

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,¹ dengan ketinggian 1-50 meter di atas permukaan laut.² 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 berbatasan dengan Kabupaten Tapanuli Tengah, sedangkan di sebelah barat terdapat perairan Teluk Tapian 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 seluas 17,44 % (187 hektar).³ Bandar ini terletak pada posisi yang strategis, menghadap ke

¹ Laporan Utama "Sibolga Menggapai Adipura", dalam *Pesisir Nauli*, No. 23/II/Mei/1996, hal. 36-37.

² 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.

³ Pemerintah Daerah Sumatera Utara. *Sumatera Utara Membangun II*. Medan: Pemda, hal. 439.

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 pegunungan 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.⁴ 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

⁴ 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 Singapore: Singapura University Press, 1990, p. 53.

tulang punggung bagi kehidupan Teluk Tapian Nauli sampai pertengahan abad ke-20.⁵

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, 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.⁶ 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

⁵ W.B. Sidjabat. *Ahu Sisingamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis*. Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 34.

⁶ Raslan Tanjung. “Data Sejarah, Adat, Bahasa, dan lain-lain Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga”, *Seksi Kebudayaan*. Sibolga: 13 Desember 1980, hal. 1

kepercayaan yang dinamakan *pelebegu*, agama nenek moyang.⁷ 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.⁸ Pulau ini telah menjadi bandar dagang sebelum Sibolga menjadi sebuah kota, seperti kapur barus dan kemenyan.⁹

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 pedaaan 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 Tapan Nauli. Mereka datang ke Sibolga secara berkelompok dan

⁷ Johannes G. Warneck. *Die Religion der Batak, ein Paradigma für 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 Animistischen Heidentums*. Stuttgart: 1925. L. Leertouwer. "The Cannibalism of the Batak", dalam *Nederlands Theologisch Tijdschrift*, XXV. 1971, p. 141-260.

⁸ Raslan Tanjung. *Op. Cit.*

⁹ *Koloniaal Verslag van 1909. Nedelandsche – Indie*. "Tapanoeli". Zitting 1909-1910. Gedrukt ter Algemeen Landsdrukkerij, p. 45-46.

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 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.¹⁰

Selanjutnya pemerintah Pulau Poncan Ketek diteruskan oleh Abdul Mutalib, yang bergelar Datuk Bandar atau Datuk Hitam.

¹⁰ Adatrechtbundels, XXXV, Serie G, No. 63, pp. 110-120.

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.¹¹

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 meter di atas permukaan laut atau tidak jauh dari dataran Pulau Sumatera. Pulau ini menjadi pangkalan pelayaran Kepulauan Indonesia bagian barat di Samudera Hindia.¹² Banyak pedagang pantai barat yang datang ke Pulau Poncan Ketek dan

¹¹ Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920*. P. 216

¹² C. Nooteboom. "Sumatra en de Zeevaart op de Indische Ocean", dalam *Indonesie*, Tahun Ke-4, 1950/1951, p. 127.

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.¹³

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.¹⁴

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

¹³ 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.

¹⁴ J. van der Linden. *Algemeen Administratief Verslag van de Residie Tapanoeli over het Jaar 1857*, p. 4.

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.¹⁵ Perkebunan itu diusahakan oleh pemerintah dan penduduk setempat. Perkebunan pemerintah mendatangkan tenaga kerja dari Pulau Nias. Mereka adalah para budak yang diperjualbelikan di Tapanuli.¹⁶

Bandar Sibolga disebut juga dengan “Tapiian Nauli” (tepiian yang indah) karena memiliki pemandangan alam yang indah di sepanjang pantainya dan secara geografis letaknya aman di bibir Teluk Tapiian Nauli, Keresidenan Tapanuli. Teluk Tapiian Nauli dikatakan aman karena kapal dapat berlayar dan berlabuh di kawasan itu tanpa halangan dari ombak Samudra Hindia yang terkenal ganas dan bergelombang tinggi.¹⁷ Sedangkan istilah Tapanuli lebih mengaju kepada *Tanah Batak*. Kawasan Sibolga atau Tapiian 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 Tapiian Nauli,

¹⁵ G. Ch. Rapp. *Aansluitend op Memorie Gobee 1914 en Memorie Monteiro 1916 over de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanoeli, 23 October 1926*, p. 17.

¹⁶ Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia II*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1996, hal. 23.

¹⁷ E.E.W.G Schroder. *Op. Cit.* p. 44.

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 Kalimantan Kecil, Pulau Kalimantan Gadang, pulau-pulau kecil kecil Balla, Pulau Panjang, dan lain-lain.¹⁸ 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.¹⁹ 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 kepada gabungan antara kawasan pesisir dan pedalaman Tapanuli (Tanah Batak). Pemerintah

¹⁸ E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 48.

¹⁹ 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.

Hindia Belanda membentuk Keresidenan Tapanuli untuk seluruh Tanah Batak pada tahun 1842. Keresidenan itu terdiri dari beberapa *Afdeeling, Onderafdeeling, Districk, dan Kuria*.²⁰

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.²¹

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

²⁰ Sartono Kartodirdjo, ed. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*. Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No.5. Jakarta: ANRI, 1973, hal. 86-87.

²¹ *Koloniaal Verslag van 1918*. “C. Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundigen en Algemeen Aard”. Zitiing 1918-1919. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 14.

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 Bonjol.²² 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

²² H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 68.

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.²³

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

²³ *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)*.

menjualnya ke pantai Timur untuk diteruskan ke Semenanjung Malaya dan Pulau Penang sebagai bandar dagang Inggris.²⁴

Pemerintah Hindia Belanda berusaha untuk mengambil hati penduduk Tapanuli, baik melalui pendekatan politik maupun pendekatan keagamaan. Neubronner van der Tuuk melakukan penerjemahan Alkitab ke dalam bahasa dan aksara Batak pada tahun 1852. Akhirnya Neubronner van der Tuuk berhasil merebut kepercayaan penduduk Tapanuli.²⁵ 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 berkewajiban untuk memungut pajak

²⁴ Kathirithamby-Wells, ed. *Op. Cit.* P. 215.

²⁵ Situmorang, Sitor. *Op. Cit.* Hal. 41.

sesuai dengan tuntutan Pemerintah Pusat di Pulau Jawa. Komisi untuk memantau pemungutan pajak dan kerja paksa di luar Jawa dikenal dengan romusha.²⁶

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 kapal dagang selama tahun 1846-1870 adalah sekitar F. 30 574 896,-(Gulden) dan barang keluar senilai F. 9 787 025,-(Gulden).²⁷

²⁶ *Penyelidikan J. H. Liefvink 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)

²⁷ "Beknopt Overzicht van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra's Westkust Gedurende het Jaar 1846-1868", *Commerce Statistiek*. Deel I. Batavia: Landsdrukkerij, 1868.

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, minuman 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,-
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 Overzicht van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra’s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870”. *Overzicht 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. Geleidendende 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.²⁸ 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.²⁹ Setelah Barus mengalami kemerosotan dan bandar Sibolga menggantikannya sejak tahun 1842. Kedudukan Sibolga yang strategis dan aman untuk disinggahi mengakibatkan pertumbuhannya semakin cepat

²⁸ 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.

²⁹ M.D. Mansoer. *Sedjarah Minangkabau.* Jakarta: Bhratara, 1970, 76-79.

disamping Padang yang berkembang sebagai kota militer Belanda dan banyak didiami oleh pedagang Eropa.³⁰

Sibolga berkembang menjadi pusat perdagangan barang hasil bumi, hasil laut, bahan tekstil, hasil industri, dan barang komoditi lainnya. Menurut Muhammad Saleh, beberapa bahan komoditi yang diperjualbelikan di Sibolga pada abad ke-19 terdiri dari berbagai jenis.³¹ 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.³²

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

³⁰ Rusli Amran. *Padang Riwayatmu Dulu*. Jakarta: Mutiara, 1986, hal. 11.

³¹ Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaan Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 92.

³² 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.

(Padangsidempuan, Rao), dan rute pedalaman Sindung serta dataran tinggi Toba.³³

Kurangnya kemampuan untuk melakukan komunikasi pada abad ke-19 mengakibatkan tidak tereturnya 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,³⁴ sedangkan ketika keberangkatan dan kedatangan kapal tidak dapat diketahui dengan pasti karena pelayaran tergantung pada angin Muson dan cuaca lainnya.³⁵

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

³³ Departement van Benenland Bestuur. *Algemeen Verslag Tapanoeli over 1917- 23 Maart 1918*. Hoofdstuk C "Tapanoeli". Gedrukt Landsdrukkerij, 1918, p. 1.

³⁴ Rahardjo Adisasmita. *The role of Shipping in the Context of Archipelagic Concept*. Ujungpandang: University of Hasanuddin, 1978, p. 17.

³⁵ J.C. van Leur. *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History*. The Netherlands: Foris Publications Hollad, 1983, p. 65.

Simatupang, Penggabean, Hutabarat, Pohan, Batubara, Nadeak, Pasaribu, dan Tambunan.³⁶

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.³⁷ 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 dikonsumsi sendiri dan didistribusikan ke daerah pedalaman.³⁸

Bandar Kotabaringin diperbaiki lagi oleh pemerintah Belanda dengan membangun dermaga beton, dermaga kayu, dan beberapa gudang permanen serta semi permanen. Pada tahun 1915

³⁶ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 180.

³⁷ Mc. Surapti. *Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus dan Sibolga*. Jakarta: Depdikbud, 1994/1995, hal. 15.

³⁸ 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.

Pemerintah membangun dermaga lagi dengan biaya F.1722,- untuk melayani kapal yang datang dan berangkat.³⁹ 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.⁴⁰

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.⁴¹ Tenaga kerja yang digunakan oleh pemerintah dalam membangun kota Sibolga adalah dengan

³⁹ *Koloniaal Verslag van 1915. Nederlandsch-Indie. "Sumatra's Westkust". Zitting 1915-1916. Gedrukt ter Algemeen Landsdrukkerij, 1916, p. 143-146.*

⁴⁰ P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip. Sibolga: Adpel*, hal. 3.

⁴¹ 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.*

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.⁴² 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.⁴³

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

⁴² 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.

⁴³ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 198.

tidak lagi memegang peranan sejak kepindahan tersebut kecuali hanya sebagai tempat tahanan para narapidana. Pemerintah sipil dan militer berkantor di Sibolga.⁴⁴ 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.⁴⁵ Kendali pemerintah bandar tidak lagi dipegang oleh Datuk Bandar, tetapi diambil alih pemerintah Hindia Belanda.⁴⁶

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

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Tsuyoshi Kato. “Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX”, dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 77.

⁴⁶ Beberapa Kepala Kuria diangkat oleh Pemerintah sebagai pegawai sub distrik dan diberi gaji termasuk Kepala Bandar. Lihat Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 49.

Hindia Belanda di Sibolga penduduk asli termasuk golongan kelas tiga setelah orang Eropa dan Cina.⁴⁷

Perkembangan Sibolga menjadi kota yang bersifat internasional⁴⁸ 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 oleh 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.⁴⁹

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

⁴⁷ 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.

⁴⁸ Tommy H. Purwaka. *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*. Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum, dan Pembangunan & Bumi Aksara, 1993, hal. 268.

⁴⁹ *Statistiek van de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch Indie over het Jaar 1879*. Batavia: Landsdrukkerij, 1880, p. 109.

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 1819.⁵⁰ Pada tahun 1768 Belanda memperhatikan di pantai barat Pulau Sumatera bahwa Inggris telah berhubungan baik dengan raja-raja Tapian Nauli.⁵¹ Orang Amerika telah berdagang di pantai barat Pulau Sumatera sejak tahun 1790, terutama di Padang, Tapaktuan, Samadua, Teluk Pauh, Meuke, dan lain-lain.⁵² 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

⁵⁰ Lihat H.M. Nur El Ibrahimy. *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh*. Jakarta: Gramedia Widiasarana, 1993, hal. 12.

⁵¹ 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.

⁵² 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.

Keresidenan Tapanuli.⁵³ Pedagang Perancis telah datang di pantai barat Pulau Sumatera pada 18 Mei 1601 bersama kapal *Cobin*, yang berangkat dari Saint-Malo.⁵⁴ 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 berasal dari Singapura, terutama barang kelontong, tekstil, dan hasil industri lainnya. Sebaliknya barang yang berasal dari Tapanuli seperti gambir dipasarkan ke Penang.⁵⁵

Barang ekspor dari Sibolga adalah berupa hasil dari perkebunan karet, kayu manis, kopi, lada, kapur barus, kemenyan,

⁵³ “Beknopt Overzicht 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.

⁵⁴ 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.

⁵⁵ Christine Dobbin. *Op. Cit.* Hal. 62.

dan damar.⁵⁶ 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.⁵⁷ Sebelum awal abad ke-20 banyak penduduk dari luar daerah datang ke Sibolga untuk berdagang. 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.⁵⁸ 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.⁵⁹

⁵⁶ E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* Hal. 239.

⁵⁷ William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 91-116. Lihat Syahnan. "Menggugat Keteringgalan Pantai Barat Sumatera Utara", dalam *Harian Kompas*, Jumat, 15 Agustus 1997, hal. 22.

⁵⁸ 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.

⁵⁹ Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal.

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 On Omne 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, 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.⁶⁰ Pemandahan ini dapat menanggulangi kendala bandar, yakni di sekitar Sambas di Teluk Aek Habil.

Pelabuhan Sambas telah beroperasi sejak tahun 1977, mulai tahun itu komoditi ekspor berjalan lancar dan kapal berlabuh agak bebas. Berfungsinya

⁶⁰ P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip*. Sibolga: Adpel, hal.2.

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 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 reservoir 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 reservoir 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 reservoir 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 konstruksi 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.⁶¹ 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 oleh Pulau Sarudik. Dalam peranannya sebagai pintu gerbang pantai barat Sumatera Utara, bandar Sibolga ini dapat tumbuh melalui 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

⁶¹ 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.

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 untuk 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.⁶²

C. Pertumbuhan dan Permasalahan Sibolga

Teluk Tapan 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*”⁶³ (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

⁶² “Sejarah Kota Sibolga”, dalam Ali Usman. *Kotamadya Sibolga Dalam Angka 1984*. Sibolga: Kantor statistik Kotamadya Sibolga, 1985, hal. 4.

⁶³ H.L. Osthoff. *Op. Cit.* P. 46.

atasnya berdiri sebuah kota sekaligus bandar Sibolga hanya berukuran panjang sekitar 5,6 kilometer. Timbunan tanah rawa yang dijadikan sebagai tempat pemukiman penduduk berada lebih kurang 3 meter di atas permukaan laut.⁶⁴

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-18.⁶⁵ Sebagian dari mereka terkenal sebagai bekas serdadu yang pintar melawan musuh, sebagian diantaranya terkenal sebagai Serdadu Bugis. Sarana lainnya yang dibangun ketika itu adalah membuat saluran air buangan, pipa air minum, kompleks perumahan orang Eropa, rumah ibadah, dan tempat rekreasi. Lokasi bandar Kotabaringin

⁶⁴ Pemerintah Daerah Sumatera Utara. "Daerah Tingkat II Sibolga", dalam *Sumatera Utara Membangun II*. Medan: Hal.439.

⁶⁵ 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.

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.⁶⁶ Bandar itu terus berkembang dengan pesat dan bertambah ramai.⁶⁷

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

⁶⁶ P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip*. Sibolga: Adpel, hal. 3.

⁶⁷ *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.

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.⁶⁸ Bandar Sibolga adalah pintu utama masuknya penumpang kapal dari Pulau Nias yang hendak menuju Medan atau kota lainnya di Pulau 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,

⁶⁸ H.A. Abbas Salim. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*. Jakarta: Pustaka Jaya, 1995, hal. 21.

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-18.⁶⁹

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.⁷⁰

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

TAH UN	JENIS KAPAL	MAS UK	MUATAN DALAM M3	KEL UAR	MUATA N DALAM M3	TOT AL KAP AL
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		

⁶⁹ Kenneth R. Hall. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1985, p. 217.

⁷⁰ *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.

	Total	465	271513	550	1253	1015
1872	Kapal api Inggris	7	612	7	293	
	Kapal Aceh	24	81	24		
	Kapal layar	111	4532	109	874	
	Pencalang	168	2314	168	621	
	Perahu	137	567	135		
	Total	447	8106	443	1788	890
1873	Kapal berbendera:					
	-Belanda	2	748	2	80	
	-Inggris	6	561	6	910	
	-Aceh	6	22	6	31	
	kapal layar	35	341	35		
	Pencalang	203	1246	199	47	
	Perahu	128		128		
	Total	380	2918	376	1068	756
1874	Kapal api	12	7654	17	853	29
	Kapal layar	89	876	36	234	
	Pencalang	236	9873	32	765	
	Perahu	95		33		
	Total	432	18403	118	1852	550
1878	Kapal berbendera:					
	-Belanda	1	99	1	99	
	-Inggris	7	2403	3	1020	
	kapal layar	162	95000	83		
	Pencalang	149		51		
	Perahu	52		65		
	Total	371	97499	203	1119	574
1879	Kapal Eropa	105	66763	4	7873	
	Kapal layar	14		12		
	Pencalang	57		66		
	Kapal api Belanda	20	40754	5	4133	
	Kapal api Inggris	10	12087	4	2986	
	Kapal layar Belanda	7	4497	4	2080	
	Kapal layar Inggris	10	7283	5	2775	
	Kapal layar Jerman	3	1802	2	972	
	Kapal lay.			1	300	
	Norwegia	1	350	1	350	
	Kapal lay.Denmark			2	1831	
	Kap.lay.Amerika	2	1582	2		
	Kapal Hindia Beld.	2		2		
	Perahu	89		53		
	149		123			
	Total	469	135118	292	23300	761
1881	Kapal layar	11	5977	23	6782	
	Pencalang	42	61654	82	5463	
	Kapal api	67	2341	55	456	
	Perahu	180	156	154	893	
	Pelayaran pantai	78	5672	11	34	
	Pemerintah	17	345	13	27	
	Total	395	76145	336	13655	731

1882	Kapal api Spanyol	1	432	1	78	
	Kapal api	123	4567	109	4961	
	Kapal layar	142	349	130	635	
	Pencalang	79	456	87	76	
	Pemerintah	5	676	5	542	
	Total	350	6480	332	6292	682
1883	Kapal api Eropa	52	270428			
	Kapal layar Eropa	71				
	Kapal layar:					
	-Spanyol			1	843	
	-Engelsche-Indie			1	843	
	-Pulau Penang			1	3874	
	Pencalang	58				
Perahu	173					
Pemerintah	8					
	Total	362	270428	361	5560	723
1884	Kapal api Eropa	78	232861	52		
	Kapal Engel.Indie	1	624	1		
	Kapal layar	54	899	57		
	Pelayaran pantai	29	567	35		
	Pencalang	67	432	80		
	Perahu	66		57		
	Pemerintah	3		2		
	Total	295	235383	284		579
1885	Kapal layar	29	1753	21	139	
	Kapal api Eropa	5				
	Kapal api Jerman	1	665			
	Kap.api Eng.India			1	1124	
	Kap.lay.Jerman			1	1124	
	Pencalang	120		127		
	Perahu	117		119		
Pemerintah	9		9			
	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 pantai	2	1789			
	Kaplay.Engel.Indie	3	2804	3	2804	
	Pelayaran pantai	24	118	32	142	
	Perahu	213		184		
	Pemerintah	3		3		
	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 Belanda	41	215897	36	203443	
	Kapal lay.inggris	5	22107	2	3798	
	Kap.lay.Norwegia	1	1897	2	3790	
	Kapal lay.Amerika	1	1809			
	Kapal lay.Jawa	1	3859	4	11261	
	Kap.lay.Singapura	13	27730			
	Kapal layar Eropa	11		2	1901	
	Kapal layar	2				
	Pencalang	51		157		
	Kapal layar	48	241710	4	18	
	Kapal layar dari					
	Aceh	4	18	24		
	Perahu	95		113		
	Pemerintah	5		6		
	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 Beld.	2	8432	1		
	Kapal lay.Ingggris	3	9374	1		
	Kap.lay.Amerika	1	2598	2	4672	
	Kapal lay.Eropa					
	Kapal lay.Jerman			1	1595	
	Kap.lay.Denmark			1	906	
	Ka.lay.Norwegia			4	10470	
	Pencalang	35		67		
	Perahu	48		41		
	Pemerintah	4		5		
	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
1894	Kapal api	27	58844	25	56139	
	Kapal layar					
	Engelsch Indie	1	297			
	Hindia Belanda	1	58004	25	56139	
	Total	219	117145	160	112278	379
1895	Kapal api	1	862	1	862	
	Engelsch Indie			1	862	
	Kapal layar	69		74		
	Pencalang	97		71		
	Perahu	53		67		
	Pemerintah	3		5		
	Total	223	862	219	1724	442
1896	Kapal Norwegia	4	7973	4	7973	
	Kapal layar Aceh	2	42			
	Kapal api	4	7973	6	3936	
	Kapal layar	56		115		
	Pencalang	60		48		
	Perahu	47		51		
	Pemerintah	7		7		
	Total	189	15988	231	11909	420
1897	Kapal militer					
	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
1906	Kapal api	31	3451	2	4567	
	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
1907	Kapal api	73		2	196	
	Kapal Eropa	5			1908	
	Pencalang	15				
	Kapal layar	40		49		
	Kapal tiang tiga			9	17703	
	Kapal layar tiang dua			2	846	
	Sekunar			25	2259	
	Kapal <i>kotters</i>			3	173	
	Kapal Cina			8	312	
	Perahu	42		103		
	Pemerintah	8		5		
	Total	183		206	26297	389
1908	Kap.lay.dari Aceh	7	48	5	67	
	Kapal api	21	147	40	98	

	Kapal layar	7	48	33	453	
	Pencalang	185	305	162	486	
	Pelayaran pantai	17		5		
	Pemerintah	5	9	5	17	
	Total	242	557	250	1111	492
1909	Kapal api	20	376	23	406	
	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
1910	Kapal api	3	17	1	8	
	Kapal layar	22	1910	13	879	
	Pencalang	64	218	74	346	
	Pemerintah	9		7	5	
	Total	98	2145	95	1238	193
1911	Kapal api	1	19	2	8	
	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
1912	Kapal api	11	67	9	54	
	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
1914	Kapal api	16	74	13	59	
	Kapal layar	56	347	49	341	
	Pencalang			13	43	
	Perahu			22	37	
	Pemerintah			3		
	Total	72	421	100	480	172
1915	Kapal Cina	19	349			
	Kapal layar	46		18	231	
	Kapal api	13		17	206	
	Total	78	349	35	437	113
1916	Kapal layar	6	110	5	18	
	Kapal Cina	19	332			
	Pencalang	56		63	125	
	Pelayaran pantai	17		15	97	
	Total	98	442	83	240	181
1917	Kapal layar	18	354	24	361	
	Pencalang	56		51	673	
	Kapal api	13		12	87	
	Total	87	354	87	1121	174
1918	Kapal swasta Kon Pak Mij	12	370526	70	370526	

	NI Tankst. Mij	1	1	2		
	Kap. lay. Hindia B.	107	1801	23		
	Pencalang	1	1543	3		
	Total	121	373871	98	370526	219
1919	Kapal api	13	163	9	65	
	Kapal motor	55	438	23	1534	
	Kapal layar	69	613	46	973	
	Kapal Pemerintah	26	23	26	43	
	Total	153	1237	104	2615	257
1920	Kapal api a.	109	430998	109	430998	
	b.	2	2	2	2	
	Kapal motor a.	6	12121	6	12121	
	b.	55	450	55	450	
	kapal layar a.	63	1026	63	1026	
	b.	2	3086	2	3086	
	Total	237	447683	237	447683	474
	Kap.perang, Pem.	35	26494	35	26494	
1921	Kapal api a.	106	441755	106	441755	
	b.					
	Kapal motor a.	11	24404	11	24404	
	b.	27		27		
	kapal layar a.	5	82	5	82	
	b.					
	Total	149	466241	149	466241	298
	Kap.perang, Pem.	21	18358	21	18358	
1922	Kapal api	103	450783	103	450783	
	Kapal motor	13	30101	13	30101	
	Kapal layar	74		74		
	Pencalang	4	7	4	7	
	Total	194	480958	194	480958	388
	Kap.perang, Pem.	17	15682	17	15682	
1923	Kapal api	137	558769	137	558769	
	Kapal motor	3	4337	3	4337	
	Kapal layar	66	12	66	12	
	Pencalang	8	102	8	102	
	Total	214	563220	214	563220	428
	Kap.perang, Pem.	12	9444	12	9444	
1924	Kapal api	122	493021		493021	
	Kapal motor	2	2018	122	2018	
	Kapal layar	5	70		70	
	Total			2		
	Total	129	495109	129	495109	258
	Kap.perang, Pem.	11	13620		13620	
	Total			11		
1925	Kapal api	117	564510	117	564510	
	Kapal motor	5	5045	5	5045	
	Kapal layar	15	303	15	303	
	Total	137	569858	137	569858	274
	Kap.perang, Pem.	16	18710		18710	

1926	Kapal api	119	3456	45	3456	
	Kapal motor	43	679	21	567	
	Kapal layar	23	615			
	Total	185	4750	66	4023	251
1927	Kapal api a.	121	598532	121	598532	
	b.	1	0	1	0	
	Kapal motor a.	2	17456	2	17456	
	b.	35	1031	35	1031	
	Kapal layar	13	265	13	265	
	Total	172	617284	172	617284	344
	Kap.perang, Pem.	25	26810	25	26810	
1928	Kapal api a.	175	758310	175	758310	
	b.	2	27	2	27	
	Kapal motor a.	2	9369	2	9369	
	b.	122	4804	122	4804	
	Kapal layar	29	923	29	923	
	Total	330	773438	330	773438	660
	Kap.perang, Pem.	12	10556	12	10556	
1929	Kapal api a.	169	853150	169	853150	
	b.	1	27	1	27	
	Kapal motor a.	5	5229	5	5229	
	b.	141	4826	141	4826	
	Kapal layar	105	4047	105	4047	
	Total	421	867279	421	867279	842
	Kap.perang, Pem.	15	17621	15	17621	
1930	Kapal api	139	15386	140	15389	
	Kapal motor	8		8		
	Kapal layar a.	146	12123	146	12124	
	b.	102	4764	102	4732	
			3983		3983	
	Total	395	26256	396	36228	791
	Kap.perang, Pem.					
1931	Kapal api a.	141	53864	145	53871	
	b.					
	Kapal motor	8	22111	8	22117	
	Kapal layar a.	70	4764	72	4764	
	b.	111	3983	111	3983	
	Total	330	569502	336	569513	666
	Kap.perang, Pem.	8				
1932	Kapal api	139	484687	149	484670	
	Kapal motor	8	15821	8	15821	
	Kapal layar	39	4219	39	4219	
		84	2974	85	2974	
	Total	270	507701	283	507684	553
	Kap.perang, Pem.	8		8		
1933	Kapal api	137	481599	131	481599	
	Kapal motor	8	14579	8	14579	
	Kapal layar a.	36	4065	36	4065	
	b.	91	3065	91	3065	
	Total	272	503308	266	503308	538

	Kap.perang, Pem.	14		14		
1934	Kapal api	160	466859	157	466865	
	Kapal motor	10	25377	10	25381	
	Kapal layar	9	947	9	947	
		125	3802	125	3802	
	Total	304	496985	301	496995	605
		12		12		
1935	Kapal api	161	484334	167	484325	
	Kapal motor	8	19516	17	19529	
	Kapal layar	128	4109	159	4119	
	Total	297	507959	343	507973	640
	Kap.perang, Pem.	14		14		
1936	Kapal api	162	485063	171	485069	
	Kapal motor	9	26337	17	26336	
	Kapal layar	435	10777	447	10775	
	Total	606	522177	635	522180	1241
	Kap.perang, Pem.	19		19		
1937	Kapal api	162	496192	161	496180	
	Kapal motor	15	37239	15	37237	
	Kapal layar	457	11512	453	11512	
	Total	634	544943	629	544929	1263
	Kap.perang, Pem.	15		15		
1938	Kapal api	160	482084	149	482079	
	Kapal motor	10	27945	10	27925	
	Kapal layar	382	10516	382	10516	
	Total	552	520545	541	520520	1093
	Kap.perang, Pem.	15		15		
1939	Kapal motor	8	1562	7	1356	
	Kapal Pemerintah	5	436	5	768	
	Kapal Norwegia	1	379	1	350	
	Kapal layar	62	4569	58	4678	
	Kapal Belanda	13	2567	13	2435	
	Total	89	9513	84	9587	173

Sumber diolah dari data:

“Beknopt Overzicht van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra`s Westkust, Gedurende het Jaar 1846-1870”. *Overzicht 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.⁷¹ Pada tahun 1872 bandar ini masih didatangi oleh pedagang Inggris, walaupun pemerintah Hindia Belanda telah resmi menguasai bandar itu.⁷² 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.⁷³ Selanjutnya terjadi penurunan mulai tahun 1888 menjadi 318 kapal per tahun. Kenaikan 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

⁷¹ *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

⁷² *Overzicht 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.

⁷³ *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.

api.⁷⁴ 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 gapek, jagung pipilan, buah pala, triplek, dan udang kelong.⁷⁵ Ada empat jenis getah yang diekspor melalui bandar Sibolga setelah tahun 1950, yakni jenis Lumbs, Slabs, SIR. 20, SIR. 50, dan Angin.⁷⁶ 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.⁷⁷ Sayuran yang dikeluarkan adalah kol bulat, kol gepeng, sayur panjang, sayur pendek, wortel, kentang, jahe, dan bunga kol yang

⁷⁴ *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

⁷⁵ Kantor Perdagangan Kotamadya Sibolga. *Laporan Tahun 1983*, hal. 29.

⁷⁶ E.E.W.G. Schroder. *Loc. Cit.* P. 239.

⁷⁷ William Marsden. *Sejarah Sumatra*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 91-108.

berasal dari dataran tinggi Toba dan dataran tinggi Karo.⁷⁸ 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.⁷⁹ 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.⁸⁰

⁷⁸ 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.

⁷⁹ "Dinas Perikanan Kotamadya Sibolga", dalam Ali Usman. *Op. Cit.* Hal. 125.

⁸⁰ 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.

Bandar Sibolga telah menjadi salah satu mata rantai ekspor barang komoditi ke luar negeri.⁸¹ 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.⁸² 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 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

⁸¹ “Beknopt Overzicht 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.

⁸² C. Ch. Rapp. *Op. Cit.* P. 17. Lihat juga Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Hal. 92.

kapur barus. Peternakan tradisional yang dikembangkan penduduk adalah kuda, kerbau, babi, dan sapi.⁸³ Hutan di dataran tinggi Toba, Padangsidempuan, dan Silindung banyak menghasilkan beras, kapur

barus, kemenyan, lada, dan barang komodi lainnya. Selain dikonsumsi 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.⁸⁴

⁸³ 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.

⁸⁴ 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-Melbourne-Sydney: Cambridge

Suasana kesibukan bandar Sibolga selama abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20 selalu terlihat dengan banyaknya kapal yang masuk. Dermaga bandar Kotabaringin yang luasnya 4187,80 meter persegi dimanfaatkan untuk pangkalan pelayaran samudera, transito, dan interinsuler. Itulah sebabnya peranan bandar ini tidak terlepas dari jalur perdagangan laut tradisional di pantai barat Sumatera, bahkan bagian dari kegiatan perdagangan Samudera Hindia.⁸⁵

Perairan Teluk Tapian Nauli sebagai salah satu dari jalur perdagangan Samudera Hindia telah berangsur dalam masa yang cukup lama.⁸⁶ Berita Cina menyebutkan bahwa bandar Barus dan Sibolga menjadi bandar dagang yang ramai pada masa lalu. Bandar Barus ketika itu dikenal sebagai *Fansur*.⁸⁷ 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

University Press, 1989, p. 37, 53-54. M.A.P. Meilink Roelofsz. *Op. Cit.* P. 20, 60, 105.

⁸⁵ K.N. Chaudhuri. *Op. Cit.* P. 185.

⁸⁶ Muhammad Gade Ismail. *Pasai Dalam Perjalanan Sejarah: Abad Ke-13 Sampai Abad Ke-16*. Jakarta: Depdikbud, 1993, hal. 20.

⁸⁷ 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.

pertemuan dan persinggahan kapal dagang yang menyusuri pantai barat Pulau Sumatera.⁸⁸

Perairan Teluk Tapian Nauli cukup luas untuk dilayari kapal dagang yang berlabuh di bandar Sibolga. Kedudukan bandar ini semakin penting dalam bidang politik ketika ditetapkan Pemerintah sebagai ibukota Keresidenan Tapanuli selama tahun 1842-1942.⁸⁹

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 memenuhi syarat untuk persinggahan pelayaran,

⁸⁸ 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.

⁸⁹ 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.

seperti memiliki bandar alam yang baik, tersedianya air minum yang melimpah, dan pusat perdagangan yang strategis.⁹⁰

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.⁹¹ 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,

⁹⁰ Edward L. Poelinggomang. "Proteksi dan Perdagangan Bebas, Kajian Tentang Perdagangan Makassar Pada Abad Ke-19", *Disertasi*, Vrije Universiteit. Amsterdam: Centrale Huisdrukkerij VU, 1991, hal. 62.

⁹¹ 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.

Inggris juga membuka pelayaran ke pantai barat Sumatera termasuk ke bandar Sibolga.⁹²

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.⁹³ Keterlibatan K.P.M. berdagang di Singapura didukung oleh banyaknya permintaan terhadap barang komoditi, seperti beras, petroleum, 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.

⁹² *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.

⁹³ "Lampiran II: Jalur Pelayaran K.P.M.," dalam Edward L. Poelinggomang. *Op. Cit.*

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.⁹⁴

⁹⁴ Tsuyoshi Kato. “Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau abad XIX”, dalam Akira Nagazumi. *Op. Cit.* Hal. 77.

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.⁹⁵ 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 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.⁹⁶

Menurut beberapa penulis, orang Batak sampai abad ke-19 masih hidup dalam keterisolasian. Mereka terkenal dengan adat

⁹⁵ H. Kraemer. *From Missionfield to Independent Church*. London: SCM Press, 1958, p. 44.

⁹⁶ 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.

yang kuat, tetapi tidak mempunyai hubungan dengan kalangan luar nusantara sendiri dan hidup dalam keterasingan.⁹⁷ Hal ini dikuatkan pula oleh Lance Castle.⁹⁸ 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 menyendiri dan terasing. Mereka mempunyai hubungan yang cukup luas dengan dunia luar melalui bandar di pantai barat Tapan Nauli, seperti 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.⁹⁹

Struktur hirarkhis penduduk bandar Sibolga pada abad ke-19 lebih terlihat pada golongan 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

⁹⁷ H. Kraemer. *Op. Cit.* P. 44. Lihat juga Cf. J.H. Moor. *Notice of the Indian Archipelago*. Singapore: Malacca Observe, 1837, p. 121.

⁹⁸ Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 3.

⁹⁹ Jane Drakard. *Sejarah Raja-Raja Barus, Dua Naskah Dari Barus*. Jakarta-Bandung: Angkasa dan E.F.E.O., 1988, hal. 17-18.

negeri, pedagang, dan penduduk biasa. Hanya sebagian dari Kepala Negeri (Kepala Kuria) yang diangkat Pemerintah menduduki golongan teratas.¹⁰⁰

Telah disebutkan di atas bahwa banyak diantara sub etnis Batak khususnya Orang Batak Toba dan Angkola yang melakukan perpindahan ke daerah pesisir Tapanuli 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.¹⁰¹

Orang Batak yang bermukim di Sibolga berkembang menjadi bagian suku yang cepat tumbuh dan berkuasa. Keturunan

¹⁰¹ 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)

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.¹⁰²

Bandar Sibolga sebagai daerah perdagangan di pesisir mengalami perkembangan wilayah samapi jauh ke daerah pedalaman. Bandar ini sering dikunjungi kapal dan pencalang dari Minangkabau, *dunia timur* dan *barat*.¹⁰³ Para pedagang Minangkabau mulai mengangkut hasil komoditi ke Sibolga, dan pulangnyanya 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 menarik tentang kunjungannya ke berbagai bandar di sepanjang pantai Pulau Sumatera, diantaranya melihat peranan

¹⁰² 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.

¹⁰³ Tome Pires. *Suma Oriental*. Terj. dan diedit oleh Armando Cortesso, Vol. I. London: Hakluyt Society, 1944, p. 268.

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 bermukim 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.¹⁰⁴ 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.¹⁰⁵

Assimilasi orang Minangkabau dengan penduduk Sibolga terjadi dengan baik karena bandar tersebut telah lama menjadi

¹⁰⁴ Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Op. Cit.* Hal. 55.

¹⁰⁵ Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Hal. 4.

pertemuan berbagai etnis. Salah satu akibat dari kedatangan mereka adalah banyaknya unsur adat Miangkabau masih berkembang dalam keturunan mereka di Sibolga. Orang Minangkabau menguasai Sibolga melalui dunia perdagangan, terutama memanfaatkan bandar sebagai pos untuk berdagang.¹⁰⁶ 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 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 menganggap diri mereka sebagai “anak dagang” atau tamu di kota bandar itu.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Suku Minangkabau*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979, hal. 72.

¹⁰⁷ Taufik Abdullah. *School and Politics: The Kaum Muda Movement in West Sumatra (1927-1933)*. Ithaca: N.Y. Monograph Series,

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.¹⁰⁸

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 Minangkabau yang menjadi penduduk Keresidenan Tapanuli berkisar sekitar 9.868 jiwa, sebanyak 1.410 jiwa diantaranya bermukim di kota bandar Sibolga.¹⁰⁹ 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

Modern Indonesia Project Southeast Asia Program, Cornell University, 1971, p. 10.

¹⁰⁸ Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Suku Minangkabau*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1979, hal. 97.

¹⁰⁹ Volkstelling 1930, IV, dalam Mochtar Naim. *Op. Cit.* Hal. 98.

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 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.¹¹⁰

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.¹¹¹

Bagian terbesar dari penjahit Sibolga asal Minangkabau berasal dari Pariaman. Mereka juga mengkhususkan diri pada

¹¹⁰ Mochtar Naim. *Op. Cit.* Hal. 100.

¹¹¹ Mochtar Naim. *Op. Cit.*

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 *entrepreneurship*). 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 berkelompok, melainkan secara individu atau ikut dengan saudaranya yang telah lama tinggal di Sibolga.¹¹²

¹¹² Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaan Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975, hal. 48.

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).¹¹³ 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 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.¹¹⁴

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

¹¹³ 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.

¹¹⁴ 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.

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 dalam etnis Batak yang beragama Islam.¹¹⁵ Sejauh ini belum ada penelitian yang mendalam tentang kaitan marga Tanjung di pesisir Tapanuli 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.¹¹⁶ Pengaruh kebudayaan Minangkabau pada penduduk Sibolga terlihat pada pemakaian bahasa Minangkabau, sebagian upacara adat, kesenian, dan sebagainya.¹¹⁷

Etnis Jawa pertama kali datang ke Sibolga khususnya dan daerah Tapanuli umumnya adalah pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Pemerintah Belanda memegang peranan penting dalam

¹¹⁵ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 183.

¹¹⁶ “Kronik Hilir (Sejarah Tuanku Batu Badan)” dalam Jane Drakard, ed. *Op. Cit.* Hal. 30,45.

¹¹⁷ M. Buys. *Twee Jaren op Sumatra's Westkust*. Amsterdam: 1886, p. 139-142

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 oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai penggerak kerja paksa. Kedatangan mereka di Tapanuli 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.¹¹⁸

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

¹¹⁸ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Bunga Rampai Tapanuli Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapanuli-Nauli-Tujuh sekawan, 1995, hal. 184.

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.¹¹⁹

Setelah bekerja, para tahanan dikembalikan ke penjara. Pada tahun 1857 kondisi rumah tahanan di bandar Sibolga relatif sepi, sebab tidak ada lagi tahanan 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, perampokan, dan penipuan. Tabel di bawah memperlihatkan kondisi tindak pidana di Kersidenan Tapanuli pada tahun 1857.

¹¹⁹ 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)

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

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

Sumber: 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.¹²⁰

Dalam periode 1833-1838 di sekitar Teluk Tapian Nauli, khususnya bandar Sibolga telah banyak berdiam orang Cina disamping orang 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

¹²⁰ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 188-190.

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 *Letnan Cina*, yang diangkat oleh Pemerintah.¹²¹

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, Kontrolleur, Kepala Kuria, 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

¹²¹ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Op. Cit.* Hal. 65.

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.¹²²

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.¹²³

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

¹²² Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 46.

¹²³ Lance Castles. *Op. Cit.* Hal. 42.

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 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.¹²⁴ 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.¹²⁵

Cina Sibolga agaknya menjadi bagian dari masa lalu perdagangan di Sibolga yang penuh dinamika. Perbedaan antar

¹²⁴ Mubyarto, dkk. *Tanah dan Tenaga Kerja Pekarbunan, Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Adhya Media, 1992, hal. 117.

¹²⁵ H.A. Hamid Panggabean, dkk. *Loc. Cit.* Hal. 65.

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 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.¹²⁶

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

¹²⁶ Mubyarto, dkk. *Op. Cit.* Hal. 117.

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 Tapan 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 Tapan Nauli, sebab perbedaan yang tidak terlalu prinsipil dianggap oleh masyarakat Melayu Pesisir bersenyawa dengan kebudayaan asli asal mereka masing-masing, tetapi tidak berarti 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 dikelompokkan kepada penduduk Tapanuli Tengah, sebab adanya persamaan historis antara Natal, Sibolga, Tabuyung, Singkuang, dan lain-lain.¹²⁷ 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.¹²⁸

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

¹²⁷ E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920*. P. 65.

¹²⁸ 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

Selatan (Batak Selatan) karena masing-masing daerah mempunyai bahasa yang khas.¹²⁹

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 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

¹²⁹ Petrus Voorhoeve. *Critical Survey of the Languages of Sumatra*. The Hague: 1955, p. 9.

sebagai juru damai dalam perkelahian yang terajadi antar kelompok dalam suatu kampung.¹³⁰

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, Hulahula, dan Boru*.¹³¹

¹³⁰ Lance Castles. *Loc. Cit.* Hal. 8.

¹³¹ Edward M. Bruner. "The Toba Batak Village", dalam G.W. Skinner, ed. *Local, Ethnic and National Loyalties in Village in Indonesia: A Symposium*. New Haven: 1959, p. 58,62.

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 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.¹³²

¹³² Lance Castles. “Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940”, *Disertasi Ph.D.*, Fakultas Pasacasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 17.