

# Gambir, Timber and Coffee: A History of the Trade in Forest and Plantation Products on the East Coast of Sumatra in the 19<sup>th</sup> Century

Rafli Dafisco<sup>1</sup>, Serli Wulandari<sup>2</sup>, Nana Fitriana Arifin<sup>3</sup>

1,2,3 Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Indonesia

## ABSTRACT

The eastern coast of Sumatra has long been integrated into international trade networks. In the 19<sup>th</sup> century, a number of forest and plantation products—namely gambier, timber, and coffee—emerged as key export commodities. This article aims to identify the trade patterns of gambier, timber, and coffee, and to analyze the dynamics of commerce along the eastern coast of Sumatra during the 19<sup>th</sup> century. The research employs historical methodology consisting of four stages: heuristic, source criticism, interpretation, and historiography. The findings indicate that gambier, timber, and coffee were significant export goods contributing to the vibrancy of trade in the region. Coffee, in particular, was prioritized by the Dutch colonial administration through the implementation of the *cultuurstelsel* (forced cultivation system). Furthermore, commercial activity in this area established a linkage between the Sumatran highlands and coastal regions, with the majority of traded commodities originating from the inland territories.

## ABSTRAK

Pantai timur Sumatera merupakan kawasan yang telah lama akrab dengan aktivitas perdagangan internasional. Pada abad ke-19, terdapat sejumlah hasil hutan dan perkebunan yang menjadi komoditas ekspor, yaitu gambir, kayu, dan kopi. Artikel ini bertujuan untuk mengidentifikasi perdagangan komoditas gambir, kayu, dan kopi, serta menganalisis dinamika perdagangan yang terjadi di pesisir timur Sumatera pada abad ke-19. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahapan, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa gambir, kayu, dan kopi merupakan komoditas ekspor yang turut meramaikan perdagangan di kawasan pesisir timur Sumatera. Komoditas kopi bahkan menjadi salah satu prioritas pemerintah Hindia Belanda dengan adanya program tanam paksa (*cultuurstelsel*). Selain itu, aktivitas perdagangan di kawasan tersebut kemudian menghubungkan dataran tinggi Sumatera dengan wilayah pesisiran, di mana sebagian besar komoditas yang diperdagangkan berasal dari daerah tersebut.

## Keywords

Coffee, Gambir, History of Trade, Timber,

## Article History

Received: 2025-04-26  
Accepted: 2025-04-26  
Published: 2025-04-26

## Contact

dafisco04@gmail.com



## Pendahuluan

Pada abad ke-19, Pekanbaru, sebuah kota yang terletak di jantung Sumatera, memainkan peran penting dalam perdagangan komoditas yang kala itu menarik perhatian dunia, yakni gambir, kayu dan kopi. Komoditas ini tidak hanya merupakan sebuah bahan dasar dalam industri lokal, tetapi juga telah menjadi tulang punggung ekonomi dan sosial masyarakat di kawasan ini. Pekanbaru muncul sebagai pusat perdagangan komoditas yang khas. Komoditas ini, lebih dari sekedar barang dagangan, merupakan cerminan interaksi ekonomi, budaya, dan politik yang kompleks pada masa itu di wilayah Kerajaan Siak.

Pekanbaru yang terletak di tepi Sungai Siak mendapat tempat istimewa dalam peta perdagangan global berkat komoditas gambir. Komoditas gambir dikenal dalam dunia medis, namun juga dikenal sebagai komoditas perdagangan penting, mengukir jejak yang mendalam sejarah perdagangan di Nusantara. Gambir dengan kualitas terbaik dapat dijumpai di Pantai Barat Sumatera (Arman, 2022., De Bussy, 1892). Selain gambir, kayu-kayu berkualitas tinggi ikut menambah varian komoditas yang dibutuhkan oleh dunia. Kayu pada saat itu dibutuhkan untuk membuat kapal dagang. Kayu tidak hanya memainkan peran penting sebagai komoditas, tetapi barang yang senantiasa selalu dibutuhkan (De Graafschap Bode, 1898). Selanjutnya ada kopi yang menambah komoditas perdagangan global (De Tijd, 1875). Komoditas kopi di wilayah Kerajaan Siak dibutuhkan di pasar global. Karena kopi sangat dibutuhkan, Van den Bosch menggalakan program tanam paksa (*cultuurstelsel*) untuk menambah kuantitas kopi dan menjualnya di pasar global.

Kajian terkait perdagangan di kawasan timur pulau Sumatera pada dasarnya sudah cukup banyak dilakukan. Beberapa di antaranya berbicara terkait komoditas perdagangan hingga jaringan perdagangan. Wilayah yang menjadi fokus kajian tersebut juga beragam, mulai dari pesisir timur Pulau Sumatera dari Aceh hingga Palembang, serta wilayah Riau Kepulauan dan Bangka Belitung. Singapura yang dibuka pada awal abad ke-19 pun kemudian ikut memberikan sumbangsih terhadap perdagangan yang ada di kawasan tersebut.

Kajian terhadap gambir di kawasan ini sudah cukup banyak dilakukan oleh Dedi Arman. Setidaknya terdapat dua kajiannya berkaitan gambir, terutama di wilayah Kepulauan Riau. Kajian pertama dituangkan dalam buku berjudul *Gambir yang Hilang di Kepulauan Riau* (2019), dan kedua artikel ilmiah berjudul *Usaha Perkebunan Gambir Di Kepulauan Riau Pada Abad Ke-19* (2022). Kedua karya ini secara spesifik membahas tentang kejayaan industri perkebunan gambir di Kepulauan Riau pada abad ke-19, serta bagaimana kemudian gambir tersebut seolah hilang pada masa sekarang.

Sementara itu, kajian terbaru terkait aktivitas perdagangan kawasan, setidaknya terdapat beberapa kajian. Swastiwi pada artikel berjudul *Jejak Jalur Rempah di Kepulauan Riau* (2021). Pada artikel ini swastiwi menjabarkan bahwasanya sejumlah komoditas rempah yang ada di Kepulauan Riau dan daerah sekitarnya tidak hanya sekedar komoditas, akan tetapi keberadaannya telah berdampak pada sosial dan budaya masyarakat. Selanjutnya, Rahmat, dkk (2023) juga menulis artikel terkait jaringan perdagangan di wilayah pesisir timur Sumatera pada abad ke-19, yang berjudul *The East Coast of Sumatra in the Spice Trade Network in the 19th Century*.

Pada artikel ini ia juga menulis bahwa perdagangan di Pantai Timur Sumatera telah membentuk jaringan dan jalur dalam urusan perdagangan, mulai dari jalur darat hingga jalur laut, serta jaringan antar etnis dan wilayah.

Artikel ini secara spesifik membahas perdagangan gambir, kayu dan kopi di wilayah Pesisir Timur Sumatera, tepat di daerah Pekanbaru dan Siak. Secara spesifik, hal tersebut dibagi pada dua tujuan, yaitu untuk mengidentifikasi perdagangan komoditas gambir, kayu, dan kopi, serta menganalisis dinamika perdagangan yang terjadi di pesisir timur Sumatera pada abad ke-19.

## Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik sumber, intepretasi, dan historiografi (Daliman, 2012). Heuristik adalah tahap pengumpulan sumber, secara umum penelitian ini terdiri dari dua sumber yaitu sumber primer dan sekunder. Sumber primer pada penelilitian ini mengacu pada sejumlah sumber informasi yang berasal dari abad ke-19. Sementara itu, sumber sekunder yang digunakan adalah jurnal maupun buku yang ditulis setelah abad ke-19, atau beberapa sumber yang tidak berkaitan langsung dengan peristiwa yang menjadi objek penelitian. Selain laporan Kolonial, penelitian ini juga menggunakan surat kabar kolonial yang di dalam memuat informasi tentang perdagangan di Hindia Belanda, khususnya daerah pesisir timur Pulau Sumatera.

Pada tahap kritik sumber, penulis mengevaluasi informasi yang telah terkumpul pada tahap sebelumnya. Pada tahap ini penulis melakukuka kritik internal dan kritik eksternal terhadap informasi yang ada. Pada tahap intepretasi penulis melakukan analisa terhadap pola dan dinamika perdagangan yang mengerucut pada komoditas gambir, kayu dan kopi. Terakhir barulah informasi dan gagasan yang merupakan hasil analisis pada tahap sebelumnya dituliskan menjadi sebuah karya tulis ilmiah.

## Hasil dan Pembahasan

### Gambir Dalam Perdagangan Internasional

Penang dibuka menjadi pelabuhan dagang oleh Francis Light dari EIC (*East India Company*) pada tahun 1786, pedagang dari Pekanbaru sudah membawa hasil alam dari Sumatera Bagian Barat yang dikumpulkan di Pelabuhan Petapahan dan Pekanbaru untuk dijual ke Penang. Petapahan di akhir abad ke-18 adalah sebuah pelabuhan hasil bumi di Pulau Sumatera dan daerah taklukan Kerajaan Siak Sri Indrapura.

Walau berdagang dengan Penang, jalur dagang Pekanbaru dengan Negeri Malaka masih terjaga. Saat perdagangan di Penang dan Malaka mulai ramai, Pekanbaru menjadi magnet pedagang baru yang berasal dari China, Melayu, Minangkabau, dan Arab. Pedagang Arab yang berdagang di Pekanbaru diantaranya adalah Sayyid Abdul Kadir bin Mohammed Ibrahim, ayah dari Sayyid Abdullah bin Abdul Kadir Al-Munsyi seorang sastrawan melayu yang masyhur di Malaka. Di antara karyanya yang fenomenal adalah Hikayat Abdullah, yang menceritakan Malaka dan Singapura pada awal abad ke-19.

Sayyid Abdul Kadir berdagang di Pekanbaru dengan menggunakan kapal milik Adriaan van Koek, seorang pejabat Belanda di Malaka (Hill, 1995: 40).

Setelah pamor komoditas timas dan emas dari Pantai Barat Sumatera mulai meredup di Semenanjung Malaya, komoditas primadona selanjutnya di Semenanjung Malaka adalah gambir. Gambir dari Pantai Barat Sumatera berasal dari Payakumbuh dan Pangkalan Koto Baru serta wilayah lain di Kampar. Komoditas ini dibawa ke Semenanjung Malaka dari Pekanbaru. Gambir pada akhir abad ke-18 dan di awal abad ke-19 digunakan untuk bahan baku obat-obatan. Di Eropa, gambir dikenal dengan resep bernama *gutta gambier* atau getah gambir (Royal Botanic Garden, 1889: 249). Selain sebagai obat, gambir juga digunakan sebagai astringen (bahan kimia untuk mengecilkan jaringan tubuh), sebagai perekat kayu lapis, bahan pewarna tekstil, bahan campuran pembuatan anggur, gambir juga digunakan untuk bahan dalam pabrik pembuatan sutra dan baju militer, dan bahan penyamak kulit (Royal Botanic Garden, 1889: 250).

Gambir dari Sumatera Bagian Barat memiliki kualitas yang lebih baik dari pada gambir dari Kepulauan Riau, sehingga harga gambir dari Sumatera lebih mahal. Dalam catatan Pemerintahan Prince of Wales Island (Pulau Pinang atau Penang), kapal yang membawa gambir dari Sumatera Tengah masuk ke Pelabuhan Penang pada bulan Juli 1787 (Dobbin, 1977: 20), dengan menggunakan kapal dari Petapahan dan Pekanbaru membawa gambir dari Payakumbuh dan Pangkalan. Karena lamanya perjalanan, gambir dari Petapahan yang sudah jadi, dimasak kembali dengan daunnya untuk mempertahankan berat gambir agar tidak menyusut saat kering (Couperus, 1823: 225). Dibutuhkan waktu 11 hari untuk sampai di Pelabuhan Penang dari Pelabuhan Petapahan. Sungai Siak yang membelah Pekanbaru menjadi dua bagian yaitu bagian utara dan selatan, memberikan keuntungan yang besar bagi kota ini. Dengan kedalaman hingga 18 meter (untuk di Pekanbaru), kapal besar bisa merapat di Pekanbaru.

Perdagangan Gambir sejak tahun 1787 ke Penang terus berlanjut. Gambir juga menjadi komoditas yang dijual oleh Sultan Siak ke Pulau Jawa. Pada tahun 1804, Sayyid Ibrahim, anak dari Sultan Sayyid Ali mengirimkan kapal bermuatan gambir dan telur terubuk ke Batavia<sup>1</sup>. Kapal Sayyid Ibrahim membawa gading gajah dan telur terubuk sebagai bayaran keamanan untuk kapal dagangnya di Batavia (Java Bode, 1886).

Tahun 1802, ada 400 kapal dengan berbagai ukuran yang bersandar di Ibu Kota Kerajaan Siak. Kapal-kapal ini dari pelabuhan Pekanbaru dan Petapahan membawa kopi dan gambir dari Pantai Barat Sumatera untuk dibawa ke Penang dan Singapura (Nieuws Rotterdamsche Courant, 1862). Pekanbaru adalah pelabuhan sungai untuk komoditas dari Pantai Barat dan Timur Sumatera kemudian di bawa ke Semenanjung Malaya.

Pada tahun 1823, Pekanbaru sudah menjadi pasar dan jalur distribusi penting di Sumatera Tengah (Anderson, 1823: 350). Masih di tahun yang sama, sekitar 30 sampai 50 koyan atau sekitar 1.200 sampai 2.000 pikul atau sekitar 72,6 ton hingga 121 ton komoditas dibawa dari Pekanbaru menuju Semenanjung Malaya (Nederlandsche Staatscourant, 1862). Di antara berbagai komoditas yang dijual itu adalah gambir.

---

<sup>1</sup> Terubuk/Terubok (*Tenuklosa toli*) sejenis ikan yang hidup di Bengkalis dan Sarawak Malaysia (Syahrin & Rahmat, 2023).

Tahun 1833 berdasarkan catatan Doubin, diperkirakan sekitar 15.000 pikul atau sekitar 907 ton gambir per tahun dari Sumatera Bagian Barat diperdagangkan di Penang (Java Bode, 1882). Harga gambir di Singapura pada tahun 1832 yang dibawa dari Pekanbaru sebesar 6 dollar Spanyol atau 751 ribu rupiah per pikul (Dobbin, 1983: 95).

Tahun 1864, gambir dari Kampar dan Sumatera Barat masih menjadi komoditas yang dibawa dari Pekanbaru, meski tidak sebanyak awal abad ke-19 (Everwijn, 1873: 181). Pada tahun 1886 di Pekanbaru, budidaya gambir mulai dilakukan oleh masyarakat dan diekspor ke Singapura (De Locomotief, 1884). Pada tahun 1890, harga gambir Kampar dimulai dari 20 gulden atau 2 juta rupiah hingga 38 gulden atau 3,9 juta rupiah per pikul atau 60 kg. Pasar utama gambir Kampar adalah Singapura. Gambir Kampar memiliki kualitas yang lebih baik dari pada gambir dari Kepulauan Riau bahkan Semenanjung Malaya (De Bussy, 1892). Perdagangan gambir dari Pekanbaru ke Singapura berlangsung hingga tahun 1942 dan setelah Indonesia merdeka.

Perdagangan Pantai Timur Sumatera menuju Penang setiap tahun meningkat, dari tahun 1817 hingga 1823 jumlah ekspor Pantai Timur Sumatera dari wilayah Kerajaan Siak hingga Tamiang, meningkat dari 1.800 pikul menjadi 35.000 pikul atau 108 ton hingga 2.100 ton. Bahkan dari tahun 1823 hingga 1824, jumlah ekspor semakin meningkat, dari 35.000 menjadi 65.000 pikul atau sekitar 2.100 ton menjadi 3.900 ton.

Karena peningkatan perdagangan, pada tahun 1820, Pemerintah Pulau Pinang (Penang) melakukan ekspedisi ke Pesisir Pantai Timur Sumatera, ekspedisi dagang ini dipimpin ini dipimpin oleh Lord Robert Ibbetson. Perjalanan ini dimulai dari bulan Juni 1820 di Tamiang hingga ke Jambi. Tujuan misi ini di antaranya adalah mencegah Malaka dan Riau ikut campur dalam perdagangan antara Kerajaan Siak dan Pantai Timur Sumatera dengan Pemerintah Pulau Pinang. Mengumpulkan informasi terutama komoditas emas dan navigasi sungai di Sumatera Timur yaitu Siak dan Indragiri serta mengumpulkan informasi terkait Jambi. Mengumpulkan informasi pada kerajaan terkait Pantai Timur Sumatera yang selama ini bias. Sayangnya ekspedisi ini gagal karena penyakit. Ibbetson berlayar hanya sampai Deli dan Asahan.

Pada bulan April 1822, Pemerintahan Kerajaan Inggris di Penang kembali mengutus ekspedisi ke wilayah Pantai Timur Sumatera menuju Kerajaan Siak, Batu Bara, dan Deli yang dipimpin oleh Letnan Rose dengan menggunakan kapal Nautilus. Tetapi ekspedisi ke Pantai Timur Sumatera ini tidak selesai dan dilanjutkan kembali tahun depan. Pemerintah Kerajaan Belanda yang berada di Malaka bergerak cepat setelah mengetahui Inggris menelusuri Pantai Timur Sumatera. Tahun 1822, mereka mengutus Johan Gerald van Angelbeek untuk melakukan kontrak dagang dengan Kerajaan Siak.

Pemerintah Inggris di Penang tidak ingin kecolongan jauh. Pada tahun 1823, mereka mengutus John Anderson seorang akuntan dan penerjemah bahasa Melayu dari Pemerintah Penang. Dia berlayar dari Penang dan mengunjungi Pantai Timur Sumatera. Anderson mengunjungi Langkat, Bulu Cina, Deli Serdang, Batu Bara, Asahan, dan Siak. Ekspedisi ini dimulai pada tanggal 9 Januari 1823 sengan menggunakan kapal yang bernama Jessy. Kapal ini memiliki bobot 75 ton dengan membawa 66 orang kru kapal.

Anderson tiba di Ibu Kota Kerajaan Siak pada dini hari 21 Maret 1823. Jessy berlabuh 180 meter dari Ibu Kota Kerajaan Siak. Dalam perjalanan menelusuri Sungai Siak dari muara sungai hingga sampai di Ibu Kota Kerajaan Siak, Anderson mengatakan bahwa pelayarannya menyenangkan. Sungai Siak adalah sungai terbaik yang dia kunjungi di Pantai Timur Sumatera (Bataviaasch handelsblad, 1867).

Ekspedisi yang bertujuan untuk melakukan kontak dagang dengan kerajaan-kerajaan di Pantai Timur Sumatera yang dipimpin oleh Anderson ini, juga bertujuan untuk memperbarui kontrak suplai kayu untuk galangan kapal di Penang. Kayu dari wilayah Kerajaan Siak terkenal dengan kualitasnya yang baik untuk kapal. Kerajaan Siak memasok kayu ke galangan kapal di Batavia sejak pemerintahan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazzam Syah yang merupakan pendiri dari Kota Pekanbaru. Saat pemerintah Penang didirikan, kayu dari Kerajaan Siak sangat dicari Singapura (De Locomotief, 1884).

### **Kayu Sebagai komoditas Perdagangan Global**

Sebelum ekspedisi-ekspedisi menuju Pantai Timur Sumatera yang dilakukan oleh utusan Pemerintah Penang, perjalanan langsung ke Kerajaan Penang telah dilakukan oleh Lord John Scott pada Juni 1806, Lord F. Garling pada April 1807, dan Lord Francis Lynch pada Juli 1808 (Cowan, 1950: 106). Mereka diperintah untuk bernegosiasi terkait dengan kayu untuk galangan kapal di Penang dengan Kerajaan Siak. Suplai kayu untuk galangan kapal di Penang biasanya diimpor dari Yangoon, Myanmar. Karena harganya yang mahal dan jumlah suplai yang tidak konsisten, maka galangan kapal di Penang mengambil suplai kayu dari Kerajaan Siak yang juga menjadi bahan baku untuk galangan kapal di Batavia.

Pada tahun 1810, galangan kapal di Penang menghasilkan 2 buah kapal dengan kayu yang berasal dari bagian dalam wilayah Kerajaan Siak. Kapal tersebut adalah kapal Fregat Malacca dan kapal dagang *East India Company* (EIC) yang bernama The Hon dengan bobot 1.200 ton (De Graafschap Bode, 1898). Keberadaan kayu yang dimiliki oleh Kerajaan Siak menjadi begitu penting untuk galangan kapal Penang sehingga pada saat Sir Stamford Raffles berada di Penang, dia menuliskan sebuah surat yang berisikan tentang pentingnya posisi Kerajaan Siak sebagai pemasok crooked timber (kayu lentur) untuk galangan kapal di Penang. Kayu-kayu dari wilayah Kerajaan Siak pada umumnya dijadikan sebagai kerangka lambung kapal (Deli Courant, 1892).

Pada tanggal 20 Maret 1807, Sultan VII Kerajaan Siak, Sultan Said Ali Abdul Jalil Syaifuddin, menuliskan surat kepada Phillip Dundas, seorang perwira Angkatan Laut EIC di Penang. Surat ini merupakan jawaban atas permintaan galangan kapal di Penang terkait dengan kayu untuk rangka kapal. Kerajaan Siak menyuplai kayu ke galangan kapal di Penang sebanyak 100 kerat atau potong (Sumatra Courant, 1882).

Agar suplai kayu ke galangan kapal di Penang semakin stabil dan perdagangan antara Siak dan Penang semakin erat, maka pada tahun 1818, Residen Malak Mayor Farquhar diutus oleh Pemerintah Penang untuk melakukan perjanjian dagang dengan Kerajaan Siak, isi perjanjiannya sebagai berikut:



1. Orang-orang yang berada di bawah kekuasaan Inggris, dapat berdagang di wilayah Kerajaan Siak.
2. Kapal yang berada di bawah kekuasaan Kerajaan Siak dapat berdagang di Fort Corn Wall dan di seluruh bagian Prince of Wales Island.

Beberapa bulan sebelum kedatangan Anderson, Pemerintah Kerajaan Belanda di Malaka mengutus Van Angelbeek untuk pergi ke Siak. Namun Sultan Siak pada saat itu menolak kedatangan utusan dari Belanda ini. Mereka kemudian bertemu di Bukit Batu. Utusan Malaka memaksa Siak untuk menandatangani perjanjian dengan Belanda, namun Sultan Siak tidak mengindahkan perjanjian tersebut. Sultan Siak yang memerintah pada saat itu ialah Sultan VIII, Sultan Sayid Ibrahim Abdul Jalil Khaliludin (1811-1815) (Jamil, 2010: 121).

Kayu yang dicari oleh galangan kapal di Penang di antaranya gilam, kulim, kuras, dan medang. Kayu-kayu dari wilayah Kerajaan Siak diantaranya berasal dari Petapahan, Pekanbaru, Siak, Mandau, dan Pulau Rupert. Pemasok kayu untuk galangan kapal di Penang adalah Tengku Pangeran Kesuma Dilaga atau Sayid Zen Al-Jufri. Sayid Zen adalah cucu dari Sultan Siak IV, Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah (Deli Courant, 1892). Dalam perjalanan pada misi dagang menelusuri pesisir timur Sumatera tahun 1823, John Anderson bertemu dengan Sayid Zen di kediamannya di Siak. Sayid Zen mengatakan kayu dari wilayah Kerajaan Siak dapat menyuplai Penang dan Singapura, ada 16 jenis kayu yang bisa disuplai untuk dua wilayah ini. Dalam tulisannya, Anderson mengatakan bahwa Sayid Zen memiliki kemampuan memilih kayu terbaik untuk kapal dari sekitar daerah Siak.

Kemampuan memilih kayu untuk kapal yang dimiliki oleh Sayid Zen direkan pada koleksi surat Melayu milik Raffles tahun 1780-1824. Surat Siak II beraksara Jawi dalam koleksi ini merekam korespondensi dan kemampuan Sayid Zen memilih kayu. Surat Siak II dikirim oleh Sayid Zen kepada John James Erskine, asisten pengawas Angkatan Laut di Penang, bunyi surat ini adalah:

“Nama kayu dalam Siak, marabou, dan petaling, dan petatal, dan tembusu, dan kasiok, dan madang ketanahan, dan kulim, dan seri kayu, dan perapat; kayu yang kita tulis itu sama semuanya dengan merabau. Kalau mau buat kapal baik semua. Lagi jikalau mau kayu peramuhan kapal, boleh kita punya orang tolong juga” (Deli Courant, 1888).

Selain pemasok kayu, Sayid Zain merupakan orang kepercayaan dari Sir Stamford Raffles, Gubernur Jenderal pada masa pemerintahan Hindia Inggris di wilayah Hindia Belanda (1811-1816). Pada akhir bulan Desember 1810, Sayid Zen ditunjuk oleh Raffles sebagai orang yang membawa surat Raffles kepada raja-raja Jawa. Perjumpaan dua orang ini terjadi di Malaka, dan saat bertemu dengan Raffles, diperkirakan umur Sayid Zen 54 tahun. Dalam surat yang ditulis Raffles pada tahun 1810, menyebutkan bahwa Sayid Zen adalah penyuplai kayu terbaik untuk galangan kapal Penang.

Pada tanggal 31 Januari 1811, salam suratnya, dengan penuh percaya diri, Raffles dengan bangga memilih Sayid Zen sebagai utusan (Adam, 2009: 138). Butuh waktu 6 bulan perjalanan Sayid Zen mengantarkan surat Raffles dari Malaka ke Jawa

dan kembali ke Malaka. Korespondensi antara Raffles dan Sayid Zen ditulis dalam lima surat. Sayid Zen merupakan sosok penting dalam perjalanan Raffles menaklukkan Jawa. Surat dari Raffles yang dibawa oleh Sayid Zen sampai ke tangan Raja Cirebon, Sultan Tajul Ngaripin Mohammad Joharudin atau Raja Sepuh VII. Surat itu tiba pada malam hari tanggal 26 April 1811. Dalam balasan surat yang dibawa oleh Sayid Zen, Sultan Sepuh VII menuliskan;

“Agar Inggris mengusir Belanda dari Tanah Jawa. Ia tidak kuasa ikut menunggu siksa kepada hukum orang Belanda yang ada di tanah Jawa” (Hazmirullah, 2016: 216).

Sultan Sepuh VII juga meminta Sayid Zen agar dia dapat ikut dalam kapal perang, dan permintaan itu dituliskan pada surat yang dibawa oleh Sayid Zen kepada Raffles sebagai berikut;

“Kami berdua berharap kompeni Inggris segera mengirimkan kapal perang untuk menolong kami dan negeri kami dalam kerusakan, sekaligus mengusir Belanda dari Negeri Jawa. Kami juga memohon Tengku Pangeran dan orang berenam itu diikutsertakan ke dalam kapal perang yang akan menuju Cirebon” (Hazmirullah, 2019: 52).

Setelah berpetualangan di Malaka, Pesisir Timur Sumatera, hingga pulau Jawa, Sayid Zen memilih untuk menetap di Siak. Sayid Zen dimakamkan di Pekanbaru, di belakang makam Sultan Abdul Jalil Alamudin Syah, Raja IV Kerajaan Siak dan juga merupakan kakeknya.

Komoditas gambir dan kayu pada awal abad ke 19 menjadi tren tersendiri di Pekanbaru. Pekanbaru menjadi pelabuhan dagang dari dua komoditas ini menuju Semenanjung Malaya. Selain gambir dan kayu, Pekanbaru juga menjadi jalur perdagangan kopi dari Sumatera Barat dan Tengah menuju Semenanjung Malaya. Jalur perdagangan kopi lewat Pantai Timur Sumatera ada sebelum monopoli kopi oleh Pemerintah Kolonial Belanda terjadi.

### **Kopi: Komoditas Unggulan Perdagangan Lintas Negara**

Sejak awal abad ke-19 kopi menjadi komoditas ekspor unggulan dari Pantai Barat Sumatera. Mulai abad ke 19 hingga sebelum monopoli kopi di Sumatera Barat berlangsung di tahun 1840. Sebanyak 40.000 pikul sampai 50.000 pikul atau sekitar 2.400 ton sampai 3.000 ton kopi diekspor dari Padang (Kielstra, 1888: 4). Pedagang kopi dari Sumatera Barat dan Kampar mencoba peruntungan dengan berdagang kopi ke Singapura via Sungai Kampar sebagai jalur utama. Selain berdagang ke Singapura, mereka juga mencoba peruntungan dengan berdagang di Penang.

Tahun 1819, saat Singapura berkembang sebagai pelabuhan komoditas oleh Inggris. Sungai Kampar Kanan di Provinsi Riau menjadi jalur utama transportasi kopi menuju Singapura. Daerah penghasil kopi di Sumatera Bagian Barat seperti Pangkalan



Koto Baru membawa kopi mereka dengan sampan menuju Sungai Kampar. Sampan ini berawak enam orang dan sanggup membawa hingga 100 pikul kopi atau 600 ton kopi.

Kopi dipindahkan ke kapal yang lebih besar di Sungai Kampar. Kapal berlayar menuju Teratak Buluh menggunakan arus dari hulu Sungai Kampar. Desa Teratak Buluh pada awal abad 19 sudah menjadi pelabuhan singgah dan pengumpul komoditas dari Pantai Barat Sumatera dan cabang dari jalur dagang daerah-daerah Pantai Barat Sumatera menuju Semenanjung Malaya.

Ada dua jalur kopi dari Teratak Buluh menuju Semenanjung Malaya. Cabang pertama, para pedagang menggunakan kapal menelusuri Sungai Kampar hingga Pelalawan. Dahulunya, Pelalawan bagian dari Kerajaan Johor. Tahun 1798, kerajaan ini ditaklukan oleh Sayid Abdurrahman adik Sultan VII Kerajaan Siak, Sultan Sayid Ali Abdul Jalil Syaifuddin. Naiknya Sayid Abdurrahman sebagai Raja Pelalawan menjadi awal mula raja-raja Pelalawan memiliki hubungan nasab dengan Nabi Muhammad SAW. Sayid Abdurrahman menjadi Raja Pelalawan di tahun 1810 hingga 1822.

Kopi-kopi dari Pelalawan dikumpulkan dan dibawa dengan menggunakan kapal yang lebih besar menuju Singapura. Tahun 1825, sebanyak 1.088 pikul atau sekitar 65 ton kopi dibawa ke Singapura, sedangkan di tahun 1829, 9.600 pikul sampai dengan 12.000 pikul atau sekitar 576 ton sampai 720 ton kopi dibawa ke Singapura via Pelalawan (De Tijd, 1875). Jumlah ini adalah jumlah ekspor kopi per tahun (Het Vaderland, 1889). Karena kopi, muncullah saudagar-saudagar baru di sekitar jalur perdagangan kopi ini. Dibutuhkan waktu 3 bulan perjalanan kopi dari Sumatera menuju Singapura. Perjalanan ini termasuk bongkar muat kopi di Pelabuhan Singapura.

Kapal yang berdagang di Singapura pulang membawa barang-barang seperti garam, gula, tembakau, sutra, dan kain dari Coromandel. Kopi yang dijual di Singapura berasal dari Sumatera Barat dan Kampar. Dari awal abad ke 19 hingga pertengahan abad ke 19, kopi Sumatera membanjiri Singapura. Pada saat kopi Kampar dari Pantai Timur Sumatera dijual di Singapura harga kopi ini mencapai 24 gulden/pikul atau 2,5 juta/60 kg (Algemeen Handelsblad, No. 19160, 1890). Tahun 1834, saat Gubernur Jenderal Van Den Bosch berkuasa, dia memprediksi Padang akan menjadi pelabuhan utama kopi menggantikan jalur kopi Kampar menuju Singapura (De Tijd, 1890).

Van Den Bosch kemudian mematikan jalur dagang kopi antara Pantai Barat dan Timur via Sungai Siak dan Sungai Kampar. Setelah tanam paksa kopi di Sumatera Barat pada tahun 1840, Padang menjadi pelabuhan utama kopi di Pantai Barat Sumatera, sehingga kopi yang masuk ke Singapura tinggal kopi Kampar. Tahun 1843, harga kopi dari Kampar dijual pada pasar komoditas di Singapura seharga 5 dolar Malaya atau sekitar 628 rupiah per pikul dan ditahun 1864 (Java Bode, 1883), kopi dari Kampar di jual sampai 13,5 dolar Malaya per pikul atau sekitar 1,6 juta rupiah per pikul (Bataviaasch Nieuwsblad, 1890).

Cabang kedua dari jalur kopi adalah Teratak Buluh, kopi di panggul menuju Pekanbaru. Jalan Pekanbaru-Teratak Buluh ini hanya dapat dilalui pada pagi hingga petang, yang berupa jalan setapak berlumpur dan melewati hutan-hutan basah (Deli Courant, 1890). Dari Teratak Buluh menuju Pekanbaru dibutuhkan waktu 12 jam berjalan kaki. Kapal-kapal sudah menunggu di Pekanbaru untuk membawa kopi menuju

Penang. Kapal yang menunggu di Pekanbaru berkapasitas 30-50 koyan atau sekitar 72-120 ton komoditas (Deli Courant, 1889). Perjalanan barang-barang dari Pantai Barat Sumatera dimulai dari Pangkalan Koto Baru melewati Sungai Kampar, daerah Lima Kota (Kuok, Salo, Air Tiris, dan Rumbio, daerah ini sekarang menjadi bagian dari Kabupaten Kampar, Provinsi Riau), lalu ke Teratak Buluh. Di Teratak Buluh barang diangkut menuju Pekanbaru.

Kapal-kapal dari Pekanbaru berlayar ke Penang dibutuhkan waktu berlayar selama 11 hari. Selain kopi Kampar, kopi dari wilayah Kerajaan Siak juga sempat dijual ke Singapura. Tahun 1825, tercatat 37 pikul kopi atau sekitar 2,2 ton kopi dari wilayah Kerajaan Siak masuk ke Singapura (Nederlandsch-Indisch Handelsblad, 1831). Kopi ini dibawa dari pelabuhan-pelabuhan Kerajaan Siak saat itu, Pekanbaru, Siak, dan Bukit Batu. Selain kopi, ekspor impor komoditas via pelabuhan Pekanbaru dan Siak adalah kapur barus, garam, sagu, dan beras (Deli Courant, 1897). Selain itu ada emas dari Pantai Barat Sumatera yang masih diperjualbelikan (Millburn, 1813: 349).

Dampak dari perang perebutan kekuasaan di Kerajaan Siak di awal tahun 1858, perdagangan dari Pekanbaru menuju Singapura, Malaka, dan Penang menjadi sepi. Selain itu, efek dari Perang Paderi menyebabkan pelabuhan di Pekanbaru dan Petapahan juga menjadi sepi. Pedagang lebih memilih berdagang komoditas menggunakan Sungai Kampar lewat Pelalawan lalu menuju Singapura. Tantangan berdagang melewati Sungai Kampar dan Sungai Rokan adalah Gelombang Bono. Pada Sungai Kampar, tinggi Gelombang Bono ini bisa mencapai 3,6 meter pada musim kemarau dan 6 meter pada musim hujan.

Tahun 1873, Pemerintah Hindia Belanda via Pemerintah Pantai Timur Sumatera memutuskan untuk merenovasi jalan Pekanbaru-Teratak Buluh. Sejak tahun 1870, distribusi komoditas dari Sumatera Barat via Pelabuhan Pekanbaru semakin dipersingkat. Jalan berlumpur yang selama ini dilalui para pedagang dan masyarakat Pantai Barat Sumatera menuju Semenanjung Malaya dirapikan. Pemerintah Hindia Belanda bekerja sama dengan pedagang Arab dan Cina untuk menyelesaikan renovasi jalan ini. Mereka mendapatkan imbalan diskon pajak garam. Renovasi jalan Pekanbaru-Teratak Buluh sepanjang 18 KM membutuhkan waktu tiga tahun (Faes, 1882: 492).

Setelah Traktat Sumatera I tahun 1870, perdagangan antara dua Kerajaan Belanda dan Inggris dan daerah koloninya semakin pesat. Pantai Timur Sumatera menjadi sentra perkebunan dan Singapura menjadi sentra ekspor komoditas ke berbagai belahan dunia. Pelabuhan Pekanbaru menjadi tempat pengumpulan komoditas dari Pantai Barat Sumatera yang nantinya dibawa ke Singapura untuk diekspor. Pelabuhan ini dianggap penting sehingga jalan Teratak Buluh-Pekanbaru sepanjang 18 KM menjadi urat nadi Sumatera Tengah menuju Singapura. Tahun 1884, Pemerintah Hindia Belanda kembali memperbaiki jalan Teratak Buluh-Pekanbaru dan diperlebar menjadi 10 meter. Jalan Teratak Buluh-Pekanbaru diperbaiki oleh Ir. G.C. Cambier dengan menggunakan pekerja paksa (Columbijn, 2005: 28).

Tujuan Pemerintah Hindia Belanda memperbaiki jalan agar para pedati yang membawa logistik ke Pelabuhan Pekanbaru membawa komoditas seperti gambir, lilin lebah, gaharu, damar, karet, dan hasil hutan lainnya. Dengan lancarnya Jalur Sumatera Tengah, jumlah ekspor dan pendapatan pajak dari pelabuhan Pekanbaru mengalami

peningkatan. Pajak yang ditarik dari pelabuhan Pekanbaru di tahun 1881 sebesar 20.471 gulden atau sekitar 2,1 miliar rupiah (De Tijd, 1887). Pada tahun 1883, 84 ton karet dari pelabuhan Pekanbaru diekspor ke Singapura.

Pemerintah Hindia Belanda melalui Pemerintah Pantai Timur Sumatera di tahun 1884 ingin mempersingkat waktu tempuh perdagangan menuju Singapura lewat Pekanbaru. Pemerintah Pantai Timur Sumatera mulai melihat perlu adanya jalan baru. Tahun 1885, Pemerintah Hindia Belanda melakukan survei kemungkinan mempersingkat jalan yang menghubungkan Pantai Barat dan Timur Sumatera via Pekanbaru dan Sungai Siak. Jalan ini rencananya melewati daerah-daerah yang oleh Pemerintah Hindia Belanda disebut daerah Lima Kota.

Survei yang dilakukan pada tahun 1885 masih mengumpulkan data awal mengenai kemungkinan memperpendek waktu tempuh menuju Singapura. Dalam survei ini Pemerintah Hindia Belanda juga melihat potensi Muara Mahat sebagai pelabuhan pengumpul komoditas dari Pantai Barat Sumatera selain di Teratak Buluh. Dalam rencana Pemerintah Hindia Belanda, kapal-kapal uap ukuran kecil dari Mahat diganti dengan sampan menuju Pangkalan Koto Baru (Het Vrije Volk, No. 10052).

Bulan September 1889, Gubernur Pantai Barat Sumatera R.C. Kroesen (1885-1889) berkunjung ke Bangkinang, di sana Kroesen mencetuskan ide untuk melanjutkan perjalanan dari Bangkinang ke Pekanbaru lewat jalur darat. Kroesen ingin melanjutkan survei yang dilakukan pada tahun 1885. Ide ini disampaikan kepada Pemerintah Hindia Belanda di Batavia (Deli Courant, 1888). Jalan antara Pekanbaru dan Teratak Buluh kembali direnovasi pada tahun 1889. Renovasi jalan ini diawasi oleh Opsir Van den Waterstaat. Meskipun jalan Pekanbaru-Teratak Buluh selalu direnovasi, tetapi teknologi yang digunakan selama pengerjaan belum mampu menghadapi alam di Riau. Sehingga jika terjadi hujan, jalan menjadi banjir dan sulit untuk dilalui (De Locomotief, 1869).

Kebutuhan akan waktu yang singkat menuju Singapura menjadi hal yang sangat penting pada akhir abad ke-19. Pada tahun 1930, jalan Pekanbaru-Bangkinang-Payakumbuh terhubung dan jalan Pekanbaru-Teratak Buluh menjadi jalan utama dari Sumatera Tengah menuju Singapura.

## **Kesimpulan**

Gambir, Kayu dan Kopi adalah tiga komoditas yang menjadi bagian dari aktivitas perdagangan di kawasan Timur Sumatera, mulai dari wilayah daratan hingga ke kawasan pesisiran. Komoditas tersebut dapat dikatakan menjadi komoditas unggulan yang diekspor sampai ke berbagai negara. Terlepas dari itu, aktivitas perdagangan tersebut juga ikut berdampak pada terhubungnya wilayah-wilayah di kawasan tersebut. Hal tersebut terlihat dari dibangunnya akses untuk menghubungkan tiap-tiap daerah untuk kepentingan perdagangan, tidak hanya akses atau jalur darat, akan tetapi juga jalur laut.

## Referensi

### Buku

- Anonim. (1892). *Cultures in Nederlandsch Oost Indie, Koloniaal Verslag van 1891*. J. H. De Bussy.
- Arman, D. (2019). *Gambir yang Hilang di Kepulauan Riau*. Balai Pelestarian Nilai Budaya Kepulauan Riau
- Adam, A. (2009). *Letter of Sincerity: The Raffles Collection of Malay Letter (1780-1824) a descriptive Account with Notes and Transition*. Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society.
- Anderson, J. (1823). *Mission to the East Coast of Sumatra in MDCCCXXIII*. William Blackwood
- Colombijn, F. (2005). *A Moving History of Central Sumatra 1600-1870*. Cambridge University Press.
- Couperus, A. (1823). *Berigt Aangaande de Gamber derzelver Planting en Bewerking of Malacca*. Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- Daliman (2012). *Metode Penelitian Sejarah*. Ombak.
- Dobbin, C. (1983). *Islamic Revivalism, a changing Peasant Economy Central Sumatra 1784-1847*. Curzo Press.
- Everwijn, R. (1873). *Verslag van Een Onderzoekingen in Het Rijk van Siak*. Amsterdam.
- Faes, J. (1882). *Het Rijk Pelalawan*. Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde.
- Royal Botanic Garden. (1889). *Gambier (Uncaria gambir)*. Bulletin of Miscellaneous Information
- Hazmirullah. (2019). *Cirebon tahun 1791-1816: Gambaran Kondisi Sosial dan Politik Pada Masa Pemerintahan Sultan Sepuh VII*. Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, 2019.
- Kielstra, E.B. (1888). *De Koffie Cultuur ter Westkust Sumatra*.
- Millburn, W. (1813) "Oriental Commerce", *The East Indies, China, and Japan Vol. 2*.
- Jamil, N. (2010). *Sejarah Kerajaan Siak*. Lembaga Warisan Kebudayaan Melayu.

### Artikel Jurnal

- Arman, D. (2022). Usaha Perkebunan Gambir di Kepulauan Riau Abad ke-19. *Pangadereng : Jurnal Hasil Penelitian Ilmu Sosial dan Humaniora*, 8(1), 123-136. <https://doi.org/10.36869/pjhpish.v8i1.227>
- Cowan, C.D (ed). (1950). Early Penang & The Rise of Singapore 1805-1832, *Journal of The Malayn Branch of Royal Asiatic Society*, Volume XIII, Part 2.
- Dobbin, C. (1977). Economic Change in Minangkabau as a Factor in the Rise of The Padri Movement 1784-1830. *Indonesia*, 23, 1-38. <https://hdl.handle.net/1813/53633>
- Hazmirullah. (2016). Reply Letter From 7<sup>th</sup> Sultan sepuh Cirebon to Raffles: Genetic Structuralism Approach". *Metasastra: Jurnal Penelitian Sastra*, 9(2), 211-224
- Hill, A. H. (1955). The Hikayat Abdullah. *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, 28(3 (171)), 3-354. <http://www.jstor.org/stable/41503062>

- Rahmat, S., Suyitno, A., Rochmiatun, E. (2023). The East Coast of Sumatra in the Spice Trade Network in the 19th Century. *Criksetra: Jurnal Pendidikan Sejarah*, 12(2), 199-212.
- Swastiwi, A. W. (2021). Jejak Jalur Rempah di Kepulauan Riau. *Jurnal Sosial Teknologi*, 1(11), 1.395 - 1.405. <https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v1i11.251>
- Syahrian, W., & Rahmat, S. (2023). The Terubuk Fish in Bengkalis 19th to 20th Century: A Study of Animal History. *Journal of Philology and Historical Review*, 1(1), 30-43. <https://doi.org/10.61540/jphr.v1i1.38>

### **Koran, Surat Kabar, Majalah**

- Algemeen Handelblad, no. 19160, 14 Mei 1890
- Bataviaasch handelsblad, no. 58, 19 Juli 1867
- Bataviaasch Nieuwsblad, no. 147, 02 Juni 1890
- De Graafschap-bode, no. 18, 09 Juli 1898
- De Locomotief, no 255, 24 Oktober 1884
- De Locomotief, no. 65, 02 Juni 1869
- De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad, no. 12045, 01 Maret 1887
- De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad, no. 13015, 14 Mei 1890
- De Tijd: godsdienstig-staatkundig dagblad, no. 8528, 15 Juli 1875
- Deli Courant, no. 03, 11 Januari 1888
- Deli Courant, no. 03, 29 Maret 1890
- Deli Courant, no. 21, 12 Maret 1892
- Deli Courant, no. 37, 07 Mei 1892
- Deli Courant, no. 38, 11 Mei 1889
- Deli Courant, no. 47, 12 Juni 1897
- Het Vaderland, no. 60, 12 Maret 1889
- Het Vrije Volk : Democratisch-Socialistisch Dagblad, no. 10052
- Java-Bode: nieuws, handel, en advertantieblad voor Nederlandsch-Indie, no. 170, 22 Juli 1886
- Java-Bode: nieuws, handel, en advertantieblad voor Nederlandsch-Indie, no 283, 30 November 1882
- Java-Bode: nieuws, handel, en advertantieblad voor Nederlandsch-Indie, no. 192, 16 Agustus 1883
- Nederlandsche Staatscourant, no. 89, 13 April 1862
- Nederlandsch-Indisch Handelsblad, no. 13, 31 Juli 1831
- Nieuws Rotterdamsche Courant, no. 28, 28 Januari 1862
- Sumatra Courant, no. 134, 09 November 1882