

FUNGSI PELABUHAN PANJANG SEBAGAI PELABUHAN PENGEKSPOR LADA, 1923-1930

The function of Panjang Port as a port for exporting pepper commodities, 1923-1930

Arifin^{1*)}, Endang Susilowati²⁾, Haryono Rinardi³⁾

¹⁾Magister Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia

^{2,3)} Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, Semarang, Jawa Tengah, Indonesia

*Pos-el: arifinsptra962@gmail.com (corresponding author)

Naskah diterima: 23 April 2025 - Revisi terakhir: 30 Agustus 2025

Disetujui terbit: 17 Oktober 2025 - Terbit: 25 November 2025

Abstract

This research examines the function of Panjang Port, Lampung as a port for exporting pepper commodities in the period 1923-1930. The purpose of the study is to analyze Panjang Port as a central point in the pepper distribution route from the interior of Lampung to the international market. This study uses a historical method by collecting colonial archive sources. This study explores the relationship between colonial government policies in the development of Panjang Port and the dynamics of the pepper trade. The results of the analysis show that Panjang Port not only functions as a location for pepper shipments, but also as part of the colonial economic system that benefits the colonial party. This finding emphasizes the important function of Panjang Port in the progress of the economy and trade, especially in the Lampung region, as well as economic development in the southern Sumatra region.

Keywords: Pepper Trade, Panjang Port, Export, Lampung

Abstrak

Penelitian ini mengkaji fungsi Pelabuhan Panjang Lampung sebagai pelabuhan pengekspor komoditas lada periode 1923-1930. Tujuan penelitian adalah menganalisis Pelabuhan Panjang sebagai titik sentral dalam jalur distribusi lada dari daerah pedalaman Lampung menuju pasar internasional. Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan melakukan pengumpulan sumber-sumber arsip kolonial. Kajian ini mengeksplorasi hubungan antara kebijakan pemerintah kolonial dalam pembangunan Pelabuhan Panjang dan dinamika perdagangan lada. Hasil analisis menunjukkan Pelabuhan Panjang tidak hanya berfungsi sebagai lokasi pengapalan lada, tetapi juga bagian dari sistem ekonomi kolonial yang menguntungkan pihak kolonial. Temuan ini menekankan fungsi penting Pelabuhan Panjang dalam kemajuan ekonomi dan perdagangan khususnya wilayah Lampung serta perkembangan ekonomi di kawasan Sumatera bagian selatan.

Kata Kunci: Perdagangan Lada, Pelabuhan Panjang, Ekspor, Lampung

PENDAHULUAN

Pada permulaan abad ke-20, lada menjadi salah satu komoditas unggulan yang memiliki nilai ekonomi tinggi di wilayah Hindia Belanda, terutama di kawasan Sumatra bagian selatan. Lampung, sebagai salah satu daerah penghasil utama lada, memainkan peran signifikan dalam perdagangan global, khususnya melalui aktivitas ekspor yang berlangsung di Pelabuhan Panjang. Terletak di pesisir timur wilayah Lampung, pelabuhan ini menjadi titik strategis dalam rantai distribusi lada dari daerah perkebunan menuju pasar internasional (Ariwibowo, 2018).

Keberadaan Pelabuhan Panjang erat kaitannya dengan kondisi wilayah tersebut. Hal itu yang menyebabkan Pemerintah Hindia Belanda kemudian menjadikan Lampung sebagai sebuah wilayah agroindustri dalam bidang perkebunan dan perdagangan sehingga keberadaan prasarana transportasi laut menjadi penting. Perkembangan wilayah Lampung semakin pesat dengan kedatangan orang-orang Jawa yang dibawa oleh pemerintah Hindia Belanda dengan program kolonisasi (kemudian dikenal dengan transmigrasi) sehingga hasil pertanian dan perkebunan di Lampung semakin banyak.

Di wilayah Lampung sebelumnya sudah ada pelabuhan rakyat (pelabuhan yang hanya melayani pelayaran antarsungai di wilayah Lampung) yaitu Pelabuhan Telukbetung. Pelabuhan itu digunakan untuk kapal besar berlabuh dan memasuki kawasan Teluk Lampung, yang merupakan bagian dari wilayah Lampung Selatan. Pelabuhan itu juga terhubung dengan beberapa aliran sungai yang ada di Lampung, salah satunya adalah Sungai Koeripan. Pengangkutan komoditas dari pedalaman seperti hasil perkebunan dan pertanian dilakukan melalui Pelabuhan Telukbetung sebelum dibawa ke Batavia. Perubahan penting terjadi ketika terdapat peningkatan perdagangan dan aktivitas ekonomi. Kondisi itu secara tidak langsung menyebabkan dibangunnya jalur kereta api sebagai sarana transportasi darat. Seiring perkembangan tersebut, dibutuhkan pembangunan pelabuhan baru sebagai sarana pendukung kegiatan perdagangan di wilayah Sumatera bagian selatan. Pelabuhan baru itu dibutuhkan karena sarana transportasi di Telukbetung tidak dapat merespons perkembangan tersebut. Dengan kondisi demikian, pemerintah kolonial Hindia Belanda membangun sebuah pelabuhan baru di wilayah Panjang (Broersma, 1916).

Rentang waktu 1923 hingga 1930 dipilih karena pada masa inilah terlihat peningkatan signifikan dalam aktivitas ekspor lada melalui Pelabuhan Panjang. Tahun 1923 menjadi tahun komoditas lada mengalami peningkatan ekspor dari wilayah Lampung. Pada tahun ini juga jalur perdagangan dan pelayaran melalui Pelabuhan Panjang semakin ramai dengan kegiatan ekspor. Tahun 1930 ditetapkan sebagai batas akhir kajian karena pada tahun tersebut tanaman lada mulai tergantikan oleh tanaman lain sebagai komoditas ekspor. Selain munculnya komoditas baru, tahun ini juga terjadi penyakit yang menyerang tanaman lada sehingga banyak yang rusak serta terjadi krisis ekonomi global yang menyebabkan penurunan ekspor lada dari wilayah Lampung.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji fungsi Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan pengekspor lada. Secara spesifik, penelitian ini mengidentifikasi sudut pandang awal tentang jarigan transportasi trans-Sumatera pada masa kolonial sehingga

menjadikan Lampung sebagai *Gerbang Sumatera* yang menghubungkan Pelabuhan Merak dan Panjang. Perkembangan sarana transportasi ini kemudian mengubah jaringan transportasi yang awalnya masih menggunakan sungai sebagai sarana kemudian beralih dengan adanya pembangunan Pelabuhan Panjang. Pembangunan Pelabuhan Panjang ini juga berpengaruh terhadap perkembangan dan perluasan perkebunan-perkebunan yang ada di wilayah Lampung. Perkembangan sarana transportasi ini mengubah alur perdagangan lada yang awalnya melalui sungai dengan menggunakan kapal-kapal kecil kemudian beralih menggunakan kapal besar melalui pelabuhan yang juga terhubung dengan sarana transportasi lain. Oleh karena itu, pemerintah kolonial membangun Pelabuhan Panjang untuk memudahkan perdagangan dan pelayaran komoditas seperti lada ke berbagai wilayah. Dengan adanya Pelabuhan Panjang, wilayah Lampung mengalami perkembangan ekonomi yang sebelumnya hutan belantara menjadi kawasan-kawasan perkebunan dan permukiman. Namun, pada kenyataannya pembangunan Pelabuhan Panjang ini memudahkan pihak kolonial mengirimkan hasil bumi, khususnya lada yang ada di Lampung untuk dibawa ke daerah kolonial. Selain itu juga, pemerintah kolonial mewajibkan penduduk Lampung untuk menanam lada di perkebunan yang nantinya hasil eksploitasi ini menguntungkan pihak kolonial. Oleh karena itu, peneliti ingin melihat bagaimana aktivitas ekspor lada melalui Pelabuhan Panjang yang dilakukan oleh pemerintah kolonial.

Meskipun telah banyak penelitian yang mengkaji komoditas lada di wilayah Lampung, belum terdapat kajian yang secara mendalam berbicara mengenai fungsi Pelabuhan Panjang sebagai salah satu pelabuhan pengekspor lada. Beberapa penelitian yang membahas komoditas lada di Lampung, seperti yang ditulis oleh Gregorius Andika Ariwibowo (Ariwibowo, 2018, pp. 331–346), membahas aktivitas dan perdagangan lada yang terjadi di Lampung. Karsiwan (Karsiwan, 2020) membahas kejayaan lada hingga praktik perburuhan di Lampung. Hanif Risa Mustafa dan Septi Utami (Mustafa & Utami, 2022) membahas dari ekspansi hingga eksploitasi yang dilakukan oleh pemerintah kolonial terhadap perkebunan di Lampung. Laelatul Masroh (Masroh, 2015, pp. 64–78) membahas bagaimana perkebunan dan perdagangan lada di Lampung. Iim Imanudin (Imadudin, 2016, pp. 349–364) membahas perdagangan lada yang terjadi dalam tiga masa. Bertolak dari diskursus kajian penelitian-penelitian yang telah ada sebelumnya cenderung berfokus pada perkebunan dan perdagangan lada, tanpa menguraikan secara spesifik fungsi Pelabuhan Panjang dalam kegiatan ekspor lada. Oleh karena itu, diperlukan riset mengenai fungsi Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan pengespor lada yang digunakan oleh pemerintah kolonial Belanda.

METODE

Kajian mengenai “Fungsi Pelabuhan Panjang Sebagai Pelabuhan Pengekspor Lada, 1923-1930” disusun dengan menggunakan metode sejarah. Naskah disusun melalui proses pemilihan topik, penelusuran sumber, kritik sumber, analisis, interpretasi, dan kemudian disajikan dalam bentuk tulisan karya ilmiah (Kuntowijoyo, 2018, p. 73). Sumber-sumber sejarah yang digunakan merupakan sumber sejarah primer dan sekunder.

Sumber sejarah primer yang digunakan seperti dokumen dan laporan yang berasal dari pemerintah kolonial. Data-data terkait yaitu Lampongsche Districten (Broersma, 1916), Zuid Sumatra Economisch Overzicht (Wellan, 1932), De pappercultur in de Buitenbezittingen (Anonim 1918), Het Verkeerswezen in Zuid-Sumatra (M. C. Koning 1919), Overzicht van Zuid-Sumatra (G. F. De Bruyn Kops 1919). Data terkait dengan jaringan transportasi di Lampung diperoleh dari kajian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2018) tentang Sungai Tulang Bawang dan Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung (2023). Sumber-sumber sejarah juga ditelusuri melalui kunjungan ke Perpustakaan Nasional dan Arsip Nasional serta perpustakaan digital (Deplher.nl, dan KITVL). Data-data sekunder juga digunakan dalam penyusunan kajian ini. Sumber-sumber sekunder yang digunakan berupa buku ataupun jurnal yang disusun pada masa kontemporer saat ini. Penelitian ini juga menggunakan pendekatan metodologi politik-ekonomi terkait kebijakan pemerintah kolonial Belanda terhadap aktivitas ekonomi di Pelabuhan Panjang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lada sebagai komoditas di Lampung

Wilayah Lampung merupakan daerah penghasil lada yang berupa hasil alam utama sejak masa Kesultanan Banten hingga pemerintah kolonial Belanda. Pada masa pemerintah Belanda, kebijakan yang dilakukan berdampak pada hasil budidaya lada sehingga mengalami pasang surut. Pada abad ke-19 lada sudah tidak lagi menjadi komoditas utama tetapi tetap penting bagi pemerintah Belanda. Tidak seperti komoditas perkebunan lainnya yang baru diperkenalkan oleh Belanda yaitu kopi dan karet, lada tetap dibutuhkan oleh pemerintah Belanda untuk dieksport bagi pasar Eropa (Fortuin, 1923).

Tanaman lada di Lampung secara umum dibudidayakan dengan cara tradisional dan dikembangkan di lahan permukiman masyarakat yang dikenal dengan istilah *Tiyuh, Pekon, atau Anek* dan lahan untuk menanam dinamakan dengan umbulan. (Saptono et al., 2021) Lahan yang digunakan untuk membudidayakan lada di Lampung adalah lahan hasil dari membuka hutan di daerah pedalaman yang biasanya dilakukan dengan cara gotong royong atau dikenal dengan istilah sakai sambaian (Karsiwani et al., 2022).

Budidaya tanaman lada tersebar di berbagai wilayah mulai dari kawasan timur, utara, dan barat hingga selatan daerah Lampung, seperti daerah Sekampung dan Sukadana di Lampung Timur, Katimbang di Kalianda Lampung Selatan, Tulang Bawang di Utara, daerah Semangka, Tanggamus, dan Teluk Betung. (Anonim, 1918) Lada yang ditanam dalam satu hektar dapat tumbuh sekitar 2.000 pohon lada. Jika pohon tersebut dalam keadaan yang baik, dalam sekali panen dapat menghasilkan hingga 4kg per pohon. Oleh sebab itu dalam sekali panen, Lampung dapat menghasilkan sekitar 8000kg lada per hektar (Mulianti et al., 2013).

Wilayah-wilayah yang menjadi pusat budidaya lada berada di wilayah Semangka, Katimbang, Teluk Betung, Seputih, Sekampung, dan Tulang Bawang. Luas lahan penanaman lada pada 1918 mencapai sekitar 7.309 bau. Oleh karena itu, masih terdapat sekitar 1.470 bau perkebunan tanaman lada yang belum berproduksi. Perkebunan lada

tidak dikelola secara langsung oleh pemerintah kolonial. Kebun-kebun lada sebagian besar dikelola oleh perkebunan swasta milik orang Eropa dan Tionghoa. Di wilayah seperti Katimbang, Teluk Betung, dan Semangka, perkebunan lada dikelola oleh orang Eropa, sedangkan di wilayah seperti di Seputih dan Tulang Bawang dikelola oleh orang-orang Tionghoa (Anonim, 1918).

Tanaman lada merupakan jenis tumbuhan merambat yang tumbuh dan berkembang melalui bantuan tanaman penopang. Lada tumbuh maksimal pada daerah yang beriklim tropis, di mana lada banyak digunakan sebagai penambah citarasa dan bumbu masakan. Lada memiliki rasa dan aroma yang sangat khas, menjadikan tanaman ini sebagai bahan pelengkap resep masakan andalan. Pemerintah kolonial membuat kebijakan yang disampaikan melalui para jenang untuk memerintahkan petani menanam lada. Sesuai dengan kontrak, para pengolah kebun diwajibkan menanam tanaman lada dalam jumlah tertentu; 1.000 batang bagi pengolah berkeluarga dan 500 batang bagi pria lajang (Marsden, 2013).

Hal pertama yang dilakukan dalam penanaman lada yaitu memilih lokasi dan kondisi tanah yang cocok. Di wilayah Lampung sangat mudah ditemukan lahan untuk budidaya lada karena wilayah Lampung masih banyak lahan berupa hutan belantara yang menyebabkan kesuburan tanah terjaga. Kondisi ini juga didukung oleh kondisi topografis wilayah Lampung yang berbukit dan di sekitar bukit dialiri sungai-sungai besar seperti Way Seputih, Way Sekampung, Way Mesuji, dan Way Tulang Bawang beserta anak sungainya (Marsden, 2013).



Gambar 1. Pemasangan tegakan hidup sebagai penopang tanaman lada (Sumber: De pappercultuur in de Buitenbezittingen, 1918).

Pada gambar 1 terlihat proses budidaya lada yaitu tahapan pertama melakukan penanaman penopang untuk tumbuhan lada di tanah bekas hasil panen tanaman padi. Pada umumnya penduduk Lampung lebih menyukai tegakan hidup dari jenis dadap duri karena jenis tanaman ini lebih kuat dari tanaman yang lain. Penanaman pohon penopang diberi jarak sekitar 2,5 – 3,5 meter yang bertujuan untuk memudahkan perawatan dan panen lada. Setelah itu, bibit lada dari hasil stek mulai ditanam dan hasilnya membutuhkan waktu satu sampai dua tahun untuk masa panen lada yang pertama (Anonim, 1918).



Gambar 2. Proses merambatkan lada pada tanaman penopang (Sumber: De pappercultur in de Buitenbezittingen, 1918).

Gambar 2 menunjukkan pasca-penanaman lada dilanjutkan dengan masa perawatan. Kebun lada dibersihkan tiga kali dan maksimal enam kali dalam setahun. Kegiatan ini bertujuan untuk membersihkan gulma yang tumbuh di sekitar tanaman lada. Pohon-pohon gulma dipangkas setiap tahun atau dua tahun sekali. Tanaman gulma ditempatkan antara tanaman lada, berfungsi untuk mendorong pembentukan humus dan juga rumput yang mencegah erosi lapisan humus pada tanah. Area perkebunan lada juga diberi pagar kawat atau besi sebagai pengaman dari gangguan hewan liar (Wellan, 1932).



Gambar 3. Proses panen lada (Sumber: De pappercultur in de Buitenbezittingen, 1918).

Proses panen hasil budidaya lada di Lampung (gambar 3) terjadi 2 kali dalam setahun. Lada dipanen ketika buah lada sudah mulai memerah. Di kawasan pesisir biasanya terjadi pada bulan April dan Mei, sedangkan di dataran tinggi beberapa bulan setelahnya. Sebelum panen besar atau musim lada, terjadi prapanen lada atau disebut dengan lada penjelang yaitu sekitar Maret dan April, sedangkan panen besar lada terjadi pada September dan Oktober. (Wellan, 1932) Ketika penduduk mulai memetik biji-biji lada kecil di bagian bawah tanaman yang merambat, tanaman lada akan mekar kembali untuk dipanen pada musim panen besar (Karsiwan, 2019).

Tabel 1. Hasil lada dari wilayah Lampung.

Tahun	Jumlah (kg)
1907	7.668.000
1910	12.588.000
1911	7.800.000
1912	14.550.000
1913	11.965.000
1929	14.685.000
1930	46.200.000

Sumber: (Kristian, 2019)



Gambar 4. Penjemuran hasil panen lada (Sumber: De pappercultur in de Buitenbezittingen, 1918).

Gambar 4 menjelaskan penjemuran lada setelah dipanen oleh penduduk. Angka produksi hasil budidaya lada di Lampung sangat fluktuatif. Namun, pada dasawarsa pertama abad ke-20, panen lada Lampung pada 1911 diperkirakan mencapai 180.000 picol. Namun, dengan kondisi cuaca yang tidak terlalu baik bahkan cenderung buruk, produksi lada pada saat itu diperkirakan hanya 130.000 picol. Data-data ini menunjukkan semua transaksi jual beli lada tidak mungkin untuk memperkirakan produksi dua tahun ke depan, terutama mengingat mahalnya harga lada saat itu (Karsiwan, 2020).



Gambar 5. Pembuatan lada putih di Tulang Bawang, Lampung (Sumber: De pappercultur in de Buitenbezittingen, 1918).

Pada gambar 5 dijelaskan pembuatan jenis lada yang ada di Lampung. Lada Lampung dikenal dengan istilah lada kawur. Jenis lada lampung merupakan lada yang terkuat daripada jenis lada manna dan lada jambi dengan ukuran buah dan daun yang besar meskipun fase perkembangan dan pertumbuhan lada lampung lebih lambat daripada kedua jenis lada yang lain. Secara umum, wilayah Lampung memiliki dua jenis lada, yaitu lada hitam di sebagian besar wilayah Lampung dan jenis lada putih yang dihasilkan di daerah Tulang Bawang (Karsiwani, 2019). Proses produksi lada hitam lebih sederhana. Bermula dari pemetikan buah lada bersama malainya, kemudian lada dirontokkan dari malainya dan dikeringkan di bawah sinar matahari selama empat hari. Setelah kering, lada hitam kemudian dikemas dalam karung seberat satu pikul dan siap dijual (Anonim, 1918).

Perkembangan perdagangan lada dapat dilihat dari jumlah produksi yang terus meningkat dan makin banyaknya lalu lintas perdagangan lada. Terdapat perbedaan antara harga lada hitam dan lada putih. Harga lada putih lebih mahal. Naik turunnya harga lada berkaitan dengan kondisi politik dan ekonomi dunia. Pada saat kondisi politik dan ekonomi stabil, harga lada juga cukup stabil. Pada saat terjadi perang pendistribusian lada menjadi terganggu sehingga harga lada menjadi naik (Masroh, 2015).

Kegiatan perdagangan lada di Lampung dilakukan dengan menggunakan jalur sungai di bandar kecil yang dikenal dengan istilah Tangga Raja. Perdagangan dimulai dari daerah hulu (pedalaman) sebagai pemasok utama lada dan daerah hilir sebagai tempat distribusi dengan jalur transportasi yang menggunakan sungai. Tanjungkarang adalah pasar lada utama sebelum digantikan oleh Teluk Betung (Broersma, 1916).

Penduduk Lampung mengangkut lada-lada menggunakan karung yang dipanggul di punggung melintasi banyak sungai kecil dengan kedalaman kurang lebih setengah meter. Terkadang penduduk mengangkut hasil lada menggunakan perahu jung di waktu malam agar dapat sampai di pelabuhan tepat transaksi jual beli lada di pagi hari. Pada umumnya lada ditimbang berdasarkan ukuran Amerika. Lada dijual per pikul dengan hitungan satu pikul sebesar 100 *Catti* (setara dengan 133,33 pon ukuran Amerika = 60,5 kg) (Reid, 2010).

Aktivitas Ekspor Lada Melalui Pelabuhan Panjang

Sebelum adanya Pelabuhan Panjang, perdagangan lada terjadi melalui sungai. Kota Menggala di wilayah Tulang Bawang merupakan salah satu yang menjadi tempat transit komoditas lada dari wilayah pedalaman Tulang Bawang sebelum dibawa ke Pelabuhan Banten. Kota Menggala terhubung dengan pusat-pusat komoditas hasil hutan dan perkebunan lada yang berada di pedalaman Lampung dan Komering, seperti Bandardewa, Pagardewa, Negeraratoe, Negeribesar, Negarabatin, dan Bandaragoeng (Ariwibowo, 2018).

Pembangunan sarana transportasi yang dilakukan pemerintah kolonial terkait dengan pembangunan kota *suburban* baru di Lampung, yaitu Kota Tanjung Karang. Pembangunan ini sangat berperan penting dalam menciptakan jaringan lalu lintas perdagangan dan ekonomi yang lebih baik. Jaringan ini juga akan memperkuat upaya

pembangunan dan pengembangan jalur utama perdagangan antara Jawa dan Sumatera. Perdagangan lada yang sebelumnya diangkut melalui sungai telah ditinggalkan. Para petani lada membawa hasil budidaya lada ke Pelabuhan Panjang melalui jalur kereta api sebagai penunjang jalur transportasi (Department of Public Works, 1920).

Fungsi utama Pelabuhan Panjang pada periode ini adalah sebagai pelabuhan ekspor lada. Daerah-daerah di pedalaman Lampung seperti Krui, Liwa, dan Way Kanan merupakan sentra produksi lada yang hasilnya diangkut ke Pelabuhan Panjang sebelum diekspor ke Batavia dan selanjutnya ke Eropa dan Asia. Pelabuhan Panjang menjadi penghubung penting antara petani lokal dan pasar global sehingga memungkinkan komoditas lokal memasuki sistem perdagangan internasional. Selain itu, pembangunan Pelabuhan Panjang dilakukan dengan modern yang dilengkapi dengan perangkat bongkar muat pelabuhan yang modern sehingga tidak perlu dilakukan bongkar muat di tengah laut oleh para kuli pelabuhan (Department of Public Works, 1920).

Selain berfungsi sebagai tempat perkapanan, Pelabuhan Panjang juga menjadi titik konsolidasi lada dari berbagai wilayah produksi. Tanjung Karang merupakan pasar penjualan lada di Lampung. Lada yang diperdagangkan di Tanjung Karang kemudian dibawa ke Pelabuhan untuk disimpan di gudang-gudang pelabuhan. Komoditas dikumpulkan di gudang-gudang pelabuhan kemudian dibawa ke Batavia dengan jaringan KPM. Gudang-gudang yang berada di pelabuhan juga terhubung dengan jalur kereta api Sumatera sehingga tidak begitu membutuhkan tenaga manusia di dalam pengelolahannya (Kops, 1919).



Gambar 6. Pengiriman Lada melalui Pelabuhan Panjang di Teluk Betung (Sumber: J.W.J. Wellan, 1932).

Pada 1915 Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) mulai membuka jalur pelayaran dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang. Jalur pelayaran ini sangat penting untuk mempermudah akses transportasi dari Jawa ke Sumatera. Perdagangan lada ini dibawa menggunakan kapal-kapal milik KPM melalui Pelabuhan Panjang ke Batavia.

Pada saat yang bersamaan, jalur kereta api menjadi penghubung antara wilayah pusat-pusat produksi lada di pedalaman yang kemudian dibawa ke Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan pengeksor lada. Keberadaan jaringan penyeberangan Selat Sunda dan kereta api Merak-Batavia mempercepat distribusi komoditas lada dari Sumatera ke Tanjung Priok (Gregorius Andika Ariwibowo et al., 2023).

Dengan terhubungnya jalur kereta api dari Pelabuhan Panjang dengan berbagai daerah contohnya dengan Stasiun Kotabumi, wilayah ini merupakan depot dari produk-produk hasil bumi yang berasal dari wilayah Tulang Bawang, Menggala, dan daerah sekitar Lampung Utara untuk dikirimkan ke Pelabuhan Panjang. Aktivitas kargo dan perdagangan yang berlangsung melalui Stasiun Kotabumi berperan dalam meningkatkan pertumbuhan masyarakat Kotabumi sebagai pusat ekonomi di wilayah Lampung Utara (Gregorius Andika Ariwibowo et al., 2023).

Ekspor komoditas lada pada 1912-1914 melalui Pelabuhan Panjang lebih banyak dilakukan untuk daerah Jawa, daripada wilayah lain di Hindia Belanda yakni sebanyak 10.918, sedangkan untuk wilayah lain hanya 1.148 yang diekspor. Dengan daerah luar Jawa yang menjadi tujuan ekspor antara lain Singapura dengan jumlah ekspor sebanyak 10 ton, Penang dengan jumlah sebanyak 4 ton, Belanda dengan jumlah sebanyak 782 ton, Jerman sebanyak 5 ton, dan Amerika Utara dengan jumlah sebanyak 347 ton (De Bestuurzaken der Buitenzittingen, 1915).

Kualitas lada lampung mampu menyumbang 65% produksi lada dunia dan lebih dari 76% ekspor lada Hindia Belanda. Berhasil memenuhi standar dunia, produsen lada lampung mampu mengekspor menembus kota-kota pelabuhan internasional seperti Amsterdam, London, Hamburg, Havre, Bordeaux, Marseille, dan Trieste untuk Eropa dan Amerika di New York dan San Francisco. Untuk kawasan Asia Pasifik terdapat Kobe di Jepang serta Melbourne dan Sydney di Australia. Selain itu, juga diekspor lada hitam ke berbagai wilayah di Hindia Belanda yakni Jawa sebanyak 2.886.430 kg dan ekspor ke daerah lain sebanyak 8.543 kg sehingga total yang diekspor yaitu 2.894.430 kg. Apabila dijumlahkan, produsen di Lampung mengekspor lada hitam baik ke luar atau dalam negeri sebanyak 15.815.448 kg atau sebanyak 77% dari seluruh total ekspor (Anonim, 1918).

Tabel 2. Perdagangan Lada Lampung selama tahun 1914 sampai 1930

Tahun	Jumlah Produksi (dalam ribu Kg)
1914	21.604
1916	11.952
1923	17.762
1925	14.828
1927	9.396
1930	15.812

Sumber: (Ariwibowo, 2018)

Dari tabel berikut (Tabel 2) terlihat bahwa wilayah Lampung tetap mendominasi produksi lada hitam di Hindia Belanda dengan Pelabuhan Panjang sebagai pelabuhan

yang digunakan oleh pemerintah kolonial dalam hal perdagangan dan pelayaran. Seiring berjalananya waktu, komoditas lada mengalami penurunan. Terdapat beberapa penyebab kemunduran produksi lada dan perdagangan lada. Pada 1930 perkebunan lada terserang penyakit kuning yang disebabkan oleh kondisi tanah yang kurang subur akibat kekurangan pupuk. Munculnya serangga pemakan bunga dan buah lada atau yang dikenal dengan walang sangit sehingga terjadi penurunan ekspor lada yang dilakukan melalui Pelabuhan Panjang dan munculnya komoditas lain seperti kopi dan karet yang meningkat dalam proses ekspor (Syahputra & Sudrajat, 2023).

Dampak Kebijakan Pemerintah Kolonial Terhadap Masyarakat

Kehadiran perkebunan secara positif membuka kesempatan ekonomi baru yang berkaitan dengan perkembangan perkebunan. Perkebunan sistem kolonial diwujudkan dalam bentuk usaha pertanian skala besar dan komplek, bersifat padat modal, penggunaan areal pertanahan luas, organisasi tenaga kerja besar, adanya pembagian kerja rinci, penggunaan teknologi modern, adanya spesialisasi, sistem administrasi, dan birokrasi, serta penanaman tanaman komersial ditujukan untuk komoditi ekspor di pasar dunia. Dalam menjalankan perkebunan, pemerintah kolonial memiliki konsep yang dianggap mampu mempermudah kontrol perkebunan (Kartodirdjo & Suryo, 1991).

Perubahan sistem sektor perkebunan tradisional ke sistem perkebunan modern membawa perubahan teknologi, ekonomi, dan juga berkaitan dengan perubahan kebijakan politik dan sistem kapitalisme kolonial yang menguasai. Kebijakan ekonomi pemerintah semakin menguatkan kepentingan ekonomi para kapitalis barat dibandingkan terhadap masyarakat. Eksloitasi kolonial menyebabkan munculnya perkebunan swasta sehingga membuat penduduk diharuskan menanam komoditi dagang. Perkebunan juga dijadikan sebagai lahan pertanian utama untuk menghasilkan devisa negara (pemerintah Hindia Belanda) saat itu. Perkebunan besar biasanya mempunyai konsekuensi yang bersifat fungsional terciptanya lapangan pekerjaan baru serta menyokong perekonomi dan status sosial masyarakat.

Pembukaan lahan baru untuk penanaman lada membutuhkan pasokan tenaga kerja baru dan berujung pada sistem perburuhan di Lampung. Penghasilan buruh selalu dibedakan karena adanya pandangan terhadap pekerjaan laki-laki yang dianggap lebih berat daripada pekerjaan perempuan sehingga gaji untuk buruh laki-laki selalu lebih tinggi daripada perempuan. Peningkatan pendapatan yang diperoleh buruh di Sumatera cenderung mengalami kenaikan meskipun secara umum relatif tetap. Hal ini terjadi karena adanya biaya tambahan yang dikenakan oleh pemerintah kolonial kepada masyarakat yang menjadi buruh. Upah yang diterima masyarakat tidak sepenuhnya dapat digunakan untuk kebutuhan sehari-hari. Potongan biaya dilakukan pemerintah kolonial seperti untuk membersihkan lahan dan pembayaran pembelian peralatan kerja yang rusak (Reid, 2014).

Selain dampak perkembangan terhadap perkebunan komoditas lada, perkembangan juga terjadi pada infrastruktur penunjang Pelabuhan Panjang. Perkembangan transportasi telah mengubah pusat aktivitas ekonomi dan pemukiman

yang tadinya berada dekat dengan aliran sungai menjadi dekat dengan jalan raya dan rel kereta api, serta perubahan lingkungan dari yang sebelumnya hutan belantara menjadi kawasan-kawasan perkebunan dan permukiman. Pemerintah kolonial menata ulang jaringan transportasi di wilayah-wilayah yang menjadi generator pertumbuhan ekonomi, terutama di Jawa dan Sumatera. Pembangunan Pelabuhan Panjang dan beberapa sarana penunjang pelabuhan seperti merevitalisasi jalan raya dan pembangunan rel kereta api telah menciptakan jejaring distribusi perdagangan dari wilayah pedalaman (*hinterland*) ke wilayah Pelabuhan. Pembangunan dan revitalisasi infrastruktur transportasi juga menciptakan jejaring antara pelabuhan di wilayah produksi dengan pelabuhan *enterport* yang menjadi perantara dalam jejaring ekonomi global (Dick & Rimmer, 2003).

Pembangunan jalan raya dari Telukbetung ke Menggala ini kemudian mulai memunculkan pola permukiman dan pusat ekonomi di wilayah Lampung. Aktivitas ekonomi di wilayah tidak bergantung pada transportasi sungai. Pembangunan jaringan jalan raya ini juga memotong waktu tempuh perjalanan dan meningkatkan kapasitas pengiriman komoditas dari perkebunan di wilayah pedalaman menuju ke Pelabuhan Panjang (Gregorius Andika Ariwibowo et al., 2023).

Kehadiran jalan raya memiliki peran penting sebab pengiriman melalui jalan raya dapat dikontrol oleh pemerintah kolonial melalui pemeriksaan di pos-pos perhentian. Konsesi distribusi pengangkutan lada-lada dari Menggala ke Telukbetung melalui transportasi darat oleh pemerintah kolonial diberikan kepada orang-orang Tionghoa. Lada-lada tersebut akan disimpan di gudang penyimpanan yang dikelola oleh orang-orang Eropa setelah tiba di Telukbetung. Lada yang berasal dari berbagai wilayah di Lampung disortir berdasarkan tempat asal seperti Kalianda, Seputih, Rebang, Semangka, dan Menggala. Gudang-gudang memiliki fungsi dan relasi dengan para pedagang besar di Batavia sehingga pengirimannya dari Lampung dapat langsung menuju ke Batavia melalui Pelabuhan Panjang (Broersma, 1916).

Pemerintah kolonial tidak hanya membangun dan memperbaiki jalan raya, tetapi juga membangun sarana-sarana pendukung pada transportasi darat, dengan membangun jembatan-jembatan penyeberangan. Sebelum adanya jembatan para penduduk menumpang rakit untuk menyeberang. Keadaan ini mempersulit para petani untuk membawa hasil bumi mereka serta mengakibatkan terisolirnya beberapa perkampungan yang memiliki hasil bumi untuk komoditas ekspor. Pembangunan jembatan yang dilakukan pemerintah kolonial telah membuka akses yang lebih mudah ke perkampungan penghasil komoditas ekspor. Keadaan inilah yang dimanfaatkan oleh para petani untuk mengelola lahan yang disediakan pemerintah (Broersma, 1916).

Perkembangan juga terjadi pada pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Lampung sampai ke Kertapati yang berada di Palembang. Pembangunan jalur kereta api ini memudahkan aktivas perdagangan lada dari wilayah pedalaman ke wilayah pelabuhan. Pembangunan jalur kereta api menjadikan Tanjungkarang sebagai kota suburban baru menggantikan Telukbetung, yang artinya semua kegiatan perdagangan dan ekonomi dipindahkan dari tempat sebelumnya. Jaringan kereta api dan penyeberangan laut dari Batavia hingga Palembang kemudian terhubung pada 1927.

Pembangunan jaringan transportasi ini memberikan pengaruh bagi kemajuan ekonomi di Hindia Belanda (Kops, 1919). Tujuan perkembangan ini tetap sama yaitu eksplorasi dan eksplorasi potensi sumber daya ekonomi yang didukung dengan pembangunan sarana prasarana. Hasil dari perkembangan ini menciptakan ketimpangan bagi kepentingan ekonomi lokal dan keuntungan kolonial. Masyarakat hanya memperoleh pendapatan kecil dan bergantung pada fluktuasi harga internasional.

SIMPULAN

Pelabuhan Panjang memainkan peran strategis dalam perdagangan kolonial sebagai pusat ekspor komoditas lada dari Lampung ke pasar internasional. Tidak hanya sebagai titik pengapalan, keberadaan Pelabuhan Panjang juga mendorong pembangunan infrastruktur, meningkatkan volume perdagangan, dan mempercepat integrasi wilayah Lampung ke dalam ekonomi kolonial. Pelabuhan Panjang juga membawa dampak pada kehidupan ekonomi yang kompleks bagi masyarakat. Meskipun menciptakan pertumbuhan ekonomi lokal dan perdagangan global, hal tersebut menyebabkan ketimpangan keuntungan antara pihak kolonial dan masyarakat. Selain itu, perubahan pola pertanian dan ketergantungan pada komoditas ekspor membuat masyarakat bergantung pada pasar internasional. Oleh karena itu, Pelabuhan Panjang menjadi simbol dinamika kolonial yang membawa kemajuan ekonomi yang dibarengi dengan ketimpangan struktural.

Daftar Pustaka

- Anonim. (1918). *De Pepercultuur in de Buitenbezittingen*. Landsdrukkerij.
- Ariwibowo, G. A. (2018). Aktivitas Ekonomi dan Perdagangan di Keresidenan Lampung Pada Periode 1856 Hingga 1930. *Patanjala*, 10, 331–346.
- Broersma, R. (1916). *De Lampongsche Districten*. Javasche Boekhandel & Drukkerij.
- De Bestuurzaken der Buitenbezittingen. (1915). *De Buitenbezittingen 1904 tot 1914* (Aflevering X, Deel I).
- Department of Public Works. (1920). *Harbourworks: Netherlands East Indian Harbours*. Department of Public Works.
- Dick, H., & Rimmer, P. (2003). *Cities, Transport and Communications: The Integration of Southeast Asia since 1850*. Palgrave Macmillan.
- Fortuin, H. (1923). *De Amsterdamsche Goederenmarkt*. J. H. De Bussy.
- Gregorius Andika Ariwibowo, Hary Ganjar Budiman, & Dana Listiana. (2023). Pembangunan Jaringan Transportasi di Lampung 1859-1927. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 12, 49–69.
- Imadudin, I. (2016). Perdagangan Lada di Lampung dalam Tiga Masa (1653-1930). *Patanjala*, 8(3), 349–364.

- Karsiwan. (2019). *Kejayaan Lada hingga Praktek Perkebunan di Lampung Abad XIV-XX*. Direktorat Sejarah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Karsiwan. (2020). Kejayaan Lada Hingga Praktek Perburuhan di Lampung Abad ke XVIII Hingga Abad XX. *Tsaqofah & Tarikh: Jurnal Sejarah Dan Kebudayaan*, 5, 12–22.
- Karsiwan, Sari, L. R., & Tusriyanto. (2022). Jejak Pertumbuhan dan Perkembangan Lada Masa Kesultanan Banten Di Lampung. *Candrasangkala: Jurnal Pendidikan Dan Sejarah*, 8(2), 50–62.
- Kartodirdjo, S., & Suryo, D. (1991). *Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Sosial Ekonomi*. Aditya Media.
- Kops, G. F. D. B. (1919). *Overzicht Van Zuid-Sumatra*. Uitgave Van Het Instituut.
- Kristian, Y. (2019). *Politik Ekonomi Belanda Terhadap Lampung Pada Tahun 1800-1942* [Tesis]. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Kuntowijoyo. (2018). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Tiara Wacana.
- Marsden, W. (2013). *Sejarah Sumatra*. Komunitas Bambu.
- Masroh, L. (2015). Perkebunan dan Perdagangan Lada di Lampung Tahun 1816-1942. *Sejarah & Budaya*, 64–78.
- Mulianti, Imron, A., & Wakidi. (2013). Tinjauan Historis Hubungan Banten-Lampung Pada Tahun 1525-1619. *PESAGI: Jurnal Pendidikan Dan Penelitian Sejarah*, 1(3), 12.
- Mustafa, H. R., & Utami, S. (2022). Dari Ekspansi hingga Eksloitasi: Perkembangan Perkebunan Swasta Barat di Way Lima Lampung 1800-1932. *Al-Isnad: Journal of Islamic Civilization History and Humanities*, 3, 53–67.
- Reid, A. (2010). *Sumatera Tempo Doeloe: Dari Marco Polo Sampai Tan Malaka*. Komunitas Bambu.
- Reid, A. (2014). *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680: Jilid 1, Tanah di Bawah Angin*. Yasasan Pustaka Obor Indonesia.
- Saptono, N., Widayastuti, E., & Aryanto, B. (2021). Perkebunan Lada dan Masyarakat di Kawasan Lampung Timur pada Masa Kesultanan Banten. *PURBAWIDYA: Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi*, 10(2), 183–202.
- Syahputra, A. B. & Sudrajat. (2023). Kebijakan Kolonial Belanda dan Pengaruhnya Terhadap Komoditas Lada dan Kopi di Lampung awal Abad ke-19. *Panttinggalloang : Jurnal Pemikiran Pendidikan Dan Penelitian Kesejarahan*, 10(2), 170–180.
- Wellan, J. W. J. (1932). *Zuid-Sumatra Economisch Overzicht*. H. Veenman & Zonen.