

02

Artikel Penelitian
DANA SPP/DPP UNAND 2002
Kontrak nomor : 58/LP-UA/SPP-DPP/D/V/2002

INDUSTRI PELAYARAN SIBOLGA
SEBAGAI PENUNJANG PEMBANGUNAN KAWASAN PESISIR TAPANULI
PADA AKHIR ABAD KE-20

Oleh:

DR. Mhd. Nur, M.S.

Fakultas Sastra



DEPARTEMEN PEDIDIKAN NASIONAL
LEMBAGA PENELITIAN UNIV. ANDALAS
PADANG 2002

ABSTRAK

Potensi utama kawasan Teluk Tapian Nauli selama abad-20 adalah sektor perdagangan dan pelayaran, karena letak geografisnya sebagai pintu gerbang atau penghubung antara daerah pedalaman dan pesisir. Setelah beberapa puluh tahun memasuki zaman Orde Baru, kondisi nelayan belum mengalami perubahan yang berarti, sehingga kegiatan perdagangan dan pelayaran tetap tidak menarik. Akibatnya adalah sangat sulit untuk mencapai kembali citra sebagai bandar utama di pantai barat pulau Sumatera seperti masa lalu. Walaupun kondisi bandar lainnya di Nusantara telah mulai berkembang dengan baik, tetapi tidak demikian halnya dengan bandar Sibolga, karena tidak disentuh dengan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana perhubungan sebagai urat nadi perekonomian penduduk. Potensi kawasan Teluk Tapian Nauli umumnya cukup banyak, tetapi fasilitas yang masih tersedia bersifat kecil-kecilan, seperti fasilitas bandar yang minim, alat pendingin yang tidak ada, armada penangkap ikan yang kurang modern, industri pembuatan perahu yang masih bersifat tradisional, dan dok kapal yang masih bersifat kecil-kecilan.

Satu-satunya pelabuhan yang berjalan agak lamban adalah bandar Sibolga. Penduduk di Kabupaten Tapanuli Tengah itu tetap bermata pencaharian sebagai nelayan dan petani yang berproduksi kurang. Sayangnya sebagian besar dari usaha ekonomi mereka belum memberikan nilai tambah. Para nelayan mengalami kesulitan dalam menjangkau jarak tangkapan yang potensial. Hal ini merupakan problem yang cukup dilematis dialami nelayan setempat. Tidak banyak orang yang tahu bahwa bandar Sibolga pada abad ke-19 pernah mengalami kejayaan dalam perdagangan dan pelayaran. Potensi yang dimiliki bandar tersebut tidak diperhatikan oleh pemerintah dengan serius. Kebanggaan penduduk pantai barat Sumatera terhadap Sibolga sudah tidak bisa diandalkan karena kejayaan bandar sejak masa silam telah sirna dan hanya tinggal kenangan. Paling tidak tergambar pada kondisi bandar Sibolga pada akhir abad ke-20.

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

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian perpustakaan dan lapangan, yang menggabungkan data arsip dan wawancara.

INDUSTRI PELAYARAN SIBOLGA
SEBAGAI PENUNJANG PEMBANGUNAN KAWASAN PESISIR TAPANULI
PADA AKHIR ABAD KE-20

A. Pendahuluan

Sibolga, sebuah bandar dagang di kaki pegunungan Bukit Barisan, di sebelah utara Teluk Tapian Nauli,¹ pantai barat Pulau Sumatera,² dengan ketinggian 1-50 meter di atas permukaan laut.³ Bentuk bandar ini memanjang dari barat laut ke tenggara, mengikuti garis pantai pulau Sumatera.⁴ Bandar ini terletak pada posisi yang strategis, menghadap ke Samudera Hindia dan mudah dicapai dari arah utara dan selatan, serta mempunyai bandar alam yang dapat dilayari kapal sampai ke dermaga. Di sekitar bandar bergelombang laut yang relatif tenang karena dilindungi oleh beberapa pulau besar dan kecil.⁵ Bandar ini terletak di dataran rendah yang sempit di pantai barat.⁶

Kawasan pesisir Tapanuli itu adalah daerah yang kaya akan hasil hutan, perkebunan, dan hasil laut. Hasil bumi dibawa dari Padangsidempuan, Barus, Nias, dan dataran tinggi Toba di pedalaman ke bandar Sibolga. Barang komoditi itu diekspor,

¹ E.E.W.G. Schroder. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanuli, Sumatra, 1920*, P. 4^a.

² Laporan Utama "Sibolga Menggapai Adipura", dalam *Pesisir Nauli*, No. 23/II/Mei/1996, hal. 36-37.

³ E. Francis. "Korte Beschrijving van het Nederlandsch Grongebied ter Westkust van Sumatra 1837", dalam *T.N.J.* No. 2, Bagian I. Batavia-Groningen: Landsdrukkerij, 1839, p. 36.

⁴ Pemda Sumut. *Sumatera Utara Membangun II*. Medan: Pemda Sumut, hal. 439.

⁵ E.E.W.G. Schroder. *Op. Cit.* P. 48.

⁶ William Marsden. *Sejarah Sumatra*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999, hal. 10. Lihat juga Christine Dobbin. *Kebangkitan Lilam Dalam Ekonomi Petani Yang Sedang Berubah, Sumatra Tengah 1748-1847*. Jakarta: INIS, 1992, hal. 2. Jan Wisseman Christie. "Trade and State Formation in the Malay Peninsula and Sumatra, 300 B.C. - A.D. 700", dalam J. Kathinhamby-Wells & John Villiers, ed. *Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise*. National University of Singapore: Singapore University Press, 1990, p. 53. Heckerren. *The Bronze - Iron Age of Indonesia: A.N.J. Th. A. Th. Van der Hoop*. Megalithic Remains in South-Sumatra. Zutphen: 1932.

sehingga bandar itu menjadi tulang punggung bagi kehidupan Tapanuli sampai abad ke-20.⁷

Bandar Sibolga menjadi pusat perdagangan yang dikunjungi perahu dagang tradisional dan kapal moderen, baik berupa kapal api, kapal motor, kapal layar, pencalang, maupun perahu tradisional lainnya sejak masa kolonial.⁸ Selain berdagang dengan sesama penduduk setempat, pedagang Sibolga juga berdagang dengan saudagar asing, terutama dengan pedagang Gujarat, Arab, dan Eropa.⁹ Selain menjual barang dagangan, mereka juga membangun industri pelayaran untuk dioperasikan di wilayah perairan.

Pembahasan ini bertujuan untuk mengungkapkan dinamika sejarah kegarahan kota maritim dengan pertumbuhan industri pelayaran di pantai barat pulau Sumatera, yakni Sibolga di Teluk Tapian Nauli. Industri itu itu memainkan peranan penting dalam memajukan bandar Sibolga dalam pelayaran dan perdagangan. Kajian ini berusaha untuk mengungkapkan faktor pertumbuhan dan kemerosotan sebuah industri pelayaran, dengan meninjau lintasan historis, corak dan dinamika hubungan ekonomi-politik antar bandar dan daerah pedalaman. Dengan kata lain studi tentang industri pelayaran di Sibolga dengan berbagai dilemanya adalah usaha untuk menggal dinamika “dunia kota maritim” dengan penduduk yang majemuk, salah satu kota bandar bagian barat Nusantara.

Kegiatan ekonomi dalam industri pelayaran di bandar Sibolga adalah bagian dari dunia perdagangan dan pelayaran pantai barat Pulau Sumatera. Pada zaman kolonial, orang Belanda menyebut kawasan itu dengan *Sumatra's Westkust*. Salah satu dari bagian wilayah itu adalah *Tapanoeli* (Tapanuli).¹⁰

⁷ W.B. Sidjabat. *Abu Si ingamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomi*. Jakarta: Sinac Harapan, 1982, hal. 34.

⁸ *Statistiek van Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerriichten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1853*. Batavia: Landsdrukkerij, 1854, p. 80.

⁹ “Algemeen Overzicht van de Getalsterkte der Bevolking van Nederlandsch Indie (met Uitzondering van het Personeel van Leger en Vloot) by het Einde van 1885, Vergeleken met het Zelfde Tijdstip van 1894”, *Statistiek Betreffende de Bevolking van Nederlandsch Indie over 1895, Koloniaal Verslag van 1897, I. Nederlandsch Indie*. Bijlage A, No. 3, p.2 en 3.

¹⁰ Sartono Kartodirdjo, dkk., ed. *Iktisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*. Penerbitan Sumber-sumber Sejarah No. 5. Jakarta: ANRI, 1973, hal. 84.

Bandar Sibolga sebagai bagian dari pantai barat Sumatera menjadi rebutan pengaruh dagang bagi orang Eropa, seperti Inggris dan Belanda.

Pada tahun pertengahan abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda mulai memasuki kawasan Tapanuli. Pemerintah mengawasi perdagangan dan industri pelayaran yang dilakukan oleh penduduk Sibolga.

Sementara itu sampai pertengahan abad ke-19 bandar Pulau Poncan¹¹ tidak mampu lagi untuk menampung kapal yang datang atau berangkat. Tempat untuk menampung barang komoditi pun tidak memungkinkan di pulau itu. Kondisi yang demikian menjadi faktor terjadinya perpindahan pusat perdagangan dan pelayaran dari Pulau Poncan ke daratan Pulau Sumatera, yang menjadi cikal bakal bandar dan kota Sibolga. Bersamaan dengan itu berkembang pula industri pelayaran di pinggir Teluk Tapan Nauli.¹²

Lokasi bandar yang baru berada di Kotabaringin dengan memiliki perairan yang cukup dalam dan luas. Para pedagang pun pindah berniaga ke Sibolga sehingga bandar baru itu semakin ramai. Setelah pemerintah Hindia Belanda ikut serta mengatur bandar itu pada tahun 1842, bandar Sibolga menjadi tujuan pelayaran dari utara dan selatan garis pantai barat Sumatera. Bandar dagang yang ramai membutuhkan fasilitas perdagangan, sehingga perlu dibangun tata kota yang permanen. Kepentingan Belanda untuk mengatur bandar ini adalah untuk mendapatkan hasil daerah pedalaman yang sangat laku di pasaran Eropa.

B. Perkembangan Industri Pelayaran

Akhirnya Sibolga berkembang menjadi bandar dagang yang ramai disamping bandar lainnya yang di pesisir barat Pulau Sumatera. Berbagai jenis barang kebutuhan dan jasa pelayaran tersedia di bandar itu. Industri Pelayaran di Sibolga pada Akhir abad ke-20 masih terdapat di sepanjang Teluk Tapan Nauli, di antara yang terbesar adalah Usaha Timbul milik H.S. Pasaribu dan Usaha Pulau Sarudik milik Judianto.

¹¹ E.E.W.G. Schroder. *Loc. Cit.* P. 44.

¹² Sitor Situmorang. *Guru Somalayang dan Modigliani Utusan Raja Rom, Sekelompok Sejarah Labirnya Gerakan Ratu Adil di Toba*. Jakarta: Grafindo Mukti, 1993, hal. 66.

Melalui jasa industri pelayaran, barang yang dibawa ke bandar Sibolga dikapalkan pula ke bandar lain. Para pedagang yang terlibat umumnya terdiri dari pedagang perantara atau pialang pantai, petani pedalaman, penguasa negeri, dan pedagang keliling. Kegiatan perdagangan, lalu lintas pelayaran, dan keluar masuknya barang komoditi membentuk Sibolga menjadi bandar dengan tipe *Feeder Point*, yakni bandar yang letaknya strategis di rute jaringan perdagangan dan pelayaran untuk melayani pengumpulan barang dari berbagai negeri, dan berhubungan langsung dengan daerah penghasil barang komoditi. Fungsi Sibolga sebagai bandar *feeder point* dan bandar dagang lebih menonjol dari pada pusat pemerintahan, sebab perdagangan dan jasa pelayaran merupakan faktor utama bagi tumbuhnya industri akibat dari berkumpulnya kapal dagang.¹³

Pemerintah tetap mengatur keluar masuk kapal atau perahu dan pendirian rumah penduduk sesuai dengan tata kota Sibolga ketika itu. Sampai akhir abad ke-20 bandar Sibolga terkenal sebagai kota penghasil jasa industri kapal. Bandar itu menjadi pintu gerbang dari daerah pedalaman dan tempat mengumpulkan berbagai jenis barang komoditi yang sangat laku di pasaran dunia. Daerah pedalaman menghasilkan gambir, kapur barus, kemenyan, kopi, karet, pinang, kapas, padi, dan sebagainya,¹⁴ sedangkan daerah pantai menghasilkan ikan laut, kelapa, dan jasa jasa pelayaran. Barang itulah yang menyebabkan bandar Sibolga tumbuh menjadi sebuah kota dagang pada abad ke-20.¹⁵

Sebelum kedatangan pedagang asing, telah terdapat kecenderungan perdagangan antar bandar di sepanjang pantai barat. Raja-raja negeri, pemilik kapal, dan, nakhoda terlibat dalam perdagangan. Mereka bersikap lebih terbuka dan berani dari pada penduduk pedalaman untuk menghadapi tantangan yang penuh resiko. Jawa *entrepreneur* pedagang pantai itulah yang salah satu keunikan kegiatan niaga di kawasan pantai barat

¹³ Leong Sau Heng, "Collecting Centres, Feeder Points and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. - A.D. 1400", dalam Kathirithamby-Wells & John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Policy Rise and Demise*. National University of Singapore: Singapore University Press, 1990, p. 17.

¹⁴ *Verslag van het Beheer en den Staat der Nederlandisch Bezittingen en Kolonien in Oost en West Indië en ter Kust van Guinea over 1853, Ingevaardigd door den Minister van Kolonien*. Utrecht: Kemink en Zoon, 1858, p. 176 en 177.

¹⁵ "Beknopt Overzicht van den Handel en de Scheepvaart ter Sumatra's Westkust Gedurende het Jaar 1846-1870", *Commercie Statistic*. Bagian I. Batavia; Landsdrukkerij, 1868. Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Rivvyat Hidup dan Perasaan Saya*. Bogor, S.M. Latif, 1975. William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 220.

Sumatera. Sistem perdagangan melalui para pedagang pantai kadang-kadang menimbulkan keuntungan yang tidak seimbang antara pedagang di pedalaman atau penghasil dan pedagang di bandar, sebab keuntungan yang terbesar tetap berada di tangan pedagang pantai. Pedagang Pesisir mengeruk keuntungan yang sebesar-besarnya dan pedagang pedalaman memperoleh laba yang tidak setimpal. Tidak sedikit diantara pedagang pantai yang menjadi kaya dengan memiliki beberapa kapal layar. Peran pedagang pantai tidak hanya sebagai pedagang keliling, tetapi juga sebagai pioner yang telah memungkinkan pertukaran bahan komoditi antar bandar yang satu dengan yang lain. Hubungan antara pantai dan pedalaman terjalin erat. Bandar Sibolga memberikan fasilitas tertentu kepada daerah pedalaman, seperti perlindungan keamanan, sebagai pusat pemasaran bagi daerah belakang, pusat pemerintahan, dan sebagainya. Barang impor yang ditangani oleh penduduk pantai dinikmati oleh penduduk pedalaman.¹⁶

Rantai pelayaran antar bandar Sibolga dan bandar lainnya di pantai barat Sumatera merupakan suatu pelayaran estafet, sebab di setiap bandar telah menunggu kapal yang akan menampung setiap muatan kapal yang datang, dan kemudian diteruskan ke bandar berikutnya. Bandar yang berfungsi sebagai tempat persinggahan adalah rantai utara dan rantai selatan. Rantai utara meliputi: Sibolga-Barus-Singkel-Tapak Tuan-Meuke-Labuhanhaji-Susoh (Kualabatu). Sedangkan rantai selatan meliputi: Sibolga-Batumundam-Tabuyung-Kukun-Natal-Batahan-Airbangis-Sasak-Tiku-Pariaman-Padang-Bandar Sepuluh.¹⁷

Ada beberapa faktor yang menyebabkan turun naiknya pusat perdagangan dan jasa industri pelayaran di bandar Sibolga, baik yang bersifat eksternal maupun internal. Faktor eksternal diantaranya dipengaruhi oleh semakin berfungsinya bandar lain yang lebih

¹⁶ Jane Drake. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom*. Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program (SEAP) 120 Uns Hall. Ithaca-New York: Cornell University, 1990, p. 45.

¹⁷ Muhammad Saleh Datuk Orang Kaya Besar. *Loc. Cit.* Lihat juga Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: The World of Minangkabau Coastal Merchant in the Nineteenth Century", *Journal of Asian Studies*, Vol. XXXIX, No. 4, Agustus 1980, p. 729-752.

strategis dan pertumbuhan Sumatera Timur. Bandar Belawan dan Teluk Bayur¹⁸ berkembang dengan pesat sehingga melebihi perkembangan Sibolga sendiri. Faktor internal lebih banyak disebabkan oleh kondisi Sibolga sendiri, seperti jaringan perdagangan ke pedalaman, corak pemerintahan, pendidikan, dan lain-lainnya. Setelah mereka tidak lagi membawa barang komoditi ke Sibolga mempengaruhi perdagangan secara langsung.

Selain itu, jaringan jalan darat yang menghubungkan antara bagian tengah Pulau Sumatera dan Medan mengalami perkembangan yang pesat, sehingga para pedagang yang menuju Medan tidak perlu lagi melewati bandar industri pelayaran Sibolga. Perkembangan wilayah pantai timur Sumatera Utara sangat mempengaruhi kemerosotan bandar Sibolga. Sejak akhir abad ke-19 di kawasan pantai timur telah dibuka perkebunan-perkebunan besar, terutama tembakau, karet dan kelapa sawit. Produksi perkebunan itu dikeluarkan melalui bandar Belawan, yang menjadi lebih ramai dikunjungi oleh kapal dagang termasuk sebagian kapal peralihan dari Sibolga. Sejak itu peranan bandar Sibolga mengalami kemerosotan.

Ketertinggalan kawasan Teluk Tapani Nauli umumnya dan bandar Sibolga khususnya pada masa Orde Baru, merupakan persoalan yang berlarut-larut bahkan lebih jauh tertinggal dari pada bandar lain yang lebih cepat perkembangannya. Kebanggaan penduduk pantai barat Sumatera terhadap Sibolga sudah tidak bisa diandalkan karena kejayaan bandar sejak masa silam telah sirna dan hanya tinggal kenangan. Paling tidak tergambar pada kondisi bandar Sibolga menjelang akhir abad ke-20. Indikator pasti yang menggambarkan ketertinggalan pesisir Tapanuli itu dapat dilihat dari kemerosotan kemerosotan pelayaran dan perdagangan di bandar itu.

Setelah tahun 1950 antara pusat kota Sibolga dan urat industri kapal Kotabaringin dibangun jalan aspal sepanjang 37 meter dengan lebar 6 meter. Sebuah gudang tertutup dibangun di pelabuhan itu dengan ukuran 2.000 meter persegi konstruksi lantai beton, dinding batu bata, dan atap seng BWG 28. Lantai gudang itu berdaya pikul 2 ton per

¹⁸ Freek Colombijn. "Patches of Padang. The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space". *Tesis Ph.D.* Leiden: CNWS Leiden University, 1994, p. 46-47.

meter persegi. Lapangan penumpukan, bekas gudang terbuka yang berukuran 74 x 19 meter persegi dan 25x 18 meter persegi dengan konstruksi beton. Dermaga beton pelabuhan Kotabaringin dibangun pada tahun 1967 seluas 331,80 meter persegi, dengan tiang pancang tulang dan lantai beton bertulang. Akan tetapi sebagian besar dari bangunan lama yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda itu tidak berfungsi lagi. Jejak pelabuhan Kotabaringin yang masih tertinggal adalah bekas dermaga dan pergudangan pelabuhan. Pelayaran untuk trayek wilayah II bertolak dari Muara Padang-Airbangis-Sibolga dan sekitarnya-Singkel-Sinabang-Tapak Tuan-Susoh-Meulaboh-Banda Aceh pulang pergi. Pada tahun 1998 pemerintah Indonesia mengadakan Nasionalisasi terhadap kapal yang berlayar di Teluk Tapian Nauli. Trayek pelayaran yang masih dipegang oleh K.P.M. diganti dengan Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni). Pada masa peralihan inilah permulaan dari menurunnya kegiatan di pelabuhan Sibolga. Walaupun pelayaran pantai barat Pulau Sumatera mempunyai alam yang keras dan selalu terjadi abrasi pantai karena empasan ombak dan gelombang tinggi, namun kondisi perairan di Teluk Tapian Nauli relatif tenang. Hal ini disebabkan oleh kondisi alam yang terletak dalam perairan teluk yang ditaburi oleh pulau-pulau kecil sebagai pembenteng ombak Samudera Hindia. Bahkan di sekitar muara sungai Batang Sibogah terjadi pengendapan lumpur sehingga pelabuhan Kotabaringin menjadi dangkal. Pelabuhan itu tidak lagi memenuhi syarat untuk bersandar bagi kapal yang masuk dan yang akan berangkat. Lokasi pelabuhan segera dipindahkan ke tempat yang lebih aman dan luas, yakni di negeri Aek Habil, Sibolga bagian tenggara. Pelabuhan yang dibangun pada tahun 1977 itu dikenal sebagai *Pelabuhan Rakyat Sambas*.

Pelabuhan Sambas sebagai pusat industri pelayaran telah beroperasi sejak tahun 1977 di sekitar industri pelayaran. Mulai tahun itu komoditi ekspor berjalan lancar dan kapal berlabuh agak bebas. Berfungsinya pelabuhan Sibolga dengan industrinya pelayarannya, maka di pantai barat Pulau Sumatera terdapat tiga pelabuhan besar yakni Sibolga, Padang, dan Bengkulu. Dermaga pelabuhan Sambas terletak di bagian yang agak ketinggian karena lokasi pelabuhan juga berada di pantai yang terjal. Pelabuhan ini dibangun dengan luas 68.358 meter persegi dan perairan seluas 3.693.750 meter persegi,

yang terbentang dari Teluk Aek Habil sampai ke pelabuhan lama Kotabaringin. Disamping itu pelabuhan juga memiliki kolam dengan luas perairannya 660 meter persegi. Antara pusat kota dan pelabuhan Rakyat Sambas dihubungkan oleh jalan sepanjang 455,3 meter dengan lebar 10 meter, dan konstruksi aspal. Jalan juga dibangun di area pelabuhan Aek Habil sepanjang 539 meter, lebar 7 meter, dan konstruksi aspal. Jalan masuk menuju pelabuhan Rakyat Sambas dibangun sepanjang 51,25 meter, lebar 5 meter, dan konstruksi aspal. Dermaga pelabuhan rakyat Sambas dibangun pada tahun 1977 dengan konstruksi beton, yang berukuran 400 meter persegi. Konstruksinya dibangun dengan pondasi tiang pancang besi dan lantai kayu. Pelabuhan Teluk Aek Habil juga dilengkapi dengan gudang tertutup yang berukuran 45 x 20 meter, dengan konstruksi lantai beton, dinding batu bata, dan atap seng BWG 28. Lapangan penumpukan dibangun seluas 6675 meter persegi di atas tanah kosong di sekitar Aek Habil. Kemudian pada tahun 1982 juga dibangun lapangan penumpukan di pelabuhan Rakyat Sambas seluas 1.333 meter persegi dengan konstruksi aspal. Pada tahun 1985 dibangun terminal penumpang pelabuhan laut seluas 128 meter persegi dengan konstruksi tambahan tembok semi permanen, yang berkapasitas 200 penumpang. Sepuluh tahun kemudian dibangun pula terminal tambahan yang permanen seluas 176 meter persegi dengan kapasitas 250 orang. Untuk keseluruhan, pelabuhan dilengkapi dengan alat bongkar muat, jenis Forklift keluaran Jepang merk Komatsu. Selama tahun 1977-1985 ada sebelas alat bongkar muat keluaran pabrik Jepang yang bermerk Komatsu di pelabuhan Sibolga. Fasilitas sosial dan fasilitas umum pelabuhan lainnya adalah air dan listrik. Untuk memperoleh kelancaran air, maka pada tahun 1977 dipasang pipa besi instalasi air berdiameter 6 inchi sepanjang 327,30 meter di dermaga Teluk Aek Habil. Kemudian dipasang lagi pipa besi instalasi air berdiameter 4 inchi sepanjang 103 meter. Pada tahun 1986 dilakukan penambahan instalasi air berupa pipa besi sepanjang 880 meter yang berdiameter 3 inchi di ujung jalan Horas sampai ke bak reservoir Sibolga. Instalasi air tambahan berupa pipa besi dipasang pada tahun 1984, yang berdiameter 3 inchi sepanjang 54,5 meter. Pada tahun 1990 dilanjutkan dengan pemasangan pipa besi instalasi air sepanjang 63 meter dan pipa berdiameter 2,5 inchi sepanjang 78,75 meter.

Bak reservoir telah dibangun sejak tahun 1979 di pelabuhan Teluk Aek Habil, yang berkapasitas 100 meter kubik dengan ukuran 10 x 4 x 2,5 meter, sebagai sumber air "Perusahaan Air Minum (PDAM) Tirta Nauli Sibolga. Bak reservoir yang kedua dibangun pada tahun 1984 dengan kapasitas 5000 meter kubik, yang bervolume 6,24 x 3,24 x 2,5 meter. Bak ini dibangun konstruksi beton bertulang di pelabuhan Rakyat Sambas. Instalasi listrik pelabuhan Teluk Aek Habil mempunyai kapasitas sebesar 13200 VA. Selain itu ada pula instalasi listrik yang berkapasitas 6600 VA untuk kantor pelabuhan Sibolga. Instalasi pelabuhan Rakyat Sambas berkapasitas 450 VA untuk pos operasional. Sedangkan instalasi listrik pelabuhan lama Kotabaringin sebesar 3100 VA digunakan untuk gedung terbuka, gedung tertutup, dan lapangan.

Namun dalam perkembangannya, pada tahun 1980 kegiatan bandar sepi kembali karena kapal *Trawl* tidak dibolehkan beroperasi di perairan Teluk Tapan Nauli. Sesuai dengan Kepres RI No.39 Tahun 1980 tentang penghapusan jaringan *Trawl* dijelaskan bahwa adanya larangan untuk kapal perikanan yang menggunakan jaring *Trawl* yang berdomisili dan beroperasi di sekitar Pulau Sumatera selambat-lambatnya tanggal 1 Januari 1981.

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

¹⁹ P.T. (Pesero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Sibolga. "Data Fasilitas Pelabuhan & Kegiatan Bongkar Muat 1992 s.d. est. 1996". *Arsip. Sibolga: Adpel*. hal.2.

Teluk Aek Habil terletak di pinggiran kota Sibolga.²⁰ Bandar baru tersebut terdiri dari dua bagian, yakni bandar "Rakyat Sambas" dan bandar "Aek Habil". Kedua bandar itu mempunyai perairan yang relatif lebih tenang, disamping berada di dalam kawasan Teluk Tapian Nauli, juga dilindungi oleh Pulau Sarudik. Dalam peranannya sebagai pintu gerbang pantai barat Sumatera Utara, bandar Sibolga ini dapat tumbuh melalui transportasi laut. Jumlah para penumpang dan barang dapat ditingkatkan untuk mengantisipasi perkembangan ekonomi kota itu.

C. Kesimpulan

Selama abad ke-19, bandar Sibolga mengalami kemajuan pesat dalam perdagangan. Namun pada masa Orde Baru bandar itu seolah-olah luput dari pengamatan pemerintah. Banyak terdapat desa tertinggal di sana pada tahun 1990-an. Kegiatan ekonomi lebih banyak terpusat pada kegiatan pelayaran dan nelayan. Oleh sebab itu di sepanjang pantai teluk Tapian Nauli muncul industri kapal berupa galangan, dok, bengkel reparasi, dan sejenisnya. Dalam industri kapal itu dibuat kapal kayu tongkang, jongkong, dan motor bot. Pengusaha membuat kapal jika terdapat pesanan dari pemesan. Pembuatan kapal berlangsung selama lebih kurang tiga bulan. Lokasi pembuatan kapal terdapat di Simaremare, Pulau Sarudik, Sambas, dan bagian selatan bandar Sibolga.

D. Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih tidak lupa disampaikan kepada Lembaga Penelitian Universitas Andalas, yang telah memberikan bantuan lewat dana SPP/DPP tahun 2002 kepada peneliti, sehingga penelitian ini dapat dilakukan. Kemudian kemudian ucapan terima kasih disampaikan pula kepada semua pihak yang telah membantu kelancaran jalannya penelitian. Terima kasih yang sedalam-dalamnya disampaikan kepada semua peserta seminar yang telah memberikan masukan demi kesempurnaan hasil penelitian.

²⁰ Pelabuhan ini melakukan kegiatan sampai sekarang, yang berada di sepanjang Jl. Majapahit-Pandan. H.A. Hamid Panggabean, dkk., *Bunga Rampai Tapian Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapian Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 67. Mc. Surapta. *Op. Cit.* Hal. 11-32 dan 58-83.

DAFTAR PUSTAKA

- "Aankomst van Schepen en Vaartuigen in de Verschillende Havens van Nederlandsche-Indie in het Jaar 1936", *Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch-Indie over het Jaar 1936 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart*. Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B.S. Uits., 1939.
- "Algemeen Overzicht van de Getalsterkte der Bevolking van Nederlandsch Indie (met Uitzondering van het Personeel van Leger en Vloot) by het Einde van 1885, Vergeleken met het Zelfde Tijdstip van 1894", *Statistiek Betreffende de Bevolking van Nederlandsch Indie over 1895, Koloniaal Verslag van 1897, I. Nederlandsch Indie*. Bijlage A, No. 3.
- "Beknopt Overzicht van de Handel en de Scheepvaart ter Sumatra's Westkust Gedurende het Jaar 1846-1870", *Commerce Statistic*. Deel I & II. Batavia: Landsdrukkerij, 1870.
- Castles, Lance. "Kehidupan Politik Sebuah Keresidenan: Tapanuli 1915-1940". *Disertasi Ph.D.*, Fakultas Pascasarjana Universitas Yale, 1972. (Diterjemahkan oleh Maurits Simatupang, belum diterbitkan)
- Columbjijn, Freck. "Patches of Padang, The History of an Indonesian Town in the Twentieth Century and the Use of Urban Space". *Thesis Ph.D.* Leiden: CNWS Leiden University, 1994.
- "Departement van Binnenland Bestuur Tapanoeli", dalam *Regering Almanak*, 1870, p. 100.
- Departement van Binnelands Bestuur. "Algemeen Verslag Tapanoeli Over 1917-23 Maart 1918", *Koloniaal Verslag van 1918*. Hoofdruck C.
- Dick, Howard W. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES, 1985.
- Drakard, Jane. *A Malay Frontier Unity and Duality in a Sumatran Kingdom*. Studies on Southeast Asia, Southeast Asia Program (SEAP) 120. Unis Hall Ithaca-New York: Cornell University, 1990.
- Francis, E. "Korte Beschrijving van het Nederlandsch Grongebied ter Westkust van Sumatra 1837", dalam *T.N.I.* No. 2, Bagian I. Batavia-Groningen: Landsdrukkerij, 1839.
- Kahin, George Mc. T. *Nationalism and Revolution in Indonesia*. Ithaca: Cornell University, 1952.
- Kathirithanby-Wells & John Villiers, ed. *The Southeast Asian Port and Polity Rise and Demise*. National University of Singapore: Singapore University Press, 1990.
- Krom, N.J. *Hindoe Javansche Geschiedenis (Hindu-Javanese History)*. The Hague: Second Edition, 1931.
- Laporan Utama "Sibolga Menggapai Adipura", dalam *Pesiar Nani*, No. 23/II/Mei/1996.
- Leur, J.C. van. *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History*. Dordrecht-Nethedands: Foris Publications, 1983.

- Lith, P.C.A. Van. *Memorie van Overgave van het Bestuur der Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanodi, 25 September 1925.*
- Mansoer, M.D, dkk. *Sejarah Minangkabau*. Jakarta: Bhaktara, 1970.
- Marsden, William. *Sejarah Sumatra*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999.
- Panggabean, H.A. Hamid, dkk. *Bunga Rampai Tapan Nauli Sibolga-Indonesia*. Jakarta: Tapan Nauli-Tujuh Sekawan, 1995, hal. 198.
- Pemda Sumut. *Sumatera Utara Membangun II*. Medan: Pemda Sumut.
- Rapp, G.Ch. *Aansluitend op Memorie Colles 1914 en Memorie Monteiro 1916 over de Onderafdeeling Baroes, Bataklanden, Tapanodi, 23 October 1926*, P. 17.
- Raslan Tanjung. "Data Sejarah, Adat, Bahasa, dan lain-lain Kotamadya Daerah Tingkat II Sibolga, 13 Desember 1980.
- Salch, Muhammad Datuk Orang Kaya Besar. *Riwayat Hidup dan Peranian Saya*. Bogor, S.M. Latif, 1975. William Marsden. *Loc. Cit.* Hal. 220.
- Schroder, E.E.W.G. *Memorie van Overgave van de Residentie Tapanodi, Sumatra, 1920.*
- Sidjabat, W.B. *Abu Si sangamangaraja, Arti Historis, Politik, Ekonomis*. Jakarta: Sinar Harapan, 1982.
- Sinumorang, Sitor. *Guru Somalaing dan Modigliani Utusan Raja Rani, Sekelumit Sejarah Labirnya Gerakan Ratu Adil di Toba*. Jakarta: Grafindo Mukti, 1993.
- Statistiek van Handel de Scheepvaart en de in en Uitvoerrichten in Nederlandsch-Indie Over het Jaar 1853*. Batavia: Landsdrukkerij, 1854.
- Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indië over het Jaar 1939 Samengesteld Bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart*. Batavia: Gedrukt door Drukkerij F.B. Smits, 1940.
- Tibbetts, G.R. *A Study of the Arabic Texts Containing Material on Southeast Asia*. Leiden-London: E.J. Brill for the Royal Asiatic Society, 1971.
- Tsuyoshi Kato. "Rantau Pariaman: The World of Minangkabau Coastal Merchant in the Nineteenth Century", *Journal of Asian Studies*, Vol.XXXIX, No. 4, Agustus 1980.
- Usman, Ali. *Kotamadya Sibolga Dalam Angka 1984*. Sibolga: Kantor statistik Kotamadya Sibolga, 1985.