

BAB I

PENGANTAR

A. *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

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

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 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

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).

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 Texts 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*

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 bandar lain, 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 mengeksport 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

Menurut tradisi penduduk Sibolga, kehidupan di pulau Poncan Ketek memasuki abad ke-19 cukup makmur, sebab

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.

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 orang Minangkabau dan Keling telah berdagang di sepanjang pantai barat Pulau Sumatera.⁷

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*

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 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 *Afdeeling Padang Lawas*.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.

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 Tapanoei", dalam *Regeering Almanak*, 1870, p. 100.

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

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

¹⁰ E.E. W.G. Schroder. *Op. Cit.* p. 42.

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 9 buah 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, Mijnezen, 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

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.

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 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

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.,

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

1939, p. 22. Lihat Juga *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1937*....P. 23.

tempat perdagangan, pelayaran, dan pintu gerbang keluar bagi pengiriman barang komoditi dari daerah pedalaman. Diantaranya adalah Sutjipto Tjiptoatmodjo, J. Kathhirthamby-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

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.

biasanya berdagang di Malaka mengalihkan pelayarannya ke Aceh, pantai barat Sumatera, Selat Sunda, dan terus ke Banten. Penguasa 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 baru.¹⁷ Walaupun masa kejayaan

¹⁷ *Koloniaal Verslag van 1918*. C. "Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundigen en Algemeen Aard". Zitting 1918-1919. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 11.

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

¹⁸ J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *Op. Cit.* p. 108.

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 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. Kebijakan 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. Kebijakan inilah yang mendasari pertumbuhan dan kemajuan 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

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.

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

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 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

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.

kemenyan dan menawarkannya 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

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

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

berlindung pada masa perang.²³ Grunfeld mendefinisikan kota sebagai berikut: “Kota adalah suatu pemukiman 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 ini adalah salah satu mata rantai dari jaringan yang berpusat di kota kabupaten.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 Kajian Sarjana Jepang*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986, hal. 77. Denys Lombard. *Kerajaan*

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

Aceh Jaman Sultan Iskandar Muda(1607-1636). Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 156 dan 158.

²⁶ Frank Broeze, ed. *Op. Cit.*

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. 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

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 Government, 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 Sumatera*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 91. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya I,II,III*. Jakarta: Gramedia, 1996.

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.

menumpuknya berbagai barang komoditi yang datang dari bandar lain untuk dikonsumsi 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

³⁰ Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 23.

³¹ Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 32.

³² Leong Sau Heng. *Ibid.* P. 29

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, 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

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-Melbourne-Sydney: Cambridge University Press, 1989, p. 89.

³⁴ J.C. Van Leur. *Op. Cit.* P. 60-63.

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

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 *capitalisme* 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

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.

Sibolga berfungsi ganda, yakni sebagai pusat perdagangan sekaligus tempat berlabuhnya kapal dagang dan sebagai pusat administrasi pemerintah Hindia Belanda.³⁶

B. 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

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 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.

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 asimetris antara daerah pesisir dan pedalaman. Dalam arti para pedagang pesisir mengeruk keuntungan yang besar tetapi pedagang pedalaman memperoleh laba yang tidak

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.

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. Kebijakan 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 kepemimpinan tradisional 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

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.

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.

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

⁴¹ “Beknopt Overzicht 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 Perasaan Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975. William Marsden. *Op. Cit.* Hal. 220.

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.

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

C. 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 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 Tapanuli. Raja-Raja Sibolga dulunya tunduk kepada Raja Barus. Jane Drakard bertolak dari dua naskah dari Barus, yakni Kronik Hulu

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 Nusanariens 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.

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 Tapanuli 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.

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 Tapanuli 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.

D. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian ini terdiri atas beberapa bab, yang menjelaskan bagian-bagian khusus mengenai dinamika sosial budaya, dunia maritim, dan perdagangan laut di Tapanuli

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

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 daerah 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. Kemerossotan 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 kemerossotan 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.