

DAMPAK SOSIAL-EKONOMI PERKEMBANGAN INDUSTRI PERKEBUNAN DI SUMATERA TIMUR PADA TAHUN 1863-1930

Pasa Hobi Dermawan Supriyadi

Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Hukum, dan Ilmu Politik,
Universitas Negeri Yogyakarta
pasahobi.2020@student.uny.ac.id

Abstrak

Pada tahun 1863-1930 Sumatera Timur mengalami perkembangan industri perkebunan secara pesat, sehingga mendapat perhatian utama oleh pemerintahan Hindia Belanda. Topik yang dibahas dalam penelitian ini adalah dampak sosial-ekonomi yang disebabkan oleh perkembangan tersebut. Oleh karena itu, penelitian ini memuat beberapa rumusan masalah mengenai hal-hal yang berkaitan, antara lain: membahas perkembangan perkebunan di tahun 1863-1930, pembangunan infrastruktur logistik, dan migrasi etnis. Penjabaran rumusan masalah tersebut dilakukan menggunakan metode sejarah yang diantaranya, yaitu menentukan topik penelitian, *heuristic* (pengumpulan sumber), kritik sumber (kritik intern dan kritik ekstern), interpretasi, dan historiografi. Penelitian ini menggunakan dua jenis sumber, antara lain: sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang digunakan berupa surat kabar sejaman salah satunya adalah *Deli Courant*. Sumber sekunder yang digunakan adalah buku-buku dan artikel ilmiah yang berkaitan dengan topik penelitian. Dari penelitian ini, kesimpulan yang didapat, diantaranya beberapa perusahaan swasta memiliki pengaruh terhadap masifnya perkembangan industri perkebunan khususnya tembakau di Sumatera Timur, dampak ekonomi yang terjadi ditandai dengan pembangunan infrastruktur khususnya infrastruktur logistik, dan migrasi etnis yang terjadi akibat kebutuhan tenaga kerja yang begitu besar. Dengan demikian, secara garis besar dampak yang dihadirkan dari perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur tahun 1863-1930 lebih mengarah ke sisi positif daripada sisi negatif.

Kata kunci: Industri Perkebunan, Migrasi Etnis, Infrastruktur Logistik

Abstract

In 1863-1930 East Sumatra experienced the rapid development of the plantation industry, thus gaining the main attention by the Dutch East Indies government. The topic discussed in this research is the socio-economic impact caused by these developments. Therefore, this study contains several problem formulations regarding related matters, including: discussing the development of plantations in 1863-1930, the development of logistics infrastructure, and ethnic migration. The description of the problem formulation is carried out using historical methods, including determining the research topic, heuristics, source criticism, interpretation, and historiography. This study uses two types of sources, including: primary sources and secondary sources. The primary sources used are contemporary newspapers, meanwhile the secondary sources used are books and scientific articles related to the research topic. From this research, several

conclusions have been drawn, including the magnitude of the influence of several private companies on the massive development of the plantation industry, the economic impact that occurs is marked by infrastructure development, especially logistics infrastructure, and ethnic migration that occurs due to the high demand for labor. In general, the impact that was presented by the development of the plantation industry in East Sumatra in 1863-1930 was more on the positive side than the negative side.

Keywords: *Plantation Industry, Ethnic Migration, Logistics Infrastructure.*

PENDAHULUAN

Provinsi Sumatera Utara ketika Indonesia masih dikenal dalam sebutan Hindia Belanda tercakup atas dua keresidenan, antara lain: Keresidenan Tapanuli dan Pemerintahan Pantai Timur Sumatera. Pada penelitian ini lebih difokuskan kepada wilayah Pemerintahan Pantai Timur Sumatera, atau lebih dikenal dengan Sumatera Timur (akan sering disebut). Perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur dimulai pada tahun 1963, ketika salah seorang berkebangsaan Belanda yang bernama Jacobus Nienhuys menginjakkan kaki di tanah Deli. Hal tersebut menjadi awal perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur, disebabkan oleh banyaknya investor asing yang menanamkan modalnya, sehingga mengakibatkan migrasi secara besar-besaran untuk memenuhi kebutuhan tenaga kerja serta pesatnya pembangunan infrastruktur pendukung khususnya transportasi.

Pada bulan Juli di tahun 1863, Jacobus Nienhuys berbekal pengalaman sebelumnya di Besuki, Ia pergi ke Sumatera Timur dengan maksud memperluas usahanya. Pada awalnya, Jacobus Nienhuys hanya membuka lahan perkebunan tembakau di Deli seluas 75 ha dan hasilnya dikirim ke Rotterdam pada tahun 1864. Hasil pertamanya yang masih jauh dari berkualitas, Jacobus Nienhuys dengan kesulitan dan kegagalannya kemudian mengirimkan hasil panen sebanyak 189 bal tembakau pada tahun 1865 (Sartono Kartodirdjo, 1987: 333). Dengan hasil panen yang semakin berkualitas, Jacobus Nienhuys mencari sponsor dari para pedagang di Amsterdam. Pada tahun 1869, Jacobus Nienhuys beserta sponsornya berhasil membangun perusahaan swastanya yang dikenal dengan nama *Deli Maatschappij*. Dari sinilah perkembangan perkebunan tembakau di Sumatera Timur kian melesat, tercatat sejak 10 tahun Jacobus Nienhuys menjejakkan kaki sudah terdapat 20

perusahaan yang berinvestasi dan jumlah terus meningkat menjadi 100 perusahaan dalam waktu kurun dari 25 tahun sejak perkebunan tembakau pertama kali berdiri (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 1).

Pada awal perkembangan perkebunan di Sumatera Timur didominasi oleh tanaman tembakau. Hal ini dikarenakan daun tembakau sangat laku di pasar internasional sebagai bahan baku pembukus rokok. Pesatnya perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur disebabkan oleh beberapa perusahaan swasta besar yang mendominasi. Selain *Deli Maatschappij*, terdapat satu perusahaan swasta yang memiliki pengaruh besar dalam perkembangan perkebunan di Sumatera Timur, yaitu *Senembah Maatschappij*. *Senembah Maatschappij* memiliki perkebunan di wilayah Deli Serdang dengan kantor pusat berada di Tanjung Morawa. Pada masa puncak kejayaannya di tahun 1888, tercatat terdapat 148 perkebunan yang membudidayakan tanaman tembakau di tanah Deli. Bila dilihat dari sisi ekspor, *Senembah Maatschappij* pada tahun 1913 dengan capaian angka tertinggi yaitu sebesar 50 juta gulden (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 20).

Perkembangan perkebunan di Sumatera Timur tidak selalu berjalan mulus, hal ini dibuktikan dengan beberapa kejadian yang sangat merugikan bagi para pengusaha perkebunan. Pada tahun 1891, budidaya perkebunan tembakau di Deli mengalami kerugian yang cukup besar, yaitu dengan menurunnya nilai harga jualnya di pasar internasional. Hal ini disebabkan oleh banyaknya para kompetitor sejenis yang berasal dari Afrika dan Amerika, sehingga mengalami *over* produksi. Oleh karena itu, perkebunan di Sumatera Timur mengubah polanya dengan berbudidaya tanaman jenis selain tembakau, seperti karet, kelapa sawit, dan teh. Namun, salah satu periode yang paling memukul para pengusaha perkebunan di Sumatera Timur adalah ketika terjadi depresi besar sejak tahun 1930 yang membuat penurunan harga komoditas, termasuk tembakau di pasar internasional (Edi Sumarno, 2016: 193). Hal ini membuat banyak lahan perkebunan khususnya tembakau mengalami penyusutan dalam jumlah besar.

Perkembangan yang sangat masif kemudian menghasilkan dampak sosial ekonomi pada masyarakat Sumatera Timur. Dampak ekonomi terlihat dengan adanya pengembangan infrastruktur penunjang khususnya pada infrastruktur

logistik. Hal ini dikarenakan kebutuhan akan permintaan pasar semakin besar, sehingga infrastruktur logistik sangat diperlukan. Pada pengembangan infrastruktur logistik sangat terlihat dengan pembangunan rel kereta api, jalan raya, dan pelabuhan. Pembangunan rel kereta api di Sumatera Timur dibangun oleh perusahaan swasta *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM) dengan tujuan menghubungkan secara langsung antara perkebunan dengan pelabuhan. Selain itu, pembangunan jalan raya juga dilakukan untuk menghubungkan antara perkebunan satu dengan yang lain. Dengan begitu, akses jalan yang diperlukan dalam pengangkutan hasil panen tergolong lebih singkat dan efisien. Pelabuhan menjadi salah satu sektor penting dalam hal ekspor hasil panen. Oleh sebab itu, diperlukan pelabuhan yang berskala internasional supaya kapal-kapal yang berstandar internasional dapat berlabuh. Pada awalnya, pengeksportan hasil panen dilakukan melalui pelabuhan Labuhan yang berada di muara sungai Deli. Namun, akibat adanya arus bongkar muat barang yang meningkat, maka fasilitas pelabuhan Labuhan Deli kemudian dipindahkan ke Belawan pada tahun 1890.

Munculnya industri perkebunan di Sumatera Timur menyebabkan pula perkembangan demografi secara besar-besaran. Hal ini dikarenakan kebutuhan akan tenaga kerja yang harus melakukan impor baik dari dalam negeri dan luar negeri. Penduduk Sumatera Timur yang sebelumnya didominasi oleh dua etnis, yaitu etnis Melayu dan suku Karo tersingkirkan oleh para etnis pendatang. Migrasi yang terjadi, mayoritas dilakukan oleh etnis Jawa yang berasal dari pulau Jawa dan etnis Tionghoa yang di impor dari Semenanjung Malaya dan Cina. Pengimporan tenaga kerja dari Semenanjung Malaya dilakukan atas dasar Traktat Sumatera yang ditandatangani oleh Belanda dan Inggris pada tahun 1871. Dengan demikian, dampak sosial dari perkembangan perkebunan di Sumatera Timur adalah migrasi etnis yang berasal dari dalam negeri (Jawa) dan luar negeri (Semenanjung Malaya dan Cina).

Dalam penelitian ini akan dibahas dampak sosial ekonomi yang terjadi di Sumatera Timur pada tahun 1863-1930 sebagai akibat pesatnya perkembangan industri perkebunan khususnya tembakau. Pada penelitian ini akan difokuskan kepada pembangunan infrastruktur domestik dan migrasi etnis yang merupakan

dampak dari masifnya eksploitasi dalam bentuk perkebunan oleh perusahaan swasta. Pada pembahasan mengenai infrastruktur domestik, akan lebih memfokuskan kepada tiga hal utama, yaitu pembangunan rel kereta api, jalan raya, dan pelabuhan. Pada bahasan mengenai migrasi etnis, akan fokus kepada impor tenaga kerja yang dilakukan oleh para pengusaha swasta baik dari dalam negeri maupun luar negeri. Dengan demikian, penelitian sejarah ini sangat penting dalam memahami sejarah agraria khususnya yang terjadi di Sumatera Utara pada masa kolonial Belanda di tahun 1863 sampai 1930.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang berorientasi pada studi pustaka dengan menggunakan metode deskriptif, analisis kritis dengan terikat kepada prosedur penelitian sejarah. Prosedur penelitian sejarah, terdapat lima tahapan, antara lain: penentuan topik, pengumpulan sumber, verifikasi (kritik sejarah, keabsahan sumber), interpretasi (analisis dan sintesis), dan penulisan (historiografi) (Kuntowijoyo, 2013: 69). Pada tahap pemilihan topik, penelitian didasari oleh kedekatan intelektual. Hal ini dikarenakan peneliti memiliki ketertarikan terkait sejarah agraria dengan membahas sosial ekonomi dalam masyarakat yang terjadi pada masa kolonial Belanda khususnya di Sumatera.

Pada tahap pengumpulan sumber, peneliti lebih menggunakan teknik studi kepustakaan. Sumber-sumber sejarah yang dikumpulkan untuk penelitian, yaitu sumber primer (surat kabar, catatan pribadi, dan sebagainya) dan sumber sekunder (buku-buku serta hasil penelitian lain). Setelah tahapan pengumpulan sumber dilakukan, kemudian masuk tahapan verifikasi (kritik sumber). Pada tahapan verifikasi dibagi menjadi dua tahapan, yaitu kritik intern dan kritik ekstern. Proses verifikasi (kritik sumber) dilakukan untuk menguji kredibilitas sumber yang telah didapatkan pada proses pengumpulan sumber (M. Dien Madjid dan Johan Wahyudhi, 2014: 223). Dengan begitu, penelitian yang dilakukan menggunakan sumber yang kredibel dan terjaga keasliannya.

Pada tahapan interpretasi sering disebut sebagai penafsiran individu. Pada tahap ini, peneliti menghubungkan fakta-fakta sejarah yang telah didapatkan dari

sumber sejarah kemudian disusun dengan memperhitungkan kausalitas antar fakta. Setelah itu, dilanjutkan kepada tahapan terakhir yaitu historiografi. Pada tahap ini, peneliti akan memaparkan dan menjelaskan berupa penelitian sejarah dengan penyusunan yang kronologis dan sistematis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Industri Perkebunan di Sumatera Timur

Pada tahun 1863, seorang pengusaha Belanda yang bernama Jacobus Nienhuys datang ke Deli, Sumatera Timur dengan maksud memperluas usaha perkebunan tembakaunya. Jacobus Nienhuys melihat potensi yang dimiliki Deli untuk menjadi wilayah industri perkebunan ekspor khususnya tembakau. Pada awal perjalanannya, Jacobus Nienhuys mengalami kegagalan, sehingga hanya berhasil mengirimkan 50 bal tembakau ke pelelangan di Rotterdam. Kegagalan ini diatasi oleh Jacobus Nienhuys dengan mencoba dengan sistem borongan, akan tetapi usahanya masih kandas. Jacobus Nienhuys kemudian membuka lahan percobaan di sebidang tanah sewaan seluas 75 ha di Tanjung Sepassao, dekat Titi Papan. Dari perkebunan percobaan ini, Jacobus Nienhuys menghasilkan sebanyak 25 bal tembakau yang dihargai f0,48 per setengah kilogramnya (Edi Sumarno, 2016: 190).

Menjelang musim tanam tahun 1865, Jacobus Nienhuys membawa Haji Jawa dari Penang untuk mengawasi para penanam tembakau (suku Melayu dan Batak), tetapi hasil panen yang dihasilkan hanya 50 bal tembakau dengan dihargai 0,48 gulden per setengah kilogram. Setelah itu, Jacobus Nienhuys pergi ke Semenanjung Malaya dan mengupah 120 buruh Cina yang tidak mengerti sekali tentang penanaman tembakau. Pada musim panen, Jacobus Nienhuys berhasil mengirim sebanyak 189 bal tembakau sebagai hasil tahun 1865. Tembakau yang dihasilkan memiliki mutu yang tinggi dan dihargai pada pelelangan berkisar dari 0,42 sampai 2,51 gulden per setengah kilogram (rata-rata 1,485 kilogram) (Karl J. Pelzer, 1985: 54-55). Usaha yang dilakukan oleh Jacobus Nienhuys dianggap gagal oleh Pieter van den Arend sebagai investor, sehingga memutuskan kerjasamanya dengan Jacobus Nienhuys. Oleh karena itu, Jacobus Nienhuys pergi ke Amsterdam untuk mencari investor baru yang tertarik dengan industri perkebunan tembakau.

Jacobus Nienhuys mendapatkan dukungan dari seorang pedagang tembakau Amsterdam, yaitu G.S. Clemen dan P.W. Janssen. Mereka menjadi kompayon dengan saham-saham yang dalam suatu perusahaan bermodal \$ 10.000. Setelah kembali di akhir bulan Desember 1867, Jacobus Nienhuys mendapatkan konsesi tanah antara sungai-sungai Deli dan Percut dengan jangka waktu 99 tahun. Pada tahun 1868, panen yang dihasilkan sebesar 67.000 gulden dari hasil pelelangan dengan biaya produksi sebesar 30.000 gulden. Pada tahun berikutnya, keuntungan yang didapatkan sebesar 36.400 gulden dan 87.200 gulden. Keberhasilan tersebut membuat perusahaan dagang Belanda (*Nederlandsche Handel Maatschappij*) tertarik sehingga bersedia mendirikan sebuah perseroan terbatas di Deli dengan syarat *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM) memegang 50% dari seluruh saham (Karl J. Pelzer, 1985: 58-59). Dengan begitu, *Deli Maatschappij* berhasil didirikan pada tahun 1869 dan nantinya akan memiliki peran besar dalam perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur.

Pesatnya perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur dipengaruhi oleh beberapa perusahaan swasta berskala besar yang memiliki peran sentral. Perusahaan swasta tersebut diantaranya, yaitu *Deli Maatschappij* dan *Senembah Maatschappij*. Peran yang diambil oleh dua perusahaan swasta tersebut sangat mempengaruhi pesatnya perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur khususnya tahun 1870 sampai 1930-an. Oleh karena itu, pembahasan secara mendalam sangat diperlukan untuk mengetahui pengaruhnya terhadap perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur.

1. *Deli Maatschappij*

Deli Maatschappij adalah perusahaan pertama di Deli atau Hindia Belanda yang didirikan oleh para pemilik perkebunan. Perusahaan tersebut secara resmi didirikan pada tanggal 1 November 1869 dengan akta tanggal 12 Januari 1870. Kantor *Deli Maatschappij* awalnya terletak di wilayah Labuan, akan tetapi dipindahkan ke Putri Hijau Medan akibat usaha yang semakin luas ke arah daratan Deli. Modal awal pendirian *Deli Maatschappij* sebesar f 300.000 dan sebagian saham merupakan milik dari *Nederlandsche Handel Maatschappij* (NHM). Pada tahun 1875 modal dinaikkan lagi menjadi f 500.000 dan terus naik menjadi f

800.000 pada tahun 1876. Namun, pada tahun 1889 modal *Deli Maatschappij* kembali turun menjadi f 500.000.64 (Dian Mariana Sinaga, 2018: 261).

Gambar 1. Kantor *Deli Maatschappij* di Medan



Sumber: Koleksi Album KITLV No. 100575

Deli Maatschappij mengalami perkembangan dengan sangat cepat, terhitung pada tahun 1873 *Deli Maatschappij* telah menaungi tujuh perusahaan, seperti perusahaan Annidale, Kesawen, Petersburg, dan sebagainya. Pada tahun 1884, *Deli Maatschappij* telah mengoperasikan sebanyak dua belas perusahaan, yaitu Mariendal, Medan, Petersburg, Tanjung Jati, Bandar Kalipah, Deli Tua, Kuala Begumit, Bekala, Belawan, Lubu Dalam, Bulu Cina, dan Kota Lambaru. Pada tahun 1885 sampai tahun 1880-an, aktivitas *Deli Maatschappij* masih terbatas di wilayah lanskap Deli. Sejak itu, perluasan wilayah kerja dilakukan hingga ke Langkat dan Serdang. *Deli Maatschappij* pada wilayah baru tersebut memiliki konsesi lahan seluas 120.000 hektar. Oleh karena itu, *Deli Maatschappij* mengakuisisi perusahaan-perusahaan demi memanfaatkan lahan konsesinya. Perusahaan yang diakuisisi oleh *Deli Maatschappij*, yaitu Tuntungan tahun 1887, Batu Sangkahan (Deli Watu), Batang Serangan di Langkat, serta Kwala Namu, Pungei, dan Paya Bakung di Serdang (Ririn Darini, 2021: 24-25).

Tahun 1891 terjadi krisis akibat *over* produksi yang melebihi sekitar 50.000 bal daripada tahun sebelumnya. Hal ini membuat harga tembakau di dunia

mengalami penurunan drastis hingga mencapai sekitar 50% di bawah harga setahun sebelumnya. Krisis yang terjadi tersebut sangat mempengaruhi perusahaan *Deli Maatschappij*. Untuk mengatasi krisis ini banyak perusahaan dilebur menjadi satu dan dijual ketika tidak mendapatkan keuntungan. Tercatat antara tahun 1890 sampai 1894 tidak kurang sebanyak 25 perusahaan tembakau dibubarkan (A. Daliman, 2017: 58). Total jumlah perusahaan yang masih dimiliki oleh *Deli Maatschappij* antara tahun 1870 sampai 1894 terdapat 21 perusahaan dengan 16.000 pekerja tetap dan staf Eropa berjumlah 160 orang. Akibat krisis tersebut, *Deli Maatschappij* membatasi diri pada tanaman tembakau dengan menanam tanaman lain seperti karet, teh, kelapa sawit, nila, kopi, dan lain-lain (De Avondpost, 5 November 1894). Namun, hanya beberapa tanaman yang dapat dibudidayakan dan laku di pasar internasional, seperti karet dan kelapa sawit. Pada tahun 1931, *Deli Maatschappij* memiliki total 31 perusahaan yang terdiri dari 26 perusahaan tembakau, 4 perusahaan karet, dan 1 perusahaan kelapa sawit (Ririn Darini, 2021: 25).

2. *Senembah Maatschappij*

Pendirian *Senembah Maatschappij* terjadi pada September di tahun 1889 dengan bermodalkan dasar sebesar f15.000.000, dimana jumlah f10.500.000 dalam denominasi f 1.000 dan f 500 dibayar secara lunas (Theodoor Gilissen, 1927: 15). Pendirian *Senembah Maatschappij* merupakan kelanjutan dari urusan perusahaan swasta yang didirikan oleh C. Grob, seorang Swiss, dan N. Naeher, seorang dari Bavaria yang pada mulanya dipekerjakan oleh Albert Breker, pendiri perkebunan Helvetia di Utara Medan yang mengkhususkan kepada penanaman pala dan tembakau. Pada tahun 1871, C. Grob dan N. Naeher mendapatkan kontrak ekstensif seluas 7.588 bau dari pemerintahan Serdang. Kontrak tersebut kemudian ditambah pada tahun 1876 di wilayah Deli, dan diperluas secara substansial ke pegunungan dan pantai di tahun 1886. Tercatat pada tahun 1889 tanah konsesi yang dimiliki oleh C. Grob dan N. Naeher seluas 31.563 bau (C.W. Janssen, 1914: 4-5). Tanah konsesi tersebut meliputi, lembah Blumei di kedua sisi sungai mulai dari pantai sampai ke pegunungan. dekat kuala sungai Serdang, melalui mana seluruh air dari Blumei mencapai laut, terletak Rantau Panjang, sebuah pelabuhan kecil (Karl J. Pelzer, 1985: 60).

Sejak pendiriannya, *Senembah Maatschappij* lebih fokus kepada tanaman tembakau dikarenakan dinilai sangat menguntungkan dan laku di pasar internasional. Pada tahun 1927 tercatat *Senembah Maatschappij* memiliki total 13 perusahaan tembakau dan semuanya terletak di kesultanan Deli, Langkat, dan Serdang. Konsesi tanah yang dimiliki oleh *Senembah Maatschappij* tercatat seluas 145.000 bau atau sekitar 254.000 hektar. Pada tahun 1925, dari luas tanah 5.020 bau yang ditanami tembakau berhasil menghasilkan 43.768 bal. Tahun 1926 produksi tembakau yang dihasilkan kurang lebih sama dengan jumlah sebelumnya yaitu 43.107 bal dari luas tanah 4.390 bau yang ditanami. Selain perusahaan tembakau, *Senembah Maatschappij* memiliki perusahaan yang menguasai perkebunan karet dengan total luas 4.328 bau. Pada tahun 1926 tanaman karet yang berhasil diproduksi sebanyak 1.320.334 per setengah kilogram, dimana per 31 Desember 1926 diproduksi sebanyak 1.039.140 per setengah kilogram dengan dijual 111 sen per setengah kilogram. Pada tahun yang sama, *Senembah Maatschappij* juga memiliki perkebunan kelapa dengan luas 2.000 bau dengan ditanami pohon sebanyak 158.000. Pada tahun 1926, jumlah produksi kelapa yang berhasil dipanen yaitu 2.334.000 biji dan hampir semuanya digunakan untuk membuat kopra (Theodoor Gilissen, 1927: 16-18).

Gambar 2. Kuli Cina Merawat Tanaman Tembakau Deli tahun 1880-an



Sumber: Janssen, C.W, *Senembah Maatschappij, 1889-1914*,
Amsterdam:Roeloffzen, 1914.

Pertumbuhan *Senembah Maatschappij* tergolong pesat, pada tahun 1931 tercatat telah memiliki 11 kebun tembakau, 3 kebun karet, dan 1 kebun kelapa nyiur. Kebun-kebun tembakau yang dimiliki oleh *Senembah Maatschappij* meliputi kebun Tanjung Morawa, kebun Sei Bahasa, kebun Batang Kuis, kebun Petumbuk, kebun Gunung Rintih, kebun Pagar Merbau, kebun Two Rivers, kebun Selayang, kebun Kuala Namu, dan kebun Simpang Empat. Selain itu, adapun kebun karet yang meliputi kebun Tanjung Garbus, kebun Melati dan kebun Limau Mungkur serta satu kebun kelapa di Sei Tuan (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 135). Dengan demikian, *Senembah Maatschappij* memiliki peran penting dalam perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur khususnya di Deli, Serdang, dan Langkat.

B. Perkembangan Infrastruktur Logistik

Dampak ekonomi akibat masifnya perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur ditandai dengan pembangunan infrastruktur yang terfokus pada infrastruktur logistik. Perkembangan Infrastruktur logistik sejalan dengan perkembangan industri perkebunan. Semakin cepatnya perkembangan industri perkebunan tentu produksi yang dihasilkan semakin banyak. Hal ini membuat infrastruktur logistik dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan distribusi. Pengembangan infrastruktur logistik di Sumatera Timur tahun 1863-1930 ditujukan kepada transportasi darat dan laut, diantaranya jalan raya, rel kereta api, dan pelabuhan. Diantara transportasi tersebut, pengembangan yang terjadi dalam skala besar yaitu pembangunan rel kereta api, hal ini dikarenakan kebutuhan akan penghubung antara perkebunan besar dengan pelabuhan sangat besar.

1. Jalan Raya

Pembangunan jalan raya ditujukan untuk menghubungkan areal-areal yang berskala dekat. Pembangunan jalan raya tidak berlangsung secara cepat dan masif, hal ini dikarenakan kebutuhan akan angkutan logistik yang tergolong berat dan dalam jumlah banyak tidak cocok melalui jalan raya. Pembangunan jalan raya masih dilakukan dengan konstruksi sederhana, sehingga hanya bisa dilalui mobil dengan tonase ringan dan tidak mampu menampung beban berat untuk mengangkut komoditi ekspor ke pelabuhan. Patokan dalam pembuatan jalan perkebunan adalah

permukaan jalan yang harus membentuk “belah rotan”. Struktur permukaan jalan lebih tinggi di bagian tengah dibandingkan tepi jalan sehingga air mudah mengalir ke parit ketika musim hujan. Parit air kiri-kanan jalan wajib dibuat dengan dilengkapi rorak setiap radius tertentu untuk menghambat *run off*. Pemeliharaan jalan dilakukan secara rutin seperti memeriksa drainase jalan ketika musim hujan (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 110).

Gambar 3. Pengangkutan Tembakau dengan Gerobak



Sumber: Koleksi Album KITLV No. 78470

Selain untuk menghubungkan antara perkebunan, fungsi jalan raya semakin luas yaitu menghubungkan antara jalan-jalan kereta api yang semakin banyak di Sumatera. Semakin luasnya fungsi jalan raya membuat kebutuhan semakin besar, sehingga pembangunan jalan raya terus dilakukan di Sumatera. Hal ini membuat impor kendaraan umum di Sumatera semakin tinggi, tercatat jumlah truk dan bus yang diimpor ke Sumatera dari 94 pada tahun 1924 menjadi 1172 pada 1926. Sementara itu, kendaraan pribadi pada periode yang sama dari 539 menjadi 3059 (Anthony Reid, 2011: 29). Dengan demikian, perkembangan jalan raya di Sumatera Timur pada mulanya masih bersifat sederhana yang hanya ditujukan untuk penghubung antara perkebunan, kemudian berkembang semakin luas dengan tujuan menghubungkan jalan kereta api di Sumatera.

2. Pelabuhan

Pada awal perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur pusat kegiatan ekspor dan impor dilakukan di wilayah Labuhan Deli. Pada wilayah Labuhan Deli terlebih dahulu berkembang daripada Medan akibat dijadikan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai basis kekuatan pemerintahannya dengan menempatkan kontrolir pertama di tahun 1864. Dari sinilah kemudian bangunan-bangunan banyak dibangun oleh para pedagang Belanda dan Cina. Selain itu, pembukaan lahan hutan gencar dilakukan untuk diubah menjadi pemukiman penduduk sekaligus perkebunan, adapun perumahan untuk orang-orang Belanda. Pada tahun 1876 di hulu Labuhan tepatnya di tepi sungai Deli telah ada 3 pengusaha Eropa yang menetap dan membuka usaha perkebunan kelapa, buah pala, dan tembakau (Novita Mandasari Hutagaol, 2016: 132).

Gambar 4. Pelabuhan Belawan Dekat Medan



Sumber: Koleksi Album KITLV No. 78465

Pada tahun 1890, akses pelabuhan di Sumatera Timur dilakukan perpindahan dari pelabuhan Labuhan Deli menuju Belawan. Hal ini dilakukan karena arus bongkar muat barang yang meningkat mengakibatkan fasilitas pelabuhan Labuhan sudah tidak mampu memuatnya sekaligus menghindari pendangkalan alur pelabuhan oleh sedimentasi dan penyempitan Sungai Deli jika tetap mempertahankan Labuhan (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 111-112). Pelabuhan Belawan pada dasarnya adalah sebuah *port* yang dikembangkan untuk

menghubungkan langsung daerah-daerah seberang dengan daerah pedalaman. Pada tahun 1895 sampai 1907, dermaga pelabuhan Belawan dilakukan perluasan oleh *Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM), karena terjadi peningkatan jumlah komoditas yang dibawa DSM dari 28.559 ton di tahun 1888 menjadi 187.775 ton pada 1900. Dermaga pelabuhan diperpanjang menjadi 350 meter (Novita Mandasari Hutagaol, 2016: 42-43).

Pada tahun 1921 pemerintah Kolonial Belanda mengambil kebijakan untuk melakukan pengembangan fisik pelabuhan utama. Pelabuhan Belawan dilakukan pengembangan kembali pada sisi sebelah barat dengan membangun dermaga sepanjang 495 meter dan 365 meter dengan lebar masing-masing 40 meter. Total luas dermaga menjadi 35.000 meter, sehingga kapasitas pelabuhan Belawan menjadi tiga kali lebih luas dari dermaga yang lama. Pada tahun 1930 dibangun dermaga batubara di pelabuhan Belawan. Pengoprasian dermaga-dermaga di pelabuhan Belawan dilakukan oleh 3 perusahaan ternama Belanda, yaitu *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), *Rotterdamsche Lloyd*, dan *Nederland Navigasi Company*. Pengembangan-pengembangan yang dilakukan kepada pelabuhan Belawan demi memenuhi kebutuhan industri perkebunan yang berkembang membuat pelabuhan Belawan ditetapkan menjadi pelabuhan terbesar di Sumatera Timur pada tahun 1938 (Novita Mandasari Hutagaol, 2016: 43-44).

3. Kereta Api

Rencana pembangunan jaringan kereta api di Sumatera Timur pertama kali diprakarsai oleh administrator *Deli Maatschappij* yaitu J.T. Cremer pada tahun 1881. Cremer sadar bahwa semakin berkembangnya industri perkebunan harus didukung dengan moda transportasi yang baru dan lebih efisien. Oleh karena itu, jaringan kereta api menjadi solusi permasalahan tersebut. Pembangunan jaringan kereta api dimulai pada tanggal 23 Januari 1883 ketika hak konsesi tanah pembangunan jalur kereta api Belawan–Medan Deli Tua–Timbang Langkat (Binjai) dikeluarkan Pemerintah Hindia Belanda. Pada bulan Juni hak konsesi tersebut dialihkan kepada *Deli Spoorweg Maatschappij*. Pembangunan jalur kereta api Belawan–Medan–Deli Tua–Timbang Langkat pada bulan April tahun 1886 hampir rampung, kecuali beberapa bagian kecil, seperti: di stasiun Belawan; di

jembatan di atas Kwala-Deli; di jembatan-jembatan di jalur Timbang-Langkat dan di gorong-gorong jalur ke Deli-Toewa. Semua sekat di stasiun Labuhan, Titipapan Poeloe-Brijan dan stasiun Medan dipasang, serta jalur ke halte Sungal dan ke Kampong-Baru yang sekiranya dijadikan tempat pemberhentian. Pembangunan jalur kereta api Belawan–Medan– Deli–Timbang Langkat selesai dan benar-benar siap dioperasikan pada 25 Juli 1886 (Deli Courant, 16 Oktober 1886).

Gambar 5. Stasiun *Deli Spoorweg Maatschappij* di Belawan dekat Medan



Sumber: Koleksi Album KITLV No. 100571

Pembangunan jalur kereta api di Sumatera Timur berjalan relatif cepat, hal ini dikarenakan *trend* yang terjadi di Eropa dan Amerika Serikat. Bila dilihat dari jarak tempuh pada awal pembangunan kereta api di Sumatera Timur sudah menghubungkan jalur-jalur, antara lain: Medan–Labuhan (sepanjang 17 km; 1886), Medan–Binjai (21 km; 1887), Medan-Deli Tua (11 km; 1887), Labuhan–Belawan (6 km; 1888), Medan–Serdang (20 km; 1889) (Mohammad Abdul Ghani, 2019: 108). Semakin luasnya jaringan kereta api di Sumatera Timur tentu membuat distribusi hasil-hasil perkebunan dari wilayah-wilayah perkebunan menuju pelabuhan semakin efektif dikarenakan mampu membawa beban yang berat dan tidak memakan banyak waktu.

Pada tahun 1919, *Deli Spoorweg Maatschappij* membangun jaringan kereta api dari Medan menuju Besitang, dekat dengan perbatasan Sumatera Utara dengan Aceh. Pada tahun 1921, jalur dari Besitang menuju pelabuhan Pangkalan Susu yang menjadi tempat pengapalan minyak bumi hasil tambang dan pengolahan di daerah Pangkalan Brandan (yang beroperasi sejak tahun 1885) dan Pangkalan Susu dibangun. Pada akhir tahun 1928, jaringan rel *Deli Spoorweg Maatschappij* terhitung telah mencapai panjang 440 km baik jalan kereta api maupun trem. Antara tahun 1929 sampai tahun 1937 jaringan rel *Deli Maatschappij* bertambah 114 km ketika jalur Kisaran–Rantauprapat selesai dibangun. Dengan demikian, total panjang jalur kereta api milik *Deli Spoorweg Maatschappij* mencapai panjang 554 km, diantaranya 245 km merupakan jalur utama (Ery Soedewo, 2004: 26-27).

C. Migrasi Etnis

Sebelum berkembangnya industri perkebunan, secara garis besar penduduk di Sumatera Timur bisa dibagi menjadi dua kelompok etnis. Kelompok pertama adalah masyarakat Melayu yang umumnya mendiami sisi timur sepanjang Selat Malaka, kelompok kedua adalah suku Karo dan Simalungun dengan mendiami di wilayah dataran tinggi. John Anderson dalam catatannya menemukan bahwa masyarakat yang berketurunan Melayu adalah imigran dari Jambi, Palembang, dan Semenanjung Malaya dan juga beberapa keturunan Minangkabau, Bugis dan Jawa telah menetap di sepanjang pantai. Tidak jauh dari garis-garis pantai tersebut berbatasan dengan pemukiman suku Batak, sehingga pada hakikatnya sebagian besar penduduk Sumatera Timur terdiri dari orang Batak. Selama penelitiannya, Anderson memperkirakan bahwa pada daerah-daerah antara Tanjung Intan dan Siak dihuni oleh kira-kira 350.000 jiwa. Perhitungan tersebut mungkin tidak pasti kebenarannya, hal ini karena hanya berdasarkan pernyataan penguasa lokal yang bisa dilebih-lebihkan. Pada semua wilayah kerajaan di Sumatera Timur, pengecualian Siak, jumlah suku Batak lebih banyak daripada orang Melayu. Contohnya pada Serdang, memiliki kira-kira hanya 3.000 penduduk Melayu dan dihuni orang Batak sebanyak 8.000 (Karl J. Pelzer, 1985: 19-20). Dengan demikian, sebelum industri perkebunan masuk di Sumatera Timur, demografi secara umum

terbagi menjadi dua kelompok etnis yaitu Melayu dan Batak dengan catatan Batak lebih mendominasi.

Gambar 6. Populasi Batak di Baroes Djahe, Karolanden



Sumber: Koleksi Album KITLV No. 10468

Perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur membuat perubahan demografi dalam skala besar. Hal ini disebabkan oleh kebutuhan akan tenaga kerja untuk meningkatkan sektor industri perkebunan. Banyak perusahaan perkebunan di Sumatera Timur melakukan impor tenaga kerja demi memenuhi kebutuhan mereka. Dalam perkembangannya, impor tenaga kerja di Sumatera Timur terbagi dalam dua jenis, yaitu impor tenaga kerja dari luar Hindia Belanda dan dalam Hindia Belanda. Impor tenaga kerja luar Hindia Belanda diambil dari negara tetangga, seperti Semenanjung Malaya. Bahkan karena harga yang terbilang mahal, para pengusaha swasta memutuskan mengimpor langsung dari negara asalnya. Kedua, melakukan impor dari dalam Hindia Belanda, hal ini dilakukan imbas dari padatnya penduduk Jawa dan Madura karena memiliki jumlah kepadatan yang tinggi. Oleh karena itu, pemerintah Hindia Belanda memberikan solusi supaya dilakukan migrasi untuk mengurangi kepadatan penduduk sekaligus memenuhi kebutuhan tenaga kerja di perkebunan swasta salah satunya di Sumatera Timur.

Upaya impor tenaga kerja dari luar negeri diawali oleh Jacobus Nienhuys dengan mengimpor orang-orang Cina dari Semenanjung Malaya untuk merawat tanaman tembakau. Berkat keberhasilan perawatan tanaman tembakau dengan baik membuat semua perusahaan baru juga mengimpor tenaga kerja orang-orang Cina. Hal ini membuat jumlah penduduk di Sumatera Timur khususnya Deli naik dari 20 orang di tahun 1864 menjadi hampir 1.000 pada tahun 1867 dan lebih dari 4.000 orang pada tahun 1872. Setiap tahunnya terus mengalami kenaikannya khususnya sepanjang tahun 1870-an dan 1880-an. Sistem *kongsi* yang telah kuat berdiri di Semenanjung Malaya digunakan oleh Nienhuys dan prinstis lain untuk merekrut orang-orang Cina pada tahun 1860-an. Namun, sistem tersebut sudah diganti sejak tahun 1870 dengan kontrak secara langsung antara majikan dibantu dengan mandor orang Cina dengan pekerja bersangkutan (Anthony Reid, 2011: 196).

Pada tahun 1887 sampai 1889 industri perkebunan tembakau Deli mengalami puncak perkembangan, sehingga membutuhkan tenaga kerja sangat besar. Para pengusaha perkebunan ingin membawa para pekerja langsung dari Cina ke Sumatera. Tujuan migrasi secara langsung tersebut, yaitu untuk menghindari penyalahgunaan dari sistem lama (melalui calo), sambil memastikan bahwa pekerja yang menginjak kaki di Deli mendapatkan informasi secara langsung tanpa pengaruh dari pihak lain. Migrasi langsung ini dilakukan atas kerjasama lima perusahaan besar di Deli dengan menandatangani kontrak dengan Lauts & Haysloop. Pada Juli 1888, *Planters Union* membentuk sebuah Biro Imigran untuk membebaskan lima perusahaan Deli yang merintis sistem migrasi langsung dari tanggung jawab keuangan mereka. Pada tahun 1890, para pengusaha perkebunan menandatangani kontrak dengan agen Hong Kong dari *Aziatische Kustenfahrtre Gesellschaft of Hamburg*, yang mengoperasikan dua kapal untuk selamanya pada jalur Cina-Sumatera (Anthony Reid, 2011: 217-218). Pada tahun 1893, kurang lebih sebanyak 6.000 pekerja dari Swatow, Cina berhasil didatangkan menggunakan kapal uap berbendera Jerman (Deli Courant, 1 Agustus 1894).

Meskipun migrasi langsung dari Cina dilakukan, kebutuhan akan tenaga kerja masih belum tercukupi. Hal ini diatasi dengan mencari sumber tenaga kerja lain, yaitu orang-orang India yang ada di Semenanjung Malaya dan mengimpor dari

Pulau Jawa. Karena pekerja India sangat penting bagi perkebunan di Semenanjung Malaya dan masalah hukum yang kompleks, para pengusaha perkebunan di Sumatera Timur lebih mengutamakan impor dari Pulau Jawa. Dalam merekrut para pekerja dari Jawa terdapat agen-agen perusahaan perkebunan yang berdiri sendiri dengan bantuan banyak perekrut pribumi. Salah satu perusahaan dengan konsep tersebut adalah firma Soesman yang memulai di tahun 1911, akan tetapi dalam pelaksanaannya tidak berjalan mulus pada awalnya. Namun, dalam perjalanannya perkembangan secara progresif terus terjadi. Hal ini terlihat antara tahun 1911 sampai tahun 1917 minat orang-orang Jawa untuk bekerja di Deli mengalami peningkatan. Pada tahun 1911 dan 1912 masing-masing hanya 154 dan 483 orang, tetapi di tahun 1913 meningkat mencapai 1.203. Pada tahun berikutnya berjumlah 1.570, setelah itu meningkat secara pesat sebanyak 2.197 di tahun 1915. Pada tahun 1916 sampai tahun 1917 mengalami peningkatan signifikan yaitu dari 4.912 menjadi 7.119 (Deli Locomotief, 24 Desember 1919). Dengan demikian, perekrutan di Jawa menggunakan sistem dari agen-agen perusahaan pribadi dan terus mengalami peningkatan akibat pelayanan yang diberikan sangat baik pada para pekerja.

Tabel 1. Komposisi suku bangsa pekerja perkebunan Sumatera Timur

	1874	1884	1890	1900	1916	1926
Cina	4.476	21.136	53.806	58.516	43.689	27.133
Jawa	316	1.771	14.847	25.224	150.392	194.189
India	459	1.528	2.460	3.270	-	-

Sumber: (Kolonial Verslagen dalam Anthony Reid, 2011: 220).

Pada tabel 1 menjelaskan perkembangan perekrutan tenaga kerja dari tiga etnis, yaitu Cina, Jawa, dan India. Perekrutan tenaga kerja Cina pada tahun 1874 sampai tahun 1900 terus mengalami perkembangan dengan pesat. Namun, pada tahun 1900 sampai tahun 1926 mengalami penurunan yang signifikan, yaitu pada tahun 1900 sebanyak 58.516 turun menjadi 27.133 pada tahun 1926. Perekrutan tenaga kerja Jawa selalu mengalami peningkatan dan peningkatan paling besar terjadi pada tahun 1900 sampai 1916 yaitu dari hanya sebanyak 25.224 menjadi

150.392. Kenaikan ini tentu tidak lepas dari keuntungan secara geografis yang ada dan juga dalam segi ekonomi yang murah secara upah. Sedangkan, tenaga kerja dari India tidak begitu banyak bahkan mulai tahun 1916 para pengusaha perkebunan tidak melakukan penambahan. Salah satu faktor dikarenakan terdapat undang-undang Pemerintah India yang melarang warganya bekerja di Sumatera.

Tabel 2. Susunan Etnik Penduduk Sumatera Timur tahun 1930

	Jumlah Penduduk	Persentase total
Melayu*)	225.000	15,0
Jawa**)	641.000	42,8
Batak Karo	134.000	9,0
Batak Simalungun	95.000	6,3
Batak Toba	73.000	4,9
Batak Mandailing	34.000	2,3
Suku Indonesia lainnya***)	109.000	7,3
Eropa	11.000	0,7
Cina	158.000	10,5
Asing lainnya	18.000	1,2

* Termasuk Karo dan Simalungun Islam yang lebih suka diakui sebagai orang Melayu.

** Termasuk Sunda, orang Betawi, dan Jawa asli.

*** Termasuk suku besar seperti Minangkabau yang berjumlah 50.000 di Sumatera Timur, orang Banjar dari Borneo (kurang lebih 31.000).

Sumber: diolah dari Sensus 1930, jilid IV dalam (Karl J. Pelzer, 1985: 86).

Pada tabel 2 memperlihatkan bahwa menjelang tahun 1930 orang-orang Melayu hanya berjumlah 15% dari seluruh penduduk. Orang-orang Batak Karo, Simalungun, dan Toba berjumlah masing-masing yaitu 9%, 6%, 5%. Jumlah penduduk yang paling banyak yaitu orang Jawa sebanyak 43% dan diantara orang-orang bukan berasal dari Indonesia, Cina memiliki jumlah paling banyak yaitu kurang lebih 10% dari seluruh penduduk. Bahkan di kota Medan tidak kurang dari 35% dari seluruh penduduk adalah orang Cina. Dengan demikian, migrasi etnis

terjadi di Sumatera Timur dari tahun 1863 sampai 1930 dikarenakan memenuhi kebutuhan tenaga kerja bagi perkembangan industri perkebunan. Etnis Melayu dan Batak yang dominan sebelumnya adanya industri perkebunan menjadi berkurang dan didominasi oleh suku Jawa. Dengan begitu, perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur mengakibatkan pergeseran demografi dominan yang dibuktikan dengan perubahan komposisi etnis yang ada di Sumatera Timur khususnya pada tahun 1930.

KESIMPULAN

Perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur dimulai ketika Jacobus Nienhuys melakukan perluasan usaha perkebunan tembakaunya di Deli. Keputusan tersebut didukung oleh sultan Deli dengan memberikan wilayah konsesi tanah. Keberhasilan Jacobus Nienhuys di Deli membuat banyak perusahaan swasta menanamkan modalnya untuk keperluan perkebunan. Beberapa diantaranya yang memiliki peran besar dalam perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur, yaitu *Deli Maatschappij* dan *Sanembah Maatschappij*. Tercatat pada tahun 1931, *Deli Maatschappij* memiliki total 31 perusahaan, sedangkan *Sanembah Maatschappij* memiliki 14 total perkebunan dengan fasilitas penunjang, seperti sekolah, Kesehatan, dan sebagainya.

Pesatnya perkembangan industri perkebunan di Sumatera Timur, menimbulkan dampak sosial-ekonomi. Pembangunan infrastruktur logistik sebagai penunjang distribusi hasil perkebunan terjadi sangat massif. Pembangunan tersebut terfokus kepada tiga jenis infrastuktur, antara lain: jalan raya, pelabuhan, dan jalur kereta api. Selain itu, kebutuhan tenaga kerja di Sumatera Timur terus mengalami peningkatan. Hal ini diatasi dengan pengimporan tenaga kerja dari luar negeri (Semenanjung Malayu dan Cina) dan dalam negeri (Jawa). Pengimporan tenaga kerja mengakibatkan migrasi etnis secara besar-besaran, sehingga pergeseran demografi terjadi. Hal ini dibuktikan dominasi etnis Jawa dan Tionghoa melebihi etnis Melayu dan Batak yang sebelumnya sebagai etnis dominan di Sumatera Timur. Dengan demikian, perubahan sosial sampai ekonomi yang terjadi di

Sumatera Timur diakibatkan oleh pemenuhan kebutuhan perkembangan industri perkebunan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

Daliman, A. 2017. *Sejarah Indonesia Abad XIX-Awal Abad*. Yogyakarta: Ombak.

Darini, Ririn. 2021. "Deli Maatschappij's Contribution to the Transformation of East Sumatera, 1869-1940s". *Paramita: Historical Studies Journal* 31 (1): 22-32.

Ghani, Mohammad Abdul. 2019. *Jejak Planters di Tanah Deli: Dinamika Perkebunan di Sumatra Timur 1863-1996*. Bogor: PT Penerbit IPB Press.

Gilissen, Theodoor. 1927. *Sumatra Tobacco Companies*. Amsterdam: Gilissen.

Hutagaol, Novita Mandasari. 2016. "Labuan Deli Kota Pelabuhan". *Jurnal Pendidikan Sejarah HISTORIA*. Vol. 1, No. 2.

_____. 2016. "Pengembangan Pelabuhan Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Ekonomi Masyarakat Deli, 1920-1942". *Jurnal Sejarah Citra Lekha* (1) 1.

Janssen, C.W. 1914. *Senembah Maatschappij 1889-1914*. Amsterdam: Roeloffzen.

Kartodirdjo, Sartono. 1987. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia.

Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.

Madjid, M. Dien dan Johan Wahyudhi. 2014. *Ilmu Sejarah Sebuah Pengantar*. Depok: Prenadamedia Group.

Pelzer, Karl J. 1985. *Toeang Keboen dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria di Sumatra Timur 1963-1947*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan.

Reid, Anthony. 2011. *Menuju Sejarah Sumatra Antara Indonesia dan Dunia*. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Sinaga, Dian Mariana 2018. "Aktivitas Perdagangan Deli *Maatschappij* di Sumatra Timur Tahun 1870-1930". *AVATARA* (6) 1.

Soedewo, Ery. 2004. “Perkeretaapian di Sumatera Utara dan Sejarah Perkembangannya”, dalam *Berkala Arkeologi “SANGKHALA”*. Medan: Balai Arkeologi Medan.

Sumarno, Edi. 2016. “Pelestarian dan Perlindungan Tembaku Deli Sebuah Perspektif Historis”. *Jurnal Pertanian Tropik* 3 (3).

Surat Kabar

De Avondpost, 5 November 1894.

Deli Courant, 16 Oktober 1886.

Deli Courant, 1 Agustus 1894.

De Locomotief, 24 Desember 1919.