

BAB VI

KEMEROSOTAN PANTAI BARAT SUMATERA

A. Faktor Eksternal

Kemerosotan bandar Sibolga khususnya dan pantai barat Pulau Sumatera umumnya dalam perdagangan disebabkan oleh dua faktor, yaitu faktor eksternal dan internal. Diantara faktor eksternal yang mempengaruhi adalah semakin kuatnya kekuasaan beberapa kesultanan di pantai timur, perkembangan daerah itu menjadi areal perkebunan, dan pembukaan bandar Belawan secara resmi. Sedangkan faktor internal sangat tergantung pada kondisi bandar Sibolga sendiri, seperti berjangkitnya penyakit malaria,¹ rendahnya mutu barang yang diperdagangkan, dan rendahnya pendidikan penduduk setempat.²

A.1. Pengaruh Kesultanan Pantai Timur

Pantai timur Pulau Sumatera memanjang dari barat laut ke tenggara sesuai dengan arah membujurnya pulau itu. Kawasan

¹ Departement van Binnenlands Bestuur. "Tapanoeli". *Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918*. Hoofdstuk C. P. 3.

² Bagi mereka yang berhasil mengenyam pendidikan aktif dalam gerakan politik untuk membebaskan Tapanuli dari pemerintahan Belanda. Lihat Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi*, Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 176.

yang dimaksud dengan pantai timur adalah bagian dari daerah yang meliputi pantai Tamiang di Sumatera bagian utara sampai ke pantai timur di daerah Jambi. Beberapa kerajaan atau kesultanan terdapat di kawasan itu, diantaranya Deli Serdang, Aru, Panai, Lamuri, Samudera, Pasai, Perlak, Siak, Lingga, dan lain-lain. Akan tetapi kawasan pantai timur yang mempengaruhi bandar Sibolga secara langsung adalah suatu kawasan yang dibatasi Aceh di sebelah barat laut, Keresidenan Tapanuli di barat daya, Pulau Bengkalis di tenggara, dan Selat Malaka di timur laut.³ Kerajaan Aru yang terletak di dalam kawasan itu membentang dari Tamiang sampai ke Sungai Rokan di daerah Riau.⁴ Kerajaan ini menjadi rebutan bagi kerajaan Aceh dan Johor. Selain itu ada juga kerajaan Gasip (Siak) yang terletak di sekitar Sungai Gasip. Sungai ini bermuara di Kuala Mandau, dekat Sungai Siak. Kekuasaan raja Gasip meliputi daerah Tapong, Bukit Seligi, dan Bukit Langsa.⁵

Usaha yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda untuk mewujudkan supremasi kekuasaannya di Sumatera Timur

³ Karl J. Pelzer. *Toeang Keboen dan Petani, Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria di Sumatra Timur 1863-1947*. Jakarta: Sinar Harapan, 1985, hal. 31.

⁴ Kerajaan Aru telah ada sejak abad ke-16. Salah seorang rajanya yang terkenal bernama Sultan Husein, yang berhubungan baik dengan Tiongkok. Lihat Tengku Luckman Sinar. *Sari Sedjarah Serdang, Jilid I*. Medan: tanpa penerbit. 1971, hal. 22.

⁵ Tengku Luckman Sinar. *Ibid.* Hal. 23.

pada mulanya mengadakan hubungan politik dan perdagangan dengan Sultan Siak dan pedagang lainnya. Pada pertengahan abad ke-19 Inggris pun mencoba untuk mendekati Sultan Siak, tetapi tidak berhasil karena sultan minta bantuan kepada pemerintah Hindia Belanda. Menurut perjanjian yang ditandatangani antara Inggris dan Belanda di London pada tahun 1824, Inggris tidak berhak atas Pulau Sumatera karena telah diserahkan kepada Belanda. Permintaan Sultan Siak agar dilindungi mendapat tanggapan yang sangat positif bagi Belanda. Hal tersebut merupakan “pucuk dicinta ulam pun tiba” bagi Belanda karena akan memperlulus usahanya untuk menguasai pantai timur Pulau Sumatera. Antara Kesultanan Siak dan Belanda ditandatangani perjanjian pada 1 Februari 1858, yang dikenal sebagai *Traktat Siak*.⁶ Dalam perjanjian itu disebutkan bahwa Sultan Siak harus mengakui kekuasaan pemerintah Hindia Belanda, yang meliputi wilayah kekuasaan Siak dan pantai Sumatera Timur. Diantara kesultanan yang muncul di Sumatera Timur adalah Kesultanan Deli dan Langkat, yang mengalami perkembangan pesat dalam perdagangan serta berhubungan dengan Singapura dan Penang.⁷

⁶ Kekuasaan pemerintah Hindia Belanda semakin kuat di kawasan pantai timur setelah ditandatanganinya *Traktat Siak* pada 1 Februari 1858. Lihat E.B. Kielstra. *Beschrijving van den Atjeh Oorlog, Vol. I*. `Gravenhage: De Gebroeders van Cleef, 1883, p. 399-400.

⁷ Hubungan ini bagian dari jaringan dagang yang berasal dari Padang dan Sibolga. Lihat Freek Colombijn. *Patches of Padang, The History of*

Kesultanan Deli mengalami kemajuan yang lebih pesat jika dibandingkan dengan Kesultanan Langkat, karena Kesultanan Deli dapat berhubungan dengan kerajaan luar yang memperdagangkan lada dan kain. Antara kedua kerajaan itu sering terjadi persaingan dagang. Kemajuan yang dicapai oleh kedua kerajaan itu pada awal abad ke-20 sangat mempengaruhi kondisi perdagangan di pantai barat Sumatera, sebab perdagangan di kawasan itu secara politik dan ekonomi hanya dikuasai oleh pemerintah Hindia Belanda. Para pedagang pantai barat pun merasa lebih beruntung mengalihkan perdagangan mereka ke pantai timur yang berhubungan dengan berbagai pedagang asing. Akibatnya kondisi bandar Sibolga tidak memungkinkan lagi untuk mengadakan kegiatan perdagangan secara besar-besaran karena pelayaran telah diarahkan ke bandar Belawan, Medan.⁸

Kesultanan Langkat membuka hubungan pertama kali dengan Belanda pada 1 Februari 1862. Ketika itu Sultan Langkat menghadap langsung *Assisten Residen* Eliza Netscher yang

an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space. The Netherlands: C.N.W.S. Leiden University, 1994, p. 43.

⁸ Sejak tahun 1921 kemunduran bandar Sibolga telah terlihat, seperti menurunnya jumlah kunjungan kapal ke bandar itu dari 272 kapal (1920) menjadi 170 pada tahun 1921. Lihat "Aankomst van Schepen en Vaartuigen in de Verschillende Havens van Nederlandsch Indie Over het Jaar 1928", dalam *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie Over het Jaar 1928 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart*. Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.Bs. Uits., 1929, p. 100-101. Denys Lombard. *Nusa*

berkedudukan di Bengkalis. Kesempatan itu dimanfaatkan oleh Belanda untuk menaklukan pesisir timur Pulau Sumatera. Akhirnya kerajaan Panai, Bilah, Serdang, Asahan, Deli, dan Langkat dipaksa oleh Belanda untuk menandatangani perjanjian takluk kepada Belanda. Semua kerajaan itu harus mengakui Kerajaan Siak sebagai atasannya dan Belanda sebagai pemegang kedaulatannya.⁹

Belanda segera menempatkan pejabatnya di tempat-tempat baru yang telah ditaklukan di Sumatera Timur dan meluaskan kekuasaannya ke daerah pedalaman Simalungun dan Tanah Karo. Belanda mendapat *konsesi* tanah dari Sultan Deli di Tanjung Sepat untuk perkebunan tembakau. Izin itu merupakan kesempatan yang besar bagi Belanda untuk menguasai sebagian besar daerah pedalaman Sumatera Timur dan pantai barat dengan mudah. Raja-Raja Simalungun menyadari bahwa kekuasaan Belanda semakin luas di Tapanuli. Diantaranya adalah Raja Tanah Jawa, Raja Siantar, Raja Panai, dan Raja Sialau. Untuk menghadapi pemerintah Hindia Belanda mereka mengadakan perundingan dengan Sisingamangaraja XII yang sedang mengadakan perlawanan terhadap Belanda. Kerjasama yang erat diantara mereka menjadi kekuatan bersenjata yang dipimpin oleh Raja

Jawa: Silang Budaya, Jaringan Asia. Jilid II. Jakarta: Gramedia, 1996, hal. 102-103.

⁹ Tengku Lukman Sinar. *Op. Cit.* Hal. 64-65.

Simalungun, yang bernama Tunta Namabayan (Ronda Hein). Raja Padang (Muhammad Nordin) di Tebingtinggi diturunkan Belanda dari takhtanya pada tahun 1884 karena dianggap sebagai pembangkang yang tidak tunduk kepada perjanjian “Akte van Erkenning”, yang menyebutkan bahwa kerajaan Serdang harus tunduk kepada Belanda. Raja Padang berada dibawah naungan Kerajaan Serdang, sehingga dengan sendirinya Raja Padang berada dibawah kekuasaan Belanda. Muhammad Nordin meminta bantuan kepada Ronda Hein. Permintaan itu merupakan cikal bakal bersatunya raja-raja di pantai timur bersama Sisingamangaraja XII untuk menantang pemerintah Hindia Belanda. Kekuatan mereka kemudian menjadi gerakan rakyat Batak untuk mengusir pemerintahan Belanda di Tapanuli selama 1877-1907.¹⁰ Gerakan rakyat yang dipimpin langsung oleh Sisingamangaraja XII itu dikenal sebagai *Perang Batak*.¹¹

¹⁰ W.B. Sidjabat. *Ahu Sisingamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis, dan Religius Sisingamangaraja XII*. Jakarta: Sinar Harapan, 1982, hal. 273.

¹¹ Perang Batak dimulai dengan *Perang Toba Pertama* (1878), *Perang Toba Kedua* (1883), dan diakhiri pada 17 Juni 1907 setelah Sisingamangaraja XII tewas. Lihat W.B. Sidjabat. *Ibid.* Hal. 173, 186, dan 299. Adniel Lumban Tobing. *Sedjarah Sisingamangaradja I-XII (Radja Jang Sakti, Pahlawan Jang Gagah Perkasa)*. Tarutung: Dolok Martimbang, 1959, hal. 54-104. Purna Rea Sinambela. *Ayahku Si Singamangaraja XII Pahlawan Nasional*. Jakarta: Aksara Persada Indonesia, 1992, hal. 96. Sitor Situmorang. *Guru Somalaing dan Modigliani “Utusan Raja Rom” Sekelumit Sejarah Lahirnya Gerakan Ratu Adil di Toba*. Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 42. Sahat M. Nainggolan. *Djasa dan Perdjoengan Si Singamangaradja XII 1846-1907*. Jakarta: Dorcas Br. Napitupulu, 1959, hal. 31-51.

Setelah Perang Batak berakhir pada tahun 1907 barulah Belanda merasa aman menanamkan kekuasaannya di Sumatera Timur, karena sebagian besar wilayah Tapanuli telah dikuasainya. Kawasan Sumatera Timur adalah dataran rendah yang sangat luas, terbentang dari pegunungan Bukit Barisan sampai ke pesisir timur yang berbatasan dengan Selat Malaka. Belanda menjadikan kawasan itu sebagai wilayah Keresidenan Sumatera Timur yang berpusat di Medan. Keresidenan ini terdiri atas lima *Afdeeling*, yakni *Afdeeling Simalungun*, *Afdeeling Karolanden*, *Afdeeling Deli*, *Afdeeling Serdang*, dan *Afdeeling Asahan-Rioueilanden*.¹² Setiap *Afdeeling* dipimpin oleh *Asisten Residen* dan seorang *Kontrolir*.

Walaupun pemerintah Hindia Belanda telah menguasai Sumatera Timur, namun kekuasaan raja-raja pribumi tidak dihapuskannya. Raja-raja tetap berkuasa di daerahnya, seperti Sultan Deli, Serdang, Langkat, Asahan, dan lain-lain. Mereka mengatur pemerintahan melalui para *Datuk* dan *Penghulu* di daerah masing-masing, yang berfungsi sebagai kepala.¹³

¹² Pada 1 Januari 1940 pemerintah Hindia Belanda memisahkan *Afdeeling Rioueilanden* yang berkedudukan di Bengkalis dari Keresidenan Sumatera Timur, dan kemudian menjadi Keresidenan Riau dan Kepulauan. Lihat Tengku Luckman Sinar. *Sejarah Medan Tempo Dulu*. Medan: tanpa penerbit, 1991, hal. 74.

¹³ S.P. Napitupulu. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara*. Jakarta: Depdikbud. 1991, hal. 54.

A.2. Perkembangan Pantai Timur

Telah disebutkan di atas bahwa taktik politik pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai pantai timur diwujudkan dalam bentuk perjanjian dengan Sultan Siak yang ditandatangani sejak 1 Februari 1858. Akan tetapi Sultan Siak tetap menuntut bahwa seluruh Sumatera Timur adalah wilayah kekuasaanya. Negeri-negeri yang termasuk Keresidenan Sumatera Timur adalah Tanah Putih Bangkai, Kubu, Bilah, Paneh, Kwalu, Asahan, Batbara, Badageh, Padang, Serdang, Percut, Pekanggungan, Deli, Langkat, Tamiang, Pulau Bengkalis dan sekitarnya, Pulau Rantan, dan Pulau Rupa.¹⁴ Pada 1 Maret 1887 ibukota Keresidenan Sumatera Timur dipindahkan dari Bengkalis ke Medan.

Selama abad ke-18 wilayah Sumatera Timur belum pernah dijamah oleh pengusaha asing, kecuali dalam bentuk perjanjian politik pada abad ke-19. Setelah tahun 1870 barulah para pengusaha asing menoleh ke Pulau Sumatera sebagai alternatif untuk mengembangkan perkebunan. Kesempatan itu semakin terbuka karena dapat berhubungan langsung dengan para sultan yang memberikan *konsesi-konsesi* tanah luas. Pada tahun 1863 pemerintah Hindia Belanda telah memberikan kesempatan kepada para pemilik modal, baik yang berasal dari Belanda maupun

¹⁴ Karl J. Pelzer. *Op. Cit.* Hal. 31.

bangsa asing lainnya untuk menanamkan modalnya di Sumatera Timur. Ketika itu Pemerintah memberi kesempatan kepada Jacobus Nienhuys, seorang pemilik modal swasta asal Belanda untuk menanamkan modalnya di Sumatera Timur. Baik pengusaha yang berasal dari Belanda maupun dari bangsa lainnya mendirikan perkebunan besar dengan menanam jenis tumbuhan yang bernilai ekonomis, seperti tembakau, kopi, kelapa sawit, karet, teh, dan sebagainya. Pada tahun 1869 Jacobus Nienhuys mendirikan *Deli Maatschappij* yang mengelola 23 kebun tembakau, kelapa

sawit, coklat, kina, kopi, kapas, dan karet. Pada tahun 1879 J.T. Cremer mendirikan *Deli Planter Vereniging (DVP)*, yang bertujuan untuk mengurus kepentingan bersama pekebun dan tuan kebun Belanda, seperti bidang administrasi, perburuhan, keamanan, dan masalah hak atas tanah.¹⁵ Wilayah Sumatera Timur menjadi terkenal dengan produksi perkebunan itu. Gudang tembakau untuk pengeringan sementara bertebaran di sepanjang jalan. Hutan dibuka untuk dijadikan sebagai lahan perkebunan.¹⁶

Pada masa perluasan perkebunan besar milik swasta asing yang berlangsung dalam kurun waktu 1863-1900, daerah Sumatera Timur telah menjadi wilayah kekuasaan Kerajaan

¹⁵ Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit.* Hal. 1991, hal. 56.

¹⁶ Usman Pelly, dkk. *Sejarah Sosial Daerah Sumatera Utara*. Jakarta: Depdikbud, 1984, hal. 19. Lihat juga Karl J. Pelzer. *Loc. Cit.* Hal. 45.

Siak.¹⁷ Daerah-daerah tersebut telah diserang oleh Sultan Siak sejak tahun 1780, pada masa pemerintahan Sultan Ismail Abdul Jalil Rahmat Syah. Sultan memberi gelar kepada para sultan yang telah ditaklukan itu.¹⁸

Sultan Siak menganggap bahwa perkembangan Sumatera Timur harus berada di bawah kekuasannya. Pemerintah Hindia Belanda merasa khawatir atas keinginan Sultan Siak ini, dan berusaha untuk mewujudkan supremasi (kekuasaan tertinggi) di daerah Deli. Belanda mengadakan hubungan politik dalam bidang perdagangan dengan pihak Sultan Siak. Hubungan ini dapat disetujui sultan untuk berdamai dengan pemerintah Hindia Belanda. Sultan juga mengakui bahwa setiap kawan pemerintah Hindia Belanda adalah kawan Sultan Siak atau sebaliknya. Sultan Siak juga harus membantu persenjataan untuk menyerang musuh Pemerintah, seperti yang terlihat pada pasal berikut.

De Sultan, de Onderkoning en de rijks grooten verbinden zich tot het voortdurend onderhouden van vrede en vriendschap met het Nederlandsch Indisch Gouvernement, te zijn de viyanden van Nederlandsch en de vrienden van de vrienden van Nederlandsch, mitagaders om, op aanzoek van het Nederlandsch Indisch Gouvernement, de hulp te verleenen welke in hun

¹⁷ Depdikbud. *Sejarah Daerah Sumatera Utara*. Jakarta: Proyek Penerbitan Buku Bacaan Sastra Indonesia dan Daerah, 1978, hal. 56-58.

¹⁸ Anthony Reid. *The Blood of the People, Revolution and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra*. Kuala Lumpur – Oxford: Oxford University Press, 1979, p. 5.

vermogen is met menschen, wapenen en vaartuigen tegen de vijanden van Nederlandsch en aan de vrienden van Nederlandsch.¹⁹

Menurut Perjanjian Siak, pemerintah Hindia Belanda berhak menempati beberapa daerah di dalam wilayah Kesultanan Siak dan jajahannya. Kedua belah pihak sepakat untuk membangun sebuah tempat pertahanan di Pulau Bengkalis. Sultan Siak tidak dibolehkan bersekutu dengan orang asing lainnya kecuali Belanda. Perjanjian itu juga berlaku untuk wilayah Sultan Siak di Deli. Para pengusaha perkebunan swasta Belanda pada mulanya percaya bahwa tanah Sumatera Timur hanya mampu menghasilkan panen tembakau. Oleh sebab itu pada tahun 1884 tanah perkebunan yang terletak antara Binjai dan Medan ditawarkan untuk dijual kepada beberapa perusahaan dengan harga yang sangat rendah, tetapi tidak seorang pun yang mau membelinya. Mereka tidak tahu bahwa di atas perkebunan itu dapat ditanam tembakau gulung dengan mutu yang sangat baik. Tanah yang tidak ditanami atau bekas perkebunan hanya ditumbuhi oleh rumput alang-alang yang tidak bermanfaat. Tanah bekas alang-alang itu ternyata juga sangat baik untuk penanaman tembakau. Mengetahui hal ini, para maskapai perkebunan

¹⁹ “Tractaat van 1 Februari 1858 (Siak Tractaat)”, *Medeeling van de Afdeeling Bestuurzaken der Buiten-Westen van het Departement Binnenlandsche Bestuur*. Serie A3, 1929, pasal 3.

mengajukan permohonan kepada pemerintah Hindia Belanda untuk mendapatkan lahan baru. Lahan yang dulunya diragukan kesuburannya tiba-tiba menjadi modal yang besar nilainya. Mereka menanamkan modalnya untuk pembuatan jalan, tanggul, terusan air, bangunan permanen, dan perbaikan lainnya dalam perkebunan. Mereka juga meneliti tanah perkebunan agar dapat menemukan tanah yang subur dan cocok untuk penanaman tembakau. Para pengusaha perkebunan memberikan perhatian khusus untuk menghilangkan rumput alang-alang, kemudian menggantinya dengan tanaman tembakau. Pada permulaan tahun 1890-an di sekitar Deli memang penuh dengan rumput alang-alang.²⁰ Seorang administratur dengan bantuan empat atau enam orang yang efektif dapat mengurus penanaman kira-kira 400 petak tembakau. Satu petak berukuran sekitar 0,7 hektar. Untuk satu petak dapat ditanami tembakau sebanyak 16.000 batang. Setiap jalan kebun yang berada di dalam petak berfungsi selama tiga tahun.²¹

Selain tanaman tembakau, di Sumatera Timur juga diusahakan tanaman karet atau *Hevea Brasiliensis* sejak tahun 1885 disamping *onderneming* tembakau, terutama di Mariendal

²⁰ Karl J. Pelzer. *Toeian Keboen dan Petani, Politik Kolonial dan Perjoengan Agraria di Sumatera Timur 1863-1947*. Jakarta: Sinar Harapan, 1978, hal. 65.

²¹ Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 66.

dekat Medan, dan Rimbun dekat dataran tinggi Deli. Maskapai Swiss-Deli-Bilah memulai perkebunan karet di Pekantan pada tahun 1890. Menjelang tahun 1900 di Sumatera Timur telah ada *onderneming* komersial karet. Pada tahun 1902 Maskapai Deli memiliki kira-kira 5.000 pohon karet di perkebunan Batang Serangan, Langkat. Kemudian perusahaan itu melakukan percobaan untuk penanaman kopi, tetapi mengalami kegagalan. Berbeda halnya dengan tanaman karet, ternyata tanaman ini cocok dengan iklim Sumatera Timur.²²

Salah satu manifestasi dari sistem perekonomian liberal di Kepulauan Nusantara selama akhir abad ke-19 sampai awal abad ke-20 adalah timbulnya beberapa perkebunan besar milik swasta asing (*Onderneming*), seperti perkebunan tembakau di daerah Deli.²³ Pada akhir abad ke-19 sampai awal abad ke-20 Deli muncul sebagai daerah perkebunan terkenal karena hasil tembakaunya yang bermutu tinggi dan mampu bersaing di pasaran dunia.²⁴

²² Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 74.

²³ Karl J. Pelzer. *Ibid.* Hal. 31.

²⁴ Sejak abad ke-16 pantai timur Pulau Sumatera telah menjadi jalur pelayaran yang ramai. Perairan yang lebih terkenal dengan Selat Malaka itu sangat strategis dan dilalui oleh kapal yang berlayar dari timur ke barat atau sebaliknya. Banyak kapal dan Jung Tiongkok melakukan pelayaran ke Asia Barat, Afrika, dan Eropa melewati selat itu. Para pedagang Eropa juga melayari kawasan itu untuk mencapai daerah Timur, seperti Portugis, Belanda, Inggris, Perancis, dan sebagainya. Beberapa pedagang Nusantara yang terkenal mengharungi perairan itu pada zaman bahari adalah Aceh, Banten, Demak, Bugis-Makassar, dan lain-lain. Ujung barat laut Pulau Sumatera secara otomatis menjadi daerah yang sangat strategis, seperti daerah kerajaan Aceh dan

Pada tahun 1938 luas perkebunan karet rakyat diperkirakan mencapai 41.924 hektar. Dua tahun kemudian daerah penanaman karet semakin luas di Sumatera Timur. Ketika itu luasnya mencapai 44.000 hektar, dibandingkan dengan 64.000 hektar di Tapanuli, 71.000 hektar di Jambi, dan 189.000 hektar di Palembang.²⁵ Industri karet pada mulanya berkembang atas prakarsa petani Nusantara dan Cina, tidak satu pun yang merupakan sumbangan dari pemerintah Hindia Belanda. Singapura erat hubungannya dengan perkebunan karet ketika itu, sebab pemasaran satu-satunya adalah Singapura. Orang Sumatera Timur yang akan naik haji dan kembali dari Mekah terlebih dahulu singgah di Singapura. Di sana mereka mendapatkan biji karet dan membawanya ke Sumatera. Para petani Sumatera Timur menanamnya di huma atau ladang, sehingga menjadi tanaman yang utama di kawasan tersebut.²⁶

kesultanan yang muncul di Sumatera Timur. Lihat Armando Cortesao. *The Suma Oriental of Tome Pires, an Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515*. Paris: Hakluyt Society, 1944, p. 125, 156, 215-216. Lihat juga Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya, Batas-Batas Pembaratan*. Jilid I. Jakarta: Gramedia, hal. 59, 63. Karl J. Pelzer. *Loc. Cit.* Hal. 65-89. Lihat juga Anthony Reid. *Perjuangan Rakyat Revolusi dan Hancurnya Kerajaan di Sumatera*. Terjemahan dari *The Blood of the People Revolution, and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra*. Jakarta: Sinar Harapan, 1978, hal. 84-86.

²⁵ C.J.J. van Hall dan C. van de Koppel, ed. *De Landbouw in de Indische Archipel*. P. 466-467. Lihat juga Karl J. Pelzer. *Op. Cit.* Hal. 75.

²⁶ Karl J. Pelzer. *Op. Cit.*

Selain tanaman tembakau dan karet, Sumatera Timur juga memproduksi teh, kelapa sawit, dan serat. Teh ditanam di *onderneming Rimbun*, Deli Hulu. Selain itu teh juga dikembangkan di sekitar Pematangsiantar dan pegunungan Simalungun, yang dikelola oleh para pengusaha *onderneming* Inggris dan Jerman. Para pengusaha Jerman juga merintis penanaman kelapa sawit di Sumatera Timur. K. Schadt menanam kelapa sawit di sekitar Itam Hulu. Adrient Hallet, seorang pengusaha dari Belgia juga menanam kelapa sawit di *onderneming* Pulau Raja, Asahan. Sebelum tahun 1911 kelapa sawit hanya ditanam sebagai pohon hiasan di perkebunan atau di tanah bekas perkebunan tembakau.²⁷

Unsur ekonomi adalah salah satu pendorong pemerintah Hindia Belanda untuk melakukan ekspansi ke luar Pulau Jawa, terutama ke Pulau Sumatera, yakni Deli di Sumatera Timur. Faktor lain yang menyebabkan Pemerintah melakukan ekspansi tidak dapat dipisahkan dari kegiatan Inggris dalam bidang perdagangan di Selat Malaka. Perhatian serius untuk melakukan ekspansi bermula ketika perdagangan Inggris di pesisir Selat Malaka mengalami kemajuan yang pesat sejak awal abad ke-19.

²⁷ A. Hoynk van Papendrecht. *Gedenkschrijft van de Tabak Maatschappij Arendsborg ter Gelegenheid van haar Vijftigjarig Bestaan 1877-1927*. Rotterdam: 1927, p. 32. W.H.M. Schadee. *Geschiedenis van Sumatra's Oostkust*. Oostkust van Sumatra-Instituut, Mededeeling No. 2. Amsterdam: 1918/1919, p. 1 en 76.

Para pedagang dari Sumatera Timur dan sekitarnya, seperti Deli, Serdang, Langkat, Minangkabau, dan Siak secara sembunyi melakukan perdagangan dengan orang Inggris di Penang. Para pedagang Minangkabau lebih suka berdagang ke Penang dari pada harus menjual barang dagangan kepada Belanda di Padang atau Sibolga.²⁸ Ketika terjadi perluasan perkebunan secara besar-besaran di Sumatera Timur secara langsung memperkuat kekuasaan pemerintah Hindia Belanda di sana. Walaupun para penguasa lokal di Sumatera Timur telah diberi gelar *Sultan* oleh Sultan Siak, namun para penguasa lokal itu sangat dipengaruhi oleh pemerintah Hindia Belanda.²⁹

Ekspansi ekonomi yang dilakukan oleh para pemilik perkebunan swasta asing di daerah Deli, menjadikan daerah itu sebagai lahan untuk menambang keuntungan yang besar. Deli pada mulanya adalah daerah terpencil dan terkebelakang yang tidak begitu dikenal,³⁰ tetapi setelah dibuka untuk perkebunan mengalami kemajuan yang sangat pesat. Daerah ini menjadi kawasan yang bersifat heterogen, sebab banyak orang asing selain Belanda juga menanamkan modalnya di sana, seperti para pengusaha Amerika Serikat. Daerah perkebunan yang dikelola

²⁸ Mochtar Naim. *Merantau Pola Migrasi Orang Minangkabau*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hal. 80-81.

²⁹ Anthony Reid. *Op. Cit.* P. 5.

³⁰ Sartono Kartodirdjo, et. Al. *Sejarah Nasional Indonesia. Jilid IV*. Jakarta: Depdikbud, 1975, hal. 111.

oleh orang Amerika disebut oleh orang Eropa sebagai *Amerika Hindia*.³¹ Kemajuan yang dialami daerah Deli mempengaruhi kehidupan ekonomi pantai barat Sumatera utara yang berpusat di Sibolga. Kegiatan ekonomi dan perdagangan yang dulunya digerakan di bandar Sibolga terpecah, sebab banyak pedagang dan petani penghasil barang komoditi berdagang langsung ke pantai timur atau menjadi tenaga kerja perkebunan. Para pedagang asing yang sering berlayar ke Sibolga pun beralih ke pantai timur, terutama setelah bandar Belawan semakin melengkapi fasilitasnya.³²

Akibat sampingan dari dibukanya daerah Deli menjadi lahan perkebunan adalah pengaruhnya terhadap pertumbuhan dan penyebaran komposisi penduduk. Dalam waktu yang relatif singkat penduduk pribumi yang berjumlah 634.511 jiwa hampir dilampaui jumlahnya oleh para buruh asing yang sengaja didatangkan ke sana.³³ Akan tetapi sangat sedikit diantara penduduk lokal yang mau menjadi buruh perkebunan, oleh sebab

³¹ Thee Kian Wie. *Plantation Agriculture and Export Growth an Economic History of East Sumatra 1863-1942*. Jakarta: LEKNAS LIPI, 1977, p.4.

³² Sejak tahun 1930 bandar Belawan memegang status otonomi, sementara bandar lainnya langsung dibawah pengaturan Pemerintah. Setelah tahun 1945 kebanyakan bandar atau pelabuhan dikelompokkan ke dalam Perusahaan Negara Pelabuhan. Setiap kelompok mencakup beberapa pelabuhan dalam suatu distrik navigasi. Lihat Howard W. Dick. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES, 1985, hal. 144.

itu tenaga kerja perkebunan kebanyakan berasal dari luar daerah Sumatera Timur. Untuk mengatasi kekurangan tenaga kerja, maka pihak perkebunan mendatangkan tenaga kerja asing dan pribumi dari luar daerah, seperti orang Cina, Keling, dan Jawa.³⁴

Penolakan penduduk setempat untuk menjadi buruh perkebunan menjadi kendala bagi pemilik perkebunan dalam memperoleh tenaga kerja. Ketika tanaman tembakau mulai dibudidayakan pada tahun 1869 diupayakan perekrutan tenaga kerja dari Cina, yang dikenal sebagai *Kuli Cina*. Selain itu beberapa ratus orang Keling, Siam, dan Jawa juga didatangkan ke Sumatera Timur.³⁵ Orang Keling yang didatangkan itu berasal dari Coromandel, India. Ketika itu di Deli terdapat sebanyak 75 orang Eropa yang menjadi *Tuan Kebun*. Selain tenaga kuli, orang Cina yang datang ke Deli juga menjadi pedagang keliling.³⁶

Ada tiga faktor yang menyebabkan perkembangan Sumatera Timur secara cepat. Pertama, Sumatera Timur mampu

³³ C. Lekkerkerker. *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: Voorheen E.J. Brill, 1916, p. 14.

³⁴ Tengku Luckman Sinar. *Loc. Cit*, 1991, hal. 162-163. Anthony Reid. *The Blood of the People, Revolution and the End of Traditional Rule in Northern Sumatra*. Kuala Lumpur – Oxford: Oxford University Press, 1979, p. 4, 20, 22, 124, 159, 220.

³⁵ Jan Breman. *Taming the Coolie Beast: Plantation Society and the Colonial, Order in the Southeast Asia*. Oxford: 1989, p. 23.

³⁶ Mubyarto, dkk. *Tanah dan Tenaga Kerja Perkebunan, Kajian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Adhya Media: 1992, hal. 117.

menghasilkan daun tembakau pembungkus cerutu yang paling halus dan termahal di dunia (hampir empat kali harga tembakau Cuba). Kedua, kemampuan perusahaan Barat untuk menandatangani pakta jangka panjang dengan para pemimpin lokal, dengan menjamin tersedianya lahan perkebunan yang dapat dikendalikan dalam jangka lama, lepas dari kepentingan penduduk setempat. Faktor ketiga adalah terdapatnya sistem yang mengadakan kerja kontrak kepada tenaga kerja asal Cina dan Jawa.³⁷

A.3. Bandar Belawan Dibuka

Bandar Belawan telah ada sejak tahun 1554,³⁸ tetapi kabarnya hancur karena serangan Aceh terhadap Kerajaan Aru. Pada tahun 1922 bandar Belawan dibuka kembali oleh pemerintah Hindia Belanda secara resmi untuk gerbang ekspor pantai timur, dan berperan sebagai *Pelabuhan Samudera* untuk Sumatera bagian utara.³⁹ Untuk memastikan ekspor barang komoditi paantai

³⁷ T. Volker. *Van Oerbosch tot Cultuurgebied, DPV*. Medan: 1928. Karl J. Pelzer. *Planter and Peasants: Colonial Policy and the Agrarian Struggle in East Sumatra 1863-1947*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1982. William J. O'Malley. "Perkebunan 1830-1940: Ikhtisar", dalam Anne Booth, William J. O'Malley, Anna Weidemann, ed. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988, hal. 224-225.

³⁸ Tengku Luckman Sinar. *Sejarah Medan Tempo Dulu*. Medan: tanpa penerbit, 1991, hal. 21.

³⁹ Sebagai bagian dari suatu rangkaian tindakan untuk menghemat devisa, setelah tahun 1945 Pemerintah Indonesia memberlakukan

timur sebisanya dikapalkan langsung dari bandar sendiri sebagai pintu gerbang, terutama bandar Belawan. Bandar yang dibangun oleh Pemerintah ini memenuhi syarat sebagai bandar samudera. Untuk mendorong alih kapal melalui bandar ini, penggunaan konosemen terusan diterapkan kembali, dengan kewajiban bahwa Maskapai Pelayaran Hindia Belanda harus memberlakukan tarif terusan serendah mungkin sebagaimana yang berlaku di Singapura.⁴⁰

Pertumbuhan bandar Belawan pada mulanya tidak terlepas dari terbentuknya kota Medan. Sebaliknya perkembangan kota itu sangat dipengaruhi oleh bandar Belawan sebagai pintu gerbang Nusantara di bagian utara Pulau Sumatera. Menurut bahasa Melayu, kata *Medan* berarti tempat berkumpul, karena di tempat itu berkumpul orang dari Hampan Perak dan Sukapiring untuk

kebijakan alih kapal di sepanjang wilayahnya, yang sama seperti pada masa pemerintahan Hindia Belanda.

⁴⁰ Setelah tahun 1945 bandar Belawan memegang status otonomi bersama Tanjung Priok, Semarang, Makassar, Teluk Bayur, dan Palembang. Sementara bandar lainnya langsung dibawah pengaturan Pemerintah. Setelah itu kebanyakan bandar dikelompokkan ke dalam Perusahaan Negara Pelabuhan (P.N. Pelabuhan). Setiap kelompok mencakup beberapa bandar dalam suatu distrik navigasi. Pada tahun 1969 semua P.N. Pelabuhan dilikuidasi dan sebagai kebijaksanaan sementara statusnya diganti menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (B.P.P.) dibawah kewenangan *Administratur Pelabuhan (Adpel)*. Adpel bertanggungjawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tujuannya adalah untuk mengubah B.P.P. menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan). Namun akhirnya pada tahun 1975 statusnya menjadi Perusahaan Umum (Perum) seperti tahun 1930. Perum itu berpusat di Medan, Jakarta, Surabaya, dan Ujungpandang.

berdagang sejak dulu kala. Medan adalah perkampungan Melayu, yang terdiri dari Kesawan, Binuang, Tebingtinggi, dan Merbau.⁴¹ Menurut pendapat lain, *Medan* berarti medan pertempuran, yang pernah terjadi antara Aceh dan Deli Lama (Kerajaan Aru). Pertempuran itu terjadi akibat ditolaknya pinangan Sultan Aceh yang ingin mempersunting Puteri Hijau di Deli. Ada lagi pendapat yang mengatakan bahwa keturunan para Sultan Deli berasal dari Hindustan, India. Kata *Maiden* di India berarti tanah datar, dan kemudian kata *Maiden* berubah menjadi *Medan*. Perkataan Deli sendiri konon kabarnya berasal dari kata *Delhi*, yang sekarang dikenal sebagai New Delhi di India. Pendapat berikutnya ada juga yang mengatakan bahwa kata *Medan* berasal dari bahasa Karo, Medan berarti sembuh.⁴² Berbagai versi tentang asal munculnya kata *Medan* perlu diselidiki lebih jauh, namun sumber tertulis tentang itu sangat minim dan sulit ditemukan, terutama yang bersifat sumber primer. Akan tetapi beberapa informasi menyebutkan bahwa bandar Medan telah lama dibuka untuk pelayaran dan perdagangan lada,

⁴¹ R. Broersma. "Oostkust van Sumatra", dalam *De Ontluiting van Deli. Jilid I*. Batavia: 1919, p. 147.

⁴² "Almanak Pemerintah Sumatera Utara 1969". Medan: Pemda Sumut, 1969, hal. 869.

diantara dari informasi G. Ferrand, G.R. Tibbetts, Joao de Barros, Tengku Luckman Sinar, dan lain-lain.⁴³

Bakal kota Medan didirikan di atas perkampungan penduduk Melayu-Deli, tanah konsesi perkebunan Malabar-Deli Tua, dan tanah konsesi perkebunan Polonia, yang terletak dalam wilayah Kesultanan Deli. Sejak tahun 1873 para pedagang Cina semakin banyak berdatangan ke Medan, sehingga tempat itu menjelma menjadi sebuah tempat pemukiman yang ramai. Orang Cina yang berasal dari Semenanjung Malaya itu diberi kesempatan oleh pihak perkebunan untuk menjadi leveransir perkebunan, seperti sayuran, daging babi, barang kebutuhan harian, dan sebagainya. Kemudian pada tahun 1879 *Asisten Residen Deli* dan para Pamongpraja Belanda pindah dari Labuhan ke Medan. Mereka menempati rumah-rumah yang telah disediakan di sana. Kedatangan para kuli dan penduduk lainnya dari luar daerah untuk mengadu nasib di Sumatera Timur semakin membuat Medan

⁴³ Besar kemungkinan bahwa kota Medan telah ada sejak Kerajaan Haru Islam. Bandar kerajaan ini selalu diincar oleh Aceh, Portugis, dan Johor. Itulah sebabnya ibukota kerajaan dipindahkan ke daerah pedalaman. Lihat G. Ferrand. *The Relations the Voyages et Textes Geographiques Arabs, Persans et Turks Relatifs a l'Extreme –Orient du VIIIe au XVII Siecles. Vol. 2.* Paris: 1914, p. 484-541. G.R. Tibbetts. *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portugiese.* London: Royal Asiatic Society, 1971, p. 484. "Delische Schetsen", Eigenhaard, 1889, p. 56. Joao de Barros. *Da Asia.* 8 Jilid. Lisabon: 1973, p. 147-150. Tengku Luckman Sinar. *Loc. Cit.* 1991, hal. 7.

menjadi ramai, seperti Kesawan, tanah lapang *Esplanade* (Merdeka), Binuang, Tebingtinggi, dan lain-lain.⁴⁴

Pada 1 Maret 1887 ibukota Residen Sumatera Timur dipindahkan dari Bengkalis ke Medan. Faktor utama dipilihnya Medan sebagai ibukota Keresidenan Sumatera Timur adalah karena kemajuan yang dicapainya akibat produksi perkebunan. Selain itu bandar Belawan sejak dulu pernah menjadi pintu gerbang untuk mengapalkan lada pada masa lalu.⁴⁵ Residen Sumatera Timur yang berkedudukan di Medan adalah G. Scherer (1887), W.J.M. Michelsen (1889), Rahder (1890), J. Ballot (1907), dan Simon van der Plas (1914).

Sejak tahun 1910 kapal samudera milik maskapai pelayaran Belanda mulai menyinggahi bandar Belawan. Dua tahun kemudian Pemerintah mulai membangun jalan yang menghubungkan bandar Belawan dan kota Medan. Pembangunan jalan ini sangat mempengaruhi Belawan menjadi pusat perdagangan dan dan pintu keluar bagi barang komoditi dan perkebunan. Pada tahun 1915 kedudukan Keresidenan Sumatera Timur ditingkatkan menjadi *Gubernemen*, yang diperintahi oleh seorang Gubernur. Simon van der Plas diangkat menjadi Gubernur

⁴⁴ "Gids voor de Oostkust van Sumatra (Deli)", 1940, p. 28. R. Broersma. *Op. Cit.* Tengku Luckman Sinar. *Op. Cit.* 1991, hal. 53-54.

⁴⁵ John Anderson. *Acheen and the Ports of North and East Coasts of Sumatra*. London: Oxford University Press, 1971, p. 11.

Sumatera Timur yang pertama pada 1 Januari 1915. Dua tahun kemudian, Simon van der Plas digantikan oleh J.H. Grijzen. Untuk mengatur perkembangan kota Medan yang semakin pesat, kota ini dipimpin oleh seorang Walikota pada 1 April 1918. Walikota Medan pertama dijabat oleh Baron Daniel Mackay, yang memimpin empat kampung, yakni Kesawan, Sungai Rengas, Petisah Hulu, dan Petisah Hilir.⁴⁶ Akhirnya wilayah kota Medan diserahkan oleh Sultan Deli kepada pemerintah Hindia Belanda. Medan selanjutnya menjadi kota dagang yang didukung oleh bandar Belawan. Ketika itu bandar Belawan telah mulai dikunjungi oleh kapal dagang Jepang. Pada tahun 1928 dibuka dermaga lautan dan bandar ini telah mendapatkan air bersih. Gubernur Sumatera Timur ketika itu dijabat oleh Van Sandick dan dilanjutkan oleh H.E.K. Ezerman pada tahun 1931. Walikota selanjutnya dijabat oleh J.M. Wesselink, G. Pitlo (1934), dan C.E.E. Kuntze (1938).⁴⁷

Perkembangan kota Medan yang begitu cepat menarik para pedagang dari seluruh jalur pelayaran. Para pelayar yang biasanya berdagang di bandar Sibolga tidak lagi singgah di bandar itu karena mereka langsung menuju Belawan. Sejak dibuka secara

⁴⁶ "Limapuluh Tahun Kotapraja Medan". Medan: Jawatan Penerangan Kotapraja Medan, 1959.

⁴⁷ C.E.E. Kuntze adalah Walikota Medan yang keempat, yang dilantik pada 22 Agustus 1938 berdasarkan "Besluit Gouvernement 8 August 1938".

resmi bandar Belawan telah menggantikan peranan bandar Sibolga. Sebelum bandar Belawan berfungsi barang komoditi Sumatera utara dikapalkan melalui Sibolga atau Barus. Namun perkembangan ekonomi yang cepat di pantai timur serta semakin lengkapnya fasilitas bandar Belawan adalah salah satu faktor yang membuat bandar Sibolga menjadi sepi.⁴⁸

B. Faktor Internal

B.1. Kemerostan Perdagangan di Sibolga

Pada abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda menggalakan tanam paksa kopi dan hasil bumi lainnya di pantai barat Sumatera, tetapi tidak berhasil seperti di Pulau Jawa. Akhirnya Pemerintah berhasil menerapkan sistem pajak pada awal abad ke-20 yang menimbulkan penolakan terhadap sistem itu. Baik daerah pantai maupun daerah pedalaman dibuka untuk perdagangan dan penanaman modal. Para pedagang lokal yang lemah pada umumnya tidak dapat melanjutkan usaha dagang mereka, kecuali bagi mereka yang memiliki modal besar dan berani menanggung resiko tinggi. Keberhasilan para pedagang pribumi adalah menciptakan *kelas* pedagang kaya dan ternama di pantai barat Sumatera. Kemajuan ekonomi yang berarti terjadi di kalangan

⁴⁸ Thee Kian Wie. *Op. Cit.* P. 41. Karl J. Pelzer. *Toean Keboen Peta X*. Anne Booth, William J. O'Malley, Anna Weidemann, ed. *Op. Cit.* Hal. 226.

pedagang pribumi karena hasil bumi yang tetap terpelihara. Ketika itu juga masa bermunculannya organisasi politik pribumi, seperti persatuan orang Batak, Minangkabau, Aceh, Jawa, Bugis, dan sebagainya sehingga perdagangan di kalangan mereka berjalan baik. Sementara itu penjualan kopi oleh Pemerintah di pantai barat antara tahun 1842-1906 hanya berjumlah 77.900 ton kopi.⁴⁹

Pada tahun 1906 bandar Airbangis dipisahkan dari Keresidenan Tapanuli, sehingga daerah Tapanuli yang baru hanya meliputi Pulau Nias, daerah pesisir Tapanuli, dan daerah pedalaman.⁵⁰ Akibatnya adalah berpindahnya pedagang Airbangis ke Sibolga dan begitu juga kantor administratif pemerintahan. Untuk urusan administrasi dirasakan oleh penduduk bahwa lebih baik ke Sibolga dari pada ke Airbangis

⁴⁹ C. Lulofs. "Koffiecultuur en Belasting ter Sumatra's Westkust". *De Indische Gids* 26, II. 1904. P. 1660-1661. E.B. Kielstra. "De Koffiecultuur ter Sumatra's Westkust van Sumatra". *De Indische Gids*, 10. 1888, p. 1674. J. van Bosse. *Eenige Beschouwingen Omtrent de Oorzaken van den Achteruitgang van de Koffiecultuur ter Sumatra's Westkust Benevens Eenige Onmerkingen Omtrent de Economische en Politieke Toestand Aldaar*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1895, p. 124-125. E.E. Graves. *The Minangkabau Response to Dutch Colonial Rule in the Nineteenth Century*. Ithaca-New York: Cornell Modern Indonesia Project, Cornell University, 1980, p. 58. Akira Oki. "Social Change in the West Sumatran Village: 1908-1945", *Thesis Doctor*, Australian National University. Canberra: 1977, p. 37. Kenneth R. Young. "Sistem Tanam Paksa di Sumatera Barat: Stagnasi Ekonomi dan Jalan Buntu Dalam Politik", dalam Anne Booth, J. O'malley, Anna Weidemann, ed. *Loc. Cit.* Hal. 136 dan 154.

yang letak lebih jauh. Posisi di bandar Sibolga membuat Pemerintah pun lebih mudah mengawasi daerah pedalaman.

Memasuki tahun 1912 telah mulai terlihat kelesuan aktivitas perdagangan di bandar Sibolga. Hal disebabkan karena tidak teraturnya perkembangan kota, planologi yang buruk, dan berjangkitnya penyakit malaria. Penyakit ini begitu serius menjangkiti penduduk kota, sehingga banyak korban berjatuhan. Pada tahun 1917 jatuh korban sebanyak 65 orang dewasa dan 183 anak.⁵¹ Orang merasa ketakutan jika datang ke Sibolga untuk berdagang. Kondisi kota yang demikian menjadi buah mulut para pendatang atau Pemerintah sendiri, tetapi tidak ada hasil yang memuaskan untuk menyelesaikan masalahnya. Residen bersama rakyat telah berusaha untuk memberantas penyakit malaria dengan mengeringkan parit dan membangun parit tambahan dari semen, yang membuat kota lebih bersih dan sehat. Namun usaha itu sia-sia dan korban malaria masih berjatuhan.⁵² Menurut laporan Residen, prosentase penduduk yang meninggal antara tahun 1912-1919 dapat dilihat pada tabel berikut.

⁵⁰ E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanoeli, Sumatra, 1920*. Sibolga: 1920, p. 5.

⁵¹ Departemen van Binnenlands Bestuur. "Tapanoeli", *Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918. Hoofdstuk C, P.3*.

⁵² "Tapanoeli, Mededeelingen Staatkundigen en Akgemeen Aard", Zitting 1918-1919. *Koloniaal Verslag van 1918. C*. Gedrukt ter Algemeene Landsdrukkerij, p. 14.

Tabel 1: Penduduk Sibolga Yang Meninggal Akibat Malaria Dalam Prosen⁵³

TAHU N	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
PROSEN	7,93 %	5,22 %	4,24 %	3,22 %	4,26 %	3,5 %	2,25 %

Tidak mengherankan jika bandar Sibolga yang menjadi sarang nyamuk malaria itu, dijuluki sebagai *Kota Malaria* atau *Traperdoeli* (tidak peduli).⁵⁴ Penyakit ini sangat menghantui penduduk bandar, pedagang yang datang, dan para pejabat Pemerintah sendiri.⁵⁵ Sementara pekerjaan Pemerintah semakin berat untuk mengawasi wilayah yang cukup luas, sehingga perhatian terhadap kesejahteraan penduduk terabaikan. Luas wilayah keresidenan Tapanuli ketika itu meliputi berbagai daerah, seperti terlihat pada tabel.

⁵³ “Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannya Bangsa Dengan Pendoedoek”, *Koran*, Sabtu, 2 September 1920, Tahun Pertama, No.2. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 3.

⁵⁴ Lance Castles. *Op. Cit.* hal. 38.

⁵⁵ H.A. Hamid Panggabean. *Buga Rampai Tapan Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapan Nauli – Tujuh Sekawan, 1995, hal. 67.

Tabel 2: Luas Wilayah Keresidenan Tapanuli Dalam Kilometer Persegi⁵⁶

WILAYAH	DARATA N	PULAU- PULAU	TOTAL
Beneden Tapanuli	4.773,6 Km	137 Km	4.910,6 Km
Padangsidempuan	14.788,8 Km	-	14.788,8 Km
Bataklanden	15.109,2 Km	3,8 Km	15.113 Km
Pulau Nias	-	4.145,85 Km	4.145,85 Km
Total	34.671,6 Km	4.286,65 Km	38.958,25 Km

Pada tahun 1920 jalan yang menghubungkan Sibolga dan Padangsidempuan mengalami kerusakan yang cukup berat. Hal ini disebabkan oleh karena truk yang melewatinya membawa muatan yang melewati batas. Pemerintah telah berusaha untuk memperbaiki jalan itu dengan cara memungut pajak kepada sopir truk dan rakyat, tetapi kondisi jalan tidak berubah. Jalan darat merupakan urat nadi yang penting di Tapanuli pada awal abad ke-20. Untuk meningkatkan hubungan ke arah pedalaman, terutama

⁵⁶ E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 6.

antara Sibolga dan Padangsidempuan, Pemerintah merencanakan untuk membangun jalan kereta api. Akan tetapi rencana itu tidak terlaksana sebagaimana mestinya. Pada hal tanah yang akan dilewati telah dibayar ganti ruginya oleh Pemerintah.

Ada pendapat yang pro dan kontra terhadap rencana pemerintah Hindia Belanda untuk membangun jalan kereta api di Tapanuli. Sebagian besar Kepala Kuria menyetujui rencana itu dengan harapan berdirinya sebuah stasiun kereta api di Sibolga. Akan tetapi rakyat kecil menolaknya, karena tanah mereka dibayar ganti rugi yang tidak sepadan, bahkan ada yang tanahnya diambil begitu saja oleh Pemerintah. Menghadapi sikap pemaksaan Pemerintah itu membuat rakyat panik dan diantara mereka menjadi tidak waras karena menolak rencana itu.⁵⁷ Hal ini disebabkan karena mata pencaharian utama rakyat hanyalah dari pertanian sawah dan ladang. Penduduk yang tinggal di pesisir banyak terjun pada usaha nelayan dan perdagangan. Mereka yang terjun pada perdagangan sedikit agak beruntung jika dibandingkan dengan kehidupan petani, karena dunia perdagangan tidak tergantung pada musim panen dan paceklik.

Sebagian dari pedagang telah memiliki pengalaman dalam berdagang. Sebaliknya para petani tidak diberikan kesempatan untuk berkembang oleh Pemerintah, karena diperlakukan secara

tidak adil.⁵⁸ Mereka tidak diberi kebebasan untuk mengolah tanahnya sebab sebagian besar waktunya dihabiskan sebagai tenaga rodi untuk membantu Pemerintah dalam membangun jalan. Mereka merasa sangat tertindas atas peraturan Pemerintah itu, sebab tidak ada waktu untuk mengerjakan tanah sendiri. Jika rakyat menolak menjadi tenaga rodi, mereka harus membayar uang kepada Pemerintah. Akan tetapi uang itu tidak digunakan untuk memperbaiki jalan, tetapi untuk kesenangan para pegawai Pemerintah.⁵⁹

Menurut Peraturan Pemerintah, bagi penduduk yang tidak bersedia menjadi tenaga rodi, mereka harus membayar sebesar F. 10,- per orang kepada Pemerintah. Kewajiban itu dirasakan berat oleh rakyat yang sebagian besar hidup miskin. Akibatnya penghasilan yang mereka dapatkan hanya untuk membayar kewajiban rodi. Penghasilan mereka sendiri tidak cukup untuk kehidupan sehari-hari. Bahkan untuk mengganti pakaian pun mereka tidak mampu, sehingga pakaian yang mereka kenakan compang camping.⁶⁰ Sedangkan waktu mereka banyak tersita

⁵⁷ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean ... *Op. Cit.*

⁵⁸ Lance Castles. *Loc. Cit.* hal. 41.

⁵⁹ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean ... *Loc. Cit.* Hal. 1.

⁶⁰ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean ... *Lo. Cit.* 25 Januari 1921, No.10, Hal. 1.

untuk tenaga rodi, seperti dalam membangun jalan antara Sibolga dan Muarasipongi. Jalan yang berlobang diwajibkan kepada rakyat untuk memperbaikinya. Oleh sebab itu banyak penduduk negeri merasa tersiksa atas peraturan Pemerintah, seperti di Sibongbong Simanosor, Pagargunung, dan negeri yang terletak di sepanjang jalan raya. Pengawasan jalan raya sebenarnya bukan menjadi tanggungjawab rakyat, melainkan tanggungjawab Pemerintah.

Penduduk Tapanuli yang didominasi oleh etnis Batak dan Melayu merasakan bahwa kebijaksanaan Pemerintah terhadap penjagaan jalan raya sebagai suatu ketidakadilan, sebab hanya mereka yang dikenakan kewajiban. Etnis lainnya yang tinggal di Sibolga tidak diwajibkan untuk melaksanakan peraturan itu.⁶¹ Rumah penduduk banyak yang menjadi korban kena pembangunan jalan, seperti rumah kepunyaan Si Kenan, Buyung Kampung, Pangalais, Simananti, dan lain-lain. Menurut juru bicara Residen, semua pemilik rumah yang dibongkar untuk kepentingan pembangunan jalan dijanjikan akan mendapatkan ganti rugi yang layak, tetapi janji itu tidak ditepati Residen. Selain

⁶¹ Penduduk bandar Sibolga bersifat heterogen, sebab berbagai etnis tinggal di sana, seperti Batak, Aceh, Minangkabau, Bugis, Jawa, Cina, dan sebagainya. Lihat Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Perasaan Saya*. Bogor: S.M. Latif, 1975. H.A. Hamid Panggabean, dkk. Ed. *Op. Cit.* Hal. 180. Denys Lombard. *Kerajaan Aceh*

itu di dalam kota Sibolga juga dibangun jalan yang membujur dari pantai di barat ke arah timur dan dari utara ke selatan.⁶²

Program lain untuk meningkatkan ekonomi Pemerintah di Tapanuli adalah memungut pajak kepada penduduk negeri. Pajak dibebankan kepada seluruh penduduk laki-laki yang berumur 21 tahun ke atas atau bagi mereka yang sudah kawin. Pajak dipungut dalam bentuk uang bagi yang mampu dan tenaga bagi yang tidak mampu. Orang yang dibebaskan dari pajak hanya dikategorikan sebagai orang yang telah berumur 45 tahun ke atas, menderita sakit, jumlah pendapatannya kurang dari F. 300,- per tahun, berprofesi sebagai Kepala Negeri, murid sekolah Pemerintah, dan orang Jawa yang tinggal di Tapanuli kurang dari 2 tahun. Besar pajak yang dibebankan berkisar antara F. 5,- sampai F. 10,- per tahun. Pajak itu digunakan oleh Pemerintah untuk membangun jalan ke daerah pedalaman. Kondisi jalan di Tapanuli sangat menyedihkan tetapi banyak dilalui oleh para pedagang. Sebelum kendaraan roda empat beroperasi antara Sibolga dan daerah pedalaman hanya dihubungkan oleh alat angkutan kuda beban dan pedati. Pada

Jaman Sultan Iskandar Muda (1607-1636). Jakarta: Balai Pustaka, 1991, hal. 41.

⁶² Jalan yang membentang dari bibir pantai ke arah timur perbatasan sekarang bernama Jalan Diponegoro dan Jalan Kapten Sitorus. Jalan yang melintang dari utara ke selatan adalah Jalan S. Parman dan Jalan Padangsidempuan. Lihat H.A. Hamid Panggabean, dkk, ed. *Loc. Cit.* Hal. 68.

tahun 1920 mulai ada mobil yang beroperasi dari Sibolga ke Batangtoru, Padangsidempuan, Tarutung, Siborong-borong, dan Balige, yang bermerk dinding “ATOS” (Auto Transports Onderneming Sumatra).

Tabel 3: Jurusan Mobil ATOS pada Tahun 1920.⁶³

DARI	TUJUAN	JARAK	ONGKOS KELAS I	ONGKOS KE
SIBOLGA	BATANGTORU	57 KM	F. 4,-	F. 2,2,-
SIBOLGA	PADANGSIDEMPUMAN	89 KM	F. 6,25,-	F. 3,45,-
SIBOLGA	TARUTUNG	66 KM	F. 4,6,-	F. 2,55,-
SIBOLGA	SIBORONG-BORONG	92 KM	F. 6,4,-	F. 3,55,-
SIBOLGA	BALIGE	114 KM	F. 8,-	F. 4,45,-

Dari tabel di atas terlihat bahwa Pemerintah berusaha untuk memperbaiki kondisi negeri dengan membuka jalur ke sekitar kota di luar Sibolga. Akan tetapi pembukaan jalur itu tidak semakin meramaikan Sibolga, sebab orang masih takut datang ke Sibolga dengan alasan penyakit malaria. Untuk mengembalikan Sibolga

⁶³ “Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek”, *Koran*, 7 Desember 1920, No.29. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 1.

menjadi bandar yang ramai, Pemerintah mulai pula memperbaiki fasilitas bandar dan jalan di sekitarnya. Usaha ini pun tidak ada hasilnya. Rumah sewaan sebagai salah satu fasilitas bagi pedagang yang tinggal di Sibolga sangat sulit mendapatkannya ketika itu, kecuali tempat penginapan berupa hotel yang mulai disediakan. Sementara itu dunia perdagangan tetap lesu, kecuali perdagangan beras yang agak banyak persediaan.⁶⁴ Pada akhir tahun 1920 harga beras yang bermutu bagus berkisar sekitar F. 12,- per pikul dan mutu dibawahnya sekitar F. 10,- per pikul.⁶⁵

Pemerintah tidak bisa mengatasi terjadinya kemerosotan perdagangan, kelesuan pasar, dan kelesuan lainnya di Sibolga. Pada tahun 1921 kondisi perdagangan yang normal tidak dapat dipertahankan lagi. Banyak perniagaan barang komoditi dan tekstil mengalami kelesuan. Harga kain turun dari F. 1000,- ke F. 900,- per bal. Para pedagang menjadi gelisah karena mereka mengalami kerugian terus menerus. Barang dagangan yang tadinya dibeli dengan harga mahal, tetapi dijual di pasar dengan

⁶⁴ Beras didatangkan dari Minangkabau dengan perahu yang digerakan oleh angin. Minangkabau mengalami pertumbuhan produksi beras yang tinggi akibat sistem pajak yang ditetapkan Pemerintah. Lihat Kenneth R. Young. *Loc. Cit.* Howard W. Dick. "Perdagangan Antar Pulau, Pengintegrasian Ekonomi, dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional", dalam Anne Booth, dkk., ed. *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988, hal. 412.

⁶⁵ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean*Op. Cit.* hal. 3.

harga lebih rendah. Sebaliknya para konsumen sedikit agak lega atas turunnya harga itu sehingga daya beli mereka meningkat. Biasanya mereka membeli tekstil dengan harga yang tinggi, tetapi ketika itu dapat membeli dengan harga rendah. Kelesuan harga tekstil berlangsung sampai tahun 1942. Selain tekstil, kebutuhan utama penduduk lainnya adalah garam. Kedua jenis barang kebutuhan ini sangat urgen untuk dipenuhi, tetapi uang yang beredar sangat sedikit sehingga untuk mendapatkannya juga sangat sulit. Hal ini dipengaruhi oleh menurunnya harga barang yang lain, seperti kopi. Biasanya harga kopi berkisar antara F. 20,- sampai F. 30,- per pikul, tetapi menjelang tahun 1940 hanya F. 9,- per pikul.⁶⁶

Barang perabot yang diproduksi oleh penduduk Sibolga semakin tidak laku di pasaran karena bersaing dengan perabot yang didatangkan Pemerintah dari luar daerah. Usaha pemuka masyarakat Sibolga untuk menyelesaikan masalah ekonomi yang dihadapi adalah dengan mengadakan musyawarah warga kota. Pada hari yang ditentukan tokoh masyarakat dan pemuda

⁶⁶ J. van Swieten. "De Invoering an Weking van het Koffistelsel in het Gouvernement van Sumatra's Westkust", *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*, I. 1863. P. 206-210. P. Th. Couperus. "Aantekeningen Omtrent de Landbouwkundige Nijverheid in de Residentie Padangsche Bovenlanden", *Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde* 5, p. 296-297. E.B. Kielstra. "De Koffiecultuur ter Westkust van Sumatra", *De Indische Gids*, 10. Batavia: Ter Landsdrukkerij, 1888, p. 1629-1630, 1467-1468.

terpelajar berkumpul di lapangan Horas untuk membicarakan prospek industri tekstil. Dalam pertemuan itu mereka memutuskan bahwa jalan keluarnya adalah dengan mengirim beberapa orang pemuda ke Eropa dan Amerika untuk mempelajari tekstil pada tahun 1921.⁶⁷

Sementara itu kondisi kota tetap diramaikan oleh kegiatan ekonomi yang didominasi Pemerintah. Kompleks pertokoan dan rumah-rumah yang cukup besar milik para pedagang Cina dan Eropa telah berdiri berdesakan di Sibolga memasuki tahun 1930. Tempat itu berfungsi sebagai kantor Pemerintah, Bank Escompto, Kantor Pos, Kantor Duane, dan kantor Maskapai Pelayaran Belanda, K.P.M. (Koninklijke Paketvaart Maatschappij). Semua bangunan pisik ini bertujuan untuk mendukung kegiatan politik ekonomi Pemerintah. Kapal K.P.M. mengangkut kopi, karet, dan damar dari bandar Sibolga untuk diekspor melalui Teluk Bayur dan Penang. Demi kepentingan ekspor, komunikasi antar pulau, kepentingan komersil, dan membuka isolasi pulau luar Jawa, maka pemerintah Hindia Belanda memberi hak monopoli kepada K.P.M.⁶⁸

⁶⁷ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean...*Loc. Cit.*, hal. 2.

⁶⁸ Pada dasa warsa abad ke-20 kapal K.P.M. menguasai seluruh pelayaran Nusantara. Perusahaan ini berusaha untuk mengalihkan perdagangan ke bandar di Nusantara yang dikuasai oleh Pemerintah Hindia Belanda. Saingan utama K.P.M. adalah maskapai pelayaran Inggris dan Cina di

Selain tekstil, harga karet juga mengalami kemunduran.

Selama tahun 1929-1932 harga karet merosot tajam, sehingga Pemerintah membatasi produksi karet.⁶⁹ Petani karet mengeluh karena produksi mereka tidak dijual sebagaimana mestinya. Pegawai Pemerintah pun banyak yang kehilangan pekerjaan dan pulang ke Batavia atau Eropa. Satu-satunya pasar di Sibolga yang masih ramai ketika itu adalah Batangtoru. Pasar ini hanya didatangi oleh pedagang setempat. Mereka telah mulai berjualan sejak pagi dini hari sampai tengah hari sekitar pukul 12.00 waktu setempat. Pasar Batangtoru terletak agak jauh dari bandar Sibolga. Menurut Residen Tapanuli, Ypes, keramaian Batangtoru adalah perkembangan kota Sibolga di daerah pinggiran.⁷⁰

Memasuki tahun 1939 kondisi ekonomi bandar Sibolga khususnya dan Tapanuli umumnya semakin merosot. Pemerintah sangat prihatin melihat perkembangan ekonomi bandar yang semakin tidak menguntungkan. Residen Tapanuli, V.E. Korn yang dikenal ramah oleh rakyat berusaha untuk menanggulangi

Singapura. Lihat Howard W. Dick. *Op. Cit.* Hal. 14-22. Christian D. Ponto. *Sejarah Pelayaran Niaga Indonesia. Jilid I.* Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia (Puspindo), 1990, hal. 123-124.

⁶⁹ Colin Barlow dan John Drabble. "Pemerintah dan Industri Karet Yang Muncul di Indonesia dan Malaysia, 1900-1940", dalam Anne Booth, William J.O'Malley, Anna Weidemann, ed. *Op. Cit.* Hal. 282.

⁷⁰ "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean Jang Lajak Bagi Keoetamaannja Bangsa Dengan Pendoedoek", *Koran*, 1921, No.59. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 2.

kondisi ekonomi itu. Dalam rangka menyambut tahun baru, V.E. Korn mengadakan resepsi di rumahnya pada 1 Januari 1939. Resepsi itu dihadiri oleh sekitar 150 orang, diantaranya para pegawai Eropa, pengusaha, guru, tokoh masyarakat, Kepala Kuria, dan lain-lain. Tujuan mereka adalah untuk membicarakan peningkatan harga barang dagangan dan kebutuhan lainnya. Acara dibuka oleh Kepala Kuria Tapanuli pada pukul 10.00 waktu setempat. Kemudian dilanjutkan dengan pidato Residen V.E. Korn dan Kapten Tionghoa di Sibolga. Pertemuan itu adalah kesempatan terakhir bagi V.E. Korn untuk bertemu muka dengan rakyat Tapanuli, sebab pada tahun itu ia memasuki masa pensiun dan kembali ke Eropa.⁷¹

Diantara isi pidato V.E. Korn adalah penjelasan mengenai potensi Tapanuli berupa gudang penjualan kertas segel terbesar, yang volumenya lebih kurang 30 % dari kertas segel Hindia Belanda. Ia mengajak rakyat agar menjaga aset daerah itu dan menggunakannya sebaik mungkin. V.E. Korn berhubungan baik dengan rakyatnya karena kebijaksanaannya untuk membangun Tapanuli. Ia dikenal sebagai pejabat yang ramah dan sopan. Rakyat tidak segan untuk datang ke rumahnya, baik dari kalangan pedagang maupun tokoh masyarakat. Bahkan banyak

⁷¹ Sebelum berangkat ke Belanda V.E. Korn mengunjungi Pulau Bali dan Singapura. Lihat "Bintang Batak", Tahun XII, No. 2. *Koran*. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1938, hal. 1.

yang datang dari luar kota Sibolga untuk minta tolong, seperti menyelesaikan perkara, masalah pencurian, dan sebagainya. Kadang-kadang V.E. Korn memberi mereka oleh-oleh berupa kain, makanan, buah-buahan, tiket bioskop, dan sebagainya. Sebuah tiket bioskop ketika itu berharga F. 50,- per lembar. Ia juga menghormati agama Islam dan para tokohnya, serta mengucapkan selamat pada hari besar Islam. Ia juga senang diundang dalam pesta perkawinan. Sifatnya itulah yang menyebabkan rakyat merasa dekat dengan V.E. Korn. Bahkan rakyat memintanya supaya tetap memegang tampuk pemerintahan Keresidenan Tapanuli.⁷²

Sampai berakhirnya jabatan V.E. Korn pada tahun 1939, berarti Residen yang memerintah di Tapanuli telah berjumlah 33 orang. Ia meninggalkan Tapanuli pada 20 Maret 1939. Sebelum V.E. Korn meninggalkan Sibolga, diadakan jamu makan oleh keluarga Tionghoa di gedung sekolah Wijk I. Para pedagang Tionghoa telah banyak menikmati fasilitas perdagangan dari Pemerintah. Pidato perpisahan disampaikan oleh Siao Kong Tjiao dengan pujian dan ucapan terima kasih kepada Pemerintah.

Residen selanjutnya adalah Van der Reyden, yang menjabat sampai tahun 1942. Ia tiba di Sibolga pada 7 April 1939. Sehari setelah kedatangannya diadakan

⁷² "Bintang Batak", *Ibid.* hal. 1.

penyambutan di rumah Residen dan dihadiri oleh seluruh Kepala Afdeeling (kecuali Kepala Afdeeling Nias), Demang, Kepala Kota, Kontrolir, Kepala Kuria Sibolga, Pendeta Keristen Protestan, pengusaha Eropa, guru, dokter, Kepala Sekolah, wartawan Sinar Baru, dan wartawan Bintang Batak, yang semuanya berjumlah 50 orang. Acara dimulai pukul 10.00 waktu setempat dengan pidato oleh *Assisten Residen*, Van Driets. Tugas berat yang dihadapi Van der Reyden adalah masalah kelompok penjahat, undang-undang, kedudukan kepala, dan jabatan Raja Padua yang telah lama kosong. Selain itu ia juga menghadapi kondisi perdagangan yang merosot di bandar Sibolga, pada hal sektor perdagangan adalah satu-satunya sumber ekonomi di daerah itu. Ekspor kemenyan dari daerah pedalaman Tapanuli menurun drastis sejak tahun 1935, seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 4: Daftar Ekspor Kemenyan dari Pedalaman Tapanuli 1935-1937.⁷³

TAHUN	JUMLAH	HARGA
1935	1.156.793 KO	F. 476.836,-
1936	982.521 KO	F. 384.843,-
1937	843.391 KO	F. 261.136,-

⁷³ "Bintang Batak", *Koran*, 28 April 1939, No. 16. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1939, hal. 2.

KO = koyan

1 koyan = 30 pikul 1 pikul = 61,5 kg

1 koyan = 30 x 61,5 kg = 225 kg

Dalam jangka satu tahun (antara 1935-1936) terjadi penurunan ekspor kemenyan sebesar 174.272 koyan dan sampai tahun 1936 penurunan terjadi sebesar 313.402 koyan. Penurunan ekspor yang terdapat pada tabel di atas dapat diperbandingkan dengan volume perdagangan kemenyan yang terdapat di seluruh Hindia Belanda dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 5: Volume Perdagangan Kemenyan di Hindia Belanda Tahun 1935-1937.⁷⁴

TAHUN	JUMLAH	HARGA
1935	2.762.270 KO	F. 1.146.864,-
1936	2.786.153 KO	F. 894.831,-
1937	3.582.104 KO	F. 909.831,-

Produk kemenyan tersebut hanya diekspor melalui beberapa bandar di Pulau Sumatera, seperti Sibolga, Belawan, dan Palembang. Volume ekspor barang komoditi itu pada tahun 1937 berjumlah 2.136.000 ko, seperti yang terlihat pada tabel berikut.

⁷⁴ “Bintang Batak”, *Ibid.*, hal. 2.

Tabel 6: Ekspor Kemenyan Tiga Bandar di Sumatera Tahun 1937.⁷⁵

BANDAR	JUMLAH	HARGA
SIBOLGA	944.000 KO	F. 261.000,-
BELAWAN	762.000 KO	F. 227.000,-
PALEMBAN	430.000 KO	F. 78.000,-
G		

Selanjutnya dapat juga diperbandingkan dengan ekspor kemenyan pada tahun 1938 di ketiga bandar itu.

Tabel 7: Volume Ekspor Kemenyan Tiga Bandar di Sumatera Tahun 1938.⁷⁶

BANDAR	JUMLAH	HARGA
SIBOLGA	1.154.000 KO	F. 351.000,-
BELAWAN	795.000 KO	F. 228.000,-
PALEMBANG	229.000 KO	F. 52.000,-

⁷⁵ “Catatan Pandu Laut No. 8 Tahun 1938” dan “Bintang Batak”, *Op. Cit.*, hal. 2.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pada tahun 1937 volume ekspor kemenyan di bandar Sibolga naik dari 944.000 ko (1936) menjadi 1.154.000 ko (1937). Volume ekspor bandar Belawan sebesar 762.000 ko (1936) juga mengalami kenaikan menjadi 795.000 ko (1937). Akan tetapi volume ekspor bandar Palembang terjadi penurunan pada tahun 1937 menjadi 229.000 ko, sebelumnya sebesar 430.000 ko (1936). Walaupun volume ekspor kemenyan semakin bertambah pada tahun 1937, namun harganya cenderung merosot. Bahkan kemerosotan itu telah kelihatan sejak tahun 1929. Pada tabel di bawah ini dapat dilihat kemerosotan harga kemenyan sejak tahun 1929 sampai tahun 1939.

Tabel 8: Daftar Harga Kemenyan per pikul Selama 1929-1939.⁷⁷

Tahun	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Harga/ pikul	F.155,-	F.150 ,-	F.127,-	F.71,-	F.54,-	F.45,-	F.43,-	F.51,-	F.49,-	F.42,-	F.10,-

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sejak tahun 1929 harga kemenyan merosot tajam, mulai dari F. 155,- per pikul turn menjadi F.42,- per pikul pada tahun 1939. Ada kabar bahwa turunnya harga itu disebabkan oleh campuran bahan kemenyan dengan kulit. Harga kemenyan campuran yang pada mulanya sekitar F. 10,- per pikul, memasuki tahun 1939 menjadi sangat

⁷⁶ “Bintang Batak”, *Op. Cit.*

rendah. Penyebab rendahnya harga kemenyan adalah terlalu banyaknya produksi dan terjadi pemalsuan. Kemenyan dicampur dengan damar dan semanto sebesar 40-50 %. Kedua bahan campuran ini sama bentuknya dengan kemenyan, bahkan dilihat dari bentuknya lebih bagus dari pada kemenyan asli.

Untuk menanggulangi kemerosotan harga kemenyan dan barang komoditi lainnya di Sibolga, maka pada tahun 1939 para pedagang mengadakan pertemuan untuk mencari jalan keluar tentang kemunduran perdagangan. Pertemuan itu dihadiri oleh M.H.M. Manulang, Raja Paulus Lumban Tobing, K. Sutan Pinayungan, H. Galung, Sintua, Thiopilius Lumban tobing, Martin Lumban Tobing (wakil dari petani), Toke Pinehas Hutagalung, Toke Cornelius Hutapea, Mangaraja Herman Sibarani, para pegawai perkebunan, dan lain-lain. Pertemuan itu juga dihadiri oleh pedagang kemenyan dari Tarutung. Menurut H. Galung, bekas Demang Sibolga, harga kemenyan mulai naik sejak tahun 1918, yang mencapai F. 250,- per pikul. Akan tetapi memasuki tahun 1939 hanya berharga F. 42,- per pikul dengan prosentase kemerosotan sampai 80 %. Persatuan pedagang kemenyan Tarutung meminta supaya mutu mereka diperiksa oleh pihak yang berwajib. Mereka mengakui bahwa pada tahun 1924 pernah

⁷⁷ “Catatan Pandu Laut ...”, *Op. Cit.* “Bintang Batak”, *Op. Cit.*

mencampur kemenyan dengan bahan lain, tetapi tidak lebih dari 10 %, dan itu pun bahan campuran yang cepat kering.⁷⁸

Pada umumnya toko pembeli kapur barus di Sibolga adalah para pedagang Cina (Tionghoa). Mereka selalu mempunyai persediaan kapur barus di gudangnya, tetapi pada tahun 1940 gudang mereka dalam kondisi kosong. Jika ada permintaan terhadap kapur barus, barulah mereka mencari ke daerah pedalaman. Sebelum permintaan datang, mereka tidak berani menumpuknya di gudang karena takut tidak laku di pasaran. Padahal mereka sangat tergantung pada hasil penjualan kapur barusnya. Israel Manalu, Kepala Negeri di Tapanuli mengharapkan semoga kapur barus mendapatkan harga yang baik karena memelihara kapur barus sangat susah. Pertemuan mereka di Sibolga tidak membuahkan hasil, sebab harga kapur barus tetap saja rendah.⁷⁹

Marah Halim Lumban Tobing, seorang pegawai pertanian pemerintah Hindia Belanda langsung turun ke lapangan untuk menyaksikan kesulitan dalam memelihara kemenyan. Dari hasil pemeriksaannya, ia mengusulkan kepada Pemerintah agar menaikkan harga kemenya atau kapur barus. Pada tahun 1935 pedagang Tarutung telah melaporkan tentang rendahnya harga

⁷⁸ "Bintang Batak", *Op. Cit.*

⁷⁹ "Bintang Batak", *Koran*, 12 Januari 1940, Tahun XIII, No. 2. Sibolga: Boekhandel en Bataksdrukkerij, 1940, hal. 1.

kemenyan, tetapi tidak mendapat tanggapan dari Pemerintah.

Hal ini juga berpengaruh pada hasil pajak yang dapat dipungut oleh Pemerintah. Kepala Negeri yang bertugas untuk memungut pajak menyaksikan sendiri bagaimana sulitnya ekonomi petani saat itu. Salah satu jalan bagi Pemerintah adalah memperingan pajak dan menghapuskan tenaga rodi, yang dimulai pada 1 Januari 1942. Kebijaksanaan ini diambil Pemerintah karena telah terdesak dalam Perang Dunia II, dan Jepang telah memasuki Tapanuli.⁸⁰

Kondisi lain yang mempengaruhi dunia perniagaan di bandar Sibolga adalah semakin baiknya jalan darat antara Padangsidempuan dan Medan. Biasanya para pedagang pedalaman yang berdagang ke Sibolga atau ke Medan harus melewati Sibolga, sebab untuk mencapai Medan harus melewati bandar Sibolga. Akan tetapi sejak selesainya jalan tembus dari Padangsidempuan ke Medan, para pedagang tidak lagi melewati bandar Sibolga. Akibatnya adalah bandar Belawan makin cepat menjadi ramai dan berpengaruh di pantai timur, ditambah dengan letaknya yang strategis di jalur perdagangan Selat Malaka.⁸¹

⁸⁰ H.A. Hamid Panggabean. *Bunga Rampai Tapan Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapan Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 72-73.

⁸¹ Selat Malaka adalah perairan yang ramai dilalui oleh kapal dagang. Bandar Belawan menjadi strategis karena berada kawasan itu, sehingga menjadi rebutan antara Aceh dan Johor, seperti dalam usaha mereka untuk merebut Deli. Kemudian pemerintah hindia Belanda berhasil mendudukinya melalui perjanjian Siak pada tahun 1858. Lihat John Anderson. *Op. Cit.* P. 11.

V.E. Korn berhasil membangun jalan raya antara Sibolga dan Tarutung sepanjang 100 kilometer dengan menggunakan tenaga rodi. Tenaga rodi menjadi salah satu andalan dalam membangun jalan di daerah Tapanuli, termasuk di Pulau Nias.⁸² Akan tetapi di Gunungsitoli banyak rakyat yang menderita dalam menjalankan kerja rodi. Mereka yang jatuh sakit tidak mendapat bantuan pengobatan dari dokter atau petugas kesehatan, sebab tenaga kesehatan tidak ada ketika itu. Satu-satunya tempat berobat hanyalah Rumah Sakit Zending “H.P.B.” Gunungsitoli, sedangkan Pulau Nias cukup luas di luar kota itu. Rakyat tidak betah tinggal di kampung mereka sendiri dan ingin pindah ke daerah lain. Kekecewaan rakyat kepada Pemerintah di Pulau Nias semakin meningkat pada tahun 1939. Ada yang berakir dengan bunuh diri dengan cara menikam diri, menikam isteri, dan gantung diri.⁸³

Setelah pemerintah Hindia Belanda menempatkan beberapa orang Residen di Sibolga, maka pengawasan ekonomi semakin ketat oleh Pemerintah. Sarana transportasi antara Sibolga dan

G.F.D.B.K. “Riouw en Onderhoorigheden”, *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*, Vol. III. Leiden: E.J. Brill, 1919, p. 143.

⁸² Ketika itu Pulau Nias masih terisolasi dari dunia luar. Pulau ini terkenal sebagai *pulau Budak* dan tempat orang berkulit hitam yang *memakan* sesama manusia dan mengumpulkan kepalanya. Lihat Merveilles. *Memorial Jean Sauvaget. Jilid I*. Inst. Francais de Damas, 1954, p. 207 dan 269. Denys Lombard. *Nusa Jawa: Silang Budaya Jaringan Asia. Jilid 2*. Jakarta: 1996, hal. 22-23.

daerah pedalaman diambil alih oleh Pemerintah dengan menggunakan kendaraan roda empat. Biasanya alat angkutan yang beroperasi adalah kuda beban dan dipikul oleh manusia. Pemerintah menguasai daerah pedalaman sebagai sumber produksi komoditi dan menggantikan peran pedagang pantai sebagai agen tunggal dalam pembelian. Semua hasil bumi dibelinya dengan harga murah dan tidak jarang terjadi pengambilan secara paksa dengan alasan untuk berbagai pajak yang diterapkan. Hasil perkebunan, pemeliharaan jalan ke perkebunan, pengangkutan, dan tenaga pengangkut ke gudang penumpukan dijaga ketat oleh Pemerintah.⁸⁴

Pemerintah Hindia Belanda menguasai sektor ekonomi Tapanuli secara sepihak. Pemerintah memetik keuntungan dari proses perdagangan dan pertanian secara monopoli. Barang komoditi dikumpulkan dan dibeli oleh Pemerintah dengan harga murah, kemudian dijual dengan harga tinggi di pasaran. Intervensi Pemerintah dalam perdagangan itu membuat harga bergerak naik untuk tekstil, garam, dan beras.⁸⁵

⁸³ “Bintang Batak”, *Loc. Cit.* 13 Januari 1939, hal. 1.

⁸⁴ B.H. Paerels. “Bevolkingskoffiecultuur (Indigenous Coffee Cultivation)”, dalam C.J.J. Hall and J. van de Koppel, ed. *De Landbouw in de Indische Archipel, Deel 2B*. The Hague: van hoeve, 1944, p. 90. J.S. Furnivall. *Netherlands Indie: A Study of Plural Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1944, p. 208.

⁸⁵ W. Steinbuch. “Bestuur Controle op de Inlandsch Rijscultuur ter Sumatra’s Westkust”, *Tijdschrift voor het Binnenlands Bestuur*

Sistem monopoli perdagangan pemerintah Hindia Belanda menimbulkan stagnasi ekonomi bagi penduduk pribumi di Nusantara umumnya dan termasuk Tapanuli. Banyak para pelayar dari bandar lainnya yang tidak aktif dalam perdagangan ke Sibolga. Mereka tidak dapat menjalankan usaha karena tidak diberi kebebasan bergerak oleh Pemerintah, sehingga usaha mereka mengalami kemandekan. Hubungan pedagang pribumi dengan pedagang selain Pemerintah sangat terbatas. Pedagang pantai tidak mendapatkan harga yang tinggi dalam penjualan. Akibat sistem pajak pendapatan dan domonasi perdagangan inilah yang menimbulkan stagnasi ekonomi di Tapanuli, yang mengakibatkan jalan buntu dalam politik Pemerintah di pantai barat.⁸⁶ Selama periode akhir pemerintahan Hindia Belanda, ekonomi bandar Sibolga berada pada kondisi turun naik. Pada tahun 1940 para pedagang tidak lagi menjalankan usahanya secara besar-besaran. Kondisi keamanan bandar pun tidak normal (tidak menentu) karena semakin lemahnya pemerintahan Hindia Belanda di seluruh Nusantara.

51. 1917, p. 506. B. Schrieke. "The Causes and Effects of Communism on the West of sumatra", in B.J.O. Schrieke, ed. *Indonesia Sociological Studies: Selected Writing of B. Schrieke, Part One, Selected Studies on Indonesia By Dutch Scholars. Vol. 2.* The Hague: Van Hoeve, 1955. Akira Oki. *Op. Cit.* P.Th. Couperus. *Op. Cit.*, p. 304.

⁸⁶ Kenneth R. Young. "Sistem Tanam Paksa di Sumatera Barat: Stagnasi Ekonomi dan Jalan Buntu Dalam Politik", dalam Anne Booth, William O'Malley, Anna Weidemann, ed. *Loc. Cit.* Hal. 138.

Akibat kemerosotan perdagangan di bandar Sibolga para pedagang semakin berkurang datang ke sana. Kemunduran peranan pasar dan aktivitas ekonomi itu disebabkan oleh perpindahan penduduk ke kota lain. Pemerintah melarang kendaraan bermotor beroperasi untuk angkutan barang dan penumpang, karena tidak aman dalam perjalanan. Kaum sabotase mencegat kendaraan yang lewat melalui jalan darat. Mereka secara paksa memungut pajak dari pedagang yang menggunakan jasa transportasi, sehingga menimbulkan kerugian bagi pedagang dan jasa angkutan. Akibatnya arus pensuplaian barang komoditi mengalami gangguan untuk masuk ke Sibolga. Sibolga sendiri sangat tergantung pada daerah pedalaman yang menghasilkan barang komoditi itu.

Para produsen yang biasanya menggunakan bandar Sibolga tidak lagi mengandalkan bandar itu sebagai tempat penumpukan barang komoditi. Hal ini disebabkan karena tidak adanya jaminan akan tersedianya kapal untuk mengangkut barang dagangan dan sangat terbatasnya pedagang pantai yang bersedia membeli barang itu. Penduduk pedalaman berusaha mengalihkan pemasaran barang komoditi ke Medan atau Pematangsiantar. Harga barang komoditi di kedua kota itu relatif lebih baik, tetapi jarak tempuhnya lebih panjang dan memakan biaya lebih besar dari pada ke Sibolga.

Jarak antara daerah pedalaman Tapanuli dan Medan atau Pematangsiantar berkisar sekitar 200-600 kilometer, sedangkan dengan Sibolga hanya sekitar 0-200 kilometer. Kenyataannya pemilik perkebunan rakyat atau pedagang pengumpul dari Padangsidempuan sebagian ada juga yang mengangkut barang dagangannya ke Padang atau Pekanbaru. Keadaan yang demikian mengakibatkan merosotnya produksi perkebunan dan peternakan di Sibolga, yang sekaligus mendorong penduduk untuk bermigrasi ke pantai timur.

Bandar Sibolga mengeksport barang melalui Belawan dan Teluk Bayur. Walaupun nampaknya bandar Sibolga sangat dipengaruhi oleh bandar Belawan, namun sebagaimana dari lalu lintas barang secara alami mengalir ke Teluk Bayur. Bandar ini lebih cepat berkembang karena didukung oleh kegiatan industri di pedalamannya, seperti semen dan batubara.⁸⁷ Produksi industri ini selain pemakaian lokal juga lebih banyak dipasarkan ke luar daerah, baik untuk tujuan dalam negeri atau pun untuk ekspor. Peningkatan beberapa jenis produksi industri itu menjadi muatan khusus yang dikirim melalui Teluk Bayur. Sarana angkutan yang

⁸⁷ Hasil industri yang kuat di pasaran sangat dibutuhkan sebagai komoditi ekspor, seperti P.T. Semen Padang, industri Tambang Batubara Ombilin (T.B.O), dan industri kecil yang tumbuh di beberapa daerah Sumatera Barat, yang produksinya telah menembus ekspor lebih mempercepat perkembangan Teluk Bayur.

diperlukan untuk mencapai daerah pemasaran menggunakan kapal laut dan angkutan darat.⁸⁸

Sebagian besar dari lalu lintas barang di pantai barat Sumatera utara masih dikumpulkan di bandar Sibolga. Bandar ini diklasifikasikan sebagai bandar kolektor bagi daerah pedalaman. Sebagian besar barang komoditi bukan diangkut dengan kapal laut menuju Belawan, tetapi dengan truk barang. Kondisi ini membuat bandar

Sibolga semakin tidak populer sebagai bandar impor dan ekspor.⁸⁹ Kegiatan yang menonjol di bandar Sibolga adalah sampai tahun

⁸⁸ “Sekitar 60 % Distribusi Semen Padang Menggunakan Angkutan Laut”, dalam *Maritim Indonesia*. Jakarta: Yayasan Marindo Press, Rabu 1 Juni 1984, hal. 3.

⁸⁹ Sejak tahun 1950 bandar Sibolga berfungsi sebagai pelayanan penumpang dan barang antara Sibolga dan pulau-pulau serta kota pantai di sekitarnya, seperti ke Pulau Nias dan pulau-pulau Batu digunakan kapal lokal rakyat yang berkapasitas kurang dari 100 DWT. Selain itu bandar Sibolga juga berfungsi sebagai bandar pengiriman produksi minyak bumi untuk distribusi regional dari dermaga khusus yang dikelola Pertamina. Selain itu Sibolga juga berfungsi sebagai tempat pengiriman kayu gelondongan, kayu gergajian, dan plywood, baik untuk ekspor maupun antar pulau. Usaha peningkatan peranan bandar Sibolga telah dilakukan dengan menambah dan memperbaiki fasilitas pelayaran, termasuk dermaga umum dan khusus untuk Pertamina dan kayu. Kemudian dilengkapi dengan gudang tertutup, lapangan penumpukan, pengoperasian kapal penyeberangan Poncan-Maole, peralatan dok kapal negara, dan pengembangan serta peningkatan bandar baru Aek Habil dan bandar Rakyat Sambas agar dapat disandari kapal dengan dengan bobot yang lebih besar, dan berlabuh di Teluk Tapian Nauli yang indah itu. Keindahan dan strategisnya perairan itu untuk berlabuh bagi kapal dagang sudah terkenal sejak masa lalu. Lihat H.L. Osthoff. *Beschrijving van het Water Langs de Westkust van Sumatra, Tuschen Padang en Tapanoeli; Behoorende*

1940 adalah kegiatan perdagangan antar pulau dan ekspor komoditi kayu olahan. Sampai akhir tahun ini aktivitas pedagang pengumpul atau pedagang pantai di bandar Sibolga tidak ramai lagi. Keramaian ini berpindah ke bandar Belawan, Medan. Hal ini juga akibat dari pembukaan beberapa jalan darat di daerah pedalaman. Para pedagang memanfaatkan jalan darat untuk membawa hasil bumi dari daerah pedalaman ke Medan. Barang dagangan lainnya, seperti karet dan udang yang berasal dari bandar Sibolga juga diekspor melalui bandar Belawan, yang diangkut melalui jalan darat ke Medan.⁹⁰ Penurunan jumlah pelayaran menuju bandar Sibolga telah terjadi pada tahun 1909 sampai tahun 1918, dimana kapal api pedagang asing jarang masuk ke bandar itu selama abad ke-19 sampai awal abad ke-20. Angka penurunan arus kunjungan kapal ke bandar itu dapat di lihat pada tabel di bawah.

Tabel 9: Daftar Kapal Masuk di Bandar Sibolga, Emmahaven (Padang), dan Belawan (Medan) Pada Tahun 1841-1940 Menurut Jenisnya

T	JENIS KAPAL	SIBOLGA	EMMAHAVEN	BELAWAN
---	-------------	---------	-----------	---------

Bij de Kaart Opgenomen op Last van het Nederlandsch Oost Inndisch Bestuur, in de Jaen 1834 tot 1838. Batavia: Landsdrukkerij, 1840, p. 46.

⁹⁰ T. Arlem. *Laporan Tahun 1983*. Sibolga: Kantor Perdagangan Kotamadya Sibolga, 1984, hal. 1.

A H U N		MASU K	MUATA N DALAM M3	MASUK	MUATAN DALAM M3	MASUK
1841	Kapal api			56	7802	
	Kapal layar			14	230	
	Total			70	8032	
1853	Kapal layar	3	6380	3	63680	
	Kapal api Eropa	13	26645			
	Pencalang	55	238488	55	238488	
	Kapal api	6		13	26645	
	Perahu	388				
	Total	465	271513	71	271513	
1872	Kapal api Inggris	7	612			
	Kapal Aceh	24	81			
	Kapal layar	111	4532			
	Pencalang	168	2314			
	Perahu	137	567			
	Kapal berbendera:					
	Belanda			44	10758	
	Inggris			13	2231	
	Perancis			1	279	
	Swedia			1	215	
	Italia			1	279	
	Amerika			4	1031	
	Total	447	8106	64	14793	

1873	Kapal berbendera:					
	-Belanda	2	748	64	21899	
	-Inggris	6	561	12	4149	
	-Aceh	6	22			
	kapal layar	35	341			
	Pencalang	203	1246			
	Perahu	128				
	Swedia			1	83	
	Italia			1	247	
	Amerika			1	261	
	Total	380	2918	79	26639	
1874	Kapal api	12	7654			
	Kapal layar	89	876			
	Pencalang	236	9873			
	Perahu	95				
	Total	432	18403			

1878	Kapal berbendera:					
	-Belanda	1	99	67	64282	27
	-Inggris	7	2403	10	12520	213
	kapal layar	162	95000			
	Pencalang	149		162	95000	
	Perahu	52				
	Jerman			1	972	
	Italia			1	1382	
	Kapal layar:					
	Belanda					5
	Inggris			10	6351	62
	Hindia B.			12	7331	
	Amerika			59	857	
	Asia lainnya			2	1305	1
	Cina					10
	Total	371	97499	324	190000	318

1879	Kapal Eropa	105	66763			
	Kapal layar	14				
	Pencalang	57		57		
	Kapal api Belanda	20	40754	20	40754	
	Kapal api Inggris	10	12087	11	13373	
	Kapal layar Belanda	7	4497			
	Kapal layar Inggris	10	7283			
	Kapal layar Jerman	3	1802			
	Kap.lay. Norwegia					
	Kapal lay.Denmark	1	350	3	1802	
	Kap.lay.Amerika	2				
	Kapal Hindia Beld.	2	1582	2	1582	
	Perahu	89		1	350	
	Aceh	149				
	Kapal lainnya			11	8632	
	Jakarta			8		
	Kapal api:			12	10405	
	Pulau Penang					
	Singapura					173
	Kalimantan Barat					4
	Kapal layar:					1
	Pulau Penang					
	Malaka					63
	Singapura					225
	Pelay.pant.Aceh					11
						3

	Total	469	135118	125	76898	480
1880	Kapal api			17	9460	26
	Kap.api Belanda			19	37776	
	Kap.api Inggris			8	10644	
	Kap.api Perancis			2	908	
	Kapal layar			5	2715	3
	Kap.lay.Belanda			5	3598	
	Kapl.lay.Inggris			1	1452	
	Kap.lay.Jerman			1	564	
	Kapl.lay.Amerika			2	2413	
	Kap.lay.Eng.Indie			1	332	
	Kap.lay.Hindia B			1	99	
	Kap.api Penang					133
	Kap.api Singapura					50
	Kap.lay.Penang					68
	Kap.lay.Malaka					202
	Kap.lay.Singapura					27
	Kap.lay.Thailand					6
	Total			62	69961	515

1881	Kapal layar	11	5977	11	5977	300
	Pencalang	42	61654	42		
	Kapal api	67	2341	25	24631	298
	Perahu	180	156			
	Pelayaran pantai	78	5672			
	Pemerintah	17	345			
	Kapal kena bea			482	61654	
	Kap.api Belanda			23	45165	
	Kap.api Inggris			5	6331	
	Kap.lay.Belanda			5	2913	
	Kap.lay.Inggris			2	1957	
	Kap.lay.Swedida			3	1900	
	Kap.lay.Norwegia			2	1743	
	Kap.lay.Italia			2	1640	
	Kap.lay.Thailand					7
	Kap.lay.Penang					354
	Kap.lay.Singapura					19
	Kapal api:					
	Penang					138
	Singapura					53
	Total	395	76145	502	153911	1169

1882	Kapal api Spanyol	1	432			
	Kapal api	123	4567			
	Kapal layar	142	349			
	Pencalang	79	456			
	Pemerintah	5	676			
	Total	350	6480			

1883	Kapal api Eropa	52	270428			27
	Kapal layar Eropa	71				
	Kapal layar:			73	270566	
	-Spanyol					
	-Engelsche-Indie					
	-Pulau Penang					
	Pencalang	58				
	Perahu	173				
	Pemerintah	8				
	Kap.api kena bea			52	106572	
	Kap.api Belanda			44	221154	
	Kap.api Inggris			4	10281	
	Kap.api Hindia B.			11	18845	
	Kap.lay.Inggris			3	5220	
	Kap.lay.Jerman			2	2033	
	Kap.lay.Norwegia			2	4282	
	Kap.lay.Italia			2	5322	
	Kap.lay.Amerika			2	2866	
	Kap.lay.P.Kokos			1	405	
	Kap.lay.Penang					421
	Kap.lay.Singapura					40
	Kap.api Penang					144
	Kap.api Singapura					78

	Total	362	270428	196	647566	710
1884	Kapal api Eropa	78	232861			
	Kapal Engel.Indie	1	624			
	Kapal layar	54	899			
	Pelayaran pantai	29	567			
	Pencalang	67	432			
	Perahu	66				
	Pemerintah	3				
	Kapal api lain			12	12364	27
	Kap.api kena bea			78	323861	
	Kap.api Belanda			67	296670	
	Kapal layar:					
	Belanda			1	3549	
	Inggris			4	8986	
	Norwegia			1	1506	
	Amerika			5	13110	
	Eropa lain			2	130	
	Kap.api Penang					152
	Kap.api Singapura					93
	Kap.lay.Penang					377
	Kap.lay.Singapura					30
	Total	295	235383	170	660216	679

1885	Kapal layar	29	1753	5		
	Kapal api Eropa	5				
	Kapal api Jerman	1	665			
	Kap.api Eng.India					
	Kap.lay.Jerman					
	Pencalang	120				
	Perahu	117				
	Pemerintah	9				
	Kap.api Belanda			48	238808	
	Kapl.lay.Ingggris			1	3106	
	Kap.api					27
	Kap.api Penang					158
	Kap.api.Singapura					83
	Kap.lay.Penang					441
	Kap.lay.Singapura					36
	Total	281	2418	54	241914	745

1886	Kapal api	67	253101	59	5920981	
	Kapal Eropa	3	2804			
	Pencalang	15	1687			
	Kapal layar	32	142	4	2959	
	Pelayaran pantai	2	1789	4	2959	
	Kaplay.Engel.Indie	3	2804			
	Pelayaran pantai	24	118			
	Perahu	213				
	Pemerintah	3				
	Kapal api:					25
	Belanda			43	214116	
	Inggris			1	3412	
	Hindia B.			33	35573	
	Kapal layar:					
	Inggris			3	5836	
	Jerman			1	877	
	Swedia			1	763	
	Norwegia			3	5191	
	Italia			1	2851	
	Belanda					1
	Penang					190
	Malaka					338
	Singapura					23
	Kap.api Penang					150
	Kap.api Singapura					134
	Total	359	262445	153	295518	861
1887	Kapal api Eropa	54	183219			
	Kapal layar	39	1507	5	8188	1
	Pencalang	534	236878	534		52
	Hindia Belanda	10				
	Kapal api			53	188419	23
	Kapal motor			35	36	
	Kap.lay.Eropa					426
	Total	637	421604	629	620407	502

1888	Kapal api	3	2741	13	26645	24
	Kapal Eropa	13				
	Kapal layar	11		3	6380	506
	Kapal Eng.Indie	3	2741			
	Pencalang	179				842
	Perahu	109				
	Kapal kena bea			55	238488	
	Total	318	5482	71	271513	1372
1889	Kapal api Eropa	11	251904			
	Kapal layar	2		2		
	Pencalang	51				
	Perahu	223				
	Pemerintah	9				
	Kapal api			11	251904	27
	Kap.api Belanda			40	220380	
	Kap.api Inggris			2	7457	
	Kapal kena bea			51		
	Kap.lay.Belanda			1	2599	
	Kap.lay.Inggris			5	15906	
	Kap.lay.Jerman			1	1398	
	Kap.lay.Norwegia			2	4164	
	Kap.lay.Italia			2	5969	
	Pelay.pantai Aceh			11	23888	
	Pel.pantai Jawa					3
	Pel.pantai KalTeng					26
	Pel.pantai Riau					
	Kap.lay.Penang					147
	Kap.api Jerman					69
	Kap.api Penang					147
	Kap.api Singapura					151
	Kap.api Hindia B.					34
	Total	296	251904	128	533665	935

1890	Kapal api Eropa	1	3859			
	Kapal api Belanda	41	215897	41	215897	
	Kapal lay.inggris	5	22107			
	Kap.lay.Norwegia	1	1897			
	Kapal lay.Amerika	1	1809			
	Kapal lay.Jawa	1	3859			
	Kap.lay.Singapura	13	27730			
	Kapal layar Eropa	11				
	Kapal layar	2				
	Pencalang	51				464
	Kapal layar	48	241710			151
	Kapal layar dari Aceh					
	Perahu	4	18			
	Pemerintah	95				
	Kap.api:	5				
	Norwegia					175
	Amerika			1	1897	
	Singapura			1	1809	
	Kapal layar			13	27730	
	Kapal lay.kena bea			1	3859	
Kap.lay.Eropa			48	241710		
Kap.lay.Thailand			1	3859		
Kap.motor Singap.					2	
					115	
	Total	279	518886	106	496761	907

1891	Kapal api Eropa	50	109174			
	Kapal Belanda	34	201223			
	Kapal layar	41				
	Kapal layar Beld.	2	8432	2	8432	
	Kapal lay.Inggris	3	9374	4	14128	
	Kap.lay.Amerika	1	2598			
	Kapal lay.Eropa					
	Kapal lay.Jerman					
	Kap.lay.Denmark					
	Ka.lay.Norwegia					
	Pencalang	35				
	Perahu	48				
	Pemerintah	4				
	Kapal api			50	109174	
	Kapal api Belanda			34	201223	
	Kap. Lay.kena bea			41	410	
	Kalay.Aceh-Bengk			1	4754	
	Kap.lay.Thailand					93
	Kap.lay.Penag					97
	Kap.lay.Singapura					277
	Kap.lay.Cina					7
	Kap.api Inggris					116
	Kap.api Jerman					61
	Kap.api Penang					184
	Kap.api Hindia B.					112
	Total	318	330801	132	335555	947

1892	Kapal Hindia B.	38	100742			
	Kapal Eng.Indie					
	Kapal layar			28	771	
	Kapal api	33				704
	Pencalang	111				
	Perahu	109				
	Pemerintah	7				
	Kapal api Eropa			60	108730	35
	Kapal api:					
	Belanda			32	195820	
	Inggris			2	10355	105
	Eng.Indie			1	4333	
	Kapal layar:					
	Inggris			1	4790	
	Jerman			1	2940	74
	Norwegia			1	2211	
	Italia			2	6880	
	Penang					268
	Total	298	100742	128	336830	1186

1894	Kapal api	27	58844	53	103103	32
	Kapal layar Engelsch Indie			14	383	
	Hindia Belanda	1	297			
	Kapal api :	1	58004			
	Belanda					
	Inggris			41	235244	
	Kapal layar:			1	4080	99
	-Norwegia					
	-Italia			3	4903	
	-Amerika			3	7790	
	-Bengkulu			1	2599	
	-Denmark			19	422	
	-Inggris			2	29115	
	-Pencalang					
	-Penang			43	245359	
	-Singapura					23
	-Thailand					162
	Kap.api Jerman					108
	Kap.api Penang					63
	Kap.api Hindia B					218
	Kapal luar lain					28
						709
	Total	219	117145	181	613998	1442

1895	Kapal api	1	862	84	179300	672
	Engelsch Indie					
	Kapal layar	69		32	746	
	Pencalang	97		37	227701	
	Perahu	53				
	Pemerintah	3				
	Kapal api Beld.			35	220077	
	Kapal api Ingg.			1	4194	90
	Kap.lay.Ingg.			1	3430	
	Kap.lay.Penang					23
	Kap.lay.Singapura					211
	Kap.lay.Thailand					94
	Kap.lay.Hindia B.					1
	Kap.api Jerman					29
	Kap.api Penang					201
	Kap.api Singapura					2
	Kap.api Hindia B.					21
	Total	223	862	190	635448	1344
1896	Kapal Norwegia	4	7973			
	Kapal layar Aceh	2	42			52
	Kapal api	4	7973	92	208197	
	Kapal layar	56		19	422	1
	Pencalang	60		44	241308	705
	Perahu	47				
	Pemerintah	7				
	Kapal Belanda			36	221930	
	Kapal Ingg.			1	4080	
	Kapal Norwegia			3	4903	
	Kapal Italia			3	7796	
	Kapal Amerika			1	2599	
	Total	189	15988	199	691235	758

1897	Kapal Norwegia	1	1993			
	Kapal api	34		84	194490	59
	Kapal layar	85		19	410	190
	Pencalang	23				
	Perahu	46				
	Pemerintah	3				
	Kap.lay.kena bea			69		
	Kap.api:					
	Beld			65	388647	
	Inggris			3	10900	101
	Kapal layar:					
	Inggris			1	3820	
	Norwegia			1	1186	
	Penang					260
	Hindia Belanda					50
	Kap.api Jerman					67
	Kap.api Penang					213
	Kap.api Singapra					27
	Kap.api Hindia B.					3
	Total	192	1993	242	599453	970
1901	Kapal api					90
	Kapal motor					91
	Kapal layar					724
	Pencalang					75
	Total					980

1903	Kapal api:					
	Belanda			84	560881	
	Inggris			5	151162	84
	Jerman			2	19654	147
	Kapal lainnya			53		
	Kapal Inggris			2	12919	
	Pencalang			72	1009	
	Kap.api Penang					159
	Kap.api Hindia B.					44
	Kap.lay.Penang					193
	Kap.lay.Hindia B.					34
	Kap.lay.Aceh					188
	Total			218	745625	849
1904	Pencalang			62		123
	Kapal api			85		1314
	Kapal Beld.			1		
	Kapal layar			50		1246
	Kapal Eropa			234	1450	
	Kapal motor					197
	Total			432	1450	2880
1905	Kapal api Eropa			321	1524384	
	Kapal api			321	1524384	1417
	Kapal layar			12	14342	197
	Pencalang			1407	19250	1544
	Total			2061	3082360	3158
1906	Kapal api	31	3451	510	1662405	1263
	Kapal layar	57	678	4	11894	245
	Pencalang	24	392	1331	18640	1406
	Perahu	49	543			
	Pemerintah	4				
	Total	165	5064	1845	1692939	2914

1907	Kapal api	73		459	1711054	1047
	Kapal Eropa	5				
	Pencalang	15		1125	5639	1679
	kapal layar	40		4	17605	441
	kapal tiang tiga					
	kapal layar tiang dua					
	sekunar					
	kapal <i>kotters</i>					
	kapal Cina					
	Perahu					
	Pemerintah	42				
		8				
	Total	183		1588	1734298	7167
1908	Kap.lay.dari Aceh	7	48			
	Kapal api	21	147			
	Kapal layar	7	48	390		
	Pencalang	185		78	10133	
	Pelayaran pantai	17				
	Pemerintah	5				
	Kapal api:					
	Belanda			40	301750	
	Inggris			11	75065	90
	Norwegia			1	6519	
	Hindia B.			1	2885	
	Kapal lainnya			484		
	Pelay.pantai Benk:					
	Perahu			1377	22547	
	Kap.api Jerman					146
	Kap.api Penang					78
	Kap.api Hindia B.					4
	Kap.lay.Singapura					2
	Kap.lay.Cina					5
	Kap.lay.Thailand					3
	Kap.lay.Penang					307

	Total	242	243	2383	418899	635
1909	Kapal api	20	376	503	2049198	778
	Kapal layar	23	191	144	1140	404
	Kapal Eropa	17	104			
	Pencalang	57		1133	18898	1099
	Perahu	49				
	Pemerintah	3				
	Total	169	671	1780	2069236	2281
1910	Kapal api	3	17	511	234786	1003
	Kapal layar	22	1910	3	4833	382
	Pencalang	64	218	1080	16994	1258
	Pemerintah	9				
	Total	98	2145	1594	256613	2643
1911	Kapal api	1	19	556	2563303	672
	Kapal layar	8	43	157	9686	519
	Pencalang	56	891	1075	19887	1838
	Perahu	11	97			
	Pemerintah	5				
	Total	81	1050	1788	2592876	3029
1912	Kapal api	11	67	601	2805084	696
	Kapal layar	12	16	184	9365	617
	Pencalang	74	392	1239	24645	2021
	Perahu	27	91			
	Pemerintah	3				
	Total	127	566	2024	2839094	3334
1913	Kapal api			475	3025	773
	Kapal layar			375	14181	606
	Pencalang			1195	26598	2220
	Total			2045	43804	3599
1914	Kapal api	16		534	3068	757
	Kapal layar	56		352	19551	480
	Pencalang			1273	32135	1907
	Perahu					
	Pemerintah					

	Total	72		2159	54754	3144
1915	Kapal Cina	19	349			
	Kapal layar	46		766	17423	511
	Kapal api	13		521	2988	781
	Pencalang			162	33861	1589
	Total	78	349	1449	54272	2881
1916	Kapal layar	6	110	949	20378	567
	Kapal Cina	19	332			
	Pencalang	56		4	10984	1699
	Pelayaran pantai	17		8	5802	
	Kapa api Eropa			423	18185	791
	Kapal motor			407	2622854	
	Kapal api			197	504762	
	Total	98	442	1783 47	2672401	3057
1917	Kapal layar	18	354	976	21135	16
	Pencalang	56		7	19591	1313
	Kapal api	13		279	1528544	1196
	Kapal motor			287	15208	
	Total	87	354	1549 69	1584488 737798	2525
	Kap.perang,Pem					

1918	Kapal swasta Kon Pak Mij					
	NI Tankst. Mij	12	370526			
	Kap. lay. Hindia B.	1	1	5	4	
	Pencalang	107	1801			
	Kap.Maskap Beld	1	1543			
	Rott.Lloyd			6	75589	
	Java-Beng Lijn			1	12420	
	Bat.Pet.Mij			12	96145	
	Ingg. A Holt&CO			1	3152	
	Denmark			4	36672	
	Kapal layar			1	9445	
	Hindia Belanda			1186	27781	
	Belanda			7	18679	
	Kapal api			48	39888	
	Kapal motor					583
Kapal layar					74	
Pencalang					412	
						78
	Total	121	373871	1271	319775	1147
1919	Kapal api	13	163	258	2345	550
	Kapal motor	55	438	167	341	63
	Kapal layar	69	613	94	673	435
	Kapal Pemerintah	26	23			
	Pencalang			48	89	164
	Total	153	1237	567	3448	1212
1920	Kapal api a.	109	430998	366	2882937	608
	b.	2	2	38	625	639
	Kapal motor a.	6	12121	7	14124	23
	b.	55	450	794	16021	48
	kapal layar a.	63	1026	106	5632	559
	b.	2	3086	3	4629	42
	Pencalang a.			101	6565	19
	b.					569

	Total	237	447683	1415	2930533	2307
	Kap.perang, Pem.	35	26494	55	36426	32
1921	Kapal api a.	106	441755	353	2818058	702
	b.					283
	Kapal motor a.	11	24404	121	1200	40
	b.	27		12	27391	53
	kapal layar a.	5	82	1034	21207	10
	b.			123	5897	789
	Pencalang a					23
	b.			124	6949	22
	Gesleepte					452
	Total	149	466241	1767	2880702	2374
	Kap.perang, Pem.	21	18358	108	31874	40
1922	Kapal api a.	103	450783	308	2344902	870
	b.			153	1000	116
	Kapal motor a.	13	30101	16	47934	31
	b.			999	20650	16
	Kapal layar a.	74		241	12166	10
	b.			96	5052	817
	Pencalang a.	4	7			41
	b.					200
	Total	194	480958	1813	2431704	2101
	Kap.perang, Pem.	17	15682	225	33643	22
1923	Kapal api a.	137	558769	342	2387896	954
	b.			107	435	140
	Kapal motor a.	3	4337	11	37091	45
	b.			114	6325	53
	Kapal layar a.	66	12	1000	24006	2
	b.			114	5888	609
	Pencalang a.	8	102			1
	b.					1
	Perahu					126
	Total	214	563220	1688	2461641	1931
	Kap.perang, Pem.	12	9444	403	35369	12

1924	Kapal api	a.	122	493021	338	2408441	1061
		b.			161	1320	157
	Kapal motor	a.	2	2018	10	53635	91
		b.			70	3650	95
	Kapal layar	a.	5	70	996	23790	598
		b.			148	8180	3
	Pencalang					127	
	Total		129	495109	1723	2499016	2072
	Kap.perang, Pem.		11	13620	380	62296	10
1925	Kapal api	a.	117	564510	321	2532157	1216
		b.			144	800	173
	Kapal motor	a.	5	5045	22	128557	48
		b.			93	4510	32
	Kapal layar	a.	15	303	1012	25463	612
		b.			117	6325	153
	Total		137	569858	1709	2697812	2234
	Kap.perang, Pem.		16	18710	337	47361	15
1926	Kapal api	a.	119	3456	755	2642240	1176
		b.					135
	Kapal motor	a.	43	679			68
		b.					8
	Kapal layar	a.	23	615			617
		b.					1
Pencalang	a.			1011	29516	1	
	b.					87	
	Total		185	4750	1766	2671756	2093
	Kap.perang,Pem.						23

1927	Kapal api	a.	121	598532	298	2381407	1209	
		b.	1	0			153	
	Kapal motor	a.	2	17456	68	496	103	
		b.	35	1031			3	
	Kapal layar	a.	13	265	31	256044	1	
		b.			172	8273	611	
	Gesleepte	a.			1012	28503	7	
		b.			43	917	1	
	Pencalang						98	
		Total		172	617284	1625	2677335	2186
	Kap.perang, Pem.		25	26810	322	77657	23	
1928	Kapal api	a.	175	758310	397	2995965	1300	
		b.	2	27			158	
	Kapal motor	a.	2	9369	22	207	148	
		b.	122	4804			11	
	Kapal layar	a.	29	923	58	564394	1	
		b.			140	9930	835	
	Gesleepte	a.			947	27849	1	
		b.			1	917	110	
		Total		330	773438	1565	3599262	2564
		Kap.perang, Pem.		12	10556	334	39523	16
1929	Kapal api	a.	169	853150	423	3151559	1371	
		b.	1	27	4	68	90	
	Kapal motor	a.	5	5229	100	916439	262	
		b.	141	4826	174	11327	21	
	Kapal layar		105	4047	977	30709	5	
	Gesleepte	a.			2	73	741	
		b.					1	
	Pencalang						20	
		Total		421	867279	1680	4110175	2611
	Kap.perang, Pem.		15	17621	236	46167	26	

1930	Kapal api	139	15386	405	2993258	1109
	Kapal motor	8	12123	94	841137	48
	Kapal layar a.	146	4764	220	13669	413
	b.	102	3983			22
	Gesleepte a.			775	24919	3
	b.					776
	Pencalang a					1
	b.					63
	Total	395	26256	1474	3873013	2435
	Kap.perang, Pem.			181	42113	13
1931	Kapal api a.	141	53864	290	1980935	871
	b.					30
	Kapal motor	8	22111	77	781343	468
	Kapal layar a.	70	4764	215	13934	57
	b.	111	3983			853
	Gesleepte			691	23325	33
	Total	330	569502	1273	2799537	2312
	Kap.perang, Pem.	8		148		18
1932	Kapal api	139	484687	242	1541912	688
	Kapal motor	8	15821	69	738598	13
	Kapal layar	39	4219	249	19012	555
	Gesleepte a.	84	2974	673	17914	65
	b.					834
	Pencalang					11
	Total	270	507701	1233	2317436	2166
	Kap.perang, Pem.	8		32		6
1933	Kapal api	137	481599	252	1636034	702
	Kapal motor	8	14579	72	783889	3
	Kapal layar a.	36	4065	285	21110	626
	b.	91	3065			2
	Gesleepte a.			560	13115	840
	b.					2
	Total	272	503308	1169	2454148	2194
	Kap.perang, Pem.	14		36		12

1934	Kapal api	a.	160	466859	282	1604822	734	
		b.					9	
	Kapal motor	a.	10	25377	79	884663	638	
		b.					49	
	Kapal layar	a.	9	947	375	27091	1111	
		b.					1	
	Gesleepte		125	3802	585	17728	12	
		Total		304	496985	1321	2534304	2554
			12		25		11	
1935	Kapal api	a.	161	484334	274	1602526	747	
		b.					5	
	Kapal motor	a.	8	19516	62	663245	657	
		b.					101	
	Kapal layar		128	4109	322	22376	1185	
	Gesleepte			567	11966	12		
		Total		297	507959	1225	2306113	2707
		Kap.perang, Pem.		14		79		10
1936	Kapal api	a.	162	485063	288	1753079	799	
		b.					19	
	Kapal motor	a.	9	26337	58	609643	606	
		b.					120	
	Kapal layar		435	10777	339	21216	1182	
	Gesleepte			617	19842	42		
		Total		606	522177	1302	2403740	2748
		Kap.perang, Pem.		19		55		15
1937	Kapal api	a.	162	496192	327	1909037	906	
		b.					12	
	Kapal motor	a.	15	37239	54	472570	766	
		b.					109	
	Kapal layar	a.	457	11512	330	21388	1373	
		b.			712	23097	2	
	Gesleepte					26		
		Total		634	544943	1423	2426092	3194
	Kap.perang, Pem.		15		74		14	

1938	Kapal api	a.	160	482084	323	2025860	893
		b.					10
	Kapal motor	a.	10	27945	57	569012	874
		b.					150
	Kapal layar	a.	382	10516	337	23107	1391
		b.					1
	Gesleepte				625	20910	26
	Total		552	520545	1342	2638889	3345
	Kap.perang, Pem.		15		98		17
1939	Kapal motor		8	1562	58	611069	739
	Kapal Pemerintah		5	436			6
	Kapal Norwegia		1	379			800
	Kapal layar		62	4569	347	23380	445
	Kapal Belanda		13	2567			1263
	Gesleepte				661	22133	1
	Kapal api				331	1995823	20
	Total		89	9513	1397	2652405	3274
	Kp.perang,Pem.				90		14
1940	Kapal motor				661	442697	653
	Kapal api				314	23142	631
	Kapal gandeng	a.			298	1425621	522
		b.			1	229	5
	Kapal layar	a.			666	22937	6
		b.					1482
	Total				1340	1914626	3299

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 dapat dilihat bahwa terjadi turun naik jumlah kapal yang keluar masuk di bandar Sibolga. Penurunan itu dimulai pada tahun 1892 yakni sekitar 80 kapal. Pada tahun 1891 jumlah kapal masuk adalah 548 dengan muatan 35.0407 meter kubik. Tahun berikutnya (1892) jumlah itu turun menjadi 468 kapal, dan 379 kapal pada tahun 1894. Antara tahun 1895 dan 1909 arus kapal keluar-masuk bandar Sibolga kembali agak normal, yakni rata-rata 431 kapal per tahun. Antara tahun 1910 dan 1917 terjadi penurunan dengan angka rata-rata 187,30 kapal pertahun. Angka ini kembali naik memasuki tahun 1920 dan stabil sampai tahun 1939. Penurunan angka pertama (1892) disebabkan oleh dibukanya secara resmi bandar Teluk Bayur di Padang pada tahun itu. Sedangkan faktor yang menyebabkan penurunan angka kedua adalah karena terjadinya resesi ekonomi. Penurunan angka keluar-masuk pada tahun 1939 disebabkan oleh kondisi seluruh Nusantara, sebagai dampak dari kondisi Perang Dunia Kedua. Sebagai perbandingan antara bandar Sibolga dan bandar lainnya dapat dilihat pada bandar Emmahaven (Padang) berikut ini:

Tabel di atas memperlihatkan bahwa jumlah kapal yang keluar-masuk bandar Emmahaven sebelum tahun 1891 masih belum begitu ramai, hanya rata-rata 240,43 kapal per tahun (1941-1890), tetapi cukup beragam didatangi oleh pedagang asing. Angka

keluar-masuk kapal ke bandar itu mulai naik pada tahun 1891 dan 1892 setelah bandar Teluk Bayur dibuka, yakni sebanyak 249 dan 256 kapal. Angka ini naik terus sampai pertengahan abad ke-20. Semakin lengkapnya fasilitas yang dimiliki bandar Teluk Bayur mengakibatkan pelayaran tearah ke sana. Selain itu bandar Labuhan Deli sebagai cikal bakal Berlawan juga telah ramai dan semakin ramai ketika terjadi perkembangan yang dahsyat ekonomi perkebunan di Sumatera Timur. Tabel di bawah memperlihatkan jumlah kapal yang keluar-masuk di bandar Labuhan Deli sampai menjadi Berlawan pada tahun 1922.

Tabel 10: Jumlah Keseluruhan Kapal Masuk di Bandar Sibolga, Emmahaven, dan Belawan Tahun 1841-1940

TAHUN	SIBOLGA		EMMAHAVEN		BELAWAN	
	JUMLA H KAPAL	MUAT AN DALA M M3	JUMLA H KAPAL	MUATAN DALAM M3	JUMLA H KAPAL	MUATAN DALAM M3
1841	-	-	70	8032	-	-
1853	465	271513	71	271513	-	-

1872	447	8106	64	14793	-	-
1873	380	2918	79	26639	-	-
1874	432	18403	-	-	-	-
1878	371	97499	324	190000	318	68887
1879	469	135118	125	76898	480	37728
1880	-	-	62	69961	515	53951
1881	395	76145	502	153911	1169	59801
1882	350	6480	-	-	-	-
1883	362	270428	196	647566	710	181560
1884	295	235383	170	660216	679	198402
1885	281	2418	54	241914	745	102884
1886	359	262445	153	295518	861	251405
1887	637	421604	629	620407	502	241348
1888	318	5482	71	271513	1372	185495
1889	296	251904	128	533665	935	983267
1890	279	518886	106	496761	907	513250
1891	318	330801	132	335555	947	532272
1892	298	100742	128	336830	1186	473911
1894	219	117145	181	613998		
1895	223	862	190	635448	1344	677538
1896	189	15988	199	691235	758	420049
1897	192	1993	242	599453	970	589881

1901	-	-	-	-	980	1220
1903	-	-	218	745625	849	456973
1904	-	-	432	1450	2880	773333
1905	-	-	2061	3082360	3158	768770
1906	165	5064	1845	1692939	2914	785927
1907	183	-	1588	1734298	7167	876047
1908	242	243	2383	418899	635	374401
1909	169	671	1780	2069236	2281	924597
1910	98	2145	1594	256613	2643	965414
1911	81	1050	1788	2592876	3029	1044721
1912	127	566	2024	2839094	3334	1139389
1913	-	-	2045	43804	3599	1239669
1914	72	-	2159	54754	3144	1078119
1915	78	349	1449	54272	2881	1784721
1916	98	442	1830	2672401	3057	1691575
1917	87	354	1618	2322286	2525	1865918
1918	121	373871	1271	319775	1147	420418
1919	153	1237	567	3448	1212	334747
1920	272	474177	1470	2966959	2339	1979196
1921	170	484599	1875	2912576	2414	3002215
1922	211	496640	2038	2465347	2123	3621075
1923	226	572664	2091	2497010	1943	4305914

1924	140	508729	2103	2561312	2082	5334627
1925	153	588568	2046	2745173	2249	6123761
1926	185	4750	1766	2671756	2116	6925421
1927	197	644094	1947	2754992	2209	1608087
1928	342	783994	1899	3638785	2580	8930402
1929	436	884900	1916	4156342	2637	1011975
1930	395	26256	1655	3915126	2448	9859696
1931	338	569502	1421	2799537	2330	9526861
1932	278	507701	1265	2317436	2172	8467139
1933	286	503308	1205	2454148	2206	8592585
1934	316	496985	1346	2534304	2565	8482714
1935	311	507959	1304	2306113	2717	8450617
1936	625	522177	1357	2403740	2763	8681915
1937	649	544943	1497	2426092	3208	9393511
1938	567	520545	1440	2638889	3362	9994694
1939	89	9513	1487	2652405	3288	1008362
1940	-	-	1340	1914626	3299	7021745

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa antara tahun 1878 dan 1897 bandar Labuhan Deli (Belawan) telah amat ramai, yakni rata-rata 1029,22 per tahun. Kenaikan angka itu berlanjut sampai pertengahan abad ke-20. Dari tabel 9, 10, dan 11 dapat dilihat

bahwa ada dua bandar yang ramai yang berhubungan langsung dengan bandar Sibolga, yakni Teluk Bayur dan Belawan. Kedua bandar itu semakin ramai dan fasilitas bandarnya semakin lengkap sehingga semakin berkembang pula. Akan tetapi berbeda halnya dengan bandar Sibolga, yang tidak memiliki fasilitas istimewa selain fasilitas alam, sehingga banyak pelayarannya dialihkan ke bandar yang lain. Kapal yang masuk ini terdiri dari kapal api, kapal motor, kapal layar, dan Pencilang, kapal perang, dan kapal pemerintah Hindia Belanda. Kondisi selanjutnya tidak terjadi perubahan yang berarti sampai tahun 1939 dan berakhirnya jabatan Van der Reyden sebagai Residen di Tapanuli.⁹¹

B.2. Pendidikan Penduduk

Walaupun banyak kesengsaraan yang diderita penduduk Tapanuli dalam pemerintahan Hindia belanda, namun nilai positifnya tidak dapat dikesampingkan. Penderitaan yang sulit dilupakan mereka adalah pemungutan pajak, tenaga rodi, monopoli perdagangan, diskriminasi antara penduduk asli dan pendatang asing, serta ketidakadilan lainnya. Nilai positif dari kedatangan orang Eropa ke Tapanuli adalah berkembangnya pendidikan, baik yang bersifat keagamaan maupun sekolah umum.

⁹¹ Pulau Sumatera secara keseluruhan dapat dikuasai Jepang pada 28 Maret 1942, setelah Jepang menduduki Kutacane di Aceh. Lihat Christian D. Ponto. *Op. Cit.* Hal. 184.

Pendirian beberapa sekolah di Tapanuli ikut memajukan pandangan penduduk, sehingga muncul kaum terpelajar yang bergerak untuk menuntut pembebasan dari

pemerintahan Hindia Belanda. Perkembangan pendidikan ini dimulai sejak datangnya pemerintah hindia Belanda di daerah itu. Sejak tahun 1863 telah berdiri Sekolah Zending pertama di Sipirok. Kemudian selama 1867-1884 berkembang pula pendidikan yang digerakan oleh L.I. Nommensen, dan diikuti dengan berdirinya Kweek School Tano Bato di Mandailing dan Padangsidempuan pada tahun 1879. Pendidikan umum di Sibolga dimulai dengan didirikannya E.L.S. (Europeesche Lager School) pada tahun 1910. Pada tahun 1915 berdiri pula Sekolah 6 Tahun di Tarutung,⁹² di Porsea (1918), Siborong-borong (1918), dan Sidikalang (1919).⁹³ Sekolah yang bersifat keagamaan bermunculan pula di Sibolga, seperti Islamiyah School (1920), Ambacht School (1922), Meisjes School (1924), Holland Indische Vereniging School (AMS 1925), Islamiyah School II (1926),⁹⁴ Zending School Sekolah Rakyat HKBP (1927), Katholieke HIS

⁹² "Hindia Sepakat, Penjokong dan Pembantoe Kemadjoean ... , 29 Januari 1921, No.12. Sibolga: N.V.H. Mij Boekhandel en Drukkerij Kemadjoean Bangsa, hal. 2.

⁹³ "Hindia Sepakat *Ibid.*

⁹⁴ Islamiyah School didirikan oleh Abdul Manan dan Muhammad Kasim Al Mahmudi, yang berasal dari Minangkabau. Pada mulanya sistem pendidikan di sini adalah berupa pengajian, kemudian

dan Sachel & Vervolg School (1929), Sekolah Frobel dan Sekolah Rakyat (1930),⁹⁵ Sekolah Rakyat HIS Katholik atau Christelijke H.I.S (Holland Indische School) dan H.I.S. (Holland Indische School) Chinese (1932),⁹⁶ serta Madrasah Kotabaringin (1940).⁹⁷

Penduduk Tapanuli sangat antusias untuk memasuki sekolah, sehingga banyak diantara mereka menjadi kaum terpelajar. Pada tahun 1930 ada sekitar 189 orang Eropa yang tinggal di Sibolga, yang terdiri dari 112 orang laki-laki dan 77 orang perempuan. Sebanyak 91 orang dinataranya bisa membaca dan menulis dalam bahasa Melayu. Penduduk perempuan keturunan Eropa hanya 41 orang yang bisa membaca dan menulis dalam bahasa Belanda, dan lainnya sebanyak 55 orang bisa menulis dan membaca bahasa Melayu. Sampai tahun 1939 kondisi pendidikan di Sibolga masih belum memadai, oleh sebab itu banyak pemuda bersekolah ke luar daerah dengan biaya yang cukup besar. Sekolah yang ada di Sibolga ketika itu hanya H.I.S, E.L.S, Ch. Hs. Dr. Nommensen School Vr., dan dua buah R.K.

ditingkatkan menjadi Sekolah Ibtidaiyah program tujuh tahun. H.A. Hamid Panggabean, dkk., ed. *Op. Cit.* Hal. 230.

⁹⁵ Sekolah ini hanya untuk orang Cina dengan pengantar Bahasa Belanda.

⁹⁶ Kedua sekolah ini diakui setaraf dengan sekolah Pemerintah pada tahun 1935. Muridnya umumnya keturunan Cina.

Taman Siswa. Banyak dari tamatan E.L.S yang melanjutkan studi ke Jakarta, Bandung, dan kota lainnya yang memiliki MULO swasta.⁹⁸ Tingkat pendidikan penduduk banyak mempengaruhi perkembangan negeri. Pada masa ini muncul organisasi kepemudaan yang bersifat moderen sehingga menimbulkan protes terhadap pemerintah Hindia Belanda.⁹⁹

Pada tabel 10 dapat dilihat bahwa terjadi turun naik jumlah kapal yang keluar masuk di bandar Sibolga. Pada tahun 1853 tercatat kapal masuk di bandar Sibolga sebanyak 465 kapal dengan berbagai jenis (*Koloniaal Verslag van 1853*). Sedangkan bandar Emmahaven di Padang ketika itu hanya didatangi sebanyak 71 kapal, dan data-data di Labuhan Deli (Belawan) sendiri tidak ditemukan pada tahun itu. Baru pada tahun 1878 tercatat kapal masuk di Labuhan Deli sebanyak 318 kapal. Penurunan jumlah kunjungan kapal di bandar Sibolga mulai terjadi pada tahun 1892 yakni sekitar 20 kapal.

⁹⁷ Madrasah Kotabaringin didirikan oleh Muhammad Kasim Al Mahmudi. Sekolah ini bersifat moderen dengan penerapan Sistem Kelas dan sekaligus meninggalkan sistem *Halaqah*.

⁹⁸ H.A. Hamid Panggabean, dkk., ed. *Op. Cit.* Hal. 215.

⁹⁹ Lance Castles. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi*, Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972, hal. 177.

Pada tahun 1891 jumlah kapal yang masuk di bandar Sibolga adalah 318 buah dengan muatan 330 801 meter kubik. Tahun berikutnya (1892) jumlah itu turun menjadi 298 kapal, dan 219 kapal pada tahun 1894. Antara tahun 1895 dan 1909 arus kapal keluar-masuk bandar Sibolga kembali agak normal, melebihi dari tahun sebelumnya, yakni rata-rata 194, 71 kapal per tahun. Antara tahun 1910 dan 1917 terjadi penurunan kembali dengan angka rata-rata 91,28 kapal pertahun. Angka ini kembali naik memasuki tahun 1918 dan stabil sampai tahun 1938. Penurunan angka pertama (1892) disebabkan oleh dibukanya secara resmi bandar Teluk Bayur di Padang pada tahun itu. Sedangkan faktor yang menyebabkan penurunan angka kedua adalah karena terjadinya stagnasi ekonomi pada tahun 1930-an. Penurunan angka keluar-masuk secara drastis terjadi pada tahun 1939 yakni hanya 89 kapal yang mengunjungi Sibolga pada tahun itu. Hal ini disebabkan oleh kondisi di seluruh Nusantara, akibat pecahnya Perang Dunia Kedua. (*Koloniaal Verslag van 1939*).

Sebagai perbandingan antara bandar Sibolga dan bandar lainnya dapat dilihat pada bandar Emmahaven (Padang) pada tahun yang sama. Sampai tahun 1873 kapal yang memasuki bandar Emmahaven di Padang baru mencapai puluhan jumlahnya. Antara tahun 1841 dan 1873 rata-rata kapal yang merapat di bandar itu berjumlah 71 kapal per tahun. Akan tetapi sejak tahun 1878

jumlah kunjungan kapal ke bandar itu mengalami perkembangan yang dahsyat, yakni 324 kapal. Angka grafiknya terus naik dan berada pada garis yang stabil sampai tahun 1904. Sejak tahun 1892 kenaikan angka itu telah mulai kelihatan, sebab secara resmi bandar Emmahaven telah dibuka menjadi nama baru Teluk Bayur dengan berbagai fasilitasnya. (*Koloniaal Verslag van 1892*). Tabel keluar masuk kapal di Emmahaven memperlihatkan bahwa jumlah kapal yang keluar-masuk bandar Emmahaven sebelum tahun 1891 masih belum begitu ramai, tetapi cukup beragam didatangi oleh pedagang asing. Angka ini naik terus sejak tahun 1905 sampai pertengahan abad ke-20. Jumlah kapal yang masuk pada tahun 1905 di bandar Emmahaven telah mencapai 2061 buah. (*Koloniaal Verslag van 1905*). Grafiknya naik terus dan relatif stabil sampai tahun 1925 (2046 kapal). Pada tahun 1926 angka grafik ini turun, tetapi membuat garis yang relatif datar sampai tahun 1939 (1340 kapal). Kenaikan angka ini disebabkan oleh peralihan sebagian kapal dari bandar Sibolga.

Disamping bandar Sibolga dan Emmahaven di Padang, di pantai Sumatera Timur, juga bandar Labuhan Deli telah ramai, sebagai cikal bakal Belawan. Bandar itu semakin ramai ketika terjadi perkembangan yang dahsyat dalam ekonomi perkebunan di Sumatera Timur. Tabel keluar masuk kapal di bandar Labuhan Deli sampai menjadi Belawan memperlihatkan bahwa jumlah

kapal yang keluar-masuk di bandar itu pada tahun 1878 telah mencapai 318 kapal, angka itu lebih kecil sedikit dari pada bandar Sibolga (371 kapal) dan Emmahaven (324 kapal) pada tahun yang sama. Akan tetapi tiga tahun kemudian (1881), arus kunjungan kapal ke Labuhan Deli mengalami kenaikan yang cukup pesat, yaitu 1169 kapal (bandingkan dengan bandar Sibolga, 395 kapal) dan Emmahaven (502 kapal) pada tahun yang sama. Mulai tahun 1888 angka kunjungan kapal ke bandar Labuhan Deli terus naik dan berlanjut sampai awal abad ke-20. Bahkan memasuki masa Perang Dunia Kedua pun angka ini tidak mengalami kemerosotan. Pada tahun 1940 tercatat sebanyak 3299 kapal yang memasuki bandar Labuhan Deli (Belawan).(*Statistiek van den Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1939*. Batavia: Landsdrukkerij, 1940)

