

PENGEMBANGAN PELABUHAN BELAWAN DAN PENGARUHNYA TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DELI, 1920-1942

Novita Mandasari Hutagaol

Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Riau Kepulauan
Jl. Batu Aji Baru No.99 Batam, Kepulauan Riau

Alamat Korespondensi: novitamh@gmail.com

Diterima/ Received: 4 Januari 2016; Disetujui/ Accepted: 28 Januari 2016

Abstract

Belawan port development in the end of the IX century and the early twentieth century had made only one port of Belawan port of export-import of the largest in East Sumatra as well as being one of the host ports in the East Indies. The development of plantations in the interior of East Sumatra has prompted the colonial government to develop the port of Belawan both in physical context, and as well as management tools. The port establishment such as dredging sludge, docking construction, storage warehouses, office buildings, roads, and railway lines. It was provided by some facilities such as electricity supply and clean water. In the field of port management of Belawan managed to become modern port company (bedrij haven). The development of Belawan port resulted on the increasing of import-export revenue in Deli and the surrounding regions. The influence of its development was about changes on city's morphology, population, trade, labor, and social infrastructure.

Keywords: *development of Belawan Port, colonialization, social economy.*

Abstrak

Pengembangan Pelabuhan Belawan pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 telah menjadikan Pelabuhan Belawan sebagai satu-satunya pelabuhan ekspor-impor terbesar di Sumatera Timur serta salah satu pelabuhan induk di Hindia Belanda. Perkembangan perkebunan di pedalaman Sumatera Timur dan untuk memfasilitasi kapal yang masuk dan keluar telah mendorong pemerintah kolonial Hindia-Belanda mengembangkan Pelabuhan Belawan baik dari segi fisik, sarana maupun manajemen pelabuhan. Pengembangan fisik pelabuhan meliputi pengerukan lumpur, pembangunan dermaga, gudang penyimpanan dan kantor, jalan darat dan jalur kereta api. Pengembangan sarana pelabuhan dilakukan dengan penyediaan listrik dan air bersih. Di bidang manajemen, Pelabuhan Belawan menjadi perusahaan pelabuhan (*bedrij haven*). Pengembangan Pelabuhan Belawan mengakibatkan peningkatan ekspor-impor di Pelabuhan Belawan. Pengembangan Pelabuhan Belawan mempengaruhi kehidupan masyarakat di Deli, seperti perubahan morfologi kota, prasarana sosial, tenaga kerja, dan perdagangan.

Kata Kunci: Pelabuhan Belawan, sosial ekonomi, kolonialisasi

PENDAHULUAN

Deli merupakan wilayah bagian dari Keresidenan Sumatera Timur, sebuah wilayah yang sudah dikenal sejak tahun 1600-an. Kajian tentang

kawasan Sumatera Timur sebagai objek penelitian sejarah hingga saat ini masih seputar tema yang berhubungan dengan sejarah perkebunan, sejarah pertanian, dan sejarah sosial terkait dengan masyarakat perkebunan. Meskipun

sudah cukup banyak penelitian yang mengkaji tentang Sumatra Timur, namun belum ada yang menguraikan kehidupan kemaritiman, khususnya pengembangan Pelabuhan Belawan. Padahal kajian arkeologi di situs Kota Cina (sebuah wilayah yang terletak di sebelah Utara kota Medan) sudah menunjukkan adanya aktivitas kemaritiman di Sumatra Timur yang membentang dari Tiongkok Selatan sampai Teluk Persia, termasuk Thailand, Jawa, bagian-bagian Sumatra lain, Semenanjung Melayu, Sri Lanka, dan India Selatan (Perret, 2010).

Pada awal abad ke-19 aktivitas perdagangan telah terfokus di Labuhan Deli sebagai pelabuhan utama bagi kegiatan ekspor dan impor di Kerajaan Deli sebelum pemodal swasta Barat membuka perkebunan di Deli.¹ Budi daya lada ini menempatkan Deli pada jaringan perdagangan internasional. Lada dibawa dari pedalaman ke Labuhan Deli menggunakan sampan-sampan kecil atau dipanggul di sepanjang jalan setapak. Kegiatan ini terus berlangsung sampai abad ke-19, sebelum pemodal swasta Barat membuka perkebunan tembakau di Deli.

Labuhan Deli tidak dapat bertahan lama karena pelabuhan ini mengalami pendangkalan akibat endapan lumpur sungai Deli. Labuhan Deli sudah tidak dapat dimanfaatkan lagi sebagai sarana pelabuhan ekspor sejak 1915 (Wie, 1977: 122; Panggabean, 1988: 38). Oleh sebab itu, pada 1890 Pelabuhan Belawan dibuka oleh pemerintah Hindia-Belanda. Pelabuhan ini terletak di sungai Belawan yang bermuara ke Selat Malaka dan berjarak sekitar 6 km dari Labuhan Deli.

Agar kapal-kapal tidak mengalami gangguan dalam berlayar maka pemerintah Hindia Belanda melakukan pengerukan lumpur di sungai Belawan. Aktivitas bongkar-muat barang semakin lancar dengan adanya jalur kereta api ke Pelabuhan Belawan. Pembangunan Pelabuhan Belawan terus dilakukan hingga 1920 dengan melakukan pengerukan lumpur, meningkatkan fasilitas pelabuhan seperti gudang, dermaga, penyediaan air bersih, dan sebagainya.

Ekspor hasil perkebunan semakin meningkat dengan pengembangan Pelabuhan Belawan menjadi pelabuhan ekspor. Tembakau menjadi komoditas utama yang diekspor melalui Pelabuhan Belawan. Selain tembakau berbagai jenis tanaman keras seperti karet, kelapa sawit, teh, kopi, dan kelapa juga dikembangkan di Sumatra Timur. Seluruh komoditas di atas diekspor dan diimpor melalui Pelabuhan Belawan. Setelah Pelabuhan Belawan mulai dibuka, maka proses ekspor lebih mudah dilakukan dan ini menjadi salah satu faktor yang membuat industri perkebunan di Sumatra Timur berkembang pesat. Berdasar pada uraian di atas, terdapat dua permasalahan utama sebagai berikut. Pertama, bagaimana pengembangan Pelabuhan Belawan dari 1920 sampai 1942? Kedua bagaimana pengaruh pengembangan Pelabuhan Belawan terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Deli?

Dalam penelitian ini pengumpulan sumber sekunder dilakukan di berbagai perpustakaan di Semarang dan Yogyakarta, dimulai dari Laboratorium Sejarah di Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro. Pada laboratorium ini penulis menemukan *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie*. Selanjutnya ditelusuri sumber-sumber di Yogyakarta, dimulai dari Perpustakaan Fakultas Ilmu Budaya dan Perpustakaan Pusat Studi Asia Tenggara Universitas Gadjah Mada, serta Perpustakaan Ignatius. Dari tiga perpustakaan itu diperoleh beberapa terbitan karya sejarawan Indonesia dan Eropa, khususnya kajian tentang ekspor-impor perkebunan di Sumatra Timur. Penelusuran sumber kemudian dilanjutkan ke Perpustakaan Hatta Corner dan Pusat Studi Pedesaan Universitas Gadjah Mada. Di dua perpustakaan itu ditemukan tulisan mengenai Pesisir Timur Sumatra yang terbit pada awal abad ke-20, di antaranya, *Ooskust van Sumatra* karya R. Broersma, yang terbit dua jilid pada 1919 dan 1922. Perpustakaan Hatta Corner dan Pusat Studi Pedesaan Universitas Gadjah Mada juga memiliki koleksi kronik-kronik tahunan terbitan *Ooskust van Sumatra Instituut* (Institut Pesisir Timur Sumatra) yang memuat fakta-fakta

ekonomi, budaya dan politik di wilayah Sumatra Timur.

Setelah melakukan penelusuran sumber sekunder, pencarian sumber dilanjutkan dengan sumber primer yaitu arsip kolonial. Pencarian arsip kolonial dilakukan di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) di Jakarta. ANRI memiliki koleksi *Regeerings Almanak (RA)*, *Staatsblad van Nederlandsch Indie*, laporan-laporan *Burgerlijke Openbare Werken (BOW)* khususnya pada bundel *haven, Algemeen Secretarie, Memorie van Overgave (MVO)*, dan lain-lain. Beberapa sumber juga ditemukan di Perpustakaan Nasional RI, di antaranya karya Volker yang berjudul *Van Oerbosch tot Cultuurgebied: Een Schets van Beteekenis van de Tabak, de Andere Cultures, en de Industrie ter Oostkust an Sumatra*, terbit pada 1918, karya Blink H mengenai *Sumatra Oostkust In Hare Opkomst En Ontwikkeling Als Economisch Gewest: Eene Economisch-Geographische En-Historische Studie* yang terbit pada 1919, *Verslag van de Handelsvereniging te Medan, Mededelingen van de Handelsvereniging te Medan*, dan lain sebagainya. Selain sumber tertulis, penulis juga menggunakan foto sebagai sumber penulisan. Untuk periode kolonial, sumber visual berupa foto ditelusuri secara *online*, salah satunya melalui *website KITLV*.

Setelah pengumpulan sumber baik primer maupun sekunder dilakukan, peneliti melakukan kritik eksteren dan interen. Kritik interen dilakukan dengan menguji isi sumber, yakni mencari relevansi isi sumber sejarah tersebut dengan analisis komparatif beberapa sumber. Selanjutnya memeriksa isi sumber, apakah sumber itu layak dipercaya untuk dijadikan sumber informasi. Adapun kritik eksteren dilakukan dengan pengujian atas fisik sumber. Pada tahap ini, peneliti melakukan pengecekan berkaitan dengan keaslian sumber, apakah sumber dibuat pada zaman yang sama dengan peristiwa yang dipaparkannya. Selain itu peneliti juga memeriksa pembuat sumber, yaitu apakah sumber dibuat oleh orang yang berwenang atau terlibat langsung atau sebagai saksi langsung peristiwa. Selanjutnya dilakukan pengecekan

terhadap kelengkapan sumber, yaitu apakah sumber itu memiliki lampiran-lampiran penjelasan atau tidak. Melalui proses kritik eksteren dan interen dapat disimpulkan bahwa sumber yang diperoleh otentik dan kredibel.

Peneliti melakukan penafsiran terhadap sumber yang telah diyakini keabsahannya. Hal ini sangat dibutuhkan dalam mendalami setiap peristiwa, ketika kebijakan pengembangan Pelabuhan Belawan dilakukan pemerintah Hindia Belanda pada 1920-1942. Tahapan ini dilakukan dengan dua cara yaitu menganalisis dan mensintesis fakta yang telah diperoleh dengan pendekatan ataupun teori ilmu-ilmu sosial.

KONDISI PELABUHAN BELAWAN SEBELUM DIKEMBANGKAN

Pelabuhan Belawan terletak di Kota Medan bagian utara tepatnya di muara Sungai Deli dan Sungai Belawan. Kedua sungai tersebut dihubungkan dengan Sungai Troesan. Pelabuhan Belawan memiliki luas 12000 ha (Ruychaver, 1926: 24). Bagian utara pelabuhan berjarak 300 meter dari pantai. Sebelah timur pelabuhan berbatasan dengan Sungai Deli, sebelah selatan berbatasan dengan sisi barat Labuhan Deli dan berjarak 300 meter dari tepi barat Sungai Troesan (*Staatsblad van Nederlands Indie* No. 99, 1918). Posisi Pelabuhan Belawan sangat strategis karena bermuara ke Selat Malaka, salah satu selat tersibuk di dunia.

Pelabuhan Belawan pada dasarnya adalah sebuah *port* yang dikembangkan untuk menghubungkan langsung daerah seberang (*foreland*) dengan daerah pedalaman (*hinterland*) (Blink, 1919: 89). Pelabuhan Belawan juga didukung oleh pelabuhan-pelabuhan yang ada di daerah pedalaman, yaitu Pulu Koempai, Pulu Sembilan, Pangkalan Brandan, Tandjong Poera, Rantau Pandjang, Pantei Tjermin, Perbaoengan, Tandjong Bringin Bandar Chalipah, Pagoerawan, Tandjong Tiram, Telok Niboeng, Koealoe, Laboean Bilik, Bagan Api-Api, Bengkalis, Pakan Baru, dan Pelalawan (Boersma, 1922: 260-261).

Pelabuhan Belawan mulai digunakan setelah jalur kereta api antara Medan-Labuhan Deli diperluas ke Pulau Belawan pada 1886. Pada 1887 mulai dibangun bendungan di Sungai Troesan, yang dimaksudkan untuk mengurangi sedimentasi dan mencegah abrasi garis pantai. Bendungan juga dibangun di Sungai Deli untuk mengurangi pengendapan lumpur karena tanah di sekitar sungai Deli berawa-rawa.

Pada 1895 hingga 1907 *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) memperluas dermaga Pelabuhan Belawan, karena terjadi peningkatan jumlah komoditas yang dibawa DSM dari 28.559 ton pada 1888 menjadi 185.775 ton pada 1900 (Airries, 1989: 66). Dermaga pelabuhan diperpanjang menjadi 350 meter (Blink, 1919: 146). Fasilitas pergudangan dibangun pada 1891. Kemudian diperluas pada 1917. Pengendapan lumpur menjadi masalah di Pelabuhan Belawan sehingga pemerintah kolonial Hindia-Belanda melakukan pengerukan. Salah satu kebijakan yang diambil oleh pemerintah Kolonial Hindia-Belanda untuk mendukung operasional pelabuhan adalah membuka jalan raya dan jalur kereta api ke Pelabuhan Belawan. Pembuatan jalan raya di Sumatera Timur dipelopori oleh *Deli Maatschappij* pada 1880-an.

Pada 1880-an penguasa pelabuhan di Labuhan Deli disebut syahbandar. Setelah pemerintah Kolonial Hindia-Belanda menguasai Deli, kekuasaan atas pelabuhan diambil alih Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda dan selanjutnya penguasa pelabuhan tidak hanya syahbandar saja tetapi juga seorang polisi perairan.² Oleh karena itu seluruh aktivitas di pelabuhan ditujukan untuk memenuhi kepentingan pemerintah Kolonial Hindia-Belanda. Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai dari jaringan eksploitasi kolonial di Hindia Belanda. Pelabuhan tertentu seperti Pelabuhan Belawan dan pelabuhan Asahan yang dipilih pemerintah kolonial Hindia-Belanda dapat berkembang dengan pesat, karena didukung oleh daerah pedalaman sebagai penghasil perkebunan serta letaknya yang strategis.

Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan

Sejak dibangun Pelabuhan Belawan mengalami masalah pengendapan lumpur, sehingga harus dilakukan pengerukan lumpur. Pada 1921 Pengerukan lumpur dilakukan sepanjang 13 kilometer dan lebar 50 meter, dengan kedalaman air 26 meter hingga 30 meter (*Verslag de Handelsvereniging te Medan*, 1920: 170). Pada 1927 di bagian dermaga yang dilakukan tiga kali dalam satu tahun. Pengerukan lumpur ini dilakukan oleh kapal keruk *Hercules* sepanjang 300 meter dan lebar 12 meter (Lusink, 1928: 73). Pada 1928 pengerukan dilakukan kembali di dekat dermaga baru oleh kapal keruk Celebes. Berdasar pada keadaan tersebut pihak manajemen Pelabuhan Belawan kembali melakukan pengerukan lumpur di Pelabuhan Belawan hingga 1940. Aktivitas kapal menjadi lancar dan terhindar dari hambatan pengendapan lumpur, sehingga kondisi ini memberikan keuntungan bagi kapal-kapal uap besar yang datang ke Pelabuhan Belawan.

Pada 1921 pemerintah Hindia-Belanda mengambil kebijakan untuk melakukan pengembangan fisik pelabuhan utama. Pembangunan direncanakan untuk tiga tempat berlabuh kapal uap dengan konsep 16 kaki yang terletak di sisi utara. Pada tahun yang sama bagian pertama dari pelabuhan selesai dibangun dengan biaya sebesar 26 juta gulden (Lusink, 1928: 73). Pelabuhan Belawan dikembangkan kembali pada sisi sebelah barat dengan membangun dermaga sepanjang 495 meter dan 365 meter dengan lebar masing-masing 40 meter. Total luas dermaga menjadi 35.000 meter² sehingga kapasitas Pelabuhan Belawan menjadi tiga kali lipat lebih luas dari dermaga yang lama (*Verslag de Handelsvereniging te Medan*, 1920). Selanjutnya pada 1930 dibangun dermaga batubara di Pelabuhan Belawan. Masing-masing dermaga yang ada di Pelabuhan Belawan dioperasikan oleh tiga perusahaan besar Belanda, yaitu *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), *Rotterdamsche Llyod*, dan *Nederland Navigasi Company* (Bouwman, 1929). Dermaga dimonopoli untuk kepentingan

pelayaran Belanda. Pada 1938 Pelabuhan Belawan ditetapkan mejadi pelabuhan terbesar di Sumatra Timur (Lekkerkerker, 1916: 294-295).³

Gudang adalah salah satu aspek penting di dalam sebuah pelabuhan. Fungsinya sebagai tempat penyimpanan sementara barang yang akan dimuat ke kapal maupun barang yang baru dibongkar dari kapal dan akan dikirim lagi ke daerah tujuan. Hal ini membuat gudang memiliki peranan yang sangat vital dalam pelabuhan. Pada 1927 di Pelabuhan Belawan dibangun gudang yang lebih besar dengan luas 60.000 m² (Airries, 1989: 100). Berkembangnya komoditas kelapa sawit di Sumatra Timur mengakibatkan Pelabuhan Belawan harus menyediakan fasilitas gudang khusus untuk ekspor kelapa sawit mentah. Pada 1938, jumlah tangki penyimpanan minyak kelapa sawit meningkat menjadi 52 tangki penyimpanan (Airries, 1989: 100). Peningkatan ini juga terjadi karena tingginya jumlah permintaan dunia akan minyak kelapa sawit. Selain gudang terdapat fasilitas lain yang juga penting, yaitu perkantoran. Di pelabuhan ini beroperasi kantor dagang Belanda antara lain, *Rotterdamsche Lloyd*, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) *Hollandsch-Amerikaansche Plantage Maatschappij*, *British Harrison Crossfields*, *Deli Planters-vereening*, *AVROS*, *Grotius Maatschappij* dan lain sebagainya (Dootjes, 1932: 72). Perusahaan tersebut membayar uang sewa dan pajak kepada manajemen Pelabuhan Belawan.

Jalan merupakan prasarana yang penting untuk mengembangkan pelabuhan, sehingga diperlukan kondisi jalan yang baik agar proses pengangkutan komoditas dari pedalaman ke pelabuhan tidak mengalami gangguan. Pemerintah Hindia-Belanda melaksanakan kebijakan untuk membuka jalan-jalan dan jembatan baru yang terhubung ke Pelabuhan Belawan, serta perbaikan terhadap jalan-jalan yang mengalami kerusakan. Jalur kereta api merupakan prasarana yang tidak kalah penting dari jalan darat yang dibangun untuk kepentingan pengembangan Pelabuhan Belawan. Pelabuhan Belawan mulai berkembang sejak dibangunnya jalur kereta api

dari Labuhan ke Belawan pada 1913. Sejak itu praktis Pelabuhan Belawan berkembang dengan pesat. Semua rute yang terbangun berpusat ke Medan sebagai ibukota keresidenan dan dibawa ke Pelabuhan Belawan. Komoditas perkebunan dibawa oleh DSM melalui kereta api ke kapal-kapal di Pelabuhan Belawan, kemudian barang-barang impor didistribusikan ke wilayah di Sumatra Timur menggunakan kereta api.

Fasilitas lain yang tidak kalah penting adalah penyediaan listrik. Listrik menjadi kebutuhan dasar bagi pelabuhan sebagai sumber pencahayaan dan sumber energi di pelabuhan. Listrik digunakan di kapal-kapal yang berlabuh sebagai sumber cahaya dan digunakan untuk sumber energi pada mesin-mesin derek di Pelabuhan Belawan. Pasokan listrik di Pelabuhan Belawan diambil dari perusahaan listrik di Medan yaitu *Electriciteit Maatschappij Medan*. Fasilitas air bagi Pelabuhan Belawan sangat penting, di samping untuk kebutuhan awak kapal yang sedang berlabuh juga sebagai bekal yang akan dibawa oleh kapal yang akan berlayar. Pasokan air diperoleh dari perusahaan *Ajer Bersih Maatschappij* dan disalurkan dengan menggunakan pipa-pipa besar.⁴

Pengembangan Manajemen Pelabuhan

Pelabuhan Belawan pada 1900-an berada di bawah Departemen Pekerjaan Umum. Akan tetapi dirasakan perlu untuk membuat pengelolaan pelabuhan yang terpisah dari Dinas Pekerjaan Umum dan dinas-dinas lain yang ada di Departemen Pekerjaan Umum. Oleh sebab itu, pada 1911 dibentuklah Dinas Pelabuhan yang bertanggung jawab untuk menguasai semua pelabuhan di Hindia Belanda. Pengelolaan pelabuhan pada awalnya diterapkan pada pelabuhan-pelabuhan besar seperti Pelabuhan Tanjung Priok (Batavia), Surabaya, Semarang, Makassar, Belawan (Medan), Emmahaven (Padang), kemudian diikuti oleh pelabuhan-pelabuhan kecil lainnya (Sulistiyono, 1994: 98). Sistem pengelolaan pelabuhan di Hindia-Belanda semakin berkembang dengan didirikannya Komisi Bantuan Pelabuhan

(*Commissie van Bijstand*). Komisi Bantuan Pelabuhan Belawan terbentuk berdasarkan Keputusan Pemerintah (*Gouvernements Besluit*) tanggal 13 Mei 1913 No. 42.⁵

Untuk pelaksanaan tugas harian pada pelabuhan dikerjakan oleh *haven meester* yang pada 1927 dijabat oleh K.J.L. Steinmetz, dibantu oleh Komisi Bantuan Insinyur C.Hasselo dari *Deli Spoorweg Maatschappij*, A.L.A. Hissink dari *Stoomvaart Maatschappij*, J.F.A.M Buffart dari *Vereeniging van Rubberplanters Oostkust Sumatra*, G.Nieuwkerk dari *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, dan J.F.H.J. Lutjens dari *Deli Plantersvereeniging*. Pada 1937 *haven meester* digantikan oleh A.C.N. Kruseman yang juga dibantu oleh Komisi Bantuan, seperti A. Baron dari *Deli Spoorweg Maatschappij*, J.C. Backer dari *Stoomvaart Maatschappij*, H. Kolkman dari *Vereeniging van Rubberplanters van Oostkust Sumatra*, L. Sark dari *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, J.H. Bitters dari *Deli Plantersvereeniging*, dan G.A.L. Statius Muller dari *Localen Waterstaat (Regering Almanak, 1937)*.

PENGARUH PENGEMBANGAN PELABUHAN BELAWAN TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI 1920-1942

Berkembangnya sebuah pelabuhan dapat dilihat dari nilai dan volume ekspor-impor yang dicapai oleh pelabuhan itu. Semakin tinggi nilai dan volume ekspor-impor yang dicapai oleh pelabuhan, semakin tinggi pula pendapatan yang diperoleh pelabuhan. Tembakau merupakan jenis komoditas utama yang diekspor melalui Pelabuhan Belawan. Tembakau Deli menjadi daya tarik pengusaha-pengusaha Eropa untuk menanamkan modal di Sumatra Timur, karena kualitasnya yang bagus sehingga memiliki harga yang tinggi. Oleh sebab itu, Deli dijuluki sebagai *dollar land*.

Berdasar Tabel 1, dapat diketahui bahwa perkembangan volume dan nilai ekspor tembakau pada 1922 mengalami peningkatan hingga 1925. Hal ini disebabkan oleh tingginya

permintaan pasar Eropa terhadap tembakau Deli dan didukung oleh tersedianya fasilitas Pelabuhan Belawan. Volume ekspor tembakau pada 1925 meningkat, tetapi jumlah nilai eksportnya justru menurun. Hal ini disebabkan oleh penurunan harga tembakau di pasar dunia. Pada 1922 harga tembakau/ kilogram mencapai f 230 tetapi pada 1925 turun menjadi f 138 (Wie, 1977: 9-10). Pada 1930 volume dan nilai ekspor tembakau mengalami penurunan akibat dari depresi ekonomi yang menimpa negara-negara Eropa hingga berdampak kepada nilai ekspor tembakau di Pelabuhan Belawan.

Tabel 1. Volume dan Nilai Ekspor Tembakau Deli dari Pelabuhan Belawan pada 1922-1930

Tahun	Jumlah (bal)	Pendapatan (Gulden)
1922	193.219	67.000.000
1923	206.822	81.000.000
1924	207.926	88.000.000
1925	213.956	76.000.000
1930	211.137	35.900.000
1933	133.571	28.500.000
1936	141.766	30.500.000

Sumber: Thee Kian Wie, 1977.

Pada pertengahan 1930 para pengusaha mulai memberi perhatian pada perkebunan karet. Produksi karet di Sumatera Timur pada 1932 mencapai 11% dari produksi karet dunia (Wie, 1977: 9-10). Ekspor karet pada 1922 mencapai 42.000 ton; pada 1925 mencapai 70.000 ton; pada 1930 mencapai 73.100 ton; pada 1934 mencapai 127.408 ton.⁶ Komoditas karet banyak ditanam di daerah Tebing Tinggi, Lubuk Pakam, Siantar, dan Rantau Parapat. Kelapa sawit juga menjadi salah satu komoditas yang pada 1920-an mengalami perkembangan. Kelapa sawit diolah menjadi minyak, mentega, sabun, dan lain-lain oleh negara-negara Eropa. Ekspor kelapa sawit pada 1920 mencapai 1.719 ton; pada 1925 mencapai 6.905 ton; pada 1928 mencapai 28.870 ton; pada 1930 mencapai 48.015 ton; pada 1932 mencapai 84.973 ton; pada 1934 mencapai 121.262 ton; pada 1936 mencapai 172,336 ton; dan pada 1938 mencapai 172.336 ton (Wie, 1977: 30). Dilihat dari angka-

angka tersebut, ekspor kelapa sawit setiap tahun mengalami peningkatan. Pada krisis *malaise*, saat jumlah ekspor tembakau mengalami penurunan, hal tersebut tidak terjadi pada kelapa sawit. Komoditas lain yang diekspor melalui Pelabuhan Belawan adalah teh. Pada akhir 1911 Tanaman kopi di Sumatra Timur dibudidayakan di daerah dataran tinggi Danau Toba dan Siantar (Blink, 1919: 112).

Komoditas yang diimpor melalui Pelabuhan Belawan terbagi dalam tiga kategori, yaitu barang konsumsi, barang produksi, dan bahan baku. Beras merupakan barang yang diimpor dalam jumlah besar. Selain beras barang yang diimpor berupa tepung, ikan, rokok, korek api, bir, anggur, mentega, susu kental, semen, ban mobil, cuka alat pertanian, dan mesin uap yang di impor dari Belanda, Jepang, Amerika, China, Australia, Swiss, dan Inggris (*Verslag der Handelsvereniging te Medan*, 1920: 139). Tabel 2 di bawah ini menunjukkan nilai barang yang diimpor melalui Pelabuhan Belawan.

Tabel 2. Nilai Impor menurut Asal Barang di Pelabuhan Belawan pada 1920-1933 (f)

Tahun	Dari Jawa	Dari Luar Negeri	Total
1920	11,644	115,304	126,555
1921	11,914	89,510	101,424
1922	6,908	61,445	69,353
1923	8,727	58,347	67,074
1924	9,984	62,566	72,550
1925	10,104	77,257	87,361
1926	12,646	90,387	103,033
1927	21,422	107,710	129,132
1928	20,121	112,054	132,175
1929	19,690	122,499	142,189
1930	18,981	105,039	124,020
1931	15,152	62,872	78,024
1932	12,907	41,450	54,357
1933	11,000	36,039	47,039

Sumber: Thee Kian Wie, 1977.

Berdasar data pada Tabel 2 impor barang terbesar berasal dari negara luar (Inggris, Belanda, Amerika, Jerman, dan lain-lain). Dari 1920 hingga 1927 nilai impor dari *foreland* mengalami peningkatan baik yang berasal dari

Jawa maupun negara lain. Akan tetapi, mulai 1928 hingga 1933 nilai impor di Pelabuhan Belawan mengalami penurunan. Krisis ekonomi yang terjadi di negara Eropa menjadi penyebab terjadinya penurunan nilai impor di Pelabuhan Belawan. Berkembangnya sektor perkebunan di Sumatera Timur mengakibatkan penduduk lebih fokus pada penanaman tanaman perkebunan dibandingkan tanaman pangan. Hal ini menyebabkan kebutuhan beras dan barang konsumsi lainnya harus diimpor dari daerah *foreland* Sumatera Timur. Di bawah ini adalah tabel nilai impor barang, baik konsumsi, produksi, maupun pangan.

Tabel 3. Nilai Impor Menurut Jenis Barang di Pelabuhan Belawan pada 1920-1933 (f)

Tahun	Beras	Barang konsumsi	Barang produksi
1920	24,795	66,035	35,725
1921	14,522	55,308	31,594
1922	13,732	42,210	13,411
1923	12,419	43,360	11,295
1924	13,160	44,768	14,622
1925	16,391	53,602	17,368
1926	16,599	61,913	24,521
1927	22,421	76,147	30,564
1928	23,755	79,007	29,413
1929	25,144	80,912	36,133
1930	26,414	72,806	24,800
1931	13,477	53,647	10,900
1932	9,755	37,972	6,630
1933	6,762	33,777	6,500

Sumber: Thee Kian Wie, 1977.

Pada Tabel 3 terlihat terjadi fluktuasi nilai impor di Pelabuhan Belawan. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti jumlah permintaan terhadap barang impor, kondisi pasar dunia, dan lain sebagainya. Pada 1922 terjadi penurunan nilai impor barang konsumsi dan barang produksi, karena pada masa itu Pelabuhan Belawan sedang dalam proses pengembangan fisik sehingga menghambat kedatangan kapal ke Pelabuhan Belawan. Penurunan juga terjadi pada 1930 hingga 1933. Penurunan terjadi tidak hanya pada komoditas beras tetapi juga terjadi pada barang konsumsi dan produksi. Krisis

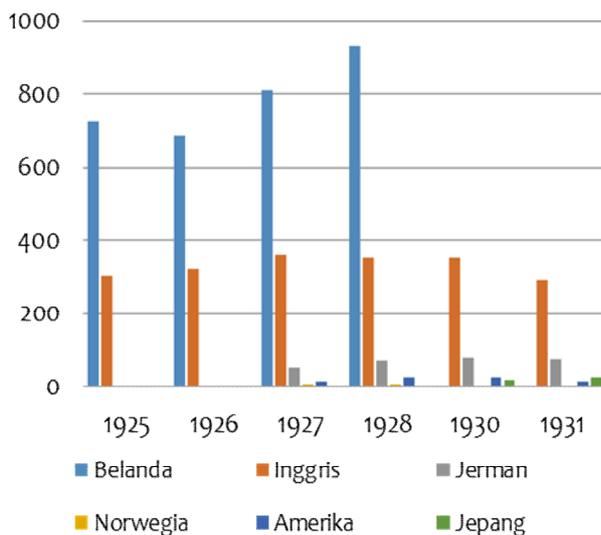
ekonomi dunia merupakan penyebab terjadinya penurunan nilai impor. Kenaikan pada nilai impor karena pertumbuhan penduduk di Sumatra Timur dan investasi perkebunan dan pengembangan pelabuhan. Pendapatan Pelabuhan Belawan memang tidak hanya diperoleh dari aktivitas ekspor dan impor saja. Akan tetapi, juga dari sumber-sumber lain, seperti sewa gudang, bea cukai, dan pendapatan lain.

Tabel 4. Pendapatan yang diperoleh Pelabuhan Belawan pada 1924 (f)

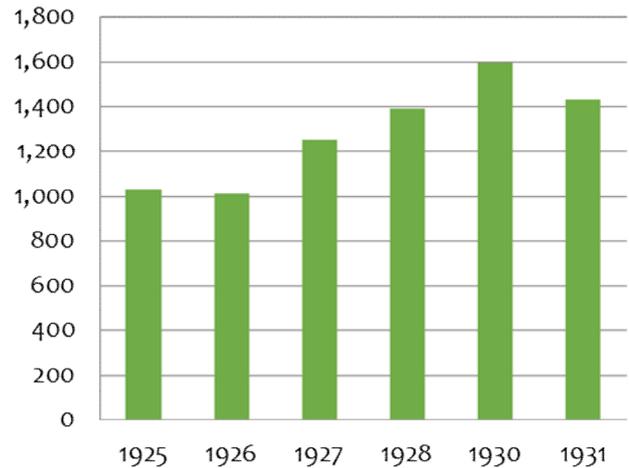
Jenis pendapatan	Jumlah
Impor	28.607.509
Ekspor	847.746
Minyak bumi	634.297
Bea cukai korek api	5.887.035
Sewa gudang	36.374
Pendapatan lain	52.831
Total	36.065.792

Sumber: *Mededelingen van de Handelsvereniging te Medan* No. 9 Tanggal 15 Mei 1925.

Setelah Pelabuhan Belawan dikembangkan maka kapal-kapal uap besar dari Belanda, Inggris, Jerman, Norwegia, Amerika, dan Jepang dapat masuk ke pelabuhan untuk mengangkut komoditas. Grafik 1 dan 2 memperlihatkan jumlah kapal uap yang masuk ke Pelabuhan Belawan setelah mengalami pengembangan.



Grafik 1. Asal Kapal Uap yang Masuk di Pelabuhan Belawan, 1925-1931
Sumber: *Kroniek* 1925, 1926, 1927, 1928, dan 1931.



Grafik 2. Jumlah Total Kapal Uap Masuk di Pelabuhan Belawan, 1925-1931
Sumber: *Kroniek* 1925, 1926, 1927, 1928, dan 1931.

Pada 1925 hingga 1930 jumlah seluruh kapal yang masuk di Pelabuhan Belawan mengalami peningkatan, yaitu dari 1.029 kapal uap meningkat hingga 1.594 kapal uap. Akan tetapi, pada 1931 jumlah itu mengalami penurunan menjadi 1426 kapal uap. Penurunan tersebut terjadi pada kapal-kapal yang berasal dari Inggris dan Amerika. Berikut ini grafik yang memperlihatkan jumlah keseluruhan kapal uap yang masuk ke Pelabuhan Belawan dari 1925 hingga 1931.

Penurunan jumlah kapal ini diikuti dengan penurunan volume kapal yang masuk di Pelabuhan Belawan. Hal ini disebabkan adanya krisis ekonomi yang melanda sebagian besar negara-negara di Eropa yang berdampak juga terhadap jumlah dan volume kapal yang masuk ke Pelabuhan Belawan. Peningkatan jumlah volume kapal yang masuk ke Pelabuhan Belawan terlihat pada 1925 hingga 1928. Pada 1925 hingga 1931 mayoritas kapal yang masuk ke Pelabuhan Belawan berasal dari Belanda, Inggris, Jerman, dan kapal-kapal dari Amerika, Norwegia, serta Jepang.

Jumlah kapal-kapal Belanda yang keluar pada 1925 hingga 1927 di Pelabuhan Belawan mengalami peningkatan. Akan tetapi, pada 1927 terjadi penurunan jumlah kapal yang keluar terutama pada jenis tongkang, meskipun demikian kapal tongkang dan kapal-kapal uap

besar masih mendominasi jenis kapal yang keluar di Pelabuhan Belawan. Jika dilihat dari asal negaranya, jumlah kapal yang masuk dan keluar di Pelabuhan Belawan didominasi kapal-kapal dari Belanda.

Fenomena ini merupakan akibat pengembangan Pelabuhan Belawan karena adanya kebijakan Pemerintah Kolonial. Namun demikian, dengan kebijakan ini justru turut mengakibatkan kemunduran beberapa pelabuhan tradisional seperti Tanjung Balei, Laboean Bilik, Poelau Moeda, Koealoe, Tanjung Pura, Pangkalan Brandan, Siak, Tanjung Tiram, dan Tanjung Bringin. Perbandingan ekspor dan impor Pelabuhan Belawan dengan pelabuhan-pelabuhan tradisional di Sumatra Timur adalah sebagai berikut.

Tabel 5. Perbandingan Nilai Ekspor-Impor di Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Tradisional di Sumatra Timur 1920 (f)

Nama Pelabuhan	1920	1921
Belawan	14.967.762	1.730.125
Tanjung Balei	739.681	647.843
Pangkalan Brandan	74.718	1.614.826
Laboean Bilik	157.113	136.873
Koealoe	82.221	27.842
Pulau Muda	50.470	14.432
Bagan Siapi-api	349.167	184.040
Tanjung Tiram	53.155	73.482
Tanjung Pura	108.993	114.136
Tanjung Bringin	2.061	66.641

Sumber: Deli Courant, 1920.

Berdasar tabel di atas diketahui bahwa jika dibandingkan dengan pelabuhan lainnya maka nilai ekspor-impor di Pelabuhan Belawan adalah yang tertinggi. Rendahnya angka-angka ekspor-impor di pelabuhan tradisional karena Pelabuhan Belawan berkembang menjadi pelabuhan induk di Sumatra Timur.

Pada 1940-1942 aktivitas ekspor dan impor di Pelabuhan Belawan dihentikan karena terjadi pergolakan politik antara Jepang dengan Amerika, Inggris, dan Belanda (Sinar, 2001: 75). Pihak militer Jepang menguasai Pelabuhan Belawan dan Polonia. Jepang juga mulai menguasai Deli dan daerah lainnya di Sumatra

Timur dan seluruh perkebunan diambil alih oleh Jepang. Jepang merusak lahan-lahan perkebunan dan menjadikan tanah perkebunan menjadi persawahan.

Pengembangan Pelabuhan Belawan mengakibatkan terjadi perubahan pada morfologi kota, yang dapat dilihat pada perubahan pola pemukiman penduduk dan pusat ekonomi. Pada masa kekuasaan Kesultanan Deli, pusat pemukiman penduduk berada di lingkungan Kesultanan yaitu Labuhan Deli. Setelah pengembangan Pelabuhan Belawan, pusat pemukiman penduduk dan pusat ekonomi berpindah ke wilayah Pelabuhan Belawan dan Medan.

Pengembangan pelabuhan dan perkembangan kota Medan telah menyebabkan kedatangan arus urbanisasi dan migrasi yang memacu pertumbuhan penduduk kota Medan. Tabel 6 di bawah ini menunjukkan pertumbuhan penduduk di kota Medan pada 1920 dan 1930.

Tabel 6. Jumlah Penduduk Kota Medan 1920 dan 1930

Asal	1920	1930
Bumiputera	23.823	40.096
Orang Eropa	3.128	4.292
Orang Cina	15.916	27.180
Orang Timur Asing	2.381	3.408

Sumber: Pelly, 1994.

Sejumlah besar pendatang masuk ke kota Medan untuk mencari pekerjaan, baik sebagai buruh pelabuhan, buruh perkebunan, pekerja pada pembuatan jalan, ataupun pedagang (Modderman, 1929: 220). Pada 1934 jumlah penduduk di sekitar kawasan Pelabuhan Belawan berjumlah 6.474 orang yang terdiri dari 4.814 orang pribumi, 97 orang Eropa, 1.508 orang Cina, dan 55 orang Timur asing (India, Arab, Cheti, dan lain-lain) (Moyenfeld, 1934).

Seperti halnya kota-kota kolonial lainnya, di Medan juga terdapat segregasi dan diferensiasi sosial. Ini tercermin dari adanya kebijakan pemerintah Hindia-Belanda yang membedakan tempat tinggal penduduk berdasar pada ras dan warna kulit.⁷ Wilayah kota Medan

seluas 288 ha dijadikan kawasan pemukiman untuk orang Belanda dan orang Eropa. Penduduk pribumi seperti orang Melayu dan Minangkabau tinggal di dekat istana Sultan Deli yaitu kota Matsum dan wilayah Labuhan Deli, sedangkan orang-orang Jawa, Batak, Karo, Simalungun dan lainnya tinggal di perkebunan dan kampung-kampung. Orang Cina dan Asia Timur lainnya tinggal di daerah pusat pasar seperti di daerah Kesawan.

Perdagangan didominasi orang-orang Eropa dan Cina. Pada awal 1930-an, komoditas yang banyak diperdagangkan adalah kelapa sawit dan karet. Di Pelabuhan Belawan juga terdapat kelompok dagang yang menyediakan komoditas ekspor dan impor sehingga tercipta hubungan yang disebut dengan *higher-order merchant* atau lazim dikenal sebagai tengkulak atau agen. Selain itu ada juga pengusaha yang bergerak sebagai pedagang grosir (*wholeseller*).

Di samping perdagangan, sektor perburuhan juga berkembang seiring perkembangan Pelabuhan Belawan. Buruh Cina di pelabuhan yang jasanya digunakan untuk mengangkut produksi perkebunan oleh AVROS diberi upah sebesar f 10/ 100 kilogram, tetapi ada juga perusahaan yang memberi upah sebesar f 9/ 100 kilogram. Pada 1920 upah buruh yang bekerja dalam pembuatan gudang-gudang di Pelabuhan Belawan sebesar f 12/bulan. Pada 1927 dibangun 1000 perumahan untuk keluarga buruh pelabuhan (Ruychaver, 1926: 21). Para buruh yang bekerja pada perbaikan dan pembangunan jalan mendapatkan upah sebesar f 66/bulan (Broersma, 1922: 132). Perkembangan ekspor karet pada 1930 memberikan pengaruh terhadap upah buruh yang bekerja sebagai tenaga bongkar muat komoditas, para buruh yang berasal dari Jawa meminta kenaikan upah buruh sebesar f 70/bulan, dan pada tahun yang sama upah buruh di kapal meningkat menjadi f 90 dengan f 5 dibayar sebelum kapal berangkat (Broersma, 1922: 132).

Secara tidak langsung pengembangan Pelabuhan Belawan juga berpengaruh terhadap prasarana sosial seperti rumah sakit dan sekolah. Pertambahan jumlah penduduk di wilayah

pelabuhan telah mendorong pembangunan pelayanan kesehatan dan sekolah.

SIMPULAN

Perkembangan perkebunan dan mundurnya Labuhan Deli menjadi faktor pendorong pengembangan Pelabuhan Belawan oleh pemerintah Hindia Belanda. Pengembangan Pelabuhan Belawan telah menyebabkan Pelabuhan Belawan menjadi pelabuhan ekspor-impor terbesar di Sumatra Timur dan menjadi salah satu pelabuhan induk di Hindia-Belanda. Tujuan pengembangan Pelabuhan Belawan yang dilakukan pemerintah Hindia-Belanda adalah untuk memenuhi kepentingan pemerintah Hindia-Belanda di Deli. Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai dari jaringan eksploitasi kolonial di Hindia Belanda. Pengembangan fisik Pelabuhan Belawan terdiri dari pengerukan lumpur, pembangunan dermaga, pembangunan gudang penyimpanan dan kantor, pembangunan jalan darat dan jalur kereta api. Pengembangan prasarana berupa penyediaan listrik dan air bersih. Pengaruh pengembangan Pelabuhan Belawan terhadap masyarakat Deli terlihat dari perubahan morfologi kota, penduduk, perdagangan, perburuhan dan prasarana sosial

CATATAN

¹Nama Labuhan digunakan untuk menyebut Pelabuhan Deli yang terletak di tepi Sungai Deli di sebelah utara Sumatra Timur atau berjarak 19,5 km dari pusat kota Medan sekarang. Wilayah Deli dialiri sungai-sungai besar yang mengalir dari arah pegunungan menuju Selat Malaka. Pada saat itu sungai merupakan alat transportasi utama untuk membawa hasil-hasil perkebunan dari daerah *hinterland* ke luar.

²Syahbandar pada masa itu masih berasal dari suku Melayu. Penguasaan pelabuhan ini tercantum dalam *Politiek Contract* (Perjanjian Politik) Belanda dengan Kesultanan Deli. Belanda berhak menguasai seluruh pelabuhan di Sumatra Timur dan atas penguasaan tersebut *Gubernemen* memberikan ganti rugi kepada Sultan sebesar f 187.850/ tahun (Sinar, 2001: 32).

³Lihat Lekkerkerker (1916: 294-295). Peraturan tentang penggunaan dermaga oleh perusahaan-per-

usaha pelayaran lihat *Staatsblad van Nederlandsch Indie* 1919, No. 185, Pasal 18.

⁴Peraturan tentang pasokan air bersih untuk Pelabuhan Belawan diatur dalam *Staatsblad van Nederlandsch Indie* 1919, No. 115, Pasal 7.

⁵Lihat *Regeerings Almanak* 1926, Jilid 1, hlm. 457 dan Peraturan-peraturan tentang pergudangan di Pelabuhan Belawan lihat *Staatsblad van Nederlandsch Indie* 1919, No. 115, Pasal 7.

⁶Lihat *Kroniek* 1924, 1925, 1926, 1928, 1932.

⁷Pemerintah kolonial membagi masyarakat negeri jajahan dalam tiga kelas sosial, yaitu *European*, *Vreemde Oosterlingen* dan *Inheemschen*. Pembagian ini terdapat dalam *Regering Reglement (RR)* 1885 pasal 270 juncto 1925 pasal 447. Secara rinci pengaturan kewarganegaraan sekaligus pembagian kelas sosial ada pada *Nederlandsche Onderdaanschaap van niet Nederlanders*, 1910, Pasal 126 (Hamdani, 2006: 15).

REFERENSI

- Airries, Christopher (1989). "A Port System in a Developing Economy: Evolution and Response in North Sumatra, Indonesia". Dissertation at University of Kentucky.
- Blink, H. (1919). *Sumatra Oostkust in Hare Opkomst En Ontwikkeling als Economisch Gewest: Eene Economisch-Geographische En-Historische Studie* ('s-Gravenhage: Mouton).
- Bouwman, S. (1929). *Memorie van Overgave*, Seri 1e. Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI).
- Broersma (1922). *Oostkust van Sumatra: De Ontwikkeling van het Gewest*. The Hague: Charles Dixon-Deventer.
- Dootjes, F. J. J. (1932). *Kroniek 1931*. Amsterdam: Oostkust van Sumatra-Instituut.
- Hamdani, Nasrul (2006). "Morfologi Sisi Keras dan Orang Medan: Sejarah Kota (1930-1950)". *Buletin Historisme*, No. 22. Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Sumatera Utara.
- Kroniek* 1924, 1925, 1926, 1928, 1932.
- Lekkerkerker, C. (1916). *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill.
- Lusink, M. J. "Oostkust Van Sumatra-Instituut". *Kroniek*, 1924, 1925, 1927, 1928.
- Modderman, P. W. (1929). *Gedenkboek Uitgegeven ter Gelegenheid van het Vijftig Jarig Bestaan van de Deli Planters Vereeniging*. Weltevreden-Batavia: Kolf.
- Moyenfeld, H. D. (1934). *Memorie van Overgave Beneden Deli*, Seri 1e. Arsip Negara Republik Indonesia (ANRI).
- Panggabean, Pananian (1988). "Lahirnya Kota Medan sebagai Pelabuhan Ekspor Hasil-Hasil Perkebunan 1863-1940". Tesis pada Program Pascasarjana UGM.
- Pelly, Usman (1994). *Urbanisasi dan Adaptasi: Peranan Misi Budaya Minangkabau dan Mandailing*. Jakarta: LP3ES.
- Perret, Daniel (2010). *Kolonialisme dan Etnisitas Batak dan Melayu di Sumatra Timur*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Regeerings Almanak* 1926, 1937.
- Ruychaver, H. J. (1926). *Memorie van Overgave*, Seri 1e. Arsip Negara Republik Indonesia (ANRI).
- Sinar, Tengku Lukman (2001). *Sejarah Medan Tempodoeloe*. Medan: Perwira.
- Staatsblad van Nederlandsch-Indie* No. 99, 1918.
- Sulistiyono, Singgih Tri (1994). "Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930". Tesis pada Universitas Gadjah Mada
- Thee Kian Wie (1977). *Plantation Agriculture and Export Growth an Economic History of East Sumatra, 1863-1942*. Jakarta: LEKNAS LIPI.
- Verslag van de Handelsvereeniging te Medan* (1920). Medan: Deli Courant.