

**STUDI PERTUMBUHAN DAN  
PEMUDARAN  
KOTA PELABUHAN :  
KASUS BARUS DAN SI BOLGA**



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

# **STUDI PERTUMBUHAN DAN PEMUDARAN KOTA PELABUHAN : KASUS BARUS DAN SI BOLGA**

## **TIM PENELITIAN DAN PENULIS**

Dr. S. Budhisantoso	:	Konsultan
Dra. Mc. Suprapti	:	Ketua
Suhardi, BSc.	:	Anggota
Wisnu Subagyo, BA.	:	Anggota
Dra. Zuraida Tanjung	:	Anggota

## **KOORDINATOR DAN PENYUNTING**

Drs. Djenen Bale, MSc.

DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN  
DIREKTORAT SEJARAH DAN NILAI TRADISIONAL  
PROYEK PENGKAJIAN DAN PEMBINAAN NILAI-NILAI BUDAYA PUSAT  
1994/1995

## P R A K A T A

Keanekaragaman suku bangsa dengan budayanya di seluruh Indonesia merupakan kekayaan bangsa yang perlu mendapat perhatian khusus. Kekayaan ini mencakup wujud wujud kebudayaan yang didukung oleh masyarakatnya. Setiap suku bangsa memiliki nilai-nilai budaya yang khas, yang membedakan jati diri mereka daripada suku bangsa lain. Perbedaan ini akan nyata dalam gagasan-gagasan dan hasil-hasil karya yang akhirnya dituangkan lewat interaksi antarindividu, antarkelompok, dengan alam raya di sekitarnya.

Berangkat dari kondisi di atas Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya menggali nilai-nilai budaya dari setiap suku bangsa/daerah. Penggalan ini mencakup aspek-aspek kebudayaan daerah dengan tujuan memperkuat penghayatan dan pengamalan Pancasila guna tercapainya ketahanan nasional di bidang sosial budaya.

Untuk melestarikan nilai-nilai budaya dilakukan penerbitan hasil-hasil penelitian yang kemudian disebarluaskan kepada masyarakat umum. Pencetakan naskah yang berjudul **Studi Pertumbuhan dan Pemudaran Kota Pelabuhan : Kasus Barus dan Sibolga**, adalah usaha untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Tersedianya buku ini adalah berkat kerjasama yang baik antara berbagai pihak, baik lembaga maupun perseorangan, seperti Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, pemerintah Daerah, Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Perguruan Tinggi, Pimpinan dan staf Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-nilai Budaya, baik Pusat maupun Daerah, dan para peneliti/penulis.

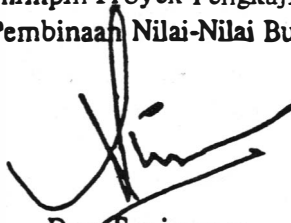
Perlu diketahui bahwa penyusunan buku ini belum merupakan suatu hasil penelitian yang mendalam, tetapi baru pada tahap pencatatan. Sangat diharapkan masukan-masukan yang mendukung penyempurnaan buku ini di waktu-waktu mendatang.

Kepada semua pihak yang memungkinkan terbitnya buku ini, kami sampaikan terima kasih.

Mudah-mudahan buku ini bermanfaat, bukan hanya bagi masyarakat umum, juga para pengambil kebijaksanaan dalam rangka membina dan mengembangkan kebudayaan nasional.

Jakarta, Agustus 1994

**Pemimpin Proyek Pengkajian  
dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Drs. Soimun', written over the printed name.

**Drs. So i m u n  
NIP. 130525911**

## **SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**

Penerbitan buku sebagai salah satu usaha untuk memperluas cakrawala budaya masyarakat merupakan usaha yang patut dihargai. Pengenalan berbagai aspek kebudayaan dari berbagai daerah di Indonesia diharapkan dapat mengikis etnosentrisme yang sempit di dalam masyarakat kita yang majemuk. Oleh karena itu kami dengan gembira menyambut terbitnya buku yang merupakan hasil dari "Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya" pada Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.

Penerbitan buku ini kami harap akan meningkatkan pengetahuan masyarakat mengenai aneka ragam kebudayaan di Indonesia. Upaya ini menimbulkan kesaling-kenalan dan dengan demikian diharapkan tercapai pula tujuan pembinaan dan pengembangan kebudayaan nasional kita.

Berkat adanya kerjasama yang baik antarpenulis dengan para pengurus proyek, akhirnya buku ini dapat diselesaikan. Buku ini belum merupakan suatu hasil penelitian yang mendalam, sehingga di dalamnya masih mungkin terdapat kekurangan dan kelemahan, yang diharapkan akan dapat disempurnakan pada masa yang akan datang.

Sebagai penutup saya sampaikan terima kasih kepada pihak yang telah menyumbangkan pikiran dan tenaga bagi penerbitan buku ini.

Jakarta, Agustus 1994  
Direktur Jenderal Kebudayaan

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. Sedyawati', written over a horizontal line.

Prof. Dr. Edi. Sedyawati

## DAFTAR ISI

### Halaman

PRAKATA .....	iii
SAMBUTAN DIREKTUR JENDERAL KEBUDAYAAN .....	v
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR PETA .....	ix
DAFTAR TABEL .....	x
 BAB I PENDAHULUAN .....	 1
A. Latar Belakang .....	1
B. Tujuan dan Masalah .....	3
C. Prosedur Perekaman, Pengolahan Data, dan Penyusunan Laporan .....	3
 BAB II GAMBAR UMUM KOTA .....	 7
A. Kota Baru .....	7
B. Kota Sibolga .....	11
 BAB III ADAPTASI PENDUDUK BARUS .....	 33
A. Sosial Budaya .....	33
B. Ekonomi .....	38
C. Politik dan Pemerintahan .....	48
 BAB IV ADAPTASI PENDUDUK SIBOLGA .....	 58
A. Sosial Budaya .....	58

B. Ekonomi .....	64
C. Politik dan Pemerintahan .....	69
<b>BAB V     KESIMPULAN .....</b>	<b>84</b>
<b>DAFTAR KEPUSTAKAN .....</b>	<b>86</b>
 <b>LAMPIRAN</b>	
1. Salinan Surat Pemberitahuan Penelitian .....	88
2. Daftar Informan .....	90
3. Si Kambang .....	92
4. Syair Putri Andam Dewi .....	93



## DAFTAR PETA

Nomor Peta	Halaman
1. Propinsi Sumatera Utara .....	17
2. Sungai-sungai di Kecamatan Barus .....	18
3. Perairan Pantai Barus, 1911 .....	19
4. Keadaan Fisik Kota Barus, 1983 (skets) .....	20
5. Pergeseran Lokasi Pelabuhan .....	21
6. Wilayah Kota Madya Sibolga .....	22
7. Perairan Teluk Tapanuli, 1956 .....	23
8. Jaringan Jalan di Kodya. Sibolga, 1983 .....	24
9. Rute Pelayaran Perintis di Sibolga .....	25
10. Tataguna Tanah Sibolga Akhir Abad ke-19 .....	26
11. Tataguna Tanah Sibolga Tahun 1930-an .....	27
12. Tataguna Tanah Sibolga Tahun 1950-an .....	28
13. Tataguna Tanah Sibolga Tahun 1970-an .....	29
14. Tataguna Tanah Sibolga Tahun 1983 .....	30
15. Sket Jaringan Perhubungan Daerah Barus dan Sibolga, Awal Abad XX .....	31
16. Persebaran Desa di Kota Madya Sibolga, 1983 .....	32
17. Tataguna Tanah Barus Tahun 1930-an .....	53
18. Persebaran Desa di Kecamatan Barus, 1983 .....	54

## DAFTAR TABEL

Nomor Tabel	Halaman
III.1 Jumlah Jiwa, Luas, dan Kepadatan Penduduk per Desa di Kecamatan Barus, 1982 .....	55
III.2 Jumlah Nelayan dan Peralatan yang ada di Kecamatan Barus, 1977–1982 .....	56
III.3 Jumlah Nelayan, Perahu, dan Produksi Ikan di Kecamatan Barus, 1977–1982 .....	57
IV.1 Perkembangan Penduduk di Kota Madya Sibolga 1930–1982 .....	73
IV.2 Penyebaran Fasilitas Sekolah di Kota Madya Sibolga per Desa, 1980 .....	74
IV.3 Perkembangan Sarana Perahu/Kapal Nelayan dan Produksi Ikan di Kota Madya Sibolga 1974/1981 .....	75
IV.4 Perkembangan Jenis Peralatan Perikanan di Kota Madya Sibolga, 1974–1980 .....	75
IV.5 Jenis dan Volume Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Sibolga, 1975–1981 (Ton) .....	76
IV.6 Arus Penumpang di Pelabuhan Sibolga, 1976–1980 .....	78

IV.7	Kegiatan Impor-Ekspor dan Interinsuler yang tidak Melalui Dermaga Pelabuhan Sibolga (di Outport Khusus), 1975–1980 (Ton) .....	79
IV.8	Jumlah Ternak yang Dipelihara di Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias, 1975 (Ekor).....	88
IV.9	Luas areal Perkebunan di Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias, 1975 (Ha) .....	81
IV.10	Luas Areal Tanaman Bahan Makanan di Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan dan Nias, 1975 (Ha) .....	82
IV.11	Luas Areal Hutan di Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias, 1975 (Ha) .....	83

## B A B I PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Wilayah Nusantara berada pada posisi silang antara dua benua dan antara dua samudera. Pada abad-abad yang lalu Malaka merupakan salah satu pintu gerbang untuk masuk ke wilayah Nusantara. Perairan Selat Malaka merupakan prasarana jalur pelayaran perdagangan, terutama bagi pedagang-pedagang Eropa untuk memperoleh rempah-rempah. Kejatuhan Malaka ke tangan Bangsa Portugis pada awal abad XVI menyebabkan para pedagang Islam yang biasa berdagang di Malaka menyingkir ke wilayah Kerajaan Aceh dan menyusur pantai barat Sumatera.

Peralihan kegiatan perdagangan ke wilayah kerajaan Aceh menyebabkan pusat perdagangan berada di Aceh. Perkembangan jalur perdagangan di wilayah Aceh menyebabkan pula perkembangan kota-kota pelabuhan di pantai barat Sumatera. Pada waktu itu Kerajaan Aceh menguasai perdagangan di pantai barat Sumatera. Kota-kota pelabuhan yang berada di pantai barat Sumatera ini antara lain adalah Singkil, Barus, Sibolga, Natal, dan Emma Haven (Telukbayur).

Kota pelabuhan khususnya, lingkungan budaya pada umumnya senantiasa mengalami perubahan. Dalam kenyataannya, perubahan itu dapat menjelma sebagai **pertumbuhan** atau sebagai **pemudaran**, bergantung pada faktor-faktor yang saling berkaitan, baik yang alamiah maupun budaya.

Walaupun pertumbuhan lebih diinginkan dari pada pemudaran karena masih banyak wilayah Indonesia yang masih terpencil,

sejarah menunjukkan bahwa sebagian kota pelabuhan itu terus tumbuh dan berkembang, tetapi sebagian lagi memudar bahkan lenyap sama sekali. Seperti halnya dengan kota-kota pelabuhan yang berada di pantai barat Sumatera ini ada yang mengalami pertumbuhan, seperti Singkil, Sibolga, dan Telukbayur dan ada yang mengalami pemudaran, seperti Barus dan Natal.

Studi ini diharapkan dapat mengungkap faktor-faktor yang mendorong perkembangan atau pemudaran kota pelabuhan dan bagaimana penduduk setempat beradaptasi terhadap proses pertumbuhan kota pelabuhan di satu pihak dan terhadap proses pemudaran kota pelabuhan di pihak lain.

Untuk mengungkap faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pertumbuhan dan pemudaran kota pelabuhan serta proses adaptasi penduduk, sasaran studi dibatasi pada satu pelabuhan yang diperkirakan mengalami pertumbuhan, yaitu Sibolga dan satu kota pelabuhan yang diperkirakan mengalami pemudaran, yakni Barus (Peta 1).

Sejak abad XVII Kota Barus sudah dikenal sebagai pusat pelayaran perdagangan rempah-rempah, terutama kapur barus, di wilayah pantai barat Sumatera. Pada masa itu Barus berfungsi sebagai pelabuhan transito. Daerah belakang (*hinterland*) pelabuhan ini meliputi daerah pedalaman, seperti Tanah Karo, Simalungun, dan Toba serta pulau-pulau di sekitarnya, seperti Pulau Mursala. Produksi daerah belakang antara lain berupa damar, kemenyan, kapur barus, dan kulit binatang (*Sejarah Daerah Sumatera Utara*, 1976/1977 : 61).

Pada abad XIX pelabuhan Sibolga muncul dengan fasilitas yang lebih baik dari pada kota pelabuhan Barus. Kota Sibolga berada sekitar 67 km di selatan Kota Barus. Potensi daerah belakang yang semula mendukung kehidupan kota pelabuhan Barus mulai menurun, sebaliknya kegiatan kota pelabuhan Sibolga makin ramai dan makin berkembang. Di kota Barus sekarang dapat dilihat bekas kegiatan pelabuhan berupa pancang dermaga, gudang, dan tanggul penahan gelombang yang pernah dibangun pada masa pemerintahan Belanda.

Berdasarkan uraian seperti tertera di atas, nampaknya lokasi Sibolga lebih memberikan kemungkinan dari pada lokasi Barus kepada faktor-faktor sosial budaya, ekonomi, politik dan pemerintahan, serta fasilitas pelabuhan untuk menunjang pertumbuhan kota masing-masing.

Yang dimaksudkan lokasi adalah letak kota itu sendiri berdasarkan unsur-unsur fisik, morfologi, iklim, hubungan antara kota terhadap daerah belakang, dan perkembangan jalur pelayaran.

Faktor sosial budaya meliputi kependudukan beserta kebudayaannya. Perkembangan penduduk, terutama mobilitas penduduk, menimbulkan berbagai interaksi antarbudaya.

Faktor ekonomi berkaitan dengan potensi daerah belakang yang berfungsi sebagai daerah produksi dan daerah konsumen. Kesemuanya ini sangat erat berhubungan dengan situasi politik dan pemerintahan. Di samping itu, perbaikan, pembangunan, dan peningkatan fasilitas pelabuhan banyak bergantung kepada campur tangan pemerintah.

Yang dimaksud dengan fasilitas pelabuhan, antara lain adalah dermaga, perairan pelabuhan, keamanan, persediaan bahan bakar dan air tawar, gudang, lapangan penumpukan barang, jaringan lalu lintas darat ke daerah belakang, dan berbagai alat bongkar-muat barang.

Adaptasi penduduk terhadap lingkungan akan diungkap melalui berbagai jenis mata pencaharian dan kehidupan sosial budaya.

## B. TUJUAN DAN MASALAH

Sebagai tempat sandar sarana perhubungan laut, baik yang membongkar maupun yang memuat barang dan penumpang, kota pelabuhan merupakan ajang interaksi antarbudaya dalam arti luas. Dengan demikian, kota pelabuhan merupakan sumber informasi kebaharian Indonesia.

Studi ini diharapkan dapat mengungkap faktor-faktor yang memperkuat atau memperlemah fungsi kota pelabuhan, yakni sebagai ajang interaksi antarbudaya. Secara hipotetis fungsi inilah yang menentukan pertumbuhan dan pemudaran kota pelabuhan, padahal lingkungan geografis Indonesia memerlukan pertumbuhan kota pelabuhan itu. Selanjutnya, interaksi ini berkaitan dengan pembinaan lingkungan budaya kota pelabuhan, dan agar masyarakat menyadari betapa pentingnya pertumbuhan kota pelabuhan ini di wilayah Indonesia.

## C. PROSEDUR PEREKAMAN, PENGOLAHAN DATA, DAN PENYUSUNAN LAPORAN

Dalam perekaman dan pengumpulan data, Tim menggunakan metode kepustakaan, wawancara, pengamatan, dan perekaman

visual dalam bentuk foto. Pelaksanaan pengumpulan data dilakukan oleh Tim pusat yang terdiri dari empat orang dari Sub Direktorat Lingkungan Budaya, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Direktorat Jenderal Kebudayaan dan dibantu oleh seorang anggota staf Bidang Permuseuman, Sejarah, dan Kepurbakalan, Kantor wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Propinsi Sumatera Utara.

Kegiatan dalam studi ini mencakup beberapa tahap sebagai berikut.

### **1. Studi Kepustakaan**

Studi kepustakaan digunakan untuk menjangkau data sekunder, baik dari perpustakaan maupun dari berbagai instansi pemerintah dan swasta yang ada kaitannya dengan permasalahan. Bahan kepustakaan dihimpun di Jakarta, Medan, dan di wilayah objek studi (Sibolga dan Barus, Kabupaten Tapanuli Tengah, Propinsi Sumatera Utara).

### **2. Persiapan**

Kegiatan dalam tahap ini meliputi : (1) penyusunan Kerangka Acuan "Kota Pelabuhan, Suatu Studi Pertumbuhan dan Pemu-  
daran" dengan kasus Kota Pelabuhan Sibolga dan Berus; (2) mengurus surat perizinan untuk mengadakan penelitian yang dalam hal ini ditujukan kepada Bapak Menteri Dalam Negeri untuk perhatian Bapak Direktur Jenderal Sosial Politik di Jakarta. Surat-surat yang sama ditujukan pula kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Propinsi Sumatera Utara untuk perhatian Kepala Permuseuman, Sejarah, dan Kepurbakalan (Lampiran 1), dan (3) menyusun Pedoman Pengumpulan Data.

### **3. Pengumpulan Data**

Data primer diperoleh dengan cara wawancara. Wawancara dilakukan terhadap beberapa pejabat, baik dari kalangan pemerintah daerah maupun dari berbagai kantor wilayah yang ada di Jakarta, Medan, Sibolga, dan Barus sebagai informan sumber. Dari informan sumber didapatkan pula informan lain dari kalangan Pemerintah dan tokoh masyarakat di kedua kota objek studi (Lampiran 2).

Data sekunder dihimpun dari berbagai instansi dan kumpulan dokumen pribadi beberapa informan, baik di Kota Sibolga

maupun Barus. Pengamatan lingkungan dilengkapi dengan perekaman foto-foto di Kota Sibolga dan Barus.

#### **4. Pengolahan dan Penyusunan Laporan**

Data yang telah terkumpul diklasifikasikan dan diolah serta dianalisis dan akhirnya disusun sebagai laporan. Laporan untuk kota pelabuhan Barus sebelum abad XX banyak bertumpu pada data sekunder sejarah; data primer sukar diperoleh dengan wawancara karena kejayaan Barus sudah sekitar 4 abad yang lampau. Demikian juga data kuantitatif sukar diperoleh karena belum banyak yang tercatat secara teratur.

Draft pertama didiskusikan, kemudian disempurnakan untuk disunting. Perencanaan, pengumpulan dan pengolahan data serta penyusunan laporan hingga penyuntingan berlangsung dari awal April 1983 sampai dengan akhir bulan Maret 1984. Laporan terdiri dari lima bab sebagai berikut.

Bab I merupakan Pendahuluan yang mengetengahkan latar belakang penelitian, tujuan dan masalah, serta prosedur penelitian mulai tahap persiapan hingga penyusunan laporan dan penyuntingan.

Bab II memberikan gambaran umum tentang Kota Barus dan Kota Sibolga. Uraian meliputi lokasi dan lingkungan fisik. Lokasi Barus berada di pantai langsung menghadap ke lautan bebas tanpa ada pulau-pulau yang melindungi, sedangkan lokasi Sibolga berada pada sebuah teluk dan terlindung oleh pulau-pulau.

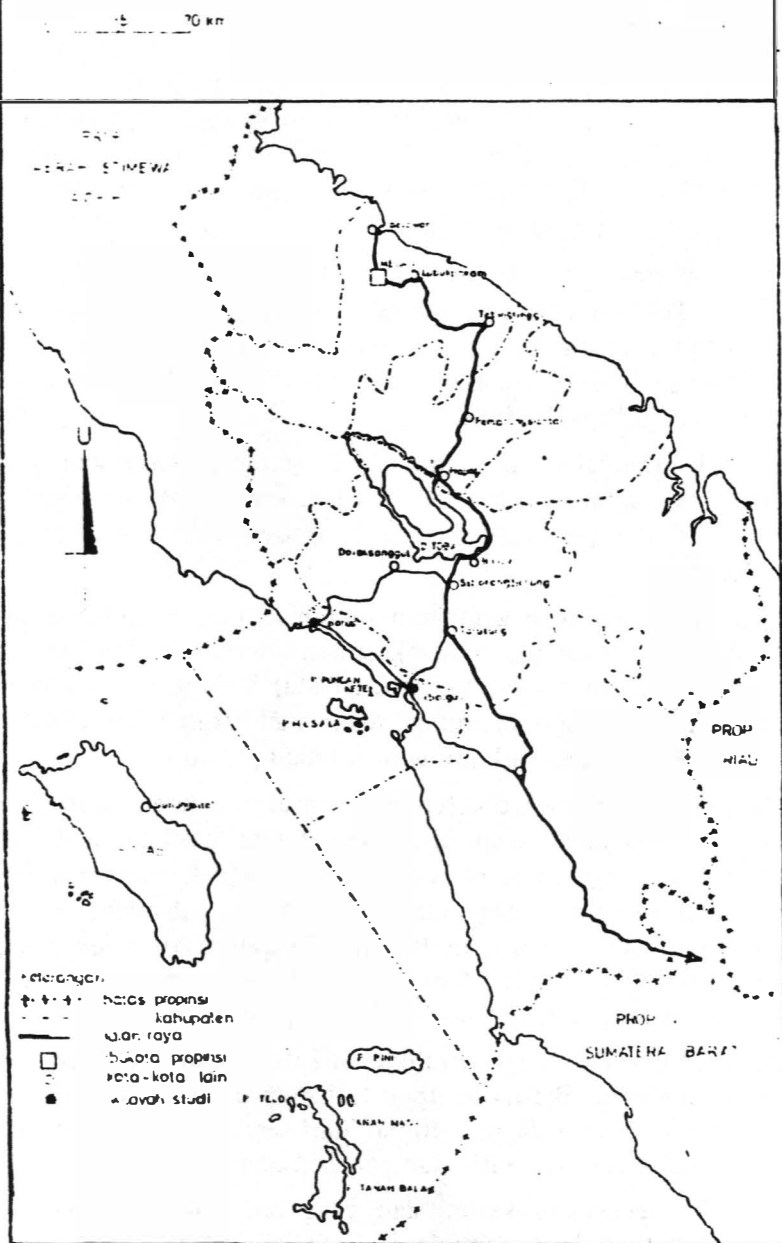
Dalam bab ini juga diketengahkan asal-usul kota. Barus berkembang secara alami sejak abad XVI karena hasil bumi daerah belakang yang menonjol pada masa itu, yaitu kapur barus dan hasil hutan yang lain. Sementara itu, Sibolga dibangun di atas daerah rawa oleh Pemerintah Belanda dengan suatu perencanaan tatakota terlebih dahulu. Sibolga diperkirakan muncul sebagai kota pusat pemerintahan dan kota dagang pada awal abad XX.

Bab III dan IV mengetengahkan adaptasi penduduk, baik terhadap pemudaran (Barus) maupun terhadap pertumbuhan (Sibolga). Adaptasi penduduk ini ditinjau dari segi : (1) sosial budaya, (2) ekonomi, serta (3) politik dan pemerintahan.

Bab V merupakan kesimpulan yang berisi hal-hal yang memungkinkan terjadinya pemudaran kota pelabuhan Barus di satu pihak dan pertumbuhan kota pelabuhan di lain pihak.



Peta 1  
PROPINSI SUMATERA UTARA



Sumber Atlas Buana, Jakarta, 1982

## **B A B II**

### **GAMBARAN UMUM KOTA**

#### **A. KOTA BARUS**

##### **1. Lokasi dan Lingkungan Fisik**

Kecamatan Barus berada antara  $2^{\circ}00'$  Lintang Utara– $2^{\circ}11'50''$  Lintang Utara dan antara  $98^{\circ}25'85''$  Bujur Timur  $98^{\circ}26'30''$  Bujur Timur. Luas wilayahnya sekitar  $693,93 \text{ km}^2$  (Kantor Kecamatan Barus, 1983). Batas wilayah Kecamatan Barus di sebelah utara adalah Kabupaten Tapanuli Utara, di sebelah barat adalah barat adalah Kabupaten Tapanuli Selatan, di sebelah selatan adalah Samudera Hindia, dan di sebelah timur adalah Kecamatan Sorkam.

Semua sungai yang mengalir di wilayah kecamatan ini bermuara ke Samudera Hindia, seperti Aek Sirahar, Aek Tapus, Aek Hantu, Aek Pane, Aek Sibuluh, Aek Sibintang, Aek Maco (Aek Batanguar), Aek Busuk, dan Aek Sipauhat (Peta 2). Aek Sirahar sering mengalami perpindahan muara karena arus sungai bertambah deras pada musim penghujan sehingga alirannya menerobos daerah sekitarnya. Di samping itu endapannya mendangkalkan dan menyempitkan palungnya

Curah hujan rata-rata per bulan 325 mm dan hampir merata sepanjang tahun. Stasiun pengukuran ada di Pinangsori, Kabupaten Tapanuli Tengah (*Geografi Budaya Daerah Sumatera Utara*, 1978 : 32).

Angin barat banyak berpengaruh di pantai Barus karena lokasi Kecamatan Barus langsung menghadap ke laut bebas. Pada musim angin barat (sekitar Desember – April) beberapa tempat di pantai Barus mengalami erosi karena gelombang seperti di pantai Desa Padangmasiang, Desa Kedaigadang, dan Desa Sibintang. Pantai yang terhalang oleh pulau-pulau karang, seperti Desa Pasarterendam, Desa Batugarigis, Desa Kinali, dan pantai Sitiritis tidak mendapatkan pengaruh gelombang yang diakibatkan oleh angin barat. Tempat sandar kapal dan perahu nelayan kebanyakan berada di pantai Sitiritis-tiris dan di muara Aek Batugerigis, bahkan bekas pelabuhan berada di Bopet di pantai Desa Pasartarendam. Selanjutnya, pada bulan Mei sampai pertengahan Juli bertiup angin tenggara. Karena tidak ada pulau-pulau pelindung dari arah angin itu, gelombang laut di pantai Barus sangat besar. Pada saat ini sebagian besar desa pantai mengalami erosi laut, termasuk beberapa desa pantai yang terlindung gelombang pada waktu angin barat, yakni Bopet, Pasar Batugerigis, dan Pasar terendam. Terlebih-lebih desa pantai yang berada di bagian selatan seperti Kedaigadang, Sibintang dan Padangmasiang.

Kedalaman perairan pantai Kecamatan Barus dari tepi hingga jarak sekitar 2 km ke arah laut lepas adalah sekitar 0–3 m; selanjutnya kedalaman sampai jarak 4–5 km adalah sekitar 3–10 m (Peta 3). Pantai Kecamatan Barus memiliki dua tanjung yaitu Kepala Ujung dan Ujung Sulabi.

Dengan kondisi perairan seperti itu, kapal dagang tidak dapat merapat ke pantai, tetapi harus berlabuh sekitar 100 m dari pantai. Kegiatan bongkar/muat barang dari/ke kapal harus menggunakan sampan yang berkapasitas 10–200 kg. Pada musim angin tenggara atau angin selatan bertiup kencang, kegiatan bongkar/muat barang tidak dapat dilaksanakan.

Jenis tanah di Kecamatan Barus adalah organosol, glei humus, dan regosol. Bahkan induk jenis tanah ini terdiri dari endapan laut, endapan sungai, dan endapan angin. Jenis tanah ini mungkin dapat digarap untuk perkebunan, persawahan, dan tegalan (*Geografi Budaya Daerah Sumatera Utara*, 1978 : 42). Relief daerah Kecamatan Barus bergunung-gunung pada bagian utara, sedangkan ke arah barat landai dan berawa-rawa.

Selain jenis tanah di Kecamatan Barus ini cukup potensial sebagai tanah garapan, juga wilayah perairannya cukup berpotensi akan ikan dan udang. Barus merupakan salah satu kota pusat peri-

kanan laut di wilayah perairan Propinsi Sumatera Utara (ibid : 106).

Kota Barus mempunyai luas sekitar  $7,2 \text{ km}^2$  atau 1,04% luas Kecamatan Barus. Barus yang berstatus sebagai ibu kota Kecamatan Barus terdiri dari lima desa yaitu : Desa Padangmasiang ( $1 \text{ km}^2$ ), Desa Kedaigadang ( $3 \text{ km}^2$ ), Desa Batugerigis ( $0,64 \text{ km}^2$ ), Desa Pasar terendam ( $1,2 \text{ km}^2$ ), dan Desa Sigambo-gambo ( $1,36 \text{ km}^2$ ).

Secara sekilas, Barus dapat dikatakan merupakan suatu kota yang sederhana. Rumah-rumah pada umumnya berdinding papan atau setengah tembok. Rumah yang permanen beratap genteng sedangkan yang semi permanen beratap nipah. Bangunan perumahan penduduk cukup teratur dengan gang atau jalan kampung walaupun masih berupa tanah. Sementara itu, gedung-gedung lain seperti perkantoran dan toko berada di tepi jalan aspal yang lebarnya sekitar 3 m.

Di sekitar kantor kecamatan terdapat bangunan rumah sakit, rumah penginapan milik pemerintah daerah kabupaten, gedung sekolah (sekolah dasar, sekolah menengah tingkat pertama, dan sekolah menengah tingkat atas), kantor pos, kantor kepolisian, rumah camat, dan beberapa toko kelontong. Pusat kegiatan ekonomi berupa pertokoan dan bangunan berada di kanan-kiri jalan Fansuri. Perumahan nelayan kebanyakan berada di Desa Paserterendam dan Batugerigis. Kantor Syahbandar berada tidak jauh dari pantai, yaitu di Desa Batugerigis (Peta 4).

Jalan utama di ibu kota kecamatan ini adalah jalan aspal dengan panjang sekitar 5–6 km dengan lebar sekitar 3 m, yang di beberapa tempat sudah berlubang. Sebagian prasarana perhubungan dalam desa masih merupakan jalan tanah yang dipadatkan dan sebagian lagi telah diberi batu dengan lebar 2–3 m.

Sarana angkutan umum dalam kota belum ada. Kendaraan pribadi beroda empat masih terbatas, sedangkan kendaraan pribadi beroda dua, seperti motor dan sepeda sudah banyak dimiliki penduduk. Di "onan" (pasar) terdapat terminal bis umum yang merupakan sarana angkutan keluar kota, yaitu ke Medan lewat Pakat dan ke Sorkam terus ke Sibolga.

Jalan yang menghubungkan Barus-Sibolga yang dibangun pada tahun 1975-an (sekitar 67 km), pada kilometer ke-30 terputus oleh aliran Sungai Sorkam. Jembatan di atas sungai ini sedang dibangun. Untuk sementara penyeberangan di sungai ini dilakukan

dengan rakit (semacam feri) yang dikelola oleh Dinas Pekerjaan Umum setempat. Sarana penyeberangan ini terdiri dari dua rakit. Setiap rakit rata-rata dapat memuat satu kendaraan beroda empat, beberapa kendaraan beroda dua, dan sekitar 20-25 orang penumpang. Kadang-kadang kendaraan harus menunggu sekitar 2–3 jam bila lalu-lintas ramai, padahal penyeberangannya sendiri hanya 10 menit. Jalan lama yang dibangun oleh Pemerintah Belanda sudah tidak dapat dipergunakan lagi. Jalan buatan Belanda ini sebagian ada yang tenggelam ke laut (erosi laut mengakibatkan laut lebih menjorok ke daratan) dan sebagian lagi dalam keadaan rusak dekat dengan pantai.

Jarak Barus-Medan lebih singkat ditempuh melalui Pakat dari pada melalui Sibolga. Jarak Barus-Pakat sekitar 28 km. Hubungan darat ke Sorkam, Sibolga, dan ke Medan dilayani oleh angkutan umum berupa bus mini yang dapat menampung sekitar 35–40 orang penumpang. Bis-bis ini beroperasi dari pagi hingga sore.

## **2. Asal-usul**

Yang dimaksud dengan kota pelabuhan (bandar) Barus pada abad XVII adalah daerah Lobutus, sekitar 4–5 km di sebelah utara pelabuhan Barus sekarang. Pelabuhan itu dapat dicapai dengan menyusuri Aek Maco (Aek Batanguar) dari pantai. Pada waktu itu, pelabuhan Barus dikenal orang dengan nama Kuala Batanguar. Di kota pelabuhan ini terdapat pusat kegiatan perdagangan, terutama berupa kapur barus. Begitulah kira-kira sehingga terdapat nama Barus.

Diperkirakan pada abad XIX, pelabuhan Batanguar di Lobutua tidak berfungsi lagi (tidak dapat dilayari) karena adanya pengendapan di Aek Maco. Bekas pelabuhan di Lobutua ini diperkirakan berada di sekitar 5 km dari Kota Barus yang sekarang.

Selanjutnya, lokasi pelabuhan dipindahkan ke pantai, sekitar 7 km di sebelah tenggara Lobutua, yaitu di pantai Desa Kedai-gadang. Karena lokasi pelabuhan ini tidak aman dari gangguan gelombang selama musim angin tenggara pada bulan Mei–Juli, lokasi pelabuhan dipindahkan lagi ke tempat yang lebih aman di dekat muara Aek Batugerigis. Muara Aek Batugerigis pada waktu itu berada jauh ke daratan, sekitar 200 m dari pantai yang sekarang. Aek Batugerigis juga mengalami pengendapan bahkan mengalami penyempitan sehingga pelabuhan pindah lagi ke Bopet (Peta 5).

Sekarang, Kota Barus terdiri dari lima desa. Menurut cerita penduduk setempat nama-nama desa itu mempunyai latar belakang sendiri-sendiri.

1. Nama Padangmasiang berasal dari kata "padang" dan "masiang" yang pada mulanya merupakan suatu padang yang ditumbuhi pepohonan yang dinamakan masiang. Daun pohon masiang pada waktu itu dipergunakan sebagai pembungkus garam. Oleh penduduk, wilayah desa bekas padang pohon masiang dinamakan Padangmasiang.

2. Nama Batugerigis diambil dari pondasi batu yang tersusun secara garigis (rapi). Di wilayah desa ini terdapat sebuah onan (pasar) yang pondasinya disusun dari batu secara rapi. Akhirnya desanya dinamakan Desa Batugerigis.

3. Nama Pasarterendam berasal dari sebuah "onan" (pasar) yang terendam karena banjir di dekat muara Aek Sirahar yang sering meluap pada musim penghujan. Dalam perkembangannya, onan yang terendam ini mengalami pengendapan sehingga meluas dan menjadi suatu wilayah desa. Akhirnya desa ini diberi nama Pasarterendam.

4. Wilayah desa yang pada mulanya banyak terdapat "kedai" (pertokoan) yang "gadang" (besar) milik pedagang Melayu disebut Kedaigadang. Memang wilayah ini pernah menjadi pusat perdagangan karena lokasi pelabuhan pernah terdapat di sini.

5. Wilayah desa yang didirikan pada bekas "gambo" (lumpur yang berasal dari tanah gambut) yang dikeringkan dinamakan penduduk Desa Sigambogambo.

## B. KOTA SIBOLGA

### 1. Lokasi dan Lingkungan Fisik

Kota Madya Sibolga berada pada  $1^{\circ}44'$  Lintang Utara dan  $98^{\circ}47'$  Bujur Timur dengan luas sekitar  $27,78 \text{ km}^2$  (*Monografi Kota Madya Sibolga*, 1980:3). Batas Kota Madya Sibolga di sebelah utara dan timur adalah Kecamatan Sibolga, di sebelah selatan adalah Kecamatan Pandan, dan di sebelah barat adalah Teluk Tapian na Uli (Peta 6).

Sebagian besar (69%) wilayah kota madya ini merupakan perairan dan pulau-pulau yang tersebar di Teluk Tapian na Uli, sedangkan sisanya merupakan dataran bekas rawa di pantai

daratan Sumatera yang ditimbun, membujur dari barat laut ke tenggara dengan ukuran 5,6 kali 0,5 km. Daratan ini merupakan tempat pemukiman penduduk. Luas wilayah perairan dan pulau-pulau adalah 19,08 km<sup>2</sup> yang terdiri dari 5,7% pulau dan 63,3% perairan, Pulau-pulau itu terdiri dari Pulau Poncan Gadang (0,83 km<sup>2</sup>), Pulau Panjang (0,46 km<sup>2</sup>), Pulau Poncan Ketek (0,12 km<sup>2</sup>), dan Pulau Sarudik (0,16 km<sup>2</sup>). Dari Semua pulau itu, baru Pulau Sarudik yang dihuni penduduk. Di Kota Sibolga banyak mengalir sungai-sungai kecil.

Curah hujan rata-rata per bulan untuk wilayah pantai barat Sumatera Utara termasuk Sibolga sekitar 325 mm (*Geografi Budaya Daerah Sumatera Utara*, 1978 : 32). Angin barat (Desember, April) tidak begitu berpengaruh di pantai Sibolga yang di daratan Sumatera karena terlindung oleh beberapa pulau. Akan tetapi kegiatan nelayan untuk melaut mengalami gangguan.

Kedalaman perairan Sibolga sekitar 500-an m dari pantai adalah 0,5-5 m, dan selanjutnya sesudah jarak melebihi 5m. Di sekitar pulau-pulau yang ada di Teluk Tapani na Uli banyak terdapat karang dengan kedalaman laut kurang dari 5m. Rambu-rambu banyak dibangun di antara karang-karang untuk mengamankan jalur pelayaran keluar masuk pelabuhan Sibolga (Peta 7).

Jenis tanah di Sibolga termasuk podsolik merah kuning dengan bahan induk batuan sedimen masam dan jenis litosol yang bahan induknya terdiri dari batuan sedimen masam dan batuan beku masam. Kedua jenis tanah ini baik untuk diolah sebagai tanah tegalan, persawahan, dan perkebunan, sedangkan wilayah perairan Sibolga memiliki potensi ikan yang cukup besar. Sibolga juga merupakan kota pusat perikanan laut di wilayah pantai barat Sumatera Utara di samping Kota Barus (Ibid:106). Jenis ikan yang terdapat di perairan Sibolga terutama ikan "aso-aso" (ikan kembung), ikan "badar" (ikan teri), dan jenis udang kelong.

Bentuk Kota Sibolga (urban, Peta 8) memanjang dengan arah barat laut-tenggara dengan luas sekitar 2,8 km<sup>2</sup>. Panjang kota sekitar 5,6 km. Batas kota ke arah Tarutung pada kilometer 3,9; ke arah Padangsidempuran pada kilometer 3,4; dan ke arah Barus pada kilometer 2 (*Sibolga Dalam Angka*, 1980 : 1).

Jaringan jalan di dalam kota pada umumnya lurus-lurus dan sudah diaspal. Lebar jalan utama sekitar 4–6 m, sedangkan jalan-jalan cabang hanya sekitar 3 m. Panjang jalan di kota ini diperki-

rakan sekitar 40-an km sehingga seolah-olah jaringan jalan ini sudah merata di segenap pelosok kota (Peta 8). Di kota ini diperkirakan ada 21 buah jembatan dengan kondisi 4 jembatan beton, 16 jembatan kayu, dan 1 jembatan besi karena adanya sungai-sungai kecil (Dinas Pekerjaan Umum Kota Madya Sibolga, 1982).

Sarana angkutan umum dalam kota adalah 1.300 becak dayung dan 250 becak mesin (jenis Honda dan Vespa), sedangkan angkutan umum antarkota adalah oplet dan bus mini. Oplet yang berkapasitas sekitar 15 orang penumpang melayani angkutan jarak dekat seperti ke Pandan (sekitar 15 km), sedangkan bis mini yang berkapasitas sekitar 35–40 penumpang melayani angkutan jarak jauh seperti ke Barus (67 km), Tarutung (66 km), Pematangsiantar (221 km), dan Medan (350 km). Kota Sibolga dilalui oleh bus-bus lintas Sumatera baik ke arah selatan menuju selatan maupun sebaliknya. Terminal bus dan oplet berada di Desa Pancurangerobak. Sarana angkutan umum yang lebih cepat dan tersedia sewaktu-waktu adalah taksi yang melayani jarak Sibolga-Medan. Sementara itu untuk angkutan barang tersedia truk-truk antarkota.

Selain prasarana angkutan darat, Sibolga memiliki prasarana angkutan laut yang menunjang hubungan dengan beberapa pulau dan daerah pantai di bagian barat Pulau Sumatera, baik berupa pelayaran rakyat, pelayaran perintis, maupun pelayaran samudera. Pelabuhannya berada di Desa Ketapang dan Aek Habil. Jalur pelayaran perintis meliputi trayek : (1) Sibolga-Gunungsitoli–Telukdalam-Pulau Tello-Telukbayur pergi-pulang dalam 15 hari, dan (2) Sibolga-Gunungsitoli-Lahawa-Sirombu-Hinako-Telukdalam-Pulau Tello-Telukbayur pergi-pulang selama 19 hari (Peta 9). Sampai sekarang Sibolga belum termasuk sebagai pelabuhan yang wajib disinggahi oleh pelayaran nusantara, walaupun perairan Sibolga dilewati trayek Nusantara 3 (N-3) yang menghubungkan pelabuhan Telukbayur dan kota-kota pelabuhan di Aceh, terus ke Singapura. Dalam trayek Reguler Line Service (RLS, Nusantara) pelabuhan Sibolga masuk golongan fakultatif.

Di Sibolga banyak ditemui gedung yang dibangun pada tahun 1930-an seperti kompleks pertokoan dengan tiang-tiang besar di bagian depannya. Kompleks pertokoan ini bernama "Pecinan" yang berada di Jalan Ahmad Yani dan sekitarnya yang sekarang lebih banyak dimanfaatkan sebagai tempat tinggal dari pada kegiatan ekonomi. Tempat kegiatan ekonomi berupa pasar dan per-



tokoa telah dipindahkan ke daerah Pancurangerobak. Bangunan lama lainnya adalah rumah penjara, gudang di daerah pelabuhan, dan beberapa perkantoran seperti yang sekarang dipakai untuk bank.

Beberapa fasilitas komunikasi yang dimiliki Sibolga, antara lain adalah stasiun Pemancar Radio, Kantor Pos, telepon, dan telegram, beberapa kantor bank (BRI, BNI 1946, BBD, BDN, dan Bank Indonesia), Kantor Kas Negara dan Pepadaian, Dinas Pekerjaan Umum, Penerangan, Pegadaian, dan Kebudayaan, Kejaksaan, Pengadilan, tempat beribadah (mesjid, gereja), beberapa gedung sekolah dari tingkat taman kanak-kanak hingga sekolah menengah tingkat atas baik milik negeri maupun swasta. Dalam bidang jasa kota ini, antara lain memiliki 14 hotel dan penginapan serta tiga bioskop. Untuk kegiatan olah raga tersedia sebuah stadion yang masih sederhana dan sebuah kolam renang. Tempat santai (rekreasi) adalah pantai bekas pelabuhan lama dan pulau-pulau di Teluk Tapani na Uli.

## **2. Asal-usul**

Pada mulanya yang dimaksud dengan pelabuhan Sibolga adalah tempat sandar perahu atau kapal yang berada di Pulau Poncan Ketek di perairan Teluk Tapani na Uli, sekitar 3 mil (+ 4, 5 km) dari daratan Sibolga sekarang ini. Luas pulau itu kira-kira 12 ha.

Pada masa itu (diperkirakan abad XIX), pantai timur laut Pulau Poncan Ketek yang menghadap ke arah pantai barat Pulau Sumatera merupakan pusat perdagangan. Karena itu, Pulau Poncan Ketek banyak mendapat kunjungan para pedagang, baik dari wilayah Nusantara sendiri seperti Aceh, Batak, Jawa, dan Bugis maupun pedagang asing seperti Cina, India, Arab, dan Belanda. Untuk memungut bia cukai kapal/perahu dagang yang singgah dan para pedagang, Pemerintah Belanda menempatkan seorang pribumi yang disebut datuk pasar di Pulau Poncan Ketek.

Di pulau ini pernah ada beberapa rumah pemukiman orang Belanda, gudang batu bara, dan rumah tahanan. Rumah tahanan menampung orang-orang hukuman pribumi, seperti Jawa, Bugis, dan Madura yang sengaja didatangkan untuk membuka hutan dan membangun jalan. Mereka biasa disebut orang rantai atau orang kurungan.

Kegiatan perdagangan di Pulau Poncan Ketek makin meningkat sehingga lokasinya makin kurang memadai. Pemerintah Hindia

Belanda merencanakan pengalihannya ke pantai seberang (sekarang, Kota Madya Sibolga). Pada abad XIX, daratan seberang masih berupa rawa bakau. Yang sudah dihuni penduduk masih sempit, diperkirakan di daerah Pasarbelakang yang pada masa itu dinamakan Pondokbudu dan Sibolgahulu sekarang (Peta 10, 11, 12, 13, 14).

Di rawa ini banyak terdapat binatang yang disebut "bolga" Tubuhnya kecil, kepalanya besar, dan jalannya melompat-lompat seperti katak. Orang pedalaman yaitu orang Batak yang pergi ke atau pulang dari wilayah ini selalu mengatakan ke si bolga atau dari si bolga. Nama wilayah ini kemudian berkembang menjadi Sibolga (Informan : D.H. Sikumbang).

Prasaranan transportasi darat masih berupa jalan tanah dengan lebar antara 2—4 m. Jalan tanah ini mulai dari Kampung Jagojago menuju ke arah timur dan selatan (Natal dan Padang), antara lain melalui Kampung Lumut sekitar 16 km, Topolan sekitar 31 km, Hoeraba sekitar 46 km, dan Tobing sekitar 61 km (Peta 15).

Dalam membangun kota di seberang ini, Pemerintah Belanda memperkerjakan orang rantai untuk membuka hutan, mengeringkan rawa, membangun jalan dan gedung-gedung secara paksa. Banyak di antara orang rantai yang mati. Penampungannya mengikuti lokasi yang akan dibangun. Mereka yang mengerjakan bangunan jalan ke arah Padangsidempuan ditampung di daerah Lumut, yang membangun jalan ke arah Tarutung ditampung di Bonandolok, dan yang membangun jalan ke arah Barus ditampung di Panakalan. Sementara itu orang-orang kurungan yang membuka hutan dan mengeringkan rawa daratan Sibolga ditampung di Pulau Poncan Ketek (Informan: Hardjodinojo dan Djamahul Kahar Nur).

Rawa-rawa daratan Sibolga dikeringkan dengan cara menggali *bendar-bendar* atau parit-parit. Setelah kering, ditimbun dengan tanah yang diangkut dari bukit sekitarnya. Daerah timbunan ini membujur dari utara ke selatan dengan panjang sekitar 5,60 km dan lebar sekitar 0,5 km. Bekas rawa ini digunakan sebagai tapak perumahan dan sarana lainnya. Sebagian kecil wilayah Sibolga merupakan bukit-bukit dan lereng bukit. Tinggi kota bervariasi kota mulai 0—100 m

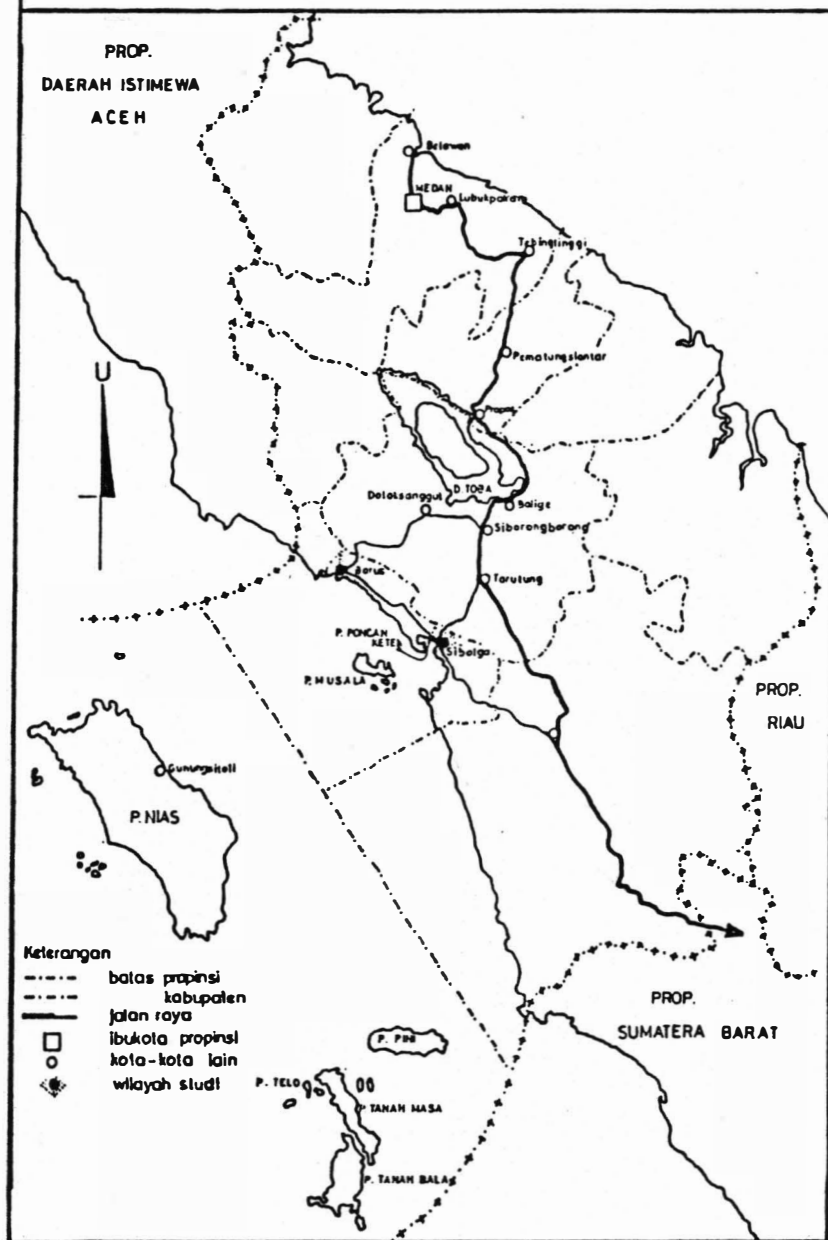
Pembangunan Sibolga sebagai kota mulai dilaksanakan dengan pembangunan jaringan jalan, saluran buangan, pipa air minum, kompleks perumahan orang Eropa, rumah ibadah, rumah sakit, penjara, pelabuhan, dan tempat rekreasi.

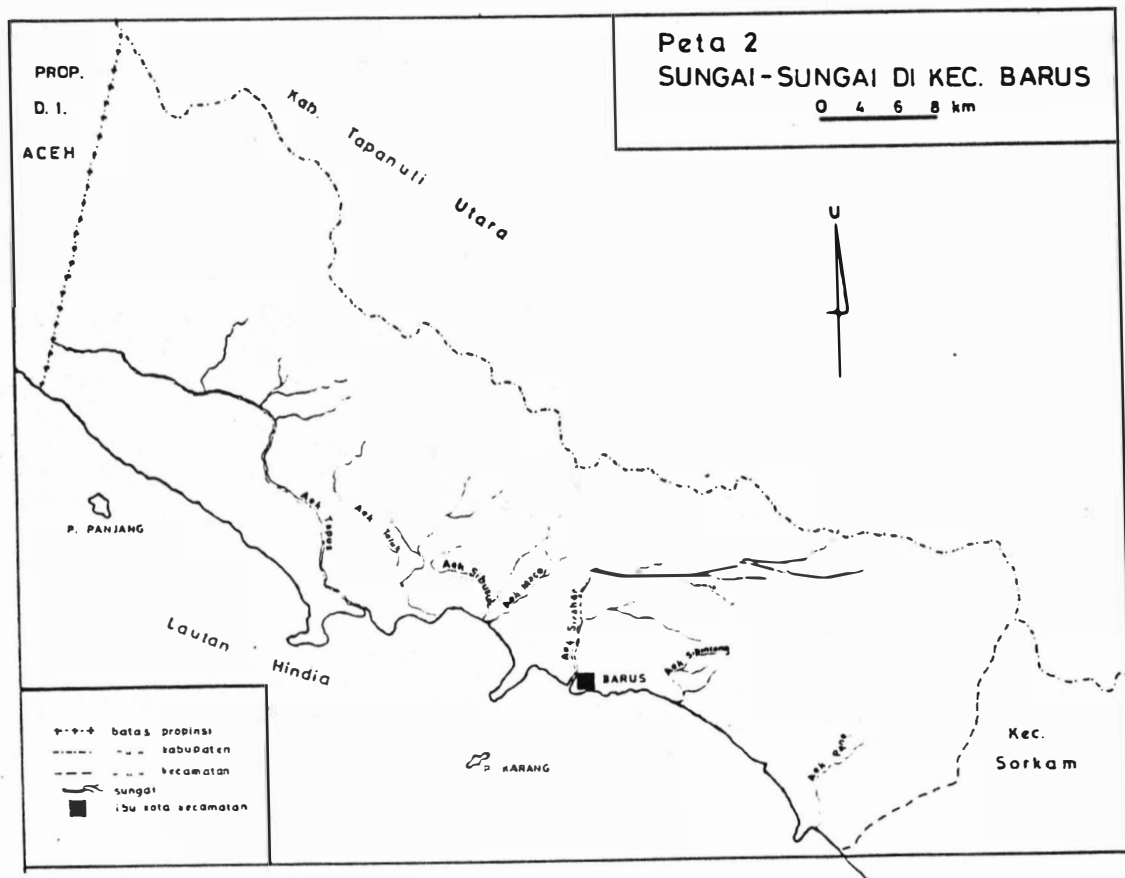
Sekarang, Kota Madya Sibolga (Undang-undang No. 18 tahun 1965) terdiri dari tiga kecamatan meliputi 11 (sebelas) desa. Sebagian besar (7 buah) desa itu berada di pantai, yaitu Askhabil, Sibolgailir, Pancurandewa, Kotabaringin, Pasarbelakang, Pancuran-kerambil, dan Pasarbaru. Empat desa lagi berada di pedalaman, yaitu Pancurangerobak, Anginnauli, Hutatongatonga, dan Huta-barangan (Peta 16).

Peta 1

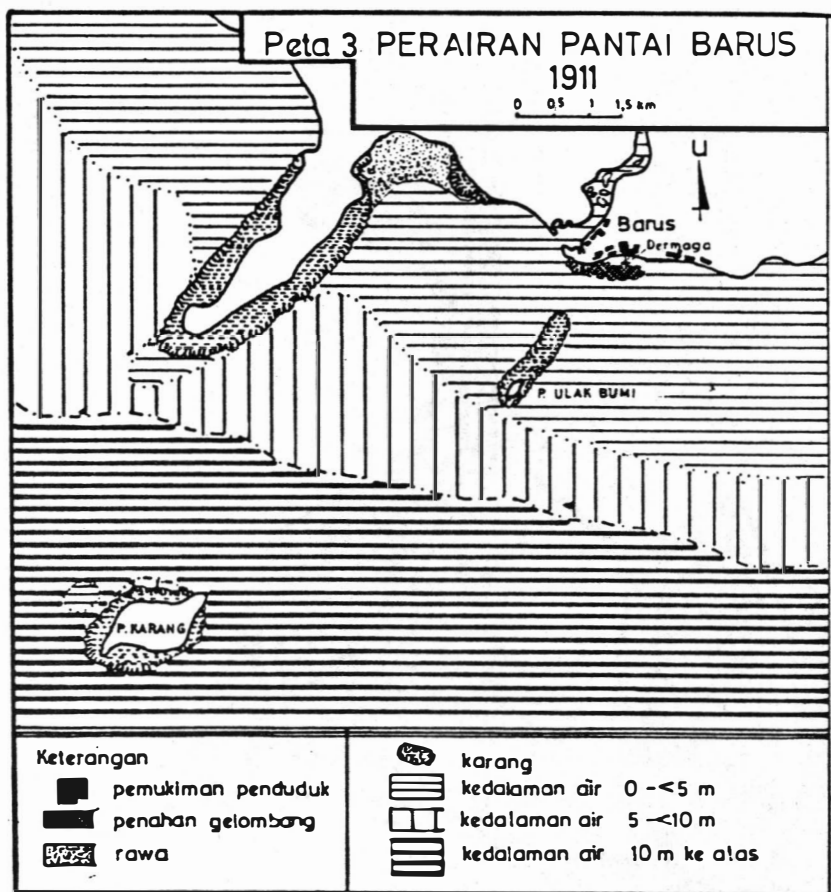
PROPINSI SUMATERA UTARA

0 35 70 km

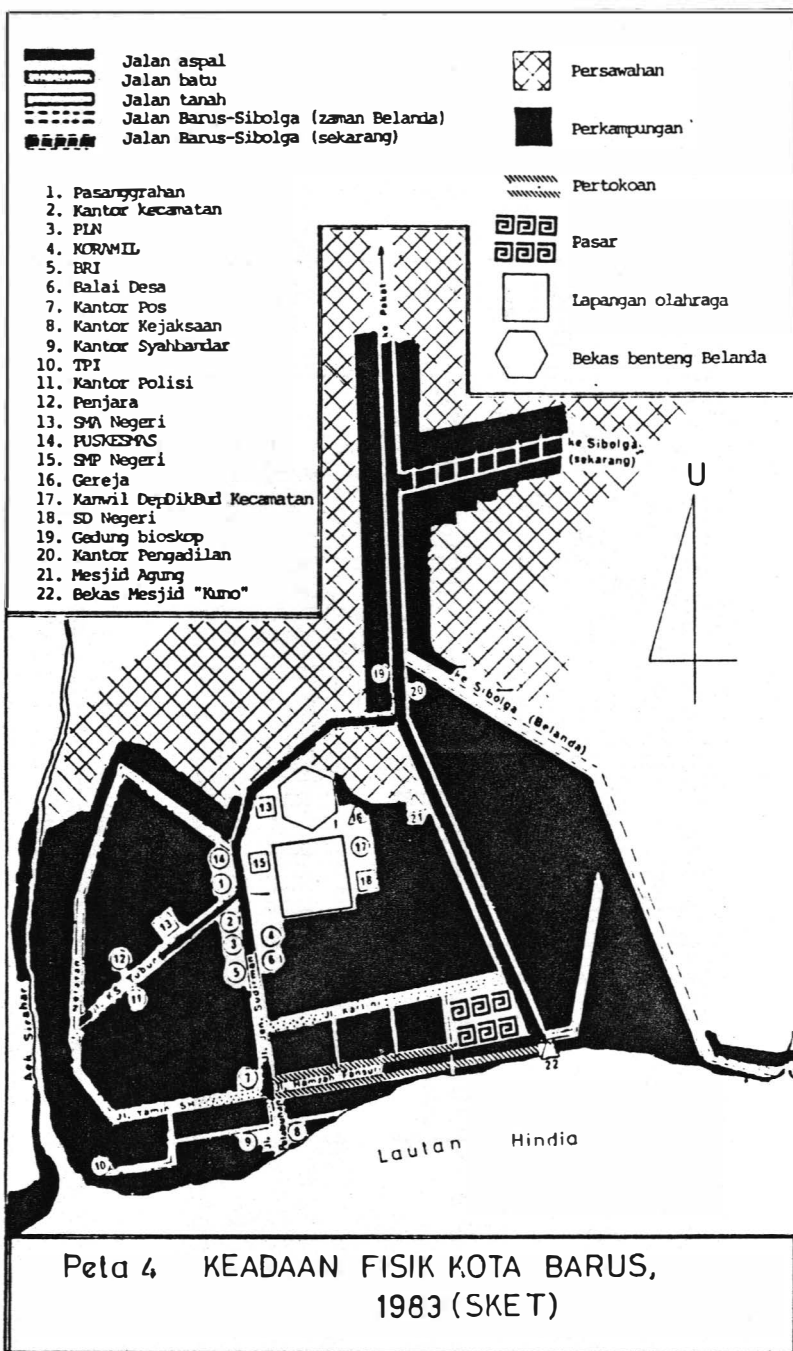




Sumber : Kantor Kecamatan Barus, 1983

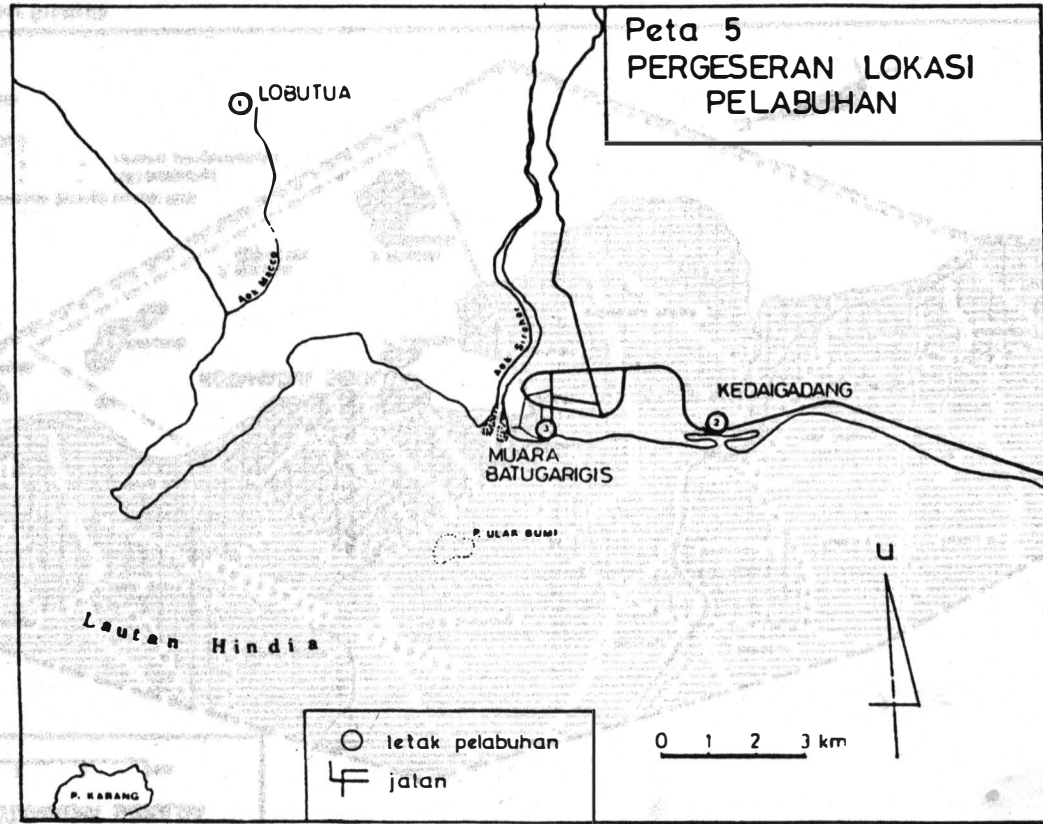


Sumber : Kantor Syahbandar Barus, 1983.



Sumber : Informan dan Pengamatan

# Peta 5 PERGESERAN LOKASI PELABUHAN

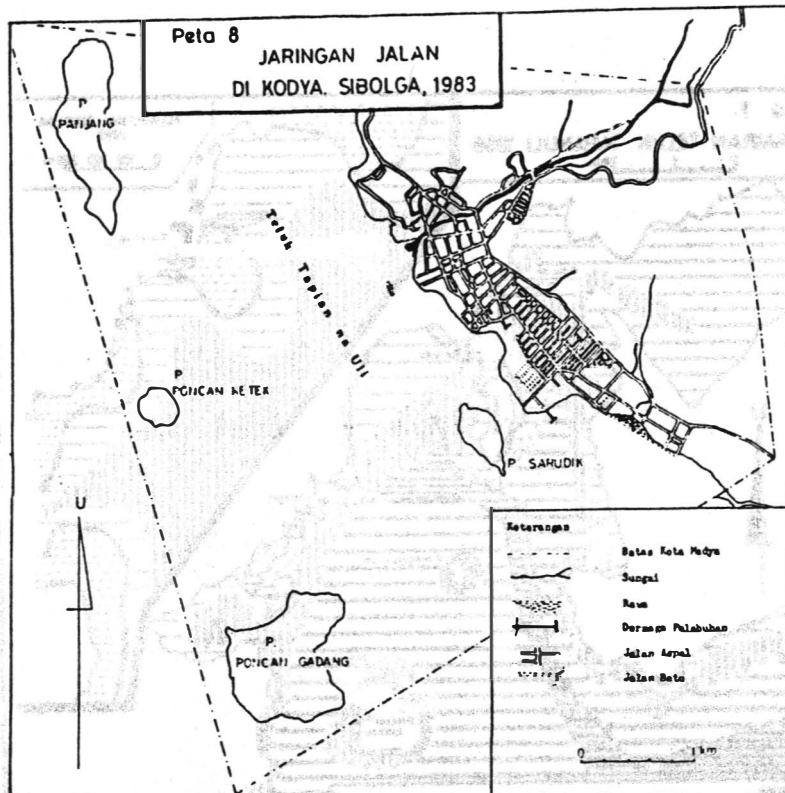


Sumber : Kantor Syahbandar Barus dan Informan, 1983

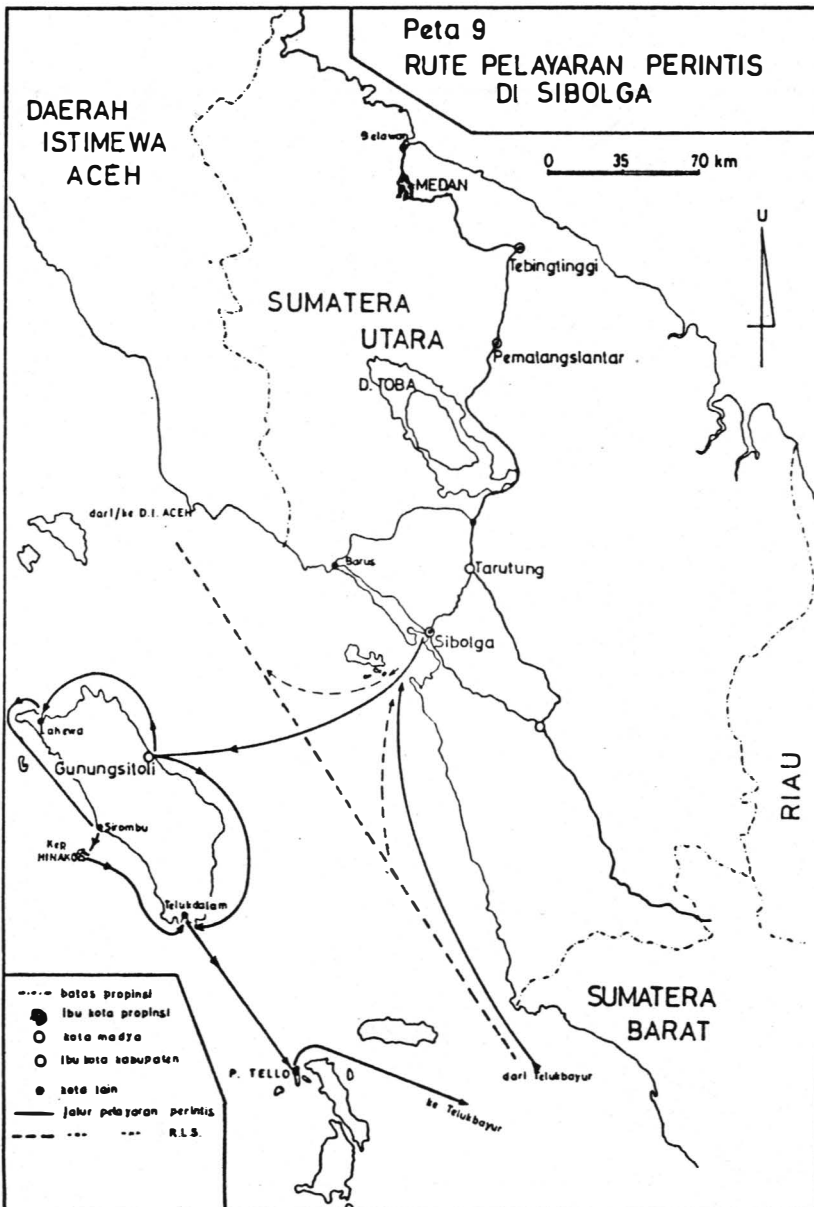




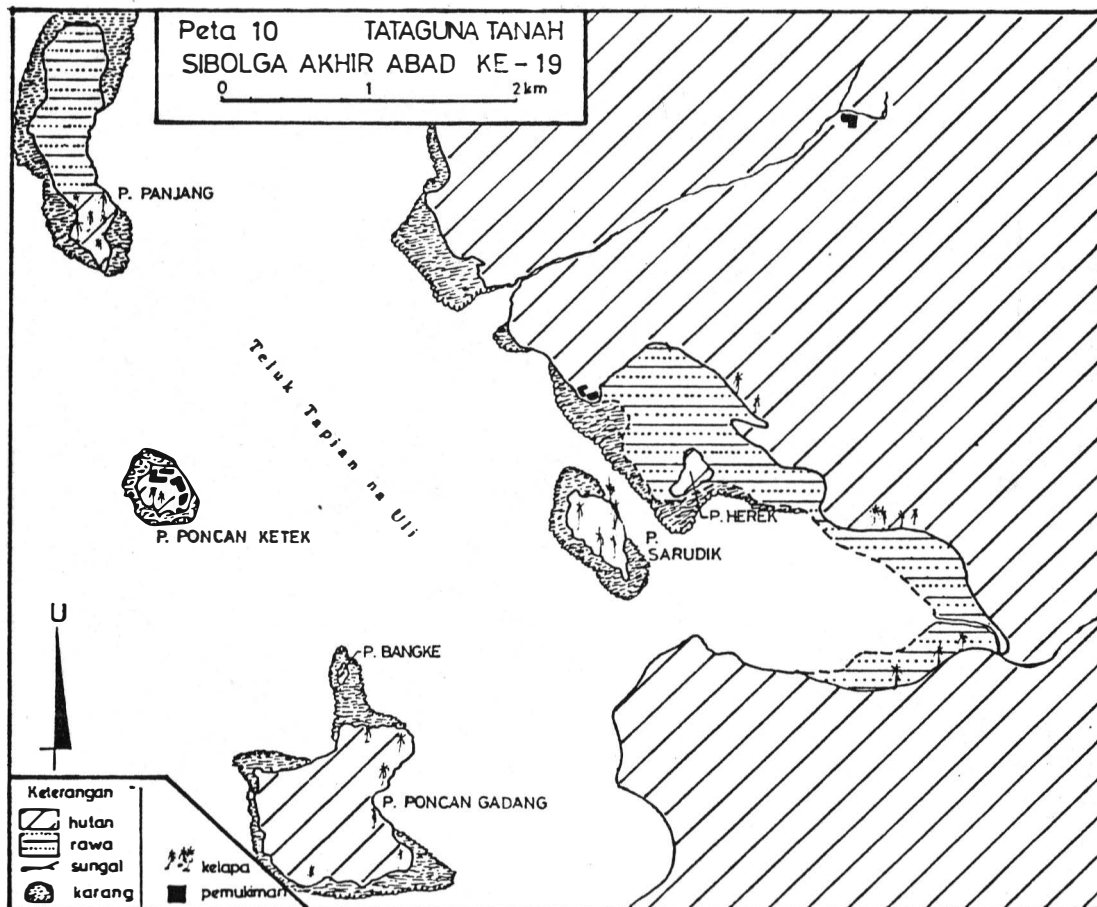




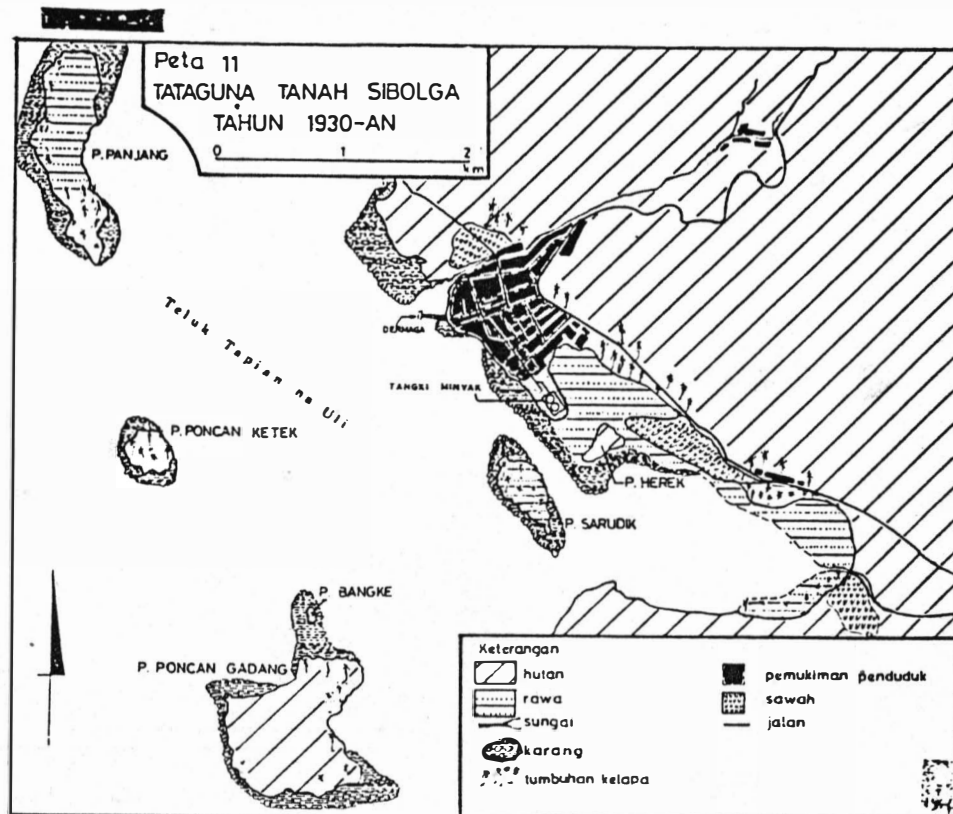
Sumber : Kepala Dins P.U. Kodya Sibolga, 1983



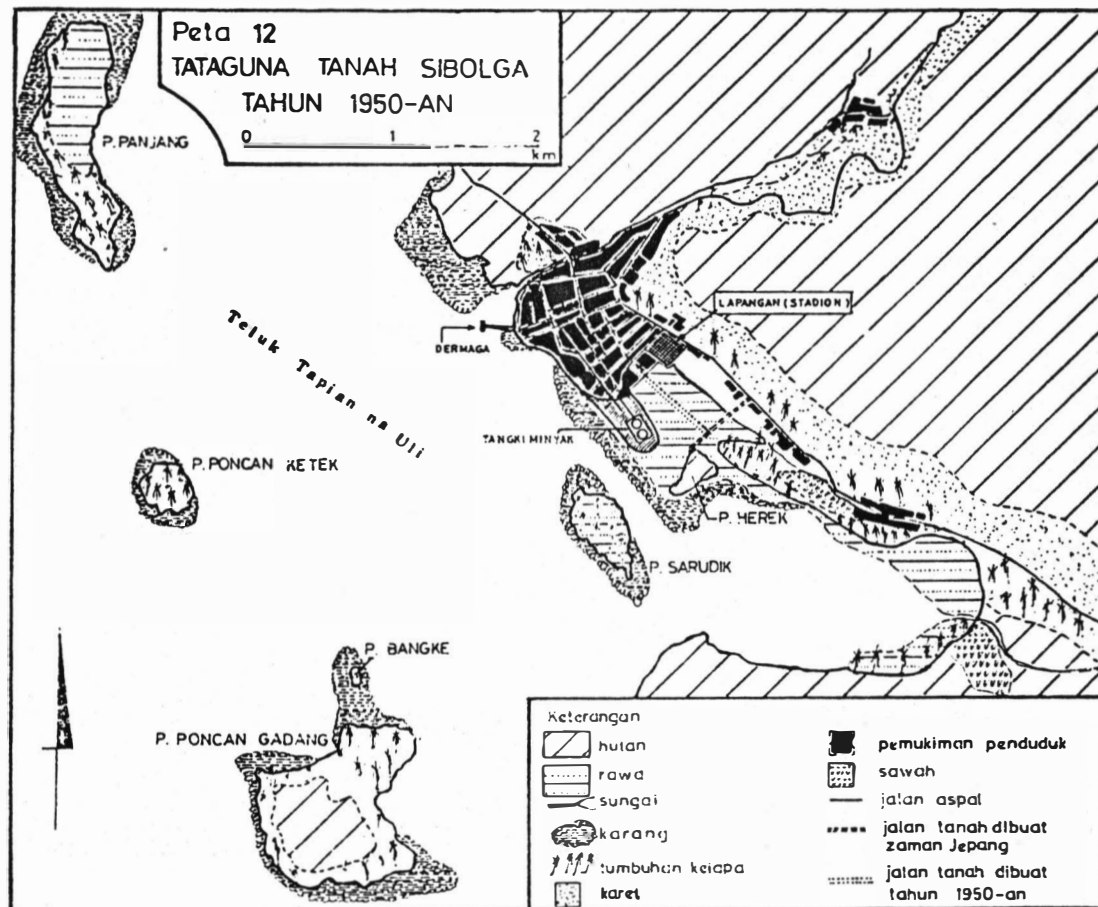
Sumber : Atlas Buana, PT Intermasa, 1982, dan Informan



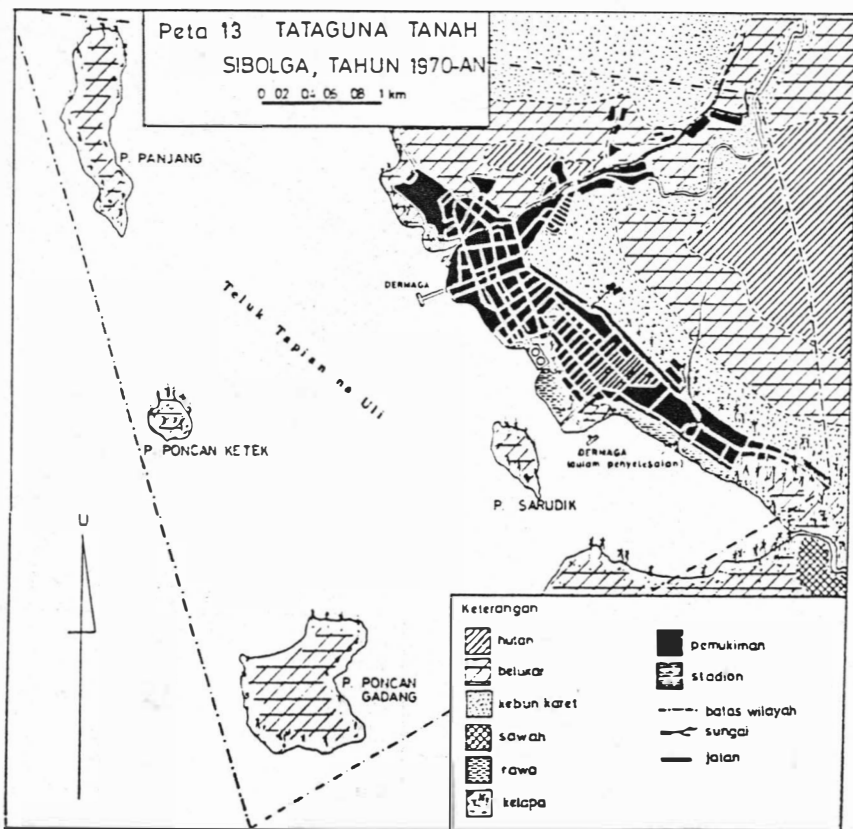
Sumber : Sibolga, Sumatra, N 140-E 9842/20, US Army, 1943, dan informan



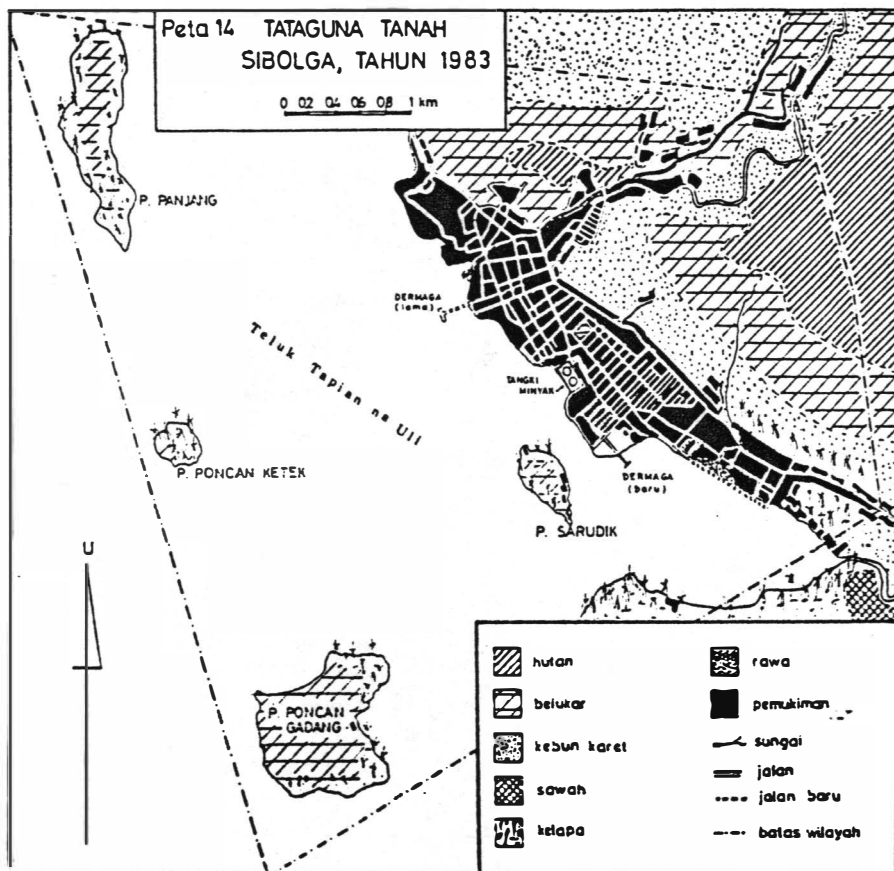
Sumber : Sibolga, Sumatra, N 140-E9842/20, US Army, 1943, dan informan



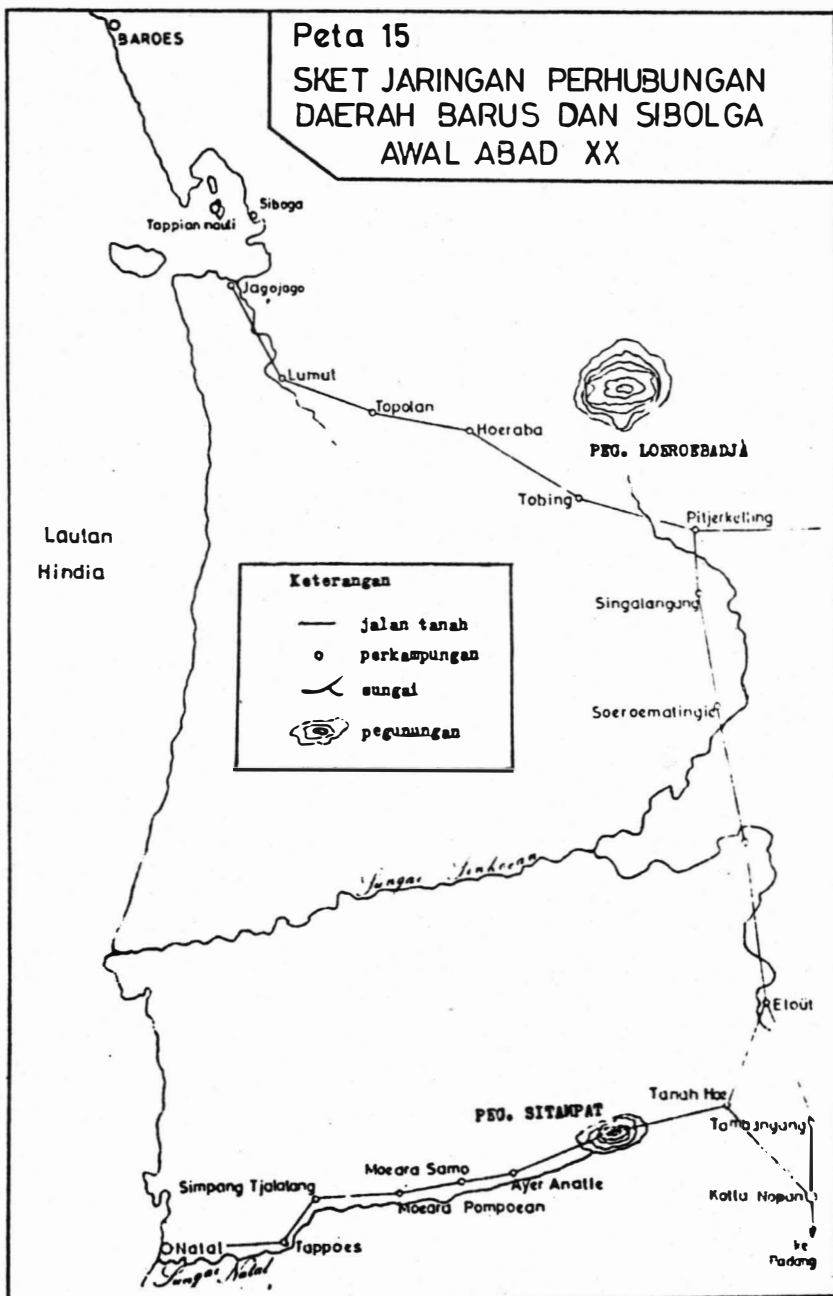
Sibolga, Sumatra, N 140-E 9842/29, US Army, 1943, dan informan







Sumber : Kantor Dinas Pekerjaan Umum, Kota Madya Sibolga, 1983



Sumber : Kantor Dinas PU Kodya, Sibolga, Informan, dan Pengamatan



### **BAB III**

#### **ADAPTASI PENDUDUK BARUS**

##### **A. SOSIAL BUDAYA**

Penduduk pantai Barus banyak mendapat kunjungan dari luar karena kemudahan pencapaian melalui prasarana transportasi laut. Dari pedalaman, Barus dapat dicapai melalui prasarana transportasi sungai dan prasarana transportasi darat yang masih terbatas. Selain mendapat kunjungan pedagang dari wilayah Nusantara sendiri (seperti Batak, Aceh, Padang, dan Bugis), Barus juga mendapat kunjungan pedagang asing (seperti Arab, India, Cina, Portugis, Belanda, dan Inggris). Data kuantitatif yang berkaitan dengan mobilitas penduduk tidak kami peroleh. Pada abad XVI hingga XVIII banyak pedagang berdatangan ke Barus karena hasil barang dagangan berupa kapur barus, cendana, kemenyan, gading, dan lain-lain yang terpusat di kota ini.

Berbagai bangsa dan suku bangsa pernah tinggal menetap di Barus seperti orang India, orang Arab, orang Cina, orang Portugis, orang Belanda serta orang Inggris, dan berbagai suku dari wilayah Nusantara seperti Melayu, Minangkabau, dan Bugis. Peninggalan yang menunjukkan adanya pemukiman orang asing di Kecamatan Barus antara lain berupa makam orang Cina, Portugis, Belanda, dan Arab. Di antara makam-makam itu yang paling banyak adalah makam yang batu nisannya bertuliskan dengan huruf Arab. Penduduk pendatang selain bertujuan untuk berdagang juga membawa misi agama yang dianutnya seperti Hindu, Islam, dan Kristen, bahkan ada yang berkembang ke arah penjajahan, seperti

oleh Inggris dan Belanda. Penjajahan ini mendapat perlawanan dari penduduk.

Percampuran berbagai bangsa dan suku bangsa ini melahirkan kelompok masyarakat pantai yang menamakan diri *Orang Pesisir*. Mereka memiliki bahasa dan adat istiadat khas pesisir. Dalam pada itu pemusatan pemukiman mereka diperkirakan mengikuti lokasi kegiatan perdagangan. Lobutua pernah merupakan pusat kota dan pusat pemukiman penduduk karena pelabuhan berada di sana. Pelabuhan ini dapat dicapai dengan menyusur Aek Maco. Setelah pelabuhan ini tidak berfungsi lagi, pusat pemukiman bergeser ke sekitar pelabuhan yang baru yaitu Kedaigadang. Kemudian Muara Aek Batugerigis menjadi pusat pemukiman menggantikan Kedaigadang yang sering dilanda ombak besar. Dalam perkembangan selanjutnya pemukiman penduduk tersebar di kiri-kanan prasarana transportasi darat dan pada beberapa tempat di pantai (Peta 17).

Jumlah penduduk Onderafdeling Barus pada zaman penjajahan diperkirakan sekitar 30.000-an jiwa (tahun 1930) dan pada tahun 1945 meningkat menjadi 45.000 jiwa. Pada tahun 1981, penduduk yang tersebar di seluruh desa di Kecamatan Barus (Peta 18) berjumlah 60.000-an jiwa (sensus penduduk dan hasil wawancara). Perlu ditambahkan bahwa penduduk Barus sekarang banyak yang merantau. Pada tahun 1983 ada sekitar 600 kepala keluarga yang berada di Jakarta (Damanhuri Sinaga, *officer* Ikatan Keluarga Besar Fansuri Tapanuli Tengah di Jakarta berada di Jalan Kemuning No. 23, Tomang Jakarta Barat).

Kepadatan penduduk Kota Barus (Desa Padangmasiang, Pasar batugerigis, Pasarterendam, Kedaigadang, dan Sigambogambo) pada tahun 1982 rata-rata sekitar 850 jiwa/km<sup>2</sup>. Sementara itu, kepadatan penduduk di Kecamatan Barus sekitar 84 jiwa/km<sup>2</sup>. Penduduk banyak berpusat di ibu kota kecamatan (Tabel III.1).

Sebelum pengaruh Hindu dan Islam masuk ke wilayah ini, baik penduduk pedalaman maupun penduduk pantai menganut kepercayaan yang bersifat animisme. Kepercayaan penduduk pedalaman (Batak Toba). Penganut kepercayaan ini menyembah semua benda yang dianggap ada ("*begu*"(roh)-nya, seperti sumur, hutan, rumah, dan batu besar. Baik suku Batak maupun suku Melayu bila mengadakan pemujaan terhadap kekuatan gaib dan arwah nenek moyang dapat dilakukan secara langsung atau dengan perantara "*pawang*"(*datu* = orangsakti) atau "*datuk*" (pangetua masyarakat, biasanya keturunan bangsawan). Datuk dan pawang

merupakan orang yang sangat disegani di kalangan masyarakat. Selain memimpin upacara pemujaan, seorang pawang menentukan adanya hari baik dan hari buruk serta menentukan pantangan (tabu) yang harus ditaati oleh anggota masyarakat yang bersangkutan.

Masuknya Hindu dan Islam, kepercayaan terhadap "begu" mulai bergeser. Penduduk di daerah pantai banyak yang memeluk agama Islam. Di Lobutus dijumpai bekas-bekas makam ulama yang berbatu nisan dengan tulisan Arab. Sekarang, masih ada sebagian kecil penduduk Lobutus yang menganut kepercayaan terhadap *begu*. Persatuan penganutnya disebut PAMBI (Persatuan Agama Malim Batak Indonesia). Kebaktian PAMBI diadakan pada setiap hari Sabtu. Pengaruh Hindu sampai pula ke pedalaman.

Maksudnya para pedagang asing melalui Lobutus mengakibatkan peranan datuk dan pawang mulai berkurang. Pimpinan masyarakat mulai beralih ke para alim ulama dan raja-raja.

Sesuai dengan pertumbuhannya sebagai pusat perdagangan, sebagian para pedagang pendatang menetap di Barus. Sebagaimana disinggung di depan perbauran berbagai bangsa dan *suku* angsa ini menumbuhkan kelompok masyarakat di daerah pesisir yang menyebut diri sebagai *Orang Pesisir*. Bahasa kelompok masyarakat ini, dalam pergaulan sehari-hari menggunakan *Bahasa Pesisir*. Bahasa ini mempunyai unsur-unsur Bahasa Minang, Melayu, dan Batak dengan langgam khas pesisir.

Di wilayah Pesisir Tapanuli dari Singkil hingga Natal hidup pula kesenian khas yang disebut Sikambang yang berkaitan erat dengan cerita rakyat yang berjudul Sikambang (Lampiran 3). Cerita ini mengisahkan percintaan antara seorang pemuda yang berasal dari kalangan rakyat biasa yang bernama Sikambang dengan seorang putri raja yang bernama Puti Intan.

Kesenian Sikambang merupakan tari dan lagu yang biasa dipertunjukkan pada upacara perkawinan dan khitanan. Sikambang yang ditampilkan pada upacara perkawinan ini, dijadikan teladan dan pedoman bagi pasangan pengantin dalam hidup berumah tangga kelak. Kesenian ini diiringi seperangkat instrumen yang terdiri dari gendang dan biola.

Pakaian dan dekorasi pelaminan pengantin menggambarkan adanya gabungan unsur kebudayaan asing (Arab, India, Cina, dan Mesir) dengan unsur budaya timur (Minang dan Aceh). Penyam-

butan "marapulai" (mampelai laki-laki) oleh pihak anak "daro" (mempelai perempuan) dilakukan dengan upacara tabur beras kuning, pemberian "powan" (kotak kayu yang berisi perlengkapan kapur sirih), dan pemberian payung kuning. Upacara penyambutan ini diakhiri dengan acara salam-salaman antara kedua belah pihak sambil meneriakkan kata "horas" hingga tiga kali yang artinya selamat semua. Acara dilanjutkan dengan penyajian kesenian Sikambang.

Kesenian Sikambang yang disajikan antara lain *Tari Galombang*. Gerakan para penari galombang mempunyai arti salam: *Assalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*. Biasanya setelah tari galombang selesai dilanjutkan dengan *randai*. Rancai (semacam silat) yang terdapat di Pesisir Tapanuli sama dengan randai yang terdapat di Sumatera Barat. Randai dibawa oleh pedagang Minang ke Barus dan kesenian ini diterima serta diresapi oleh penduduk Barus dan sekitarnya.

Masih dalam kaitannya dengan pesta perkawinan, pada malam hari kesenian Sikambang dilanjutkan dengan tari muda-mudi, yaitu Tari Kapri atau Tari Saputangan dan Tari Sikotek. Tari Sikotek berupa tari yang diiringi instrumen tanpa pantun.

Pada pesta perkawinan maupun pada pesta lain disajikan pula alunan senandung Sikambang tanpa tari yang berisi nasehat-nasihat, keindahan alam Barus, cerita, dan imbauan panggilan pulang bagi para perantau yang sudah lama meninggalkan daerah asalnya. Senandung yang terakhir ini menandakan bahwa penduduk Barus suka merantau. Hal ini dilukiskan pula dalam bentuk Tari Pulau Pinang atau disebut pula Tari Payung. Tari ini mengisahkan pelepasan seorang istri yang mengantarkan suami hingga di pantai. Suami akan meninggalkan kampung halamannya untuk pergi merantau. Pantun yang mengiringi tari ini berisi petuah bagi suami-istiri untuk saling setia dan dorongan semangat bagi suami untuk rajin bekerja di rantau. Dalam pantun itu juga tersirat imbauan untuk cepat kembali.

Dalam adat perkawinan di daerah ini nampak pengaruh ajaran Islam dengan mengikutsertakan unsur kebudayaan Minang dan Batak yang oleh mereka disebut "adat semenda" yang juga disebut *adat Batak Pesisir*. Pada umumnya sesudah upacara perkawinan, pengantin laki-laki tinggal bersama mertua atau keluarga pengantin perempuan. Upacara perkawinannya selalu diadakan di pihak keluarga perempuan.

Apabila seorang anak lahir, di rumah si ibu yang melahirkan diadakan bacaan hikayat-hikayat dari zaman para nabi. Pembacaan dilakukan oleh para ibu tetangga selama 7—15 malam berturut-turut.

Setelah bayi berumur 40 hari diadakan upacara turun mandi. Anak digendong oleh nenek, baik dari pihak keluarga ayah atau pihak ibu turun ke kali atau sumur. Di sana anak dimandikan dan dipotong rambutnya (dicukur).

Anak laki-laki yang sudah berumur 12—14 tahun harus dikhitankan sesuai dengan ajaran agama Islam. Pada waktu sunatan disajikan hiburan Sikambang berupa kisah-kisah dan ungkapan kehidupan nelayan sehari-hari. Isi kesenian Sikambang yang disajikan mengandung ajaran-ajaran kenelayanan kepada si anak.

Penduduk pantai pesisir ini memiliki kebiasaan untuk mengadakan upacara "tolak bala". Upacara ini bertujuan untuk mohon rezeki terutama pada musim ikan dan memohon pada Yang Mahesa supaya terhindar dari segala mara bahaya. Upacara ini biasanya dipimpin oleh seorang pawang laut. Pelaksanaan upacara pada bulan Syafar karena diperkirakan pada bulan ini sering terjadi bahaya alam (gelombang besar dan badai). Pada waktu upacara diadakan pemotongan kerbau. Kepala kerbau dibuang ke laut sedangkan dagingnya untuk kenduri makan serta bersama.

Cerita rakyat yang mengetengahkan bahwa di Lobutua pernah ada raja yang jaya kemudian kedatangan orang asing adalah "Putri Andam Dewi". Cerita ini dihidupkan dalam bentuk kesenian Sikambang dengan bentuk syair (Lampiran 4). Dalam cerita itu dikisahkan bahwa pada masa lalu (sekitar abad XII) Lobutus diperintah raja-raja. Raja-raja yang masyhur antara lain Sutan Raja Muda, Sutan Raja Perabutan, dan Sutan Raja Gambang Patuanan. Pelabuhan yang ada di Lobutus mendapat serangan Raja Janggi dari Kerajaan Madagaskar. Raja Janggi menyerang Lobutus karena pinangan terhadap Putri Andam Dewi (putri Sutan Raja Muda yang terkenal cantik), ditolak. Dalam cerita ini, Raja Janggi digambarkan sebagai seekor burung garuda yang berkepala tujuh. Dalam pertempuran, Sutan Raja Muda tewas dan kerajaannya hancur. Putri Andam Dewi bersembunyi sedangkan penduduk banyak yang melarikan diri ke pedalaman seperti ke Siborong-borong Toba dan ke Karo. Putri Andam Dewi kemudian ditolong oleh Sutan Raja Gambang Patuanan, akhirnya keduanya menikah.



Menurut keterangan penduduk, di Lobutua masih dapat dijumpai taman dan kolam permandian bekas tempat Putri Andam Dewi mandi dengan para inang pengasuh. Selain itu, di Lobutua diketemukan pula pecahan keramik serta keramik dari Cina.

Sekarang, penduduk Barus terdiri dari berbagai suku bangsa seperti Minang, Aceh, Batak, dan Orang Pesisir (hasil perbauran). Dewasa ini orang Cina tidak ada lagi di Barus sebagai akibat PP 10, 1950 (orang Cina tidak boleh tinggal di kota kecamatan). Perto-koan Cina yang berada di sepanjang Jalan Fansuri ditinggalkan begitu saja. Pedagang Cina banyak berpindah ke Sibolga.

Agama yang dianut penduduk Barus dewasa ini adalah agama Kristen (55%), kemudian agama Islam (40%), dan penganut kepercayaan begu sebanyak 5% (*Barus Selayang Pandang*, 1980 : 3).

Sesuai dengan keadaan alamnya, mata pencaharian penduduk yang berada di wilayah bukan pantai adalah bertani (barsawah padi dan palawija, perkebunan karet dan kelapa), sedangkan penduduk yang bermukim di sekitar pantai menjadi nelayan dan sebagian kecil sebagai pedagang. Mayoritas penduduk (84%) hidup di bidang pertanian, bidang nelayan 4%, bidang perdagangan 1,6% dan sisanya di bidang kepegawaian (negeri dan swasta), ABRI, dan bidang jasa sebagai buruh.

## B. EKONOMI

Sebagai pusat perdagangan dan kota pelabuhan, Barus memberikan dampak kepada penduduk setempat. Pedagang asing (India, Arab, Cina, dan Belanda) yang datang membawa barang dagangan ke Barus tidak secara langsung menjual kepada para konsumen. Para pedagang asing ini menggunakan penduduk pribumi sebagai perantara untuk memudahkan berkomunikasi. Dapat diperkirakan pada masa itu banyak penduduk yang ikut aktif sebagai pedagang perantara. Tugas pedagang perantara ini membawa/menukar barang-barang seperti kain sutera, candu, garam, dan keramik ke penduduk pedalaman. Sebaliknya, pedagang perantara ini bertugas mengumpulkan/membawa produk daerah belakang seperti kapur barus, lada, kemenyan, dan hasil hutan lainnya ke kota. Pedagang asing yang berdiam di kota pelabuhan ini bertindak sebagai penumpuk barang produksi daerah belakang dan mengangkutnya bila kapal-kapal dagang dari negaranya datang.

Adanya arus barang dari pelabuhan Lobutus (Barus pada masa itu) ke pedalaman (Karo, Toba, Siborongborong sekarang) atau sebaliknya memerlukan prasarana dan sarana angkutan. Prasarana angkutan darat pada waktu itu adalah jalan tanah yang tidak begitu lebar. Angkutan barang masih mengandalkan tenaga manusia langsung (pikul, jinjing, tarik gerobak) dan menggunakan hewan (kuda dan kerbau beban atau tenaga penarik gerobak). Di samping jalan darat, potensi alam berupa sungai ikut menunjang kelancaran transportasi antara daerah pantai dengan pedalaman.

Kegiatan pelabuhan di Lobutus memberi peluang kerja baik untuk penduduk setempat maupun penduduk luar daerah, terutama sebagai buruh angkut dari lapangan penumpukan ke perahu tongkang, kemudian dari perahu tongkang ke kapal, dan sebaliknya. Kapal besar tidak dapat merapat ke pantai. Selain itu kegiatan angkut barang ikut melibatkan para pemilik tongkang, dan petugas penarik bia cukai (data kuantitatif mengenai arus barang dan bia cukai pada masa itu tidak dapat kami peroleh).

Lobutus sebagai pusat perdagangan dibuktikan oleh hasil penelitian Prof. Dr. K. A. Nila Kanta (1931) pada batu bertulis yang menyatakan bahwa di Lobutus pernah ada perkumpulan dagang orang India yang bernama "Mufakat 1.500". Organisasi dagang ini mempunyai 1.500 orang anggota. Batu bertulis itu diperkirakan bertahun Saka 1010 atau 1088 Masehi.

"Onan" (pasar) sebagai penunjang kegiatan perdagangan, pada mulanya berada di Lobutua. Kemudian onan berpindah ke Kedaigadang sesuai dengan perpindahan lokasi pelabuhan karena kapal sudah tidak dapat menyusur Aek Maco (Aek Maco mengalami pengendapan dan penyempitan). Sebagian besar kedai milik orang Minang Melayu di Kedaigadang tidak bertahan lama karena gangguan ombak. Lokasi pelabuhan dipindahkan lagi ke arah pantai utara yang lebih aman, yaitu muara Aek Batugerigis.

Dari uraian di atas dapat dinyatakan bahwa Barus berfungsi sebagai pelabuhan transito. Para pedagang membongkar barang yang diangkut ke daerah belakang dan sebaliknya menumpuk barang-barang yang akan diangkut ke luar negeri. Daerah belakang yang menunjang kegiatan kota pelabuhan Barus ini antara lain Tanah Karo, Simalungun, dan pulau-pulau kecil sekitar Barus seperti Musala.

Sementara itu, Belanda berhasil mendirikan kantor dagangnya di Barus pada tahun 1981 (*Sejarah Sumatera Utara*, 1982/1983 :

34). Dari Barus, Belanda menyebarkan misi agama Kristen ke pedalaman. Tujuan dagang bangsa Belanda akhirnya berkembang sebagai penjajah. Pada tahun 1939 Barus resmi diduduki Belanda. bahkan benteng pertahanan serta tangsi tentara dibangun di Kota Barus. Bekasnya masih banyak nampak hingga sekarang (M. Tanjung 1978 : 7).

Untuk memperlancar hubungan transportasi melalui laut, Belanda membangun pelabuhan dan beberapa fasilitasnya di Bopet, wilayah Desa Aek Batugarigis berupa bangunan dermaga. dan tanggul dari batu karang sebagai penahan gelombang di sepanjang perairan pelabuhan. Untuk menampung barang-barang yang dibongkar atau barang yang akan diangkut didirikan gudang berukuran 5 x 22 m dan 5 x 6 m. Gudang ini berkerangka kayu, ber-dinding papan, beratap seng, dan berlantai semen. Dewasa ini, sebagian besar daerah Bopet sudah tenggelam terkikis ombak. Yang nampak hanya bekas tiang pancang dermaga dan batas tanggul pantai yang berada sekitar 100 m dari pantai. Sementara itu, gudang sudah dalam keadaan rusak.

Pelabuhan Barus paling sedikit disinggahi kapal *Koninlijke Paketvaart Maschapij* (KPM, perusahaan milik Belanda) dua kali dalam sebulan. Kapal ini melalui jalur pelayaran Aceh, Singkil, Barus, Padang terus ke Jawa melalui Selat Sunda. Perahu tradisional yang disebut "Pincalang" banyak mondar-mandir di perairan Kecamatan Barus, baik sebagai perahu dagang maupun sebagai perahu nelayan. Pincalang merupakan perahu tanpa motor dan kecepatannya tergantung pada angin.

Hubungan perdagangan ke pedalaman atau ke daerah lain makin lancar karena Belanda membangun jalan berupa tanah yang dipadatkan, seperti antara Barus-Sibolga sepanjang 67 km. Jalan ini dibangun tidak jauh dari pantai dengan lebar sekitar 2-4 m sejak tahun 1980-an, jalan ini tidak berfungsi lagi karena kikisan ombak ada beberapa bagian yang tenggelam). Untuk kelancaran transportasi dalam kota, pada waktu itu Belanda juga membangun jalan-jalan tanah dengan lebar 1-2 m.

Sementara itu, perdagangan dengan daerah pedalaman (Tapanuli, Simalungun, Toba, dan Karo) berkembang dengan pesat. Produk daerah pedalaman yang berperan pada masa itu adalah kopi. Selain itu penduduk diwajibkan menanam sayuran (seperti kol, wortel, kentang, dan tomat) untuk memenuhi kebutuhan konsumen di kota-kota terutama orang Belanda. Di samping itu pen-

duduk Toba lebih memusatkan pada tanaman kopi, padi, dan mengumpulkan hasil hutan. Kondisi tanah pedalaman ini cukup baik untuk tanaman kopi dan sayuran.

Masuknya pengaruh ekonomi Belanda secara tidak langsung mengenalkan jenis tanaman pertanian kopi dan sayuran kepada penduduk. Pada mulanya penduduk hanya mementingkan pengumpulan hasil hutan (kapur barus, kemenyan, rotan, dan kayu).

Sistem perdagangan Belanda membatasi hubungan antara penduduk pribumi dengan pedagang asing lainnya. Perdagangan dengan bangsa asing lain harus seizin Pemerintah Belanda. Monopoli perdagangan dipegang Belanda. Peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Belanda pada umumnya menekan kehidupan masyarakat terutama yang berkaitan dengan monopoli dagang dan pembayaran pajak. Akibat monopoli dagang ini, harga hasil bumi penduduk terutama kopi merosot. Ketidakuasaan dan keresahan yang terjadi dalam bidang perekonomian merupakan salah satu di antara sebab-sebab terjadinya perlawanan terhadap Belanda.

Jenis produk daerah pedalaman yang diperdagangkan dan selanjutnya dipasarkan melalui pelabuhan Barus, antara lain adalah kopi, kopra, lada, padi, dan hasil hutan seperti kayu, kapur barus, dan kemenyan). Sebaliknya jenis barang yang didistribusikan ke daerah pedalaman antara lain adalah garam, kain sutera, dan barang-barang porselin.

Sementara itu, kegiatan penduduk Barus yang lain adalah sebagai nelayan laut. Potensi perairan Barus memungkinkan kegiatan itu. Pengetahuan tentang kenelayanan (perahu, cuaca, pengetahuan lokasi kumpulan ikan dan jenisnya) di peroleh berdasarkan pengalaman ketika mengikuti orang tuanya. Tambahan pengetahuan mereka peroleh juga dari nelayan luar daerah yang singgah di Barus. Peralatan penangkapan ikan masih sederhana seperti pancing, jala, dan perahu tradisional yang mereka sebut pincalang.

Pada awal abad XX fungsi Barus sebagai kota pelabuhan dan kota dagang mulai berkurang. Sejak kapan kemunduran ini dialami oleh Kota Barus tidak diketahui secara tepat. Kemunduran ini mungkin disebabkan beralihnya pusat pemerintahan dan pusat perdagangan ke Sibolga. Belanda, pada akhir abad XIX, mem-

bangun Kota Sibolga dengan berbagai fasilitas, termasuk pelabuhan. Hal ini mengakibatkan perubahan jalur pelayaran perdagangan di pantai barat Sumatera. Yang semula singgah di Barus dialihkan, harus singgah di kota pelabuhan Sibolga.

Kapal-kapal hanya singgah di Kota Barus bila volume barang yang akan diangkut memenuhi syarat kapasitas palka (ruang barang) kapal. Bila tidak ada barang yang akan diangkut, kapal-kapal hanya melewati perairan Barus saja. Walaupun demikian pelabuhan Barus masih disinggahi oleh pedagang antarpulau atau antarpantai sekitar Barus saja, tetapi jadwal pelayarannya tidak menentu.

Beralihnya pusat perdagangan ke Sibolga menyebabkan perwakilan dagang yang semula berada di Barus berpindah pula ke Sibolga. Dengan sendirinya daerah belakang yang semula menunjang kegiatan pelabuhan di Barus beralih pula menunjang kegiatan pelabuhan Sibolga.

Berkurangnya fungsi Barus sebagai kota dagang dan kota pelabuhan berkurang pula kegiatan para pedagang perantara, buruh, dan kegiatan jasa lain. Pada gilirannya, terbatas pulalah kesempatan kerja dan ini menimbulkan keresahan yang kadang-kadang berkembang menjadi perkelahian disertai cara-cara non fisik. Di samping itu, persaingan upah dan pungutan pajak yang jelas di pantai menimbulkan keresahan di kalangan pedagang.

Dalam perkembangan selanjutnya, kegiatan ekonomi perdagangan tidak lagi merupakan kegiatan pokok penduduk Barus, tetapi menurun menjadi kegiatan tambahan/sambilan. Sebagian besar para buruh mengalihkan kegiatan pokoknya menjadi nelayan, walaupun ada pula yang menjadi petani atau pedagang kecil, bahkan tidak sedikit yang pergi merantau mencari kerja ke daerah lain. Mereka yang beralih menjadi nelayan tidak secara langsung mandiri tetapi ada yang ikut kerja sebagai awak perahu nelayan.

Sesudah Kemerdekaan Republik Indonesia, pelabuhan Barus kadangkala disinggahi kapal pelayaran nusantara (500-1.500 ton) untuk mengangkut barang yang sudah terkumpul. Kapal ini berlabuh sekitar 2 mil dari pantai. Kegiatan bongkar/muat masih dibantu dengan sampan ke/dari pantai. Kegiatan pelabuhan dikelola langsung oleh pemerintah daerah Kecamatan Barus.

Fasilitas yang ada di pelabuhan, seperti dermaga dan gudang mengalami kerusakan alamiah sehingga tidak dapat dimanfaatkan sebagaimana mestinya. Barang banyak ditumpuk di pantai pasir

di belakang perumahan penduduk. Sebagian gudang pelabuhan bekas bangunan Belanda pernah dimanfaatkan sebagai tempat pertukangan Inpres dan sebagian lagi untuk kantor Kejaksaan Negeri.

Pelayaran rakyat (kurang dari 500 ton) dengan jadwal pelayarannya tidak menentu dikelola langsung oleh pihak pemerintah daerah setempat untuk melakukan kegiatan pelayaran rakyat ini adalah Agen Komisi Tua Sabar dan Agen Komisi Sahabat. Agen Komisi Tua Sabar memiliki 5 buah kapal dengan trayek pelayaran Barus—Gosongtelaga/Singkil-Pulau Banyak-Kepulauan Air (Aceh Selatan) dan trayek pelayaran Barus-Gunungsitoli-Lahawa-Telukdalam. Di samping itu Agen Komisi Sahabat memiliki 2 kapal dengan trayek pelayaran Manduamas-Gosongtelaga/Singkil dan trayek pelayaran Barus-Pulau Banyak-Sinabang pergi pulang. Jarak tempuh Barus ke Manduamas dengan menyusuri Aek Tapus sekitar 2 jam dengan kecepatan 3 sampai 4 knot/jam.

Pelayaran rakyat ini melayani kebutuhan angkutan penumpang dan barang. Barang-barang diangkutnya ke pulau-pulau antara lain adalah berbagai kebutuhan pokok penduduk, seperti beras, minyak goreng, garam, sabun, kain, gula pasir, dan minyak tanah. Sebaliknya dari pulau-pulau pelayaran itu mengangkut karet, rotan, kopra, dan kayu gergajian. Setelah dikumpulkan di Barus barang itu diangkut melalui laut atau darat ke daerah lain.

Sejak tahun 1982 wewenang pemerintah daerah dialihkan kepada syahbandar yang ditunjuk oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk mengelola dan membina kegiatan pelabuhan. Syahbandar mengatur kegiatan para buruh dalam kelompok-kelompok yang diketuai oleh seorang mandur. Syahbandar juga mengatur dan menetapkan upah buruh. Karena bongkar muat barang pelayaran rakyat tidak menentukan kegiatan syahbandar dan staf selama ini mengarah juga pada pembinaan para nelayan.

Sejak tahun 1982 hingga tahun 1983, kapal yang keluar masuk pelabuhan Barus berjumlah 212 buah dan kapal nelayan berjumlah 224 buah. Kapal-kapal itu mengangkut 898.031 ton barang yang terdiri dari sembilan bahan pokok, bahan bangunan, dan lain-lain ke Pulau Nias dan sekitarnya serta ke pelabuhan di pantai barat Aceh. Sebaliknya, muatan yang masuk ke pelabuhan Barus berjumlah 212.717 ton terdiri dari karet, rotan, kayu gergajian, dan ikan. Penumpang yang turun ke dan naik dari Barus masing-masing berjumlah 832 orang dan 255 orang. Fasilitas

bongkar-muat barang dan naik turun penumpang adalah sampan yang berkapasitas 300 kg (Kantor Syahbandar Barus, 1983).

Dalam kaitannya dengan kegiatan para nelayan, syahbandar dengan staf bekerja sama dengan Koperasi Unit Desa mengadakan bimbingan dan pembinaan armada nelayan. Perizinan dan penentuan kapal/perahu nelayan dapat melaut diperoleh dari syahbandar.

Syahbandar juga memberikan bimbingan teknik pembuatan kapal/perahu. Di daerah Barus terdapat tujuh perusahaan pembuatan kapal dan perahu tetapi baru tiga perusahaan yang agak mantap. Perusahaan itu membuat perahu/kapal bila ada pesanan. Bahan dan perlengkapannya disediakan oleh pihak pemesan. Pihak perusahaan dapat membantu dalam menentukan bahan yang diperlukan dan menentukan kualitas bahan. Sementara itu pihak syahbandar memberikan arahan dalam teknik pembuatan perahu/kapal dengan tidak meninggalkan pengetahuan tradisional yang dimiliki penduduk.

Dalam pembuatan perahu secara tradisional ini penduduk menggunakan perhitungan "*calik langkah*" (langkah tiga). Semua waktu yang perhitungannya merupakan kelipatan tiga dianggap sebagai waktu yang tidak baik. Bila waktu pelaksanaan kegiatan jatuh pada calik langkah kegiatan harus ditunda, jika tidak ingin mendapat bahaya/bencana.

Walaupun pembuatan perahu/kapal dilakukan dengan perhitungan "*calik langkah*" penduduk terbuka untuk menerima dan melaksanakan pembinaan serta petunjuk syahbandar demi kebaikan dan keselamatan pada waktu melaut. Sebuah kapal rata-rata dapat diselesaikan dalam jangka waktu 1—2 bulan. Kayu yang digunakan biasanya adalah kayu meranti, kayu kapur, atau kayu aloban. Perahu tradisional yang disebut "*pincalang*" dibuat di Desa Kinali. Saat menurunkan perahu/kapal untuk pertama kali melaut diiringi dengan upacara selamatan. Pemakaian perahu "*pincalang*" ini mulai berkurang setelah adanya kredit kepres 39/1980 yang memungkinkan pembelian perahu layar motor (PLM) secara kredit.

Syahbandar bekerjasama dengan Koperasi Unit Desa Nelayan pada saat-saat tertentu mengadakan penyuluhan kepada para Nelayan antara lain mengenai pengetahuan kelautan yang berkaitan dengan kegiatan nelayan, termasuk cara penyelamatan di laut.

Sebelum dan sesudah melaut (menangkap ikan) untuk beberapa lama, para nelayan berkonsultasi dan melapor kepada syahbandar.

Hasil penangkapan ikan biasanya dijual di tempat pelelangan ikan (TPI) yang ada di Barus. Jenis ikan yang diperoleh adalah kakap, udang, teri (badar), dan kembung (aso-aso). Paling sial setiap bulan, seorang nelayan dapat berpenghasilan sekitar 50.000 rupiah.

Di sekitar pantai Kecamatan Barus diperkirakan ada 400 orang nelayan yang sudah menggunakan perahu motor (tahun 1983). Pemukiman para nelayan nampak teratur di kiri-kanan jalan kampung. Hampir semua penduduk nelayan di sekitar pantai Kota Barus sudah memanfaatkan aliran listrik. Beberapa rumah sudah memiliki radio dan atau pesawat televisi.

Anak-anak penduduk pesisir cenderung untuk menjadi nelayan karena pengaruh kegiatan dalam lingkungan rumah dan sekitarnya yang selalu berkaitan dengan kelelayanan. Lagi pula mereka rata-rata pernah mengikuti melaut untuk menangkap ikan pada waktu-waktu tertentu.

Sekitar tahun 1970-an, di daerah perairan Barus beroperasi kapal penangkap ikan yang dilengkapi dengan jenis pukot baru yang diberi nama "pukot harimau" atau *trawl*. Pukot ini dapat menampung apa saja yang dilanggarnya, baik ikan besar maupun ikan kecil serta tumbuhan laut, bahkan dapat memecahkan karang.

Kapal *trawl* yang beroperasi di perairan Barus bukan milik orang Sibolga, bahkan orang dari daerah pantai timur Sumatera. Pada awal kegiatannya di perairan Barus, para nelayan tradisional belum bereaksi. Malahan mereka menunjukkan kekaguman. Baru kemudian mereka sadari bahwa kegiatan kapal *trawl* merugikan mereka. Produksi perikanan nelayan tradisional mengalami kemunduran karena besarnya kemampuan pukot harimau menguras potensi perikanan. Akibatnya, sering terjadi bentrokan antara awak kapal *trawl* dengan nelayan tradisional.

Kenyataan inilah antara lain yang mendorong keluarnya Kepres 39/1980 yang melarang penggunaan pukot harimau di perairan Pulau Sumatera mulai 1 Januari 1981 yang pada waktu itu dijelajahi oleh 1.234 buah kapal *trawl*. Walaupun demikian baru pada tanggal 1 Januari 1983 semua kapal *trawl* dilarang beroperasi di seluruh perairan Nusantara.



Nelayan Kecamatan Barus masih tergolong nelayan tradisional. Ketradisionalan ini ditandai oleh peralatan yang sederhana, seperti pancing, pukat, jaring dan bagan. Bagan mulai dikenal pada tahun 1968-an dan bertahan sampai sekarang. Sementara orang mengatakan bahwa pengetahuan mengenai bagan dibawa oleh orang Madura yang kebetulan menetap di Barus. Pendapat lain mengatakan bahwa bagan dipelajari dari orang pantai timur Sumatera.

Peralatan bagan ini dipancangkan di laut pada kedalaman sekitar 10–20 meter. Bahan tiang pancang adalah bambu yang berkualitas baik. Bagan berbentuk trapesium. Bangunan di atas air ini kurang lebih stinggi 3–4 meter. Biaya pemasangan bagan pada tahun 1983 berkisar antara Rp 600-700 ribu.

Perlengkapan yang diperlukan dalam operasi bagan ini antara lain adalah sampan, lampu, jaring, dan peralatan memasak. Pengoperasian bagan dilakukan oleh 2–3 orang untuk bergantian jaga. Dalam semalam paling tidak dapat menghasilkan 15–20 kg ikan.

Sebetulnya bagan kurang cocok bagi semua perairan Barus. Perairan Barus bagian selatan langsung terbuka menghadap ke Samudera Hindia tanpa penghalang berupa pulau. Akibatnya, pada musim angin tenggara atau angin selatan bagan dapat dihayutkan oleh gelombang besar.

Jumlah bagan di Kecamatan Barus makin menurun. Pada tahun 1977 tercatat 36 bagan (rasio nelayan-jumlah bagan : 60). Lima tahun kemudian, yaitu tahun 1982 tercatat sekitar 15 buah bagan (rasio nelayan-jumlah bagan : 128).

Sementara itu, jumlah perahu motor cenderung meningkat, tetapi jumlah perahu cenderung menurun dari tahun 1977-1982. Jika pada tahun 1977, proporsi perahu motor hanya 2,3 % dari jumlah perahu dan perahu motor, pada tahun 1982 proporsi itu menjadi 22,1%.

Dalam pada itu, jumlah nelayan di Kecamatan Barus nampaknya menurun dari 2,144 orang pada tahun 1977 menjadi 1.925 orang pada tahun 1982. Dengan demikian setiap perahu dan perahu motor diawali oleh lima orang pada tahun 1977, tetapi oleh 4–5 orang pada tahun 1982 (Tabel III.3).

Produk ikan Kecamatan Barus rata-rata tiap tahun dari tahun 1977 sampai dengan 1982 adalah 2.060 ton. Dengan jumlah nelayan rata-rata 2.093 orang, berarti produksi/nelayan/tahun

adalah 0,98 ton atau 0,1 ton/bulan (Tabel III.3) atau jika diuangkan sama dengan Rp 75.000/bulan.

Di Barus belum ada pabrik pembuatan es yang diperlukan untuk pengawetan ikan segar. Es masih didatangkan dari kota lain. Pada umumnya pengawetan ikan dilakukan dengan cara pengeringan. Sebagian produksi ikan di Barus diperdagangkan keluar daerah, seperti ke Siborongborong, Sibolga, dan Medan. Pengiriman ikan (basah dan kering) diangkut dengan sarana angkutan darat. Karena itu, kegiatan perdagangan ini tidak menunjang kegiatan pelabuhan Barus.

Mayoritas penduduk Kecamatan Barus (84%) hidup di bidang pertanian (bersawah padi dan palawija, perladangan, perkebunan karet dan kelapa). Di samping itu ada kegiatan peternakan yang menunjang bidang pertanian, seperti pemeliharaan kerbau dan kambing.

Kecamatan Barus yang memiliki luas tanah sekitar 62.844 ha dimanfaatkan sebagai ladang sekitar 9,4%, persawahan 10,9%, dan perkebunan sekitar 6,8 % (*Barus Selayang Pandang*, 1980). Produksi persawahan dan perladangan lebih banyak menunjang kebutuhan pangan di daerah Barus sendiri. Areal perkebunan rakyat ditanami kelapa, karet, kopi, cengkih dan nilam. Dalam hal pemasaran, produksi perkebunan rakyat tidak ikut menunjang kegiatan pelabuhan Barus karena mengarah ke daratan Sumatera, khususnya Medan atau Sibolga yang memanfaatkan prasarana dan sarana transportasi darat. Umumnya pembelian produk perkebunan rakyat dilakukan oleh tengkulak.

Kawasan hutan di Kecamatan Barus meliputi areal sekitar 41% dari luas kecamatan. Potensinya adalah kayu, kemenyan, rotan, dan damar. Hasil hutan yang berasal dari pulau sekitar seperti Pulau Nias dan Pulau Musala dengan angkutan Pelayaran Rakyat dikumpulkan di Barus. Selanjutnya produk ini diteruskan ke Medan atau kota-kota lain melalui angkutan darat. Sementara itu, hasil kayu dari Desa Manduamas (lokasi transmigran) tidak diangkut ke Barus, tetapi langsung dipasarkan melalui angkutan darat ke kota-kota lain. Dalam jangka waktu tertentu pedagang kayu menyusur Aek Tapus untuk mengangkut kayu dari Manduamas.

Hingga saat ini, Barus belum memiliki sarana pelabuhan yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat sandar kapal yang memadai.

Perahu-perahu nelayan nampak banyak berlabuh di beberapa tempat di pantai Barus. Kota Barus lebih mengarah untuk tempat sandar perahu/kapal nelayan, sedangkan kegiatan pelayaran rakyat masih terbatas sebagai pengumpul hasil dari pulau-pulau sekitar Barus.

Pada tahun 1982/1983 tercatat 212.717 ton barang yang dibongkar dan penumpang yang turun berjumlah 832 orang. Sebaliknya barang yang didistribusikan ke pulau-pulau itu berupa sambilan bahan pokok, bahan bangunan, dan barang kelontong. Pada tahun yang sama barang yang dimuat, bila dibandingkan, volume barang yang dibongkar lebih kecil dari pada volume barang yang dimuat (Kantor Syahbandar Barus, 1983).

### C. POLITIK DAN PEMERINTAHAN

Kegiatan kota pelabuhan yang menunjang kegiatan ekonomi suatu wilayah berkaitan erat dengan politik dan pemerintahan pada waktu-waktu tertentu. Lagi pula perbaikan fasilitas dan pembangunan pelabuhan banyak bergantung kepada campur tangan pemerintah.

Pesisir Barus, sebelum zaman Kolonial Belanda, merupakan perkampungan nelayan. Kedatangan orang-orang asing, seperti Hindu, Cina, dan Arab di beberapa tempat daerah pesisir ini menyebabkan perubahan tempat pemukiman nelayan menjadi pusat perdagangan. Pada mulanya, masing-masing kampung dipimpin oleh seorang "datuk" (keturunan bangsawan) atau seorang "pawang" (orang yang dianggap mempunyai kekuatan sakti). Baik datuk maupun pawang memimpin penduduk dalam bidang rohani juga sebagai penguasa. Kepala desa pada waktu itu dipegang oleh seorang raja membawahi beberapa datuk atau pawang. Para datuk atau pawang tunduk dan berkewajiban membayar upeti kepada raja. Boleh dikatakan pimpinan pada masa itu bersifat feodal. Berbagai kegiatan, seperti perdagangan dikuasai oleh para raja.

Sementara itu di daerah pedalaman (Tanah Batak), desa yang disebut "huta" dipimpin oleh seorang raja. Raja haruslah keturunan asli dari huta itu dan biasanya ditandai dengan nama marga. Pemerintahan di Tanah Batak terdiri dari raja-raja, baik raja besar maupun raja kecil. Yang dimaksud raja besar adalah raja yang menguasai beberapa raja kecil. Biasanya raja kecil adalah raja yang

ditaklukkan dan hanya menguasai satu hutan saja. Kedudukan raja-raja kecil ditentukan oleh aturan-aturan pengabdian mereka kepada raja-raja besar. Dengan demikian di Tanah Batak terdapat pula susunan pemerintahan feodal dalam suasana agraris tradisional (*Sejarah Daerah Sumatera Utara* 1976/1977 : 47).

Sementara itu, pada abad XVI pantai barat Sumatera Utara termasuk Barus dikuasai oleh Kerajaan Aceh. Karena itu, pemerintahan diatur oleh Sultan Aceh, termasuk pula kegiatan perdagangan di kota pelabuhan Barus (yang pada waktu itu merupakan pusat perdagangan rempah-rempah, seperti lada dan kapur barus). Kegiatan perdagangan dilakukan oleh para raja dan bangsawan sedangkan penduduk ikut terlibat dalam hal mengumpulkan dan menanam bahan yang diperdagangkan.

Semenjak Kerajaan Aceh mengalami kekalahan atas Portugis pada abad XVII, berkuranglah pengawasan terhadap daerah wilayah kekuasaannya, seperti kota-kota pelabuhan di pantai barat Sumatera, termasuk kota pelabuhan Barus. Kelemahan Kerajaan Aceh ini dimanfaatkan oleh pihak Belanda untuk mencari hubungan dengan daerah-daerah di pantai barat Sumatera. Belanda berhasil mendirikan kantor dagangnya di Singkil dan Barus pada tahun 1681 (*Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme Sumatera Utara*, 1982/1983 : 44).

Selama dikuasai Belanda, Barus berstatus sebagai *onderafdeling* (setingkat dengan kecamatan) sebagai salah satu *onderafdeling* dari *Afdeling* Sibolga (setingkat dengan kabupaten). *Onderafdeling* ini dipimpin oleh seorang *controleur* yang berstatus sebagai pegawai pemerintahan Belanda keturunan Eropa (*Europeche Bestuur Ambteparan*).

*Onderafdeling* Barus terdiri dari beberapa *district*. Masing-masing *district* dipimpin oleh seorang "demang" (*districthoofd*). Selanjutnya, setiap *district* masih terbagai lagi menjadi beberapa wilayah yang disebut "nagari" atau "kuria". Setiap nagari atau kuria dipimpin oleh seorang "kepala nagari" atau "kepala kuria". Baik demang maupun kepala nagari atau kepala kuria dipegang oleh penduduk pribumi yang dipilih oleh Pemerintah Belanda. Statusnya adalah sebagai pegawai pemerintah (*Inlandsche Bestuur Ambtenaren*). *Controleur* dalam menyampaikan perintah dan memungut pajak ke dan dari rakyat melalui demang dan kepala nagari atau kepala kuria.

Untuk memperlancar hubungan, baik laut maupun darat untuk kepentingan politik dan ekonominya, Belanda membangun pelabuhan, benteng dan tangsi tentara di Barus serta membuka jalan ke daerah pedalaman. Di samping itu, Belanda mengharuskan penduduk daerah pedalaman (di Tanah Batak) menanam kopi. Kopi pada waktu itu merupakan bahan perdagangan utama di samping lada. Monopoli perdagangan dipegang oleh Belanda.

Pada zaman Belanda, pelabuhan Barus paling tidak dua kali dalam sebulan disinggahi oleh kapal *Koninlijke Pakketvaart Maatschappij* (KPM, perusahaan kapal milik Belanda). Kapal ini melalui rute dari Aceh, Barus, Padang terus ke Jawa melalui Selat Sunda.

Pada awal abad XIX, Belanda memusatkan pemerintahan dan perdagangan di Sibolga. Akibatnya, para agen perdagangan banyak yang pindah ke Sibolga (sekitar 67 km di selatan Barus). Daerah belakang yang semula menunjang kegiatan Barus beralih ke Sibolga sebagai pusat perdagangan dan kota pelabuhan yang memiliki fasilitas yang lebih baik. Akibatnya jalur pelayaran perdagangan sudah tidak singgah di Barus, kecuali bila muatan cukup memadai. Sedikit demi sedikit fungsi Barus sebagai kota dagang dan pelabuhan mulai menurun.

Sesudah kemerdekaan Republik Indonesia, kegiatan pelabuhan dikelola oleh pihak pemerintah daerah Kecamatan Barus. Yang dikelola pemerintah daerah ini adalah pelayaran rakyat. Sementara itu kondisi pelabuhan dan berbagai fasilitas yang diwarisi dari pemerintah kolonial Belanda makin lama makin rusak karena gangguan alam. Tanggul pantai mulai tenggelam, sebagian dermaga tenggelam tinggal tiang pancang, dan gudang dalam keadaan rusak.

Sejak tahun 1982 Direktorat Perhubungan Laut Kantor Wilayah Sumatera Utara menempatkan seorang syahbandar di Barus. Kantor dan perumahan syahbandar berada di dekat bekas lokasi pelabuhan yang pernah dibangun Belanda, yaitu di pantai Desa Batugiris.

Melihat perkembangan potensi daerah belakang dan perlunya angkutan laut ke pulau-pulau sekitar Barus, kota pelabuhan Barus perlu dikembangkan kembali. Tambahan lagi Barus diperlukan untuk menunjang pelabuhan Sigolga sebagai pelabuhan ekspor-impor pada masa mendatang.

Oleh karena penunjukan suatu lokasi pelabuhan tempat kapal bongkar-muat barang dan penumpang bertebaran di sepanjang

pantai Barus sukar dikelola, diadakan musyawarah antara pihak pemerintah daerah dan syahbandar untuk menentukan lokasi pelabuhan. Penentuan lokasi ini dengan memperhatikan beberapa syarat seperti tinggi gelombang, kedalaman air, kedudukan pelabuhan, sarana darat yang menunjang pelabuhan, sungai dan sekitarnya. Setelah diadakan penjajakan di seluruh pantai Barus, lokasi pelabuhan ditetapkan pada lokasi bekas pelabuhan lama.

Keadaan pelabuhan pada waktu ini ditandai oleh tiadanya dermaga sehingga kapal berlabuh di tengah laut sejauh 100 m dari pantai pada kedalaman 2–3 m. Karena itu kegiatan bongkar-muat dari/ke kapal mempergunakan perahu dengan kapasitas 10-200 kg. Pada musim angin tenggara dan angin selatan bertiup kencang, gelombang cukup besar sehingga bongkar muat barang tidak dapat dilaksanakan. Barus merupakan pelabuhan alam yang belum diusahakan.

Lapangan penumpukan barang tidak ada. Barang-barang dari/ke kapal ditumpuk di atas pantai pasir dan di halaman gudang bekas bangunan Belanda. Alat-alat bongkar-muat pun belum ada. Kebutuhan kapal akan air tawar (air bersih) dipenuhi oleh penduduk dan diangkutnya dengan perahu. Sumber air itu adalah sumur penduduk sendiri. Listrik di daerah Barus diusahakan oleh Perusahaan Listrik Negara (PLN) sehingga sewaktu-waktu dapat dimanfaatkan untuk penerangan daerah kerja pelabuhan.

Selama pengelolaan oleh syahbandar, hasil-hasil yang dicapai dalam merintis kegiatan pelabuhan, antara lain adalah: (1) mengelompokkan buruh menjadi beberapa kelompok yang diketuai oleh seorang mandur di bawah pengelolaan Agen Komisi Pelayaran Rakyat. (2) menertibkan pungutan-pungutan dan upah buruh, (3) menetapkan 11 (sebelas) orang buruh yang tetap dan bertanggungjawab atas bongkar-muat barang dengan dikepalai oleh ketua kelompok yang ditunjuk, dan (4) mengajukan kepada Kepala Kantor Perhubungan Laut I Medan untuk membangun satu buah tongkang berkapasitas 5 ton (Kantor Syahbandar, 1983). Dewasa ini, pembangunan pelabuhan dan fasilitas masih dalam taraf pengusulan.

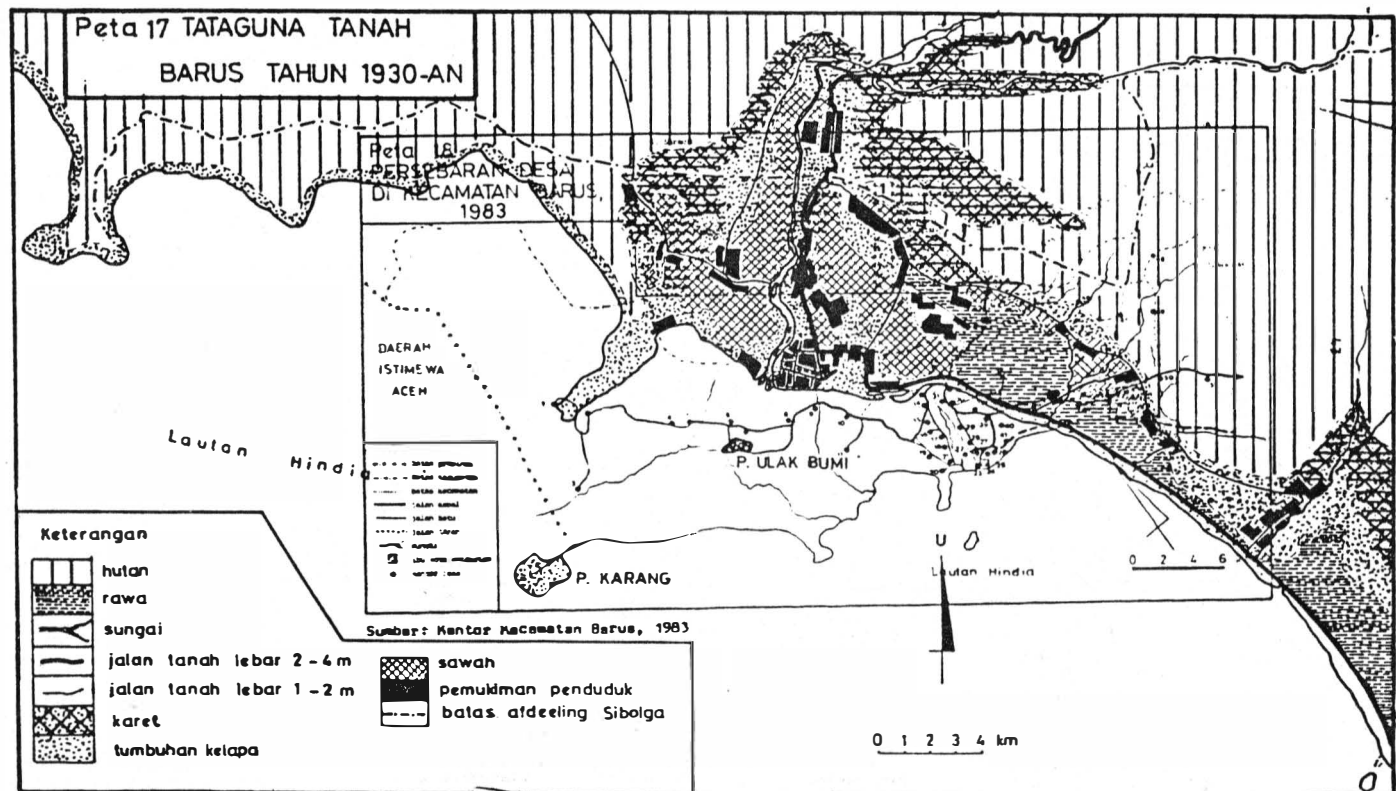
Berdasarkan penjelasan terdahulu, nampaknya ada semacam kesepakatan antara pihak pemerintah daerah dan Direktorat Perhubungan Laut untuk membangun dan menghidupkan kembali kegiatan pelabuhan Barus. Kemungkinan ini telah dijadi dengan

kegiatan pelabuhan Barus. Kemungkinan ini telah dijadi dengan memperhatikan daerah belakang terutama pulau-pulau sekitar dalam melancarkan distribusi kebutuhan pokok penduduk yang berasal dari daratan Sumatera dan mengumpulkan produksi pulau-pulau itu yang selanjutnya diteruskan lewat darat atau laut ke tempat lain di Sumatera. Selain itu, Barus dapat dimanfaatkan sebagai pelabuhan pengumpul yang selanjutnya diangkut ke pelabuhan ekspor-impor di Sibolga pada masa yang akan datang. Hingga sekarang Barus sudah merupakan pelabuhan bagi pelayaran rakyat walaupun fasilitasnya belum memadai.

Sebagai daerah yang wilayah perairannya cukup potensial ikan dan Barus sendiri merupakan salah satu kota ikan, terbuka pula kemungkinan pengembangan Barus sebagai pelabuhan ikan.

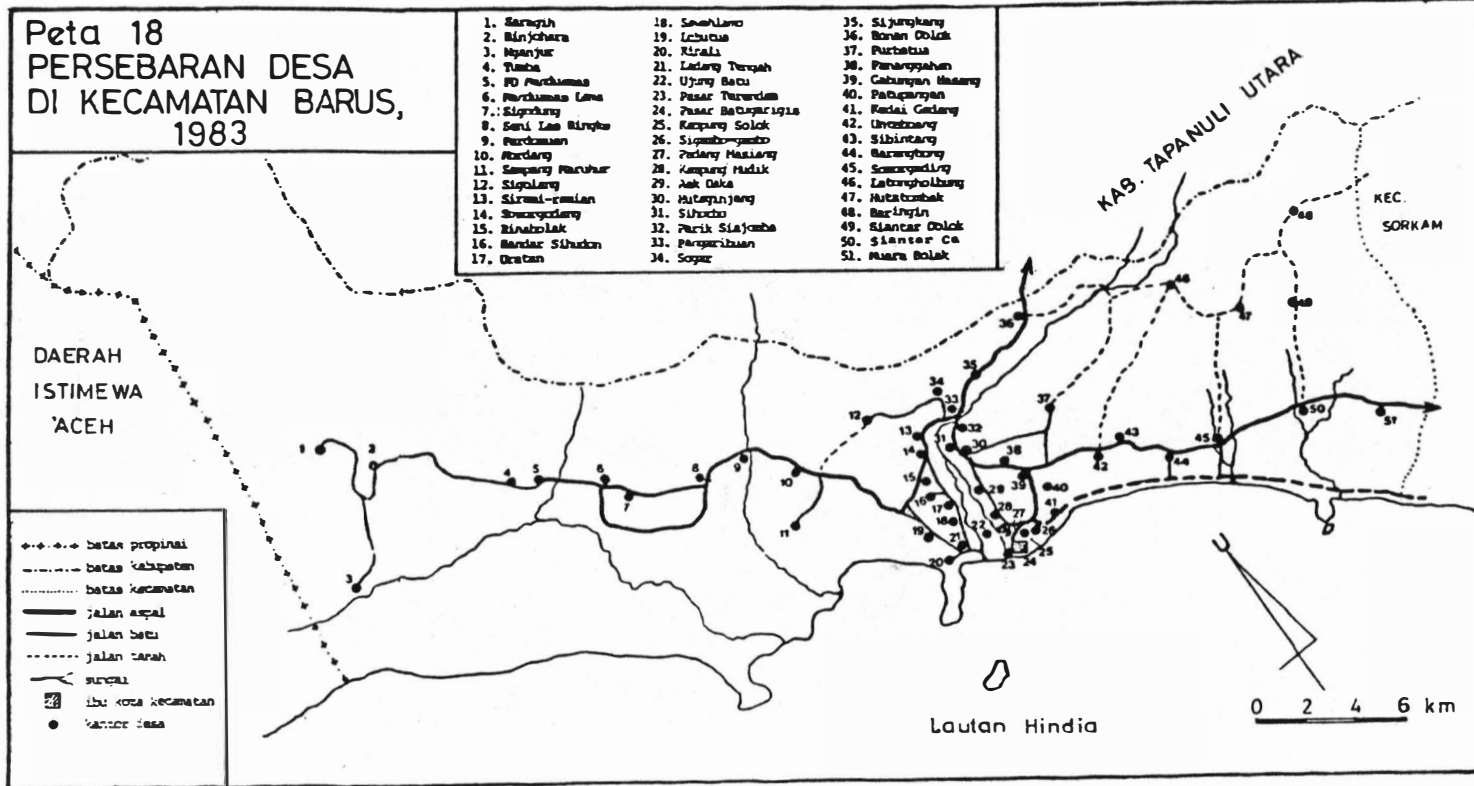
Dewasa ini, Barus merupakan salah satu nama wilayah kecamatan yang berada di wilayah Kabupaten Tapanuli Tengah. Nama ibu kota kecamatannya disebut pula sebagai Kota Barus. Kota Barus ini sangat sederhana, lebih mirip sebagai kelompok-kelompok penukiman yang sebagian besar dihuni oleh petani dan nelayan. Suasana cukup tenang.

Pusat pemerintahan kecamatan berada di Barus yang dipimpin oleh seorang camat yang dibantu oleh sekretaris camat dan staf sebagai pimpinan formal. Di samping pimpinan formal di Barus terdapat pula pimpinan non-formal yang disegani oleh masyarakat seperti tokoh-tokoh masyarakat (biasanya kaum tua/cikal bakal desa) dan tokoh agama (uztad, pendeta).



Sumber : Dutch map dated 1935, A.M.S TG 12, Nor . . . . .





Sumber: Kantor Kecamatan Barus, 1983

**TABEL III.1**  
**JUMLAH JIWA, LUAS, DAN KEPADATAN PENDUDUK**  
**PER DESA DI KECAMATAN BARUS, 1982**

Desa	Jumlah jiwa	Luas (km <sup>2</sup> )	Kepadatan /km <sup>2</sup>
1. Padangmasiang	1.429	1,00	1.429
2. Pasarbatugarigis	1.651	0,64	2.580
3. Pasarterendam	1.028	1,20	1.713
4. Kedaigadang	1.177	3,00	392
5. Sigambo-gambo	836	1,36	638
Kota Barus	6.121	7,2	850
6. Sigolang	324	6,20	52
7. Sigodung	1.916	25,00	77
8. Sosorgadong	2.916	22,36	105
9. Siantardolok	244	39,54	6
10. Huta Tombak	483	6,83	71
11. Purbatua	879	45,00	19
12. Unteboang	1.274	2,25	566
13. Muarabolak	1.840	24,20	78
14. Tumba	3.297	14,50	244
15. Mandumas Baru	2.529	5,34	474
16. Saragih	1.376	27,00	51
17. Ladangtengah	1.246	2,61	477
18. Manduamas Lama	2.785	45,07	62
19. Aekdakka	1.019	4,42	230
20. Siordang	1.306	15,44	85
21. Kinali	1.416	24,05	56
22. Kampung Solok	699	0,40	1.820
23. Barambang	1.237	17,90	74
24. Lobutua	1.689	22,84	74
25. Uratan	1.059	40,00	26
26. Pardomuan	1.316	10,00	132
27. Hutaginjang	876	30,00	29
28. Bondarsihudon	1.952	14,04	139
29. Panenggahan	648	2,75	236
30. Sijungkang	1.417	30,00	46
31. Patupangan	1.235	2,48	498

Desa	Jumlah jiwa	Luas (km2)	Kepadatan /km2
32. Siantarca	2.409	81,25	95
33. Sihorbo	877	1,57	580
34. Ujungbatu	1.044	5,82	193
35. Ranbingke	1.517	26,90	56
36. Sawahlamo	1.139	2,50	456
37. Sirami-ramian	366	1,24	302
38. Sibintang	1.604	22,12	74
39. Baringin	328	18,30	18
40. Sososrgonting	464	4,00	122
41. Sogar	468	1,02	459
42. Kampung Mudik	683	1,70	402
43. Pangaribuan	491	0,50	982
44. Rinabolak	313	18,00	17
45. Pariksinomba	249	0,18	1.389
46. Gabunganhasang	1.171	4,26	275
47. Binjora	1.496	51,04	29
Kecamatan Barus	58.159	693,93	84

*Sumber Kantor Kecamatan Barus, 1983*

**TABEL III.2**  
**JUMLAH NELAYAN DAN PERALATAN YANG ADA**  
**DIKECAMATAN BARUS, 1977-1982**

Tahun	Nelayan	Pancing	Jaring	Pukat	Bagan
1977	2.144	33	164	11	36
1978	2.245	33	165	11	36
1979	2.210	40	167	11	38
1980	1.990	94	278	11	24
1981	2.043	129	294	11	15
1982	1.925	127	298	12	15

*Sumber : Tapanuli Dalam Angka, 1982*

**TABEL II. 3**  
**JUMLAH NELAYAN, PERAHU, DAN PRODUKSI IKAN**  
**DI KECAMATAN BARUS, 1977–1982**

Tahun	Nelayan	Perahu		Produksi (ton)
		Tanpa Motor	Motor	
1977	2.144	420	10	1.668
1978	2.245	425	18	2.405
1979	2.210	478	20	2.165
1980	1.990	463	20	2.014
1981	2.043	450	22	1.538
1982	1.925	332	94	2.572

*Sumber : Tapanuli Dalam Angka, 1982*

## BAB IV ADAPTASI PENDUDUK SIBOLGA

### A. SOSIAL BUDAYA

Pada awal mulanya, pusat perdagangan dan persinggahan kapal berada di Pulau Poncan Ketek, sekitar 3 mil di seberang pantai Sibolga yang sekarang. Pulau Poncan Ketek, pada waktu itu, disebut sebagai bandar dan pasar yang pemerintahnya diatur oleh seorang "Datuk Pasar".

Karena Pulau Poncan Ketek merupakan bandar sekaligus pasar, sudah barang tentu mendapat kunjungan berbagai suku dan bangsa asing, seperti Aceh, Minang, Batak, dan Jawa, serta Cina, India, Arab, dan Belanda. Di antara para pendatang ini ada pula yang menetap turun temurun.

Pada abad XIX, pulau ini sudah dikuasi Belanda. Selain para pedagang yang bermukim, Belanda mendirikan pula rumah tahanan untuk orang hukuman yang dikenal dengan nama "orang rantai" yang sengaja didatangkan dari berbagai daerah (Jawa, Batak, Madura, Bugis, dan lain-lain). Mereka dipekerjakan untuk membuka hutan, membangun jalan, dan pembuatan perkampungan. Jadi sejak itu penduduk Pulau Poncan Ketek sudah beraneka ragam. Dalam pada itu, daya tampung sebagai pusat perdagangan tidak memadai lagi. Oleh sebab itu Belanda memindahkan pusat pemerintahan dan perdagangan ke daratan Sibolga.

Kota Sibolga dibangun dengan menggunakan tenaga orang rantaian. Kenyataan ini dapat didengar melalui salah satu syair kesenian Sikambang sebagai berikut: "Sibolga jolong disuruk, bando digali orang rantai jangan menyasa tuan bisuk, kami anak dagang sansai".

Terjemahan bebas syair itu kira-kira adalah : Sibolga mula-mula dibangun dengan penggalan bendar-bendar (parit) oleh orang rantai, jangan menyesal tuan nantinya karena kami anak dagang/perantauan (*Sibolga Selayang Pandang*, tanpa tahun : 3).

Kegiatan perdagangan dan pelayaran di Sibolga menyebabkan sebagian besar penduduknya merupakan percampuran antara sesama orang perantauan. Penataan penduduk oleh pemerintah Belanda bukan berdasarkan teritorial tetapi berdasarkan pada suku bangsa. Tiap kelompok suku bangsa diatur oleh seorang pribumi dari suku yang bersangkutan yang ditunjuk oleh pihak Belanda, dan disebut "penghulu". Beberapa di antaranya adalah kelompok masyarakat Batak yang dipimpin oleh seorang "penghulu Toba", masyarakat Minang diatur oleh "penghulu Darek", masyarakat Nias oleh "penghulu Nias", dan masyarakat Jawa oleh "penghulu Jawa". Di samping itu, kelompok masyarakat asing dipimpin oleh seorang "kapitan" (bukan penghulu) seperti "kapitan Keling", "kapitan Arab", dan "kapitan Cina". Untuk mengatur masyarakat, Belanda menggunakan kewibawaan para penghulu dan kapitan.

Hingga sekarang, sebagian besar penduduk Sibolga terdiri dari suku Batak. Sebagian lagi menyebut dirinya orang Pesisir yang menganggap dirinya penduduk asli Sibolga. Orang Pesisir diduga merupakan perbauran berbagai suku bangsa dan bangsa. Mereka ini menganut agama Islam. Di samping itu ada pula beberapa suku lain yang menonjol, yaitu Minang, Jawa, dan Bugis.

Bahasa sehari-hari yang dipergunakan dalam pergaulan adalah bahasa Pesisir dan bahasa Batak. Bahasa Pesisir merupakan bahasa asli penduduk yang berdiam di sekitar pantai seperti bahasa yang digunakan oleh penduduk pantai Barus. Bahasa Pesisir ini memiliki langgam tersendiri, yakni perpaduan antara bahasa Melayu, Minang, Batak, dan bahasa pendatang asing. Dalam bahasa Pesisir terserap juga kata-kata yang berasal dari bahasa asing seperti Arab, Portugis, India, dan Belanda. Antara suku Batak dan suku Pesisir dapat saling mengerti baik dengan bahasa Batak maupun bahasa Pesisir. Bahasa pergaulan formal adalah bahasa Indonesia.

Lebih dari separuh penduduk Sibolga menganut agama Islam, dan selebihnya memeluk agama Kristen, baik Protestan maupun Katolik dan sebagian kecil menganut agama Budha. Kehidupan antarumat beragama di kalangan masyarakat Sibolga cukup rukun. Seorang warga pemeluk agama Kristen yang mengadakan

pesta selalu menyediakan makanan khusus bagi undangan moslem. Cara menyajikan jamuan ini sudah berlaku secara turun temurun.

Keragaman penduduk terlihat jelas pula pada adat istiadat yang berlaku di tengah-tengah masyarakat. Pada masyarakat Batak berlaku adat "jujuran", sedangkan pada masyarakat Pesisir berlaku adat "sumando". Adat sumando berasal dari Minang, tetapi telah dipengaruhi oleh adat jujuran. Kedua macam adat itu selalu berjalan seiring di kalangan masyarakat Sibolga. Masyarakat Cina masih menggunakan adat sesuai dengan agama/kepercayaan yang dianut. Dalam pergaulan sehari-hari antara sesama orang Cina mereka masih mempergunakan bahasa Cina sebagaimana di Sumatera Utara pada umumnya. Untuk berkomunikasi dengan orang Batak dan orang Pesisir, mereka menggunakan bahasa Indonesia atau bahasa Pesisir. Beberapa di antara mereka sudah mahir berbahasa Batak.

Dalam upacara perkawinan dengan adat sumando biasanya diikuti kesenian khas pesisir yaitu "Sikambang". Kesenian Sikambang yang berasal dari Barus ini berakar dari cerita rakyat yang mengisahkan percintaan antara Si Kambang dengan Puti Intan (Lampiran 3). Seperti dikatakan pada bagian terdahulu, bahwa kesenian ini menyebar hampir di seluruh pantai barat Sumatera Utara bahkan sampai ke pantai Sumatera Barat dan pantai Bengkulu. Sementara itu masyarakat Batak dalam berpesta selalu menyertakan kesenian Tortor dan Tumba.

Perkembangan penduduk Kodya Sibolga menunjukkan bahwa sejak tahun 1930 hingga tahun 1961 rata-rata adalah 8,7% per tahun. Selanjutnya hingga tahun 1980 angka rata-rata itu adalah 3,8 % per tahun (Tabel IV.1).

Pertambahan penduduk antara tahun 1930 hingga tahun 1961 cukup besar. Pada saat itu Sibolga sedang maju-majunya sebagai kota pelabuhan sehingga banyak orang bermigrasi ke sana baik sebagai pedagang maupun sebagai pencari kerja yang ada kaitannya dengan kegiatan pelabuhan.

Kejayaan kota ini menyingkirkan kota tetangga yang sudah ramai sebelumnya. Untuk menunjukkan keramaian kota, masyarakat Sibolga mengabdikan dalam bentuk syair senandung Sikambang yang masih hidup sampai sekarang : "Sejak Sibolga jadi kota, Sidempuan pun tak ramai lagi". Pada waktu itu dapat dikatakan, kegiatan Bandar Sibolga benar-benar sibuk dengan ratusan buruh

yang melayani bongkar-muat barang ekspor-impor. Kunjungan kapal asing (KPM) rata-rata 8 kali setiap bulan, di samping itu masih ada kunjungan kapal garam, kapal minyak, dan kapal-kapal dagang lain.

Pertambahan penduduk selama sepuluh tahun, yakni tahun 1961–1971 rata-rata hanya sekitar 1,4% per tahun, lebih rendah dari laju pertumbuhan penduduk Indonesia yang besarnya 2,1% (*Statistik Indonesia*, 1982:46). Rendahnya tingkat pertumbuhan penduduk Sibolga ini mungkin disebabkan lebih besarnya penduduk meninggalkan Sibolga diperkirakan karena lapangan kerja di Sibolga, terutama yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan makin terbatas. Situasi seperti itu dikarenakan adanya suatu masa peralihan berupa nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing yang melakukan kegiatan di Sibolga oleh Pemerintah Indonesia. Salah satu di antaranya adalah bidang pelayaran. Kegiatan ekspor-impor mulai berkurang karena kunjungan kapal pelayaran nasional (Pelni) tidak menentu.

Sebagian orang yang berkaitan dengan kepelabuhanan beralih menjadi nelayan. Malahan, sejak tahun 1970-an makin banyak tenaga yang bekerja di bidang perikanan, baik sebagai penangkap maupun sebagai tenaga buruh penyortir ikan. Golongan tenaga yang terakhir ini terdiri dari tenaga laki-laki dan wanita serta anak-anak.

Dari tahun 1970 hingga tahun 1980 terbuka lagi kesempatan kerja di Sibolga yang berkaitan dengan kegiatan pelabuhan, terutama dalam bongkar-muat hasil tangkapan ikan. Pada masa itu kapal trawl dengan pukat harimaunya diizinkan beroperasi di perairan Sibolga. Pada umumnya pemilik kapal trawl adalah orang Cina, baik dari Sibolga sendiri maupun dari luar Sibolga. Menurut catatan Kantor Statistik Kota Madya Sibolga, laju pertumbuhan penduduk antara tahun 1971-1980 sekitar 3,8% per tahun, lebih besar dari laju pertumbuhan penduduk Propinsi Sumatera Utara yang besarnya 2,6% per tahun. Sementara itu, laju pertumbuhan penduduk Indonesia antara tahun 1971-1980 menunjukkan angka 2,32% per tahun (Ibid:46).

Pada tahun 1980, penduduk Kota Madya Sibolga berjumlah 59,466 jiwa yang terdiri dari 50,9% penduduk laki-laki dan 49,1% penduduk perempuan. Dari jumlah penduduk itu, hanya sekitar 2% berwarga negara asing (WNA Cina 1,5% dan sisanya WNA lain).



Rata-rata kepadatan penduduk Kota Madya Sibolga adalah 21.000 jiwa/km<sup>2</sup>.

Untuk memenuhi kebutuhan pendidikan bagi penduduk usia sekolah dasar (7-12 tahun), di Kota Madya Sibolga tersedia 59 SD. Sepuluh SD di antaranya berlokasi di luar kota madya, di wilayah Kabupaten Tapanuli Tengah, untuk menampung perluasan kodya di kemudian hari. Areal perluasan bangunan sangat sempit, hanya tinggal sekitar 14,5 ha, karena itu pengembangan mengarah ke luar kota seperti terlihat pada Rencana Perluasan dan Penataan Kota Madya Sibolga, 1980" (Peta 6). Seperti diuraikan di bagian depan, wilayah Kodya Sibolga sebelah utara dan timur dibatasi oleh bukit yang terjal dan sebelah barat dibatasi oleh Samudera India. Perluasan ke arah luar kota merupakan hasil kesepakatan antara Pemerintah Daerah Kodaya Sibolga dan Pemerintah Daerah Kabupaten Tapanuli Tengah, serta berbagai pihak instansi yang relevan.

Seandainya setiap SD terdiri dari enam kelas dan masing-masing kelas menampung sekitar 30–40 orang murid. rata-rata setiap SD dapat menampung sekitar 180–240 orang murid. Dengan demikian, SD yang tersedia (59 buah) diperkirakan dapat menampung sekitar 10.620–14.160 penduduk usia sekolah dasar. Di kota ini penduduk usia SD (7–12 tahun) berjumlah 9.606 jiwa atau sekitar 16% jumlah penduduk (Kota Madya Sibolga, 1980:4). Karena itu, dalam hal fasilitas pendidikan formal tingkat SD untuk waktu sekarang sudah memenuhi daya tampung penduduk usia SD. Pada tahun 1980, guru SD di Sibolga berjumlah 330 orang berarti rata-rata setiap SD memiliki 6 orang guru. Jumlah tenaga guru pada tahun itu cukup memadai karena jumlah kelas di seluruh Kota Madya Sibolga ada 394 buah (Ibid:24). Ini berarti, setiap kelas sekolah dasar dipegang oleh seorang guru.

Penduduk usia 0–15 tahun berjumlah 26.792 jiwa (ibid:15). Sementara itu, penduduk usia SD berjumlah 9.606 jiwa (7–12 tahun) dan penduduk usia belum sekolah (0–4) tahun berjumlah 9.814 jiwa. Dengan demikian, penduduk tingkat usia TK (5–6 tahun) dan penduduk tingkat usia SMTP (13–15 tahun) berjumlah 7.372 jiwa atau sekitar 12% jumlah penduduk. Untuk memenuhi kebutuhan penduduk usia TK, di kota ini tersedia 7 buah STK dengan 24 orang tenaga guru sedangkan untuk penduduk usia SMTP tersedia 9 buah SMTP.

Penduduk usia 15–24 tahun berjumlah 13.429 jiwa (Ibid: 13). Dalam kelompok usia ini termasuk penduduk usia SMTA

(16–18 tahun) dan usia perguruan tinggi (19–24 tahun). Di Kota Madya Sibolga baru tersedia 7 buah SMTA (Tabel IV.2). Perguruan tinggi dan akademi belum ada di sana. Dalam hal pendidikan ini, Sibolga juga menjadi pusat pendidikan daerah belakangnya.

Di bidang kesehatan, kota ini memiliki sebuah Rumah Sakit Umum, 3 buah Puskesmas, dan 4 buah BKIA. Fasilitas kesehatan ini dilayani oleh 5 orang tenaga dokter dan 15 orang tenaga paramedis (bidan dan perawat). Ini berarti, setiap dokter rata-rata melayani sekitar 12.000 orang penduduk. Penduduk perempuan dewasa diperkirakan berjumlah 17.513 jiwa yang berarti seorang bidan/perawat melayani sekitar 1.168 penduduk perempuan dewasa. Di samping melayani penduduk usia di bawah 10 tahun yang berjumlah sekitar 18.143 orang anak (Ibid:13). Dalam tugasnya, dokter dibantu oleh bidan, perawat, dan beberapa tenaga juru kesehatan.

Di bidang keagamaan Sibolga memiliki beberapa fasilitas tempat peribadatan yang berupa 11 buah mesjid dan 14 buah langgar, 13 buah gereja, dan 4 buah kelenteng. Dibanding dengan jumlah penduduk yang menganut masing-masing agama, setiap tempat peribadatan bagi umat Islam melayani sekitar 1.338 umat, kemudian setiap gereja melayani sekitar 1.722 umat, dan selanjutnya setiap kelenteng melayani 897 umat (Kota Madya Sibolga, 1980: 12). Dengan jumlah tempat peribadatan seperti yang sekarang ini, dapat dikatakan pemenuhan kebutuhan tempat ibadat bagi umat Islam, Kristen, dan Budha/Hindu masih diperlukan bangunan-bangunan baru. Sementara itu, dalam menunjang kehidupan beragama di kota ini terdapat 40 organisasi sosial keagamaan Islam, dan 10 organisasi keagamaan Kristen.

Menurut kegiatan ekonomi, sebagian besar (50%) penduduk hidup di bidang perikanan, 30% di bidang karyawan dan buruh, sedang 30% yang lain di bidang perdagangan dan jasa (*Sibolga Selayang Pandang*). Nelayan pribumi pada umumnya masih menggunakan peralatan tradisional, termasuk bagan yang tersebar di Teluk Tapani na Uli. Budaya peralatan bagan diterima dari nelayan pendatang. Mekanisasi masih terbatas pada pemilik modal dan umumnya adalah orang Cina.

Sebagai kota ikan, pemukiman penduduk pantai menampakkan penjemuran ikan di mana-mana sebagai salah satu cara pengawetan ikan. Kota Sibolga terkenal sebagai kota badar (badar-

teri) atau kota aso-aso (aso-aso = ikan gembung). Dalam kaitan ini, Sibolga terkenal pula dengan masakan pepes ikan. Akhir-akhir ini muncul pula pedagang "sombon aso-aso" (ikan bakar) pada sore hari, yang diperkenalkan oleh orang Bugis.

Penghentian kegiatan kapal trawl menyebabkan buruh perikanan dan pelabuhan kekurangan kesempatan kerja. Sebagian buruh yang bermodal beralih menjadi pedagang kecil, dan sebagian lagi menjadi penarik becak sewaan, baik becak tanpa mesin maupun becak bermesin. Umumnya, pengusaha becak adalah orang Cina.

## B. EKONOMI

Kegiatan ekonomi di Kota Madya Sibolga sendiri terpusat pada sektor perikanan laut dan sektor perdagangan, sedangkan sektor pertanian dan perkebunan merupakan kegiatan daerah belakangnya. Kedua kegiatan itu, untuk sebagian, menunjang kegiatan pelabuhan Sibolga. Jenis angkutan laut yang melayani kegiatan itu adalah pelayaran lokal, pelayaran rakyat, pelayaran nusantara, pelayaran perintis, dan pelayaran Peramina.

Kegiatan di bidang perikanan laut memberi lapangan kerja bagi para buruh, antara lain sebagai buruh penangkap, pengasin, penjemur, dan pembelah ikan. Setiap kampung pangkalan nelayan, terutama di Desa Sambas dan Aek Habil seolah-olah tidak pernah tidur sejak siang hingga malam, bahkan sampai pagi warung kopi dan rumah makan melayani orang-orang yang kegiatannya berkaitan dengan kenelayanan.

Produksi ikan laut nampak makin meningkat, terutama pada tahun 1975–1976 dan 1976–1977 yang mencapai hampir 100% (Tabel IV.3). Keadaan ini berkaitan dengan kegiatan kapal trawl yang berpangkalan di Sibolga. Jumlah kapal ini meningkat dari 151 buah pada tahun 1975 menjadi 189 buah pada tahun 1977. Setelah tahun 1977, kegiatan kapal trawl berkurang dan dihentikan sama sekali pada tahun 1980 (Tabel IV.4).

Sebagian produk (20%), ikan Sibolga dimanfaatkan untuk memenuhi kebutuhan penduduk Sibolga dan sekitarnya, sekitar 60% dipasarkan ke Tapanuli Selatan, Tapanuli Utara, Medan, dan Pekanbaru dalam bentuk ikan segar, sedangkan 20% sisanya dipasarkan ke Padang dan Bukittinggi dalam bentuk ikan kering dan ikan pindang. Angkutan darat ke daerah konsumen itu cukup lancar.

Hasil perkebunan dan hasil hutan, seperti karet, pala, kopra, kopi, rotan, kayu dan kulit kayu didatangkan dari Pulau Nias, Kepulauan Banyak, Pulau Simeulue, Natal, Barus, Meulaboh, dan Singkil melalui pelabuhan Sibolga. Sebaliknya, bahan pangan (beras, garam, gula pasir), bahan bangunan (semen, kayu gergajian), bahan pakaian, bahan bakar (solar, minyak tanah, bensin), dan barang kelontong diangkut melalui pelabuhan Sibolga ke tempat-tempat itu. Sebagian barang yang didistribusikan lewat pelabuhan Sibolga itu didatangkan melalui pelabuhan Sibolga juga.

Sebagian produk yang dikumpulkan diolah di Sibolga (khususnya kayu gergajian) yang berasal dari daerah sekitarnya diangkut lebih lanjut melalui pelabuhan Sibolga ke Tanjungpriok, Batam, dan Belawan..

Dalam jangka waktu 1975–1981 volume bongkar muat barang meningkat sebesar 8% per tahun, sedangkan volume muat barang meningkat sebesar 21% per tahun (Tabel IV.5). Lebih besarnya peningkatan muat barang itu disebabkan meningkatnya pelayanan kebutuhan hidup para konsumen di tempat-tempat terpencil yang orientasi ekonominya adalah Sibolga.

Di samping barang, pelabuhan Sibolga pun melayani penumpang. Para penumpang itu umumnya pergi dan datang dari Pulau Nias (Gunungsitoli, Telukdalam, Lahawa, Hinako, Sirombu), Pulau Banyak, Aceh Barat dan Selatan (Singkil, Tapaktuan, Bakongan, Susoh). Sekitar 60% penumpang itu berkaitan dengan Pulau Nias. Hal ini ada hubungannya dengan lalu-lintas para wisatawan, baik dari dalam maupun luar negeri dengan objek wisata di Pulau Nias. Selama tahun 1976–1980 arus penumpang meningkat, yaitu 14,8% per tahun untuk yang turun dan 10% per tahun untuk yang naik melalui pelabuhan Sibolga (Tabel IV.6).

Dari segi volume barang, pelabuhan Sibolga juga cukup berperan sebagai pelabuhan ekspor (khususnya kayu balak) dan pelabuhan impor (peralatan industri kayu dan peralatan pelabuhan).

Kayu yang diekspor melalui pelabuhan Sibolga meningkat dari 80.000 ton pada tahun 1975 menjadi 290.000 ton pada tahun 1981 (263%). Volume ekspor tahun 1981 ternyata jauh lebih besar dari volume bongkar-muat barang dalam negeri yang melalui pelabuhan Sibolga (Tabel IV.5, IV.7). Negara tujuan ekspor kayu

balak antara lain adalah Jepang, Taiwan, Singapura, Malaysia, Thailand, Portugal, Mesir, Kuwait, dan Korea. Pelaksanaan bongkar muat barang ekspor-impor itu berlangsung jauh di tengah laut karena kedalaman air kolam pelabuhan tidak mampu melayani kapal besar.

Fasilitas lain yang menunjang kehidupan ekonomi di Sibolga adalah biro perjalanan darat, penginapan, rumah makan, pasar, dan bank. Di Sibolga terdapat beberapa bank, yakni Bank Dagang Indonesia, Bank Pembangunan Daerah Sumatera Utara, Bank Negara Indonesia 1946, dan Bank Rakyat Indonesia.

Dari uraian terdahulu dapat disimpulkan, Sibolga merupakan terminal lintasan antara jaringan jalur transportasi laut dengan jalur transportasi darat di bagian barat Sumatera Utara.

Kota pelabuhan Sibolga ikut menunjang kelancaran angkutan penumpang dan barang ke daerah-daerah terpencil di sekitarnya.

Produk daerah belakang, seperti dari daerah Tapanuli Selatan dan Tapanuli Tengah serta Tapanuli Utara, berupa hasil perkebunan rakyat dan hasil hutan sebelum tahun 1950-an dikumpulkan di Sibolga, selanjutnya dikapalkan melalui pelabuhan Sibolga. Dalam perkembangan berikutnya, arus barang itu berpindah ke pelabuhan Belawan di Medan atau pelabuhan Telukbayur di Padang. Berpindahnya arus produk daerah belakang itu ada kaitannya dengan perhitungan untung rugi bagi para pedagang. Para pedagang merasa lebih beruntung mengangkut dagangannya melewati pelabuhan Belawan atau Telukbayur dari pada pelabuhan Sibolga. Hal ini mungkin disebabkan karena prasarana dan sarana angkutan darat, baik ke arah Medan maupun Padang makin meningkat, jalur pelayaran selanjutnya mempersingkat jarak tempuh ke daerah tujuan, serta frekuensi kunjungan kapal/bulan cukup banyak, sementara itu fasilitas pelabuhan Sibolga sendiri belum memadai. Perlu diemukakan di sini bahwa kota pelabuhan Sibolga masih merupakan pelabuhan fakultatif yang berarti tidak wajib disinggahi pelayaran nusantara. Jadi, perkembangan pelabuhan Sibolga mendapat hambatan dari kelancaran prasarana dan sarana transportasi darat di bagian barat Sumatera Utara.

Dalam rangka pengembangan pelabuhan Sibolga ada baiknya uraian ini dilengkapi dengan pandang sekilas tentang daerah belakang Sibolga, yakni Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias.

## 1. Tapanuli Utara

Secara proporsional, kedudukan potensi Tapanuli Utara dalam keseluruhan daerah belakang Sibolga cukup penting di bidang peternakan. Apabila dibandingkan dengan jumlah ternak yang ada di wilayah daerah belakang yang lain, Tapanuli Utara memiliki kuda (66,5%), sapi (14,6%), kerbau (59,7%), kambing (19,6%), babi (49,4%), ayam negeri (42,4%), ayam kampung (87,0%), dan itik (54,7%). Jadi, ternak-ternak kuda, kerbau, babi, dan unggas cukup dominan.

Tapanuli Utara tidak memiliki perkebunan besar. Areal perkebunan rakyatnya hanya 63,109 ha atau 17,5% dari luas seluruh areal perkebunan rakyat yang ada di daerah belakang Sibolga (Tabel IV.9). Tanaman utama adalah kelapa sawit dan karet.

Dalam hal tanaman bahan pangan, areal tanaman di Tapanuli Utara meliputi sekitar 41% dari seluruh areal tanaman bahan pangan daerah belakang Sibolga (Tabel IV. 10).

Luas panen yang menonjol adalah padi sawah (57,2%), jagung (65,3%), dan ketela pohon, ketela rambat, serta kacang tanah (59,3%) (Tabel IV.10). Areal hutan di Tapanuli Utara hanya sekitar 25,8% dari seluruh areal hutan di daerah belakang Sibolga. Jenis hutan yang memiliki proporsi menonjol adalah rawa, alang-alang, dan belukar (Tabel IV. 11).

## 2. Tapanuli Tengah

Dalam hal ternak, kedudukan Tapanuli Tengah dilihat dari keseluruhan daerah belakang Sibolga tidak menonjol. Hanya kambing yang mencapai proporsi 17,3%, sedangkan yang lain kurang dari 10% (Tabel IV.8). Walaupun kurang berarti, Tapanuli Tengah memiliki areal perkebunan besar (3,5%) dari perkebunan rakyat (14,3%), Tanaman perkebunan besar adalah karet, kelapa sawit, teh, coklat, tembakau, kelapa, dan serat, sedangkan tanaman perkebunan rakyat adalah karet, kelapa, cengkih, kopi, pala, nilam dan kapuk. Di antara semua tanaman itu, produksi karet dan kelapa cukup besar (Tabel IV.9).

Dibandingkan dengan Tapanuli Utara, areal tanaman bahan pangan Tapanuli Tengah tidak berarti. Proporsinya di bawah 2% dan itu pun hanya meliputi padi sawah, padi ladang, dan ketela rambat (Tabel IV. 10).

Proporsi areal hutan Tapanuli Tengah pun sangat kecil, yaitu 5%. Di antara berbagai jenis areal hutan, areal rawa mencapai 20%, sedangkan yang lain di bawah 10% (Tabel IV. 11). Produk hutan itu adalah kayu dan karet. Sementara itu, potensi perairan Tapanuli Tengah adalah udang dan ikan.

Jadi, Tapanuli Tengah yang merupakan daerah belakang terdekat bagi Sibolga, dalam kedudukannya sebagai daerah belakang Sibolga, kurang potensial.

### 3. Tapanuli Selatan

Di bidang peternakan, potensi Tapanuli Selatan menduduki tempat kedua dalam keseluruhan daerah belakang Sibolga. Ternak yang cukup menonjol adalah sapi (80,5%, kambing (59,6%), kerbau (38,4%), dan itik (37,3%). Babi tidak banyak dipelihara karena mayoritas penduduk di sini adalah penganut Islam.

Proporsi areal perkebunan mencapai 38,2% untuk perkebunan besar dan 42,8% untuk perkebunan rakyat, jauh lebih berarti di Tapanuli Utara dan Tapanuli Tengah (Tabel IV.9). Tanaman perkebunan besar adalah karet, kelapa sawit, tembakau, coklat, teh, dan serat sisal, sedangkan tanaman perkebunan rakyat adalah kopi dan karet.

Dalam hal tanaman bahan pangan, proporsi areal tanamannya hanya 9,2%, jauh lebih kecil dari Tapanuli Utara, tetapi lebih besar dari Tapanuli Tengah. Proporsi kacang hijau (100%) dan kacang kedelai (87,3%) dapat dikatakan hanya ada di Tapanuli Selatan. Tanaman pangan lainnya yang cukup berarti adalah kacang tanah (40,7%) dan jagung (34,7%). Proporsi tanaman padi hanya 12% (Tabel IV. 10).

Proporsi areal hutan adalah yang paling besar (56,1%) di seluruh daerah belakang Sibolga (Tabel IV.11). Jenis hutan yang menonjol adalah hutan lebat (74,7%), padang alang-alang (58,8%), dan hutan belukar (41,4%) dilihat dari setiap jenis hutan itu di seluruh daerah belakang Sibolga. Hutan ini mengandung kayu, kemenyan, damar, dan kapur barus.

Dari uraian di atas dapat dinyatakan bahwa Tapanuli Selatan menduduki tempat yang cukup penting sebagai daerah belakang ekonomi Sibolga, terutama dalam hal tanaman perkebunan, beberapa tanaman bahan pangan, hutan, dan beberapa jenis ternak.

#### 4. Nias

Dalam bidang peternakan, potensi Nias kurang begitu menonjol bila dibandingkan dengan potensi ternak daerah belakang lainnya. Proporsi jumlah ternak yang agak menonjol hanyalah babi (44%) dan ayam negeri (30%). Proporsi ternak yang lain kurang dari 5% (Tabel IV. 8).

Dalam pada itu, proporsi areal perkebunan besar di Nias adalah paling besar (58,3%), tetapi menduduki tempat kedua (25,5%) dalam hal areal perkebunan rakyat (Tabel IV.9). Produksi yang utama adalah kelapa dan kelapa sawit.

Dalam hal proporsi areal tanaman bahan pangan, Nias juga menduduki tempat teratas (48,7%), tetapi terbatas pada empat areal tanaman bahan pangan saja. Tanaman bahan pangan itu adalah ketela rambat (93,6%), padi ladang (66,9%), ketela pohon (63%), dan padi sawah hanya 30% (Tabel IV.10).

Proporsi areal hutan di Nias (13%) jauh lebih kecil dari daerah belakang yang lain, kecuali Tapanuli Tengah. Proporsi jenis hutan yang terbesar adalah hutan semak (56,5%). Hasil hutan Nias adalah kayu dan karet.

Nias mempunyai potensi wisata alam dan wisata budaya yang cukup terkenal, bukan saja di Sumatera Utara tetapi juga di Indonesia. Para wisatawan yang menggunakan sarana transportasi laut dari daerah Sumatera Utara harus melalui pelabuhan Sibolga. Jadi, Sibolga merupakan lintasan para wisatawan, baik dari dalam maupun luar negeri. Sebagai daerah belakang pelabuhan Sibolga. dari seluruh daerah belakang, Nias sangat bergantung kepada Sibolga.

#### C. POLITIK DAN PEMERINTAHAN

Pada awal Zaman Pemerintahan Belanda, Sibolga merupakan salah satu *onderafdeling* (setingkat dengan kecamatan sekarang) dalam Keresidenan Tapanuli. Kegiatan perdagangan dan persinggahan kapal ketika itu masih berada di Pulau Poncan Ketek. Untuk mengatur perdagangan di sana, Pemerintah Belanda menunjuk seorang pimpinan yang disebut "Datuk Pasar".

Dalam perkembangannya, Sibolga kemudian menjadi *afdeling* (setingkat dengan kabupaten) yang dipimpin oleh seorang *controleur* yang berkedudukan di Sibolga. *Afdeling* Sibolga yang ketika itu lebih dikenal dengan nama *Sibolga On Omme Landen* (Peta 6) merupakan salah satu *afdeling* dari Keresidenan Tapanuli. Menurut



*Staatblad* No. 563 tahun 1937, Keresidenan Tapanuli meliputi : (1) Afdeling Sibolga On Omme Lenden, (2) Afdeling Nias, (3) Afdeling Padang Sidempuan, dan (4) Afdeling Tanah Batak (*Tapanuli Tengah dalam Angka*, 1981:206). Sementara itu, kegiatan pelabuhan pindah dari Pulau Poncan Ketek ke Beringin yang sekarang ada di Sibolga. Pelabuhan ini dibangun oleh Pemerintah Belanda dengan fasilitas dermaga beton seluas 331,80 m<sup>2</sup>, dermaga kayu seluas 184 m<sup>3</sup>, dan beberapa gudang, baik yang permanen maupun yang semi permanen. Bangunan gudang dan dermaga beton ini masih ada hingga sekarang, sedangkan dermaga kayunya sudah tidak nampak. Pada masa itu produksi Keresidenan Tapanuli, seperti lada, kopi, karet, kelapa, kayu, damar, rotan, dan ikan dikumpulkan di Sibolga, selanjutnya dikapalkan ke luar daerah, baik dalam maupun luar negeri. Angkutan laut yang menonjol dikuasai oleh perusahaan Belanda *Koninlijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). Di samping KPN ada juga kapal dagang lokal dan kapal dagang asing yang lain. Sebaliknya, pelabuhan Sibolga juga menampung barang-barang masuk yang akan didistribusikan ke wilayah Keresidenan Tapanuli.

Setelah Indonesia merdeka, Sibolga berstatus sebagai *Kota Otonom Tingkat B* (sejajar dengan kota administratif sekarang) yang dipimpin oleh seorang walikota berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Sumatera Utara, nomor 166, tanggal 17 Mei 1946. Luas wilayah kota diatur oleh Surat Keputusan Residen Tapanuli nomor 999, tanggal 19 November 1946, yakni meliputi wilayah Sibolga On Omme Landen dikurangi Sarudik, Sibuluansihaporas, Pandan, Kalangan, Mela, Mela Dolok, dan Tapan na Uli (Peta 6). Sementara itu, status administratif Keresidenan Tapanuli lainnya dipecah menjadi beberapa wilayah kabupaten, yaitu Tapanuli Utara, Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, dan Nias.

Pelabuhan Sibolga masih tetap menampung kegiatan pelayaran berkala dan pelayaran lokal. Kemudian pada tahun 1958-an, Pemerintah Indonesia mengadakan nasionalisasi. Trayek KPM diganti oleh perusahaan nasional (Pelni). Dalam masa peralihan ini boleh dikatakan kegiatan pelabuhan agak menurun.

Karena pengaruh alam (pengendapan), pelabuhan yang berada di Desa Beringin tidak lagi memenuhi syarat. Oleh karena itu, lokasi pelabuhan dipindahkan ke tempat yang lebih aman, yaitu ke pantai Desa Aek Habil. Pembangunan pelabuhan ini dimulai pada tahun 1977 sebagai pelabuhan samudera yang dikenal dengan

nama pelabuhan Herek, dan dibangun dengan memotong Bukit Herek yang tingginya sekitar 45 m untuk menguruk rawa seluas 3 ha. Ketinggian Bukit Herek ini sekarang hanya sekitar 15 m.

Sebetulnya, pelabuhan Sibolga dapat merangsang pengembangan daerah belakang yang meliputi Kabupaten Tapanuli Tengah, Kota Madya Sibolga, Kabupaten Tapanuli Selatan, dan Kabupaten Nias yang memiliki potensi utama berupa perkebunan rakyat, pertanian pangan, perikanan, peternakan, dan pariwisata. Tetapi karena kelancaran angkutan transportasi darat dan kemudahan yang lain, potensi ini banyak yang terserap melalui pelabuhan Belawan di Medan dan pelabuhan Telukbayur di Padang.

Sejak Pelita III, Kota Madya Sibolga ditetapkan sebagai Pusat Pengembangan I Pantai Barat Sumatera Utara, yang meliputi Kabupaten Tapanuli Tengah, Kabupaten Tapanuli Selatan, Kabupaten Nias, dan Kota Madya Sibolga dengan potensi utama pada pelayaran dan perikanan, perkebunan rakyat, pertanian pangan, pariwisata, dan peternakan. Wilayah Pengembangan I Pantai Sumatera Utara merupakan wilayah maritim.

Arus barang yang melalui pelabuhan Sibolga sejak tahun 1970-an mengalami penurunan, tetapi kegiatan pelabuhan ramai karena adanya operasi kapal trawl dalam penangkapan ikan. Namun, pada tahun 1980-an kegiatan ini mulai sepi karena adanya larangan pemakaian kapal trawl oleh pemerintah karena sangat merugikan nelayan tradisional dan kehidupan populasi ikan. Akibatnya, banyak kaum buruh yang tidak dapat kerja. Di antara buruh ini ada yang kembali ke tempat asal, menjadi pedagang kecil, kenek angkutan darat, dan ada pula yang menjadi pengemudi becak. Gudang-gudang banyak yang tidak berfungsi lagi.

Pelabuhan Herek mulai berfungsi pada tahun 1981. Namun, pola perdagangan belum sepenuhnya mendukung perkembangan pelabuhan ini. Produksi daerah belakang, seperti karet dan kopra, tidak dikapalkan lewat pelabuhan Sibolga melainkan ke pelabuhan Belawan. Yang dikapalkan lewat pelabuhan Sibolga untuk diekspor hanya kayu dan beberapa hasil hutan lainnya. Hal ini disebabkan karena di satu pihak lancarnya transportasi darat ke Belawan dan lengkapnya fasilitas di Belawan itu, serta di pihak lain dangkalnya perairan pelabuhan dan kurangnya fasilitas pelabuhan Sibolga. Dalam pada itu, kota pelabuhan Sibolga belum termasuk pelabuhan yang wajib disinggahi oleh trayek Pelayaran Nusantara. Kemunduran Sibolga menjadi lengkap dengan tiadanya pedagang

pengumpul barang ekspor dari daerah belakang (Administrator Pelabuhan Sibolga, 1981).

Sampai saat ini, pelabuhan Sibolga dalam trayek *Reguler Line Service* (RLS) hanya merupakan pelabuhan fakultatif trayek N-3 (Nusantara 3). Dalam trayek N-3 pelabuhan di pantai barat Sumatera yang disinggahi adalah Telukbayur, dan kota-kota pelabuhan di Aceh, selanjutnya kapal menuju Singapura. Bila ada hubungan tetap dan keharusan singgah di kota pelabuhan Sibolga yang menghubungkannya dengan Telukbayur serta Tanjungpriok di Jakarta, dan adanya pedagang pengumpul di Sibolga besar kemungkinan bahwa Sibolga menjadi pelabuhan yang ramai dan akan mengurangi beban pelabuhan Belawan (Adpel Sibolga).

Yang pasti di pelabuhan Sibolga terdapat kegiatan dari armada pelayaran rakyat dan pelayaran perintis, serta pelayaran khusus Pertamina yang menyangkut bahan bakar minyak. Jalur pelayaran perintis meliputi : (1) Sibolga-Gunungsitoli-Telukdalam-Pulau Tello-Telukbayur pergi-ulang dalam jangka waktu 15 hari; dan (2) Sibolga-Gunungsatoli-Lahewa-Sirombu-Hinako Telukdalam-Pulau Tello-Telukbayur pergi-pulang selama 19 hari (Peta 9).

Kondisi pelabuhan yang ada di Kota Sibolga sekarang ini adalah sebagai berikut. Pelabuhan lama di Desa Beringin yang merupakan bangunan Belanda tidak berfungsi lagi. Yang nampak adalah bekas dermaga dan pergudangan pelabuhan. Gudang ini ada yang dimanfaatkan sebagai perkantoran dan ada yang digunakan sebagai tempat penampungan/pengumpulan garam dari Kalianget sebelum didistribusikan. Pelabuhan Sambas yang terletak di pantai Kelurahan Pasarbelakang mempunyai dermaga kayu seluas  $140 \text{ m}^2$  dan digunakan sebagai tempat berlabuh kapal-kapal motor rakyat. Selanjutnya, pelabuhan Herek yang terletak di pantai Kelurahan Aek Habil sekitar 2 km dari pelabuhan lama mempunyai dermaga seluas  $16.042 \text{ m}^2$  (panjang 103,5 m dan lebar 15,5 m). Kedalaman perairan di depan dermaga sekitar 4,80 m. Fasilitas lain adalah lapangan penumpukan barang seluas  $3.500 \text{ m}^2$ , gudang dengan luas  $900 \text{ m}^2$ , gedung perkantoran seluas  $300 \text{ m}^2$  (Kantor Navigasi, Kantor Administrator Pelabuhan, dan Kantor Bea Cukai), fasilitas penyambungan air dengan kapasitas  $20 \text{ m}^3$  per jam, fasilitas listrik dengan kapasitas 1 KVA, dan rambu-rambu laut (Kantor Administrator Pelabuhan Sibolga, 1983).

Tenaga buruh sudah terorganisasi dalam YUKA (Yayasan Usaha Karya Angkutan), terdiri dari 150 orang buruh (1983)

dengan gaji mingguan. Para buruh terdiri dari berbagai suku bangsa dan terbagi dalam beberapa kelompok kerja. Bila ada kapal samudera datang ada kegiatan bongkar muat barang malam hari.

Untuk meningkatkan pelabuhan Sibolga, pihak pemerintah telah mengadakan diskusi secara terpadu antara Departemen Perdagangan, Badan Pengelola Pelabuhan (BPP), Administrator Pelabuhan, Kadin dan Pemerintah Daerah di Wilayah Pengembangan I untuk mendapatkan penelaahan mendalam mengenai dua hal, yakni: (1) kegiatan ekonomi, perdagangan serta penggalian dan pengolahan sumber potensi daerah terutama wilayah Tapanuli, dan (2) peraturan yang mendukung peranan pelabuhan Sibolga sebagai pelabuhan yang dapat menampung kegiatan itu.

Realisasinya, untuk tahap pertama akan dikembangkan menjadi pelabuhan singgah *Regular Line Service* (RLS) Nusantara. Selanjutnya, Pemerintah Daerah Sumatera Utara telah mengadakan program terpadu untuk mengembangkan potensi Wilayah Pengembangan I Pantai Barat Sumatera Utara (Administrator Pelabuhan Sibolga, 1981).

**TABEL IV.1**  
**PERKEMBANGAN PENDUDUK KODYA SIBOLGA,**  
**1930—1982**

Tahun	Jiwa	Rata-rata Pertambahan penduduk/tahun (%)
1930	10.00	—
1961	37.000	8,7
1971	42.189	1,4
1972	41.014	- 2,7
1973	43.528	6,1
1974	44.173	1,3
1975	50.548	14,4
1976	52.461	4,2
1977	53.779	2,5
1978	52.272	- 2,8
1979	52.850	1,0
1980	59.467	12,6
1981	60.024	0,9
1982	61.527	2,5

**Sumber : Kantor Statistik Kota Madya Sibolga**

**TABEL IV. 2**  
**PENYEBARAN FASILITAS SEKOLAH DI KOTA MADYA**  
**SIBOLGA PER DESA, 1980**

Desa \ Jenis Sekolah	TK	SD	SMTP	SMTA
Anginnauli	—	3	1	—
Huta Barangan	—	1	—	—
Sibolgailir	2	4	2	1
Huta Tongatonga	—	4	1	2
Kotabaringin	2	4	1	2
Pasarbaru	1	4	1	1
Pasarbelakang	—	4	1	—
Pancurangerobak	1	8	2	1
Pancuran kerambil	—	6	—	—
Pancurandewa	1	2	—	—
Aekhabil	1	9	—	—
Di luar kodya	—	10	—	—
Kodya Sibolga	8	59	9	7

*Sumber : Kota Madya Sibolga, 1980 : 23 dan 25.*

**TABEL IV.3**  
**PERKEMBANGAN SARANA PERAHU/KAPAL NELAYAN**  
**DAN PRODUKSI IKAN DI KOTA MADYA SIBOLGA,**  
**1974–1981**

Tahun	PTM	MT	KM	Jumlah	Produksi (kg)
1974	405	32	127	532	4.049.572
1975	390	38	166	556	4.442.814
1976	380	40	203	583	8.883.145
1977	324	46	243	613	19.360.665
1978	270	54	194	518	9.037.200
1979	268	62	247	577	11.352.579
1980	268	88	249	605	12.211.400
1981	215	132	311	658	9.978.400

*Sumber : Dinas Perikanan TK. II Tapanuli Tengah/Kodya Sibolga*  
*Keterangan :*

PTM = Perahu Tanpa Motor  
MT = Motor Tempel  
KM = Kapal Mesin

**TABEL IV. 4**  
**PERKEMBANGAN JENIS PERALATAN PERIKANAN**  
**DI KOTA MADYA SIBOLGA, 1974–1980**

Tahun	Jenis Peralatan				
	Pancing	Gill-Net	Pukat cincin	Trawl	Bagan
1974	91	—	2	122	250
1975	81	—	6	151	256
1976	87	—	11	169	249
1977	74	94	26	189	51
1978	109	93	39	58	248
1979	108	97	32	99	240
1980	137	96	37	99	240

*Sumber : Dinas Perikanan TK. II Tapanuli Tengah Kodya Sibolga*

**TABEL IV. 5**  
**JENIS DAN VOLUME BONGKAR MUAT BARANG**  
**DI PELABUHAN SIBOLGA, 1975–1981 (TON)**

Tahun Jenis barang	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<i>A. Bongkar</i>							
Karet	12.387	14.389	14.920	16.252	19.186	19.304	17.802
Kopra	6.750	6.497	3.935	5.392	6.692	6.398	5.644
Bungkil kelapa	2.606	2.799	2.501	2.076	2.281	2.384	2.035
Minyak kelapa	4.608	6.657	5.650	5.781	5.144	5.860	5.400
Rotan	452	654	1.023	1.503	7.273	1.204	1.066
Kayu	840	727	335	273	63	62	530
Ampas kelapa	776	108	42	19	—	—	—
Garam	—	—	3.400	5.200	6.869	6.658	4.795
Semen	40	2.161	8.798	3.907	4.824	4.501	7.140
Lain-lain	3.855	2.554	4.508	4.789	4.683	5.710	6.103
Jumlah	32.323	36.541	39.462	43.789	57.015	52.081	50.544

*B. Pasang*

Beras	1.511	2.083	4.414	7.738	14.176	19.633	16.772
Gula pasir	2.466	2.677	2.847	3.009	3.250	3.637	3.347
Garain	786	348	597	719	702	879	1.032
Terigu	167	183	158	204	92	217	133
Ikan asin	271	573	548	371	243	228	232
Bahan pangan	1.482	1.304	1.468	1.763	1.809	1.213	715
Bahan sandang	393	550	861	312	207	122	204
Kelontong	3.020	2.667	4.379	3.988	5.245	5.312	5.412
Minuman	597	1.408	1.962	1.408	762	1.098	1.065
Sabun	557	888	276	86	83	88	90
Bahan bangunan	1.461	1.680	2.077	2.480	1.695	2.281	2.431
Semen	489	746	587	554	213	451	625
Papan	310	834	443	639	176	519	289
Minyak tanah	5.760	7.091	6.394	6.498	7.617	10.110	11.111
Minyak solar	3.333	4.169	4.659	5.779	6.703	8.090	12.576
Bensin	1.582	1.748	1.990	2.009	2.010	2.427	3.123
Lain-lain	3.306	4.449	6.167	7.768	10.789	10.223	7.390
Jumlah	27.491	43.997	44.486	37.223	78.672	66.528	68.597

*Sumber : Kantor Administrator Pelabuhan Sibolga, 1983*



**TABEL IV. 6**  
**ARUS PENUMPANG DI PELABUHAN SIBOLGA,**  
**1976–1980**

Tahun	Penumpang (orang)	
	Naik	Turun
1976	18.201	14.655
1977	18.218	15.135
1978	16.975	14.606
1979	21.352	17.158
1980	26.084	23.371

*Sumber : Proyek Peningkatan Pengembangan Pelabuhan Sibolga 1981.*

**TABEL IV.7**  
**KEGIATAN IMPOR-EKSPOR DAN INTERINSULER YANG TIDAK MELALUI DERMAGA PELABUHAN**  
**SIBOLGA (DI OUTPORT KHUSUS), 1975 – 1980 (TON)**

Tahun Jenis barang	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<i>Impor</i> Alat-alat berat keperluan Proyek	116	337	821	1.724	1.497	2.223
<i>Ekspor</i> Kayu logs	79.991	128.714	210.990	241.183	385.335	290.368

*Sumber : Kantor Administrator Pelabuhan Sibolga, 1983*

- Keterangan :**
1. Kegiatan ekspor-impor dan pemuatan kayu/papan dilaksanakan di Out-Port
  2. Kegiatan bongkar BBM dilaksanakan di pelabuhan khusus PN Pertamina Sibolga.

**TABEL IV. 8**  
**JUMLAH TERNAK YANG DIPELIHARA DI TAPANULI UTARA, TAPANULI TENGAH,**  
**TAPANULI SELATAN, DAN NIAS, 1975 (EKOR)**

Kabupaten Jenis Ternak	Tapanuli Utara		Tapanuli Tengah		Tapanuli Selatan		Nias		Jumlah	
	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%	Total	%
Kuda	2.495	66,5	94	2,5	989	26,3	176	4,7	3.574	100
Sapi	8.919	14,6	2.244	3,7	49.202	80,5	755	1,2	61.120	100
Kerbau	58.974	59,7	7.095	7,1	38.441	38,4	547	0,5	98.667	100
Kambing	26.783	19,6	23.776	17,3	81.544	59,6	4.703	3,5	136.806	100
Babi	302.028	49,4	26.687	4,3	12.782	2,1	269.695	44,2	611.192	100
Ayam Negeri	839.525	42,4	194.930	9,8	368.236	18,5	581.624	29,3	1.984.315	100
Ayam kampung	6.580	87,0	38	0,6	944	12,4	—	—	7.562	100
Itik	72.362	54,7	7.431	5,6	49.289	37,3	3.026	2,4	132.108	100

*Sumber : Analisis Data Sekunder*

**TABEL IV. 9**  
**LUAS AREAL PERKEBUNAN DI TAPANULI UTARA, TAPANULI TENGAH,**  
**TAPANULI SELATAN, DAN NIAS, 1975 (HA)**

Kabupaten Jenis Perkebunan	Tapanuli Utara		Tapanuli Tengah		Tapanuli Selatan		Nias		Jumlah	
	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Total	%
Perkebunan Besar	—	—	728	3,47	8.015	38,23	12.225	58,30	20.968	100
Perkebunan Kecil	63.109	17,50	51.453	14,27	154.184	42,75	41.910	25,48	360.656	100

*Sumber : Analisis Data Sekunder*

**TABEL IV. 10**  
**LUAS AREAL TANAMAN BAHAN MAKANAN DI TAPANULI UTARA, TAPANULI TENGAH, TAPANULI SELATAN, DAN NIAS, 1975 (HA)**

Kabupaten Jenis tanaman	Tapanuli Utara		Tapanuli Tengah		Tapanuli Selatan		Nias		Jumlah	
	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Total	%
Padi sawah	39.881	57,19	842	1,21	8.381	12,02	20.634	29,58	69.738	100
Padi ladang	6.074	25,64	120	0,54	1.671	7,02	15.012	66,90	23.777	100
Ketela rambat	821	4,72	62	0,36	227	1,30	16.302	93,62	17.412	100
Ketela pohon	3.141	28,37	317	2,86	616	5,56	6.998	63,21	11.072	100
Jagung	222	65,29	—	—	188	34,71	—	—	340	100
Kacang tanah	207	59,31	—	—	142	40,69	—	—	349	100
Kacang kedelai	7	12,73	—	—	48	87,27	—	—	55	100
Kacang hijau	—	—	—	—	70	100	—	—	70	100
Jumlah	50.353	41,00	1.342	1,9	11.273	9,18	59.846	48,73	122.813	100

*Sumber : Analisis Data Sekunder*

**TABEL IV. 11**  
**LUAS AREAL HUTAN DI TAPANULI UTARA, TAPANULI TENGAH, TAPANULI SELATAN**  
**DAN NIAS, 1975 (HA)**

Kabupaten Jenis hutan	Tapanuli Utara		Tapanuli Tengah		Tapanuli Selatan		Nias		Jumlah	
	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Luas	%	Total	%
Hutan belukar	223.347	36,80	55.798	9,18	251.296	41,41	76.536	12,61	606.887	100
Hutan lebat	182.737	13,73	40.592	3,05	993.863	74,67	113.750	8,55	1.330.942	100
Hutan rawa	111.815	65,77	33.275	19,58	23.910	14,06	1.004	0,59	170.004	100
Hutan semak	88.825	29,29	9.825	3,25	33.110	10,92	171.461	56,54	303.248	100
Hutan alang-alang	212.664	38,84	2.815	0,51	321.940	58,80	10.072	1,85	547.491	100

*Sumber : Analisis Data Sekunder*

## BAB V KESIMPULAN

Barus dan Sibolga adalah dua kota pelabuhan yang terpisah sejauh 67 km, tetapi sama-sama menghadap Samudera Hindia di Pantai daerah Tapanuli, bagian barat Sumatera Utara. Walaupun masing-masing telah mengalami pergeseran letak, namun *situs* pelabuhan kedua kota itu menunjukkan perbedaan. Pelabuhan Barus berada pada pantai terbuka, sedangkan pelabuhan Sibolga berada pada teluk yang terlindung pula oleh beberapa pulau, padahal gelombang Samudera Hindia terkenal ganas.

Sebagai kota pelabuhan, Barus lebih dulu muncul dari pada Sibolga, dan mencapai kejayaannya pada abad XVI. Kapur barus, kulit, damar, dan rotan merupakan komoditi ekspor dan perdagangan antarpulau yang penting pada masa itu. Lagi pula, tumbuhnya pengaruh Portugis di perairan Selat Malaka pada awal abad XVI ditanggapi oleh pelaut Indonesia dan bangsa asing lainnya dengan menempuh jalur pelayaran di sepanjang pantai barat Sumatera, Selat Sunda, dan pelabuhan-pelabuhan di sekitar laut Jawa. Sebagai kota, Barus tumbuh secara alamiah.

Bersamaan dengan pertumbuhan Barus sebagai kota pelabuhan dagang terjadi pula interaksi antarsuku bangsa Indonesia, dan antarsuku bangsa Indonesia dengan bangsa asing. Percampuran ini, terutama antarsuku bangsa Indonesia, menghasilkan suatu kelompok masyarakat yang menamakan dirinya *Orang Pesisir*. Mereka memiliki adat-istiadat yang telah dipengaruhi Islam dan bahasanya sendiri berlainan dengan suku bangsa yang ada di pedalaman.

Selanjutnya, Barus sebagai tempat yang sudah terbuka untuk dunia luar ini digunakan oleh Pemerintah Belanda untuk menanamkan kekuasaan politik dan ekonominya di bagian barat Sumatera Utara pada pertengahan abad XIX. Lama kelamaan ternyata situs pelabuhan Barus tidak mampu lagi menampung kegiatan pelayaran dagang yang makin ramai. Oleh karena itu, Pemerintah Belanda mencari lokasi baru yang situsnya lebih memberi kemungkinan untuk dikembangkan sebagai pelabuhan dan sekaligus sebagai pusat pemerintahan untuk daerah Tapanuli.

Lokasi baru itu adalah sebuah teluk yang terlindung dengan perairan yang kedalamannya relatif memadai, walaupun daratan pantainya sempit dan berawa. Kebetulan sebuah pulau kecil dalam teluk itu telah dimanfaatkan sebagai pasar lokal. Pelabuhan itu kemudian menjadi bagian Kota Sibolga.

Bersamaan dengan pertumbuhan Sibolga sebagai pelabuhan dagang dan pusat pemerintahan lokal (Keresidenan Tapanuli), interaksi antarsuku bangsa Indonesia dan terserapnya sebagian penduduk Barus dan pesisir lainnya menghasilkan Orang Pesisir juga. Adat-istiadat dan bahasanya sama dengan orang Pesisir di Barus.

Perkembangan Sibolga makin pesat setelah pembukaan jaringan jalan darat ke pedalaman, sedangkan Barus relatif makin terpencil dari daerah belakangnya sendiri. Akan tetapi, pembukaan transportasi darat ini pula yang mendudukkan Sibolga di bawah pengaruh ekonomi Kota Medan dengan pelabuhan Belawannya. Pengaruh Medan terhadap Sibolga dan daerah belakangnya makin besar setelah Tapanuli menjadi bagian Provinsi/Daerah Tingkat I Sumatera Utara yang beribukotakan Medan.

Dalam rangka Repelita, Sibolga ditetapkan menjadi pusat pengembangan pantai barat Sumatera Utara yang meliputi Wilayah kabupaten-kabupaten Tapanuli Tengah, Tapanuli Selatan, Nias, dan Kota Madya Sibolga sendiri. Wilayah pengembangan ini memiliki potensi ekonomi di bidang pelayaran dan perikanan, perkebunan rakyat, pertanian pangan, pariwisata, dan peternakan.

Dalam pada itu, dalam rangka usaha pemerintah di bidang pelayanan pemenuhan kebutuhan pokok, Sibolga lebih ekonomi dari pada Medan/Belawan digunakan sebagai pusat distribusi kepada penduduk di daerah belakangnya.

Berbagai ketetapan politis dan ekonomis di atas kembali menumbuhkan Sibolga sebagai kota pelabuhan dibanding dengan Barus. Malahan, Barus menjadi bagian wilayah pengaruh Sibolga.



## DAFTAR KEPUSTAKAAN

"Annotated List of Port Cities in Indian Ocean Region".

Disposisi Direktur Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional,  
3 Agustus 1981. Surat masuk.

Chaudhari, Haider Ali. *Preparing Research Proposals*.

The Agricultural Development Council 630 Fifth Avenue,  
New York N. Y. 10020 and Tanglin P. O Box 84. Singa-  
pore 10.

Henggett, Peter, R. J. H. 1972. *Socio Economic Models in Geo-  
graphy*. London.

Iskandar, Kol. Laut, Dkk. 1973. *Jiwa Bahari Sebagai Warisan  
Nenek Moyang Bangsa Indonesia* Biro Sejarah Maritim.  
Jakarta.

Kantor Administrator Pelabuhan Sibolga. 1981. "Proyek Pening-  
katan Pengembangan Pelabuhan Sibolga". Sibolga.

Kantor Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Kecamatan  
Barus. 1980. "Barus Selayang Pandang".

Kantor Statistik Kabupaten Tapanuli Tengah. 1981.  
"Tapanuli Tengah Dalam Angka, 1980".

Kantor Syahbandar Pelabuhan Barus. 1983. "Laporan Kegiatan  
Pelabuhan Barus, 1982/1983".

Kliping Surat Kabar. "Berita Buana, Berita Buana Film, Kompas,  
Merdeka, Sinar Harapan, dan Suara Karya". Jakarta.

Leur, Van J.L. 1955 *Indonesia Trade And Society*. Volume I.  
The Royal Tropical Institute, Amsterdam.

Nasution, Andi Hakim, Dr. 1982. "Apa Yang Harus Kita Ketahui  
Tentang Cara-cara Menyusun Laporan Penelitian". Maka-  
lah Seminar Penulisan Kebudayaan. Jakarta.

Pemerintah Daerah Kota Madya Sibolga. 1980. *Monografi Kota Madya Sibolga*.

Proyek Inventerisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1983. *Sejarah Perlawanan Terhadap Kolonialisme dan Imperialisme di Sumatera Utara*. Jakarta.

Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1978. *Geografi Budaya Daerah Sumatera Utara*. Jakarta.

----- 1977. *Sejarah Daerah Sumatera Utara* Jakarta.

Pemerintah Daerah Kota Madya Sibolga. 1992. *Rencana Perluasan dan Penataan Wilayah Kota Madya Daerah Tingkat II Sibolga*.

Rustian, Kamaluddin. 1974. "Beberapa Aspek Perhubungan Darat di Pulau Sumatera". Majalah Pustaka Universitas. Padang : No. 58, Mei 1974.

#### **Peta-peta :**

1. Afdeling Hydrografie. 1977. *Teluk Sibolga 1:10.000*. Kantor Syahbandar Barus, 1983.
2. ----- *Rade Tapus 1 : 10.000*. Kantor Syahbandar Barus, 1983.
3. Kodya. Sibolga. 1983 *Jaringan Jalan Kodya. Sibolga*. Kantor Dinas Pekerjaan Umum Kodya. Sibolga.
4. North Sumatera. 1935. Baroes 1:100.000. Sheet 38. Washington : Survey Production Centre R.E.
5. Penggunaan Tanah. 1971. *Barus No. 12 AG Sumatera Utara*. Jakarta : Direktorat Landuse DEPDAAGRI.
6. ----- Sibolga, No. 13 AF Sumatera Utara. Jakarta : Direktorat Landuse Dep. Dalam Negeri.
7. West Sumatra. 1943. *Sibolga 1.100.000, Sheet LV*. Washington 110 Map Production Coy R.E.
8. West Kust Sumatra. Abad XIX. Sket. Arsip Nasional, 1983.
9. West Sumatra. 1944. *Pasarsorkam 1:100.000, Sheets LIV*. Washington : Survey Production Centre R.E.

## LAMPIRAN 1

Salinan  
DEPARTEMEN DALAM NEGERI REPUBLIK INDONESIA  
DIREKTORAT JENDERAL SOSIAL POLITIK

### SURAT PEMBERITAHUAN PENELITIAN

NO : 070/4185.

MEMBACA : Surat Dir. Dit. Sejarah dan Nilai Tradisional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan No. 445/FB/N.83 tanggal 24 Oktober 1983.

MENGINGAT : 1. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 1981 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Dalam Negeri.  
2. Surat Kawat Menteri Dalam Negeri Nomor SD 6/2/12 tanggal 5 Juli 1972.

MEMPERHATIKAN : Proporsal Penelitian.

Memberitahukan bahwa telah diberikan izin oleh Departemen Pendidikan dan Kebudayaan untuk melakukan penelitian kepada :

Nama : Dra. Mc Suprapti.  
Alamat : d/a Dit. Sejarah dan Nilai Tradisional Dep. P & K Jakarta.  
Pekerjaan : Ketua team peneliti  
Kebangsaan : Indonesia.  
J u d u l : Studi tentang "Pertumbuhan dan Pemudaran Kota-kota Pelabuhan.  
Bidang : —  
Daerah Penelitian : Kota Sibolga dan Kota Barus Kabupaten Tapanuli Tengah Propinsi Sumatera Utara.  
Lamanya : 1 (satu) bulan mulai minggu ke-3 bulan November 1983  
Pengikut/Peserta : Suhardi BSc, Wisnu Subagyo BA, Pejabat Kantor Depdikbud, Sumut.  
Penanggung Jawab : Dr. S. Budhisantoso.  
S p o n s o r : —  
Biaya dari : Departemen Pendidikan dan Kebudayaan

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan kegiatan penelitian harus melaporkan kedatangannya kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I cq. Kepala Direktorat Sosial Politik Setempat dengan menunjukkan Surat Pemberitahuan ini.
2. Tidak dibenarkan melakukan penelitian yang tidak sesuai/ tidak ada kaitannya dengan judul penelitian dimaksud.
3. Harus menaati semua ketentuan perundang-undangan yang berlaku serta mengindahkan adat-istiadat setempat.
4. Apabila masa berlaku surat izin ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan penelitian harus diajukan kepada instansi pemohon.
5. Surat Pemberitahuan ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang surat izin ini tidak menaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut di atas.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 26 Oktober 1983

A.n. MENTERI DALAM NEGERI  
DIREKTUR JENDERAL SOSIAL POLITIK  
u.b.

DIREKTUR PENGAMANAN,  
ttd dan Cap

Drs. IMRAN NASUTION  
KASUBDIT PENGAMANAN UMUM

TEMBUSAN KEPADA :

1. Yth. Sdr. Gub/KDH Tk. I Sumut  
Up. Kaditsospol Prop. Sumut.
2. Yth Sdr. Direktur Direktorat  
Sejarah dan Nilai Tradisional  
Departemen P & K di Jakarta.
3. A r s i p.

Disalin sesuai dengan aslinya

oleh Ketua Tim

ttd

Dra. Mc. Suprapti.

## LAMPIRAN 2

### DAFTAR INFORMAN

Nama/Pejabat	Keterangan
1. Ka Humas Adpel Belawan	Kantor Pelabuhan Belawan, Medan
2. Sekda Walikota Kodya Sibolga	Kantor Walikota Sibolga
3. Sekda Kabupaten Tapanuli Tengah	Kantor Kabupaten Tapanuli Tengah Sibolga.
4. Drs. Moh. Rasyid	Pejabat bea cukai Pel. Sibolga
5. Drs. S. Purba	Sekretaris Adpel. Sibolga.
6. Raslan Tanjung	Kasi Kebudayaan Depdikbud. Kodya Sibolga
7. Simamora	Kasi Kebudayaan Depdikbud. Kab. Tapanuli Tengah, Pandan
8. Melanthon H	Penilik Kebudayaan Kecamatan Sorkam
9. Nasution BA	Kasi Kebudayaan Dekdikbud. Kec. Barus.
10. Ir. Harimulya H	Kepala Dinas PU Kodya Sibolga.
11. Ali Usman	Kepala Dinas PU Kodya Sibolga.
12. Wahidin Situmorang	Lurah Desa Pasar Belakang, Sibolga.
13. Syamsir Utaimba S	Sekretaris Desa Beringin, Sibolga
14. Astaman Chaniago	Lurah Desa Aek Habil, Sibolga.
15. Marjali Tanjung (40 thn)	Pedagang di Kampung Pasarbelang Sibolga.
16. Herman (36 tahun)	Nelayan, asal Padang Pariaman
17. Hali Tanjung (60 tahun)	Pedagang Pasar, Sibolga.
18. Aritonang /64 tahun)	Kepala Lorong I Desa Kotaberingin, Sibolga
19. Saukin (36 tahun)	Nelayan asal daerah Natal, Tapanuli selatan.
20. Muchlis Yusuf (52 th)	Pejabat BP7 Kodya Sibolga.
21. Panggabean (40 tahun)	Nelayan Kampung Pasarbelang, Sibolga
22. Djamahul Kahar Nuk (62 tahun)	Ketua Adat Kampung Pasarbelang, Sibolga.

Nama/Pejabat	Keterangan
23. Hardjo Dinojo (89 tahun )	Pensiunan Polisi, Desa Pancuranke- kerambil Sibolga.
24. Beberapa nelayan	Warung pemberhentian nelayan di Pulau Poncan Gadang sekitar 3 mil dari pantai Sibolga.
25. Jumak (80 tahun)	Bekas buruh perkebunan karet pada waktu Zaman Kolonial Belanda, Kampung Pancurankekerambil, Sibol- ga.
26. H. Nali Hutagalung (67 tahun)	Tokoh Majelis Ulama Islam, Sibolga
27. H. Syamsir Alam (57 tahun)	Tokoh masyarakat, Desa Beringin,
28. Syamsir Tanjung (50 tahun)	Tokoh masyarakat, Desa Pasarbela- kang, Sibolga.
29. DH. Sikumbang (68 tahun )	Tokoh masyarakat Desa Aek Habil, Sibolga.
30. Beberapa nelayan	Tempat Mangkal nelayat Desa Aek Habil, Sibolga.
31. Drs. Pasaribu	Direktur SMA Negeri, Barus
32. Baharudin Manik	Sekretaris Camat Barus.
33. Bahmat Laungan	Syahbandar Barus.
34. M. Ramli Sibarani (62 tahun)	Tokoh Masyarakat Desa Lobutus, Barus.
35. Pelantan Tain (63 tahun )	Uztad Desa Batugergis, Barus
36. Jafar Sinaga (62 tahun)	Pawang Laut, Barus.
37. Damanhuri Sinaga	Tokoh masyarakat Barus, Tokoh Himpunan Ikatan Keluarga Besar Fansuri Tapanuli Tengah (IGABE TANSURI) di Barus
38. Buyung (24 tahun)	Nelayan Barus
39. Lubis (40 tahun)	Pedagang, Barus.
40. P. Marpaung	Penjaga/Juru kunci Benteng Belan- da di Barus.
41. Rusdin Tanjung	Sekretaris IGABE FANSURI, Jakarta.

## LAMPIRAN 3

### SI KAMBANG

Seorang pemuda nelayan jatuh hati pada seorang putri raja yang bernama Putri Intan. Sang pemuda ini dikenal dengan nama Si Kambang. Untuk mengenal Sang Putri tidaklah mudah karena selalu dikawal para inang pengasuhnya. Si Kambang tidak kehilangan akal, ia mendekati seorang inang pengasuh putri.

Pertemuan antara keduanya sering dilakukan di tepi pantai. Ternyata Si Kambang tidak bertepuk sebelah tangan Putri Intan menyambut cinta Si Kambang.

Putri Intan seorang putri raja yang rendah hati, sama sekali tidak membedakan martabat antara Si Kaya dan Si Miskin. Sedangkan Si Kambang ditakdirkan berwajah tampan dan menawan.

Tuanku Adil, ayah Putri Intan bukan main murkanya ketika mengetahui putrinya berhubungan cinta dengan seorang nelayan miskin. Beliau tidak mau menerima kehadiran Si Kambang. Semua ini dianggap sebagai suatu penghinaan baginya. Tindakan Tuanku Adil memisah antara kedua insan ini secara paksa. Akibatnya putri Intan jatuh sakit. Segala usaha penyembuhan dilaksanakan untuk penyembuhan Putri Intan tetapi tidak berhasil.

Penutur-penutur cerita dalam mengakhiri kisah cinta ini, ada yang ditutup dengan kekecewaan yaitu antara Putri Intan dan Si Kambang merana menanggung rindu karena cinta tidak berakhir dengan perkawinan. Tetapi ada pihak lain yang mengakhiri kisah ini dengan suatu kebahagiaan antara Si Kambang dan Putri Intan.

Cerita ini kemudian didendangkan sebagai "Senandung Si Kambang" yang akhirnya berkembang menjadi Kesenian Si Kambang di wilayah Pesisir Barat Sumatera Utara.

Sumber : "Berita Minggu & Film", Edisi 15-21 Januari 1984.

## LAMPIRAN 4

### SYAIR PUTRI ANDAM DEWI

Bismillah adalah permulaan kata,  
Kita bersyukur kepada Tuhan Yang Maha Esa  
Bapak-bapak, Ibu-ibu, teman, dan saudara  
Marilah kita dengarkan sebuah ceritera yang nyata

Sebuah desa yang bernama Lobutua  
Yang sudah masyhur ke mana-mana  
Desa banyak meninggalkan kesan ceritera

Konon kabar kata ceritera  
Dari orang tua-tua yang layak dipercaya  
Bahwa zaman dahulu sebelum kita  
Lobutua pernah kota yang jaya

Wahai pembaca yang budiman  
Sanak saudara dan handai taulan  
Marilah sama-sama kita dengarkan  
Kisah Lobutua yang mengatakan

Bahwa dahulu ada seorang Raja  
Kata ceritera orang tua-tua  
Raja yang arif lagi perkasa  
Memerintah di kota Lobutua

Konon kabarnya nama Raja  
Ialah Tuanku Raja Muda  
Memerintah sangat bijaksana  
Rakyat aman dan sentausa

Tuanku punya seorang Putri  
Cantik molek indah permai  
Parasnya cantik mukanya berseri  
Lakunya ramah menawan hati

Sang Putri sangat disayangi  
Oleh semua penduduk negeri  
Inang pengasuh selalu menemani  
Siang dan malam sepanjang hari



Tentu pembaca ingin mengetahui  
Siapa itu nama Sang Putri  
Nama yang agung lagi sakti  
Itulah Putri Andam Dewi

Begitulah keadaan di zaman dahulu  
Kira-kira seribu tahun yang lalu  
Tetapi masih terkenang di dalam kalbu  
Satu peristiwa yang sangat pilu

Satu peristiwa pada masa itu  
Semua kita ingin tahu  
Burung Garuda yang ganas berlalu  
Datang menyerbu laksana hantu

Burung Garuda sayapnya lebar  
Berkepala tujuh sayapnya lebar  
Bila ada asap keluar  
Dia segera datang menyambar

Rupanya asap itu pertanda baginya  
Bahwa di situ ada manusia  
Yang akan jadi mangsa baginya  
Untuk memenuhi rakus lahapnya.

Bentuk kepalanya yang tujuh tadi  
Ialah satu kepala yang asli  
Sedang kepala yang enam lagi  
Bentuk parang atau perisai

Jika ada mangsa yang kelihatan  
Kepala perisai segera ambil peranan  
Setelah mati dan tak dapat melawan  
Baru dengan kepala asli ia dimakan

Penduduk hiruk-pikuk tak tentu rupa  
Lari ke sini lari ke sana  
Cari perlindungan menyelamatkan jiwa  
Menghindarkan setan Burung Garuda

Keadaan berlangsung lama pula  
Sehingga banyak manusia yang punah

Begitu gedung dan rumah-rumah  
Luluh lonjak tak tentu rupa

Nasibnya malang Tuangku Raja Muda  
yang tak dapat lolos dari bahaya  
Beliau tewas bersama punggawa  
Kena serangan setan Garuda

Konon nyatanya makam Sang Raja  
Juga terletak di Desa Lobutus  
Di suatu pekarangan seorang Pengetua  
Pengetua yang berjasa di desanya

Begitulah akhirnya Lobutua menjadi kosong  
Penduduk pindah berbondong-bondong  
Dan membentuk Kampung Lobutua kosong

Lobutua jadi tanpa penghuni  
Kecuali tinggal seorang Putri  
Yaitu Putri Andam Dewi  
Serta inan pengasuh teman diri

Konon beritanya di Karo sana  
Mereka yang pindah dari Lobutua  
Terdapat orang tua-tua Hindu di antaranya  
Menjadi suku Barus dan Brahmana

Iang pengasuh dan Sang Putri  
Lalu terus menerus bersembunyi  
Di bawah belanga atau kuali  
Menahan lapar sepanjang hari

Orang tua itu sangatlah bersedih hati  
Memikirkan nasib Sang Putri yang disayangi  
Lalu ia berdoa sepanjang hari  
Kepada Dewa di langit tinggi

Lalu mengucapkan seluruh mantra  
Kepada Burung Patiaraja  
Burung yang sakti lagi perkasa  
Sebagai penghubung kepada Desa

Hureeja-hurreja  
Manuk Patiaraja  
Molo ro pangago da  
Sungguli ahu hira

Begitulah rupanya pada saatnya  
Dewa lalu mengabulkan manteranya  
Dan memerintahkan kepada Patiaraja  
Menyampaikan pesan kepada Sang Raja

Pesan Dewa lalu dilaksanakan  
Badan Sang Putri lalu dikecilkan  
Lalu dimasukkan ke dalam pahatan  
Pahatan tiang yang berantakan

Begitulah keadaan diri Sang Putri  
Dalam pahatan ia bersembunyi  
Gundah gulana di dalam hati  
Mengenang nasib menimpa diri

Jauh di sana di sebelah timur  
Suatu negeri yang aman dan makmur  
Paman Sang Putri yang sangat masyhur  
Karena ilmunya yang sangat manjur

Kebetulan pula pada suatu hari  
Paman Sang Putri yang jauh negeri  
Seolah-olah rasa ia bermimpi  
Suatu peristiwa di negeri pilihan

Konon namanya putri paman  
Sutan Gambang Patuanan  
Lalu terus diberangkatkan  
Dengan senjata pedang di tangan

Suatu hari yang indah cuaca  
Sutan Patunan lalu tiba  
Di tempat yang dituju Lobutua  
Yang tak seorangpun manusia

Tuan Gambang sangatlah heran  
Kenapa begini keadaan  
Lalu dicari bukti kenyataan  
Periksa ke kiri lihat ke kanan

Kemudian ia melihat kualiti  
Kualiti terbalik di tepi kali  
Ia sungguh heran sekali  
Lalu memperhatikan dengan teliti

Setelah beberapa saat diperhatikannya  
Lalu kualiti itu dibalikkannya  
Dan bukan main terkejut hatinya  
Wanita tua duduk di dalamnya

Orang tua lalu ditanyai  
Peristiwa apa yang menimpa diri  
Rumah-rumah hancur dengan ngeri  
Kampung kosong tanpa penghuni

Orang tua lalu berceritera  
Tentang keganasan Burung Garuda  
Hingga gugurnya banyak punggawa  
Beserta Tuanku Raja Muda

Sutan Gambang lalu berjanji  
Dengan niat sepenuh hati  
Garuda akan kebunuh mati  
Dengan senjata pedang jenawi

Setelah sutan bertanya lagi  
Siapakah teman ibunda ini  
Masih ada tetapi sembunyi  
"Yaitu Putri Andam Dewai"

Di mana coba tunjukkan  
Kata Sutan Gambang Patuanan  
Dia ada dalam pahatan  
Bersembunyi tak dapat kelihatan

Wanita tua lalu berkata  
Cobalah mohon kepada Dewa  
Kepada Burung Patiaraja  
Agar putri dapat ditunjukkannya

Sutan Gambang lalu mendoa  
Mohonkan hajat kepada Dewa  
Agar Sang Putri ditunjukkannya  
Keluar dari persembunyiannya

Setelah doa sejenak selesai  
Pada jam 12.00 tengah hari  
Dewa pesankan pasang api  
Agar keluar Putri Adam Dewi

Setelah api dinyalakan  
Tungku lalu dipasangkan  
Dan batu didirikan Satu lututnya disandarkan

Periuk segera dijarangkan  
Sirih lalu dimakannya  
Sang Putri tertawa melihatnya  
Dari tempat persembunyiannya

Di kala suara Sang Putri didengarnya  
Segera air sirih disemburkannya  
Sang Putri keluar dari tempatnya  
Dan segera menghampirinya

Sutan Gambang lalu menyatakan maksudnya  
Kepada Putri dan perempuan tua  
Bahwa ia akan membunuh Garuda  
Dengan senjata pedang pusaka

Lalu mereka bersama Sutan Patuanan  
Menggali lubang untuk persembunyian  
Bila Garuda mengadakan serangan  
Sutan segera mengadakan perlawanan

Setelah lubang sudah selesai  
Perempuan tua masuk bersama Putri  
Sutan Gambang Patuaran menyalakan api  
Asap mengepul hebat sekali

Di kala asap mengepul ke angkasa  
Sutan berdiri siap siaga  
Dengan pedang terhunus di tangannya  
Siap menanti kedatangan Burung Garuda

Maka tiada berapa lama  
Di kala Sutan siap siaga  
Garuda datang tiba-tiba  
Terbang melayang mencari mangsa

Garuda mendekan hendak menyambar  
Laksana hantu yang sangat besar  
Sutan siap tiada gentar  
Pedang terhunus diputar-putar

Maka terjadilah suatu perkelahian  
Duel darat udara yang mengerikan  
Antara Garuda dengan Sutan Gambang Patuanan  
Yang gagah berani dengan keperwiraan

Pedang segera mainkan peranan  
Dengan aksinya yang menakjubkan  
Menyambut Garuda dengan bacokan  
Bacokan yang tepat pada sasaran

Setelah bacokan yang pertama kali  
Garuda menghilang tiada muncul lagi  
Tetapi besok di pagi hari  
Garuda menyerang dengan ganas sekali

Tetapi Sutan Gambang sudah pintar  
Tetapi bersedia tiada gentar  
Sewaktu Garuda hendak menyambar  
Pedang beraksi dengan gencar

Demikian berlangsung tujuh hari lamanya  
Perlawanan Sultan Gambang dengan Garuda  
Duel dahsyat yang tiada taranya  
Suatu peristiwa yang menyabung nyawa

Tetapi berkat ke Pahlawanan  
Keberanian dan ketangkasan  
Hingga hari yang ke delapan  
Garuda menghilang tak kelihatan

Sutan Gambang terus menunggunya  
Hingga hari ke sepuluhnya  
Hari ke sebelas yaitu esoknya  
Sutan Gambang keluar mencarinya

Jam 12.00 atau tengah hari  
Sutan Gambang berjalan ke sana ke mari  
Tiba-tiba ia girang sekali  
Melihat kepada Burung Garuda yang mati

Kepala yang pertama dan kedua  
Ketiga, keempat serta yang kelima  
Telah berturut-turut dijumpainya  
Dari arah selatan dan ke utara

Maka kepala yang dua lagi  
Terus menerus ia mencari  
Ke dalam semak di pinggir kali  
Diperiksanya dengan teliti

Di tempat jatuh kepala-kepala Garuda  
Dapat dilihat dengan nyata  
Hingga kini buktinya ada  
Enam lembah di Lobutua

Jatuhnya badan kepala asli  
Tepat masuk ke dalam kali  
Nyata buktinya hingga kini  
Aek Busuk yang bau sekali

Setelah kematian Garuda yang nyata  
Sang Putri ke luar dari tempatnya  
Sutan Gambang lalu menghampirinya  
Dan berjanji akan mengawininya

Dengan tiada berapa lamanya  
Sang Putri lalu dikawininya  
Kan jadi Permaisuri baginya  
Laksana pesan orang tuanya

Setelah perkawinan mereka ini  
Berakhirlah legenda Andam Dewi  
Tetapi peristiwanya yang penting sekali  
Semua orang tak lupa hingga kini

Lama kelamaan akhir ceritera  
Sutan Gambang berpulang ke Rahmatullah  
Juga dimakamkan di Lobutua  
Tak jauh dari makam mertuanya

Sumber : Dikutip dari dokumen tertulis milik pribadi Bapak  
Ustad Palantan Tain (62 tahun)



