

# Pelabuhan-Pelabuhan Kota Padang Tempo Doeloe

Dr. Gusti Asnan\*

Sejarah pertumbuhan dan perkembangan kota Padang selalu berhubungan dengan aktivitas maritim. Tanpa mengabaikan aspek-aspek yang lain, pelabuhan adalah salah satu aspek maritim yang tidak bisa dipisahkan dari pertumbuhan dan perkembangan kota itu. Adanya pelabuhan telah membuat Belanda (VOC) memilih kota itu sebagai pusat pemerintahan dan kegiatan ekonominya di kawasan barat Sumatera. Hal tersebut kemudian dilanjutkan oleh pemerintahan sementara Inggris, Hindia Belanda, Jepang, dan Republik Indonesia.

Untuk waktu yang lama, setidaknya sampai dikenalnya dan majunya pemanfaatan transportasi darat dan udara, pelabuhan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting di wilayah kepulauan. Pelabuhan adalah pintu gerbang utama bagi lalu-lintas barang dan orang. Karena itu tidaklah mengherankan bila sejumlah pusat pemerintahan atau ekonomi di Indonesia di masa lampau bisa tumbuh dan berkembang bila mereka memiliki pelabuhan yang baik serta terletak di jalur yang strategis (tentu saja didukung oleh kondisi politik yang aman dan potensi ekonomi yang melimpah). Sejak pertama kali dibangun, sekitar pertengahan abad ke-17 hingga awal abad ke-20, pelabuhan telah menjadi salah satu prasarana transportasi terpenting di kota Padang, pelabuhan telah menjadi pintu gerbang utama bagi kota Padang, dan pelabuhan telah berperan-serta menempatkan kota Padang menjadi salah satu kota (serta pusat kegiatan politik, sosial, ekonomi, dan budaya) terpenting di Sumatera.

Tulisan ini akan menampilkan beberapa catatan dan ilustrasi mengenai pelabuhan-pelabuhan yang ada di kota Padang di masa lampau. Hal ini dirasa penting, setidaknya untuk jadi perbandingan dengan masa sekarang, saat mana pelabuhan kota Padang tidak lagi menjadi salah satu prasarana transportasi yang banyak diperbincangkan (apalagi dimanfaatkan).

Karena berbagai keterbatasan, maka dalam tulisan ini akan dicoba menampilkan tiga jenis pelabuhan yang pernah ada dan dimanfaatkan di kota Padang, yaitu: pertama, pelabuhan alam; kedua, *reede*, ketiga, pelabuhan buatan.

## Pelabuhan Alam

Pelabuhan alam adalah pelabuhan yang hanya memanfaatkan “fasilitas” yang disediakan alam, misalnya hanya dengan memanfaatkan teluk yang memiliki kedalaman yang memadai serta memiliki air yang tenang sehingga memungkinkan kapal berlabuh. Tidak ada fasilitas tambahan (buatan) manusia pada pelabuhan corak ini. Pelabuhan tipe ini hanya berfungsi sebagai tempat berlabuh kapal dalam ukuran besar. Proses pembongkaran barang atau penurunan penumpang dibantu oleh perahu-perahu kecil. Barang dan penumpang langsung turun dari kapal ke perahu. Perahu-perahu tersebut selanjutnya membawa barang dan penumpang ke pantai (ke kawasan Muaro). Begitu juga sebaliknya, barang dan penumpang dibawa dari pantai dan langsung dinaikkan dari perahu ke kapal.

Teluk Air Manis pernah berperan sebagai pelabuhan tipe pertama ini. Air Manis yang terletak di sebelah selatan Padang, sekitar setengah jam berperahu dari Muaro memang cocok menjadi tempat berlabuhnya kapal dalam ukuran besar. Di samping ombaknya yang tidak begitu besar, airnya juga relatif dalam sehingga memungkinkan bagi kapal-kapal dengan bobot yang besar untuk berlabuh. Pelabuhan ini menjadi pelabuhan utama kota Padang pada dekade-dekade permulaan

---

\* Staf Pengajar Jur. Sejarah, Fak. Sastra Unand, Padang. Email: [gasnan@yahoo.com](mailto:gasnan@yahoo.com)

pembangunan kota ini. Gambar 1 memperlihatkan lukisan pelabuhan alam Air Manis.



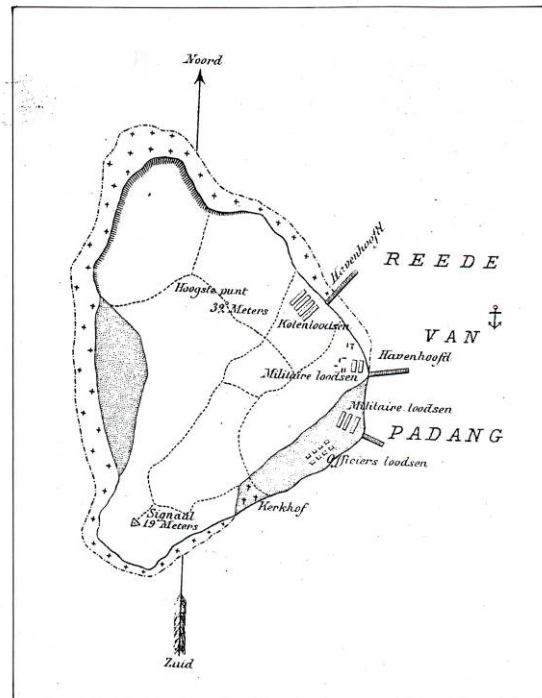
Pelabuhan Alam Air Manis

### Reede

*Reede* adalah nama lain dari pelabuhan yang dikenal dalam dunia pelayaran di zaman Hindia Belanda. Terjemahan "letterlijk" *reede* adalah tempat yang aman bagi kapal berlabuh (S. Wojowasito 1992: 534). *Reede* adalah suatu tipe pelabuhan yang masih sederhana karena hanya memiliki fasilitas yang terbatas. *Reede* diperlukan apabila pada suatu kota pantai tidak memungkinkan dibangun pelabuhan dengan berbagai perlengkapannya. Misalnya kota tersebut berhadapan dengan laut terbuka sehingga ombak begitu besar, keadaan pantai yang sangat curam atau tidak tersedianya ruang yang baik dan cukup untuk membangun pelabuhan dengan segala peralatannya (Bickmore 1868: 385). Keadaan alam kota Padang mirip dengan apa yang dikatakan di atas. Karena itulah kota ini membutuhkan *reede*, dan *reede* itu berlokasi di Pulau Pisang. *Reede* Pulau Pisang terletak di bagian pulau yang terlindung dari hembusan angin yang kuat serta terlindung dari terpaan gelombang ombak Lautan Hindia yang ganas. Lihat Osthoff (1840: 18); Ministrie van Marine (1899: 205).

*Reede* Pulau Pisang juga terletak sekitar 3,5 mil sebelah selatan Padang atau kira-kira setengah jam berperahu dari Muaro. *Reede* ini dibangun pada tahun-tahun pertama abad ke-18 dimanfaatkan secara optimal hingga penggalan terakhir abad ke-19. *Reede* ini terletak pada sisi timur pulau. Pemerintah VOC dan Hindia Belanda memberikan perhatian yang serius bagi *Reede* Pulau Pisang. Berbagai fasilitas pendukung (walaupun dalam jumlah yang terbatas) disediakan sepanjang abad ke-18 dan 19. Beberapa di antara fasilitas tersebut adalah: dermaga sebanyak tiga buah; pergudangan sebanyak empat lokasi (namun tiga di antaranya kemudian dipergunakan untuk kepentingan militer) dan satu sisanya untuk penumpukan batubara; serta sebuah menara suar setinggi 19 meter yang diletakkan pada bagian selatan pulau.

Kapal antar samudera merapat di dermaga dan dari dermaga para penumpang serta barang dibawa ke Muaro dengan perahu, begitu juga sebaliknya penumpang dan barang dari Muaro di bawa ke *reede* dengan perahu (Osthoff 1840: 17-18).. Sejak awal abad ke-18 telah ada asosiasi perahu yang meladeni antara jemput penumpang dan barang antara Muaro dan Pulau Pisang. Setelah mengalami beberapa kali pergantian nama, pada parohan kedua abad ke-19 perkumpulan ini dikenal dengan nama *Padangsche Prauvenver Maatschappij*. Di samping itu juga ada beberapa buah perahu yang beroperasi atas nama pribadi, di antaranya perusahaan perkapalan Diamond & Co. Jadi ada kompetisi antara berbagai penyelenggara pelayanan tersebut. Peta 1 menginformasikan keadaan *Reede* Pulau Pisang.



Peta Reede Pulau Pisang

### Pelabuhan Muara dan Emmahaven

Pelabuhan buatan sesungguhnya terdiri dari dua bentuk utama. Pertama, pelabuhan yang dibuat dengan cara melengkapi pelabuhan alam yang telah ada sebelumnya dengan berbagai fasilitas. Kedua, pelabuhan yang dirancang dan dibangun secara khusus serta dibangun di lokasi yang baru sama sekali (dalam artian peruntukkan lahan itu pada waktu sebelumnya bukan untuk pelabuhan). Kota Padang memiliki kedua tipe pelabuhan buatan ini. Pelabuhan dengan tipe pertama diwakili oleh pelabuhan Muaro dan pelabuhan tipe kedua diwakili oleh Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur).

Pelabuhan Muaro dibangun pada kawasan yang sebelumnya secara tradisi telah dimanfaatkan oleh penduduk setempat sebagai tempat tambatan perahu mereka (juga tempat bongkar muat barang serta turun naik penumpang). Pelabuhan ini terletak di muara Batang Arau. Karena banyaknya endapan lumpur yang dibawa sungai dari daerah hulu maka hanya kapal dengan ukuran kecil yang bisa masuk serta melakukan aktivitas di pelabuhan ini. Pada masa VOC kapal-kapal yang bisa bersandar di pelabuhan ini umumnya dengan ukuran hingga 200 ton. Namun pada pertengahan abad ke-19, karena pendangkalan hanya kapal-kapal dengan ukuran "sangat kecil" yang bisa merapat (di bawah 12 ton) (ARNAS Swk 152/5).

Pelabuhan Muaro mulai dikembangkan secara serius oleh VOC. Dermaga dibangun di sebelah utara muara sungai dan itu dilakukan pertama kali pada akhir abad ke-17. Sepanjang sejarahnya, dilakukan beberapa kali perbaikan dan penambahan panjang dermaga. Perbaikan dan penambahan yang paling penting dilakukan pada tahun 1850-an dan 1870-an. Pelabuhan Muaro juga dilengkapi dengan sejumlah fasilitas lain seperti pergudangan, kantor syahbandar, dan menara suar. Jalan raya yang menghubungkan pelabuhan dengan bagian kota yang lain juga tersedia dengan cukup baik. Ketika pemerintah Hindia Belanda membangun jaringan jalan kereta api, pelabuhan ini juga dilintasi oleh rel yang menghubungkannya dengan jalur utama, dan itu sangat memudahkan bagi mobilitas barang dan penumpang yang akan menggunakan pelabuhan Muaro. Gambar 2 menampilkan suasana pelabuhan Muaro yang dilengkapi dengan jaringan rel kereta api.



Pelabuhan Muaro

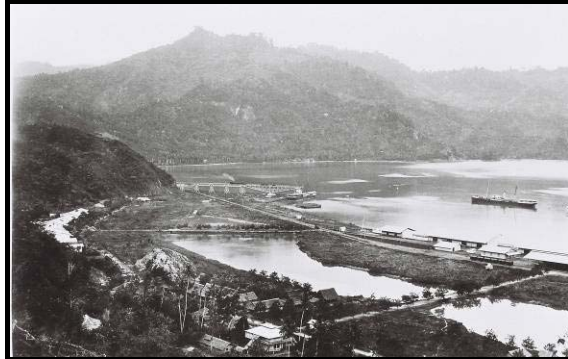
Keberadaan pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang tidak bisa dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Karena itu, dalam berbagai sumber sejarah yang dibuat pemerintah Hindia Belanda, bila penguasa kolonial tersebut menyebut pelabuhan Padang, maka sesungguhnya itu berarti Pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang. Sehingga bila tahun 1870 Batavia menyatakan Pelabuhan

Padang bersama-sama dengan pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya dan Makasar sebagai pelabuhan kelas A, sebuah pelabuhan yang dapat melayani kegiatan pelayaran nasional maupun internasional, serta melayani kegiatan ekspor-impor semua komoditas perdagangan, maka itu berarti hasil dari penilaian yang dilakukan terhadap berbagai fasilitas yang dimiliki Pelabuhan Muaro dan *Reede* Pulau Pisang ("Ordonantie 31 Desember 1873" dalam *Staatblad* No. 264, 1873; *ENI* III: 539)..

Pada akhir tahun 1880-an pemerintah membangun pelabuhan baru di kota Padang, yakni pelabuhan Emmahaven. Ada beberapa latar belakang pembangunan pelabuhan ini, dua di antaranya adalah: pertama, dibutuhkan sebuah pelabuhan yang representatif yang mampu melayani kegiatan ekspor batubara yang ditambang di Ombilin (sejak perempat terakhir abad ke-19 pemerintah Hindia Belanda bersungguh-sungguh mendukung eksplorasi dan eksploitasi batubara di Sawahlunto); kedua, sehubungan dengan alasan pertama, *reede* yang ada di Pulau Pisang atau Pelabuhan Muaro dinilai tidak mampu menampung jumlah batubara yang akan diekspor serta tidak mampu menampung bersandarnya kapal-kapal yang lebih besar untuk keperluan itu. Pelabuhan ini diresmikan bersamaan waktunya dengan pemakaian jalan kereta api ruas Emmahaven-Padang, Padang Panjang-Muaro Kelaban pada tahun 1892 ("De Eerste October 1892 ...1893: 14).

Pelabuhan Emmahaven dibangun dengan menyediakan empat buah dermaga, empat buah gudang besar, satu buah gudang dalam ukuran sedang, satu kantor pemeriksaan barang, satu kantor *havenmeester*, satu kantor bea cukai, kantor agen perusahaan perkapalan. Masih dalam kompleks pelabuhan ini juga dibangun stasiun kereta api yang menghubungkan pelabuhan ini dengan kota Padang (*Verslag van de Kamer... 1911 : 38*). Luas areal pelabuhan ketika baru selesai dibangun ini sekitar 1 km<sup>2</sup> dan ke arah laut terdapat dua pemecah gelombang yang masing-masing mempunyai panjang 260 meter dan 900 meter („Nederlandsch Indische Havens...1920: 64).. Tidak jauh di luar kompleks pelabuhan dibangun depot penumpukan dan pengisian batu bara. Depot pengisian batu bara yang ada di Pelabuhan Emmahaven ini merupakan yang terancang di Asia Tenggara untuk waktu itu (Lekkerkerker 1916: 293). Ada tiga corong pengisian batu bara di pelabuhan ini dengan total kapasitas 280 ton per jam. Dua corong pengisian dengan dengan masing-masing berkapasitas 120 ton per jam dan yang satu lagi berkapasitas 40 ton per jam ("Nederlandsch Indische Havens... 1920: 65.. Sejak diresmikan hingga tahun 1906 pelabuhan ini selalu ditingkatkan kondisinya antara lain dengan memperdalam kolam pelabuhan. Kedalam-

an pelabuhan yang semula hanya 7,5 meter diperdalam menjadi 10 meter lewat tiga kali pengerukan pada tahun 1901, 1903 dan 1905 („Emma-haven... 1909: 827). Gambar 3 menampilkan keadaan Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur) beberapa saat setelah selesai dibangun.



Pelabuhan Emmahaven (Teluk Bayur)

Pembangunan Emmahaven merupakan klimaks dari keberadaan pelabuhan di kota Padang. Dalam kurun waktu yang tidak begitu lama, Emma-haven memang berhasil menjadi sebuah prasarana transportasi laut terpenting di bagian barat Sumatera khususnya dan seluruh Pulau Andalas ini pada umumnya. Namun, kejayaan itu tidak begitu lama dinikmati pelabuhan yang kemudian dikenal dengan nama Teluk Bayur ini. Beberapa saat setelah Emmahaven diresmikan, pemerintah Hindia Belanda juga membangun Pelabuhan Sabang yang juga dirancang sebagai depot pengisian batubara bagi kapal-kapal yang ingin melayari samudera Hindia. Seiring dengan itu, Belawan juga tampil menjadi pelabuhan laut yang penting karena banyaknya komoditas perdagangan yang bisa dimuat dan dibongkar di sana serta tampilnya Medan sebagai kota niaga yang terkemuka. Hal ini menyebabkan kapal-kapal Eropa yang semula menyinggahi Emma-haven mengalihkan rutenya ke Belawan. *Last but not least*, semakin berkurangnya aktivitas perekonomian di Sumatera Barat pada akhir dekade 1920-an juga membuat semakin sedikitnya kapal antar samudera yang singgah di Emmahaven. Akhirnya depresi tahun 1930-an menjadi faktor pemicu utama mundurnya kegiatan pelabuhan Emmahaven dan juga pelabuhan Muaro (Gusti Asnan 2007: 311). Dan sejak itu kedua pelabuhan ini tidak pernah lagi mengalami kejayaannya seperti di masa-masa doeloe.

## Penutup

Keberadaan pelabuhan sangat ditentukan oleh sejumlah faktor. Dua di antaranya adalah: pertama, tersedianya barang yang akan dibawa dalam jumlah yang cukup besar. Kapal yang menggunakan pelabuhan adalah sarana transportasi yang memiliki daya angkut dalam jumlah yang besar.

kedua, relatif tidak adanya saingan dari sarana transportasi yang lain.

Kemunduran pelabuhan-pelabuhan yang ada di kota Padang – bagaimanapun – berhubungan erat dengan dua faktor yang disebutkan di atas. Sejak tahun 1930-an Sumatera Barat tidak lagi menghasilkan komoditas ekspor dalam jumlah yang banyak dan tidak lagi merupakan daerah yang membutuhkan barang impor dalam jumlah yang besar. Di samping itu, sejak perempat kedua abad ke-20 juga telah hadir sarana transportasi yang lain yang menjadi saingan utama kapal laut, seperti bus, *vracht auto* (keduanya mulai hadir tahun 1915), dan pesawat terbang (mulai hadir tahun 1935). Dan keberadaan saingan ini semakin lama semakin *sophisticated* sehingga membuat kapal laut semakin ditinggalkan dan pelabuhan juga semakin “asing” bagi para pengguna jasa transportasi dibandingkan dengan terminal dan bandara.

Akhirnya lagu “Teluk Bayur” yang didendangkan Erni Djohan dengan sangat mempesona itu hanya tinggal baris pertama stanza pertamanya saja lagi: “Selamat tinggal Teluk Bayur permai.....”

## Daftar Kepustakaan

- ANRI Swk 152/5, *Maandrapporten*, 1857.
- Bickmore, Albert S., *Travel in the East Indian Archipelago*. London: John Murray, 1868.
- “De Eerste October 1892 in de Emmahaven en te Padang”, *TBB*, 8, 1893, hal. 14-29.
- Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*. ‘s-Gravenhage-Leiden: Martinus Nijhoff-E.J. Brill, 1921.
- Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatera*. Yogyakarta: Ombak, 2007.
- Lekkerkerker, *Land en Volk van Sumatra*. Leiden: E.J. Brill, 1916.
- Ministerie van Marine, Afdeeling Hydrographie, *Zeemansgids voor den Oost-Indisches Archipel* (Deel I). ‘s-Gravenhage: Mouton & Co., 1899.
- “Nederlandsch Indische Havens” dalam *Havenswezen: Mededelingen en Rapporten van Dep. Der Burgerlijke en openbare Werken*, No. 55, Februari 1920.
- “Ordonantie 31 Desember 1873” dalam *Staatblad van Nederlandsch Indie* No. 264, 1873.
- Osthoof, H.L., *Beschrijving van het Vaarwater Langs de Westkust van Sumatra tusschen Padang en Tapanoeli*. Batavia: Lands-Drukkerij, 1840.
- S. Wojowasito, *Kamus Umum Bahasa Belanda-Indonesia*. Jakarta: Ichtar Baru van Hoeve, 1992.
- Verslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Padang 1911*.

[\*]