

KEHIDUPAN MASYARAKAT SEKITAR PELABUHAN AIR BANGIS SUMATERA BARAT 1880-1930

Oleh: Gita Ratih Prima Santi, Prodi Ilmu Sejarah, Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial,
Universitas Negeri Yogyakarta, gitaratihprimasanti96@gmail.com

ABSTRAK

Pelabuhan Air Bangis sempat dijadikan sebagai pusat kegiatan perniagaan maritim di Pantai Barat Sumatera dan mengalami masa kejayaan pada tahun 1839-1870. Pelabuhan ini mengalami kemunduran pada tahun 1880. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keadaan masyarakat pesisir dan *hinterland* Pelabuhan Air Bangis dalam kurun waktu 1880-1930. Pelabuhan Air Bangis mengalami perkembangan yang pesat sejak dibuka sebagai pelabuhan besar pada tahun 1839. Sejak tahun 1839 hingga tahun 1870 Pelabuhan Air Bangis menjadi primadona di kawasan Pantai Barat Sumatera. Pelabuhan Air Bangis mengalami kemunduran pada tahun 1880 yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu kebijakan pemerintah, pembangunan jalur darat, masalah kesehatan, dan perkembangan Pantai Timur Sumatera. Peran pelabuhan telah berganti menjadi pelabuhan transit dan tidak lagi melayani ekspor-impor. Masyarakat di pesisir dan *hinterland* Air Bangis menggantungkan perekonomiannya dengan berdagang bersama penduduk dari pulau-pulau luar di sekitar pelabuhan. Tahun 1920 orang-orang Jepang mulai berdatangan dan menetap di sekitar Pelabuhan Air Bangis, sebagian dari mereka mendirikan toko-toko kelontong, membuka jasa seperti jasa asuransi, tukang gigi, dan yang lainnya berdagang dengan mendatangi rumah-rumah penduduk di kawasan pesisir. Kegiatan perniagaan bersama orang-orang Jepang tidak bertahan lama dan pada masa depresi ekonomi sebagian dari mereka mulai kembali ke Jepang.

Kata Kunci: *Pelabuhan, Air Bangis, Sumatera Barat.*

THE CIRCUMSTANCES OF THE SOCIETY IN THE AIR BANGIS HARBOR WEST SUMATRA 1880-1930.

Abstrak

The Air Bangis Harbor had been the center of maritime trade activities on West Coast of Sumatra and reached its heyday in 1839-1870. The Air Bangis Harbor started to experience a deterioration in 1880. This Research aims to determine the state of coastal and inland society at the Air Bangis Harbor in 1880-1930. The Air Bangis Harbor had developed since it was opened as a big harbor in 1839. Since 1839 till 1870 the Air Bangis Harbor was being primadonna in West Coast Sumatera. The Air Bangis Harbor had deterioration in 1880 due to of some reasons such as government policies, construction land lines, healthy problem, and development of East Coast Sumatera. The role of the harbor had changed as a transit harbor and didn't serve import and export anymore. The society in coastal and inland relied on their economy by trading with outer lands around The Air Bangis Harbor. In 1920 the Japanese arrived and settled around The Air Bangis Harbor, some of them built grocery stores, being insurance service, dental artisans, and trade in coastal areas. Their activities did not long and during the great depression, they return to Japan.

Keyword: *Harbor, Air Bangis, West Sumatera.*

I. PENDAHULUAN

Pelabuhan Air Bangis pernah berada di bawah monopoli kekuasaan Aceh, lalu VOC (*Verenigde Oostindische Compagnie*), hingga akhirnya jatuh ke tangan Inggris sejak 30 November 1795 dan beralih ke kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda.¹ Setelah jatuh ke tangan Pemerintah Hindia Belanda, berbagai kebijakan mulai diterapkan. Kebijakan yang paling mempengaruhi kawasan Air Bangis adalah dengan dibukanya pelabuhan ini sebagai pusat perekonomian niaga di Pantai Barat Sumatera. Kebijakan tersebut membawa dampak yang besar bagi masyarakat di sekitar pelabuhan, baik di pesisir maupun di daerah *hinterland*. Masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pedagang di pelabuhan maupun di pasar sekitar pelabuhan mendapatkan dampak yang besar. Pembukaan Pelabuhan Air Bangis menyebabkan banyak saudagar-saudagar asing yang berkunjung untuk melakukan transaksi jual-beli di pelabuhan.

Tahun 1880 kejayaan Pelabuhan Air Bangis mulai meredup dikarenakan pemerintah mengeluarkan kebijakan baru untuk membangun Pelabuhan Padang (Emmahaven) dan menjadikannya sebagai pusat perekonomian niaga maritim.² Kemunduran pelabuhan membuat masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pedagang harus merugi terlebih karena harga-harga komoditas di daerah *hinterland* menurun. Para kuli angkut yang berasal dari pesisir maupun *hinterland* Air Bangis mulai kehilangan pekerjaannya. Keadaan tersebut mulai berubah setelah perkebunan-perkebunan besar milik swasta dibuka di seluruh Pantai Barat Sumatera. Perkebunan yang berada di *hinterland* Air Bangis memberikan kontribusi tinggi dalam perekonomian karena menjadi salah satu pemasok kopi di Pantai Barat Sumatera. Kopi-kopi tersebut dikirimkan ke Pelabuhan Padang dan beberapa komoditas lain seperti rempah-

rempah yang diperjual-belikan di pasar-pasar Air Bangis.

Sistem ekonomi liberal yang dijalankan oleh Pemerintah Hindia Belanda tidak berjalan dengan lancar sesuai harapan. Memasuki tahun 1920, politik perdagangan bangsa Jepang mulai mendominasi di Air Bangis. Banyak orang-orang Jepang yang datang dan berdagang baik dengan membuka toko sendiri maupun di pelabuhan-pelabuhan Pantai Barat Sumatera. Politik perdagangan Jepang di Air Bangis bertahan hingga memasuki masa depresi ekonomi dunia. Orang-orang Jepang di seluruh kawasan Pantai Barat Sumatera dipulangkan oleh Pemerintah Jepang.³

II. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan telaah terhadap pustaka atau literatur yang menjadi landasan pemikiran dalam penelitian.⁴ Penggunaan kajian sejarah diharapkan dapat menambah referensi bagi penulis dalam menuliskan karyanya agar karya tersebut dapat dipertanggungjawabkan. Kajian pustaka dapat digunakan untuk menelaah dan mengkaji pustaka sebelumnya yang memiliki kesamaan dengan penelitian yang akan ditulis. Pada penelitian ini penulis akan menggunakan beberapa pustaka untuk menambah referensi dan informasi.

Topik pembahasan penelitian ini mengenai “Kehidupan Masyarakat Pelabuhan Air Bangis Sumatera Barat Tahun 1880 – 1930”. Pelabuhan Air Bangis terletak di pesisir Pantai Barat Sumatera dan merupakan bagian dari wilayah administratif *Gouvernement Sumatera's Westkust*. Batas-batas kawasan Air Bangis yakni di sebelah utara berbatasan dengan Sungai Tapus, sebelah timur berbatasan dengan pegunungan Bukit Barisan yang membelakangi wilayah Tapanuli dan Siak, sebelah selatan berbatasan dengan wilayah *Residentie van Padang*, dan di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Hindia.

¹Mustika Zeid, *Saudagar Pariaman: Menerjang Ombak Membangun Maskapai*, (Jakarta: LP3ES, 2017), hlm. 99.

²Junaedi, “Pelabuhan Air Bangis Sumatera Barat Pada Abad XIX Hingga Awal Abad XX”, *Skripsi*, (Medan: USU, 2015), hlm. 89.

³Gusti Asnan, *Penetrasi Lewat Laut: Kapal-Kapal Jepang di Hindia Belanda Sebelum 1930*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011), hlm. 60.

⁴Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah, 2013), hlm. 6.

Kondisi topografis yang berbukit-bukit dan diapit oleh teluk membuat Pelabuhan Air Bangis terlindungi dari terjangan ombak ganas. Hal tersebut membuat pelabuhan ini disinggahi oleh kapal-kapal dagang asing.

Pelabuhan Air Bangis termasuk dalam pelabuhan tua yang memiliki catatan sejarah panjang di kawasan Pantai Barat Sumatera. Dinamika kegiatan perdagangan dan pelayaran di pelabuhan ini tidak terlepas dari persaingan dagang antara kekuatan asing yang datang dan pergi. Pelabuhan Air Bangis pernah berada di bawah kekuasaan Aceh, lalu Belanda (VOC), dan kemudian jatuh ke tangan Inggris tanggal 30 November 1795.⁵ Adanya Perjanjian London tanggal 13 Agustus 1814 membuat Inggris harus mengembalikan seluruh wilayah Hindia Belanda yang dikuasai kepada Pemerintah Hindia Belanda. Tanggal 22 Mei 1819 merupakan tanggal resmi berkuasanya Pemerintah Hindia Belanda di kawasan Pantai Barat Sumatera.⁶

Daerah Pantai Barat Sumatera yang diterima oleh Pemerintah Hindia Belanda mencakup kawasan yang merentang dari Singkel ke utara hingga Croe di selatan. Daerah tersebut dibagi menjadi dua *residentie* yaitu *Residentie* Padang dan *Residentie* Bengkulu. *Residentie* Padang mencakup daerah-daerah antara Singkel hingga ke Indrapura di selatan. *Residentie* Bengkulu mulai dari Indrapura di utara hingga Croe di selatan. Secara teori daerah *Residentie* Padang meliputi Singkel hingga Indrapura, tetapi dalam realitasnya daerah yang betul-betul dikuasai Pemerintah Hindia Belanda pada periode awal kekuasaannya hanya terbatas di Padang dan beberapa daerah di selatannya. Daerah Air Bangis, Natal, dan Tapanuli menjadi basis terakhir yang diserahkan oleh Inggris.

Pemerintah Hindia Belanda baru menerima Air Bangis sebagai daerah kekuasaannya pada tahun 1825. Posisi Air Bangis yang strategis dan mempunyai daya tarik membuat pemerintah menjadikan daerah ini sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian. Pemerintah Hindia Belanda membuat kebijakan-kebijakan untuk mengembangkan Pelabuhan Air Bangis. Tahap pertama yang dilakukan adalah dengan

memindahkan pusat dermaga yang awalnya berada di Pulau Panjang dipindahkan ke kawasan muara Sungai Air Bangis, di bibir pantai Air Bangis.⁷

Pelabuhan Air Bangis dibuka menjadi pelabuhan untuk perdagangan bebas pada tahun 1839. Kebijakan tersebut membuat pelabuhan semakin berkembang dan menjadi pelabuhan ekspor-impor yang ramai di kawasan Pantai Barat Sumatera. Periode 1839 hingga 1870 dapat dikatakan sebagai masa kejayaan dari Pelabuhan Air Bangis. Pelabuhan Air Bangis berhasil menjadi primadona di Pantai Barat Sumatera pada periode tersebut.

Pelabuhan Air Bangis mulai mengalami gejala penurunan aktivitas perdagangan dan pelayaran saat memasuki dekade 1880-an. Beberapa penyebabnya adalah menurunnya jumlah produksi kopi, perubahan kebijakan pemerintah pusat, berkembangnya kawasan Pantai Timur Sumatera, serta mulai beralihnya orientasi perdagangan saudagar daerah *hinterland* ke pantai timur. Situasi semakin kritis sejak Pemerintah Hindia Belanda mulai memberlakukan aturan pajak moneter baru tahun 1908.⁸

Pemerintah Hindia Belanda mulai menerapkan sistem ekonomi liberal tahun 1870-an. Perkebunan-perkebunan swasta mulai bertebaran, salah satunya berada di daerah *hinterland* Air Bangis, akan tetapi hal ini tetap tidak bisa membangkitkan kegiatan perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Air Bangis. Penduduk menggantungkan mata pencahariannya dengan berniaga di pasar baik di dalam pelabuhan maupun di luar pelabuhan. Tahun 1920 orang-orang Jepang mulai berdatangan ke kawasan Pantai Barat Sumatera.⁹

⁵Mustika Zed, *loc.cit.*

⁶Gusti Asnan, *op.cit.*, hlm. 68.

⁷M. Nur, dkk, *Dinamika Pelabuhan Air Bangis dalam Lintasan Sejarah Lokal Pasaman Barat*, (Padang: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2004), hlm. 104.

⁸Yuliandre Darwis, *Sejarah Perkembangan Pers Minangkabau 1859 – 1945*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2013), hlm. 21.

⁹Gusti Asnan, *Penetrasi Lewat Laut: Kapal-Kapal Jepang di Hindia Belanda*

III. METODE PENELITIAN DAN PENDEKATAN PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu proses untuk menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Dalam penelitian ini, menggunakan empat tahapan penelitian. Empat tahapan yang digunakan dalam penelitian sejarah menurut Nugroho Notosusanto antara lain: heuristik (pengumpulan sumber), verifikasi (kritik sumber), interpretasi (penafsiran) dan historiografi (penulisan). Heuristik merupakan suatu kegiatan dengan mengumpulkan sumber sejarah sebanyak-banyaknya. Proses selanjutnya adalah verifikasi atau kritik sumber sejarah. Pada tahap ini peneliti menelaah lebih jauh sumber tersebut untuk mendapatkan keautentikan dan kredibilitas sumber sejarah. Dalam tahap ini terbagi menjadi dua macam yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Interpretasi adalah suatu kegiatan yang bertujuan untuk menafsirkan fakta sejarah dalam sumber sejarah secara objektif. Dalam pencarian fakta sejarah ini terbagi menjadi dua cara yaitu dengan sintesis dan analisis. Terakhir adalah historiografi atau penulisan adalah suatu kegiatan dengan merekonstruksi peristiwa sejarah secara kronologis dan sistematis. Dalam tahap ini peneliti menggunakan model penulisan sejarah analitis, yaitu penulisan sejarah yang fokus pada pokok permasalahan.

Metode penelitian dalam studi sejarah merupakan seperangkat aturan dan prinsip sistematis dalam mengumpulkan sumber-sumber sejarah, menilainya secara kritis, dan mengajukan sintesis secara tertulis atau suatu prosedur dalam menyusun detail-detail yang telah disimpulkan dari dokumen-dokumen otentik menjadi suatu kisah yang saling berhubungan. Penelitian yang dilakukan menggunakan metode sejarah kritis. Metode sejarah kritis terdiri dari empat tahap pokok yaitu Heuristik, Verifikasi, Interpretasi dan Historiografi. Heuristik adalah pengumpulan jejak sejarah yang terkait dengan bahan yang akan di tuliskan dalam penulisan sejarah. Tahap kedua yaitu Kritik sumber merupakan

langkah untuk mencari suatu kredibilitas (kebenaran), mencari keotentisitas (aslian sumber). Tahap ketiga yaitu Interpretasi adalah upaya penafsiran atas fakta-fakta sejarah dalam langkah merekonstruksi realitas di masa lampau. Maka fakta-fakta sebagai bukti apa yang pernah terjadi di masa lalu diinterpretasi dengan mencari dan membuktikan relasinya yang satu dengan lainnya, sehingga membentuk satu rangkaian yang faktual dan logis dari peristiwa masa lampau. Historiografi merupakan langkah terakhir dalam metode penelitian sejarah. Setelah semua proses atau langkah dalam metode penelitian selesai maka dituangkan dalam bentuk tulisan.

IV. HASIL PENELITIAN

A. KEADAAN MASYARAKAT DAN PELABUHAN AIR BANGIS SUMATERA BARAT SEBELUM 1880

Aia Bangih atau yang dikenal juga dengan Air Bangis terletak di Kecamatan Sungai Beremas, Kabupaten Pasaman Barat, Sumatera Barat. Air Bangis merupakan salah satu daerah yang termasuk dalam kawasan rantau pesisir. Status sebagai kawasan rantau diperkuat dengan letaknya yang berada didaerah perbatasan dengan Tapanuli. Dulu kawasan Air Bangis berada di pesisir Pantai Barat Sumatera dan merupakan bagian utara dari wilayah administratif Gouvernement Sumatra's Westkust.

Nama Air Bangis mulai muncul pada abad ke-17 yang diberikan oleh rombongan dari Kerajaan Indrapura yang berlayar ke kawasan utara Pantai Barat Sumatera untuk mencari daerah baru. Nama Air Bangis mulai berubah saat bangsa Eropa datang ke kawasan tersebut. Dalam setiap catatan perjalanan, mereka menuliskan Air Bangis dengan Ayer Bangies. Sementara penduduk asli menyebut Air Bangis dengan Aia Bangih (Air Bengis) yaitu air yang marah karena berhadapan langsung dengan Samudera Hindia. Posisi astronomis Air Bangis terletak pada 0° 11' 0" LU dan antara 99° 9' 50" BT.¹⁰ Batas-batas wilayah Air Bangis

¹⁰M.D Teenstra, *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsch Overzeesche Bezittingen, Tweede Stuk*, (Groningen: J. Omkens & J. Zoon, 1846), hlm. 63.

Sebelum 1930, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011), hlm. 51.

yakni di sebelah utara berbatasan dengan Sungai Tapus, di sebelah timur berbatasan dengan pegunungan Bukit Barisan, di sebelah selatan berbatasan dengan *Residentie van Padang*, dan di sebelah barat berbatasan dengan Samudera Hindia. Secara umum topografi Air Bangis adalah dataran rendah, berawa, sedikit bergelombang, dan terdapat gugusan gunung yang berada di sepanjang pesisir laut.

Peranan pelabuhan sangat penting sebagai pusat aktivitas kemaritiman bagi penduduk Air Bangis. Perkembangan pelabuhan sering diikuti dengan munculnya kota-kota pelabuhan di kawasan pesisir serta menambah intensitas komunikasi para saudagar di pelabuhan.¹¹ Pelabuhan juga memiliki kaitan yang erat dengan daerah *hinterland*¹² demi mendukung aktivitas kemaritiman di pelabuhan.¹³ Letak Pelabuhan Air Bangis yang berada di antara jalur pelayaran dan perdagangan Pantai Barat Sumatera memberikan banyak keuntungan. Kapal-kapal yang berlayar dari arah utara (Pelabuhan Barus dan Pelabuhan Natal) menuju ke selatan (Pelabuhan Tiku, Pelabuhan Padang, dan Pelabuhan Pariaman) melewati perairan di Air Bangis. Kapal-kapal tersebut tidak hanya lewat, tetapi singgah untuk beristirahat dan melakukan aktivitas dagang di pasar-pasar Air Bangis.

Masyarakat di Air Bangis terbagi menjadi dua bagian, yakni masyarakat pesisir dan masyarakat daerah *hinterland*. Adapun perkiraan jumlah masyarakat yang bermukim di sekitar Pelabuhan Air Bangis pada abad ke-18 hingga 19 sekitar 3.000 jiwa.¹⁴ Data tersebut merupakan hasil perhitungan

keseluruhan masyarakat baik di daerah pesisir maupun daerah *hinterland* tanpa membedakan etnis.

Ciri kehidupan masyarakat pesisir yang menonjol adalah mobilitas masyarakat yang tinggi.¹⁵ Masyarakat pesisir tidak hanya terikat pada satu jenis pekerjaan saja. Mayoritas masyarakat pesisir Pelabuhan Air Bangis berprofesi sebagai pedagang,¹⁶ pelaut, distributor, dan sebagian ada yang menjadi kuli angkut barang dari pelabuhan ke daerah *hinterland* ataupun sebaliknya. Biasanya barang yang diangkut adalah komoditas-komoditas yang nantinya akan diperjualbelikan. Mereka biasa melakukan transaksi niaga dengan kapal-kapal asing maupun kapal milik pedagang-pedagang dari daerah *foreland*.

Adapun masyarakat daerah *hinterland* berprofesi sebagai penambang emas, terutama di daerah Rao, dan sebagian lainnya sebagai petani.¹⁷ Mayoritas masyarakat daerah *hinterland* memiliki keterampilan bertani dan telah mengembangkan pola pertanian yang cukup tinggi. Masyarakat telah melakukan budidaya tanaman pangan dan tanaman perdagangan seperti lada dan kopi. Lada merupakan komoditi yang paling dicari oleh pedagang di Pelabuhan Air Bangis, dan *hinterland* Pelabuhan Air Bangis adalah salah satu daerah penghasil lada terbesar di Pantai Barat Sumatera.¹⁸

Pada abad-abad menjelang dan awal kedatangan bangsa Eropa, di Pulau Sumatera mulai bermunculan beberapa kerajaan dan bandar dagang. Kerajaan-kerajaan itu antara lain Kerajaan Aceh, Kerajaan Minangkabau, Kerajaan Tulang Bawang dan kota-kota dagang yang terkenal diantaranya Barus, Pariaman, Tiku, Aceh, dan Air Bangis.¹⁹ Air Bangis merupakan salah satu kota dagang dan kota pantai yang terlibat kontak dagang dengan organisasi-organisasi dagang. Kawasan ini juga beberapa kali menjadi bahan rebutan oleh

¹¹Abdurahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013), hlm. 14.

¹²*Hinterland* merupakan daerah yang berfungsi sebagai pemasok dan pemenuhan kebutuhan bahan makanan pokok serta tempat produksi komoditi ekspor.

¹³Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta: DIKTI DEPDIKNAS, 2004), hlm. 101-103.

¹⁴M. Nur, dkk, *op.cit.*, hlm. 31.

¹⁵Eko Handoyo, Niswatin Rakub dkk, *op.cit.*, hlm. 51.

¹⁶Gusti Asnan, (2007), *op.cit.*, hlm. 35.

¹⁷Christine Dobbin, *op.cit.*, hlm. 72.

¹⁸M. Nur, dkk, *op.cit.*, hlm. 33.

¹⁹Gusti Asnan, (2007), *op.cit.*, hlm. 51.

bangsa barat karena lokasinya yang cukup strategis dan hasil komoditas pedalamannya yang melimpah.²⁰

Tahun 1825 merupakan titik awal perkembangan kawasan Air Bangis di bawah Pemerintahan Belanda. Sejak saat itu, pemerintah mulai melakukan pembenahan tata kota Air Bangis.²¹ Langkah pertama adalah dengan memindahkan pusat perdagangan dan pelayaran dari Pulau Panjang ke daratan pesisir Air Bangis. Kawasan ini ditata dengan sistem drainase yang rapih, dan menimbun daerah-daerah yang rendah serta berawa. Jalan-jalan dibangun secara vertikal dari garis pantai, sehingga memudahkan menuju pelabuhan, dan sebagian dibangun secara horizontal. Pemukiman diatur mengikuti garis pantai dan jalan-jalan yang telah dibangun, sehingga terlihat seperti kotak-kotak. Sarana lainnya yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda adalah sarana pemerintahan seperti kantor residen, kantor pengadilan, kantor pos, dan pembangunan fasilitas pelabuhan.²²

Posisi dan letak Air Bangis yang sangat strategis, serta memiliki daya tarik tersendiri membuat Pemerintah Belanda ingin menjadikan kawasan ini sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian. Hal tersebut memicu Pemerintah Belanda untuk membuat kebijakan dengan membuka Pelabuhan Air Bangis sebagai pelabuhan bebas untuk perdagangan umum.²³ Kebijakan ini membuat Pelabuhan Air Bangis menjelma menjadi pelabuhan ekspor-impor yang ramai di kawasan utara Pantai Barat Sumatera.

Periode tahun 1839 sampai 1870 merupakan masa kejayaan bagi perkembangan Pelabuhan Air Bangis. Pelabuhan Air Bangis dapat melayani berbagai kapal asing dan didukung dengan adanya perwakilan NHM di dekat pelabuhan untuk kawasan pantai barat sebelah utara. Faktor lain mulai bertambah seiring berjalannya waktu yang membuat Pelabuhan Air Bangis semakin ramai dikunjungi oleh berbagai kapal dagang. Faktor tersebut adalah dibukanya rute pelayaran *Nederlandsch Indische Stoomvaart*

Maatschappij (NISM) dan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM).²⁴

Memasuki tahun 1870, aktivitas perdagangan baik ekspor maupun impor di Pelabuhan Air Bangis mulai menurun. Salah satu faktor penyebabnya adalah menguatnya kota Padang sebagai pusat kegiatan ekonomi dan politik, serta adanya perubahan kebijakan pemerintah dalam kegiatan perdagangan dan pelayaran di seluruh kawasan Pantai Barat Sumatera. Walaupun NISM masih menyinggahi Pelabuhan Air Bangis, tetapi untuk kegiatan ekspor-impor dengan kapal berbendera asing harus dilakukan di Padang.²⁵ Hal tersebut berarti komoditas ekspor yang ada di Pelabuhan Air Bangis akan diangkut ke Padang terlebih dahulu dan barang impor masuk ke Pelabuhan Air Bangis melalui Padang. Keadaan seperti ini berlangsung hingga abad ke-20.

B. MUNDURNYA PELABUHAN AIR BANGIS DAN PENGARUHNYA TERHADAP MASYARAKAT 1880-1900

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa memasuki tahun 1870-an, aktivitas perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Air Bangis mulai mengalami penurunan terus-menerus. Tidak hanya Pelabuhan Air Bangis, pelabuhan-pelabuhan lain di sepanjang Pantai Barat Sumatera juga mengalami nasib serupa. Beberapa faktor penyebab yang terjadi adalah kebijakan pemerintah, beralihnya sarana transportasi darat, masalah kesehatan, dan perkembangan Pantai Timur Sumatera.

Keadaan sosial-ekonomi masyarakat di sekitar Pelabuhan Air Bangis memasuki tahun 1880 menurun terutama sejak Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan untuk menutup Pelabuhan Air Bangis sebagai pelabuhan bebas. Aktivitas perdagangan dan pelayaran menjadi terganggu dan segala bentuk transaksi ekspor dan impor dialihkan ke Pelabuhan Padang. Pelabuhan Air Bangis hanya menjadi pelabuhan transit. Barang-barang yang akan diekspor dikirim dari Pelabuhan Air Bangis menuju Pelabuhan Padang sebelum akhirnya diekspor ke negeri tujuan. Latar belakang perubahan ini dapat ditelusuri pada semakin kuatnya kedudukan

²⁰Mustika Zeid, *op.cit.*, hlm. 102.

²¹M. Nur dkk, *op.cit.*, hlm. 104.

²²*Ibid.*, hlm. 105.

²³Lihat Lampiran 4, hlm. 96-100.

²⁴Gusti Asnan, (2007), *op.cit.*, hlm. 278.

²⁵*Ibid.*, hlm. 310.

Padang sebagai pusat perdagangan dan ekonomi, serta semakin berkurangnya komoditas ekspor-impor.

Pada tahun-tahun kemunduran Pelabuhan Air Bangis, aktivitas perdagangan yang terjadi di pelabuhan berada dalam skala yang kecil. Masyarakat pesisir melakukan transaksi dagang dengan masyarakat *hinterland* yang datang untuk menjual dagangannya. Selain itu, mereka juga melakukan hubungan dagang dengan masyarakat *foreland*.²⁶ Komoditas yang diperdagangkan diantaranya adalah hasil perkebunan milik masyarakat di daerah *hinterland* maupun komoditas dari kawasan pesisir.²⁷

Komoditas-komoditas tersebut diangkut dengan menggunakan pedati-pedati tarik atau kuli angkut dan dibawa dari daerah *hinterland* menuju Pelabuhan Air Bangis. Komoditas dibawa ke Pelabuhan Air Bangis dan ditumpuk di gudang penyimpanan yang berada di dekat pelabuhan sebelum dijual kepada para pedagang yang berasal dari luar daerah. Hubungan Pelabuhan Air Bangis dengan daerah *foreland* terkait dengan aktivitas perdagangan. Daerah *foreland* dari Pelabuhan Air Bangis yaitu pulau-pulau yang mengitari teluk Air Bangis seperti Pulau Panjang, Pulau Harimau, Pulau Tello, Pulau Pigago, Pulau Unggas, Pulau Tamiang, Pulau Pangka, dan pulau-pulau yang termasuk dalam gugusan Kepulauan Batu.²⁸

Tahun 1872 Pemerintah Hindia Belanda mulai memberlakukan sistem liberal sebagai landasan untuk menjalankan kegiatan perekonomiannya. Hal tersebut dilakukan setelah sistem tanam paksa dihapuskan.²⁹ Penerapan sistem liberal mendorong perkembangan berbagai kegiatan ekonomi di Hindia Belanda. Suasana perekonomian saat itu diwarnai dengan munculnya berbagai bentuk usaha, seperti perkebunan dan pertambangan yang dimiliki oleh para pemilik modal swasta.³⁰ Para pemilik modal swasta ini

ada yang berasal dari Belanda atau beberapa negara Eropa lain, serta ada pula yang berasal dari dalam negeri.

Seiring dengan masuknya modal-modal swasta ke berbagai bagian lain Hindia Belanda, Air Bangis juga tidak lepas dari incaran para pemilik modal. Sejak kran penanaman modal asing dibuka sebetulnya berbagai pemilik modal telah mulai menanamkan modalnya diberbagai bidang usaha di kawasan Air Bangis. Bidang usaha yang paling menarik perhatian pemilik modal adalah perkebunan besar. Daerah *hinterland* Air Bangis menjadi salah satu pemasok kopi meskipun hasil produksinya tidak sebanyak tahun-tahun sebelum 1870. Sebenarnya hasil produksi perkebunan kopi di seluruh kawasan Pantai Barat Sumatera berhasil melebihi hasil produksi perkebunan kopi di Jawa saat itu.³¹

Perkebunan besar di *hinterland* Air Bangis pertama kali dibuka tahun 1877.³² Perkebunan tersebut memiliki luas kurang dari 500 bahu dan ditanami dengan tanaman kopi. Panen pertama perkebunan kopi di *hinterland* Air Bangis menghasilkan jumlah produksi yang dapat dikatakan tidak ada artinya. Akan tetapi laju pertumbuhan kopi perkebunan swasta semakin besar.

Jika tahun 1879 kontribusi kopi di daerah ini baru sekitar 1,27% dari total ekspor, maka tahun 1894 meningkat menjadi 28,24%.³³ Hasil produksi kopi tersebut dikirim ke Pelabuhan Padang untuk selanjutnya diekspor ke Belanda dan Amerika. Jumlah produksi kopi hingga tahun-tahun pertama 1880-an masih berada di atas 100.000 pikul per tahun.

Sistem ekonomi liberal yang dijalankan oleh Pemerintah Hindia Belanda lambat laun mulai membuahkan hasil yang baik. Pemerintah kemudian mulai membangun jalan, bangunan-bangunan, dan fasilitas transportasi sebagai sarana dan prasarana yang menunjang. Pemerintah merekrut penduduk sekitar untuk bekerja rodi demi merampungkan proyek-proyek yang sedang dijalankan. Jalan-jalan

²⁶M. Nur, dkk, *op.cit.*, hlm. 138.

²⁷*Ibid.*

²⁸Lihat Lampiran 13, hlm. 111.

²⁹Marwati Djoened Pesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *op.cit.*, hlm. 368.

³⁰Gusti Asnan, (2007), *op.cit.*, hlm. 138.

³¹Yayuk Endang Irawati, "Perkembangan Ekonomi Kolonial dan Pekerja Anak di Hindia Belanda Tahun 1870 – 1930an", *Skripsi*, (Yogyakarta: UGM, 2010), hlm. 27.

³²Gusti Asnan, (2007), *op.cit.*, hlm. 139.

³³*Ibid.*

dibangun antara daerah *hinterland* perkebunan kopi yang sangat penting dengan pelabuhan-pelabuhan laut terdekat. Pemerintah Hindia Belanda membangun akses jalan raya yang menghubungkan *hinterland* Air Bangis yakni Rao menuju Pelabuhan Air Bangis.³⁴ Jalan ini memungkinkan pengangkutan kopi secara besar-besaran dan barang-barang lainnya ke Pelabuhan Air Bangis.

Pembangunan jalan raya yang menghubungkan daerah *hinterland* menuju Pelabuhan Air Bangis memberikan beberapa keuntungan bagi penduduk sekitar. Tahun-tahun pertama pembangunan jalan raya tersebut hanya sedikit saudagar-saudagar yang melewati akses jalan tersebut karena jalan lama dianggap lebih nyaman dan lebih cepat daripada jalan yang baru. Selain itu, para saudagar ini juga kekurangan dana untuk menggunakan pelayanan pedati dan kuda beban yang akan membawa barang dagangan mereka.

Maka dari itu, transportasi menjadi ladang bisnis bagi bangsawan baik yang berasal dari Air Bangis maupun dari luar daerah. Para bangsawan ini memberikan jasa sewa atas pedati dan kuda beban yang bisa digunakan oleh para saudagar untuk membawa barang dagangannya. Di sisi lain, bisnis tambahan lain muncul di mana penduduk di sepanjang jalan tersebut mulai membuka warung kopi dan tempat pemberhentian bagi. Para penduduk di kawasan pembangunan ini harus menghabiskan empat kali waktu kerja rodi dalam beberapa hari.³⁵

Selain jalan raya, pemerintah juga membangun sejumlah bangunan untuk dijadikan kantor, rumah, dan kawasan pasar. Kantor-kantor dan rumah dibangun berdekatan dengan gudang-gudang tempat menyimpan hasil produksi kopi sementara kawasan pasar dibangun didekat pelabuhan yang memungkinkan agar para saudagar dapat menjual barang dagangannya di pasar tersebut tanpa harus pergi pasar di Kota Padang. Pasar Air Bangis termasuk dalam pasar pantai yang

mana pada umumnya pasar pantai berada dekat dengan pelabuhan.³⁶ Selain itu, terdapat pasar lain yang terletak di muara Sungai Air Bangis dan Sungai Sikabau. Pasar yang terletak di dekat Pelabuhan Air Bangis dikelola oleh pemerintah lokal atau penghulu.

Aktivitas perdagangan baik di pelabuhan maupun di pasar dekat pelabuhan dikuasai oleh para saudagar dari penduduk Air Bangis, Cina, dan Eropa dengan jumlah sensus 12 orang Eropa, 64 orang Cina, 15 timur asing, dan sisanya adalah penduduk Air Bangis asli.³⁷ Saudagar Cina dan Eropa mempunyai modal yang lebih kuat, di samping itu mereka lebih dipercaya. Barang-barang yang diperjualbelikan umumnya komoditas yang dibawa oleh saudagar dari daerah *hinterland*. Penduduk atau saudagar dari daerah *hinterland* yang melakukan transaksi dengan penduduk Air Bangis biasanya memiliki ikatan historis atau darah yang sama.

C. MASYARAKAT PELABUHAN AIR BANGIS DI BAWAH BAYANG-BAYANG POLITIK PERDAGANGAN JEPANG DAN DEPRESI EKONOMI 1900-1942

Dalam sejarah awal hubungan antara Jepang dan Nusantara, interaksi awal dengan bangsa Jepang melalui kegiatan perdagangan dan bajak laut. Selain itu orang-orang Jepang tidak hanya datang untuk berniaga tetapi juga untuk mencari pekerjaan baik yang berhubungan dengan perniagaan ataupun tidak. Pada masa awal berdirinya VOC sejumlah orang Jepang menjadi tenaga kerja dan tentara pada kompeni dagang tersebut. Salah satu benteng milik VOC dibangun oleh pekerja Jepang bahkan saat terjadi bentrok senjata dengan Inggris di Pulau Banda tahun 1623 dua peleton pasukan yang terdiri dari tentara Jepang.³⁸

³⁶Basrin Malamba, *Kota Pelabuhan Kolaka Di Teluk Bone 1906-1942*, (Denpasar: Pustaka Larasan, 2011), hlm. 225.

³⁷Gusti Asnan, *op.cit*, hlm. 148.

³⁸Gusti Asnan, *Penetrasi Lewat Laut: Kapal-Kapal Jepang di Hindia Belanda Sebelum 1942*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011), hlm. 34.

³⁴Elizabeth E. Graves, *Asal-Usul Elite Minangkabau Modern: Respon terhadap Kolonial Belanda Abad XIX/XX*, terj. Novi Andri, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007), hlm. 133.

³⁵Lihat Lampiran 9, hlm. 107.

Kedatangan Jepang ke Hindia Belanda secara politis dimulai pada tahun 1942 setelah kemenangan Jepang dalam Perang Dunia II, lalu berakhir ketika negeri ini memproklamkan diri sebagai negara yang merdeka. Namun, sebelum kedatangan Jepang untuk tujuan politis, bangsa Jepang telah lama menetap di Hindia Belanda melalui aktivitas berdagangnya.

Tahun 1880 Jepang memasuki masa Restorasi Meiji di mana terjadi reformasi melalui percepatan industri dan ekonomi.³⁹ Pada masa Restorasi Meiji ini banyak terjadi perubahan dalam kehidupan sosial, politik, ekonomi, dan budaya Jepang. Perubahan itu sendiri mengikut sumpah yang diucapkan kaisar yang dimuat dengan lengkap dalam Proklamasi Kaisar Juni 1868 yang terdiri dari lima aspek utama.⁴⁰

Untuk memenuhi aspek kelima tersebut orang-orang Jepang mulai pergi ke luar negeri guna mendapatkan ilmu, strategi, dan kiat untuk memajukan dan memodernisir Jepang. Jumlah orang yang pergi ke luar negeri dari tahun ke tahun semakin meningkat. Pada hari-hari pertama Restorasi Meiji, orang-orang yang pergi keluar negeri mayoritas para petinggi negeri dengan tujuan kepergian yang terfokus pada serangkaian agenda kenegaraan.⁴¹ Negara tujuan awal adalah Amerika Serikat dan Eropa khususnya dan dunia Barat umumnya.

Selain pergi ke Barat, orang-orang Jepang juga pergi ke kawasan utara dan selatan Asia. Kepergian orang Jepang ke kawasan tersebut dilatarbelakangi oleh masalah sosial dan ekonomi yang melilit Jepang. Jejak kehadiran orang Jepang di Hindia Belanda terlacak pertama kali di kawasan Sumatera Timur. Sumber sejarah mencatat bahwa orang Jepang telah hadir di Hindia Belanda tahun 1875 dan jumlah mereka saat itu tercatat 15 orang.⁴²

Dalam waktu singkat jumlah mereka meningkat secara signifikan, sehingga tahun 1896 tercatat sebanyak 179 orang Jepang di Hindia Belanda. Pada tahun yang sama

diketahui jumlah orang Jepang di seluruh Hindia Belanda sebanyak 463 orang.⁴³

Dari total 463 orang sebanyak 376 diantaranya adalah perempuan dan hanya 87 orang laki-laki. Sebagian besar perempuan tersebut terdiri dari bekerja sebagai *karayuki-san*. Di Sumatera Barat sendiri sebanyak 45 orang perempuan yang melakukan praktik prostitusi.⁴⁴ Kebanyakan dari mereka melakukan aktivitasnya di sekitar perkebunan dan pelabuhan dengan mandor ataupun saudagar-saudagar Belanda. Sementara para laki-laki berprofesi sebagai pedagang keliling, membuka warung kelontong, germo, serta berjualan berbagai jenis obat-obatan.

Seiring dengan berjalannya waktu praktik *karayuki-san* di sepanjang Pantai Barat Sumatera berkurang. Memasuki penghujung abad ke-19 dan awal abad ke-20 mulai terjadi perubahan kelas imigran Jepang yang datang ke seluruh kawasan Hindia Belanda. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh perubahan perlakuan atau perubahan kebijakan politik Pemerintah Hindia Belanda terhadap orang Jepang.

Pada tahun 1900 di Hindia Belanda, bangsa Jepang mendirikan Asosiasi Kerjasama Masyarakat Jepang (*Nihon Kaiga Kyokai*).⁴⁵ Setelah dibentuknya asosiasi tersebut, banyak pedagang Jepang yang mendirikan toko di kota-kota di Hindia Belanda sehingga aktivitas dagang orang-orang Jepang semakin meningkat. Para pedagang Jepang ini dikenal dengan taktik dagang mereka yang menjalankan politik *dumping* untuk menjual barang dagangannya.⁴⁶ Politik *dumping* ini dijalankan dengan cara menjual barang-barang dagangannya dengan harga yang lebih murah dari harga pasaran umum dengan maksud untuk menjatuhkan perdagangan bangsa lain.

⁴³Gusti Asnan, (2011), *op.cit.*, hlm. 50-52.

⁴⁴Gusti Asnan, *op.cit.*, hlm 52.

⁴⁵Puji Astuti dan Meta Sekar, *Apakah Mereka Mata-Mata?: Orang-Orang Jepang di Indonesia 1868-1942*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2008), hlm. 17.

⁴⁶*Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Istimewa Yogyakarta*, (Yogyakarta: Balai Pustaka, 1978), hlm. 143.

³⁹Edwin O. Reischauer, *Manusia Jepang*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1980), hlm. 98.

⁴⁰*Ibid.*, hlm, 100.

⁴¹Gusti Asnan, (2011), *op.cit.*, hlm. 44.

⁴²Sri Pangestuti, *op.cit.*, hlm. 148.

Aktivitas perdagangan banyak dilakukan di kota-kota besar sementara untuk perkebunan dan perikanan banyak dilakukan di perairan Jawa, Riau, Pantai Barat Sumatera, dan Sulawesi. Pada pertengahan dasawarsa 1930-an sejumlah perkebunan milik saudagar Jepang meningkat dengan tajam dan lokasinya semakin luas. Paralel dengan perkembangan di sektor perkebunan, jumlah perusahaan yang bergerak dalam lapangan perdagangan dan jasa, baik dalam kegiatan ekspor-impor, penjualan secara langsung lewat jaringan toko, hotel, restoran, agen asuransi, agen percetakan, tukang gigi, tukang foto, dan sebagainya juga meningkat dengan signifikan.

Kehadiran Jepang turut mewarnai kehidupan masyarakat di Air Bangis, meskipun Pelabuhan Air Bangis tidak termasuk pelabuhan yang disinggahi oleh kapal-kapal dagang Jepang. Akan tetapi, kehidupan perekonomian masyarakat cukup terpengaruh oleh aktivitas dagang orang-orang Jepang melalui jaringan toko, jasa seperti agen asuransi, agen percetakan, dan tukang gigi yang mulai masuk. Pada periode tahun 1930-an kegiatan perdagangan baik di pelabuhan, pasar-pasar, atau di dekat perkampungan penduduk di monopoli oleh Jepang. Orang-orang Jepang mulai berdatangan dan ada yang menetap untuk membuka toko atau jasa di Air Bangis.⁴⁷ Barang-barang yang dijual terdiri dari hasil pabrik berupa barang pecah belah dan kelontong yang mutunya relatif bagus namun tidak terlalu mahal.

Kegiatan impor yang dulunya dimonopoli oleh negara-negara Eropa kini mulai beralih ke Jepang. Harga barang dan biaya pengiriman yang relatif lebih murah membuat pemerintah lokal Air Bangis memutuskan untuk mengalihkan pembelian kebutuhan impor ke Jepang. Dengan cepat Jepang dapat menggantikan negara-negara Eropa terutama Belanda dalam impor ke Hindia Belanda. Di sisi lain, beberapa komoditas hasil perkebunan di *hinterland* Air Bangis juga mulai diekspor ke Jepang. Komoditas tersebut dikirim dari Pelabuhan Air Bangis menuju Pelabuhan Padang untuk kemudian dikirim langsung ke Jepang.

Jepang semakin gencar untuk memperluas wilayah teritorialnya tahun 1935-an di mana Pemerintah Jepang mulai ingin menguasai

sumber-sumber minyak dan komoditas-komoditas perkebunan di Hindia Belanda. Hal tersebut membuat Pemerintah Hindia Belanda mulai merasa khawatir dan menciptakan konflik berkepanjangan dengan pihak Jepang. Di sekitar Pelabuhan Air Bangis dan perkebunan di *hinterland* Air Bangis, banyak toko-toko milik pedagang Jepang yang dicurigai sebagai mata-mata oleh Pemerintah Hindia Belanda.⁴⁸

Ketika terjadi konflik antara Hindia Belanda dengan Belanda dan telah mempersiapkan peperangan, para pedagang ataupun orang-orang Jepang lainnya mulai berkemas dan menyiapkan diri untuk pulang ke Jepang dengan bantuan Pemerintah Jepang sendiri. Perdagangan bangsa Jepang di Hindia Belanda pada masa kolonial pun terhenti termasuk interaksi dengan orang-orang Jepang sampai Jepang kemudian merebut Hindia Belanda dari tangan Pemerintah Belanda.

Perekonomian di Hindia Belanda mulai mengalami gangguan saat memasuki tahun 1920-an.⁴⁹ Depresi Ekonomi yang terjadi pada akhir tahun 1929 menjadi titik awal kemunduran dunia bisnis, dan banyak perusahaan-perusahaan yang harus gulung tikar.⁵⁰ Kondisi-kondisi tersebut mempengaruhi roda kehidupan ekonomi dunia. Hampir tidak ada negara yang terhindar dari pengaruh kesulitan ekonomi, termasuk Hindia Belanda. Depresi ekonomi lebih terasa di negara-negara jajahan, bagi wilayah-wilayah negeri jajahan seperti Hindia Belanda pengaruh krisis ekonomi dan politik jauh lebih buruk karena Hindia Belanda berfungsi sebagai penyuplai bahan mentah untuk industri. Di Hindia Belanda selama sepuluh tahun pabrik dan perusahaan perkebunan mengurangi aktivitasnya, pengangguran besar-

⁴⁸Puji Astuti dan Meta Sekar, *op.cit.*, hlm 44.

⁴⁹Yayuk Endang Irawati, "Perkembangan Ekonomi Kolonial dan Pekerja Anak di Hindia Belanda Tahun 1870-1930an", *Skripsi*, (Yogyakarta: UGM, 2010), hlm. 35.

⁵⁰Adrian Vickers, *Sejarah Hindia Belanda Modern*, terj. Arif Maftuhin, (Yogyakarta: Insan Mandiri, 2011), hlm. 31.

⁴⁷*Ibid.*, hlm. 61.

besaran dan terlebih lagi diperparah dengan tekanan dari pemerintah kolonial Belanda.⁵¹

Sejak awal hingga akhir depresi tahun 1933, harga-harga barang dagangan di Hindia Belanda merosot drastis baik dalam bidang ekspor maupun impor. Harga-harga barang ekspor merosot tajam melebihi harga-harga barang impor, sehingga merugikan pertukaran perdagangan.⁵² Penurunan harga-harga barang baik ekspor maupun impor menyebabkan beberapa perkebunan di Sumatra's Westkust mengalami penurunan hasil produksi. Beberapa pemilik perkebunan swasta di *hinterland* Air Bangis merugi dan ada yang terpaksa harus menutup perusahaannya.

Keadaan ekonomi penduduk Air Bangis semakin memburuk terlebih saat orang-orang Cina mulai menutup usahanya dan pindah dari Air Bangis pada akhir tahun 1930-an.⁵³ Kepergian orang-orang Cina jelas turut mengakhiri denyut ekonomi Air Bangis karena kontribusi mereka dalam perekonomian yang relatif besar. Beberapa saudagar Cina banyak yang terlibat dalam kegiatan jual-beli baik di pelabuhan maupun di pasar-pasar. Sebelumnya di awal abad ke-20 beberapa saudagar Cina sepakat untuk mendirikan pasar di kampung Cina yang tidak begitu jauh dari Pasar Air Bangis. Pasar ini mampu berkembang dengan pesat dan dalam waktu yang relatif singkat bisa menyaingi Pasar Air Bangis.

Kondisi pasar Air bangis maupun pasar milik orang Cina mulai terbengkalai dan memperlihatkan gambaran yang menyedihkan pasca depresi ekonomi.⁵⁴ Los-los tempat berjualan sudah hampir roboh sehingga banyak saudagar yang menggunakan jalan raya sebagai tempat untuk menggelar barang dagangan mereka. Bahkan jalan raya yang menghubungkan Air Bangis dengan kota lain

mulai rusak dan tanpa ada perbaikan dari pemerintah pusat. Badan jalan masih terbuat dari tanah dan sempit. Di ruas jalan banyak ditemui jembatan yang mulai rusak. Pedati merupakan prasarana transportasi darat yang utama pada masa itu. Hingga memasuki tahun 1950 kondisi perekonomian Air Bangis tidak ada perkembangan yang berarti.⁵⁵ Sejak memasuki masa depresi ekonomi sebenarnya beberapa penduduk asli maupun asing di Air Bangis memutuskan untuk merantau ke luar daerah. Seiring dengan semakin lesunya perekonomian Air Bangis membuat masyarakat terutama yang masih dalam usia produktif untuk mencari pekerjaan baru di luar daerah.

KESIMPULAN

Pelabuhan Air Bangis pada mulanya hanya sebuah pelabuhan kecil hingga datangnya beberapa kekuatan asing mulai merubah kehidupan perekonomian di pelabuhan.

Setelah pergolakan politik di Eropa mulai membaik, Inggris harus mengembalikan wilayah-wilayah yang dulu menjadi kekuasaan VOC kepada Pemerintah Hindia Belanda dengan beberapa perjanjian tertulis. Berkuasanya kembali Belanda membawa berbagai dampak, terutama karena kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Hindia Belanda bersifat monopolistis. Kebijakan-kebijakan tersebut sempat menyulut emosi penduduk termasuk di sekitar Air Bangis hingga terjadi gerakan Paderi.

Pada pertengahan awal abad ke-19 Pemerintah Hindia Belanda memberlakukan sistem perdagangan bebas dan membuka Pelabuhan Air Bangis sebagai pelabuhan untuk perdagangan skala besar. Kebijakan itu membawa angin segar bagi roda perekonomian penduduk. Seiring dengan aktivitas perdagangan dan pelayaran yang semakin meningkat, sarana dan prasarana mulai di bangun di sekitar Pelabuhan Air Bangis. Pelabuhan Air Bangis lalu difungsikan sebagai pelabuhan untuk ekspor-impor dari dan ke berbagai negeri tujuan. Periode 1839 hingga awal 1870 merupakan masa keemasan bagi Pelabuhan Air Bangis di mana Pelabuhan Air Bangis menjadi primadona di seluruh kawasan Pantai Barat Sumatera.

⁵¹Suhartono, *Sejarah Pergerakan Nasional dari Budi Utomo sampai Proklamasi 1908-1945*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset, 1994), hlm. 85.

⁵²Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), hlm. 116.

⁵³Gusti Asnan, (2017), *op.cit.*, hlm. 114.

⁵⁴Gusti Asnan, (2017), *op.cit.*, hlm. 116.

⁵⁵*Ibid.*, hlm. 200

Akan tetapi, aktivitas perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Air Bangis mulai menurun pada akhir abad ke-19. Banyak hal yang menjadi faktor penyebab kemunduran Pelabuhan Air Bangis, diantaranya, kebijakan pemerintah pusat yang tidak lagi melanjutkan pembangunan pelabuhan, sehingga pelabuhan menjadi terbengkalai dan banyak saudagar-saudagar yang memutuskan untuk pindah ke Pelabuhan Sibolga yang saat itu lebih ramai dibandingkan dengan Pelabuhan Air Bangis; pembangunan jalur darat yang bertujuan awal untuk mempermudah transportasi dari daerah *hinterland* menuju Pelabuhan Air Bangis justru membuat pemerintah terlalu fokus dalam pembangunan daerah *hinterland* dibanding pelabuhan; dan faktor lainnya adalah berkembangnya Pantai Timur Sumatera sebagai pusat ekonomi dan politik baru bagi Pemerintah Hindia Belanda, pembangunan Pelabuhan Emmahaven, dan dibukanya Pelabuhan Sibolga sebagai pelabuhan untuk perdagangan bebas di kawasan Pantai Barat Sumatera bagian utara.

Roda perekonomian penduduk mulai menurun sejak kemunduran pelabuhan. Pelabuhan Air Bangis tidak lagi melayani aktivitas perdagangan besar seperti ekspor-impor dan telah beralih fungsi menjadi pelabuhan transit.. Pemerintah Hindia Belanda yang saat itu menerapkan kebijakan sistem ekonomi liberal membuat penduduk Air Bangis menggantungkan mata pencaharian dengan berdagang komoditas hasil perkebunan dari daerah *hinterland*. Pada periode 1920 hingga 1930-an perekonomian masyarakat sedikit terbantu dengan adanya interaksi dagang bersama orang-orang Jepang. Saudagar Jepang dikenal dengan politik *dumpingnya* yang menjual barang dagangan lebih murah dibanding dengan pasaran umum, sehingga masyarakat Air Bangis lebih sering melakukan transaksi dengan orang Jepang. Akan tetapi memasuki masa depresi ekonomi tahun 1929, masyarakat Air Bangis harus merasakan dampak yang sangat terasa. Barang-barang impor melonjak tinggi sementara harga ekspor menurun drastis. Di periode ini banyak saudagar-saudagar Cina yang memutuskan untuk pindah ke daerah lain. Padahal Cina banyak mempengaruhi roda perekonomian Air Bangis dengan perdagangan mereka.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip:

ANRI, *Sumatra Westkust* No. 125/3, *Jaarlijksch Verslag van het Sumatra's Westkust*, 1819 - 1827 berisi Laporan Tahunan Sumatra Westkust tahun 1819 - 1827.

ANRI, *Sumatra Westkust* No. 125/7, *Algemeene Verslag Sumatra's Westkust*, 1840, berisi Laporan Umum Air Bangies 1840.

ANRI, *Sumatra's Westkust* No. 151/2, *Vraagpunten over het Ayer Bangies*, 1839 berisi tentang perdebatan pemerintah pusat mengenai pembangunan Pelabuhan Air Bangis tahun 1839.

ANRI, Keputusan Gubernur Jenderal Sumatra's Westkust tentang penutupan Pelabuhan Natal dengan membuka Pelabuhan Air Bangis untuk perdagangan besar, *Besluit van den Gouverneur-General van Nederlandsch-Indie van 4 Februari 1839* No. 1

ANRI, Pembukaan Pelabuhan Air Bangis, Singkel, dan Barus untuk perdagangan besar, *Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1841* No. 40.

Buku dan Jurnal:

Abdurrahman, *Ensiklopedia Ekonomi Keuangan Perdagangan*, Jakarta: Pradnya Paramita, 1982

Abdurahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013.

_____, *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013.

Abd Rahman Hamid dan Muhammad Saleh Madjid, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011.

Ade Kamaluddin dkk, *Ternate: Bandar Jalur Sutra*, Jakarta: Yayasan Adikarya, 2001.

Adolph Eschels-Kroon, *Beschryving van Het Eiland Sumatra, Inzonderheid Ten*

- Anzienvan Deszelfs *Koophandel*, Harlem: C.H Bohn en Zoon, 1783.
- Adrian B. Lapijan, *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2011.
- _____, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.
- Basrin Malamba, *Kota Pelabuhan Kolaka Di Teluk Bone 1906 – 1942*, Denpasar: Pustaka Larasan, 2011.
- Blink, H, *Nederlansch Oost- en West Indie: Geographische- Etnologische Beschreiven*, Leiden: E. J Brill, 1907.
- Breman, Jan, *Menjinakkan Sang Kuli: Politik Kolonial, Tuan Kebun, dan Kuli di Sumatra Timur Awal Abad Ke-20*, Jakarta: PT. Pustaka Utama Grafiti, 1997.
- Daliman, *Metode Penelitian Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2012.
- Didik Pradjoko dan Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*, Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013.
- Dobbin, Christin, *Gejolak Ekonomi, Kebangkitan Islam, dan Gerakan Padri*, terj. Lilian D. Tedjosudhana, Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.
- Edwin M. Loeb, *Sumatra: Sejarah dan Masyarakatnya*, penerjemah Windu Wahyudi Yusuf, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2013.
- Eko Handoyo, Niswatin Rakub dkk, *Studi Masyarakat Indonesia*, Semarang: UNNES Press, 2007.
- Ensiklopedi Nasional Indonesia*, Jakarta: PT. Cipta Adi Pustaka, 1991.
- George Ritzer, *Teori Sosiologi*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2012.
- Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2007.
- _____, *Memikir Regionalisme Sumatra Barat Tahun 1950-an*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2017.
- _____, *Pemerintahan Daerah Sumatera Barat dari VOC hingga Reformasi*, Yogyakarta: Citra Pustaka, 2006.
- _____, *Penetrasi Lewat Laut: Kapal-Kapal Jepang di Hindia Belanda Sebelum 1942*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2011.
- _____, "The Transportation On The West Coast of Sumatera in 19th Century", dalam *Bijdragen tot de Taal-Land- en Volkenkunde* Deel 158.
- Gorkom, K.W. van, *Koffie*, Haarlem: De Erven Loosjes, 1896.
- Graves, Elizabeth E., *Asal-Usul Elite Minangkabau Modern*, penerjemah Novi Andri dkk, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007.
- Hakimy, *Rangkaian Mustika Adat Basandi Syara' di Minangkabau*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 1994.
- Hendrik Kroeskamp, *De Westkust en Minangkabau*, Utrecht: Fa. Schotanus & Jens, 1931.
- Joustra, M, *Minangkabau: Overzicht van Land, Geschiedenis en Volk*, 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1923.
- Kielstra, E.B, *Sumatra's Westkust van 1826 – 1832*, BKI, Deel 37a.
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Benteng Budaya, 1995.
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandsch Handel-Maatschppij (1824-1924): Uitgegeven ter Gelegenheid van het Honderdjarige Bestaan, Deel II*, Haarlem: John Enschede, 1824-1825.
- Marsden, William, *Sejarah Sumatera*, terj. A.S Nasution (alm), Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 1999.
- Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV: Kemunculan Penjajahan di Indonesia (1700 – 1900)*, Jakarta: Balai Pustaka, 1975.

- Misnal Munir, "Sistem Kekerabatan dalam Kebudayaan Minangkabau: Perspektif Aliran Filsafat Strukturalisme Jean Claude Levi-Strauss", dalam *Jurnal Filsafat*, Vol. 25 No. 1, 2015.
- Mustika Zeid, *Saudagar Pariaman: Menerjang Ombak Membangun Maskapai*, Jakarta: LP3ES, 2017.
- M. Dien Madjid, *Catatan Pinggir Sejarah Aceh: Perdagangan, Diplomasi, dan Perjuangan Rakyat*, Jakarta: Penerbit Obor, 2013.
- M. Nur, dkk, *Dinamika Pelabuhan Air Bangis dalam Lintasan Sejarah Lokal Pasaman Barat*, Padang: Balai Kajian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2004.
- Nugroho Notosusanto, *Hakekat Sejarah dan Metode Sejarah*, Jakarta: Mega Book Store, 1984.
- Overzigt van den Handel en de Scheepvaart in de Nederlandsche Bezettingen in de Oost-Indie Buiten Java en Madura (dirangkum dari tahun 1846 – 1868)
- Pelzer, Karl J., *Toean Keboen dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*, Jakarta: Sinar Harapan, 1985.
- Pires, Tome, *Suma Oriental: Perjalanan dari Laut Merah ke China dan Buku Catatan Fransisco Rodrigus*, Yogyakarta: Ombak, 2014.
- Reid, Anthony, *Menuju Sejarah Sumatra: Antara Indonesia dan Dunia*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011.
- Refdiana, *Pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi Pemerintahan Nagari dengan Diberlakukannya UU No. 6 Tahun 2014 tentang Desa*, Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Rusli Amran, *Sumatera Barat hingga Plakat Panjang*, Jakarta: Sinar Harapan, 1981.
- Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.
- Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Istimewa Yogyakarta*, Yogyakarta: Balai Pustaka, 1978Singih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Jakarta: DIKTI DEPDIKNAS, 2004.
- Stuers, H.J.J.L. de, *De Vestiging en Uitbreiding der Nederlanders ter Westkust van Sumatera (I & II)*, Amsterdam: P.N von Kampen, 1850.
- Suhartono, *Sejarah Pergerakan Nasional dari Budi Utomo sampai Proklamasi 1908-1945*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset, 1994.
- Sutrisno Hadi, *Metodologi Research*, Yogyakarta: Andi Offset, 1990.
- Teenstra, M. D, *Beknopte Beschrijving van de Nederlandsch Overzeesche Bezittingen, Tweede Stuk*, Groningen: J. Omkens & J. Zoon, 1846.
- Tim Prodi Ilmu Sejarah, *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Ilmu Sejarah*, Yogyakarta: Prodi Ilmu Sejarah, 2013.
- Vickers, Adrian, *Sejarah Hindia Belanda Modern*, terj. Arif Maftuhin, (Yogyakarta: Insan Mandiri, 2011.

Internet:

"Wilayah dan Kependudukan", <https://www.airbangis.com/profil/wilayah-kependudukan/>, artikel, diakses 25 Maret 2018, pukul. 22.45.

"Sistem Kekerabatan di Minangkabau", https://repo.isi-dps.ac.id/273/1/Sistem_Kekerabatan_di_Minangkabau_pdf, diakses 12 April 2018, pukul. 17.17.

Skripsi dan Tesis:

Sarjulis, "Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan Tanjung Mutiara Kabupaten Agam (1970-2009)", *Skripsi*, Padang: Universitas Andalas, 2011.

Supriyanto, "Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864", *Tesis*, Yogyakarta: UGM, 2001.

Yayuk Endang Irawati, "Perkembangan
Ekonomi Kolonial dan Pekerja Anak di
Hindia Belanda Tahun 1870-1930-an",
Skripsi, Yogyakarta: UGM, 2010.

Riwayat Pendidikan

Juni 1996
: SD N 3
Sidoharum
SMP N 1
Sempor
SMA N 1
Sumpiuh

BIODATA

Nama : Gita Ratih
Prima Santi
Tempat Tanggal Lahir : Kebumen, 25

Yogyakarta, Oktober 2018

Pembimbing

Reviewer



Dr. Miftahuddin, M. Hum
NIP. 19740302 200312 1 006



Ririn Darini, M. Hum
NIP. 19741118 199903 2 001

