam cakupan wilayah Sumatera Barat, karena masih banyak pelabuhan atau bandar-bandar dagang yang masih belum banyak diketahui masyarakat pada umumnya.



### **BIODATA PENULIS**



Nama : Mega Jeli Putri  
Tempat dan tgl Lahir : Tarusan, 09 Januari 1995  
Alamat : Batu Hampar, Kec. Koto XI Tarusan, Kab. Pesisir Selatan  
Motto : Jangan hanya memimpikan sukses. Bangkitlah, kalahkan rasa ragumu, lakukan yang terbaik bagimu.

Riwayat Organisasi: - Pengurus HMJ SKI Periode 2014-2015  
Bidang Seni dan Budaya  
- Pengurus DEMA-F Adab dan Humaniora Periode 2016-2017

Sebagai Bendahara Umum

Jenjang Pendidikan: - SDN 05 Pasar Baru, tamatan tahun 2007

- MTsN Salido, tamatan tahun 2009
- MAN Salido, tamatan tahun 2013
- UIN Imam Bonjol Padang, tamatan tahun 2018

Nama Orang Tua

Ayah : Purdawarman

Ibu : Roslaini

Pekerjaan Orang tua

Ayah : Nelayan

Ibu : Rumah Tangga

Anak ke : 1 dari 3 bersaudara

