



## SEJARAH PELABUHAN BARUS 1901-1983

Rahmad Fauzan As Meuraxa<sup>1</sup>, Nursukma Suri<sup>2</sup>  
Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Sumatera Utara

meuraxafauzan@gmail.com<sup>1</sup>, nursukma.suri@usu.ac.id<sup>2</sup>

Accepted: Dec, 16<sup>th</sup> 2024

Published: Jan, 17<sup>th</sup> 2025

---

### Abstract

*The research entitled "History of Barus Harbor (1901-1983)" aims to find out the background of the establishment of Barus Harbor, the goods traded, who carried out the trade from the Dutch Colonial period to the New Order era, the causes of Barus Harbor experiencing decline and the impact. The decline of Barus Harbor lasted from 1901-1983. The method used in this research is a historical method which has four stages, namely: heuristics, source criticism, interpretation, and explanation using a maritime history approach. Based on the research results, it is known that the background to the establishment of the Barus port was because the trading port at Kadei Gadang was not safe for merchant ships to dock, so the colonial government built the Barus Port, while the goods traded by the local population were camphor, resin, salt, incense. Exchanged for Chinese merchandise such as ceramics, the Mandailing people traded Malay songket, while the Dutch traded watches and ceramics. The decline in trade at Barus Harbor was caused by sea abrasion, as a result Barus harbor was no longer the main port, because a safer harbor was built in Pasar Tarandam.*

**Key words:** Trading Port, Barus

---

**How to Cite:** Meuraxa. R. F. A., Suri. N (2025) Sejarah Pelabuhan Barus 1901-1983. Puteri Hijau: Jurnal Pendidikan Sejarah (51-62)

\*Corresponding author:  
meuraxafauzan@gmail.com

ISSN 2460-5786 (Print)  
ISSN 2684-9607 (Online)

## INTRODUCTION

Barus adalah salah satu Kecamatan di Kabupaten Tapanuli Tengah, Provinsi Sumatera Utara (Setyawan, 2018: 51). Nama Barus telah dikenal sejak abad ke 6 M. Hal ini didukung oleh catatan Ptolemeus yang menyebut Barus dengan "Barousai". Ptolemeus dapat mencatat keberadaan Barus karena seringnya tempat tersebut dikunjungi oleh bangsa-bangsa asing dalam melakukan perdagangan (Guillot, 2002: 4).

Bangsa-bangsa asing melakukan perjalanan dagang yang cukup jauh ke Barus dengan alasan yang kuat. Mereka tahu pasti bahwa Barus menampung berbagai hasil alam yang kaya dari pulau-pulau dilepas pantai barat Sumatera lainnya. Hal ini pula yang kemudian menjadikan Barus sebagai sentra perdagangan pada abad ke-17 (Purwanto, 2017: 218). Selain sebagai sentra perdagangan, Barus juga menjadi pelabuhan internasional pada masa itu, dengan komoditas ekspor utamanya, yakni Kamper (Guillot, 2002: 4). Harum dari bau Kamper lah yang membuat pelabuhan tersebut dikenal dengan sebutan Barus (Harum). Disamping itu Barus juga dikenal dengan nama Lobu Tua karena usianya yang telah sangat tua sebagai Pelabuhan dan juga merupakan permukiman penduduk. Pelabuhan ini dapat disusuri melalui Muara Aek Maco yang tidak jauh dari Lobu Tua sebagai Pusat Pelabuhan dan pemukiman. Bangsa asing yang lebih dahulu datang ke Lobu Tua sebagai perintis awal penduduk asing di Barus dan melakukan kontak dagang dengan pribumi, yakni dari India, Tamil, Sri Langka, yang berasal dari Asia bagian Selatan (Perret, dkk. 2015: 11).

Pada perkembangan selanjutnya, para pendatang yang tinggal di Lobu Tua seperti orang-rang Tamil, sampai membentuk sebuah komunitas yang bernama "Ayyavole" dan komunitas ini membuat sebuah prasasti tanda mereka pernah ada dan tinggal di sana sejak abad ke-11, yang bertuliskan "perjanjian 500 orang Tamil" (Guillot, 2017: 55-56). Selain dari luar daerah Nusantara, Barus juga menjalin hubungan dagang dengan daerah di dalam Nusantara seperti Jawa. Jaringan-jaringan perdagangan inilah yang menghubungkan kawasan Timur Dekan (Timur Tengah) sekitar dan Nusantara serta bertemu di Barus (Perret, dkk. 2015: 11). Setelah pelabuhan ini tidak berfungsi lagi, pusat permukiman bergeser ke sekitar pelabuhan yang baru yaitu Kadei Gadang

(Budhisantoso, dkk. 1995: 39).

Kadei Gadang berada tepat di Koto Guguk, Koto Bariang. Pelabuhan baru ini tidak kalah ramai dibanding pendahulunya. Kadei Gadang bahkan menjadi pusat Kota Pelabuhan. Hal ini ditandai dengan banyak orang Melayu Minangkabau yang mendirikan kedai-kedai. Namun kedai-kedai ini pada masa tertentu terkena gangguan ombak dan semakin terkikis, sehingga pelabuhan berpindah kembali ke Aek Batu Gerigis atau sekarang disebut Pasar Batu Gerigis, yang tidak jauh dari pelabuhan sebelumnya, yang lebih aman dan ombaknya tidak begitu membahayakan untuk kapal bersandar.

Perpindahan pelabuhan yang dimulai dari Lobu Tua sampai ke pelabuhan yang posisinya masih sama dan tidak berubah sampai hari ini yang berada di pasar batu gerigis itu, menjadi bahan kajian yang menarik dari penulis karena, letaknya tidak sestrategis selat Malaka yang memang betul menjadi pusat perdagangan yang menghubungkan antara laut cina, pulau sumatera, India, akan tetapi pelabuhan yang berada dipantai barat yang berhadapan langsung kepada laut lepas samudra Hindia ini tetap menjadi tempat strategis yang menjadi incaran para pedagang asing untuk mengambil hasil alamnya yang menjadi daya tarik Barus pada saat itu, salah satu komoditi yang sering dicari-cari seperti kapur barus, buah pala, dan hasil alam lainnya yang menjadi kebutuhan sehari-hari yang diperdagangkan dipelabuhan Barus. Hal inilah menjadi keuntungan bagi para pedagang asing maupun penduduk lokal sekitar yang sudah lama bertempat tinggal pelabuhan Barus dan sekitarnya.

Pelabuhan Barus tidak jauh berbeda dengan Pelabuhan-pelabuhan yang ada di Pulau Jawa, salah satunya Pelabuhan Cilacap yang berhadapan langsung dengan samudera Hindia, walaupun daerahnya berhadapan langsung dengan laut lepas akan tetapi Pelabuhan Cilacap adalah satu satu pelabuhan terbesar setelah Batavia, Surabaya, dan Semarang, karena sumber daya alamnya yang melimpah (Zuhdi:xiv). Sama halnya juga dengan Pelabuhan Barus yang berada di Pantai Barat Sumatera Utara, yang berhadapan langsung dengan samudera Hindia yang notabenenya laut lepas, yang tentunya arus ombaknya yang kuat menjadi tantangan tersendiri bagi para pendatang namun, pelabuhan ini tetap menjadi Pelabuhan primadona yang dianggap oleh para pedagang asing Barus adalah tempat strategis, yang mana

Barus adalah tempat pemasok kapur Barus, menyan, buah pala, lada, dan rempah-rempah lainnya, yang menjadi kebutuhan sehari-hari penduduk lokal maupun pendatang yang berada di Pelabuhan Barus.

Setelah dikuasai oleh penduduk setempat selama 10 abad, Barus harus menyerah kepada otoritas kebijakan Kolonial Belanda ketika mereka menduduki Barus pada tahun 1901. Pemerintah Kolonial Belanda bahkan banyak membangun benteng pertahanan serta tangsi tentara sebagai legitimasi kekuasaan mereka di pesisir Barus (Budhisantoso, dkk. 1995: 40). Adapun terkait dengan pelabuhan, pemerintah kolonial Belanda membangun dermaga dan tanggul dari batu karang sebagai penahan gelombang air laut di sepanjang perairan pelabuhan (Budhisantoso, dkk. 1995: 40). Belanda juga membangun saluran irigasi yang langsung mengarah ke muara pelabuhan sebagai drainase untuk mengurangi banjir yang sering terjadi di daerah pelabuhan Barus.

Pada masa Kolonial Belanda, Pelabuhan Barus paling sedikit disinggahi kapal Koninlijke Paketvaart Maatschappij (KPM, perusahaan milik Belanda) dua kali dalam sebulan. Kapal ini melalui jalur pelayaran Aceh, Singkil, Barus, Padang, hingga ke Jawa Melalui Selat Sunda. Selain kapal milik Belanda, perahu yang disebut "Pincalang" banyak hilir-mudik di perairan Barus, baik sebagai perahu dagang ataupun sebagai perahu nelayan, yang mencari ikan di lautan Pantai Barat. Pincalang merupakan perahu layar tanpa memakai mesin (motor) dan kecepatannya tergantung arah angin (Budhisantoso, dkk. 1995:40). Pelayaran kapal-kapal "Pincalang" (perahu besar yang memiliki Layar) berasal dari pelabuhan sekitar Barus yang meliputi, Sibolga, Nias, Gosong Singkil. Barang yang diangkut dari Barus seperti pakaian, kemenyan, minyak dan sebagainya di angkut ke beberapa daerah tersebut. Kemudian, di daerah pelabuhan yang di kunjungi akan melakukan barter barang.

Barang-barang yang dibawa oleh orang-orang Melayu, Minang, Nias, Aceh, dan sebagainya mendatangi Barus untuk berdagang menukarkan hasil barang yang dibawa mereka seperti garam, kayu, karet, dan ditukarkan dengan kapur Barus, rempah-rempah, obat-obatan, yang dibawa oleh orang-orang Batak dari daerah pegunungan.

Beberapa barang pokok ini adalah untuk memenuhi kebutuhan para pedagang sehingga dari terjalannya hubungan tersebut mengakibatkan berjalannya roda perekonomian di daerah jalur laut maupun darat yang berada di Pelabuhan Barus. Barter barang ataupun jual beli ini sudah lama juga telah dilakukan oleh para pedagang Cina yang telah lama berkontribusi dan berhubungan dengan para pedagang lokal yakni orang-orang Melayu, Batak (Guillot, 2002: 5-6) dan juga orang-orang dari Etnis Pesisir yang merupakan penduduk asli yang tinggal di sekitar daerah pelabuhan (Budhisantoso, 1995: 35). Mereka para orang-orang Tionghoa yang berasal dari daratan cina sudah lama menetap dan sampai beranak pinak di negeri Barus, sehingga sampai pada tahun 1912 di daerah Pasar yang tidak jauh dari pelabuhan, sebagai pusat ekonomi masyarakat Barus, etnis Tionghoa mendominasi pasar di pusat perdagangan yang ada di Barus pada saat itu (Guillot, 2002:6).

Pemerintah Kolonial Belanda yang pada awalnya banyak melakukan pembenahan di Barus, berbalik menjadi penyebab kemunduran Barus pada awal abad ke-20. Fungsi Barus sebagai Kota Pelabuhan dan kota dagang mulai berkurang. Kemunduran ini disebabkan oleh pemindahan pusat pemerintahan dan perdagangan ke Sibolga dengan berbagai fasilitas, yang sengaja dibangun Belanda, termasuk pelabuhan (Budhisantoso, dkk. 1995: 41-42). Sibolga menjadi Ibukota Keresidenan Tapanuli, sehingga secara perlahan Barus ditinggalkan (Sinar, 2010: 54). Pemerintah Belanda merasa Barus tidak lagi menjadi tempat strategis bagi perdagangan pada saat itu. Sebagai akibat dari pemindahan ini, terjadi pula peralihan para perwakilan dagang dari Barus ke Sibolga. Jika sebelumnya Sibolga menjadi penunjang perdagangan di Barus, namun pada masa itu Barus yang menjadi penunjang berkembangnya Pelabuhan Sibolga. (Budhisantoso, dkk. 1995: 42). Pada masa itulah fase pelabuhan Barus mengalami kemerosotan, yakni pada abad ke 19-20 M. Barus tidak lagi seramai dan semahsyur sebelumnya, para pendatang dari luar dan dalam negeri berkurang jumlahnya. Oleh karena itu, jelaslah bahwa perpindahan ibu kota dan pelabuhan, menjadi titik kemunduran pelabuhan Barus.

Kemunduran pada masa Kolonial Belanda tidak secara langsung menghentikan

operasional Pelabuhan Barus. Setelah kemerdekaan Republik Indonesia, pelabuhan kadangkala masih disinggahi kapal pelayaran nusantara (500-1.500 ton) untuk mengangkut barang yang sudah terkumpul. Kapal ini berlabuh sekitar dua mil dari pantai. Kegiatan pelabuhan juga sudah dikelola langsung oleh pemerintah Barus. Pelayaran rakyat ini melayani kebutuhan pemumpang dan barang. Barang-barang yang diangkutnya kepulauan lain seperti beras, minyak goreng, gula, garam, minyak tanah, rotan, kopra, kayu gergajian dan lain-lain. Setelah kumpul di pelabuhan Barus, pelayaran rakyat ini kemudian membawa barang-barang pokok ini ke beberapa pulau yang ada di sekitar perairan Pantai Barat (Budhisantoso, dkk. 1995: 42-43).

Dibalik kemunduran pelabuhan Barus yang berada di pantai Barat Sumatera, pada masa penjajahan Jepang yang bermula pada tahun 1942 di saat perang Dunia ke II, Jepang berkuasa di teluk Teluk Tapian Nauli salah satu daerah tersebut termasuk Sibolga yang tidak jauh dari daerah Barus (Panggabean, dkk:72). Dibangunlah Pada tahun 1943 post penjagaan Jepang (Lubang Nippon bahasa orang Barus) yang berada disekitar pelabuhan karena Barus adalah tempat yang strategis untuk pemasok senjata pada perang dunia pada saat itu. perdagangan dan kegiatan pelabuhan yang aman dan damai tadi menjadi tidak kondusif lagi untuk didatangi oleh para pedagang.

Pada perkembangan selanjutnya, setelah merdeka dari bangsa penjajah, perdagangan dan pelabuhan tidak lagi merupakan pokok kegiatan yang berlangsung di Barus. Masyarakat barus sebagian besar banyak yang menjadi nelayan, awak kapal, serta bekerja menjadi seorang petani, bahkan karena berkurangnya tingkat perekonomian di daerah Barus, sebagian besar masyarakatnya memilih untuk pindah dan merantau ke daerah lain demi mendapat pekerjaan yang layak (Budhisantoso, dkk. 1995: 43). Kemudian, sejak tahun 1983 wewenang pemerintah daerah dialihkan kepada syahbandar yang ditunjuk Direktorat Jendral Perhubungan Laut untuk mengelola dan membina kegiatan pelabuhan.

## METHODOLOGY

Penelitian adalah upaya ilmiah untuk mencapai konklusi dari masalah-masalah yang

telah dijabarkan, tentunya memerlukan metode. Seperti penelitian dalam disiplin ilmu lainnya, sejarah juga memiliki metode sendiri. Gottschalk (1985: 32). Pada penerapannya yang diaplikasikan dalam penelitian sejarah adalah metode sejarah sebagaimana metode pada umumnya yang berisi tahapan-tahapan, metode sejarah mempunyai empat langkah atau tahapan dalam penelitiannya yang meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi atau eksplanasi (Priyadi, 2013: 13). Berikut merupakan penjabaran dari beberapa langkah tersebut:

1. Yang pertama adalah heuristik atau pengumpulan sumber. Sumber-sumber yang berkaitan dengan yang diteliti. Sumber tersebut dapat berupa benda, tulisan, maupun keterangan tulisan.
2. Kemudian sumber-sumber telah dikumpul dan dipadukan, langkah selanjutnya adalah melakukan kritik terhadap sumber-sumber tersebut supaya diketahui keabsahannya. Dalam langkah kritik ini diawali dengan memastikan sumber melalui kritik eksternal. Berikutnya adalah kritik internal untuk membuktikan sumber mengandung kebenaran dan dapat diandalkan. Akhirnya, data-data yang dianggap valid dibandingkan satu dengan yang lain untuk menguji landasan merekonstruksi sejarah.
3. Data-data yang telah diperoleh kemudian diinterpretasikan atau ditafsirkan. menjadi suatu rangkaian peristiwa yang telah direkonstruksi dan dinarasikan dengan baik.
4. langkah terakhir yakni eksplanasi yang bermakna penulisan sejarah. Sesudah ditafsirkan, sejarah ditulis tidak hanya dalam bentuk narasi yang sifatnya deksriptif atau sekedar cerita. Sejarah harus dijelaskan dengan menganalisa masalah yang ada sehingga sejarah terekonstruksi dengan detail dan rapi.

## RESULT AND DISCUSSION

### 1. Gambaran Umum Kecamatan Barus

Barus adalah sebuah kecamatan yang terletak di Pantai Barat Sumatera Utara yang berada di Kabupaten Tapanuli Tengah dengan berjarak 65 Km, dari Kota Sibolga sebelah selatan (Basridal, 2014:1). Dan diapit oleh Singkil sebelah Utara. Satu hal yang paling penting adalah Barus dahulunya merupakan sebuah pelabuhan internasional karena

mengekspor kamper dari kawasan pedalaman keseluruh kawasan yang dikenal pada zaman itu (Guillot, 2002:4).

Letak Barus yang strategis yang secara geografis, terletak pada 02°02'05"-02°09'29" LU, dan 98°17'18"-98°23'28", serta letak diatas permukaan laut 0-3 Meter juga luas wilayahnya 21,81 Km<sup>2</sup>. tidak jauh seperti daerah-daerah lain Barus juga memiliki batasan daerah teritorial, dan adapun batasan tertoriannya seperi dibawah ini (Meuraksa, 2017:3):

- Sebelah Utara : Kecamatan Barus Utara
- Sebelah Selatan : Samudera Hindia
- Sebelah Barat : Kecamatan Andam Dewi
- Sebelah Timur: Kecamatan Sosorgadong

Barus cukup potensial sebagai tanah garapan, juga wilayah perairannya yang berpotensi akan ikan dan udang, dan Barus merupakan salah satu pusat tempat penjualan ikan di wilayah provinsi Sumatera Utara. Namun dibalik nama dan tempatnya yang sudah dikenal di Sumatera Utara, Barus dapat dikatakan sebuah daerah yang sangat sederhana. Rumah-rumah pada umumnya berdinding papan atau setengah tembok. Bangunan perumahan cukup teratur dengan gang atau jalan kampung. Dan juga disekitar Kantor Camat terdapat bangunan rumah sakit, rumah Penginapan milik pemerintah daerah, gedung sekolah (sekolah dasar, sekolah menengah, sekolah atas), kantor Pos, kantor kepolisian, rumah camat, dan beberapa toko kelontong (Budhisantoso, 1995:8-9). Yang tidak jauh dari pelabuhan hanya berkisar ±200 Meter, sehingga pusat pemerintahan dan Pelabuhan Barus berdekatan dan pengelolaan akan pelabuhan mudah dan menjadi moda utama transportasi di Kecamatan Barus kala itu.

## **2. Keadaan Penduduk di Sekitar Pelabuhan Barus**

Penduduk yang bermukim di Kecamatan Barus, berasal dari berbagai bangsa dan suku, pernah tinggal bertempat tinggal dan lama di Barus seperti orang India, orang Arab, orang Cina, orang Portugis, orang Belanda serta orang Inggris, dan dari 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. Diantara makam-makam itu yang paling

banyak adalah makam yang batu nisannya bertuliskan dengan huruf Arab. Penduduk yang berdatangan dari luar negeri Barus ini selain bertujuan bertempat tinggal dan berdagang, mereka pun bertujuan menyampaikan agamanya seperti Hindu, Islam, Kritten, dan lainnya bahkan dari bangsa pendatang ini sampai mengarah kepada penajajahan dan berkuasa atas Barus seperti yang dilakukan oleh Belanda dan Inggris. Akan tetapi Penajajahan ini mendapat perlawanan yang keras dari penduduk setempat (Budhisantoso,1995:40).

Kelanjutan dari kedatangan bangsa asing dan dalam nusantara ini mengalami Percampuran dari berbagai bangsa dan suku. melahirkan kelompok masyarakat pantai yang menamakan diri dengan sebutan Urang Pasisir (Orang Pesisir), yang mana masyarakat atau bangsa pendatang, suku yang berada dalam nusantara serta masyarakat lokal sudah berbaur dan rukun damai mereka menamakan diri sebagai Urang Pasisir, yakni wujud penggabungan dari keseluruhan tidak adanya kleim dari suku manapun, sehingga tampaklah peninggalan negeri bekas pelabuhan pada masa dulunya. (Budisantoso,1995:34).

## **3. Latar Belakang Didirikan Pelabuhan Barus Pada Tahun 1901**

Pelabuhan Barus yang terletak di Pantai Barat yang berhadapan langsung ke Samudera Hindia yang berbatasan langsung dengan Sibolga dan Singkil adalah sebuah pelabuhan yang tetap menjadi primadona para pedagang asing yang silih berganti datang ketanah bertuah ini.

Para pedagang asing ini pada awalnya berdatangan beratus tahun lalu sebelum abad ke 20 M yakni lebih tepatnya diabad ke 8 M. Pelabuhan Barus dikenal dengan nama Lobu Tua ataupun sebutan bangsa lain yaitu, Karfura, Barusai, Fansur dan berbagai sebutannya. Lobu Tua merupakan awal Pelabuhan Barus kala itu, yang memiliki komoditas yang menjadi incaran oleh para pedagang yaitu rempahnya dan kapur yang mana kala itu seharga dengan Emas karena manfaatnya yang luar biasa sehingga para pedagang asing tadi membentuk sebuah komunitas yang bernama Ayyavole yang tertulis disebuah prasasti yang bertuliskan "perjanjian 500 orang Tamil" yang mana orang tamil sudah bermukim dan bertempat tinggal di kawasan Pelabuhan di Lobu Tua (Guillot,

2002:17-19).

Lobu Tuo (Labu Tua) yang sebelumnya adalah Pelabuhan dan Pasar serta kawasan tempat tinggal itu, seiring berjalannya waktu pelabuhan ini menghilang dan sunyi tidak semahsyur sebelumnya dikarenakan berbagai hal, seperti adanya kisah menceritakan pelabuhan ini porak poranda diakibatkan serangan "Gergasi" atau orang-orang yang berbadan raksasa yang menghancurkan pelabuhan pada abad ke 12 M (Perret, 2015:536), adapun cerita lain mengatakan pelabuhan ini hilang karena bencana alam tsunami yang menghabiskan semua isi pelabuhan ini, sehingga semuanya tidak bersisa terkecuali timbunan sisa-sisa tembikar, keramik, bekas barang-barang dagang yang ditinggalkan oleh para pedagang asing dan lokal yang sudah lama bertempat tinggal di kawasan Pelabuhan Lobu Tua.

Faktor lain yang menyebabkan berpindahnya pelabuhan ketempat lain adalah karena tidak dapatnya dilewatinya Muara Aek Macco (di Sitiris-tiris/Kec.Andam Dewi), dikarenakan terjadinya pendangkalan sungai yang tidak memungkinkan untuk para pedagang singgah di Pelabuhan lama ini, keterlanjutannya pelabuhan yang baru, pindah ke Kualo Gadang (Muaro Gadang) yang berada di Desa Kadei Gadang tidak jauh dengan jarak Pelabuhan sebelumnya hanya berkisar 13 Km yang tepat berada disekitar Koto Guguk dan Koto Bariang (sekarang desa Kadei Gadang), tepat distulah sebagai pusat pasar pada waktu itu, banyak kedai-kedai milik orang Melayu Minang yang berdiri disekitar pelabuhan dengan berbagai dagangan yang disediakan tetapi, tidak bertahan lama diakibatkan besarnya ombak pantai yang berada di Kadei Gadang sehingga, tidak memberikan ruang untuk sandar kapal dan Perahu-perahu pedagang, kemudian pelabuhan di pindahkan ke Muaro Pasar Batu Gerigis yang tidak jauh dari Pelabuhan Kadei Gadang yang berjarak 4 Km, yang lebih aman dan berteluk, serta ombaknya yang tidak memecah ketepian pantai, sehingga para pedagang yang berlabuh di pelabuhan itu, tidak merasa khawatir dan aman dalam perdagangannya di Pelabuhan Barus (Budhisantoso, 1995:39).

#### **4. Aktivitas Perdagangan dan Pelayaran di Barus Pada Masa Kolonial Hingga Masa Orde Baru 1901-1983**

Kedatangan Belanda pada tahun 1932 menjadi awal penjajahan terhadap Kota Barus (Basridal,2014:32). Kelanjutan dari penjajahan tadi ditahun 1901 Belanda mendirikan Kantor dagang di Pelabuhan Barus yang bekerjasama dengan Kerajaan sebagai pemilik dan pemimpin negeri itu. pada awalnya Belanda datang ke Barus ingin bertujuan sebagai pedagang sehingga masyarakat menerima kedatangan bangsa kulit putih ini, namun tujuan dagang pada akhirnya bertujuan untuk menjajah (Budhisantoso, 1995:40) yang sebelumnya tidak mendapatkan perlawanan berarti dari Kerajaan Barus sehingga Barus dapat dikuasi Belanda (Basridal, 2014:32). Pada puncaknya di tahun 1939, resmilah Kolonial Belanda menduduki daerah pelabuhan, dan sekitarnya di Barus (Budhisantoso, 2014:40).

Barus pada masa Kolonial Belanda, tetap menjadi daerah perdagangan dan pelayaran dalam dan luar negeri. Untuk mendukung dan memperlancar kegiatan perdagangan dan pelayaran, Belanda membangun pelabuhan dan beberapa fasilitasnya di Tambak (Bopet), yang berada dikelurahan Pasar Batu Gerigis berupa bangunan Dermaga (Budhisantoso, 1995:40).

Masa Penjajahan Jepang yang bermula pada tahun 1942 di saat perang Dunia ke II, yang notabenenya Pelabuhan Barus sangat mengalami dampak yang sangat parah, dengan kemerosotannya Pelabuhan, ketika Jepang berkuasa di Teluk Tapian Nauli salah satu daerah tersebut termasuk Sibolga yang tidak jauh dari daerah Barus (Panggabea, dkk:72). Dibangunlah Pada tahun 1943 post penjagaan (Lubang Nippon bahasa orang Barus) yang berada disekitar pelabuhan karena Barus adalah tempat yang strategis untuk pemasok senjata pada perang dunia pada saat itu (catatan Rusdin Tanjung,1990) serta pemasok bahan pangan untuk para tentara Jepang (Wawancara Syahrul Iraono Gea, 31 Maret 2020). Keberlangsungan perdagangan dan kegiatan pelabuhan yang aman dan damai tadi menjadi tidak kondusif lagi untuk didatangi oleh para pedagang.

Setelah lepas dari Pendudukan Jepang yang menyengsarakan rakyat Barus itu, Jepang kalah dan Indonesia merdeka di Proklamasikan oleh Ir.Soekarno di Jakarta (Suryanegara,2016:154-155), dan tersebar sampai ke beberapa daerah di Indonesia dan sampai ke Barus, akan tetapi beberapa bulan

setelah kemerdekaan Indonesia para penjajah datang kembali ingin mencengkramkan kekuasaannya dengan melakukan Agresi Militer di Indonesia (Pasaribu:73) pada tahun 1945 oleh Belanda dan sekutu-sekutunya menyerang Barus (Fansuri, 1980: 26-27) sehingga Pelabuhan dan daerah Barus dikuasai kembali oleh Belanda, pada saat itu sebagai tempat strategis yakni sebagai pusat penyambungan alat transportasi antara laut kedarat dan dari darat kelaut (wawancara dengan Angku Iraono Gea, 31 Maret 2020). Tidak jauh dari pelabuhan keberadaan Markas Pasukan Sekutu pada waktu itu berada di dua tempat, satunya disekolah dan yang berdekatan dengan Tangsi (Benteng Belanda di lapangan Merdeka Barus) dan didalam Benteng, sebagai Markas pertahanan utama dan satunya lagi berada di Kampung Solok yang berdekatan dengan rumah Alm. Sutan Azib Pohan dekat sebelah kiri Hotel Al-Fansuri sebagai Markas kedua (Pasaribu:73).

Tidak jauh dari markas ini, di Pasar Batu Gerigis, ketika terjadi peperangan di Barus kala itu, orang-orang Cina yang tinggal membakar sebagian tempat tinggalnya yang berada dipusat perdagangan itu untuk melemahkan ekonomi serta, dan agar tidak ada ruang kepada para sekutu untuk bertempat tinggal di Ibukota Barus, yang kala itu sebagai Pelabuhan dagang penting di Pantai Barat, (Wawancara dengan Angku Iraono Syahrul Gea 31 Maret 2020). Perdagangan sempat terhenti akibat berkecamuknya disekitar Pelabuhan Barus kala itu (Pasaribu:73), akan tetapi Pasca Agresi Militer yang dilakukan oleh sekutu, dan kedaulatan Republik Indonesia sudah dikembalikan pada tahun 1949 (Fansuri, 1980: 27), pelabuhan kemabali berjalan dan tidak menurunkan perdagangan di pelabuhan secara drastis akan tetapi pelabuhan Barus kadangkala tetap 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, untuk membawa barang ketepi dermaga (Budhisantoso, 42:1995).

Selain kunjungan kapal Pelayaran Nusantara yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Barus, pelayaran dalam daerah antar pulau di Pantai Barat tetap menunjang kegiatan utama di Dermaga Pelabuhan Barus kala itu dengan memakai Biduk Pincalang

(Kapal besar bernama Pincalang) kepunyaan seorang Saudagar kaya bernama Mus'ab Pasaribu. Dengan jasa saudagar ini, moda transportasi Laut tetap berjalan dengan beberapa rute perjalanan meliputi: Sibolga, Nias, Gosong, Singkil. Barang yang di angkut dari Barus seperti pakaian, kemenyan, minyak dan sebagainya di angkut ke beberapa daerah tersebut, kemudian di pelabuhan yang di kunjungi seperti, Gosong dan singkil, juga Sibolga, dengan melakukan barter barang tidak memakai uang kertas seperti zaman sekarang, walaupun pada masa itu kita sudah merdeka, akan tetapi sifat atau cara berdagang sebelumnya tetap berjalan. Apabila keberangkatan kapal Pincalang tadi menuju Kepulauan Nias di kirim lah kayu broti (Kayu yang sudah menjadi Balok dan berukuran) yang dibawa dari Barus, nanti sekiranya sampai di Nias akan ditukarkan dengan kelapa untuk membuat minyak di Barus, bila rute ke arah Manduamas (Gosong, Singkil) ditukarkan dengan karet, dan di Sibolga di tukarkan dengan minyak, bila rute perjalanan kapal ke Sibolga akan ditukarkan dengan gula, garam dan minuman lemon, dan juga bila perjalanan kapal menuju Tapak Tuan akan ditukarkan dengan Getah (karet asap), dan sebagainya yang mencakup bahan-bahan pokok untuk kehidupan masyarakat Barus dan sekitar (wawancara dengan Sahlan Pasaribu, 30 April 2020).

Tetapi seiring berjalannya waktu, Barus Pada masa yang sama terjadi pemberontakan ditahun 1958 oleh PRRI, walaupun terjadi kekisruhan di Negara Republik Indonesia dan Bea Cukai (pajak yang dikenakan di Pelabuhan) dipungut untuk biaya pemberintakan oleh PRRI, tidak berpengaruh besar terhadap berjalannya perdagangan di Pelabuhan Barus dikarenakan pemberontakan hanya melawan pemerintah tidak berefek kepada masyarakat Barus dan sekitar, terutama jalur dagang antara Barus dan Mandumas dengan memakai Biduk Pincalang melalui jalur laut, dan bisa juga melalui jalur darat dengan memakai sepeda atau berjalan kaki dengan rute perjalanan Barus lanjut ke Ujung Batu, Ladang Tengah, Labu Tuo, Sirandorong, dan sampai ke Manduamas, tetap bisa melakukan dagang seperti biasanya (wawancara dengan Sahlan Pasaribu, 30 April 2020).

Namun selang setahun pemberontakan di Barus, Pemerintah Pusat mengeluarkan

PERPU NO. 10 TAHUN 1959, yang bertuliskan bahwa: "orang Tionghoa berusaha dibidang perdagangan eceran di tingkat Kabupaten ke bawah (diluar ibu kota daerah), dan wajib mengalihkan usaha mereka kepada warga pribumi Indonesia serta warga Tionghoa tidak boleh bertempat tinggal pada tingkat setingkat Kecamatan dan berpindah ke daerah setingkat Kabupaten dan Kota". Sehingga efek dari peraturan yang ditetapkan pemerintah pusat ini terasa bagi orang-orang Tionghoa yang sudah lama berdagang di Indonesia (<http://m.kaskus.co.id>, diakses tanggal 7 Juli 2020) serta dampaknya sangat terasa terhadap masyarakat Tionghoa yang berada di Pelabuhan Barus yang mana, masyarakat Tionghoa, sangat berpengaruh terhadap perkembangan dagang dan perekonomian di Barus kala itu, namun karena peraturan yang ditetapkan pemerintah terpaksa mereka berpindah ke Sibolga, setingkat kewedanan, sehingga perdagangan di Barus yang diramalkan oleh masyarakat dari luar Nusantara menjadi berkurang (Guillot, 2002:6).

Sehingga terasa, yang mana pelabuhan Barus yang ramai menjadi sunyi, akibat berpindahkan pedagang Cina yang sudah lama menetap di Barus, serta agak mempengaruhi terhadap ekonomi dan kegiatan dagang di Pelabuhan Barus, walaupun beberapa masih tinggal di Pasar Batu Gerigis.

Berkurangnya fungsi Barus sebagai kota dagang dan kota pelabuhan akibat berpindahnya sebagian masyarakat yang sudah lama tinggal di Barus tadi, menjadi 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 dikalangan pedagang (Budhisantoso, 1995:42).

Walaupun berkurangnya kegiatan perdagangan di Pelabuhan Barus, akibat dari beberapa faktor diatas, berjalannya waktu dan karena dorongan ekonomi, pelayaran rakyat tetap dilaksanakan untuk menghidupi masyarakat Barus dan sekitar. Pelayaran rakyat dengan jadwal pelayarannya yang tidak menentu, dikelola langsung oleh pihak pemerintah daerah setempat, dan pengelelaan

pelayara rakyat ini di serahkan kepada Agen Komisi Tua Sabar dan Agen Komisi Sahabat. Agen Komisi Tua Sabar memiliki 5 buah kapal dengan trayek pelayaran Barus-Gosongtelaga/Singkil-PulauBanyak-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 (Budhisantoso, 1995:43). Dan beberapa nama kapal-kapal bongkar muat barang pada saat itu seperti : KM.Alberto dan KM.Indah (Wawancara dengan Asli Meuraxa, 29 September 2019) perjalanan kapal ini, antara Barus dan Manduamas, jarak tempuh Barus ke Manduamas dengan menyusuri Aek Tapus sekitar 2 jam dengan kecepatan 3 sampai 4 knot/jam.(Budhisantoso, 1995: 43)

Pelayaran rakyat ini melayani kebutuhan angkutan penumpang dan barang. Barang-barang diangkutnya ke pulau-pulau antara lain dari Barus adalah berbagai kebutuhan pokok penduduk, seperti beras, minyak goreng, garam, sabun, kain, gula pasir, diangkut melalui Padati (semacam pengangkut barang dengan bertenagakan Kerbau yang rodanya terbuat dari Kayu yang dilapisi Besi), barang-barang yang akan di kirimkan ke berbagai daerah ini di akan dibawa oleh Padati ke Pelabuhan Barus, lalu di kumpulkan di Kantor Bom (gudang barang) yang berada di pelabuhan dan di Longgak (di antar memakai boat/perahu) ke kapal-kapal besar yang akan di penuhi oleh barang kebutuhan masyarakat dan akan di kirim ke berbagai daerah di luar Barus di sekitar pantai Barat melalui laut atau darat ke daerah lain (wawancara dengan Sahlan Pasaribu, 30 April 2020). Dan bila kapal-kapal besar tadi kembali dan membawa barang berupa karet yang berasal dari Nias dan Manduamas, diambil kembali oleh para Palonggak (Buruh mengambil barang kapal) dibawa ketepi pantai agar diserahkan kepada para pengepul barang, untuk diolah di pabrik-pabrik getah, juga selain dari pada getah barang yang diangkut ke Pelabuhan Barus adalah Rotan dan cengkeh (Wawancara dengan Asli Meuraxa, 29 September 2019).

Sebaliknya barang yang didistribusikan ke pulau-pulau itu berupa sembilan bahan pokok (SEMPAKO) yang mana sudah menjadi barang dagang untuk menjadi sumber pangan



masayarakat di Barus juga sekitarnya (sekitar Pantai Barat), yang sebelumnya hanya berfokus pada barang-barang porselin dan kebutuhan lainnya, namun setelah kemerdekaan barang-barang Sembako diutamakan (difokuskan) untuk mendukung kebutuhan pokok masyarakat. Serta barang dagang lainnya seperti 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 (1995:46-48).

##### **5. Keterlibatan masyarakat dalam perdagangan di Pelabuhan Barus**

Masyarakat Lokal pada setiap pelabuhan sangatlah menjadi pendorong utama berjalannya sebuah pelabuhan tanpa masyarakat Lokal suatu Pelabuhan terasa kurang baik perjalanannya. Dan salah satunya masyarakat lokal adalah dari Suku Batak yang notabenenya adalah orang yang sudah lama dan tinggal di Sekitar Pelabuhan Barus, dari merekalah kapur Barus itu dibawa ke Pelabuhan dan akan ditukarkan dengan garam. Dan juga masyarakat Melayu dan minang yang sudah lama menjadi pedagang tetap di wilayah Pantai Barat, bahkan Barus dipimpin oleh raja yang berasal dari Minangkabau. Menunjukkan bahwa peranan masyarakat lokal ini, menjadi pacuan utama dalam memajukan Pelabuhan Barus saat itu, karena membuktikan bahwa dari wilayah lain pernah datang ke daerah Barus untuk berdagang dan sampai memimpin Barus pada masa itu (Guillot, 2002:4).

Barang-barang yang dibawa oleh orang-orang Melayu, Minang, Nias, Aceh, dan sebagainya mendatangi Barus untuk berdagang menukarkan hasil barang yang dibawa mereka seperti garam, kayu, karet, dan ditukarkan dengan kapur Barus, rempah-rempah, obat-obatan, yang dibawa oleh orang-orang Batak dari daerah pegunungan. Beberapa barang pokok ini adalah untuk memenuhi kebutuhan para pedagang sehingga dari terjalannya hubungan tersebut mengakibatkan berjalannya roda perekonomian di daerah jalur laut maupun darat yang berada di Pelabuhan Barus. Barter barang ataupun jual beli ini sudah lama juga telah dilakukan oleh para pedagang Cina yang telah lama berkontribusi dan berhubungan dengan para pedagang lokal yakni orang-orang Melayu, Batak (Guillot, 2002: 5-6) dan

juga orang-orang dari Etnis Pesisir yang merupakan penduduk asli yang tinggal di sekitar daerah pelabuhan (Budhisantoso, 1995: 35).

Pesisir Barus sebelum zaman Kolonial Belanda merupakan perkampungan nelayan. Kedatangan orang-orang asing, seperti; Hindu, Cina, dan Arab di beberapa tempat. (Budhisantoso, 1995:48).

Dari kedatangan mereka, sangat memberikan kontribusi positif terhadap Pelabuhan Barus. Seperti orang Cina (Tionghoa) lama dan menetap di Barus karena suksesnya dalam dunia perdagangan, serta masyarakat dari bangsa lain selalu berkontribusi dalam berjalannya pelayaran dan dagang di Barus kala itu seperti, orang Tamil, India, Belanda (Tumanggor, 2016:92), Inggris, Arab, Portugis, dan lainnya (Malau, 2015:46), Karena hubungan antarnegara di Asia telah lama terjadi di Barus sebagai jalur pantai Barat Sumatera, yang menjadi pelabuhan sandar/transitnya (Tumanggor, 2016:92).

Orang-orang dari beberapa bangsa ini datang ke Pelabuhan Barus mejajakan dagangannya seperti parfum, mangkuk, keramik, Arlogi, dan lainnya mencakup kebutuhan. Salah satunya mangkok keramik yang sering dijual oleh orang Cina ketika itu kemudian Arlogi (wawancara dengan Sahlan Pasaribu), mangkuk yang terbuat dari keramik yang dijual oleh orang Belanda, yang berasal dari pabrik yang berada di Amsterdam sampai ke Barus. Namun seiring berjalannya waktu keterlibatan mereka berkurang diakibatkan beberapa faktor yang mungkin tidak memberikan ruang lagi kepada bangsa asing ini, salah satunya orang Belanda yang pulang ke negaranya akibat dari kedatangan Jepang (wawancara dengan Sayhrul Iraono Gea), juga orang Cina yang ada di Barus yang menjadi penguasa Pasar Barus berpindah ke Sibolga akibat peraturan yang ditetapkan Pemerintah pada PP.No.10 tahun 1959 (<http://Kaskus.co.id>). dan Pertokoan Cina yang berada di sepanjang Jalan Fansuri ditinggalkan begitu saja (Budhisantoso, 1995:38)

Namun sisa-sisa bangsa pendatang ini masih banyak di Kecamatan Barus yang sudah berbaur dengan masyarakat setempat dengan mengganti marganya kepada marga Batak dan Minang yakni mengganti marga Pasaribu, Tanjung, dan lainnya. Sehingga tidak tampak para pendatang yang berasal dari Luar Nusantara itu namun bila ditanya historis

sejarah dirinya, mereka akan mengatakan bahwa mereka mengambil marga. Tampak bahwa mencirikan daerah sebuah pelabuhan yang berbaur (Wawancara dengan Sahlan Pasaribu, 30 April 2020).

#### **6. Kemunduran Aktivitas Perdagangan dan Pelayaran di Pelabuhan Barus**

Kemunduran yang tidak secara langsung ini sudah dimulai Sejak zaman Belanda akibat berpindahnya Pelabuhan Barus sebagai Pelabuhan Utama pindah ke Pelabuhan Sibolga yang pada kala itu sebagai Ibu Kota Keresidenan Tapanuli (Budhisantoso,1995:50 ) walau demikian Pelayaran dan perdagangan itu tetap berjalan di Pelabuhan Barus tapi sayangnya semenjak pecahnya perang Dunia ke II (Panggabean, dkk:72). Jepang berkedudukan di Barus dan mengusir para Belanda, berkuasalah mereka atas Barus sepenuhnya terhambatlah kegiatan layar ini selama beberapa tahun kedepannya sejak tahun 1942-1945, Barus saat itu hanya dijadikan sebagai pemasok bahan pangan, para Heiho (Tentara Jepang) yang berperang disekitar Pelabuhan. Pada masa Pendudukan Jepang ini tampaklah kemunduran Pelabuhan semakin jelas, dikarenakan yang sebelumnya para pendatang baik Lokal maupun diluar Nusantara yang selalu singgah tidak lagi datang, lantaran takut kepada tentara Jepang yang nantinya akan menyerang mereka (wawancara dengan Angku syahrul Gea). Berjalannya waktu ketika Proklamasi dibacakan oleh soekarno pada tahun 1945 dan indonesia merdeka tanda Jepang kalah (Suryanegara,2016:150) Pelabuhan Barus kembali memperbaiki dari Pendudukan Jepang dan normal kembali seperti biasa, akan tetapi pelayaran kala itu hanya sebagai antar Pulau dan antar pantai di sekitar Barus, seperti Nias, Pulau banyak, Gosong (Singkil), Tapak Tuan, Sibolga (wawancara dengan Sahlan Pasaribu).

Masuknya ke Era kemerdekaan ini, semakin tampak kemunduran Pelabuhan Barus dikarenakan, mengcilnya hubungan perdagangan, yang dahulunya antar Nusantara dan Luar Nusantara, mengecil menjadi pelayaran yang hanya antar pulau di Pantai Barat Sumatera (wawancara dengan Sahlan Pasaribu 30 April 2020), Selain itu ada beberapa faktor lain yang mengakibatkan kemunduran Pelabuhan Barus yang berada di Pasar Batu Gerigis ini, proses kemunduran itu

dimulai semenjak tahun 1970, ketika ombak pantai Barus mengalami erosi (Catatan Rusdin Tanjung) sampai tahun 1980.

Pada tahun 1980, dengan dibangunnya jalan aspal (rehab pelebaran/dan beton) dan peningkatan jalan dari Kelas V menjadi Kelas II antar Sibolga, Sorkam, Barus (Fansuri, 1980:45) dan Manduamas yang dilaksanakan oleh pemerintah kala itu. Sebelumnya masyarakat dari luar Barus, bila ingin datang ke Barus seperti berdagang, sekolah, dan keperluan lainnya pada umumnya memakai transportasi laut, melalui pelabuhan Tapus (Muara Aek Tapus), namun ketika dibangunnya jalan ini memberikan kemudahan, sehingga masyarakat lebih memakai jalan darat, maka dari itu, keramaian di Pelabuhan Barus berkurang dengan sendirinya (wawancara dengan Asli Meuraxa, 29 September 2019), kemudian dengan dibangunnya Pusat Pendaratan Ikan (PPI) atau sekarang lebih dikenal dengan TPI (Tempat Penjualan ikan) di Kualo Pasa Tarandam, ebagian pelaut (Nelayan) lebih condong memilih menepi di TPI ini, tidak lagi di Pelabuhan lama Pasar Batu Garigis, yang airnya lebih tenang dan tidak derasnya ombak (Catatan Rusdin Tanjung).

#### **7. Dampak kemunduran pelabuhan Barus**

Akibat kemunduran Pelabuhan Barus dan tidak menjadikan Pelabuhan sebagai poros kegiatan, tampak dari data yang dihasilkan dalam buku Budhisantoso, tertulis bahwa dari Pacta yang didapat Kepadatan penduduk Kota Barus (Desa Padangmasiang, Pasar batugerigis, Pasar terendam, Kedai gadang, dan Sigambogambo) pada tahun 1982 rata-rata sekitar 850 jiwa/km<sup>2</sup>. Dan pada tahun 1983 ada sekitar 600 kepa1a ke1uarga yang berada di Jakarta (19995:) juga sebagiannya lagi berpindah ke Medan untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih layak (Wawancara dengan Asli Meuraxa, 29 September 2019). Dari faktor yang berbeda, selain dari data perpindahan Penduduk ini, Barus dan Sekitarnya masih mengalami keadaan sosial yang terbelakang, sehingga akibat dari berpindahnya penduduk serta Pelabuhan tidak menjadi sendi kehidupan utama menjadikan Pelabuhan Barus dari segi sosialnya mengalami kemunduran (Fansuri,1980: 41).

## CONCLUSION

Pelabuhan Barus sejak abad 8 M, telah banyak mengalami proses panjang, dan para pedagang luar negeri diluar Nusantara seperti Arab, India, Tamil, Cina, Persia dan sebagainya telah singgah dan berdagang di Pelabuhan ini dan telah beranak pinak sampai berapa generasi juga para pedagang dalam Nusantara seperti Melayu, Jawa, Minangkabau, Aceh, turut ikut serta dalam mengelola Pelabuhan Barus sebagai pelabuhan Internasional kala itu. Berjalannya waktu, Pelabuhan Lobu Tua yang hilang begitu saja pada abad ke 12 M dengan banyak faktor yang mempengaruhinya. Hilang sudah pelabuhan lama ini, muncullah Pelabuhan Baru yang kedua, yang tidak jauh dari Pelabuhan sebelumnya yakni terletak di Kadei Gadang yang lebih memungkinkan dan memberikan kemudahan bagi para pedagang kala itu, selang berjalannya waktu Pelabuhan Barus ini mengalami abrasi dan ombaknya yang deras mengakibatkan rusaknya Kade-Kade (Tempat berdagang) orang Melayu dan Minang sehingga Pelabuhan dipindahkan ketempat yang lebih aman Pada awal berkua yakni di Pasar Batu Gerigis, Kolonial Belanda akhirnya membangun dermaga pelabuhan yang baru sebagai pendukung kegiatan di Pantai Barat tersebut.

Dengan dibangunnya dermaga oleh Belanda pada tahun 1901, memberikan ruang yang baik untuk kegiatan Pelayaran di Pelabuhan ini, dan sesekali disinggahi kapal Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM, perusahaan milik Belanda) dua kali dalam sebulan. Dan juga Pelayaran rakyat yang mendukung Pelabuhan ini. Seiring berjalannya waktu, dan lancarnya perdagangan di Barus, ketika Jepang berkuasa pada tahun 1942 pada Perang Dunia ke II, Pelabuhan mengalami kemerosotan diakibatkan tidak adanya lagi kegiatan Pelayaran dan perdagangan akibat dari peperangan.

Namun sebenarnya kemunduran pelabuhan ini sejak Koloal Belanda pun sudah ada ketika Ibukota keresidenan Tapanuli dipindahkan ke Sibolga, sehingga Barus hanya menjadi penunjang kegiatan bagi pelabuhan Sibolga yang berada di Teluk Tapan Nauli, dan kemunduran sangat terasa pada pendudukan Jepang ini. Pasca kemerdekaan telah lepas dari genggaman Jepang, Pelabuhan Barus kembali

berbenah diri dan kembali melakukan Pelayaran, namun tidak lagi ada pelayaran dari luar negeri hanya berada di sekitar pantai Barat, seperti, Nias, Sibolga, Singkil, Manduamas, dan Aceh Selatan. Pelayaran ini untuk memenuhi kebutuhan masyarakat Barus dan luar daerah pada waktu itu.

Pelayaran dan perdagangan sejak tahun 1977 sampai 1983, mengalami kemunduran walaupun tidak dikelola lagi oleh pemerintah sejak tahun 1983 dan sudah dipindahkan kepada Syahbandar oleh Kementerian Kelautan, tetap mengalami kemerosotan, diakibatkan beberapa faktor yang mempengaruhinya seperti, abrasi pantai yang merusak, berkurangnya penduduk Barus dengan merantau mencari mata pencaharian yang lebih layak, dan sebahagiannya menjadi pedagang dan bertani, juga dengan dibangunnya PPI (Pusat Pendaratan Ikan) yang berada di Kualo Pasar Tarandam, mengakibatkan berkurangnya kegiatan Pelabuhan yang berada di Pasar Batu Gerigis tersebut. Dan sampai saat ini Pelabuhan Barus yang penuh Bersejarah itu, yang berada di Pasar Batu Gerigis hanya meninggalkan bekas bangunnya dan tidak lagi menjadi Pelabuhan Utama di Kecamatan Barus.

## REFERENCE LIST

- Basridal. 2014. Sejarah Muhammadiyah Barus Mudik & Sekitarnya. Gemilang Utama: Barus Tapanuli Tengah
- Budhisantoso, dkk. 1995. Studi Pertumbuhan Dan Pemudaran Kota Pelabuhan: Kasus Barus Dan Sibolga. Jakarta: Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan
- Burhanuddin, Syafri, dkk. 2003. Sejarah Maritim Indonesia: Menelusuri Jiwa Bahari Bangsa Indonesia Dalam Proses Integrasi Bangsa (Sejak Jaman Prasejarah Hingga Abad XVII. Pusat Riset Wilayah Laut Dan Sumberdaya Non Hayati Badan Riset Kelautan Perikanan (Brkp) Departemen Kelautan Dan Perikanan: Semarang
- DISDUKCAPIL. Data Agregat Kependudukan Kabupaten Tapanuli Tengah Tahun 2019 Semester I
- Drakard, Jane. 2003. Sejarah Raja-Raja Barus Dua Naskah Dari Barus. Gramedia Pastaka Ilmu: Jakarta

- Fansuri, Ikatan Keluarga Besar Pesisir Tapanuli Tengah. 1980. Pembangunan Khusus Kecamatan Barus/Sorkam Dan Sekitarnya (Wilayah Pemabungan Barus Raya. Jakarta
- Guillot, Claude. 2002. Lobu Tua Sejarah Awal Barus. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Guillot, Claude. 2017. Barus Seribu Tahun Yang Lalu. PT. Gramedia: Jakarta
- Gottschalk, Louis. 1986. Mengerti Sejarah. Jakarta : UI-Press
- Kementrian Perhubungan. 2015. Laporan Akhir, Buku 1: Dokumen Kompilasi Data Dan Analisis Prediksi Dokumen Analisis Prediksi (Hasil Revisi Akhir). PT. Marga Nusantara Persada: Bandung
- Meuraxa, Dada. 1963. Masuknya Islam Ke Bandar Barus. Sasterawan: Medan
- Pasaribu, Syawal. 2014. Budaya dan Pariwisata Pesisir Tapanuli Tengah Sibolga. Medan
- Pasaribu, Syawal. 2014. Tapanuli Tengah Sibolga Dari Masa Kemasa. Dinas Kebudayaan Pariwisata Pemuda dan Olahraga Kota Sibolga: Sibolga
- Panggabean, Ahmad, dkk. 1995. Bunga Rampai Tapan Nauli. PT.Nadhilah Ceria Indonesia: Jakarta
- Perret, Daniel, dkk. 2015. Barus Negeri Kamper Sejarah Dari Abad Ke-12 Hingga Pertengahan Abad Ke-17. Jakarta: PT.Gramedia
- Pradjoko Didik, Budi Utomo Bambang. 2013. Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia. Kementrian Pendidikan Dan Kebudayaan: Jakarta
- Priyadi, Sugeng. 2015. Historiografi Indonesia. Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- Prihatin, Malau Fadmin. 2015. Sejuta Pesona Alam Tapanuli Tengah di Tengah Kesunyian. Pesisir Nauli Media INFOKOM Masyarakat Tapanuli Tengah/Sibolga. Mei, Edisi 64. Medan: IMA TAP-TENG/SIBOLGA
- Purwanto,Bambang. 2017. "Ruang Maritim di Sisi Barat Pulau Sumatera Yang di Abaikan, Sebuah Tinjauan Historis". (Online), ISSN: 0854-0039. Halaman 212-228. (diakses 25 Agustus 2019)
- Raka Mandi, Nyoman Budiarta. 2015. Pelabuhan Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut Dan Pantai. Buku Arti: Denpasar Bali.
- Setyawan, Wahyu Budi. 2018. "Kondisi Geomorfologi Kawasan Pesisir Kota Barus, Sumatera Utara Dan Saran Pengelolaan Kawasan Tugu Kilometer Nol Islam Nusantara". LIPI.(Online), Halaman 51-61 (Diakses pada 25 Agustus 2019)
- Susanto, Dwi. Pengantar Ilmu Sejarah.Skripsi. Fakultas Adab dan Humaniora: UIN Sunan Ampel Surabaya
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2004. Pengantar Sejarah Maritim Indonesia. Departemen Pendidikan Nasional: Semarang
- Sjamsudin, Helius. 2016. Metodologi Sejarah. Ombak: Yogyakarta
- Sinar, Tengku luckman, dkk. 2010. Adat dan Budaya Pesisir Tapanuli Tengah-Sibolga. FORKALA-SUMUT: Medan
- Tumanggor, Rusmin. 2016. Gerbang Agama-Agama Nusantara, Hindu, Yahudi, Konghucu, Islam & Nasrani Kajian Antropologi Agama Dan Kesehatan Di Barus. Depok: Komunitas Bambu
- Yushar. 2014. Pendidikan Sejarah Suatu Pengantar. Medan : Unimed Press
- Zuhdi, Susanto. 2016. Cilacap (1830-1942) Bangkit Dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa.Ombak: Yogyakarta