BAB I

PENGANTAR

Latar Belakang Permasalahan

Dalam kesenian pesisir Teluk Tapian Nauli *Sikambang*, terselip bait pantun yang mengingatkan bahwa bandar Sibolga didirikan oleh para pekerja yang terdiri dari orang rantai yang sedang menjalani hukuman dari pemerintah Hindia Belanda. Sikambang adalah seni khas daerah pesisir Tapian Nauli yang terdiri dari seni tari yang diiringi dengan nyanyian. Di antara sampiran dan isi pantun tersebut ada bait yang berbunyi sebagai berikut: "Sibolga jolong basusuk; Banda digali orang rantai; Jangan manyasa tuan bisuk; Kami anak dagang sansai" (Sibolga mula-mula memiliki sungai atau bandar buatan; Bandar digali orang rantai; Jangan menyesal tuan besok; Kami anak dagang sansai atau menderita). Isi pantun itu menyatakan penderitaan orang yang sedang merantau, tetapi sampirannya menjelaskan pula bahwa pada mulanya bandar Sibolga didirikan dengan menggali parit yang dikerjakan oleh para hukuman dalam kondisi terikat dengan rantai.[1]

Selama abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 Sibolga menjadi bandar dagang yang lebih ramai jika dibandingkan dengan bandar yang ada di pesisir barat Pulau Sumatera. Bandar itu terletak dalam sebuah teluk yang sangat terkenal keindahannya.[2] Berbagai jenis barang kebutuhan untuk kepentingan masa itu tersedia di sana, yang berasal dari sekitar Teluk Tapian Nauli, bandar di sepanjang

[1] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakrta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 198.

[2] E.E.W.G. Schroder. "Gewestelijk Beschrijving", *Instituut voor de Tropen.* Amsterdam. Dikutip dari Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940", *Disertasi,* Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 2. (Diterjemahkan oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan).

pantai barat, daerah belakang (hinterland), dan bahkan dari Gujarat, India.[3]

Bandar Sibolga menjadi tempat pusat perdagangan yang selalu dikunjungi perahu dagang tradisional dan kapal moderen, seperti kapal api, kapal motor, kapal layar, dan kapal pemerintah Hindia Belanda.[4] Selain berdagang dengan sesama penduduk sepanjang pantai barat, penduduk Sibolga juga berdagang dengan saudagar asing, terutama dengan pedagang Gujarat dan Arab. Oleh sebab itu setiap pedagang di kawasan itu mengenal Sibolga sebagai bandar dagang. Mereka mengenal bandar itu baik melalui cerita para saudagar yang berdagang langsung ke sana. Sambil menjual barang dagangan, mereka juga membeli barang kebutuhan lainnya untuk dijual kembali di tempat asal. Akan tetapi kegiatan perdagangan di Bandar Sibolga pada pertengahan abad ke-20 mulai menurun karena perannya digantikan oleh bandarlain, seperti Emmahaven dan Belawan.Pada tahun 1892 bandar Padang (Emmahaven) telah selesai dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda. Begitu juga halnya pada tahun 1922 bandar Belawan di pantai timur Sumatera telah semakin berfungsi untuk mengekspor barang komoditi dari perkebunan Deli dan sekitarnya. Dengan demikian semua kegiatan perdagangan dan pengapalan barang yang biasanya dilakukan di bandar Sibolga diambil alih oleh kedua bandar tersebut. [5]

---

[3] J.C. van Leur. *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History.* Dordrecht-Netherlands: Foris Publications, 1983, p. 17. Lihat juga N.J. Krom. *Hindoe Javansche Geschiedenis (Hindu- Javanese History).* The Hague: Second Edition, 1931, p. 39, 45. G.R. Tibbetts. *A Study of the Arabic Texs Containing Material on Southeast Asia.* Leiden-London: E.J. Brill for the Royal Asiatic Society, 1971, p. 189-193, 223, 229.

[4] "Scheepvaartbeweging Over 1907 Voor Zooveel de Jaarlijksche Algemeene Handelsstatistiek van Nederlandsch-Indie die doet Kennen", *Koloniaal Verslag van 1908, Nederlandsch-Indie. Bijlage ZZ Overzichten Betreffende de Scheepvaart Over 1907.* P. 3. *Statistiek van den Handel, de Scheepvaart en de in en Uitvoerrechten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1906.* Deel Iib. Batavia: Landsdrukkerij, p. 32.

[5] Lihat Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Yasaguna, 1988, hal. 12. H.M. Abduh Pane. "Rencana dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Sibolga Sebagai Pelabuhan Utama di Pantai Barat Sumatera Utara", *makalah,* tidak diterbitkan. Medan: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tingkat I Sumatera Utara, 1993, hal. –4.

Menurut tradisi penduduk Sibolga, kehidupan di pulau Poncan Ketek memasuki abad ke-19 cukup makmur, sebab kegiatan perdagangan terpusat di pulau itu sebelum bandar Sibolga berkembang. Kegiatan perdagangan yang berlangsung di Pulau Poncan Ketek dipimpin oleh seorang penduduk setempat yang dituakan bernama Abdul Muthalib dengan gelar Datuk Bandaro Kayo, tetapi lebih dikenal sebagai Datuk Poncan atau Datuk Hitam. Mengenai asal asul Datuk Poncan, besar kemungkinan ia adalah keturunan orang Minangkabau, sebab gelar Datuk hanya terdapat dalam masyarakat adat Minangkabau. Ada kemungkinan seorang wanita Minangkabau kawin dengan orang Keling di Pulau Poncan, kemudian memperoleh keturunan yang berkulit hitam, itulah sebabnya ia disebut juga sebagai Datuk Hitam.[6] Ia juga dikenal sebagai Datuk Bandar dan sangat berpengaruh di bandar Poncan. Mengenai hubungan antara Datuk Hitam sebagai keturunan orang Minangkabau dan Keling di Pulau Poncan sangat mungkin terjadi karena sejak dulu kala orangMinangkabau dan Keling telah berdagang di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera.[7]

Penduduk yang berasal dari dataran tinggi Toba dan daerah pedalaman Batak, terutama Silindung, membawa kapur barus dan kemenyan ke pasar di pesisir barat Tapian Nauli. Pada abad ke-19 telah ada jalan setapak yang menghubungkan daerah pesisir dan daerah pedalaman. Barang hasil hutan yang mereka bawa ditumpuk di Pulau Poncan Ketek sebelum dijual kepada para pedagang yang dari luar daerah. Gudang penumpukan barang tersebut diawasi oleh pegawai pemerintah Hindia Belanda yang bermarkas di sana.

Untuk memperkuat basisnya, Belanda merebut bandar Barus pada tahun 1839 dan setahun kemudian merebut Singkel dan Tapus. Sampai tahun 1841 penduduk Pulau Poncan Ketek sudah sedemikian

[6] Raslan Tanjung. "Data Sejarah, Adat, Bahasa, dan Lain-lain Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga". *Dokumen.* Seksi Kebudayaan Depdikbud Kotamadya Sibolga, 13 Desember 1980, hal. 1.

[7] A. Cortesao, ed. *The Suma Oriental of Tome Pires.* London: Hakluyt Society, 1944, Vol. I, p. 161-162. Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program (SEAP), 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990, p. 5, 147. Lihat juga Mochtar naim. *Merantau Pola Migrasi Orang Minangkabau.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979, hal. 96.

ramai, sehingga bandar itu tidak mampu lagi menampung kapal yang datang atau berangkat. Tempat untuk menampung barang komoditi pun tidak memungkinkan di pulau itu. Kondisi yang demikian merupakan faktor terjadinya perpindahan pusat perdagangan dan pelayaran dari Pulau Poncan Ketek ke daratan Pulau Sumatera, yang menjadi cikal bakal bandar dan kota Sibolga. Perpindahan tersebut terjadi sejak tahun 1842, dengan menempati daerah rawa-rawa di sepanjang pantai Teluk Tapian Nauli.[8]

Setelah tahun 1842 Belanda merasa telah semakin kuat di teluk Tapian Nauli sehingga markasnya yang berada di pulau Poncan dan Sibolga diperluas ke pedalaman Tapian Nauli melalui jalan yang telah dirintis menuju Portibi, yang kemudian menjadi bagian dari *AfdeelingPadangLawas*.[9] Pemerintah Hindia Belanda melanjutkan pengaturan keluar masuk kapal atau perahu dan pendirian rumah penduduk sesuai dengan tata kota ketika itu. Sejak itu terbentuklah sebuah kota kecil sekaligus bandar perdagangan yang ramai disinggahi oleh para pedagang asing dan lokal. Pemerintah Hindia Belanda cukup mengalami kesulitan untuk membenahi bandar itu karena lahan yang tersedia sebagian besar terdiri dari rawa-rawa dan daerah kering yang belum diolah. Kemudian baru dibenahi sarana dan prasarana lainnya di sepanjang bandar yang sejajar dengan pantai Teluk Tapian Nauli, yang mudah disandari oleh kapal dagang.[10] Kendali pemerintahan ketika di Pulau Poncan yang dipegang oleh Abdul Mutalib, di Sibolga diambil alih oleh pemerintahan kolonial Hindia Belanda. Penguasa bandar tetap dipegang oleh orang setempat yang diangkat oleh Pemerintah dengan gelar Datuk Bandar.

Potensi utama kawasan Teluk Tapian Nauli selama abad-19 dan memasuki awal abad ke-20 adalah sektor perdagangan, karena letak geografisnya sebagai pintu gerbang atau penghubung antara daerah pedalaman dan pesisir. Akan tetapi sejak tahun 1940 bandar Sibolga cenderung kehilangan ciri dan identitasnya sebagai kota

[8] Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani Utusan Raja Rom, Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 66.
[9] "Departement van Binnenland Bestuur Tapanoeli", dalam *Regeering Almanak,* 1870, p. 100.
[10] E.E. W.G. Schroder. *Op. Cit.* p. 42.

bandar karena mengalami kemunduran terus menerus sebagai pusat perdagangan dan pelayaran, akibat dari kemunduran kegiatan ekonomi di bandar itu. Setelah beberapa puluh tahun sejak bubarnya pemerintahan Hindia Belanda, kondisi fisik bandar belum mengalami perubahan yang berarti, sehingga kegiatan perdagangan dan pelayaran tetap pudar. Akibatnya adalah sangat sulit untuk mencapai kembali citra sebagai bandar utama di pantai barat pulau Sumatera. Akibat merosotnya peranan bandar dalam perdagangan dan pelayaran banyak perencanaan bandar tidak dapat terlaksana. Walaupun kondisi bandar lainnya di Nusantara telah mulai berkembang dengan baik, tetapi tidak demikian halnya dengan bandar Sibolga, karena tidak disentuh dengan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana perhubungan sebagai urat nadi perekonomian penduduk. Potensi kawasan Teluk Tapian Nauli umumnya cukup banyak, tetapi fasilitas yang masih tersedia bersifat kecil-kecilan, seperti fasilitas bandar yang minim, alat pendingin yang tidak ada, armada penangkap ikan yang kurang modern, industri pembuatan perahu yang masih bersifat tradisional, dan dok kapal yang masih bersifat kecil-kecilan.[11]

Sejak lama diketahui bahwa laju perkembangan di pantai timur dan pantai barat wilayah Sumatera Utara tidak seimbang. Satu-satunya pelabuhan yang berjalan agak lamban adalah bandar Sibolga. Penduduk di bekas wilayah Keresidenan

Tapanuli itu tetap bermata pencaharian sebagai nelayan dan petani. Sayangnya sebagian besar dari usaha ekonomi mereka belum memberikan nilai tambah. Para nelayan mengalami kesulitan dalam menjangkau jarak tangkapan yang potensial. Hal ini merupakan problem yang cukup dilematis dialami nelayan setempat.[12]

[11] Pada tahun 1902 hanya 9buah kapal motor yang dibuat di pantai barat Sumatera, dan pada 1904 meningkat menjadi 94 buah kapal motor. Lihat *Koloniaal Verslag van 1902-Nederlandsch-Indie.* "Landbouw, Boschwezen Veeteelt, Mijnwezen, Handel en Nijverheid". `Gravenhage, Algemeene Landsdrukkerij, p. 94. *Koloniaal Verslag van 1904.* H.M. Abduh Pane. *Op. Cit.* Mc. Surapti. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga.* Jakarta: Depdikbud, 1994, hal. 58-83.

[12] H.M. Abduh pane. *Loc. Cit.* M. Nur. "Kehidupan Nelayan Sibolga Pada Abad ke-20", *Makalah,* tidak diterbitkan. Padang: Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Andalas, 1992.

Tidak banyak orang yang tahu bahwa bandar Sibolga pada abad ke-19 pernah mengalami kejayaan dalam perdagangan dan pelayaran. Ketika itu wilayah pesisir pantai Teluk Tapian Nauli terbuka penuh bagi perdagangan, baik perdagangan lokal maupun asing.[13] Bandar Sibolga dan Natal ketika itu menjadi rebutan pengaruh dagang bagi orang Eropa, seperti Perancis, Inggris, Belanda, dan Amerika. Potensi yang dimiliki bandar tersebut menyebabkan pemerintah Hindia Belanda melihatnya sebagai suatu pasangan dari Padang yang telah dikuasainya sejak abad ke-17. Sementara itu bandar Emmahaven (Padang) dan Belawan berkembang terus dan melengkapi beberapa fasilitasnya. Banyak kapal yang biasanya berlayar dan berdagang ke Sibolga beralih ke Medan atau Padang, terutama menjelang pertengahan abad ke-20. Hal ini mempengaruhi kegiatan perdagangan dan pelayaran di bandar Sibolga. Kebanggaan penduduk pantai barat Sumatera terhadap Sibolga sudah tidak bisa diandalkan karena kejayaan bandar sejak masa silam telah sirna dan hanya tinggal kenangan. Paling tidak tergambar pada kondisi bandar Sibolga

menjelang tahun 1942. Indikator pasti yang menggambarkan ketertinggalan pesisir Tapanuli itu dapat dilihat dari kemerosotan pelayaran dan perdagangan di bandar itu.Sejak akhir abad ke-19 beratus kapal memasuki bandar Sibolga untuk berdagang setiap tahunnya. Sampai tahun 1936 terdapat 625 kapal yang memasuki bandar Sibolga, yang terdiri dari kapal api, kapal motor, kapal layar, dan kapal pemerintah Hindia Belanda. Terjadi kenaikan menjadi 649 pada tahun 1937. Sampai tahun 1940 tidak terdapat lagi angka yang pasti mengenai jumlah masuknya kapal ke bandar ini.[14]

Kajian tentang suatu bandar sebagai pusat perdagangan telah banyak dilakukan oleh para peneliti. Kegiatan sebuah bandar berawal

[13] Pedagang asing yang tinggal di bandar Sibolga ada yang melahirkan anaknya, seperti orang Belanda, Inggris, Perancis, Belgia, dan sebagainya. Lihat *Zitting 1897-1898. Koloniaal Verslag van 1897. Nederlandsch(Oost)-Indie. Bijlage A No. 3. Statistiek Betreffend Bevolking van Nederlandsch-Indie Over 1895.* P. 33.

[14] Lihat "Aankomst van Schepen en Vaartuigen in de Verschillende Havens van Nederlandsche-Indie in het Jaar 1936", *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1936 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.BS Uits., 1939, p. 22. Lihat Juga *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1937….*P. 23.

dari pertemuan antara orang yang membutuhkan barang komoditi yang dimiliki oleh orang lain. Pertemuan yang sering terjadi di suatu tempat, yang dalam hal ini adalah di pesisir pantai atau muara sungai, mendorong terbentuknya sebuah bandar atau pelabuhan dengan segala aktivitasnya. Dalam langkah-langkah penggarapan tema penelitian seperti ini diperlukan peralatan berupa teori sebagai landasan untuk mempermudah penulisan sesuai dengan pendekatan yang dilakukan. Aspek-aspek yang terdapat di dalam permasalahan yang digarap sangat bervariasi sifatnya, misalnya perkembangan yang terjadi di suatu bandar atau pelabuhan di pesisir utara dan selatan Pulau Jawa tentu akan berbeda dengan peristiwa yang terjadi di pelabuhan-pelabuhan di Sulawesi atau pulau lainnya. Bahkan antara bandar yang berada di pesisir utara Pulau Jawa sama sekali berbeda sifatnya dengan bandar yang berada di pantai selatannya, begitu juga antara ujung barat dan timur Pulau Jawa. Suatu bandar di daerah tertentu di dalam suatu negara juga memiliki perbedaan masing-masing, tergantung pada letaknya apakah strategis atau tidak, apakah sering ditiup angin musim atau tidak, hubungannya dengan daerah belakang, terbuka atau tertutup terhadap pedagang asing, beragamnya barang komoditi yang dihasilkan, fasilitas bandar, kebijaksanaan yang dilakukan oleh syahbandar, peranan para pemimpin lokal, dan sebagainya.

Secara umum ada beberapa pendekatan yang dilakukan oleh para peneliti untuk mengkaji bandar. Di antaranya melihat peranan bandar dan kebijaksanaan ekonomi yang dijalankan oleh penguasa setempat atau pemerintah kolonial. Selain itu ada juga pendekatan tentang bandar dalam perspektif fungsi bandar sebagai tempat perdagangan, pelayaran, dan pintu gerbang keluar bagi pengiriman barang komoditi dari daerah pedalaman. Diantaranya adalah Sutjipto Tijptoatmodjo, J. Kathhirithamby-Wells, Heather Sutherland, dan Edward L. Poelinggomang.

Sutjipto Tjiptoatmodjo menulis tentang kota-kota pantai di sekitar Selat Madura dan peranannya dalam perhubungan ke daerah pedalaman selama abad ke-17 sampai 19. Menurut Sutjipto Tjiptoatmodjo, kota-kota pantai yang berada di Selat Madura dan daerah pedalaman saling tergantung dan saling menghidupi. Barang-barang kebutuhan hidup sehari-hari penduduk kota-kota pantai Selat

Madura sebagian besar berasal dari daerah pedalaman atau pedesaan di sekitar kota-kota pantai, bahkan ada yang jauh di pedalaman. Oleh sebab itu di dalam hal pangan dan hasil desa lainnya, kota-kota pantai tergantung pada desa di pedalamannya. Kota-kota pantai sendiri memberikan fasilitas tertentu kepada desa, seperti perlindungan keamanan, sebagai pusat pemasaran bagi desa, pusat pemerintahan, dan sebagainya. Barang impor yang ditangani oleh penduduk kota pantai dinikmati oleh penduduk desa. Demikian pula barang kerajinan yang dihasilkan oleh penduduk kota pantai dapat dimanfaatkan oleh penduduk desa, seperti alat-alat pertanian, perkakas rumah tangga, dan sebagainya (Sutjipto, 1983: 16-17). Kota-kota pantai di sekitar Selat Madura mempunyai fungsi ganda, yakni sebagai kota agama dan kota perdagangan. Sutjipto memberikan contoh bahwa kota Gresik lebih mempunyai fungsi sebagai kota agama dan kota perdagangan. Contoh lainnya kota Surabaya, di samping fungsi ekonomi perdagangan yang kuat, juga mempunyai fungsi sebagai pusat pemerintahan dan administrasi.[15] Ada persamaan antara kajian tentang kota-kota pantai di sekitar Madura dan bandar Sibolga, yakni terjadinya hubungan antara kawasan pantai dan pedalaman. Perbedaannya adalah bandar Sibolga bukanlah berfungsi sebagai kota agama, melainkan hanya berperan sebagai kota perdagangan, pusat pemerintahan, dan administrasi.

J. Kathirithamby-Wells mengungkapkan kebijaksanaan yang dijalankan oleh penguasa bandar Banten pada abad ke-16 dan 17.[16] Menurutnya bandar Banten berfungsi sebagai bandar ekspor lada Kerajaan Sunda. Faktor yang menyebabkan

ramainya bandar ini adalah karena jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511. Banyak pedagang yang tidak mau berhubungan dengan Portugis. Mereka yang

biasanya berdagang di Malaka mengalihkan pelayarannya ke Aceh, pantai barat Sumatera, Selat Sunda, dan terus ke Banten. Penguasa

[15] Sutjipto Tjiptoatmojo. "Kota-Kota Pantaidi Sekitar Selat Madura (Abad XVII Sampai Medio Abad XIX)", *Disertasi,* Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta: 1983, hal. 22.

[16] J. Kathirithamby-Wells. "Banten: A West Indonesian Port and Polity During the Sixteenth and Seventeenth Centuries", dalam J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* National University of Singapore: Singapore University Press, 1990, p. 107.

Banten mengendalikan perkebunan lada di daerah pedalaman Sunda, bagian selatan Lampung, pantai barat Sumatera (Silebar), dan Sumatera bagian selatan. Perkebunan lada menghasilkan kekayaan Sultan Banten selama berabad-abad , sehingga Banten menjadi bandar yang paling penting di pulau Jawa. Pasar Banten menampung segala macam barang dagangan dan makanan yang dapat dibeli dengan murah. Berbagai pedagang mengunjungi bandar ini sebab di sana terjadi tukar menukar barang antar sesama pedagang, seperti India, Turki, Arab, Persia, Gujarat, Malabar, Bengali, Cina, Malaka, Pantai utara Jawa, Makasar, dan lain-lain. Tujuan utama mereka hanyalah untuk mencari lada yang melimpah di Banten. Mereka juga membawa barang dagangan dalam berbagai tipe. Selain lada, Banten juga mengumpulkan pakaian dari India; kain sutra , kain katun, dan porselin dari Cina; emas, dan minyak kasturi.

Pada masa pemerintahan Ranamanggala bandar Banten sudah ramai dan para pedagang Cina yang tinggal di sana hidup makmur. Mereka memegang peranan penting dalam kehidupan kota bandar, seperti dalam bidang ekonomi dan politik. Ranamanggala menaruh perhatian besar terhadap kelangsungan hidup Banten sebagai wilayah kesultanan Islam dan bandar lada. Pada masa ini Banten memasuki era baru sebagai entrepot internasional. Letaknya yang strategis di jalan lintas perdagangan antara pesisir barat Pulau Sumatera dan pulau rempah-rempah di Maluku, membuat Banten menjadi tempat pertemuan para pedagang pribumi dan asing. Ranamanggala berhasil menghalangi pengaruh Belanda dan Inggris dalam pasar lada di Banten. Ia bekerjasama dengan syahbandar dalam membeli lada dengan harga rendah dari pedagang Cina dan menjual kembali dengan harga tinggi kepada para pedagang Eropa. Sampai tahun 1682 Banten masih berada dalam puncak kejayaan, terutama di bawah pimpinan Sultan Ageng Tirtayasa (1650-1682). Kondisi bandar Banten selama abad ke-17 banyak persamaannya dengan bandar Sibolga pada abad ke-19, sebab kedua bandar ini sama-sama mengandalkan hasil perkebunan yang berasal dari bandar lain. Perbedaannya hanya terdapat pada sistem kekuasaan dan politik. Banten mengatur bandarnya atas kebijaksanaan kesultanan Islam yang kuat, sedangkan bandar Sibolga berkembang atas kebijaksanaan pemerintahan Hindia Belanda. Selain lada dan barang komoditi lainnya, barang dagangan utama bandar Sibolga adalah

kemenyan dan kapur barus.[17] Walaupun masa kejayaan bandar Banten berlangsung dalam abad ke-17, namun setelah menjadi bandar kolonial Belanda banyak persamaannya dengan bandar Sibolga yang juga menjadi bandar kolonial pada abad ke-19. Pendekatan J. Kathirithamby-Wells dalam menulis bandar Banten dapat juga diterapkan untuk pengkajian bandar Sibolga, sebab kedua bandar itu sama didukung oleh pedagang asing, pribumi, dan hasil-hasil daerah pedalaman, serta menjadi bandar kolonial di bawah kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda.[18]

Heather Sutherland pernah mengadakan penelitian tentang sejarah bandar Makassar. Para pedagang Jawa telah mengunjungi bandar ini sejak sebelum tahun

1500. Kemudian orang Melayu dari barat Nusantara juga mulai sering mengunjungi perairan itu. Barangkali, menurut Sutherland, mereka mengikuti perpindahan suku Bajau yang berpindah-pindah di laut. Kemungkinan munculnya Makassar adalah pada abad ke-16 di bawah kerajaan Goa dan Tallo, yang bebas didatangi bagi para pedagang asing, dan menjadi pusat administrasi. Kondisi lokal ditambah dengan kemajuan perdagangan pada abad ke-16 membuktikan kemampuannya sebagai bandar yang paling efektif. Setelah Malaka jatuh ke tangan Portugis, juga banyak terjadi pengungsian pedagang Melaka ke Makassar. Akibatnya adalah bandar Makassar menjadi pusat perdagangan yang kuat. Bandar ini semakin berkembang ketika Malaka ditaklukkan pedagang Belanda pada tahun 1641. Para pedagang pribumi yang berpusat di Ternate, Tidore, Jawa, dan Brunei melakukan hubungan dagang secara teratur ke Makassar sehingga bandar ini betul-betul menjadi pusat perdagangan dan pelayaran di timur Nusantara. Perkembangan bandar Makassar selanjutnya didukung oleh intervensi orang Eropah dan kebijaksanaan penguasa kerajaan Makassar (Kerajaan Gowa dan Tallo) mulai dari sejak awal berdirinya sampai tahun 1667. Sejak awal perkembangannya, bandar Makassar tidak dapat dipisahkan dari keterkaitannya dengan angkutan laut antar pulau di Asia Tenggara. Bandar ini terletak di barat daya semenanjung Sulawesi, dengan

[17] *Koloniaal Verslag van 1918. C.* "Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundingen en Algemeen Aard". Zitting 1918-1919. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 11.
[18] J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *Op. Cit*. p. 108.

mudah dicapai melalui jalur laut yang ramai di bagian timur Nusantara. Menariknya Makassar bagi para pedagang terletak pada kombinasi alam dan dukungan politik-ekonomi yang kuat antara kelompok pedagang dalam menguasai sumber ekonomi. Bandar ini dilindungi oleh beberapa pulau kecil di depan pantai sehingga kapal atau perahu dapat berlabuh dengan aman. Kebijaksanaan yang dilakukan Makassar setelah menjadi kota bandar kolonial Belanda pada abad ke-18 adalah tetap membuka bandar bagi para pedagang asing untuk meramaikan bandar itu dalam perdagangan. Selain itu Pemerintah V.O.C. menjadikan Makassar sebagai bandar transito dan pengembangan pasar seluas mungkin untuk meningkatkan kekayaan dan kesejahteraan penduduknya. Kebijaksanaan inilah yang mendasari pertumbuhan dan kemajuaan Makassar sebagai kota bandar kolonial pada akhir abad ke-19, sehingga riwayat keberhasilannya yang pesat sangat mengagumkan dalam sejarah Indonesia.[19]

Bandar ini menjadi hidup dengan kegiatan pelayaran jung dan perahu pribumi. Para pedagang Cina ikut meramaikan bandar Makassar, dan apabila mereka berlayar ke bandar yang lain membuat Makassar menjadi sepi (Sutherland, 1989:106). Pendekatan yang dilakukan Heather Sutherland dalam kajian terhadap Makassar banyak membantu dalam meneliti bandar Sibolga. Kedua bandar ini sama-sama berkembang dalam kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda, hanya kondisi geografisnya agak berbeda. Bandar Makassar berada pada lajur pelayaran dan perdagangan yang ramai antara Selat Malaka dan perairan Maluku sebagai pusat rempah-rempah, sedangkan bandar Sibolga terletak pada jalur alternatif para pedagang pribumi yang kurang senang berdagang dengan Portugis atau Belanda dan

ditambah dengan kondisi perairan Samudera Hindia yang lebih berbahaya dari pada perairan Selat Makassar.

[19] Heather Sutherland. "Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth Century Makassar", dalam Frank Broeze, ed. *Brides of the Sea, Port Cities of Asia from the 16th-20th Centuries*. Kensington: New South Wales University Press, 1989, p. 98.

Pengkajian terhadap pelabuhan Makassar dilakukan pula oleh Edward L. Poelinggomang, yang melihat proteksi dan perdagangan bebas pada abad ke-19. Ketika itu pemerintah Hindia Belanda melakukan perlindungan (proteksi) dalam kegiatan perdagangan di negaranya dan melaksanakan monopoli di Hindia Belanda umumnya dan di Makassar khususnya. Pada masa V.O.C pedagang dan pelaut Cina diizinkan mengunjungi bandar Makassar, tetapi memasuki awal era pemerintahan Hindia Belanda, hanya Batavia yang dibuka untuk dikunjungi karena dianggap mengancam Pemerintah (Edward L. Poelinggomang, 1991:5). Tujuannya adalah untuk mencegah para pedagang asing dalam memperoleh produksi yang ada di Bandar Makassar. Pemerintah Hindia Belanda menolak untuk melaksanakan perdagangan bebas yang dikembangkan oleh pedagang Inggris, sebab Belanda berpegang teguh pada prinsip tidak membiarkan pedagang asing dan mereka yang tidak berkerjasama untuk mencapai keuntungan ekonomi di wilayah kekuasaannya. Ketika pedagang Inggris tampil di Makassar untuk melaksanakan kebijaksanaan perdagangan bebas, dengan mudah mereka mendapat sambutan dari pedagang setempat dan berhasil menjalin hubungan perdagangan. Para pedagang Inggris berhasil menarik mereka berdagang di Penang dan Singapura. Keberhasilan Inggris menarik pedagang ke Singapura semakin banyak pedagang Makassar yang berdagang sana, sebab Inggris memiliki keunggulan dalam bidang ekonomi, perkembangan industrinya, jumlah armada dagangnya, dan menguasai sejumlah komoditi terpenting. Kegagalan perdagangan bebas yang diciptakan pemerintah Hindia Belanda di Makassar menurut Edward L. Poelinggomang disebabkan oleh beberapa faktor, di antaranya pemungutan pajak yang tinggi, larangan perdagangan senjata, monopoli penjualan candu dan minuman keras, tidak ikut berniaga produksi yang mendapat pasaran di Cina, monopoli pembelian produksi penduduk, kurangnya perlindungan pelayaran, perdagangan gelap, dan sebagainya.[20]

Berbeda halnya dengan bandar Sibolga di pantai barat Sumatera, akibat kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda, justru

[20] Edward L. Poelinggomang. "Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19", *Disertasi,* Vrije Universiteit Amsterdam. Centrale Huisdrukkrij VU, 1991, hal. 238-239.

bandar semakin dijauhi para pedagang pribumi karena monopoli pemerintah dalam perdagangan. Barang

dagangan yang dijual di bandar Makassar umumnya berasal dari daerah pedalaman. Para pedagang asing yang datang ke Sibolga hanyalah mencari hasil daerah pedalaman, seperti kapur barus dan kemenyan dan menukarkannya dengan barang-barang yang mereka bawa. Namun yang sangat penting adalah melihat persamaan kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda terhadap Makassar pada abad ke-18 dan Sibolga pada abad ke-19.

Jika dibandingkan kajian tentang Makassar oleh Heather Sutherland dan Edward L. Poelinggomang, dengan bandar Sibolga, ada persamaan monopoli yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda di kedua bandar itu. Pemerintah juga mengembangkan bandar Sibolga menjadi bandar yang teratur dan memperbanyak

saluran air untuk mengeringkan wilayah kota. Tujuannya adalah untuk menarik para pedagang setempat yang telah melakukan perdagangan gelap ke Singapura. Pendekatan yang dilakukan Heather Sutherland dan Edward L. Poelinggomang terhadap bandar kolonial Makassar dapat menjadi perbandingan dalam penulisan ini. Secara umum model penulisan tentang bandar Sibolga yang akan menjadi pokok permasalahan dalam pengkajian ini banyak persamaannya dengan pendekatan yang dilakukan oleh para penulis di atas, sebab bandar Sibolga adalah bandar yang berorientasi maritim (pelayaran), sebagai pusat perdagangan dan pintu gerbang yang menghadap ke Samudera Hindia, yang berada dalam pengawasan dan kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda.

Kota merupakan suatu tempat yang memiliki fasilitas untuk kelangsungan pasar sehingga membebaskan manusia dari ketergantungan pada tanah. Penduduk kota dimungkinkan untuk melakukan kontak dengan orang asing, mengalami perubahan pesat, dan taraf individualisasi yang tinggi. Suatu kota muncul setelah terjadi surplus ekonomi di daerah pedalaman. Max Weber menyatakan bahwa kota terdiri atas sekelompok rumah, antara yang satu terpisah dari yang lain, merupakan tempat kediaman yang relatif tertutup. Biasanya rumah-rumah di kota didirikan berdekatan, tetapi tidak seluruhnya, dan masyarakat hidup dari perniagaan serta

perusahaan berkat adanya pasar.[21] Menurut Gideon Sjoberg, berdirinya sebuah kota moderen didahului

oleh sebuah kota yang bersifat praindustri. Kota-kota praindustri kebanyakan adalah pusat kegiatan pemerintah, keagamaan, dan bukan merupakan kegiatan komersil.[22] Timbulnya kota-kota pada Abad Pertengahan, menurut Henri Pirenne, didorong oleh kebutuhan setempat untuk saling bertemu bagi memenuhi kebutuhan bersama, di antaranya upacara keagamaan, jual beli, pertemuan politik, pengadilan, dan kebutuhan sebagai tempat berlindung pada masa perang.[23] Grunfeld mendefinisikan kota sebagai berikut: "Kota adalah suatu pemukimam dengan kepadatan penduduk yang lebih besar dari pada kepadatan wilayah nasional, dengan struktur mata pencaharian non agraris dan tata guna yang beraneka, serta dengan gedung-gedung yang berdiri berdekatan".[24]

Akan tetapi dari sudut lain kita juga bisa melihat kota sebagai pusat dari berbagai corak jaringan politik, pemerintah, ekonomi, perdagangan, hiburan, dan sebagainya. Sebagai pusat dari berbagai jaringan (*networks*) yang masing-masing terikat oleh corak hubungan yang cukup kompleks, kota adalah bagian dari lingkaran jaringan yang lebih besar. Secara administratif bahkan kota kecamatan bisa dilihat sebagai "pusat jaringan" dari desa-desa di sekitarnya, tetapi pada gilirannya kota iniadalah salah satu mata rantai dari jaringan yang berpusat di kota kabupaten.[25]

---

[21] Max Webert. *The City.* New York: Colliers Books, p. 1958. Lihat juga Sartono Kartodirdjo. *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial.* Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1977, hal. 12.

[22] Gideons Sjoberg. *The Preindustrial City, Past and Present.* New York: The Free Press, 1965, p. 25.

[23] Henri Pirenne. *Medieval Cities and the Revival of Trade.* Princeton New Jersey, 1969, p. 56-60.

[24] Dikutip dari N. Daldjoeni. *Seluk Beluk Masyarakat Kota.* Bandung: Alumni, 1978, hal. 41

[25] Ada beberapa kota kecil atau kecamatan yang bisa dikategorikan sebagai *kota,* karena jaringan dan hubungannya dengan dunia luar. Bahkan negeri atau desa dibawah kecamatan pun kadangkala mempunyai kegiatan seperti di perkotaan, misalnya negeri-negeri di pesisir pantai utara Jawa dan pantai barat Sumatera. Contohnya di Sumatera adalah Patani, Pasai, Singkuang, Batangmasang, Airbangis, Kunkun, Tabuyung, dan lain-lain. Lihat Tsuyoshi Kato, "Rantau Pariaman: Dunia saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Indonesia Dalam*

Pilihan terhadap suatu alat pendekatan teori yang digunakan untuk menggarap suatu penelitian tertentu tidak dengan sendirinya dapat digunakan bagi penelitian yang lain. Jika meneliti suatu subyek yang menyangkut bandar dagang dan pusat pelayaran, maka diperlukan suatu pemahaman terhadap apa yang dimaksud dengan pelabuhan atau bandar.

Kota yang terletak di pesisir atau daerah perairan lainnya cenderung mempunyai pelabuhan laut sebagai pintu gerbang untuk berhubungan dengan daerah lain, sehingga disebut kota pelabuhan. Menurut Frank Broeze dalam buku yang disuntingnya,[26] kota pelabuhan berfungsi sebagai tempat keluar masuk barang dagangan untuk perkembangan perniagaan, sosial, dan politik. Bandar menduduki posisi lebih tinggi dari pada daerah lainnya dalam sebuah kota (*urban*) sebab kegiatan ekonomi terpusat di bandarnya. Fungsi dan peranan bandar melebihi bagian kota lainnya dan terbuka bagi dunia, atau sekurang-kurangnya untuk berbagai kegiatan, terutama aktivitas dagang. Bandar-bandar pantai di Nusantara berperan terhadap daerah pedalaman (*hinterland)*.[27] Bandar itu telah berhubungan dengan pedagang asing sejak berabad-abad yang lalu.[28]

Suatu kota bandar juga merupakan jembatan penghubung antara darat dan laut. Kota bandar dapat dibagi dalam berbagai golongan, jika dilihat secara geografis, manajemen, dan komersil. Secara geografis, bandar laut bisa dibagi atas beberapa kategori, yaitu bandar pasang naik, bandar buatan, bandar alam, bandar terbuka, bandar sungai, bandar laut (Samudera), dan bandar pantai.

Kajian Sarjana Jepang. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 77. Denys Lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda(1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 156 dan 158.

[26] Frank Broeze, ed. *Op. Cit.*

[27] Peter Reeves, Frank Broeze, Mc. Person. "Studying the Asian Port City", dalam Frank Broeze, ed. *Op. Cit. P. 34.*

[28] Bernard H.M. Vlekke. *Nusantara, A History of Indonesia.* The Hague: W. van Hoeve, 1965, p. 87, 111, 114, 171, 234, 270, 298. Lihat Juga F.R.S. William Marsden. *The History of Sumatra, Containing an Account of the Governement, Laws, Customs, and Maners and a Relation of the Ancient Political State of that Island.* London: J. M`Creey, Black-Horse-Court, 1811. Diterjemahkan oleh A.S. Nasution dan Mahyuddin Mendim menjadi William Marsden. *Sejarah Sumatera.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 91. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya I,II,III.* Jakarta: Gramedia, 1996.

Ditinjau dari sudut perdagangan, bandar yang terdapat di Asia Tenggara digolongkan oleh Leong Sau Heng dalam tiga tipe, yakni bandar "Collecting Centres", "Entrepot", dan "Feeder Points".[29] Bandar yang bertipe "Collecting Centres" adalah bandar tempat

menumpuknya berbagai barang komoditi yang datang dari bandar lain untuk dikomsumsi sendiri dan didistribusikan ke daerah pedalaman. Bandar ini didukung oleh hasil bumi di sekitarnya dan terletak di pesisir atau di hulu sungai yang dekat dengan daerah penghasil barang komoditi.[30] Tipe "Entrepots" adalah bandar yang berfungsi untuk pengumpulan barang yang dibawa oleh kapal dagang dari berbagai negeri, seperti dari Timur Tengah, India, dan Eropa. Di sini terjadi pemindahan barang dagangan dari kapal yang satu ke kapal yang lain, dan selanjutnya dikapalkan ke negeri lain. Tipe bandar "Entrepots" pada milenium pertama tergantung pada angin muson.[31] Bandar yang termasuk pada tipe "Feeder Points" adalah bandar yang letaknya strategis di rute jaringan perdagangan untuk membantu melayani bandar Entrepot dalam transaksi dagang. Bandar ini berhubungan langsung dengan daerah penghasil barang komoditi.[32]

Ketiga tipe bandar di atas ada kalanya dimiliki oleh sebuah kota bandar yang telah menyediakan fasilitas lengkap, yang dikenal sebagai bandar atau pelabuhan "emporium". Bandar emporium adalah kota bandar yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas sehingga memudahkan bagi para pelaut untuk memenuhi kebutuhan serta memperbaiki kapalnya. Bandar semacam itu telah muncul pada abad ke-10 dan 11 di Samudera Hindia, seperti Aden dan Mocha di Laut Merah; Muskat, Bandar Abas, dan Hormuz di teluk Persia; Cambay, Calicut, dan Goa di Laut Arab; Satgaon di teluk Benggala,

[29] Leong Sau Heng. "Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. – A.D. 1400", dalam Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* National University of Singapore: Singapore University Press, 1990, p. 17.
[30] Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 23.
[31] Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 32.
[32] Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 29

Malaka di selat Malaka; Khanfu di Canton; Zaiton dan Nanking di Laut Cina.[33]

Dalam perkembangannya, bandar emporium memiliki fasilitas ekonomi berupa kredit, gudang, penginapan, dan sebagainya. Kegiatan para pengusaha yang cukup besar dengan menguasai perdagangan sendiri merupakan salah satu ciri dari bandar emporium. Kapal bisa mereka beli atau disewa untuk mengadakan ekspedisi dagang ke bandar yang lain, dan seringkali nakhoda kapal merangkap sebagai pedagang. Usaha dagang semacam itu dinamakan sebagai pedagang *Commenda*.[34]

Bandar emporium sangat mendukung perdagangan *Commenda*. Keberadaan bandar ini di sepanjang jalur pelayaran dan perdagangan mengurangi risiko kecelakaan laut, sebab kapal dagang tidak perlu berlayar jauh, cukup sampai di kota bandar terdekat, kemudian barang dagangan yang mereka bawa diteruskan oleh kapal lainnya ke bandar selanjutnya. Setelah sampai di sana juga telah menunggu kapal yang akan membawa barang itu ke bandar yang lebih jauh. Pengangkutan barang secara estafet dari bandar emporium yang satu ke bandar seterusnya dinamakan "Sistem Emporia".

Berdasarkan konsep dan teori yang telah dilakukan oleh para peneliti tentang bandar atau kota pelabuhan di atas, Sibolga pada abad ke-19 adalah bandar tempat pengumpulan barang komoditi yang berasal dari daerah pedalaman dan bandar lainnya. Pengangkutan barang secara estafet antar bandar juga terjadi di kawasan pantai barat Sumatera, dan Sibolga menjadi pusatnya. Akan tetapi sistem estafet itu sama sekali berbeda dengan ciri bandar emporium yang terdapat di Samudera Hindia pada masa lalu, melainkan lebih cenderung pada tipe bandar "entrepot" dari pada "Feeder Points". Para peneliti bandar telah mencoba untuk menjawab beberapa permasalahan suatu bandar. Hubungan penelitian mereka dengan penelitian ini perlu

[33] K.N. Chaudhuri. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean, An Economic History from the Rise of Islam to 1750.* Cambridge-New York-New Rochelle-Melbourney-Sydney: Cambridge University Press, 1989, p. 89.
[34] J.C. Van Leur. *Op. Cit.* P. 60-63.

dijelaskan bahwa timbulnya perdagangan dan pelayaran di bandar Sibolga dapat diuraikan dalam karya ini menurut model Frank Broeze dan kawan-kawan, terutama menggunakan pendekatan yang dilakukan oleh para penulis tentang kota bandar tersebut di atas. Akan tetapi tidak mungkin menggunakan konsep-konsep peneliti terdahulu itu secara langsung, karena lingkup permasalahan, tempat, dan waktunya sangat jauh berbeda. Dalam hal ini jelas terjadi perubahan sosial dalam masyarakat Sibolga khususnya dan Tapanuli umumnya, yang disebabkan oleh faktor (kegiatan perdagangan) dari luar. Dengan demikian teori dan konsep mereka sangat membantu untuk memperjelas kerangka konseptual penelitian ini, sehingga struktur yang ada dalam pemerintahan tradisional dan Hindia Belanda di Sibolga dapat dijelaskan dengan melihat pelapisan sosial dalam masyarakat Tapanuli.Teori dan konsep bandar emporium (K.N. Chaudhuri, *Op. Cit.)* dan perdagangan dengan sistem Commenda (J.C. van Leur. *Loc. Cit.)* membantu dalam pendekatan penelitian ini. Teori lainnya yang dapat membantu adalah Frank Broeze. Sebenarnya pendekatan teori K.N. Chaudhuri lebih dekat kepada pendekatan Fernand Braudel, yang lebih menekankan bahwa *kapitalisme* dan perubahan sosial disebabkan oleh faktor luar atau unsur asing. [35]

Bandar Sibolga memang berbeda dengan bandar pantai lainnya di pesisir barat Pulau Sumatera. Secara umum pasar dalam sebuah kota terpisah dari bandar, tetapi pasar Sibolga bersatu dengan bandarnya. Hal ini terjadi karena Sibolga hanya layak untuk sebuah bandar yang terletak di bibir sebuah teluk dan lahan kaki pegunungan Bukit Barisan yang sempit atau terjal sehingga tidak memungkinkan pasar berada di tempat lain. Jadi bandar Sibolga berfungsi ganda, yakni sebagai pusat perdagangan sekaligus tempat berlabuhnya kapal dagang dan sebagai pusat administrasi pemerintah Hindia Belanda.[36]

---

[35] Frank Broeze, ed. *: Loc. Cit.* ; J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *Loc. Cit.* Lihat Christopher Loyd. *Explanation in Social History.* London: Basil Blackwell, 1986, hal. 179-190. Lihat juga R.Z. Leirissa. "VOC Sebagai Sejarah Sosial", dalam *Wacana, Jurnal Ilmu Pengetahuan Budaya,* Fakultas Sastra Uuniversitas Indonesia, Vol. 1. April 1999, hal. 70-84.

[36] Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program, 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990, p. 45. Staatsblad Tahun 1905 No. 418, Staatsblad Tahun 1906 No. 496 Jo Tahun 1907 No. 360, 398, en 430; Tahun 1908 Nos. 99, 138, en 606; Tahun

Lingkup Permasalahan dan Tujuan Penelitian

Peristiwa yang diteliti dalam lingkup permasalahan ini adalah peranan Sibolga sebagai bandar dan pelayaran di pantai barat Sumatera dalam kurun waktu abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 atau tepatnya sampai tahun 1942, dengan menekankan pada kegiatan perdagangan dan hubungannya dengan para pedagang asing di kawasan Teluk Tapian Nauli. Pembatasan waktu dan tempat ini dimaksudkan untuk lebih memperjelas ruang lingkup kajian, walaupun sifatnya sangat relatif untuk memisahkannya secara nyata. Pembatasan temporal ini juga dilakukan untuk melihat kondisi Sibolga sebelum abad ke-19, khususnya kondisi pantai barat dengan segala dinamikanya. Kemudian dilanjutkan dengan mengungkapkan peristiwa yang terjadi di pesisir dalam menghadapi kedatangan pedagang Inggris dan Belanda di Teluk Tapian Nauli. Pada awal abad ke-19 terjadi perjanjian antara E.I.C. dan raja-raja Sibolga.[37] Pemilihan waktu sampai pertengahan abad ke-20 sebagai batas akhir berdasarkan atas semakin merosotnya peranan bandar Sibolga dan anjloknya harga barang komoditi sampai 80% ketika itu,[38] ditambah dengan situasi yang tidak menentu karena mulai pecahnya Perang Dunia II pada tahun 1939. Salah satu contoh adalah turunnya harga kemenyan, seperti pada tahun 1918 kemenyan dijual dengan harga F. 250,- per pikul, tetapi pada tahun 1939 hanya berharga F. 50,- per pikul.Saat itu juga menandakan berakhirnya zaman Hindia Belanda secara resmi. Permasalahannya yang lebih menarik untuk dikaji tentang bandar Sibolga selama rentang waktu di atas adalah melihat lebih jauh bentuk jaringan dan pola hubungan antara daerah pesisir barat pulau Sumatera dengan daerah pedalaman Tapanuli. Permasalahan selanjutnya adalah mengungkapkan hubungan yang

1911 Nos. 161, 515, en 567; Thun 1912 Nos. 410; Tahun 1916 Nos. 9 en 246; Tahun 1918 Nos. 718; Tahun 1919 Nos. 272 en 34.

[37] John Bastin. *The British in West Sumatra 1685-1825.* Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1965, p. 118. H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 57. Lihat juga Tengku Luckman Sinar. "Sibolga dan Pantai Barat Sumatera Utara Dalam Lintasan Sejarah". *Makalah,* Kelompok Studi Ilmu Publisistik, FISIPOL UISU Medan: 1980, hal. 3-4.

[38] Lihat "Bintang Batak", No. 17, 28 April 1939. *Surat Kabar.* Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1939, hal. 2.

asimetris antara daerah pesisir dan pedalaman. Dalam arti para pedagang pesisir mengeruk keuntungan yang besar tetapi pedagang pedalaman memperoleh laba yang tidak setimpal. Sistem seperti itu sering terjadi dalam hubungan dagang antara penduduk yang bersifat terbuka yang memiliki pengalaman dagang dan penduduk pedalaman yang bersifat tertutup. Perdagangan berlangsung di pasar yang ramai dan dikunjungi oleh segala lapisan pedagang,

misalnya pedagang besar, pedagang perantara, pedagang keliling, penjaja, dan sebagainya. Kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda yang dijalankan dalam perdagangan mendapat reaksi dari penduduk setempat. Mereka menolak peran pemerintah dalam perdagangan, tetapi tidak sedikit pula yang merasa senang atas politik Pemerintah di bandar itu, antara lain karena struktur kepemimpinantradisional dikukuhkan oleh pemerintah Hindia Belanda.[39]Salah seorang Raja negeri yang memihak kepada pemerintah Hindia Belanda adalah Raja Lelawangsa dari Barus, tetapi hanyalah karena ditipu oleh Belanda.[40]

Ada beberapa faktor yang menyebabkan turun naiknya pusat perdagangan maritim dan politik ekonomi Belanda di bandar Sibolga, di antaranya munculnya bandar lain yang lebih strategis letaknya. bandar lain yang dibuka setelah bandar Sibolga berkembang dengan pesat sehingga melebihi perkembangan Sibolga sendiri. Selain jaringan perdagangan, corak pemerintahan, pendidikan, dan lain-lainnya juga menentukan perkembangan dan kemerosotan bandar Sibolga. Sebenarnya barang komoditi yang diperdagangkan di bandar Sibolga banyak dipasok dari bandar di sekitarnya. Barang itu dikumpulkan di Sibolga dalam berbagai jenis.[41] Setelah mereka tidak lagi membawa barang komoditi ke Sibolga perdagangan langsung merosot.

---

[39] Lance Castles. *Op. Cit.* 17. (Naskah terjemahan oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan).

[40] Lihat P.C.A. Van Lith. *Memorie van Overgave van het Bestuur der Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 25 September 1925.* P. 7.

[41] "Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust Gedurende het Jaar 1846-1868", *Commerce Statistic.* Bagian I. Batavia: Landsdrukkerij, 1868. Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975. William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 220.

Sejak tahun 1842 bandar Sibolga telah diatur oleh pemerintah Hindia Belanda melalui perencanaan bandar, sehingga memiliki fasilitas yang cukup menampung kegiatan dagang sesuai dengan kebutuhan ketika itu. Hal ini dilakukan karena penduduk bandar tersebut bersifat heterogen dengan berbagai kelompok etnis yang mendiaminya. Masing-masing kelompok yang datang dapat hidup berdampingan dengan penduduk asli Tapanuli. Sebagai bandar utama di pantai barat Sumatera pada abad ke-19, Sibolga juga merupakan pintu gerbang tempat masuknya orang asing ke

Tapanuli, baik sebagai pedagang, misi agama, maupun politik. Kepentingan Belanda untuk mengatur bandar ini adalah untuk mendapatkan hasil daerah pedalaman yang sangat laku di pasaran Eropa.Hasil utama Tapanuli adalah kapur barus, kemenyan, gambir, lada, emas, dan sebagainya. Sebelum barang ini dikapalkan, terlebih dahulu ditumpuk di Sibolga oleh para pedagang pedalaman, pedagang perantara, dan pedagang pantai. [42]

Secara keseluruhan penelitian ini bertujuan untuk mengungkapkan dinamika sejarah kegairahan perdagangan dan kegiatan maritim dari sebuah bandar di pantai barat pulau Sumatera, yakni Sibolga di Teluk Tapian Nauli. Bandar maritim itu memainkan peranan penting dalam memajukan daerah pedalaman melalui perdagangan. Penelitian ini berusaha untuk mengungkapkan faktor pertumbuhan dan kemerosotan sebuah bandar, dengan meninjau lintasan historis, corak dan dinamika hubungan ekonomi-politik antar bandar dan daerah pedalaman. Dengan kata lain studi tentang bandar Sibolga pada abad ke-19 adalah usaha untuk menggali dinamika dunia maritim sebuah kota bandar Nusantara.

Penelitian Terdahulu/Tinjauan Kepustakaan

Sampai dewasa ini belum ada suatu karya tulis yang membahas tentang peranan bandar Sibolga dalam kegiatan ekonomi, terutama dalam kegiatan perdagangan dan pelayaran secara khusus. Namun demikian Lance Castles telah menulis tentang Keresidenan Tapanuli

[42] Lihat Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah Tahun 1784-1847.* Jakarta: INIS, 1992, Hal. 69-118.

dalam bidang politik, dengan lebih menekankan pada "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". Karya Lance Castles membahas tentang kehidupan organisasi politik yang muncul di Tapanuli pada awal abad ke-20, terutama organisasi atau pergerakan yang berbasiskan agama Islam dan Keristen. Ruang lingkup kajiannya lebih ditekankan di Tapanuli Selatan dan Tapanuli Utara. Secara umum Lance Castles mengkaji kehidupan organisasi politik keagamaan di daerah pedalaman Tapanuli.[43]

Jane Drakard telah menulis mengenai Sejarah Raja-Raja Barus,[44] yang merupakan salah satu dari raja-raja Tapian Nauli. Raja-Raja Sibolga dulunya tunduk kepada Raja Barus. Jane Drakard bertolak dari dua naskah dari Barus, yakni Kronik Hulu dan Kronik Hilir. Karya ini pun tidak membahas sama sekali tentang peranan bandar Sibolga dalam perdagangan, pada hal yang meneruskan fungsi bandar Barus dalam perniagaan adalah Sibolga.

Karya lain yang lebih mengkhususkan tentang Sibolga dilakukan oleh suatu tim di bawah H.A. Hamid Panggabean dan kawan-kawan dengan judul Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.[45] Buku ini meninjau sepintas tentang kerajaan-kerajaan di Pesisir Tapanuli termasuk Barus. Kajian buku ini selanjutnya adalah mengenai Sibolga pada zaman Jepang, gejolak Perang Kemerdekaan, kebudayaan, dan kemiskinan di Sibolga. Menurut H.A. Hamid Panggabean, keterlibatan bandar Sibolga dalam ekspor hasil pertanian ke pasaran dunia pada abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 mengakibatkan terjadinya perubahan besar di kawasan pantai. Hal ini memberi kesempatan kepada bandar Sibolga secara keseluruhan untuk menjadi terbuka lebar terhadap dunia pertukaran ekonomi yang lebih luas.

---

[43] Lance Castles. *Loc. Cit.* hal. 69,95, dan 176.

[44] Jane Drakard, ed. *Sejarah Raja-Raja Barus, Dua Naskah Dari Barus.* Naskah Dokumen Nusantara, Textes Et Documents Nousantariens VII. Jakarta-Bandung: Angkasa dan Ecole Francaise D`Extreme-Orient, 1988. Karya Jane Drakard lainnya mengenai Barus adalah *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program (SEAP), 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990.

[45] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.*

Sayangnya karya H.A. Hamid Panggabean tidak menjelaskan secara tuntas faktor yang menyebabkan Sibolga menjadi pusat perdagangan dan pelayaran sebagai pengganti bandar Barus. Ada suatu "benang putus" dalam karya itu yakni hilangnya periode tentang situasi dan kondisi bandar setelah berkuasanya pemerintah Hindia Belanda secara penuh sejak tahun 1842. Kekosongan periode itu berlanjut sampai masuknya Jepang pada tahun 1942, dan sekaligus berakhirnya masa pemerintahan Hindia Belanda. Secara keseluruhan isi karya itu hanyalah bertujuan untuk membangkitkan semangat orang Tapian Nauli terhadap rasa memiliki daerah asal yang penuh kejayaan dan nilai historis pada masa silam. Kelemahan lain dari karya itu adalah tidak dicantumkannya sumber berupa catatan kaki atau bentuk lainnya secara lengkap dan jelas. Akan tetapi kepeloporan mereka untuk pertama kali menampilkan karya tentang Sibolga merupakan suatu prestasi yang sangat bernilai.

Secara umum tim peneliti telah melakukan penelitian tentang kota-kota bandar sebagai bandar dagang jalur sutra dan studi pertumbuhan atau kemundurannya. Namun secara akademik, kajian bandar Sibolga khususnya dan pesisir barat Tapanuli umumnya belum pernah dilakukan, kecuali yang dilakukan oleh Lance Castles mengenai daerah pedalaman Tapanuli.

Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini terdiri atas beberapa bab, yang menjelaskan bagian-bagian khusus mengenai dinamika sosial budaya, dunia maritim, dan perdagangan laut di Tapian Nauli pada masa lampau. Untuk menjelaskan bagian-bagian tersebut maka disusunlah sistematika sebagai berikut:

Bab Pertama merupakan bagian pengantar yang berisi tentang alasan pemilihan tema penelitian. Agar masalah yang diteliti lebih mendekati kecermatan maka ruang lingkup permasalahan dibatasi secara spasial dan temporal. Pengertian konsep tentang kota dan bandar dibahas pada bagian ini. Informasi tentang perdagangan dan kejayaan bandar Sibolga pada masa lalu yang ditulis oleh peneliti terdahulu (Tinjauan Kepustakaan) digunakan sebagai sumber perbandingan dengan tema penelitian.

Pada Bab Kedua dibahas secara ringkas tentang pantai barat Sumatera. Di antaranya kondisi pantai barat dalam lintasan historis, bandar utama yang memegang peranan di pesisir barat, dan dinamika pantai barat dalam perhubungan niaga antara sesama pedagang pribumi dan asing, terutama dalam perdagangan lada, kapur barus, kemenyan, dan barang komoditi lainnya.

Pada Bab Ketiga diungkapkan lebih jauh tentang pertumbuhan bandar Sibolga, yang dimulai dari Pulau Poncan, Kotabaringin, dan Sambas pada awal abad ke-20 dengan dinamikanya. Beberapa di antaranya yang sangat menonjol adalah peranan bandar memasuki abad ke-20, peningkatan fasilitas bandar Kotabaringin, dan masalah bandar yang timbul. Dinamika penduduknya dibahas dengan mengungkapkan kelompok etnis yang mendiaminya, seperti Batak, Minangkabau, Aceh, Jawa, Bugis, Cina, dan Eropa.

Mengenai kedatangan pedagang asing di pesisir barat Pulau Sumatera dibahas pada Bab Keempat. Dalam hal ini bab tersebut mengkaji tentang peranan pedagang pantai dalam menghadapi kedatangan pedagang Inggris, Amerika, dan Belanda di pantai barat Sumatera. Para pedagang pesisir yang tadinya sangat membenci dan menolak dominasi Aceh di pesisir, berbalik untuk bersatu menghadapi kedatangan pedagang asing, seperti perlawanan yang dipimpin oleh Sidi Mara, Si Songe, dan Mat Tawi. Ada kemungkinan bahwa penolakan penduduk Tapanuli terhadap orang asing bukan saja disebabkan oleh penerapan politik ekonomi terhadap penduduk, tetapi juga penolakan atas pengaruh agama yang belum mereka kenal, terutama penduduk yang tinggal di derah pedalaman.

Bab Kelima dari hasil penelitian ini menyajikan tentang hubungan pantai dengan pedalaman, asal usul Raja Sibolga, struktur pemerintahan tradisional dan Keresidenan Tapanuli. Dunia perdagangan itu selalu penuh dinamika dengan ikut sertanya para penguasa lokal. Bagian ini juga membahas tentang politik keagamaan dan politik ekonomi pemerintah Hindia Belanda.

Secara lebih jelas uraian tentang penurunan peran bandar Sibolga dipantai barat menjelang berakhirnya pemerintahan Hindia Belanda di Nusantara ditempatkan pada Bab Keenam. Kemerosotan bandar itu dipengaruhi oleh faktor eksternal, seperti semakin

kuatnya kekuasaan para sultan (Kesultanan) di pantai timur. Pengaruh Kesultanan dibarengi dengan perkembangan daerah itu sebagai areal perkebunan tembakau, teh, kopi, dan kelapa sawit. Semuanya ini berdampak langsung terhadap peranan bandar Sibolga karena di pantai timur muncul pula bandar Belawan untuk mengapalkan hasil komoditi Tapanuli dan sekitarnya. Faktor internalnya menjelaskan tentang kemerosotan perdagangan karena kurangnya mutu barang dan rendahnya pendidikan penduduk bandar.

Bagian akhir dari tulisan ini adalah jawaban dan kesimpulan dari permasalahan-permasalahan yang diajukan, yang ditempatkan pada Bab Ketujuh.

BAB II

TINJAUAN TENTANG

PANTAI BARAT SUMATRA

A. Pantai Barat Dalam Lintasan Historis

Bagian dari pulau Sumatera yang menghadap langsung ke Samudera Hindia disebut dengan pantai barat Sumatera. Mungkin ada orang yang mengangap bahwa pantai barat Sumatera disamakan dengan Sumatera Barat. Pada hal anggapan tersebut tidak benar. Pada zaman kolonial, Belanda menyebut kawasan tersebut dengan *Sumatra's Westkust*, yang meliputi wilayah *Padang Bovenlanden* (Padang Darat). *Padang Benedenlanden* (Padang Pesisir), dan *Tapanoelie* (Tapanuli).[46] Sebenarnya penaman Propinsi Sumatera barat berasal dari *Sumatra' Westkust*, yang wilayahnya terdiri dari sebagian wilayah Kerajaan Minangkabau, Kepulauan Mentawai,[47] tetapi tidak termasuk daerah Tapanuli.Wilayah Minangkabau dulunya meliputi daerah Sumatera Barat sekarang dikurangi Kepulauan Mentawai, sebagian dari Propinsi Riau, dan sebagian dari Propinsi Jambi. Sedangkan daerah Tingkat I Sumatera Barat sekarang meliputi Kepulauan Mentawai dan kawasan bekas pusat *KerajaanMinangkabau,* yakni Luhak Agam, Luhak Tanah Datar, dan Luhak Limapuluh Kota.[48] Menurut Muhammad Dahlan Mansur, penamaan propinsi Sumatera Barat bagi daerah yang hanya meliputi sebagian kecil dari pesisir barat Sumatera (Sumatra's Westkust) sebenarnya kurang tepat dan mudah menimbulkan salah pengertian.[49] Selanjutnya ia menambahkan bahwa Sumatera Barat merupakan terjemahan dari bahasa Belanda *de Westkust van Sumatra* atau *Sumatra's Westkust*, bagian pesisir barat Pulau Sumatera yang pertama kali jatuh dibawah pengawasan dan kekuasaan ekonomi serta politik administratif Belanda pada

[46] Sartono Kartodirdjo, skk. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindi Bellanda Tahun 1839-1848.* Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 5. Jakarta: Arsip Nasional RI, 1973, hal. 84.
[47] Albert C. Kruyt. *Een Bezoek Aan de Mentawei-eilanden 1921.* Diterjemahkan oleh B. Panjaiatan menjadi *Albert C. Kruyt. Suatu Kunjungan ke Kepulauan Mentawai.* Jakarta: Yayasan Idayu, 1979, hal. 5.
[48] Elizabeth E. Graves. *The Minangkabau Response to Dutch Colonial Rule in the Nineteenth Century.* Monograph Seies (Publications No.60). Ithaca-New York: Cornell Modern Indonesia Project Southeast Asia Program Cornell University, 1981, p. 3.
[49] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 1.

pertengahan abad ke-17.V.O.C. pertama kali mendapat izin untuk berdagang atau berbasis secara resmi di pantai barat Sumatera pada tahun 1663 dengan ditandatanganinya *PerjanjianPainan*.[50]

Istilah pantai barat Sumatera sebenarnya adalah nama untuk kawasan yang meliputi wilayah pesisir barat dari propinsi Sumatera Barat, Tapanuli, dan Bengkulu. Perairan pantai barat Sumatera secara otomatis adalah bagian dari perairan Samudera Hindia. Sejak memasuki akhir abad ke-17 perairan Samudera Hindia telah didatangi oleh para pedagang Inggris dan Belanda. Pada tahun 1596 adalah saat kedatangan pertama pedagang Belanda di perairan Samudera Hindia dan berhasil berlabuh di Banten.[51] Kehadiran kedua kelompok dagang tersebut di perairan pantai barat Sumatera terbatas pada perdagangan, sebab di sepanjang perairan tersebut terdapat beberapa bandar dagang, yang berada di garis pantai yang sempit, di kali pegunungan Bukit Barisan, diantaranya Salido, Bandar Sepuluh, Padang, Pariaman, Tiku, Air Bangis, Natal, Sibolga, Sorkam, Barus, Singkil, dan Meulaboh.[52] Selain orang Batak, Minangkabau, Aceh, dan Arab, di pantai barat Sumatera juga berdagang orang Amerika, Perancis, dan lain-lain.[53]

Penduduk pantai barat Sumatera cendrung memperlihatkan tingkat mobilitas individual yang tinggi. Mereka sering melakukan perjalanan atau perlayaran jauh untuk berniaga, bahkan sampai ke pantai timur Benua Afrika (Pulau Madagaskar) dan di sana mereka bergabung dalam pemukimam Melayu lainnya.[54] Secara historis pantai barat Sumatera menampilkan suasana penuh dinamika dan penduduknya cenderung berorentasi pada perdagangan, dalam pengertian telah terbiasa berhubungan dagang dengan para pedagang yang datang dari tempat yang cukup jauh.Banyak

[50] M.D. Mansoer, dkk. *Ibid.* Hal. 91.
[51] Denys Lombard. *Nusa Jawa Silang Budaya: Batas-Batas Pembaratan. Jilid I.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 61.
[52] H.L. Osthoff. "Schets Kaart der Westkust van Sumatra van Taboejong voor de in de Beschrijving van dit Vaarwater Voorkomende Namen". 1839. Lihat juga H.L. Osthoff. "Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatra". Batavia: Landsdrukkerij, 1840.
[53] Bernard H.M. Vlekke. *Nusantara A History of Indonesia.* The Hague: W. van Hoeve, 1965, p. 87, 298, 319.
[54] Elizabeth E. Graves. *Op. Cit.* P. 1.

pedagang lainnya yang berhubungan dengan pantai barat, seperti Gujarat[55]

Negeri-negeri atau bandar yang terletak di sepanjang pesisir barat Pulau Sumatera masing-masingnya bersifat otonom dengan ikatan politik yang longgar sesamanya. Tidak jarang pula diantara negeri-negeri tersebut bersaingan dan bahkan sering terjadi perperangan antara sesamanya sehingga membuat kesengsaraan bagi penduduknya. Antar kelompok atau golongan dalam negeri saling berebut pengaruh dan kekuasaan. Kondisi inilah yang menyebabkan Kerajaan Aceh berhasil memaksakan dominasinya di daerah pesisir dalam jangka yang relatif pendek dan dengan daya tempur yang relatif kecil. Bandar-bandar yang direbut Aceh merupakan negeri penghasil dan penyalur barang dagangan terpenting, misalnya emas, lada, kapur barus, kemenyan, cengkeh, buah pala, kulit manis, dan hasil bumi lainnya.[56]Aceh adalah satu-satunya pengontrol perdagangan lada di pantai barat Sumatera.[57]

Aceh berkuasa atas pantai barat Pulau Sumatera sampai ke perbatasan Silebar, daerah pengaruh Banten di selatan.Kesultanan Banten ditopang oleh barang dagangan sebagai sumber ekonomi, terutama lada yang didatangkan dari daerah pengawasannya , seperti Lampung, Palembang, Jambi, dan Bengkulu.[58] Di setiap bandar didudukan seorang wakilnya yang disebut *Panglima*, yang memelihara kekuasaan dan hak-hak Aceh dengan bala tentara bersenjata. Kecuali pedagang Jawa, pedagang manapun dilarang oleh Aceh membeli barang dagangan di pantai barat Sumatera. Keistimewakan yang diberikan kepada orang Jawa disebabkan karena pengaruh Kerajaan Banten yang telah berkuasa di Silebar. Selain itu, yang boleh membeli lada dan emas di kawasan tersebut hanyalah

[55] Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program SEAP, 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990, p. 7.

[56] Christine Dobbin. *Islamic Revivalism in a Changing Peasant Economy Central Sumatra, 1784-1847.* Diterjemahkan oleh Lilian D. Tedjasudhana menjadi Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Bwerubah Sumatera Tengah, 1784-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 35.

[57] Bernard H.M. Vlekke. *Op. Cit.* P. 121, 122, 201.

[58] B.J.O. Schrieke. *Indonesian Sociological Studies.* Selected Writtings of B. Schrieke Part II

pedagang Aceh sendiri. Seluruh barang dagangan dan barang komoditi lainnya dibeli 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 antara pedagang lokal dan asing. Para pedagang Keling dapat membeli dengan harga yang normal, sebab berhubungan dengan mereka merupakan suatu keperluan bagi Aceh, karena mereka banyak mendatangkan garam, pakaian, dan kapas ke Aceh denganharga yang juga normal.[59] 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 dan ingin membebaskan diri dari dominasi politik ekonomi Aceh mulai muncul dan berkembang luas di pesisir ketika wibawa politik Aceh mulai menurun pada pertengahan abad ke-17. Rasa tidak puas itu tetap membara dan ditambah dengan asutan para pedagang asing yang mulai menginjakan kakinya di kawasan pantai barat Pulau Sumatera, terutama Inggris dan Belanda. Faktor-faktor tersebutlah yang menyebabkan para pedagang Belanda atau Inggris tersebut mencari hubungan diam-diam dengan penduduk pantai."Perjanjian Painan" adalah salah satu bentuk pendekatan Belanda di pesisir barat Minangkabau. [60]

Aceh memang hanya memerlukan hasil-hasil pesisir saja, tetapi kepentingan penduduk dan pemerintahan negeri tidak dipedulikannya. Dengan menunjukan cacat cela, kebusukan, dan ketamakan para wakil Aceh tersebut akhirnya dapatlah V.O.C. menarik hati anak negeri di beberapa bandar atau pelabuhan. Tentu

[59] William Marsden. *History of Sumatra.* London: Black Horse Court, 1811. Diterjemahkan oleh A.S. Nasution dan Mahyuddin Mendim menjadi William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 236.

[60] H. Kroeskamp. *De Westkust en Minangkabau 1665-1668.* Utrecht: 1931 (166 halaman). W.J.A. de Leeuw. *Het Painansch Contract.* Amsterdam: 1926 (95 halaman). J. Kathirithamby-Wells. "Achenese Control over West Sumatra up to de Treaty of Painan of 1663", *Journal of Southeast Asia History 10, iii, 1969, p. 458, 460-462.* Denys Lombard. *Op. Cit.* Hal. 62. M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 91. Salah satu bentuk pendekatan Inggris terhadap penduduk pesisir adalah mengikat perjanjian dengan raja-raja Tapanuli, yang dikenal sebagai "Perjanjian Batigo Badusanak".

saja pengaruh uang suap berupa persekongkolan dan kekerabatan tidak kurang dalam usaha tersebut. Pada mulanya penduduk pantai memang secara rahasia berhubungan dengan V.O.C. atau pedagang lainnya, tetapi selanjutnya mereka berani secara terang-terangan karena telah merasa tersiksa oleh Aceh.Penduduk Tiku telh berani berhubungan dagang dengan V.O.C. pada tahun 1665 dan memberi izin kepadanya untuk mendirikan loji di Tiku. Keberanian penduduk pantai itu tidak lain adalah karena monopoli perdagangan Aceh di pantai barat Sumatera. [61]

Lebih dari satu abad lamanya Aceh mempertahankan kedudukannya sebagai pembeli tunggal di pantai barat. Tujuan ekspansi teritorial Aceh ke pesisir barat Pulau Sumatera adalah untuk menguasai perdagangan rempah-rempah, terutama lada dan emas. Dominasi politik ekonomi Aceh tersebut dimaksudkan untuk memperoleh biaya guna mengusir pengaruh Portugis dan benteng mereka di Malaka. Tugas utama dari para wakil Aceh yang ditempatkan di bandar pantai barat adalah memonopoli pembelian lada, emas dan kebutuhan lainnya.[62] Para pedagang asing hanya bisa membeli barang tersebut kepada pedagang Aceh, Bagi pedagang lokal, politik pedagang Aceh tersebut berarti harus menjual hasil buminya dengan harga rendah dan membeli barang kebutuhannya dengan harga tinggi, sesuai dengan harga yang ditetapkan secara sepihak oleh pedagang Aceh.[63]

B. Bandar-Bandar Utama Pantai Barat

Ciri khas perdagangan di pantai barat Pulau Sumatera sejak pada masa lalu adalah perdagangan laut. Perdagangan laut itu memungkinkan berdirinya bandar-bandar persinggahan kapal di sepanjang pantai barat. Ada beberapa bandar utama yang berkembang di kawasan itu sejak abad ke-17 yang lalu, diantaranya

[61] Kroeskamp. *De Westkust en Minangkabau 1665-1668.* Utrecht: 1931 (166 halaman). N. St. Iskandar. *Hulubalang Raja.* Jakarta: Balai Pustaka, 1984, hal. 51-58. M.D. Mansoer, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 97.
[62] Bernard H.M. Vlekke. *Loc. Cit.* P. 201.
[63] Denys Lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 134-140.

Bandar X, Padang, Pariaman, Tiku, Airbangis, Natal, Batumundam, Sibolga, Singkil, dan Susoh.[64] Bandar X adalah kumpulan dari bandar kecil yang terletak di pesisir bagian selatan Minangkabau, yang berjumlah sepuluh nagari, diantaranya Painan, Bayang, Tarusan, Salido, Batangkapas, Pulau Cingkuk, Sungai Pagu, dan Air Haji. Nagari-nagari tersebut adalah bagian dari Kerajaan Indrapura. Masing-masing nagari memiliki sebuah bandar perdagangan, tetapi yang terbesar adalah bandar Salido, pintu gerbang Kerajaan Indrapura.[65]

Menurut salah satu pendapat, kata "Salido" berasal dari bahasa Portugis, berarti pintu, yakni gerbang bandar terbesar di Bandar X atau Bayang.[66] Ada juga pendapat lain bahwa Salido berasal dari kata "Salidah", yakni dalam bahasa Minangkabau berarti satu lidah, sebab jika ada perselisihan diantara kerajan kecil antar nagari di sekitar bandar X, maka diadakan rapat untuk menyelesaikannya agar mendapatkan satu suara sebagai hasil mufakat yang dinamakan *semufakat* atau *salidah*. Kata

Salidah kemudian menjadi Salido. Emas, lada, dan hasil bumi disalurkan keluar daerah melalui Salido. Pada awal abad ke-17 Bayang menghasilkan emas yang bermutu tinggi. Orang Belanda mendirikan tambang emas di Salido dengan mendatangkan pekerja dari Pulau Nias dan Pulau Madagaskar. Akan tetapi pada tahun 1682 tambang emas tersebut terpaksa mereka tutup karena tidak mendatangkan hasil sesuai dengan yang diharapkan. Satu-satunya andalan daerah ini adalah penanaman lada, yang kemudian ditampung oleh bandar yang lebih besar, seperti Kota Tengah, Padang, Pariaman, dan Tiku.[67]

---

[64] Jane Drakard. *Sejarah Raja-Raja Barus, Dua Naskah Dari Barus.* Jakarta-Bandung: EFEO, 1988, hal. 15. Lihat juga Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi, ed. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang, Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 89.

[65] J. Kathirithamby-Wells & John Villiers. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* Singapore: National University of singapore, Singapore University Press, 1990, p. 110. Lihat juga William Marsden. *Memoirs of a Malayan Family.* London: Oriental Translation Fund, 1830. N. St. Iskandar. *Op. Cit.*

[66] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 91.

[67] W.J.A. De Leeuw. *Op. Cit.* P. 6, 37-42, 53. H. Kroeskamp. *Op. Cit.* P. 20-21. J. Kathirithamby-Wells. "The Indrapura Sultanate: The Foundations of Its Rise and

Penduduk yang ramai membuat Bandar X menjadi pasar yang penting bagi bahan impor Kompeni Belanda. Kelancaran lalu lintas barang komoditi di daerah ini didukung oleh perjanjian yang dibuat antara kompeni dan Raja Indrapura, yang dipimpin oleh *Raja Nan Empat* di empat wilayah, yakni Pelangkai, Kambang, Bunga Pasang Lakitan, dan Airhaji. Mereka mempunyai ikatan kekeluargaan dengan sesamanya, yang menjadi anggota keluarga raja Sungaipagu. Masing-masing raja tersebut mempunyai wakilnya di Salido. Raja Pelangkai diawali oleh Sutan Sampurno, yang oleh Kompeni diberi gelar *Raja Kerbau*, karena keberanian dan kesetiaannya membantu Kompeni Belanda.[68]

Padang adalah bandar dan kota terbesar di pesisir barat Pulau Sumatera dalam akhir abad ke-19, dengan pelayaran dan perdagangan yang telah ramai.[69] Kapal yang berdagang di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera sering singgah di Padang, yang ketika itu bandarnya berada di dua tempat yakni Pulau Pisang Gadang di sekitar Air Manis dan muara Sungai Batang Arau. Lokasi bandar muara Sungai Batang Arau lebih dikenal sebagai daerah Muara. Bangunan kota Padang ketika itu berada di sekitar Muara dan pinggir laut. Kapal besar ketika itu tidak bisa berlabuh di sekitar Muara, tetapi berlabuh di sekitar Pulau Pisang Gadang. Perairan di sebelah timur pulau ini cukup dalam untuk berlabuh kapal besar dan airnya tenang karena tidak diterjang langsung oleh gelombang besar Samudera Hindia. Penumpang dan barang yang turun dari kapal dibawa dengan kapal kecil ke muara, dan selanjutnya di pasarkan di daratan. Sering juga perahu penggangkut antara Pulau Pisang Gadang dan Muara terbalik di perairan itu, karena ditiup angin kencang yang berasal dari Samudera Hindia. Kecelakaan itu sering terjadi karena perahu digerakkan dengan cara mendayungnya. Akan tetapi setelah penggerak perahu diganti dengan tenaga uap kecelakaan laut bisa

Decline, From the Sixteenth to the Eighteenth Centuries", *Indonesia,* xxi. 1976, p. 65. Christine Dobbin. *Op. Cit.* P. 86.

[68] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 91.

[69] Bernard H.M. Vlekke. *Nusantara A History of Indonesia.* The Hague: W. van Hoeve, 1965, p. 201.

dikurangi. Para pedagang kota Padang hanya menunggu perahu di pinggir pantai di Muara.[70]

Pada abad ke-19 lokasi kota Padang masih berada di sekitar Muara. Gedung tempat markas tentara dan gudang barang dagangan masih terdapat di sekitar Batang

Arau, diantaranya gudang kopi dan tempat pelelangan kopi. Barang komoditi yang mendatangkan uang bagi pemerintah Hindia Bealnda juga di simpan digudang itu. Gedung perusahaan Belanda N.H.M. (Nederlandsch Handels Maatshappij) serta beberapa kantor milik perusahaan swasta lainnya juga berada di sekitar muara. N.H.M. adalah perusahaan dagang Belanda yang dibentuk pada tahun 1826,[71] mendapat dukungan penuh dari pemerintah untuk menggantikan perusahaan dagang V.O.C. Tujuan utama N.H.M. adalah memajukan kepentingan nasional Belanda dalam bidang perdagangan, perkapalan, perikanan, pertanian, perindustrian, dan perhubungan. N.H.M. mendapat hak istimewa dari pemerintah Hindia Belanda untuk menggankut barang komoditi dari nusantara ke Eropa. Barang-Barang tersebut dijual langsung di Belanda. Sedangkan sebelum berdirinya N.H.M. barang komoditi Nusantara dijual di Batavia dan kota besar lainnya di Nusantara. Adanya hak istimewa yang dimiliki oleh N.H.M. maka perusahaan pribumi tidak diberi kesempatan untuk berdagang dan mengangkut barang tersebut dengan perahunya.[72]

Pada abad ke-19 kota Padang didiami oleh penduduk asli dan asing. Mereka sebagian berasal dari hasil perkawinan antara penduduk Padang dengan pria orang Eropa, namun ada juga diantara mereka datang lansung dari Eropa menjadi penduduk kota Padang.[73] Hanya sebagian kecil dari penduduk asal Eropa yang terjun pada perdagangan. Mereka menjadi penguasa yang kaya raya, diantaranya Krijsman, In't Veld, Londt, Theuvenet, Van Praag, Maidman,

[70] Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Yasaguna, 1988, hal. 12.
[71] Freek Colombijn *Patches of Padang, The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space.* Leiden: CNWS, Leiden University, 1994, p. 45.
[72] Christian D. Ponto. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia.* Jakarta: Yayasan Pusat studi Pellayaran Niaga di Indonesia, 1990, hal. 84.
[73] Rusli Amran. *Op. Cit.* Hal. 61.

Townsend, Welborn, Fergusen, Purvis, Barkey, Botellho, dan Belloni. Sebagian besar diantaranya adalah pegawai pemerintah Hindia Belanda.[74]

Para pedagang Eropa di Padang mempunyai pembantu dagang yang terdiri dari orang pribumi. Mereka mengutus orang pribumi untuk melakukan perdagangan dan pelayaran ke bandar yang letaknya jauh dari Padang. Mereka sendiri tetap berada di Padang untuk melakukan kegiatan dagang dengan perusahaan lainnya. Kapal yang keluar masuk bandar Padang pada umumnya dinakhodai oleh orang pribumi yang sekaligus sebagai pedagang.Sudah umum di pantai barat Sumatera bahwa seoranmg pedagang yang berlayar menggunakan perahunya sendiri. Jika terjadi sesuatu musibah atau keberuntungan menjadi tanggungjawabnya sendiri dan berani menanggung resiko, seperti yang dilakukan oleh Muhammad Saleh dan kawan-kawannya.[75]

Pada zaman Kompeni (V.O.C) di sekitar Batang Arau terdapat sebuah loji Belanda yang ditempati oleh para pegawainya. Loji itu berfungsi untuk menumpuk hasil bumi yang berasal dari pesisir dan pedalaman Minangkabau. Loji ini dihancurkan oleh pedagang Inggris ketika mereka memasuki Padang dan mengambil alih peran Belanda di Padang tahun 1781.[76]

Bandar Pariaman pun ramai dikunjungi kapal dagang baik yang berasal dari bandar di kawasan pantai barat Pulau Sumatera maupun dari daerah yang cukup jauh, seperti Gujarat, Cina, Teluk Persia, dan sebagainya. Rute pelayaran lokal yang sering disinggahi oleh kapal dagang adalah bandar yang berada antara Aceh dan Bengkulu. Kapal yang berlayar dari Padang menuju Sibolga itulah yang sering singgah di bandar Pariaman. Orang Pariaman pun sangat aktif melakukan

[74] Rusli Amran. *Op. Cit.* Hal. 60.

[75] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975.

[76] E. Netscher. "Padang in het Laatst der XVIIIe Eeuw". *V.B.G., XLI.* Batavia-Den Haag: 1881, p. 26, 49. J. Kathirithamby-Wells. *The British West Sumatra Presidency (1760-1785): Problems of Early Colonial Enterprise.* Kuala Lumpur: 1977, p. 171. Christine Dobbin. *Loc. Cit.* P. 109.

perdagangan ke bandar lainnya dan kembalinya membawa barang komoditi yang tidak diproduksi di Pariaman.[77]

Koto yang berada di sekitar Pariaman pada umumnya kurang beruntung jika dibandingkan dengan *koto* di daerah pedalaman Minangkabau, baik dalam ukuran kekayaan maupun wajahnya. Pemakaian istilah *nagari, koto,* dan *bandar* digunakan dalam maksud yang berbeda. Ada koto yang mengandung pengertian sama dengan istilah nagari. Nagari adalah federasi genealogis yang longgar. Koto juga berarti "benteng", pusat pertahanan dari setiap nagari maupun bandar. Nagari mempunyai wilayah sendiri dengan batas-batas alam yang jelas, mempunyai pemerintahan yang berwibawa, dan ditaati oleh seluruh penduduk nagari. Pemerintahan nagari dilakukan oleh Dewan Kerapatan Adat, yang anggotanya terdiri dari penghulu dan suku.[78] Letak *koto* di Pariaman sering bergeser karena perpindahan sungai yang berasal dari pegunungan Bukit Barisan. Ada kalanya *koto* berada jauh dari pinggir pantai karena alasan keamanan. Pada umumnya setiap *koto* berpenduduk sedikit dan bahkan bersifat kumuh. Rumah penduduk terbuat dari bambu yang dianyam dan tiangnya berada di atas batu kali serta atap alang-alang atau rumbia. Dalam kondisi yang kurang menguntungkan ini, penduduk Pariaman cenderung mengkhususkan diri pada usaha yang bisa memberikan penghidupan yang paling menguntungkan. Salah satu jalan yang ditempuh adalah menggiatkan perdagangan dan penangkapan ikan. Disamping itu ada juga penduduk yang melakukan usaha angkutan, penanaman kapas, peternakan kuda, industri rotan, membuat minyak kelapa, dan membuat garam.[79]

Ketergantungan penduduk Pariaman pada beras dipenuhi dari daerah pedalaman.[80] Kemudian beras itu dijual ke bandar lainnya. Harga beras di Pariaman jauh lebih tinggi dari pada di pedalaman,

[77] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 77. Lihat juga Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.*

[78] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 15.

[79] J. Kathirithamby-Wells. "Banten: A West Indonesian Port and Polity During thje Sixteenth and Seventeenth Centuries", dalam J. Kathirithamby-Wells & John Villiers. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* Singapore: National Unioversity of Singapore, Singapore University Press, 1990, p. 108.

[80] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 55.

oleh sebab itu para pedagang pantai mencari beras sampai daerah dataran tinggi sebagai penghasil beras. Akan tetapi perjalanan ke daerah pedalaman sering terlalu berbahaya karena sulitnya alat angkutan dan kemungkinan bahaya yang dihadapi. Sambil mencari beras ke dataran tinggi, penduduk Pariaman membawa garam untuk dijual kepada penduduk pedalaman.[81]

Naras, Ulakan, dan Jambak adalah nagari yang berada di sekitar Pariaman yang sangat cocok untuk lokasi pembuatan garam. Pembuatan garam merupakan sumber ekonomi yang sangat penting bagi penduduk di nagari tersebut. Garam dibuat dalam gubuk-gubuk yang sangat mencolok di sepanjang pantai. Proses pembbuatan garam dilakukan dengan cara menyalakan api dan memercikan air laut di atasnya. Kemudian abunya direbus dalam kuali besar sehingga terbentuk garam yang mengkristal. Proses pembuatan tersebut dilakukan oleh orang dewasa, anak-anak wanita, dan pria. Ketika musim panas garam dapat diproduksi sebanyak mungkin.[82]

Sebelum memasuki bandar Pariaman, para pelayar yang berasal dari Padang telah melihat bangunan dari batu dan kayu yang dibangun secara berderet, beratap genteng dan daun rumbia. Rumah yang beratap rumbia dibangun berbaris dan dilindungi oleh pohon kelapa. Kampung nelayan terdiri dari tanah yang berawa dan ditumbuhi oleh tumbuhan bakau.[83] Kondisi yang demikian banyak menggunakan perahu sebagai alat angkutan. Perahu untuk memancing ikan terletak di belakang rumah penduduk, yang menunjukan bahwa perkampungan nelayan di bandar Pariaman ketika itu merupakan penduduk miskin dan mengalami kesukaran hidup. Akan tetapi bandar itu masih bertahan sebagai pusat perdagangan sampai pertengahan abad ke-17.[84]

---

[81] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Loc. Cit.* Hal. 30-31.

[82] H.G. Nahuys. *Brieven Over Bencoolen, Padang, het Rijk van Minangkabau, Rhiouw, Sincapoera, en Poelo Penang.* Breda: 1826, p. 89. S. Muller. *Reizen en Onderzoekingen in Sumatra, Gedaan op Last der Nederlandsche Regering, tussen de Jaren 1833 en 1838.* Den Haag: 1855, p. 50-51. Lihat juga Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Hal. 57.

[83] Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1748-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 57.

[84] Christine Dobbin. *Ibid.* Hal. 84.

Sampai tahun 1880 bandar Pariaman tetap dikunjungi oleh kapal dagang yang berasal dari bandar di sekitarnya. Akan tetapi setelah masuknya angkutan kereta api ke Pariaman pada tahun 1908 para pedagang setempat banyak memanfaatkan angkutan darat itu sehingga barang yang biasanya diangkut dengan kapal berubah ke angkutan kereta api. Stasiun Kereta Api terletak di tengah pasar, yang didatangi kereta setiap saat. Sejak tahun itu arus kunjungan kapal ke bandar Pariaman merosot. Banyak kapal yang berlayar di perairan Pariaman hanya lewat dan terus berlayar ke bandar lainnya terutama ke Sibolga. Kondisi ini berlangsung terus menerus sehingga akhirnya bandar Pariaman menjadi kurang penting sejak awal abad ke-20.Sampai saat ini bekas bandar yang berhawa panas itu masih ditemukan berupa tiang-tiang yang muncu di permukaan laut ketika pasang surut. Selain itu masih terdapat peninggalan gedung bekas gudang. [85]

Sama seperti bandar lainnya di pantai barat Pulau Sumatera, kondisi geografis bandar Pariaman kurang beruntung karena selalu ditiup oleh angin musim yang berasal dari Samudera Hindia. Ombak besar dan gelombang laut yang tinggi sering mengakibatkan terjadinya abrasi pantai sehingga pantai Pariaman yang curam terancam oleh pengikisan akibat terjangan ombak. Ancaman gelombang laut itu juga mengakibatkan kerugian yang besar bagi penduduk, karena banyak tanaman kelapa dan rumah yang ditelan laut. Pemerintah Hindia Belanda telah banyak mengeluarkan dana untuk mencegah terjangan ombak tersebut.[86] Tidak sedikit pula batu besar disusun di pinggir laut untuk menghalangi keruntuhan pantai. Namun semua usaha tersebut sia-sia tanpa bekas sebab pengikisan terus berlangsung. Rel Kereta Api telah beberapa kali digeser letaknya karena tanahnya runtuh ke laut.Pantai barat Puau Sumatera rawan terhadap ancaman gelombang laut, sebab ombak Samudera Hindia menerjang pantai sepanjang tahun dan ditiup oleh angin Muson.[87]

---

[85] Harry Waluyo. *Pengungkapan dan Pengkajian Naskah Kuno Kota Pariaman Sumatera Barat.* Jakarta: Depdikbud, 1996/1997, hal. 10.
[86] Harry Waluyo. *Ibid.* Hal. 11.
[87] K.N. Chaudhuri. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean, An Economic History from the Rise of Islam to 1750.* Cambridge: Cambridge University Press, 1985, p. 23.

Pada tahun 1860 bandar Pariaman merupakan tempat kedudukan *Regent* dan *Assisten Resident*. Akan tetapi pada tahun 1880 bandar itu hanya sebagai tempat kedudukan *Controleur* dan *Tuanku Laras*. Selain penduduk asli, bandar ini ditempati oleh berbagai kelompok berdasarkan daerah asal, misalnya orang Eropa, Tionghoa, Keling, Nias, dan Jawa. Kecuali orang Eropa, masing-masing kelompok memberi nama tempat pemukiman mereka dengan nama daerah asal, diantaranya Kampung Cina, Kampung Keling, dan Kampung Jawa. Orang Eropa tidak banyak yang tinggal di Pariaman karena mereka sering pindah tugas. Ketika Bandar Pariaman masih ramai, lokasi bandar penuh dengan rumah sehingga tidak terdapat tanah kosong untuk persawahan dan perkebunan.[88]

Bandar yang lebih tua di utara Pariaman adalah Tiku.[89] Sumber sejarah yang berasal dari laporan Belanda menyebut Tiku dengan 'Ticko", dan "Ticcou" yakni salah satu bandar lada terbesar di pantai barat pulau Sumatera. Sekitar tahun 1820-1830 hanya ada dua bandar di pesisir barat Minangkabau yang menjadi tempat penyaluran barang komoditi dari daerah pedalaman, yaitu Tiku dan Painan. Sedangkan jauh sebelumnya banyak bandar di kawasan tersebut yang menjadi ramai karena kegiatan perdagangan, baik antara sesama pedagang pribumi maupun dengan para pedagang asing. Setelah Belanda berhasil menyelesaikan perjanjian dengan para penguasa Minangkabau dan selesainya Perang Paderi pada tahun 1837 barulah pemerintah Hindia Belanda merasa lega atas keberadaannya di pantai barat Pulau Sumatera. Belanda menjadikan kota Padang sebagai pusat kekuatan administrasi dan militer. Akibatnya adalah berkembangnya bandar yang lain sebagai pusat perdagangan, diantaranya Tiku. Sebagai kota kecil di pesisir, Tiku memang tidak besar seperti bandar Padang atau Sibolga, tetapi frekuensi kapal yang berlabuh di bandar itu sangat tinggi karena di sana terdapat produksi lada dan emas yang besar jumlahnya.[90] Selain itu Tiku terkenal sebagai penghasil kapas, rotan, dan pandan yang baik mutunya dan sangat diminati oleh para pedagang pedalaman untuk industri rumah tangga. Pandan adalah bahan baku untuk

[88] Harry Waluyo. *Op. Cit.* Hal. 7.
[89] Bernard H.M. Vlekke. *Op. Cit.* P. 171.
[90] M.D. Mansoer, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 77.

membuat anyaman, yang diproduksi dalam rumah tangga di Minangkabau.[91]

Pada umumnya nagari di sekitar Tiku tidak mempunyai sawah dalam abad ke-19 karena disamping tanahnya berpasir juga terdapat tanah rawa yang cukup dalam. Kebun kelapa yang luas juga merupakan aset yang sangat penting bagi penduduk di sepanjang pantai Tiku. Penanaman kelapa terdapat di sepanjang pantai Tiku dan pulau-pulau kecil yang terdapat di muka bandar, misalnya di sekitar Bandar Gadang atau terkenal sebagai Bandar Muar, Pasir Tiku, Pasir Panas, Ujung Labung, dan Muara Putus. Selain itu kelapa juga ditanam di Pulau Tapi, Pulau Tangah, dan Pulau Ujung.[92] Kelapa yang diproduksi di pulau tersebut diolah menjadi minyak dan diperdagangkan ke bandar lainnya disamping dikomsumsi oleh penduduk di sekitarnya. Perkebunan kelapa dirawat dan ditanam kembali dengan menggunakan tenaga upahan untuk menyiapkan pengadaan minyak sepanjang tahun. Pada masa itu Tiku berada dibawah kekuasaan Tuanku Pariaman, yang merupakan bagian dari wilayah kekuasaannya antara Padang dan Tiku.[93]

Penduduk bandar Tiku selalu berlayar ke Sibolga untuk membawa barang dagangannya dan kembalinya kapal mereka dimuat dengan barang komoditi yang dibutuhkan, misalnya daun nipah, ikan kering, dan beras. Beras yang berasal dari bandar Sibolga disebut oleh penduduk Tiku dengan *Beras Biduk*, karena banyak beras yang didatangkan dari Sibolga yang menggunakan alat angkutan *biduk*, sejenis perahu layar yang sangat sederhana dan digerakkan oleh angin laut. Beras Sibolga bermutu lebih rendah dari pada berasa yang dihasilkan oleh petani di sekitar Tiku sendiri. Oleh sebab itu harganya tentu lebih murah dari pada beras lokal, tetapi cukup mempengaruhi harga beras lokal sehingga ikut anjlok. Hal ini disebabkan karena semakin banyaknya persedian beras di pasar, sedangkan permintaan terhadap beras tetap. Selain dari Sibolga,

[91] E.B. Kielstra. "Onze Kennis van Sumatra`s Westkust Omstreeks de Helft der Achttiende Eeuw", dalam *B.K.I.,* No. XXXVI, 1887, p. 518.
[92] H.L. Osthoff. *Op. Cit.* P. 27.
[93] J. van der Linden. "Het Inlandsche Bestuur in het Gouvernement van Sumatra`s Westkust", dalam *T.B.G.* No. IV, 1855, p. 261. Lihat juga Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 59.

beras juga banyak diperdagangkan di pasar Airbangis. Pasar ini dihubungkan oleh jalan darat yang dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda ke Rao.[94]

Bandar Airbangis mengumpulkan berbagai jenis barang komoditi untuk dijual kepada pedagang yang singgah di perairannya. Keramaian Airbangis dalam perdagangan adalah salah satu faktor dipilihnya bandar itu menjadi ibukota Keresidenan Tapanuli, yang berlangsung sampai tahun 1842. Kemudian baru dipindahkan ke Sibolga. Disamping berdagang, mata pencaharian utama penduduk adalah menangkap ikan. Mereka menangkap ikan di sekitar perairan Airbangis sampai ke Sasak, Batahan, Labuhanhaji, dan Natal. Hutan yang terletak antara Airbangis dan Barus adalah daerah yang menghasilkan kapur barus yang baik mutunya, seperti di Sibuluan, Batangtoru, Batumundam, Tabuyung, Natal, dan Batahan.[95]

Bandar Natal pada mulanya bernama *Nata*. Setelah kedatangan pedagang Portugis kata Nata diucapkan menjadi Natal. Bandar Natal adalah salah satu bandar dagang yang banyak dikunjungi oleh pedagang asing, terutama Inggris dan Belanda. Natal merupakan tanah milik penduduk yang menempati Batu Nan Ampek, yakni Batu Gajah (Batang Natal), Batusendat (Batahan) di daerah pedalaman, Batumundam (muara Batang gadis), dan Batang Sinunukan di Kecamatan Batahan. Daerah ini adalah penghasil emas bermutu tinggi dan jalur penting bagi perdagangan barang impor.[96] Bandar Natal dilindungi oleh Pulau Tamang, yang terletak di muka pantai Natal. Pulau itu merupakan sebuah benteng yang kuat untuk melindungi Natal dari terjangan ombak Samudera Hindia. Sebelum memasuki Natal, terlebih dahulu para pedagang harus merapat di Pulau Tamang atau Teluk Sikarakara untuk mendapatkan informasi tentang situasi perdagangan di Natal, Sibolga, dan bandar lainya di Teluk Tapian Nauli.[97]

Pada tahun 1751 Nataltelah berhubungan baik dengan Inggris yang berkedudukan di Bengkulu. Secara administrasi Natal termasuk

[94] "Report of Governor Van Swieten, 1854", *Verbaal,* March 22, 1858, No. 53. Lihat juga Elizabeth E. Graves. *Loc. Cit.* P. 67.
[95] Jane Drakard. *Op. Cit.* P. 33.
[96] William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 219. Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 41.
[97] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Hal. 50.

dalam wilayah Kabupaten Tapanuli Selatan. Pada masa V.O.C. negeri itu termasuk dalam wilayah Kerajaan Barus.[98] Natal adalah salah satu bandar yang cukup ramai di pantai barat sehingga dijadikan oleh Inggris sebagai posnya.[99] Daerah ini adalah penghasil kapur barus dan emas. Selain itu Inggris membangun perkebunan lada dibawah pengawasan Joseph Hurlock. Rogert Carter diangkat sebagai Residen Natal. Kedua tokoh tersebut tidak hanya mengawasi perkebunan lada, tetapi juga mempersiapkan Natal sebagai bandar transit niaga pemasaran candu, opium, garam, besi, kapur barus, dan kemenyan; sehingga berfungsi sebagai pintu gerbang keluarnya barang dagangan yang banyak jumlahnya. Inggris juga membangun sebuah gudang untuk menyimpan barang berharga di bandar itu. Sembilan tahun kemudian para pedagang Inggris telah sampai di perairan Tapian Nauli yakni pada tahun 1760 dan baru pada tahun 1772 mendirikan pos dagang sekaligus sebagai benteng di Pulau Poncan Ketek. Bandar Poncan ketika itu mulai menjadi tumpuan para pedagang sehingga semakin ramai sebagai pusat pemasaran.[100]

Pedang Inggris menerapkan tarif dagang yang mengakibatkan turunnya harga komoditi dan pasar terrancam dari berbagai keserakahan. Para pedagang semakin yakin bahwa berdagang dengan Inggris semakin tidak menguntungkan. Hal ini terjadi pada raja-raja Tapian Nauli. Pada tahun 1775 Residen Natal berkembangsaan Inggris, Robert Naire terbunuh karena berselisih dengan para pedagang setempat. Faktor itulah yang menyebabkan Raja Natal, Maharaja Lelo menerima kedatangan pedagang Belanda pada akhir abad ke-18. Ia memberi izin kepada para pedagang Belanda untuk mendirikan benteng di Natal, yang dipimpin oleh seorang kepala pembukuan dan beberapa orang serdadu setempat.[101]

---

[98] Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program SEAP, 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990, p. 2.

[99] William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, p. 219.

[100] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 11 dan 46.

[101] E. Francis. "DE Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", *K.I.T.L.V. , No.5.* Batavia: Drukkerij, 1856, p. 57.

Kerajaan Natal yang tercatat dalam sejarah dimulai pada abad ke-18, tetapi perkampungan penduduk telah ada sejak abad ke-14.[102] Sedangkan Kerajaan Natal pertama baru berdiri pada tahun 1800 dengan raja pertama Tuanku Besar Datuk Imam. Kerajaan itu meliputi wilayah Muara Selayan dan Muara Natal (Kualotuo) dengan pusat kerajaan di Malako (Mudik Air). Kerajaan ini bertetangga dengan negeri Malaka. Disana berdiri sebuah benteng yang bernama Benteng Kota Malako, di sekitarnya tinggal beberapa orang pedagang Aceh. Daerah yang agak ke pedalaman dari Malaka terdapat negeri Kerajaan Linggabayu atau Lingabaya, yang diperintahi oleh tiga orang raja, yakni raja Bangko, Raja Indra Sutan gelar Tuanku Besar Raja Putih, dan Raja Muda. Raja Natal dan Raja Linggabayu sama berasal dari kerajaan Indrapura di pesisir bagian selatan Minangkabau. Pada mulanya mereka menemukan daerah Natal yang masih belum memiliki pemerintahan atau pimpinan. Hal inilah yang menyebabkan antara Kerajaan Natal dan Linggabayu hidup berdampingan secara damai. Kerajaan Linggabayu juga dihuni oleh para pedagang. Perjalanan dari Malaka ke Linggabayu memakan waktu 12 jam perjalanan kaki bagi penduduk setempat.[103]

Lebih ke pedalaman dari Linggabayu terdapat sebuah tambang emas yang digarap oleh penduduk negeri rawa. Mereka membawa hasil tambang ke Pasaman untuk dijual kepada pedagang Belanda. Negeri Malaka, Linggabayu, dan Rawa juga menghasilkan kapur barus. Masing-masing kepala negerinya membuat perjanjian dagang dengan pedagang Belanda yang berada di Pasaman. Menurut William Marsden, kedaulatan Pasaman terdiri atas dua kerajaan, yakni Raja Sabluan dan Raja Kinali, yang merupakan tiruan dari penguasa Minangkabau, dan membanggakan kekuasaan asli sejak zaman Purbakala.[104]

---

[102] Shaff Ra Alisyahbana. "Pemerintahan di Ranah Nata, Raja, Kontroler, dan Camat". *Pesisir Nauli,* No. 41/IV/1998. Medan: Yasmatatsi, hal. 27.

[103] Shaff Ra Alisyahbana. *Ibid.*

[104] William Marsden. *The History of Sumatra.* London-Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1975, p. 335-336. Christine Dobbin. "The Exercise of Authorityy in Minangkabau in the Late Eighteenth Century", in Anthony Reid and Castles. *Pre-colonial State System.* P. 87. Jane Drakard. *Op. Cit.* Hal. 22.

Diantara raja Natal yang pernah memerintah adalah Tuanku Besar datuk Imam yang berkedudukan di Malako (Mudik Air), Tuanku Besar Datuk Nan Tuo di kampung Bukit, Tuanku Besar Tama Musi gelar Tuanku Nan Kusut, Tuanku Besar Sutan Sailan, Tuanku Besar Si Intan, yang mangkat pada tahun 1823, Tuanku Besar Sutan Salim, Tuanku Besar Muhammad Natal, Tuanku Besar Hidayat, Tuanku Besar Muhammad Saleh, Tuanku Besar Sutan Marah Ahmad gelar Tuanku Pansiun, dan Tuanku Sutan Sri Dewa. Sejak Raja Tuanku Besar Datuk Basa Nan Tuo naik tahta istana kerajaan dipindahkan dari Malako ke kampung Bukit.[105]

Pada tahun 1843 Natal menjadi *Afdeeling Natal* dalam Keresidenan Tapanuli.[106] Afdeeling Natal diperintah oleh para Kontroleur sampai masuknya Jepang pada tahun 1942 di Natal. Pada masa pemerintahan Tuanku Besar Muhammad menjelang pertengahan abad ke-19 terjadi perpecahan dalam kerajaan Natal sehingga terbagi tiga bagian yang masing-masingnya dikepalai oleh seorang *Kepala Kuria* yang diangkat oleh pemerintah Hindia Belanda, yakni Natal, Batahan, Singkuang. Kepala Kuria Natal pertama dipegang oleh Muhammad Saleh yang berasal dari Minangkabau dan yang terakhir dipimpin oleh Haji Sutan Khaidir. Walaupun kerajaan telah terbagi tiga, namun kerajaan Natal tetap berdiri dengan melanjutkan kepemimpinan raja-raja. Raja Natal terakhir adalah Raja Besar Sutan Sri Dewa, yang turun tahta tahun 1947.[107]

Selama pemerintah Hindia Belanda raja Natal diberi kesempatan untuk memerintah rakyat negeri. Peranan raja negeri tetap besar dalam menentukan perdagangan dan pelayaran. Kapal yang keluar masuk bandar Natal pada umumnya mempunyai hubungan dagang dengan para pedagang pribumi. Hal inilah yang menyebabkan peranan raja negeri tetap dipertahankan oleh pemerintah Hindia Belanda. Kapal yang berdagang di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera membeli beras, beras ketan, dan gula merah di bandar

[105] Dalam abad ke-18 ada dua Tuanku di Natal yang menandatangani perjanjian dengan Sorkam. Lihat E.S. de Klerck. *De Atjeh Oorlog,* Vol. 2. The Hague: W. van Hoeve, 1912, p. 229.
[106] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 35. Sartono Kartodirdjo, dkk. *Op. Cit.* Hal. 87.
[107] Shaff Ra Alisyahbana. *Op. Cit.* Hal. 28.

Natal, yang selalu diawasi oleh Pemerintah. Sebaliknya kapal yang datang juga menjual beberapa jenis barang komoditi yang mereka bawa dari negeri masing-masing.[108]

Bandar lainnya yang sering disinggahi oleh para pedagang adalah Tabuyung. Bandar ini terletak di bagian selatan Batumundam dan di sebelah utara dari Kunkun. Penduduk Tabuyung bermata pencaharian sebagai nelayan, pedagang, dan petani. Kapal dagang yang berasal dari arah selatan terutama dari Pariaman sering singgah di bandar itu. Pada abad ke-19 bandar Tabuyung diperintahi oleh seorang raja kecil yang bernama Sutan Kabidun.Konon menurut Shaff Ra Alisyahbana, diantara keturunan dari Raja Sutan Kabidun adalah Sutan Syahrir dan Sutan Takdir Alisyahbana. Sutan Syahrir adalah seorang tokoh Nasional Indonesia yang telah memeberi arah dan isi kepada arus Revolusi Indonesia dalam suatu kurun sejarah yang penuh emosi dn kekacauan.Sedangkan Sutan Takdir Alisyahbana adalah seorang pelopor Pujangga Baru yang banyak menghasilkan tulisan baik dalam Bahasa Indonesia maupun dalam bahasa asing.[109] Batumundam sendiri ketika itu merupakan sebuah kerajaan kecil yang diperintahi oleh Raja Pagaran Batu. Hasil utama negeri ini adalah kapur barus dan ikan.[110]

Pada bagian utara Batumundam terdapat bandar Barus, salah satu bandar tua yang bersejarah di pantai barat Pulau Sumatera. Pada masa lalu Barus memiliki bandar yang ramai dikunjungi oleh kapal dari berbagai daerah. Dulunya Barus adalah daerah taklukan Minangkabau di pesisir bagian utara. Sejak abad ke-17 sampai 19 Barus memiliki bandar yang besar dengan dermaga yang cukup untuk bersandar kapal yang datang dari Sibolga dan bandar lainnya. Barus adalah salah satu rute pelayaran tetap bagi kapal yang bertolak dari Sibolga. Kompeni Belanda berhasil mendirikan loji di Barus pada tahun 1669, yang dipimpin oleh Backer dan Melman. Mereka mengusahakan agar hasil bumi negeri Barus dan sekitarnya hanya

[108] E.E.W.G. Schrodder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920,* P. 8.
[109] Rosian Anwar, ed. *Mengenang Syahrir.* Jakarta: Gramedia, 1980. Ihat Majalah Berita Mingguan Tempo. *Apa dan Siapa Sejumlah Orang Indonesia 1983-1984.* Jakarta: Grafiti Pers, 1984, hal. 59.
[110] Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 33.

boleh dijual kepada Belanda sehingga semua pasaran dagang dimonopolinya. Ketika itu sekitar 30 negeri di Pulau Nias berdagang ke Barus, kemudian disusul oleh pedagang dari Pulau Mara, Inago, dan Airbangis.[111] Akan tetapi pedagang Belanda meninggalkan Barus, sebab tidak mengalami perkembangan, malah nyaris terlupakan karena munculnya bandar yang semakin ramai di selatan yakni Sibolga, yang merupakan tempat berlabuhnya kapal dagang di Teluk Tapian Nauli.Masyarakat Barus sangat merindukan kembali pembangunan bandar yang pernah jaya itu.[112] Singkel sendiri berdagang langsung ke Sibolga tanpa singgah lagi di Barus.[113]

Bandar Singkel dipimpin oleh seorang konroleur yang bertanggungjawab kepada Residen Tapanuli di Sibolga. Kontroleur, para pegawai, dan pegawai perkebunan bertempat tinggal di pasar Singkel. Rumah mereka berdiri sejajar, dinaungi oleh pohon cemara tinggi, dan menghadap ke sebuah danau besar. Danau itu merupakan alur dari Sungai Singkel yang bermuara ke sana. Pendangkalan yang terjadi di pantai Singkel mengakibatkan berpindahnya muara sungai ke daerah lain sehingga bandar Singkel juga bergeser letaknya. Pada abad ke-19 bandar Singkel telah dilengkapi dengan Mercu Suar, tetapi akibat pendangkalan pantai yang berjalan terus menerus maka Mercu Suar itu tertinggal jauh letaknya di daratan.[114]

Sampai awal abad ke-20 bandar Singkel masih dikelilingi oleh tanah rawa-rawa sehingga jalan satu-satunya yang menuju Singkel

[111] E. Francis. *Op. Cit.* P. 20.

[112] J. Kathiriothamby-Wells & John Villiers. *Op. Cit.* P. 67, 69, 78. Denys Lombard. (1991). *Op. Cit.* Hal. 11, 40, 41. M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1962, p. 92. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia. Jilid II.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 19, 40, 151.

[113] Sejak Belanda menduduki Barus tahun 1840, banyak pedagang pedalaman beralih ke Sibolga dan Singkel. Mereka berdagang di kedua bandar itu dan tidak lagi mengunjungi Barus. Akibatnya adalah bandar Sibolga dan Singkel semakin ramai dikunjungi oleh pedagang, baik pesisir maupun asing. Lihat Mc. Surapti. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga.* Jakarta: Depdikbud, 1994/1995, hal. 42.

[114] Surat J.J. van de Velde yang ditulisnya di Singkel tertanggal 28 Maret 1929. Lihat J.J. van de Velde. *Surat-Surat Dari Sumatra 1928-1949.* Jakarta: Pustaka Azet, 1987, hal. 13.

adalah melewati perairan sungai dan laut. Semua lalu lintas yang berasal dari daerah pedalaman harus melewati

Sungai Singkel, yang merupakan gabungan antara aliran Sungai Simpang Kiri dan Simpang Kanan. Kedua sungai itu berasal dari dataran tinggi pegunungan Tanah Batak. Kampung penduduk Singkel sebagian berada di pinggir Sungai Singkel. Di sepanjang sungai itu pun terdapat tanah rawa di dataran rendah yang sangat luas, sehingga sungai ini merupakan sungai terbesar di pantai barat Sumatera.[115]

Penduduk pantai Singkel yang hendak mencapai daerah hulu biasanya menggunakan perahu yang didayung dan ada pula perahu motor kepunyaan pemerintah Hindia Belanda. Kontroleur yang bertugas untuk mengawasi daerah perkebunan di daerah hulu sering melewati sungai dengan perahu motor. Alam Singkel yang indah terutama di sepanjang aliran sungai membuat orang Belanda menjadi betah tinggal di sana. Hal ini diakui oleh J.J Van de Velde yang pernah melakukan inspeksi ke Singkel pada tahun 1929 dan berlayar menuju hulu Sungai Singkel.[116] Negeri yang terletak di daerah pedalaman Sungai Singkel adalah Pamuka, Rimau, Lae Butar, Rundeng, dan Kala Kepang. Pamuka adalah daerah tempat bertemunya aliran sungai Simpang Kiri dan Simpang Kanan. Negeri itu sering dikunjungi oleh Kontroleur untuk pemungutan pajak. Negeri Rimau dan Lae Butar terletak di pinggir aliran Sungai Simpang Kanan. Negeri Lae Butar pada mulanya terdiri dari hutan rimba, kemudian dibentuk oleh pemerintah Hindia Belanda menjadi daerah perkebunan kopi, kelapa sawit, dan karet. Luas keseluruhan dari daerah ini mencapai 900 kilometer bujur sangkar.[117]

Tenaga kerja perkebunan yang diangkat sebagai kuli di Lae Butar didatangkan dari Pulau Jawa. Tanah perkebunan diambil dari tanah penduduk dengan cara membayar ganti rugi terhadap pohon buah-buahan yang ada di atasnya. Perkebunan yang dibangun oleh pemerintah tersebut dilengkapi dengan *lorrie* untuk mengangkut

[115] William Marsden. *The History of Sumatra.* New York-London-Melbourney: Oxford University Press, 1966, p. 366.
[116] J.J. van de Velde. *Brieven Uit Sumatra 1928-1949.* Uitgeverij T. Wever B.V., Franeker. Terjemahan Pustaka Azet. *Op. Cit.* Hal. 13.
[117] Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah dan Kantor Statistik Kabupaten Aceh Selatan. *Aceh Selatan Dalam Angka.* Tapaktuan: 1991, hal. 4.

barang yang didorong oleh para kuli. Pemerintah membangun Lae Butar selama bertahun-tahun dengan menebang pohon yang ada dan kemudian membakarnya. Negeri yang pada mulanya dihuni oleh beribu ekor kera dan jarang didatangi manusia berubah menjadi areal perkebunan yang banyak menghasilkan. Para kuli kontrak tinggal dalam bangsal panjang dan menerima upah yang lebih lumayan dari pada pendapatan penduduk setempat.[118] Pembukaan hutan menjadi perkebunan kelapa sawit, kopi, dan karet memberi kesempatan bagi penduduk Lae Butar yang tinggal di sepanjang aliran Sungai Simpang Kanan untuk berdagang. Mereka menjual pisang dan barang kebutuhan lainnya kepada para pekerja perkebunan sehingga pendapatan mereka bertambah. Ketika itu (1928) setandan pisang berharga sekitar 7 sen. Akibatnya adalah daerah ini mengalami kemajuan dan perkembangan yang pesat. Jalan-jalan dibangun oleh pemerintah untuk memperlanncar lalu lintas. Tidak sedikit modal yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda, terutama sebelum perkebunan belum menghasilkan. Penduduk telah mengenal barang baru bagi mereka, misalnya sepeda, mesin jahit, dan nilai uang, karena sejak lama mereka telah menjual kapur barus kepada pedagang yang datang ke Singkel.[119]

Sebagai ibukota Afdeeling, Singkel merupakan sebuah bandar yang ramai karena perdagangan. Selain kegiatan perdagangan juga tempat kedudukan Kontroleur, yang mempunyai multi fungsi. Misalnya ia bertindak sebagai sebagai hakim, menyelesaikan persoalan antara perempuan dan suaminya, mengurus pendaftaran untuk memiliki senapan, mengontrol penjualan candu, memimpin pelelangan, membayar gaji pegawai dan kuli, menarik pajak, dan sebagainya. Walaupun Kontroleur menjadi penguasa tunggal, para kepala kampung tetap mempunyai kebebasan berdagang. Kapal pedagang Belanda dan penduduk pesisir lainnya datang ke Singkel untuk membeli barang yang dihasilkan di pedalaman Kala Kepang ,

[118] J.J. van de Velde. *Loc. Cit.* Hal. 14.

[119] L. van Vuuren. "De Handel van Baroes, als Oudste Haven op Sumatra`s Westkust, Verklaard; en voor de Toekomst Beschouwd". *Tijdschrift van het Koninklijke Nederlandsch Aardijskundig Genootschap 25, 6, 1908, p. 1395. Lihat juga Jane Drakard. A Malay Frontier Unity and Duality in A Sumatran kingdom.* Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program (SEAP), 120 Uris Hall. Ithaca-New York: Cornel University, 1990, p. 33.

Rundeng, Rimau, dan Pamuka. Oleh sebab itu kapal yang datang ke Singkel harus masuk agak ke pedalaman sebab pasar Singkel tidak berada di pinggir pantai.[120]

C. Dinamika Pantai Barat

Hubungan dagang antara penduduk pesisir barat Pulau Sumatera dan pedagang Belanda telah mulai sejak tahun 1600, empat tahun setelah kapal dagang Belanda mendarat di Banten. Dua buah kapal dagang milik Belanda yang berlayar dari Banten menuju Eropa telah singgah di bandar Pariaman, Tiku, dan Airbangis untuk membeli lada.[121] Selanjutnya perdagangan yang dilakukan Belanda dengan penduduk setempat adalah melalui sistem uang panjar. Pedagang Belanda memberikan uang panjar berupa uang kontan atau bahan dagangan berupa tekstil dan garam kepada para penghulu yang menyanggupi untuk menyediakan lada serta emas, menurut harga yang telah disepakati bersama. Pedagang Belanda membuat perjanjian dengan raja negeri atau penghulu setempat mengenai jenis barang kebutuhan yang dijual oleh Belanda di pantai barat Sumatera, diantaranya tekstil, garam, besi, baja, kawat tembaga , dan barang mewah.[122]

Kapal Belanda hanya datang sekali dalam sebulan untuk mengambil barang dagangan berupa hasil bumi dan emas yang telah dikumpulkan. Penguasa atau raja negeri setempat memungut sejumlah bea dari hasil bumi yang dijual oleh penduduk dan barang yang diimpor oleh pedagang Belanda. Semakin besar volume perdagangan di suatu tempat, maka semakin besar pula penghasilan penguasa setempat. Oleh karena itu para penguasa di setiap bandar berlomba untuk menarik para pedagang asing agar berdagang di bandarnya, dengan memberikan beberapa fasilitas tertentu.[123]

Selanjutnya semakin banyak barang dagangan yang terkumpul di bandar yang

[120] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 56.
[121] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 87.
[122] William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 223.
[123] Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Hal. 86.

membuat perjanjian dengan pedagang Belanda (V.O.C.) maka semakin terasa pula kebutuhan Belanda akan sebuah gudang penyimpanan barang. Gudang rempah itulah yang kemudian menjadi *Loji* yang sekigus menjadi benteng. Sebagai daerah taklukan Aceh, bandar di kawasan pantai barat Pulau Sumatera mempunyai ikatan politik ekonomi dengan kerajaan itu. Ikatan itu tergantung pada kondisi dan situasi politik di Aceh, ada saat ikatan politik tersebut erat dan kuat, tetapi ada pula saatnya ikatan itu bersifat erat longgar. Jika ikatan politik antar penduduk penduduk pesisir dan Aceh bersifat erat bisa mengakibatkan loji Kompeni Belanda menjadi sasaran, isinya dirampas dan penghuninya ditawan. Sebaliknya apabila ikatan politik penduduk dengan Aceh bersifat longgar, maka para penghulu bandar membuka hubungan lagi dengan V.O.C. Akan tetapi para penghulu yang telah menerima uang panjar dari V.O.C. sering tidak muncul lagi dan tidak menepati janjinya. Kalaupun muncul mereka mengemukakan berbagai alasan tentang mengapa mereka tidak bisa menepati janji yang telah dibuat. Secara otomatis perjanjian yang telah mereka buat bersama V.O.V. telah hangus, dan untuk memperpanjang urusan dagang selanjutnya harus dibuat perjanjian baru lagi. Guna mengatasi pengalaman pahit itu, V.O.C berusaha keras untuk mendirikan loji atau benteng di bandar strategis sejak pertengahan abad ke-17. Loji tersebut dimaksudkan sebagai pangkalan ekonomi perdagangan dan meliter yang bebas dari resiko yang telah dialami. Usaha V.O.C. tersebut bisa berhasil karena situasi dengan Aceh dapat diselesaikan dengan cara damai.Perdamaian antara Aceh dan Belanda terjadi pada tahun 1660, yang memberi izin V.O.C. untuk membeli lada dan emas di pesisir, seta mendirikan Loji di Padang.[124]

Pada tahun 1660 perdamaian antara V.O.C. dan Aceh di pantai barat Pulau Sumatera, yang disebut dengan *Perdamaiam Abadi*, ditandatangani oleh Paduka Sri Ratu Nurul Alam Syafiat-ud Din (1641-1673), yang berisi antara lain; Aceh memberi izin kepada V.O.C.untuk membeli lada dan emas di pesisir, mendirikan loji di Padang, Aceh membantu V.O.C. untuk menagih piutangnya di Padang, Tiku, Pariaman, dan bandar lainnya, serta melarang pesisir untuk

[124] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 89. Bernard H.M. Vlekke. *Loc. Cit.* P. 111, 114, 116.

berhubungan dengan pedagang Inggris. Pihak V.O.C. yang menanda tangani Perjanjian Abadi adalah Jan Van Groenewegen. Ia dianugrahi gelar "Orang Kaya Hulubalang Raja", lengkap dengan pakaian adat dan rencong oleh Kerajaan Aceh. Tujuan kerjasama itu adalah untuk menghalangi pedagang asing lainnya berdagang di pantai barat Sumatera, terutama Bandar X yang tidak hanya menghasilkan lada tetapi juga emas.[125]

Pelaksanaan tugas untuk menagih piutang kepada raja-raja di setiap bandar pantai barat Pulau Sumatera dan mendirikan loji di Padang bukanlah hal yang mudah bagi Jan Van Groenewegen, sebab antara V.O.C. dan Aceh selalu terjadi perselisihan antara tahun 1647-1660, yang telah banyak memusnahkan perkebunan lada di Tiku dan Pariaman. Para pedagang emas di pedalaman Minangkabau tidak mau berniaga ke pantai barat sehingga perdagangan pantai merosot. Untuk membangun perdagangan kembali V.O.C. harus memberikan panjar dengan membuat perjanjian baru dengan Raja negeri. V.O.C. memberi kredit kepada para pedagang terkemuka di pantai barat, sebab mereka begitu miskin, sehingga barang yang dijual V.O.C. kepada mereka harus mereka jajakan keliling dalam jumlah kecil kepada pembeli yang lebih kecil lagi.[126]

Walupun antara Kompeni Belanda dan Wakil Aceh telah mengadakan perjanjian di pesisir barat Sumatera, namun Panglima Padang menghalangi Jan Van Groenewegen untuk mendirikan loji di Padang, meskipun bahan bangunan telah didatangkan dari Batavia. Jan Van Groenewegen sangat kecewa atas pelaksanaan *Perjanjian Abadi* dengan Aceh, oleh sebab itu ia mengarahkan pandangannya ke selatan Padang, yakni bandar X dan Kerajaan Indrapura. Bandar yang dipilih oleh Jan van Groenewegen sebagai pangkalan dagang V.O.C. adalah Salido. Kehadiran pedagang Belanda di Salido semakin memperuncing situasi bandar di selatan dan utara Padang. Daerah selatan Padang adalah basis pertahanan yang lemah bagi Kerajaan Aceh. Sebagai penghasil sekaligus penyalur lada dan emas, pedagang

[125] Elizabeth E. Graves. *The Minangkabau Response to Dutch Colonial Rule in Nineteenth Century.* Monograph Series (Publication No. 60). Ithca-New York: Cornell Modern Indonesia Project, Southeast Asia Program Cornell University, 1981, p. 27.
[126] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 103. M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 87-90.

di daerah bandar X dan Indrapura telah lama merasa tidak puas dominasi politik ekonomi Aceh karena dianggap mencekik leher dan melumpuhkan segala kegiatan dagang penduduk. Kebencian penduduk terhadap orang Aceh dan ditambah dengan hak yang diperoleh V.O.C. atas sebuah bandar dan membeli emas yang dibawa dari pedalaman Minangkabau untuk dijual di Padang semakin membuat Aceh terjepit.[127]

V.O.C. memperkuat kedudukannya di Painan dengan *Perjanjian Painan* yang ditandatangani pada tahun 1663. Perjanjian Painan merupakan terjemahan dari *Het Painan Tractaat*,[128] yang diawali dengan pertemuan dan perundingan rahasia antara Jan Van Groenewegen dan Raja Indrapura (Raja Panjang) di sebuah pulau kecil, Teluk Batang Kapas.[129] Indrapura adalah daerah penghasil lada terpenting di pesisir bagian selatan. [130] Perjanjian tersebut ditandatangani di Batavia oleh pegawai V.O.C. dan Raja Nan Empat (Raja yang Empat), yakni Raja Panjang, Raja Lelo, Sultan Mansyursyah (Raja Indrapura), dan putra Sultan Muhammad Syah. Raja Nan Empat adalah raja yang berasal dari empat wilayah, yakni, Raja Pelangkai, Raja Kambang, Raja Bunga Pasang Lakitan, dan Raja Airhaji. Selain Raja Nan Empat, Perjanjian Painan juga dihadiri oleh utusan dari bandar lainnya, seperti Bandar Khalifah (Orang Kaya Kecil) utusan dari Tiku, Urang Kayo Kaciak dari Padang, dan utusan Raja Sungai Pagu. Pihak V.O.C.diwakili oleh Jan Van Groenewegen.[131]

Isi Perjanjian Painan adalah; Pertama, V.O.C. bebas berlayar di seluruh perairan Bandar X, Padang, Pariaman, dan Tiku dengan hak monopoli untuk berdagang. V.O.C. tidak membayar bea kepada raja-raja pantai kecuali semacam persembahan yang lazim. Kedua, Penduduk tidak dibenarkan berniaga dengan pedagang lain. V.O.C. berhak menguji kadar emas yang dijual oleh penduduk

[127] H. Kroeskamp. *Op. Cit.* P. 166. W.J.A. de Leeuw. *Op. Cit.* P. 95. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Btas-Batas Pembaratan. Jilid I.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 62.
[128] J. Kathirithamby-Wells. "Achenese Control Over West Sumatra up to the Treaty of Painan of 1663". *Journal of Southeast Asian Studies,* 10, iii. 1969, p. 458, 460-462.
[129] Bernard H.M. Vlekke. *Nusantara A History of Indonesia.* The Hague: W. van Hoeve, 1965, p. 171.
[130] Bernard H.M. Vlekke. *Ibid.*
[131] M.D. Mansoer, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 92.

kepadanya sebelum harga jual ditetapkan. Ketiga, penduduk dan setiap penguasa pelabuhan atau bandar pantai barat tidak lagi mengakui kekuasaan Aceh. Mereka akan mengusir seluruh pejabat dan wakil Aceh yang berada di sepanjang pantai barat. Keempat, seluruh penduduk dan raja mereka minta perlindungan kepada V.O.C. jika diserang dari laut atau darat oleh kekuatan asing sepanjang V.O.C. mampu melindunginya. Kelima, Hukum Kerajaan Indrapura tidak berlaku bagi para pegawai V.O.C. yang melakukan kejahatan di Indrapura dan dan daerah pesisr lainnya.[132]

Walaupun Perjanjian Painan ditulis secara nyata diantara kedua belah pihak, namun tidak begitu mudah melaksanakanya bagi Jan Van Groenewegen, hanya berhasil mendirikan loji di Salido. Pendirian loji tersebut bisa sukses karena didukung oleh penduduk setempat yang telah bosan terhadap dominasi politik ekonomi Aceh. Tekanan berbagai jenis pajak dan perlakuan-perlakuan yang tidak wajar dari pihak penguasa Aceh telah membulatkan tekad Raja Nan Empat dan para penghulu untuk membebaskan diri dari kekuasaan Aceh. Secara kebetulan wibawa Kerajaan Aceh pada tahun 1660 sedang menurun.[133]

Beberapa minggu setelah Perjanjian Painan (1663) Jan Van Groenewegen melakukan kunjungan ke bandar Tiku,[134] sebuah bandar besar dan penting di utara Padang yang dikuasai oleh Kerajaan Aceh. Seorang Penghulu di Tiku, bernama Orang Kaya Suri Raja, menyatakan kepada Jan Van Groenewegen bahwa ia dan rakyatnya tidak akan tunduk kepada penguasa Aceh lagi. Sebaliknya pimpinan bandar Tiku menyatakan ikut bergabung dengan V.O.C. seperti perjanjian yang telah dibuat V.O.C. bersama Raja Indrapura. Sebagai orang yang berpengaruh di Tiku, Orang Kaya Suri Raja mewakili XII Kota untuk melepaskan diri dari dari kekuasaan Aceh, dan meminta perlindungan kepada V.O.C. Hal ini ditanggapi secara positif oleh Jan Van Groenewegen karena memang itulah tujuannya berkunjung ke Tiku.Tiku adalah bandar lada terbesar bagi Kerajaan Aceh di pantai barat Sumatera pada abad ke-19. Penduduknya umumnya berasal dari bandar Pariaman dan Aceh, sehingga

[132] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 92.
[133] H. Kroeskamp. *Loc. Cit.* W.J.A. de Leeuw. *Loc. Cit.*
[134] E. Francis. *Loc. Cit.* P. 18.

pengaruh kebudayaan Aceh sangat dominan di bandar itu, seperti gelar kebangsawanan yang dipakai oleh seseorang yang telah kawin diturunkan dari gelar ayah kepada anak, *Sutan, Sidi, dan Bagindo.* Tiku sekarang menjadi ibukota Kecamatan Tanjung Mutiara, Kabupaten Daerah Tingkat II Agam. Akan tetapi adat istiadat yang dijalankan oleh penduduknya adalah khas Pariaman, yang berbeda dengan adat di pedalaman Minangkabau.[135]

Sekembali dari Tiku Jan Van Groenewegen singgah di bandar Padang. Ia didekati oleh beberapa orang bangsawan[136] di sana yang dipimpin oleh Orang Kaya Kecil atau Orang Kayo Kaciak. Mereka menjelaskan bahwa mereka sebenarnya tidak menolak Kompeni Belanda mendirikan loji di Padang. Orang Kaya Kecil malah menyediakan rumahnya untuk penginapan Jan Van Gronewegen selama berada di Padang. Para Penghulu Padang tersebut menyatakan bahwa mereka telah siap untuk mengusir para wakil Aceh di seluruh bandar asalkan V.O.C. bersedia membantunya. Tentu saja pernyataan penghulu Padang tersebut disambut dengan senang hati oleh V.O.C. Dengan demikian tercapailah angan-angan V.O.C. untuk menguasai seluruh kawasan pantai barat Pulau Sumatera mulai dari Bandar X sampai ke Sibolga dan Barus di utara. Akan tetapi V.O.C. harus bekerja keras untuk mengikat perjanjian dengan Raja-Raja Tapian Nauli, sebab di sana pengaruh Aceh masih kuat.Bandar Sibolga, Barus, dan Tapus adalah basis orang Aceh di pantai barat Sumatera pada abad ke-18 sampai 19. Sama seperti bandar lainnya, di bandar itu orang Aceh telah menjadi penduduk setempat dan membentuk kebudayaan sendiri yang dinamakan *Budaya Pesisir* di Tapanuli Tengah, bekas Keresidenan Tapanuli. Si Songe, Sidi Mara, Teuku Raja Uda, dan lain-lain adalah tokoh Tapian Nauli keturunan Aceh yang menentang kehadiran Belanda di sibolga pada awal abad ke-19.[137]

Seperti telah disebutkan diatas bahwa sejak tahun 1663 Kompeni Belanda telah membuat perjanjian dengan para pembesar dalam negeri Indrapura, Painan, Padang, dan Tiku (1665). Dalam

[135] E. Francis. *Loc. Cit.* P. 17-19..
[136] Kaum bangsawan Padang disebut dengan istilah *Marah,* berbeda dengan istilah yang ada di Pariaman.
[137] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 52.

perjanjian tersebut ditetapkan bahwa V.O.C. boleh berniaga dengan bandar-bandar tersebut. Penduduk pantai barat Pulau Sumatera wajib melepaskan diri dari lingkungan kekuasaan para wakil Aceh. Mereka wajib melarang dan mengusir orang Aceh masuk ke dalam negeri dan harus berlindung kepada V.O.C. Belanda selama-lamanya. Sebaliknya V.O.C. pun berjanji akan melindungi penduduk pesisir dari segala musuh di lautan dan sepanjang pantai.[138]

Ketika V.O.C. mulai menarik bagi para penghulu dan raja-raja di setiap bandar di pantai barat Pulau Sumatera, kondisi para wakil Aceh yang berada di sana memang menurun. Penduduk Indrapura telah memberontak terhadap para wakil kerajaan Aceh karena seluruh penduduk kerajaan tidak bersenang hati melihat tingkah laku mereka. Bahkan penduduk Manjuto telah siap pula untuk melepaskan diri dari pengaruh kekuasaan Aceh yang ganas tersebut. Mereka mencari seseorang yang bisa menjadi pemimpin untuk *didahulukan selangkah* dan *ditinggikan seranting*, yang akan menggerakan mereka untuk melawan kepada penguasa Aceh. Tokoh yang mereka tunggu itu akhirnya muncul, yakni Sultan Ali Akbar, yang mempunyai banyak pengikut untuk memberontak terhadap penguasa Aceh.[139]

Sultan Ali Akbar dielu-elukan rakyat dan dikelilingi oleh para pembesar kerajaan Indrapura, para panglima yang gagah berani, dan barisan pemuda. Dukungan yang besar dari rakyat terhadap dirinya membuat Sultan Ali Akbar gembira karena seluruh anggota keluarganya telah menjadi korban kezaliman penguasa Aceh, rumahnya dibakar dan harta bendanya dirampas. Banyak rakyat yang menderita dan tidak jarang menjadi sebatang kara akibat pembunuhan yang dilakukan oleh serdadu Aceh. Kesedihan ini berubah menjadi panas dan rasa dendam terhadap Aceh. Sebenarnya rakyat pesisir pantai barat Pulau Sumatera menyadari bahwa baik Aceh maupun V.O.C. sama saja, yakni membuat penderitaan rakyat pesisir. Persahabatan yang telah dijalin oleh Aceh dan V.O.C. melalui Perdamaian Abadi sekurang-kurangnya dapat dijadikan oleh Aceh sebagai alasan untuk meminta bantuan kepada V.O.C. jika Aceh

[138] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 94.
[139] H. Kroeskamp. *De Westkust en Minangkabau.* Utrecht: Drukkerij Schottanus & Jeans, 1931. Lihat juga Nur St. Iskandar. *Loc. Cit.* Hal. 42.

diserang oleh penduduk pesisir. Kaapal V.O.C. ketika itu tetap memuat lada di Pulaau Cingkuk. Namun kemungkinan V.O.C. untuk membantu Aceh sangat tipis karena V.O.C. sangat ingin mengusir pengaruh Aceh dikawasan pantai Barat Pulau Sumatera agar bisa memonopoli perdagangan.V.O.C. melihat bahwa Aceh tetap sebagai musuhnya di pantai barat Sumatera, sebab Aceh adalah penguasa tunggal di bandar perdagangan.[140]

Sementara itu Sultan Ali Akbar berhasil merebut kerajaan Indrapura dari pengaruh kerajaan Aceh yang telah lemah. Ia diangkat sebagai panglima kerajaan dengan gelar Raja Adil. Usaha selanjutnya adalah memperuncing persaingan antara Kompeni Belanda dan para wakil Aceh di pesisir. Raja Adil semakin berpengaruh di pesisir, sehingga membuat kuatir V.O.C. Oleh sebab itu Jan Van Groenewegen tidak menyukai segala tindak tanduk Raja Adil. Laskar V.O.C. segera dataang ke Manjuto untuk membendung kekuasaan Raja Adil, tetapi usaha itu sia-sia tanpa hasil.[141] Raja Adil tidak bisa diusir dari Manjuto, bahkan V.O.C. sendiri banyak menderita kerugian. Negeri Indrapura telah menjadi kacau, perkebunan lada dibakar oleh penduduk setempat, dan perdagangan merosot. Akibatnya adalah V.O.C. dan para pedagang setempat mengalami kerugian. Para pedagang tidak mau lagi berdagang dengan V.O.C. Mereka mengalihkan perdagangan ke Silebar di selatan yang berada dibawah pengaruh kerajaan Banten. Usaha Jan Van Groenewegen untuk mendirikan loji di Indrapura mengalami kegagalan sebab negeri selalu dalam keadaan huru hara.[142]

---

[140] Lihat Hoesein Djayadiningrat. "Critische Overzicht van de in Maleische Werken Vervatte Gegevens Over de Geschiedenis van het Soeltanat van Aceh", *Bijdragen tot de taal-, land-en Volkenkunde van Nederlandsch Indie, Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-en Volkenkunde van Nedrllandsch Indie.* 65. 1911, p. 135-265.

[141] E. Francis. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra". Batavia: *Tidschrift voor Indische taal-en Volkekunde,* No. 5, 1956, p. 13.

[142] Hosein Djajadiningrat. *Sedjarah Banten.* Hal. 32. J. Kathirithamby-Wells. *Op. Cit.* 1976, p. 66-68. Bassett. "The Factory of English East India Company". P. 157. J. Kathirithamby-Wells. *The British West Sumatran Presidency, 1760-1875.* Kuala Lumpur: 1977, p.3. J. Kathirithamby-Wells, John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* Singapore: National University of Singapore, Singapore University Press, 1990, p. 110, 116.

Meskipun istaana kerajaan masih berada di Indrapura, tetapi pemerintahan Sultan Ali Akbar (Raja Adil) berada di Manjuto sesuai dengan kehendak rakyat. Raja dijaga oleh rakyat dibawah pimpinan Raja Maulana. Kerajaan Indrapura 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 menyamarkan 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 Indrapura.Kerajaan Indrapura adalah pecahan dari Kerajaan Minangkabau. Pada pertengahan abad ke-17 Kerajaan Indrapura mempunyai kekuasaan yang kuat dan besar, sebab pengaruh Aceh tidak begitu kuat jika dibandingkan dengan di daerah pesisir barat lainnya.[143]

Setelah Raja Adil menetap di Manjuto, kapal Sonsong Barat dilayarkan oleh Raja Maulana untuk berdagang menuju utara Painan. Kapal yang memiliki layar tersebut bergerak di lautan dengan bantuan angin selatan. Kapal itu berlayar dengan lancar di perairan pantai barat Pulau Sumatera. Bandar Pulau Cingkuk yang dikuasai oleh Kompeni dapat dilewatinya dengan aman. Kapal Sonsong Barat tidak singgah di Bandar Padang, tetapi singgah di bandar Kotatengah. Raja Maulana turun dari kapal dan menemui nakhoda sebuah *dandang* yang bernama Encik Marah. Raja Maulana memperkenalkan diri dan menceritakan pelayaran dari Bandar X, Painan, yang membawa barang dagangan lada. Mereka membicarakan tentang harga lada, kehadiran Kompeni Belanda dalam perdagangan, dan hubungan para penghulu bandar dengan Kompeni. Encik Marah menanyakan kepada Raja Maulana tentang sebab-sebab tidak berlabuhnya kapal Sonsomg Barat di Padang. Raja Maulana menjelaskan bahwa harga lada di Padang turun karena perdagangan bersama V.O.C.[144] Di bandar Padang berkuasa Orang Kaya Kecil, yang berkerjasama dengan Kompeni Belanda. Selain berdagang lada, Encik

[143] Lihat William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 209.
[144] Nur St. Iskandar. *Hulubalang Raja, Kejadian di Pesisir Minangkabau Tahun 1662-1667.* Jakarta: Balai Pustaka, 1984, hal. 48.

Marah juga berdagang emas bersama Kompeni, membeli budak ke Pulau Nias untuk dijadikan sebagai pekerja tambang emas di Salido. Orang Aceh juga membeli budak di pulau Nias. Antara V.O.C. dan Aceh sering terjadi kekuatan senjata dalam bersaing untuk mendapatkan budak tersebut. Akan tetapi hampir semua budak jatuh ke tangan V.O.C. Pulau Nias terletak dekat perairan Tapian Nauli. Penduduknya berdagang dengan orang asing, menjual anak dan budak mereka kepada siapa saja yang mau membeli. Mereka berdagang dengan orang yang berasal dari Barus, Aceh. Minangkabau, dan daerah lainnya.[145]

Raja Maulana melanjutkan pelayarannya ke Barus. Kapalnya bermuatan bahan-bahan makanan, sebab di Barus penduduk selalu kekurangan makanan. Biasanya beras dan Ayam didatangkan dari Pulau Babi atau Maros. Raja Maulana merupakan salah satu contoh pedagang pesisir yang melakukan pelayaran dan perdagangan ke negeri yang sangat jauh pada abad ke-17. Ada juga pedagang pesisir lainnya yang mencapai India, Parsi, Patani, Arab, dan Jepang.[146] Barang dagangan yang dibawa mereka adalah kemenyan dan kapur barus. Orang Jepang dan Cina sangat suka pada kedua barang komoditi tersebut untuk bahan obat-abatan. Mereka juga datang ke pantai barat Pulau Sumatera untuk mencari barang tersebut. Para pedagang asing tersebut menukar kemenyan dengan pakaian yang bagus dan halus, dengan garam, dan besi. Kemudian barang itu sebagian dijual pula kepada para pedagang negeri di Sibolga, Barus, dan Singkil dengan harga mahal. Perahu *Sempurna Setia*, milik pedagang Barus juga sering melakukan peyaran dari Barus ke bandar yang lain termasuk ke Pulau Nias dan Singkel.Singkel dulunya pernah diduduki V.O.C., tetapi tidak meneruskannya. Pada tahun 1840 Belanda merasa perlu menduduki Singkel kembali karena mereka telah berhasil merebut Barus. Kebetulan orang Batak dari pedalaman

[145] Denys Lombard. *Loc. Cit.* Hal. 126. Mengenai perbudakan lihat William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Tosdakarya, 1999, hal. 165. H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 38. W.B. Sidjabat. *Ahu Si Singamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis, dan Religius Si Singamangaraja XII.* Jakarta: Sinar Harapan, 1983, hal. 83. E.B. Kiellstra. *Sumatra`s Westkust, 1819-1890, 1.* The Hague: Bijdragen Reprint, 5th Series, p. 136.
[146] Nur St. Iskandar. *Op. Cit.* Hal. 49.

telah mengalihkan hasil buminya ke Singkel karena Barus telah dikuasai Belanda.[147]

Raja Maulana dan jurumudi Raja Gandam melanjutkan pelayarannya kembali ke Tiku. Di sana telah berdagang Kompeni Belanda yang memonopoli lada. Kompeni telah berusaha mendirikan loji di Tiku, karena bandar itu dianggapnya sebagai bandar yang paling menguntungkan dalam perdagangan pesisir. Semua jenis barang dagangan terutama lada dalam jumlah besar diperjualbelikan di bandar itu. Pada tahun 1665 bandar Tiku sangat ramai dengan kedatangan kapal, perahu, sampan, dandang, dan pencalang untuk berdagang. Kondisi pantainya agak landai jika dibandingkan dengan Pariaman atau Padang. Angin Samudera Hindia dengan bebas menerpa bandar tersebut, sehingga semua jenis alat angkutan laut yang berlabuh oleng dan bergoyang karena digerakan oleh ombak samudera yang besar.[148]

Bandar Tiku ditumbuhi oleh pohon kelapa secara teratur, seolah memagari bandar yang elok itu. Pada pagi hari sering bandar Tiku diselimuti oleh kabut, sehingga pemandangan di bandar itu tidak begitu jelas. Kabut berangsur sirna jika hari telah mulai siang dan matahari bersinar terik. Pemandangan laut dan bandarpun mulai jelas dan cerah. Kondisi cuaca yang demikian barulah jelas warna bendera kapal yang berlabuh di bandar Tiku. Ada pula perahu pedagang setempat yang bermuatan lada, baik yang baru datang maupun yang akan berlayar ke utara atau selatan. Perahu dagang yang berasal dari Barus bermuatan barang pakaian yang berasal dari India. Kapal V.O.C. berlabuh agak jauh ke tengah laut, sebab perairan bandar Tiku agak dangkal untuk ukuran kapal besar.Tiku adalah salah satu bandar yang penduduknya memberontak terhadap orang Aceh di pantai barat sumatera pada abad ke-17.[149]

---

[147] W.B. Sidjabat. *Op. Cit.* Hal. 50-51.

[148] Arun Kumar Das Gupta. "Acheh in Indonesian Trade and Politics 1600-1641". *Ph.D. Disertation.* Cornell University, 1962. Elizabeth E. Graves. *Op. Cit.* P. 27. Christine Dobbin. *Loc. Cit.* P. 84.

[149] Tsuyoshi Kato. *Matrilliny and Migration, Evolving Minangkabau Traditions in Indonesia.* Ithaca: Cornell University Press, p. 92, Note 20. Lihat Denys Lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 111.

Selain untuk berlabuh, bandar Tiku juga berfungsi sebagai pasar. Pada saat pagi banyak orang di jalan beriring-iringan menuju bandar yang ramai itu. Diantara

mereka ada yang masih berselimut kain sarung karena kedinginan angin laut, ada yang memikul beban di pundak, menjujung sesuatu di kepala, dan ada yang berjalan dengan tangan kosong (menurut istilah setempat *melenggang saja*). Mereka selalu memperhatikan semua kapal yang datang dan dari mana asal kapal itu. Diantaranya ada yang berdiri di tepi pantai untuk melihat kapal asing yang datang terutama kapal V.O.C. Mereka merasa gembira atas kedatangan V.O.C. karena ada harapan bahwa harga lada akan mahal, yang berarti sangat menguntungkan bagi mereka yang menghasilkan lada. Akan tetapi harapan tersebut ditanggapi dengan agak bimbang, karena agak sulit untuk menjual lada kepada V.O.C. Biasanya banyak diantaranya pedagang itu tidak berani berdagang dengan V.O.C. karena takut akan para panglima Aceh yang selalu mengawasi gerak-gerik mereka. Jika penduduk berani berdagang dengan selain Aceh tantangannya nyawa bisa melayang. Rupanya sejak awal tahun 1665 para pedagang di bandar Tiku telah berani berdagang dengan V.O.C. asalkan mendapat laba dan melepaskan ikatan dengan para panglima Aceh yang berada di sana. Mereka tidak lagi menghiraukan para panglima Aceh, malah para penghulu dalam negeri telah membuat perjanjian dengan V.O.C. bahwa para pedagang Tiku tidak boleh berhubungan dengan Aceh lagi. Kedatangan V.O.C. di bandar Tiku sebenarnya membuat penduduk negeri terpecah dua, sebagian masih memihak kepada Panglima Aceh yang masih berkuasa di sana dan sebagian telah mulai tertarik kepada para saudagar Kompeni yang dianggap cendekia. Kondisi pedagang di pasar pun bergalau pemikiran dan pendapatnya, ada yang merasa sukacita serta girang dan ada yang merasa kuatir akan timbul peristiwa yang tidak baik dalam negeri.Penduduk Tiku merasa jenuh atas perlakuan orang Aceh dan mengharapkan kenaikan harga jika berdagang dengan V.O.C. Akan tetapi orang Tiku kuatir akan terjadi pertumpahan darah dan keributan antara orang Aceh dan V.O.C., yang ujungnya adalah kesengsaraan pada penduduk negeri. Penguasa Aceh mengharapkan

supaya V.O.C. langsung berdagang ke Aceh, bukan ke bandar lainnya, dan memaksa orang untuk menghormati monopolinya. [150]

Jauh sebelum kedatangan V.O.C. di bandar Tiku, sebenarnya telah banyak kapal asing berlabuh di bandar itu. Sejak awal abab ke-16 telah ada beberapa kapal pedagang Portugis, Perancis, dan Inggris yang mengunjungi bandar Tiku. Ketika itu Malaka juga telah menjadi pusat perdagangan yang ramai di Semenanjung Malaya. Pulau Sumatera ketika itu dikenal sebagai *Suwarnadwipa*, nama yang diberikan oleh para pedagang India, yang artinya Emas.Banyak nama yang diberikan untuk Pullau Sumatera, baik oleh orang Nusantara sendiri maupun orang asing, seperti Pulau Ophir, Pulau Ramni, Pulau Al-Rami, Pulau Java Minor, Pulau C,amatra, Pulau Sumotra, Pulau Samotra, Pulau Zamatra, Pulau Sumatra, Pulau Samantara, Pulau Indalas, Pulau Andalas, Pulau Perca, dan sebagainya. Pulau Ophir berarti pulau yang menghasilkan emas. Renaudot menerjemahkan Pulau Sumatera sebagai Ramni, pulau yang terletak anatara Samudera Hindia dan Selat Malaka. Marcopolo menyebut pulau ini dengan Java Minor dan Pulau Jawa yang kita kenal sekarang sebagai Java Mayor. [151] Mereka datang untuk mencari lada, kapur barus, kemenyan, dan emas. Akan tetapi hubungan mereka dengan penduduk pesisir tidak tetap dan sering terjadi pertikaian. Diantara sesama pendatang asing pun terjadi persaingan yang keras untuk mendapatkan barang komoditi. Pedagang Inggris dan Perancis cukup menderita akibat ulah para panglima Aceh di pesisir, sebab yang berkuasa di pantai barat atau pantai timur Pulau Sumatera adalah pihak Aceh. Segala macam perniagaan berada di tangan orang Aceh, karena mereka berkuasa di lautan. Kapal perang Aceh terkenal banyak jumlahnya dan bala tentara yang tangkas serta perkasa. Ada kapal asing yang dikaramkan dan banyak pula nyawa yang hilang akibat perbuatan kapal Aceh tersebut. Kekuatan Aceh menjadi besar adalah berkat politik penaklukan yang dijalankan oleh Sultan Iskandar Muda terhadap bandar yang tidak mau menjual lada dan emasnya

[150] Joris van Spilbergen. *De Reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh, en Bantam, 1601-1604.* Den Haag: Nijhoff, 1933, p. 70-73.
[151]William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 3-9.

kepada Aceh. Kekuatan Aceh terdiri dari armada kapal, pasukan gajah, pasukan berkuda, dan para serdadu yang selalu siap tempur.[152]

Pada tahun 1664 telah datang bala tentara V.O.C. di pantai barat Pulau Sumatera, yang bertolak dari Batavia. Mereka bertujuan untuk mengajak negeri-negeri supaya memberontak terhadap penguasa Aceh di pantai barat. Pihak V.O.C. menjanjikan bahwa jika perang melawan Aceh telah terjadi, penduduk pesisir akan dipinjamkan senjata. Hal ini dapat dimaklumi bahwa pihak V.O.C. dan penduduk pesisir sama merasakan keganasan Aceh tersebut. Namun tidak seluruh negeri di pesisir yang setuju untuk melawan Aceh. Keempat negeri ini dapat bersahabat dengan V.O.C. Akibatnya perdagangan tidak berkembang. Bandar Tiku telah menjadi pusat pelawanan terhadap orang Aceh di pesisir. Orang Aceh yang berada di sana lari dan bersembunyi ke dalam hutan. Setelah pegawai V.O.C. meninggalkan Tiku barulah mereka ke luar dari hutan dan bergabung serta berhubungan kembali dengan penduduk setempat, termasuk anak keluarganya. Mereka berusaha meyakinkan anak negeri supaya memutuskan perjanjian dengan V.O.C. Orang Aceh menghasut penduduk negeri supaya membenci orang asing yang jauh dari tanah airnya itu, lain

warna kulitnya, dan lain pula agamanya. Memang sangat susah mengusir orang Aceh di bandar Tiku, sebab mereka telah lama melakukan perkawinan dengan penduduk setempat dan menjadi tokoh yang disegani di sana.Pakaian para pembesar Aceh ditiru dan menjadi pakaian adat Minangkabau pesisir, seperti *Galembong Aceh, destar penghulu, silat Aceh, seni bangn pesisir, dan sebagainya*.[153]

Pada tahun 1665 bandar Tiku sedang kacau. Penduduknya merasa kuatir akan terjadinya perang antara orang Aceh melawan V.O.C. dan penduduk setempat, karena orang Aceh tetap tidak bersenang hati atas perjanjian yang dibuat oleh para pembesar setempat, maka tersebarlah kabar angin bahwa Aceh telah menyiapkan kapal perang untuk mengepung Tiku. Pegawai V.O.C. yang berada di atas kapal adalah Jacob Cornelisz, Noortwick, Samuel

[152] Denys Lombard. *Op. Cit.* Hal. 112-119.
[153] M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 83. Christine Dobbin. *Oc. Cit.* Hal. 90.

Loth, dan beberapa orang serdadu. Tujuan mereka datang ke Tiku adalah untuk mendirikan sebuah loji disana. Selama tiga hari dan telah beberapa kali utusan kapal itu bolak balik ke dataran, tetapi tidak dipedulikan penduduk. Tidak seorang pun yang bersedia berkomunikasi dengan utusan V.O.C. tersebut dan tidak satu pun yang bisa dihubungi oleh pegawai V.O.C. Orang-orang besar atau para penghulu juga tidak pernah menampakkan diri. Suasana pasar pun tidak seperti biasa, orang berjual beli tanpa semangat, dan ditutup sebelum waktunya.Kondisi yang demikian disebabkan oleh ketakutan pedagang atas terjadinya saling ambil pengaruh antara Aceh dan V.O.C. di Tiku.[154]

Pertanyaan utusan V.O.C. kepada orang yang berada di pasar Tiku tidak mendapat jawaban yang benar. Namun pada hari ketiga barulah penduduk bandar Tiku menaikan bendera putih di tepi pantai, yang terlihat jelas dari atas kapal V.O.C. para awk kapal V.O.C. gembira melihat bendera tersebut karena ada suatu pertanda damai. Mereka segera menurunkan sekoci ke air, kemudian Jacob Cornelisz dan Noortwick mendayungnya ke arah daratan. Di tepi pantai telah banyak orang menunggu. Mereka ingin menanyakan maksud dan tujuan kapal V.O.C. datang ke sana. Mereka mendapat jawaban bahwa Samuel Loth telah diangkat menjadi Residen Loji di pantai barat Sumatera, dan Jacob Cornelisz serta Noortwick ditugaskan sebagai Asisten Loji ke Tiku. Jan van Groenewegen sendiri yang telah di kenal oleh para pembesar di Tiku mempersilahkan pegawai V.O.C. yang datang itu ke darat untuk membicarakan maksud kedatangan V.O.C. tersebut. Walaupun V.O.C. telah membuat perjanjian dengan para pembesar di Tiku, tetapi mengenai pendirian loji dan tempatnya harus dimusyawarahkan lagi.Tidak ada informasi selanjutnya mengenai izin mendirikan *loji* di Tiku bagi V.O.C. dan *loji* itu sendiri kemungkinan tidak pernah didirikan, sebab Panglima Tiku Raja Ibrahim sangat benci kepada Belanda.[155]

Noortwick bersama sekoci segera naik ke darat untuk membicarakan pendirian loji tersebut. Kemudian Noortwick memerintahkan sekoci agar memanggil Samuel Loth yang sedang di kapal, dan Noortwick sendiri menunggu di darat bersama para

[154] E. Francis. *Loc. Cit.* Hal. 158.
[155] Rusli Amran. *Loc. Cit.* Hal. 158.

pembesar setempat. Akan tetapi belum jauh sekoci meninggalkan pantai, tiba-tiba Noortwick di tangkap oleh penduduk Tiku. Ia bersama dua orang serdadunya mengadakan perlawanan sehingga terjadi perkelahian massal yang sengit. Namun perlawanan pegawai V.O.C. itu sia-sia, sebab mereka terbunuh dalam perkelahian tersebut. Masyarakat Tiku pun gempar atas kejadian tersebut. Orang berlarian kesana kemari tanpa arah tertentu karena kebingungan dan ketakutan. Akan tetapi ada pula yang datang mengerumuni mayat itu dengan perasaan ngeri melihat darah yang tertumpah.[156]

Raja Maulana yang berasal dari Manjuto secara kebetulan sedang berada di Tiku ketika terjadi pembunuhan Noortwick dan serdadunya. Ia mendramatisir tragedi itu karena menolak kehadiran V.O.C. di pantai barat Sumatera. Dalam kondisi orang Tiku yang sedang berada dalam kebingungan tersebut, Raja Maulana yang berpakaian serba hitam segera menaiki kapal *Sonsong Barat* yang telah siap-siap untuk berlayar ke Painan karena takut akan ketahuan rencananya yang berhasil itu. Setelah kapal itu berlayar jauh meninggalkan Tiku barulah Raja Maulana memberitahukan kepada jurumudi mengenai peristiwa Tiku tersebut bahwaa dialah yang merencanakannya.[157]

Tujuan Raja Maulana memimpin peristiwa Tiku adalah agar Kompeni insaf bahwa tidk semua orang pesisir senang kepadanya. Peristiwa Tiku sebenarnya merupakan persekongkolan antara Raja Maulana dan para Panglima Aceh yang berada di Tiku. Jasa Raja Maulana tidak dapat dilupakan oleh para pembesar Tiku ketika itu dalam mengusir V.O.C. di sana. Raja Maulana juga berjanji akan memberikan bantuan jika di butuhkan nantinya. Dalam peristiwa Tiku ini dapat dilihat bahwa walaupun para pembesar Tiku pada umumnya membenci Aceh, namun mereka dapat bersatu dalam menolak kehadiran V.O.C. di daerahnya. Raja Maulana menginginkan agar seluruh orang pesisir insaf bahwa V.O.C. berdagang di pantai barat Pulau Sumatera bermaksud istimewa, yakni menjajah dan mengadu domba penduduk setempat. Kemudian Raja Maulana juga merencanakan hal yang sama di daerah Pauh.Para pemimpin Pauh betul-betul menyulitkan kedudukan V.O.C. Mereka sering

[156] Nur St. Iskandar. *Loc. Cit.* Hal. 57.
[157] Nur St. Iskandar. *Loc. Cit.*

menyerang *loji* V.O.C. di Padang, seperti pada 5 dan 8 Agustus 1669.[158]

Pada tahap pertama V.O.C. hanya memusatkan perhatian pada daerah di selatan Tiku. Sedangkan bandar disebelah utara, misalnya Sibolga juga tidak kalah pentingnya jika dibandingkan dengan Padang pada awal abad ke-18 Bandar Sibolga merupakan pusat perdagangan yang ramai setelah kemunduran bandar-bandar di utara dan selatannya yang dikuasai oleh Aceh. Bandar ini cukup aman untuk didatangi kapal dagang karena terletak dalam Teluk Tapian Nauli, teluk yang termashur di Tanah Batak, tempat menukarkam hasil hutan penduduk dengan barang dari luar negeri.[159]

Pada tahun 1815 pedagang Inggris telah berniaga di pantai barat Tapanuli. Mereka berhasil membuat perjanjian dengan raja-raja negeri Tapian Nauli. Diantara yang ikut perjanjian tersebut adalah Raja Bandaro Poncan, Raja Sibolga, Datuk Mudo Badiri, Raja Bukit Sorkam Kiri, Sutan Bagindo Tapanuli, Datuk Bagindo Kayo kalangan, Datuk Raja Amat Sorkam Kiri, Sutan Bagindo Tapanuli, Datuk Bagindo Kayo Kalangan, Datuk Raja Amat Sorkam Kanan, dan Raja Lumut. Selain itu ada pula negeri-negeri di Tapian Nauli yaang berhubungan baik dengan para pedagang Inggris, seperti Singkel, Tapus, Sibuluan, Badiri, Pinangsori, Batumundam, Singkuang, Kunkun, dan Tabuyung sehingga pedagang Belanda tidak mendapat simpati penduduk.[160]

Singkil dan Tapus adalah daerah pebghasil kapur barus yang kurang baik mutunya, tetapi menghasilkan kemenyan yang berkualitas. Diantara raja yang pernah memerintah di Singkel adalah Lela Setia, Setia Bhakti, Setia Jangsor, Penghulu Kikim, Penghulu Lemos, dan Indra Muda. Raja Indra Muda adalah raja yang tertinngi dari semua raja atau Kepala Suku di negeri Singkel.Pada abad ke-17 Singkel berada di dalam kekuasaan Aceh karena seluruh kawasan

[158] Oud en Nieuw Oost Indien", Jilid V. Amsterdam: 1724, p. 17. Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Yasaguna, 1988, hal. 157.
[159] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 218. Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 52. H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 6.
[160] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Ibid.* Hal. 38.

pantai barat Sumatera dibawah kendali Aceh, terutama dalam perdagangan. [161]

Negeri Sibuluan juga menghasilkan kapur barus, tetapi berwarna coklat. Daerah Pinangsori tidak menghasilkan kemenyan, tetapi memproduksi kapur barus yang banyak jumlahnya. Selain ke Sibolga, barang komoditi ini juga dibawa ke Barus untuk dipasarkan, karena bagian pesisir Pinangsori berada dibawah kekuasaan Raja Silangong di Barus. Raja Silagong berasal dari Batak Toba. Negeri Batumundam yang terletak di selatan Pinangsori juga banyak didatangi oleh para pedagang yang berasal dari pantai, pedalaman, dan daerah lainnya. Sebagian dari mereka tinggal menetap di sana. Salah seorang kepala negeri Batumundam bernama Sri Megat. Ia menjalin hubungan dagang dengan berbagai pihak terutama lima negeri yang berada di pedalaman. Negeri-negeri tersebut umumnya dihuni oleh etnis Batak Angkola dan dipimpin oleh Hulubalang Perang. Para pedagang yang berasal dari daerah pedalaman mencapai Batumundam dengan jalan kaki selama satu hari perjalanan.Pada umumnya hubungan antara pesisir dan pedalaman Tapanuli pada abad 18 sampai 19 dilakukan melalui jalan setapak, yang ditempuh dengan jalan kaki atau kuda beban. Pada awal abad ke-20 barulah Pemerintah mulai membangun jalan dengan menggunakan tenaga rodi.[162]

D. Lada dan Pantai Barat

Sejak pertengahan abad ke-16 telah terjadi perubahan besar di bandar pantai barat Pulau Sumatera dengan dimulainya pembudidayaan lada, tanaman dagang yang bernilai tinggi dalam perdagangan dunia. Lada termasuk salah satu jenis tanaman yang telah lama diusahakan penduduk Pulau Sumatera. Lada termasuk salah satu jenis tanaman yang telah lama diusahakan penduduk Pulau Sumatera. Hasilnya pun telah lama pula di perdagangkan di pasaran Eropa. Tanaman lada berasal dari daerah Ghat, India.[163] Dengan demikian tanaman lada yang banyak ditanam di Nusantara kemungkinan besar barasal dari India, sebab pada tahun 100 S.M.-

[161] Denys Lombard. *Loc. Cit.* Hal. 132.
[162] E.E.W.G. Schrodder. *Op. Cit.* Hal. 173.
[163] Aksi Agraris Kanisius. *Bercocok Tanam Lada.* Yogyakarta: Kanisius, 1980, hal. 5.

600 S.M. banyak koloni Hindu yang datang ke Nusantara, yang diperkirakan mambawa bibit lada. Pada abad ke-16 tanaman lada di Nusantara baru diusahakan secara besar-besaran.[164] Perdagangan lada di Nusantara akhirnya dikenal di seluruh dunia. Lada yang dipasarkan di Benua Eropa selanjutnya dibawa oleh para pedagang lewat pusat-pusat perdagangan. Seperti Persia, Arab, Timur Tengah, Mesir, dan Cina.[165]

Laju perdagangan lada Nusantara pada mulanya telah berkembang sejak Colombus menemukan India Barat di kepulauan Timur yang banyak rempahnya. Kemudian disusul oleh Vasco da Gama mengharungi Samudera Hindia dan menemukan jalan baru lewat ujung selatan Benua Afrika pada tahun 1498. Tidak mengherankan bahwa ketika itu lada merupakan raja perdagangan dan rempah yang sangat penting.[166] Bahkan lada menjadi sumber kekayaan bagi kerajaan Genua dan Venetsia. Lada juga digunakan sebagai nilai tukar di Jerman pada abad ke-14 dan 15, yang di gunakan untuk membayar gaji pegawai, pajak, dan sebagainya.[167] Pada abad ke-16 perdagangan lada Nusantara dikuasai oleh pedagang Portugis dan hampir berlangsung sampai abad ke-17 karena kedudukannya sangat kuat di Teluk Persia.[168] Ketika itu Lissabon menjadi pusat perdagangan lada dan hasil rempah lainnya dari Asia. Para pedagang Belanda pun membeli lada di Lissabon.[169]

Pada masa V.O.C. harga lada terlalu mahal apabila dibandingkan dengan harga cenkeh dan rempah lainnya. Prosentase lada mencapai sepertiga dari seluruh barang dagangan V.O.C. Lada Nusantara yang diperdagangkan ketika itu berasal dari Lampung, Aceh, Cirebon, pantai barat Sumatera, Bengkulu, Palembang, Jambi, Pontianak, dan Banjarmasin.Sampai pertengahan abad ke-20 daerah penanaman

[164] Aksi Agraris Kanisius. *Ibid*
[165] J.C. van Leur. *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History.* The Netherlands: Foris Publications Holland, 1983, p. 124. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia, II.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 47. M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Op. Cit.* P. 30.
[166] D.G.E. Hall. *Sejarah Asia Tenggara.* Terjemahan I.P. Soewarsha. Surabaya: Usaha Nasional, 1988, hal. 209.
[167] Aksi Agraris Kanisius. *Op. Cit.*
[168] M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Loc. Cit.* P. 190.
[169] K.N. Chaudhuri. *Op. Cit.* P. 16.

lada di Nusantara masih terdapat di daerah tersebut. Akan tetapi setiap daerah lada mengalami perkembangan yang tidak sama dan tergantung pada pasang surut harga lada. Pada saat harga lada anjlok biasanya tanaman itu diganti dengan tanaman lain, seperti karet, coklat, kopi, dan sebagainya.[170] Lada bisa digunakan sebagai bumbu dalam berbagai masakan tertentu, untuk memberikan bau sedap dan menambah rasa lezat. Selain itu juga digunakan sebagai pengawet daging dendeng. Lada juga digunakan sebagai bahan obat-obatan trasional Jawa. Lada Hitam dapat menghasilkan minyak lada dengan cara penyulingan kulitnya, dan sering digunakan untuk wangi-wangian. Multifungsi yang dimiliki lada menyebabkan rempah tersebut menjadi bahan perdagangan yang terpenting. Sebagai salah satu sumber perekonomian penduduk, lada memiliki gelombang pasang surut harga yang tidak menentu.Apabila harga lada tinggi maka areal kebun diperluas, sebaliknya apabila harga lada rendah maka kebun lada digantikan dengan tanaman lain sehingga produksi lada menurun. Taanaman lada (Piper Nengrum L.) cocok ditanam di Asia Tenggara karena bisa tumbuh pada temperatur tinggi dan curah hujan yang cukup merata, seperti di Malaysia dan Indonesia. Penanaman lada di pantai barat Sumatera pada masa lalu terdapat di Tiku dan Pasaman.[171]

Pada abad ke-16 permintaan utama untuk lada yang berasal dari pantai barat Sumatera datang dari pasaran Cina. Para pedagang Gujarat juga mengincar lada yang berasal dari pantai barat untuk menambah persediaan lada yang mereka beli di India. Permintaan lada di Eropa luar biasa besarnya ketika itu, sebab lada merupakan kebutuhan utama sebelum gula, kopi, dan teh. Untuk memenuhi kebutuhan lada, para pedagang Gujarat mencarinya langsung ke pesisir barat pulau Sumatera yang di kuasai oleh para pedagang Aceh.[172] Para petani lada yang berada di pedalaman Pulau Sumatera mulai turun ke daerah pesisir karena tergiur oleh keuntungan dari

[170] Aksi Agraris Kanisius. *Loc. Cit.*
[171] Denys Lombard. *Op. Cit.* Hal. 32, 38. M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1962, p. 268. Denys Lombard. *Op. Cit.* Hal. 41. J.C. van Leur. *Op. Cit.* Hal. 122.
[172] D.H. Burger. *Sedjarah Ekonomis Sosiologis Indonesia.* Terjemahan Prajudi Atmosudirdjo. Jakarta: Pradnja Paramita, 1960, hal. 61.

penjualan lada. Tidak dapat diketahui secara pasti besarnya keuntungan para petani dalam penjualan lada, tetapi keuntungan yang mereka peroleh memang cukup memadai, mengingat merawat perkebunan lada merupakan pekerjaan yang sulit, dan keuntungannya baru tampak jika rantingnya mulai berbuah tiga tahun kemudian. Agar memperoleh yang baik diperlukan petani-petani yang rajin, mempunyai pengalaman yang cukup, keahlian, dan ketekunan. Penanaman lada jauh lebih sulit dari pada tanaman biasa, maka tidak mengherankan banyak petani yang gagal karena mengharapkan keuntungan saja tanpa bekal pengetahuan tentang lada. Kegagalan semacam ini banyak dialami di beberapa daerah yang tingkat pengetahuannya masih rendah. Kegagalan yang dialami mereka disebabkan oleh cara penanaman yang tidak tepat, kemudian mereka tidak mau mencari sebab-sebab kegagalan itu, dan akhirnya tidak berusaha untuk meneruskannya. Sebaliknya ada juga diantara mereka yang sukses karena berkat ketekunannya dan tidak jera mengalami kegagalan.[173]

Walaupun lada dapat tumbuh di ssepanjang pantai barat Pulau Sumatera, tetapi tidak semua daerah pantai 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 kena banjir. Keuntungan menanam lada di daerah seperti ini adalah kemudahan untuk mengangkutnya dengan alat transport air. Daerah penanaman lada yang terkenal di pesisir barat Minangkabau adalah Sungai Masang, Pasaman, dan Tiku.Sungai Masang berasal dari dataran tinggi Kabupaten Pasaman dan bermuara di Samudera Hindia, di utara bandar Tiku. Pada tahun 1837 Tiku diperintahi oleh seorang Raja Kecil dan empat orang Penghulu. [174] Selain itu ada juga ditanam di daerah Bayang dan Indrapura. Sementara itu penduduk pedalaman yang turun ke pantai mendirikan kampung-kampung baru, dan bandar dagang untuk mempertahankan kedudukannya sebagai tempat penampungan hasil pedalaman. Kotatengah mengembangkan diri sebagai tempat penampungan lada yang berasal dari Bayang. Padang menampung lada dari Bandar Sepuluh, Pariaman untuk Indrapura, dan Tiku untuk menampung lada dari

[173] Aksi Agraris Kanisius. *Bercocok Tanam Lada.* Yogyakarta: Kanisius, 1980, hal. 7.
[174] E. Francis. *Loc. Cit. Bagian I.* 1839, p. 90.

Masang dan Pasaman. Tiku berkembang sedemikian rupa sehingga menjadi bandar lada yang utama di pantai barat pada abad ke-17. Perubahan fungsi bandar sebagai pengumpul barang menjadi bandar khusus lada mengakibatkan perkembangan yang cukup berarti dalam usaha yang dilakukan oleh pialang pantai. Daerah lada biasanya cukup jauh di pedalaman sehingga memerlukan jaringan transportasi yang luas dengan pengirim perahu kecil ke hulu sungai untuk membawa lada ke pesisir.Perahu memegang peranan penting dalam membuka hubungan antara pesisir dan pedalaman. Selain hubungan melalui sungai ada juga jalan darat yang ditempuh melalui jalan setapak atau kuda beban. [175]

Lada disimpan di gudang yang telah disediakan di pelabuhan atau bandar. Banyak pekerja yang bertugas untuk melakukan perdagangan dengan saudagar asing, seperti Cina dan India. Tenaga mereka juga di perlukan untuk membongkar dan memuat barang dari kapal yang datang atau akan berangkat. Para pedagang pantai selalu menjaga hubungan baik dengan petani lada yang tinggal di pedalaman. Akan tetapi tidak jarang terjadi pertengkaran diantara mereka karena masalah timbangan dan harga. Pertengkaran semacam ini menyebabkan campur tangan asing di bandar sehingga memberi keuntungan yang besar bagi pihak tertentu, bahkan sering menjadi kelompok pedagang saling bermusuhan.Pedagang Inggris dan Belanda sering menanamkan pengaruhnya di pantai barat Sumatera. Hubungan politik yang tidak harmonis antara kedua bangsa itu di Eropa berlanjut sampai ke daerah koloninya di Nusantara. [176]

Lada juga merupakan sumber ekonomi yang semakin penting bagi kerajaan Aceh pada abab ke-17. Sultan Iskandaar Muda (1607-1636) menginginkan agar Aceh dijadikan sebagai tempat penampungan lada terbesar di Nusantara. Sultan Iskandar Muda konon pernah ke Turki untuk mempererat hubungan bilateral antar kedua negara.[177] Sultan mengusahakan agar semua penjualan lada

[175] Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 33.
[176] S.P. Napitupulu. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara.* Jakarta: Depdikbud, 1991, hal. 33.
[177] H.M. Nur El Ibrahimy. *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh.* Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 1993, hal. 6.

melaalui ibukota Aceh Kutaraja, dan mencegah munculnya kota pelabuhan baru di pesisir barat. Sultan dapat menarik pedagang Cina dan Gujarat yang berdagang di laut Merah untuk berdagang ke Aceh. Punahnya perkebunan lada di timur laut Pulau Sumatera, Aceh memusatkan perhatiannya secara penuh ke pantai barat unutk mendapat cadangan lada. Sejak itu kedudukan Aceh dalam perdagangan Samudera Hindia terjamin karena kekuasaannya yang kuat atas kawasan tersebut. Akan tetapi dengan datangnya para pedagang Eropa ke pantai barat, persaingan untuk mendapatkan lada tidak lagi memungkin bagi Aceh untuk mengatur kawasan itu. Selain pedagang Cina dan Gujarat yang langsung mendatang pelabuhan lada, pedagang Inggris mendirikan perusahaan dagang E.I.C. dan Belanda mendirikan V.O.C. Tujuan utamanya mereka adalah untuk membawa lada ke Eropa secara monopoli.[178] Untuk mengatasi kenaikan harga lada yang dibeli oleh pedagang asing, maka Aceh berusaha untuk mencari jalan untuk menekan harga sampai tingkat yang layak, yakni dengan menduduki bandar lada utama dan menguasai secara politis.[179]

Para wakil atau panglima Aceh yang ditempatkan di setiap bandar mengambil alih sebagian dari fungsi para pialang pantai dan menjadikan mereka sekedar agen para Panglima Aceh tersebut. Para Panglima itu akhirnya menjadi birokrat perdagangan yang mengurus tingkat awal sampai akhir kegiatan ekspor barang dagangan. Kekuasaan Aceh atas bandar-bandar tersebut dimulai sejak pemerintahan Sultan Iskandar Muda. Setiap bandar berfungsi sebagai tempat penumpukan barang dagangan, seperti lada, kapur barus, dan kemenyan.[180]

Beberapa masa lamanya pesisir pantai Pulau Sumatera dikuasai oleh kerajaan Aceh. Para Panglima Aceh sangat memerlukan para pedagang di setiap bandar. Bahkan pedagang Inggris dan Belanda pun memerlukan jasa orang Aceh, namun bentuknya berubah menjadi sistem keagenan. Sebelum kedatangan pedagang Belanda di pantai barat, para pedagang pantai memegang beberapa fungsi, seperti menentukan

[178] K.N. Chaudhuri. *Loc. Cit.* P. 88.
[179] Denys Lombard. *Loc. Cit.* Hal. 135-140.
[180] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 85.

semua biaya berlabuh dan cukai di bandar, menentukan harga lada dan barang dagangan lainnya, melalui ekspor-impor, dan menetapkan mata uang tertentu sebagai alat tukar. Fungsi pedagang pantai diambil alih oleh para Panglima Aceh untuk

menentukan semua biaya berlabuh dan cukai di bandar. Panglima berkewajiban untuk menyalurkan semua lada ke Aceh dan menentukan harga sesuai dengan keinginan Sultan. Panglima bisa memaksa pedagang lokal dan penanam lada untuk menerima dolar Spanyol atau kain Gujarat sebagai alat penukar. Panglima Aceh memungut sebesar lima belas persen dari setiap lada yang diperdagangkan di suatu bandar untuk di persembahkan kepada Sultan Aceh sebagai upeti. Peraturan yang dibuat oleh Sultan Iskandar Muda mengenai perdagangan lada mengurangi gairah petani untuk menanam lada karena merugikan petani dan para pialang pantai. Bahkan peranan para pialang sama sekali tidak befungsi karena para wakil Aceh memungut pajak sebagian dari penghasilan lada.[181]

Meskipun para Panglima Aceh mengawasi setiap bandar lada, namun para pialang pantai di bandar Tapian Nauli, terutama para pedagang kaya tetap memegang peranan penting dalam transaksi dagang. Perdagangan lada tidak akan bisa berjalan tanpa fasilitas transportasi yang disediakan oleh para pedagang. Alat angkutan air, seperti perahu kecil sangat penting pada setiap tahap perdagangan sampai pemuatan ke kapal pedagang lokal dan asing. Para petani lada hanya bisa didatangi melalui para pialang dengan pembayaran tertentu oleh para pedagang asing. Para pedagang

kadang-kadang terlebih dahulu harus membayar uang muka kepada para penanam lada untuk memperoleh kesempatan membeli lada. Kadang-kadang mereka bersaing dengan pedagang Cina yang mempunyai jaringan dagang lebih luas dari pada

pedagang pantai. Memasuki abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda mendorong orang-orang Cina dalam perdagangan pantai, terutama dalam perdagangan budak di Nias.[182]

[181] Denys Lombard. *Op. Cit.*
[182] Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Hal. 105.

Fungsi utama para pedagang pantai sebagai ekspor-impor yang telah diambil oleh para Panglima Aceh menjadi halangan bagi pedagang asing untuk berhubungan langsung dengan petani lada di pedalaman. Para pedagang Cina berusaha meninggalkan bandar di pesisir dan masuk ke pedalaman melalui sungai untuk menghubungi petani penghasil. Para pedagang Eropa juga berusaha mencari jalan ke pedalaman untuk mencari hasil pertanian maupun untuk suatu tujuan tertentu termasuk politik dan penyebaran agama, seperti Burton dan N.M. Ward sebagai penyebar agama Kristen.[183]

Selain terjadi pembakaran kebun lada di Tiku dan tempat lainnya pada pertengahan abad ke 17, maka diusahakan penanaman lada kembali karena harganya cenderung naik. Para pedagang pantai dan pedagang India Muslim mendatangi bandar kembali untuk mendapatkan lada dan barang komoditi lainnya. Para pedagang India Muslim adalah pelaku perdagangan yang paling besar di pantai barat. Ketika itu wakil V.O.C. mulai mengadakan upaya terpadu untuk mengambil peranan penting dalam perdagangan lada dengan persyaratan yang dibuatnya sendiri. Lada memang merupakan barang dagangan yang paling penting bagi V.O.C. Para pegawai V.O.C. merasa keberatan terhadap peraturan yang di buat oleh Sultan Iskandar Muda, yang mengharuskan lada di perdagangkan di Kutaraja.[184]

V.O.C. harus bersaing dengan barang impor yang didatangkan Sultan dari luar negeri, sehingga perusahaan dagang Belanda itu mengalami kerugian besar. Untuk mengatasi kerugian tersebut, V.O.C. memutuskan unutk menerapkan strategi baru, yakni melenyapkan Panglima Aceh yang merangkap sebagai importir dan eksportir serta mitra-mitra India mereka. Pedagang Belanda itu membentuk persekutuan langsung dengan para pedagang pantai yang telah menaruh kebencian terhadap Aceh. Belanda juga berusaha menekan pusat kerajaan Aceh yang sedang dalam mengalami kesulitan dan mendesak Sultan Iskandar Muda agar menentukan harga lada di pantai barat melalui persetujuan dengan Belanda. Sultan Aceh harus melarang setiap pedagang asing yang berdagang ke pantai barat kecuali Belanda. Akhirnya Aceh

[183] W.B. Sidjabat. *Loc. Cit.* Hal. 396.
[184] Denys Lombard. *Loc. Cit.* Hal. 135.

menyetujui Belanda untuk membeli lada dan emas di pesisir dan mendirikan beberapa loji di sepanjang pantai.[185]

Kemajuan yang dicapai Belanda di India untuk mendapatkan persediaan kain memungkinkan Belanda memasuki perdagangan barter antar pedagang di Asia. Akhirnya pada pertengahan abad ke-19 Belanda dapat menggantikan posisi Aceh yang telah menduduki bandar di sepanjang pantai barat sejak abad ke-17. Banyak pemimpin lokal atau Raja Kecil di bandar yang mendekati Belanda setelah orang Aceh terusir di bandar mereka. Mereka berjanji akan menjual lada, emas, dan komoditi lainnya kepada pemerintah Hindia Belanda asalkan bersedia melindungi mereka jika kembali diserang oleh orang Aceh.[186]

Kemacetan harga di pasaran Eropa membuat permintaan lada di pantai barat Sumatera merosot, karena Belanda sebagai monopoli dagang tunggal di kawasan itu lebih membutuhkan emas dan katun India. Salah satu tindakan Belanda adalah menurunkan harga lada dan hanya membeli lada putih. Alat transportasi pantai yang ada dipakai oleh pemerintah Hindia Belanda. Para petani lada harus mencari alat angkutan sendiri untuk membawa lada ke tempat pengumpulan yang jauh letaknya sehingga biaya transportasi menjadi lebih tinggi. Pedagang Belanda hanya mau membayar lada dengan kain, bukan dengan mata uang, sehingga menggangu jaringan dagang petani dan menghambat perdagangan beras di pantai. Sedangkan negeri lada sangat menggantungkan hidupnya dari beras, yang diangkut dengan kapal ke negeri lada yang kekurangan dan harus dibayar dengan mata uang.Daerah perkebunan lada tidak melakukan penanaman padi, sebab harga lada lebih bagus dari pada padi. Oleh sebab itu petani lada tergantung pada beras yang didatangkan dari luar daerah. Pada akhir abad ke-19 harga beras di Hindia Belanda cenderung naik dan memasuki awal abad ke-20 turun secara drastis.[187]

[185] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 89.
[186] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 93.
[187] Pieter Creutzberg dan J.T.M. van Laanen. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor indonesia, 1987, hal. 112.

Kemerosotan harga lada mengakibatkan banyak petani mencari penyelamatan dengan membudidayakan tanaman lain, seperti kapas untuk memenuhi kebutuhan industri tenun di pedalaman Minangkabau.[188] Tanaman baru tersebut merupakan

saingan utama untuk lada. Kapas dapat tumbuh di daerah iklim yang sama dengan lada, tetapi tenaga yang dibutuhkan untuk merawatnya tidak sebanyak perawat tanaman lada. Baik pedagang lada maupun kapas tidak henti-hentinya ditekan oleh pedang Belanda. Pada awal abad ke-19 harga lada di pantai barat dinaikan oleh Belanda karena persediaan di Eropa telah menipis. Namun para petani lada tidak tertarik untuk menanam lada kembali. Untuk mendapatkan lada kembali, pedagang Belanda berusaha untuk menambah fungsi para pedagang Cina dan pedagang pantai menjadi agen Belanda dalam pertanian. Mereka diberi tugas yang belum pernah dipegang sebelumnya, yakni mendorong dan mengawasi budidaya lada di sekitar kampung mereka sendiri. Selain berfungsi sebagai agen Belanda, para pedagang pantai didesak agar melarang petani menanam kapas di sekitar Pariaman dan Padang. Para pedagang dilarang untuk menjual kapas di bandar karena dianggap sebagai barang dagangan yang tidak sah. Namun demikian tanaman kapas lebih menguntungkan bagi petani dari pada menanam lada kembali. Kapas banyak ditanam di pantai bagian selatan Padang.[189]

Walaupun para Raja Negeri merasa senang atas terusirnya orang Aceh dengan bantuan Belanda, namun mereka tidak terlalu lega terhadap padagang Belanda

sebagai pengganti peranan Aceh. Tidak semua pedagang pantai merasa senang atas kebijaksanaan Belanda yang baru untuk mengangkat mereka sebagai agen Belanda. Penduduk bandar sering bersifat heterogen, oleh sebab itu penduduk yang datang lebih awal sering bertentangan dengan keluarga yang datang kemudian. Baik pendatang awal maupun kemudian. Kekayaan yang mereka miliki

[188] Akira Oki. "A Note on the History of the Textile Industry in West sumatra", dalam *Between People and statistics: Essays on Modern Indonesian History, Presented to P. Creutzberg.* Den Haag: Martinus Nijhoff, 1979, p. 147-156. Lihat juga terjemahannya dalam akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 116.

[189] Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1784-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 101.

bisa didapat lebih mudah, tetapi juga dapat lenyap seketika. Setiap keluarga sering dikaitkan dengan bentuk kegiatan ekonominya sendiri yang saling bersaingan, seperti melalui perdagangan pantai, perdagangan antar pulau, perdagangan pedalaman, dan sebagainya. Sikap penduduk di setiap bandar juga berbeda-beda. Ada yang menggangap kedatangan Belanda sebagai faktor kejatuhan sumber ekonomi. Para pialang di pantai Tiku berpendapat bahwa kepergian orang Aceh akan memberi kesempatan kepada mereka untuk kembali menguasai perdagangan di daerahnya dan mengatur harga barang dagangan. Sebaliknya para pialang pantai di bandar Sibolga tidak menginginkan kedatangan para pedagang Belanda dan tetap menginginkan kehadiran orang Aceh untuk melanjutkan kerjasama.[190]

Pemerintah Hindia Belanda menggunakan kekuatan tentara untuk mengusir orang Aceh di sepanjang pantai barat Sumatera. Sibolga dan Barus yang dikenal sebagai markas orang Aceh menjadi bandar terkemuka di pantai barat dan mempertahankannya dari kekuatan Belanda. Berkat kecerdikan para pedagang terkemuka bandar itu tidak dapat dikuasai secara penuh.

Walaupun para pedagang Sibolga pada umumnya tidak suka atas kedatangan pedagang Belanda di Teluk Tapian Nauli, namun sebagian dari pedagang merasa beruntung karena bekerjasama dengan perusahaan Eropa mendapat laba yang lumayan. Modal yang dimiliki oleh para pedagang pantai biasanya ditanamkan dalam usaha perkapalan yang sangat dibutuhkan dalam trasportasi laut. Beras diangkut dengan kapal dari daerah surplus ke daerah defisit. Beras telah diperdagangkan di sepanjang rute pelayaran pantai barat Sumatera dan Asia Selatan. Tradesi perdagangan beras di Pulau Jawa terdapat di Jawa Barat dan Jawa Timur, sedangkan di pulau Sumatera terdapat disepanjang pantai barat pedalaman. Perdagangan beras telah ramai dikawasan itu sejak zaman V.O.C. Komoditi ini segera menjadi perhatian utama untuk pengadaan bahan pangan pemerintahan Hindia Belanda.[191]

[190] Wawancara dengan Tadjuddin Nour IA di Sibolga pada September 1995. Lihat juga H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 184.
[191] Pieter Creutzberg, dkk. *Op. Cit.* Hal. 93.

Garam yang diperdagangkan di pantai barat Sumatera umumnya dan Tapanuli khususnya didatangkan dari pulau Madura. Garam rakyat yang diproduksi di Pulau Poncan Ketek dan Poncan Gadang tidak dibenarkan pemerintah untuk diperdagangkan. Perahu pengangkut garam adalah milik kelompok pedagang pantai. Untuk memjalankan perdagangan garam dan lada, pedagang Belanda harus memberikan kain dan mata uang terlebih dahulu kepada para pedagang pantai, dan kemudian baru berhubungan dengan para pedagang keliling dan pengelola sampai lada terkumpul. Belanda harus membayar sebagian besar uang muka kepada para pedagang, tetapi kemudian pembayaran dilakukan berupa kain karena kesulitan Belanda untuk mendapatkan mata uang. Seluruh sistem dagang yang dilakukan pedagang akhirnya bekerja atas dasar kredit dan beresiko tinggi. Jaringan dagang

terdiri atas pedagang asing sebagai importir dan sekaligus eksportir, serta para pedagang atau pedagang perantara Sibolga berurusan dengan produsen. Mereka menangani banyak barang impor dalam jumlah besar. Selain itu masih ada jenis pedagang lainnya yang bergerak sebagai pembeli atau penjual di bandar Sibolga, yakni pedagang keliling dan pedagang pikulan.Pedagang keliling berdagang dari bandar ke bandar. Pada hari pasar mereka sering menginap di suatu bandar, dan setelah pasar usai besoknya meneruskan perdagangan ke bandar yang lain. Mereka hanya membawa barang dagangan sekedar mampu dipikul sendiri. [192]

Dalam perdagangan pantai barat Sumatera, keuntungan yang terbesar dinikmati oleh para importir dan eksportir asing. Para pialang pantai hanyalah merupakan tenaga administrasi dan agen saja, yang mendapat keuntungan kecil karena banyaknya jumlah perantara yang ikut bekerja dalam jaringan dagang antara pantai dan pedalaman. Para pialang yang memiliki banyak perahu atau kapal berusaha untuk melakukan perdagangan borongan di pantai. Faktor yang menyebabkan kerugian mereka adalah kebijaksanaan pemerintah Hindia Belanda terhadap pelayaran bebas dan perdagangan swasta di pantai sering berubah-rubah. Impor dan penjualan garam dinyatakan sebagai monopoli perusahaan dan

[192] M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Op. Cit.* P. 5-9. J.C. van Leur. *Loc. Cit.* P. 53-60.

adanya larangan perdagangan antara pantai barat dan Pulau Jawa. Pedagang Pariaman hanya dapat menukarkan garam kepada pedagang Aceh atau pedagang pesisir lainnya.[193]

Kedatangan para pedagang asing ke daerah pedalaman memberi keuntungan

bagi para petani, sebab mereka tidak perlu membayar biaya transportasi tinggi yang biasanya dituntut oleh para pialang pantai. Akibatnya beberapa petani menjadi kaya dengan mengurangi keuntungan para pialang pantai, misalnya petani dapat mempertahankan lada apabila harga tidak cocok. Pedagang Inggris dan Belanda berusaha untuk memborong lada di setiap pelabuhan. Persaingan semacam ini mengakibatkan harga lada naik dan menjadi hasil tambah petani lada di pedalaman.[194]

[193] Denys Lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 86. Augustin de Beaulieu. "Memoirs of Admiral Beaulieu`s Voyage to the East Indies (1619-1622), Drawn up by Himself", dalam M. Thevenot. *Harri`s Voyages and Travels, Jilid I,* 1705, p. 228-335.

[194] W.J.A. de Leeuw. *Het Painansch Contract.* Amsterdam: 1926, p. 3. H. Kroeskamp. *De Westkust and Minangkabau (1665-1668).* Utrecht: 1931, p. 11. Anthony Reid. "Sixteenth Century Turkish Influence in Western indonesia". *J.S.A.H., X,* 1969, p. 400-404. Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 88.

BAB III

DINAMIKA BANDAR SIBOLGA

A. Bandar Poncan dan Sibolga

Sibolga, sebuah kota kecil di kaki pegunungan Bukit Barisan, di Teluk Tapian Nauli, pantai barat Pulau Sumatera,[195] dengan ketinggian 1-50 meter di atas permukaan laut.[196] Di depannya terdapat pulau-pulau yang masih belum dimanfaatkan. Bentuk bandar memanjang dari barat laut ke tenggara, mengikuti garis pantai pulau Sumatera.Bandar Sibolga terletak di posisi koordinat 1°44 ′ Lintang Utara dan 98°47′ Bujur Timur. Di sebelah utara, selatan, dan timur Sibolga berbatas dengan Kabupaten Tapanuli Tengah, sedangkan di sebelah barat terdapat perairan TelukTapian Nauli, Samudera Hindia. E. Francis. *Ibid.* Dewasa ini luas kota bandar Sibolga berkisar sekitar 1.027,20 hektar, yang terdiri dari daratan Pulau Sumatera 82,56 % (885,20 hektar) dan daratan kepulauan

[195] Laporan Utama "Sibolga Menggapai Adipura", dalam *Pesisir Nauli,* No. 23/II/Mei/1996, hal. 36-37.

[196] E. Francis. "Korte Beschrijving van het Nerdelandsch Grondgebied ter Westkust van Sumatra 1837" dalam *T.N.I.* No. 2. Deel I. Batavia-Groningen: 1839, p.36.

seluas 17,44 % (187 hektar).[197] Bandar ini terletak pada posisi yang strategis, menghadap ke Samudera Hindia dan mudah dicapai dari arah utara dan selatan, serta mempunyai bandar alam yang dapat dilayari kapal sampai ke dermaga. Gelombang laut Teluk Tapian Nauli relatif tenang karena dilindungi oleh beberapa pulau besar dan kecil. Bandar Sibolga diapit oleh pegunungaan Bukit Barisan dan teluk yang mempunyai pantai berliku-liku. Dataran tinggi pegunungan itu merupakan bagian dari dataran tinggi Bukit Barisan yang membujur di sepanjang Pulau Sumatera, yang membentuk dataran rendah yang luas di pantai timur dan dataran rendah yang sempit di pantai barat.Pegunungan Bukit Barisan membujur di sepanjang Pulau Sumatera. Jarak antara pegunungan dan pantai barat hanya lebih kurang 20 mil paling lebar, sedangkan ke timurnya mencapai 150 mil.[198] Bukit yang berada di sekeliling bandar Sibolga tetap hijau tanpa pemukiman. Lokasi tersebut adalah daerah yang kaya akan hasil hutan, perkebunan, dan termasuk hasil laut. Hasil bumi dari Padangsidempuan, Barus, Nias, dan dataran tinggi Toba di pedalaman diekspor melalui pintu gerbang bandar Sibolga, sehingga bandar tersebut menjadi *tulang punggung* bagi kehidupan Teluk Tapian Nauli sampai pertengahan abad ke-20.[199]

Ada yang mengatakan bahwa Sibolga berasal dari kata *Balga*, yang dalam bahasa Batak berarti "besar". Pengertian itu mengacu kepada kebesaran Sibolga sebagai bandar dagang yang penting di pantai barat Sumatera. Akan tetapi pendapat ini tidak bisa diterima secara rasional, sebab tidak mungkin nama bandar itu muncul setelah mengalami kebesaran atau maju dalam perdagangan. Pendapat lain mengatakan bahwa Sibolga berasal dari kata *Bolga*, nama sejenis amphibi yang terdapat di pantai Teluk Tapian Nauli,

[197] Pemerintah Daerah Sumatera Utara. *Sumatera Utara Membangun II.* Medan: Pemda, hal. 439.

[198] William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 199, hal. 10. Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1748-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 2. Jan Wisseman Christie. "Trade and State Formation in the Malay Peninsula and Sumatra, 300 B.C. – A.D. 700", dalam J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise*. National University of Singapura: Singapura University Press, 1990, p. 53.

[199] W.B. Sidjabat. *Ahu Sisingamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis.* Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 34.

terutama di daerah rawa-rawa. Binatang Bolga berbadan kecil, tetapi kepalanya lebar, dan jalannya melompat-lompat seperti katak. Dari nama Bolga inilah asal nama Sibolga. Kedua pendapat ini masih dipegang kuat oleh penduduk setempat.[200] Pendapat kedua agaknya lebih dapat diterima bahwa kata Sibolga berasal dari nama binatang Bolga. Ketika bandar Sibolga mulai didatangi oleh kelompok penduduk untuk menetap. Mereka belum menganut salah satu dari agama besar, misalnya Islam, Kristen, atau yang lain. Mereka hanya menganut suatu kepercayaan yang dinamakan *pelebegu,* agama nenek moyang.[201] Sedangkan penduduk Pulau Poncan Ketek telah memeluk agama Islam.Dari nama-nama penduduk Pulau Poncan Ketek dapat dijadikan indikator bahwa agama Islam lebih dulu masuk dari pada di daratan Sibolga, seperti nama Abdul Muthalib. [202] Pulau ini telah menjadi bandar dagang sebelum Sibolga menjadi sebuah kota, seperti kapur barus dan kemenyan.[203]

Dalam perkiraan, suku Batak yang pertama datang ke Sibolga berasal dari lembah Silindung pada abad ke-17, yang terdiri dari suatu kelompok yang dipimpin oleh Dorong Hutagalung. Silindung merupakan salah satu daerah pedaaman Tapanuli yang didiami oleh orang Batak Toba. Penduduk Silindung pada umumnya hidup dari pertanian, dan mengalami tantangan hidup yang cukup keras. Untuk menghindari kesulitan hidup mereka mencari tempat baru yang cocok untuk tempat pemukiman. Daerah yang mereka tuju adalah kawasan pesisir Tapian Nauli. Mereka datang ke Sibolga secara berkelompok dan bermukim di Sibolga bagian utara. Mata pencaharian yang ditekuni mereka di tempat yang baru tetap mengusahakan tanah pertanian. Akan tetapi ditempat yang baru tersebut kelompok itu tidak terlepas dari kesulitan hidup. Dalam

[200] Raslan Tanjung. "Data Sejarah, Adat, Bahasa, dan lain-lain Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga", *Seksi Kebudayaan.* Sibolga: 13 Desember 1980, hal. 1

[201] Johannes G. Warneck. *Die Religion der Batak, ein Paradigma fur die Animistischen Religionen des Indischen Archipels.* Leipzig: 1909. J. Winkler. *Die Toba-Batakauf Sumatra in Gesunden und in Kranken Tagen, Ein Betrag zur Kenntnis des Animistichen Heidentums.* Stuttgart: 1925. L. Leertouwer. "The Cannibalism of the Batak", dalam *Nederlands Theologisch Tijdschrift, XXV.* 1971, p. 141-260.

[202] Raslan Tanjung. *Op. Cit.*

[203]*Koloniaal Verslag van 1909. Nedelandsche – Indie.* "Tapanoeli". Zitting 1909-1910. Gedrukt ter Algemeen Landsdrukkerij, p. 45-46.

berusaha untuk menuju kehidupan yang lebih baik, para pendatang dari Silindung tersebut mulai menyebar ke daerah pesisir lainnya untuk mencari lahan pertanian yang lebih luas dan mempunyai harapan yang cerah. Dorong Hutagalung sendiri memimpin penduduk yang masih berada di sekitar Sibolga dan membuka bandar pada tahun 1700 di Pulau Poncan Ketek, tidak jauh dari pantai Sibolga sekarang. Pada tahun 1760 keturunan marga Hutagalung berhasil mengatur penduduknya dengan membentuk pemerintahan yang teratur dalam sebuah kerajaan Sibolga. Pembentukan sistem kerajaan tersebut bertujuan untuk memperluas daerah kekuasaan dan mempertahankan hidup demi ulayat garapan mereka. Orang Batak telah dibekali dengan warisan prinsip demokrasi leluhur di Sianjur Mula-Mula (Pusuk Buhit) mengilhami mereka untuk membentuk sistem pemerintahan yang mengatur tata cara adat, ibadah dan cara bercocok tanam. Mereka menganggap bahwa adat mereka tidak berubah.[204]

Selanjutnya pemerintah Pulau Poncan Ketek diteruskan oleh Abdul Mutalib, yang bergelar Datuk Bandar atau Datuk Hitam. Dalam membangun bandar Poncan, Datuk Hitam dibantu oleh pedagang Inggris yang sedang berdagang di pantai barat Pulau Sumatera. Kemudian Datuk Hitam digantikan oleh menantunya yang bernama Haji Abdul Somad yang bergelar *Raja Sabungan.* Abdul somad yang bermarga Pasaribu (Gorat) berasal dari Sikua, Sorkam. Pada masa beliau terjadi pemindahan bandar ke pantai Kotabaringin dekat Pasar Belakang, Onderdistrik Sibolga.[205]

Pulau Poncan menjadi pusat perdagangan dan persinggahan kapal dagang dari sekitar pantai barat dan asing (luar negeri). Sejak abad ke-17 bandar Pulau Poncan telah menjadi tumpuan bagi para pedagang maupun lokal. Perkembangan yang sangat cepat mengakibatkan bandar Poncan Ketek semakin ramai sebagai pusat jual beli dan persinggahan kapal dagang. Sampai tahun 1840 bandar perdagangan Tapian Nauli masih berada di Pulau Poncan Ketek. Perahu dan kapal membongkar atau memuat barang dagangan dan hasil bumi lainnya di pulau ini. Pulau Poncan Ketek berada sekitar 7

[204] Adatrechtbundels, XXXV, Serie G, No. 63, pp. 110-120.
[205] Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920.* P. 216

meter di atas permukaan laut atau tidak jauh dari dataran Pulau Sumatera. Pulau ini menjadi pangkalan pelayaran Kepulauan Indonesia bagian barat di Samudera Hindia.[206] Banyak pedagang pantai barat yang datang ke Pulau Poncan Ketek dan sebagian dari mereka menetap untuk berdagang.Pada tahun 1841 pulau ini mulai ditinggalkan oleh para pedagang karena bandar Sibolga mulai dibangun di tanah yang berawa.[207]

Sampai pertengahan abad ke-19 kondisi Pulau Poncan Ketek tidak memungkinkan lagi untuk menampung persinggahan kapal dagang. Atas dorongan pemerintah Hindia Belanda, penguasa bandar Poncan, Abdul Somad (menantu Abdul Muthalib) memindahkan lokasi bandar ke pinggir teluk di dataran pulau Sumatera pada tahun 1841. Lokasi bandar yang dimaksud adalah kawasan yang berawa-rawa, tetapi memiliki perairan yang cukup dalam dan luas, yang dikenal sebagai Sibolga. Para pedagang pun pindah berniaga ke Sibolga sehingga bandar baru itu semakin ramai. Setelah Pemerintah Hindia Belanda ikut serta mengatur bandar itu pada tahun 1842, bandar Sibolga menjadi tujuan pelayaran dari utara dan selatan, seperti dari Padang, Natal, Barus, Singkel, Nias, dan sebagainya.[208]

Bandar Sibolga sedikit lebih beruntung dari bandar lainnya di pantai barat, sebab selain menjadi pusat perdagangan, di sekitar Sibolga terdapat tanah hutan lebat yang ditumbuhi tanaman kapur barus dan kemenyan. Selain itu ada pula daerah pedalaman yang memasok barang komoditi, terutama di Silindung dan Padangsidempuan. Pada zaman Hindia Belanda di sekitar Tapanuli berkembang pula berbagai jenis perkebunan yang laku di pasaran, seperti karet dan kopi.[209] Perkebunan itu diusahakan oleh pemerintah dan penduduk setempat. Perkebunan pemerintah

[206] C. Nooteboom. "Sumatra en de Zeevaart op de Indische Ocean", dalam *Indonesie,* Tahun Ke-4, 1950/1951, p. 127.
[207] Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani "Utusan Raja Rom", Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 66. William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 218-219. E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 44.
[208] J. van der Linden. *Algemeen Administratief Verslag van de Residetie Tapanoeli over het Jaar 1857,* p. 4.
[209] G. Ch. Rapp. *Aansluitend op Memorie Gobee 1914 en Memorie Monteiro 1916 over de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 23 October 1926,* p. 17.

mendatangkan tenaga kerja dari Pulau Nias. Mereka adalah para budak yang diperjualbelikan di Tapanuli.[210]

Bandar Sibolga disebut juga dengan "Tapian Nauli" (tepian yang indah) karena memiliki pemandangan alam yang indah di sepanjang pantainya dan secara geografis letaknya aman di bibir Teluk Tapian Nauli, Keresidenan Tapanuli. Teluk Tapian Nauli dikatakan aman karena kapal dapat berlayar dan berlabuh di kawasan itu tanpa halangan dari ombak Samudra Hindia yang terlkenal ganas dan bergelombang tinggi.[211] Sedangkan istilah Tapanuli lebih mengaju kepada *Tanah Batak*. Kawasan Sibolga atau Tapian Nauli hanyalah suatu dataran rendah yang terdiri dari rawa-rawa. Wilayah bandar terdiri dari dataran rawa dan dataran pulau-pulau yang bertaburan di kawasan Teluk Tapian Nauli, diantaranya Pulau Panjang, Pulau Palak, Pulau Unggas, Pulau Bakal, Pulau Poti, Pulau Silabu-labu Namenek, Pulau Silabu-labu Nagodang, Pulau Talai, Pulau Lipat Kain, Pulau Poncan Gadang, Pulau Poncan Ketek, Pulau Sarudik, Pulau Tungkus Nasi, Pulau Mursala, Pulau Sitanan Barat, Pulau Kalimantung Kecil, Pulau Kalimantung Gadang, pulau-pulau kecil kecil Balla, Pulau Panjang, dan lain-lain.[212] Pulau-pulau itu melindungi Sibolga dari hantaman ombak Samudera Hindia yang terkenal ganas dan bergelombang tinggi. Seluruh daratan pulau-pulau ini sekarang termasuk dalam wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga, Propinsi Sumatera Utara.[213] Dengan demikian ada empat nama untuk kawasan pesisir Tapian Nauli, yakni Sibolga, Tapian Nauli, Teluk Tapian Nauli, dan Tapanuli. Sibolga yang dimaksud adalah sebuah kota bandar yang terletak di pesisir teluk Tapian Nauli. Sedangkan Teluk Tapian Nauli adalah perairan teluk yang terletak di pesisir barat Tapanuli, yang terdiri pulau-pulau di sekitarnya. Istilah Tapanuli sendiri merupakan suatu kawasan yang lebih mengacu kepaada gabungan antara kawasan pesisir dan pedalaman Tapanuli

[210] Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia II*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996, hal. 23.
[211] E.E.W.G Schroder. *Op. Cit.* p. 44.
[212] E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 48.
[213] H.L. Osthoff. *Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatera, Tusschen Padang en Tapanoely, Behoorende Bij de Opgenomen op Last van het Nederlandsch Oost Indische Bestuur in de Jaren 1834- tot 1838.* Batavia: Landsdrukkerij, 1840, p. 45.

(Tanah Batak). Pemerintah Hindia Belanda membentuk Keresidenan Tapanuli untuk seluruh Tanah Batak pada tahun 1842. Kresidenan itu terdiri dari beberapa *Afdeeling, Onderafdeeling, District, dan Kuria*.[214]

Kota Sibolga dibangun diatas rawa dan tumbuhan bakau dengan segala fungsinya untuk menampung kegiatan pemerintah dan bandar. Kondisi itulah yang menyebabkan kota bandar Sibolga terkenal sebagai sarang nyamuk malaria, sehingga kota itu dijuluki sebagai "kota malaria". Penyakit malaria sangat menghantui penduduk bandar dan para pejabat pemerintahan Hindia Belanda di Sibolga. Permasalahan penyakit ini berlangsung lama di Sibolga, bahkan sampai pertengahan abad ke-20. Ketika itu banyak para pedagang yang mengurungkan niatnya untuk berdagang ke Sibolga karena kuatir akan kena penyakit malaria.[215]

Dalam mengatasi kendala penyakit malaria, maka pemerintah Hindia Belanda berusaha mengeringkan genangan air yang menjadi sarang nyamuk malaria. Seorang pejabat Belanda yang bernama Schuffner, membuat rancang bangun kota Sibolga, yang sesuai teknik pengeringan rawa dan pemberantasan sarang nyamuk malaria. Bentuk kota yang memanjang dari utara ke selatan dibelah oleh jalan-jalan, baik secara melintang maupun membujur. Jalan dibangun membujur dari pantai ke arah timur, seperti dari Simare-mare ke arah timur hingga sampai di perbatasan kota dekat tebing bukit (sekarang Jl. Diponegoro). Jalan-jalan yang melintang dari utara ke selatan dibangun sejajar dengan garis pantai dan memotong jalan-jalan yang membujur dari pantai ke timur. Hasil perpotongan jalan-jalan tersebut membentuk tanah-tanah petak untuk tempat pemukiman penduduk. Setiap jalan memiliki parit di samping kiri dan kanannya, sehingga air hujan dengan mudah dialirkan ke laut. Ada tiga parit yang berfungsi untuk menampung air hujan.Ketiga parit itu masih berfungsi sampai sekarang, tetapi nama daerahnya mengalami perubahan, seperti Jl. Dr. F.L. Tobing, Jl. Bank Rakyat, dan Jl. Imam

[214] Sartono Kartodirdjo, ed. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848.* Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No.5. Jakarta: ANRI, 1973, hal. 86-87.
[215]*Koloniaal Verslag van 1918.* "C. Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundingen en Algemeen Aard". Zitiing 1918-1919. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 14.

Bonjol. [216] Dengan demikian di setiap depan rumah penduduk kota Sibolga terdapat parit untuk penyaluran air, baik yang berukuran sedang maupun berukuran besar. Parit Simare-mare yang berukuran lebih besar berfungsi untuk menyalurkan air pegunungan yang melewati kota Sibolga mengalir ke laut melalui sungai Aek Doras. Pegawai pemerintah Hindia Belanda (gemeente) mengontrol parit itu sekali dalam seminggu, supaya air tetap lancar mengalir ke laut. Untuk membersihkan parit, maka dialirkan air bersih dengan arus yang lebih besar sehingga parit menjadi bersih dan jernih. Jumlah pekerja untuk dinas kebersihan kota ketika itu mencapai 87.015 orang.[217]

Langkah pertama yang diusahakan pemerintah Hindia Belanda di bandar Sibolga setelah membenahi tata kota adalah memerangi peranan orang Aceh di setiap bandar sekitarnya, yang tidak lagi berhubungan dengan Raja Aceh sendiri. Kemudian baru merebut bandar-bandar yang masih mempunyai ikatan politik-ekonomis dengan Kerajaan Aceh. Sebaliknya orang Aceh melihat gebrakan Belanda tersebut dapat menghancurkannya di kawasan pantai barat. Itulah sebabnya kelompok orang Aceh sering mengirimkan pasukannya ke pantai barat Tapanuli untuk mengusir Belanda. Pertikaian yang berlarut antara orang Aceh dan Belanda di pantai barat merugikan penduduk lokal, seperti penghancuran perkebunan lada di Tiku dan Pariaman. Para pedagang emas tidak lagi membawa emas ke pantai barat, tetapi menjualnya ke pantai Timur untuk diteruskan ke Semenanjung Malaya dan Pulau Penang sebagai bandar dagang Inggris.[218]

Pemerintah Hindia Belanda berusaha untuk mengambil hati penduduk Tapian Nauli, baik melalui pendekatan politik maupun pendekatan keagamaan. Neubronner van der Tuuk melakukan penerjemahan Alkitab ke dalam bahasa dan aksara Batak pada tahun

---

[216] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 68.

[217] *Indische Verslag 1936.* "Aanteekeningen voor den Heer Chef Tapanoeli". Lihat juga *Statistiek Tahoenan Indonesia (Indosche Verslag).* "Heerendiensten in de Rechtstreeks Bestuurde Gebieden der Buitengewesten". *Statute Labour in the Directly Governed Territories of the Outer Provinces (1940).*

[218] Kathirithamby-Wells, ed. *Op. Cit.* P. 215.

1852. Akhirnya Neubronner van der Tuuk berhasil merebut kepercayaan penduduk Tapanuli.[219] Pendekatan agama oleh Belanda sangat banyak dibantu oleh para Zending yang berasal dari Inggris (Burton, N. M. Ward, 1824), Amerika (Munson, Henry Lyman, 1834), dan Jerman (Nommensen, 1863-1864). Sejak tahun 1824 Belanda menggunakan kekuatan laut untuk mengawal seluruh bandar yang berada di pantai barat Pulau Sumatera. Biasanya pemerintah Hindia Belanda ikut campur dengan memihak kepada salah satu kelompok apabila terjadi pertikaian diantara penguasa lokal. Ada kalanya Belanda bekerjasama dengan Raja Negeri dan berhasil merubah politik penguasa setempat sehingga menguntungkan pihak Pemerintah, tetapi merugikan bagi pedagang atau penduduk setempat.Banyak terjadi pelanggaran tentang kerja paksa dan pemungutan pajak di Tapanuli oleh Pemerintah. Kepala Kuria yang diangkat berkwajiban untuk memungut pajak sesuai dengan tuntutan Pemerintah Pusat di Pulau Jawa. Komisi untuk memantau pemungutan pajak dan kerja paksa di luar Jawa dikenal dengan romusha.[220]

Barang komoditi yang dihasilkan daerah pedalaman Tapanuli dibeli oleh pemerintah dari pedagang lokal dengan harga yang rendah melalui penguasa negeri. Kemudian barang itu ditumpuk di Sibolga, dan selanjutnya dikapalkan ke Eropa. Akan tetapi barang dagangan Belanda berupa tekstil dijual dengan harga yang relatif tinggi kepada penduduk. Begitu juga pengangkutan garam Pemerintah ke daerah pedalaman dilakukan oleh penduduk dengan biaya yang sangat rendah, yakni sekitar F. 0,75 per pedati. Sebuah pedati dapat memuat 86 pak garam. Nilai barang yang dibawa oleh pedagang asal Eropa, Cina, dan India ke bandar tersebut melalui

[219] Situmorang, Sitor. *Op. Cit.* Hal. 41.

[220] *Penyelidikan J. H. Liefrink* dan *J. van der Marel* (Inspektur Urusan Agraria dan Kerja Wajib). Lihat *Koloniaal Verslag van 1917. Nederlandsch-Indie.* "Tapanoeli". Zitting 1917-1918. Gedrukt ter Algemeen Landsdrukkerij, 1918, 5. Lihat juga Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi Ph. D.,* Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 36. (Terj. Maurits Simatupang, belum diterbitkan)

kapal dagang selama tahun 1846-1870 adalah sekitar F. 30 574 896,-(Gulden) dan barang keluar senilai F. 9 787 025,-(Gulden).[221]

Barang yang dibawa ke bandar Sibolga dan dikapalkan ke bandar lain terdiri dari tembikar, candu, buku, alat musik, hiasan, wangi-wangian, gelas, kristal, emas, perak, pakaian, rami, kain, wol, kain lenan, kain katun, makanan, alat keperluan kapal, baja, anggur, minumam keras, sutra, sabun, garam, obat, cerutu, payung, kopi,

gula, Casia Vera, lada, beras, kemenyan, tembakau, makau, gambir, perak, kayu, kulit, gading, kapas, kapur barus, merica, rotan, lilin, buah-buahan, cempedak, bingai, kuda, kuda Batak, pinang, pala, wajan, gula tebu merah, garam, kubis, teri kering, minyak kelapa, minyak kinau, jeruk nipis, cabe, ubi, kentang, jeruk purut, bawang, damar, dan nipah . Nilai keseluruhan barang itu dapat dilihat pada tabel dibawah:

Tabel 1: Nilai Barang Dagangan Dalam Gulden (F) Yang Dikapalkan Masuk dan Keluar Bandar Sibolga Tahun 1846-1923

Tahun	Nilai Barang Masuk (F)	**Nilai Barang Keluar (F)**
1846	110 983,-	**96 909,-**
1847	160 841,-	**130 761,-**
1848	247 547,-	**157 757,-**
1849	168 869,-	**149 081,-**
1850	180 347,-	**92 512,-**
1851	18 311,-	**91 980,-**
1852	187 732,-	**142 938,-**
1853	178 832,-	**158 985,-**
1854	248 132,-	**179737,-**
1855	279 070,-	**203 950,-**
1856	212 804,-	**273 739,-**

[221] "Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust Gedurende het Jaar 1846-1868", *Commerce Statistiek.* Deel I. Batavia: Landsdrukkerij, 1868.

1860	24 838,-	**9 428,-**
1861	18 320,-	**8 037,-**
1862	3 480,-	**12 719,-**
1864	61 998,-	**2 170,-**
1865	65 584,-	**15 898,-**
1866	95 748,-	**180 630,-**
1868	36 870,-	**20 442,-**
1869	95 969,-	**187,-**
1870	63 988,-	**33 305,-**
1906	422 585,-	**28 946,-**
1908	904 928,-	**-**
1909	239 328,-	**22 640,-**
1916	1 221 986,-	**1 575 607,-**
1917	1 562 811,-	**805 808,-**
1918	1 344 724,-	**1 389 689,-**
1923	2 214 871,-	**4 003 170,-**

Sumber diolah dari data:

"Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870". *Overzigt van den Handel en de Scheepvaart in de Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie, Buiten Java en Madoera over de Jaren 1846 tot 1870 Gedrukt te `s Gravenhage bij Gebroeders Giunta D`albani.* Batavia: Landsdrukkerij.

Koloniaal Verslag van 1900, Nederlandsch-Indie II Suriname III Curacao. Geleindende Brief No. 1, 18 September 1900. Zitting 1900-1901-5. Graven`shage.

Koloniaal Verslag van 1907. Nederlandsch-Indie. Bijlage HH. "Overzicht Betreffende de Opbrengst in 1906 van Verschillende Niet-Verpachte Middelen onder Beheer van het Departement van Financien". P.5.

Koloniaal Verslag van 1917. Nederlandsch-Indie. Bijlage NN. "Overzichten over 1916 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Verslag van Bestuur en Staat van Nederlandsch-Indie, Suriname en Curacao 1924. Bijlage AA. "Overzichten over 1923 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen".P.3.

Koloniaal Verslag van 1918. Nederlandsch-Indie. "Overzichten over 1917 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Koloniaal Verslag van 1919. Nederlandsch-Indie. Bijlage EE. "Overzichten over 1918 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.3.

Statistiek van Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerichten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1908. Deel I. Batavia: Landsdrukkerij, 1909, p. 4.

Sebelum bandar Sibolga berkembang menjadi kota perdagangan, di utaranya telah muncul lebih dulu sebuah bandar tua Barus.[222] Barus inilah yang menjadi pintu gerbang Tapanuli yang pertama. Orang Aceh sangat memegang peranan penting di bandar itu. Mereka merupakan pembeli tunggal barang komoditi yang berasal dari daerah pedalaman. Sebaliknya mereka juga berperan sebagai penjual tunggal barang-barang yang dibutuhkan oleh penduduk setempat, seperti tekstil dan barang ukiran.[223] Setelah Barus mengalami kemerosotan dan bandar Sibolga menggantikannya sejak tahun 1842.

[222] M.A.P. Meilink Roelofsz. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague-Netherlands: Martinus Nijhoff, 1962, p. 92.
[223] M.D. Mansoer. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, 76-79.

Kedudukan Sibolga yang strategis dan aman untuk disinggahi mengakibatkan pertumbuhannya semakin cepat disamping Padang yang berkembang sebagai kota militer Belanda dan banyak didiami oleh pedagang Eropa.[224]

Sibolga berkembang menjadi pusat perdagangan barang hasil bumi, hasil laut, bahan tekstil, hasil industri, dan barang komoditi lainya. Menurut Muhammad Saleh, beberapa bahan komoditi yang diperjualbelikan di Sibolga pada abad ke-19 terdiri dari berbagai jenis.[225] Para pedagang pantai membawa barang komoditi itu dari berbagai bandar, di mana jalur dagang dari pedalaman bertemu di tempat berlabuhnya kapal dan aman untuk melakukan kegiatan dagang.[226]

Sibolga adalah salah satu bandar tempat keluar masuknya barang komoditi utama, dan para pialang pantai mempertahankan kedudukannya sampai pertengahan abad ke-20. Sibolga menjadi lebih penting karena terletak di pertemuan tiga rute, yakni rute pelayaran pantai barat, rute dagang ke daerah pedalaman (Padangsidempuan, Rao), dan rute pedalaman Sindung serta dataran tinggi Toba.[227]

Kurangnya kemampuan untuk melakukan komunikasi pada abad ke-19 mengakibatkan tidak teraturnya hubungan antar pulau dan menyulitkan administrasi pemerintah Hindia Belanda sendiri di Keresidenan Tapanuli. Hanya melalui pelayaran untuk mencapai Sibolga. Pelayaran dapat dikatakan teratur apabila dilaksanakan berdasarkan jadwal yang tetap,[228] sedangkan ketika keberangkatan

[224] Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Mutiara, 1986, hal. 11.
[225] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 92.
[226] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Pada Abad Ke-19", dalam Akira Nagazumi, ed. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang, Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 89.
[227] Departement van Benenland Bestuur. *Algemeen Verslag Tapanoeli over 1917- 23 Maart 1918.* Hoofdstuk C "Tapanoeli". Gedrukt Landsdrukkerij, 1918, p. 1.
[228] Rahardjo Adisasmita. *The role of Shipping in the Context of Archipelagic Concept.* Ujungpandang: University of Hasanuddin, 1978, p. 17.

dan kedatangan kapal tidak dapat diketahui dengan pasti karena pelayaran tergantung pada angin Muson dan cuaca lainnya.[229]

B. Bandar Kotabaringin dan Peningkatan Fasilitasnya

Pemerintah Hindia Belanda mengangkat Abdul Somad sebagai pimpinan bandar sekaligus pasar Kotabaringin dengan gelar *Datu Pasar*. Keharuman bandar tersebut banyak menarik orang Batak lainnya untuk datang ke Sibolga, diantaranya Batak Mandailing, Angkola, dan sebagainya, yang bermarga Simatupang, Penggabean, Hutabarat, Pohan, Batubara, Nadeak, Pasaribu, dan Tambunan.[230]

Pada zaman pemerintahan Hindia Belanda bandar Sibolga telah ditata dan direncanakan dengan baik. Tahap pertama dimulai dengan pemindahan pusat perdagangan dan pelayaran dari Pulau Poncan Ketek ke daratan yang luas di Sibolga. Kawasan itu ditata dengan sebaik-baiknya melalui sistem drainase yang rapi sehingga lahan tersebut menjadi kering. Tanah yang agak kerendahan ditimbun dengan tanah lain agar permukaannya menjadi datar.[231] Pada tahun 1842 di sekitar Kotabaringin dibangun bandar yang cukup luas dengan fasilitas untuk pelayaran. Ketika itu Sibolga memiliki tipe bandar pantai dan tempat pengumpulan barang, yang disebut juga tipe *Collecting Centres,* bandar tempat menumpuknya berbagai barang komoditi yang datang dari bandar lain untuk dikomsumsi sendiri dan didistribusikan ke daerah pedalaman.[232]

Bandar Kotaberingin diperbaiki lagi oleh pemerintah Belanda dengan membangun dermaga beton, dermaga kayu, dan beberapa gudang permanen serta semi permanen. Pada tahun 1915 Pemerintah membangun dermaga lagi dengan biaya F.1722,- untuk

[229] J.C. van Leur. *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History.* The Netherlands: Foris Publications Hollad, 1983, p. 65.
[230] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 180.
[231] Mc. Surapti. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga.* Jakarta: Depdikbud, 1994/1995, hal. 15.
[232] Leong Sau Heng. "Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. – A.D. 1400", dalam Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *Loc. Cit.* P. 17.

melayani kapal yang datang dan berangkat.[233] Gudang permanen dan semi permanen berfungsi sebagai tempat pengumpulan produksi komoditi di wilayah Keresidenan Tapanuli. Kemudian antara pusat kota Sibolga dan bandar Kotaberingin dibangun jalan aspal sepanjang 37 meter dan lebar 6 meter. Sebuah gedung tertutup dibangun di pelabuhan tersebut dengan ukuran 2000 meter persegi dengan konstruksi lantai beton, dinding batu bata, dan beratap seng BWG 28. Lantai gudang tersebut mempunyai daya pikul 2 ton per meter persegi.[234]

Pemerintah Hindia Belanda terus berusaha untuk membenahi bandar Sibolga. Untuk menanggulangi kendala genangan air, pemerintah menambah lagi pembuatan drainasi untuk pembuangan air ke laut agar daratan benar-benar kering. Kemudian membangun sarana dan prasarana untuk sebuah kota pelabuhan dan pusat administrasi.[235] Tenaga kerja yang digunakan oleh pemerintah dalam membangun kota Sibolga adalah dengan memanfaatkan tenaga penduduk lokal yang sedang menjalani hukuman. Mereka bekerja dalam kondisi terikat dengan rantai. Hal ini persis dengan zaman perbudakan yang merantai orang untuk bekerja secara paksa pada tuannya.[236] Alasan Pemerintah Hindia Belanda untuk merantai mereka adalah karena para buruh tersebut menentang pemerintah kolonial Belanda. Menurut tradisi penduduk, diantara mereka ada yang berprofesi sebagai penjahat kelas berat pada masa itu. Setelah bekerja mereka dipenjarakan kembali ke Pulau Poncan. Sebagian besar dari para hukuman adalah putera dari Teluk Tapian Nauli sendiri, dan sebagian lagi adalah tahanan yang berasal dari daerah lainnya di Pulau Sumatera.[237]

---

[233] *Koloniaal Verslag van 1915. Nederlandsch-Indie.* "Sumatra`s Westkust". Zitting 1915-1916. Gedrukt ter Algemeen Landsdrukkerij, 1916, p. 143-146.

[234] P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip.* Sibolga: Adpel, hal. 3.

[235] Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* SEAP, 120 Uris Hall. Ithaca-New York: 1990, p. 45. Lihat juga Sartono Kartodirdjo, dkk. *Op. Cit.* Hal. 86, dan *Besluit 7 December 1842 No. 1.*

[236] Pekerja di Tambang Batu Bara Ombilin adalah salah satu contoh tenaga kerja yang dirantai. Lihat J. van Beckhoven. *Een van Padang Naar de Ombilien Kolenvelden.* Den Haag: Martinus Nijhoff, 1906, p. 67.

[237] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 198.

Bangunan pisik yang pertama dibangun dalam perencanaan kota Sibolga adalah sebagai berikut: Kantor Pos, kantor polisi, rumah sakit, penjara, fasilitas bandar, sarana pemerintah, perumahan, pertokoan, dan sebagainya. Perkampungan penduduk asli termasuk dalam planologi kota meliputi Sibolga Julu, Aek Habil, Pasar Belakang, dan Kotaberingin. Berhubung karena pusat Keresidenan Tapanuli pindah dari Natal ke Sibolga, maka seluruh kegiatan Residen Tapanuli berada di Sibolga. Pulau Poncan Ketek tidak lagi memegang peranan sejak kepindahan tersebut kecuali hanya sebagai tempat tahanan para narapidana. Pemerintah sipil dan meliter berkantor di Sibolga.[238] Kotabaringin berkembang dengan cepat kembali menjadi pusat perdagangan setelah pindah dari Poncan Ketek. Bandar tersebut semakin ramai dikunjungi oleh kapal dan perahu dari sepanjang pantai barat Pulau Sumatera.[239] Kendali pemerintah bandar tidak lagi dipegang oleh Datuk Bandar, tetapi diambil alih pemerintah Hindia Belanda.[240]

Pemerintah terus mengatur dan menata kota dengan lebih baik. Wilayah kota dibagi menurut kelompok penghuninya, misalnya orang Eropa tinggal di daerah "elit" pada masa itu Simare-mare yang lengkap dengan fasilitasnya. Orang Belanda khususnya tinggal di daerah tersebut, yang memiliki rumah besar dan pekarangan luas. Orang Cina tinggal di kampung Cina, di daerah pusat perniagaan dan sekitarnya. Perkampungan penduduk asli Sibolga sendiri akhirnya semakin terdesak ke pinggiran kota dengan kondisi yang tidak teratur. Dalam strata sosial pemerintah Hindia Belanda di Sibolga penduduk asli termasuk golongan kelas tiga setelah orang Eropa dan Cina.[241]

---

[238] Pada tahun 1918 pegawai militer yang berada di Sibolga berjumlah 237 orang. Lihat *Koloniaal Verslag van 1918. Nederlandsch-Indie.* Zitting 1918-1919.Bijlage B, p. 6-7.

[239] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 77.

[240] Beberapa Kepala Kuria diangkat oleh Pemerintah sebagai pegawai sub distrik dan diberi gaji termasuk Kepala Bandar. Lihat Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 49.

[241] Tengku Luckman Sinar. "Sibolga dan Pantai Barat Sumatera Dalam Lintasan Sejarah", *Makalah,* Kelompok Studi Ilmu Publisistik FISIPOL UISU, tidak diterbitkan. Medan: 1980, hal. 1-6.

Perkembangan Sibolga menjadi kota yang bersifat internasional[242] pada akhir abad ke-19 mempengaruhi kota Padangsidempuan di daerah belakang, yang menjadi sepi karena para pedagang pindah ke Sibolga. Kejadian tersebut menimbulkan pepatah orang Tapanuli sebagai berikut: "Sejak Sibolga menjadi kota, Padangsidempuan tidak ramai lagi". Padangsidempuan yang terletak di pedalaman Tapanuli ditinggalkan oeh para pedagang, karena mereka beralih ke Sibolga untuk mendapatkan laba yang lebih baik dari pada tetap berdagang di sana mencari jalan keluar sendiri menuju pantai ke Airbangis atau Natal.[243]

Pada masa keemasan Sibolga, abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20, bandar tersebut tetap ramai dan menjadi pusat perdagangan yang terkemuka. Semua pedagang pesisir berkumpul di sini untuk berdagang dengan pedagang lainnya. Mereka datang dengan perahu layar atau kapal yang digerakan oleh angin. Para pedagang asing pun mengunjungi ke bandar tersebut, seperti pedagang Perancis, Inggris, Belanda, Gujarat, India, Arab, dan Amerika karena berbagai rempah dan komoditi tersedia di sini. Pada tahun 1690 kapal datang Inggris telah datang pula di pantai barat Sumatera. Lihat Christine Dobbin. *Op. Cit. Hal.* 107*.* Kemudian mereka menduduki Pulau Poncan Ketek pada tahun 1772 sebagai perluasan posnya yang berada di Bengkulu. Akan tetapi secara resmi pedagang Inggris berhubungan dengan Kerajaan Aceh atau pantai barat baru terjadi pada tahun 1819.[244] Pada tahun 1768 Belanda memperhatikan di pantai barat Pulau Sumatera bahwa Inggris telah berhubungan baik dengan raja-raja Tapian Nauli.[245] Orang Amerika telah berdagang di pantai barat Pulau sumatera sejak tahun 1790, terutama di Padang, Tapaktuan, Samadua, Teluk Pauh, Meuke, dan

[242] Tommy H. Purwaka. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia.* Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum, dan Pembangunan & Bumi Aksara, 1993, hal. 268.
[243] *Statistiek van de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch Indie over het Jaar 1879.* Batavia: Landsdrukkerij, 1880, p. 109.
[244] Lihat H.M. Nur El Ibrahimy. *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh.* Jakarta: Gramedia Widiasarana, 1993, hal. 12.
[245] M.D. Mansoer, dkk. *Op. Cit.* Hal. 91. H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 47. Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Hal. 95; E. Francis. *Op. Cit.* P. 16.

lain-lain.[246] Pada hal pada tahun 1665 V.O.C. telah membuat perjanjian dengan raja-raja negeri di kawasan pantai barat Sumatera. Kedudukan Sibolga semakin mantap sebagai kota dagang setelah perubahan status kota menjadi ibukota Keresidenan Tapanuli.[247] Pedagang Perancis telah datang di pantai barat Pulau Sumatera pada 18 Mei 1601 bersama kapal *Cobin,* yang berangkat dari Saint-Malo.[248] Pada tahun 1793 kapal dagang Perancis yang lain mendarat di Natal dibawah pimpinan Le Mesme dan Le Gerde. Kotabaringin dan Sambas merupakan pusat kegiatan bandar Sibolga untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dagangan bagi kapal yang datang dan akan berangkat. Kantor dagang kebanyakan berada di sekitar bandar, terutama perusahaan pelayaran, pegudangan, restoran, hiburan, dan sebagainya. Semua kegiatan yang berhubungan dengan tenaga kerja berpusat di sekitar bandar karena bongkar muat barang memerlukan tenaga buruh. Barang impor di Sibolga banyak barasal dari Singapura, terutama barang kelontong, tekstil, dan hasil industri lainnya. Sebaliknya barang yang berasal dari Tapanuli seperti gambir dipasarkan ke Penang.[249]

Barang ekspor dari Sibolga adalah berupa hasil dari perkebunan karet, kayu manis, kopi, lada, kapur barus, kemenyan, dan damar.[250] Ketika itu para pedagang tidak pernah kuatir akan hasil buminya tidak terjual, sebab jika telah sampai di bandar Sibolga barang itu segera dibeli oleh pedagang lainnya.[251] Sebelum awal abad ke-20 banyak penduduk dari luar daerah datang ke Sibolga untuk berdagang.

---

[246] Chhristine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatera Tengah 1784-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 117. H.M. Nur El Ibrahimy. *Op. Cit.* Hal. 22.

[247] "Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust Gedurende het Jaar 1868", dalam *Commercieel Statistiek.* Deel II.Batavia: Landsdrukkerij, p. 1. Lihat juga Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Loc. Cit.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 77.

[248] Lihat H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 39. Denys Lombard. *Kerajaan Aceh, Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 162. Terjemahan Winarsih Arifin.

[249] Christine Dobbin. *Op. Cit* Hal. 62.

[250] E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* Hal. 239.

[251] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 91-116. Lihat Syahnan. "Menggugat Ketertinggalan Pantai Barat Sumatera Utara", dalam *Harian Kompas,* Jumat, 15 Agustus 1997, hal. 22.

Ketika itu lapangan kerja belum begitu banyak di luar perdagangan dan nelayan. Mereka pada umumnya berasal dari Minangkabau, Aceh, pedalaman Tanah Batak, Nias, Cina, Airbangis, Natal, Singkil, Pulau Telo, dan lain-lain.[252] Bandar Sibolga semakin semarak bagi warga ketika mereka mendengar pluit kapal yang baru datang dan yang akan berangkat karena kota tersebut relatif kecil di kaki Bukit Barisan sehingga warga kota dapat mendengar kejadian yang ada di bandar, karena bandar dan kota menyatu dalam satu kawasan yang sempit. Jenis kapal yang banyak keluar masuk pelabuhan tersebut adalah tipe kapal api, kapal layar, kapal motor, pencalang, dan perahu rakyat yang memiliki layar serta digerakan oleh angin.[253]

Ketika pertama kali bandar Kotabaringin dibangun pada tahun 1842, status bandar atau kota Sibolga berkembang dari *Onderafdeeling* (Kecamatan) menjadi *Afdeeling* (Kabupaten) yang dipimpin oleh seorang *Controleur* (Kontrolir) dengan menetapkan kota Sibolga sebagai ibukota *Afdeeling*, yang berada dalam Keresidenan Tapanuli. Pada pertengahan abad ke-19 *Afdeeling Sibolga* dikenal sebagai *Sibolga OnOmne Landen*. Pemerintah Hindia Belanda membangun fasilitas tambahan dermaga beton seluas 331,80 meter persegi, dermaga kayu seluas 184 meter persegi, dan beberapa gudang permanen serta semi permanen. Gudang tersebut berfungsi sebagai tempat pengumpulan produksi komoditi Keresidenan Tapanuli. Selanjutnya barang komoditi tersebut dikapalkan melalui kapal milik perusahaan K. P. M. Belanda, kapal asing lainnya, dan kapal lokal. Setelah tahun 1950 antara pusat kota Sibolga dan pelabuhan Kotabaringin dibangun jalan aspal sepanjang 37 meter dengan lebar 6 meter. Sebuah gudang tertutup dibangun di pelabuhan itu dengan ukuran 2.000 meter persegi konstruksi lantai beton, dinding batu bata, dan atap seng BWG 28. Lantai gudang itu berdaya pikul 2 ton per meter persegi. Lapangan penumpukan, bekas gudang terbuka yang berukuran 74 x 19 meter persegi dan 25x 18 meter persegi dengan konstruksi beton. Dermaga beton pelabuhan Kotabaringin dibangun pada tahun 1967 seluas 331,80 meter persegi,

[252] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Pada Abad Ke-19", dalam Akira Nagazumi, ed. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang, Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 91.
[253] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 57.

dengan tiang pancang tulang dan lantai beton bertulang. Akan tetapi sebagian besar dari bangunan lama yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda itu tidak berfungsi lagi. Jejak pelabuhan Kotabaringin yang masih tertinggal adalah bekas dermaga dan pergudangan pelabuhan. Pelayaran untuk trayek wilayah II bertolak dari Muara Padang-Airbangis-Sibolga dan sekitarnya-Singkel-Sinabang-Tapaktuan-Susoh-Meulaboh-Banda Aceh pulang pergi.

Pada tahun 1998 pemerintah Indonesia mengadakan Nasionalisasi terhadap kapal yang berlayar di Teluk Tapian Nauli. Trayek pelayaran yang masih dipegang oleh K.P.M. diganti dengan Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni). Pada masa peralihan inilah permulaan dari menurunnya kegiatan di pelabuhan Sibolga. Walaupun pelayaran pantai barat Pulau Sumatera mempunyai alam yang keras dan selalu terjadi abrasi pantai karena empasan ombak dan gelombang tinggi, namun kondisi perairan di Teluk Tapian Nauli relatif tenang. Hal ini disebabkan oleh kondisi alam yang terletak dalam perairan teluk yang ditaburi oleh pulau-pulau kecil sebagai pembenteng ombak Samudera Hindia. Bahkan di sekitar muara sungai Batang Sibogah terjadi pengendapan lumpur sehingga pelabuhan Kotabaringin menjadi dangkal. Pelabuhan itu tidak lagi memenuhi syarat untuk bersandar bagi kapal yang masuk dan yang akan berangkat. Lokasi pelabuhan segera dipindahkan ke tempat yang lebih aman dan luas, yakni di negeri Aek Habil, Sibolga bagian tenggara. Pelabuhan yang dibangun pada tahun 1977 itu dikenal sebagai *Pelabuhan Raskyat Sambas.*

Semakin ramainya bandar Kotabaringin dikunjungi oleh kapal asing dan lokal menjelang akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 mengakibatkan tidak cukupnya fasilitas bandar, sebab para pedagang lokal bertemu dengan para pedagang asing di bandar ini. Untuk melengkapi fasilitas yang dibutuhkan sesuai dengan perkembangan zaman maka kegiatan bandar tidak mungkin lagi dilakukan di bandar Kotabaringin. Letak geografisnya pun yang kurang memenuhi syarat untuk sebuah bandar yang besar, seperti lokasi yang dirasakan semakin sempit dan dikelilingi oleh pantai yang terjal. Untuk lebih memperlancar pelayaran ke Sibolga, maka bandar dipindahkan ke tempat yang agak luas ke lokasi Sambas di Teluk Aek Habil. Pengapalan komoditi ekspor berjalan lebih lancar dan kapal berlabuh

agak bebas.[254] Pemindahan ini dapat menanggulangi kendala bandar, yakni di sekitar Sambas di Teluk Aek Habil.

Pelabuhan Sambas telah beroprasi sejak tahun 1977, mulai tahun itu komoditi ekspor berjalan lancar dan kapal berlabuh agak bebas. Berfungsinya pelabuhan Sibolga itu, maka di pantai barat Pulau Sumatera terdapat tiga pelabuhan besar yakni Sibolga, Padang, dan Bemngkulu. Dermaga pelabuhan Sambas terletak di bagian yang agak ketinggian karena lokasi pelabuhan juga berada di pantai yang terjal. Pelabuhan ini dibangun dengan luas 68.358 meter persegi dan perairan seluas 3.693.750 meter persegi, yang terbentang dari Teluk Aek Habil sampai ke pelabuhan lama Kotabaringin. Disamping itu pelabuhan juga memiliki kolam dengan luas perairannya 660 meter persegi. Antara pusat kota dan pelabuhan Rakyat Sambas dihubungkan oleh jalan sepanjang 455,3 meter dengan lebar 10 meter, dan konstruksi aspal. Jalan juga dibangun di area pelabuhan Aek Habil sepanjang 539 meter, lebar 7 meter, dan konstruksi aspal. Jalan masuk menuju pelabuhan Rakyat Sambas dibangun sepanjang 51,25 meter, lebar 5 meter, dan konstruksi aspal. Dermaga pelabuhan rakyat Sambas dibangun pada tahun 1977 dengan kontruksi beton, yang berukuran 400 meter persegi. Konstruksinya dibangun dengan pondasi tiang pancang besi dan lantai kayu. Pelabuhan Teluk Aek Habil juga dilengkapi dengan gudang tertutup yang berukuran 45 x 20 meter, dengan konstruksi lantai beton, dinding batu bata, dan atap seng BWG 28. Lapangan penumpukan dibangun seluas 6675 meter persegi di atas tanah kosong di sekitar Aek Habil. Kemudian pada tahun 1982 juga dibangun lapangan penumpukan di pelabuhan Rakyat Sambas seluas 1.333 meter persegi dengan konstruksi aspal. Pada tahun 1985 dibangun terminal penumpang pelabuhan laut seluas 128 meter persegi dengan konstruksi tambahan tembok semi permanen, yang berkapasitas 200 penumpang. Sepuluh tahun kemudian dibangun pula terminal tambahan yang permanen seluas 176 meter persegi dengan kapasitas 250 orang. Untuk keseluruhan, pelabuhan dilengkapi dengan alat bongkar muat, jenis Forklift keluaran Jepang merk Komatsu. Selama tahun 1977-1985 ada sebelas alat bongkar muat keluaran pabrik

[254] P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip.* Sibolga: Adpel, hal.2.

Jepang yang bermerk Komatsu di pelabuhan Sibolga. Fasilitas sosial dan fasilitas umum pelabuhan lainnya adalah air dan listrik. Untuk memperoleh kelancaran air, maka pada tahun 1977 dipasang pipa besi instalasi air berdiameter 6 inchi sepanjang 327, 30 meter di dermaga Teluk Aek Habil. Kemudian dipasang lagi pipa besi instalasi air berdiameter 4 inchi sepanjang 103 meter. Pada tahun 1986 dilakukan penambahan instalasi air berupa pipa besi sepanjang 880 meter yang berdiameter 3 inchi di ujung jalan Horas sampai ke bak reservoar Sibolga. Instalasi air tambahan berupa pipa besi dipasang pada tahun 1984, yang berdiameter 3 inchi sepanjang 54,5 meter. Pada tahun 1990 dilanjutkan dengan pemasangan pipa besi instalasi air sepanjang 63 meter dan pipa berdiameter 2,5 inchi sepanjang 78,75 meter. Bak reservoar telah dibangun sejak tahun 1979 di pelabuhan Teluk Aek Habil, yang berkapasitas 100 meter kubik dengan ukuran 10 x 4 x 2,5 meter, sebagai sumber air "Perusahaan Air Minum (PDAM) Tirta Nauli Sibolga. Bak reservoar yang kedua dibangun pada tahun 1984 dengan kapasitas 5000 meter kubik, yang bervolume 6,24 x 3,24 x 2,5 meter. Bak ini dibangun konsruksi beton bertulang di pelabuhan Rakyat Sambas. Instalasi listrik pelabuhan Teluk Aek Habil mempunyai kapasitas sebesar 13200 VA. Selain itu ada pula instalasi listrik yang berkapasitas 6600 VA untuk kantor pelabuhan Sibolga. Instalasi pelabuhan Rakyat Sambas berkapasitas 450 VA untuk pos operasional. Sedangkan instalasi listrik pelabuhan lama Kotabaringin sebesar 3100 VA digunakan untuk gedung terbuka, gedung tertutup, dan lapangan.

Teluk Aek Habil terletak di pinggiran kota Sibolga.Pelabuhan ini melakukan kegiatan sampai sekarang, yang berada di sepanjang Jl. Majapahit-Pandan. [255] Bandar baru tersebut terdiri dari dua bagian, yakni bandar "Rakyat Sambas" dan bandar "Aek Habil". Kedua bandar itu mempunyai perairan yang relatif lebih tenang, disamping berada di dalam kawasan Teluk Tapian Nauli, juga dilindungi oeh Pulau Sarudik. Dalam peranannya sebagai pintu gerbang pantai barat Sumatera Utara, bandar Sibolga ini dapat tumbuh melalui

[255] H.A. Hamid Panggabean, dkk.. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 67. Mc. Surapti. *Op. Cit.* Hal. 11-32 dan 58-83.

transportasi laut. Jumlah para penumpang dan barang dapat ditingkatkan untuk mengantisipasi perkembangan ekonomi kota itu.

Untuk mendorong peningkatan ekonomi Pulau Nias dan Sibolga, maka Pemerintah Daerah melakukan beberapa kebijaksanaan, yakni menjadikan Sibolga sebagai pusat pertumbuhan ekonomi dengan memperluas wilayah pengaruh Sibolga ke sebagian daerah Tapanuli Selatan dan membuka akses ke Sidikalang. Pemerintah berusaha menjadikan wilayah Tapanuli Selatan, Tapanuli Utara, dan Tapanuli Tengah sebagai penghasil komoditi hutan dan perkebunan seperti masa lalu, yang mendukung Sibolga sebagai pusat industri kehutanan (perkayuan). Akan tetapi karena semakin lancarnya perhubungan darat maka barang itu tidak diangkut melalui bandar Sibolga, melainkan melalui Belawan dan Teluk Bayur. Namun dalam perkembangannya, pada tahun 1980 kegiatan bandar sepi kembali karena kapal *Trawl* tidak dibolehkan beroperasi di perairan Teluk Tapian Nauli. Sesuai dengan Kepres RI No.39 Tahun 1980 tentang penghapusan jaringan Trawl dijelaskan bahwa adanya larangan untuk kapal perikanan yang menggunakan jaring Trawl yang berdomisili dan beroperasi di sekitar Pulau Sumatera selambat-lambatnya tanggal 1 Januari 1981.

Sebelum berfungsi bandar Rakyat Sambas kapal layar dan kapal api tetap berlabuh di bandar lama Kotabaringin. Kapal dapat langsung merapat ke dermaga karena kedalaman perairan Teluk Tapian Nauli cukup untuk dimasuki kapal besar. Teluk tersebut penting artinya sebagai jalur transportasi yang menghubungkan bandar Sibolga dan kota pantai lainnya di sebelah barat Pulau Sumatera. Kondisi inilah yang menyebabkan ramainya kota Sibolga dikunjungi oleh para pedagang lokal dan asing. Pasar Kotabaringin adalah pasar tertua di Sibolga. Sebagian besar dari hasil hutan dan pertanian dari daerah pedalaman dipasarkan di sini. Selain itu pasar Kotabaringin juga memasarkan barang komoditi yang berasal dari kota bandar lainnya seperti, seperti dari Padang, Pariaman, Natal, Airbangis, Barus, Meulaboh, Singkel, dan lain-lain. Pesatnya perkembangan yang dialami oleh pasar Kotabaringin menyebabkan para pedagang Cina berusaha unutk mendirikan pusat perdagangan pasar baru. Pada umumnya para pedagang Cina yang kaya mempunyai hubungan baik dengan pemerintah kolonial Belanda.

Bahkan sering mereka diberi modal oleh pemerintah Belanda. Antara pasar Kotabaringin dan pasar Baru tidak terlalu jauh, bahkan akhirnya kedua pasar tersebut menyatu menjadi satu kompleks perbelanjaan di kota Sibolga.[256]

C. Pertumbuhan dan Permasalahan Sibolga

Teluk Tapian Nauli adalah suatu perairan yang indah dan ramai dalam perdagangan, seperti yang dikemukakan oleh H.L. Osthoff: *"De baai Tapanolij is eene der schoonste in de wereld en de haven voozeker eene der beste in Indie"*[257] (Teluk Tapanuli adalah salah satu dari teluk yang indah di dunia dan bandarnya pasti salah satu yang terbaik di Hindia Timur). Penilaian itu tentunya sangat berlebihan, tetapi pada umumnya begitulah kesan orang yang pernah datang ke Sibolga. Kawasan rawa yang di atasnya berdiri sebuah kota sekaligus bandar Sibolga hanya berukuran panjang sekitar 5,6 kilometer. Timbunan tanah rawa yang dijadikan sebagai tempat pemukimam penduduk berada lebih kurang 3 meter di atas permukaan laut.[258]

Pemerintah Hindia Belanda membangun kota Sibolga dengan melengkapinya dengan semua fasilitas yang dibutuhkan oleh masyarakat perkotaan dan perdagangan. Pemerintah menerapkan kerja paksa terhadap penduduk yang sedang menjalani hukuman untuk membangun gedung, jalan, dan perbaikan bandar.Para pekerja asal Bugis itu adalah tahanan politik pemerintah Hindia Belanda. Mereka diperlakukan sebagai lawan yang kalah perang dan harus patuh pada keinginan sepihak dari Belanda. Banyak juga penduduk asal Bugis yang diangkat sebagai serdadu di Bengkulu pada abad ke-18. [259] Sebagian dari mereka terkenal sebagai bekas serdadu yang pintar melawan musuh, sebagian diantaranya terkenal sebagai Serdadu Bugis. Sarana lainnya yang dibangun ketika itu adalah

[256] "Sejarah Kota Sibolga", dalam Ali Usman. *Kotamadya Sibolga Dalam Angka 1984.* Sibolga: Kantor statistik Kotamadya Sibolga, 1985, hal. 4.
[257] H.L. Osthoff. *Op. Cit.* P. 46.
[258] Pemerintah Daerah Sumatera Utara. "Daerah Tingkat II Sibolga", dalam *Sumatera Utara Membangun II.* Medan: Hal.439.
[259] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 184. M. Joustra. *Van Medan Naar Padang en Terug.* Leiden: S.C. van Doesburg, 1915, p. 85. Jane Drakard. *Op. Cit.* P. 8. Abdullah Sidik. *Sejarah Bengkulu 1500 - 1990.* Jakarta: Balai Pustaka, 1996, hal. 41.

membuat saluran air buangan, pipa air minum, kompleks perumahan orang Eropa, rumah ibadah, dan tempat rekreasi. Lokasi bandar Kotabaringin berdekatan dengan kompleks perumahan orang Eropa. Luas pelabuhan baru Kotabaringin adalah sekitar 53,318 meter persegi. Perairannya meliputi Teluk Tapian Nauli seluas 3.693.750 meter persegi.[260] Bandar itu terus berkembang dengan pesat dan bertambah ramai.[261]

Perkembangan bandar Sibolga telah diarahkan Pemerintah untuk meningkatkan peran dan jasa bandar bagi pengangkutan hasil ekspor komoditi yang berasal dari pedalaman. Hubungan perdagangan timbul balik antar pulau dan dengan berbagai pedagang terus ditingkatkan, baik pada akhir abad ke-19 maupun setelah awal abad ke-20, sehingga menempatkan peran bandar Sibolga menjadi semakin penting. Bandar Sibolga juga merupakan bandar alam dan juga sebagai bandar kolektor (pengumpul), yakni tempat pengumpulan barang dari berbagai daerah. Jenis kapal yang berada di bandar ini adalah kapal api, kapal layar, kapal Ferry, kapal Cargo, kapal Tug boat, kapal tanki, kapal Phonton, pencalang, dan perahu nelayan. Pada abad ke-19 bandar ini adalah salah satu dari gerbang Tapanuli di pesisir barat untuk keluar masuk barang dan penumpang. Jenis kapal yang berada di bandar ini adalah kapal api, kapal layar, kapal Ferry, kapal Cargo, kapal Tug boat, kapal tanki, kapal Phonton, pencalang, dan perahu nelayan. Pada abad ke-19 bandar ini adalah salah satu dari gerbang Tapanuli di pesisir barat untuk keluar masuk barang dan penumpang. Bandar semacam ini disebut juga sebagai pelabuhan *Feeder*, yakni "bandar induk untuk mengumpulkan muatan dari bandar di sekitarnya atau sebaliknya mengangkut barang impor yang dibongkar kapal di bandar induk, dan kemudian diangkut oleh kapal kecil atau perahu ke bandar di seputarnya.[262] Bandar Sibolga adalah pintu utama masuknya penumpang kapal dari Pulau Nias yang hendak menuju Medan atau kota lainnya di Pulau

[260] P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip.* Sibolga: Adpel, hal. 3.
[261] *Verslag van het Beheer en den Staat der Nederlandsche Bezittingen en Kolonien in oost en West Indie en ter Kust van Guinea over 1853, Ingediend door den Minister van Kolonien.* Utrecht: Kemink en Zoon, 1858, p. 8.
[262] H.A. Abbas Salim. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan.* Jakarta: Pustaka Jaya, 1995, hal. 21.

Sumatera. Akan tetapi yang jelas, Sibolga adalah tempat pertemuan dan perdagangan yang ramai antara penduduk pedalaman dengan pedagang lokal dan asing. Sejak Sibolga mulai didatangi oleh para pedagang asing dan domestik pada pertengahan abad ke-19 ternyata bandar itu mampu mendukung pengadaan muatan dan penumpang secara baik. Selain itu bandar ini juga mampu menyediakan kebutuhan jasa angkutan laut yang dibutuhkan oleh daerah di sekitarnya dengan jadwal yang baik dan teratur. Selain berfungsi sebagai bandar, Sibolga juga pusat perniagaan di pantai barat Sumatera dan sekaligus sebagai pusat wilayah Pembangunan I Sumatera Utara. Sibolga adalah mata rantai penyambung hidupnya perniagaan di pantai barat Sumatera setelah hilangnya peranan Barus, yang pernah menjadi pusat perdagangan sampai abad ke-18.[263]

Kapal masuk dan keluar di bandar cukup beragam. Berikut ini dapat dilihat jumlah kapal yang keluar masuk bandar Sibolga selama tahun 1941 sampai 1939. Bandar ini didatangi oleh kapal api Eropa, kapal perang, kapal rakyat, dan kapal Pemerintah Sendiri. Kapal Eropa terdiri dari kapal dagang Inggris, Belanda, Jerman, Denmark, Norwegia, Spanyol, dan kapal perusahaan swasta Kon Pak Mij, Nederlandsch Indie Tankst. Mij, Selain itu ada pula kapal pedagang India, Amerika, Singapura, Penang, dan Cina.[264]

Tabel 2: Daftar Kapal Keluar Masuk di Bandar Sibolga 1853-1939

TAHUN	**JENIS KAPAL**	MASUK	**MUATAN *DALAM M3***	KELUAR	MUATAN DALAM M3	TOTAL KAPAL
1853	Kapal layar	3	6380	67	56	
	Kapal api Eropa	13	26645	24	122	
	Pencalang	55	238488	55	89	
	Kapal api	6		36	986	
	Perahu	388		388		
	Total	465	271513	550	1253	1015

[263] Kenneth R. Hall. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia.* Honolulu: University of Hawai Press, 1985, p. 217.

[264] *Statistiek van de Sheepvaart in de Nederlandsch Indie over het Jaar 1918 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, 1919, p. 99.

187	Kapal api	7	612	7	293	
2	Inggris	24	81	24		
	Kapal Aceh	111	4532	109	874	
	Kapal layar	168	2314	168	621	
	Pencalang	137	567	135		
	Perahu					
	Total	447	8106	443	1788	890
187	Kapal					
3	berbendera:	2	748	2	80	
	-Belanda	6	561	6	910	
	-Inggris	6	22	6	31	
	-Aceh	35	341	35		
	kapal layar	203	1246	199	47	
	Pencalang	128		128		
	Perahu					
	Total	380	2918	376	1068	756
187	Kapal api	12	7654	17	853	29
4	Kapal layar	89	876	36	234	
	Pencalang	236	9873	32	765	
	Perahu	95		33		
	Total	432	18403	118	1852	550
187	Kapal					
8	berbendera:	1	99	1	99	
	-Belanda	7	2403	3	1020	
	-Inggris	162	95000	83		
	kapal layar	149		51		
	Pencalang	52		65		
	Perahu					
	Total	371	97499	203	1119	574
187	Kapal Eropa	105	66763	4	7873	
9	Kapal layar	14		12		
	Pencalang	57		66		
	Kapal api	20	40754	5	4133	
	Belanda	10	12087	4	2986	
	Kapal api	7	4497	4	2080	
	Inggris	10	7283	5	2775	
	Kapal layar	3	1802	2	972	
	Belanda			1	300	
	Kapal layar	1	350	1	350	
	Inggris			2	1831	
	Kapal layar	2	1582	2		
	Jerman	2		2		
	Kapal lay.	89		53		
	Norwegia	149		123		
	Kapal					
	lay.Denmark					

	Kap.lay.Amerika Kapal Hindia Beld. Perahu					
	Total	469	135118	292	23300	761
1881	Kapal layar Pencalang Kapal api Perahu Pelayaran pantai Pemerintah	11 42 67 180 78 17	5977 61654 2341 156 5672 345	23 82 55 154 11 13	6782 5463 456 893 34 27	
	Total	395	76145	336	13655	731
1882	Kapal api Spanyol Kapal api Kapal layar Pencalang Pemerintah	1 123 142 79 5	432 4567 349 456 676	1 109 130 87 5	78 4961 635 76 542	
	Total	350	6480	332	6292	682
1883	Kapal api Eropa Kapal layar Eropa Kapal layar: -Spanyol -Engelsche-Indie -Pulau Penang Pencalang Perahu Pemerintah	52 71 58 173 8	270428	 1 1 1	 843 843 3874	
	Total	362	270428	361	5560	723
1884	Kapal api Eropa Kapal Engel.Indie Kapal layar Pelayaran pantai Pencalang Perahu Pemerintah	78 1 54 29 67 66 3	232861 624 899 567 432	52 1 57 35 80 57 2		
	Total	295	235383	284		579
1885	Kapal layar Kapal api Eropa Kapal api	29 5 1	1753 665	21	139	

	Jerman			1	1124	
	Kap.api			1	1124	
	Eng.India	120		127		
	Kap.lay.Jerman	117		119		
	Pencalang	9		9		
	Perahu					
	Pemerintah					
	Total	281	2418	278	2387	559
1886	Kapal api	67	253101	72	296062	
	Kapal Eropa	3	2804	3	2804	
	Pencalang	15	1687	31	3412	
	Kapal layar	32	142			
	Pelayaran	2	1789			
	pantai	3	2804	3	2804	
	Kaplay.Engel.In	24	118	32	142	
	die	213		184		
	Pelayaran	3		3		
	pantai					
	Perahu					
	Pemerintah					
	Total	359	262445	328	305224	687
1887	Kapal api Eropa	54	183219	27	300	
	Kapal layar	39	1507	27	300	
	Pencalang	534	236878			
	Hindia Belanda	10				
	Total	637	421604	54	600	691
1888	Kapal api	3	2741	1	778	
	Kapal Eropa	13				
	Kapal layar	11				
	Kapal Eng.Indie	3	2741	1	778	
	Pencalang	179		85		
	Perahu	109		127		
	Total	318	5482	214	1556	532
1889	Kapal api Eropa	11	251904	15		
	Kapal layar	2		19		
	Pencalang	51		38		
	Perahu	223		87		
	Pemerintah	9		9		
	Total	296	251904	168		464
1890	Kapal api Eropa	1	3859	12	25403	
	Kapal api	41	215897	36	203443	
	Belanda	5	22107	2	3798	
	Kapal	1	1897	2	3790	
	lay.inggris	1	1809			
	Kap.lay.Norweg	1	3859	4	11261	
	ia	13	27730			

	Kapal	11		2	1901	
	lay.Amerika	2				
	Kapal lay.Jawa	51		157		
	Kap.lay.Singapura	48	241710	4	18	
	Kapal layar	4	18	24		
	Eropa	95		113		
	Kapal layar	5		6		
	Pencalang					
	Kapal layar					
	Kapal layar dari Aceh					
	Perahu					
	Pemerintah					
	Total	279	518886	362	249614	641
1891	Kapal layar					
	Eropa ke India			2	1963	
	Kapal api Eropa	50	109174	32		
	Kapal Belanda	34	201223			
	Kapal layar	41		73		
	Kapal layar	2	8432	1		
	Beld.	3	9374	1		
	Kapal	1	2598	2	4672	
	lay.Inggris					
	Kap.lay.Amerika			1	1595	
				1	906	
	Kapal lay.Eropa			4	10470	
	Kapal	35		67		
	lay.Jerman	48		41		
	Kap.lay.Denmark	4		5		
	Ka.lay.Norwegia					
	Pencalang					
	Perahu					
	Pemerintah					
	Total	318	330801	230	19606	548
1892	Kapal Hindia B.	38	100742	28	79400	
	Kapal Eng.Indie			1	840	
	Kapal layar			1	1523	
	Kapal api	33		27		
	Pencalang	111		108		
	Perahu	109				
	Pemerintah	7		5		
	Total	298	100742	170	81763	468
189	Kapal api	27	58844	25	56139	

4	Kapal layar					
	Engelsch Indie	1	297			
	Hindia Belanda	1	58004	25	56139	
	Total	219	117145	160	112278	379
189	Kapal api	1	862	1	862	
5	Engelsch Indie			1	862	
	Kapal layar	69		74		
	Pencalang	97		71		
	Perahu	53		67		
	Pemerintah	3		5		
	Total	223	862	219	1724	442
189	Kapal Norwegia	4	7973	4	7973	
6	Kapal layar	2	42			
	Aceh	4	7973	6	3936	
	Kapal api	56		115		
	Kapal layar	60		48		
	Pencalang	47		51		
	Perahu	7		7		
	Pemerintah					
	Total	189	15988	231	11909	420
189	Kapal militer					
7	Kapal Norwegia	1	1993	1	1993	
	Kapal api	34		35		
	Kapal layar	85		83		
	Pencalang	23		34		
	Perahu	46		43		
	Pemerintah	3		3		
	Total	192	1993	199	1993	391
190	Kapal api	31	3451	2	4567	
6	Kapal layar	57	678	53	678	
	Pencalang	24	392	62	238	
	Perahu	49	543	41	794	
	Pemerintah	4		5		
	Total	165	5064	163	6277	328
190	Kapal api	73		2	196	
7	Kapal Eropa	5			1908	
	Pencalang	15				
	Kapal layar	40		49		
	Kapal tiang tiga			9	17703	
	Kapal layar			2	846	
	tiang dua			25	2259	
	Sekunar			3	173	
	Kapal *kotters*			8	312	
	Kapal Cina					
	Perahu	42		103		
	Pemerintah	8		5		

	Total	183		206	26297	389
190	Kap.lay.dari	7	48	5	67	
8	Aceh	21	147	40	98	
	Kapal api	7	48	33	453	
	Kapal layar	185	305	162	486	
	Pencalang	17		5		
	Pelayaran pantai Pemerintah	5	9	5	17	
	Total	242	557	250	1111	492
190	Kapal api	20	376	23	406	
9	Kapal layar	23	191	35	287	
	Kapal Eropa	17	104	29	4581	
	Pencalang	57		64	3782	
	Perahu	49		55	49	
	Pemerintah	3		5		
	Total	169	671	191	9105	360
191	Kapal api	3	17	1	8	
0	Kapal layar	22	1910	13	879	
	Pencalang	64	218	74	346	
	Pemerintah	9		7	5	
	Total	98	2145	95	1238	193
191	Kapal api	1	19	2	8	
1	Kapal layar	8	43	16	83	
	Pencalang	56	891	45	439	
	Perahu	11	97	16	162	
	Pemerintah	5		5		
	Total	81	1050	84	692	165
191	Kapal api	11	67	9	54	
2	Kapal layar	12	16	7	9	
	Pencalang	74	392	32	279	
	Perahu	27	91	33	148	
	Pemerintah	3		4		
	Total	127	566	85	490	212
191	Kapal api	16	74	13	59	
4	Kapal layar	56	347	49	341	
	Pencalang			13	43	
	Perahu			22	37	
	Pemerintah			3		
	Total	72	421	100	480	172
191	Kapal Cina	19	349			
5	Kapal layar	46		18	231	
	Kapal api	13		17	206	
	Total	78	349	35	437	113
191	Kapal layar	6	110	5	18	
6	Kapal Cina	19	332			

	Pencalang Pelayaran pantai	56 17		63 15	125 97	
	Total	98	442	83	240	181
1917	Kapal layar Pencalang Kapal api	18 56 13	354	24 51 12	361 673 87	
	Total	87	354	87	1121	174
1918	Kapal swasta Kon Pak Mij NI Tankst. Mij Kap. lay. Hindia B. Pencalang	 12 1 107 1	 370526 1 1801 1543	 70 2 23 3	 370526	
	Total	121	373871	98	370526	219
1919	Kapal api Kapal motor Kapal layar Kapal Pemerintah	13 55 69 26	163 438 613 23	9 23 46 26	65 1534 973 43	
	Total	153	1237	104	2615	257
1920	Kapal api a. b. Kapal motor a. b. kapal layar a. b.	109 2 6 55 63 2	430998 2 12121 450 1026 3086	109 2 6 55 63 2	430998 2 12121 450 1026 3086	
	Total Kap.perang, Pem.	237 35	447683 26494	237 35	447683 26494	474
1921	Kapal api a. b. Kapal motor a. b. kapal layar a. b.	106 11 27 5	441755 24404 82	106 11 27 5	441755 24404 82	
	Total Kap.perang, Pem.	149 21	466241 18358	149 21	466241 18358	298
1922	Kapal api Kapal motor Kapal layar Pencalang	103 13 74 4	450783 30101 7	103 13 74 4	450783 30101 7	
	Total Kap.perang, Pem.	194 17	480958 15682	194 17	480958 15682	388

1923	Kapal api Kapal motor Kapal layar Pencalang	137 3 66 8	558769 4337 12 102	137 3 66 8	558769 4337 12 102	
	Total Kap.perang, Pem.	214 12	563220 9444	214 12	563220 9444	428
1924	Kapal api Kapal motor Kapal layar	122 2 5	493021 2018 70	122 2 5	493021 2018 70	
	Total Kap.perang, Pem.	129 11	495109 13620	129 11	495109 13620	258
1925	Kapal api Kapal motor Kapal layar	117 5 15	564510 5045 303	117 5 15	564510 5045 303	
	Total Kap.perang, Pem.	137 16	569858 18710	137	569858 18710	274
1926	Kapal api Kapal motor Kapal layar	119 43 23	3456 679 615	45 21	3456 567	
	Total	185	4750	66	4023	251
1927	Kapal api a. b. Kapal motor a. b. Kapal layar	121 1 2 35 13	598532 0 17456 1031 265	121 1 2 35 13	598532 0 17456 1031 265	
	Total Kap.perang, Pem.	172 25	617284 26810	172 25	617284 26810	344
1928	Kapal api a. b. Kapal motor a. b. Kapal layar	175 2 2 122 29	758310 27 9369 4804 923	175 2 2 122 29	758310 27 9369 4804 923	
	Total Kap.perang, Pem.	330 12	773438 10556	330 12	773438 10556	660
1929	Kapal api a. b. Kapal motor a.	169 1 5 141	853150 27 5229 4826	169 1 5 141	853150 27 5229 4826	

	b. Kapal layar	105	4047	105	4047	
	Total Kap.perang, Pem.	421 15	867279 17621	421 15	867279 17621	842
193 0	Kapal api Kapal motor Kapal layar a. b.	139 8 146 102	15386 12123 4764 3983	140 8 146 102	15389 12124 4732 3983	
	Total Kap.perang, Pem.	395	26256	396	36228	791
193 1	Kapal api a. b. Kapal motor Kapal layar a. b.	141 8 70 111	53864 22111 4764 3983	145 8 72 111	53871 22117 4764 3983	
	Total Kap.perang, Pem.	330 8	569502	336	569513	666
193 2	Kapal api Kapal motor Kapal layar	139 8 39 84	484687 15821 4219 2974	149 8 39 85	484670 15821 4219 2974	
	Total Kap.perang, Pem.	270 8	507701	283 8	507684	553
193 3	Kapal api Kapal motor Kapal layar a. b.	137 8 36 91	481599 14579 4065 3065	131 8 36 91	481599 14579 4065 3065	
	Total Kap.perang, Pem.	272 14	503308	266 14	503308	538
193 4	Kapal api Kapal motor Kapal layar	160 10 9 125	466859 25377 947 3802	157 10 9 125	466865 25381 947 3802	
	Total	304 12	496985	301 12	496995	605
193	Kapal api	161	484334	167	484325	

5	Kapal motor Kapal layar	8 128	19516 4109	17 159	19529 4119	
	Total Kap.perang, Pem.	297 14	507959	343 14	507973	640
193 6	Kapal api Kapal motor Kapal layar	162 9 435	485063 26337 10777	171 17 447	485069 26336 10775	
	Total Kap.perang, Pem.	606 19	522177	635 19	522180	1241
193 7	Kapal api Kapal motor Kapal layar	162 15 457	496192 37239 11512	161 15 453	496180 37237 11512	
	Total Kap.perang, Pem.	634 15	544943	629 15	544929	1263
193 8	Kapal api Kapal motor Kapal layar	160 10 382	482084 27945 10516	149 10 382	482079 27925 10516	
	Total Kap.perang, Pem.	552 15	520545	541 15	520520	1093
193 9	Kapal motor Kapal Pemerintah Kapal Norwegia Kapal layar Kapal Belanda	8 5 1 62 13	1562 436 379 4569 2567	7 5 1 58 13	1356 768 350 4678 2435	
	Total	89	9513	84	9587	173

Sumber diolah dari data:

"Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870". *Overzigt van den Handel en de Scheepvaart in de Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie, Buiten Java en Madoera over de Jaren 1846 tot 1870 Gedrukt te `s Gravenhage bij Gebroeders Giunta D`albani.* Batavia: Landsdrukkerij.

Koloniaal Verslag van 1900, Nederlandsch-Indie II Suriname III Curacao. Geleindende Brief No. 1, 18 September 1900. Zitting 1900-1901-5. Graven`shage.

Koloniaal Verslag van 1907. Nederlandsch-Indie. Bijlage HH. "Overzicht Betreffende de Opbrengst in 1906 van Verschillende Niet-Verpachte Middelen onder Beheer van het Departement van Financien". P.5.

Koloniaal Verslag van 1917. Nederlandsch-Indie. Bijlage NN. "Overzichten over 1916 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Verslag van Bestuur en Staat van Nederlandsch-Indie, Suriname en Curacao 1924. Bijlage AA. "Overzichten over 1923 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen".P.3.

Koloniaal Verslag van 1918. Nederlandsch-Indie. "Overzichten over 1917 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Koloniaal Verslag van 1919. Nederlandsch-Indie. Bijlage EE. "Overzichten over 1918 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.3.

Kolonial Verslag van 1920, 1921,1922, 1923,1924, 1925, 1926, 1927, 1927,1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939.

Pada tabel 2 terlihat bahwa pada tahun 1853 telah terjadi lalu lintas kapal di bandar Sibolga sebanyak 465 kapal, yang terdiri 13 kapal api dari Eropa, 3 kapal layar, 55 pencalang, 388 perahu dagang, dan 6 kapal api lainnya.[265] Pada tahun 1872 bandar ini masih didatangi oleh pedagang Inggris, walaupun pemerintah Hindia

[265]*Verslag van het Beheer en den Staat der Nederlandsche Bezittingen en Kolonien in Oost en West Indie en ter kust van Guinea over 1853, Ingediend door den Minister van Kolonien*. Utrecht: Kemink en Zoon , 1858, p. 8

Belanda telah resmi menguasai bandar itu.[266] Perahu rakyat setempat dan pelayaran dari Aceh masih memegang peranan penting ketika itu. Angka yang tinggi dalam kedatangan kapal di bandar ini terjadi pada tahun 1887, yakni 637 kapal, yang terdiri 54 kapal api dari Eropa, 39 kapal layar, 534 pencalang, dan 10 kapal Pemerintah.[267] Selanjutnya terjadi penurunan mulai tahun 1888 menjadi 318 kapal per tahun. Keanaikan angka ini baru terjadi kembali pada tahun 1928 sampai 1938. Jumlah kapal paling banyak memasuki bandar Sibolga terjadi pada tahun 1937 yaitu sebanyak 649 kapal, yang didominasi kapal layar dan kapal api.[268] Berikut ini dapat dilihat grafik turun naik kedatangan kapal di bandar Sibolga selama tahun 1841-1940 dan kedatangan kapal pada tahun 1841-1883. Puncak grafik terlihat pada tahun 1887 dan tahun 1937, tetapi menurun secara tajam pada tahun 1939.

Menjelang akhir tahun 1940 hasil utama yang dikumpulkan di bandar Sibolga adalah hasil hutan dan hasil laut. Hasil-hasil itu dapat berupa berbagai jenis getah, rotan, kopi, kopra, Casiavera, sayur-mayur, sarang burung, tepung sari gaplek, jagung pipilan, buah pala, triplek, dan udang kelong.[269] Ada empat jenis getah yang diekspor melalui bandar Sibolga setelah tahun 1950, yakni jenis Lumbs, Slabs, SIR. 20, SIR. 50, dan Angin.[270] Rotan ekspor yang dikeluarkan dari daerah ini adalah Rotan Saga ukuran 5 meter dan rotan Manau. Rotan adalah hasil hutan utama Pulau Sumatera disamping gambir, kayu Gaharu, pinang, dan lain-lain.[271] Sayuran yang dikeluarkan

[266]*Overzigt van den Handel en de Scheepvaart in de Nederlandsche Bezittingen in Oost Indie, Buiten Java en Madoera over de Jaren 1872.* Batavia: Gedrukt te`s Gravenhage Bij Gebroeders Giunta D`Albani, 1873, p. 16.

[267]*Koloniaal Verslag van 1887. Nederlandsch-Indie.* "Overzichten Betreffende de Scheepvaart over 1887". Batavia: Landsdrukkerij, 1888.

78 *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1937 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, 1938, p. 23-24.

[268]*Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1937 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, 193

[269] Kantor Perdagangan Kotamadya Sibolga. *Laporan Tahun 1983,* hal. 29.

[270] E.E.W.G. Schroder. *Loc. Cit.* P. 239.

[271] William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 91-108.

adalah kol bulat, kol gepeng, sayur panjang, sayur pendek, wortel, kentang, jahe, dan bunga kol yang berasal dari dataran tinggi Toba dan dataran tinggi Karo.[272] Selain udang kelong, ada jenis ikan lainnya yang dihasilkan perairan Teluk Tapian Nauli adalah Gembung, kakap, tenggiri, bawal, Tongkol, Cencaru, Selar,Tambah, Kresek, Teri Kasar (Belang),dan Teri Halus (Nilon). Wilayah pantai barat adalah daerah penghasil ikan yang sangat besar, yang selama ini diekspor melalui bandar Sibolga. Banyak ikan segar didistribusikan ke daerah Sumatera bagian selatan, terutama Jambi dan Bengkulu.[273] Pertumbuhan dan perkembangan bandar Sibolga dapat melancarkan ekspor hasil komoditi dengan pendistribusian melalui bandar ini. Analisis ekonomi memperlihatkan bahwa industri kehutanan memiliki keunggulan kompetitif dan komperatif di pasaran dunia.[274]

Bandar Sibolga telah menjadi salah satu mata rantai ekspor barang komoditi ke luar negeri.[275] Bandar ini mudah dicapai dari setiap jurusan, seperti dari sepanjang pantai barat Sumatera, Asia Barat, Asia Selatan, Asia Timur, Asia Tenggara, dan Amerika. Biasanya bandar terpisah dari pusat kota, tetapi bandar Sibolga bersatu dengan pusat kota sebab pusat perdagangan berbagai barang kebutuhan berada di sekitar bandar.[276] Pada awal abad ke-20 perkembangan bandar ini bersifat statis karena tidak mengalami kemajuan yang berarti seperti bandar lainnya. Pada hal bandar Sibolga dulunya sejajar fungsinya dengan bandar Emmahaven dan Belawan. Beragamnya barang komoditi yang disediakan bandar

[272] Syofyan Surbakti. "Pembangunan Sektor Perdagangan Memerlukan Tokoh Pengusaha Dari Generasi Muda", dalam Sarjani Tarigan. *Bunga Rampai Seminar Kebudayaan Karo dan Kehidupan Masa Kini.* Medan: Tidak diterbitkan, 1986, hal. 184. Menneth Ginting. "Cost, Margins, and Chanel for Exporting Fresh Vegetables from North Sumatra", dalam H.Southworth, ed. *Some Study of Fresh Fruit and Vegetable Marketing in Asia.* New York: Agricultural Development Council, 1974, p. 24.

[273] "Dinas Perikanan Kotamadya Sibolga", dalam Ali Usman. *Op. Cit.* Hal. 125.

[274] H.M. Abduh Pane. "Rencana Strategi Pengembangan Pelabuhan Sibolga Sebagai Pelabuhan Utama di Pantai Barat Sumatera Utara", *Makalah,* tidak diterbitkan. Medan: Bappeda Tingkat I Sumatera Utara, 1993, hal. 10.

[275] "Beknopt Overzigt van den Handel, en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870". *Commerce Statistics.* Batavia: Landsdrukkerij, 1871. Deel I, p. 1-40 dan Deel II, p. 1-24.

[276] C. Ch. Rapp. *Op. Cit.* P. 17. Lihat juga Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Hal. 92.

Sibolga ketika itu membuat para pelayar dan pedagang menjadikannya sebagai pangkalan, khususnya sebagai pusat pertukaran barang komoditi, baik yang berasal dari daerah pedalaman maupun dari bandar lain. Faktor inilah yang menyebabkan terjadinya perpindahan beberapa etnis untuk menetap di Sibolga. Selain ditunjang oleh dunia perdagangan, tanah di sekitar Tapanuli juga subur sehingga usaha pertanian dan peternakan dapat dikembangkan disamping produksi gambir dan kapur barus. Peternakan tradisional yang dikembangkan penduduk adalah kuda, kerbau, babi, dan sapi.[277] Hutan di dataran tinggi Toba, Padangsidempuan, dan Silindung banyak menghasilkan beras, kapur

barus, kemenyan, lada, dan barang komodi lainnya. Selain dikomsumsi oleh penduduk setempat, beras juga menjadi barang dagangan yang dibawa ke bandar lainnya melalui bandar Sibolga. Kapal layar dan pencalang sangat penting peranannya dalam angkutan laut di pantai barat Sumatera, sebab jalan laut adalah satu-satunya urat nadi perdagangan. Kondisi perairan Samudera Hindia tidak menjadi halangan bagi kapal tradisional itu, hal ini didukung dengan pengalaman pelaut dalam melakukan pelayaran. Jadi tidak mengherankan bahwa bandar yang berada di sepanjang pesisir barat Pulau Sumatera sangat penting artinya dalam pelayaran Samudera Hindia, terutama sebagai tempat persinggahan dalam mencari rempah dan barang komoditi ke daerah pedalaman.[278]

Suasana kesibukan bandar Sibolga selama abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 selalu terlihat dengan banyaknya kapal yang masuk. Dermaga bandar Kotabaringin yang lusanya 4187,80 meter persegi dimanfaatkan untuk pangkalan pelayaran samudera, transito, dan interinsuler. Itulah sebabnya peranan bandar ini tidak terlepas

[277] William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 223. Lihat juga *Analisis Data Sekunder.* "Jumlah Ternak Yang Dipelihara di Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias", dalam Mc. Surapti, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 80.

[278] C. Nooteboom. *Sumatra dan Pelajaran di Samudera Hindia.* Jakarta: Bhratara, 1972, hal. 9. Lihat juga J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *Op. Cit.* P. 134. K.N. Chaudhuri. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean , An Economic History from the Rise of Islam to 1950.* Cambridge-New York-New Rochelle-Melbourney-Sydney: Cambridge University Press, 1989, p. 37, 53-54. M.A.P. Meilink Roelofsz. *Op. Cit.* P. 20, 60, 105.

dari jalur perdagangan laut tradisional di pantai barat Sumatera, bahkan bagian dari kegiatan perdagangan Samudera Hindia.[279]

Perairan Teluk Tapian Nauli sebagai salah satu dari jalur perdagangan Samudera Hindia telah berangsung dalam masa yang cukup lama.[280] Berita Cina menyebutkan bahwa bandar Barus dan Sibolga menjadi bandar dagang yang ramai pada masa lalu. Bandar Barus ketika itu dikenal sebagai *Fansur.*[281] Dalam catatan Tome Pires menyebutkan pula bahwa bandar yang terletak di pantai barat Sumatera ini telah didatangi oleh pedagang dari berbagai daerah dan negeri. Bandar Sibolga menjadi titik pertemuan dan persinggahan kapal dagang yang menyusuri pantai barat Pulau Sumatera.[282]

Perairan Teluk Tapian Nauli cukup luas untuk dilayari kapal dagang yang berlabuh di bandar Sibolga. Kedudukan bandar ini semakin penting dalam bidang politik keika ditetapkan Pemerintah sebagai ibukota Keresidenan Tapanuli selama tahun 1842-1942.[283]

Ada dua faktor yang mempengaruhi perkembangan bandar Sibolga. Faktor eksternal pada umumnya dipengaruhi oleh bandar Singapura pada tahun 1819, dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869, dan beroperasinya kapal K.P.M. pada tahun 1891. Letak geografis Singapura lebih strategis dari bandar lainnya di Nusantara, sebab Singapura adalah jalur pelayaran dari Asia Timur dan Nusantara sebelum memasuki bandar Malaka. Dunia pelayaran dan perdagangan cenderung mengarah ke Singapura karena bandar ini

---

[279] K.N. Chaudhuri. *Op. Cit.* P. 185.

[280] Muhammad Gade Ismail. *Pasai Dalam Perjalanan Sejarah: Abad Ke-13 Sampai Abad Ke-16.* Jakarta: Depdikbud, 1993, hal. 20.

[281] Uka Tjandrasasmita. "Peranan Samudera Pasai Dalam Perkembangan Islam di Beberapa Daerah Asia Tenggara", dalam Hasan Muarif Ambari dan Baktir Ali. *Restrospeksi dan Refleksi Budaya Nusantara.* Jakarta: Taman Iskandar Muda, 1988, hal. 67.

[282] H.L. Osthoff. *Loc. Cit.* P.1-50. Lihat juga Amir. "Iets over de Sumatran als Zeevarend Volk", *Jong Sumatranen Bond,* Ke-5. Batavia: 1922, p. 36-43.

[283] Ada sebanyak 27 Residen Tapanuli yang berkedudukan di bandar Sibolga, 7 Residen berkedudukan di Padangsidempuan, dan seorang Residen berkedudukan di Airbangis. Residen terakhir yang berkedudukan di Sibolga adalah Van der Reyden, yang memerintah selama 1939-1942. Lihat "Bintang Batak", *Koran,* 13 Januari 1939, Tahun XII, No. 2. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1939, hal. 1. Lihat juga Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 45.

memenuhi syarat untuk persinggahan pelayaran, seperti memiliki bandar alam yang baik, tersedianya air minum yang melimpah, dan pusat perdagangan yang strategis.[284]

Pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 semakin memperpendek jarak pelayaran antara Nusantara dan Eropa. Akibatnya adalah meningkatnya kapal uap yang memasuki bandar Singapura, sedangkan kapal layar menurun jumlahnya. Akan tetapi perahu tradisional tetap berlayar seperti sebelumnya.[285] Pembukaan Terusan Suez itu berdampak luas terhadap pelayaran di Nusantara. Banyak barang komoditi yang dapat diangkut ke Eropa melalui bandar Singapura, sehingga bandar-bandar di Nusantara semakin berperan sebagai bandar pengumpul. Usaha pelayaran Inggris dan Jerman di Singapura membuka jalur pelayaran antara Singapura dan Sumatera Utara, sehingga bandar Labuhan Deli menjadi semakin ramai untuk melayani perdagangan tembakau. Selain membuka pelayaran pantai timur, Inggris juga membuka pelayaran ke pantai barat Sumatera termasuk ke bandar Sibolga.[286]

K.P.M. mulai mengoperasikan kapal apinya pada Januari 1891. Jalur No.1

mulai melaksanakan tugas pada 7 Januari 1891 dari Batavia-Telukbetung-Bengkulu-Padang-Oleleh-Sigli. Pada 13 Januari 1891 dibuka jalur No.2 yang bertolak dari Padang-Pariaman-Airbangis-Natal-Sibolga-Barus-Singkel-Gunugsitoli-Trumon-Tapaktuan-Susoh-Analabu-Rigah-Patih-Oleleh-Padang. Jalur No.2a beroperasi pada 13 Januari 1891, yang bertolak dari Singapura-Penang-Oleleh-Analabu-Gunungsitoli-Singkel-Barus-Sibolga-Natal-Pangang-Singapura.[287]
Keterlibatan K.P.M. berdagang di Singapura didukung oleh banyaknya permintaan terhadap barang komoditi, seperti beras, petroleum,

[284] Edward L. Poelinggomang. "Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19", *Disertasi,* VrijeUniversiteit*.* Amsterdam: Centrale Huisdrukkerij VU, 1991, hal. 62.
[285] G. Bogaar. "Singapore and the Opening of the Suez Canal", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society 28.* No.1, 1955, p. 139. Lihat juga Howard W. Dick. *Industri Pelayaran Indonesia Kompetisi dan Regulasi.* Jakarta: LP3ES, 1989, hal. 12.
[286] *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie over het Jaar 1872, Samengesteld bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, 1873, p. 26.
[287] "Lampiran II: Jalur Pelayaran K.P.M.", dalam Edward L. Poelinggomang. *Op. Cit.*

tekstil, dan garam. Faktor internal yang mempengaruhi perkembangan bandar Sibolga adalah hasil hutan yang melimpah dari daerah pedalaman. Barang komoditi ini diperdagangkan melalui bandar Sibolga.

D. Dinamika Penduduk Sibolga

Menurut laporan J. Block, pada tahun 1857 penduduk Keresidenan Tapanuli etnis Batak, Minangkabau, Aceh, Jawa, Bugis, Cina, Arab, dan Eropa. Mereka tersebar di setiap Afdeeling, baik di pedalaman maupun di pesisir dan Pulau Nias. Umumnya sebagian besar diantara mereka tinggal di bandar Sibolga, baik sebagai pedagang maupun sebagai pegawai pemerintah Hindia Belanda. Mereka selalu menjaga hubungan baik dengan penduduk pedalaman dan pada suatu saat mencari barang dagangan ke sana. Pembagian penduduk Tapanuli berdasarkan tempat tinggal dapat diperhatikan tabel berikut.

Tabel 3 : Penduduk Keresidenan Tapanuli Tahun 1856 Menurut Tempat Tinggal

Wilayah Tempat Tinggal	Jumlah Penduduk
Sibolga	8.402 jiwa
Natal	4.956 jiwa
Mandailing dan Angkola	64.934 jiwa
Barus	4.379 jiwa
Singkel	2.101 jiwa
Gunungsitoli	12.602 jiwa
Lagundi	7.474 jiwa
Total penduduk Tapanuli 1856	104.484 jiwa

Sumber : J. Bock. " Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoelie over het Jaar 1857, A Eerste Afdeeling Gewestelijk Bestur". Arsip, Sumatra's Weatkust, No. 124:3, p.5.

Dari tabel di atas terlihat bahwa penduduk Tapanuli pada masa pemerintahan Residen J. Block berjumlah 104.484 jiwa. Diantaranya terdapat orang Cina 326 jiwa, orang Arab 200 jiwa, dan orang Eropa 55 jiwa.

Perkembangan penduduk yang semakin cepat di Sibolga adalah akibat dari kedatangan penduduk dari negeri di pedalaman dan sekitar pantai barat Pulau Sumatera, seperti Barus, Tapus, Singkel, Sorkam, Kolang, Sibuluan, Badiri, Pinangsori, Batumundam, Natal, dan sebagainya. Selain berasal dari kota bandar tersebut, penduduk Sibolga juga berdatangan dari pantai barat Aceh, Minangkabau, dan Bengkulu. Orang Minangkabau telah lama berdagang ke kawasan pesisir Tapian Nauli, terutama di Barus dan Sibolga.Menurut Sejarah Raja-Raja Barus, penduduk kota Barus pada mulanya datang dari Minangkabau. Setelah Barus mengalami kemunduran dan kegiatan perdagangan pindah ke Sibolga, orang Minangkabau masih bolak balik berlayar untuk berdagang ke Sibolga, diantaranya Muhammad Saleh, saudagar terkenal dari Pariaman.[288]

Penduduk bandar Sibolga terdiri dari suku Melayu Pesisir, Batak, Minangkabau, Nias, Bugis, Aceh, Jawa, Cina, dan lain-lain. Suku Batak merupakan mayoritas penduduk Tapanuli. Mereka terkenal dengan adatnya yang kuat dan tersebar di berbagai wilayah Nusantara. Menurut H. Kraemer, suku Batak yang masih berdomisili di Tanah Batak tidak mempunyai hubungan dengan kalangan luar di Nusantara sendiri, dan bahkan lama hidup dalam keterasingan.[289] Suku ini terdiri dari beberapa sub suku, yang tersebar di wilayah Sumatera Utera, misalnya Karo, Simalungun, Pakpak, Toba, Angkola, Mandailing, Melayu, dan Melayu Pesisir. Orang Batak yang pertama mendiami bandar Sibolga adalah dari marga Hutagalung, yang berasal dari

[288] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 77.
[289] H. Kraemer. *From Missionfield to Independent Church.* London: SCM Press, 1958, p. 44.

Silindung. Kelompok mereka datang ke Sibolga diperkirakan sejak tahun 1700. Kedatangan orang Batak ke pesisir barat Tapanuli kemudian disusul oleh kelompok lainnya. Di Sibolga mereka berkembang dan tinggal secara berkelompok di sepanjang pantai, seperti di Natal, Barus, Singkel, dan sebagainya.[290]

Menurut beberapa penulis, orang Batak sampai abad ke-19 masih hidup dalam keterisolasian. Mereka terkenal dengan adat yang kuat, tetapi tidak mempunyai hubungan dengan kalangan luar nusantara sendiri dan hidup dalam keterasingan.[291] Hal ini di kuatkan pula oleh Lance Castle.[292] Akan tetapi sebagian dari mereka telah berhubungan dengan orang asing di pesisir barat Tapanuli. Perdagangan kapur barus, kemenyan, lada, emas, Cassia vera, dan barang komoditi lain telah berjalan sejak abad pertama terikh Masehi. Hubungan antara mereka dan orang asing tidak akan terjadi jika orang Batak tersebut hidup menyediri dan terasing. Mereka mempunyai hubungan yang cukup luas dengan dunia luar melalui bandar di pantai barat Tapian Nauli, sepert Singkel, Barus, Sibolga, Natal, Airbangis, Langkat, Labuan, dan Batubara. Seorang musafir Portugis Tome Pires telah mencatat bahwa bandar tersebut sangat ramai dan saling berhubungan antara satu sama lain.[293]

Struktur hirarkhis penduduk bandar Sibolga pada abad ke-19 lebih terlihat pada golngan raja atau bangsawan, golongan pedagang, dan rakyat biasa. Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, tingkatan penduduk berada pada lapisan paling bawah, sebab diatas mereka terdapat lapisan penduduk Eropa, Cina, raja negeri, pedagang, dan penduduk biasa. Hanya sebagian dari Kepala Negeri (Kepala Kuria) yang diangkat Pemerintah menduduki golongan teratas.[294]

Telah disebutkan di atas bahwa banyak diantara sub etnis Batak khususnya Orang Batak Toba dan Angkola yang melakukan

[290] J. van der Linden. *Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoeli over het Jaar 1857.* Arsip Sumatra`s Westkust No. 124 sub 3, p. 5.
[291] H. Kraemer. *Op. Cit.* P. 44. Lihat juga Cf. J.H. Moor. *Notice of the Indian Archipelago.* Singapore: Malacca Observe, 1837, p. 121.
[292] Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 3.
[293] Jane Drakard. *Sejarah Raja-Raja Barus, Dua Naskah Dari Barus.* Jakarta-Bandung: Angkasa dan E.F.E.O., 1988, hal. 17-18.

perpindahan ke daerah pesisir Tapian Nauli. Mereka merupakan unsur dasar penduduk pesisir. Tidak dapat dipastikan dengan jelas kapan batak Toba dan Batak Angkola mulai melakukan perpindahan ke daerah pesisir. Orang Batak Angkola dan Mandailing di Sibolga berasal dari daerah Tapanuli Selatan, yang berbatasan dengan daerah Minangkabau yang mengambil garis keturunan dari ibu (Matrilineal), berbahasa Minangkabau, dan memeluk agama Islam. Setiba di Sibolga mereka tetap mempertahankan kebudayaan yang mereka bawa dan terbuka terhadap dunia luar.[295]

Orang Batak yang bermukim di Sibolga berkembang menjadi bagian suku yang cepat tumbuh dan berkuasa. Keturunan orang Batak yang berhasil menduduki tampuk pemerintahan di Kerajaan Sibolga adalah raja Poriaha, yang memerintah secara arif dan bijaksana. Namun tidak ada informasi lebih jelas tentang Kerajaan Sibolga yang dipimpinnya. Selain itu ada juga indikasi bahwa Kerajaan Lumut dan Pinangsori didirikan oleh orang Batak lainnya yang bukan berasal dari lembah Silindung.[296]

Bandar Sibolga sebagai daerah perdagangan di pesisir mengalami perkembangan wilayah samapi jauh ke daerah pedalaman. Bandar ini sering dikunjungi kapal dan pencalang dari Minangkabau, *duniatimur* dan *barat*.[297] Para pedagang Minangkabau mulai mengangkut hasil komoditi ke Sibolga, dan pulangnya membawa kain Coromandel dan Gujarat serta sutra dan porselen Cina. Lama-kelamaan Sibolga menjadi salah satu daerah takluk Minangkabau di pantai barat Pulau Sumatera. Bandar Sibolga di jadikan sebagai salah satu pos perdagangan Orang Minangkabau dalam berhubungan dengan bandar Malaka. Tome Pires, seorang musafir berkebangsaan Portugis, menulis laporan yang sangat

[295] Th. A.L. Heting, "Beschrijving der Onderafdeeling Groot Mandheiling en Batang Natal", *Tijdschrift der Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap.* New Series XIII, 1897, p. 82. Lihat juga Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi Ph.D.,* Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 14. (Terjemahan Maurits Simatupang)

[296] Lumut kemudian menjadi sebuah Kuria, bagian dari *Afdeeling Sibolga Omnelanden.* Lihat E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie, Tapanoeli, Sumatra, 1920.* Hal. 197.

[297] Tome Pires. *Suma Oriental.* Terj. dan diedit oleh Armando Cortesso, Vol. I. London: Hakluyt Society, 1944, p. 268.

menarik tentang kunjungannya ke berbagai bandar di sepanjang pantai Pulau Sumatera, diantaranya melihat peranan yang dimainkan oleh orang Minangkabau dalam perdagangan lada dan emas. Menurutnya, salah satu faktor yang membuat bandar Malaka menjadi terkenal adalah adanya perdagangan emas dari Minangkabau, lada dan kapur barus, dari Tapanuli. Selain kapur barus daerah Tapanuli juga terkenal sebagai penghasil kemenyan, lilin, madu, dan hasil hutan lainnya. Barang komoditi ini menjadi barang dagangan orang Minangkabau. Untuk mendapatkannya, banyak diantara mereka berdagang langsung ke Sibolga dan bemukim disana. Pada mulanya pemukimam mereka mungkin bersifat sementara, karena perlunya perdagangan bolak-balik, namun lama kelamaan menjadi menetap. Muhammad Saleh berlayar pulang balik dari Pariaman ke Sibolga untuk menjual atau membeli barang dagangan.[298] Perpindahan orang Minangkabau ke Sibolga secara besar-besaran baru di mulai sejak abad ke-16 melalui perdagangan, sedangkan jauh sebelumnya suku Minangkabau telah memasuki Tapanuli baik melalui Pasaman (darat) maupun lautan. Akan tetapi lebih banyak melalui lautan karena lebih ramai.[299]

Assimilasi orang Minangkabau dengan penduduk Sibolga terjadi dengan baik karena bandar tersebut telah lama menjadi pertemuan berbagai etnis. Salah satu akibat dari kedatangaan mereka adalah banyaknya unsur adat Miangkabau masih berkembang dalam keturunan mereka di Sibolga. Orang Minangkabau menguasai Sibolga melalui dunia perdagangan, terutama manfaatkan bandar sebagai pos untuk berdagang.[300] Motif pertama mereka datang ke Sibolga lebih terkait pada kepentingan perdagangan dari pada perluasan wilayah. Kedatangan mereka berlangsung secara berkelompok dalam suatu pelayaran dan ada pula secara individu dengan menumpang kapal dagang. Mereka menerapkan adat, kebiasaan, hukum, norma-norma, dan nilai-nilai sosial Minangkabau di Sibolga. Namun sering terjadi bahwa adat yang mereka bawa mengalami perubahan setelah menetap di Sibolga karena bergaul dengan penduduk setempat

[298] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 55.
[299] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Hal. 4.
[300] Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Suku Minangkabau.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979, hal. 72.

dimana penyesuaian diri dan meminjam kebudayaan mulai mengambil tempat. Setiap orang Minangkabau yang menjadi penduduk bandar Sibolga mengisi adat nagari asalnya sendiri. Ia bergabung dengan organisasi kampung mereka di Sibolga dengan mengikuti pola kampung sendiri dan menggangap diri mereka sebagai "anak dagang" atau tamu di kota bandar itu.[301]

Walaupun perpindahan orang Minangkaabau ke Sibolga telah berlangsung lama, namun kedatangan mereka ke Sumatera Timur atau Medan baru berlangsung pada akhir abad ke-19 ketika perkebunan besar mulai dibuka. Namun tidak banyak diantara mereka yang terjun pada tenaga kerja perkebunan atau buruh. Orang Minangkabau yang datang kesana hanyalah untuk berdagang. Mereka menghindari kerja kuli di perkebunan. Mereka berdagang bahan kebutuhan tenaga kerja, seperti makanan, pakaian, peralatan pertanian, dan sebagainya.[302]

Sampai awal abad ke-20 dapat dikatakan bahwa tidak terjadi kenaikan yang berarti jumlah orang Minangkabau yang menjadi penduduk Sibolga. Hal ini disebabkan oleh kemunduran perdagangan akibat depresi ekonomi sekitar tahun 1930-an. Pada tahun ini jumlah orang Miangkabau yang menjadi penduduk Keresidenan Tapanuli berkisar sekitar 9.868 jiwa, sebanyak 1.410 jiwa diantaranya bermukim di kota bandar Sibolga.[303] Pada dekade tahun 1930 banyak penduduk Sibolga asal Minangkabau pulang kampung ke daerah asal atau mengalihkan tujuan utama mereka ke Medan dan daerah Sumatera Timur lainnya. Walaupun yang datang ke Sibolga masih ada, tetapi jumlahnya lebih sedikit. Sibolga bukan lagi menjadi kota tujuan utama mereka karena suasana perdagangan di kota bandar itu cenderung sepi. Penduduk Sibolga asal Minangkabau masih berprofesi sebagai pedagang besar dan enceran di kaki lima. Bagi yang sukses, mereka berhasil pindah berdagang di toko

[301] Taufik Abdullah. *School and Politics: The Kaum Muda Movement in West Sumatra (1927-1933).* Ithaca: N.Y. Monograph Series, Modern Indonesia Project Southeast Asia Program, Cornell University, 1971, p. 10.
[302] Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Suku Minangkabau.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979, hal. 97.
[303] Volkstelling 1930, IV, dalam Mochtar Naim. *Op. Cit.* Hal. 98.

sendiri. Sebagian kecil lainnya telah menjadi pedagang grosir, terutama tekstil, pecah belah, alat-alat dapur, dan barang kebutuhan sehari-hari. Selain itu di Sibolga banyak juga orang Minangkabau yang berprofesi sebagai penjahit.[304]

Penduduk Sibolga keturunan orang Minangkabau menempati strata ekonomi bagian menengah ke bawah. Dibandingkan dengan kelompok etnis lainnya yang sama berada pada lapisan bawah, penduduk asal Minangkabau memiliki posisi yang lebih baik. Pada umumnya mereka tidak bekerja sebagai buruh kasar di bandar Sibolga, baik pria maupun wanita. Para wanita biasanya berdagang di pasar atau membantu suami berjualan. Mereka menyibukan diri dengan pekerjaan menjahit atau menyulam untuk menambah penghasilan keluarga.[305]

Bagian terbesar dari penjahit Sibolga asal Minangkabau berasal dari Pariaman. Mereka juga mengkhususkan diri pada usaha restoran atau Warung Padang. Status ekonomi penduduk asal Minangkabau di Sibolga pada pertengahan abad ke-20 dapat dilihat pada tipe rumah dan daerah tempat tinggal yang mereka huni. Pedagang kaki lima dan pedagang kecil lainnya mendiami bagian kota yang lebih sederhana. Tipe kediaman mereka mengikuti tingkat pemukiman dan taraf pendidikan. Mereka yang secara ekonomis dan pendidikan yang lebih baik terdapat di bagian kota yang lebih baik. Pendidikan yang dimaksud di sini adalah kemajuan pola pikir si pedagang atau orang Minangkabau yang menetap di Sibolga sehingga ia berani mengambil keputusan baru yang belum tahu akan beruntung atau rugi dalam mengelola suatu perdagangan. Namun yang jellas mereka berani menanggung resiko yang akan terjadi (sesuai dengan jiwa *entrepreunership*). Para pedagang kecil memiliki tempat pemukiman di bagian pinggir kota, agak jauh dari jalan utama. Pada umumnya mereka tidak berkecenderungan untuk tinggal berkelompok sesama mereka, seperti yang di lakukan oleh beberapa kelompok etnis lainnya. Begitu juga kedatangan mereka selanjutnya tidak secara

[304] Mochtar Naim. *Op. Cit.* Hal. 100.
[305] Mochtar Naim. *Op. Cit.*

berkelompok, melainkan secara individu atau ikut dengan saudaranya yang telah lama tinggal di Sibolga.[306]

Para pedagang baru asal Minangkabau yang menjadi penduduk bandar Sibolga biasanya dapat menumpangkan dirinya pada kerabat terdekat. Mereka baru melepaskan diri setelah sanggup berusaha sendiri. Penampungan pendatang baru oleh kerabat yang telah lama menetap di Sibolga sangat mendorong pendatang baru dalam memperingan ketegangan yang mungkin terjadi dalam proses penyesuaian diri. Biasanya para pendatang baru membantu para kerabat yang telah mempunyai usaha tetap di pasar atau toko dan setelah sanggup berdiri sendiri barulah mereka melepaskan diri. Sistem penampungan yang demikian dapat memperkecil kecenderungan terjadinya kriminalitas, yang biasanya disebabkan oleh pendatang baru yang kesulitan dalam menyesuaikan diri. Kehadiran orang Minangkabau dan menjadi penduduk Sibolga dalam jumlah yang cukup besar juga merupakan faktor yang menempatkan mereka sedemikian rupa sehingga tidak perlu merasa asing dalam situasi yang baru. Hubungan antara mereka dan etnis lainnya di Sibolga cukup baik, walaupun dalam hal tertentu, terutama dalam hubungan sosial mereka masih saling tertutup.

Secara umum faktor yang menyebabkan kedatangan orang Minangkabau ke Sibolga adalah faktor ekonomi dan politik. Dalam perkembangan sejarahnya. Ada tiga gelombang kedatangan orang Minangkabau ke Sibolga, yakni ketika perang Paderi pada tahun 1821, pemberontakan Silungkang tahun 1926, dan setelah pemberontakan PRRI tahun 1958.Pada tahun 1958 juga pernah terjadi perpindahan orang Minangkabau ke bandar Sibolga akibat kondisi politik pecahnya PRRI (Pemerintahan Revolusioner Republik Indonesia).[307] Ketika perang Paderi pecah, banyak para pedagang Minangkabau yang melarikan diri ke Sibolga karena gerak dagang mereka terhambat sama sekali oleh Belanda yang telah menguasai Minangkabau. Jumlah mereka semakin bertambah di Sibolga setelah

[306] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 48.
[307] Mochtar Naim. *Op. Cit.* Hal 264. Lihat juga Freek Colombijn. *Patches of Padang, The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space.* Leiden: *Thesis Ph.D.,* CNWS, Leiden University, 1994, p. 122-127.

terjadi Peberontakan Komunis di Silungkang tahun 1927/1927, yang berhasil menyusup ke dalam pusat pendidikan Sumatera Thawalib, maka sebagian kaum pedagang Minangkabau tidak mau menanggung resiko dari pemberontakan tersebut, dan mereka meninggalkan kampung halaman untuk berusaha di tempat lain.[308]

Orang Minangkabau yang telah menjadi penduduk tetap di Sibolga dan daerah Tapanuli lainnya turut menyerap aspek budaya asli setempat. Mereka bercirikan masyarakat pantai yang sama dengan penduduk pribumi lainnya. Penduduk keturunan Minangkabau di Sibolga disebut dengan istilah "Maya-maya".

Marga Tanjung yang ada di Sibolga dan Tapanuli Tengah tidak sama dengan Suku Tanjung yang ada di Minangkabau. Menurut H.A. Hamid Panggabean, memang ada marga Tanjung daalam etnis Batak yang beragama Islam.[309] Sejauh ini belum ada penelitian yang mendalam tentang kaitan marga Tanjung di pesisir Tapian Nauli dengan suku Tanjung di Minangkabau. Pada umumnya marga Tanjung berasal dari Sorkam dan Barus. Kedua tempat tersebut dulunya memang dikenal basis orang Minangkabau. Bahkan menurut Kronik Hilir (Sejarah Tuanku Batu Badan), yang asal dan raja Barus pertama adalah orang Minangkabau bagian pesisir.[310] Pengaruh kebudayaan Minangkabau pada penduduk Sibolga terlihat pada pemakaian bahasa Minangkabau, sebagian upacara adat, kesenian, dan sebagainya.[311]

Etnis Jawa pertama kali datang ke Sibolga khususnya dan daerah Tapanuli umumnya adalah pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Pemerintah Belanda memegang peranan penting dalam menentukan arah hidup mereka di Tapanuli, karena sasaran pokok memindahkan mereka adalah untuk dikerjakan di perkebunan. Mereka termasuk para pekerja yang baik dan tekun. Sebagian diantaranya dijadikan

[308] B. Schrieke. "The Causes and Effects of Communism on the West Coast of Sumatra", *Indonesian Sociological Studies.* Part I. Bandung: Sumur Bandung, 1960, p. 132. Rappoort van de Commisie van Onderzoek Ingesteld Bij het Gouvernementbesluit van 13 February 1927, No. 1a. Weltevreden: 1928, deel 1-4.
[309] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 183.
[310] "Kronik Hilir (Sejarah Tuanku Batu Badan)" dalam Jane Drakard, ed. *Op. Cit.* Hal. 30,45.
[311] M. Buys. *Twee Jaren op Sumatra`s Westkust.* Amsterdam: 1886, p. 139-142

oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai penggerak kerja paksa. Kedatangan mereka di Tapian Nauli berlangsung secara berkelompok dan kebanyakan berasal dari Jawa Tengah. Setiba di Sibolga orang Jawa berkembang dan bergabung dengan pendatang

lainnya yang berasal dari Jawa, seperti para transmigran. Keturunan mereka di Sibolga membentuk perkumpulan etnik Jawa dengan nama "Pujakesuma Sibolga" (Putera Jawa Kelahiran Sumatera Sibolga). Perkumpulan tersebut berfungsi sebagai sarana informasi dan silaturahmi serta melestarikan seni dan kebudayaan Jawa.[312]

Disamping orang Jawa, penduduk kota Sibolga juga diramaikan oleh orang Bugis. Pada mulanya mereka didatangkan oleh Pemerintah Hindia Belanda sebagai serdadu untuk berperang, dan ada juga tahanan kolonial. Pemerintah memperlakukan mereka sebagai lawan yang kalah perang, kasar, ketat, dan harus patuh kepada keinginan Pemerintah. Sebagian dari mereka diberi tugas untuk membuka jalan baru untuk menghubungkan bandar Sibolga dengan pedalaman. Pekerjaan yang mereka lakukan sangat sulit karena medan yang terdiri dari hutan lebat. Pemerintah Hindia Belanda sendiri menyadari akan hal ini, tetapi tenaga mereka sangat dibutuhkan. Tidak ada pilihan lain bagi Pemerintah selain memberi tugas yang amat berat kepada penduduk, yakni menggarap jalan sebagai sarana hubungan darat penarikan pajak secara langsung.[313]

Setelah bekerja, para tahanan dikembalikan ke penjara. Pada tahun 1857 kondisi rumah tahanan di bandar Sibolga relatif sepi, sebab tidak ada lagi tahan politik yang dipenjarakan oleh Pemerintah. Hanya ada beberapa tahanan tindak pidana berat dan ringan yang terjadi dalam masyarakat bandar Sibolga dan daerah Tapanuli lainnya.Dalam laporan yang disusun oleh J. Block tidak menyebutkan adanya tahanan politik secara langsung. Jenis kejahatan terdiri dari kejahatan yang bersifat umum, seperti pembunuhan, pencurian, menyerang orang lain secara sepihak, melukai orang dengan sengaja,

[312] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh sekawan, 1995, hal. 184.
[313] Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi Ph.D.,* Fakultas Pasacasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 54. (diterjemah oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan)

perampokan, dan penipuan. Tabel di bawah memperlihatkan kondisi tindak pidana di Kersidenan Tapanuli pada tahhun 1857.

Tabel 4: Tindak Pidana Berat dan Para Hukuman di Keresidenan Tapanuli Tahun 1857

Jenis Kejahatan	Sibolga	Mandailing/ Angkola	Natal	Barus	Nias
Pembunuhan	-	1	-	-	1
Pencurian	1	6	7	2	-
Kejahatan Melukai	-	2	-	-	-
Serangan/ Melanggar Susila	-	2	-	-	-
Melanggar Susila	-	1	-	-	-
Menganiaya / Penyiksaan	-	3	3	-	-
Perampokan	-	1	-	-	-
Penipuan	-	-	-	-	1
Tindak Pidana kecil	47	8	10	6	-
Total	48	22	20	9	2

Suumber: J. van der Linden. *Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoeli over het Jaar. 1857.* Dalam Arsip Sumatra`s Westkust No. 124, sub 3, p. 44.

Pada tabel 4 di atas terlihat bahwa tindak pidana kecil lebih tinggi terjadi di bandar Sibolga. Hal ini disebabkan karena kegiatan perdagangan dan pelayaran di Sibolga menyebabkan sebagian besar penduduknya merupakan percampuran antara sesama orang perantauan, yang kadang-kadang menimbulkan masalah sosial baru. Penataan penduduk oleh pemerintah Hindia Belanda pada abad ke-19 bukanlah berdasarkan teritorial, tetapi berdasarkan atas etnis.

Setiap kelompok etnis diatur oleh seorang pribumi dari etnis yang bersangkutan, yang ditunjuk oleh pihak Pemerintah dan disebut " Penghulu". Kelompok masyarakat Batak diatur oleh "Penghulu Toba" masyarakat Minangkabau diatur oleh " Penghulu Darek", masyarakat Nias diatur oleh "Penghulu Nias", dan masyarakat Jawa diatur oleh " Kapitan", misalnya Kapitan Keling, Kapitan Arab, dan kapitan Cina. Masyarakat Belanda sendiri menggunakan kewibawaan para Penghulu dan kapitan. Hingga sekarang sebagian besar penduduk Sibolga terdiri dari etnis Batak. Sebagian lagi menyebut dirinya Melayu Pesisir, yang menganggap dirinya penduduk asli Sibolga.[314]

Dalam periode 1833-1838 di sekitar Teluk Tapian Nauli, khususnya bandar Sibolga telah banyak berdiam orang Cina disamping oramg Melayu. Sebagian diantara mereka kawin dengan penduduk asli Tapanuli. Keturunan mereka dikenal sebagai "Cina Sibolga" atau "Cina Sidempuan". Orang Cina Sibolga agaknya menjadi bagian dari masa lalu perdagangan di Sibolga yang penuh dengan dinamika perbedaan etnis di bandar itu. Seperti halnya kelompok keturunan Cina di kota lainnya di Nusantara, orang Cina Sibolga juga merupakan kelompok yang unggul dalam bidang ekonomi dan perdagangan. Sebagian besar dari mereka telah berhasil

menjadi pedagang atau pengusaha yang sukses. Dalam lintasan masa lalu orang Cina Sibolga tidak kalah panjangnya dengan lintasan masa lalu etnis Cina dimanapun di dunia, memang memperlihatkan fakta yang unik. Banyak orang kaya terdapat di Sibolga, secara kebetulan sebagian besar adalah orang Cina.Orang Cina telah mulai menetap di Sibolga sejak awal abad ke-19. Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, orang Cina Sibolga dipimpin oleh seorang *LetnanCina,* yang diangkat oleh Pemerintah.[315]

Sejak masa lalu orang Cina Sibolga telah membina hubungan yang baik dengan penguasa negeri, baik pemerintahan tradisional maupun pemerintahan Hindia Belanda. Tentu mereka mempunyai relasi dengan para tokoh atau pembesar lainnya. Mereka juga berkepentingan dengan para pejabat pemerintah Hindia Belanda, misalnya dengan Residen, Assisten Residen, Kontroleur, Kepala Kuria,

[314] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 188-190.
[315] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 65.

dan sebagainya. Jika ada pejabat baru Pemerintah Hindia Belanda yang ditugaskan ke Sibolga, maka ia pasti dihubungi oleh orang Cina Sibolga. Mereka tidak segan-segan memberikan berupa hadiah kepada para penguasa negeri. Melalui pendekatan yang baik terhadap para pejabat, Cina Sibolga dalam bertindak leluasa untuk melakukan perdagangan dan penguasaan ekonomi lainnya. Pemerintah Hindia Belanda di Tapanuli bekerjasama dengan para pedagang Cina Sibolga.Dalam menerapkan sistem politiknya, Pemerintah tidak mewajibkan *tenaga rodi* kepada orang Cina.[316]

Setiap pejabat Pemerintah yang baru datang di Sibolga biasanya mendapat sambutan yang meriah dari Kepala Kuria setempat. Sambutan resmi juga tidak ketinggalan dari para pedagang Cina. Mereka menawarkan beberapa fasilitas kepada pejabat yang baru datang, misalnya rumah untuk penginapan sementara sebelum mempunyai rumah dinas dan sebagainya. Tujuan mereka mendekati para penguasa negeri adalah untuk menjalin hubungan baik dengan pejabat. Usaha perdagangan mereka dilindungi oleh penguasa. Pemerintah Hindia Belanda menerapkan pajak yang tidak terlalu tinggi terhadap para pedagang Cina, bahkan sebagian dari mereka yang diangkat menjadi pembantu pegawai Pemerintah dibebaskan dari pembayaran pajak.[317]

Tidak jelas secara pasti kapan masuknya orang Cina ke bandar Sibolga. Mereka pertama kali mungkin masuk melalui pantai timur Pulau Sumatera. Hubungan antara kerajaan di Sumatera bagian utara dan Cina telah terjadi sejak lama. Akan tetapi baru berjalan kembali pada abad ke-18 ketika para pedagang Cina mulai menyeberang dari Semenanjung Melayu ke pantai timur Pulau Sumatera. Mereka menjalin hubungan dengan beberapa kerajaan Melayu di pesisir timur, yang terbentang antara kerajaan Siak dan Tamiang. Mereka berhasil memegang hak monopoli atas perdagangan komoditi tertentu, seperti monopoli perjudian dan perdagangan candu. Pedagang Cina termashur ketika itu adalah Boon Keng, yang mempunyai anak perempuan dan menjadi menantu kerabat Sultan Aru. Terjadinya ikatan yang baik antara para pedagang Cina dan kerabat sultan di Kerajaan Aru semakin memperluas kesempatan

[316] Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 46.
[317] Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 42.

Cina untuk menguasai perdagangan di Keresidenan Sumatera Timur. Orang Cina semakin melekat di hati penduduk Sumatera Timur pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Bahkan orang Cina tersebut ikut menentang kehadiran Belanda dengan ikut berperang gerilya di Asahan dan Temiang. Boon Keng berusaha sekuat tenaga mendukung kesultanan dan mendatangkan bantuan dari Penang. Hingga tahun 1872 jumlah orang Cina di Deli telah mencapai empat ribu orang, dan mereka terus menerus datang ke Deli, yang akhirnya tersebar di seluruh Sumatera Utara. Orang Cina yang didatangkan ke wilayah Sumatera Timur sampai tahun 1913 telah mencapai 53.617 orang.[318] Sebagian dari mereka melakukan perdagangan ke pantai barat, menyusul pendahulunya di bandar Sibolga. Orang Cina yang berdagang di Sibolga tidak lagi bekerja sebagai kuli perkebunan, tetapi berkembang menjadi pedagang emas, pengusaha mebel, penjahit, dan saudagar tekstil, sehingga berkembang menjadi saudagar yang gesit. Kelompok inilah yang kemudian dikenal sebagai Cina Sibolga. Disana mereka bergabung dengan orang Cina lainnya, yang dipimpin oleh Letnan Cina.*Letnan Cina* atau *Kapten Cina* adalah sejenis penghulu suku yang diangkat pemerintah Hindia Belanda di Sibolga untuk membantu *Datuk Pasar* dalam menjaga lingkungan bandar Sibolga. Jabatan Datuk Pasar adalah nama perubahan jabatan *Datuk Bandar* ketika memerintah di Pulau Poncan sebelum tahun 1842. Penghulu dalam arti tugas adalah *Kepala Lingkungan*. Ada beberapa penghulu Sibolga yang diangkat oleh Pemerintah ketika itu, yakni Penghulu Pesisir, Penghulu Nias, Penghulu Mandailing, Penghulu Melayu, Penghulu Batak, Penghulu Darek (Minangkabau), Letnan Cina, dan Letnan Keling.[319]

Cina Sibolga agaknya menjadi bagian dari masa lalu perdagangan di Sibolga yang penuh dinamika. Perbedaan antar etnis di bandar itu tidak menjadi halangan bagi mereka untuk bersosialisasi. Seperti halnya kelompok keturunan Cina di kota lainnya di Nusantara, Cina Sibolga juga merupakan kelompok yang unggul dalam bidang ekonomi dan perdagangan. Sebagian besar dari mereka telah berhasil menjadi pedagang atau pengusaha yang

[318] Mubyarto, dkk. *Tanah dan Tenaga Kerja Pekerbunan, Kajian Sosial Ekonomi.* Yogyakarta: Adtya Media, 1992, hal. 117.
[319] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 65.

sukses. Banyak orang kaya terdapat di Sibolga, secara kebetulan sebagian besar adalah orang Cina. Pada tahun 1913 tenaga kuli Sumatera Timur yang berasal dari Cina mengalami perkembangan yang pesat menjadi 53.617 orang. Mereka membentuk kelompok tenaga kerja Cina yang disebut "Kongsi". Tingginya mobilitas tenaga kerja Cina memberikan kebebasan kepada mereka untuk bertindak sebagai perekrut tenaga kerja dan sebagai pedagang perantara. Akan tetapi pada awal abad ke-20 pemerintah Hindia Belanda mengalami kesulitan untuk mendatangkan tenaga kerja dari Cina.[320]

Percampuran berbagai suku atau etnis di Tapian Nauli termasuk Barus menjelang abad ke-19 melahirkan kelompok masyarakat pantai yang disebut "Orang Pesisir". Mereka memiliki bahasa dan adat istiadat khas pesisir barat Tapian Nauli. Pemusatan tempat tinggal mereka mengikuti lokasi kegiatan perdagangan dengan membentuk kelompok yang beranggotakan orang yang berasal dari tempat yang sama. Budaya Pesisir Tapian Nauli merupakan budaya yang paling kompleks jika dibandingkan dengan budaya sub etnis lainnya di Tapanuli. Budaya Pesisir atau Sibolga adalah akulturasi dari berbagai budaya etnis pendatang. Faktor ini tidak dapat disangkal karena masyarakat pesisir Sibolga yang heterogen mempunyai latar belakang kebudayaan yang majemuk, sehingga melahirkan kebudayaan yang khas yang disebut Budaya Melayu Pesisir. Masyarakat Melayu Pesisir adalah suatu komunitas penduduk Sibolga yang berasal dari berbagai macam etnis itu, seperti Minangkabau, Batak, Aceh, Jawa, Bugis, dan etnis lainnya. Mereka adalah karakter utama penduduk Sibolga dan Tapian Nauli. Dalam perkembangan selanjutnya masyarakat Melayu Pesisir menetapkan bahwa mereka memiliki kebudayaan yang khas dan terpadu, yang diambil dari berbagai adat istiadat daerah asal mereka masing-masing. Kebudayaan baru yang mereka bentuk sama sekali berbeda dengan kebudayaan asli dari daerah asal mereka. Penduduk Natal dan pantai timur Pulau Nias masih dianggap sebagai penduduk Melayu Pesisir, walaupun tidak sama kondisinya dengan penduduk Melayu pesisir yang berada di pesisir Tapian Nauli, sebab perbedaan yang tidak terlalu prinsipil dianggap oleh masyarakat Melayu Pesisir bersenyawa dengan kebudayaan asli asal mereka masing-masing, tetapi tidak berarti

[320] Mubyarto, dkk. *Op. Cit.* Hal. 117.

komunitas lain yang menyerap unsur induknya menjadi tidak sah, sebab kebudayaan dan peradaban mereka pandang tidak bersifat kaku. Walaupun Natal telah menjadi bagian wilayah Tapanuli Selatan, tetapi penduduknya masih dikelompokan kepada penduduk Tapanuli Tengah, sebab adanya persamaan historis antara Natal, Sibolga, Tabuyung, Singkuang, dan lain-lain.[321] Kebudayaan masyarakat Melayu Pesisir semakin mempunyai ciri yang khas karena bersifat kenyal dan mengikuti perkembangan zaman. Hal ini disebabkan karena daerah pesisir telah menjadi jalur perdagangan yang disinggahi oleh berbagai pedagang dari luar. Bahkan di Barus disebut telah terdapat gereja Nestor.[322]

Dalam berkomunikasi sehari-hari, masyarakat Melayu Pesisir menggunakan bahasa Pesisir. Bahasa tersebut digunakan penduduk di bandar Sibolga dan pesisir lainnya. Bahasa Pesisir kemudian menjadi bahasa pengantar di tengah masyarakat, sekolah, dalam upacara adat, dan upacara keagamaan. Selain bahasa pesisir, dalam pergaulan juga digunakan bahasa Batak, karena mayoritas penduduk Tapanuli adalah etnis Batak.Dari segi bahasa ada perbedaan antara Tapanuli Utara (Batak Utara) dan Tapanuli Selatan (Batak Selatan) karena masing-masing daerah mempunyai bahasa yang khas.[323]

Bahasa Pesisir menjadi bahasa asli penduduk yang berdiam di sekitar pantai, seperti bahasa yang digunakan oleh penduduk pantai Sibolga dan Barus. Bahasa Pesisir memiliki langgam tersendiri, yakni perpaduan antara bahasa Melayu, Minangkabau, Batak, dan bahasa pendatang lainnya. Dalam bahasa Pesisir terserap juga kata-kata yang berasal dari bahasa asing, misalnya bahasa Arab, Portugis, India, dan Belanda. Antara etnis Batak dan etnis Pesisir dapat saling mengerti baik dengan bahasa Batak maupun bahasa Pesisir. Budaya pesisir juga dikenal sebagai adat Sumando. Bahasa Pesisir adalah bagian dari

[321] E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920.* P. 65.
[322] Nilakanta Sastri. "A Tamil Merchant Guild in sumatra", dalam *Tijdschrift Voor de Indische Taal-Land en Volkenkunde,* LXXII, 1932, p. 314, 327. Rachmat Subagya. "Gereja Keristen Tertua di Indonesia", *Basis,* XVIII, No. 8. Mei 1969, hal. 261-265. O.W. Wolters. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya.* Ithaca: 1967
[323] Petrus Voorhoeve. *Critical Survey of the Languages of Sumatra.* The Hague: 1955, p. 9.

Adat Sumando. Sumando adalah satu kesatuan ruang lingkup kebudayaan Melayu Pesisir yang terdiri dari adat istiadat pesisir, kesenian pesisir, bahasa pesisir, dan makanan pesisir. Adat Sumando masyarakat pesisir berbeda dengan Dalihan Na Tolu, semacam ikatan kekeluargaan dalam masyarakat Batak dengan tiga persyaratan marga yang berperan sebagai Dongan Tubu (seperut atau semarga), Hula-Hula (marga asal isteri), dan Boru (marga suami dari saudara perempuan). Baik Hula-Hula maupun Boru berfungsi sebagai juru damai dalam perkelahian yang terajadi antar kelompok dalam suatu kampung.[324]

Istilah Sumando di Pesisir adalah campuran antara satu keluarga dengan keluarga lainnya yang seiman dengan ikatan tali pernikahan menurut hukum agama Islam dan disahkan oleh adat Pesisir. Orang Sumando adalah seorang menantu (mantu), kakak ipar, dan adik ipar yang telah menjadi keluarga sendiri. Sumando Pesisir sama pengertiannya dengan istilah Sumando yang ada di Minangkabau, yakni orang semenda, yang menjadi suami dari anak perempuan atau saudara perempuan dalam sebuah keluarga. Segala sesuatu yang berhubungandengan urusan baik dan buruk menjadi tanggungjawab bersama orang sumando. Masyarakat Melayu Pesisir Sibolga memandang bahwa hubungan kekerabatan orang Sumando merupakan jalur dalam menjebatani persaudaraan. Mereka sangat menghargai ikatan kekeluargaan, sebab tidak ada satu keputusan adat yang ditempuh tanpa melibatkan musyawarah antara semua anggota keluarga.Seseorang mempunyai tiga kategori dalam keluarga, yang disebut *Dongan Sabutuha, Hula-hula, dan Boru.*[325]

Keberagaman penduduk bandar Sibolga terlihat jelas pada adat istiadat yang berlaku di tengah masyarakat. Pada masyarakat Batak berlaku adat "Jujuran" dan pada masyarakat Pesisir berlaku adat Sumando. Adat Sumando yang berasal dari Minangkabau dipengaruhi oleh adat Jujuran. Kedua macam adat tersebut selalu berjalan seiring dalam masyarakat bandar Sibolga. Masyarakat keturunan Cina masih menggunakan adat sesuai dengan agama atau kepercayaan yang

[324] Lance Castles. *Loc. Cit.* Hal. 8.
[325] Edward M. Bruner. "The Toba Batak Village", dalam G.W. Skinner, ed. *Local, Ethnic and National Loyalities in Village in Indonesia: A Symposium.* New Haven: 1959, p. 58,62.

mereka anut. Dalam pergaulan sehari-hari antara sesama orang Cina, mereka masih menggunakan bahasa Cina . Untuk berkomunikasi dengan orang Batak atau Pesisir mereka menggunakan bahasa Pesisir dan Batak atau bahasa Indonesia. Pengaruh bahasa tidak menjadi halangan bagi mereka untuk melakukan aktivitas ekonomi di bandar Sibolga. Penduduk Cina dan kelas bangsawan lainnya sangat diperlukan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk memobilisasi tenaga kerja dalam sistem tanam paksa.[326]

[326] Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940", *Disertasi Ph.D.,* Fakultas Pasacasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 17.

BAB IV

KEDATANGAN ORANG ASING DI PESISIR TAPIAN NAULI

A. Penduduk Pesisir dan Inggris

Dalam bagian kedua dari pembahasan ini telah disebutkan bahwa sejak abad ke-17 penduduk pesisir barat Pulau Sumatra telah bersentuhan dengan Eropa, terutama pedagang Inggris, Perancis, dan Belanda. Bahkan mungkin jauh sebelumnya daerah pesisir tersebut telah didatangi oleh para pedagang Eropas dan Asia.[327] Hal ini didukung oleh beberapa temuan Arkeologi bahwa Sibolga dan Barus telah ramai didatangi oleh para pedagang asing jauh sebelumnya. Sejak tahun 1669 Kompeni Belanda telah mendirikan loji di Barus.[328] Bentuk hubungan antara penduduk pesisir Tapian Nauli dan orang asing tersebut pada mulanya sebatas pada hubungan dagang antar bagsa yang sederajat dengan mendapat keuntungan pada keduabelah pihak. Hubungan pada tahap pertama tidak terjadi pertentangan antara penduduk asli pesisir dan para pendatang asing karena hubungan antara penjual dan pembeli berjalan lancar dan normal. Akan tetapi hubungan antara sesama pedagang asing

[327] J. Kathirithamby –Wells & John Villiers. *The Southeast Asian Port and Polity , Rise and Demise.* Singapore: National University-Singapore University Press, 1990, p. 63, 66, 67, 73, 74, 119.

[328] E. Francis. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", dalam *Tijsdschrift voor Indische Taal-en Volkenkunde, No. 5.* Batavia: 1856, p. 20.

mengalami persaingan untuk memperoleh barang dagangan, terutama sesama pedagang Eropa. Bahkan persaingan tersebut mengarah pada perkelahian dan bentrokan bersenjata yang melibatkan para pedagang pribumi. Hak-hak para pedagang pribumi sering dilanggar oleh para pedagang Eropa yang datang dengan melakukan tindakan monopoli terhadap wilayah dagang yang telah dikuasainya. Pelanggaran tersebut menimbulkan reaksi penduduk pesisir Tapian Nauli terhadap para pedagang Eropa. Di antara pedagang Eropa yang menanamkan pengaruhnya secara kuat di kawasan tersebut adalah Inggris dan Belanda, walaupun pedagang lainnya seperti Perancis dan India tidak dapat dianggap sepele. Namun yang membuat pemerintahan dalam bentuk koloni di pesisir itu adalah Inggris dan Belanda.[329]

Dunia pelayaran di Inggris telah berkembang sejak lama dan mencapai puncaknya pada masa pemerintahan Ratu Elizabet I. Pelayarannya ke arah barat, membuat bangsa tersebut berhasil mendirikan koloninya yang pertama di Virginia , Amerika Serikat pada abad ke-16. Usaha mereka untuk mencapai Hindia Timur dilakukan oleh Francis Drake, yang sukses memasuki Kepulauan Maluku, dan kembali berlayar ke Inggris melalui Tanjung Pengharapan di bagian selatan Benua Afrika. Sejak pelayaran tersebut perdagangan di Asia Tenggara dan Asoia Timur mulai mendapat perhatian Inggris, dan mengharapkan agar dapat memiliki wilayah koloni di timur benua Asia. Inggris juga telah mengenal daerah perdagangan yang ramai di pantai barat Sumatra, seperti Tiku, Pariaman, Natal, dan Tapanuli.[330]

Ralph Fitch adalah orang Inggris yang pertama yang sampai di Ormuz pada tahun 1583. Ia mendapat persaingan yang ketat dari para pedagang dan pelayar bangsa Portugis di sana, sehingga ia meneruskan pelayaran menuju Hugli di delta Sungai Gangga, India. Kemudian Ralph Fitch melanjutkan pelayarannya ke Birma dan

[329] Inggris memulai pemerintahannya dengan mengikat "Perjanjian Batigo Badunsanak"dengan Raja-raja Tapian Nauli pada tahun 1815. Sedangkan Belanda secara penuh berkuasa atas Tapian Nauli setelah selesainya Perang Paderi pada tahun 1837. Lihat Tengku Luckman Sinar. "Sibolga dan Pantai Barat Sumatra Utara Dalam Lintasan Sejarah", *Makalah*, tidak diterbitkan. Medan: Kelompok Studi Ilmu Publisistik Fisipol UISU Medan, 1980, hal. 3-4.

[330] Jihn Bastin. *The British in West Sumatra 1685-1825*. Kualalumpur: University of Malaya Press, 1965, p. 71 dan 123.

sampai ke kota bandar Malaka pada tahun 1588. Selama tiga tahun ia berlayar dan memperhatikan situasi dan kondisi perdagangan serta pelayaran di Nusantara. Pada tahun 1591 Ralph Fitch kembali berlayar ke Inggris. Pengalaman pelayaran membuat semakin bertambahnya keinginan parav pedagang Inggris untuk berdagang dan berlayar ke bagian timur Benua Asia. Kehancuran armadaSpanyol pada abad ke-16memberi peluang yang besar bagi armada pelayaran Inggris ke Asia. Inggris kembali melakukan pelayaran ke timur dibawah pimpinan Thomas Cavendish, yang juga sampai ke Kepulauan Maluku, dan ketika kembali ia singgah di Pulau Jawa. Tidak disebutkan di mana persisnya mereka berlabuh di pulau tersebut. Sejak itu para pedagang Inggris mulai berani membiayai pelayaran-pelayaran ke Nusantara. Pelayaran yang dipimpin oleh Lancaster pada tahun 1591 menyinggahi Pulau Sumatra bagian utara Aceh dan Pulau Penang. Lancaster datang ke Aceh pada tahun 1602 untuk membeli lada dan rempah lainnya. Ia memperoleh lada dengan harga yang mura di bandar Tiku, Pariaman, Sibolga, dan bandar lainnya di pantai barat Sumatra yang berada di bawah kekuasaan Aceh. Inggris ingin menguasai kawasan perdagangan di sepanjang pantai barat Sumatra, tetapi masih memerlukan waktu yang lama karena terjadi persaingan dengan bangsa-bangsa Eropa lainnya di perairan pantai barat Sumatra. Keberhasilan pelayaran Inggris selanjutnya ke Samudra Hindia membuat armada pelayarannya semakin kuat dan terorganisir. Bangsa ini membuat suatu persekutuan dagang yang disebut “East Indian Company” (E.I.C.). Kedatangan pelayaran Inggris ke timur secara teratur berdampak pada bangsa Portugis yang telah lebih dulu menduduki bandar Malaka, yakni persaingan dalam perdagangan dan pelayaran. Inggris mendirikan loji dagangnya di Calcutta, Bombay, dan Batavia pada abad ke-17 untuk menggandeng perusahaan dagang Belanda “Vereenide Oostindische Compagnie” (VOC).[331]

Pada awal abad ke-17 bangsa-bangsa Eropa yang berlayar dan berdagang di seluruh Nusantara berl;omba untuk memperlihatkan keunggulan masing-masing. Ketika itu Inggris mulai memperlihatkan

[331] K.N. Chaudhuri. *Trade and Civilization in the Indian Ocean, An Economic History from the Rise of Islam to 1750.* Cambidge-New York: Cambridge University Press, 1985, p. 80.

persaingan dengan Belanda dengan mengadakan senjata kepada penduduk pribumi yang mentang VOC, misalnya membantu Pemberontakan Raja Barus, Raja Lelawangsa terhadap VOC pada tahun 1676. Dalam pemberontakan tersebut Raja Lelawangsa ditangkap oleh Belanda dan dibuang ke Tanjung Pengharapan (Kamp de Goede Hoop) di Afrika Selatan. Gerakan rakyat Barus tersebut kemudian dilanjutkan oleh Raja Dihilir.[332]

Meskipun pedagang Belanda berhasil membuat perjanjian-perjanjian para Raja Negeri di pantai barat Sumatra dan menggeser eksistensi Inggris, tetapi para saudagar Inggris belum kehilangan semua kepentingannyadi kawasan itu. Para pialang pantai lebih suka berhungan dengan pedagang Inggris dari pada Belanda. Pada tahun 1684 para pialang pantai menawarkan monopoli lada kepada Inggris sekaligus menjadikan Inggris sebagai pelindung mereka terhadap V.O.C. Sementara itu di India terutama di Benggali dan Madras muncul para pedagang swasta Eropa yang berlomba-lomba untuk membeli lada dan barang komoditi ke pantai barat Pulau Sumatra. Di anttara mereka ada pula yang belkerja di perusahaan dagang E.I.C. di India dan memanfaatkan daerah kekuasaan Inggris. Para pedagang swasta Eropa tersebut memiliki modal yang besar dan memiliki kapal-kapal besar untuk berlayar ke pantai barat Sumatra. Akan tetapi kapal-kapal mereka tidak pernah singgah di bandar dekat pantai karena mereka hanya menjual barang dagangan langsung kepada pedagang lokal yang memanfaatkan perahu. Secara bertahap Inggris berusaha mengadakan hubungan dengan para pedagang pedalaman untuk mendapatkan barang-barang komoditi dan emas, misalnya dengan dataran tinggi pedalaman Minangkabau dan dataran tinggi Toba.[333] Selain itu hubungan antara Inggris dan para penenun kain di Coromandel semakin kuat, sehiungga Kompeni Belanda merasa kuatir terhadap dominasi katun Inggris di seluruh kota pelabuhan di pantai barat Sumatra. Akan gtetapi pedagang Inggris mengalami kesulitan untuk mendapat lada, damar, dan kemenyan yang berasal dari daerah pedalaman Pasaman dan Tapanuli.

[332] Hubungan antara Raja Lelawangsa dan VOC mulai renggang pada awal tahun 1676 pada masa pemerintahan Komondor Pits. Lihat E. Francis. *Op. Cit.* P. 23.

[333] Chritine Dobbin. *Kebamngkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah.* Jakarta: INIS, hal. 107.

Selaian para pedagang Inggris yang berasal dari Madras dan Bombay, di pantai barat Sumatra juga berdagang agen Cina dan Melayu dari perusahaan Inggris di Bemngkulu. Selama 1781-1784 merupakan masa yang cukup penting karean para pejabat dagang Inggrius mengambil alih kota Padang dari V.O.C. yang berhubungan dengan konndisi politik di Eropa. Inggris bisa menaraik para pedagang pribumi ke dalam orbit pemasarannya dengan menjual kain katun Coromandel lebih murah dari pada yang dijual oleh Belanda. Ketika V.O.C. datang kembali ke kawasan pantai barat Sumatra, para pedagang pribumi tetap menjaga hubungan dagang dengan Kompeni Inggris yang telah bergeser ke kota bandar yang jauh lebih ke utara, misalnya Pariaman, Airbangis, Natal, Sibolga, Barus, Tapak Tuan, dan sebagainya. Sejak VOC membuat perjanjian dengan Raja Raja Kecil pesisir, semua barang dagangan pantai barat memang tidak boleh jatuh kepada bangsa asing manapun selain Belanda. Walaupun para pedagang Inggris tidak mendapat tempat dalam perdagangan dengan VOC, tetapi Inggris berhasil mendapatkan kayu manis (Casia Vera) dari daerah pedalaman Agam dan Tapanuli melalui para pedagang pribumi yang membawa barang tersebut ke Pariaman dan Sibolga. Kayu manis yang dijual di Sibolga berasal dari daerah pedalaman Padang Sidempuan dan Silindung Tapanuli. Perolehan muatan yang berharga tersebut membuat para pedagang swasta Inggris di pantai barat Sumatra , terurtama di sekitar Teluk Tapian Nauli berkembang dengan cepat sejak tahun 1740 dan membeli lada dalam jumlah banyak di Tapanuli.[334]

Kapal pedagang Perancis mulai muncul di perairan pantai barat Pulau Sumatra pada bulan Desember 1793. Ketika itu pedagang Belanda telah bercokol dan Sibolga. Antara kapal pedagang Perancis dan Belanda terjadi persaingan dagang yang hebat sehingga mereka saling bermusuhan. Kapal dagang Perancis yang bernama La Villade Bordeaux" dibawah pimpinan Le Mesmo dan La Garde merampok kapal dagang Belanda dengan perlengkapan persenjataan sebanyak 48 meriam besar. Tidak ada informasi yang lebih jelas mengenai faktor yang menyebabkan terjadinya perampokan tersebut. Selain itu

[334] Pada 31 Agustus 1820 Inggris membeli lada di Tapanuli sebanyak 400 ton dan 1.000.000 ton. Sekitar 600-800 ton dikapalkan ke Cina, London, dan Bengkulu. Lihat John Bastin. *Op. Cit*. Hal. 188.

kapal dagang Perancis juga melakukan perampokan terhadap uang milik pedagang Cinadi Padang. Pada umumnya penduduk pesisir barat Tapian Nauli tidak senang atas kehadiran orang asing di kawawasan tersebut, terutama kepada orang Belanda yang telah diketahui penduduk atas kejahatan yang dilakukannya.[335]

Kebencian penduduk Pesisir Nauli atas orang asing membuat Perancis ekstra hati-hati dan siaga mempersiapkan kapal perangnya La Doroque di Meuke, sebelah utara Tapaktuan. Perancis sengaja memilih Meuke sebagai basis pangkalannya karena ingin menuntut atas kematian Kapten Van Yseghen, seorang nakhoda kapal dagang Perancis L`Agles. Begitu juga dengan pos Inggris di Pulau Poncan Ketek digeledahnya dan kemudian melarikan diri pada 23 Desember 1793.[336]

Pada tahun 1795 bebera[pa kapal dagang Inggris berlayar dari Bengkulu menuju Padang yang telah diduduki oleh Kompeni Belanda. Kapal tersebut membawa pejabat E.I.C. yang mengantarkan surat kepada pemimpin VOC di sana agar mereka saling dapat bekerjasama. Belanda menerima ajakan Inggris tersebut ungtuk bekerjasama karena dapat memperkuat mereka dalammenghadapi serangan pribumi di pantai barat Sumatra. Sehubungan dengan kondisi politik di Eropa, Belanda berada pada pihak yang kalah perang dalam menghadapi Perancis dan Inggris. Akibatnya adalah secara resmi pada 5 November 1795 semua pos-pos Kompeni Belanda di pantai barat Sumatra diserahkan kepada Inggris. Kawasan pantai barat tersebut langsung berada di bawah pengawasan Thomas Stamford Raffles, mantan Gubernur Jenderal Inggris di Pulau Jawa pada tahun 1811-1816. Sebagai seorang politikus yang menganut paham Liberalisme, Thmas Stamford Raffles memunyai pandangan dan konsepsi politik yang jauh ke depan. Ia menginsyafi peranan geopolitis Pulau Sumatra yang penting bagi dominasi politik ekonomi Inggris di Nusantara. Ia memandang bahwa letak Bengkulu lebih jauh dari lalu lintas perdagangan jika dibandingkan dengan pesisir Padang atau Tapian Nauli. Bengkulu sendiri berada dalam pengaruh Minangkabau, terutama dibagian utara Silebar. Faktor itulah yang

[335] E. Francis. *Loc. Cit. Hal.* 95-96.
[336] H. A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 40.

menyebabkan orang Inggris berusaha menjalin hubungan dengan Raja Minangkabau di pedalaman Pagaruyung, karena penduduk di kawasan pesisir telah dipengaruhi oleh para Panglima Aceh dan Belanda.[337]

Kedatangan Inggris di pantai barat Sumatra khususnya Tapian Nauli pada dasarnya tidak disukai oleh penduduk setempat, baik penduduk Sibolga sendiri maupun orang Aceh yang berdagang di kawasan tersebut. Orang Aceh malah memberanikan diri untuk menyerang kapal Inggris yang berlabuh di Teluk Tapian Nauli pada 20 Maret 1786. Akan tetapi Inggris berhasil menmghadapi serangan tersebut sehingga semakin memperkokoh kedudukannya di kawasan Teluk Tapian Nauli. Dampak perluasan pengaruh Inggris dari India memang bukan hanya di pantai barat Sumatra, tetapi juga di kawasan dunia perdagangan Selat Malaka. Kompeni Inggris mendirikan pelabuhan di Penang dekan Semenanjung Malaya pada tahun 1786 untuk menarik kegiatan perdagangan Selat Malaka. Letak pelabuhan itu relatif dekat dengan dunia perdagangan di Sumatra, seperti pantai timur, Minangkabau, Aceh dan kawasan pantai barat Sumatra. Pembukaan pelabuhan Penang memberi peluang bagi orang Tapanuli dan Minangkabau untuk melemparkan barang dagangannya di Semenanjung Malaya. Orang Inggris yang berdagang di Pulau Penang hanya mengambil keuntungan yang kecil dari penjualannya terhadap para pembeli yang berasal daroi Tapanuli dan Minangkabau, yang tujuannya tidak lain adalah untuk menarik para pedagang supaya datang ke Penang. Pedagang Inggris hanya menjual dengan keuntungan 5 %, sedangkan pedagang Belanda menjual dengan keuntungan 59 %. Faktor inilah yang menyebabkan terjadinya peralihan perdagangan dari pesisir barat Sumatra ke Penang.[338]

Pada akhir abad ke-18 Inggris telah mengambil alih Padang dari Belanda sehubungan dengan kondisi politik di Eropa. Inggris berhasil menarik para pedagang pribumi ke dalam orbit pemasarannya dengan menjula kain katun yang berasal dari Coromandel, harganya

[337] William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung : Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 202.

[338] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 113. Lihat juga M.A.P. Meilink-Roeloffsz. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1962, p. 344. J. Khathirithamby-Wells. Op. Cit. P. 215.

lebih murah dari pada yang dijual oleh pedagang Belanda. Keberhasilan utama Inggris di pantai barat Sumatra adalah kesuksesan dalam membuat perjanjian dengan para Raja Tapian Nauli, yang dikenal dengan "Perjanjian Batigo Badunsanak", yakni perjanjian antara Inggris, Raja Sibolga, dan Raja-raja Tapian Nauli.

Gudlipp diangkat sebagai Residen Natal oleh Inggris dan John Braham untuk Teluk Tapian Nauli pada April 1798. Ia kemudian Gudlipp digantikan oleh John Prince pada tahun 1801 sebagai Residen Natal. Pada 30 Juni 1801 diangkat Residen Tapanuli yang pertama dibawah pengaruh Inggris. Pada tahun 1805 Thomas Parr ditunjuk sebagai Residen Tapanuli yang berkedudukan di Pulau Poncan. Selain itu Kompeni Inggris juga mendirikan loji di Pargodungan, wilayah Kuria Tapian Nauli. Inggris berusaha keras untuk mengukuhkan kekuasaannya di pantai barat Tapian Nauli. John Prince mengundang Raja Sibolga dan Raja-Raja Tapian Nauli ke Pulau Poncan Ketek untuk membuat semacam perjanjian kerjasama, yang kemudian dikenal dengan "Perjanjian Poncan" atau "Perjanjian Batigo Badunsanak". Perjanjian tersebut ditandatangani pada tanggal 11 Maret 1815 yang berisi angtara lain:

1. Seluruh Raja-Raja Tapian Nauli harus mentaati keputusan Inggris bersama orang-orang tua (para tokoh Tapian Nauli) di Pulau Poncan, yang telah disepakati sejak Kompeni Inggris mulai masuk ke perairan Tapian Nauli

2. Kompeni Inggris, Raja Sibolga, dan Raja-raja Tapian Nauli harus bersatu, sehilir semudik, seiya sekata, dan tidak bertikai jalan.

3. Ketiga kelompok tersebut (Inggris, Raja Tapian Nauli, dan Raja-Raja Sibolga) harus saling tolong menolong dan nasehat menasehati jika ada salah satu di antara mereka yang melanggar perjanjian.

4. Jika terjadi perselisihan di antara mereka, maka perselisihan tersebut tidak boleh berlangsung lebih dari 7 hari atau 1 minggu.

5. Raja Sibolga dan Tapian Nuli harus berusaha untuk meramaikan kota pelabuhan Sibolga dan tetap menghidupkan pertanian penduduk.
6. Jika terjadi “Silang Selisih” atau pertikaian di Pulau Poncan, maka merupakan kewajiban para takoh (orang tua-tua) setempat untuk menyelesaikannya. Jika mereka tidak mampu untuk memperdamaikan kedua belah pihak yang bertikai, maka selanjutnya harus diserahkan kepada Raja Sibolga dan Kompeni Inggris.
7. Jika terjadi perselisihan antara Raja-Raja di negeri Sorkam harus diserahkan kepada Kompeni Inggris, kemudian Kompeni Inggris akan membicarakannya dengan para Raja dan Pengjhulu.

8. Jika terjadi perselisihan di antara orang-orang Melayu di Pinangsori, maka para tetua negeri di sana berkewajiban untuk menyelesaikannya, dan apabila tidak mampu untuk mendamaikannya maka harus diserahkankepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan. Jika terjadi perselisihan antara Raja Pinangsori dengan raja di Lumut, maka harus diserahkan kepada Kompeni Inggris. Bagia siapa yang ternyata bersalah akan diturunkan dari pangkat kebesarannya karena memecah belah negeri.

9. Jika terjadi perselisihan di antara orang-orang Melayau di wilayah Raja Lumut, maka harus diselesaikan sendiri oleh Raja Lumut. Jika Raja Lumut tidak mampu menyelesaikannya, maka harus diserashkan kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan. Pihak yang sependapat dengan Inggris akan dimenangkan.

10. Jika terjadi perselisihan antara Raja di Lumut dan Raja di Bukit, maka tugas Raja Pinangsori untuk menyelesaikannya. Jika tidak berhasil maka harus diserahkan kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan.

11. Setiap hari Senin, Raja-Raja Tapian Nauli,Raja Sibolga, dan para tetua negeri Poncan harus menghadap Kompeni Inggris untuk mendengarkan pengaduan orang-orang kecil dan menyelesaikan permasalahan tersebut.

12. Tugas Datuk di Kalangan adalah untuk menyelesaikan perselisihan yang terjadi antara anak Melayu dan anak Batak. Jika tidak bisa diselesaikan harus dibawa kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan.

13. Datuk di Badiri bertugas untuk menyelesaikan perselisihan yang terjadi antara Datuk Kalangan dan Raja di Bukit. Jika tidak bisa menyelesaikannya maka harus diserahkan kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan.

14. Datuk Badiri juga harus menyelesaikan perselisihan yang terjadi dalam penduduk Melayu, jika tidak bisa, harus diserahkan kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan.

15. Jika terjadi perselisihan antara Datuk Badiri dan Raja di Bukit, maka Datuk Kalangan yang harus menyelesaikannya. Apabila tidak bisa menyelesaikannya, maka harus diteruskan kepada Kompeni Inggris di Pulau Poncan.[339]

"Perjanjian Batigo Badunsanak" tersebut ditandatangani oleh Raja Bandaharo Poncan, Raja Sibolga, Datuk Mudo Badiri, Raja Bukit Sorkam Kiri, Sutan Bagindo Tapanuli, Datuk Bandaharokayo Kalangan, Datuk raja Amat Sorkam Kanan, Raja Lumut, dan John Pronce di pihak Kompeni Inggris pada tanggal 11 Maret 1815 di Pulau Poncan.[340] Tujuan perjanjian tersebut adalah untuk mengesyahkan kembali hukum adat setempat, memberlakukan hukuman berdasarkan ketentuan antara Raja Sibolga dan Inggris, dan meningkatkan

[339] Muhammad Hussin. *Koeriahoofd Sorkam.* Hal. 24.
[340] Muhammad Hussin. *Ibid.* Lihat juga Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit*. Hal. 4.

kerjasama yang saling menguntungkan antara ketiga belah pihak (Inggris, Raja Sibolga, dan raja Tapian Nauli).[341]

Alasan Raja Sorkam membuat perjanjian dengan Kompeni Inggris adalah sebagai perwujudan kerjasama dengan Raja-Raja Tapian Nauli, karena masing-masing Raja memiliki kedaulatan di negeri mereka masing-masing dan kadang-kadang terjadi perselisisihan di antara sesama mereka. Residen Kompeni Inggris yang dipegang oleh Joseph Darvall di Natal, bandar kecil di sebelah selatan Sibolga, mengirim pasukan untuk menduduki Kolang dan Sorkam karena kuatis akan direbut oleh Kompeni Belanda. Inggris berusaha untuk merebut kedua daerah tersebut dengan alasan bahwa negeri Sorkam dan Kolang merupakan daerah taklukan Raja-Raja Tapian Nauli. Perbenturan dan perselisihan atara Inggris dan Belanda di pantai barat Sorkam tidak bisa dihindari, karena masing-masing bangsa Eropa itu mempunyai alasan yang kuat untuk menguasainya.

Kompeni Belanda mempertahankan Sorekam dengan alasan bahwa Sorkam merupakan daerah taklukan Raja Barus, yang telah membuat perjanjian dengan Belanda. Inggris dan Belanda melihat bahwa Sorkam memiliki potensi ekonomi yangtinggi sebagai pendukung ekonomi Teluk Tapian Nauli. Akhirnya kemenangan berada di pihak Inggris sehingga Belanda terusir dari Sorkam. Belanda yang mengalami kekalahan bersaing dengan Inggris di Teluk Tapian Nauli segera memusatkan perhatiannya ke Airbangis, Pasaman, di selatan Natal dan mendirikan loji di sana. Sebaliknya "Perjanjian Batigo Badunsanak" pada pasal 7 berbunyi sebagai berikut.

... dan seperkara lagi pula, seperti utang-utang segala raja-Raja dalam negeri Sorkam dari pada kedua belah batang airnya itu, dan kiranya ada pula timbul silang selisih di Hulu atau Hilir, tiada boleh diselesaikan oleh yang diseberang itu artinya yang empunya itulah patut menyelidiknya serta mencari apa jalannya yang kusut itu kalau boleh dapat diselesaikann dan kiranya tiada pula boleh diselesaikannya dunsanaknya itu melainkan cari pakat bersama-sama yang dapat dalam pikirannya serta disampaikan pada Kompeni supaya Kompeni sama-sama membicarakannya dengan raja-raja

[341] H.A. Hamid panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 57.

serta dengan penghulu-penghulu dalam genggamannya dan kiranya kalau Raja seorang saja membawa bicara itu di muka Kompeni dan tiada bersama-sama dengan tiada setahu raja di seberang melainkan tiada diterima oleh Kompeni, sebab Raja-Raja di Sorkam itu berdusanak dan perbuatan seorang itu di luar pada dengan mengubah janji melainkan sebarang apa tumbunya jadi berat atas di luar padan dengan mengubah janji melainkan sebagai apa tumbuhnya jadi berat atas dianya seorang, dan lagi pula kalau tumbuh silang selisih yang seorang melainkan kabarkan di Hulu atau di Hulir yang beleh dapat diselesaikan oleh orang tua-tua di situ melainkan dibawa juga bicara itu kepada dusanaknya yang diseberang air, menyelesaikan, melainkan cari pula pakat bersama mana yang patut di dalam pikir maka bawalah di muka Kompeni dan boleh Kompeni dibicarakan dengan segakla Raja-Raja dan serta mencari apa jalan selesainya yang kusut itu, dan kiranya dengan tiada bersama Raja di seberang pula, melainkan tidak boleh Kompeni menerima bicara itu, dan perbjuatan Raja itu di luar padan namanya itu dan merubah janji, dan barang apanya yang tumbuh dalam bicara itu melainkan beratlah atas dia nya saja. Ada pun sebab makadiperbjuat janji itu karena pikiran Kompeni apabila Raja yang berdua dalam Sorkam ada sepakat tidaklah jadi tumbuh silang selisih di Hulu atau di Hilir.[342]

Secara bebas pasal 7 di atas dapat diartikan bahwa jika terjadi pertikaian antara Raja-Raja Sorkam atau sesama para Penghulu, harus diberitahukan kepada Kompeni Inggris, supaya Inggris ikut serta menjadi hakim dalam persidangan untuk mencari perdamaian kedua belah pihak yang bertikai. Perjanjian Batigo Badunsanak bertujuan untuk mengatur siklus perekonomian dan jatah para penguasa Sorkam. Kerajaan Kolang berdiri disampaing Kerajaan Sorkam sehingga keduanya dikenal sebagai Kerajaan Sorkam-Kolang. Akan tetapi di antara keduanya saling bermusuhan sehingga masing-masing pihak berlomba untuk mencapai keunggulan.[343]

Para pedagang Inggris pada umumnya berpangkalan di Natal. Mereka mengontrak pembelian lada sebanyak 300 ton per tahun dari

[342] Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit.* Hal. 2-3.
[343] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 41.

Kepala daerah Natal dan Susoh. Untuk memperkuat kekuasaannya disepanjang pantai barat Pulau Sumatera, Inggris menempat seorang Residen di kota bandar untuk mengawasi perdagangan. Para Residen Inggris tersebut berdagang sendiri-sendiri dan membayar cukai kepada E.I.C yang berpusat di Bengkulu. Banyak para pedagang asing yang berhubungan dengan Inggris di perairan Teluk Tapian Nauli, misalnya Cina, India, Belanda, Perancis, dan Amerika. Untuk mengawasi perdagangan dalam pasar Poncan, Inggris mengangkat seorang Datuk pasar yang membawahi beberapa orang penghulu untuk mengurus masing-masing kelompok yang berdagang disana, diantaranya Penghulu Minangkabau, Penghulu Pesisir, Penghulu Nias, Penghulu Mandailing, Penghulu Melayu, Penghulu Batak, Letnan Cina, dan Letnan Keling. Sistem kepemimpinan masing-masing etnis itu berlanjut sampai masa pemerintahan Hindia Belanda.[344]

Menurut makalah yang ditulis oleh Tengku Luckman Sinar,[345] pasukan Inggris yang terdapat di pantai barat Pulau Sumatera terdiri dari lebih kurang 900 orang serdadu India daa 80 serdadu Eropa. Pelabuhan Sibolga atau Poncan dijaga oleh sekitar 20 serdadu India. Sejak Inggris memusatkan perhatiannya atas Pulau Sumatera, selain Bengkulu Inggris juga memandang Tapanuli sebagai pusat perhatian yang utama. Thomas Stamford Raffles sebagai Gubernur Inggris di bengkulu juga melakukan kunjungan ke Pulau Nias dan daerah Tapanuli lainnya. Salah satu yang menarik bagi Thomas Stamford Raffles disamping kebudayaan masyarakat setempat adalah banyaknya perdagangan budak di Tapanuli. Ia ingin menghapuskan perbudakan di kawasan Tapanuli disamping melaksanakan berbagai proyek ilmu pengetahuan. Thomas Stamford Raffles banyak memberikan waktu dan pemikiran untuk menghapuskan perbudakan di Tapanuli, sehingga ia di kritik habis-habisan oleh atasannya di Inggris karena telah memboroskan dana pemerintah untuk menghapuskan perbudakan. Ia membatasi kebutuhan pihak luar Tapanuli akan para budak dan mengubah adat istiadat penduduk setempat mengenai perbudakan. Sebetulnya Thomas Stamford Raffles termasuk tokoh yang memperjuangkan pembebasan budak di

[344]H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*.

[345]Tengku Luckman Sinar. *Loc*. *Cit*. Hal. 6.

Inggris karena telah dipraktekkannya di Tapanuli sejak awal abad ke-19. Usaha untuk menghilangkan sistem perdagangan budak di Tapanuli kemudian diikuti oleh Pemerintah Hindia belanda dengan cara memberikan uang sebagai Tebusan.[346]

Inggris memperdagangkan candu di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera. Setelah menjual candu mereka membeli barang-barang komoditi yang dijual oleh para pedagang pribumi di Teluk Tapian Nauli. Inggris dan belanda sebelumnya juga telah memperdagangkan candu yang berasal dari Benggala. Orang-orang tertentu Sumatera yang tinggal di pantai barat ketika itu memang terkenal kebiasaannya sebagai pengisap candu. Kedatangan kapal-kapal dagang Amerika ke pantai barat Pulau Sumatera pada abad ke-19 meningkatkan jumlah candu yang beredar di pesisir tersebut. Candu merupakan getah pohon Papaver Somniverum yang telah kering, rasanya pahit, dan berwarna kekuning-kuningan.

Candu dapat mengurangi rasa nyeri dan merangsang rasa kantuk, serta menimbulkan rasa ketagihan bagi yang sering menggunakannya. Candu dapat juga berupa cairan kental berwarna hitam yang keluar dari rokok yang diisap yang melekat pada pipa sehingga menjadi kegemaran (kecanduan). Orang yang kecanduan akan berbuat apa saja agar dapat mengisap candu. Ada kalanya penghisap candu menumpuk hutang pada orang lain untuk mendapatkan candu, sehingga tidak mampu membayar kembali, akibatnya ia menjadi budak untuk menebus hutangnya. Candu merupakan salah satu faktor munculnya perbudakan di Tapanuli pada abad ke-19. Pada masa itu perang antar huta di Tapanuli lebih sering terjadi yang berakibat banyaknya terdapat para tawanan sebagai budak yang diperdagangkan. Mengisap candu telah dilakukan di dunia Melayu sejak abad ke-15, terutama diantara para pelaut Melayu. Kebiasaan tersebut meluas ke tingkat yang lebih tinggi dalam masyarakat kota bandar dan pedalaman. Para pedagang Inggris yang

[346]Lady Sophia Raffles. *Memoir of the Life and Public Services of Sir Thomas Stamford Raffles*. London : Sophia Raffles, 1830, p. 180. Lihat Surat Raffles tanggal 10 April 1818 dari Fort Malborogh ke Court, Dokumen No. 130, dalam John Bastin. *Loc. Cit*. P. 153. W.B. Sidjabat. *Ahu Sisingamangaraja Arti Historis, Politis, Ekonomis, dan Religius Si Sisingamangaraja XII*. Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 92.

berasal dari Bombay dan Benggala melihat bahwa perdagangan candu merupakan sumber keuntungan yang besar dengan tempat menyimpanan sedikit dan harga yang mahal.

Para pedagang Inggris pertama kali membawa candu ke pesisir barat Pulau Sumatera pada tahun1701. Para pengisap candu mencampur obat bius tersebut dengan tembakau, sehingga meningkatkan penanaman tembakau di pedalaman Tapanuli dan dataran tinggi lainnya. Pada awal abad ke-19 penduduk pantai barat mengkonsumsi sekitar 150 peti candu setiap tahun. Setiap satu peti berisi 70 kilogram candu, yang terdiri dari beberapa kemasan yang masing-masingnya seberat 2,5 – 3 kilogram. Kemasan-kemasan tersebut dapat disimpan selama dua tahun. Harga satu peti candu yang dibeli oleh para tengkulak dari Inggris berkisar sekitar 300 Dolar Spanyol dan kemudian dijual lagi dengan harga 800-900 Dolar Spanyol. Norma yang berlaku dalam sistem perdagangan Inggris adalah pembagian atau pemberian lisensi (Surat izin usaha) untuk perdagangan suatu barang tertentu pada pihak swasta. Candu adalah salah satu barang yang dimaksud, dan untuk menjual barang ini diberikan kepada pedagang Cina.[347]

Jaringan perdagangan candu Inggris dilengkapi dengan orang-orang yang khusus menyiapkan candu mentah untuk dijual. Mereka juga memasak dan menyaring candu mentah dan kemudian mencampurnya dengan serutan tembakau, dan akhirnya dijadikan pil kecil sebesar kacang polong untuk dijual. Harga eceran candu tersebut menjadi sangat mahal dengan memperhitungkan biaya transportasi dan persiapannya, sehingga sebagian besar hanya dikonsumsi oleh para orang kaya, kepala suku, dan para penghulu. Harga candu ketika itu paling tinggi di Asia Tenggara dan Cina.[348]

Pada 17 Maret 1824 dibuat perjanjian antara Belanda dan Inggris di London yang dikenal sebagai Treaty of London. Masalah yang menjadi pokok dalam “Traktat London” adalah Inggris bersedia melepaskan daerah-daerah yang dikuasainya di Pulau Sumatera kepada Belanda termasuk Bengkulu, dengan imbalan pihak Belanda

[347]Lie Saay adalah pedagang Cina kaya yang terkenal di Padang sebagai pemegang monopoli dalam menjual candu. Lihat Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu*. Jakarta: Yasaguna, 1988, hal. 32-33. Christine Dobbin. *Loc*. *Cit*. Hal. 126.

[348]K.N. Khaudhuri. *Op*. *Cit*. P. 194

bersedia melepaskan daerah yang dikuasainya di Malaya kepada Inggris. Selain menyerahkan Bengkulu kepada Belanda pada 15 Juli 1825, Inggris juga melepaskan hak-haknya atas Teluk Tapian Nauli, Barus, dan Singkel. Perjanjian ini diumumkan di India, yang mengisyaratkan bahwa tidak boleh ada tuntutan dari siapa pun, baik berupa alat atau suatu bentuk keperluan yang ditinggalkan oleh pedagang atau bangsa yang menyerahkan maupun mengenai perolehan yang ditinggalkan.[349]

Traktat London ditandatangani oleh C. Watkin William Wyninn, George Canning, A.R. Falck, dan H. Fagel. Dalam Perjanjian London tersebut Inggris menuntut agar dicantumkan pembatasan kapal Amerika Serikat berlayar disekitar perairan Pulau Sumatera karena apabila terjadi persekutuan antara Sultan Aceh dan Amerika Serikat bisa membahayakan lalu lintas kapal Inggris yang berlayar di Selat Malaka. Akan tetapi tuntutan Inggris tersebut tidak dicantumkan dalam perjanjian. Terciptanya Traktat London merupakan kunci utama bagi Belanda untuk masuk ke Aceh khususnya dan pada Pulau Sumatera umumnya. Akan tetapi sebelum Belanda masuk ke Aceh, Menteri Jajahan Belanda H.E.M. Elout merasa perlu untuk mengadakan suatu perjanjian pula dengan Aceh supaya Belanda dapat dengan aman menanamkan pengaruhnya. Untuk merealisasikan rencana tersebut, Gubernur Jenderal Hindia Belanda menugaskan Jonker de Stuer dan B.C. Verplough untuk mengontrol bekas koloni inggris di Pulau Sumatera, kemudian mengadakan pendekatan terhadap Sultan Aceh dan mencari informasi tentang perdagangan lada. Mereka menawarkan kepada Sultan Aceh untuk membantu keamanan dengan kekuatan tentara sebanyak 2000 orang. Akan tetapi Sultan Aceh tidak menerima tawaran tersebut karena telah mengetahui semua akibat yang akan dihadapi, terutama penderitaan penduduk Jawa dan Palembang.

Sejak tahun 1816 kekuasaan Inggris atas Nusantara telah habis secara resmi karena kekuasaannya diambil alih oleh Belanda dengan membentuk pemerinttahan baru yang dinamakan pemerintahan

[349]H.A. Hamid Panggabean. *Op. Cit*. Hal. 51. S.P. Napitupulu. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara*. Jakarta : Depdikbud, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, 1991, hal. 35-39

Hindia Belanda. Dalam rangka pengukuhan pemerintahan Hindia Belanda, Belanda berusaha untuk melakukan pengembangan dan pembinaan baik dalam bidang perdagangan maupun dalam bidang pelayaran. Di antara usaha-usaha tersebut adalah melakukan pengamanan (pasifikasi) terhadap wilayah Nusantara, melaksanakan sistem "Cultuur Stelsel", menciptakan sistem perdagangan bebas, dan penerapan penemuan mesin uap untuk meningkatkan teknologi perkapalan dan pelayaran. Prinsip utama dasar Liberalisme adalah pembukaan Hindia Belanda terhadap perdagangan bebas. Urusan perdagangan tidak lagi ditangani oleh Pemerintah Hindia Belanda, tetapi ooleh pihak swasta. [350] Untuk mengukuhkan kekuasaannya, Pemerintah Hindia Belanda menciptakan sistem Pax Neerlandica untuk perdamaian di lingkungan Hindia Belanda di seluruh Nusantara. Traktat London merupakan salah satu unsur yang memperkuat keberadaan pemerintahan Hindia Belanda kembali. Ketika pemerintahan Hindia Belanda berada dibawah pimpinan H.J.J.L. Ridder de Stuers dan Verploegh, Assisten Residen Sumatra`s Westkust, E. Francis mengambil over pos-pos Inggrisd di Airbangis, Natal, dan Pulau Poncan.[351]

Pada masa pemerintahan Inggris di Tapanuli dimanfaatkan oleh Burton, seporamng pendeta Keristen Inggris untuk memasukkan agama Keristen ke Tapanuli pada tahun 1824. Pada 30 April 1824 Missionarist British Baptis dari Inggris mengirim dua orang Pastor ke Tapanuli yakni Burton dan Ward. Setelah mempelajari adat istiadat orang Batak, Burton bertolak dari Sibolga menuju daerah pedalaman Tapanuli dan langsung ke Silindung. Mereka mendapati konsdisi penduduk yang masih memeluk kepercayaan lama yang bersifat tradisional. Burton dan Ward mengalami kesulitan dalam memperkenalkan agama yang mereka bawa. Sulit sekali memasukkan agama baru bagi penduduk yang telah menganut kepercayaan secara

[350] Gilbert Khoo dan Doroty Lo. *Asia dalam Perubahan, SejarahTenggara, Selatan, dan Timur Asia*. Kuala Lumpur: Heinemann Educational Books (Asia), 1983, hal. 540.

[351] E. Francis. "Korte Bescrijving van het Nederlandsch Grongebied ter Westkustvan Sumatra 1837, dalam *Tijschrift van / voor Nederlands Indiae*. Batavia: Groningen, No. 2, Deel I, 1839, p. 35-38. Ilhat juga E. Francis. "de Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", dalam Tijschrift voor Indische taal-en volkenkunde, No. 5,. Batavia: 1856, p. 89.

turun temurun. Akan tetapi Burton tidak diterima oleh penduduk pedalaman Silindung, sehingga ia mengalami trauma dan ditambah dengan masuknya agama Islam di Minagkabau pada masa Paderi. Keduanya kembali ke Inggris dengan membawa kegagalan.[352] Peranan Inggris ketika itu sedang merosot, tetapi Inggris harus menyerahkan wilayah kekuasaannya atas Bengkulu dan Tapian Nauli kepada Belanda. Secara otomatis wilayah Tapian Nauli menjadi wilayah kekuasaan Hindia Belandasetelah perjanjian yang dibuat antara Inggris dan Belanda di London pada 17 Maret 1824. Setelah berkuasanya kembali atas Teluk Tapian Nauli, Pemerintah Hindia Belanda mengusahakan untuk mendatangkan para misionaris ke daerah pedalaman Tapanuli.[353]

Inggris dengan leluasa berlabuh di Natal. Belanda sangat kaget melihat keberanian Inggris yang telah berada di Natal, sebab Belanda juga mengincar daerah tersebut. Perebutan pengaruh semakin seru antara kedua bangsa Eropa tersebut dan persaingan semakin meningkat, terutama untuk meningkatkan misi dagang V.O.C. dan E.I.C. Bandar Natal menjadi ajang kekuatan anatara Inggris dan Belanda. Ketika pengaruh Inggris semakin lemah di Natal, tentaranya malah mengajak para tokoh penduduk pribumi untuk membajak kapal yang lewat di perairan Natal, dengan tujuan untuk memperlihatkan citra buruk Belanda di sana. Sementara Belanda semakin memperkokoh kekuasaannya di sana dan mengumumkan Pulau Tamang sebagai miliknya. Tanda kepemilikan tersebut menunjukkan seolah-olah Belandalah yang menemukan Pulau tamang pertama kalinya. Situasi perairan Natal semakin tidak menentu karena seringnya terjadi perompakan , bajak laut, kriminalitas kapal, dan tenggelamnya kapal, yang dilakukan oleh orang Inggris bersma penduduk pribumi. Sebaliknya Belanda membalas perbuatan Inggris tersebut dengan menenggelamkan pula kapal-kapal pribumi yang mendapat izin berlayar dari pemerintah

[352] E. St. Harahap. *Peri Hal Bangsa Batak.* Jakarta: 1958, hal. 42.

[353] Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani Utusan Raja Rom, Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan ratu Adil di Toba.* Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 39.

Inggris di Bengkulu. Penduduk Natal merasa dilindungi oleh Inggris terhadap kehadiran pedagang Belanda di sana.[354]

Selain penanaman lada, di pantai barat Sumatra juga dilakukan penanaman gambir dan kayu manis. Penanaman gambir untuk ekspor memberikan dampak sosial yang berbeda dari pada lada atau kayu manis. Kayu manis manis ditanam di sekitar dataran tinggi Minangkabau dan dataran tinggi Toba, yang tidak banyak memerlukan tenaga kerja, sehingga tanaman itu disebut sebagai tanaman gunung. Pohonnya tumbuh liar dan kemudian ditebang untuk dilepaskan kulitnya dan dikeringkan. Sebaliknya tanaman gambir memerlukan banyak tenaga untuk membudidayakannya secara teratur. Penyiapan gambir untuk sampai di pasaran memerlukan modal dan peralatan terlebih dahulu. Pada umumnya petani gambir merupakan orang yang dekat dengan kepala suku atau Raja-Raja Negeri. Proses penyiapan gambir untuk diekspor pada mulanya dilakukan pemotongan terhadap rantingnya, daunnya dicincang halus, direbus dalam kuali besardengan muatan 25 kilogram, diuapkan, dan dituang ke dalam tabung-tabung bambu kecil serta didinginkan. Setelah dingin , tabungnya dibelah dan gambir dipotong-potong sehingga membentuk kue biskuit, kemudian dijemur dan siap untuk diekspor. Diperkirakan bahwa setiap orang dapat memproduksi gambir sebanyak 1.000 – 1.250 keping perhari. Pada tahun 1824 gambir dijual di kota Sibolga dengan harga 5 Dolar Spanyol per 10.000 keping gambir.[355]

Para pedagang Eropa yang berlayar dan berdagang di Nusantara berlomba untuk memperlihatkan keunggulan masing-masing. Inggris mulai memperlihatkanpersaingan terhadap Belanda dengan mengadakan senjata kepada penduduk yang mentang pemerintah Hindia Belanda. Meski pun Belanda berhasil membuat perjanjian-perjanjian dengan Raja raja Negeri di pantai barat Tapian Nauli, tetapi perusahaan dagang Inggris belum kehilangan semua kepentingannya di kawasan itu. Para poedagang pantai lebih suka berdagang dengan Inggris di Penang darimpada Belanda. Mereka telah menawarkan monopoli lada kepada Inggris sekaligus

[354] William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 220.
[355] Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani yang Sedang Berubah*. Jakarta: INIS, 1992, hal. 114.

menjadikan Inggris sebagai pelindung mereka terhadap pemerintah Hindia Belanda.[356]

B. Pedagang Pribumi dan Amerika

Keterlibatan pedagang Amerika dalam pergaulan dagang dunia melaui proses yang tidak terlepas dari perkembangan bangsa itu sendiri. Disamping melakukanperdagangan ke negeri-negeri Asia, pedagang Amerika juga dikenal sebagai pencari barang komoditi ke daerah Nusantara. Sebaliknya ada juga para pedagang yang langsung membawa barang komoditi ke Amerika. Barang yang berasal dari Asia pada umumnya dibawa oleh para pedagang Belanda, seperti teh yang dikomsumsi oleh orang Amerika. Perhatian pedagang Amerika pada mulanya hanya terpusat di bagian utara dan selatan, tetapi akhirmnya mereka memalingkan perhatian ke pantai barat Amerika dan bahkan sampai ke seberang Samudra Pasifik untuk menaklukan daerah baru. Dalam membuka hubunganndagang dengan daerah yang dijumpai, Amerika selalu mengembangkan kepentingan perdagangannya. Daerah tujuan Amerika di seberang Samudra Pasifik pada mulanya adalah Canton dan Jepang. Canton adalah pusat perdagangan yang ramai di kawasan Timur Jauh, sedangkan Jepang ketika itu masih tertutup terhadap dunia luar (Politik Isolasi sebelum Restorasi Meiji).[357] Amerika Serikat yang pada mulanya bertujuan untuk berdagang dengan pedagang lainnya di dunia kemudian berkembang menjadi dorongan untuk menaklukan daerah yang disinggahinya. Akan tetapi daerah yang disinggahinya itu telah berada dalam kekuasaan kolonialis Eropa. Dalam mewujudkan niatnya untuk menanamkan pengaruh di Asia, Amerika Serikat harus memilih waktu yang tepat, karena politikinternasional Amerika Serikat mengakui kedaulatan kolonialis Eropa di seberang lautan. Amerika Serikat berhasil menanamkan pengaruhnya di Filipina, tetapi tidak berhasil mengambil hati penduduk di Hindia Belanda, seperti ppenduduk jambi dan Aceh. Kapal Amerika Serikat pertama berlabuh

[356]Christine Dobbin. *Ibid.* Hal. 107.

[357]Yuda B. Tangllkilisan. "Ekonomi, Politik, dan Diplomasi: Suatu Studi Pendahuluan Mengenai Persentuhan Awal Antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda". Jakarta: *Makalah*, Depdikbud, Ditjen Kebudayaan, Direktorat Sejarah Nitra, 19996, hal.4.

di Aceh pada tahun 1784, ketika itu mereka siunggah dalam pelayaran ke India.[358]

Situasi maritim di Samudra Hindia dan samudra Pasifik pada umumnya didominasi oleh kapal Inggris dengan usaha pelayaran dan perdagangannya, yakni E.I.C. dan perusahaan dagang laut selatan (the South Sea Company). Sedangkan para pedagang Amerika Serikat kurang memiliki kemampuan yang memadai tentang perdagangan di Nusantara dan daerah Asia lainnya.[359] Pelabuhan-pelabuhan di Amerika Serikat yang menaruh perhatian dalam perdagangan ke Hindia Timur adalah Salem, Boston, Providence, Connecticut, New York, Philadelphia, Baltomore, dan Norfolk.[360]

Pada abad ke-18 jalur perdagangan menuju Cina terbuka bagi kapal dagang Amerika Serikat. Kesempatan itu memberi peluang kepada mereka untuk menjelajah Samudra Pasifik, Samudra Hindia, dan Samudra Atlantik bagian selatan. Amerika Serikat menempatkan konsulnya yang pertama di Canton pada tahun 1744, yang dijabat oleh Samuel Shaw. Sejak itu tidak kurang 5 buah kapal dagang Amerika Serikat yang melintasi Samudra Atlantik yang berlabuh di Canton. Kehadiran kapal dagang Amerika Serikat di berbagai belahan dunia semakin leluasa dengan dikeluarkannya suatu keputusan oleh pemerintah Inggris di Calcutta pada tahun 1788, yang mengatur bahwa Amerika Serikat dipandang sebagai salah satu bangsa yang dapat bekerjasama dengan Inggris. Kemudian ditandatangani suatu perjanjian lagi antara kedua bangsa mengenai kunjungan, perdagangan, dan pelayaran, yang membolehkan kapal Amerika

[358] Christine Dobbin. "Some Problems of the Rhode Island Traders in Java, 1799-1836", dala Journal of Southeast Asian History, vi, 1965, p. 94-95. Lihat juga B. Baghat>*Americans inIndia 1784-1860*. New York: 1970, p.4 and 25. J.W. Gould. *Americans in Sumatra*. Den Haag: 1961, p. 2.

[359] James Kirker. *Adventures to China Americans in the Southern Oceans 1792-1812*. New York: Oxford University Press, 1970, p. 3.

[360] Tyler Dennett. *Americans in Easthern Asia A Critical Study of United State`s Policy in the far East in the 19th Century*. New York: Barnes & Noble, 1922, p. 3.

Serikat memasuki perairan India.[361] Pemerintah Amerika Serikat tidak mencampuri daerah-daerah yang menjadi koloni pedagang Eropa.[362]

Kepentingan pedagang Amerika Serikat di Nusantara pada abad ke-19 tidak lebih sekedar bandar persinggahan untuk mendapatkan barang-barang komoditi yang laku di pasaran Asia Timur, terutama pasar Canton di Cina bagian selatan. Barang-barang komditi yang berasal dari Hindia Belanda dibawa oleh kapal Amerika Serikat ke Canton karena barang-barang tersebut sangat diminati di sana. Pada tahun 1786 telah berlabuh di Batavia sebuah kapal Amerika Serikat yang membawa Konsul Samuel Shaw untuk Canton. Kapal itu dibolehkan berdagang di Nusantara oleh Belanda asalkan tidak terlibat dalam perdagangan rahasia atau penyelundupan rempah-rempah. Kapal dagang Amerika Serikat mengambil muatan barang-barang komoditi berupa kopi, lada, dan rempah lainnya.[363] Pada tahun 1790 Samuel Shaw melakukan kunjungan yang kedua ke Batavia dengan kapal Massachussetts, tetapi kehadirannya tidak disambut secara terbuka oleh pegawai Belanda yang bekerja di pelabuhan Batavia. Malahan pemerintah Belanda melarang kapal Amerika Serikat itu melakukan bongkar muat di Batavia. Perlakuan para pegawai Belanda terhadap kapal Amerika Serikat di pelabuhan Batavia itu sangat merugikan pedagang Amerika karena kapal mereka memuat barang yang berasal dari Boston, tetapi tidak diminati di Canton. Para pedagang Amerika itu sangat mengharapkan barang itu dapat dijual di Nusantara. Akhirnya Samuel Shaw meneruskan pelayaran menuju Canton kembali dan kemudian mengirim laporan ke Washington mengenai pengengkaran Belanda di Batavia. Jefferson yang menjabat Sekretaris Negara Amerika Serikat ketika itu menyatakan bahwa perjanjian di antara mereka telah diengkari oleh Belanda. Sebenarnya kebijakan itu dilakukan oleh Belanda karena V.O.C telah berada pada ambang kehancuran. Ada beberapa faktor

[361] Cyril Northcote Parkinson. *Trade in the Easthern Seas 1793-1813*. New York: A.M. Kelley, 1966, p. 358.

[362] Russel H. Fifield. *Americans in Southeast Asia the Roots of Commitment*. New York: Thomas Y. Crowell Company

[363] J. De Hullu. "On the Rise of Indies of the United States of America as Competitor ofthe East India Company in the Period 1786-1790", dalam Meilink Roeloffsz., et. al. (eds). *Dutch Author on Asian History*. Dordrect: Foris Publication, 1988, p. 152.

yang menyebabkan kehancuran V.O.C., di antaranya adalah menjelang tahun 1799 kondisi perlengkapan kapal dan kesehatan para awak kapal kurang diperhatikan oleh pimpinan V.O.C. Korupsi merajalela dikalangan pegawai V.O.C. Selain itu wilayah V.O.C. yang tersebar luas di perairan Asia Selatan, Asia Timur, dan Asia Tenggara membuat kurang memadainya pengawasan terhadap kawasan itu. Kekuatan maritim V.O.C. telah cenderung menjadi keuatan darat sehingga pelayarannya semakin merosot. Perkembangan politik di Eropa juga mempengaruhi kemerosotan V.O.C yakni Negeri Belanda diduduki oleh Perancis. Anatara Perancis dan Inggris terjadi peperangan yang mengakibatkan secara tidak langsung pada Negeri Belanda. Kemajuan yang dicapai dalam usaha pelayaran Inggris di seluruh dunia membuat saingan yang sangat hebat bagi V.O.C. [364]

Kehadiran kapal Amerika Serikat di pantai barat Sumatra tidak terlepas dari awal hubungan antara negara tersebut dan pemerintah Hindia Belanda di Batavia. Kekuasaan Belanda di Pulau Sumatra pada awal abad ke-19 memang belum berpengaruh besar. Amerika Serikat tertarik untuk berdagang di pantai barat Sumatra karena perdagangan komoditi lada. Barang komoditi dan rempah lainnya merupakan komoditi ekspor utama di kawasan itu. Sejak tahun 1790 Jonatan Carnes yang berasal dari pelabuhan Salem di Amerika Serikat berhasil membawa muatan lada ke negerinya dengan keuntungan 700 % . Keuntungann yang besar tersebut membuat daya tarik kapal-kapal dagang Amerika untuk mencari lada di pantai barat Sumatra.

Keterbukaan Belanda terhadap para pedagang lainnya di Nusantara terjadi ketika armada maritim Inggris mulai mendesak kapal-kapal Belanda di perairan Nusantara, sehingga kapal-kapal Amerika Serikat tetap mengunjungi Nusantara, termasuk di Tapian Nauli. Kapal pedagang Amerika Serikat yang pertama kali memasuki perairan Tapian Nauli adalah di bandar Natal pada tahun 1808. Ketika itu perdagangan lada di pantai barat Sumatra lagi merosot karena harga lada lebih murah dari pada biasanya sebagai dampak dari kebijakan Kompeni Inggris di kawasan itu.

[364] Christian D. Ponto dan A.B. Lapian. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga Indonesia, 1990, hal. 69.

Kedatangan pedagang Amerika Serikat untuk membeli lada di pantai barat Sumatra merupakan angin baru bagi para pedagang, khususnya di Natal, Sibolga, Barus, dan bandar lainnya. Para pedagang Amerika Serikat melakukan aksi damai dalam perdagangan, sehingga mereka cepat akrab dengan pedagang setempat. Harga lada dan komoditi lainnya yang dibeli oleh para pedagang Amerika Serikat naik secara tiba-tiba. Pedagang Amerika Serikat membeli lada seharga $ 750,- per pikul. Sedangkan sebelumnya hanya sekitar $ 520,- per pikul. Keberanian pedagang Amerika Serikat untuk membeli lada lebih tinggi dari pada Inggris dan Belanda menyebabkan pedagang Amerika Srikat menjadi pahlawan niaga bagi para pedagang Natal dan Sibolga. Selama tahun 1808 diperkirakan ada sekitar 23 kapal dagang Amerika Serikat berlabuh di Natal untuk membeli lada dan barang komoditi lainnya sebanyak 55.000 pukul.[365]

Pada tahun 1815 ada kapal Amerika Serikat di perairan selatan Nusantara yang beroperasi untuk menangkap ikan. Bahkan pada tahun 1842 seluruh kapal penangkap ikan Amerika Serikat yang beroperasi di Nusantara berjumlah 652 kapal dan 230 kapal yang beroperasi sebagai kapal penumpang dan untuk pelayaran lainnya.[366] Ada juga kalanya kapal Belanda di Nusantara berlayar ke Jepang dengan menggunakan bendera Amerika Serikat, seperti ke Nagasaki. Amerika Serikat dapat memperoleh informasi tentang Jepang melalui para pelaut Belanda yang berlayar ke Jepang atau dari warga negara Amerika Serikat yang bekerja di kapal Belanda.[367] Kepentingan Amerika Serikat di Nusantara ketika itu terpusat di Kualabatu, Aceh, walaupun tanpa persetujuan penuh dari penguasa negeri setempat. Namu selama lebih dari lima puluh tahun kapal Amerika serikat berdagang di erairan Natal dan Kualabatu tanpa gangguan dari orang Aceh.[368]

[365] H.A. hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 40-41.

[366] W.A. Jhr. Baud. *De Semi-officiale en Particulere Briefwisseling tussen J.C Bouden J.J. Rochussen 1845-1851*. Jilid II. Asean: Van Gorcum, 1983, p. 168.

[367] Tyler Dennett. *Op. Cit.* P. 32 and 243.

[368] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 40. Lihat juga H. M. Nur El Ibrahimy. *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh.* Jakarta: Gramedia Widya sarana Indonesia, 1993, hal. 22-23.

Hubungan dagang antara Aceh dan Amerika Serikat sudah dimulai sejak lama. Bandar-bandar di pantai barat Aceh telah mendapat kunjungan oleh para pedagang Amerika Serikat, terutama berasal dari Salem, Boston, New York, Beverly, Phila delphia, Marlblehead, Newbedford, Baltimore, Gloceter, Newburyport, Fall River, dan Pepperelborough. Kehadiran kapal dagang Amerika Serikat di pantai barat Sumatra tidak terlepas dari awal hubungan antara bangsa itu dan pemerintah Hindia Belanda di batavia. Pengaruh Belanda di Pulau Sumatra pada awal abad ke-19 memang belum berpengaruh besar. Amerika Serikat tertarik untuk berdagang di pantai barat Sumatra disebakan oleh komoditi lada. Barang komoditi itu bersama rempah-remp[ah lainnya merupakan komoditi ekspor utama di kawasan pantai barat Sumatra. Sejak tahun 1790 Jonatan Cames yang berasal dari pelabuhan Salem Amerika Serikat berhasil membawa muatan lada ke negerinya dengan keungtungan 700 %. Keuntungan yang besar tersebut membuat daya tarik kapal dagang Amerika Serikat untuk mencari lada ke pantai barat Sumatra. Salah satu bandar kecil penghasil lada di kawasan itu adalah Kualabatu, sebuah bandar yang menjadi pusat perdagangan internasional dan industri perkapalan. Pada tahun 1803 terdapat sebanyak 21 kapal dagang Amerika Serikat yang berkunjung ke Kualabatu, sehingga para pedagang Amerika Serikat menguasai jaringan perdagangan lada di sana. Walaupun para pedagang Amerika Serikat membeli lada dengan harga tinggi, namun mereka mendapatkan untung yang besar karena mereka menjualnya kembali dengan harga yang lebih tinggi. Keuntungan yang diperoleh disebabkan oleh monopoli yang merka lakukan.[369]

Pada tahun 1820 kapal-kapal dagang Amerika Serikat yang mengunjungi Kualabatu telah mencapai 40 kapal, yang masing-masingnya memuat sekitar 200 ton lada setiap tahun.[370] Kualabatu memproduksi lada paling tinggi pada tahun 1820 yakni sekitar 150.000 pikul. Jumlah lada yang sangat besar tersebut tidak dibeli oleh para pedagang Belanda, melainkan oleh para pedagang yang berasal dari Salem dan Boston Amerika Serikat. Dua jalur

[369] G.G. Putnasm. *Salem Vessels and Their Voyages, A History of the Pepper Trade with the Island of Sumatra. Series I.* Salem: 1924, p. 15-17. Lihat juga Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 119.

[370] Yuda B. Tangkilisan. *Op. Cit.* Hal. 12.

perdagangan dan pelayaran kapal-kapal Amerika Serikat adalah Canton dan pantai barat Sumatra.[371] Susoh juga suatu pelabuhan kecilyang terletak di pantai barat Sumatra. Bandar ini adalah tempat pertama masuknya orang Amerika Serikat di pantai barat Sumatra untuk berdagang lada.

Suasana perdagangan lada di teluk Tapian Nauli memasuki abad ke-19 bertambah ramai dari pada sebelumnya karena kehadiran para pedagang Amerika Serikat di kawasan itu. Setiap pedagang berlomba untuk mencari keuntungan yang besar, baik pedagang setempat maupun pedagang asing, misalnya pedagangAceh, Gujarat, Minangkabau, Perancis, Inggris, Belanda, dan sebagainya. Pedagang Amerika Serikat berani menaikan harga lada sehingga pedagang asing lainnya menjadi tidak senang, terutama Belanda dan Inggris. Salah satu cara bagi pedagang Inggris untuk menurunkan harga lada adalah dengan cara mendekatkan diri kepada pedagang setempat yang beragama Islam di Meulaboh, Singkel, Susoh, Barus, Natal, dan Sibolga. Pendekatan yang dilakukan oleh Inggris terhadap pedagang setempat bertujuan agar mereka dapat membeli lada dengan harga murah. Pada tahun 1817 Inggris masih sempat mengangkat seorang Residen yang baru di Tapanuli, yakni Charles Hallhead. Ia bisa berbahasa Arab sehingga bisa berkomunikasi baik dengan para pedagang Islam. Akan tetapi pedagang Amerika tetap tampil mewnjadi pedagang yang khas mempercundangi kekuatan para pedagang Eropa.[372]

Walaupun para pedagang Tapian Nauli dapat menjual lada dengan harga tinggi kepada pedagang Amerika Serikat dan mendapat keuntungan yang agak tinggi dari pada biasanya, tetapi mereka tetap membayar mahal atas keuntungan harga lada itu, karena pedagang Amerika Serikat selalu mendiktekan sesuatu pada pedagang pribumi secara paksa. Pemaksaan pedagang Amerika Serikat terhadap para pedagang lokal ungukmenjual lada mereka menimbulkan gesekan-gesekan yang mengakibatkan anti pedagang Amerika. Pada tahun 1829 harga lada di pasaran internasional merosot, sehingga jumlah kapal dagang Amerika Serikat yang berlayar ke pantai barat Sumatra

[371] Anthony Reid. *The Contest for North Sumatra: Atjeh,, The Netherlands, and Britain 1858-1898.* Oxford: Oxford University Press, 1969, p. 7.
[372] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 41.

juga berkurang. Di antara kapal dagang Amerika Serikat yang berlayar di perairan pantai barat Sumatra adalah "Friendship", kapal milik Nathanian Silsbee, Picman, dan Stone, dibawah pimpinan nakhoda Charless Moore Endicot. Nachoda itu mempunyai pengalaman yang banyak dalam melakukan peayaran antara Amerika Serikat dan perairan pantai barat Sumatra. Pada tanggal 7 Februari 1831 kapal "Friendship" memasuki perairan Samudra Hindia dan merapat di pantai barat Sumatra, yakni perairan Kualabatu dekat Susoh, Aceh Barat. Semua penumpang kapal itu turun ke daratan Kualabatu bersama nakhoda untuk membeli lada. Akan tetapi secara tiba-tiba terjadi reaksi para pedagang setempat terhadap pedagang Amerika Serikat. Penduduk Kualabatu dibawah pimpinan Lahuda langkap berusaha untuk menyita dan membajak kapal dagang Amerika tersebut sehingga mereka mengalami kerugian sebesar $ 50.000,- dan tiga orang diantara mereka terbunuh. Kapal yang digunakan oleh penduduk Kualabatu untuk membajak kapal Friendship mengibarkan bendera Kerajaan Aceh. Kapal itu menjadi hancur karena dibinasakan oleh penduduk pelabuhan.[373]

Pembajakan kapal "Frienship" tersiar luas di Amerika Serikat setelah kapal tersebut kembali ke pelabuhan Salem pada tanggal 16 Juli 1831. Pemilik kapal "Frieship", Nathanian Silsbee adalah anggota Senator Partai Republik yang beroposisi terhadap pemerintahan Presiden Jackson. Silsbee menyampaikan sebuah petisi yang ditandatangani oleh seluruh pedagang Salem untuk meminta Presiden jackson agar menuntut ganti rugi atas pelanggaran yang dilakukan oleh penduduk Kualabatu. Menteri Angkatan Laut Amerika Serikat, Levy Woodbury segera memerintahkan agar disiapkan segala keperluan untuk menuntut ganti rugi atas tindakan penduduk Kualabatu. Atas usulan dari pemilik kapal "Frienship", maka pada tahun 1831 Pemerintah Amerika Serikat mengirim KAPAL Perang Potomac, Peacock, dan Boxer, ke pantai barat Sumatera untuk menembak bandar Kualabatu dari laut. Kapal ini adalah kapal perang elit Angkatan Perang Amerika Serikat ketika itu.[374]

[373] H. M. Nur El Ibrahimy. *Op. Cit.* Hal. 23.
[374]H.M. Nur El Ibrahimy. *Op. Cit*. Hal. 25.

Kapal Potomac berangkat dari New York pada 29 Agustus 1831, yang dipimpin oleh Kapten Komodor John Downes. Kapal itu dilengkapi dengan 260 orang marinir. Dalam pelayaran Kapten Komodor John Downes mendapat informasi dari nahkoda kapal Frienship, Endicot dan para pedagang Inggris di Tanjung Harapan bahwa tidak mungkin sama sekali untuk mendapatkan ganti rugi dari penduduk Kualabatu, kecuali untuk mengambil tindakan langsung terhadap penguasa setempat. Agar penduduk Kualabatu tidak curiga, maka kapal Potomac akhirnya berlayar menuju pantai barat Sumatera dengan menyamar sebagai kapal dagang yang berbendera Denmark. Setelah "kapal dagang Denmark" sampai di Kualabatu dan bersandar di perairan itu pada tanggal 6 Februari 1832 tengah malam, Kapten Komodor John Downes mengirim Letnan Marinir Shubrick ke darat untuk mengamati keadaan penduduk. Akan tetapi penduduk setempat mengetahui bahwa "kapal dagang Denmark" hanyalah sebagai penyamaran dari kapal perang Amerika Serikat untuk menyerang mereka. Oleh sebab itu mereka telah siap siaga di sepanjang pantai Kualabatu untuk menghadapi serangan balik kapal Amerika Serikat itu. Letnan Kolonel Shubrick melihat persiapan penduduk dan segera melaporkan kepada Komodor John Downesdi atas kapal. Downes segera memerintahkan untuk melakukan penyerangan dengan kekuatan seluruh anak buah kapal Potomac dan mengepung semua pos-pos penjagaan penduduk serta menangkap para pemimpinnya. Tentara Amerika Serikat itu bertujuan untuk membunuh semua penduduk yang berada di dalam benteng termasuk wanita dan anak-anak, serta merampas sesuatu yang berharga. Kemudian kapal Potomac menembak seluruh kota Kualabatu sehingga menjadi rata dengan tanah. Penyerangan yang dilakukan oleh tentara Amerika Serikat menelan korban jiwa sebanyak dua penduduk asli tewas dan sembilan luka-luka.[375]

Amerika Serikat sangat bangga atas serangan kapal Potomac terhadap Kualabatu. Akan tetapi tindakan Komodor John Downes itu mendapat kecaman di Amerika sendiri, diantaranya dari seorang politikus George Bencroft yang ikut bersama kapal Potomac. Beberapa surat kabar yang terbit di Amerika Serikat memberitakan tentang penembakan kapal Potomac terhadap Kualabatu,

[375]H.M. Nur El Ibrahimy. *Op*. *Cit*. Hal. 27.

diantaranya Harian dagang Nile's Weekly Register, yang juga mengecam kejadian itu.[376]

Menurut H.M. Nur El Ibrahimy, gerakan rakyat Kualabatu adalah akibat dari provokasi Belanda di Aceh, sebagaimana terlihat dalam kalimatnya; "Persaingan antara negara-negara Barat untuk menanamkan pengaruhnya di Aceh menyebabkan Aceh terkena bencana. Akibat provokasi Belanda Aceh digempur Amerika Serikat, bandar Kualabatu rata dengan tanah".[377] Ada beberapa pendapat yang mengatakan bahwa terjadinya tragedi kapal Frienship disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, peristiwa itu adalah kejadian biasa dalam masyarakat. Kedua, merupakan puncak dari prustasi yang telah menumpuk sejak dari beberapa tahun terhadap para pedagang Amerika Serikat yang curang dalam menimbang dan menakar. Pedagang asli selalu dikelabui oleh pedagang Amerika dalam penimbangan lada. Ketiga, sikap hidup yang ditimbulkan oleh depresi beberapa tahun belakangan membuat sebagian orang putus asa, terutama pengisap madat untuk melakukan kejahatan. Keempat, peristiwa Kualabatu terjadi akibat provokasi Belanda. Pemerintah Hindia merasa disaingi oleh pedagang Amerika Serikat disekitar pantai barat Sumatera. Disamping itu Belanda juga ingin merusak nama baik Kerajaan Aceh di mata dunia internasional dengan tuduhan bahwa perairan di sebelah pantai barat Aceh penuh dengan bajak laut. Belanda mempromosikan bahwa Kerajaan Aceh tidak mampu melindungi kapal dagang asing yang berlayar dan berdagang di pantai barat. Untuk merealisasikan pernyataan tersebut, Belanda menyewa Lahuda Langkap untuk menyerang kapal Frienship.

Reaksi lainnya juga dilakukan oleh penduduk bandar Tapaktuan, dengan menyita kapal dagang Amerika Serikat Eclipse yang sedang berlabuh di pantai Tapaktuan. Pedagang Amerika Serikat yang berada di pantai melakukan serangan balasan dengan menembak bandar Tapaktuan dari atas kapal Colombia dibawah pimpinan Commodore Reid. Sejak kehadiran para pedagang Amerika Serikat di pantai barat Sumatera, tidak pernah mengalami gangguan, baik berupa perompakan maupun tindakan kejahatan terhadap mereka yang turun ke darat. Dari pihak pedagang Amerika itu pun

[376]H.M. Nur El Ibrahimy. *Op*. *Cit*. Hal. 25.
[377]H.M. Nur El Ibrahimy. *Op*. *Cit*. Hal. 22.

tidak pernah terdengar keluhan terhadap penduduk asli di sepanjang garis pantai sampai ke Aceh. Besar kemungkinan bahwa tragedi Kualabatu ditunggangi oleh Belanda, sebab sejak lama Belanda memang menginginkan untuk menguasai Kerajaan Aceh, tetapi belum kesampaian juga.[378]

Sejak pertengahan abad ke-19 kapal-kapal dagang Amerika Serikat telah leluasa berdagang di seanjang pantai barat Sumatera. Para pedagang Amerika Serikat tersebut membawa barang-barang dagangan ke Nusantara, seperti candu, yang berasal dari Turki dan India. Seorang petualang Amerika Serikat, Walter Murray Gibson berhasil memasuki Palembang dengan kapalnya pada tanggal 17 Januari 1852. Kedatangannya dianggap sebagai sekutu oleh penguasa setempat untuk menghadapi Belanda yang ingin menduduki Palembang dan Jambi. Walter Murray Gibson berjanji kepada penduduk dan penguasa Palembang bahwa ia akan meneruskan kekuatiran tersebut kepada pemerintah Amerika Serikat. Akan tetapi sejak kedatangan Gibson di Palembang, ketegangan antara Sultan Palembang dan pemerintah Hindia Belanda semakin meruncing. Akhirnya ia memusatka perhatian ke Jambi yang terletak di tepi sungai Batang Hari dan belum dikuasai Belanda secara penuh. Gibson sebenarnya ingin tahu tentang masyarakat kubu yang terasing di wilayah Kesultanan Jambi. Sultan Nazaroeddin di Jambi menginginkan suatu perdagangan bebas di Muara Kompeh, tetapi pemerintah Hindia Belanda menolak keinginan tersebut karena ingin memonopoli perdagangan garam dan mendirikan pos dagang di sana. Muara Kompeh ketika itu adalah pusat perdagangan yang utama di jambi, karena di sana di perdagangkan emas, lada, kapur barus, kayu manis, kopra, dan kemenyan. Untuk menghadapi pemerintah Hindia Belanda yang ingin menguasai Muara Kompeh, Sultan Nazaroeddin minta bantuan kepada Walter Murray Gibson, tetapi bantuan itu berakibat kurang baik bagi Nazaroeddin, karena pemerintah Hindia Belanda mengecam kebijaksanaan itu.

[378]Belanda berusaha mati-matian untuk menguasai Kerajaan Aceh, sehingga terjerumus ke dalam peperangan selama 1873-1904. Lihat Ismail Sofyan, dkk. *Perang Kolonial Belanda di Aceh*. Banda Aceh: Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh, 1977. Paul van't Veer. *De Atjeh Oorlog*. Amsterdam: Uitgeverij Arbaidspers, 1969.

C. Reaksi Pedagang Terhadap Belanda

Bangsa Belanda merupakan salah satu bangsa di Eropa yang banyak mengkonsumsi rempah-rempah dari Timur sejak sebelum abad ke-16. Akan tetapi baru sekitar abad ke-16 mulai timbul hasratnya untuk melakukan pelayaran ke tempat sumber asal rempah-rempah, khususnya kepulauan Nusantara. Pelayaran pertama dirintis oleh Cornelis De Houtman dan De Kyzer, yang membuka lembaran baru dalam sejarah pelayaran pedagang Belanda. Paul van Caerden adalah orang Belanda yang pertama mengunjungi pantai barat Pulau Sumatera pada tahun 1600. Ketika itu dua buah kapal dagang Belanda berlayar menuju Eropa. Dalam pelayaran, mereka berlabuh di bandar Pariaman, Tiku, Airbangis, dan Aceh untuk membeli lada. Dalam persinggahan itu terjadi keributan di Aceh, sebab orang Aceh sangat memusuhi pedagang Belanda.[379]

Keberhasilan Belanda dengan baik dalam melaksanakan politik ekonominya di Nusantara bukanlah karena keunggulan persenjataan mereka, tetapi karena keunggulan sistem perdagangannya. Politik, taktik, dan strategi dagang sering harus mereka lakukan di Nusantara untuk menghadapi saingan yang banyak ragamnya, terutama menghadapi para penguasa lokal di beberapa daerah. Untuk menumpuk rempah-rempah tersebut Belanda membangun loji di setiap bandar yang dianggap penting. Akan tetapi loji juga sering berfungsi sebagai tempat pangkalan dan benteng pertahanan dalam meluaskan dominasi politik ekonomi. Keahlian berdagang, ketekunan bekerja, pengabdian yang besar, dan kecakapan dimatangkan oleh pengalaman yang lama merupakan modal utama membangun perusahaan dagang Belanda. Belanda berusaha untuk terus menguasai pantai barat Pulau Sumatera termasuk kawasan Teluk Tapian Nauli yang terkenal ramai dalam perdagangan. Rintangan utama yang dihadapi Belanda di pesisir barat pulau tersebut adalah

[379]M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau*. Jakarta: Bhratara, 1970, hal. 87. E. Francis. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatera", *Tijdschrift voor Indische taalen Volkenkunde No. 5*. Batavia: 1856,p. 10.

dominasi pedagang Aceh yang telah lama berlangsung di sana dan para penguasa Inggris yang lebih dulu masuk.[380]

Keuntungan yang didapat oleh para penguasa lokal dalam berdagang dengan Belanda adalah mendapatkan sejumlah prosentase sebagai bea. Semakin besar volume perdagangan Belanda di suatu daerah, maka semakin tinggi pula penghasilan penguasa setempat. Biasanya Belanda memberikan uang panjar kepada para pengusaha lokal untuk membeli barang-barang komoditi. Barang tersebut segera dikumpulkan oleh para penguasa lokal dan ditumpuk di suatu gudang banjar, dan kemudian dimuat jika kapal Belanda datang kembali. Setiap bandar di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera berlomba untuk meningkatkan fasilitas bandar masing-masing supaya para pedagang asing sering berlabuh di bandar mereka.Wilayah Kekuasaan Aceh semakin lama semakin ciut karena banyak kota bandar yang telah merasa jenuh dengan situasi kekuasaan Aceh dan minta pertolongan kepada Belanda. Aceh melihat gebrakan Belanda tersebut dapat menghancurkan di sepanjang pantai barat, oleh sebab itu Aceh sering mengirimkan pasukan ke kawasan Teluk Tapian Nauli untuk menghancurkan kekuatan Belanda dan kekuatan Eropa lainnya. Loji Belanda sering diserbu oleh tentara Aceh dengan merampas seluruh isinya dan semua penghuninya ditawan. Pertikaian yang berlarut-larut antara Belanda dan Aceh telah banyak menghancurkan perkebunan lada di Tiku dan Pariaman. Akibatnya para pedagang emas dari pedalaman tidak lagi membawa emas ke pesisir barat, tetapi menjualnya ke pesisir timur untuk diteruskan ke Semenanjung Malaya. Perdagangan emas di pantai timur dengan Selat Malaka telah berlanjut sejak awal abad ke-16.[381]

Ganjalan utama Belanda di pantai barat Sumatera adalah masih bebasnya para orang Aceh di setiap bandar. Untuk

[380]Sejak tahun 1815 Inggris telah mengikat perjanjian dengan Raja-raja di Tapian Nauli, yang dikenal sebagai "Perjanjian Batigo Dunsanak". Selain itu Inggris juga telah membuka perkebunan lada secara besar-besaran di Natal dan bekerjasama dengan penduduk setempat dengan baik sehingga dapat mendirikan pos-nya di sana. Lihat William Marsden. *Loc. Cit*. Hal. 219.

[381]Christine Dobbin. *Loc. Cit*. Hal. 75. Lihat juga A. Cortesao, ed. *The Suma Oriental of Tome Pires*. London: The Hakluyt Society, Series Ii, Vol. LXXXIX dan XC,I, p. 161.

menegakkan kekuasaannya, Belanda berusaha merebut bandar-bandar dari tangan Panglima Aceh yang ditempatkan di sepanjang pantai barat. Pada tahun 1814Belanda melakukan serangan ke markas pasukan orang Aceh di Muara Tapus dan mendirikan benteng pertahanan di bandar itu.

Perjanjian yang ditandatangani antara Sultan Aceh dan Koloni Inggris yang berkedudukan di Penang pada tanggal 22 April 1819 pada dasarnya bertujuan untuk memperkecil peranan Amerika Serikat di pantai barat Pulau Sumatera. Akan tetapi dapat juga dirasakan oleh para pedagang asing Eropa lainnya yang beroperasi di perairan tersebut. Perjanjian Persahabatan antara kedua negara tersebut bagi Belanda merupakan suatu hambatan dalam rencana memperkokoh kekuasaannya di perairan pantai barat Pulau Sumatera. Oleh sebab itu Belanda berusaha membuat suatu ikatan dengan Inggris melalui suatu perjanjian untuk menebus perjanjian antara Aceh dan Inggris. Ditambah lagi antara Inggris dan Belanda yang masing-masingnya sudah merasa jemu terhadap pertikaian yang terus menerus. Inggris sendiri sudah merasakan beban beratnya untuk mempertahankan Bengkulu karena harga lada di pasaran internasional merosot tajam. Inggris merasa lebih baik menyerahkan Bengkulu kepada Belanda dari pada melepaskan koloninya di Semenanjung Malaya.

Beralihnya kekuasaan Inggris kepada Belanda di Teluk Taoian Nauli mengakibatkan perdagangan Pulau Poncan menjadi merosot, sebab masih banyak para pedagang pribumi dan asing enggan berdagang dengan Belanda. Pada hal sebelumnya bandar itu adalah pusat pengumpulan lada, kapur barus, dan kemenyan terbesar di pantai barat Sumatera. Menjelang tahun 1826 Belanda berhasil menempatkan lojinya di Pulau Poncan Ketek. Mereka membatasi hubungan dagang penduduk dengan orang asing selain Belanda. Banyak usaha penduduk yang menjadi sumber perekonomian dilarang beroperasi oleh pemerintah Belanda. Pemerintah ingin memonopoli semua jenis kegiatan dagang, misalnya penduduk diharuskan membeli garam dan kebutuhan lainnya kepada pemerintah. Padahal penduduk sendiri memproduksi garam lokal. Dalam menjalankan monopoli dagangnya, Belanda dibantu oleh

sekutunya pedagang Perancis. Pada tahun 1837 Belanda mulai berusaha untuk memusatkan kekuasaannya di Tapanuli.[382]

Sejak berkuasanya pemerintah Hindia Belanda di pantai barat Pulau Sumatera, khususnya pesisir Tapian Nauli, ada larangan bagi penduduk setempat untuk mengimpor garam selain dari garam yang dijual oleh pemerintah Hindia Belanda, sehingga situasi perdagangan di Teluk Tapian Nauli pada tahun 1826 semakin tidak menentu. Usaha penduduk untuk membuat garam dilarang oleh Belanda dengan menghancurkan semua kilang garam dan penduduk harus membeli garam yang didatangkan oleh pemerintah Hindia Belanda dari Pulau Jawa dengan harga yang tinggi. Pemaksaan Belanda untuk membeli garam kepada mereka dirasa sangat berat bagi penduduk Tapian Nauli sebab mereka hanya mendapatkan uang melalui pembuatan garam sendiri. Penduduk mrasa terusik dan berusaha agar tidak berhubungan dengan pedagang Belanda. Akibatnya di sepanjang pantai Natal dan Tapian Nauli bermunculan para penyelundup garam untuk mematahkan sistem monopoli garam Belanda tersebut. Penduduk setempat secara diam-diam memasukkan garam dari Bengkulu yang masih dipengaruhi kekuasaan Inggris. Sebaliknya penduduk Sibolga mengirimkan kapur barus ke Bengkulu sebagai ganti pemesanan garam. Dengan demikian garan juga berfngsi sebagai alat pembayaran di Tapanuli.[383]

Semakin kukuhnya pemerintah Hindia Belanda di Teluk Tapian Nauli membuat sistem perdagangan penduduk menjadi serba terbatas, sebab banyak usaha penduduk yang menjadi sumber perekonomian dilarang beroperasi oleh pemerintah Hindia Belanda. Pemerintah memonopoli semua jenis kegiatan dagang. Padahal penduduk sendiri memproduksi garam lokal. Dominasi Pemerintah dalam bidang ekonomi di kawasan itu menimbulkan penolakan dari kelompok pedagang Sibolga, sehingga timbul rasa tidak senang penduduk terhadap Pemerintah. Hal ini dirasakan oleh Pemerintah

[382]Setelah Belanda selesai menghadapi Perang Paderi di Minangkabau dengan perjanjian yang terkenal dengan *Plakat Panjang*, maka barulah Belanda mengalihkan dan memusatkan perhatian untuk menguasai Tapanuli secara penuh. Lihat Rusli Amran. *Op*. *Cit*. Hal. 19.

[383]William Marsden. *Sejarah Sumatra*. Bandung: Remeja Rosdakarya, 1999, hal. 223.

sendiri. Pada awal tahun 1826 jumlah serdadu Belanda yang berpangkalan di Pulau Poncan terdiri dari seorang Letnan dan 25 orang serdadu. Jumlah serdadu ini menjadi berkurang pada bulan September sehingga menjadi hanya seorang sersan dan 15 orang serdadu.[384]

Pada bulan Desember 1829 muncul kelompok pelayar yang dipimpin oleh Si Songe.[385] Dalam melawan Belanda di lautan pada tahun 1829, Si Songe dibantu oleh Teuku Raja Uda dan Sidi Mara.[386] Mereka membuat pertahanan di Sibolga, Natal, dan Barus. Untuk membantu penduduk dalam membendung kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di Teluk Tapian Nauli, pada 3 Desember 1829 Aceh mengirim sebuah kapal perang ke Sibolga di bawah pimpinan Sidi Mara. Tujuannya adalah memimpin penduduk Tapian Nauli untuk mengusir orang-orang Belanda yang berada di sana dan membebaskan Sibolga, Natal, serta Singkuang dari pengaruh asing. Untuk memonitor bandar itu ia berpangkalan di Natal, Barus, dan Singkuang. Dengan bantuan Raja Trumon, Sidi Mara bersama pengikutnya menyerang para pedagang dan serdadu Belanda di Pulau Poncan Ketek. Sebagai pelayar pilihan yang berpengalaman, mereka bergabung untuk mengepung Pulau Poncan. Kebetulan ketika penyerangan itu memang turun hujan yang sangat lebat. Kondisi cuaca yang demikian dimanfaatkan betul oleh Sidi Mara untuk menyergap satu persatu pasukan pengawal Belanda yang menjaga pertahanan. Dalm tempo yang singkat Sidi Mara berhasil merebut Pulau Poncan Ketek.[387]

Taktik yang dilakukan mereka adalah melakukan penyerangan pada malam hari. Kebetulan ketika penyerangan mereka ke Pulau Poncan turun hujan yang sangat lebat sehingga tentara Belanda mengalami kesulitan dalam mengendalikan benteng pada malam hari. Dalam tempo yang singkat Sidi Mara berhasil merebut Pulau Poncan. Sehari kemudian, pada 4 Desember 1829 Sidi Mara meneruskan penyerangan terhadap bandar Airbangis dan berhasil

[384]E. Francis. *Op. Cit*. P. 94-96
[385]H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit*. Hal. 52.
[386]Azhar Asymi. "Sidi Mara Pahlawan Tapanuli Tengah yang Terlupakan" dalam*Pesisir Nauli*, No.15/II/September 1995. Medan: Yamatatsi, 1995, hal. Hal. 28.
[387]E. Francis. *Loc. Cit*. P. 94.

membunuh komandan tentara Belanda yang bernama Plucyadt serta dua orang anak buahnya. Penyerangan terhadap Airbangis bertujuan untuk mencegah tentara Belanda yang berada di sana supaya tidak menyebrang ke Sibolga, sebab bandar itu adalah satu tempat kedudukan Residen pemerintahan Belanda di pantai barat. Pasukan Belanda yang bertahan di Airbangis berjuang mati-matian menghadapi serangan Sidi Mara. Setelah tentara Belanda di Airbangis tidak berdaya, Sidi Mara kembali berlayar ke Pulau Poncan Ketek untuk menduduki pulau itu. Dalam beberapa hari Sidi Mara berhasil pula menghancurkan meriam Belanda. Setelah itu barulah ia berlayar kembali menuju Barus. Dalam tahun 1829 seluruh penduduk Tapian Nauli telah menentang kehadiran Belanda. Mereka menyabot setiap ketentuan yang dibuat oleh Belanda untuk monopoli dagang.[388]

Tentara Belanda yang bertahan di Barus mendapat bantuan dari Padang. Bentrokan antara pasukan Belanda dan rombongan Sidi Mara tidak dapat dihindari, sehingga penduduk Barus terlibat dalam bentrokan. Perlawanan terhadap Belanda itu dilakukan penduduk secara bergerilya ke hutan-hutan. Tidak berapa lama kemudian Sidi Mara mendapat bantuan dari pasukan rakyat Aceh dibawah pimpinan Tengku Raja Uda.[389]

Serangan Sidi Mara dan Si Songe atas Teluk Tapian Nauli termasuk Barus sangat memalukan pasukan pemerintah Hindia Belanda yang berada di Padang. Pada 31 Desember 1829 mereka mengarahkan kapal perang Vlieg dan kapal pengangkut pasukan ke Pulau Poncan Ketek. Akan tetapi pasukan Belanda itu menemukan pulau yang kosong karena semua rombongan Sidi Mara sedang berada di Barus. Keberadaan Sidi Mara itu dapat dicium oleh pasukan Belanda sehingga langsung memburunya ke Barus. Pasukan Belanda pun sangat marah kepada Raja Barus yang bersekutu dengan Sidi Mara, padahal Belanda telah berhubungan baik dengan raja itu. Pasukan Belanda yang telah sampai di pantai Barus segera mendapat tembakan dari pengikut Sidi Mara. Pasukan Belanda dibuat tidak

[388]Tokoh utama yang menggerakkan perlawanan Sidi Mara berjumlah 12 orang. Selama dua hari (3 dan 4 Desember 1829) mereka mengepung Pulau Poncan Ketek. E. Fancis. *Loc*. *Cit*.

[389]Azhar Asyimi. *Op*. *Cit*. Hal. 28.

berdaya menghadapi pengikut Sidi Mara yang semakin banyak, sehingga mundur kembali ke laut dan berlayar ke Padang.[390]

Pemerintah Hindia Belanda menganggap Kelompok Sidi Mara sebagai pelaku perampokan, pembunuhan, dan pembakaran terhadap kampung penduduk. Akan tetapi serdadu Belanda sendiri juga melakukan perampokan dan pembakaran terhadap rumah-rumah penduduk di Sibolga. Menurut pandangan penduduk, Si Songe merupakan seorang pemberani yang ingin menumpas ketidakadilan Pemerintah dalam perdagangan.[391] Pemerintah kuatir akan keamanan serdadu Belanda yang berpangkalan di Pulau Poncan Ketek. Assisten Residen Belanda untuk Tapanuli berusaha untuk melakukan perundingan damai dengan Si Songe.

Faktor yang menyebabkan lemahnya pasukan Belanda menghadapi perlawanan Sidi Mara adalah terbaginya pasukan Belanda dalam menghadapi perlawanan dari berbagai daerah di Nusantara, seperti perlawanan pasukan Imam Bonjol di Minangkabau dalam Perang Paderi, salah satu peperangan terbesar yang dilakukan oleh negeri terhadap pemerintah Hindia belanda. Sebagian lagi pasukan Belanda dikerahkan untuk menghadapi perlawanan Tuanku Tambusai di Rao.[392] Belanda berusaha untuk membendung pengaruh dan pembesaran Kaum Paderi ke wilayah yang masih belum memeluk agama Islam di Tanah Batak. Bonnet, kepala loji di Teluk Tapian Nauli diperintahkan oleh pimpinan supaya segera membuat perjanjian dengan para kepala anak negeri dengan cara menakut-nakuti mereka terhadap serbuan pemeluk Islam dari Minangkabau. Perintah tersebut dilaksanakan oleh Bonnet dengan menjanjikan kepada para

[390]E. Francis. *Loc. Cit*. P. 95.

[391]H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 52-53.

[392]Tuanku Tambusai anak dari Maulana Kadli, yang tinggal di Tambusai. Nama tokoh ini muncul dalam Perang Paderi, ketika ia mengembanhkan agama islam di Rao. Ia memimin reformasi Islam setelah kembali dari Mekah sekitar tahun 1820. Dalam menentang Belanda, Tuanku Tambusai berpangkalan di Dalu-dalu. Daerah operasinya meliputi Rokan, Padanglawas, Portibi, Barumun, Kotapinang, dan Sibolga. Lihat Muhammad Sahid. "Tuanku Tambusai Pahlawan yang Tak Boleh Dilupakan", *makalah*, Seminar Sejarah Kepahlawanan Bangsa Indonesia di Riau 30-31 Mei 1988. Medan: Fakultas Sastra USU dan Keluarga Besar Masyarakat Riau di Medan, 1988, hal. 9. Tengku Luckman Sinar. "Kepahlawanan Tuanku Tambusai", *makalah*, 1998, hal. 2.

kepala negeri bahwa mereka akan diberi perlindungan oleh Belanda jika terjadi serangan dari Tuanku Tambusai.[393] Banyak serdadu Belanda yang kurang berani dan terpecah dalam menghadapi pasukan Sidi Mara. Persenjataan yang lebih modern tentunya lebih unggul jika dibandingkan dengan senjata Sidi Mara dan pengikutnya. Akhirnya pada tahun 1832 Barus dapat dikuasai oleh Belanda. Namun demikian Belanda tetap merasa kuatir terhadap serangan dari kelompok Sidi Mara, Si Songe, dan Tengku Raja Uda. Pada tahun itu juga Belanda segera membangun tangsi beton sebagai benteng pertahanan di Barus. Serangan itu mereka lakukan secara serentak dari semua jurusan. Kelompok orang Aceh yang berpangkalan di Muara Tapus kembali bergabung dengan Sidi Mara untuk menyerang Belanda. Dalam serangan tersebut menewaskan seorang tentara Belanda Kolonel J.J. Rups. Akan tetapi reaksi gerak cepat Belanda berhasil mengusir kelompok Sidi Mara dan menyerang orang Aceh yang berada di Muara Tapus. Belanda pun berhasil merebut Muara Tapus dan mendirikan benteng di sana serta menindas perlawanan Si Songe dan Sidi Mara.[394]

Penduduk Sibolga menganggap bahwa Sidi Mara berjasa dalam melawan para pedagang Belanda. Kehadiran Sidi Mara dalam perlawanan terhadap pedagang asing, khususnya Belanda di pantai barat Tapanuli adalah salah satu peristiwa yang selalu diingat oleh orang Tapanuli, terutama penduduk Sibolga dan Barus. Tidak banyak data tertulis mengenai perlawanan Sidi Mara,[395] melainkan hanya berupa ingatan penduduk secara turun temurun. Begitu juga tidak banyak sumber mengenai kelanjutan hidup Sidi Mara. Menurut beberapa sumber yang belum kuat atau faktanya masih lemah, Sidi Mara bukanlah orang yang intelek atau seorang tokoh besar, dan bukan pula seorang pemikir dan politikus, tetapi ia mampu untuk memimpin suatu perlawanan yang besar terhadap orang-orang Belanda di perairan Tapian Nauli. Riwayat hidupnya tidak banyak diketahui. Tradisi lokal yang tidak biasa mencatat dan menulis suatu peristiwa cukup menyulitkan untuk menjelaskan tentang dirinya lebih

[393]Muhammad Said. *Ibid*.. Hal. 7.
[394]S.P. napitupulu. *Op*. *Cit*. Hal. 68.
[395]Diantara data-data tertulis tentang Sidi Mara adalah: H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op*. *Cit*. Hal. 52; AzharHasyimi. *Loc*. *Cit*. Hal. 28.

jauh, terutama untuk mendapatkan informasi sejarah yang amat penting. Namun demikian menurut tradisi setempat, jasa Sidi Mara tidak akan hilang dalam ingatan penduduk Tapian Nauli, tentunya jika tradisi lisan berjalan normal kepada generasi di bawahnya.[396]

Serdadu Belanda yang berada di Pulau Poncan sangat was-was atas keberanian Sidi Mara. Mereka kuatir bahwa Sidi Mara akan menyerang secara tiba-tiba, sebab taktik penyerangan Sidi Mara adalah melakukan penyerangan pada malam hari atau ketika hujan lebat. Kondisi yang demikian bisa membuat tentara Belanda kesulitan dalam mengendalikan bentengnya. Penyerangan Sidi Mara terhadap Pulau Poncan benar-benar merupakan pelajaran pahit bagi Belanda di Teluk Tapian Nauli. Harapan Belanda satu-satunya hanya merencanakan untuk menjadikan bandar Trumon sebagai daerah penyangga antara daerah Aceh dan daerah pantai barat lainnya yang diduduki Belanda. Pemerintah di Padang menyiapkan sebuah kapal perang bagi Residen Mao Gillavry untuk berlayar ke Trumon di utara Singkel. Kapal belanda menyerang Trumon padatahun 1830. Bandar itu adalah markas serdadu Aceh yang mengatur serangan ke wilayah-wilayah yang dikuasai Belanda di pantai barat. Belanda menghancurkan pasar Trumon sampai porak poranda. Akan tetapi tidak berapa lama kemudian Trumon kembali menjadi pusat gerilya penduduk Tapian Nauli.[397]

Pada bulan September 1831 Belanda mengirim beberapa kapal dengan satu detasemenpasukan ke pantai barat. Bentrokan antara Belanda dan penduduk Sibolga terjadi di perairan Teluk Tapian Nauli. Dalam pertempuran tersebut tewas seorang panglima yang bernama Mat Tawi bersama 42 orang prajurit Aceh. Korban di pihak Belanda adalah terbunuhnya panglima ekspedisi Letnan Everts.[398]

---

[396]Sumber tertulis yang pernah melaporkan perlawanan Si Songe dan Sidi Mara adalah dari tulisan E. Francis. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", *Tijdschrift voor Indische taal,- en Volkenkunde No. 5*. Batavia: Drukkerij, 1856, p. 94-95. Akan tetapi sumber tertulis yang berasal dari penduduk setempat tidak pernah ditemukan, atau memang tidak ada sama sekali mengingat tradisi penduduk yang tidak biasa menuliskan suatu kejadian tertentu. Sumber tertulis tentang perlawanan ini juga terdapat dalam H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 52.

[397]E. Francis. *Op. Cit.*

[398]E. Francis. *Op. Cit.* Hal. 105.

Mac Gillavry berusaha untuk membujuk Raja Trumon supaya memberontak terhadap Sultan Aceh. Perjanjian antara kedua belah pihak dilaksanakan dibawah ancaman senjata. Aceh sangat marah atas tindakan Belanda yang memaksa raja trumon untuk melawan Aceh karena Aceh tidak termasuk pada jajahan Inggris atau pun Belanda. Oleh sebab itu sultan Aceh semakin marah atas tindak tanduk Belanda dalam mencaplok beberapa wilayah di pantai barat. Untuk menghadapi Belanda, Aceh terpaksa mengirim kembali satu pasukan laskar dengan perahu perang ke Sibolga untuk memperlihatkan kepada dunia luar atas kedaulatannya.[399]

Pasukan Aceh bergabung dengan tentara Paderi dari Minangkabau untuk menghadapi pasukan pemerintah Hindia Belanda. Belanda kewalahan menghadapi pasukan gabungan Aceh itu karena sebagian besar dari pasukannya masih menghadapi Perang Diponegoro di Pulau Jawa. Gabungan antara tentara Aceh dan Paderi membentuk sebuah kekuatan untuk menyerang pos-pos Belanda di pantai barat Sumatra. Para Kepala Negeri menyesalkan atas tindakan Belanda untuk menduduki bandar-bandar pantai barat, karena tidak sesuai dengan isi Traktat London pada tahun 1824. Dalam keadaan putus asa, sebagaian di antara mereka minta bantuan kepada Inggris di Pulau Penang untuk mengusir orang Belanda. Sejak Inggris meninggalkan pantai barat Sumatra, Belanda telah menduduki empat negeri, Meulaboh, Trumon, Singkel, dan Susoh, yang termasuk dalam wilayah pengaruh Aceh, dan menawan salah seorang dari raja itu di Batavia.

Pada tahun 1838 Belanda kembali menyerang Barus yang dijaga oleh orang Aceh. Dua tahun kemudian dengan kekuatannyang lebih besar dan peralatan yang lebih lengkap, Belanda menduduki Singkel.[400] Pada pertengahan tahun 1838 Gubernur Jenderal Inggris di Singapore menerima surat dari Raja Singkel, meminta bantuan segera untuk melawan Belanda. Selain itu penduduk semakin aktif melawan Belanda, sehingga Airbangis sebagai tempat kedudukan Residen Tapanuli dan perairan lainnya tidak lagi aman bagi Belanda. Perahu-perahu penduduk selalu berkeliaran di sepanjang pantai

[399] E. Francis. *Op. Cit.* P. 102-103.

[400] H.J. De Graaf. *Geschiedenis van Indonesia.* Bandung: W.V. Hoeve, 1949, p.431. Lihat juga H. Nur El Ibrahimy. *Op. Cit.* Hal. 35.

untuk mengepung kapal Belanda, sehingga mereka dicap oleh Belanda sebagai bajak laut. Airbangis dikepung oleh perahu-perahu Aceh dan perahu Minangkabau. Komandan benteng Belanda di Airbangis tewas karena terbunuh oleh serangan Aceh. Sisa tentatara Belanda yang berada di sana diselamatkan oleh serombongan orang Bugis bayaran di bawah pimpinan nakhoda Laikap. Ia berhasil mengungsikan para serdadu Belanda ke Padang.[401]

Daerah-daerah yang ditinggalkan Inggris di pesisir barat Tapian Nauli telah dikuasai oleh Belanda, tetapi penguasaan secara intensif belum dilakukan. Untuk mel;aksanakan niat tersebut, Belanda menempatkan seorang pelopor yang bernama Michiels sebagai Gubernur Pantai Barat Sumatra (Sumatra`s Westkus), dengan tugas membentuk suatu organisasi yang lebih baik. Ia menaruh perhatian untuk menguasai seluruh daratan dan lautan Pulau Sumatra. Michiels berhasil mengusir orang Aceh di Singkel dan dalam waktu satu tahun ia berhasil menguasai pantai barat dengan pasukan yang relatif kecil.[402] Michiels memang telah banyak pengalaman dan menguasai daerah=-daerah di Nusantara dengan jumlah tenaga yang terbatas, biasanya melalui politik "De Vide Et Impera". Akan tetapi usaha Belanda tersebut hanya bisa dilakukan setelah selesainya peperangan antara Belanda dan Jawa, serta antara Belanda dan Paderi Minangkabau. Setelah selesainya Perang Paderi pada tahun 1837, barulah Belanda mengintensifkan kekuasaannya di Teluk Tapian Nauli. Gunung Sitoli di Pulau Nias diduduki oleh Belanda pada tahun 1839, dengan tujuan untuk memusatkan tenaga dalam menghadapi serangan Aceh.

Belanda berkuasa secara penuh tanpa saingan di pantai barat Sumatra sejak tahun 1840. Keresidenan tapanuli berada dibawah kekuasaan Gouvernement Sumatra`s Westkus, yang berkedudukan di Padang. Para pedagang Belanda tetap membendung pengaruh para pedagang Aceh dan sekaligus menaklukan sisa-sisa negeri yang masih merdeka dimpedalaman Tanah Batak. Delapan tahun kemudian Sidi Mara menyiapkan kelompok Tapian Nauli untuk menyerang Barus di tangan Belanda. Pada tanggal 13 April 1840 Gubernur Jenderal Hindia Belanda memutuskan bahwa Keresidenan Tapanuli meliputi atas

[401] E. Francis. *Loc. Cit.* Hal. 101-102.
[402] H.J. De Graaf. *Op. Cit.* P. 431.

negeri-negeri *Adeeling Mandailing, Afdeeling Angkola, Afdeeling Sibolga, Afdeeling Barus*, Tanah Batak di utara sungai Singkel, dan Pulau Nias sekitarnya.Surat Keputusan Jenderal Hindia Belanda yang tertanggal 7 Desember 1842 menyebutkan bahwa kota pelabuhan Sibolga dijadikan sebagai ibukota Keresidenan Tapanuli sekaligus tempat kedudukan Residen Tapanuli. Hal tersebut berarti bahwa kedudukan Residen yang pada mulanya di airbangis dipindahkan ke Sibolga. Distrik Natal termasuk dalam wilayah kekuasaan Residen tapanuli. Kota pelabuhan Sibolga ditetapkan sebagai Pusat Administrasi Keresidenan Tapanuli di pantai barat Sumatra. Sejak itu Sibolga menjadi ibukota Keresidenan Tapanuli,tetapi Belanda belum menempatkan tentaranya secara penuh di Sibolga karena sering muncul serangan dari orang Aceh. Secara gamblang Aceh dapat mempengaruhi orang Nias dan penduduk pantai barat lainnya. Aceh menempatkan markasnya di Pulau Mursala dibawah pimpinan Panglima Peto Nage. Penduduk Pulau Rongawan dekat Natal juga telah mendukung orang Aceh dengan semua hasil perkebunan lada di sana, yang dikirim melalui bandar Trumon. Trumon adalah sebuah banadar yang terletak di utara SingkelKejahatan Bajak laut sering terjadi disekitar perairan Trumon.[403]

Untuk lebih memantapkan kekuasaannya di Pulau Nias, pada tahun 1847 pemerintah Hindia Belanda merebut Lagundi di bagian selatan Pulau Nias. Van Swieten, Gubernur Sumatra`s Westkus berusaha ungtuk meningkatkan pengetahuan penduduk setempat melalui pendidikan barat agar mereka mengakui keberadaan pemerintah Hindia. Melalui sistem pendidikan barat dapat melemahkan sikap penduduk yang anti terhadap Belanda dan dapat melahirkan kelompok-kelompok yang berbeda pandangan dalam masyarakat. Ketika itu Residen Tapanuli yang dijabat oleh P.T. Couperus melakukan inspeksi ke Pulau Nias untuk memperhatikan kondisi penduduk. Belanda tertarik pada pulau itu karena menghasilkan emas.[404]

[403] Muhammad Ssaleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975. Lihat juga Jane Drakard. *Loc. Cit.* Hal. Vi.

[404] Denys lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636)*. Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 40. Lihat juga Emilio Modigliani-Sitor Situmorang. *Op. Cit.* Hal. xix.

Untuk memperlancar urusannya, pemerintah Hindia Belanda membangun jalan raya yang menghubungkan antara Sibolga dan Barus, serta Singkel pada tahun 1850. Terbukanya jalan dari Singkel dan Barus menuju Sibolga, dari utara ke Sibolga, dari timur ke Sibolga, dari selatan ke Sibolga, dan dari barat ke Sibolga mengakibatkan semakin ramainya orang berdatangan ke Sibolga, seperti dari Aceh, Nias, Cina, Penang, dan daerah lainnya. Banyak orang Nias yang melepaskan perbudakan di Pulau Nias dan mereka pindah ke Sibolga. Orang Angkola yang merasa tidak aman terhadap serangan tentara Paderi dari Minangkabau juga pindah ke Sibolga. Suku bangsa lainnya yang juga datang ke Sibolga adalah Minangkabau, Jawa, dan Bugis.[405]

Sejak tahun 1848 bandar Sibolga dijadikan sebagai pusat militer oleh Pemerintah Hindia Belanda. Ada beberapa serdadu orang Eropa dan pribumi yang ditempatkan di bandar Sibolga sampai tahun 1860. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1 : Jumlah Serdadu Militer Eropa dan Pribumi di Bandar Sibolga

Pada Tahun 1849-1860

TAHUN	EROPA	PRIBUMI
1849	43	80
1850	48	70
1851	34	82
1852	36	78
1853	34	81

[405] William Marsden. *The History of Sumatra* . London: 1811.Dicetak kembali di Kualalumpur oleh Oxford University Press, 1975, p. 367. Lihat juga H. Van Rosenberg. "Beschrijving van het Distrikt Singkel", *Tijschrift voor Indische Taal en Volkenkunde Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, 3, 1855, p. 410-411. M. Joustra. Van *Medan Naar Padang en Terug* . Leiden: S.C. van Doesburg, 1915, p. 85. A.C. Milner. Kerajaan : Malay political Culture On the Eve of Colonial Rule. Tucson: University of Arizona Press, 1982. E.B. Keilstra. "Onze Kennis van Sumatra`s Westkust, Omtreeks de Helfd der achttiende Eeuw", *Bijdragen tot de Taal-, Land-, en Volkeknkunde van Nederlandsche Indie.Konijklijk Instituut voor Taal-, Land-, en Volkeknkunde van Nederlandsche Indie, 36, 1887, p. 510-511.*

1854	32	77
1855	33	82
1856	-	-
1857	-	-
1858	-	-
1859	30	144
1860	32	130

Sumber : Tengku Luckman Sinar. "Sibolga di pantai Barat Sumatra Utara Dalam Lintasan Sejarah", *Naskah,* Tidak diterbitkan, Jurusan Ilmu Publisistik Universitas Islam Sumatra Utara, 1980, hal. 6.

Pada tabel di atas terlihat bahwa pemerintah Hindia Belanda melibatkan kaum pribumi untuk serdadu militer dengan tujuan untuk merubah pandangan kaum pribumi terhadap Belanda. Pada tahun 1859 misalnya terlihat bahwa jumlah serdadu yang berasal dari kaum pribumi mencapai 144 orang. Sementara jumlah serdadu dari orang Eropa berkisar sekitar 25 % atau sekitar 30 orang serdadu. Pemerintah Hindia Belanda menempatkan seorang Kontrolir yang didampingi oleh satu pasukan tentara di Pulau Nias pada tahun 1866. Akan tetapi baru pada tahun 1880 seluruh Pulau Nias dapat dikuasainya, setelah memanfaatkan Missi Gereja untuk menyebarkan Injil dari Jerman. Peran Missi Gereja merupakan suatu perisai utama Belanda untuk menanamkan kekuasaannya di Tapanuli pada umumnya. Setelah menguasai Pulau Nias barulah Belanda menguasai satu persatu kawasan Teluk Tapian Nauli dan daerah pedalaman. Belanda mulai menguasai daerah pedalaman Mandailing dengan melalui banyak rintangan dari penduduk yang telah menganut agama Islam. Mandailing adalah salah satu daerah pedalaman Tapanuli yang penduduknya mayoritas beragama Islam. Sedangkan daerah pedalaman lainnya pada umumnya beragama Keristen Protestan. Daerah Mandailing adalah perbatasan antara Minangkabau dan

Tanah Batak. Penduduk Mandailing memeluk agama Islam seperti halnya penduduk Minangkabau di daerah Pasaman. Pengislaman orang Mandailing terjadi pada saat Gerakan Paderi dalam memurnikan Islam di Minangkabau dibawah Tuanku Imam Bonjol. Salah seorang tokoh yang juga menyebarlan agama Islam di daerah Mandailing adalah Tuanku Tambusai.[406]

Untuk mempertahan kondisi kota pelabuhan Sibolga sebagai bandar perdagangan maka Pemerintah Hindia Belanda berusaha menarik para pedagang asing dan pribumi untuk berdagang ke Sibolga dengan memberi beberapa kebebasan tanpa urusan yang berbelit-belit. Penempatan beberapa serdadu militer di Sibolga bertujuan untuk menjaga ketenangan dan keamanan supaya para pedagang yang datang merasa aman berdagang di Sibolga. Antara tahun 1846-1868 merupakan masa turun naiknya nilai barang yang masuk dan keluar dari Sibolga. Barang-barang yang berasal dari Eropa atau Amerika Serikat adalah tembikar, candu, buku kerja, alat musik, hiasan, wangi-wangian, gelas, kristal, perak, benang, pakaian, rami, barang-barang kelontong, kain., wol, kulit, pelana, kain lenan, kain katun, alat perlengkapan keperluan kapal, baja, dan sutra.[407] Barang-barang dagangan yang berasal dari barat India dan Benggala terdiri dari tembikar, candu, makanan, kain katun, barang-barang kelontong, kulit, kain lenan, beras, gandum, kain, wol, goni, sabun, garam, dan sutra. Sedangkan barang yang berasal dari Cina, Manila, dan Siam adalah tembikar, makanan, emas, perak, barang kelontong, kain lenan, obat-obatan, kertas, payung, tembakau, cerutu, teh, wol, besi, sutra, dan intan.

Barang-barang dagangan yang berasal dari timur Nusantara terdiri dari tembikar, arak, makanan, gambir, kayu, kapur barus,

[406] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 210. Tengku Luckman Sinar. "Kepahlawanan Tuanku Tambusai", Medan: *Makalah*, 1988. Lihat juga Z. Pangaduan Lubis. "Tentang Tuanku Tambusai, Mencari tempat Bagi Seorang Pahlawan", Medan: *Makalah*, 1988. H. Mahidin Said. "Tuanku Tambusai Pahlawan Indonesia di Riau", Medan: *Makalah*, 1988.

[407] "Overzicht van den handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust en in de Afdeeling Bengkoelen en Onderhoorigheden, Gedurende de Jaren 1846, 1848". Batavia: Landsdrukkerij, Deel I, 1853. Lihat juga Beknoopt Overzicht van Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkus Gedurende het Jaar 1868, Deel II. Batavia: Landsdrukkerij , 1868. Bernard H. M. Vlekke. *Nusantara A History of Indonesia.* The Hague: W. Van Hoeve, 1965, p. 234 en 245.

pakaian, kopi, barang kelontong, kain lenan, kain katun, tikar, minyak kelapa, minyak kacang, kuda, merica, lada, beras, kura-kura, cerutu, gula, tembakau, sarang burung, sutra, lilin, dan garam. Disamping hasil pertanian dan hutan, pantai barat Sumatra juga menghasilkan banyak kekayaan, terutama emas. Logam berharga ini banyak terdapat di dalam bumi Bukit Barisan bagian tengah Pulau Sumatra. Selain itu emas juga terdapat di bagian selatan negeri Limun, anak sungai Jambi dan sebelah utara sungai Nalabu. Minangkabau ketika itu adalah tempat yang banyak menghasilkan emas, terutama di daerah pedalaman Pagaruyung. Faktor itu;lah yang menyebabkan Belanda mempertahan kota sebagai basis militer Hindia Belanda. Walau daerah pedalaman Minangkabau merupakan penghasil utama emas, tetapi hanya sedikit yang ditambang oleh tenaga profesional.

Selain monopoli perdagangan, Belanda juga mengurangi kekuasaan para pemimpin lokal, misalnya peran sultan, Raja, Datuk, Penghulu, dan sebagainya. Penduduk Tapian Nauli semakin curiga terhadap kedatangan orang asing yang melakukan pendekatan agama, yang dianggap penduduk sebagai pelanggaran terhadap norma-norma yang berkembang dalam masyarakat Melayu Pesisir Sibolga. Perkembangan kekuasaan Belanda yang semakin luas membuat terjadinya jurang pemisah yang semakin dalam antara penduduk Sibolga dan pegawai Belanda. Kondisi tersebut menimbulkan kebencian-kebencian penduduk terhadap penjajah karena Belanda selalu ingin bersifat menguasai politik dan ekonomi.[408]

Pada tahun 1879 pemerintah Hindia Belanda telah memasuki Padanglawas, tetapi mereka baru merasa aman dari pengaruh Raja Sisingamangaraja XII pada tahun 1885. Pada tahun itu Ibukota Keresidenan Tapanuli yang berada di kota Sibolga dipindahkan lagi ke Tobing di daerah pedalam *Afdeeling Mandailing* supaya pemerintah Hindia Belanda lebih mudah mengontrol seluruh Tanah Batak. Akan tetapi kemudian ibukota Keresidenan Tapanuli itu dipindahkan ke

[408] H. Colijn. *Koloniale Vraagstukken van Heden en Mlorgen.* Edisi Ke-3. Amsterdam: N.V. Dagblad en Drukkerij de Standaart, 1928. P. 8. Elsevie, 1912. Lihat juga H. Colijn . *Nederlands Indie.* Vol. II. Amsterdam: Elsevie, 1912. C.F. Minister van Kolonien. *Verslag aan den KoningUitgebracht door de Staat-Commisie.* I`s garavenhage: De Gebroeders van Cleef, 1858, p. V, 89, en 90.

Padangsidempuan karena terjadi musibah kebakaran di Tobing. Setelah tahun 1906 ibukota Keresidenan Tapanuli dipindahkan kembali ke Sibolga dan secara administratif terpisah dari *Sumatra`s Westkust.*[409]

Pada hakekatnya pasar merupakan tempat pertemuan antara pembeli dan penjual yang berlangsung di tempat tertentu. Bertolk dari pengertian tersebut, maka Sibolga telah memiliki pasar pada periode sebelum tahun 1900. Berdirinya Sibolga secara teratur dan administratif baru dimulai pada tahun 1842 yakni di sekitar Kotabaringin. Bentuk pisik bangunan pasar Kotabaringin ketika itu hanyalah berupa los-los yang terbuat dari bangunan kayu. Disamping itu ada pula beberapa bangunan kayu yang berfungsi sebagai tempat tinggal dan sekaligus kedai atau warung. Pasar Kotabaringin selalu ramai dikunjungi oleh para pedagang lokal karena letaknya dibibir pantai sekaligus pelabuhan laut. Pasar tesebut diramaikan dua kali dalam seminggu, yakni setiap hari Selasa dan Sabtu, tetapi juga kadang-kadang diramaikan pula setiap hari Kamis.[410] Kadang-kadang hari pasar diadakan selama 4 hari berturut-turut dalam satu minggu. Pekan terbesar di Teluk Tapian Nauli ketika itu adalah Pasar Tapanuli, yang disebut oleh orang Tapanuli sebagai *Onan,* sehingga Pasar Tapanuli disebut juga *Onan Tapanuli.*[411]Hari-hari pasar lainnya di Tapian Nauli dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2: Daftar Hari Pekan di TelukTapian Nauli Pada Abad Ke-19

NO	KURIA/NEGERI	LOKASI PASAR	HARI PASAR
1	Sibolga	Sibolga	Selas, Sabtu
2	Tapanuli	Pasar Onan	Senin, Kamis
3	Sipakpahi-Kolang	Sibatunanggar	Rabu, sabtu
4	Sibulua-Tuka	Tuka	Rabu

[409] Staatsblaad No. 428 Tahun 1905. Staatsblad No. 496 Tahun 1906. Lihat juga H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 67.

[410] B.E. W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 519.

[411] William Marsden. *Sedjarah Sumatra*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 223.

5	Sait Ni Huta-Kalangan	Kalangan	Jumat
6	Badiri	Lopian	Minngu
7	Lumut	Lumut	Rabu
8	Anggoli	Anggoli	Sabtu

Sumber : B.E.W.G. Schroder. "Memorie Van Overgave van de Residentoie Tapanoeli, Sumatra". Sibolga: Boek II, p. 519. Lihat juga William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 199, hal. 223-224.

Menurut tradisi masyarakat Tapanuli, pada hari pekan semua permusuhan dihentikan. Setiap orang yang membawa senjata api, memasukkan ranting kayu yang berdaun hijau di ujung laras sebagai tanda perdamaian. Mereka datang ke pasar secara berkelompok yang diikuti oleh pemimpinnya. Sebelum mamsuki pasar, mereka mengosongkan senapannya ke tanah dan jika pulang baru diambil peluru itu kembali. Hanya ada satu bangunan pasar di Sibolga pada awal abad ke-19. Fungsinya selain tempat tukar menukar barang komoditi juga terkenal sebagai arena perjudian. Para pedagang tidak selalu memanfaatkan los-los kayu yang ada karena tidak cukup untuk jumlah pedagang, sehingga banyak pula para pedagang berjualan di bawah pohon-pohon kayu, misalnya pohon durian yang tumbuh di sekitar pasar Kotabaringin. Ada pula pohon-pohon tertentu yang dkhusukan untuk berjualan bagi pedagang perempuan. Mereka melakukan jual beli dengan tertib, teratur, dan adil. Kepala kampung atau raja Negeri berada agak jauh dari pasar, tetapi selalu siap menyelesaikan jika terjadi perselisihan dalam pasar. Kepala Negeri selalu dikawal oleh beberapa orang yang bersenjatakan lembing untuk menjaga ketertiban dan keamanan. Para pedagang yang berasal dari daerah pedalaman berkumpul di pasar Kotabringin untuk bertemu dengan para pedagang yang datang dari bandar lainnya di pantai barat Sumatra.[412] Secara keseluruhan ada 23 pasar yang berada di Keresidenan Tapanuli, seoperti dapat dilihat pada tabel berikut.

[412] William Marsden. *Ibid.* Hal. 224.

Tabel 3: Jumlah Pasar di Keresidenan Tapanuli Pada Awal Abad Ke-20

No	Wilayah Pasar	Jumlah Pasar
1	Mandailing dan Angkola	8
2	Natal	1
3	Sibolga	5
4	Barus	3
5	Singkel	1
6	Gunung Sitoli	1
7	Lagundi	1
8	Lapau	1
9	Naha	1
10	Sumambama	1

Sumber : B.E.W.G. Schroder. "Memorie Van Overgave van de Residentoie Tapanoeli, Sumatra". Sibolga: Boek II, p. 519. Lihat juga William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 199, hal. 223-224.

Pada awal abad ke-20 terjadi perkembangan jumlah pusat-pusat perekonomian di kawasan Teluk tapian Nauli. Bandar Sibolga yang tadinya hanya berpusat pada pasar Kotaberingin berkembang menjadi 5 pusat kegiatan ekonomi. Hal ini berarti tingkat perekonomian di kota Sibolga semakin naik ketika itu. Selain menggunakan sistem barter, dalam dunia perdagangan pantai barat Tapian Nauli juga menggunakan mata uang yang terbuat dari Nikel, Perak, dan Emas. Sebutan mata uang tersebut adalah Sen, Benggol, Kelip, Getep (Ketip), Tali, Rupiah, Ringgit, Tail, Pa, dan Gulden. Benggol dan Kelip terbuat dari Nikel, dan Getep terbuat dari Perak. Sedangkan Gulden terbuat dari Emas, yakni alat tukar yang digunakan oleh Pemerintah Hindia Belanda. Satu Benggol sama dengan 2,5 Sen, satu Kelip sama dengan 5 Sen, satu Gulden sama

dengan 2 Rupiah, satu Ringgit sama dengan 2,5 Gulden, satu Tail sama dengan 24 Dolar, dan satu Pa sama dengan 6 Dolar.[413]

Ikatan antara penduduk desa (Huta, Kuria) dalam masyarakat Tapian Nauli diatur oleh adat yang merupakan unsur persatuan. Kepala Adat pada awal abad ke-19 tunduk kepada Raja Sisingamangaraja XII yang berkedudukan di Bakara. Raja dianggap sebagai pimpinan yang memiliki sifat Prismus Interpares, yakni suka berkorban, suka membantu, suka memberi, dan suka menolong rakyatnya yang sedang kesulitan. Masyarakat huta percaya bahwa Raja Sisingamangaraja XII mempunyai kekuatan gaib dan sakti. Faktor inilah yang mendorong penduduk Tapanuli bertarung bersama untuk melawan kedatangan pemerintahan Hindia Belanda di Tapanuli.[414]

[413] B.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 533.

[414] C.F. J.P.G. Westhoff. "De Oorlog te Toba op Sumatra", Amsterdam: *De Rijnsche Zending*, Hoveker & Zoon, 1878, p. 94-95

BAB V

PEDAGANG PANTAI DAN STRUKTRUR PEMERINTAHAN

DI BANDAR SIBOLGA TAPIAN NAULI

A. Hubungan Pantai - Pedadalaman dan Raja Negeri

Dalam jaringan dagang di pantai barat Sumatra kunci hubungan antara penjual hasil pribumi di daerah belakang dan pedagang pesisir untuk barang impor adalah dengan cara perantara pedagang pantai.[415] Pialang pantai adalah pedagang yang menjadi perantara dalam perdagangan atau disebut makelar.[416] Pada abad ke-19 para pedagang perantara berkembang di bandar dagang atau kota bandar, tempat bertemunya jalur dagang dari daerah pedalaman (hinterland) dan pedagang pantai. Sepanjang pantai barat Pulau Sumatra ketika itu dikenal sebagai pantai Pariaman[417] karena Pariaman merupakan kota dagang yang terbesar ketika itu. Kota bandar Sibolga adalah salah satu dari tempat keluar masuk barang perdagangan rempah-rempah di pantai barat Pulau Sumatra. Bandar

[415] Sistem pialang pantai dijelaskan oleh Christine Dobbin dalam bukumnya *Islamic Revivalism in Changing Peasant economy central Sumatra, 1784-1847.* Diterjemahkan oleh Lilian D. Tedjasudhana menjadi : Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang berubah Sumatyra tengah, 1784-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 84.

[416] Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa. *Kamus Besar Bahasa Indonesia.* Jakarta: Balai Pustaka, 1989, hal. 680.

[417] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 84. lihat juga Camphuys, ed. *Generde – Missiven van Governeurs – Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie,* Volume 5, 28 February 1687. Den Haag : 19691976, p. 86.

dagang lainnya yang terdekat dengan kota bandar bandar Sibolga adalah Kolang, Sorkam, Barus, Singkel, dan Natal.[418]

Para pedagang perantara membawa barang berupa kain sutra, candu, garam, dan kerammik ke daerah pedalaman (daerah belakang). Kemudian mereka menukarkannya dengan hasil hutan dan barang komoditi lainnnya yang dimiliki oleh penduduk pedalaman, dan dibawa kembali ke bandar Sibolga di pesisir. Para pedagang asing yang berdiam kota Sibolga bertindak sebagai penumpuk barang yang diproduksi di daerah belakang, yang didapatkan melalui pedagang perantara. Kemudian barang tersebut diangkut apabila kapal dagang dari negaranya datang dan merapat di bandar. Para pedagang perantara biasanya mempunyai usaha yang maju dalam perdagangan sehingga mereka disebut Orang Kaya atau orang terkemuka yang berkuasa dalam sebuah bandar bersama penghulu bandar.[419]

Orang terkemuka di bandar Sibolga pada umumnya juga bertindak sebagai pedagang perantara bagi pedagang asing dan pedalaman. Datuk Bandar dan Muhammad Sahid serta para pedagang terkenal lainnya di Sibolga adalah khas orang kaya yang dikenal di seluruh dunia kelautan pesisir barat Pulau Sumatra, bahkan mungkin terkenal sampai ke Semenanjung Malaya. Mereka merupakan orang yang mempunyai usaha maju dalam perdagangan, berjiwa "entrepreneur" dan berani menanggung resiko dengan kekuatan sendiri, dengan cara yang berbeda sama sekali dengan kehidupan agraris.[420]

Sebelum adanya penemuan-penemuan baru, bagi saudagar yang memiliki sedikit modal, membeli sebuah perahu kayu dan berlayar sendiri sambil berdagang. Mereka membeli barang dagangan di suatu bandar dan membawanya ke bandar yang lain untuk dijual kembali. Pada abad ke-19 sudah menjadi tradisi dalam

[418] William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung : Remaja Rosda Karya, 1999, hal. 218. Lihat juga Jane Drakard. *Sejarah raja-raja barus, Dua Naskah Dari Barus.* Jakarta-Bandung: Angkasa, 1988, hal. 19. Akira Nagazumi. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX dan XX dan Berbagai Aspek Nasionalismer Indonesia.* Jakarta: yayasan Obor Indonesia, 1986, haal. 89.

[419] Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Hal. 85

[420] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwajat Hidoep dan Perasaian Saja.* Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 55.

kegiatan perdagangan di pantai barat Sumatra bahwa seorang nakhoda kapal merangkap sebagai pedagang, pemilik kapal atau perahu, buruh, dan sebagainya.[421]

Selain bertindak sebagai perantara untuk barang ekspor dan impor serta pengapalan barang ke bandar lainnya, para pedagang kaya juga menciptakan kondisi yang stabil di bandar Sibolga. Banyak jenis barang komoditi yang didatangkan ke Sibolga dari tempat yang cukup jauh bahkan dari luar negeri, diangkut dengan oerahu kecil milik para pedagang kaya. Hubungan antara daerah pedalaman (hinterland) dan bandar di pesisir barat Sumatra memegang peranan penting bagi bandar itu sendiri. Hubungan itu biasanya terjadi melalui jalan darat dan sungai. Namun perhubungan antara daerah pedalaman dan Pesisir Tapian Nauli pada abad ke-19 hanyalah melalui jalan darat, dengan melewati jalan setapak. Pemerintah kolonial Belanda kemudian meningkatkan kondisi jalan darat menjadi lebih baik dengan dibukanya jalan raya antara Sibolga dan Padangsidempuan, serta Tarutung. Akan tetapi jalan tersebut sangat sulit untuk dilewati jika musim penghujan, karena badan jalan yang terendam oleh banjir tidak kunjung surut, jalan berlobang, licin, dan sebagainya. Kondisi yang demikian menyebabkan barang-barang diangkut dengan berbagai cara, misalnya dipikul sekedar untuk dibawa sendiri atau memanfaatkan tenaga kuda yang dikenal dengan kuda beban atau Kuda Muat.

Jaringan hubungan antara daerah belakang dan peisir Tapian Nauli memberi kemungkinan adanya kontak antara bandar Sibolga dan bandar lainnya, demikian pula antara sesama daerah belakang. Hubungan tersebut mengandung sifat saling menghidupi, dengan kata lain bandar Sibolga dihidupi oleh daerah belakang dan daerah sekitarnya dengan memenuhi kebutuhan bahan makanan, bahan penikmat, obat-obatan tradisional dan sebagainya bagi bandar. Sedangkan daerah belakang memerlukan jasa bandar atau kota untuk memenuhi kebutuhannya terhadap barang yang tidak dapat diproduksi di pedalaman, misalnya garam, pakaian, alat-alat rumah

[421] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Opessisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi.. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang, Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 77.

tangga, dan sebagainya, baik yang diproduksi di bandar itu sendiri maupun diimpor dari bandar yang cukup jauh.[422]

Pengaliran barang dagangan dari pantai ke pedalaman adakalanya secara langsung, tetapi ada juga melalui pedagang perantara, dan pasar di daerah pedalaman sebagai pusat jual beli barang. Pasar di daerah pedalaman berfungsi untuk menampung produksi agraris, misalnya beras, tembakau, kentang, sakar, telur, anyaman, nipah, dan sebagainya. Bentuk pasar pada umumnya merupakan lapangan terbuka dengan beberapa bangunan sementara. Sebaliknya pasar yang terdapat di daerah pesisir pada umumnya memiliki bangunan semi permanen berupa los-los yang panjang.[423]

Sama dengan penduduk Nusantara lainnya, penduduk pantai barat Pulau Sumatra dikenal sebagai pelaut dan pedagang yang ulung. Mereka melakukan pelayaran niaga ke bandar-bandar di sepanjang pantai barat, mulai dari pesisir barat Aceh sampai pe pesisir Bengkulu. Para saudagar itu menjalin hubungan dengan berbagai pihak di bandar dagang yang mereka kunjungi. Berbeda halnya dengan bandar di Pulau Jawa atau pulau lainnya yang lebih mendapat perhatian dari pemerintah Hindia Belanda, bandar Sibolga kurang mendapat perhatian yang serius dalam pelayaran dan perdagangan, karena pemerintah lebih menekankan pada bidang militer. Sebaliknya muncullah para pedagang lokal yang tangguh dan kuat.

Peto Rajo adalah juga salah seorang pedagang yang terkenal di bandar Sibolga pada abad ke-19. Kecakapannya berdagang dikenal orang sampai jauh di luar daerahnya sendiri. Modalnya dalam berdagang telah mencapai ratusan ribu Rial (Uang Dolar Spanyol).[424] Ia berasal dari Rigah, pantai barat Aceh. Ketika itu hubungan dagang antara Aceh dan Sibolga serta pesisir barat Minangkabau berkembang dengan amat pesatnya. Anaknya Muhammad Saleh juga menjadi pedagang yang besar di Sibolga bersama pedagang lainnya,

[422] Jane Drakard. *Op. Cit.* Hal. 33-35.

[423] William Marsden. *Op. Cit. Christine Dobbin. Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatra Tengah 1748-1847.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 64.

[424] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 1.

seperti Muhammad Sahid, Khatib Uda laut, Abu Kasim, Datuk Bandar, Nibur, Mopeng, dan lain-lain.[425]

Muhammad Said terkenal sebagai pedagang Sibolga yang kaya pada abad ke-19. Ia mempunyai perusahaan yang besar dan perniagaannya berkembang sangat cepat dan bertindak sebagai pedagang perantara di bandar Sibolga. Perahu dan kapal yang datang dari bandar lain atau bandar lain atau dari luar negeri dengan muatan berbagai barang perniagaan selalu berhubungan langsung dengan Muhammad Said. Perahu dan kapal dagang tersebut berdatangan dari bandar-bandar di sepanjang pantai barat Sumatra, misalnya Meulaboh, Susoh, Simelue, Tapaktuan, Singkel, Barus, Sorkam, Pariaman, Tiku, Padang, dan lain-lain. Salah seorang relasi dagang Muhammad Said bernama Muhammad Saleh, seorang pedagang laut yang sekaligus sebagai nakhoda kapal yang berasal dari Pasirbaru, nagari Pilubang, Pariaman. Muhammad Saleh banyak mempunyai pengalaman sebagai nakhoda dan pelayar di perairan pantai barat Sumatra serta berhasil dalam perdagangan laut.[426]

Muhammad Said mencoba untuk menciptakan kondisi yang stabil di pelabuhan Sibolga, sehingga berbagai barang komoditi bisa dikumpulkannya di bandar tersebut. Muhammad Saleh menyebutkan bahwa para saudagar lainnya yang mengalami kemajuan pesat dalam perdagangan di Sibolga pada akhir abad ke-19 adalah Udin, Saleh, Abdurrahman, Tobing, Muhammad Tahir, Muhammad Zain, Malin Sulaiman, Tudung, Muba Peles, Nibur, Sapiri (Orang Keling), Raja Gunung, Hodong (Orang Mandailing), Muhammad saleh Sibolga, Khatib Uda Laut, Abu Kasim, Pakih Saleh, Hajah Minah, Muhammad Saman, dan lain-lain.[427] Mereka pada umumnya memperdagangkan barang-barang kebutuhan sehari-hari, misalnya beras, kain, dan sebagainya, sekaligus menampung muatan kapal yang datang dari berbagai bandar lain. Muatan kapal yang datang langsung ditumpuk di toko Muhammad Said, kemudian para pedagang Sibolga lainnya membeli barang tersebut secara grosir.[428] Toko Muhammad Said

[425] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 1-14
[426] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 54.
[427] Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 54.
[428] "Gouvernement Sumatra`s Westkust, Residentie Tapanoeli", Tahun 1869 dan 1870, No. 128, Sub 11, 12, 17, dan 21.

berfungsi sebagai pusat distribusi barang-barang yang didatangkan dari tempat yang cukup jauh di sepanjang pantai barat Sumatra. Pada peta yang dibuat oleh Tsuyoshi Kato dapat dilihat bandar-bandar yang berhubungan dengan Sibolga. Setiap ka[pal bergerak dari utara dan selatan menuju bandar Sibolga dan apabila kembali mereka membeli pula barang-barang dagangan di sana.[429]

Bandar Sibolga adalah satu-satunya dari bandar di pantai barat Sumatra yang berfungsi sebagai tempat keluar masuk barang dagangan utama. Bandar ini didukung oleh bandar-bandar di sekitar teluk Tapian Nauli, seperti Barus, Kalangan, Sorkam, Natal, dan Tapaktuan. Akibatnya adalah membuat Sibolga menjadi bandar yang penting karena terletak di pertemuan tiga rute perdagangan, yakni rute pantai barat, rute Padangsidempuan, dan rute Silindung. Rute Padangsidempuan meliputi daerah Rao sebagai penghasil emas. Rute Silindung adalah daerah pedalaman Tapanuli yang banyak menghasilkan kapur barus, damar, kemenyan, emas, bahan makanan, dan hasil hutan. Barang-barang tersebut dijual kepada pedagang asing melalui bandar Barus dan Sibolga. Sebelum bandar Sibolga menjadi ramai, bandar Barus sudah banyak dikunjungi oleh para pedagang Gujarat.[430]

Banyakjenis barang yang ditemukan di bandar Sibolga sepanjang abad ke-19 dan abad ke-20. Barang emas dan tekstil didatangkan dari Pariaman. Sedangkan Kuda Batak merupakan barang dagangan yang sangat penting yang diekspor ke Pulau Jawa. Sangat sedikit keterangan atau informasi berupa berita-berita tertulis tentang cara mengumpulkan damar yang dijual di bandar Sibolga. Menurut Jane Drakard, pohon kapur barus dan kemenyan tumbuh di daerah perbukitan, yang terletak di antara dataran rendah di sepanjang pantai dan dataran tinggi Toba. Kedua tumbuhan tersebut termasuk pada jenis damar. Damar dipungut oleh kelompok etnis Batak dan diangkut ke pantai menuju Sibolga dan Barus. Namun ada kalanya kedua jenis getah itu dicari langsung olehg para pedagang

[429] Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman : Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX", dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 89.

[430] M.A.P. Meilink Roeloffsz. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague Netherlands: Martinus Nijhoff, 1962, p. 92.

perantara yang tinggal di pesisir. Penduduk pedalaman menukarkan damar dengan alat-alat kebutuhan mereka, seperti kain, besi, dan garam.[431]

B. Asal Usul Raja Sibolga

Pada umumnya bandar di sepanjang pantai barat Sumatra didirikan oleh orang-orang yang berasal daroi daerah pedalaman yang turun ke pantai, misalnya Raja Kototengah di pesisir barat Minangkabau didirikan oleh para pedagang yang berasal dari Saningbakar,[432] dan Sibolga didirikan oleh orang yang berasal dari pedalaman Silindung yang membawa adat istiadat Batak Toba.[433] Selain berfungsi sebagai tempat berkumpulnya para pedagang ternama, di setiap bandar memiliki seorang penguasa negeri yang disebut Raja Negeri. Para Raja Negeri di sekitar teluk Tapian Nauli tidak mengenal suatu sistem politik kerajaan yang luas.[434] Wilayahnya hanya terdiri dari negeri-negeri yang kecil yang dipimpin oleh seorang Raja Negeri, yang disebut dengan Raja Bius, Panusunan, dan Kepala Kuria. Mereka biasanya membentuk persekutuan berdasarkan persamaan marga untuk pertahan dan keselamatan bersama. Namun mereka tidak suka apabila salah satu sekutu beratmbah besar kekuasaannya. Masalah kecil dapat mengakibatkan perang di antara mereka. Raja menguasai hidup dan mati rakyatnya. Penduduknya harus mengikuti perjalanan dan peperangan yang dilakukan. Apabila ada yang membangkang maka ia dikucilkan darimasyarakat dan tidak boleh membawa serta harta benda. Perselisihan yang terjadi antara seseorang dalam kampung diselesaikan oleh seorang hakim. Jika hukuman telah dijatuhkan, permintaan banding kepada Raja tidak diizinkan. Raja yang meninggal tidak digantikan oleh anaknya, tetapi oleh kemenakannya, anak dari saudara perempuannya. Kemungkinan terbesar pelimpahan wewenang dan kekuasaan tersebut dipengaruhi

[431] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 91-108.

[432] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 84.

[433] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli, Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 55.

[434] Forum Komunikasi Ex. Subteritorium VII Komando Sumatra Utara. *Perjuangan Rakyat Sumatra Utara.* Jakarta: Forum Komunikasi, hal. 36.

oleh sistem kekuasaan adat matrilinial di Minangkabau, sebab mereka sangat hormat kepada keturunan Raja Minangkabau.[435]

Para Kepala Kuria atau Raja Negeri terlibat langsung dalam perdagangan dengan orang asing dan daerah belakang, misalnya Raja Sungai Lumut, Tapian Nauli, dan Badiri. Selain itu ada juga penduduk lokal yang terjun dalam perdaganngan dan pelayaran ke bandar-bandar pantai lainnya di perairan pantai barat Sumatra. Mereka bertarung untuk mencapai keunggulan denganberani menanggung berbagai resiko di lautan. Ada dua corak perdagangan di bandar Sibolga, yaknimperdagangan pantai dan perdagangan pedalaman. Pedagang pantai telah lama mengenal perniagaan dengan bangsa asing yang penuh persaingan. Sebaliknya pedagang yang berasal dari daerah pedalaman, terutama yang berasal dari dataran tinggi Toba memiliki suasana yang sederhana dan sifatnya sangat berlawanan dengan dunia perdagangan di pantai barat. Dunia perdagangan di pantai barat Sumatra telah terbiasa menghadapi perubahan cuaca, terutama menghadapi angin Muson yang berkekuatan tinggi dan gelombang yang besar. Akan tetapi tantangan yang begitu besartidak menghalangi kegiatan perdagangan dan pelayaran di kawasan tersebut. Sudah lama berlangsung pelayaran dan perdagangan antara pribumi dan asing di sepanjang pantai barat Sumatra, di antaranya kala yang dimiliki oleh penduduk pantai barat, kapal Aceh, Inggris, Perancis, dan Belanda.[436]

Masyarakat Tapanuli prakolonial hampir tidak mengenal negara. Mereka tinggal di kampung-kampung yang dikenal sebagai Huta, yang dikelilingi oleh tembok tanah dengan pagar yang terdiri dari pohon bambu sebagai perlindungan. Kepala Huta yang disebut Raja Ni Huta adalah pendiri kampung dan menganggap dirinya sebagai penguasa Huta serta tidak tunduk secara politis pada otoritas yang lebih tinggi. Namun huta sebenarnya tidak merdeka karena ikatan adat, agama, teritorial, dan keturunan mengatur hubungan

[435] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 220.

[436] Sutan Nur Iskandar. *Hulubalang Raja, Kejadian di Pesisir Minangkabau tahun 1662-1667.* Jakarta: Balai Pustaka, 1984. M.D. Mansoer, dkk. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970. Christine Dobbin. *Loc. Cit.* Nooteboom. *Sumatra dan Pelajaran di Samudra Hindia.* Jakarta: Bhratara, 1972. Muhammad saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.*

antar huta.[437] Struktur pemerintahan tradisional di tapian Nauli sebelum masuknya pemerintahan Hindia Belanda pada abad ke-19 terdiri dari beberapa tingkat. Tingkat teratas dinamakan Bius atau Panusunan. Tingkat kedua dinamakan Huta atau kampung, yang dipimpin oleh Raja Huta atau Raja Ni Huta. Kelompok pedagang pesisir termasuk pada tingkat Raja Negeri karena mereka sama aktif dalam bidang perdagangan. Daerah Bius terdiri atas beberapa huta. Tingkat ketiga adalah kelompok masyarakat di bawah huta, yang disebut marga (ikatan sesuku), dan tingkat keempat adalah kelompok terkecil yang disebut keluarga batih.[438]

Semengtara itu di daerah pedalaman Tapanuli terdapat beberapa huta (desa) yang dipimpin oleh seorang Raja Huta yang bersal dariketurunan asli dan ditandai dengan nama marganya. Selain Raja Huta ada pula Raja kecil yang menguasai suatu hutan tertentu. Beberapa Raja Kecil sering ditaklukan dan dikuasai oleh Raja Huta.[439]

Asal usul Raja-Raja tapian Nauli tidak berasal dari suatu kaum bangsawan yang berpengaruh, seperti keturunan Raja Batak, Si Singamangaraja. Raja-Raja Negeri di pesisir berkuasa penuh atas negerinya dan bersifat otonomi penuh. Setiap Raja Negeri berasal dari suatu kelompok semarga atau persekutuan kecil lainnya. Ada Raja Negeri yang berasal dari pesisir dan ada pula yang berasal dari daerah pedalaman. Raja Barus, Raja Poncan, dan raja Lumut berasal dari pesisir, dari kelomppok pendatang yang menetap di bandar itu. Sedangkan Raja Sibolga dan raja-raja Tapian Nauli lainnya berasal dari daerah pedalaman, seperti dari Silindung dan dataran tinggi Toba. Baik raja-raja yang berasal dari daerah pedalaman maupun raja-raja yang berasal dari pesisir sama-sama menghormati kharisma Raja Si Singamangaraja di pedalaman Tanah Batak, Bakara. Disamping itu masing-masing Raja memberi upeti kepada raja yang telah menjadi

[437] Jacob C. Vergouwen. *The Social Organization and Customory Law of the Northern Toba Batak of Sumattra.* The hague: 1964, p. 105-127.

[438] H.M.D. Harahap. *Adat Istiadat Tapanulli Selatan.* Jakarta: Grafindo Utama, 1986, hal. 158.

[439] Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani "Utusan raja Rom", Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 69. Lihat juga W.b. Sidjabat. *Ahu Si Singamangaraja.* Jakarta: Sinar harapan, 1982, hal. 67. Adniel Lumban Tobing. *Sedjarah Si Singamangaradja I-XII (Raja Yang Sakti, Pahlawan Yang Gagah Perkasa).* Tarutung: Dolok Martimbang, hal. 10.

besar kekuasaannya di sekitar pesisir. Salah satu Raja Negeri yang menjadi besar adalah Raja Barus. Raja Barus telah berpengaruh sejak abad ke-17 sampai pertengahan abad ke-19.[440]

C. Keresidenan Tapanuli

Pada abad ke-18 bangsa Belanda telah berlabuh di Natal dan kemudian disusul oleh Inggris. Belanda telah berlabuh di Natal pada tahun 1632, singgah dalam pelayarannya ke Aceh. Akan tetapi kedatangan mereka tidak diterima secara baik-baik oleh penduduk setempat.[441] Kedatangan Belanda dan Inggris sebenarnya tidak disetujuioleh penduduk setempat. Kedua bangsa itu tidak mereka terima secra baik, kecuali oleh Raja Negeri. Belanda dan Inggris berlomba untuk menarik hati penduduk Natal. Akan tetapi hanya pedagang Inggris yang dapat bekerjasama dengan penduduk nelayan pribumi untuk membajak kapal yang lewat di perairan Natal. Mereka membuat kekacauan dan tindak kriminal lainnya melalui aksi perampokan bajak laut. Tujuannya adalah agar Inggris dapat menjadi pelaku perdagangan tunggal di kawasan Natal. Tindakan mereka sebagai bajak laut juga didukung oleh situasi dan kondisi kemakmuran di perairan itu. Semakin banyak kapal yang lewat maka semakin tinggi pula frekuensi tindak kriminal yang terjadi.[442] Sebaliknya Belanda membuat kesan bahwa mereka lah yang pertama kali menemukan Pulau Tamang. Hal itu ditunjukkannya dengan memasang atribut sebagai tanda pemiliknya.[443]

Dalam kasus tertentu Inggris memang banyak menolong penduduk Natal, khususnya dalammengusir Belanda di perairantersebut. Selain itu Inggris juga mengangkat isu tentang

[440] Jane Drakard. "A Malay Frontier : The Adaptation of political Culture in Barus".Monash: Monash University, 1984, p. 35-38. Lihat juga Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Ithaca-New York: SEAP 120 Uris Hall, Cornell University, 1990, p.25.

[441] E. Francis. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", dalam Tijschrift voor Indische taal-en Volkenkunde, No. 5. Batavia: 1856.

[442] A.B. Lapian. "Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Pada Abad XIX". Yogyakarta: *Disertasi,* UGM, 20 April 1987, hal. 432.

[443] H. A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 37. Lihat juga William Marsden. *Sedjarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 199, hal. 220..

besarnya pajak yang dipungut oleh orang Aceh terhadap penduduk setempat. Namun demikian penduduk masih enggan minta bantuan kepada Inggris untuk melepaskan diri dari pengaruh Aceh. Hal inilah yang membuat Inggris kecewa terhadap penduyduk Natal. Dalam lintasan sejarah ketenagakerjaan, Inggris pernah mendatangkan tenaga kerja bdak ke Natal. Sebanyak 55 orang tenaga budak didatangkan dari Afrika sebagai pekerja perkebunan lada yang dibuka Inggris di Natal.[444] Selain itu ;para budak pekerja juga didatangkan dari Pulau Nias. Ada pendapat yang mengatakan bahwa Inggris menjanjikan kepada para budak bahwa jika mereka berhasil menanam lada, maka mereka akan dibebaskan. Akan tetapi pembebasan mereka tidak pernah terlaksana walaupun mereka sudah berhasil berkebun lada untuk kepenntingan Inggris. Sebahagian besar dari para budak telah bercampur dan berassimilasi dengan penduduk Natal.[445]

Pengalaman pahit yang dialami Belanda di pantai barat Sumatra mendorong Belanda untuk membentuk sebuah pusat pertahanan yang permanen di bandar yang strategis adalam arti ekonomi, perdagangan, militer, dan politik. Namun secara keseluruhan kawasan Tapanuli baru dikuasai Belanda setelah tahun 1837. Kondisi pemerintah Hindia Belanda di pantai barat Sumatra sebelum tahun 1837 sangat sulit karena mereka bertempur untuk melawan serangan tentara Paderi. Setelah perang tersebut selesai barulah mereka bergerak untuk merebut daerah-daerah di utara Bonjol, terutama Tapanuli. Pada tahun 1842. Pemerintah Hindia Belanda memindahkan pusat Keresidenan Tapanuli dari Airbangis ke Sibolga supaya lebih mudah untuk memonitor daerah Tapanuli lainnya.[446] Pemerintah Hindia Belanda di Pulau Sumatra mengamati bahwa bandar Sibolga merupakan satu-satunya arena transaksi dagang yang sangat penting disamping Padang di di pantai barat Sumatra. Bandar Sibolga dapat menguntungkan pemerintah Hindia Belanda karena beraneka bahan kebutuhan dan komoditi tersedia di bandar itu. Padang sendiri merupakan Kota Administrasi dan Militer Belanda di Pulau Sumatra.

[444] H.A. Hamid panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 38.
[445] H.A. Hamid panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 39.
[446] E. Francis. *Op. Cit.* P. 111.

Pada awal abad ke-19 kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di kawasan Tapanuli hanya terbatas pada bidang perdagangan, tetapi setelah Perang Paderi berakhir di Minangkabau pada tahun 1837 barulah Belanda memusatkan kekuatannya ke daerah itu, terutama bandar Sibolga, pedalamn Tapanuli, dan barus. Markas Belanda pada mulanya ditempatkan di Pulau Poncan Ketek, kemudian pengaruhnya diperluas sampai ke daerah pedalaman Tapanuli melalui jalan yang dirintis ke Portibi, yang kemudian menjadi bagian dari *Afdeeling Padanglawas.*[447]

Sejak tahun 1826 pemerintah Hindia telah membayar gaji pensiun Raja Mamula di Sibolga dan raja Semong di Tapian Nauli yang masing-masingnya sebesar F. 180,- (Gulden) perbulan. Akan tetapi tidak semua Raja Negeri yang bdiberi gaji karena Belanda masih belum kuat untuk menguasainya. Penggajian itu berdasarkan pada Surat Keputusan Staats Blad tahun 1826. Raja Negeri atau Kepala Kuria berfungsi sebagai kepala adat dan kepala pemerintahan. Mereka merupakan wakil pemerintah Hindia Belanda yang berhubungan langsung dengan Kepala Kampung atau Kepala Ripe dan rakyat di bawahnya.[448] Kepala Kuria Sibolga berkedudukan di Sibolga, dengan wilayahnya Mela Toruanbonang Dolok, Mela Dolok Sitonang, Alaban Sipan, Bair Aek Habil, dan Simaningkir Sarudik. Untuk lebih mengefisienkan pemerintahannya di Sibolga, pemerintahan Hindia Belanda mengangkat semua Raja Negeri menjadi Kepala Kuria berdasarkan Staatsblads No. 45 tahun 1863. Di antara Raja Negeri Sait Ni Huta, Sibuluan, Kalangan, Lumut, Pinangsori, Badiri, Sarudut, Tuka, Simanosor, dan Anggoli.

Sejak tahun 1864 pemerintah Hindia Belanda mulai menyusun kekuasannya di pantai barat Sumatra. Pemerintahannya tersusun di pantai dan pedalaman Tanah Batak. Pada bagian pantai, pemerintah Hindia Belanda dipimpin oleh seorang Gubernur yang berkedudukan di Padang. Gubernur dibantu oleh dua bidang pemerintahan Residen yang berkedudukan di Padang dan Airbangis. Seorang Wakil Kepala (Hoofdgecommitteerde) ditempatkan di

[447] "Departement van Binnenland Bestuur Tapanoeli", dalam *Regeering Almanak,* 1870, p. 100.

[448] E. St. Harahap. *Perihal Bangsa Batak.* Jakarta: Penerbit Tidak jelas, 1958, hal. 51.

Tapanuli, yang berkedudukan di Natal. Wakil Kepala tersebut dibantu pula oleh seorang Assisten Residen dan beberapa orang Kontrolir. Pulau Nias dipimpin oleh seorang penguasa sipil (Civiel gezaghebber).

Sampai tahun 1839 penduduk yang berasal dari dataran tinggi Toba dan pedalaman Tanah Batak lainnya terutama Silindung masih membawa kapur barus dan kemenyan ke pasar-pasar di pesisir barat Tapanuli.[449] Ketika itu mereka hanyalah melalui jalan setapak yang menghubungkan anatara daerah pedalaman dan pesisir. Barang-barang hasil hutan yang mereka bawa ditumpuk di Sibolga sebelum didistribusikan kepada para pedagang yang datang dari sepanjang pantai barat dan pedagang asing lainnya. Gudang tempat penumpukan barang selalu diawasi oleh pedagang Belanda yang sekaligus sebagai pegawai pemerintah kolonial yang berpusat di Padang.

Pegawai pemerintahan Hindia Belanda yang berpusat di Padang, W.L. Ritter dan E. Francis pada tahun 1839. Sekembalinya mereka melaporkan kepada Gubernur Sumatra`s Westkust bahwa kedua Raja Di Hulu dan Raja Di Hilir tinggal di kampungnya masing-masing dan hidup berdampingan secara damai. Belanda menduduki Barus pada tahun itu, dan pada tahun 1840 menduduki Singkel dan tapus. Ketika itu banyak pedagang asing yang tinggal di Barus. Selain itu di Barus terdapat pula para pedagang kaya yang aktif berniaga. Mereka ada yang berasal dari Meulaboh, Aceh. Mereka beranggotakan puluhan orang untuk membantu aktivitas perdagangan. Kelompok-kelompok dagang tersebut mempunyai pengaruh yang besar di BarusKelompokpedagang Aceh yang mempunyai kekuatan besar menetap di Tapus, sebelah utara Barus.[450]

Pada tahun 1840 pemerintah Hindia Belanda berusaha mengusir orang Aceh dengan mengirim serdadu untuk merebut dan menduduki Trumon. Tapus, dan Singkel. Raja Muda Trumon dipaksa

[449] Jane Drakard. *Op. Cit.* P. 15.

[450] P.j. Veth. *De Vestiging en Uitbreiding der Nederlanders ter Westkust van Sumatra door Generaal –Majoor H.J.J.L. Ridder de Steur, Vol 2.*Amsterdam: Van kampen, 1849-1850, p. 132-133. Lihatbjuga Jane Drakkard. *Loc. Cit.* Hal. 44.

untuk membuat perjanjian dengan Belanda pada 26 Juni 1840 supaya membantu Belanda dalam menghadapi orang Aceh. Trunmon dan Singkel adalah tempat basis orang Aceh.[451] Pada tahun itu pula pemerintah Belanda membentuk suatu keresidenan lagi bernama *Padngsche Bovenlanden* (Padang Darat) yang berkedudukan di Bukittinggi. Struktur pemerintahan Hindia Belanda di pantai barat Sumatra mengalami beberapa kali perubahan. Sampai tahun 1848 wilayah pemerintahan Hindia Belanda masih tersusu atas tiga keresidenan, yakni Padang, Padangsche Bovenlanden, dan Tappanoeli.[452] Pulau Nias di perairan sebelah barat Keresidenan Tapanuli dimasukkan dalam *Afdeeling Sibolga*, yang dikapalai oleh seorang penguasa sipil.[453]

Ketika Gubernur pantai barat Sumatra dijabat oleh Van Swieten, ia melakukan pendekatan terhadap penduduk pulau Nias. Couperus yang menjabat Residen Tapanuli pada tahun 1852 ditugaskan untuk mengadakan inspeksi ke sana. Sekembalinya dari Pulau Nias, Couperus menganjurkan kepada pemerintah di Padang agar mengirimkan seorang Zending agama Keristen ke Pulau Nias supaya pendudk setempat dapat mengenal suatu agama monotheisme yang telah mengenal peradaban di dunia moderen. Pemerintah beranggapan bahwa jika penduduk telah mengenal peradaban luar, maka pemerintah lebih muudah melakukan pendekatan terhadap mereka.[454]

Selama pemerintahan Hindia Belanda melakukan pendekatan terhadap penduduk Tapian Nauli memang banyak kesulitan yang dihadapinya, terutama dari pedagang Aceh yang bersatu dengan

[451] Sitor Situmorang. *Op. Cit.* Hal. 62. Lihat juga Muhammad gade Ismail. "Trumon dab Brus: Dua Pusat Perdagangan di pantai Barat Sumatra Pada Abad Ke-19", *Makalah,* Seminar Sejarah Nasional IV, Sub Tema Dinamika Pertumbuhan Ekonomi Bangsa Indonesia. Jakarta: Depdikbud, 1991, hal. 148.

[452] "Besluit 2 Junij 1847 No. 1". Lihat juga Sartono Kartodirdjo, dkk. *Ikhtisar Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848", Penerbitan Sumber Sumber Sejarah No. 5.* Jakarta: ANRI, 1973, hal. 88.

[453] Sartono Kartodirdjo, dkk. *Ibid.* Hal. 87.

[454] William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 274-275. Lihat juga Denys lombard. *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda (1606-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 40 dan 126. H. Kreoskamp. *De westkust en Minangkabau 1665-1668.* Leiden: Academish Proefschrift University of Leiden, 1931 p. 150.

penduduk pesisir lainnya. Hal ini cukup beralasan karena pedagang Aceh merasa terdesak karena kehadiran Belanda di pantai barat, sedangkan kawasan itu telah lama menjadi kekuasaan Aceh. Bahkan orang Aceh telah bermukim di setiap bandar. Orang Aceh dapat bersatu dengan Kepala Kuria untuk menolak kehadiran Belanda di Tapanuli, sehingga mereka menolak bekerja sama dengan Belanda di sepanjang pantai barat. [455] Selain itu pemerintah Hindia Belanda juga mendapat penolakan dari Raja-Raja Negeri di pedalaman Tapanuli, di antaranya di Mandailing, Tukas, Anak Sitopal, Toba Kecil, dan Sipirok.

Pemerintah Hindia Belanda mulai menyusun struktur pemerintahannya yang teratur di pantai barat Sumatra pada tahun 1840. Pada mulanya pemerintah membentuk Keresidenan Padang Pesisir (Padangsche Benedenlanden) dan Airbangis. Keresidenan Padang Pesisir langsung berada di bawah Gubernement (Gubernur) yang dibantu oleh dua orang Residen, yang berkedudukan di Padang dan Airbangis. Residen Airbangis langsung mengawasi kawasan tapanuli, termasuk teluk Tapian Nauli, Barus, dan Tanah Batak.[456] Sampai tahun 1842 di tapian Nauli hanya ditempatkan seorang pegawai petugas yang berkedudukan di Sibolga, yang dibantu oleh seorang Assisten Residen Sibolga.[457] Keresidenan adalah tingkat pemerintahan tertinggi di pantai barat Sumatra pada zaman Hindia Belanda. Wilayah oini diperintahi oleh seorang Residen. Akan tetapi Keresidenan Padang Pesisir diperintahi oleh seorang Gubernur. Selanjutnya tingkat pemerintahan *Afdeeling, Onderafdeeling, dan District.*

Daerah pedalaman Tapanuli adalah tempat pusat pemukiman orang Batak Toba. Pada tahun 1842 daerah Tapanuli dijadikan sebuah keresidenan dengan nama Keressidenan Tapanuli, yang beribukota di Sibolga.[458] Tapanuli biasanya lebih mashur dengan Tanah Batak, yang menunjukkan identitas etnisnya, sebagai tempat tinggal sebahagian besar orang Batak. Keresidenan itu terpisah dari

[455] Nur St. Iskandar. *Op. Cit.* Hal. 57. Christine Dobbin. *Kebangkitan Islam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah.* Jakarta: INIS, 1992, hal. 100. Rusli Amran. *Op. Cit.* Hal. 15. H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op Cit.* Hal. 52.

[456] Sartono Kartodirdjo, dkk. *Op. Cit.* Hal. 84

[457] Sartono Kartodirdjo, dkk. *Op. Cit.* Hal. LXXIX.

[458] Sartono Kartodirdjo, dkk. *Op. Cit.* Hal. 84

Keresidenan Airbangis. Ketika itu kegiatan perdagangan dan pelayaran beralih dari Pulau Poncan ketek ke Sibolga di daratan Sumatra. Semua pedagang pindah ke pasar Sibolga, yakni di sekitar Pasarbelakang, sehingga bandar Sibolga semakin ramai sekaligus menjadi pemerintahan Keresidenan Tapanuli.[459] Padang sendiri sebagai pusat pemerintahan Gubernur Pantai Barat Sumatra merupakan kota bandar yang penting sebagai pusat pemerintahan dan militer.[460] Antara Padang dan Sibolga terjadi hubungan ekonomi yang saling melengkapi kebutuah dengan daerah pedalaman. Hubungan tersebut juga terjadi dengan kawasan pantai timur Benua Afrika.[461]

Setelah pemerintah Hindia Belanda dapat menguasai para pemimpin tradisional, para Kepala Kuria pada umumnya diangkat sebagai pegawai pemerintah. Wilayah Raja Tapian Nauli merupakan salah satu Kuria yang terletak antara Sungai Batang Tapanuli dan Sungai Batang Sibolga. Raja Tapian Nauli sering juga disebut Raja Sibolga (Raja Sibogah). Raja-raja Negeri yang berada di sekitar teluk Tapian Nauli sejak dulu mengakui kekuasaan Raja Barus dengan memberi upeti kepadanya.[462] Akan tetapi pada tahun 1852 Raja Barus tidak lagi memakai cap kerajaan karena mereka diangkat sebagai pegawai pemerintah Hindia Belanda, sama seperti Raja Negeri lainnya di kawasan teluk Tapian Nauli. Sementara itu bandar Sibolga telah berkembang sebagai pusat administratif dan pelayaran.[463]

Pada tahun 1843 pemerintah Hindia Belanda membagi *Afdeeli Sibolga* atas tiga *Onderafdeeling,* yakni Sibolga, Batangtoru, dan Barus. *Afdeeling* tersebut merupakan bagian dari Keresidenan tapanuli. *Onderafdeeli Sibolga* dibagi lagi menjadi 8 Kuria, yaitu Sibolga, Tapian Nauli, Sirunduk, Sibuluan, Kalangan, Badiri, Tuka, Pinangsori, Lumut, Anggoli, Manosor, Batangtoru, Haraba,

[459] Sartono Kartodirdjo, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 86. Lihat juga Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 45.

[460] Rusli Asmran. *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Yasaguna, 1988, hal. 11 dan 29.

[461] C. Nooteboom. *Op. Cit.* Hal. 17.

[462] Jane Drakard. *Op. Cit.* Hal. 15.

[463] Jane Drakard. *Op. Cit.* Hal. 24 dan 45. Lihat juga Van der Kemp. "een Bijdrage tot E.B. Kielstra`s Opstellen", p. 612.

Sianggunan, dan Marancar. Pada tahun 1871 pemerintah Hindia Belanda mengangkat Kepala Kuria Untumungkur, Kolang, dan Sipakpahi. Dua tahun kemudian *Afdeeling Sibolga* ditambah dengan *Onderafdeeling Barus, Singkel, dan Nias.* Sedangkan Kuria Tuka dan sait Ni Huta bergabung ke dalam *Onderafdeeling Sibolga.* Pada tahun 1883.[464]

Pada tahun 1885 pusat Kesresidenan Tapanuli dipindahkan ke Padangsidempuan oleh pemerintah Hindia Belanda, dengan tujuan agar pemerintah dapat mengawasi secara langsung daerah pedalaman yang belum mengakui pemerintahan Hindia Belanda. Pada tahun 1905 Keresidenan Tapanuli dipisahkan dari Residensi Sumatra`s Westkust. Ibukota Keresidenan Tapanuli kembali dipindahkan ke Sibolga pada tahun 1906. Ketika itu penduduk Sibolga telah mencapai 17.000 jiwa yang terdiri dari orang Eropa, keturunan Cina, Minangkabau, Batak, Bugis, Aceh, dan sebagainya. Bandar yang pada mulanya merupakan hanyalah sebagai perkampungan nelayan dan petani garam yang miskin berubah menjadi bandar yang ramai dan dihuni oleh para pedagang dari pesisir dan pedalaman. Setiap pendatang dipimppin oleh Kepala suku masing-masing, seperti Penghulu Pesisir, Penghulu Nias, Penghulu Mandailing, Penghulu Melayu, Penghulu Batak, Penghulu Darek, Letnan Cina, dan Letnan Keling.[465] Setiap penghulu adalah pedagang yang membantu kelangsungan perdagangan di pantai dengan sesama pedagang lokal yang berasal dari pedagang pedalaman dan bandar lainnya di pesisir. Mereka membawa emas, katun, lada minyak kelapa, ikan, garam, tikar, budak, dan sebagainya. Emas didatangkan dari negeri Rawa dekat perbatasan anatara Tanah batak dan Rao Minangkabau. Budak didatangkan dari Pulau Nias dan daerah pedalaman Tapanuli, seperti Samosir. Selama abad ke-14 sampai abad ke-18 diperkirakan bahwa di Sumatra Utara emas telah dijadikan sebagai alat penukar.[466]

---

[464] "Bezittingen Buiten Java en Madura Gouvernement van Sumatra`s Westkust Tapanoeli", dalam *Regeering Almanak*, 1857, p. 164.

[465] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli, Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 65.

[466] Denys Lombard. *NusaJawa: Silang Budaya Jaringan Asia II.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 160. Lihat juga Teuku Ibrahim Alfian. "Mata Uang Emas Kerajaan-Kerajaan di Aceh". *Koleksi Pribadi*, 1979, hal. 15 dan 17.

Menjelang akhir abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda mulai memperluas pengaruhnya ke negeri Singkel, yang berada sekitar 12 mil dari hulu sungai Simpang Kiri. Di antara Raja-Raja yang pernah memerintah di negeri ini adalah Raja Lela Setia, Raja Setia Bhakti, Raja Setia Jangsor, Penghulu Kikim, Pengulu Lemos, dan Raja Indra Muda. Raja Indra Muda merupakan raja yang tertinggi dari seluruh raja atau Kepala suku di wilayah Singkel. Ketika itu Tapus juga tunduk pada kekuasaan Raja-Raja Barus.

Kepala pemerintahan Tapus berasal dari Barus. Daerah Tapus menghasilkan kapur barus yang kurang baik mutunya, tetapi menghasilkan kemenyan yang berkualitas. Negeri Sibuluan juga menghasilkan kapur barus, tetapi bewarna coklat. Para kepala daerah negeri ini juga tunduk kepada Barus. Negeri lain yang menjadi daerah kekuasaan Raja-Raja Barus adalah negeri Badiri, yang dipimpin oleh beberapa orang penghulu. Badiri kemudian menjadi sebuah distrik yang berada dalam *Adeeling Sibibolga.*[467]

Bagian pesisir Tapian Nauli yang menjadi faktor perkembangan bandar Sibolga adalah Sorkam. Bandar ini yang terletak sekitar 33 kilometer di utara Sibolga yang menghadap ke Samudra Hindia. Dewasa ini Sorkam merupakan ibukota Kecamatan Sorkam, Kabupaten Tapanuli Tengah. Batas-batas Sorkam meliputi Kecamatan Barus di utara, Kecamatan Sibolga di Selatan, Samudra Hindia di barat, dan Kabupaten Tapanuli Utara di timur.[468] Sebelum kedatangan Belanda ke Tapian Nauli, Raja Sorkam dan Tapian Nuli lainnya tunduk dan menjadi bagian dari kerajaan Barus. Dewan negeri Sorkam yang terletak di Barus timur meliputi Sorkam kanan, SorkamKiri, Pasar Sorkam, Teluk Roban, Bukit, Pagaran , Tombak, dan lain-lain. Hubungan antara kota pelabuhan Barus dengan daerah pedalaman Sorkam telah lama terjadi. Dawerah tersebut merupakan daerah belakan dari kota bandar Barus ketika mengalami kejayaan pada ke-17 yang lalu. Sama halnya dengan Barus, negeri Sorkam juga merupakan daerah penghasil kemenyan yang utama pada abad ke-19, tetapi warnanya lebih coklat dan lebih cair jika dibandingkan dengan kemenyan yang dihasilkan dari daerah belakang Barus

[467] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 66.

[468] "Kabupaten tapanuli Tengah", dalam Dang Malego, *Sumatra Utara, Peta 1984, 11 Kabupaten dan Kotamadya Medan*. Medan : Amazona, 1984, hal.27.

lainnya. Kemenyan yang sangat laris di ppasaran adalah yang bewarna putih dan padat, namun warna coklat dan cair tetap diminati juga oleh para pedagang. Pada masa ini pemerintahan dipegang oleh Raja Muda yang dibantu oleh beberapa penghulu setempat.

Raja Muda dari Sorkam merupakan seorang pribadi yang tangguh, percaya diri, dan bertanggungjawab. Kewibawaannya selalu diperlihatkan walaupun dari segi kekuatan rakyat dan serdadunya tidak dapat dikategorikan memadai. Pada tahun 1755 Raja Sorkam telah mengadakan perjanjian pula dengan VOC karena kondisi politik dan ekonomi Sorkam berada dalam keadaan terjepit. Andalan ekonomi Sorkam hanyalah perdagangan antara penduduk pribumi danorang luar. Ketika itu satu-satunya orang luar yang bertindak sebagai pelaku ekonomi di daerah ini adalah VOC. Raja Sorkam kuatir akan kehancuran ekonomi penduduk yang telah mapan selama beratus-ratus tahun. Ia berharap bahwa diadakannya perjanjian dengan VOC tidak terlalu banyak mencampuri urusan interen tata kerajaan. Tujuan perjanjian hanyalah untuk mengangkat perekonomian penduduk yang diancam penurunan. Pada zaman VOC, Sorkam merupakan salah satu wilayah yang tercatat sebagai pemberontak terhadap Belanda. Faktor-faktor pemberontakan adalah tidak adanya keadilan dalam penerapan sistem perdagangan.[469]

Perjanjian denganRaja Sorkam bagi Kompeni Belanda dapat memberi p[eluang perdagangan yang lebih besar. Kompeni Belanda yakin bahwa tanpa perjanjian dengan Raja Sorkam pun mereka berhak menguasai Sorkam, karena berpendapat bahwa wilayah tersebut merupakan bagian dari kerajaan Barus yang telah didudukinya. Sejak tahun 1755 Kompeni Belanda telah bekerjsama denganraja-Raja Barus. Kompeni Belanda sangat jengkel kepada Inggris yang telah membina hubungan baik dengan para pedagang perantara di Sorkam. Inggris merupakan saingan dagang utama Belanda di Hindia Timur ketika itu. Inggris dapat mengambil hati para pedagang pantai barat Sumatra karena penduduk pesisir telah

[469] H.a. hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal.44.

merasa jenuh berdagang dengan Belanda yang menerapkan monopoli perdagangan lada.[470]

Setelah Jepang masuk ke Tapanuli pada tahun 1942 Raja-Raja Sorkam hanyalah merupakan suatu kekuasaan yang bersifat de jure (hukum), karena turunan Raja-Raja. Raja Sorkam pertama adalah raja Junjungan gelar Datuk Bungkuk. Ia bermarga Tanjung yang datang dari Sipultakhumbang, daerah yang terletak antara pedalaman Toba dan Sorkam kanan. Datuk Bungkuk menjadi Raja di Sorkampada tahun 1757-1778. Kerajaan ini lebih muda dari kerajaan Barus. Ketika kerajaan Barus berada dalam kejayaan, Sorkam tunduk kepada raja-raja Barus. Selain VOC, di Sorkam juga berdagang orang Inggris dan pedagang asing lainnya, seperti Portugis dan Spanyol. Tidak ada informasi yang lebih luas tentang kemajuan perdagangan dan politik Raja-Raja Sorkam, karena kurangnya informasi tertulis baik oleh orang asing maupun pendudk asli. Silsilah dari Raja-Raja Sorkam dimulai dari Datuk Bungkuk. Stelah ia meninggal digantikan oleh Raja Maiputi, yang bergelar Datuk Tukang (1778-1792). Stelah itu kepemimpinan Raja Sorkam dilanjutkan oleh Raja Jangko Alam dengan gelar Datuk Raja Amat (1792-1806). Raja Jangko Alam mempunyai dua orang putra yaitu Abdul hakim Datuk Naturihon dan Rajo Parang Tuo. Abdul Hakim Datuk Naturihon yang bergelar Raja Amat I menggantikan ayahnya selama 1806-1841. Pada tahun 1841 penguasa Sorkam diteruskan oleh adik Abdul Hakim Datuk naturihon yang bernama Rajo Parang Tua, yang bergelar Datuk Amat II (1841-1853). Setelah 1853 kekuasaan Raja Sorkam dipecah menjadi 5 kekuatan sesuai dengan jumlah anak Raja Parang Tuo, yaitu Dusun, Gerak Alam, Muhammad Amin, Muhammad Husin, dan seorang anak bungsunya. Geraka Alam bergelar Sultan Maharaja Lela, yang memerintah pada tahun 1853-1872. Kemudian Muhammad Amin meneruskannya pada tahun 1872-1915 dengan gelar Sultan Hidayat. Sultan Hidayat diganntikan oleh Muhammad Husin, yang bergelar Sultan Rahmat Alam (1916-1942).

Sorkam tidak mempunyai wilayah dan pusat kekuasaan yang nyata. Beberapa orang di anataranya telah merantau ke berbagai pelosok daerah di Pulau Sumatra, bahkan sampai ke negara tetangga

[470] Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 107. Lihat juga John Bastin. *The British in WestSumatra (1685-1825).* Kuala Lumpur: 1965, p. XII.

Malaysia. Sejak zaman Orde Baru Sorkam menjadi sebuah kecamatan dalam Kabupaten Tapanuli Tengah, sedangkan Sibolga menjadi ibukota Kabupaten dan tempat kedudukan Walikota Madya Sibolga.[471]

Salah satu dari wilayah yang termasuk Keresidenan tapanuli adalah *Afdeeling Barus.* Dalam catatan Cina disebutkan sebuah bandar kapur barus dan kemenyan di pantai barat Sumatra yang bernama P`o-lo-chi, yang dimaksud adalah Barus.[472] Kedua jenis barang tersebut dibeli dan dijual oleh para pedagang yang berasal dariIndia Selatan, pedagang Tamil. Hal ini bwerarti bahwa Barus telah dikenal Cina sejak abad pertama Masehi. Selain pedagang Cina, Barus juga telah dikenal oleh para pedagang yang berasal dari Timur Tengah pada abad ke-10. Mereka langsung mendatangi pantai barat untuk mencari kapur barus dan kemenyan. Pada abad ke-14 para pedagang Yahudi dari Kairo telah berniaga ke Barus. Orang yang datang ke Barus menyebut bandar itu dengan nama yang berbeda-beda. Orang Aceh menyebutnya dengan Baro, yang berarti hilir. Dalam pandangan orang Aceh, negeri Barus terletak di bagian hilir daerahnya tempat bertolak. Sedangkan orang Batak menyebutnya dengan istilah Baui, yang berarti harum, sesuai dengan sifat kapur barus dan kemenyan. Orang Mesir sendiri menyebut Barus sebagai Kapuradwipa dan Ophir. Selain nama-nama itu Barus juga dikenal sebagai Fansur. Asal nama Fansur dihubungkan dengan nama air pancuran yang diucapkan oleh orang Arab, Keling, Benggala, Persia, dan Gujarat dengan bunyi "Fansur".[473] Air pancuran tersebut terletak di Lobutua, Barus. Hal ini juga dikuatkan dengan berita Tome Pires bahwa bandar Barus ramai dikunjungi oleh para pedagang. Barus mempunyai hubungan yang erat dengan Minangkabau, baik dengan daerah pedalaman maupun daerah pesisir, seperti Tiku dan

[471] Surat Keputusan Gubernur Sumatra Utara No. 166 tanggal 16 Mei 1945, Surat Keputuasan Gubernur Sumatra Utara No. 102 tanggal 17 Mei 1946; Surat Keputusan Residen Tapanuli No. 999 tanggal 29 November 1946 dan UU Darurat No. 8 tahun 1946.

[472] H. Kern.*Verspreide Geschriften onder Zijn Toesicht Verzameld . Volume 6.* The Hague: Nijhoff, 1917, p. 15 en 216. Lihat juga Rusli Amran. *Sumatra Barat Hingga Plakat Panjang.* Jakarta: Sinar Harapan, 1981, hal. 45.

[473] Tibbetts. *A Study of Arrabic Tex.* P. 189-193, 216, 223, 229. Lihat juga Jane Drakard. *Loc. Cit.* P.5.

Pariaman.[474] Kepopuleran Barus hanya disebabkan oleh kapur barus dan kemenyan yang dijual melalui pelabuhan lautnya. Kedua barang itu adalah jenis getah pohon kayu yang banyak tumbuh di daerah pedalaman hutan Pulau Sumatra bagianutara. Selain kedua hasil hutan tersebut, Barus juga kaya dengan rotan, kulit manis, lada, merica, dan sebagainya.[475]

Ada beberapa penduduk negeri Barus yang mengatakan bahwa di bandar tersebut pada abad yang silam pernah disinggahi oleh Marcopolo, seorang pelayar dari Venesia. Akan tetapi tidak ada data-data yang akurat mengenai kehadirannya di pelabuhan Barus. Menurut catatan Marcopolo pada abad ke-13 (sekitar tahun 1280) sebagian dari rempah-rempah yang diekspor dari Nusantara berasal dari Sumatra.[476] Namun yang penting adalah keberadaan negeri ini dalam perdagangan dan peradaban awal Nusantara di bagian barat sejak abad yang lalu. [477] Pecahan keramik Cina yang diperkirakann dibuat antara abad ke-10 dan abad ke-13, zaman Dinasti Sung, ditemukan di desa Lobutua. Selain itu juga ditemukan mata uang Cina dan batu bersurat tulisan Tamil berangka tahun 1088 Masehi. Tulisan tersebut menginformasikan bahwa di Lobutua pada masa itu telah terdapat semacam perkumpulan pedagang suku Tamil yang beranggotakan sebanyak 1500 orang. Kelompok usaha dagang yang mereka bentuk dinamakan Kelompok 1500 (Mufakat 1500) dan Kelompok 500 (Mufakat 500).[478]

Selain itu ada juga anggapan bahwa bandar Barus telah didatangi oleh orang Negrito pada tahun 1200 Masehi. Ketika itu tidak ada bandar lain yang dapat menandingi produksi kapur barus dan kemenyan selan Barus. Bandar yang terbuka untuk semua orang membuat Barus menjadi bandar yang ramai. Pengaruh kedatangan pedagang asing terhadap ekonomi penduduk Barus adalah

[474] Denys Lombard. *Op. Cit.* Hal. 41.

[475] *Archieven Cultures (Arsip Perkebunan) 1816-1900.* Jakarta: ANRI, 1982.

[476] J. Kathirithamby-Wells.& John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity, Rise and demise.* Singapore: Natinal University of Singapore Press, 1960, p. 121.

[477] C. Nooteboom. *Loc. Cit.* Hal. 18. Lihat Juga Dada Meuraxa. *Sejarah Kebudayaan Sumatra.* Medan: Hasmar, 1974, hal. 317.

[478] K. A. Nilakanta Sastri. *Loc. Cit.* P. 314-327. Lihat juga Denys Lombard. *Loc. Cit*. Hal. 19.

diperkenalkannya kepada mereka jenis tanaman yang laku di pasar dunia, seperti kopra,kopi, karet, dan sayur-sayuran. Pada mulanya penduduk hanya mementingkan pengumpulan hasil hutan. Kopra dan karet diekspor ke Singapura melalui pelabuhan Sibolga dan Barus.[479]

Dimata para sastrawan dan ahli Sastra Barus paling banyak dikenal sebagai tempat lahir seorang penyair Hamzah Fansuri dan sebagai sumber kapur barus dan kemenyan.[480] Kedua hasil itu merupakan komoditi perdagangan antara Pulau Sumatra dan Cina pada abad ke-7. Kadang-kadang kedua jenis hasil hutan itu juga dicari oleh para pedagang India dan Timur Tengah. Hamzah Fansuri berasal dari Fansur (Barus), seorang penyair yang terkenal pada masa Sultan Iskandar Muda. Ia diangkat sebagai Syaichul Islam Kadhi Malikul Adil Kerajaan oleh Sultan dan sekaligus sebagai Penasehat Sultan. Di antara syairnya adalah Ikan Tongkol, Dagang, dan Perahu. Ulama sufi ini pernah berkelana ke Mekah, Madinah, Pahang, Siam, Banten, dan Kudus. Selain itu ia juga menulis karya berbentuk prosa Asraru`l – arifin fi dayan `ilm al-sulukwa`tawhid.[481]

Barus merupakan kota pelabuhan kuno yang telah memudar, terletak di pantaisebelah utara Sibolga. Sejak tahun 1750 VOC telah merebut pengaruh perdagangan di pelabuhan Barus. Kongsi dagang VOC mendapat hak-hak istimewa perdagangan dari Raja Barus yang tidak diberikan kepada para pedagang asing lainnya yang juga berdagang di sana, misalnya pedagang Cina, India, Persia, dan Mesir. Fasilitas yang didapatkan oleh Kompeni Belanda di pelabuhan Barus membuat mereka menjadi lebih aktif dalam monopoli dagang sehingga sepak terjangnya merugikan pedagang setempat dan Raja Barus sendiri. Sistem monopoli Belanda memang merupakan salah satu alat yang ampuh bagi mereka di seluruh Nusantara untukmenguasai perdagangan. Secara geografis, Barus terletak di pesisir barat Sumatra Utara. Pelabuhan ini terletak di sebuah tanjung

[479] G. Ch. Rapp. *Aansluitend op Memorie Gobee 1914 door de Controleur van de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 23 Oktober 1926. Hal. 17.*

[480] L. Van Vuuren. "de Handel van Baroes Als Oudste Haven op Sumatra`s Westkust Verklaard en voor de Toekoemst Beschouwd ", dalam T*ijschrift van het Konijnkliks Nederlandsch Aardijskundig Genootschop, June 25, 1908, P.1381-1402. N.j. Krom.* Hindoe Indonesian Commerce. *Ithaca-London: Cornell University Press, 1967.*

[481] Cr. Doorenbos. *De Geschriften van Hamzah Fansoeri.* Leiden: 1933.

yang menjorok lebih kurang 20 meter ke laut. Letak pelabuhan ini tidak tetap karena faktor perubahan alam, misalnya terjadi pendangkalan muara sungai, abrasi pantai, pemindahan pasar, dan faktor alam lainnya.[482] Kejayaan bandar Barus berlangsung selama abad ke-17 dan 18. Wilayahbandar Barus merupakan tempat bermuaranya beberapa sungai, di anataranya Aek Sirahar, Aek Tapus, Aek Hantu, Aek Pane, Aek Sibuluh, Aek Sibintang, Aek Maco (Aek Batanguar), Aek Busuk, dan Aek Sipauhat.[483] Sungai Aek Sirahar membentuk aliaran meander sehingga menerobos daerah-daerah di sekitarnya dan sering meluap pada musim hujan.[484]

Dalam memantapkan kekuasaannya di teluk Tapian Nauli, Belanda mendirikan benteng di negeri Barus dan Pulau Nias pada tahun 1669. Perwakilan Belanda di Barus dipimpin oleh Bacskerdan Melman. Mereka mengusahakan agar hasil bumi negeri Barus dan sekitarnya hanya boleh dijual kepada Belanda sehingga semua pasaran dagang dimonopolinya. Kapur dan kemenyan adalah hasil utama negeri ini.[485]

Penguasa Aceh tentu tidak senang atas monopoli Belanda di Barus karena negeri tersebut merupakan kawasan dagang dan kekuasaannya. Penduduk Barus pada tahun 1670 dengan bantuan orang Aceh berusaha melawan kehadirann Belanda di sana dengan menghancurkan benteng yang telah didirikan oleh Belanda. Reaksi Belanda atas serangan penduduk pesisir Tapanuli tersebut adalah dengan memblokade negeri Singkel dari lautan pada 13 Agustus 1672, yang terletak di utara Barus. Singkel juga adalah daerah penghasil kapur barus.[486]

Kegiatan perdagangan dan pelayaran di Barus sempat terhenti pada tahun 1678 karena serangan Belanda terhadap Raja Barus dan adiknya Raja Lelawangsa. Penyerangan Belanda untuk mengusir araja

[482] M.C. Suprapti, dkk. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga.* Jakarta : Depdikbud, 1994-1996, hal. 10.

[483] M. C. Suprapti, dkk. *Ibid.* Hal. 7.

[484] M. C. Suprapti, dkk. *Ibid.* Hal. 11.

[485] O.W. Wolters. *Op. Cit.* P. 114. Lihat juga Jane Drakard. *A Malay Frontier Unity and Duality in Sumatran Kingdom.* Studies on Southesast Asia Program (SEAP) 120. Uris Hall, Cornell: Cornell University Press, 1990, p. 14.

[486] L. Van Vuuren. *Op. Cit.* P. 1395-1396.

barus tersebut menggunakan kapal perang yang didatangkan dari Padang. Penyerbuan ke teluk Tapian Nauli dilakukan Belabda pada tahun 1733. Sasaran utama yang diserang Belanda adalah Pulau Mursala yang merupakan tempat pemukiman yang padat ketika itu. Mata pencaharian utama penduduk pulau tersebut adalah membuat garam untuk dijual kepada penduduk yang tinggal di pedalaman Tapanuli. Selain itu pendudukTapian Nauli mendapatkan garam impor dari Madras, India, dengan harga yang lebih murah, yang dibawa oleh para pedagang swasta Inggris.

Pantai Baroes selalu ditiup oleh angin Barat sepanjang tahun yang disebut dengan Angin Muson Samudra Hindia. Angin ini sangat deras terutama pada bulan Desember sampai April. Angin Muson menyebabkan tingginya gelombang laut yang bertiup ke pinggir pantai sehingga terjadi abrasi pantai secara terus menerus di desa Padang Masiang, Kedai Gadang, dan Sibintang. Pada mulanya pelabuhan Barus terletak di Lobutua, lebih kurang 5 kilometer di utara Barus sekarang. Penduduk setempat menyebut lokasi tersebut dengan Kuala Batanguar karena penduduk pedalaman mencapainya melalui Sungai Batanguar (Aek Maco). Pada Abad ke-17 kulata Batanguar berfungsi sebagai pelabuhan dagang, terutama rempah-rempah dan kapur barus. Pada abad ke-19 pelabuhan Batanguar tidak berfungsi lagi dan tidak dapat dilayari karena adanya pengendapan yang berasal dari hulu sungai Batanguar. Lokasi pelabuhan Barus dipindahlkan kemudian ke arah selatan sekitar 5 kilometer dekat pantai desa Kedai gadang. Akan tetapi garis pantainya curam dan selalu diterjang oleh ombak besar, terutama pada masa angin musim Tenggara pada bulan Mei-Juli. Akibatnya abrasi pantai tidak dapat dihindari dan laut semakin dekat ke daratan tempat pemukiman penduduk. Lokasi pelabuhan tidak mungkin dipertahankan dan akhirnya dipindahkan lagi ke tempat yang lebih aman di muara sungai Aek Batu Gerigis yang agak jauh dari pantai. Namun muara sungai ini mengalami hal yang sama dengan sungai Batanguar, yakni terbentuknya endapan di muara sebagai delta yang mengakibatkan badan sungai semakin sempit. Untuk mengatasi

masalah alam tersebut maka pelabuhan dipindahkan lagi ke Bopet, yang dikenal sebagai Barus sekarang.[487]

Sebagai pusat perdagangan pada masa lalu, Barus telah dikenal oleh para pedagang asing dan domestik sejak berabad-abad melalui pelabuhan laut.[488] Selain melalui perairan laut, Barus juga dapat dicapai penduduk pedalaman Tapanuli melalui sungai-sungai yang mengalir di pesisir ini. Diantara para pedagang domestik di Nusantara yang mengunjungi bandar Barus pada abad ke-17 dan 18 adalah Aceh, Batak, Minangkabau, Bugis, Bengkulu, dan lain-lain. Sedangkan para pedagang asing dari mancanegara yang berkunjung ke Barus ketika itu adalah Arab, India, Cina, Portugis, Belanda, dan Inggris.[489] Barus dulunya merupakan pelabuhan yang ramai dan tempat kapal-kapal membongkar serta memuat barang dari berbagai pedagang. Saudagar Arab, Cina, Mesir, India, Portugis, Belanda, dan lain-lain sering mengunjungi kota bandar ini karena barang-barang yang mereka peroleh bermutu tinggi.[490]

Pada tahun 1832 kota Barus kembali didatangi Belanda dan menguasai kota tersebut. Tahun berikutnya Belanda membangun sebuah tangsi beton di pasar Barus sebagai benteng pertahanan. Untuk memperkuat pertahanannya, Belanda menambah pasukan ke Barus pada Mei 1834. Belanda sangat berminat bermarkas kembali di Barus yang telah di tinggalkannya sejak tahun 1809. Oleh sebab itu Residen Sumatra's Westkust yang kebetulan sedang berada di Barus meminta bantuan serdadu ke Padang. Pemerintah Belanda yang berpusat di Padang untuk Pulau Sumatera bagian barat segera mengirim suatu misi ke Barus, Singkel, dan Sibolga secara damai untuk membujuk para kepala negeri di kawasan Teluk Tapian Nauli supaya tunduk kepada pemerintah Belanda. Kekuatan militer Belanda tiba di Barus sekitar tahun 1839-1840 dan membantu penduduk lokal

[487] Mc. Surapti, dkk. *Op*. *Cit*. Hal. 10.

[488] Kecamatan Barus terdiri dari lima desa, yakni Padang Masiang, Batugerigis, Pasar Terandam, Kedai Gadang, dan Sigambo-gambo. Lihat Mc. Surapti, dkk. *Op*. *Cit*. Hal. 11.

[489] Mc. Suprapti, dkk. *Op*. *Cit.* Hal. 33.

[490] Rusli Amran. *Op*. *Cit*. 1981, hal. 50.

untuk memusuhi orang Aceh di Tapus dan Singkel, karena Belanda sangat kuatir terhadap pengaruh Aceh di pantai barat Sumatera.[491]

Raja-raja Barus sebenarnya kurang suka kepada para pedagang Aceh karena tindakan orang Aceh yang berkuasa di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera. Kedatangan penguasa Belanda di Barus membuat penduduk terbagi dua, sebagian masih berpihak kepada Aceh dan sebagian mulai tertarik kepada para pedagang Belanda yang mereka anggap cendikia. Para saudagar lada di pasar Barus juga berbagai macam pikiran dan pendapatnya, sebanyak yang bersukacita dan girang sebanyak itu pula yang merasa kuatir akan kedatangan kapal Belanda. Mereka meramalkan seolah-olah akan timbul suatu peristiwa yang tidak baik. Setiap kapal asing yang datang ke pantai barat Pulau Sumatera sekurangnya harus berhadapan dengan orang Aceh, yang juga terdapat di Barus. Rintangan dan ancaman dari Aceh terhadap kapal asing membuat banyak penderitaan , misalnya kapal karam, kehilangan nyawa, dan sebagainya. Pertikaian yang terjadi antara Aceh dan para pedagang asing selalu merugikan para penduduk. Segala macam perniagaan berada di tangan Acehyang mempunyai kapal besar dan tentara yang tangkas serta terlatih. Kelompok orang Aceh di Tapus berada dibawah pimpinan Teuku Raja Uda. Ia terlibat pertikaian dengan raja di Hulu, yang disebabkan karena perbedaan pendapat mengenai barang perniagaan berharga tinggi.[492]

Walaupun Pemerintah Hindia Belanda dapat menarik hati raja di Hilir, tetapi tidak melibatkan diri sepenuhnya kedalam perselisihan raja-raja Barus. Setelah selesai Perang Paderi di Minangkabau pada tahun 1837 barulah Belanda menduduki Barus, menghalau tentara Pederi ke daerah pedalaman, dan mendesak mundur pengaruh Aceh dari pantai barat Pulau Sumatera. Belanda berhasil mendirikan kantor dagangnya di Barus pada tahun 1839, dengan membangun benteng pertahanan serta tangsi tentara. Pemerintah Belanda mendatangkan pasukan militer ke barus pada tahun 1839-1840 dan berhasil memukul mundur serangan orang Aceh dari Tapus dan Singkel. Belanda mendapatkan seorang pegawai pemerintah di

[491] E.B. Kielstra. "Sumatra's Westkust van 1826-1832", *B.K.I. 37*, 1888, p.221, 327

[492] Jane Drakard. *Op. Cit.* Hal. 160-161.

bandar Barus. Untuk memperlancar hubungan transportasi melalui laut, Belanda membenahi beberapa fasilitas bandar di Bopet. Diantaranya membangun dermaga dan tanggul penahanan gelombang di sepanjang bandar. Sarana buat penampung barang yang dibongkar atau pun yang akan dimuat di kapal juga dibangun gudang berangka kayu, berdinding papan, dan berlaintai semen.[493]

Para pedagang Belanda di Barus menerapkan sistem perdagangan yang membatasi hubungan antara penduduk pribumi Barus dengan para pedagang asing lainnya. Hubungan dagang antara penduduk pribumi dengan pedagang asing selain Belanda harus mendapat izin terlebih dulu dari pemerintah Hindia Belanda. Peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah pada umumnya menekan kehidupan penduduk dengan cara monopoli dagang dan pemungutan pajak.[494]

H.J.J.L. Ridder de Stuers yang telah diangkat pemerintah Hindia Belanda sebagai Residen Sumatra's Westkust (Pantai Barat Sumatera), langsung mengawasi Taluk Tapian Nauli, Barus, dan Singkel. Disamping itu diangkat pula Verploegh sebagai Penghulu dan E. Francis sebagai Assisten Residen. E. Francis mengambil alih pos-pos Inggris di Air Bangis, Natal, dan Tapian Nauli. Pemerintah Hindia Belanda memasukkan Tapanuli sebagai bagian dari Sumatra's Westkust. Diantara Residen Tapanuli yang pernah bertugas adalah A.L. Weddik yang berkedudukan di Air Bangis. Assisten Residen dijabat oleh L.A. Galle pada tahun 1843. Residen selanjutnya adalah A van der Haart (1843-1848), P.H.A. B. van Hengst (1848-1849), W. Kocken (1850-1851), P.F. Couperus (1852-1853), F.H.J. Netscher (1853-1855), J. Block (1856-1857), J. van der Linden (1858-1860), C.H. Palm (1860-1861), H.A. Steyn Parve (1862-1863), J.K. de Wit (1864-1865), C.L.L. van Coeverden (1865-1869), H.D. Hanne (1869-1873), S. Stibbe (1874-1876), J.B. Boyle (1876-1881), D.F. van Braam Morris (1881-1882), C.F.E. Praetorius (1882-1887), A.W.P. Verkerk Pistorius (1887-1888), A.L. van Hasselt (1888-1893), F.J. Kooreman (1893-

[493] Mc. Surapti. *Loc. Cit.* Hal. 40.

[494] Dalam memonopoli dagang, Belanda mendatangkan garam dari Pulau Madura, sedangkan garam itu dapat diproduksi oleh penduduk Pulau Poncan Ketek, sebab Belanda Ingin menguasai perdagangan garan di seluruh pantai barat Sumatera. Lihat H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 54

1894), E.A. Taylor Weber (1894-1895), W.C. Hoogkamer (1895-1898), L.C. Welsink (1898-1908), C.J. Westenberg (1908-1911), J.P.J. Barth (1911-1915), F.C. Vorstman (1915-1921), W.K.H. Ypes (1921-1925), P.C. Arends (1925-1926), H.Ch. Gooszen (1926-1929), V. Fagginger Auer (1929-1933), J.W. Th. Heringa (1933-1936), Dr. V.E. Korn (1936-1939), dan Van der Reyden.[495]

Struktur pemerintahan Hindia Belanda di Tapanuli adalah Keresidenan Tapanuli yang terdiri dari beberapa Afdeeling, yang masing-masingnya diperintahi oleh Assistent Resident. Setiap Afdeelingterdiri dari beberapa Onderafdeeling, yang masing-masingnya juga diperintahi oleh seorang Assistent resident, tetapi kadang-kadang ada juga yang diperintahi oleh seorang Controleur. Onderafdeeling terdiri dari beberapa District, District dibagi atas beberapa Bius (Kuri). Pada masa pemerintahan Hindia Belanda Raja Bius diangkat oleh Pemerintah, yang disebut sebagai Raja Kuria atau Raja Negeri atau Panusunan. [496] Raja Huta diganti dengan nama Panusuk (Kepala Kampung). Mereka dikelompokkan sebagai Kaum Bangsawan Tapanuli. Tugas mereka adalah menggerakkan penanaman kopi dan mengangkut hasil panennya ke bandar Sibolga. Kepala Kuria mendapat upah dari Pemerintah sebesar 40 sen perpikul, Raja Huta sebesar 40 sen perpikul, dan Kepala Ripe sebesar 20 sen perpikul.[497] Pada tahun 1870 Kepala Kuria diberi gaji sebesar F. 960 pertahun, ditambah dengan jasa-jasa gratis dari penduduk, pendapatan yang ditentukan oleh adat, jatah keluarga untuk penggantian pimpinan dari Pemerintah Hindia Belanda, dan penghormatan sebagai mitra Pemerintah.[498]

Kegiatan lainnya sebagai sumber ekonomi penduduk di luar perdagangan pada abad ke-19 adalah menjadi nelayan. Potensi

[495] B.E.W.G. Schrodder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920*. Boek II,p. 125a.

[496] "Onze Verstiging te Barus", MS, Institut voor de Tropen. Amsterdam: Broch Onz, p. 12. Lihat juga H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli - Tujuh Sekawan, 1995, hal. 66.

[497][497] Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940. *Disertasi*, Fakultas Pascasarjana, Universitas Yale, 1972, hal. 17. (Diterjemahkan oleh Maurits Simatupang), belum diterbitkan).

[498]Lance Castles. *Ibid*. Hal. 18. (Diterjemahkan oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan).

perairan Barus memungkinkan kegiatan melayan untuk menangkap ikan. Pengetahuan mereka tentang kelautan, perahu, cuaca, dan sebagainya diperoleh secara turun temurun dan pengalaman bersama orang tuanya atau saudaranya yang menjadi nelayan. Mereka masih tergolong sebagai nelayan tradisional. Ketradisionalan ini ditandai oleh penggunaan alat tangkap ikan yang sederhana, seperti pancing, pukat, dan jaring.[499]

Kemajuan yang dialami bandar Singkel di utara barus sebagai pusat administratif regional dan menjadi pusat pelayaran modern merupakan salah satu faktor kemerosotan Barus. Begitu juga halnya dengan kota bandar Sibolga di selatan. Kemajuan yang dialami kedua bandar ini mempengaruhi barus sehingga menjadi kurang penting. Selain itu faktor kemunduran Barus juga disebabkan oleh kesewenang-wenangan Raja-raja Barus sendiri. Kegiatan perdagangan di Barus semakin menurun karena sering terjadi perebutan kekuasaan antara Barus Hilir dan Barus Mudik.[500]

Selama delapan tahun Belanda dapat berdagang dengan baik di bandar Barus, namun tiba-tiba pada tahun 1840orang-orang Aceh dibawah pimpinan Sidi Mara memusuhi perdagangan Belanda di Barus. Diantara kedua belah pihak terjadi perkelahian dan saling mengusir. Gubernur Jendral Belanda di batavia menganggap perselisihan itu sebagai konflik yang serius. Pemerintah mengirim perwira andalannya Johan Jacob Roeps ke Barus, tetapi tertembak dalam serangan gabungan antara orang Aceh dan penduduk Tapian Nauli.[501]

Kemajuan yang dialami Sibolga sebagai bandar dagang dan pusat pemerintahan membuat kemerosotan bagi Barus. [502] berbagai fasilitas yang telah dibangun di Sibolga, termasuk bandar laut. Hal ini

[499] Pemda. *Terobosan Membangun Desa*, *Marsipature Hutana Be*. Medan: Biro Humas Pemda Tk. I Sumatera Utara, 1993, hal. 19. Lihat juga Mc. Surapti. *Loc. Cit.* Hal. 46.

[500] A. Teew and D.K. Wyatt, ed. *Hikayat Patani: The Story of Patani, Vol. 2.* The Hague Nijhoff, 1970, p. 131. Lihat juga Jane Drakard. *Loc. Cit.* 1990,p. 97-98.

[501] Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 45.

[502] Van der Kemp. "Een Bijdrage tot E.B. Kielstra's Opstellen", p. 612. Lihat juga Tengku Luckman Sinar. "Sibolga di Pantai Barat Sumatera Dalam Lintasan Sejarah". *Makalah*, tidak diterbitkan. Medan: Kelompok Studi Publisistik UISU, 1980. Jane Drakard. *Loc. Cit.* P. 45.

mengakibatkan perubahan jalur pelayaran dan perdagangan di pantai barat Tapian Nauli. Kapal yang semula berlabuh di Barus beralih ke bandar Sibolga. Kapal hanya berlabuh di barus apabila volume barang yang akan di angkut memenuhi kapasitas palka (ruang) kapal. Apabila ridak ada barang yang akan di muat, kapal hanya melewati perairan Barus tanpa merapat ke dermaga. Namun pada tahun 1846-1848 masih tercatat pemasukan ke Barus sebesar F. 1.264.173.[503]

Pada tahun 1852 Raja-raja Barus menandatangani suatu perjanjian dengan pe,erintah Hindia Belanda yang memutuskan bahwa tidak lagi memakai Cap Kerajaan Negeri Barus dalam perdagangan. Raja Barus dan Raja lainnya di Teluk Tapian Nauli diangkat sebagai pegawai pemerintah Hindia Belanda dengan pangkat Kepala Kuria atau Kepala Distrik di barus Mudik dan Barus Hilir. Hal ini dilakukan oleh Belanda untuk mengambil hati para penguasa lokal yang menghubungkan pemerintah dengan rakyat setempat. Selama pemerintahan Hindia Belanda menguasai Barus, bandar ini bersatu sebagai Onderafdeeling, yang setingkat dengan kecamatan di bawah Afdeeling Sibolga.[504] Onderafdeeling ini dipimpin oleh seorang Kontrolir pegawai pemerintah Hindia Belanda. Kontrolir bekerja sama dengan Raja-raja Barus dalam menjalankan pemerintahan. Onderafdeeling Barus terdiri dari beberapa distrik, yang masing-masingnya dipimpin oleh seorang Demang (Kepala Distrik). Setiap distrik terdiri dari beberapa Kuria (Negeri) yang dipimpin oleh Kepala Kuria. Jabatan Demang dan Kepala Kuria dipegang oleh penduduk pribumi. Mereka diangkat menjadi pegawai pemerintah. Melalui para pejabat inilah Kontrolir memungut pajak dari rakyat, misalnya melalui para Penghulu atau Wykmeester yang berada di daerah-daerah.[505]

---

[503] "Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra's Westkust en in de Afdeeling Benkoelen en Onderhoorigheden, Gedurende de Jaren 1846, 1847, en 1848". *Statistics Commerce*. Batavia: Landsdrukkerij, p.1.

[504] Mc. Suprapti. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-nilai Budaya daerah, 1994/1995. Hal. 49. Lihat juga Sartono Kartodirdjo, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 87.

[505] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 65.

Selain melalui sungai, hubungan antara Barus dan pedalaman juga dilakukan melalui jalan darat melalui daerah Karo, Toba, dan Siborong-borong. Kondisi jalan darat pada awal abad ke-19 merupakan jalan setapak yang jaraknya sangat jauh. Alat angkutan yang digunakan hanyalah tenaga manusia dan kuda beban. Barang diangkut dengan cara memikul di pundak atau menjinjing. Untuk membantu manusia mengangkut barang dalam jumlah yang banyak dan berat digunakan kuda beban atau kerbau. Hubungan antara kedua daerah tersebut semakin lancar setelah pemerintah Hindia Belanda membangun jalan tanah dengan lebar 1 sampai 2 meter. Sementara itu perdagangan antara pesisir dengan daerah pedalaman semakin berkembang cepat, misalnya dengan Simalungun, Toba, dan Karo. Komoditi daerah pedalaman yang berkembang pada akhir abad ke-19 adalah kopi yang dipusatkan di Toba. Disamping itu penduduk disarankan menanam sayuran untuk memenuhi kebutuhan konsumen di perkotaan, terutama para pemerintah dan pegawai Belanda. Kondisi tanah di pedalaman tapanuli memang cocok untuk tanaman sayuran, kopi, padi, dan perkebunan lainnya.[506]

Kegiatan di bandar Barus peda mulanya memberikan peluang kerja bagi penduduk setempat dan pendatang lainnya. Kondisi alam bandar Barus yang sukar dirapai kapal besar memberikan kesempatan bagi penduduk untuk memburuh. Buruh bandar mengangkut barang-barang muatan kapal besar ke perahu tongkang, kemudian diturunkan untuk ditumpuk di suatu lapangan atau gudang penumpuk. Begitu juga sebaliknya ketika memuat barang yang akan dikapalkan ke daerah lain. Namun menjelang pertengahan abad ke-19 bandar transito yang selalu penuh dengan kegiatan bongkar muat barang dagangan itu tidak lagi di kunjungi kapal dagang. Padahal sebelumnya selalu ada kegiatan kapal yang datang maupun ynag

[506] Pada akhir abad ke-19 sampai awal abad ke-20 telah berdiri beberapa perkebunan di Tapanuli, seperti N.V. Sumatra Caountchouc Plantagen Mij (kopi); N.V. Cult. My. Marantjar (kopi); N.V. Rotterdam – Tapanoeli Cult. Mij (karet dan kopi); Franch-Javasche Exploitatie Mij. Tevoren; N.V. Sibolga Caoutchouc Plantagen My. (karet); N.V. Handel My. Tong Hin (karet); N.V. Lie Kie Poen (karet); N.V. Ysfabriek Siantar; Munomura (karet), dan sebagainya. Lihat B.E.W.G. Schrodder. *Op. Cit.* Hal. 239-242.

akan berangkat, yag dimiliki oleh pedagan pribumi dan pedagang Eropa.[507]

Selain disinggahi oleh kapal-kapal pribumi, bandar Barus secara tetap juga secara tetap disinggahi oleh kapal dagang Belanda KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) dua kali dalam sebulan. Kapal ini melalui pelayaran Aceh-Singkil-Barus-Sibolga-Padang-Batavia. Perahu tradisional milik pribumi yang disebut "Pincalang" ikut meramaikan pelayaran di sekitar Barus, baik sebagai perahu dagang maupun sebagai perahu nelayan. Pincalang merupakan perahu tanpa motor yang kecepatannya tergantung pada angin.[508]

Dukungan pemerintah Hindia Belanda yang berbeda-beda terhadap keluarga Raja mempengaruhi pertumbuhan Barus sebagai kota bandar dan dagang. Monopoli dagang yang dijalankan Belanda menyebabkan kemunduran bagi Barus, sehingga para pedagang pribumi dan asing mengalihkan perhatiannya ke bandar Sibolga dan Singkel. Kedudukan raja Negeri Barus masih dipertahankan, tetapi semakin tergantung kepada Hindia Belanda, terutama ketika Raja Lelawangsa.[509]

Peralihan pusat perdagangan dan pelayaran dari Barus ke sibolga mengakibatkan semua perwakilan dagang juga pindah ke sana. Jumlah pedagang perantara ikut berkurang, begitu pun buruh dan jasa lainnya. Akibat lain dari perpindahan ini adalah terbatasnya kesempatan kerja, sedangkan tenaga kerja berlebih di Barus. Problema tersebut kadang-kadang menimbulkan keresahan yang tidak jarang menimbulkan perkelahian dan kejahatan lainnya. Menjelang pertengahan abad ke-20 kegiatan ekonomi perdagangan tidak lagi menjadi kegiatan pokok penduduk Barus. Berdagang hanyalah pekerjaan sambilan. Sebagian besar dari mereka mengalihkan mata pencaharian menjadi nelayan tradisional, petani, dan usaha lainnya. Selain itu tidak sedikit diantara mereka yang

[507] B.E.W.G. Schrodder. *Op. Cit.* P. 574.

[508] Pincalang adalah salah satu nama perahu tradisional di pantai barat Sumatera. Lihat Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 229.

[509] P.C.A. van Lith. *Op. Cit*. P. 7.

meninggalkan kampung dan pergi ke daerah lain untuk mencari kehidupannya.[510]

D. Politik Keagamaan

Sudah dibahas diatas bahwa kawasan Tapian Nauli terdiri dari negeri (huta) yang berkuasa secara otonomi, yang diperintahi oleh "Kepala Negeri" dan dikenal sebagai "Raja". Tidak ada persatuan dan kesatuan antar sesama negeri (huta) di kawasan tersebut karena setiap huta hanya mementingkan diri sendiri. Bahkan menurut beberapa sumber di daerah ini sebelum abad ke-19 sering terjadi peperangan antar huta. Oleh sebab itu perbatasan antara huta yang satu dengan yang lain sering terdapat pagar pembatas yang sulit di tembus oleh orang asing di luar huta. Biasanya yang dijadikan sebagai pagar adalah parit yang dalam dan penanaman bambu berduri di sekeliling huta. Jika terjadi peperangan antar huta, maka pihak penyerang akan terhalang oleh parit dan bambu itu. Baru pada abad ke-19 muncul kekuasaan adat marga dan huta dengan kekuartanbaru yang didasari oleh agama Islam, Keristen, dan pemerintah kolonial Belanda. Walaupun agama Islam atau Keristen telah dianut oleh orang Batak, sisa dari kebudayaan lama masih ada, seperti kepercayaan terhadap Pagaran Sigatal di Mandailing, Pangirkiran di Sipirok, dan Pusuk buit di Pulau Samosir. Pagaran Sigatal adalah tempat orang Batak Islam mengucapkan sumpah dengan menjunjung Al Quran berdasarkan kepercayaan tradisional. Pangirkiran adalah arwah yang sangat ditakuti di Sipirok. Pusukbuhit adalah roh yang disembah di Pulau Samosir. [511]

Hubungan maritim antara India dan kepulauan Nusantara telah terbina sejak kedatangan bangsa Hindu ke Nusantara. Kedatangan orang India kepulauan Nusantara tidak dapat dipastikan, tetapi dapat diperkirakan paa awal Abad pertama sesudah Masehi. Sumber – sumber dalam negeri menunjukkan bahwa pengaruh Hindu sangat mendominasi kebudayaan Nusantara yang pertama. Hal ini terlihat dari prasasti, kesusastraan, peninggalan-peninggalan kuno,

[510] Mc. Surapti. *Op. Cit*. Hal. 42.

[511] St. Harahap. *Op. Cit.* Hal. 49. Adniel Lumban Tobing. *Op. Cit.* Hal. 10. Sitor Situmoramng. *Loc. Cit.* Hal. 69.

dan sumber asing. Diantara prasasti-prasasti menunjukkan pengaruh Hindu Budha terdapat di Kutai Kalimantan Timur, Kaling di Jawa Tengah, Sriwijaya di Sumatera Selatan, Prasasti Jawa Tengah dan Prasasti Jawa Timur. Dalam kesusastraan berkembang Kitab Mahabrata, Ramayana, Negarakertagama dan Pararaton. Peninggalan kuno itu terdapat di Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera Selatan, Muara Takus di Riau, dan Padang Lawas di Tapanuli Sumatera Utara.[512]

Adanya hubungan langsung antara Pulau Sumatera dan India dengan sendirinya telaah terjadi proses Hinduisasi di Pulau Sumatera sejak aman pertama Masehi. Pada masa itu penduduk Tapian Nauli, telah menganut suatu kepercayaan yang berbau Hinduisme dan Animisme. Dalam suasana Hindu yang turun temurun inilah, masuknya agama Islam ke Tapian Nauli melalui pintu gerbang kota Bandar Sibolga. Pada abad ke 17 etnis Batak bermukim di dataran tinggi toba, yang bergunung-gunung di dereta pegunungan bukit barisan. Kehidupan merreka relatif terisoliur dari dunia luar dan belum mengenal agama yang bersifat monoteisme melain kan menganut suatu aliran kepercayaaan Pagan yang bersifat Politheismes dan Animisme.[513]

Sudah menjadi hal biasa dalam penduduk pribumi bahwa setiap gerak gerik pemerintah Hindia Belanda selalu dipandang sebagai kecurigaan dan kebencian. Begitu juga hanya dengan usaha menyebarkan agama kedaerah pedalaman melahirkan prasangka buruk. Pada umumnya penduduk asli Batak tidak suka terhadap kedatangan orang asing, seperti pendatang berkulit putih atau orang Belanda, yang mereka sebut sebagai "Sibontar Mata". Prasangka mereka yang sedemikian tinggi terhadap pendatang asing menurut

[512] Nik Hassan Shuhaimi Bin Nik Abd. Rahman."The kingdom of Sriwijaya as Sosio-Political and Curtural Entity," dalam J. Khathiritrhamby-Wells & Jhon Villiers, ed. *The Souhthest Asian Port and Polity Rise and Demise.* National University of Singapore : Singapore University Press,1990,p. 73. De Casparis. *Prasasti Indonesia II.* Hal. 39. E. Francis. *Loc. Cit.* P. 44.

[513] Menurut Hendrik Kraemer, "Selama berabad-abad orang Batak hidup dalam keterasingan, oleh Karena itu mereka dapat bermanja-manja dalam sifat mereka yang khusus an dalam jiwa kemerdekaannya". Hendrik Kraemer. *From Missionfiled to Independent Chruch.* London: SCM Press, 1958, p. 44.J.H. Moor. *Notice of the Indian Archipelago.* Singapura : Malacca Observe, 1837,p.121.

pemerintah Hindia Belanda sadar bahwa perlu suatu pendekatan ideologi terhadap penduduk yang masih murni, yakni melalui agama Kristen. Pada tahun 1852 residen Tapanuli, P.F. Couperus yang berkedudukan di Sibolga, mengusulkan agar pemerintahan Hindia Belanda mengembangkan missi gereja ke daerah pedalaman dan pulau Nias, pulau yang terbesar dan terpenting di sebelah barat Sumatera.[514]

Pada tahun 1834 pemerintah Hindia Belanda menugaskan pendeta Verhoeven ke Sipirok. Sistem pendidikan barat adalah suatu teknik untuk melemahkan sikap penduduk yang anti Belanda. Sistem ini mampu membuat penduduk Asli menjadi dua kelompok yang saling bertentangan antara satu dengan yang lain, yakni kelompok terpelajar yang berpendidikan barat dan kelompok yang masih tradisional anti barat. Politik kekristenisasi adalah senjata ampuh bagi Belanda untuk menguasai wilayah-wilayah di Nusantara.[515] Terciptanya permusuhan antara sesama kelompok pribumi memudahkan bagi Belanda untuk memasuki daerah pedalaman Tapanuli.[516]

Selain Belanda, Amerika Serikat juga telah mencoba untuk melakukan Keristenisasi di Pesisir termasuk Natal dibawah pimpinan Ward dan Burton. Mereka melakukan lawatan dari Sibolga ke Silindung pada tahun 1834. Sebelum mengukuhkan kekuasaannya, dipedalaman Tapian Nauli, pemerintah Belanda terpilih dahulu mengumpulkan data –data tentang masyrakat pedalaman dan mendukung para misionaris untuk menyebarkan agama Kristen. Belanda mengirim para penyidik dan misi gereja untuk mengetahui masyrakat pedalaman. Diantara ahli yang diutus adalah misi gereja dari Amerika Serikat Hendry Lyman, Samuel Munson, dan Van der Tuuk. Henry Lyman dan Samuel Munson adalah misi Evangelis gereja Khatolik yang berasal dari Boston Amerika Serikat yang menetap di Sibolga. Namun kedua misi gereja tersebut mengalami nasib naas setelah sampai dipedalaman, karena dibunnuh penduduk Lubuk Pinang. Faktor – faktor pembunuhan tersebut adalah kecurigaan

[514] William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 475.

[515] Bernard H.M. Vlekke. *Nusantara A History of Indonesia.* The Hague : W. Van Hoeve. 1965, p. 349.

[516] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal.238.

penduduk terhadap orang asing yang ingin memasukkan kepercayaan baru. Pembunuhan kedua pendeta tersebut dilakukan oleh kelompok Raja Panggalamai Rumbang Tobing di negeri Lubuk Pinang, Tapian Nauli pedalaman. Tragedi pembunuhan dua orang pendeta keristen di Lubuk Pinang dikenal dengan istilah Topi Yang Kembali ke Boston. Tidak jelas dari pihak mana yang menyebut istilah tersebut, apakah dari pihak pemerintah ataupun dari penduduk setempat. Istilah ini mungkiin mengacu kepada pengiriman topi kedua pendeta terserbut kedaerah asalnya ke Boston Amerika Serikat. Masyarakat pedalaman Tapian Nauli merasa terusik ketika mereka ingat suatu peristiwa yag merupakan peengalaman pahit atas kedatangan kaum Paderi dari Minangkabau pada tahun 1821 untuk memaksa memeluk agama Islam. Sejak kejadian tersebut penduduk pedalaman suku Batak selalu waspada ke setiap orang asing yang datang.[517]

Pada tahun 1834 misi evanggelis British berhasil menarik dua bersaudara penduduk pribumi Batak bermarga Lubis menjadi pemeluk agama Keristen yang pertama di Negeri Pekantan. Kemudian pemerintah Belanda menugaskan Van Der Tuuk, seorang ahli orientalis untuk menyelidiki penduduk pedalaman. Van der Tuuk telah lama tinggal di Barus sebagai pedagang kopi. Melalui perdagangan ia banyak berhubungan dengan penduduk yang berassal dari pedalaman oleh sebab itu banyak mendapat informasi tentang pedalaman dari para pedagang pribumi namun demikian pada waktu itu misi Evangelis tersebut berhasil menarik dua bersaudara penduduk pribumi Batak masuk agama Keristen yang pertama di negeri Perkantan. Kemudian Belanda mengirim misi Nederlandche Zendings Genootschap ke daerah pedalaman padan tahun 1856 dengan berpusat di Sipirok, Angkola. Kota Sipirok mempunyai banyak kesamaan dengan daerah Batak Toba dan jauh berbeda dengan pelabuhan Kota Sibolga. Penginjil pertama yang bertugas di Sipirok adalah G. Van Asselt pada tahun 1861. Ia memimipin para misionaris yang berasal dari Bremen, Jerman. G. Van Asselt mendiirikan sekolah Zending dan klinik kesehatan di Sipirok. Penginjilan dimulai darri Sipirok menuju arah utara Sarulla dan

[517] Sitor Sitomurang. *Guru Somailaing dan Modigliani "Utusan Raja Rom". Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta : Grafindo Mukti, 1993, hal. 40.

Silindung di Tanah Toba. Dalam melaksanakan tugasnya G. Van Asselt dibantu oleh Klammer, Heine dan Bets. Mereka mendapat perlakuan yang baik oleh penduduk Ssarulla dan Silindung sehingga prosees Kekristenisasi lebih berhasil. Masyarakat Sipirok mulai tertarik karena misi G. Van Asellts dinilai positif daan sesuai dengan tuntutan zaman apalagi kondisi masyarakat Tapian Nauli dipedalaman serba kekurangan. Heine juga berhasil mengajak penduduk Sigumpulon untuk memeluk agama Krissten, namun kepercayaan lama sulit mereka tinggalkan karena kepercayaan mereka pada roh nenek moyang telagh menjadi pandangan hidup penduduk setempat, yang disebut Sipele begu atau Parbegu.[518]

Misi gereja dipesisir Tapian Nauli banyak mengalami rintangan karena penduduknya telah lama berhubungan dengan orang Aceh dan Minangkabau yang beragama Islam dan sebagaian besar dari penduduk itu telah memeluk Islam. Mereka tetepa waspada terhadap tindak tanduk Belanda dan misi gereja. Namun demikian Belanda berhasil mengkeritenkan penduduk Pulau Nias. Belanda menempatkan seorang asisten Resisden di Pulau itu untuk menguasainya secara keseluruhan ditempatkan seorang Controluer di Gunung Sitoli pada tahun 1866. Pulau Nias dan pulau – pulau disekelilingnya dijadikan sebuah Afdeling dnegan ibukotanya Gunung Sitoli.[519] Belanda mendapatkan bahwa penduduk Pulau Nias sama keadaannya dengan daerah pedalamaan Tapanuli, yakni masih banyaknya agama Pelebegu. Pemerintah Hindia Belanda kepada misi gereja dari Jerman '' Rheneische Mission" untuk menyebarkan injil di sekitar Gunung Sitoli pada tahun 1865. Kemudian penyebaran agama Keritsen baru diarah ke daerah pedalaman Tapanuli.

Walaupun gerak Nederlandche Zending Genootchaps berjalan lamban, tetapi G. Van Asselt berhasil meletakkan dassar bagi misi Keristen di Tapanuli. Ia berhasil mendidik calon pengikut agama Keristen dan menyebarkan informasinya ke daerah Parausorrat, Sipirok. Kemudian bertaambah lagi tiga orang pengikut keristen golongan pribumi, yaitu Simon Siregar, Jakobus Tampubolon,d an Thomas Siregar. Missi penyebaran injil selanjutnya diteruskan oleh missi dari Jerman "Rheinische Mission Geschelschap" yang beraliran

[518] E. St. Harahap. *Loc. Cit.* Hal.58.
[519] B.E.W.G. Schrodder. *Loc. Cit.* Hal. 197.

Luther. Misi jerman lebih cepat.menyesuaikan diri dengan suku Batak daripada missi Belanda, karena missi Belanda lebih bersifat puritan yang menganggap kesenangan dan kemewahan sebagai dosa. Pelopor missi Jerman Ludwig Ingwer Nommensen banyak berpedoman pada data – data Van der Tuuk sebagai orang pertama mengetahui kebudayaan pesisir Tapian Nauli. Kamus batak Belanda yang disusun oleh Van der Tuuk[520]digunakan oleh Ludwing Ingwer Nommensen sebelum berangkat ke pedalaman Tapian Nauli. Ludwing Ingwer Nommensen memulai perjalanannya ke Sipirok dan kemudian terus ke Silindung. Pada tahap pertama ia mengadakan hubungan-hubungan baik dengan Raja-Raja adat dan tokoh masyarakat termasuk Raja Sisimangaraja XII yang berkuasa di Bakkara. Ia merupakan missionaris Eropa yang paling sukses dalam menjalankan missi di Tanah Batak. Hasil didikannya berkembang sampai sekarang dengan bentuk "Huria Keristen Batak Protestan" (HKBP), Jemaat Keriaten terbesar di Asia Tenggara.[521]Missi pertama Ludwig Inger Nommensen berhasill mengkristenkan penduduk Silindung yang belum beragama, diantaranya Raja Pontas Lumban Tobing sebagai raja Adat. Ludwig Ingwer Nommensen menetapkan Kota Tarutung sebagai pusat penginjilannya. Ia telah berusaha mengembangkan ajaran Keristen dengan mendirikan Sekolah Zending dan Sekolah Guru Zending yang pertama di Sipirok.[522]

Ludwing Ingwer Nommensen adalah misi Rheinische Missiongeselchsft sejak tahun 1862. Selama tahun 1867-1884 L.I Nommensen meggunakan pendekatan melalui penguasa tekemuka di Tarutung, Raja Pontas Lumban Tobing. Raja itu akhirnya tertarik dan membantu usaha pengkeristenan disana. Ia mengajak rakyatnya agar supaya mengikuti ajaran L.I Nommensen,[523] yang memililh masa

[520] H.N. van der Tuuk juga menyalin sebagian isi Alkitab ke dalam bahasa Batak. Ia menyempurnakan pembuatan tata bahasa Batak ke dalam bahasa belana, dan menyempurnakan perkerjaan H. Von de wall membuat kamus Indonesia-Belanda. Lihat E. St. Harahap. *Perihal Bangsa Batak.* Jakarta: Bagian Bahasa, Jawatan Kebudayaan Dep. P.P. & K., hal. 62.

[521] H.A Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 239.

[522] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Ibid.*

[523] L.I Nommensen meninggal di Sigumpar dekat Balige. Ia dimakamkan di pinggir sebuah danau di lereng Perbukitan. Sampai tahun 1935 kompleks pemakaman itu dilengkapi dengan gereja-gereja kecil yang berwarna putih dan

depan cerah untuk mengenal dunia luas. Pogram sekolah ini mengurangi kebodohan melalui sekolah Zending dan Sekolah guru Zending. Selain itu pogram pendidikan juga diarahkan untuk memerangi penyakit dan meningkatnya kesehatan jasmani melalui rumah sakit Keristen dan Klinik disekitar perkampungan rumah peribadatan, sepertrti dekat lokasi berdirinya gereja. Melalui pendidikan formal Keristen, L.I Nommensen memerangi kepercayaan penduduk terhadap Animisme dan Pelebegu Pagan. Ternyata banyak yang tertari progeram yang ditawarkan L.I Nommensen, karena penduduk melihat hasilnya secara kongkret untuk kemajuan. Hal ini adalah keberhasilan missi Zending Jerman di Tapanuli Selatan. Kompleks bangunan ideal menurut L.I Nommensen adalah letak bangunan yang terpusat antara gereja, sekolah dan klinik kesehatan. Lokasi gedung yang memusat pada suatau tempat disebut dalam bahasa setempat dengan Pargodungan.[524]

Kweek School Tanoo Bato adalah sekolah yang didirikan Zending pada tahun 1879 di Mandailing. Salah seorang murid sekolah itu yang bernama William Iskandar mempunyai kemampuan dan pretasi tinggi dalam belajar sehingga diangkat menjadi guru dan melanjutkan Studi ke Negeri Belanda.

Sampai tahun 1904 selain Kweek Schol telah berkambang sekolah – sekoalah di Tapanuli Seperti dua Sekolah Seminari yakni di Pancur Napitu dan Sipoholon. Seminari Sipoholon adalah pusat pendidikan guru dan pendeta di Tapanuli. Banyak penduduk asli batak yang berhasil disekolah itu dan mengembangkan ajaran Keristen di daerah asal mereka masing – masing. Pusat-pusat pendidikanm itu mengalami keamjuan yang luar biasa, lulusannya ada yang berfrofesi sebagai guru dan ada juga yang melanjutkan studi ke luar Tapanuli.[525]

Walaupun agama Keristen telah berhasil disebarkan oleh para Zending di Tapanuli, Namun masih ada masalah lain yang dihadapi diantara masih adanya sistem perbudakan di Sipirok, Bunga Bondang,

---

lonceng gereja yang selalu berdentang. Lihat J.J. Van de Velde. *Surat Surat Dari Sumatera 1928-1949.*Jakarta : Pustaka Azet, 1987, hal. 62.

[524] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op.Cit.* Hal. 240

[525] H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.*

Batang Toru, dan Padang Sidempuan. Para Zending berusaha untk menghapuskan sistem perbudakan dengan menebus setiap budak seharga F. 60,- per orang (pada tahun 1865) ada perbedaan antara perbudakan(hatoban) dan tawanan (taban-tabanan.) perbudakan berada pada posisis yang serba sulit. Sedangkan tawanan adalah orang-orang yang tertawan karena perang, perkelahian, kalah judi dan sebagainya. jika ada dari kalanngan keluarga atau teman akrab yang ingin menebus seorang tawanan, maka tawanan itu dapat menjadi bebas sepenuhnya. Akan tetapi jika seorang tawanan tidak bisa ditebus oleh pihak marganya, maka ia menjadi budak yang dapat diikat, dipasung, dan menajdi hamba sahaya seta menjadi milik tuan sepenuhnya. Tenaga budak betul betul digunakan oleh tuannya. Mereka diperdagangkan secara ekonomis. Ketika membebaskannya, para tuan tawar menawar untuk mendaptkan harga yang tinggi.[526]

Seorang budak di Tapanuli begitu banyak menderita oleh pekerjaan fisik yang harus dilakukannya dan ditambah lagi padandangan masyarakat yang rendah terhadap mereka. Para budak lebih banyak membantu para tuannya di rumah tangga dan mencari uang. Menurut laporan Gubernus Pantai Barat Sumatera (S.W.K), Netcher, pada tahun 1874 tercatat 5.100 orang budak di Tapanuli dan 11.500 budak di Minangkabau.[527]

Masuknya agama Keristen ke Tapanuli melalui bandar Sibolga maka lengkaplah fungsi Bandar itu untuk menampung semua pembawa kebudayaan luar dan agama –agama besar di dunia sebelum diteruskan kepada penduduk di pedalaman. Peranan para misionaris didaerah pedalaman Tapanuli sangat besar karena dapat merubah masyarakat yang masih Polittheisme dan Animisme menjadi penganut agama Keristen yang setia, terutama di daerah Tapanuli Utara. Berkembangnya agama Keristen di Tapanuli Mengakibatkan semakin terbuka penduduk pedalaman terhadap dunia luar. Hal itu juga didorong oleh sistem pendidikan Keristen.[528]

---

[526] Rusli Amran. *Sumatera Barat plakat Panjang.* Jakarja Sinar Agave Press,1985. Hal. 288.

[527] Verkerck Pistorius. "Lets Over de Slaven in de Padang Bovenlanden", dalam *T.N.I. No.1, 1868.* Liat juga Rusli Amran. *Op.Cit.* Hal.290.

[528] Pada abad ke 17 orang Batak masih terisolir dari dunia luar. Mereka belum mengenal suatu agama yang bersifat Monotheisme. Melalui pendidikan

Disamping masuknya agama Keristen di Tapanuli sebenarnya di daerah ini telah berkembang pula kepercayaan Parmalim, semacam aliran kebatinan yang diajarkan oleh Sisimangaraja XII pada tahun 1870. Ajaran tersebut mempertahankan agama Batak kuno dalam menghadapi agama Islam, Keristen, dan penjajah Belanda. Diantara tokoh tokoh Parmarmalim yang terkenal adalah Sisimangaraja, Guru Somalaing Pardede dan Raja Mulia Naipospos. Kemudian aliran Pormalim cenderung bersifat sinkreteisme, bercampurnya unsur-unsur Batak Kuno denngan unsur agama Islam dan Khatolik. Kata Nal Pulo Maria merupakan bentuk kuno dalam pengucapan Bunda Maria dalam gereja Khatolik.[529]

Keristen sedikit demi sedikit dapat menghilangkan unsur-unsur Animisme. Mereka pun lebih bersifat terbuka terhadap kedatangan orang asing. Lihat W.B. Sijabat. *Op. Cit.* Hal. 31.

[529] W.B. Sijdabat. *Op. Cit.* Hal. 327.

BAB VI

KEMEROSOTAN PANTAI BARAT SUMATERA

A. Faktor Eksternal

Kemerosotan bandar Sibolga khususnya dan pantai barat Pulau Sumatera umumnya dalam perdagangan disebabkan oleh dua faktor, yaitu faktor eksternal dan internal. Diantara faktor eksternal yang mempengaruhi adalah semakin kuatnya kekuasaan beberapa kesultanan di pantai timur, perkembangan daerah itu menjadi areal perkebunan, dan pembukaan bandar Belawan secara resmi. Sedangkan faktor internal sangat tergantung pada kondisi bandar Sibolga sendiri, seperti berjangkitnya penyakit malaria,[530] rendahnya mutu barang yang diperdagangkan, dan rendahnya pendidikan penduduk setempat.[531]

A.1. Pengaruh Kesultanan Pantai Timur

Pantai timur Pulau Sumatera memanjang dari barat laut ke tenggara sesuai dengan arah membujurnya pulau itu. Kawasan yang dimaksud dengan pantai timur adalah bagian dari daerah yang meliputi pantai Tamiang di Sumatera bagian utara sampai ke pantai timur di daerah Jambi. Beberapa kerajaan atau kesultanan terdapat di kawasan itu, diantaranya Deli Serdang, Aru, Panai, Lamuri, Samudera, Pasai, Perlak, Siak, Lingga, dan lain-lain. Akan tetapi kawasan pantai timur yang mempengaruhi bandar Sibolga secara langsung adalah suatu kawasan yang dibatasi Aceh di sebelah barat laut, Keresidenan Tapanuli di barat daya, Pulau Bengkalis di tenggara, dan Selat Malaka di timur laut.[532] Kerajaan Aru yang terletak di dalam

[530] Departement van Binnenlands Bestuur. "Tapanoeli". *Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918.* Hoofdstuk C. P. 3.

[531] Bagi mereka yang berhasil mengenyam pendidikan aktif dalam gerakan politik untuk membebaskan Tapanuli dari pemerintahan Belanda. Lihat Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi,* Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 176.

[532] Karl J. Pelzer. *Toean Keboen dan Petani, Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria di Sumatra Timur 1863-1947.* Jakarta: Sinar Harapan, 1985, hal. 31.

kawasan itu membentang dari Tamiang sampai ke Sungai Rokan di daerah Riau.[533] Kerajaan ini menjadi rebutan bagi kerajaan Aceh dan Johor. Selain itu ada juga kerajaan Gasip (Siak) yang terletak di sekitar Sungai Gasip. Sungai ini bermuara di Kuala Mandau, dekat Sungai Siak. Kekuasaan raja Gasip meliputi daerah Tapong, Bukit Seligi, dan Bukit Langsa.[534]

Usaha yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk mewujudkan supremasi kekuasaannya di Sumatera Timur pada mulanya mengadakan hubungan politik dan perdagangan dengan Sultan Siak dan pedagang lainnya. Pada pertengahan abad ke-19 Inggris pun mencoba untuk mendekati Sultan Siak, tetapi tidak berhasil karena sultan minta bantuan kepada pemerintah Hindia Belanda. Menurut perjanjian yang ditandatangani antara Inggris dan Belanda di London pada tahun 1824, Inggris tidak berhak atas Pulau Sumatera karena telah diserahkan kepada Belanda. Permintaan Sultan Siak agar dilindungi mendapat tanggapan yang sangat positif bagi Belanda. Hal tersebut merupakan "pucuk dicinta ulam pun tiba" bagi Belanda karena

akan mempermulus usahanya untuk menguasai pantai timur Pulau Sumatera. Antara Kesultanan Siak dan Belanda ditandatangani perjanjian pada 1 Februari 1858, yang dikenal sebagai *Traktat Siak.*[535]Dalam perjanjian itu disebutkan bahwa Sultan Siak harus mengakui kekuasaan pemerintah Hindia Belanda, yang meliputi wilayah kekuasaan Siak dan pantai Sumatera Timur. Diantara kesultanan yang muncul di Sumatera Timur adalah Kesultanan Deli dan Langkat, yang mengalami perkembangan pesat dalam perdagangan serta berhubungan dengan Singapura dan Penang.[536]

[533] Kerajaan Aru telah ada sejak abad ke-16. Salah seorang rajanya yang terkenal bernama Sultan Husein, yang berhubungan baik dengan Tiongkok. Lihat Tengku Luckman Sinar. *Sari Sedjarah Serdang. Jilid I.* Medan: tanpa penerbit. 1971, hal. 22.
[534] Tengku Luckman Sinar. *Ibid.* Hal. 23.
[535] Kekuasaan pemerintah Hindia Belanda semakin kuat di kawasan pantai timur setelah ditandatanganinya *Traktat Siak* pada 1 Februari 1858. Lihat E.B. Kielstra. *Beschrijving van den Atjeh Oorlog, Vol. I.* `Gravenhage: De Gebroeders van Cleef, 1883, p. 399-400.
[536] Hubungan ini bagian dari jaringan dagang yang berasal dari Padang dan Sibolga. Lihat Freek Colombijn. *Patches of Padang, The History of an Indonesian Town in the*

Kesultanan Deli mengalami kemajuan yang lebih pesat jika dibandingkan dengan Kesultanan Langkat, karena Kesultanan Deli dapat berhubungan dengan kerajaan luar yang memperdagangkan lada dan kain. Antara kedua kerajaan itu sering terjadi persaingan dagang. Kemajuan yang yang dicapai oleh kedua kerajaan itu pada awal abad ke-20 sangat mempengaruhi kondisi perdagangan di pantai barat sumatera, sebab perdagangan di kawasan itu secara politik dan ekonomi hanya dikuasai oleh pemerintah Hindia Belanda. Para pedagang pantai barat pun merasa lebih beruntung mengalihkan perdagangan mereka ke pantai timur yang berhubungan dengan berbagai pedagang asing. Akibatnya kondisi bandar Sibolga tidak memungkinkan lagi untuk mengadakan kegiatan perdagangan secara besar-besaran karena pelayaran telah diarahkan ke bandar Belawan, Medan.[537]

Kesultanan Langkat membuka hubungan pertama kali dengan Belanda pada 1 Februari 1862. Ketika itu Sultan Langkat menghadap langsung *Assisten Residen* Eliza Netscher yang berkedudukan di Bengkalis. Kesempatan itu dimanfaatkan oleh Belanda untuk menaklukan pesisir timur Pulau Sumatera. Akhirnya kerajaan Panai, Bilah, Serdang, Asahan, Deli, dan Langkat dipaksa oleh Belanda untuk menandatangani perjanjian takluk kepada Belanda. Semua kerajaan itu harus mengakui Kerajaan Siak sebagai atasannya dan Belanda sebagai pemegang kedaulatannya.[538]

Belanda segera menempatkan pejabatnya di tempat-tempat baru yang telah ditaklukan di Sumatera Timur dan meluaskan kekuasaannya ke daerah pedalaman Simalungun dan Tanah Karo. Belanda mendapat *konsesi* tanah dari Sultan Deli di Tanjung Sepat

---

Twentieth Century and the Use of Urban Space. The Netherlands: C.N.W.S. Leiden University, 1994, p. 43.

[537] Sejak tahun 1921 kemunduran bandar Sibolga telah terlihat, seperti menurunnya jumlah kunjungan kapal ke bandar itu dari 272 kapal (1920) menjadi 170 pada tahun 1921. Lihat "Aankomst van Schepen en Vaartuigen in de Verschillende Havens van Nederlandsch Indie Over het Jaar 1928", dalam *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1928 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart.* Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.Bs. Uits., 1929, p. 100-101. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia. Jilid II.* Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 102-103.

[538] Tengku Lukman Sinar. *Op. Cit.* Hal. 64-65.

untuk perkebunan tembakau. Izin itu merupakan kesempatan yang besar bagi Belanda untuk menguasai sebagian besar daerah pedalaman Sumatera Timur dan pantai barat dengan mudah. Raja-Raja Simalungun menyadari bahwa kekuasaan Belanda semakin luas di Tapanuli. Diantaranya adalah Raja Tanah Jawa,

Raja Siantar, Raja Panai, dan Raja Sialau. Untuk menghadapi pemerintah Hindia Belanda mereka mengadakan perundingan dengan Sisingamangaraja XII yang sedang mengadakan perlawanan terhadap Belanda. Kerjasama yang erat diantara mereka menjadi kekuatan bersenjata yang dipimpin oleh Raja Simalungun, yang bernama Tunta Namabayan (Ronda Hein). Raja Padang (Muhammad Nordin) di Tebingtinggi diturunkan Belanda dari takhtanya pada tahun 1884 karena dianggap sebagai pembangkang yang tidak tunduk kepada perjanjian "Akte van Erkenning", yang menyebutkan bahwa kerajaan Serdang harus tunduk kepada Belanda. Raja Padang berada dibawah naungan Kerajaan Serdang, sehingga dengan sendirinya Raja Padang berada dibawah kekuasaan Belanda. Muhammad Nordin meminta bantuan kepada Ronda Hein. Permintaan itu merupakan cikal bakal bersatunya raja-raja di pantai timur bersama Sisingamangaraja XII untuk menantang pemerintah Hindia Belanda. Kekuatan mereka kemudian menjadi gerakan rakyat Batak untuk mengusir pemerintahan Belanda di Tapanuli selama 1877-1907.[539] Gerakan yakyat yang dipimpin langsung oleh Sisingamangaraja XII itu dikenal sebagai *Perang Batak.*[540]

Setelah Perang Batak berakhir pada tahun 1907 barulah Belanda merasa aman

[539] W.B. Sidjabat. *Ahu Sisingamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis, dan Religius Sisingamangaraja XII.* Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 273.

[540] Perang Batak dimulai dengan *Perang Toba Pertama* (1878), *Perang Toba Kedua* (1883), dan diakhiri pada 17 Juni 1907 setelah Sisingamangaraja XII tewas. Lihat W.B. Sidjabat. *Ibid.* Hal. 173, 186, dan 299. Adniel Lumban Tobing. *Sedjarah Sisingamangaradja I-XII (Radja Jang Sakti, Pahlawan Jang Gagah Perkasa).* Tarutung: Dolok Martimbang, 1959, hal. 54-104. Purna Rea Sinambela. *Ayahku Si Singamangaraja XII Pahlawan Nasional.* Jakarta: Aksara Persada Indonesia, 1992, hal. 96. Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani "Utusan Raja Rom" Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 42. Sahat M. Nainggolan. *Djasa dan Perdjoeangan Si Singamangaradja XII 1846-1907.* Jakarta: Dorcas Br. Napitupulu, 1959, hal. 31-51.

menanamkan kekuasaannya di Sumatera Timur, karena sebagian besar wilayah Tapanuli telah dikuasainya. Kawasan Sumatera Timur adalah dataran rendah yang sangat luas, terbentang dari pegunungan Bukit Barisan sampai ke pesisir timur yang berbatasan dengan Selat Malaka. Belanda menjadikan kawasan itu sebagai wilayah Keresidenan Sumatera Timur yang berpusat di Medan. Keresidenan ini terdiri atas lima *Afdeeling*, yakni *Afdeeling Simalungun, Afdeeling Karolanden, Afdeeling Deli, Afdeeling Serdang,* dan *Afdeeling Asahan-Rioueilanden.*[541] Setiap *Afdeeling* dipimpin oleh *Asisten Residen* dan seorang *Kontrolir.*

Walaupun pemerintah Hindia Belanda telah menguasai Sumatera Timur, namun kekuasaan raja-raja pribumi tidak dihapuskannya. Raja-raja tetap berkuasa di daerahnya, seperti Sultan Deli, Serdang, Langkat, Asahan, dan lain-lain. Mereka mengatur pemerintahan melalui para *Datuk* dan *Penghulu* di daerah masing-masing, yang berfungsi sebagai kepala.[542]

A.2. Perkembangan Pantai Timur

Telah disebutkan di atas bahwa taktik politik pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai pantai timur diwujudkan dalam bentuk perjanjian dengan Sultan Siak yang ditandatangan sejak 1 Februari 1858. Akan tetapi Sultan Siak tetap menuntut

bahwa seluruh Sumatera Timur adalah wilayah kekuasaanya. Negeri-negeri yang termasuk Keresidenan Sumatera Timur adalah Tanah Putih Bangkai, Kubu, Bilah, Paneh, Kwalu, Asahan, Batbara, Badageh, Padang, Serdang, Percut, Pekanggungan, Deli, Langkat, Tamiang, Pulau Bengkalis dan sekitarnya, Pulau Rantan, dan Pulau Rupat.[543] Pada 1 Maret 1887 ibukota Keresidenan Sumatera Timur dipindahkan dari Bengkalis ke Medan.

---

[541] Pada 1 Januari 1940 pemerintah Hindia Belanda memisahkan *Afdeeling Rioueilanden* yang berkedudukan di Bengkalis dari Keresidenan Sumatera Timur, dan kemudian menjadi Keresidenan Riau dan Kepulauan. Lihat Tengku Luckman Sinar. *Sejarah Medan Tempo Dulu.* Medan: tanpa penerbit, 1991, hal. 74.

[542] S.P. Napitupulu. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara.* Jakarta: Depdikbud. 1991, hal. 54.

[543] Karl J. Pelzer. *Op. Cit.* Hal. 31.

Selama abad ke-18 wilayah Sumatera Timur belum pernah dijamah oleh pengusaha asing, kecuali dalam bentuk perjanjian politik pada abad ke-19. Setelah tahun 1870 barulah para pengusaha asing menoleh ke Pulau Sumatera sebagai alternatif untuk mengembangkan perkebunan. Kesempatan itu semakin terbuka karena dapat berhubungan langsung dengan para sultan yang memberikan *konsesi-konsesi* tanah luas. Pada tahun 1863 pemerintah Hindia Belanda telah memberikan kesempatan kepada para pemilik modal, baik yang berasal dari Belanda maupun bangsa asing lainnya untuk menanamkan modalnya di Sumatera Timur. Ketika itu Pemerintah memberi kesempatan kepada Jacobus Nienhuys, seorang pemilik modal swasta asal Belanda untuk menanamkan modalnya di Sumatera Timur. Baik pengusaha yang berasal dari Belanda maupun dari bangsa lainnya mendirikan perkebunan besar dengan menanam jenis tumbuhan yang bernilai ekonomis, seperti tembakau, kopi, kelapa sawit, karet, teh, dan sebagainya. Pada tahun 1869 Jacobus Nienhuys mendirikan *Deli Maatschappij iyang* mengelola23 kebun tembakau, kelapa

sawit, coklat, kina, kopi, kapas, dan karet. Pada tahun 1879 J.T. Cremer mendirikan *Deli Planter Vereniging (DVP),* yang bertujuan untuk mengurus kepentingan bersama pekebun dan tuan kebun Belanda, seperti bidang administrasi, perburuhan, keamanan, dan masalah hak atas tanah.[544] Wilayah Sumatera Timur menjadi terkenal dengan produksi perkebunan itu. Gudang tembakau untuk pengeringan sementara bertebaran di sepanjang jalan. Hutan dibuka untuk dijadikan sebagai lahan perkebunan.[545]

Pada masa perluasan perkebunan besar milik swasta asing yang berlangsung dalam kurun waktu 1863-1900, daerah Sumatera Timur telah menjadi wilayah kekuasaan Kerajaan Siak.[546] Daerah-daerah tersebut telah diserang oleh Sultan Siak sejak tahun 1780, pada masa

[544] Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit.* Hal. 1991, hal. 56.
[545] Usman Pelly, dkk. *Sejarah Sosial Daerah Sumatera Utara.* Jakarta: Depdikbud, 1984, hal. 19. Lihat juga Karl J. Pelzer. *Loc. Cit.* Hal. 45.
[546] Depdikbud. *Sejarah Daerah Sumatera Utara.* Jakarta: Proyek Penerbitan Buku Bacaan Sastra Indonesia dan Daerah, 1978, hal. 56-58.

pemerintahan Sultan Ismail Abdul Jalil Rahmat Syah. Sultan memberi gelar kepada para sultan yang telah ditaklukan itu.[547]

Sultan Siak menganggap bahwa perkembangan Sumatera Timur harus berada di bawah kekuasannya. Pemerintah Hindia Belanda merasa kuatir atas keinginan Sultan Siak ini, dan berusaha untuk mewujudkan supremasi (kekuasaan tertinggi) di daerah Deli. Belanda mengadakan hubungan politik dalam bidang perdagangan dengan pihak Sultan Siak. Hubungan ini dapat disetujui sultan untuk berdamai dengan pemerintah Hindia Belanda. Sultan juga mengakui bahwa setiap kawan pemerintah Hindia Belanda adalah kawan Sultan Siak atau sebaliknya. Sultan Siak juga harus membantu persenjataan untuk menyerang musuh Pemerintah, seperti yang terlihat pada pasal berikut.

De Sultan, de Onderkoning en de rijks grooten verbinden zich tot het voortdurend onderhouden van vrede en vriendschap met het Nederlandsch Indisch Gouvernement, te zijn de viyanden van Nederlandsch en de vrienden van de vrienden van Nederlandsch, mitagaders om, op aanzoek van het Nederlandsch Indisch Gouvernement, de hulp te verleenen welke in hun vermogen is met menschen, wapenen en vaartuigen tegen de viyanden van Nederlandsch en aan de vrienden van Nederlandsch.[548]

Menurut Perjanjian Siak, pemerintah Hindia Belanda berhak menempati beberapa daerah di dalam wilayah Kesultanan Siak dan jajahannya. Kedua belah pihak sepakat untuk membangun sebuah tempat pertahanan di Pulau Bengkalis. Sultan Siak tidak dibolehkan bersekutu dengan orang asing lainnya kecuali Belanda. Perjanjian itu juga berlaku untuk wilayah Sultan Siak di Deli. Para pengusaha perkebunan swasta Belanda pada mulanya percaya bahwa tanah Sumatera Timur hanya mampu menghasilkan panen tembakau. Oleh

[547] Anthony Reid. *The Blood of the People, Revolution and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra.* Kuala Lumpur – Oxford: Oxford University Press, 1979, p. 5.
[548] "Tractaaat van 1 Februari 1858 (Siak Tractaat)", *Medeeling van de Afdeeling Bestuurzaken der Buiten-Westen van het Departement Binnelndsche Bestuur.* Serie A3, 1929, pasal 3.

sebab itu pada tahun 1884 tanah perkebunan yang terletak antara Binjai dan Medan ditawarkan untuk dijual kepada beberapa perusahaan dengan harga yang sangat rendah, tetapi tidak seorang pun yang mau membelinya. Mereka tidak tahu bahwa di atas perkebunan itu dapat ditanam tembakau gulung dengan mutu yang sangat baik. Tanah yang tidak ditanami atau bekas perkebunan hanya ditumbuhi oleh rumput alang-alang yang tidak bermanfaat. Tanah bekas alang-alang itu ternyata juga sangat baik untuk penanaman tembakau. Mengetahui hal ini, para maskapai perkebunan mengajukan permohonan kepada pemerintah Hindia Belanda untuk mendapatkan lahan baru. Lahan yang dulunya diragukan kesuburannya tiba-tiba menjadi modal yang besar nilainya. Mereka menanmkan modalnya untuk pembuatan jalan, tanggul, terusan air, bangunan permanen, dan perbaikan lainnya dalam perkebunan. Mereka juga meneliti tanah perkebunan agar dapat menemukan tanah yang subur dan cocok untuk penanaman tembakau. Para pengusaha perkebunan memberikan perhatian khusus untuk menghilangkan rumput alang-alang, kemudian menggantinya dengan tanaman tembakau. Pada permulaan tahun 1890-an di sekitar Deli memang penuh dengan rumput alang-alang.[549] Seorang administratur dengan bantuan empat atau enam orang yang efektif dapat mengurus penanaman kira-kira 400 petak tembakau. Satu petak berukuran sekitar 0,7 hektar. Untuk sat petak dapat ditanami tembakau sebanyak 16.000 batang. Setiap jalan kebun yang berada di dalam petak berfungsi selama tiga tahun.[550]

Selain tanaman tembakau, di Sumatera Timur juga diusahakan tanaman karet atau *Hevea Brasiliensis* sejak tahun 1885 disamping *onderneming* tembakau, terutama di Mariendal dekat Medan, dan Rimbun dekat dataran tinggi Deli. Maskapai Swiss-Deli-Bilah memulai perkebunan karet di Pekantan pada tahun 1890. Menjelang tahun 1900 di Sumatera Timur telah ada *onderneming* komersial karet. Pada tahun 1902 Maskapai Deli memiliki kira-kira 5.000 pohon karet di perkebunan Batang

[549] Karl J. Pelzer. *Toean Keboen dan Petani, Politik Kolonial dan Perjoeangan Agraria di Sumatera Timur 1863-1947.* Jakarta: Sinar Harapan, 1978, hal. 65.
[550] Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 66.

Serangan, Langkat. Kemudian perusahaan itu melakukan percobaan untuk penanaman kopi, tetapi mengalami kegagalan. Berbeda halnya dengan tanaman karet, ternyata tanaman ini cocok dengan iklim Sumatera Timur.[551]

Salah satu manifestasi dari sistem perekonomian liberal di Kepulauan Nusantara selama akhir abad ke-19 sampai awal abad ke-20 adalah timbulnya beberapa perkebunan besar milik swasta asing (Onderneming), seperti perkebunan tembakau di daerah Deli.[552] Pada akhir abad ke-19 ampai awal abad ke-20 Deli muncul sebagai daerah perkebunan terkenal karena hasil tembakaunya yang bermutu tinggi dan mampu bersaing di pasaran dunia.[553]

Pada tahun 1938 luas perkebunan karet rakyat diperkirakan mencapai 41.924 hektar. Dua tahun kemudian daerah penanaman karet semakin luas di Sumatera Timur. Ketika itu luasnya mencapai 44.000 hektar, dibandingkan dengan 64.000 hektar di Tapanuli, 71.000 hektar di Jambi, dan 189.000 hektar di Palembang.[554] Industri karet pada mulanya berkembang atas prakarsa petani Nusantara dan Cina, tidak satu pun yang merupakan sumbangan dari pemerintah Hindia Belanda. Singapura erat hubungannya dengan perkebunan

[551] Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 74.
[552] Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 31.
[553] Sejak abad ke-16 pantai timur Pulau Sumatera telah menjadi jalur pelayaran yang ramai. Perairan yang lebih terkenal dengan Selat Malaka itu sangat strategis dan dilalui oleh kapal yang berlayar dari timur ke barat atau sebaliknya. Banyak kapal dan Jung Tiongkok melakukan pelayaran ke Asia Barat, Afrika, dan Eropa melewati selat itu. Para pedagang Eropa juga melayari kawasan itu untuk mencapai daerah Timur, seperti Portugis, Belanda, Inggris, Perancis, dan sebagainya. Beberapa pedagang Nusantara yang terkenal mengharungi perairan itu pada zaman bahari adalah Aceh, Banten, Demak, Bugis-Makassar, dan lain-lain. Ujung barat laut Pulau Sumatera secara otomatis menjadi daerah yang sangat strategis, seperti daerah kerajaan Aceh dan kesultanan yang muncul di Sumatera Timur. Lihat Armando Cortesao. *The Suma Oriental of Tome Pires, an Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515.* Paris: Hakluyt Society, 1944, p. 125, 156, 215-216. Lihat juga Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Batas-Batas Pembaratan.* Jilid I. Jakarta: Gramedia, hal. 59, 63. Karl J. Pelzer. *Loc. Cit.* Hal. 65-89. Lihat juga Anthony Reid. *Perjuangan Rakyat Revolusi dan Hancurnya Kerajaan di Sumatera*. Terjemahan dari *The Blood of the People Revolution , and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra*. Jakarta: Sinar Harapan, 1978, hal. 84-86.
[554] C.J.J. van Hall dan C. van de Koppel, ed. *De Landbouw in de Indische Archipel.* P. 466-467. Lihat juga Karl J. Pelzer. *Op. Cit.* Hal. 75.

karet ketika itu, sebab pemasaran satu-satunya adalah Singapura. Orang Sumatera Timur yang akan naik haji dan kembali dari Mekah terlebih dahulu singgah di Singapura. Di sana mereka mendapatkan biji karet dan membawanya ke Sumatera. Para petani Sumatera Timur menanamnya di huma atau ladang, sehingga menjadi tanaman yang utama di kawasan tersebut.[555]

Selain tanaman tembakau dan karet, Sumatera Timur juga memproduksi teh, kelapa sawit, dan serat. Teh ditanam di *onderneming Rimbun,* Deli Hulu. Selain itu teh juga dikembangkan di sekitar Pematangsiantar dan pegunungan Simalungun, yang dikelola oleh para pengusaha *onderneming* Inggris dan Jerman. Para pengusaha Jerman juga merintis penanaman kelapa sawit di Sumatera Timur. K. Schadt menanam kelapa sawit di sekitar Itam Hulu. Adrient Hallet, seorang pengusaha dari Belgia juga menanam kelapa sawit di *onderneming* Pulau Raja, Asahan. Sebelum tahun 1911 kelapa sawit hanya ditanam sebagai pohon hiasan di perkebunan atau di tanah bekas perkebunan tembakau.[556]

Unsur ekonomi adalah salah satu pendorong pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan ekspansi ke luar Pulau Jawa, terutama ke Pulau Sumatera, yakni Deli di Sumatera Timur. Faktor lain yang menyebabkan Pemerintah melakukan ekspansi tidak dapat dipisahkan dari kegiatan Inggris dalam bidang perdagangan di Selat Malaka. Perhatian serius untuk melakukan ekspansi bermula ketika perdagangan Inggris di pesisir Selat Malaka mengalami kemajuan yang pesat sejak awal abad ke-19. Para pedagang dari Sumatera Timur dan sekitarnya, seperti Deli, Serdang, Langkat, Minangkabau, dan Siak secara sembunyi melakukan perdagangan dengan orang Inggris di Penang. Para pedagang Minangkabau lebih suka berdagang ke Penang dari pada harus menjual barang dagangan kepada Belanda di Padang atau Sibolga.[557] Ketika terjadi perluasan perkebunan secara

[555] Karl J. Pelzer. *Op. Cit.*
[556] A. Hoynk van Papendrecht. *Gedenkschrijft van de Tabak Maatschappij Arendsburg ter Gelegenheid van haar Vijftigjarig Bestaan 1877-1927.* Rotterdam: 1927, p. 32. W.H.M. Schadee. *Geschiedenis van Sumatra`s Oostkust.* Oostkust van Sumatra-Instituut, Mededeeling No. 2. Amsterdam: 1918/1919, p. 1 en 76.
[557] Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Orang Minangkabau.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hal. 80-81.

besar-besaran di Sumatera Timur secara langsung memperkuat kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di sana. Walaupun para penguasa lokal di Sumatera Timur telah diberi gelar *Sultan* oleh Sultan Siak, namun para penguasa lokal itu sangat dipengaruhi oleh pemerintah Hindia Belanda.[558]

Ekspansi ekonomi yang dilakukan oleh para pemilik perkebunan swasta asing di daerah Deli, menjadikan daerah itu sebagai lahan untuk menambang keuntungan yang besar. Deli pada mulanya adalah daerah terpencil dan terkebelakang yang tidak begitu dikenal,[559] tetapi setelah dibuka untuk perkebunan mengalami kemajuan yang sangat pesat. Daerah ini menjadi kawasan yang bersifat heterogen, sebab banyak orang asing selain Belanda juga menanamkan modalnya di sana, seperti para pengusaha Amerika Serikat. Daerah perkebunan yang dikelola oleh orang Amerika disebut oleh orang Eropa sebagai *Amerika Hindia.*[560] Kemajuan yang dialami daerah Deli mempengaruhi kehidupan ekonomi pantai barat Sumatera utara yang berpusat di Sibolga. Kegiatan ekonomi dan perdagangan yang dulunya digerakan di bandar Sibolga terpecah, sebab banyak pedagang dan petani penghasil barang komoditi berdagang langsung ke pantai timur atau menjadi tenaga kerja perkebunan. Para pedagang asing yang sering berlayar ke Sibolga pun beralih ke pantai timur, terutama setelah bandar Belawan semakin melengkapi fasilitasnya.[561]

Akibat sampingan dari dibukanya daerah Deli menjadi lahan perkebunan adalah pengaruhnya terhadap pertumbuhan dan penyebaran komposisi penduduk. Dalam waktu yang relatif singkat penduduk pribumi yang berjumlah 634.511 jiwa hampir dilampaui

[558] Anthony Reid. *Op. Cit.* P. 5.

[559] Sartono Kartodirdjo, et. Al. *Sejarah Nasional Indonesia. Jilid IV.* Jakarta: Depdikbud, 1975, hal. 111.

[560] Thee Kian Wie. *Plantation Agriculture and Export Growth an Economic History of East Sumatra 1863-1942.* Jakarta: LEKNAS LIPI, 1977, p.4.

[561] Sejak tahun 1930 bandar Belawan memegang status otonomi, sementara bandar lainnya langsung dibawah pengaturan Pemerintah. Setelah tahun 1945 kebanyakan bandar atau pelabuhan dikelompokan ke dalam Perusahaan Negara Pelabuhan. Setiap kelompok mencakup beberapa pelabuhan dalam suatu distrik navigasi. Lihat Howard W. Dick. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi.* Jakarta: LP3ES, 1985, hal. 144.

jumlahnya oleh para buruh asing yang sengaja didatangkan ke sana.[562] Akan tetapi sangat sedikit diantara penduduk lokal yang mau menjadi buruh perkebunan, oleh sebab itu tenaga kerja perkebunan kebanyakan berasal dari luar daerah Sumatera Timur. Untuk mengatasi kekurangan tenaga kerja, maka pihak perkebunan mendatangkan tenaga kerja asing dan pribumi dari luar daerah, seperti orang Cina, Keling, dan Jawa.[563]

Penolakan penduduk setempat untuk menjadi buruh perkebunan menjadi kendala bagi pemilik perkebunan dalam memperoleh tenaga kerja. Ketika tanaman tembakau mulai dibudidayakan pada tahun 1869 diupayakan perekrutan tenaga kerja dari Cina, yang dikenal sebagai *Kuli Cina.* Selain itu beberapa ratus orang Keling, Siam, dan Jawa juga didatangkan ke Sumatera Timur.[564] Orang Keling yang didatangkan itu berasal dari Coromandel, India. Ketika itu di Deli terdapat sebanyak 75 orang Eropa yang menjadi *Tuan Kebun.* Selain tenaga kuli, orang Cina yang datang ke Deli juga menjadi pedagang keliling.[565]

Ada tiga faktor yang menyebabkan perkembangan Sumatera Timur secara cepat. Pertama, Sumatera Timur mampu menghasilkan daun tembakau pembungkus cerutu yang paling halus dan termahal di dunia (hampir empat kali harga tembakau Cuba). Kedua, kemampuan perusahaan Barat untuk menandatangani pakta jangka panjang dengan para pemimpin lokal, dengan menjamin tersedianya lahan perkebunan yang dapat dikendalikan dalam jangka lama, lepas dari kepentingan penduduk setempat. Faktor ketiga adalah terdapatnya sistem yang mengadakan kerja kontrak kepada tenaga kerja asal Cina dan Jawa.[566]

---

[562] C. Lekkerkerker. *Land en Volk van Sumatra.* Leiden: Voorheen E.J. Brill, 1916, p. 14.

[563] Tengku Luckman Sinar. *Loc. Cit*, 1991, hal. 162-163. Anthony Reid. *The Blood of the People, Revolution and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra.* Kuala Lumpur – Oxford: Oxford University Press, 1979, p. 4, 20, 22, 124, 159, 220.

[564] Jan Breman. *Taming the Coolie Beast: Plantation Society and the Colonial, Order in the Southeast Asia.* Oxford: 1989, p. 23.

[565] Mubyarto, dkk. *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan, Kajian Sosial Ekonomi.* Yogyakarta: Adtya Media: 1992, hal. 117.

[566] T. Volker. *Van Oerbosch tot Cultuurgebied, DPV.* Medan: 1928. Karl J. Pelzer. *Planter and Peasants: Colonial Policy and the Agrarian Struggle in East Sumatra*

A.3. Bandar Belawan Dibuka

Bandar Belawan telah ada sejak tahun 1554,[567] tetapi kabarnya hancur karena serangan Aceh terhadap Kerajaan Aru. Pada tahun 1922 bandar Belawan dibuka kembali oleh pemerintah Hindia Belanda secara resmi untuk gerbang ekspor pantai timur, dan berperan sebagai *Pelabuhan Samudera* untuk Sumatera bagian utara.[568] Untuk memastikan ekspor barang komoditi paantai timur sebisanya dikapalkan langsung dari bandar sendiri sebagai pintu gerbang, terutama bandar Belawan. Bandar yang dibangun oleh Pemerintah ini memenuhi syarat sebagai bandar samudera. Untuk mendorong alih kapal melalui bandar ini, penggunaan konosemen terusan diterapkan kembali, dengan kewajiban bahwa Maskapai Pelayaran Hindia Belanda harus memberlakukan tarif terusan serendah mungkin sebagaimana yangberlaku di Singapura.[569]

Pertumbuhan bandar Belawan pada mulanya tidak terlepas dari terbentuknya kota Medan. Sebaliknya perkembangan kota itu sangat dipengaruhi oleh bandar Belawan sebagai pintu gerbang Nusantara di bagian utara Pulau Sumatera. Menurut bahasa Melayu, kata *Medan*

1863-1947. The Hague: Martinus Nijhoff, 1982. William J. O`Malley. "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar", dalam Anne Booth, William J. O`Malley, Anna Weidemann, ed. *Sejarah Ekonomi Indonesia.* Jakarta: LP3ES, 1988, hal. 224-225.

[567] Tengku Luckman Sinar. *Sejarah Medan Tempo Dulu.* Medan: tanpa penerbit, 1991, hal. 21.

[568] Sebagai bagian dari suatu rangkaian tindakan untuk menghemat devisa, setelah tahun 1945 Pemerintah Indonesia memberlakukan kebijakan alih kapal di sepanjang wilayahnya, yang sama seperti pada masa pemerintahan Hindia Belanda.

[569] Setelah tahun 1945 bandar Belawan memegang status otonomi bersama Tanjung Priok, Semarang, Makassar, Teluk Bayur, dan Palembang. Sementara bandar lainnya langsung dibawah pengaturan Pemerintah. Setelah itu kebanyakan bandar dikelompokkan ke dalam Perusahaan Negara Pelabuhan (P.N. Pelabuhan). Setiap kelompok mencakup beberapa bandar dalam suatu distrik navigasi. Pada tahun 1969 semua P.N. Pelabuhan dilikuidasi dan sebagai kebijaksanaan sementara statusnya diganti menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (B.P.P.) dibawah kewenangan *Administratur Pelabuhan (Adpel).* Adpel bertanggungjawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tujuannya adalah untuk mengubah B.P.P. menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan). Namun akhirnya pada tahun 1975 statusnya menjadi Perusahaan Umum (Perum) seperti tahun 1930. Perum itu berpusat di Medan, Jakarta, Surabaya, dan Ujungpandang.

berarti tempatberkumpul, karena di tempat itu berkumpul orang dari Hamparan Perak dan Sukapiring untuk berdagang sejak dulu kala. Medan adalah perkampungan Melayu, yang terdiri dari Kesawan, Binuang, Tebingtinggi, dan Merbau.[570] Menurut pendapat lain, *Medan* berarti medan pertempuran, yang pernah terjadi antara Aceh dan Deli Lama (Kerajaan Aru).Pertempuran itu terjadi akibat ditolaknya pinangan Sultan Aceh yang ingin mempersunting Puteri Hijau di Deli. Ada lagi pendapat yang mengatakan bahwa keturunan para Sultan Deli berasal dari Hindustan, India. Kata *Maiden* di India berarti tanah datar, dan kemudian kata *Maiden* berubah menjadi *Medan*. Perkataan Deli sendiri konon kabarnya berasal dari kata *Delhi,* yang sekarang dikenal sebagai New Delhi di India. Pendapat berikutnya ada juga yang mengatakan bahwa kata *Medan* berasal dari bahasa Karo, Medan berarti sembuh.[571] Berbagai versi tentang asal munculnya kata *Medan* perlu diselidiki lebih jauh, namun sumber tertulis tentang itu sangat minim dan sulit ditemukan, terutama yang brsifat sumber primer. Akan tetapi beberapa informasi menyebutkan bahwa bandar Medan telah lama dibuka untuk pelayaran dan perdagangan lada, diantara dari informasi G. Ferrand, G.R. Tibbetts, Joao de Barros, Tengku Luckman Sinar, dan lain-lain.[572]

Bakal kota Medan didirikan di atas perkampungan penduduk Melayu-Deli, tanah konsesi perkebunan Malabar-Deli Tua, dan tanah konsesi perkebunan Polonia, yang terletak dalam wilayah Kesultanan Deli. Sejak tahun 1873 para pedagang Cina semakin banyak berdatangan ke Medan, sehingga tempat itu menjelma menjadi

[570] R. Broersma. "Oostkust van Sumatra", dalam *De Ontluiking van Deli. Jilid I.* Batavia: 1919, p. 147.

[571] "Almanak Pemerintah Sumatera Utara 1969". Medan: Pemda Sumut, 1969, hal. 869.

[572] Besar kemungkinan bahwa kota Medan telah ada sejak Kerajaan Haru Islam. Bandar kerajaan ini selalu diincar oleh Aceh, Portugis, dan Johor. Itulah sebabnya ibukota kerajaan dipindahkan ke daerah pedalaman. Lihat G. Ferrand. *The Relations the Voyages et Textes Geographiques Arabs, Persans et Turks Relatifs a l`Extreme – Orient du VIIIe au XVII Siecles. Vol. 2.* Paris: 1914, p. 484-541. G.R. Tibbetts. *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portugiese.* London: Royal Asiatic Society, 1971, p. 484. "Delische Schetsen", Eigenhaard, 1889, p. 56. Joao de Barros. *Da Asia. 8 Jilid.* Lisabon: 1973, p. 147-150. Tengku Luckman Sinar. *Loc. Cit.* 1991, hal. 7.

sebuah tempat pemukiman yang ramai. Orang Cina yang berasal dari Semenanjung Malaya itu diberi kesempatan oleh pihak perkebunan untuk menjadi leveransir perkebunan, seperti sayuran, daging babi, barang kebutuhan harian, dan sebagainya. Kemudian pada tahun 1879 *Asisten Residen Deli* dan para Pamongpraja Belanda pindah dari Labuhan ke Medan. Mereka menempati rumah-rumah yang telah disediakan di sana. Kedatangan para kuli dan penduduk lainnya dari luar daerah untuk mengadu nasib di Sumatera Timur semakin membuat Medan menjadi ramai, seperti Kesawan, tanah lapang *Esplanade* (Merdeka), Binuang, Tebingtinggi,dan lain-lain.[573]

Pada 1 Maret 1887 ibukota Residen Sumatera Timur dipindahkan dari Bengkalis ke Medan. Faktor utama dipilihnya Medan sebagai ibukota Keresidenan Sumatera Timur adalah karena kemajuan yang dicapainya akibat produksi perkebunan. Selain itu bandar Belawan sejak dulu pernah menjadi pintu gerbang untuk mengapalkan lada pada masa lalu.[574] Residen Sumatera Timur yang berkedudukan di Medan adalah G. Scherer (1887), W.J.M. Michelsen (1889), Rahder (1890), J. Ballot (1907), dan Simon van der Plas (1914).

Sejak tahun 1910 kapal samudera milik maskapai pelayaran Belanda mulai menyinggahi bandar Belawan. Dua tahun kemudian Pemerintah mulai membangun jalan yang menghubungkan bandar Belawan dan kota Medan. Pembangunan jalan ini sangat mempengaruhi Belawan menjadi pusat perdagangan dan dan pintu keluar bagi barang komoditi dan perkebunan. Pada tahun 1915 kedudukan Keresidenan Sumatera Timur ditingkatkan menjadi *Gubernemen,* yang diperintahi oleh seorang Gubernur. Simon van der Plas diangkat menjadi Gubernur Sumatera Timur yang pertama pada 1 Januari 1915. Dua tahun kemudian, Simon van der Plas digantikan oleh J.H. Grijzen. Untuk mengatur perkembangan kota Medan yang semakin pesat, kota ini dipimpin oleh seorang Walikota pada 1 April 1918. Walikota Medan pertama dijabat oleh Baron Daniel Mackay, yang memimpin empat kampung, yakni Kesawan, Sungai Rengas,

[573] "Gids voor de Oostkust van Sumatra (Deli)", 1940, p. 28. R. Broersma. *Op. Cit.* Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit.* 1991, hal. 53-54.
[574] John Anderson. *Acheen and the Ports of North and East Coasts of Sumatra.* London: Oxford University Press, 1971, p. 11.

Petisah Hulu, dan Petisah Hilir.[575] Akhirnya wilayah kota Medan diserahkan oleh Sultan Deli kepada pemerintah Hindia Belanda. Medan selanjutnya menjadi kota dagang yang didukung oleh bandar Belawan. Ketika itu bandar Belawan telah mulai dikunjungi oleh kapal dagang Jepang. Pada tahun 1928 dibuka dermaga lautan dan bandar ini telah mendapatkan air bersih. Gubernur Sumatera Timur ketika itu dijabat oleh Van Sandick dan dilanjutkan oleh H.E.K. Ezerman pada tahun 1931. Walikota selanjutnya dijabat oleh J.M. Wesselink, G. Pitlo (1934), dan C.E.E. Kuntze (1938).[576]

Perkembangan kota Medan yang begitu cepat menarik para pedagang dari seluruh jalur pelayaran. Para pelayar yang biasanya berdagang di bandar Sibolga tidak lagi singgah di bandar itu karena mereka langsung menuju Belawan. Sejak dibuka secara resmi bandar Belawan telah menggantikan peranan bandar Sibolga. Sebelum bandar Belawan berfungsi barang komoditi Sumatera utara dikapalkan melalui Sibolga atau Barus. Namun perkembangan ekonomi yang cepat di pantai timur serta semakin lengkapnya fasilitas bandar Belawan adalah salah satu faktor yang membuat bandar Sibolga menjadi sepi.[577]

B. Faktor Internal

B.1. Kemerosotan Perdagangan di Sibolga

Pada abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda menggalakan tanam paksa kopi dan hasil bumi lainnya di pantai barat Sumatera, tetapi tidak berhasil seperti di Pulau Jawa. Akhirnya Pemerintah berhasil menerapkan sistem pajak pada awal abad ke-20 yang menimbulkan penolakan terhadap sistem itu. Baik daerah pantai maupun daerah pedalaman dibuka untuk perdagangan dan penanaman modal. Para pedagang lokal yang lemah pada umumnya tidak dapat melanjutkan usaha dagang mereka, kecuali bagi mereka

[575] "Limapuluh Tahun Kotapraja Medan". Medan: Jawatan Penerangan Kotapraja Medan, 1959.
[576] C.E.E. Kuntze adalah Walikota Medan yang keempat, yang dilantik pada 22 Agustus 1938 berdasarkan "Besluit Gouvernement 8 August 1938".
[577] Thee Kian Wie. *Op. Cit*. P. 41. Karl J. Pelzer. *Toean Keboen …. Peta X.* Anne Booth, William J. O`Malley, Anna Weidemann, ed. *Op. Cit*. Hal. 226.

yang memiliki modal besar dan berani menanggung resiko tinggi. Keberhasilan para pedagang pribumi adalah menciptakan *kelas* pedagang kaya dan ternama di pantai barat Sumatera. Kemajuan ekonomi yang berarti terjadi di kalangan pedagang pribumi karena hasil bumi yang tetap terpelihara. Ketika itu juga masa bermunculannya organisasi politik pribumi, seperti persatuan orang Batak, Minangkabau, Aceh, Jawa, Bugis, dan sebagainya sehingga perdagangan di kalangan mereka berjalan baik. Sementara itu penjualan kopi oleh Pemerintah di pantai barat antara tahun 1842-1906 hanya berjumlah 77.900 ton kopi.[578]

Pada tahun 1906 bandar Airbangis dipisahkan dari Keresidenan Tapanuli, sehingga daerah Tapanuli yang baru hanya meliputi Pulau Nias, daerah pesisir Tapanuli, dan daerah pedalamannya.[579] Akibatnya adalah berpindahnya pedagang Airbangis ke Sibolga dan begitu juga kantor administratif pemerintahan. Untuk urusan administrasi dirasakan oleh penduduk bahwa lebih baik ke Sibolga dari pada ke Airbangis yang letak lebih jauh. Posisi di bandar Sibolga membuat Pemerintah pun lebih mudah mengawasi daerah pedalaman.

Memasuki tahun 1912 telah mulai terlihat kelesuan aktivitas perdagangan di bandar Sibolga. Hal disebabkan karena tidak teraturnya perkembangan kota, planologi yang buruk, dan berjangkitnya penyakit malaria. Penyakit ini begitu serius menjangkiti penduduk kota, sehingga banyak korban berjatuhan. Pada tahun

[578] C. Lulofs. "Koffiecultuur en Belasting ter Sumatra`s Westkust". *De Indische Gids 26, II.* 1904. P. 1660-1661. E.B. Kielstra. "De Koffiecultuur ter Sumatra`s Westkust van Sumatra". *De Indische Gids, 10.* 1888, p. 1674. J. van Bosse. *Eenige Beschouwingen Omtrent de Oorzaken van den Achteruitgang van de Koffiecultuur ter Sumatra`s Westkust Benevens Eenige Onmerkingen Omtrent de Economische en Politieke Toestand Aldaar.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1895, p. 124-125. E.E. Graves. *The Minangkabau Response to Dutch Colonial Rule in the Nineteenth Century.* Ithaca-New York: Cornell Modern Indonesia Project, Cornell University, 1980, p. 58. Akira Oki. "Social Change in the West Sumatran Village: 1908-1945", *Thesis Doctor,* Australian National University. Canberra: 1977, p. 37. Kenneth R. Young. "Sistem Tanam Paksa di Sumatera Barat: Stagnasi Ekonomi dan Jalan Buntu Dalam Politik", dalam Anne Booth, J. O`malley, Anna Weidemann, ed. *Loc. Cit.* Hal. 136 dan 154.

[579] E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920.* Sibolga: 1920, p. 5.

1917 jatuh korban sebanyak 65 orang dewsa dan 183 anak.[580] Orang merasa ketakutan jika datang ke Sibolga untuk berdagang. Kondisi kota yang demikian menjadi buah mulut para pendatang atau Pemerintah sendiri, tetapi tidak ada hasil yang memuaskan untuk menyelesaikan masalahnya. Residen bersama rakyat telah berusaha untuk memberantas penyakit malaria dengan mengeringkan parit dan membangun parit tambahan dari semen, yang membuat kota lebih bersih dan sehat. Namun usaha itu sia-sia dan korban malaria masih berjatuhan.[581] Menurut laporan Residen, prosentase penduduk yang meninggal antara tahun 1912-1919 dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1: Penduduk Sibolga Yang Meninggal Akibat Malaria Dalam Prosen[582]

TAHUN	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
PROSENTASE	7,93 %	5,22 %	4,24 %	3,22 %	4,26 %	3,5 %	2,25 %

Tidak mengherankan jika bandar Sibolga yang menjadi sarang nyamuk malaria itu, dijuluki sebagai *Kota Malaria* atau *Tra-perdoeli* (tidak peduli).[583] Penyakit ini sangat menghantui penduduk bandar, pedagang yang datang, dan para pejabat Pemerintah sendiri.[584] Sementara pekerjaan Pemerintah semakin berat untuk mengawasi wilayah yang cukup luas, sehingga perhatian terhadap kesejahteraan penduduk terabaikan. Luas wilayah keresidenan Tapanuli ketika itu meliputi berbagai daerah, seperti terlihat pada tabel.

[580] Departemen van Binnenlands Bestuur. "Tapanoeli", *Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918. Hoofdstuk C,* P.3.
[581] "Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundingen en Akgemeen Aard", Zitting 1918-1919. *Koloniaal Verslag van 1918. C.* Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 14.
[582] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek", *Koran,* Sabtu, 2 September 1920, Tahun Pertama, No.2. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 3.
[583] Lance Castles. *Op. Cit.* hal. 38.
[584] H.A. Hamid Panggabean. *Buga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli – Tujuh Sekawan, 1995, hal. 67.

Tabel 2: Luas Wilayah Keresidenan Tapanuli Dalam Kilometer Persegi[585]

WILAYAH	DARATAN	PULAU-PULAU	TOTAL
Beneden Tapanuli	4.773,6 Km	137 Km	4.910,6 Km
Padangsidempuan	14.788,8 Km	-	14.788,8 Km
Bataklanden	15.109,2 Km	3,8 Km	15.113 Km
Pulau Nias	-	4.145,85 Km	4.145,85 Km
Total	34.671,6 Km	4.286,65 Km	38.958,25 Km

Pada tahun 1920 jalan yang menghubungkan Sibolga dan Padangsidempuan mengalami kerusakan yang cukup berat. Hal ini disebabkan oleh karena truk yang melewatinya membawa muatan yang melewati batas. Pemerintah telah berusaha untuk memperbaiki jalan itu dengan cara memungut pajak kepada sopir truk dan rakyat, tetapi kondisi jalan tidak berubah. Jalan darat merupakan urat nadi yang penting di Tapanuli pada awal abad ke-20. Untuk meningkatkan hubungan ke arah pedalaman, terutama antara Sibolga dan Padangsidempuan, Pemerintah merencanakan untuk membangun jalan kereta api. Akan tetapi rencana itu tidak terlaksana sebagaimana mestinya. Pada hal tanah yang akan dilewati telah dibayar ganti ruginya oleh Pemerintah.

Ada pendapat yang pro dan kontra terhadap rencana pemerintah Hindia Belanda untuk membangun jalan kereta api di Tapanuli. Sebagian besar Kepala Kuria menyetujui rencana itu dengan harapan berdirinya sebuah stasiun kereta api di Sibolga. Akan tetapi rakyat kecil menolaknya, karena tanah mereka dibayar ganti rugi yang tidak sepadan, bahkan ada yang tanahnya diambil begitu saja oleh Pemerintah. Menghadapi sikap pemaksaan Pemerintah itu membuat rakyat panik dan diantara mereka menjadi tidak waras karena menolak rencana itu.[586] Hal ini disebabkan karena mata

[585] E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 6.
[586] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean … *Op. Cit.*

pencaharian utama rakyat hanyalah dari pertanian sawah dan ladang. Penduduk yang tinggal di pesisir banyak terjun pada usaha nelayan dan perdagangan. Mereka yang terjun pada perdagangan sedikit agak beruntung jika dibandingkan dengan kehidupan petani, karena dunia perdagangan tidak tergantung pada musim panen dan paceklik.

Sebagian dari pedagang telah memiliki pengalaman dalam berdagang. Sebaliknya para petani tidak diberikan kesempatan untuk berkembang oleh Pemerintah, karena diperlakukan secara tidak adil.[587] Mereka tidak diberi kebebasan untuk mengolah tanahnya sebab sebagian besar waktunya dihabiskan sebagai tenaga rodi untuk membantu Pemerintah dalam membangun jalan. Mereka merasa sangat tertindas atas peraturan Pemerintah itu, sebab tidak ada waktu untuk mengerjakan tanah sendiri. Jika rakyat menolak menjadi tenaga rodi, mereka harus membayar uang kepada Pemerintah. Akan tetapi uang itu tidak digunakan untuk memperbaki jalan, tetapi untuk kesenangan para pegawai Pemerintah.[588]

Menurut Peraturan Pemerintah, bagi penduduk yang tidak bersedia menjadi tenaga rodi, mereka harus membayar sebesar F. 10,- per orang kepada Pemerintah. Kewajiban itu dirasakan berat oleh rakyat yang sebagian besar hidup miskin. Akibatnya penghasilan yang mereka dapatkaan hanya untuk membayar kewajiban rodi. Penghasilan mereka sendiri tidak cukup untuk kehidupan sehari-hari. Bahkan untuk mengganti pakaian pun mereka tidak mampu, sehingga pakaian yang mereka kenakan compang camping.[589] Sedangkan waktu mereka banyak tersita untuk tenaga rodi, seperti dalam membangun jalan antara Sibolga dan Muarasipongi. Jalan yang

berlobang diwajibkan kepada rakyat untuk memperbaikinya. Oleh sebab itu banyak penduduk negeri merasa tersiksa atas peraturan Pemerintah, seperti di Sibongbong Simanosor, Pagargunung, dan negeri yang terletak di sepanjang jalan raya. Pengawasan jalan raya sebenarnya bukan menjadi tanggungjawab rakyat, melainkan tanggungjawab Pemerintah.

[587] Lance Castles. *Loc. Cit.* hal. 41.
[588] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean … *Loc. Cit.* Hal. 1.
[589] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean … *Lo. Cit.* 25 Januari 1921, No.10,Hal. 1.

Penduduk Tapanuli yang didominasi oleh etnis Batak dan Melayu merasakan bahwa kebijaksanaan Pemerintah terhadap penjagaan jalan raya sebagai suatu ketidakadilan, sebab hanya mereka yang dikenakan kewajiban. Etnis lainnya yang tinggal di Sibolga tidak diwajibkan untuk melaksanakan peraturan itu.[590] Rumah penduduk banyak yang menjadi korban kena pembangunan jalan, seperti rumah kepunyaan Si Kenan, Buyung Kampung, Pangalais, Simananti, dan lain-lain. Menurut juru bicara Residen, semua pemilik rumah yang dibongkar untuk kepentingan pembangunan jalan dijanjikan akan mendapatkan ganti rugi yang layak, tetapi janji itu tidak ditepati Residen. Selain itu di dalam kota Sibolga juga dibangun jalan yang membujur dari pantai di barat ke arah timur dan dari utara ke selatan.[591]

Program lain untuk meningkatkan ekonomi Pemerintah di Tapanuli adalah memungut pajak kepada penduduk negeri. Pajak dibebankan kepada seluruh

penduduk laki-laki yang berumur 21 tahun ke atas atau bagi mereka yang sudah kawin. Pajak dipungut dalam bentuk uang bagi yang mampu dan tenaga bagi yang tidak mampu. Orang yang dibebaskan dari pajak hanya dikategorikan sebagai orang yang telah berumur 45 tahun ke atas, menderita sakit, jumlah pendapatannya kurang dari F. 300,- per tahun, berprofesi sebagai Kepala Negeri, murid sekolah Pemerintah, dan orang Jawa yang tinggal di Tapanuli kurang dari 2 tahun. Besar pajak yang dibebankan berkisar antara F. 5,- sampai F. 10,- per tahun. Pajak itu digunakan oleh Pemerintah untuk membangun jalan ke daerah pedalaman. Kondisi jalan di Tapanuli sangat menyedihkan tetapi banyak dilalui oleh para pedagang. Sebelum kenderaan roda empat beroperasi antara Sibolga dan

[590] Penduduk bandar Sibolga bersifat heterogen, sebab berbagai etnis tinggal di sana, seperti Batak, Aceh, Minangkabau, Bugis, Jawa, Cina, dan sebagainya. Lihat Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975. H.A. Hamid Panggabean, dkk. Ed. *Op. Cit.* Hal. 180. Denys Lombard. *Kerajaan Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636).* Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 41.

[591] Jalan yang membentang dari bibir pantai ke arah timur perbatasan sekarang bernama Jalan Diponegoro dan Jalan Kapten Sitorus. Jalan yang melintang dari utara ke selatan adalah Jalan S. Parman dan Jalan Padangsidempuan. Lihat H.A. Hamid Panggabean, dkk, ed. *Loc. Cit.* Hal. 68.

daerah pedalaman hanya dihubungkan oleh alat angkutan kuda beban dan pedati. Pada tahun 1920 mulai ada mobil yang beroperasi dari Sibolga ke Batangtoru, Padangsidempuan, Tarutung, Siborong-borong, dan Balige, yang bermerk dinding *"ATOS"* (Auto Transports Onderneming Sumatra).

Tabel 3: Jurusan Mobil ATOS pada Tahun 1920.[592]

DARI	TUJUAN	JARAK	ONGKOS KELAS I	ONGKOS KELAS
SIBOLGA	BATANGTORU	57 KM	F. 4,-	F. 2,2,-
SIBOLGA	PADANGSIDEMPUAN	89 KM	F. 6,25,-	F. 3,45,-
SIBOLGA	TARUTUNG	66 KM	F. 4,6,-	F. 2,55,-
SIBOLGA	SIBORONG-BORONG	92 KM	F. 6,4,-	F. 3,55,-
SIBOLGA	BALIGE	114 KM	F. 8,-	F. 4,45,-

Dari tabel di atas terlihat bahwa Pemerintah berusaha untuk memperbaiki kondisi negeri dengn membuka jalur ke sekitar kota di luar Sibolga. Akan tetapi pembukaan jalur itu tidak semakin meramaikan Sibolga, sebab orang masih takut datang ke Sibolga dengan alasan penyakit malaria. Untuk mengembalikan Sibolga menjadi bandar yang ramai, Pemerintah mulai pula memperbaiki fasilitas bandar dan jalan di sekitarnya. Usaha ini pun tidak ada hasilnya. Rumah sewaan sebagai salah satu fasilitas bagi pedagang yang tinggal di Sibolga sangat sulit mendapatkannya ketika itu, kecuali tempat penginapan berupa hotel yang mulai disediakan. Sementara itu dunia perdagangan tetap lesu, kecuali perdagangan beras yang agak banyak persediaan.[593] Pada akhir tahun 1920 harga

[592] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek", *Koran,* 7 Desember 1920, No.29. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 1.

[593] Beras didatangkan dari Minangkabau dengan perahu yang digerakan oleh angin. Minangkabau mengalami pertumbuhan produksi beras yang tinggi akibat sistem pajak yang ditetapkan Pemerintah. Lihat Kenneth R. Young. *Loc. Cit.* Howard W. Dick. "Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi, dan Timbulnya Suatu

beras yang bermutu bagus berkisar sekitar F. 12,- per pikul dan mutu dibawahnya sekitar F. 10,- per pikul.[594]

Pemerintah tidak bisa mengatasi terjadinya kemerosotan perdagangan, kelesuan pasar, dan kelesuan lainnya di Sibolga. Pada tahun 1921 kondisi perdagangan yang normal tidak dapat dipertahankan lagi. Banyak perniagaan barang komoditi dan tekstil mengalami kelesuan. Harga kain turun dari F. 1000,- ke F. 900,- per bal. Para pedagang menjadi gelisah karena mereka mengalami kerugian terus menerus. Barang dagangan yang tadinya dibeli dengan harga mahal, tetapi dijual di pasar dengan harga lebih rendah. Sebaliknya para konsumnen sedikit agak lega atas turunnya harga itu

sehingga daya beli mereka meningkat. Biasanya mereka membeli tekstil dengan harga yang tinggi, tetapi ketika itu dapat membeli dengan harga rendah. Kelesuan harga tekstil berlangsung sampai tahun 1942. Selain tekstil, kebutuhan utama penduduk lainnya adalah garam. Kedua jenis barang kebutuhan ini sangat urgen untuk dipenuhi, tetapi uang yang beredar sangat sedikit sehingga untuk mendapatkannya juga sangat sulit. Hal ini dipengaruhi oleh menurunnya harga barang yang lain, seperti kopi. Biasanya harga kopi berkisar antara F. 20,- sampai F. 30,- per pikul, tetapi menjelang tahun 1940 hanya F. 9,- per pikul. [595]

Barang perabot yang diproduksi oleh penduduk Sibolga semakin tidak laku di pasaran karena bersaing dengan perabot yang didatangkan Pemerintah dari luar daerah. Usaha pemuka masyarakat Sibolga untuk menyelesaikan masalah ekonomi yang dihadapi adalah dengan mengadakan musyawarah warga kota. Pada hari yang ditentukan tokoh masyarakat dan pemuda terpelajar berkumpul di

---

Perekonomian Nasional", dalam Anne Booth, dkk., ed. *Sejarah Ekonomi Indonesia.* Jakarta: LP3ES, 1988, hal. 412.

[594] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean ….*Op. Cit.* hal. 3.

[595] J. van Swieten. "De Invoering an Weking van het Koffistelsel in het Gouvernement van Sumatra`s Westkust", *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie, I.* 1863. P. 206-210. P. Th. Couperus. "Aantekeningen Omtrent de Landbouwkundige Nijverheid in de Residentie Padangsche Bovenlanden", Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde 5, p. 296-297. E.B. Kielstra. "De Koffiecultuur ter Westkust van Sumatra", *De Indische Gids, 10.* Batavia: Ter Landsdrukkerij, 1888, p. 1629-1630, 1467-1468.

lapangan Horas untuk membicarakan prospek industri tekstil. Dalam pertemuan itu mereka memutuskan bahwa jalan keluarnya adalah dengan mengirim beberapa orang pemuda ke Eropa dan Amerika untuk mempelajari tekstil pada tahun 1921.[596]

Sementara itu kondisi kota tetap diramaikan oleh kegiatan ekonomi yang didominasi Pemerintah. Kompleks pertokoan dan rumah-rumah yang cukup besar milik para pedagang Cina dan Eropa telah berdiri berdesakan di Sibolga memasuki tahun 1930. Tempat itu berfungsi sebagai kantor Pemerintah, Bank Escompto, Kantor Pos, Kantor Duane, dan kantor Maskapai Pelayaran Belanda, K.P.M. (Koninklijke Paketvaart Maatschappij). Semua bangunan pisik ini bertujuan untuk mendukung kegiatan politik ekonomi Pemerintah. Kapal K.P.M. mengangkut kopi, karet, dan damar dari bandar Sibolga untuk diekspor melalui Teluk Bayur dan Penang. Demi kepentingan ekspor, komunikasi antar pulau, kepentingan komersil, dan membuka isolasi pulau luar Jawa, maka pemerintah Hindia Belanda memberi hak monopoli kepada K.P.M.[597]

Selain tekstil, harga karet juga mengalami kemunduran. Selama tahun 1929-1932 harga karet merosot tajam, sehingga Pemerintah membatasi produksi karet.[598] Petani karet mengeluh karena roduksi mereka tidak dijual sebagaimana mestinya. Pegawai Pemerintah pun banyak yang kehilangan pekerjaan dan pulang ke Batavia atau Eropa. Satu-satunya pasar di Sibolga yang masih ramai ketika itu adalah Batangtoru. Pasar ini hanya didatangi oleh pedagang setempat. Mereka telah mulai berjualan sejak pagi dini hari sampai tengah hari sekitar pukul 12.00 waktu setempat. Pasar Batangtoru terletak agak

[596] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean…*Loc. Cit.*, hal. 2.

[597] Pada dasa warsa abad ke-20 kapal K.P.M. menguasai seluruh pelayaran Nusantara. Perusahaan ini berusaha untuk mengalihkan perdagangan ke bandar di Nusantara yang dikuasai oleh Pemerintah Hindia Belanda. Saingan utama K.P.M. adalah maskapai pelayaran Inggris dan Cina di Singapura. Lihat Howard W. Dick. *Op. Cit.* Hal. 14-22. Christian D. Ponto. *Sejarah Pelayaran Niaga Indonesia. Jilid I.* Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia (Puspindo), 1990, hal. 123-124.

[598] Colin Barlow dan John Drabble. "Pemerintah dan Industri Karet Yang Muncul di Indonesia dan Malaysia, 1900-1940", dalam Anne Booth, William J.O`Malley, Anna Weidemann, ed. *Op. Cit.* Hal. 282.

jauh dari bandar Sibolga. Menurut Residen Tapanuli, Ypes, keramaian Batangtoru adalah perkembangan kota Sibolga di daerah pinggiran.[599]

Memasuki tahun 1939 kondisi ekonomi bandar Sibolga khususnya dan Tapanuli umumnya semakin merosot. Pemerintah sangat prihatin melihat perkembangan ekonomi bandar yang semakin tidak menguntungkan. Residena Tapanuli , V.E. Korn yang dikenal ramah oleh rakyat berusaha untuk menanggulangi kondisi ekonomi itu. Dalam rangka menyambut tahun baru, V.E. Korn mengadakan resepsi di rumahnya pada 1 Januari 1939. Resepsi itu dihadiri oleh sekitar 150 orang, diantaranya para pegawai Eropa, pengusaha, guru, tokoh masyarakat, Kepala Kuria, dan lain-lain. Tujuan mereka adalah untuk membicarakan peningkatan harga barang dagangan dan kebutuhan lainnya. Acara dibuka oleh Kepala Kuria Tapanuli pada pukul 10.00 waktu setempat. Kemudian dilanjutkan dengan pidato Residen V.E. Korn dan Kapten Tionghoa di Sibolga. Pertemuan itu adalah kesempatan terakhir bagi V.E. Korn untuk bertemu muka dengan rakyat Tapanuli, sebab pada tahun itu ia memasuki masa pensiun dan kembali ke Eropa.[600]

Diantara isi pidato V.E. Korn adalah penjelasan mengenai potensi Tapanuli berupa gudang penjualan kertas segel terbesar, yang volumenya lebih kurang 30 % dari kertas segel Hindia Belanda. Ia mengajak rakyat agar menjaga aset daerah itu

dan menggunakannya sebaik mungkin. V.E. Korn berhubungan baik dengan rakyatnya karena kebijaksanaannya untuk membangun Tapanuli. Ia dikenal sebagai pejabat yang ramah dan sopan. Rakyat tidak segan untuk datang ke rumahnya, baik dari kalangan pedagang maupun tokoh masyarakat. Bahkan banyak yang datang dari luar kota Sibolga untuk minta tolong, seperti menyelesaikan perkara, masalah pencurian, dan sebagainya. Kadang-kadang V.E. Korn memberi mereka oleh-oleh berupa kain, makanan, buah-buahan, tiket bioskop, dan sebagainya. Sebuah tiket bioskp ketika itu

[599] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek", *Koran,* 1921, No.59. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 2.

[600] Sebelum berangkat ke Belanda V.E. Korn mengunjungi Pulau Bali dan singapura. Lihat "Bintang Batak", Tahun XII, No. 2. *Koran.* Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1938, hal. 1.

berharga F. 50,- per lembar. Ia juga menghormati agama Islam dan para tokohnya, serta mengucapkan selamat pada hari besar Islam. Ia juga senang diundang dalam pesta perkawinan. Sifatnya itulah yang menyebakan rakyat merasa dekat dengan V.E. Korn. Bahkan rakyat memintanya supaya tetap memegang tampuk pemerintahan Keresidenan Tapanuli.[601]

Sampai berakhirnya jabatan V.E. Korn pada tahun 1939, berarti Residen yang memerintah di Tapanuli telah berjumlah 33 orang. Ia meninggalkan Tapanuli pada 20 Maret 1939. Sebelum V.E. Korn meninggalkan Sibolga, diadakan jamu makan oleh keluarga Tionghoa di gedung sekolah Wijk I. Para pedagang Tionghoa telah banyak menikmati fasilitas perdagangan dari Pemerintah. Pidato perpisahan disampaikan oleh Siao Kong Tjiao dengan pujian dan ucapan terima kasih kepada Pemerintah.

Residen selanjutnya adalah Van der Reyden, yang menjabat sampai tahun 1942. Ia tiba di Sibolga pada 7 April 1939. Sehari setelah kedatangannya diadakan

penyambutan di rumah Residen dan dihadiri oleh seluruh Kepala Afdeeling (kecuali Kepala Afdeeling Nias), Demang, Kepala Kota, Kontrolir, Kepala Kuria Sibolga, Pendeta Keristen Protestan, pengusaha Eropa, guru, dokter, Kepala Sekolah, wartawan Sinar Baru, dan wartawan Bintang Batak, yang semuanya berjumlah 50 orang. Acara dimulai pukul 10.00 waktu setempat dengan pidato oleh *Assisten Residen,* Van Driets. Tugas berat yang dihadapi Van der Reyden adalah maslah kelompok penjahat, undang-undang, kedudukan kepala, dan jabatan Raja Padua yang telah lama kosong. Selain itu ia juga menghadapi kondisi perdagangan yang merosot di bandar Sibolga, pada hal sektor perdagangan adalah satu-satunya sumber ekonomi di daerah itu. Ekspor kemenyan dari daerah pedalaman Tapanuli menurun drastis sejak tahun 1935, seperti terlihat pada tabel berikut.

[601] "Bintang Batak", *Ibid.* hal. 1.

Tabel 4: Daftar Ekspor Kemenyan dari Pedalaman Tapanuli 1935-1937.[602]

TAHUN	JUMLAH	HARGA
1935	1.156.793 KO	F. 476.836,-
1936	982.521 KO	F. 384.843,-
1937	843.391 KO	F. 261.136,-

KO = koyan

1 koyan = 30 pikul 1 pikul = 61,5 kg

I koyan = 30 x 61,5 kg = 225 kg

Dalam jangka satu tahun (antara 1935-1936) terjadi penurunan ekspor kemenyan sebesar 174.272 koyan dan sampai tahun 1936 penurunan terjadi sebesar 313.402 koyan. Penurunan ekspor yang terdapat pada tabel di atas dapat diperbandingkan dengan volume perdagangan kemenyan yang terdapat di seluruh Hindia Belanda dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 5: Volume Perdagangan Kemenyan di Hindia Belanda Tahun 1935-1937.[603]

TAHUN	JUMLAH	HARGA
1935	2.762.270 KO	F. 1.146.864,-
1936	2.786.153 KO	F. 894.831,-
1937	3.582.104 KO	F. 909.831,-

Produk kemenyan tersebut hanya diekspor melalui beberapa bandar di Pulau Sumatera, seperti Sibolga, Belawan, dan Palembang. Volume ekspor barang komoditi itu pada tahun 1937 berjumlah 2.136.000 ko, seperti yang terlihat pada tabel berikut.

[602] "Bintang Batak", *Koran,* 28 April 1939, No. 16. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1939, hal. 2.
[603] "Bintang Batak", *Ibid.,* hal. 2.

Tabel 6: Ekspor Kemenyan Tiga Bandar di Sumatera Tahun 1937.[604]

BANDAR	JUMLAH	HARGA
SIBOLGA	944.000 KO	F. 261.000,-
BELAWAN	762.000 KO	F. 227.000,-
PALEMBANG	430.000 KO	F. 78.000,-

Selanjutnya dapat juga diperbandingkan dengan ekspor kemenyan pada tahun 1938 di ketiga bandar itu.

Tabel 7: Volume Ekspor Kemenyan Tiga Bandar di Sumatera Tahun 1938.[605]

BANDAR	JUMLAH	HARGA
SIBOLGA	1.154.000 KO	F. 351.000,-
BELAWAN	795.000 KO	F. 228.000,-
PALEMBANG	229.000 KO	F. 52.000,-

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 1937 volume ekspor kemenyan di bandar Sibolga naik dari 944.000 ko (1936) menjadi 1.154.000 ko (1937). Volume ekspor bandar Belawan sebesar 762.000 ko (1936) juga mengalami kenaikan menjadi 795.000 ko (1937). Akan tetapi volume ekspor bandar Palembang terjadi penurunan pada tahun 1937 menjadi 229.000 ko, sebelumnya sebesar 430.000 ko (1936). Walaupun volume ekspor kemenyan semakin bertambah pada tahun 1937, namun harganya cenderung merosot. Bahkan kemerosotan itu telah kelihatan sejak tahun 1929.

[604] "Catatan Pandu Laut No. 8 Tahun 1938" dan "Bintang Batak", *Op. Cit.*, hal. 2.
[605] "Bintang Batak", *Op. Cit.*

Pada tabel di bawah ini dapat dilihat kemerosotan harga kemenyan sejak tahun 1929 sampai tahun 1939.

Tabel 8: Daftar Harga Kemenyan per pikul Selama 1929-1939.[606]

Tahun	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Harga/pikul	F.155,-	F.150,-	F.127,-	F.71,-	F.54,-	F.45,-	F.43,-	F.51,-	F.49,-	F.50,-	F.42,-

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sejak tahun 1929 harga kemenyan merosot tajam, mulai dari F. 155,- per pikul turn menjadi F.42,- per pikul pada tahun 1939. Ada kabar bahwa turunnya harga itu disebabkan oleh campuran bahan kemenyan

dengan kulit. Harga kemenyan campuran yang pada mulanya sekitar F. 10,- per pikul, memasuki tahun 1939 menjadi sangat rendah. Penyebab rendahnya harga kemenyan adalah terlalu banyaknya produksi dan terjadi pemalsuan. Kemenyan dicampur dengan damar dan semanto sebesar 40-50 %. Kedua bahan campuran ini sama bentuknya dengan kemenyan, bahkan dilihat dari bentuknya lebih bagus dari pada kemenyan asli.

Untuk menanggulangi kemerosotan harga kemenyan dan barang komoditi lainnya di Sibolga, maka pada tahun 1939 para pedagang mengadakan pertemuan untuk mencari jalan keluar tentang kemunduran perdagangan. Pertemuan itu dihadiri oleh M.H.M. Manulang, Raja Paulus Lumban Tobing, K. Sutan Pinayungan, H. Galung, Sintua, Thiopilius Lumban tobing, Martin Lumban Tobing (wakil dari petani), Toke Pinehas Hutagalung, Toke Cornelius Hutapea, Mangaraja Herman Sibarani, para pegawai perkebunan, dan lain-lain. Pertemuan itu juga dihadiri oleh pedagang kemeyan dari Tarutung. Menurut H. Galung, bekas Demang Sibolga, harga kemenyan mulai naik sejak tahun 1918, yang mencapai F. 250,- per pikul. Akan tetapi memasuki tahun 1939 hanya berharga F. 42,- per pikul dengan prosentase kemerosotan sampai 80 %. Persatuan pedagang kemenyan Tarutung meminta supaya mutu mereka diperiksa oleh pihak yang berwajib. Mereka mengakui bahwa pada tahun 1924 pernah mencampur kemenyan dengan bahan lain, tetapi

[606] "Catatan Pandu Laut …", *Op. Cit.* "Bintang Batak", *Op. Cit.*

tidak lebih dari 10 %, dan itu pun bahan campuran yang cepat kering.[607]

Pada umumnya toko pembeli kapur barus di Sibolga adalah para pedagang Cina (Tionghoa). Mereka selalu mempunyi persediaan kapur barus di gudangnya, tetapi pada tahun 1940 gudang mereka dalam kondisi kosong. Jika ada permintaan terhadap kapur barus, barulah mereka mencari ke daerah pedalaman. Sebelum permintaan datang, mereka tidak berani menumpuknya di gudang karena kuatir tidak laku di pasaran. Pada hal mereka sangat tergantung pada hasil penjualan kapur barusnya. Israel Manalu, Kepala Negeri di Tapanuli mengharapkan semoga kapur barus mendapatkan harga yang baik karena memelihara kapur barus sangat susah. Pertemuan mereka di Sibolga tidak membuahkan hasil, sebab harga kapur barus tetap saja rendah.[608]

Marah Halim Lumban Tobing, seorang pegawai pertanian pemerintah Hindia Belanda langsung turun ke lapangan untuk menyaksikan kesulitan dalam memelihara kemenyan. Dari hasil pemeriksaannya, ia mengusulkan kepada Pemerintah agar menaikan harga kemenya atau kapur barus. Pada tahun 1935 pedagang Tarutung telah melaporkan tentang rendahnya harga kemenyan, tetapi tidak mendapat tanggapan dari Pemerintah. Hal ini juga berpengaruh pada hasil pajak yang dapat dipungut oleh Pemerintah. Kepala Negeri yang bertugas untuk memungut pajak menyaksikan sendiri bagaimana sulitnya ekonomi petani saat itu. Salah satu jalan bagi Pemerintah adalah memperingan pajak dan menghapuskan tenaga rodi, yang dimulai pada 1 Januari 1942. Kebijaksanaan ini diambil Pemerintah karena telah terdesak dalam Perang Dunia II, dan Jepang telah memasuki Tapanuli.[609]

Kondisi lain yang mempengaruhi dunia perniagaan di bandar Sibolga adalah semakin baiknya jalan darat antara Padangsidempuan dan Medan. Biasanya para pedagang pedalaman yang berdagang ke Sibolga atau ke Medan harus melewati Sibolga, sebab untuk

[607] "Bintang Batak", *Op. Cit.*
[608] "Bintang Batak", *Koran,* 12 Januari 1940, Tahun XIII, No. 2. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1940, hal. 1.
[609] H.A. Hamid Panggabean. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 72-73.

mencapai Medan harus melewati bandar Sibolga. Akan tetapi sejak selesainya jalan tembus dari Padangsidempuan ke Medan, para pedagang tidak lagi melewati bandar Sibolga. Akibatnya adalah bandar Belawan makin cepat menjadi ramai dan berpengaruh di pantai timur, ditambah dengan letaknya yang strategis di jalur perdagangan Selat Malaka.[610]

V.E. Korn berhasil membangun jalan raya antara Sibolga dan Tarutung sepanjang 100 kilometer dengan menggunakan tenaga rodi. Tenaga rodi menjadi salah satu andalan dalam membangun jalan di daerah Tapanuli, termasuk di Pulau Nias.[611] Akan tetapi di Gunungsitoli banyak rakyat yang menderita dalam menjalankan kerja rodi. Mereka yang jatuh sakit tidak mendapat bantuan pengobatan dari dokter atau petugas kesehatan, sebab tenaga kesehatan tidak ada ketika itu. Satu-satunya tempat berobat hanyalah Rumah Sakit Zending *"H.P.B."* Gunungsitoli, sedangkan Pulau Nias cukup luas di luar kota itu. Rakyat tidak betah tinggal di kampung mereka sendiri dan ingin pindah ke daerah lain. Kekecewaan rakyat kepada Pemerintah di Pulau Nias semakin meningkat pada tahun 1939. Ada yang yang berakhir dengan bunuh diri dengan cara menikam diri, menikam isteri, dan gantung diri.[612]

Setelah pemerintah Hindia Belanda menempatkan beberapa orang Residen di Sibolga, maka pengawasan ekonomi semakin ketat oleh Pemerintah. Sarana transportasi antara Sibolga dan daerah pedalaman diambil alih oleh Pemerintah dengan menggunakan kenderaan roda empat. Biasanya alat angkutan yang beroperasi adalah kuda beban dan dipikul oleh manusia. Pemerintah menguasai

[610] Selat Malaka adalah perairan yang ramai dalalui oleh kapal dagang. Bandar Belawan menjadi strategis karena berada kawasan itu, sehingga menjadi rebutan antara Aceh dan Johor, seperti dalam usaha mereka untuk merebut Deli. Kemudian pemerintah hindia Belanda berhasil mendudukinya melalui perjanjian Siak pada tahun 1858. Lihat John Anderson. *Op. Cit.* P. 11. G.F.D.B.K. "Riouw en Onderhoorigheden", *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie,* Vol. III. Leiden: E.J. Brill, 1919, p. 143.

[611] Ketika itu Pulau Nias masih terisolasi dari dunia luar. Pulau ini terkenal sebagai *pulauBudak* dan tempat orang berkulit hitam yang *memakan* sesama manusia dan mengumpulkan kepalanya. Lihat Merveilles. *Memorial Jean Sauvaget. Jilid I.* Inst. Francais de Damas, 1954, p. 207 dan 269. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya Jaringan Asia. Jilid 2.* Jakarta: 1996, hal. 22-23.

[612] "Bintang Batak", *Loc. Cit.* 13 Januari 1939, hal. 1.

daerah pedalaman sebagai sumber produksi komoditi dan menggantikan peran pedagang pantai sebagai agen tunggal dalam pembelian. Semua hasil bumi dibelinya dengan harga murah dan tidak jarang terjadi pengambilan secara paksa dengan alasan untuk berbagai pajak yang diterapkan. Hasil perkebunan, pemeliharaan jalan ke perkebunan, pengangkutan, dan tenaga pengangkut ke gudang penumpukan dijaga ketat oleh Pemerintah.[613]

Pemerintah Hindia Belanda menguasai sektor ekonomi Tapanuli secara sepihak. Pemerintah memetik keuntungan dari proses perdagangan dan pertanian secara monopoli. Barang komoditi dikumpulkan dan dibeli oleh Pemerintah dengan harga murah, kemudian dijual dengan harga tinggi di pasaran. Intervensi Pemerintah dalam perdagangan itu membuat harga bergerak naik untuk tekstil, garam, dan beras.[614]

Sistem monopoli perdagangan pemerintah Hindia Belanda menimbulkan stagnasi ekonomi bagi penduduk pribumi di Nusantara umumnya dan termasuk Tapanuli. Banyak para pelayar dari bandar lainnya yang tidak aktif dalam perdagangan ke Sibolga. Mereka tidak dapat menjalankan usaha karena tidak diberi kebebasan bergerak oleh Pemerintah, sehingga usaha mereka mengalami kemandekan. Hubungan pedagang pribumi dengan pedagang selain Pemerintah sangat terbatas. Pedagang pantai tidak mendapatkan harga yang tinggi dalam penjualan. Akibat sistem pajak pendapatan dan domonasi perdagangan inilah yaang menimbulkan stagnasi ekonomi di Tapanuli, yang mengakibatkan jalan buntu dalam politik Pemerintah di pantai barat.[615] Selama periode akhir pemerintahan

[613] B.H. Paerels. "Bevolkingskoffiecultuur (Indigenous Coffee Cultivation)", dalam C.J.J. Hall and J. van de Koppel, ed. *De Landbouw in de Indische Archipel, Deel 2B.* The Hague: van hoeve, 1944, p. 90. J.S. Furnivall. *Netherlands Indie: A Study of Plural Economy.* Cambridge: Cambridge University Press, 1944, p. 208.

[614] W. Steinbuch. "Bestuur Controle op de Inlandsch Rijscultuur ter Sumatra`s Westkust", *Tijdschrift voor het Binnenlands Bestuur 51.* 1917, p. 506. B. Schrieke. "The Causes and Effects of Communism on the West of sumatra", in B.J.O. Schrieke, ed. *Indonesia Sociological Studies: Selected Writing of B. Schrieke, Part One, Selected Studies on Indonesia By Dutch Scholars. Vol. 2.* The Hague: Van Hoeve, 1955. Akira Oki. *Op. Cit.* P.Th. Couperus. *Op. Cit.*, p. 304.

[615] Kenneth R. Young. "Sistem Tanam Paksa di Sumatera Barat: Stagnasi Ekonomi dan Jalan Buntu Dalam Politik", dalam Anne Booth, William O`Malley, Anna Weidemann, ed. *Loc. Cit.* Hal. 138.

Hindia Belanda, ekonomi bandar Sibolga berada pada kondisi turun naik. Pada tahun 1940 para pedagang tidak lagi menjalankan usahanya secara besar-besaran. Kondisi keamanan bandar pun tidak normal (tidak menentu) karena semakin lemahnya pemerintahan Hindia Belanda di seluruh Nusantara.

Akibat kemerosotan perdagangan di bandar Sibolga para pedagang semakin berkurang datang ke sana. Kemunduran peranan pasar dan aktivitas ekonomi itu disebabkan oleh perpindahan penduduk ke kota lain. Pemerintah melarang kenderaan bermotor beroperasi untuk angkutan barang dan penumpang, karena tidak aman dalam perjalanan. Kaum sabotase mencegat kenderaan yang lewat melalui jalan darat. Mereka secara paksa memungut pajak dari pedagang yang menggunakan jasa transportasi, sehingga menimbulak kerugian bagi pedagang dan jasa angkutan. Akibatnya arus pensuplaian barang komoditi mengalami gangguan untuk masuk ke Sibolga. Sibolga sendiri sangat tergantung pada daerah pedalaman yang menghasilkan barang komoditi itu.

Para produsen yang biasanya menggunakan bandar Sibolga tidak lagi mengandalkan bandar itu sebagai tempat penumpukan barang komoditi. Hal ini disebabkan karena tidak adanya jaminan akan tersedianya kapal untuk mengangkut barang dagangan dan sangat terbatasnya pedagang pantai yang bersedia membeli barang itu. Penduduk pedalaman berusaha mengalihkan pemasaran barang komoditi ke Medan atau Pematangsiantar. Harga barang komoditi di kedua kota itu relatif lebih baik, tetapi jarak tempuhnya lebih panjang dan memakan biaya lebih besar dari pada ke Sibolga.

Jarak antara daerah pedalaman Tapanuli dan Medan atau Pematangsiantar berkisar sekitar 200-600 kilometer, sedangkan dengan sibolga hanya sekitar 0-200 kilometer. Kenyataannya pemilik perkebunan rakyat atau pedagang pengumpul dari Padangsidempuan sebagian ada juga yang mengangkut barang dagangannya ke Padang atau Pekanbaru. Keadaan yang demikian mengakibatkan merosotnya produksi perkebunan dan peternakan di Sibolga, yang sekaligus mendorong penduduk untuk bermigrasi ke pantai timur.

Bandar Sibolga mengekspor barang melalui Belawan dan Teluk Bayur. Walaupun nampaknya bandar Sibolga sangat dipengaruhi oleh

bandar Belawan, namun sebagaian dari lalu lintas barang secara alami mengaliir ke Teluk Bayur. Bandar ini lebih cepat berkembang karena didukung oleh kegiatan industri di pedalamannya, seperti semen dan batubara.[616] Produksi industri ini selain pemakaian lokal juga lebih banyak dipasarkan ke luar daerah, baik untuk tujuan dalam negeri atau pun untuk ekspor. Peningkatan beberapa jenis produksi industri itu menjadi muatan khusus yang dikirim melalui Teluk Bayur. Sarana angkutan yang diperlukan untuk mencapai daerah pemasaran menggunakan kapal laut dan angkutan darat.[617]

Sebagian besar dari lalu lintas barang di pantai barat Sumatera utara masih dikumpulkan di bandar Sibolga. Bandar ini diklasifikasikan sebagai bandar kolektor bagi daerah pedalaman. Sebagian besar barang komoditi bukan diangkut dengan kapal laut menuju Belawan, tetapi dengan truk barang. Kondisi ini membuat bandar

Sibolga semakin tidak populer sebagai bandar impor dan ekspor.[618] Kegiatan yang menonjol di bandar Sibolga adalah sampai tahun 1940

[616] Hasil industri yang kuat di pasaran sangat dibutuhkan sebagai komoditi ekspor, seperti P.T. Semen Padang, industri Tambang Batubara Ombilin (T.B.O), dan industri kecil yang tumbuh di beberapa daerah Sumatera Barat, yang produksinya telah menembus ekspor lebih mempercepat perkembangan Teluk Bayur.

[617] "Sekitar 60 % Distribusi Semen Padang Menggunakan Angkutan Laut", dalam *Maritim Indonesia.* Jakarta: Yayasan Marindo Press, Rabu 1 Juni 1984, hal. 3.

[618] Sejak tahun 1950 bandar Sibolga berfungsi sebagai pelayanan penumpang dan barang antara Sibolga dan pulau-pulau serta kota pantai di sekitarnya, seperti ke Pulau Nias dan pulau-pulau Batu digunakan kapal lokal rakyat yang berkapasitas kurang dari 100 DWT. Selain itu bandar Sibolga juga berfungsi sebagai bandar pengiriman produksi minyak bumi untuk distribusi regional dari dermaga khusus yang dikelola Pertamina. Selain itu Sibolga juga berfungsi sebagai tempat pengiriman kayu gelondongan, kayu gergajian, dan plywood, baik untuk ekspor maupun antar pulau. Usaha peningkatan peranan bandar Sibolga telah dilakukan dengan menambah dan memperbaiki fasilitas pelayaran, termasuk dermaga umum dan khusus untuk Pertamina dan kayu. Kemudian dilengkapi dengan gudang tertutup, lapangan penumpukan, pengoperasian kapal penyeberangan Poncan-Maole, peralatan dok kapal negara, dan pengembangan serta peningkatan bandar baru Aek Habil dan bandar Rakyat Sambas agar dapat disandari kapal dengan dengan bobot yang lebih besar, dan berlabuh di Teluk Tapian Nauli yang indah itu. Keindahan dan strategisnya perairan itu untuk berlabuh bagi kapal dagang sudah terkenal sejak masa lalu.Lihat H.L. Osthoff. *Beschrijving van het Water Langs de Westkust van*

adalah kegiatan perdagangan antar pulau dan ekspor komoditi kayu olahan. Sampai akhir tahun ini aktivitas pedagang pengumpul atau pedagang pantai di bandar Sibolga tidak ramai lagi. Keramaian ini berpindah ke bandar Belawan, Medan. Hal ini juga akibat dari pembukaan beberapa jalan darat di daerah pedalaman. Para pedagang memanfaatkan jalan darat untuk membawa hasil bumi dari daerah pedalaman ke Medan. Barang dagangan lainnya, seperti karet dan udang yang berasal dari bandar Sibolga juga diekspor melalui bandar Belawan, yang diangkut melalui jalan darat ke Medan.[619] Penurunan jumlah pelayaran menuju bandar Sibolga telah terjadi pada tahun 1909 sampai tahun 1918, dimana kapal api pedagang asing jarang masuk ke bandar itu selama abad ke-19 sampai awal abad ke-20. Angka penurunan arus kunjungan kapal ke bandar itu dapat di lihat pada tabel di bawah.

Tabel 9: Daftar Kapal Masuk di Bandar Sibolga, Emmahaven (Padang), dan Belawan (Medan) Pada Tahun 1841-1940 Menurut Jenisnya

TAHUN	JENIS KAPAL	SIBOLGA		EMMAHAVEN		BELAWAN	
		MASUK	MUATAN DALAM M3	MASUK	MUATAN DALAM M3	MASUK	MUATAN DALAM M3
1841	Kapal api Kapal layar			56 14	7802 230		
	Total			70	8032		
1853	Kapal layar Kapal api Eropa Pencalang Kapal api Perahu	3 13 55 6 388	6380 26645 238488	3 55 13	63680 238488 26645		
	Total	465	271513	71	271513		

Sumatra, Tuschen Padang en Tapanoeli; Behoorende Bij de Kaart Opgenomen op Last van het Nederlandsch Oost Inndisch Bestuur, in de Jaen 1834 tot 1838. Batavia: Landsdrukkerij, 1840, p. 46.

[619] T. Arlem. *Laporan Tahun 1983.* Sibolga: Kantor Perdagangan Kotamadya Sibolga, 1984, hal. 1.

1872	Kapal api Inggris	7	612				
	Kapal Aceh	24	81				
	Kapal layar	111	4532				
	Pencalang	168	2314				
	Perahu	137	567				
	Kapal berbendera:						
	Belanda			44	10758		
	Inggris			13	2231		
	Perancis			1	279		
	Swedia			1	215		
	Italia			1	279		
	Amerika			4	1031		
	Total	447	8106	64	14793		
1873	Kapal berbendera:						
	-Belanda	2	748	64	21899		
	-Inggris	6	561	12	4149		
	-Aceh	6	22				
	kapal layar	35	341				
	Pencalang	203	1246				
	Perahu	128					
	Swedia			1	83		
	Italia			1	247		
	Amerika			1	261		
	Total	380	2918	79	26639		
1874	Kapal api	12	7654				
	Kapal layar	89	876				
	Pencalang	236	9873				
	Perahu	95					
	Total	432	18403				
1878	Kapal berbendera:						
	-Belanda	1	99	67	64282	27	10663
	-Inggris	7	2403	10	12520	213	55815
	kapal layar	162	95000				
	Pencalang	149		162	95000		
	Perahu	52					
	Jerman			1	972		
	Italia			1	1382		
	Kapal layar:						
	Belanda					5	33
	Inggris			10	6351	62	2151
	Hindia B.			12	7331		
	Amerika			59	857		
	Asia lainnya			2	1305	1	8
	Cina					10	217
	Total	371	97499	324	190000	318	68887

1879	Kapal Eropa	105	66763				
	Kapal layar	14					
	Pencalang	57		57			
	Kapal api Belanda	20	40754	20	40754		
	Kapal api Inggris	10	12087	11	13373		
	Kapal layar Belanda	7	4497				
	Kapal layar Inggris	10	7283				
	Kapal layar Jerman	3	1802				
	Kap.lay. Norwegia						
	Kapal lay.Denmark	1	350	3	1802		
	Kap.lay.Amerika	2					
	Kapal Hindia Beld.	2	1582	2	1582		
	Perahu	89		1	350		
	Aceh	149					
	Kapal lainnya			11	8632		
	Jakarta			8			
	Kapal api:			12	10405		
	Pulau Penang					173	27074
	Singapura					4	783
	Kalimantan Barat					1	190
	Kapal layar:						
	Pulau Penang					63	2171
	Malaka					225	6830
	Singapura					11	539
	Pelay.pant.Aceh					3	141
	Total	469	135118	125	76898	480	37728
1880	Kapal api			17	9460	26	11720
	Kap.api Belanda			19	37776		
	Kap.api Inggris			8	10644		
	Kap.api Perancis			2	908		
	Kapal layar			5	2715	3	104
	Kap.lay.Belanda			5	3598		
	Kapl.lay.Inggris			1	1452		
	Kap.lay.Jerman			1	564		
	Kapl.lay.Amerika			2	2413		
	Kap.lay.Eng.Indie			1	332		
	Kap.lay.Hindia B			1	99		
	Kap.api Penang					133	20272
	Kap.api Singapura					50	11800
	Kap.lay.Penang					68	2018
	Kap.lay.Malaka					202	66405
	Kap.lay.Singapura					27	1412
	Kap.lay.Thailand					6	220
	Total			62	69961	515	53951

1881	Kapal layar	11	5977	11	5977	300	12491
	Pencalang	42	61654	42			
	Kapal api	67	2341	25	24631	298	
	Perahu	180	156				
	Pelayaran pantai	78	5672				
	Pemerintah	17	345				
	Kapal kena bea			482	61654		
	Kap.api Belanda			23	45165		
	Kap.api Inggris			5	6331		
	Kap.lay.Belanda			5	2913		
	Kap.lay.Inggris			2	1957		
	Kap.lay.Swedia			3	1900		
	Kap.lay.Norwegia			2	1743		
	Kap.lay.Italia			2	1640		
	Kap.lay.Thailand					7	250
	Kap.lay.Penang					354	11135
	Kap.lay.Singapura					19	476
	Kapal api:						
	Penang					138	22941
	Singapura					53	12508
	Total	395	76145	502	153911	1169	59801
1882	Kapal api Spanyol	1	432				
	Kapal api	123	4567				
	Kapal layar	142	349				
	Pencalang	79	456				
	Pemerintah	5	676				
	Total	350	6480				
1883	Kapal api Eropa	52	270428			27	28150
	Kapal layar Eropa	71					
	Kapal layar:			73	270566		
	-Spanyol						
	-Engelsche-Indie						
	-Pulau Penang						
	Pencalang	58					
	Perahu	173					
	Pemerintah	8					
	Kap.api kena bea			52	106572		
	Kap.api Belanda			44	221154		
	Kap.api Inggris			4	10281		
	Kap.api Hindia B.			11	18845		
	Kap.lay.Inggris			3	5220		
	Kap.lay.Jerman			2	2033		
	Kap.lay.Norwegia			2	4282		
	Kap.lay.Italia			2	5322		
	Kap.lay.Amerika			2	2866		
	Kap.lay.P.Kokos			1	405		
	Kap.lay.Penang					421	28538
	Kap.lay.Singapura					40	4518
	Kap.api Penang					144	76206
	Kap.api Singapura					78	44148
	Total	362	270428	196	647566	710	181560

1884	Kapal api Eropa	78	232861				
	Kapal Engel.Indie	1	624				
	Kapal layar	54	899				
	Pelayaran pantai	29	567				
	Pencalang	67	432				
	Perahu	66					
	Pemerintah	3					
	Kapal api lain			12	12364	27	34816
	Kap.api kena bea			78	323861		
	Kap.api Belanda			67	296670		
	Kapal layar:						
	Belanda			1	3549		
	Inggris			4	8986		
	Norwegia			1	1506		
	Amerika			5	13110		
	Eropa lain			2	130		
	Kap.api Penang					152	74447
	Kap.api Singapura					93	55332
	Kap.lay.Penang					377	29590
	Kap.lay.Singapura					30	4217
	Total	295	235383	170	660216	679	198402
1885	Kapal layar	29	1753	5			
	Kapal api Eropa	5					
	Kapal api Jerman	1	665				
	Kap.api Eng.India						
	Kap.lay.Jerman						
	Pencalang	120					
	Perahu	117					
	Pemerintah	9					
	Kap.api Belanda			48	238808		
	Kapl.lay.Inggris			1	3106		
	Kap.api					27	12603
	Kap.api Penang					158	40677
	Kap.api.Singapura					83	27112
	Kap.lay.Penang					441	19659
	Kap.lay.Singapura					36	2833
	Total	281	2418	54	241914	745	102884

1886	Kapal api	67	253101	59	5920981		
	Kapal Eropa	3	2804				
	Pencalang	15	1687				
	Kapal layar	32	142	4	2959		
	Pelayaran pantai	2	1789	4	2959		
	Kaplay.Engel.Indie	3	2804				
	Pelayaran pantai	24	118				
	Perahu	213					
	Pemerintah	3					
	Kapal api:					25	16161
	Belanda			43	214116		
	Inggris			1	3412		
	Hindia B.			33	35573		
	Kapal layar:						
	Inggris			3	5836		
	Jerman			1	877		
	Swedia			1	763		
	Norwegia			3	5191		
	Italia			1	2851		
	Belanda					1	897
	Penang					190	17195
	Malaka					338	30121
	Singapura					23	3421
	Kap.api Penang					150	8294
	Kap.api Singapura					134	100646
	Total	359	262445	153	295518	861	251405
1887	Kapal api Eropa	54	183219				
	Kapal layar	39	1507	5	8188	1	426
	Pencalang	534	236878	534		52	226311
	Hindia Belanda	10					
	Kapal api			53	188419	23	14611
	Kapal motor			35	36		
	Kap.lay.Eropa					426	
	Total	637	421604	629	620407	502	241348
1888	Kapal api	3	2741	13	26645	24	14150
	Kapal Eropa	13					
	Kapal layar	11		3	6380	506	4650
	Kapal Eng.Indie	3	2741				
	Pencalang	179				842	166695
	Perahu	109					
	Kapal kena bea			55	238488		
	Total	318	5482	71	271513	1372	185495

1889	Kapal api Eropa	11	251904				
	Kapal layar	2		2			
	Pencalang	51					
	Perahu	223					
	Pemerintah	9					
	Kapal api			11	251904	27	18040
	Kap.api Belanda			40	220380		
	Kap.api Inggris			2	7457		
	Kapal kena bea			51			
	Kap.lay.Belanda			1	2599		
	Kap.lay.Inggris			5	15906		
	Kap.lay.Jerman			1	1398		
	Kap.lay.Norwegia			2	4164		
	Kap.lay.Italia			2	5969		
	Pelay.pantai Aceh			11	23888		
	Pel.pantai Jawa					3	3299
	Pel.pantai KalTeng					26	16550
	Pel.pantai Riau						
	Kap.lay.Penang					147	275399
	Kap.api Jerman					69	205030
	Kap.api Penang					147	275399
	Kap.api Singapura					151	320635
	Kap.api Hindia B.					34	98924
	Total	296	251904	128	533665	935	983267
1890	Kapal api Eropa	1	3859				
	Kapal api Belanda	41	215897	41	215897		
	Kapal lay.inggris	5	22107				
	Kap.lay.Norwegia	1	1897				
	Kapal lay.Amerika	1	1809				
	Kapal lay.Jawa	1	3859				
	Kap.lay.Singapura	13	27730				
	Kapal layar Eropa	11					
	Kapal layar	2					
	Pencalang	51				464	37624
	Kapal layar	48	241710			151	178584
	Kapal layar dari Aceh	4	18				
	Perahu	95					
	Pemerintah	5					
	Kap.api:					175	167920
	Norwegia			1	1897		
	Amerika			1	1809		
	Singapura			13	27730		
	Kapal layar			1	3859		
	Kapal lay.kena bea			48	241710		
	Kap.lay.Eropa			1	3859		
	Kap.lay.Thailand					2	119
	Kap.motor Singap.					115	129003
	Total	279	518886	106	496761	907	513250

1891	Kapal api Eropa	50	109174				
	Kapal Belanda	34	201223				
	Kapal layar	41					
	Kapal layar Beld.	2	8432	2	8432		
	Kapal lay.Inggris	3	9374	4	14128		
	Kap.lay.Amerika	1	2598				
	Kapal lay.Eropa						
	Kapal lay.Jerman						
	Kap.lay.Denmark						
	Ka.lay.Norwegia						
	Pencalang	35					
	Perahu	48					
	Pemerintah	4					
	Kapal api			50	109174		
	Kapal api Belanda			34	201223		
	Kap. Lay.kena bea			41	410		
	Kalay.Aceh-Bengk			1	4754		
	Kap.lay.Thailand					93	10362
	Kap.lay.Penag					97	7428
	Kap.lay.Singapura					277	23698
	Kap.lay.Cina					7	704
	Kap.api Inggris					116	106602
	Kap.api Jerman					61	105336
	Kap.api Penang					184	116275
	Kap.api Hindia B.					112	161867
	Total	318	330801	132	335555	947	532272
1892	Kapal Hindia B.	38	100742				
	Kapal Eng.Indie						
	Kapal layar			28	771		
	Kapal api	33				704	
	Pencalang	111					
	Perahu	109					
	Pemerintah	7					
	Kapal api Eropa			60	108730	35	37598
	Kapal api:						
	Belanda			32	195820		
	Inggris			2	10355	105	102509
	Eng.Indie			1	4333		
	Kapal layar:						
	Inggris			1	4790		
	Jerman			1	2940	74	110372
	Norwegia			1	2211		
	Italia			2	6880		
	Penang					268	223432
	Total	298	100742	128	336830	1186	473911

1894	Kapal api	27	58844	53	103103	32	46365
	Kapal layar			14	383		
	Engelsch Indie	1	297				
	Hindia Belanda	1	58004				
	Kapal api :						
	Belanda			41	235244		
	Inggris			1	4080	99	91086
	Kapal layar:						
	-Norwegia			3	4903		
	-Italia			3	7790		
	-Amerika			1	2599		
	-Bengkulu			19	422		
	-Denmark			2	29115		
	-Inggris						
	-Pencalang			43	245359		
	-Penang					23	2875
	-Singapura					162	24510
	-Thailand					108	17089
	Kap.api Jerman					63	93213
	Kap.api Penang					218	137850
	Kap.api Hindia B					28	19525
	Kapal luar lain					709	385875
	Total	219	117145	181	613998	1442	818388
1895	Kapal api	1	862	84	179300	672	338769
	Engelsch Indie						
	Kapal layar	69		32	746		
	Pencalang	97		37	227701		
	Perahu	53					
	Pemerintah	3					
	Kapal api Beld.			35	220077		
	Kapal api Ingg.			1	4194	90	84505
	Kap.lay.Ingg.			1	3430		
	Kap.lay.Penang					23	3856
	Kap.lay.Singapura					211	32338
	Kap.lay.Thailand					94	13996
	Kap.lay.Hindia B.					1	214
	Kap.api Jerman					29	56822
	Kap.api Penang					201	124788
	Kap.api Singapura					2	512
	Kap.api Hindia B.					21	738
	Total	223	862	190	635448	1344	677538

1896	Kapal Norwegia	4	7973				
	Kapal layar Aceh	2	42			52	5095
	Kapal api	4	7973	92	208197		
	Kapal layar	56		19	422	1	342
	Pencalang	60		44	241308	705	414612
	Perahu	47					
	Pemerintah	7					
	Kapal Belanda			36	221930		
	Kapal Ingg.			1	4080		
	Kapal Norwegia			3	4903		
	Kapal Italia			3	7796		
	Kapal Amerika			1	2599		
	Total	189	15988	199	691235	758	420049
1897	Kapal Norwegia	1	1993				
	Kapal api	34		84	194490	59	91018
	Kapal layar	85		19	410	190	28825
	Pencalang	23					
	Perahu	46					
	Pemerintah	3					
	Kap.lay.kena bea			69			
	Kap.api:						
	Beld			65	388647		
	Inggris			3	10900	101	80434
	Kapal layar:						
	Inggris			1	3820		
	Norwegia			1	1186		
	Penang					260	45930
	Hindia Belanda					50	9099
	Kap.api Jerman					67	178907
	Kap.api Penang					213	125723
	Kap.api Singapra					27	29082
	Kap.api Hindia B.					3	863
	Total	192	1993	242	599453	970	589881
1901	Kapal api					90	914
	Kapal motor					91	157
	Kapal layar					724	126
	Pencalang					75	23
	Total					980	1220
1903	Kapal api:						
	Belanda			84	560881		
	Inggris			5	151162	84	84716
	Jerman			2	19654	147	196074
	Kapal lainnya			53			
	Kapal Inggris			2	12919		
	Pencalang			72	1009		
	Kap.api Penang					159	89859
	Kap.api Hindia B.					44	24475
	Kap.lay.Penang					193	38041
	Kap.lay.Hindia B.					34	4742
	Kap.lay.Aceh					188	19066
	Total			218	745625	849	456973

1904	Pencalang			62		123	123
	Kapal api			85		1314	1314
	Kapal Beld.			1			
	Kapal layar			50		1246	1246
	Kapal Eropa			234	1450		
	Kapal motor					197	123
	Total			432	1450	2880	773333
1905	Kapal api Eropa			321	1524384		
	Kapal api			321	1524384	1417	606859
	Kapal layar			12	14342	197	30307
	Pencalang			1407	19250	1544	131604
	Total			2061	3082360	3158	768770
1906	Kapal api	31	3451	510	1662405	1263	632890
	Kapal layar	57	678	4	11894	245	39014
	Pencalang	24	392	1331	18640	1406	114023
	Perahu	49	543				
	Pemerintah	4					
	Total	165	5064	1845	1692939	2914	785927
1907	Kapal api	73		459	1711054	1047	681935
	Kapal Eropa	5					
	Pencalang	15		1125	5639	1679	127147
	kapal layar	40		4	17605	441	66965
	kapal tiang tiga						
	kapal layar tiang dua						
	sekunar						
	kapal *kotters*						
	kapal Cina						
	Perahu	42					
	Pemerintah	8					
	Total	183		1588	1734298	7167	876047
1908	Kap.lay.dari Aceh	7	48				
	Kapal api	21	147				
	Kapal layar	7	48	390			
	Pencalang	185		78	10133		
	Pelayaran pantai	17					
	Pemerintah	5					
	Kapal api:						
	Belanda			40	301750		
	Inggris			11	75065	90	87255
	Norwegia			1	6519		
	Hindia B.			1	2885		
	Kapal lainnya			484			
	Pelay.pantai Benk:						
	Perahu			1377	22547		
	Kap.api Jerman					146	158531
	Kap.api Penang					78	57720
	Kap.api Hindia B.					4	7843
	Kap.lay.Singapura					2	120
	Kap.lay.Cina					5	601
	Kap.lay.Thailand					3	747
	Kap.lay.Penang					307	61584

	Total	242	243	2383	418899	635	374401
1909	Kapal api	20	376	503	2049198	778	781496
	Kapal layar	23	191	144	1140	404	61182
	Kapal Eropa	17	104				
	Pencalang	57		1133	18898	1099	81919
	Perahu	49					
	Pemerintah	3					
	Total	169	671	1780	2069236	2281	924597
1910	Kapal api	3	17	511	234786	1003	810147
	Kapal layar	22	1910	3	4833	382	53070
	Pencalang	64	218	1080	16994	1258	102197
	Pemerintah	9					
	Total	98	2145	1594	256613	2643	965414
1911	Kapal api	1	19	556	2563303	672	836270
	Kapal layar	8	43	157	9686	519	39913
	Pencalang	56	891	1075	19887	1838	168538
	Perahu	11	97				
	Pemerintah	5					
	Total	81	1050	1788	2592876	3029	1044721
1912	Kapal api	11	67	601	2805084	696	892446
	Kapal layar	12	16	184	9365	617	57435
	Pencalang	74	392	1239	24645	2021	189508
	Perahu	27	91				
	Pemerintah	3					
	Total	127	566	2024	2839094	3334	1139389
1913	Kapal api			475	3025	773	980704
	Kapal layar			375	14181	606	45524
	Pencalang			1195	26598	2220	213441
	Total			2045	43804	3599	1239669
1914	Kapal api	16		534	3068	757	1043181
	Kapal layar	56		352	19551	480	33186
	Pencalang			1273	32135	1907	1752
	Perahu						
	Pemerintah						
	Total	72		2159	54754	3144	1078119
1915	Kapal Cina	19	349				
	Kapal layar	46		766	17423	511	26853
	Kapal api	13		521	2988	781	1611904
	Pencalang			162	33861	1589	145964
	Total	78	349	1449	54272	2881	1784721
1916	Kapal layar	6	110	949	20378	567	37104
	Kapal Cina	19	332				
	Pencalang	56		4	10984	1699	157157
	Pelayaran pantai	17		8	5802		
	Kapa api Eropa			423	18185	791	1497314
	Kapal motor			407	2622854		
	Kapal api			197	504762		
	Total	98	442	1783 47	2672401	3057	1691575

1917	Kapal layar	18	354	976	21135	16	8514
	Pencalang	56		7	19591	1313	126082
	Kapal api	13		279	1528544	1196	1731322
	Kapal motor			287	15208		
	Total	87	354	1549	1584488	2525	1865918
	Kap.perang,Pem			69	737798		
1918	Kapal swasta Kon						
	Pak Mij	12	370526				
	NI Tankst. Mij	1	1	5	4		
	Kap. lay. Hindia B.	107	1801				
	Pencalang	1	1543				
	Kap.Maskap Beld			6	75589		
	Rott.Lloyd			1	12420		
	Java-Beng Lijn			12	96145		
	Bat.Pet.Mij			1	3152		
	Ingg. A Holt&CO			4	36672		
	Denmark			1	9445		
	Kapal layar			1186	27781		
	Hindia Belanda			7	18679		
	Belanda			48	39888		
	Kapal api					583	291160
	Kapal motor					74	76543
	Kapal layar					412	44321
	Pencalang					78	8394
	Total	121	373871	1271	319775	1147	420418
1919	Kapal api	13	163	258	2345	550	231740
	Kapal motor	55	438	167	341	63	60432
	Kapal layar	69	613	94	673	435	35786
	Kapal Pemerintah	26	23				
	Pencalang			48	89	164	6789
	Total	153	1237	567	3448	1212	334747
1920	Kapal api a.	109	430998	366	2882937	608	1709158
	b.	2	2	38	625	639	26369
	Kapal motor a.	6	12121	7	14124	23	70685
	b.	55	450	794	16021	48	2776
	kapal layar a.	63	1026	106	5632	559	43844
	b.	2	3086	3	4629	42	4158
	Pencalang a.			101	6565	19	7648
	b.					569	72051
	Total	237	447683	1415	2930533	2307	1936689
	Kap.perang, Pem.	35	26494	55	36426	32	42507
1921	Kapal api a.	106	441755	353	2818058	702	2709858
	b.					283	9160
	Kapal motor a.	11	24404	121	1200	40	89475
	b.	27		12	27391	53	3965
	kapal layar a.	5	82	1034	21207	10	8698
	b.			123	5897	789	76172
	Pencalang a					23	2326
	b.			124	6949	22	9824
	Gesleepte					452	57388
	Total	149	466241	1767	2880702	2374	2966866
	Kap.perang, Pem.	21	18358	108	31874	40	35349

1922	Kapal api a.	103	450783	308	2344902	870	3352810
	b.			153	1000	116	4048
	Kapal motor a.	13	30101	16	47934	31	138991
	b.			999	20650	16	990
	Kapal layar a.	74		241	12166	10	4921
	b.			96	5052	817	74879
	Pencalang a.	4	7			41	4145
	b.					200	25508
	Total	194	480958	1813	2431704	2101	3606342
	Kap.perang, Pem.	17	15682	225	33643	22	14733
1923	Kapal api a.	137	558769	342	2387896	954	4026210
	b.			107	435	140	11397
	Kapal motor a.	3	4337	11	37091	45	173870
	b.			114	6325	53	4752
	Kapal layar a.	66	12	1000	24006	2	924
	b.			114	5888	609	52772
	Pencalang a.	8	102			1	424
	b.					1	497
	Perahu					126	14763
	Total	214	563220	1688	2461641	1931	4285609
	Kap.perang, Pem.	12	9444	403	35369	12	20305
1924	Kapal api a.	122	493021	338	2408441	1061	4924634
	b.			161	1320	157	12140
	Kapal motor a.	2	2018	10	53635	91	307864
	b.			70	3650	95	3129
	Kapal layar a.	5	70	996	23790	598	60461
	b.			148	8180	3	1344
	Pencalang					127	15047
	Total	129	495109	1723	2499016	2072	5324619
	Kap.perang, Pem.	11	13620	380	62296	10	10008
1925	Kapal api a.	117	564510	321	2532157	1216	5747760
	b.			144	800	173	12351
	Kapal motor a.	5	5045	22	128557	48	263628
	b.			93	4510	32	3003
	Kapal layar a.	15	303	1012	25463	612	59390
	b.			117	6325	153	17624
	Total	137	569858	1709	2697812	2234	6103756
	Kap.perang, Pem.	16	18710	337	47361	15	20005
1926	Kapal api a.	119	3456	755	2642240	1176	6069584
	b.					135	9886
	Kapal motor a.	43	679			68	764994
	b.					8	788
	Kapal layar a.	23	615			617	45065
	b.					1	39
	Pencalang a.			1011	29516	1	426
	b.					87	11350
	Total	185	4750	1766	2671756	2093	6902132
	Kap.perang,Pem.					23	23289

1927	Kapal api a.	121	598532	298	2381407	1209	6372840
	b.	1	0			153	10681
	Kapal motor a.	2	17456	68	496	103	1187383
	b.	35	1031			3	243
	Kapal layar a.	13	265	31	256044	1	410
	b.			172	8273	611	47661
	Gesleepte a.			1012	28503	7	6419
	b.			43	917	1	322
	Pencalang					98	14805
	Total	172	617284	1625	2677335	2186	7573328
	Kap.perang, Pem.	25	26810	322	77657	23	34759
1928	Kapal api a.	175	758310	397	2995965	1300	7063705
	b.	2	27			158	10559
	Kapal motor a.	2	9369	22	207	148	1762609
	b.	122	4804			11	1233
	Kapal layar a.	29	923	58	564394	1	357
	b.			140	9930	835	61357
	Gesleepte a.			947	27849	1	443
	b.			1	917	110	16106
	Total	330	773438	1565	3599262	2564	8916369
	Kap.perang, Pem.	12	10556	334	39523	16	14033
1929	Kapal api a.	169	853150	423	3151559	1371	7832598
	b.	1	27	4	68	90	2809
	Kapal motor a.	5	5229	100	916439	262	2208880
	b.	141	4826	174	11327	21	2137
	Kapal layar	105	4047	977	30709	5	1582
	Gesleepte a.			2	73	741	55711
	b.					1	322
	Pencalang					20	15639
	Total	421	867279	1680	4110175	2611	1011967
	Kap.perang, Pem.	15	17621	236	46167	26	8
1930	Kapal api	139	15386	405	2993258	1109	6649887
	Kapal motor	8	12123	94	841137	48	1550
	Kapal layar a.	146	4764	220	13669	413	3160604
	b.	102	3983			22	3356
	Gesleepte a.			775	24919	3	968
	b.					776	35234
	Pencalang a					1	440
	b.					63	7657
	Total	395	26256	1474	3873013	2435	9859696
	Kap.perang, Pem.			181	42113	13	
1931	Kapal api a.	141	53864	290	1980935	871	5071817
	b.					30	1245
	Kapal motor	8	22111	77	781343	468	4396108
	Kapal layar a.	70	4764	215	13934	57	13832
	b.	111	3983			853	39893
	Gesleepte			691	23325	33	3966
	Total	330	569502	1273	2799537	2312	9526861
	Kap.perang, Pem.	8		148		18	

1932	Kapal api	139	484687	242	1541912	688	3268307
	Kapal motor	8	15821	69	738598	13	352
	Kapal layar	39	4219	249	19012	555	5144960
	Gesleepte a.	84	2974	673	17914	65	16264
	b.					834	36120
	Pencalang					11	1402
	Total	270	507701	1233	2317436	2166	8467139
	Kap.perang, Pem.	8		32		6	
1933	Kapal api	137	481599	252	1636034	702	3407971
	Kapal motor	8	14579	72	783889	3	76
	Kapal layar a.	36	4065	285	21110	626	5142760
	b.	91	3065			2	5298
	Gesleepte a.			560	13115	840	36176
	b.					2	277
	Total	272	503308	1169	2454148	2194	8592585
	Kap.perang, Pem.	14		36		12	
1934	Kapal api a.	160	466859	282	1604822	734	3296100
	b.					9	437
	Kapal motor a.	10	25377	79	884663	638	5123693
	b.					49	12074
	Kapal layar a.	9	947	375	27091	1111	47633
	b.					1	935
	Gesleepte	125	3802	585	17728	12	1842
	Total	304	496985	1321	2534304	2554	8482714
		12		25		11	
1935	Kapal api a.	161	484334	274	1602526	747	3225779
	b.					5	152
	Kapal motor a.	8	19516	62	663245	657	5152782
	b.					101	25618
	Kapal layar	128	4109	322	22376	1185	44555
	Gesleepte			567	11966	12	1731
	Total	297	507959	1225	2306113	2707	8450617
	Kap.perang, Pem.	14		79		10	
1936	Kapal api a.	162	485063	288	1753079	799	3483155
	b.					19	861
	Kapal motor a.	9	26337	58	609643	606	5115844
	b.					120	30364
	Kapal layar	435	10777	339	21216	1182	44591
	Gesleepte			617	19842	42	7100
	Total	606	522177	1302	2403740	2748	8681915
	Kap.perang, Pem.	19		55		15	
1937	Kapal api a.	162	496192	327	1909037	906	4172786
	b.					12	146
	Kapal motor a.	15	37239	54	472570	766	5130821
	b.					109	27197
	Kapal layar a.	457	11512	330	21388	1373	57837
	b.			712	23097	2	335
	Gesleepte					26	4389
	Total	634	544943	1423	2426092	3194	9393511
	Kap.perang, Pem.	15		74		14	

1938	Kapal api a. b. Kapal motor a. b. Kapal layar a. b. Gesleepte	160 10 382 	482084 27945 10516 	323 57 337 625	2025860 569012 23107 20910	893 10 874 150 1391 1 26	4236563 239 5663322 32331 57855 153 4231
	Total Kap.perang, Pem.	552 15	520545	1342 98	2638889	3345 17	9994694
1939	Kapal motor Kapal Pemerintah Kapal Norwegia Kapal layar Kapal Belanda Gesleepte Kapal api	8 5 1 62 13 	1562 436 379 4569 2567 	58 347 661 331	611069 23380 22133 1995823	739 6 800 445 1263 1 20	4012231 146 5927346 88568 52531 130 2673
	Total Kp.perang,Pem.	89	9513	1397 90	2652405	3274 14	1008362
1940	Kapal motor Kapal api Kapal gandeng a. b. Kapal layar a. b.			661 314 298 1 666	442697 23142 1425621 229 22937	653 631 522 5 6 1482	4359342 131047 2474667 161 936 55592
	Total			1340	1914626	3299	7021745

Sumber diolah dari data:

"Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870". *Overzigt van den Handel en de Scheepvaart in de Nederlandsche Bezittingen in Oost-Indie, Buiten Java en Madoera over de Jaren 1846 tot 1870 Gedrukt te `s Gravenhage bij Gebroeders Giunta D`albani.* Batavia: Landsdrukkerij.

Koloniaal Verslag van 1900, Nederlandsch-Indie II Suriname III Curacao. Geleindende Brief No. 1, 18 September 1900. Zitting 1900-1901-5. Graven`shage.

Koloniaal Verslag van 1907. Nederlandsch-Indie. Bijlage HH. "Overzicht Betreffende de Opbrengst in 1906 van Verschillende Niet-Verpachte Middelen onder Beheer van het Departement van Financien". P.5.

Koloniaal Verslag van 1917. Nederlandsch-Indie. Bijlage NN. "Overzichten over 1916 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Verslag van Bestuur en Staat van Nederlandsch-Indie, Suriname en Curacao 1924. Bijlage AA. "Overzichten over 1923 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen".P.3.

Koloniaal Verslag van 1918. Nederlandsch-Indie. "Overzichten over 1917 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.4.

Koloniaal Verslag van 1919. Nederlandsch-Indie. Bijlage EE. "Overzichten over 1918 Betreffende de Handelsbeweging tusschen Nederlandsch-Indie en Landen en Plaatsen daar buiten Gelegen". P.3.

Kolonial Verslag van 1920, 1921,1922, 1923,1924, 1925, 1926, 1927, 1927,1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939.

Pada tabel dapat dilihat bahwa terjadi turun naik jumlah kapal yang keluar masuk di bandar Sibolga. Penurunan itu dimulai pada tahun 1892 yakni sekitar 80 kapal. Pada tahun 1891 jumlah kapal masuk adalah 548 dengan muatan 35.0407 meter kubik. Tahun berikutnya (1892) jumlah itu turun menjadi 468 kapal, dan 379 kapal pada tahun 1894. Antara tahun 1895 dan 1909 arus kapal keluar-masuk bandar Sibolga kembali agak normal, yakni rata-rata 431 kapal per tahun. Antara tahun 1910 dan 1917 terjadi penurunan dengan angka rata-rata 187,30 kapal pertahun. Angka ini kembali naik memasuki tahun 1920 dan stabil sampai tahun 1939. Penurunan angka pertama (1892) disebabkan oleh dibukanya secara resmi bandar Teluk Bayur di Padang pada tahun itu. Sedangkan faktor yang menyebabkan penurunan angka kedua adalah karena terjadinya resesi ekonomi. Penurunan angka keluar-masuk pada tahun 1939 disebabkan oleh

kondisi seluruh Nusantara, sebagai dampak dari kondisi Perang Dunia Kedua. Sebagai perbandingan antara bandar Sibolga dan bandar lainnya dapat dilihat pada bandar Emmahaven (Padang) berikut ini:

Tabel di atas memperlihatkan bahwa jumlah kapal yang keluar-masuk bandar Emmahaven sebelum tahun 1891 masih belum begitu ramai, hanya rata-rata 240,43 kapal per tahun (1941-1890), tetapi cukup beragam didatangi oleh pedagang asing. Angka keluar-masuk kapal ke bandar itu mulai naik pada tahun 1891 dan 1892 setelah bandar Teluk Bayur dibuka, yakni sebanyak 249 dan 256 kapal. Angka ini naik terus sampai pertengahan abad ke-20. Semakin lengkapnya fasiltas yang dimiliki bandar Teluk Bayur mengakibatkan pelayaran tearah ke sana. Selain itu bandar Labuhan Deli sebagai cikal bakal Berlawan juga telah ramai dan semakin ramai ketika terjadi perkembangan yang dahsyat ekonomi perkebunan di sumatera Timur. Tabel di bawah memperlihatkan jumlah kapal yang keluar-masuk di bandar Labuhan Deli sampai menjadi Berlawan pada tahun 1922.

Tabel 10: Jumlah Keseluruhan Kapal Masuk di Bandar Sibolga, Emmahaven, dan Belawan Tahun 1841-1940

TAHUN	SIBOLGA		EMMAHAVEN		BELAWAN	
	JUMLAH KAPAL	MUATAN DALAM M3	JUMLAH KAPAL	MUATAN DALAM M3	JUMLAH KAPAL	MUATAN DALAM M3
1841	-	-	70	8032	-	-
1853	465	271513	71	271513	-	-
1872	447	8106	64	14793	-	-
1873	380	2918	79	26639	-	-
1874	432	18403	-	-	-	-
1878	371	97499	324	190000	318	68887
1879	469	135118	125	76898	480	37728
1880	-	-	62	69961	515	53951

1881	395	76145	502	153911	1169	59801
1882	350	6480	-	-	-	-
1883	362	270428	196	647566	710	181560
1884	295	235383	170	660216	679	198402
1885	281	2418	54	241914	745	102884
1886	359	262445	153	295518	861	251405
1887	637	421604	629	620407	502	241348
1888	318	5482	71	271513	1372	185495
1889	296	251904	128	533665	935	983267
1890	279	518886	106	496761	907	513250
1891	318	330801	132	335555	947	532272
1892	298	100742	128	336830	1186	473911
1894	219	117145	181	613998		
1895	223	862	190	635448	1344	677538
1896	189	15988	199	691235	758	420049
1897	192	1993	242	599453	970	589881
1901	-	-	-	-	980	1220
1903	-	-	218	745625	849	456973
1904	-	-	432	1450	2880	773333
1905	-	-	2061	3082360	3158	768770
1906	165	5064	1845	1692939	2914	785927
1907	183	-	1588	1734298	7167	876047
1908	242	243	2383	418899	635	374401
1909	169	671	1780	2069236	2281	924597
1910	98	2145	1594	256613	2643	965414
1911	81	1050	1788	2592876	3029	1044721
1912	127	566	2024	2839094	3334	1139389
1913	-	-	2045	43804	3599	1239669
1914	72	-	2159	54754	3144	1078119
1915	78	349	1449	54272	2881	1784721
1916	98	442	1830	2672401	3057	1691575

1917	87	354	1618	2322286	2525	1865918
1918	121	373871	1271	319775	1147	420418
1919	153	1237	567	3448	1212	334747
1920	272	474177	1470	2966959	2339	1979196
1921	170	484599	1875	2912576	2414	3002215
1922	211	496640	2038	2465347	2123	3621075
1923	226	572664	2091	2497010	1943	4305914
1924	140	508729	2103	2561312	2082	5334627
1925	153	588568	2046	2745173	2249	6123761
1926	185	4750	1766	2671756	2116	6925421
1927	197	644094	1947	2754992	2209	1608087
1928	342	783994	1899	3638785	2580	8930402
1929	436	884900	1916	4156342	2637	1011975
1930	395	26256	1655	3915126	2448	9859696
1931	338	569502	1421	2799537	2330	9526861
1932	278	507701	1265	2317436	2172	8467139
1933	286	503308	1205	2454148	2206	8592585
1934	316	496985	1346	2534304	2565	8482714
1935	311	507959	1304	2306113	2717	8450617
1936	625	522177	1357	2403740	2763	8681915
1937	649	544943	1497	2426092	3208	9393511
1938	567	520545	1440	2638889	3362	9994694
1939	89	9513	1487	2652405	3288	1008362
1940	-	-	1340	1914626	3299	7021745

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa antara tahun 1878 dan 1897 bandar Labuhan Deli (Belawan) telah amat ramai, yakni rata-rata 1029,22 per tahun. Kenaikan angka itu berlanjut sampai pertengahan abad ke-20. Dari tabel 9, 10, dan 11 dapat dilihat bahwa ada dua bandar yang ramai yang berhubungan langsung dengan bandar Sibolga, yakni Teluk Bayur dan Belawan. Kedua bandar itu semakin ramai dan fasilitas bandarnya semakin lengkap sehingga

semakin berkembang pula. Akan tetapi berbeda halnya dengan bandar Sibolga, yang tidak memiliki fasilitas istimewa selain fasilitas alam, sehingga banyak pelayarannya dialihkan ke bandar yang lain. Kapal yang masuk ini terdiri dari kapal api, kapal motor, kapal layar, dan Pencalang, kapal perang, dan kapal pemerintah Hindia Belanda. Kondisi selanjutnya tidak terjadi perubahan yang berarti sampai tahun 1939 dan berakhirnya jabatan Van der Reyden sebagai Residen di Tapanuli.[620]

B.2. Pendidikan Penduduk

Walaupun banyak kesengsaraan yang diderita penduduk Tapanuli dalam pemerinthan Hindia belanda, namun nilai positifnya tidak dapat dikesampingkan. Penderitaan yang sulit dilupakan mereka adalah pemungutan pajak, tenaga rodi, monopoli perdagangan, diskriminasi antara penduduk asli dan pendatang asing, serta ketidakadilan lainnya. Nilai positif dari kedatangan orang Eropa ke Tapanuli adalah berkembangnya pendidikan, baik yang bersifat keagamaan maupun sekolah umum. Pendirian beberapa sekolah di Tapanuli ikut memajukan pandangan penduduk, sehingga muncul kaum terpelajar yang bergerak untuk menuntut pembebasan dari

pemerintahan Hindia Belanda. Perkembangan pendidikan ini dimulai sejak datangnya pemerintah hindia Belanda di daerah itu. Sejak tahun 1863 telah berdiri Sekolah Zending pertama di Sipirok. Kemudian selama 1867-1884 berkembang pula pendidikan yang digerakan oleh L.I. Nommensen, dan diikuti dengan berdirinya Kweek School Tano Bato di Mandailing dan Padangsidempuan pada tahun 1879. Pendidikan umum di Sibolga dimulai dengan didirikannya E.L.S. (Europeesche Lager School) pada tahun 1910. Pada tahun 1915 berdiri pula Sekolah 6 Tahun di Tarutung,[621] di Porsea (1918), Siborong-borong (1918), dan Sidikalang (1919).[622] Sekolah yang

[620] Pulau Sumatera secara keseluruhan dapat dikuasai Jepang pada 28 Maret 1942, setelah Jepang menduduki Kutacane di Aceh. Lihat Christian D. Ponto. *Op. Cit.* Hal. 184.
[621] "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean …, 29 Januari 1921, No.12. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 2.
[622] "Hindia Sepakat …. *Ibid.*

bersifat keagamaan bermunculan pula di Sibolga, seperti Islamiyah School (1920), Ambacht School (1922), Meisjes School (1924), Holland Indische Vereniging School (AMS 1925), Islamiyah School II (1926),[623] Zending School Sekolah Rakyat HKBP (1927), Katholieke HIS dan Sachel & Vervolg School (1929), Sekolah Frobel dan Sekolah Rakyat (1930),[624] Sekolah Rakyat HIS Katholik atau Christelijke H.I.S (Holland Indische School) dan H.I.S. (Holland Indische School) Chinese (1932),[625] serta Madrasah Kotabaringin (1940).[626]

Penduduk Tapanuli sangat antusias untuk memasuki sekolah, sehingga banyak diantara mereka menjadi kaum terpelajar. Pada tahun 1930 ada sekitar 189 orang Eropa yang tinggal di Sibolga, yang terdiri dari 112 orang laki-laki dan 77 orang perempuan. Sebanyak 91 orang dinataranya bisa membaca dan menulis dalam bahasa Melayu. Penduduk perempuan keturunan Eropa hanya 41 orang yang bisa membaca dan menulis dalam bahasa Belanda, dan lainnya sebanyak 55 orang bisa menulis dan membaca bahasa Melayu. Sampai tahun 1939 kondisi pendidikan di Sibolga masih belum memadai, oleh sebab itu banyak pemuda bersekolah ke luar daerah dengan biaya yang cukup besar. Sekolah yang ada di Sibolga ketika itu hanya H.I.S, E.L.S, Ch. Hs. Dr. Nommensen School Vr., dan dua buah R.K. Taman Siswa. Banyak dari tamatan E.L.S yang melanjutkan studi ke Jakarta, Bandung, dan kota lainnya yang memiliki MULO swasta.[627] Tingkat pendidikan penduduk banyak mempengaruhi perkembangan negeri. Pada masa ini muncul organisasi kepemudaan yang bersifat moderen sehingga menimbulkan protes terhadap pemerintah Hindia Belanda.[628]

---

[623] Islamiyah School didirikan oleh Abdul Manan dan Muhammad Kasim Al Mahmudi, yang berasal dari Minangkabau. Pada mulanya sistem pendidikan di sini adalah berupa pengajian, kemudian ditingkatkan menjadi Sekolah Ibtidaiyah program tujuh tahun. H.A. Hamid Panggabean, dkk., ed. *Op. Cit.* Hal. 230.

[624] Sekolah ini hanya untuk orang Cina dengan pengantar Bahasa Belanda.

[625] Kedua sekolah ini diakui setaraf dengan sekolah Pemerintah pada tahun 1935. Muridnya umumnya keturunan Cina.

[626] Madrasah Kotabaringin didirikan oleh Muhammad Kasim Al Mahmudi. Sekolah ini bersifat moderen dengan penerapan Sistem Kelas dan sekaligus meninggalkan sistem *Halaqah.*

[627] H.A. Hamid Panggabean, dkk., ed. *Op. Cit.* Hal. 215.

[628] Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi,* Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 177.

Pada tabel 10 dapat dilihat bahwa terjadi turun naik jumlah kapal yang keluar masuk di bandar Sibolga. Pada tahun 1853 tercatat kapal masuk di bandar Sibolga sebanyak 465 kapal dengan berbagai jenis (*Koloniaal Verslag van 1853*). Sedangkan bandar Emmahaven di Padang ketika itu hanya didatangi sebanyak 71 kapal, dan data-data di Labuahan Deli (Belawan) sendiri tidak ditemukan pada tahun itu. Baru pada tahun 1878 tercatat kapal masuk di Labuhan Deli sebanyak 318 kapal. Penurunan jumlah kunjungan kapal di bandar Sibolga mulai terjadi pada tahun 1892 yakni sekitar 20 kapal.

Pada tahun 1891 jumlah kapal yang masuk di bandar Sibolga adalah 318 buah dengan muatan 330 801 meter kubik. Tahun berikutnya (1892) jumlah itu turun menjadi 298 kapal, dan 219 kapal pada tahun 1894. Antara tahun 1895 dan 1909 arus kapal keluar-masuk bandar Sibolga kembali agak normal, melebihi dari tahun sebelumnya, yakni rata-rata 194, 71 kapal per tahun. Antara tahun 1910 dan 1917 terjadi penurunan kembali dengan angka rata-rata 91,28 kapal pertahun. Angka ini kembali naik memasuki tahun 1918 dan stabil sampai tahun 1938. Penurunan angka pertama (1892) disebabkan oleh dibukanya secara resmi bandar Teluk Bayur di Padang pada tahun itu. Sedangkan faktor yang menyebabkan penurunan angka kedua adalah karena terjadinya stagnasi ekonomi pada tahun 1930-an. Penurunan angka keluar-masuk secara drastis terjadi pada tahun 1939 yakni hanya 89 kapal yang mengunjungi Sibolga pada tahun itu. Hal ini disebabkan oleh kondisi di seluruh Nusantara, akibat pecahnya Perang Dunia Kedua. (*Koloniaal Verslag van 1939*).

Sebagai perbandingan antara bandar Sibolga dan bandar lainnya dapat dilihat pada bandar Emmahaven (Padang) pada tahun yang sama. Sampai tahun 1873 kapal yang memasuki badar Emmahaven di Padang baru mencapai puluhan jumlahnya. Antara tahun 1841 dan 1873 rata-rata kapal yang merapat di bandar itu berjumlah 71 kapal per tahun. Akan tetapi sejak tahun 1878 jumlah kunjungan kapal ke bandar itu mengalami perkembangan yang dahsyat, yakni 324 kapal. Angka grafiknya terus naik dan berada pada garis yang stabil sampai tahun 1904. Sejak tahun 1892 kenaikan angka itu telah mulai kelihatan, sebab secara resmi bandar Emmahaven telah dibuka menjadi nama baru Teluk Bayur dengan berbagai fasilitasnya.

(*Koloniaal Verslag van 1892).* Tabel keluar masuk kapal di Emmahaven memperlihatkan bahwa jumlah kapal yang keluar-masuk bandar Emmahaven sebelum tahun 1891 masih belum begitu ramai, tetapi cukup beragam didatangi oleh pedagang asing. Angka ini naik terus sejak tahun 1905 sampai pertengahan abad ke-20. Jumlah kapal yang masuk pada tahun 1905 di bandar Emmahaven telah mencapai 2061 buah.(*Koloniaal Verslag van 1905*). Grafiknya naik terus dan relatif stabil sampai tahun 1925 (2046 kapal). Pada tahun 1926 angka grafik ini turun, tetapi membuat garis yang relatif datar sampai tahun 1939 (1340 kapal). Kenaikan angka ini disebabkan oleh peralihan sebagian kapal dari bandar Sibolga.

Disamping bandar Sibolga dan Emmahaven di Padang, di pantai Sumatera Timur, juga bandar Labuhan Deli telah ramai, sebagai cikal bakal Belawan. Bandar itu semakin ramai ketika terjadi perkembangan yang dahsyat dalam ekonomi perkebunan di Sumatera Timur. Tabel keluar masuk kapal di bandar Labuhan Deli sampai menjadi Belawan memperlihatkan bahwa jumlah kapal yang keluar-masuk di bandar itu pada tahun 1878 telah mencapai 318 kapal, angka itu lebih kecil sedikit dari pada bandar Sibolga (371 kapal) dan Emmahaven (324 kapal) pada tahun yang sama. Akan tetapi tiga tahun kemudian (1881), arus kunjungan kapal ke Labuhan Deli mengalami kenaikan yang cukup pesat, yaitu 1169 kapal (bandingkan dengan bandar Sibolga, 395 kapal) dan Emmahaven (502 kapal) pada tahun yang sama. Mulai tahun 1888 angka kunjungan kapal ke bandar Labuhan Deli terus naik dan berlanjut sampai awal abad ke-20. Bahkan memasuki masa Perang Dunia Kedua pun angka ini tidak mengalami kemerosotan. Pada tahun 1940 tercatat sebanyak 3299 kapal yang memasuki bandar Labuhan Deli (Belawan).(*Statistiek van den Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1939*. Batavia: Landsdrukkerij, 1940)

BAB VII

KESIMPULAN

Sebelum abad ke-19 pantai barat Sumatera berada dalam kekuasaan Aceh. Kekuatan Aceh sangat dirasakan di setiap bandar dengan menempatkan Wakil Raja Aceh yang bergelar *Panglima Aceh.* Kehadiran kekuatan Aceh di kawasan pesisir barat ditanggapi oleh penduduk setempat dengan pro dan kontra. Bagi yang pro, mereka mendukung keberadaan Panglima Aceh di setiap bandar, sebab sebagian dari orang Aceh telah menjadi penduduk setempat dan berketurunan. Namun kadang-kadang para Panglima sering berbuat semena-mena terhadap penduduk dengan memonopoli perdagangan lada dan bahan komoditi lainnya. Para Wakil Aceh melarang penduduk berdagang dengan pedagang lain selain orang Aceh. Jika ada yang tidak mentaati peraturan itu, orang Aceh tidak segan-segan memukul atau menganiaya orang yang berani berdagang dengan pedagang lain. Faktor inilah yang menyebabkan penduduk berusaha menolak para Wakil Aceh yang ganas itu dan berusaha mencari hubungan dengan pedagang Eropa. Para Wakil Aceh juga menjadi penghalang masuknya pedagang Eropa ke pantai barat Sumatera, seperti Inggris dan Belanda. Pada abad ke-18 beberapa bandar di pesisir barat telah menolak para penguasa Aceh. Kebetulan ketika itu posisi Aceh memang telah lemah setelah tidak adanya kekuatan Raja Aceh yang melanjutkan jejak Sultan Iskandar Muda yang terkenal. Kondisi yang demikian menguntungkan bagi para pedagang Eropa, sebab mereka berpeluang untuk menduduki bandar utama di pantai barat, mulai dari Painan sampai ke Sibolga atau Singkel.

Orang yang terlibat dalam perdagangan pantai barat umumnya terdiri dari pedagang perantara atau pedagang pantai, petani pedalaman, penguasa negeri, pedagang Inggris, dan pemerintah Hindia Belanda. Perdagangan antar bandar di sepanjang pantai barat Sumatera menggunakan pencalang, perahu layar, dan kapal api. Nakhoda kapal sekaligus menjadi pedagang sudah biasa ketika itu. Pedagang pantai bersikap lebih terbuka dan berani dari pada

penduduk pedalaman untuk menghadapi tantangan lautan yang penuh risiko. Jiwa *entrepreuner* pedagang pantai itulah yang menjadi salah satu keunikan kegiatan niaga di kawasan pantai barat Sumatera.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, perdagangan di bandar Sibolga khususnya dan pantai barat umumnya didominasi oleh orang Belanda. Kegiatan perdagangan, lalu lintas pelayaran, dan keluar masuknya barang komoditi membentuk Sibolga menjadi bandar yang bertipe bandar *feeder point,* yakni sebagai bandar pengumpul barang komoditi dan barang dagangan lainnya. Fungsi Sibolga sebagai bandar *feeder point* dan bandar dagang lebih menonjol dari pada pusat administrasi Keresidenan Tapanuli, sebab perdagangan adalah faktor utama bagi tumbuhnya bandar dan terbentuknya pemukiman berbagai kelompok etnis di Sibolga.

Raja-raja Sibolga khususnya dan Tapian Nauli umumnya mempunyai sikap hati-hati dalam menerima kedatangan pengaruh lain. Kondisi ekonomi memaksa mereka terlibat dalam perdagangan. Mereka menjadi perantara antara pedagang lokal dan asing. Penguasa tradisional itu pada mulanya lebih memelihara hubungan baik dengan sesama pedagang lokal, seperti Aceh. Selain itu mereka merasa lebih terbuka menerima pedagang Inggris, sebab Inggris memiliki keunggulan dalam bidang ekonomi, perkembangan industrinya, jumlah armada dagang, dan menguasai sejumlah komoditi yang terpenting di bandar tertentu. Akan tetapi akhirnya raja negeri atau pedagang pantai berusaha untuk menyaingi pedagang Inggris dan Belanda yang ingin menguasai perdagangan di pantai barat Sumatera, karena baik Inggris maupun Belanda sama saja, keduanya berambisi untuk mengeruk keuntungan yang sebesar-besarnya.

Ada dua corak dinamika penduduk pantai barat Pulau Sumatera dalam abad ke-19. Pertama; pedagang lokal berhadapan dengan pedagang Aceh. Kedua; gabungan antara pedagang lokal dan Aceh menghadapi pedagang asing. Pertikaian antara pedagang lokal dan Aceh berakhir dengan sendirinya karena hadirnya para pedagang Eropa di pantai barat, sehingga mereka bersatu untuk menghadapi pedagang asing. Monopoli pemerintah Hindia Belanda dalam perdagangan di Sibolga merupakan hasil kemenangannya di bidang

politik. Hal ini ternyata merugikan para saudagar yang berdagang di pantai barat Tapanuli dan pantai barat lainnya. Para pedagang pribumi tidak bebas memilih relasi pedagang asing lainnya kecuali pedagang Belanda. Pemerintah selalu memonopoli barang dagangan yang dijual penduduk, seperti garam dan tekstil. Penduduk pesisir melihat bahwa gelagat orang Belanda di pesisir sama dengan ambisi Aceh ketika masih kuat. Itulah sebabnya penduduk di setiap bandar berbalik arah, bersatu dengan orang Aceh untuk menolak kehadiran orang Belanda, baik ketika pemerintahan V.O.C. maupun Pemerintah Hindia Belanda, seperti yang digerakkan oleh kelompok Si Songe bersama Sidi Mara, Mat Tawi, Teuku Raja Uda, dan lain-lain di Sibolga pada tahun 1839-1840.

Bandar Sibolga mempunyai nuansa historis dan budaya yang khas, yakni berlatang belakang multi etnis yang menyatu dalam kegiatan niaga. Budaya dan kebiasaan setiap kelompok etnis membentuk budaya baru yang dinamakan *Budaya Pesisir,* yang sama sekali berbeda dari adat dan kebiasaan daerah asal mereka. Pada masa kejayaannya, Sibolga bukanlah merupakan kota penguasa atau kesultanan tersendiri, sebab masing-masing negeri yang disebut *Huta (Kuria)* memiliki otonomi penuh. Pada masa kesulltanan Barus pun mereka hanya cukup mengakui kekuasaan Raja Barus dan memberi upeti sebagai tanda tunduk kepadanya. Sebelum abad ke-19 bandar Sibolga telah lama didatangi oleh para pedagang asing. Faktor yang menyebabkan pedagang Eropa dan lokal tertarik untuk berdagang di sibolga tidak lain karena tersedianya barang komoditi dalam jumlah besar yang berasal dari daerah pedalaman dan sekitarnya. Secara alami, letak bandar Sibolga yang aman di teluk Tapian Nauli dengan kondisi perairan yang tenang memungkinkan kapal berlabuh untuk saling menukar barang dagangan, sehingga bandar itu menjadi bandar dagang yang bertaraf lokal dan *internasional.* Pada pertengahan abad ke-19 barulah bandar Sibolga berfungsi sebagai pusat pemerintahan Keresidenan Tapanuli.

Pada akhir abad ke-19 bandar Sibolga terkenal sebagai gudang barang komoditi di Pulau Sumatera. Bandar yang menjadi pintu gerbang bagi daerah pedalaman itu, mengumpulkan berbagai jenis barang komoditi yang sangat laku di pasaran dunia. Daerah pedalaman menghasilkan gambir, kapur barus, kemenyan, kopi,

karet, pinang, kapas, padi, dan sebagainya, sedangkan kawasan pantai menghasilkan ikan laut, kelapa, dan barang komoditi lainnya yang berasal dari bandar tetangga, yang dibawa oleh pedagang pantai.

Rantai pelayaran antara bandar Sibolga dan bandar lainnya di pantai barat Pulau Sumatera merupakan suatu pelayaran estafet, sebab di bandar Sibolga telah menunggu kapal yang akan menampung setiap muatan kapal yang datang dan kemudian diteruskan ke bandar berikutnya. Jalur pelayaran yang berfungsi sebagai tempat persinggahan kapal atau pencalang adalah rute utara dan rute selatan. Sepanjang musim di pantai barat ramai dengan pelayaran niaga, baik yang berasal dari kawasan itu sendiri maupun dari negeri lain.

Selama abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 ada empat kekuatan yang bersaing sengit untuk memperoleh monopoli dalam bidang perdagangan rempah-rempah dan komoditi di pantai barat Sumatera umumnya dan Teluk Tapian Nauli khususnya, seperti Aceh, Belanda, Inggris, dan Amerika. Dalam lintasan sejarah keempat kekuatan itu hanya pedagang Amerika yang tidak mempunyai ambisi teritorial, sebab pedagang Amerika hanya mementingkan keuntungan belaka, ingin mendapat laba yang sebesar-besarnya, jika perlu dengan cara menipu tanpa menghiraukan kerugian pedagang lokal.

Kehadiran pemerintah Hindia Belanda di Sibolga pada umumnya tidak mempengaruhi corak maupun sistem pemerintahan tradisional "Raja-Raja Negeri", hanya kemudian beberapa *Kepala Kuria* diangkat oleh Pemerintah. Akan tetapi sistem pemerintahan negeri masih bersifat tradisional, hanya pada struktur kekuasaan yang hirarkhis vertikal disisipi dengan jabatan kolonial yang berfungsi sebagai pengatur dan pengawas, seperti *Assistent Resident, Kontrolir, Panusunan,* dan *Kepala Kuria.* Mereka bertugas untuk menarik pajak secara langsung dari rakyat. Pemerintah hanya mengawasi pemungutannya dan memanfaatkan bandar sebagai pusat perdagangan. Dalam bidang perdagangan, perhatian Pemerintah lebih tercurah kepada kelompok pedagang Cina yang memegang kedudukan kunci di sektor niaga dan perusahaan, meskipun dalam perdagangan laut banyak dikuasai oleh pedagang pantai. Namun

perdagangan barang komoditi tertentu dikuasai oleh pedagang pantai atau pun Cina. Tenaga penduduk dipaksa melakukan *kerja rodi* untuk membangun jalan raya. Pembuatan dan peningkatan jalan dari pusat produksi ke bandar dagang, dilakukan Pemerintah untuk menndorong kelancaran pengangkutan barang dan mempermudah pejabat untuk mengawasi daerah pedalaman.

Budaya pesisir Tapian Nauli berorientasi pada kehidupan maritim, yang mempunyai sifat lebih terbuka untuk dimasuki oleh unsur budaya lain. Pengalaman penduduk pesisir yang berhubungan erat dengan kelautan membentuk sifat dan sikap toleran serta akomodatif terhadap nilai-nilai lain. Meskipun di pesisir Tapanuli terdapat pusat-pusat kekuasaan tradisional yang dipimpin oleh *Kepala Kuria,* namun jika dibandingkan derajat feodalisme di sana lebih rendah dari pada di daerah pedalaman.

Walaupun banyak pedagang pesisir yang ikut dalam perdagangan laut, namun peranan pemerintah Hindia Belanda (Residen) sangat dominan dan berpengaruh dalam kehidupan ekonomi. Keanekaragaman barang komoditi yang diperjualbelikan di bandar Sibolga menumbuhkan pula berbagai cara penyaluran barang. Sebagian besar kegiatan jual beli berlangsung di bandar atau pasar Sibolga, dan ada juga berlangsung di luar pasar, yang dilakukan oleh pedagang perantara dengan mendatangi daerah pedalaman. Salah satu bentuk pola jaringan antara daerah pesisir dan pedalaman adalah pengangkutan barang komoditi dari pedalaman ke pesisir oleh penduduk pedalaman sendiri, seperti dengan cara memikul, menggunakan kuda beban, dan pedati. Sebaliknya ada juga pedagang pantai yang mencari langsung barang itu ke daerah pedalaman. Sekembalinya baru mereka membawa hasil pedalaman ke bandar Sibolga untuk dijual kembali kepada pedagang lainnya.

Sistem perdagangan melalui pedagang pantai kadang-kadang menimbulkan keuntungan yang tidak seimbang antara pedagang di pedalaman atau penghasil dan pedagang di bandar, sebab keuntungan yang terbesar tetap berada di tangan pedagang pantai. Pedagang pesisir mengeruk keuntungan yang sebesar-besarnya, sebaliknya pedagang pedalaman memperoleh laba yang tidak setimpal. Pemerintah telah berusaha untuk menaikkan pendapatan petani di pedalaman, tetapi dalam kondisi stagnasi ekonomi pada

awal abad ke-20 keuntungan tetap berada pada Pemerintah dan penduduk tetap menjadi pihak yang dirugikan.

Dalam keterbatasan pada fasilitas bandar, para pedagang pribumi dapat bertahan dan memegang peranan penting di bandar Sibolga. Bahkan tidak sedikit diantara mereka yang menjadi pedagang kaya dengan memiliki beberapa pencalang atau kapal layar. Peranan alat angkutan itu tidak pernah memudar, meskipun kapal K.P.M. memonopli pelayaran di seluruh Nusantara pada akhir abad ke-19 termasuk di bandar Sibolga. Pelayaran pantai oleh pelaut lokal telah membuka pulau-pulau kecil yang terpencil bagi kehidupan niaga, seperti pulau Nias, Telo, Siemeulue, Pini, dan lain-lain. Pulau-pulau ini akhirnya bisa berhubungan dengan dunia luar melalui perdagangan. Peran para pedagang pantai tidak hanya sebagai pedagang keliling, tetapi juga sebagai pionir yang telah memungkinkan pertukaran barang komoditi antar bandar yang satu dengan yang lain.

Pasar Sibolga digolongkan sebagai pasar harian dan musiman. Pasar harian menyediakan kebutuhan sehari-hari dan diselenggarakan setiap hari. Pasar musiman adalah pasar yang terjadi ketika kapal dagang merapat di bandar, baik kapal yang berasal dari sepanjang pantai barat Sumatera, maupun kapal yang datang dari negeri yang cukup jauh. Pertemuan sesama pedagang pantai, petani pedalaman, dan pedagang asing menjadi tolak ukur perkembangan niaga di seluruh perairan Sibolga. Pesatnya aktivitas perdagangan di bandar ini tidak hanya tergantung pada banyaknya barang yang tersedia, tetapi juga pada keamanan dan kenyamanan agar transaksi berjalan lancar. Keamanan itu sangat diperhatikan oleh raja negeri setempat bersama Datuk Pasar.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan turun naiknya pusat perdagangan dan pelayaran di bandar Sibolga, yakni faktor eksternal dan internal. Secara tidak langsung faktor eksternal disebabkan oleh petumbuhan dan perkembangan ekonomi kawasan Sumatera Timur, munculnya bandar lain yang lebih mendapat perhatian Pemerintah, seperti Emmahaven (Teluk Bayur, 1892), Belawan (1922), dan terjadinya stagnasi ekonomi secara umum. Faktor yang tidak kalah pentingnya dalam mendorong kemerosotan ini adalah dominasi pelayaran K.P.M. di seluruh Nusantara sejak akhir abad ke-19. Selain faktor itu, jaringan jalan darat yang menghubungkan bagian tengah

Pulau Sumatera dan Medan mengalami perkembangan yang pesat, sehingga para pedagang yang hendak menuju Medan tidak perlu lagi melewati bandar Sibolga. Sejak akhir abad ke-19 di kawasan pantai timur telah dibuka perkebunan besar, terutama tembakau, karet, dan kelapa sawit. Memasuki abad ke-20 produksi perkebunan itu dikeluarkan melalui bandar Belawan, sehingga bandar itu menjadi ramai dikunjungi oleh kapal dagang dari Singapura, Penang, dan sebagian kapal dagang peralihan dari Sibolga. Sejak itu peranan bandar Sibolga mengalami kemerosotan.

Kesimpulan yang diambil dari data yang diperoleh tentu belum dapat memuaskan secara menyeluruh karena karya ini masih bersifat rintisan permulaan. Oleh sebab itu tetap ada keinginan untuk melakukan penelitian yang lebih jauh atau lanjut. Pendekatan dengan cara pandang sejarah ekonomi dan maritim ini belum menuntaskan seluruh permasalahan ekonomi bandar Sibolga pada masa lalu. Penelitian ini belum dapat mengungkapkan sejarah kegairahan perdagangan dan dunia maritim Sibolga secara keseluruhan, namun studi tentang bandar ini adalah salah satu usaha untuk menggali dinamika dunia maritim Nusantara di bagian barat. Selama abad ke-19 dan awal abad ke-20 bandar Sibolga adalah satu-satunya bandar yang menguak kabut isolasi untuk menghantarkan daerah pedalaman Tapanuli ke tingkat yang lebih maju dan berhubungan dengan dunia luar.

DAFTAR PUSTAKA

A. Arsip Nasional Republik Indonesia

Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoeli over het Jaar 1857. Sibolga: 25 September 1853. (Arsip Residentie Sumatra`s Westkust, No. 124, Sub 17, ANRI Jakarta)

"Gouvernement Sumatra`s Westkust , Residentie Tapanoeli", *Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoeli over het Jaar 1869, 1870.* Sibolga: Arsip Residentie Sumatra`s Westkust No. 128, Sub 11, 12, 17, dan 21, ANRI , Jakarta.

Adamzor, C.J. *Memorie van Overgave van de Onderadeeling Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 1 Juni 1913.* Micro Film No. 26.

Bartstra, H. *Memorie van Overgave van den Controleur van Sibolga en Omnelanden, Tapanoeli, 9 Juni 1938.* Micro Film No. 26.

---------- *Militaire Memorie van Taroetoeng, Tapanoeli, 1930, Juli 1931, 1932, en 1933.* Micro Film No. 26.

"Bezittingen Buiten Java en Madoera Gouvernement van Sumatra`s Westkust, Tapanoeli", dalam *Regeering Almanak, 1857.*

Binnenlands Bestuur. *Sumatra`s Westkust Indeeling van de Koerias Toeka en Suid Ni Huta Bij de Onderafdeeling Sibolga.* Staatsblaad van Nederlandsch Indie No. 37. Batavia: Ter Landsdrukkerij, 1863.

Binnenlands Bestuur. *Sumatra`s Westkust Vaststelling der Bezoldigingen van de Inlandsche Hoofden Aldaar.* Staatsblaad van Nederlandsch Indie No. 45. Batavia: Ter Landsdrukkerij, 1863.

Boer, F.M.P.C. *Aanvullende Algemeene Memorie Bij Aftreden van de Assistent Resident van Nias, Tapanoeli, 20 Agustus 1932.* Micro Film No. 25.

Bommelen, L.R. van. *Vervogmemorie van de Onderafdeeling Samosir, Tapanoeli, Maart 1931.* Micro Film No. 26.

Bronth, J. *Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Padang Lawas, Afdeeling Padangsidempuan, Tapanoeli, Juli 1935.* Micro Film No. 25.

Buitenhuis, D.A. *Algemeene Memorie (Vervolg) op de Algemeene Memorie van J. Oorlemens van de Onderafdeeling Batoe-eilanden, Nias, Tapanoeli, 30 Juli 1938.* Micro Film No. 25.

Colder G. van. *Bestuurmemorie van der Controleur van Mandailing o.a. tevens de Controleur van Natal, Tapanoeli, 1 Agustus 1934.* Micro Film No. 25.

Davinck, J. *Bouwes. Memorie van Overgave van de Assistent Resident van Padangsidempuan, Tapanoeli, Februari 1936.* Micro Film No. 25.

Departement van Binnenland Bestuur. *Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918.* Micro Film No. 124, Sub 7.

"Departement van Binnenland Bestuur Tapanoeli", dalam *Regeering Almanak*, 1870.

Fontijno, L. *Aanvulling op de Memorie van Overgave van den Controleur van Natal en Batang Natal, Tapanoeli, 18 December 1931.* Micro Film no. 25.

---------- *Aanvulling op de Memorioe van Overgave van den Controleur M.C. Voorn door L. Fontijno, Controleur der Onderafdeeling Mandailing, 31 October 1931.* Micro Film No. 25.

Gobee, E. *Memorie van Overgave van het Bestuur der Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 3 Februari 1914.* Micro Film No. 24.

Haibach, W.W. *Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Samosir, Tapanoeli, Mei 1927.* Micro Film No. 25.

"Handel en Scheepvaart",dalam *Inventaris Archieven Financien 1816-1930.* Deel I. *Verbalen No. 644. Verslag Handel Sumatra`s Westkust met Instructie en Reglement Ontvanger.* Koleksi ANRI No. 5997.

Indische Verslag 1936. "Aanteekeningen voor den Heer Chef Tapanoeli".Koleksi ANRI No. 5998.

Koloniaal Verslag van 1917. "Atjeh en Onderhoorigheden".Koleksi ANRI No. 5999.

Koloniaal Verslag van 1918. Hoofdstuk C.4."Sumatra`s Westkust".Koleksi ANRI No. 6000.

Koloniaal Verslag van 1918. Hoofdstuk C. "Tapanoeli, Medeelingen Staatkundingen en Algemeen Ard", Zitting 1918-1919. Gedrukt ter algemeene Landsdrukkerij. . Koleksi ANRI No. 6001.

Koloniaal Verslag van 1918. Hoofdstuk E. "Zeemacht".Koleksi ANRI No. 5998.

Koloniaal Verslag van 1939. "Obrengst van Gronden door den Lande Uitgegeven in Eigendom in Opstal, in Erfpacht of in Huur". *Revenue From Grounds Transformed by the Governement in Ownership, Building leanhold, Longlease or Hire in Gulden.* Koleksi ANRI No. 5997.

Ligtvoet, J.C. *Memorie van Overgave van de Controleur der Hoogvlakte van Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 9 October 1926.* Micro Film No. 25.

---------- *Memorie van Overgave van de Controleur der Dairilanden, Bataklanden, Tapanoeli, 1 Maart 1930.* MicroFilm No. 25.

---------- *Militaire Memorie der Dairilanden, Bataklanden, Tapanoeli, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932.* Micro Film No. 25.

Linden, J. van der. "A Eerste Afdeeling Gewestelijke Bestuur", *Algemeen Administratief Verslag van de Residentie Tapanoeli over het Jaar 1857.* Sibolga: 23 April 1864. (Arsip Residentie Sumatra`s Westkust No. 124:3, ANRI Jakarta)

Lith, P.C.A. van. *Memorie van Overgave van het Bestuur der Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 25 September 1911.* Micro Film No. 24.

Monteiro, F.R. *Aansluitend op de Memorie Gobee 1914 door de Controleur van de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 17 April 1916.* Micro Film No. 24.

Muller, W.C.H. *Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Habinsaran, Bataklanden, Tapanoeli, 10 October 1915.* Micro Film No. 25.

Muller, W.J. *Bestuursmemorie van Overgave van den Assistent – Resident van Nias, Tapanoeli, 3 Juni 1936.* Micro Film No. 25.

Niopporus, J.P. *Aansluitend Algemeene Memorie van Overgave der Onderafdeeling Batoe-eilanden, Afdeeling Nias, Tapanoeli, 21 April 1931.* Micro Film No. 25.

Oorlemens, L.J. *Memorie der Batoe-eilanden, Nias, Tapanoeli, 7 Februari 1935.* Micro Film No. 25.

---------- *Memorie van Overgave Betreffende de Onderafdeeling Samosir, Tapanoeli, 2 november 1937.* Micro Film No. 25.

Pieters, R.H. *Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Batoe-eilanden, Tapanoeli, 1 juli 1926.* Micro Film No. 25.

Ploeg, A.H. *Memorie van Overgave der Onderafdeeling Dairilanden, Bataklanden, Tapanoeli, 7 Juli 1935.* Micro Film No. 25.

Politiek Verslag van de Residentie Tapanoeli Over het Jaar 1857. Arsip Sumatra`s Westkust, Katalog No. 35, ANRI, Jakarta.

Politiek Verslag van de Residentie Tapanoeli Over het Jaar 1868. Arsip Sumatra`s Westkust, Katalog No. 35, ANRI, Jakarta.

Rapp, C.Ch. *Aansluitend op de Memorie Gobee 1914 en Memorie Monteiro 1916 over de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 23 October 1926.* Micro Film No. 24.

---------- *Memorie van Overgave van de Aftreden Controleur der Hoogvlakte van Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 17 Maart 1928.* Micro Film No. 24.

Ruychaver, M.J. *Memorie van Overgave van der Afdeeling Bataklanden, Tapanoeli, 17 Februari 1936.* Micro Film No. 24.

Schroder, E.E.W.G. *Memorie van Overgave van de Residentie, Tapanoeli, Sumatra, 1920.* Sibolga: 1920. Micro Film No. 24.

Statistiek Tahoenan Indonesia (Indische Verslag). "Heerendiensten in de Rechtstreeks Bestuurde Gebieden der Buitengewesten". *Statute Labour in the Directly Governed Territories of the Outer Provinces (1940).* Koleksi *Kolonial Verslag* No. 6998.

Steinbuch, F. *Memorie van Overgave van de Controleur der Hoogvlakte van Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 2 Maart 1931.* Micro Film No. 26.

"Tractaat van 1 Februari 1858 (Siak Tractaat), Medeeling van de Afdeeling Bestuurzaken der Buiten-Westen van het Departement Binnenlandsch Bestuur", Serie A3, 1929, dalam *Surat-Surat Perdjandjian Antara Kesultanan Riau Dengan Pemerintah2 V.O.C. dan Hindia Belanda 1784-1909.* Jakarta: ANRI, 1970.

Uljee, C.L. *Memorie van Overgave van de Controleur van Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, Juni 1916.* Micro Film No. 24.

Verhoof, A. *Memorie van Overgave der Onderafdeeling Hoogvlakte van Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 17 April 1934.* Micro Film No. 26.

Vissers, E.H. *Memorie van Overgave van het Bestuur over de Onderafdeeling Padanglawas, Afdeeling Padangsidempauan, Tapanoeli, 24 Juni 1925.* Micro Film No. 25.

Voorn, H.J.D. *Bestuursmemorie van Overgave van den Assistent Resident van Nias, Tapanoeli, 19 December 1934.* Micro Film No. 25.

Wit, J.K. de. "Eerste Afdeeling Gewestelijke Bestuur". *Algemeen Verslag van de Residentie Tapanoeli Over het Jaar 1863.* Sibolga: 23 April 1864. (Sumatra`s Westkust, No. 124:12, ANRI Jakarta).

Wolter, C.H.F.H. *Memorie van Overgave Betreffende de Onderafdeeling Samosir, Tapanoeli, 29 April 1935.* Micro Film No. 26.

Zaan, A.J. van. *Memorie van Overgave Betreffende de Onderafdeeling Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 1 Mei 1931.* Micro Film No. 26.

Zwalm, G.W. van der. *Aanvullende Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Padanglawas, Afdeeling Padangsidempuan, Tapanoeli, 10 April 1936.* Micro Film No. 25.

B. Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Statistiek van den Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1908 Deel I. Batavia: Landsdrukkerij, 1909.

Statistiek van den Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1907. Deel II. Batavia: Landsdrukkerij, 1908.

Statistiek van den Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1882 Samengesteld Bij het Departement van Financien. Deel I. Batavia: Ogievie & O, 1884.

Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1939 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart. Batavia: Gedrukt door Drukkkerij F.B. Smits, 1940.

Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1909, 1910, 1911, 1912, 1915, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1953 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart. Batavia: Gedrukt door Drukkkerij F.B. Smits, 1954.

C. Arsip/Koleksi Yayasan Rusli Amran

Amir. "Iets Over de Sumatranen als Zeevarend Volk", *Gedenknummer J.S.B.* Tahun ke-5. Batavia: 1922.

"Beknopt Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust Gedurende het Jaar 1846-1868", *Commerce Statistic.* Bagian II. Batavia: Ter Landsdrukkerij.

Francis, E. "De Vestiging der Nederlanders ter Westkust van Sumatra", *Tijdschrift voor Indische taal-, land-, en Volkenkunde.* No. 5. Batavia: 1856.

---------- "Korte Beschrijving van het Nederllandsch Grongebied ter Westkust van Sumatra 1837, *T.N.I.,* No. 2, Bagian 1. Batavia-Groningen: 1839, p. 36.

Litt, J. Pijnappel G.Z. "Atlas van de Nederlandsch Bezittingen Oost Indie". Den Haag: 1855.

Osthoff, H.L. "Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatra Tusschen Padang en Tapanoeli, Behoorende Bij de Kaart Opgenomen op Last van het Nederllandsch Oost-Indisch Bestuur, in de Jaren 1834, tot 1838". Batavia: Landsdrukkrij, 1840.

"Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust en in de Afdeeling Bengkoelen en Onderhoorigheden, Gedurende de Jaren 1846, 1847, 1848, 1852, 1853, 1854. *Commerce Statistic.* Deel I. Batavia: Landsdrukkerij.

"Overzigt van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust en in de Afdeeling Bengkoelen en Onderhoorigheden, Gedurende de Jaren 1854, 1855, 1856, 1860, 1861, 1862, 1864, 1868". *Commerce Statistic.* Deel II. Batavia: Landsdrukkerij.

"Pelabuhan Sibolga Pada Tahun 1875", *Trb. Van Mijnw. 6,* 1877, I. Irb. Van Mijnbouw, 1877, I.

"Peta Laut Pelabuhan Pulau Pisang Gadang". *Algemeen Rijks Archief,* Katalog 1344. Den Haag: 1874.

D. Tesis, Disertasi, Jurnal, dan Laporan

"Almanak Pemerintah Sumatera Utara 1969". Medan: Pemda Sumut.

Bappeda dan Kantor Statistik Kabupaten Aceh Selatan. *Aceh Selatan Dalam Angka.* Tapaktuan: 1991.

"Bappeda Tingkat II Kotamadya Sibolga Tahun 1995". Sibolga: 1995.

Besar, Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya. *Riwayat Hidup dan Perasaian Saya.* Bogor: S.M. Latif, 1975.

Castles, Lance. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi,* Fakultas Pasacasarjana Universitas Yale, 1972. (Diterjemahkan oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan.

Colombijn, Freek. *Patches of Padang, The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space.* Leiden: CNWS Publications, Leiden University, 1994.

"Daerah Tingkat II Sibolga", dalam *Sumatera Utara Membangun II.* Medan: Pemerintah Daerah Sumatera Utara, 1989.

Dephub Propinsi Sumatera Utara, Kantor Adpel Sibolga. *Laporan Kegiatan Operasi dan Pembangunan Tahun Anggaran 1995/1996 Kantor Adpel Sibolga.* Sibolga: 1996.

Hoevelll, W.R. Baron van. "De Gouvernements-Koffiecultuur op Sumatra`s Westkust", dalam *T.N.I.* EersteDeel. Zalt-Bommel: Joh. Noman en Zoon, 1890.

Hornell, J. "The Outrigger Canoes of Indonesia", Rep. 2. *Fisheries Bulletin 12.* Madras: 1920.

Husin, Muhammad. *Koeriahoofd Sorkam.*

Ditjen Perhubungan Laut Kanwil I. *Laporan Tahunan Distrik Navigasi Sibolga Tahun 1982/1983.* Sibolga: Distrik Navigasi, 1983.

"Kantor Kecamatan Barus". *Arsip Kecamatan Barus.* Barus: 1983.

Laporan Tahun 1983. Kantor Perdagangan Kotamadya Sibolga. Sibolga: 1983.

Kielstra, E.B. "Onze Kennis van Sumatra`s Westkust Omstreeks de Helft der Achttiende Eeuw", dalam *B.K.I.* No. XXXVI, 1887.

Kok, J.A. "DE Scheepvaartbescherming in Nederlandsch en Nederlandsche-Indie". Leiden: *Thesis Ph. D.,* Rijks Universiteit te Leiden, 1931.

Lapian, A.B. "Perebutan Samudera: Laut Sulawesi Pada Abad XVI dan XVII", *Prisma,* 11. Jakarta: LP3ES, 1984

---------- "The Diversity Unity of Maluku-Kie-Raha Its Historical Development", dalam Kenji Tsuchiya, ed. *States in Southeast Asia: From "Tradition to Modernity".* Kyoto: Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University, 1984.

---------- "Orang Laut, Raja Laut, Bajak Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX". Yogyakarta: *Disertasi,* Universitas Gadjah Mada, 20 April 1987.

----------"Dunia Maritim Asia Tenggara", Ceramah dalam rangka penilaian kembali karya-karya utama sejarawan asing tentang Sejarah Indonesia. Puslit Kemasyarakatan dan Budaya LPUI Depok, 1991.

---------- "Kerajaan-Kerajaan di Nusantara Bagian Timur Abad XVI-XIX". *Makalah,* Seminar Internasional Bahasa Melayu Abad XVIII-XX: Bahasa Resmi dan Bahasa Diplomasi, Latar Belakang Sejarah, 18-19 Agustus 1993, LIPI-UI Jakarta.

---------- "Some Explorations in the History of the Maritime World of Southeast Asia", *Text osf Special Lecture Delivered at the 13th Conference of the IAHA.* Tokyo: 5-8 September 1994.

---------- "Laut, Pasar, dan Komunikasi Budaya". *Makalah,* Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996. Jakarta: Depdikbud, 1996.

"Limapuluh Tahun Kotapraja Medan". Medan: Jawatan Penerangan Kotapraja Medan, 1959.

Linden, J. van der. "He Inlandsche Bestuur in het Gouvernement van Sumatra`s Westkust", *T.B.G.* No.4, 1855.

Manalu, Sahala. "Peristiwa Teluk Tapian Nauli di Sibolga 12 Mei 1947". Medan: *Skripsi,* Jurusan Sejarah, Fakultas Sastra Universitas Sumatera Utara, 1986.

Manguin, P.Y. "The Southeast Asian Ship: An Historical Approach", *Journal of Southeast Asian Studies.* Singapore: Singapore University Press, Vol. XI, No. 2, 1980.

---------- "The Merchant and the King, Local Perception of Ancient Maritime Trade and the Foundation of Harbourstates in Insular Southeast Asia", *AAS Meeting,* March 1989.

---------- "The Trading Ship of Insular South-East Asia New Evidence from Indonesian Archeological Sites". *Proceeding,* Pertemuan Ilmiah Arkeologi VI. Yogyakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia, studi Regional 4-7 Juli 1989.

Masyhuri. "Pasang Surut Usaha Perikanan Laut". Amsterdam: *Thesis Ph.D.* Vrije Universiteit 1995.

Mubyarto. "Perkebunan Kita", *Prisma,* No. IV, Tahun XX. Jakarta: LP3ES, 1991.

Nadeak, Sri Hetty. "Sejarah Kehidupan Masyarakat Desa Pandan di Kabupaten Tapanuli Tengah 1969-1985". Medan: *Skripsi,* Jurusan Sejarah, Fakultas Sastra Universitas Sumatera Utara, 1986.

Pane, H.M. Abduh. "Rencana dan Strategi Pengembangan Pelabuhan Sibolga Sebagai Pelabuhan Utama di Pantai Barat Sumatera Utara". Medan: *Makalah,* Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tingkat I Sumatera Utara, Juli 1993.

Poelinggomang, Edward L. "Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada abad Ke-19".

Amsterdam: *Disertasi,* de Vrije Universiteit te Amsterdam, 6 Desember 1991.

P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan dan Kegiatan Bongkar Muat 1992-1996". *Arsip Administrasi Pelabuhan Sibolga.* Sibolga: 1995.

Sinar, Tengku Luckman. "Sibolga dan Pantai Barat Sumatera Utara Dalam Lintasn Sejarah". Medan: *Makalah,* Kelompok Studi Ilmu Publisistik FISIPOL UISU, 1980.

Tanjung, Raslan. "Data Sejarah, Adat, Bahasa, dan lain-lain Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga". Sibolga: *Arsip,* Seksi Kebudayaan, Depdikbud Kotamadya Sibolga, 13 Desember 1980.

Thee Kian Wie. *Plantation Agriculture and Export Growth an Economic History of East Sumatra 1863-1942.* Jakarta: LEKNAS LIPI, 1977.

Tjiptoatmodjo, Sutjipto. "Kota-Kota Pantai di Sekitar Selat Madura (Abad XVII Sampai Medio abad XIX)". Yogyakarta: *Disertasi,* Universitas Gadjah Mada, 21 Mei 1983.

Usman, Ali. *Kotamadya Sibolga Dalam Angka 1984.* Sibolga: Kantor Statistik Kotamadya Sibolga, 1985.

Velde, J.J. van de. *Memorie van Overgave van de Onderafdeeling Toba, Bataklanden, Tapanoeli, 8 Agustus 1934.*

---------- *Surat-Surat Dari Sumatera.* Jakarta: Pustaka Azet, 1987.

Volz, W. "Nord-Sumatra". *Die Bataklander.* Vo. I. Berlin: D. Reimer (E. Vohsen), 1909-1912.

Voorhoeve, P. "Geschiedenis van Baroes", *T.B.G.* No. 70, 1930.

Young, R.L. "The English East India Company and Trade on the West Coast of Sumatra, 1730-1760". *Thesis Ph.D.,* University of Pennsilvania, 1970.

E. Koran dan Majalah

Alisyahbana, Shaff Ra. "Pemerintahan di Ranah Nata, Raja, Kontroler, dan Camat". *Pesisir Nauli,* No. 41/IV/1998. Medan: Yamatatsi, 1998.

"Batak Bergerak", *Koran.* Tarutung: 1941

"Bendera Kita", *Koran.* Balige: 1931.

"Bintang Batak", *Koran.* Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1939.

Hasyimi, Azhar. "Sidi Marah Pahlawan Tapanuli Tengah Yang Terlupakan". *Pesisir Nauli,* No. 15/II/September/1995. Medan: Yamatatsi, 1995.

"Hindia Sepakat: Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek". *Koran.* Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, 1920-1939.

"Kisah Sebuah Kota Lama", *Pesisir Nauli No. 24/II/Juni/1996.*

Mahmud, Jatim. "Terangkailah Sudah Kepulauan Nusantara Kita", *Maritim Indonesia.* Jakarta: Yayasan Marindo Press, 9 Nopember 1984.

"Sibolga Menggapai Adipura" Sebuah Laporan Utama. *Pesisir Nauli,* No. 23/II/Mei/1996.

Siregar, A. Mas Ud. "Teluk Tapian Nauli di Mata Penyair". *Pesisir Nauli,* No. 39/IV/1997.

"Soerat Kabar Penjokong Kemadjoean Dalam Hal Politiek Economi dan Handel", *Soeara Tapanoeli,* Tahun II, No.5. Sibolga: Drukkerij Kemadjoean Bangsa, 13 Januari 1926.

Syahnan. "Menggugat Ketertinggalan Pantai Barat Sumatera Utara", *Harian Kompas,* 15 Agustus 1997.

Tanjung, Subhan. "Pelabuhan Sibolga Suatu Alternatif Pembangunan Pantai Barat Sumatera Utara", *Pesisir Nauli,* No. 39/Tahun IV/1997.

F. Buku dan Karya Umum

Abdullah, Taufik. *School and Politics: The Kaum Muda Movement in West Sumatra (1927-1933).* N.Y. MonographSeries. Ithaca: Modern Indonesia Project, Southeast Asia Program, Cornell University, 1971.

---------- "Adat dan Islam, Suatu Tinjauan Tentang Konflik di Minangkabau", dalam Taufik Abdullah, ed. *Sejarah dan Masyarakat, Lintasan Historis Islam di Indonesia.* Jakarta: Pustaka Firdaus, 1987, hal. 104.

Abidin, Zainal dan A.S. Alam. *Beberapa Catatan Tentang Kitab hukum Pelayaran dan Perniagaan "Amanna Gappa".* Jakarta: Binacipta, 1978.

Adisasmita, Rahardjo. *The role of shipping in the Context of Archipelagic Concept.* Ujungpandang: University of Hasanuddin, 1978.

Amir, Tajuddin Nur, et. all. *Penelitian Pembuatan Desain Galangan Kapal Rakyat di Jane Ponto.* Ujungpandang: Balai Penelitian dan Perkembangan Industri, 1986.

Amran, Rusli. *Sumatera Barat Hingga Plakat Panjang.* Jakarta: Sinar Harapan, 1981.

---------- *Sumatera Barat Plakat Panjang.* Jakarta: Sinar Harapan, 1985.

---------- *Padang Riwayatmu Dulu.* Jakarta: Yasaguna, 1988.

A. Robert, Ragotzkie, J. Robert Moore. *Man and the Marine Environment.* Boca Rotan, Fla: CRC Press, 1983.

Basu, Dilip K. *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia.* Lanham-New York-London: Academic Press of America, 1985.

Biro Pusat Statistik. *Lalu Lintas Barang Antar Pulau Menurut Jenis Pelayaran (Interisland Cargo Flows By Shipping Sector).* Jakarta: BPS, 1976.

Booth, Anne, dkk., ed. *Sejarah Ekonomi Indonesia.* Jakarta: LP3ES, 1993.

Borahima, Ridwan, dkk. *Jenis-Jenis Perahu Makassar.* Ujungpandang: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan, Depdikbud, 1977.

Bowen, John. *A Ship Modelmakers Manual.* New York: Arco, 1978.

BPPT. *Teknologi Angkutan Laut Masa Kini dan Masa Datang.* Jakarta: BPPT, 1985.

Brakel, L.F. dan G.W.J. Drewes, ed. *The Poem of Hamzah Fansuri.* Leiden: KITLV, 1986.

Breman, Jan. *Taming the Coolie Beast: Plantation Society and the Colonial, Order in Southeast Asia.* Oxford: Oxford University Press, 1989.

Broeze, Frank, ed. *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th – 20 Centuries.* Kensington: New South Wales University Press, 1989.

Brooks, Mary R. *Fleet Development and the Control of Shipping in Southeast Asia.* Pasirpanjang-Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 1985.

Burger, D.H. *Sedjarah Ekonomis Sosiologis Indonesia. Jilid 1.* Terjemahan Prajudi Atmosudirdjo. Jakarta: Pradnja Paramita, 1957.

---------- *Sedjarah Ekonomis Sosiologis Indonesia. Jilid II.* Terjemahan Prajudi Atmosudirdjo. Jakarta: Pradnja Paramita, 1970.

Burke, Peter. *The French Historical Revolution, The Annals School 1929-1989.* Oxford: Polity Press-Basil Blackwell, 1990.

Cambell, William Giles, Stephen Vaughan Ballou, Carole Slade. *Form and Style Theses, Reports, Term Papers.* Seventh Edition. Boston-Houghton Mifflin Company, 1986.

Cense, A.A. dan H.J. Heeren. *Pelajaran dan Pengaruh Kebudajaan Makassar-Bugis di Pantai Utara Australia.* Jakarta: Bhratara, 1972.

Chaudhuri, K.N. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean, An Economic History from the Rise of Islam to 1750.* Cambridge - New York - New Rochelle – Melbourney – Sydney: Cambridge University Press, 1989.

Cortesao, A. ed. *Suma Oriental, (Complete Treatise on the Orient).* London: Hakluyt Society, 1944.

Couper, Alastair. *The Time Atlas and Encyclopaedia of the Sea.* London: Times Books, 1989.

Creutzberg, Pieter. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987.

Currie, R. *Some Reflection on the International Indian Ocean Expedition.* Mar. Biol. Ann., Rev., 1966.

De Hullu, J. "On the Rise of the Indies of the United states of America as Competitor of the East India Company in the Period 1786-1790", dalam M.A.P. Meilink Roelofsz, et. al. *Ducth Authors on Asian History.* Dordrecht: Foris Publication, 1988.

Dennett, Tyler. *Americans in Eastern Asia A Critical Study of United States` Policy in the Far East in the 19th Century.* New York: Barnes & Noble, 1922.

Depdikbud. *Sejarah Sumatera Utara.* Jakarta: Proyek Penerbitan Buku Bacaan Sastra Indonesia dan Daerah, 1978.

Deric, David. *Navigation for Offshore and Ocean Sailor –and Impression.* London: David & Charles, 1985.

Dick, Howard W. "Prau Shipping in Eastern Indonesia", *Bulletin of Indonesian Economic Studies XI.* BagianI. No. 2, p. 79-107.

---------- *The Indonesian Interisland Shipping Industry An Analisys of Competition and Regulation.* Singapura: Institute of Southeast Asian Studies, 1987.

---------- *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi.* Jakarta: LP3ES, 1989.

Dobbin, Christine. *Islamic Revivalism in a Changing Peasant Economy Central Sumatra, 1748-1847.* Jakarta: INIS, 1992.

Drakard, Jane. *Naskah dan Dokumen Nusantara, Textes et Documents Nousanteriens VII, Sejarah Raja-Raja Barus, Dua Naskah Dari Barus.* Jakarta-Bandung: angkasa dan Ecole Francaise D`Extreme-Orient, 1975.

---------- *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom.* Ithaca-New York: Cornell University, 1990.

Durbani, Muh. *Analisa Biaya Pengangkutan Kayu dengan Perahu Layar.* Laporan Penelitian.Yogyakarta: Fakultas Kehutanan UGM, 1981.

Fifield, Russel H. *Americans in Southeast Asia the Roots of Commitment.* New York: Thomas Y. Crowell Company.

Floud, Roderick. *An Introduction to Quantitative Methods for Historians.* London-Bristol: J.W. Arrowsmith, 1990.

Gittinger, Mattiebelle. *Report on Field Work Regarding Ship Cloths from South Sumatra.* 1971.

Graves, Elizabeth E. *The Minangkabau Response To Dutch Colonial Rule in the Nineteenth Century.* Monograph Series. (Publications No. 60). Ithca-New York: Cornell Modern Indonesia Project S.E.A.P. Cornell University,1981.

Halib, Mohammed, Tim Huxley. *An Introduction to Southeast Asian Studies.* London-New York: Tauris Academic Studies, 1996.

Hall, D.G.E. *Sejarah Asia Tenggara.* Terjemahan I.P. Soewarsha. Surabaya: Usaha Nasional, 1988.

Hall, Kenneth R. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia.* Sydney-Wellington: George Allen & Unwin, 1985.

Hamka. *Ayahku, Riwayat Hidup Dr. Abdul Karim Amrullah dan Perjuangan Kaum Agama di Sumatera.* Jakarta: Umminda, 1982.

Hansen, Harold. *The Developing Countries and International Shipping.* Washington: The World Bank (World Bank Staff Working Paper No. 502), 1981.

Harahap, E. Sutan. *Perihal Bangsa Batak.* Jakarta: Bagian Bahasa DjawatanKebudajaan Dep. P.P.dan K., 1960.

Harahap, H.M.D. *Adat Istiadat Tapanuli Selatan.* Jakarta: Grafindo Utama, 1986.

Horridge, Adrian. *The Prahu Traditional Sailing Boat of Indonesia.* Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1981.

Hutahuruk, M. *Sejarah Ringkas Tapanuli Suku Batak.* Jakarta: Erlangga, 1987.

Ibrahimy, H.M. Nur El. *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh.* Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 1993.

Iskandar, N. St. *Hulubalang Raja.* Jakarta: Balai Pustaka, 1993.

Ismail, M. Gade. "Truman dan Barus: Dua Pusat Perdagangan di Pantai Barat Sumatera Pada Awal Abad Ke-19", dalam *Seminar Sejarah Nasional IV. Sub Tema Dinamika Pertumbuhan Ekonomi Bangsa Indonesia.* Jakarta: Depdikbud, 1991, hal. 148.

---------- *Pasai Dalam Perjalanan Sejarah: Abad Ke-13 Sampai Awal Abad Ke-16.* Jakarta: Manggala Bhakti, 1993.

Jaquet, Frits G.P. *Sources of the History of Asia and Oceania in the Netherlands.* Munchen: K.G. Saur, 1983.

Joustra, M. *Minangkabau, Overzigcht van Land, Geschiedenis en Volk.* The Hahue: Martinus Nijhoff, 1923.

Kartodirdjo, Sartono, dkk. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 18391848.* Penerbitan sumber-Sumber Sejarah No. 5. Jakarta: Arsip Nasional RI, 1973.

----------, ed. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV.* Jakarta: Depdikbud, 1975.

---------- *Masyarakat Kuno dan Kelompok-Kelompok Sosial.* Jakarta: Bhratara Karya Aksara, 1977.

----------, dkk. *Sejarah Nasional Indonesia Jilid VI.* Jakarta: Depdikbud, 1977.

Kerr, Alex. *The Indian Ocean Region Resources and Development.* Colombo: University of Western Australia Press, 1990.

Kirker, James. *Adventures to China: Americans in the Southern ceans 1792-1812.* New York: Oxford University Press, 1970.

Kroef, Justus M. van der. "Entrepreneur and Middle Class in Indonesia", dalam *Economic Development and Cultural Change.* 2 Januari 1954.

Kusmiati, Cut Nyak. "Manusia dan Kebudayaan Aceh Menjelang Kedatangan Islam", dalam A. Hasymi. *Sejarah Masuk dan Berkembangnya Islam di Indonesia.* Medan: Almaarif, 1989.

Lapian, A.B. *Sejarah Nusantara Sejarah Bahari.* Pidato Pengukuhan Diucapkan Pada Upacara Penerimaan Jabatan Guru Besar Luar Biasa, Fakultas Sastra Universitas Indonesia Pada Tanggal 4 Maret 1992.

Lawrence, Samuel, A. *International Sea Transport: The Year Ahead.* Lezington: D.C. Heath, 1979.

Leirissa, R.Z. *Terwujudnya Suatu Gagasan Sejarah Masyarakat Indonesia 1900-1950.* Jakarta: Akademika Pressindo, 1985.

---------- Penyunting. *Sunda Kelapa Sebagai Bandar Jalur Sutra, Kumpulan Makalah Diskusi.* Jakarta: Depdikbud, 1995.

---------- *Sejarah Perekonomian Indonesia.* Jakarta: Depdikbud, 1996.

Lekkerker, C. *Land and Volk van Sumatra.* 1916.

Leur, J.C. van. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asiatic Social and Economic History.* Den Haag: W. van Hoeve, 1960.

---------- *Abad Ke-18 Sebagai Kategori Dalam Penulisan Sejarah Indonesia.* Jakarta: Bhratara, 1973.

Lloyd, Christopher. *Atlas of Maritime History Country Life.* Germany: 1975.

---------- *Explanation in Social History.* Oxford: Basil Blackwell, 1986.

---------- *The Structur of History.* Oxford: Basil Blackwell, 1993.

Loir, Henri Chambert, Hasan Muarif Ambary. *Panggung Sejarah, Persembahan Kepada Prof. Dr. Denys Lombard.* Jakarta: Ecole Francaise d`Extreme-Orient-Pusat Penelitian Arkeologi Nasional-Yayasan Obor Indonesia, 1999.

Lombard, Denys. *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda 1607-1636.* Terjemahan Winarsih. Jakarta: Balai Pustaka, 1986.

---------- *Nusa Jawa: Silang Budaya, Batas-Batas Pembaratan. Jilid 1.* Jakarta: Gramedia, 1996.

---------- *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia. Jilid 2.* Jakarta: Gramedia, 1996.

---------- *Nusa Jawa: Silang Budaya, Warisan Kerajaan-Kerajaan Konsentris. Jilid 3.* Jakarta: Gramedia, 1996.

Lubis, Syafaruddin. *Terobosan Membangun Desa Marsipature Hutana Be.* Medan: Biro Humas Sekwilda Sumatera Utara, 1993.

Lumbantobing, Adniel. *Sedjarah Si singamangaradja I-XII, (Radja Jang Sakti, Pahlawan Jang Gagah Perkasa).* Tarutung: Dolok Martimbang, 1959.

Mansoer, M.D., dkk. *SedjarahMinangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970.

Marsden, F.R.S. William. *The History of Sumatra, Containing, an Account of the Governement, Laws, Customs, and Maners and a Relation of the Ancient Political State of that Island.* London: J. M`Creery, Black-Horse-Court, 1811. (Diterjemahkan oleh A.S. Nasution dan Mahyuddin Mendim menjadi: William Marsden. *Sejarah Sumatra.* Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999.)

Mazurkiewicz, B. *Application of Wind Power for Ship`s Drive.* Havana: United Nations Industrial Development Organization, 1982.

Meuraxa, Dada. *Sejarah Kebudayaan Sumatera.* Medan-Jakarta-Ujungpandang: Hasmar, 1974.

Mookerji, Ridha Kumud. *Indian Shipping , a History of the Indians from the Earlies Times.* Allahabad: Kitab Mahal Pricate, 1962.

Moor, Cf. J.H. *Notices of the Indian Archipelago.* Singapura: Malacca Observe, 1837.

Mubyarto, dkk. *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan, Kajian sosial Ekonomi.* Yogyakarta: Aditya Media, 1992.

Nagazumi, Akira. *Indonesia Dalam Kajian Sarjana Jepang, Perubahan Sosial Ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Ekonomi Indonesia.* Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986.

Naim, Mochtar. *Merantau Pola Migrasi Suku Minangkabau.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979.

Nainggolan, Sahat M. *Djasa dan Perdjoeangan Radja Sisingamangaradja XII 1846-1907.* Jakarta: Dorcas Br. Napitupulu, 1959.

Napitupulu, S.P. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara.* Jakarta: Depdikbud, 1991.

Neumann, J.H. *Sedjarah Batak Karo Sebuah Sumbangan.* Jakarta: Bhratara, 1972.

Nooteboom, C. *The Boomstamkano in Indonesia.* Leiden: E.J. Brill, 1932.

---------- "Sumatra en de Zeevaart op de Indische Ocean", *Indonesie,* Tahun IV, 1950/1951.

---------- *Sumatra dan Pelajaran di Samudera Hindia.* Terjemahan N.J.P.S. Kusumo Sutoyo).Jakarta: Bhratara, 1972.

Onghokham. *Runtuhnya Hindia Belanda.* Jakarta: Gramedia, 1987.

O`Sullivan, Dan. *The Age of Discovery 1400-1550.* London-New York: Longman, 1984.

Pamuncak, K. St. dan Achmad Ichsan. *Seluk Beluk dan Teknik Perniagaan.* Jakarta: Pradnya Paramita, 1993.

Panggabean, H.A. Hamid, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia.* Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995.

Parlindungan, Mangaradja Onggang. *Pongkinagolngolan Sinambela Gelar Tuanku Rao, Teror Agama Islam Mazhab Hambali di Tanah Batak 18161833.* Jakarta: Tanjung Pengharapan, 1964.

Pelzer, Karl J. *Toean Keboen dan Petani, Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria di Sumatera Timur 1863-1947.* Jakarta: Sinar Harapan, 1985.

Polak, J.B.A.F. Meyer. *Tentang Perekonomian Indonesia dan Barter di Luar Jawa di Sekitar Tahun 1850.* Malang: 1958.

Ponto, Christian d., A.B. Lapian, dkk. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia.* Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia, 1990.

Purwaka, Tommy H. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia.* Jakarta: Bumi Aksara, 1993.

Raharjo. *Perkembangan Kota dan Permasalahannya.* Jakarta: Bina Aksara, 1983.

Rajamanickam, G. Victor dan Subbarayatu, ed. *History of Traditional Navigation.* Thanjavur: Tamil University, 1988.

Renier, G.J. *Metode dan Manfaat Ilmu Sejarah.* Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1997.

Resink, G.J. *Suatu Passe – Partout Sekitar Penulis-Penulis Sedjarah Tentang Indonesia.* Jakarta: Bhratara, 1971.

---------- *Raja dan Kerajaan Yang Merdeka di Indonesia 1850-1910, Enam Tulisan Terpilih.* Jakarta: Djambatan, 1987.

Reid, Anthony. *The Contes for North Sumatra: Atjeh, the Netherlands and Britain 1858-1898.* Oxford: Oxford University Press, 1969.

---------- *The Blood of the People, Revolution and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra.* Oxford: Oxford University Press, 1979.

Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Moderen.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1991.

Roelofsz, M.A.P. Meilink. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1962.

Salim, Abbas. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan.* Jakarta: Pustaka Jaya, 1995.

Sejarah Perjuangan Raja Haji Fisabilillah Dalam Perang Riau Melawan Belanda (1782-1784). Pekanbaru: Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Riau, 1989.

Siddik, Abdullah. *Sejarah Bengkulu 1500-1990.* Jakarta: Balai Pustaka, 1996.

Sijabat, W.B. *Ahu Sisingamangaraja, Arti Historis Politik, Ekonomis.* Jakarta: Sinar Harapan, 1982.

Sinambela, Poernama Rea. *Ayahku Si Singamangaraja XII Pahlawan Nasional.* Jakarta: Aksara Persada Indonesia, 1992.

Sinar, Tengku Luckman. *SariSedjarahSerdang. Jilid I.* Medan: tanpa penerbit, 1971.

---------- *Sejarah Medan Tempo Dulu.* Medan: tanpa penerbit, 1991.

Situmorang, Sitor. *Guru Somalaing dan Modigliani "Utusan Raja Rom", Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba.* Jakarta: Grapindo Mukti, 1993.

Soebekti, R.S. *Hukum Perkapallan Untuk Mualim dan Ahli Mesin Kapal Pelayaran Niaga.* Jakarta: Bina Aksara, 1983.

Soejono, Wiwoho. *Sarana Penunjang Angkutan Laut, "Aid to Navigation".* Jakarta: Bina Aksara, 1983.

---------- *Pengangkutan Laut Dalam Hubungannya Dengan Wawasan Nusantara.* Jakarta: Bina Aksara, 1987.

Sopher, David E. *The Sea Nomads, a Study of the Maritime Boat People of the Southeast Asia.* Singapura: Nasional Museum, 1977.

Sumardi, Mulyanto, dkk. *Profil Propinsi Republik Indonesia, Sumatera Utara.* Jakarta: Yayasan Bhakti Wawasan Nusantara, 1992.

Surapti, Mc., dkk. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga.* Jakarta: Depdikbud, 1994/1995.

Tibbetts, G.R. *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming oof the Portuguese.* London: 1971.

Tjandrasasmita, Uka. "Peranan Samudera Pasai Dalam Perkembangan Islam di Beberapa Daerah Asia Tenggara", dalam Hasan Muarif Ambary dan Bacchtiar Ali. *Restrospeksi Budaya Nusantara.* Jakarta: Taman Iskandar Muda, 1988.

Tobing, Adniel Lumban. *Sedjarah Si Singamangaradja.* Tarutung: Dolok Martimbang, 1959.

Tobing, Tunggul, dkk. *Pertumbuhan Pemukiman Masyarakat di Lingkungan Perairan Daerah Sumatera Utara.* Medan: Depdikbud, 1984.

Vlekke, Bernard H.M. *Nusantara, A History of Indonesia.* The Hague: W. van Hoeve, 1965.

Vriese, W.H. de. *DE Kamferboom van Sumatra.* Leiden: H.R. de Breuk, 1851.

Wallerstein, Immanuel. *The Modern World System , Capitalist Agricultures and the Origins of the European World Economy in*

the Sixteenth Century. New York-San Fransisco-London: Academic Press, 1974.

Wells, J. Kathirithamby, John Villiers. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise.* National University of Singapore: SingaporeUniversity Press, 1990.

Wertheim, W.F. *Indonesian Society in Transition: a Study of Social Change.* The Hague: W. van Hoeve, 1956.

DAFTAR SINGKATAN

A.T.O.S. : Auto Transport Onderneming Sumatra
B.E.F.E.O. : Bulletin de l'Ecole Francais d'Extreme-Orient
B.K.I. : Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie. Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie.
C.N.W.S. : Centre of Non-Western Studies
E.F.E.O. : Ecole Francaise D'Extreme-Orient
E.I.C. : East Indian Company
E.N.I. : Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie
H.K.B.P. : Huria Keristen Batak Protestan
I.N.I.S. :Indonesian Netherlands Cooperations in Islamic Studies
I.G. : Indische Gids
J.A. : Journal Asiatique
J.A.S. : Journal of Asian Studies
J.M.B.R.A.S. : Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society
J.R.A.S. : Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland
J.S.B. : Jong Sumatranen Bond
J.S.B.R.A.S. : Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society
J.S.E.A.H. : Journal of Southeast Asean History
J.S.E.A.S. : Journal ofSoutheast Asean Studies
K.P.M. : Kininklijke Paketvaart Maatschappij
LP3ES : Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial
N.H.M. : Nederlandsch Handels Maatschappij
O.V. : Oudheidkundige Verslag
S.E.A.P. : Southeast Asia Program
S.W.K. : Sumatra's Westkust

T.A.G. : Tidjschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardijskundig Genootschap
T.B.B. : Tidjschrift voor het Binnenlandsch Bestuur
T.B.G. : Tidjschrift voor het Indische Taal-, Land- en Vokenkunde Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen
T.B.O. : Tambang Batu Bara Ombilin
T.N.I. : Tidjschrift voor Nederlandsch Indie
V.B.G. : Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen
V.O.C. : Vereenigde Oostindische Compagnie

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 : Jembatan Penyeberangan di Kota Sibolga



LAMPIRAN 2 : Penataan Kota Sibolga Abad ke-20

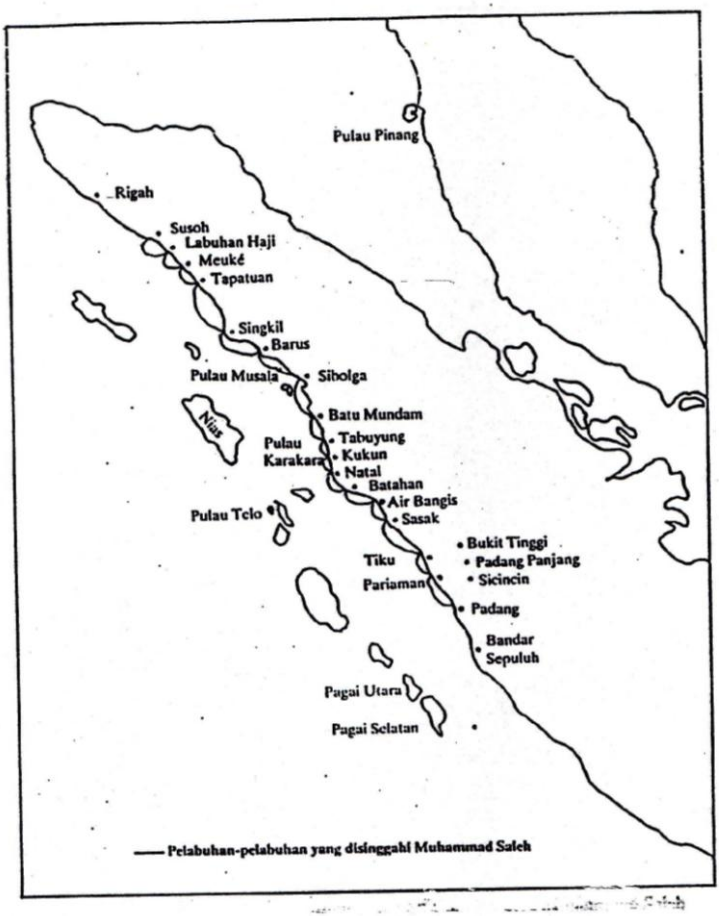


LAMPIRAN 3 : Lokasi Pelabuhan Lama Kota Baringin


SIBOLGA NAULI
Selamat Datang
DI KELURAHAN
KOTA BARINGIN
KEC. SIBOLGA KOTA

LAMPIRAN 4 : RANTAI Pelayaran Muhammad Saleh

LAMPIRAN 1: Rantai Pelayaran Muhammad Saleh



Sumber : Tsuyoshi Kato. "The World of Minangkabau Coastal Merchants in the Nineteenth Century", *Journal of Asian Studies Vol. XXXIX*, No. 4, Agustus 1980, p. 729-752.

LAMPIRAN 5: PETA TELUK TAPIAN NAULI

