

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PULAU SANGIHE BESAR OLEH PEMERINTAH HINDIA BELANDA

Dwi Kurnia Sandy¹ dan Salma Fitri Kusumastuti²

^{1,2} Balakala Bhumi Apsara

Jalan Manding-Imogiri, Sumberagung, Jetis, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia

¹dksandy22@gmail.com

²salma.fkusumastuti@gmail.com

Abstract, Infrastructure Development on Sangihe Besar Island by Netherlands Indies Government. Sangihe Besar Island is a part of present-day North Sulawesi Province. The island became a significant political and economic hub of the Sangihe-Talaud archipelago during the occupation of the Netherlands Indies Government in 19-20 century. This article aims to elucidate the background of infrastructure construction on the island held by the Netherlands Indies Government. The research includes archaeological, historical, and satellite image data which are compiled as maps. It reveals that the presence of the Netherlands Indies Government was motivated by their demand for copra. Various facilities such as roads, offices, schools, markets, ports, religious places, prisons, and others were built to support the copra production monopoly. Additionally, political, economic, and environmental aspects were identified as the primary considerations preferred by the Netherlands Indies Government to determine the location for infrastructure development. The results also indicate that the regions of Tahuna, Manganitu, and Tamako were essential for extensive infrastructure enlargement by the government.

Keywords: Sangihe Besar Island, Infrastructure Planning, Netherland Indies Government, Copra Monopoly

Abstrak, Pulau Sangihe Besar yang secara administratif termasuk dalam wilayah Provinsi Sulawesi Utara saat ini, pernah menjadi pusat politik dan ekonomi. Kepulauan Sangihe-Talaud pada masa Pemerintahan Hindia Belanda di abad 19-20. Artikel ini bertujuan untuk mengungkap alasan pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Hindia Belanda di Pulau Sangihe Besar beserta pertimbangan yang mendasarinya. Data berupa tinggalan arkeologis, sejarah, citra satelit Pulau Sangihe Besar disajikan ke dalam peta yang dapat digunakan untuk menjelaskan dinamika yang telah terjadi. Pembahasan dari data tersebut mengungkap bahwa kehadiran Pemerintah Hindia Belanda didasari oleh motif perdagangan khususnya kebutuhan atas kopra. Pemerintah Hindia Belanda membangun berbagai fasilitas seperti jalan, perkantoran, sekolah, pasar, pelabuhan, sarana ibadah, dan penjara untuk mendukung upaya monopoli terhadap komoditas ini. Terdapat tiga dasar pertimbangan utama dalam menentukan lokasi pembangunan infrastruktur yaitu, aspek politik, ekonomi, dan lingkungan. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa wilayah Tahuna, Manganitu, dan Tamako merupakan tiga lokasi dengan pembangunan infrastruktur yang paling masif.

Kata Kunci: Pulau Sangihe Besar, Infrastruktur, Pemerintah Hindia Belanda, Monopoli Kopra

1. Pendahuluan

Munculnya sistem tanam paksa yang secara bertahap digantikan dengan UU (undang-undang) Agraria 1870 di Hindia Belanda memberikan perluasan dalam kegiatan ekonomi. Penerapan aturan tersebut turut diterapkan pada wilayah-wilayah lain di luar Pulau Jawa. Terjadinya perkembangan tersebut tidak lepas dari kemunculan pihak pemodal swasta. Penerapan UU Agraria 1870 memberikan kebebasan kepada pemodal swasta untuk mendirikan perusahaan dan menanamkan modalnya (Tasnur, Apriyanto,

dan Arrazaq 2022, 72). Kemunculan pihak swasta juga menyebabkan terjadinya proses komersialisasi terhadap tenaga kerja, sumber daya hutan, dan mineral. Investasi mulai diperluas ke sektor perkebunan, pertambangan, dan industri pengolahan kayu di luar wilayah Pulau Jawa (Kadir 2017, 167).

Dibukanya investasi besar-besaran juga berdampak pada banyaknya jumlah orang Eropa yang datang ke Hindia Belanda. Banyak



keterbatasan yang dialami orang Eropa dalam pemenuhan kebutuhan hidup di wilayah koloni. Para pendatang dari Eropa tersebut kemudian menetapkan beberapa standar kebutuhan hidup primer termasuk sandang, pangan, dan tempat tinggal. Istilah yang sesuai untuk menggambarkan kebutuhan hidup dari para penjajah adalah *colonial space* atau ruang kolonial. *Colonial space* dapat diartikan sebagai ruang yang diciptakan oleh penjajah di wilayah jajahan untuk memudahkan kehidupannya (Tunas 2004, 3)

Elemen-elemen yang ada dalam ruang kolonial meliputi: (1) pusat produksi seperti perkebunan, pertambangan, atau industri, (2) ruang-ruang yang mendukung kebutuhan pokok seperti tempat tinggal, sekolah, pasar, fasilitas kesehatan, tempat hiburan, dan tempat ibadah, (3) ruang yang digunakan untuk mengendalikan wilayah seperti instalasi militer, balai kota, dan bangunan administrasi, serta (4) infrastruktur kolonial seperti pelabuhan, jalan raya, jalur kereta api, stasiun, dan sebagainya (Tunas 2004, 3). Pembangunan beragam infrastruktur tersebut pada perkembangannya dapat dijadikan sebagai bukti nyata eksistensi penjajah di suatu wilayah.

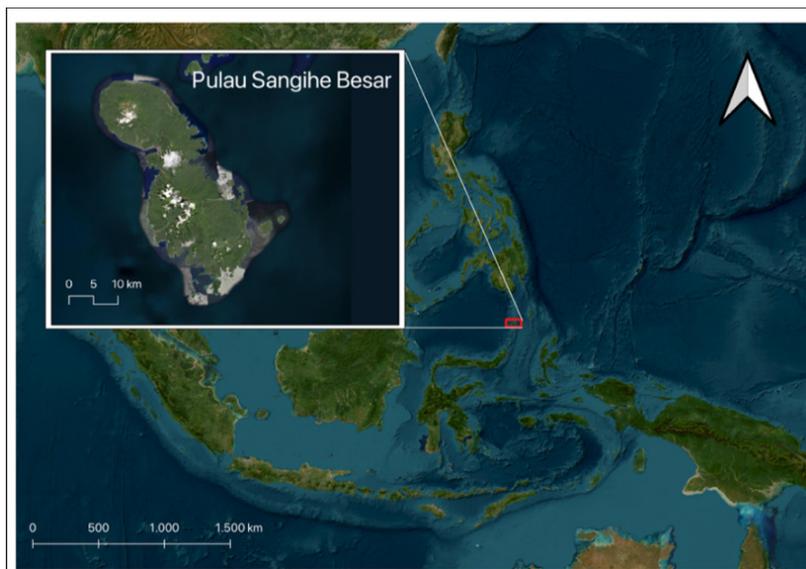
Infrastruktur merujuk pada tulisan Grigg (1988) dalam karyanya yang berjudul *Infrastructure engineering and management* menyatakan bahwa infrastruktur adalah rangkaian fisik yang saling terhubung antara transportasi, pengairan, sistem drainase, bangunan, dan fasilitas umum lainnya, yang diperlukan untuk memenuhi keperluan dasar manusia dalam aspek sosial maupun ekonomi (Cakrawijaya, Riyanto, dan Nuroji 2014, 3). Salah satu alasan pembangunan infrastruktur dilakukan Pemerintah Hindia Belanda adalah untuk menjamin kelancaran pengiriman informasi dan pasukan militer (Hermawan 2016, 10).

Pemberlakuan Liberalisme menyebabkan Pemerintah Hindia Belanda semakin aktif dalam membangun infrastruktur, terutama di wilayah Jawa. Pembangunan tersebut meliputi pembangunan saluran irigasi, jembatan, bangunan-bangunan, jalur kereta api, jalan raya, dan pelabuhan (Mutiara 2016, 657). Salah satu wilayah di luar Pulau Jawa yang memiliki bukti-bukti pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah

Hindia Belanda adalah Pulau Sangihe Besar. Pulau tersebut merupakan pulau yang terdapat dalam gugusan Kepulauan Sangihe-Talaud yang saat ini berada dalam wilayah administratif Kabupaten Kepulauan Sangihe, Provinsi Sulawesi Utara (Gambar 1).

Keputusan Pemerintah Hindia Belanda untuk membangun berbagai infrastruktur di Pulau Sangihe Besar tidak bisa dilepaskan dari keinginan mereka untuk melakukan eksploitasi sumber daya alam di pulau tersebut. Berbeda dengan Pulau Jawa yang sudah lebih dulu dieksploitasi, daerah di luar Pulau Jawa baru dieksploitasi belakangan guna mencari komoditi unik yang nilainya berkembang di pasar dunia. Komoditi tersebut mencakup timah, emas, karet, minyak bumi, kina dan kopra (Steiner 1947, 626–27). Berdasarkan informasi di atas, kuat dugaan bahwa kopra menjadi salah satu alasan Pemerintah Hindia Belanda untuk datang ke Pulau Sangihe Besar. Kopra pada akhir abad ke-19 memiliki nilai ekonomi yang besar di Eropa sebagai bahan campuran pembuatan kosmetik, sabun dan margarin. Kopra juga dapat diolah menjadi minyak untuk bahan bakar kapal. Kepulauan Sangihe sendiri menempati posisi utama sebagai produsen minyak kelapa pada tahun 1860-an. Sulawesi Utara pada abad ke-20 juga dikenal sebagai penghasil utama kelapa yang memenuhi permintaan seluruh Nusantara (Heersink 1994, 53).

Pemerintah Hindia Belanda mengincar daerah-daerah penghasil kopra seiring meningkatnya permintaan pasar dunia sejak akhir abad ke-19. Menurut Heersink (1994, 47), Hindia Belanda menjadi pengeksportir utama dua pertiga kebutuhan kopra dunia, mengungguli negara-negara Asia Tenggara lainnya. Puncak produksi terjadi pada tahun 1929-1933, Hindia Belanda berhasil mencapai total ekspor sebanyak 4,32 juta kuintal. Keberhasilan ini tidak terlepas dari tingginya produksi kopra di lima wilayah utama, yakni Sulawesi Selatan, Borneo Barat, Maluku, Sumatera Barat, dan Sulawesi Utara (Asba 2007, 36). Melihat potensi yang dimiliki oleh Pulau Sangihe Besar atas kopra, Pemerintah Hindia Belanda tidak ragu untuk membangun berbagai infrastruktur pendukung guna memudahkan



Gambar 1. Lokasi Pulau Sangihe Besar (Sumber: Diolah oleh Sandy 2023)

distribusi kopra. Maka dari itu, menjadi menarik untuk melihat dan mengetahui dasar pertimbangan Pemerintah Hindia Belanda dalam memilih lokasi pembangunan infrastruktur di Pulau Sangihe Besar.

Pembahasan mengenai latar belakang dan dasar pertimbangan pembangunan pada masa Hindia Belanda telah banyak dilakukan. Penelitian terbaru dilakukan oleh Harriyadi dan tim (2023) terhadap latar belakang dan dasar pemilihan lokasi permukiman Candi Baru di Semarang. Penelitian lainnya dilakukan oleh Wihardyanto dan Rahmi (2020) yang mengkaji mengenai pengaruh kolonialisme Belanda terhadap pembentukan kawasan pusat kota di Pulau Jawa. Penelitian-penelitian tersebut baru menyinggung kondisi di Pulau Jawa. Belum terdapat penelitian yang membahas keadaan serupa di area terluar Indonesia. Oleh sebab itu, penelitian ini akan dapat menambah wawasan terhadap kajian arkeologi dan menjadi sumber informasi terkait pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Hindia Belanda di area terluar Indonesia.

2. Metode

Penelitian ini merupakan *desk study*. Sebagian besar data yang tertera merupakan hasil pengumpulan melalui studi pustaka. Data yang

diperoleh di lapangan merupakan hasil dari kegiatan ekspedisi UMCE (UGM Maritime Culture Expedition) 2017, sehingga telah terjadi perubahan kondisi fisik terhadap tinggalan arkeologi di Pulau Sangihe Besar. Penulis melakukan seleksi atas data tinggalan arkeologi tersebut agar mendapat informasi yang masih relevan untuk mendukung penelitian ini.

Data yang dikumpulkan dalam studi pustaka berupa arsip sejarah, foto, peta dan kondisi sosial pada Pulau Sangihe Besar. Arsip sejarah utama yang digunakan pada penelitian ini catatan perjalanan oleh Daniel Brilman yang dibukukan dengan judul *Onze zendingsvelden De Zending op de Sangi – en Talaud – eilanden* (1938) yang telah diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia dengan judul *Kabar Baik di Bibir Pasifik* (2000). Buku terjemahan tidak sepenuhnya memuat informasi penting seperti foto dan peta, sehingga buku asli juga diperlukan. Data arsip yang turut digunakan yakni laporan militer berjudul *Locality Study of Talaud and Sangihe Islands* (1944). Laporan tersebut memuat foto, peta, kondisi geografis dan kondisi politik di Pulau Sangihe Besar.

Pemenuhan informasi foto dan peta juga diperoleh dari koleksi digital KITLV. Data kondisi masyarakat diperoleh dari koran-koran yang terbit dari rentang waktu 1900-1950. Data tambahan juga didapatkan melalui aplikasi

Google Earth dan Google Maps yang didasarkan atas lokasi-lokasi yang termuat dari peta lama. Penelitian ini menggabungkan informasi yang diperoleh pada tahun 2017 dengan informasi lokasi-lokasi infrastruktur yang termuat dari peta lama. Hasil temuan tersebut diolah menggunakan aplikasi Quantum GIS 3.34.

Analisis yang dilakukan berupa analisis peta untuk mengetahui sebaran dan keruangan dari Pulau Sangihe Besar serta analisis sejarah untuk mengetahui intervensi dan pertimbangan Pemerintah Hindia Belanda dalam pembangunan infrastruktur di Pulau Sangihe Besar. Hasil yang diperoleh dari kedua analisis tersebut kemudian digabungkan menjadi jawaban atas pertanyaan penelitian ini yaitu dasar pertimbangan Pemerintah Hindia Belanda dalam memilih lokasi pembangunan infrastruktur di Pulau Sangihe Besar.

3. Diskusi dan Hasil Penelitian

3.1 Sejarah Singkat Masuknya Belanda ke Pulau Sangihe Besar

Perdagangan komoditas rempah-rempah telah membawa bangsa Eropa diantaranya Portugis dan Belanda datang ke Kepulauan Nusantara hingga kebagian timur. Armada Portugis telah melakukan pelayaran ke Maluku pada tahun 1512 dalam rangka menguasai wilayah penghasil cengkih. Belanda yang dalam masa ini “diwakili” oleh perusahaan dagang Hindia Timur (VOC), telah mendirikan kantor pusat perdagangan di Batavia (1619) dan Ambon (1630-an) yang didaulat sebagai sentral penghasil rempah. VOC berhasil melakukan ekspansi ke Gorontalo dan Limboto, juga daerah-daerah lain di utara Sulawesi termasuk Pulau Talaud Sangihe pada tahun 1677 (Poesponegoro dkk. 2019, 18–19; Ricklefs 2005, 135, 145).

Belanda pertama kali datang ke Pulau Sangihe Besar pada tahun 1677. Robertus Padbrugge selaku Gubernur Jenderal Maluku yang mewakili VOC dari Batavia berhasil melakukan perjanjian politik dengan raja-raja di Pulau Sangihe Besar dengan memanfaatkan isu perompak, penculikan dan perbudakan kepada masyarakat di Laut Sulu. VOC berhasil menanggulangi isu-isu tersebut dan

sebagai imbalan VOC mendapatkan keuntungan untuk melakukan monopoli perdagangan di Kepulauan Sangihe-Talaud. VOC melakukan perjanjian lebih lanjut dengan raja-raja lokal. Perjanjian tersebut berkorelasi dengan penyebaran agama, seperti: (1) pengakuan terhadap gereja bercorak *Gereformeerde*, (2) hanya mengakui agama Kristen, dan (3) pemusnahan properti upacara agama selain agama Kristen (Kaunang 2013, 166).

Masyarakat setempat telah mengenal agama lokal yang dikenal lewat tradisi lisan dari generasi ke generasi sebelum mengenal agama Kristen. Agama lokal tersebut diyakini memiliki kaitan dengan pengaruh agama Islam yang dibawa dari Kesultanan Sulu dan Mindanao pada abad ke-14. Masyarakat Kepulauan Sangihe mengenal tokoh yang bernama *Imam Masade*’ dari Filipina Selatan. Pengaruh Islam juga sangat mungkin berasal dari Kesultanan Ternate pada abad ke-15 M (Azis 2019, 137). Kepercayaan tersebut masih dikenal dan diakui hingga sekarang sebagai kepercayaan *Masade*’ (Lahindah, Kusen, dan Sandiah 2018, 3).

Agama Katolik yang dibawa oleh Portugis dan Spanyol telah lebih dulu dikenal di Sangihe dan Talaud. Setelah Spanyol dikalahkan oleh Belanda pada 1677, pengaruh agama Katolik melemah dan tergantikan oleh misi Kristen Protestan. Lopez (1986, 81) berpendapat bahwa diterimanya agama Kristen di Sangihe-Talaud lebih menitikberatkan aspek komersial termasuk pengenaan pajak dibanding isu kolonialisme. Raja-raja Sangihe yang telah memeluk agama Kristen memberikan kontribusi terhadap VOC berupa komoditi seperti minyak kelapa, hingga tenaga manusia dan armada laut. Tercatat pada akhir abad ke-17, para elit tersebut mengakui bahwa kompeni adalah pelindung tertinggi mereka. Pemimpin lokal yang beragama Kristen mendapatkan berbagai kemudahan dan perlindungan yang lebih dibandingkan yang beragama Islam. Eksistensi komunitas Kristen kian meredup ketika pengaruh VOC mulai runtuh pada abad ke-18 (Lopez 1986, 93, 137–39).

Bubarnya VOC pada 1799, membuat Pemerintah Hindia Belanda mengambil alih kekuasaan di tanah jajahan. Pemerintah Hindia

Belanda bermaksud untuk menghidupkan kembali agama Kristen yang dulu pernah berjaya dengan cara mengirimkan para misionaris (*zending*). Misionaris yang datang ke Sangihe-Talaud merupakan bagian dari misionaris Berlin yang berada dalam naungan *Nederlandsch Zendeling Genootschap* (NZG). Pengiriman misionaris ini digagas oleh Residen Jansen. Terdapat empat misionaris yakni C. Schroder, E. Steller, A. Grohe, dan F. Kelling yang dikirim ke Sangihe Besar, Siau, dan Tagulandang pada tahun 1857. Keempat misionaris tersebut berangkat melalui Manado pada tanggal 20 Juni 1857 didampingi oleh Raja Manganitu. Para misionaris tersebut berlabuh pada 25 Juni 1857, di Pantai Manganitu dan disambut meriah oleh penduduk setempat, serta diberikan persembahan nyanyian oleh anak-anak. Empat misionaris lain didatangkan ke wilayah yang sama pada 1859 yaitu, A. C. van Essen, P. Gunther, W. Richter, dan C.E.W. Tauffmann (Lopez 1986, 154–55; Brilman 2000, 151–67).

Ajaran para misionaris berkaitan erat dengan masalah sosial seperti praktik perzinaan, poligami, dan konsumsi minuman hasil fermentasi nira. Salah satu misionaris yaitu E. Steller meninggal di Pulau Sangihe Besar sebelum berhasil mengubah kebiasaan masyarakat Sangihe. Perjuangannya kemudian dilanjutkan oleh NZG bersama dengan anaknya, K.G.F Steller. Selain mengajarkan agama, K.G.F Steller juga menjaga asrama murid yang didirikan oleh ayahnya. Mereka menyebut asrama tersebut sebagai “gunung”, tempat di mana anak-anak dapat belajar dengan suasana yang penuh dengan semangat agama. Asrama ini pernah menampung hingga 140 murid. Misi *zending* yang bermaksud untuk membentuk kerohanian dan kemandirian penduduk menjadikan pembangunan gereja sebagai salah satu fasilitas pendukung. Kegiatan ibadah Minggu juga turut mengajarkan pada anak-anak untuk membaca, menulis, dan berhitung, serta bahasa Melayu dan Belanda (Brilman 2000, 151–67, 219–20).

Kehadiran NZG telah menginisiasi adanya kegiatan belajar mengajar secara formal pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Seorang pendeta dari Ternate sebenarnya telah mengajukan

usul untuk mendirikan institut di Sangihe pada tahun 1837. Walau demikian, usulan tersebut tidak mendapat tanggapan. Berdasarkan catatan D. S. Van der Velde van Capellen tahun 1855, diketahui bahwa telah terdapat sebanyak 24 sekolah dalam pengelolaan *zending*. Sekolah-sekolah tersebut tersebar di enam kerajaan yang ada di Sangihe dan Talaud, yakni Tagulandang, Siau, Manganitu, Tahuna, Kendahe/Kendhar, dan Tabukan (Horohiung 2016, 63). Wilayah Pulau Sangihe Besar pada 1825 dimasukkan ke dalam Karesidenan Manado. Raja-raja Siau, Tabukan, Kendahe, Tahuna, Manganitu, dan Tagulandang menandatangani perjanjian pada 1828. Setelahnya kerajaan-kerajaan tersebut diubah menjadi wilayah swapraja, yaitu: Swapraja Kendahe-Tahuna, Swapraja Manganitu, dan Swapraja Tabukan dimana raja dijadikan sebagai pegawai pemerintahan (Lapian 2009, 182–83). Pemerintah Hindia Belanda pada 1915 turut menyerahkan sekolah *Gubernemen* kepada sekolah *zending* sehingga dikenal sebagai Sekolah Rendah *Zending*. Hal ini merupakan salah satu akibat dari semangat pergerakan nasional yang terjadi di Jawa. Konsep sentralisasi berubah menjadi desentralisasi. Pemerintah Hindia Belanda bertindak sebagai pengawas, sedangkan tanggungjawab dalam pendidikan diserahkan kepada *Sangihe en Talaud Commite* (Horohiung 2016, 61).

3.2 Pembangunan Infrastruktur di Pulau Sangihe Besar

Terdapat tiga wilayah di Pulau Sangihe Besar yang dijadikan sebagai pusat pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Hindia Belanda. Wilayah tersebut adalah Tahuna, Manganitu, dan Tamako.

3.2.1 Tahuna

Tahuna dijadikan sebagai ibukota swapraja (*zelfbestuur*) Kendehe-Tahuna dan ibukota *afdeling* Sangihe-Talaud *einlanden* pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Selain itu, Tahuna juga dijadikan sebagai pusat ekonomi dan politik bagi masyarakat Pulau Sangihe Besar serta Kepulauan Sangihe-Talaud secara umum. Peran ini dilanjutkan oleh Pemerintah Hindia Belanda dengan membangun berbagai fasilitas pendukung kegiatan perekonomian dan politik.

Perusahaan pelayaran Belanda, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), mendominasi aktivitas pelayaran di Tahuna pada abad ke-19. Jumlah rute pelayaran KPM meningkat dari 13 menjadi 30 pada 1899, setelah berhasil mendapatkan kontrak baru dari Pemerintah Hindia Belanda dengan Rute tambahan yang dibuka KPM meliputi wilayah Indonesia Timur (Asba, 2007, p. 88). Ditinjau dari peta jalur pelayaran KPM, rute menuju Tahuna merupakan jalur nomor 18. Untuk menuju ke Tahuna perjalanan berlangsung dari Makassar ke Donggala, Gorontalo, Manado, Tahuna, Talaud, Maluku, dan kembali ke Sulawesi. Perkembangan ini turut memengaruhi jalur pelayaran KPM di Tahuna yang pada awalnya hanya dilayani satu kali setiap dua minggu. Kapal-kapal uap KPM pertama kali merambah wilayah Tahuna pada tahun 1891 dan pada tahun yang sama dibukanya kantor perwakilan KPM di Tahuna. Dibukanya jalur pelayaran ini meningkatkan pertukaran barang di Pelabuhan Tahuna. Pembukaan rute tersebut juga melandasi pembentukan perwakilan administratif Belanda (*controleur*) di Tahuna (Gambar 2).

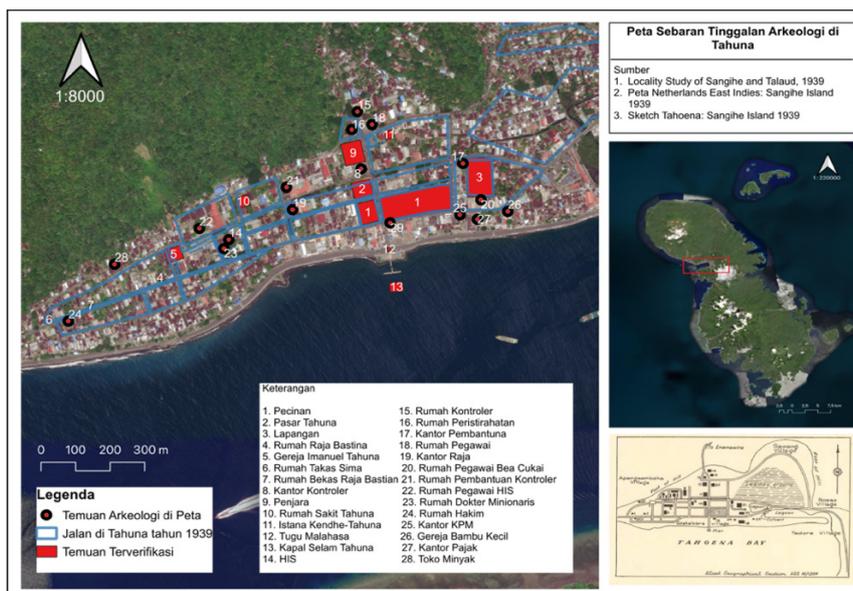
Pembukaan jalur pelayaran menjadi awal dari pembangunan berbagai infrastruktur pendukung kegiatan ekonomi dan politik. Infrastruktur utama yang dibangun oleh Pemerintah Hindia Belanda adalah sistem jalan untuk mempermudah

distribusi barang dari pelabuhan ke area pedalaman Pulau Sangihe Besar dan sebaliknya. Jaringan jalan yang dibangun di Tahuna memiliki pola *grid* (Gambar 3) sesuai dengan prinsip yang kerap dijumpai pada kota-kota kolonial pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Sebuah wilayah yang dibentuk dengan pola *grid* bertujuan untuk membentuk permukiman yang teratur, kepentingan penguasaan, militer, dan perdagangan (Kusumastuti 2017, 34). Penerapan pola *grid* pada kota-kota kolonial lebih ditekankan kepada kenyamanan bagi orang-orang Eropa sehingga penggunaan pola ini akan mempermudah pembangunan infrastruktur permukiman yang disediakan oleh pemerintah (Wihardyanto dan Ikaputra 2019, 160). Kota kolonial memiliki jalan utama yang disebut *heerenstraat* atau jalan para tuan besar. Bangunan-bangunan penting cenderung berdiri di sepanjang jalan utama. Adanya jalan utama ini mendorong pembangunan jalan-jalan lainnya sehingga membentuk percabangan. Cabang-cabang inilah yang pada akhirnya memberikan dampak signifikan pada perkembangan kota (Raap dan M 2015).

Pembangunan yang dilakukan Pemerintah Hindia Belanda juga menasar pada pembangunan saluran air untuk keperluan kesehatan maupun irigasi perkebunan. Saluran air yang diperkenalkan di jalan-jalan Tahuna pada



Gambar 2. Kegiatan di Rumah Dinas *Controleur* Tahuna 1927
(Sumber: collectie.wereldcultureen.nl)



Gambar 3. Peta sebaran tinggalan arkeologi di Tahuna
 (Sumber: Diolah oleh Sandy 2023)

awal abad ke-20 awalnya berupa saluran terbuka yang digali tanpa dinding penahan yang padat. Pada perkembangan selanjutnya dibuat penguatan pada dinding irigasi dengan batu sehingga mengurangi risiko pengikisan terhadap tembok saluran. Pembangunan saluran air menjadi krusial dalam mencegah banjir dan mengatasi persoalan air kotor yang erat kaitannya dengan sanitasi dan kebersihan kota terutama di wilayah dataran rendah dan pesisir (Hendro 2014, 26–27).

Selain infrastruktur yang berkaitan dengan kebutuhan sehari-hari, Pemerintah Hindia Belanda juga membangun infrastruktur keamanan berupa kantor polisi, penjara dan kantor peradilan (Gambar 3). Adanya pembangunan infrastruktur tersebut ditujukan untuk menjaga keamanan di Tahuna dan Pulau Sangihe Besar. Seluruh infrastruktur keamanan tersebut memiliki hubungan dengan proses peradilan atas kejahatan yang terjadi di Pulau Sangihe Besar. Proses peradilan melibatkan kepala swapraja untuk kasus kejahatan ringan. Sementara untuk kasus yang lebih serius, putusan berada di tangan pejabat Belanda dan kepala desa. Para terdakwa yang dinyatakan bersalah akan dipenjara, dengan tambahan hukuman berupa pekerjaan pemeliharaan jalan-jalan di Tahuna. Narapidana yang dianggap berbahaya akan dipindahkan ke penjara di luar Pulau Sangihe Besar (Brilman

2000, 72–73). Bangunan penjara menjadi satu-satunya infrastruktur keamanan tinggalan Pemerintah Hindia Belanda yang saat ini masih berdiri di Tahuna.

Pemerintah Hindia Belanda menggantikan kebijakan Politik Liberal yang berlaku sejak 1870 dengan Politik Etis. Dalam implementasi Politik Etis di Tahuna, pemerintah membangun sekolah. Meskipun belum dapat dipastikan keberadaan atau fungsi saat ini, pengamatan pada *Peta Tinggalan Arkeologi Tahuna 2023* menunjukkan adanya *Hollandsch-Inlandsche School* (HIS) di pusat wilayah Tahuna. HIS di Tahuna dibuka pada Januari 1919 dengan kepemimpinan P.G.W. Valderpoort untuk mengajarkan keterampilan membaca, menulis, berhitung, dan Bahasa Belanda (Brilman 2000, 289).

Aktivitas penginjilan yang signifikan di Tahuna, mendorong kebutuhan akan infrastruktur yang mendukung kegiatan keagamaan. Pemerintah Hindia Belanda mengambil langkah untuk membangun gereja dengan keterlibatan NZG (*Nederlandsch Zendeling Genootschap*) sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan rohani. Gereja Imanuel (Gambar 4) didirikan sebagai gereja penginjil pertama di Tahuna, menjadi respons terhadap masifnya kegiatan penginjilan di wilayah tersebut (Anshori dkk. 2018, 20).



Gambar 4. Gereja Imanuel tahun 1930
(Sumber: collectie.wereldculture.nl)

Selain aspek penyebaran injil dan pendidikan, NZG juga melibatkan diri dalam kegiatan sosial khususnya pelayanan kesehatan. Sebuah rumah sakit dibangun pada 10 Januari 1935 dengan dukungan subsidi dari Pemerintah Hindia Belanda. Rumah sakit ini menjadi yang pertama di Kepulauan Sangihe-Talau. Pendirian fasilitas kesehatan ini didorong oleh dua alasan utama. Pertama, hanya terdapat satu poliklinik di Pulau Sangihe Besar yang dikhususkan melayani kesehatan pekerja dan pegawai Eropa, serta bangsawan. Kedua, wabah penyakit kolera, malaria, dan cacar air melanda penduduk pada awal abad ke-20. Adanya wabah menyebabkan tingginya tingkat kematian dan penurunan jumlah penduduk termasuk bayi. Sebagai respons terhadap kondisi tersebut, didirikan Rumah Sakit Tahuna yang berfokus pada kesehatan penduduk dan penelitian penyakit. Dr. G. Csezko, seorang

dokter asal Hungaria, dan Zr. H. J. Huvers, seorang perawat, merupakan tokoh yang terlibat dalam pelayanan di Rumah Sakit Tahuna sejak tahun 1930 (Brilman 2000, 217–18). Pendirian rumah sakit di Kota Tahuna mencerminkan tingginya populasi penduduk di wilayah tersebut, termasuk orang-orang Eropa dan Asia.

Aktivitas yang padat di pusat kota mendorong kebutuhan akan hiburan pada akhir pekan bagi para pekerja di Tahuna. Pembangunan dua fasilitas olahraga atau rekreasi, yakni lapangan sepakbola dan lapangan tenis menjadi respon terhadap kebutuhan ini. Kedua jenis olahraga itu diperkenalkan oleh orang Belanda ke Pulau Sangihe Besar pada saat pengiriman orang-orang Eropa untuk mengisi posisi pemerintahan di wilayah tersebut. Olahraga seperti tenis dan sepakbola pada masa tersebut umumnya hanya dimainkan oleh masyarakat kelas Eropa, pelajar, dan sebagian orang Asia. Hal ini mencerminkan adanya pembagian kelas masyarakat, yang juga tercermin dalam pembagian kelompok permukiman. Orang Belanda dan Eropa umumnya mendiami wilayah Tahuna Pusat, sementara masyarakat Cina ditempatkan dalam kelompok yang membentuk satu permukiman di sebelah selatan Pasar Tahuna (Gambar 3, keterangan nomor 1). Masyarakat lokal, yang sebagian besar berprofesi sebagai nelayan, mendiami permukiman di pesisir pantai. Saat ini, hanya lapangan sepak bola yakni Lapangan Gesit Tahuna yang masih dapat ditemukan (Gambar 3, keterangan nomor 3).



Gambar 5. Rumah Sakit Tahuna pada 1938
(Sumber: Brilman 1938)

3.2.2 Manganitu

Wilayah Manganitu saat ini termasuk dalam Kecamatan Manganitu, Kabupaten Kepulauan Sangihe. Daerah ini merupakan bagian dari Swapraja Manganitu yang memiliki ciri khas berupa teluk dan pelabuhan pada masa pemerintahan Hindia Belanda. Namun, saat air surut, kapal kesulitan untuk bersandar karena pantai Manganitu memiliki perairan gosong (Brilman 2000, 11). Manganitu menjadi salah satu dari enam kerajaan di Kepulauan Sangihe-Talaud, bersama dengan Tabukan, Tahuna, Kendehe, Siau, dan Tagulandang pada abad ke-18 (Lopez 1986, 16). Terdapat makam Raja Mocodompis, salah satu penguasa Manganitu (Gambar 6). Makam ini memiliki inskripsi dalam bahasa Belanda yang berbunyi *TER NAGEDACHTENIS, AAN ONZEN LIEVEN VADER EN GROOT VADER M. MOCODOMPIS, RADJA V MANGANITOE OVERL 20 AGUSTUS 1880* (Anshori dkk. 2018, 31).

Selain lokasi makam, terdapat tinggalan yang signifikan berupa rumah Raja Mocodompis, yang sering disebut sebagai Istana Manganitu (Gambar 6). Rumah Raja Manganitu dimiliki oleh Raja W.M.P. Mocodompis saat menjabat sebagai raja di Manganitu. Arsitektur bangunan tersebut mengusung gaya kolonial, menggunakan bahan bangunan berupa tembok dari bata dan semen, pintu kayu dengan kombinasi kaca, serta atap dari seng. Denah bangunan ini tampak berbentuk salib ketika dilihat dari atas.

Penyebaran Islam di pulau ini

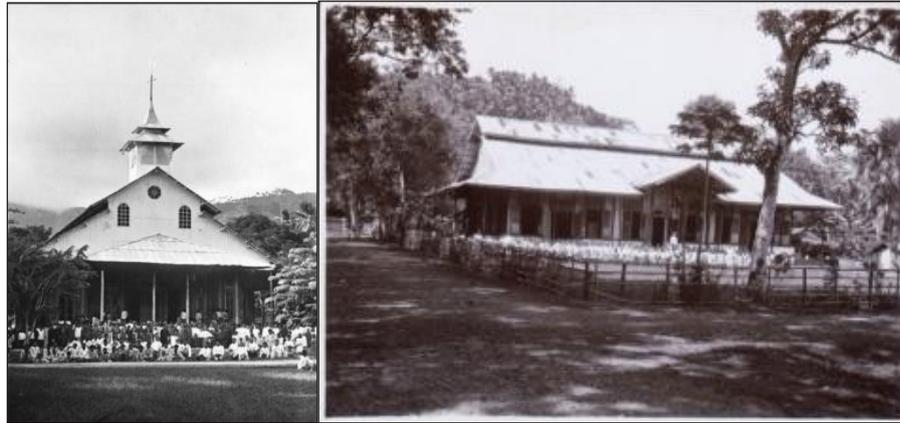
dipengaruhi oleh Kerajaan Ternate, terutama pada masa pemerintahan Sultan Babullah sekitar tahun 1570-1580. Penaklukan Sangihe oleh Kerajaan Ternate membuka jalur perdagangan dan menarik banyak pedagang yang membawa serta ajaran Islam. Terdapat tinggalan Masjid Tua Manganitu (Gambar 8, keterangan nomor 6) yang mencerminkan kehadiran agama Islam di Pulau Sangihe Besar. Akan tetapi, penyebaran Islam di Manganitu dan Pulau Sangihe Besar tidak terlalu berkembang. Penyebaran injil berlangsung lebih pesat dibandingkan ajaran Islam. Misi *zending* telah membangun Gereja Petra Manganitu (Gambar 7) yang juga dikenal sebagai Gereja Ayam (Anshori dkk. 2018, 40) yang didirikan oleh oleh Pendeta Steller. Rumah Pendeta Steller, yang dibangun pada tahun 1901 dan masih digunakan hingga sekarang. Selain temuan bangunan, melalui peta tinggalan arkeologi di manganitu (Gambar 8), terdapat pusat perekonomian berupa pasar, area olahraga atau rekreasi berupa lapangan bola, dan sekolah (Gambar 7).

3.2.3 Tamako

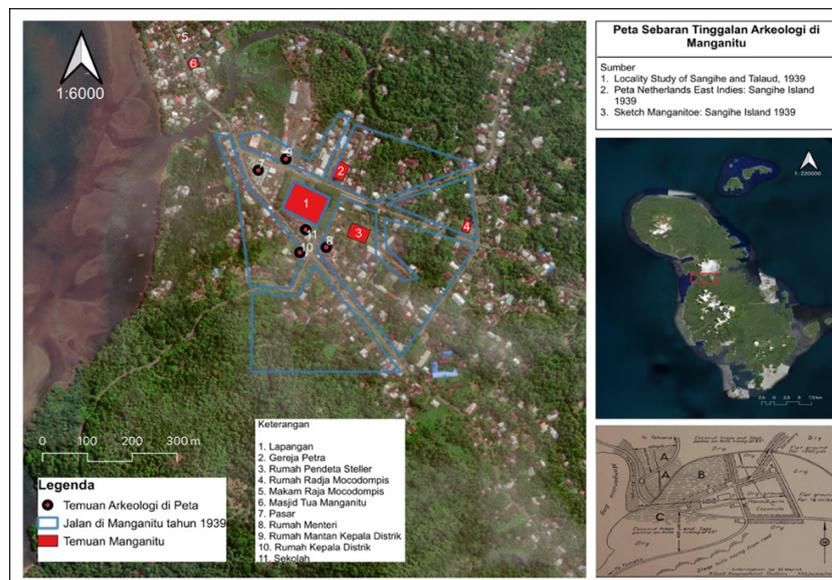
Tamako, pada masa Pemerintah Hindia Belanda, tergabung dalam Swapraja Manganitu



Gambar 6. Rumah dan Makam Raja Mokodompis (Sumber: Anshori dkk. 2018)



Gambar 7. Gereja Petra Manganitu dan Sekolah di Manganitu
(Sumber: Brilman 1938 & collectie.wereldculturen.nl)



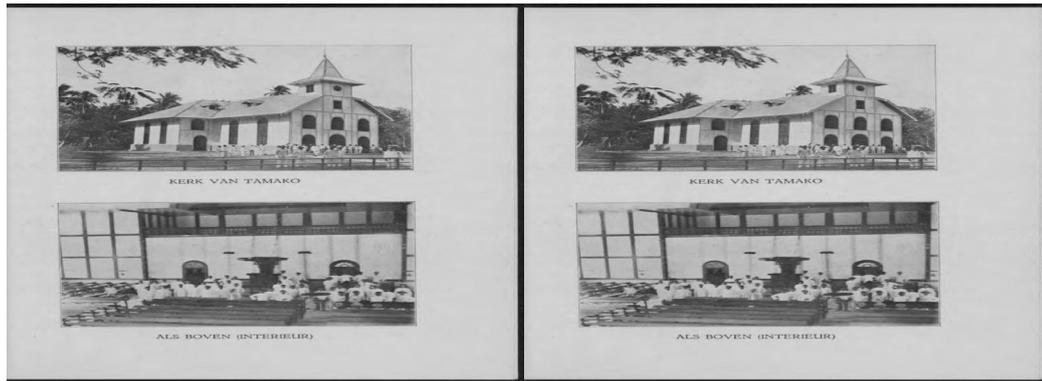
Gambar 8. Peta Sebaran Tinggalan Arkeologi di Manganitu
(Sumber: Diolah oleh Sandy 2023)

dan kini menjadi wilayah Kecamatan Tamako. Tamako merupakan bagian dari Kerajaan Manganitu. Tamako tidak memiliki fasilitas pelabuhan sebagaimana yang dimiliki oleh Tahuna, sehingga kapal-kapal yang ingin mengunjungi Tamako harus bersandar di pantai tanpa pelabuhan yang memadai. Tamako berfungsi sebagai pusat administratif untuk Swapraja Manganitu (Brilman 2000, 12). Berdasarkan hasil pengumpulan data, ditemukan tiga temuan di Tamako, yakni Gereja Tua Tamako (gambar 9), kantor cabang KPM, dan Rumah Raja. Sayangnya, hanya Gereja

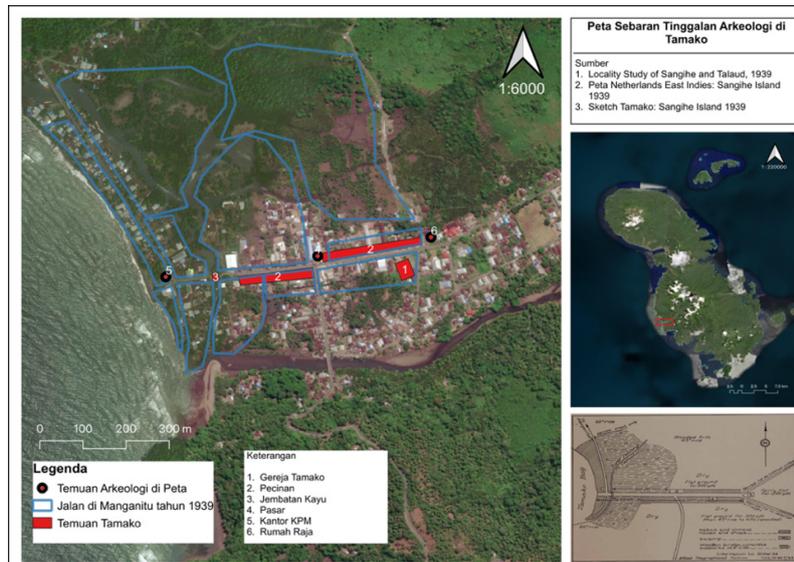
Tua Tamako yang masih dapat ditemukan secara fisik. Selain bangunan gereja, terdapat pula temuan berupa Kantor KPM dan Rumah Radjah, terdapat pasar dan permukiman masyarakat Cina yang dapat diidentifikasi melalui *Peta Sebaran Tinggalan Arkeologi di Tamako* (Gambar 10).

3.2.4. Petta

Selain Tahuna, Manganitu dan Tamoko, terdapat satu daerah lain yang memiliki peran penting pada kemajuan Pulau Sangihe Besar, yaitu Petta. Wilayah tersebut berada di sisi timur Pulau Sangihe Besar dan masuk kedalam wilayah



Gambar 9. Gereja Tamako
(Sumber: D. Brilman 1938)



Gambar 10. Peta Sebaran Tinggalan Arkeologi di Tamako
(Sumber: Diolah oleh Sandy 2023)

Kerajaan Tabukan. Petta menjadi lokasi penting dikarenakan menjadi satu dari dua pelabuhan besar yang telah digunakan sejak masuknya Pemerintah Hindia Belanda bersamaan dengan pelabuhan di Tahuna. Akan tetapi, hingga saat ini belum ditemukan arsip yang menjelaskan mengenai bangunan-bangunan yang pernah dibangun Pemerintah Hindia Belanda di sana. Ketika tim UMCE melakukan pendataan di sana, hanya ditemukan sisa rantai kapal KPM dan informasi mengenai kapal karam. Data arsip yang diperoleh mengenai wilayah Petta hanya menerangkan bahwa wilayah ini menjadi lokasi kediaman kepala Swapraja Tabukan dan anggota NZG (Brilman 1938).

3.3 Dasar Pertimbangan Pembangunan Infrastruktur

Potensi besar yang dimiliki oleh Pulau Sangihe Besar sebagai pemasok kopra menyebabkan Pemerintah Hindia Belanda tidak ragu untuk membangun berbagai infrastruktur pendukung guna memudahkan jalur distribusi. Berdasarkan data yang telah ditemukan dan dianalisis, terdapat tiga faktor yang menjadi dasar pertimbangan pemilihan lokasi pembangunan infrastruktur fisik di Pulau Sangihe Besar, diantaranya faktor ekonomi, politik, dan lingkungan.

3.3.1 Faktor Ekonomi

Pemerintah Hindia Belanda memilih lokasi yang strategis untuk membangun infrastruktur

pendukung dengan pertimbangan utama pada perputaran ekonomi di suatu wilayah. Salah satu kriteria yang mudah dikenali adalah tingkat aktivitas ekonomi di suatu lokasi yang biasanya mencerminkan keramaian penduduk. Pusat ekonomi yang berada di area pesisir akan mempermudah sirkulasi komoditas keluar-masuk dari suatu wilayah melalui pembangunan pelabuhan. Mempertimbangkan hal tersebut, beberapa wilayah-wilayah di pinggir pantai Pulau Sangihe Besar yang memiliki lingkungan cocok dijadikan pelabuhan (Gambar 11). Tersambungannya jaringan jalan menunjukkan potensi dalam perputaran ekonomi, karena menjadi pintu keluar dan masuk berbagai komoditas dari pedalaman ke pelabuhan.

Tiga wilayah utama, yaitu Tahuna, Manganitu, dan Tamako, menjadi fokus utama dalam perputaran ekonomi Pulau Sangihe Besar. Tahuna dan Manganitu sudah menjadi pintu masuk bagi berbagai komoditas dari pulau lain sebelum masa Pemerintah Hindia Belanda. Peran penting ketiga wilayah ini semakin meningkat, terutama ketika kopra menjadi komoditas unggulan di pasar global. Tamako dan Manganitu berperan sebagai wilayah penadah kopra dari daerah pedalaman Pulau Sangihe Besar sebelum dikirim ke Tahuna.

Kehadiran kopra menjadi dorongan bagi Pemerintah Hindia Belanda untuk menguasai Pulau Sangihe Besar. Langkah-langkah yang diambil antara lain membuka jalur pelayaran dan mendirikan kantor cabang KPM. Pemerintah Hindia Belanda mulai memperkenalkan penggunaan uang serta pengukuran baku untuk panjang dan berat di Kepulauan Sangihe-Talaud untuk memfasilitasi perdagangan kopra. Ukuran standar internasional seperti meter dan gram diperkenalkan, sedangkan mata uang yang digunakan adalah *florin* atau gulden (Allied Geographical Section 1944, 33–34).

3.3.2 Faktor Politik

Selain faktor ekonomi, Pemerintah Hindia Belanda juga mempertimbangkan faktor politik dalam memilih lokasi pembangunan infrastruktur. Aspek politik yang dimaksudkan di sini adalah apakah suatu lokasi memiliki kepemimpinan lokal yang memiliki pengaruh penting dalam

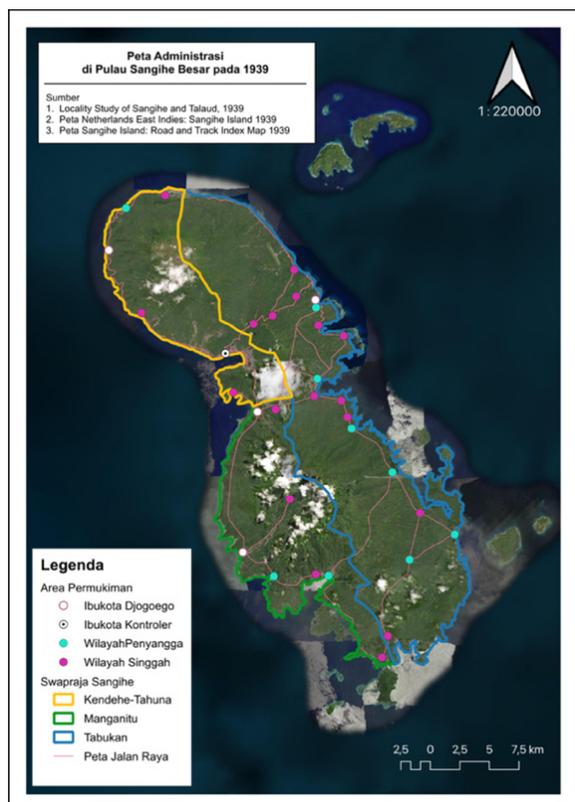
mengendalikan masyarakat di wilayah tersebut atau tidak. Keberadaan pemimpin lokal dianggap krusial oleh Pemerintah Hindia Belanda untuk menjaga kendali atas penduduk di suatu wilayah, terutama karena semakin besar jumlah penduduk, semakin besar potensi ekonomi yang dapat diakses. Oleh karena itu, mengontrol penguasa lokal secara tidak langsung menjadi kunci keberhasilan Pemerintah Hindia Belanda dalam menguasai populasi setempat.

Pulau Sangihe Besar jarang mendapatkan perhatian yang signifikan sebelum kopra menjadi komoditas yang menarik. Hal ini berubah pada tahun 1825 ketika Pemerintah Hindia Belanda memasukkan wilayah ini ke dalam Karesidenan Manado. Pemerintah Hindia Belanda menempatkan pengawas di Tabukan pada 1882 dan memindahkannya ke Tahuna pada 1891. Hanya ada pengawas yang datang dari Manado secara berkala sebelum Pemerintah Hindia Belanda meletakkan perwakilannya di Sangihe. Kedatangan Pemerintah Hindia Belanda menyatukan Kerajaan Kendehe dan Tahuna dengan nama Kendehe-Tahuna pada 1898. Perjanjian pada 22 dan 23 November 1899 antara Belanda dengan Manganitu, Tagulandang, dan Kendehe-Tahuna menyatakan Kepulauan Sangihe sebagai wilayah Hindia Belanda. Para raja dan menterinya bersumpah setia dan patuh kepada Hindia Belanda dan pegawai perwakilan (Lapian 2009, 182–83).

Rancangan undang-undang yang diajukan menteri urusan kolonial A.W.F. Idenburg disahkan oleh parlemen Kerajaan Belanda. Undang-undang tersebut adalah *Decentralisatie Wet* 1903 atau undang-undang Desentralisasi 1903 yang ditetapkan pada 23 Juli 1903. Undang-undang ini membawa perubahan signifikan dalam struktur administratif Hindia Belanda. Usulan perubahan tersebut menasar terhadap pasal 68 *Regeringsreglement* 1854 (undang-undang dasar bagi daerah jajahan Belanda) dengan penambahan pasal 68a, 68b, dan 68c, yang memberikan kesempatan untuk membentuk daerah-daerah otonom (Hestiliani 2019, 211–12). Undang-undang ini mengenai desentralisasi, memperkenalkan pembentukan kesatuan hukum teritorial baru di samping Hindia Belanda dan desa, yang disebut sebagai *resor dewan lokal*

(*ressorten van locale raden*) atau swapraja lokal (*locale zelfbesturen*), yang kini dikenal sebagai daerah otonom (Laely 2018, 3).

Pemberlakuan peraturan baru tersebut memicu transformasi dalam pola administrasi teritorial Hindia Belanda di Kepulauan Sangihe-Talaud. Kekuasaan atas kepulauan ini dialihkan kepada Karesidenan Manado pada tahun 1903. Wilayah tersebut dibagi menjadi Kepulauan Sangihe dan Kepulauan Talaud yang masing-masing ditempati oleh seorang pejabat pemerintah sejak 1911. Akan tetapi pada tahun 1932, dilakukan penyatuan wilayah Sangihe dan Talaud di bawah satu pejabat pemerintah. Seorang *controleur* yang berkedudukan di Tahuna didukung oleh dua pejabat Eropa yang menjadi asisten *controleur* yang masing-masing ditempatkan di Sangihe dan Talaud (Brilman 2000, 69). Sistem ini membuat Pulau Sangihe Besar terbagi menjadi tiga wilayah Swapraja yang didasarkan pada kerajaan yang ada di sana yaitu Swapraja Kendehe-Tahuna, Swapraja Manganitu, dan Swapraja Tabukan (Gambar 12).



Gambar 12. Peta administrasi di Pulau Sangihe Besar pada 1938
(Sumber: Diolah oleh Sandy 2023)

Setiap swapraja dibagi menjadi beberapa distrik yang dikepalai oleh *djogoego* (jogugu). Jabatan ini menjadi perwakilan langsung dari raja (sebagai kepala swapraja) pada distrik-distrik yang mereka miliki. Wilayah Kendehe-Tahuna dibagi menjadi Distrik Kendehe dan Distrik Tahuna, Swapraja Manganitu terbagi menjadi Distrik Manganitu dan Distrik Tamako, terakhir, Swapraja Tabukan juga dibagi menjadi Distrik Tabukan dan Distrik Petta (Allied Geographical Section 1944, 35–36). Setiap distrik terbagi menjadi beberapa desa yang dikepalai oleh *kapitein laoet* (kapiten laut). Para raja, dan *djogoego* digaji oleh Pemerintah Hindia Belanda, sedangkan para *kapitien laoet* mendapatkan persentase dari pajak yang berhasil mereka kumpulkan (Allied Geographical Section 1944, 35). Pembagian administratif ini merupakan manifestasi dari keinginan Pemerintah Hindia Belanda untuk mengendalikan perdagangan kopra dan mengurangi pengaruh raja-raja lokal.

Tahuna, Manganitu, dan Tamako telah menjadi pusat ekonomi dan lokasi pelabuhan-pelabuhan besar di Pulau Sangihe Besar sejak awal. Hal ini dapat diperkuat dengan temuan berbagai jenis keramik Cina yang jumlahnya signifikan di Pulau Bebalang (Anshori dkk. 2018, 50). Pulau ini menjadi lokasi pertemuan para raja Sangihe sebelum menghadap Raja Ternate. Para raja Sangihe diharuskan membawa upeti berupa keramik kepada Raja Ternate sebagai bentuk pengakuan kekuasaan Kerajaan Ternate. Temuan besar keramik di Pulau Bebalang menunjukkan bahwa para raja Sangihe memperoleh keramik-kramik ini melalui hubungan dengan pedagang asing, khususnya para pedagang Cina yang kemungkinan memberikan hadiah kepada para raja lokal (Anshori dkk. 2018, 57).

Pedagang-pedagang Cina diberi izin untuk menetap di wilayah pelabuhan di Pulau Sangihe Besar. Pedagang Cina, India dan Arab telah aktif di kepulauan ini, menjalin hubungan dengan masyarakat lokal dan penguasa wilayah sebelum kedatangan orang-orang Belanda. Komunitas pedagang Cina ini umumnya melakukan pembelian hasil bumi dari penduduk, terutama di wilayah pedalaman pulau. Berperan sebagai perantara antara penguasa setempat dan

masyarakat lokal, pedagang Cina memegang fungsi sebagai distributor barang kebutuhan, yang sering kali dikenal sebagai pedagang keliling atau “pedagang klontong” (Kustedja 2012, 109). Pedagang Cina tidak hanya mengangkut barang dari pedalaman ke pelabuhan, tetapi juga membawa barang-barang kebutuhan dari pelabuhan menuju pedalaman.

Pedagang Cina memiliki peran penting pada masa kejayaan perdagangan kopra. Mereka memiliki fungsi sebagai *pappalele* atau pedagang perantara yang membeli kopra dari masyarakat dan menjualnya kepada tengkulak terbesar. Hubungan masyarakat di Pulau Sangihe Besar dengan pedagang Cina sangat erat. Pedagang Cina memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk membeli barang dengan sistem kredit ketika terjadi kemerosotan ekonomi. Jaminan yang digunakan umumnya berupa pohon kelapa, sehingga masyarakat semakin terkait dengan pedagang Cina dengan hutang yang signifikan. Buah kelapa untuk tahun depan harus diserahkan kepada pedagang Cina untuk melunasi hutangnya (Brilman 2000, 55). Keterikatan ini menimbulkan kekhawatiran Pemerintah Hindia Belanda terhadap persaingan dagang dengan pedagang Cina. Meskipun demikian, kekhawatiran tersebut terbayar dengan keuntungan yang didapat. Pemerintah Hindia Belanda mendapat dua keuntungan utama yakni, distribusi barang dagangan dapat mencakup seluruh pulau, dan pembangunan infrastruktur di pedalaman sudah dijalankan oleh kelompok pedagang Cina.

Selain mendesak para pedagang Cina, Pemerintah Hindia Belanda juga memberikan tekanan pada para raja-raja lokal. Peran penuh para raja di wilayahnya berkurang, karena mereka berperan sebagai penguasa tanah sekaligus pejabat kolonial. Seorang *controleur* bersama para raja mengelola wilayah kekuasaan mereka dan bersama-sama memiliki kantor di ibukota swapraja. Reformasi birokrasi pada abad ke-20 juga memengaruhi sistem pemerintahan di kepulauan ini. *Korte Verklaring* tahun 1922 mengubah sistem kerajaan menjadi *landschaap* dan raja menjadi *zelfbestuur* atau swapraja. Raja tetap dibantu oleh seorang *djogogoe* dan kapiten laut pada tingkat *soa* atau kampung (Brilman

2000, 12–13). Izin pelayaran yang diberikan oleh raja (*zeebrieven* dan *jaarpassen*) juga harus ditandatangani oleh residen Manado. Raja-raja menerima hadiah dari Pemerintah Hindia Belanda sebagai bentuk apresiasi terhadap kepatuhan mereka.

3.3.3 Faktor Lingkungan

Keberhasilan dominasi ekonomi dan politik dalam suatu wilayah tidak akan tercapai tanpa dukungan dari kondisi lingkungan fisik yang memadai. Pemilihan lokasi pembangunan infrastruktur fisik membutuhkan pertimbangan biaya yang besar, khususnya jika medan yang sulit dipilih oleh Pemerintah Hindia Belanda. Faktor ini menjadi krusial karena infrastruktur fisik, terutama sarana transportasi, sangat penting dalam jalur distribusi dan perdagangan kopra.

Pelabuhan menjadi salah satu infrastruktur transportasi kunci yang diperlukan untuk mendukung perdagangan kopra. Meskipun Pemerintah Hindia Belanda tidak secara langsung membangun pelabuhan-pelabuhan awal di Pulau Sangihe Besar, para raja-raja Sangihe sebelumnya telah membangunkannya. Upaya Pemerintah Hindia Belanda dalam meningkatkan infrastruktur pendukung pelabuhan terjadi setelah pulau ini berada di bawah kendali mereka. Langkah ini sejalan dengan tujuan Pemerintah Hindia Belanda untuk mengendalikan perekonomian melalui monopoli yang mereka terapkan.

Pemerintah Hindia Belanda mempertimbangkan sejumlah faktor alam, termasuk kondisi lingkungan fisik, vegetasi laut, dan pola angin untuk menentukan lokasi pelabuhan. Lokasi ideal untuk pembangunan pelabuhan adalah wilayah dengan batimetri yang memadai, kedalaman perairan yang cukup, gelombang yang moderat, pasang-surut yang tidak ekstrem, sedimen yang minim, tanah yang kuat, dan topografi yang landai. Pelabuhan yang diinginkan harus berada di wilayah seperti teluk atau tanjung yang dikelilingi oleh perairan dalam dan aman dari gelombang besar yang dapat membahayakan kapal (Dirgayusa 2016, 41) Pelabuhan Tahuna, misalnya, dapat dilalui oleh kapal uap sepanjang tahun karena terlindungi dari angin muson.

Berkembangnya perdagangan kopra di Pulau Sangihe Besar membuat pemerintah Belanda memutuskan untuk membangun fasilitas pendukung dan pengawas ekonomi. Hal ini sejalan dengan praktik yang dilakukan oleh Belanda di berbagai kota di Indonesia yang telah mereka kuasai. Pembangunan sarana dan prasarana bertujuan untuk memenuhi kebutuhan penajahan mereka terutama sebagai pusat perdagangan atau pengumpulan bahan mentah. Perkembangan kota, termasuk tempat tinggal dan perkantoran orang Eropa, didasarkan pada konsep tata ruang kota Belanda, yang cenderung mengadopsi pola segi empat dengan satu jalan utama sebagai poros kota. Tahuna, Manganitu, dan Tamako sebagai wilayah di Pulau Sangihe Besar yang mengikuti pola ini dengan membentuk wilayah yang mengikuti alur jalan. Belanda mendirikan mercusuar di wilayah pesisir, untuk memandu kapal masuk ke pelabuhan pada malam hari. Selain itu, mereka mendirikan kantor KPM dan beacukai sebagai langkah pengawasan terhadap kegiatan perdagangan di pelabuhan. Pemerintah Belanda juga membangun jalan setapak untuk mempermudah distribusi komoditas ke wilayah pedalaman.

Infrastruktur penunjang pasar sebagai pusat perekonomian selanjutnya dibangun setelah sistem jalan memadai. Pembangunan pasar selalu dilakukan berdekatan dengan pelabuhan agar para pedagang dari luar pulau dapat dengan mudah mengangkut atau memuat barang dagangan mereka dari atau ke kapal. Pasar tidak dibangun Pemerintah Hindia Belanda sejak awal; mereka lebih memilih untuk meningkatkan sarana pendukung di pasar yang telah ada sebelumnya. Terdapat dua pelabuhan menjadi sangat vital sebagai penggerak ekonomi dan pemerintahan di Pulau Sangihe Besar, yaitu Pelabuhan Tahuna dan Pelabuhan Petta. Berdasarkan hasil analisis, kedua pelabuhan ini digunakan secara bergantian karena adanya hambatan cuaca di laut.

Pemerintah Hindia Belanda membangun sistem jalan yang menghubungkan berbagai pelabuhan dan gudang barang di Pulau Sangihe Besar guna mendukung operasional kedua pelabuhan tersebut. Pembangunan jalan raya dimulai pada awal abad ke-20, seiring dengan

berkembangnya revolusi transportasi yang melibatkan kota-kota kolonial di Indonesia. Jalan pada periode tersebut mulai diperhalus dengan penggunaan aspal. Akan tetapi, kendali atas jalan sebagian besar berada di tangan orang Eropa dan hanya sedikit yang diberikan kepada bumiputera dari kalangan menengah. Oleh karena itu, perbaikan dan pembangunan jalan raya pada dasarnya ditujukan untuk kepentingan orang Eropa (Basundoro 2012, 134–35).

Selain mempertimbangkan faktor lingkungan fisik, sebuah pelabuhan harus memperhatikan vegetasi laut yang ada di sekitarnya. Pelabuhan yang digunakan oleh kapal-kapal besar tidak boleh berlokasi di dekat terumbu karang. Hal tersebut dapat mengancam keselamatan kapal dan menyebabkan kerusakan lingkungan. Kapal-kapal besar berisiko mengalami kebocoran pada lambungnya jika menabrak terumbu karang. Meskipun demikian, seluruh pertimbangan tersebut menjadi tidak berguna apabila jika arah angin di lokasi pelabuhan tidak mendukung. Oleh karena itu, lokasi pelabuhan yang ideal adalah yang dapat melindungi dari badai dan tidak terdapat terumbu karang.

Menurut penelitian Puslitbang Geologi Kelautan tahun 2004 (Riyadi dkk. 2013), Pelabuhan Tahuna menjadi pelabuhan utama karena berbagai morfologi Pulau Sangihe Besar. Sebuah teluk di pulau tersebut memiliki pantai dengan paras landai (*shoreface*), sedangkan pantai tanjung cenderung memiliki paras yang lebih terjal dan bertebing. Oleh karena itu, kapal-kapal dagang yang tiba di Pulau Sangihe Besar selama angin musim barat akan berupaya untuk memasuki Teluk Tahuna. Pelabuhan Tahuna menjadi prioritas karena kapal-kapal yang berlabuh di sana tidak dapat melakukannya ketika terjadi badai barat pada sekitar bulan November hingga Mei. Meskipun demikian, kapal-kapal tetap berusaha memasuki Teluk Tahuna karena morfologi yang melibatkan perairan yang dalam dan tanjung yang panjang dapat memberikan perlindungan dari ombak besar. Selain Pelabuhan Tahuna, terdapat juga Pelabuhan Petta yang menjadi salah satu pelabuhan utama di Pulau Sangihe Besar (Brilman 2000, 13). Kapal-kapal uap yang berkunjung bukan hanya untuk

mengangkut barang dari Kota Manado ke Pulau Sangihe Besar, tetapi juga untuk membawa hasil bumi, khususnya kopra.

Wilayah utama penghasil kopra terletak di Manganitu dan Tamako, di mana terdapat pertokoan Cina yang sering berfungsi sebagai tempat pengepul. Berdasarkan hasil analisis, hasil kopra yang diproduksi di Pulau Sangihe Besar akan diangkut ke Tahuna melalui dua jalur yang berbeda. Jalur pertama melibatkan pengumpulan seluruh hasil kopra di Teluk Manganitu, yang selanjutnya akan diangkut ke Tahuna menggunakan kapal-kapal kecil berlayar. Menurut Brilman (2000, 30), perjalanan dari Teluk Manganitu ke Teluk Tahuna memakan waktu sekitar tiga jam. Jalur laut ini dipilih karena kapal-kapal besar tidak dapat masuk ke Teluk Manganitu yang memiliki pantai curam dan berbatu karang tersembul. Apabila kapal besar mencoba memasuki Teluk Manganitu, kapal tersebut mengalami kesulitan karena kedalaman air yang terbatas atau risiko terkena karang laut.

Kondisi jalur transportasi darat dari Manganitu ke Tahuna sangatlah buruk. Oleh karena itu, mayoritas masyarakat lebih memilih menggunakan jalur laut sebagai sarana utama untuk menghubungkan antar desa di sepanjang pantai. Hampir setiap keluarga memiliki perahu kecil yang digunakan sebagai moda transportasi harian. Jalur kedua yang dipilih adalah jalur darat, di mana kopra dikumpulkan dan diangkut ke Tahuna melalui jalur transportasi darat. Hasil kopra dari Pulau Sangihe Besar kemudian diangkut ke Manado menggunakan kapal uap (Historical Section Great Britain Foreign Office 1920, 29–30).

4. Penutup

Kedatangan Pemerintah Hindia Belanda ke Pulau Sangihe Besar secara langsung terkait dengan kelimpahan kopra di pulau tersebut. Kehadiran mereka mencakup pembentukan pemerintahan administratif tingkat lokal dan penggabungan Pulau Sangihe Besar ke dalam Karesidenan Manado. Pemerintah Hindia Belanda tidak memulai pembangunan fasilitas di wilayah ini dari awal, melainkan berfokus pada pengembangan dan peningkatan infrastruktur publik untuk

mendukung kegiatan ekonomi dan politik yang telah berkembang di antara masyarakat lokal. Wilayah-wilayah utama yang menjadi fokus adalah Tahuna, Manganitu, Tamako, dan Petta.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran utama terletak pada wilayah Tahuna, Manganitu, dan Tamako di Pulau Sangihe Besar. Petta juga menjadi wilayah penting bagi perkembangan Pulau Sangihe Besar pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Akan tetapi hingga saat ini belum ada bukti arkeologis yang dapat membuktikan hal tersebut, hanya ditemukan beberapa arsip yang membicarakan wilayah tersebut. Kesimpulan dapat diambil bahwa Tahuna menjadi pusat kegiatan di Pulau Sangihe Besar selama masa Pemerintahan Hindia Belanda, terbukti dengan temuan infrastruktur yang mendekati konsep *colonial space*. Tahuna menjadi *controleur* untuk Kepulauan Sangihe-Talaud dengan fasilitas seperti rumah sakit, rumah dinas pengawas, kantor pajak, penjara, kantor polisi, dan kantor pengadilan yang tidak ditemukan di wilayah lainnya. Manganitu dan Tamako, lebih berperan sebagai wilayah pendukung Tahuna, menjadi ibukota swaparaja dan *djoegoegoe* serta tempat transit kopra sebelum dikirim ke Tahuna.

Terdapat tiga faktor utama yang menjadi latar belakang pemilihan lokasi pembangunan infrastruktur oleh Pemerintah Hindia Belanda di Pulau Sangihe Besar melibatkan faktor lingkungan fisik, faktor ekonomi, dan faktor politik. Ditinjau dari segi lingkungan fisik, tiga wilayah utama dipilih berdasarkan pertimbangan kontur tanah yang landai dan kedekatan dengan sumber air bersih. Tahuna, Manganitu, dan Tamako memiliki kondisi tanah yang memudahkan pembangunan jalan dan infrastruktur lainnya dengan model alur grid khas Pemerintah Hindia Belanda. Lokasi ini juga dipilih dengan mempertimbangkan kedekatan dengan pelabuhan sebagai pintu masuk utama ke Pulau Sangihe Besar

Daftar Pustaka

- Allied Geographical Section. 1944. *Locality Study of Talaud and Sangihe Islands*. Brisbane: The Section.
- Anshori, Fuad, Natasha D Dhanwani, Dwi Kurnia Sandy, Sultan Kurnia Alam Bagagarsyah,

- Muslim Dimas Khoiru Dhony, Alem Putra Arma, Sheila A Rachmadiena, dan Arsyandanda Rabbani. 2018. "Inventarisasi Potensi Tinggalan Budaya Arkeologi Maritim Kabupaten Kepulauan Sangihe Provinsi Sulawesi Utara Abad 18-20 Masehi." Yogyakarta.
- Asba, A. Rasyid. 2007. *Kopra Makassar: perebutan pusat dan daerah: kajian sejarah ekonomi politik regional di Indonesia*. Ed. 1. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Azis, Muhammad Nur Ichsan. 2019. "Agama Lokal di Kawasan Perbatasan: Kepercayaan Masade' di Kepulauan Sangihe." *Jurnal Kebudayaan* 14 (2): 131–40.
- Basundoro, Purnawan. 2012. *Pengantar sejarah kota*. Yogyakarta: Ombak.
- Brilman, Daniel. 1938. *De zending op de Sangi- en Talaud- einlanden*. Stichting Hoenderloo.
- . 2000. *Kabar Baik Di Bibir Pasifik: Zending Di Kepulauan Sangihe Dan Talaud*. Edisi pertama. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Cakrawijaya, Muhammad, Bambang Riyanto, dan Nuroji. 2014. "Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Perdesaan di Desa Wonokerto, Kecamatan Turi, Kabupaten Sleman." *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* 25 (2): 137–56. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2015.25.2.4>.
- Dirgayusa, I Gusti Ngurah Putra. 2016. "Penentuan Titik Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Amed Di Kabupaten Karangasem." *Journal of Marine and Aquatic Sciences* 2 (2): 40. <https://doi.org/10.24843/jmas.2016.v2.i02.40-48>.
- Grigg, Neil S. 1988. *Infrastructure engineering and management*. New York: Wiley.
- Harriyadi, Kartynada Jauharatna, Dimas Nugroho, Dimas Seno Bismoko, Panji Syofiadisna, dan Dewangga Eka Mahardian. 2023. "Latar Belakang Sejarah dan Pertimbangan Permukiman Candi Baru di Semarang." *AMERTA* 41 (1): 1–16. <https://doi.org/10.55981/amt.2023.658>.
- Heersink, Christiaan G. 1994. "Selayar and the Green Gold: The Development of the Coconut Trade on an Indonesian Island (1820-1950)." *Journal of Southeast Asian Studies* 25 (1): 47–69.
- Hendro, Eko. 2014. "Perkembangan Morfologi Kota Cirebon Dari Masa Kerajaan Hingga Akhir Masa Kolonial." *Paramita: Historical Studies Journal* 24 (Januari). <https://doi.org/10.15294/paramita.v24i1.2861>.
- Hermawan, Iwan. 2016. "Keterkaitan Jalur Kereta Api Batavia – Cilacap Dengan Sistem Pertahanan Hindia Belanda Di Pulau Jawa." *PURBAWIDYA: Jurnal penelitian dan Pengembangan Arkeologi* 3 (2): 129. <https://doi.org/10.24164/pw.v3i2.41>.
- Hestiliani, Teti. 2019. "Decentralisatie Wet van Nederland Indies 1903." *ISTORIA: Jurnal Pendidikan dan Ilmu Sejarah* 15 (2). <https://doi.org/10.21831/istoria.v15i2.27389>.
- Historical Section Great Britain Foreign Office. 1920. *Celebes: Handbooks Prepared under the Direction of the Historical Section of the Foreign Office No. 85*. Disunting oleh G. W. Prothero. 85th ed. London: H.M. Stationery Office. <https://tile.loc.gov/storage-services/service/gdc/gdclccn/a2/20/00/94/2/a22000942/a22000942.pdf>.
- Horohiung, Veronika. 2016. "Pendidikan Formal Era Hindia Belanda di Kepulauan Sangihe Pada tahun 1848-1945." *Jurnal Pendidikan Sejarah* 5 (2): 54–67. <https://doi.org/10.21009/JPS.052.05>.
- Kadir, Hatib Abdul. 2017. "Komparasi Munculnya Liberalisme Ekonomi di Indonesia dan Burma." *Lembaran Sejarah* 13 (2): 163–85.
- Kaunang, Ivan Robert Bernadus. 2013. *Bulan sabit di Nusa Utara Islam di kepulauan Sangihe dan Talaud pada abad ke-16 dan 17*. Yogyakarta: Lintang Rasi Aksara Books.
- Kustedja, Sugiri. 2012. "Jejak Komunitas Tionghoa Dan Perkembangan Kota Bandung." *Sosioteknologi* 11 (26): 105–15.
- Kusumastuti. 2017. "Proses dan Bentuk 'Mewujudnya' Kota Solo Berdasarkan Teori City Shaped Spiro Kostof." *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif* 7 (1): 33. <https://doi.org/10.20961/region.v7i1.5782>.
- Laely, Nur. 2018. "Sistem pemerintahan Hindia Belanda di Onderafdeling Bonthain 1905-1942." Tesis, Universitas Negeri Makassar.

- Lahindah, Patur Rahman, Albert W.S. Kusen, dan Nasrun Sandiah. 2018. "Islam Masade di Desa Lenganeng Kecamatan Tabukan Utara Kabupaten Kepulauan Sangihe." *HOLISTIK XI* (21): 1–21.
- Lapian, A. B. 2009. *Orang Laut, bajak laut, raja laut: sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Lopez, Ariel C. 1986. "Conversion and colonialism: Islam and Christianity in North Sulawesi, c. 1700-1900." Disertasi, Universiteit Leiden.
- Mutiara, Triesca Dewi. 2016. "Suikersyndicaat Hindia Belanda 1870-1941." *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah* 4 (3): 656–63.
- Poesponegoro, Marwati Djoened, Nugroho Notokusanto, R. P. Soejono, dan R. Z. Leirissa, ed. 2019. *Sejarah Nasional Indonesia III*. Edisi Pemutakhiran. Jakarta: Balai Pustaka.
- Raap, Olivier Johannes, dan Udiani Cristina M. 2015. *Kota di Djawa tempo doeloe*. Jakarta: KPG (Kepustakaan Populer Gramedia).
- Ricklefs, M. C. 2005. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Jakarta: Serambi.
- Riyadi, Adri A Tarumingkeng, Rignolda Djamaluddin, dan Gybert E Mamuaya. 2013. "Climate phenomenon of La Niña and El Niño advances on variation in sea water level of Lembeh Strait and Sangihe Waters." *AQUATIC SCIENCE & MANAGEMENT*, Mei, 26. <https://doi.org/10.35800/jasm.0.0.2013.2273>.
- Steiner, H. Arthur. 1947. "Post-War Government of the Netherlands East Indies." *The Journal of Politics* 9 (4): 624–52. <https://doi.org/10.2307/2125735>.
- Tasnur, Irvan, Joni Apriyanto, dan Naufal Raffi Arrazaq. 2022. "Liberalisme dan Monetisasi Ekonomi di Hindia Belanda (1870-1900)." *Keraton: Journal of History Education and Culture* 4 (2): 71–78.
- Tunas, Deviasari. 2004. "The Re-positioning of Colonial Spaces in a Globalizing Metropolitan: The Case of Jakarta." *Dimensi: Journal of Architecture and Built Environment* 32 (1).
- Wihardyanto, Dimas, dan Ikaputra Ikaputra. 2019. "Pembangunan Permukiman Kolonial Belanda di Jawa: Sebuah Tinjauan Teori." *Nature: National Academic Journal of Architecture* 6 (2): 146. <https://doi.org/10.24252/nature.v6i2a5>.
- Wihardyanto, Dimas, dan Dwita Hadi Rahmi. 2020. "Pengaruh Kolonisasi Belanda di Kawasan Pusat Kota Pulau Jawa." *Nature: National Academic Journal of Architecture* 7 (1): 15. <https://doi.org/10.24252/nature.v7i1a2>.