

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 *entrepreneur* 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 *feder 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 Tapan 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 kesultanan 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 mendorong 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 pertumbuhan 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.