



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
RatU Pelestarian Nilai Budaya Maluku



SEJARAH

KOTA PELABUHAN AMBON 1500-1942

La Raman, Stevanus Tiwery
Dodie Tiwery

La Raman, Stevanus Tiwery
Dodie Tiwery

SEJARAH KOTA PELABUHAN AMBON 1500-1942



Balai Pelestarian Nilai Budaya Maluku

Jln Ir. M. Putuhena Wailela Pokarumah Tiga Ambon

E-mail bpsnt amq@yahoo.com

Sejarah Kota Pelabuhan Ambon
1500-1942

**Sejarah Kota Pelabuhan Ambon
1500-1942**

copyright© Balai Pelestarian
Nilai Budaya Maluku

Penulis

La Raman, Stevanus Tiwery

Dodie M Tiwery

Tata Letak dan Sampul

Mezak Wakim

Diterbitkan oleh

Balai Pelestarian Nilai Budaya Maluku
Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Jln Ir M.Putuhena Wailela Poka
Rumahtiga Ambon (0911 322717)

Percetakan Sentra Ambon

Jln. Sultan Babulah No 09

i-vi + 138 halaman

Cetakan I :2019

Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang.
Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh
Isi buku ini tanpa izin tertulis dari penerbit

SAMBUTAN KEPALA BALAI PELESTARIAN NILAI BUDAYA MALUKU

Saya menyambut gembira atas diterbitkan buku dengan judul “*Sejarah Kota pelabuhan Ambon 1500-1942*” buku ini memberikan kontribusi nyata bagi masyarakat Maluku dalam melihat konsep kota pelabuhan sebagai bagian penting dari sejarah perkenomian di Indonesia. Harus di pahami juga bahwa konsep pelabuhan merupakan rangkaian ekspor import yang memberi kontribusi dalam sejarah pelabuhan. Me

nyimpulkan adanya cengkih dan pala sebagai komoditi andalan pada masa itu maka sesungguhnya ada sejarah penting yang menekankan pelabuhan sebagai jembatan sejarah menjeaskan peranannya. Oleh karena itu walaupun buku ini masih jauh dari kebenaran mutlak. Namun keberadaan buku ini akan mampu melengkapi pustaka sejarah Kota Pelabuhan Ambon. Sebagai Kepala Balai Pelestarian Nilai Budaya Maluku saya sangat mengaresiasi penulisan buku ini, sehingga patutlah saya menyampaikan terima kasih kepada Tim Peneliti/penulis buku ini yang dengan komitmen moral yang tinggi dengan keterbatasan yang ada, namun dapat merampungkan hasil penulisan buku ini.

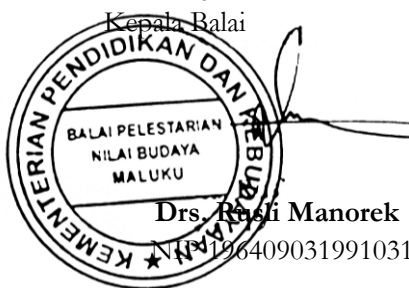
Buku ini akan memeberi pelajaran berharga bagi generasi muda dalam memahami pelabuhan Kota Ambon yang merangkaikan sejarah lokal. Banyak hal yang akan di pelajari dari

buku ini dan memberi ransangan mengetahui sejarah kota Ambon.

Demikian sambutan saya atas diterbitkannya buku ini, semoga Tuhan Yang Maha Kuasa selalu mencerahkan akal pikiran kita bersama dalam membangun masa depan bangsa ini secara lebih baik, lebih bermartabat dan disegani oleh bangsa-bangsa lain.

Ambon, Juni 2019

Kepala Balai



Drs. Rusli Manorek

NIP. 196409031991031001

PENGANTAR PENULIS

Setiap penelitian sejarah dengan periode riset yang panjang akan menimbulkan kompleksitas tersendiri. Selaku ketua tim peneliti terhadap sejarah pelabuhan Ambon, kami menyadari bahwa apa yang kami lakukan sudah merupakan upaya maksimal dan yang kami jelaskan dalam suluruh tulisan ini bukanlah merupakan kebenaran sejarah yang sejati dan tanpa kesalahan, factor manusiawi yang penuh khilaf selalu membayangi kami sebagai peneliti. Seluruh hasil temuan sejarah dan kemudian kami jelaskan dalam tulisan ini keseluruhan kontesaknya dapat mengarah pada pemikiran subyektif ataupun obyektifitas sehingga perbedaan baik dalam terminologi atau hal-hal yang berhubungan dengan ulasan peristiwa dapat terjadi. Untuk itu riset-riset lainnya dengan cara pandang yang dapat saja berbeda diperlukan untuk menyatukan pemikiran guna menghasilkan suatu karya sejarah yang baik dan bermutu.

Berdasarkan kaidah yang telah berlaku dikalangan sejarahwan, maka kami memahami bahwa tidak ada kebenaran sejati yang dikemukakan pada tulisan ini tetapi masih terdapat banyak hal-hal yang tidak terjangkau oleh pemikiran karena keterbatasan sumber. Pemilihan tema ini merupakan upaya untuk mengangkat ide yang selama kurun mendapat perhatian atau jika mendapat perhatian tentu dengan konsekuensi yang besar atau memiliki kompleksitas yang sulit terpecahkan. Sehingga penetapan angka tahun dalam penelitian dari periode perdagangan Asia lama hingga era kolonial pada sejarah pelabuhan Ambon

sangat menguras pikiran dan tenaga. Untuk memaksimalkan hasil penelitian dan menghindari hal-hal yang bersifat menjebak, kami melakukan pendekatan tema dalam proses penulisan. Dan ini terbukti memberi hasil positif karena penelitian ini laporannya mampu kami selesaikan walaupun terdapat keterlambatan berdasarkan waktu yang telah ditentukan.

Kami menyadari bahwa riset ini tidak akan terlaksana tanpa dukungan dari berbagai kalangan. Untuk ijin penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Kepala Balai Pelestarian Nilai Budaya Maluku atas kepercayaan penuh yang diberikan kepada saya untuk menangani proyek riset ini. Kemudian suatu ucapan rasa hormat yang mendalam kepada rekan-rekan peneliti masing-masing, S. Tiwery, SH., S.Pd dan Dodie Marrio Tiwery, S.Pd, yang ikut membantu dalam banyak hal sehingga riset ini dapat diselesaikan sesuai harapan.

Kepada seluruh informan masing-masing Prof. Drs. J.A. Pattikayhatu, Dr. Usman Thalib, Mh.Hum dan rekan-rekan lainnya yang telah ikut mensuplai data-data penelitian tak lupa kami sampaikan terima kasih semoga sumbangsi pemikiran yang telah diberikan akan mendapatkan lindungan dari Allah SWT.

Ambon Juni 2019
La Raman

DAFTAR ISI

Kata pengantar`i
Sambutan Kepala Balai`ii
Daftar isi`v

BAB I PELABUHAN AMBON PADA ERA PERDAGANGAN ASIA LAMA HINGGA KEKUASAAN VOC`1

- A. Kepulauan Ambon Pada Era Perdagangan Asia Lama
Hingga Peralihan Jalur Niaga ke Timur Nusantara`4
- B. Pelabuhan Ambon Pada Masa Portugis`18
- C. Pelabuhan Ambon Era VOC; Konflik dan Hegemoni
Perdagangan`23
- D. Pelabuhan Ambon di Tengah Monopoli Perdagangan`33

BAB II DINAMIKA PELABUHAN AMBON PADA ERA KEKUASAAN WAL KOLONIAL`49

- A. Sarana dan Prasarana Pelabuhan Ekspor dan Impor`50
- B. Pajak Eksport dan Import Pelabuhan`53
- C. Pajak ekspor dan Import Pelabuhan`71
- D. pelayaran pada Pemerintah Kolonial`73

BAB III PELABUHAN AMBON DALAM ERA RESTRUKTURISASI PELAYARAN TAHUN 1866-1942`85

- A. Pelabuhan Ambon di Tengah Pengembangan Jaringan
Pelayaran Kawasan *Groote Oost* (Timur Besar)`87

- B. Renovasi Pelabuhan Ambon`92
- C. Intensitas Pelayaran di Pelabuhan Ambon Setelah Tahun 1865`103
- D. Ekspor dan Import Selama Tahun 1866 hingga Tahun 1942`106

BAB IV PELAYARAN DAN KUNJUNGAN KAPAL DI PELABUHAN AMBON (1500-1942)`116

- A. Pelayaran dan Kunjungan Kapal pada Masa Perdagangan Asia Lama
- B. Kunjungan Kapal di Pelabuhan Ambon Pada Periode Portugis, 1512-1605`
- C..Pelayaran dan Kunjungan Kapal Pada Era VOC, 1602-1799`132
- C. Kunjungan Kapal di Pelabuhan Ambon Pada Era Kolonial
- D. Pelayaran Kapal-Kapal Pribumi di Pelabuhan Ambon; *Dari Niaga Hingga Era Kolonial*

BAB V PENUTUP: AKHIR PENELITIAN`134

- A. Kesimpulan`134
- B. Saran dan Rekomendasi`136

BAB I

PELABUHAN AMBON PADA ERA PERDAGANGAN ASIA LAMA HINGGA KEKUASAAN VOC

Nusantara dan Semenanjung Malaya terbentang di antara Samudra Hindia dan Laut Cina dengan demikian membentuk pembagian baru di antara dua kawasan yang berbeda secara geografis, antropologis, dan ekonomis. Sejak zaman dahulu kala Semenanjung Malaya dan Nusantara ditakdirkan untuk memainkan peranan penting sebagai kawasan transisi. Tidak hanya berperan sebagai tempat transit bagi produk- produk dunia Barat dan Timur, tetapi Malaya dan Nusantara juga merupakan tempat pertemuan para saudagar yang datang dari kedua dunia tersebut. Bahkan sistem angin yang berlawanan pun bertemu di sini, angin musim Samudra Hindia di satu sisi dan angin pasat dari Cina di sisi lain, sehingga mewajibkan sebuah kapal untuk berlabuh dan beristirahat sembari menunggu kedatangan angin yang baik yang memungkinkan mereka untuk kembali berlayar.¹

Selain memiliki posisi letak yang strategis, Malaya dan Nusantara memproduksi beragam barang dagangan yang banyak dijual di pasar perdagangan regional, beberapa di antaranya adalah emas, timah, rempah-rempah, dan kayu-kayu tertentu

¹ M. A. P. Meilink-Roelofs, *Perdagangan Asia dan Pengaruh Eropa di Nusantara antara 1500 dan Sekitar 1630*, (terj. Aditya Pratama), (Yogyakarta: Ombak, 2016), hlm. 1.

yang berharga dan banyak dicari oleh saudagar dan konsumen. Situasi inilah yang menyebabkan Nusantara dan Semenanjung Melayu terdapat banyak pelabuhan dan pangkalan laut (*roadstead*) yang baik bagi kapal-kapal yang keluar-masuk pada bandar-bandar niaga. Pelabuhan-pelabuhan makin berkembang dan seiring dengan perkembangan pelabuhan-pelabuhan tersebut penduduk lokal yang dulunya menyandarkan kehidupannya pada sektor perikanan memperluas kegiatan-kegiatan mereka untuk ikut andil dalam pelayaran pesisir dan laut dalam.²

Selama pelayaran dagang dari barat ke timur dan sebaliknya sebuah kapal sedapat mungkin mengikuti garis pantai, lalu lintas pelayaran pasti cenderung berpusat di utara Semenanjung Malaya, di sana barang dagangan dapat diangkut dengan menggunakan kapal menyeberangi bagian tersempit dari Tanah genting Kra. Namun kiranya baik jung Cina maupun kapal-kapal dari Asia Barat menjadi lebih layak untuk berlayar di laut, dan seiring bertambahnya pengetahuan mengenai ilmu navigasi, penyeberangan kapal tidak lagi hanya terbatas di Tanah genting Kra,³ melainkan juga melayari berbagai pelosok wilayah Nusantara mulai dari Sumatera hingga di kepulauan Maluku dan Banda.

Para pedagang Cina, India, Arab, Persia, dan pedagang Nusantara seperti Jawa terlibat dalam perdagangan regional dan

² *Ibid.* hlm. 1

³ *Ibid.*

perdagangan antar pulau. Timur Nusantara dengan komoditasnya, memiliki magnet yang kuat untuk menarik arus pedagang. Maluku dengan empat kesultanan menghasilkan cengkih dan Banda dengan Pala dan Fuli telah mendorong transaksi perdagangan tingkat tinggi dengan keterlibatan pedagang Asia dan Nusantara. Ambon pada posisi ini belum banyak memiliki andil atau melibatkan diri dalam perdagangan sehingga belum dianggap penting oleh para pedagang. Tentu hal ini tidak lepas dari komoditas yang dihasilkan oleh Ambon dan kepulauan pendukungnya yang belum menjadi sentra pemasok komoditas cengkih dan juga pala. Peran kepulauan Ambon terbatas hanya sebagai wilayah transit atau persinggahan kapal-kapal dagang Cina, India, Arab, Persia, dan Jawa yang melakukan kegiatan niaga di kepulauan Banda.

Kepulauan Ambon, mulai memainkan peran sebagai kawasan perdagangan penting setelah cengkih dapat dibudidayakan oleh penduduk Huamual dan Hitu.⁴ Pasokan cengkih dikepulauan Ambon pada pasar perdagangan global mulai mengemuka dan ini berlangsung pada saat kehadiran orang-orang Portugis dan juga Belanda di Ambon. Pelabuhan Ambon pada akhirnya menjadi penting tidak hanya sebagai transit tetapi sekaligus menjadi enterport bagi Portugis dan juga Belanda.

⁴ Mengenai prosesi awal budidaya cengkih di kepulauan Ambon, Lihat penjelasan Rumphius, *Amboinsche Kruid Boek*, (Amsterdam: 1761), hlm. 1-17. Juga lihat laporan C.M. Visser, *De Landbouw in de Residentie Amboina in het Jaar 1853*, (TBG, jilid VIII, tahun 1859), hlm. 20

A. Kepulauan Ambon Pada Era Perdagangan Asia Lama Hingga Peralihan Jalur Niaga ke Timur Nusantara.

1. Perdagangan Asia dan Nusantara sebelum hadirnya orang-orang Eropa.

Perdagangan kawasan Asia Tenggara pada awal abad ke-16 sangat didominasi oleh Cina. Walaupun pada situasi ini pedagang-pedagang Asia lainnya seperti Arab, Persia dan India juga melibatkan diri secara aktif. Pengaruh kemajuan Cina dalam bidang kemaritiman tidak dapat di pungkiri menjadi salah satu pengaruh yang ikut memberikan dampak langsung terhadap dominasi Cina pada bidang perdagangan. Peranan penting yang dimainkan oleh para pedagang Cina di Nusantara pada abad XIV sangatlah dominan. Kita telah mengetahui bagaimana Kawasan Malaya-Indonesia menjadi “kawasan peristirahatan” bagi kapal-kapal Cina yang menempuh perjalanan ke Asia Barat.⁵

Terlepas dari dominasi Cina pada pasar perdagangan Asia klasik, berdasarkan informasi dari sumber-sumber lama, Anthony Reid menjelaskan bahwa, pada abad keenam belas terjadi ledakan pasar yang terus menerus, yang tidak hanya memberi dampak terhadap Eropa dan Laut Tengah sebelah timur, tetapi juga Cina, Jepang dan barangkali India, merupakan saat ketika Asia Tenggara memainkan peranan yang sangat penting. Komoditas yang paling penting dalam perdagangan jarak

⁵ M. A. P. Meilink-Roelofs, (2016), *op.cit.* hlm. 24.

jauh (di luar emas dan perak) adalah cengkih dan pala yang berasal dari Asia Tenggara. Pada periode terjadinya ledakan pasar, para saudagar, penguasa, kota dan negara menempati bagian sentral dalam perdagangan. Pusat-pusat perdagangan penting di Asia Tenggara adalah kota-kota Pegu, Ayuthaya, Pnompenh, Hoi An (Faifo), Melaka, Patani, Brunei, Pasai, Aceh, Banten, Jepara, Gresik, dan Makassar. Kota-kota ini secara berangsur kehilangan pengaruh dalam perdagangan jarak jauh dan berpindah ke kota bandar niaga seperti Malaka, Manila, dan Batavia.⁶

Dalam pasar perdagangan regional dikawasan Asia Tenggara pada tahun 1400 hingga menjelang tahun 1600, rempah-rempah merupakan komoditas yang paling memikat para pedagang dari belahan dunia lain. Akan tetapi komoditas ini sesungguhnya merupakan mata dagangan yang jumlahnya kecil jika dibandingkan dengan bahan makanan seperti beras, garam, asinan atau ikan kering, tuak, tekstil, dan barang-barang logam. Rempah-rempah menjadi penting karena keuntungan yang paling besar dalam setiap transaksi dagang yang dilakukan oleh para saudagar. Oleh karenanya rempah merupakan komoditas yang paling dicari pada pasar perdagangan. Para pedagang dalam upaya mendapatkannya, memperkenalkan banyak barang dagangan di bandar-bandar wilayah produksi rempah. Dan ini

⁶ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680 Jilid II: Jaringan Perdagangan Global*, (terj. R.Z. Leirissa dan P. Soemitro), Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), hlm. 3.

membawa kondisi pertumbuhan pusat-pusat perdagangan yang tidak proporsional.⁷

Dari transaksi rempah, terdapat banyak informasi mengenai indeks pada aspek omzet untuk perputaran perdagangan rempah-rempah karena daya tariknya di Eropa. Selain itu cengkih, pala dan fuli hanya terdapat di Indonesia bagian timur, dipasarkan ke Eropa melalui jalur perniagaan yang panjang dari Maluku sampai ke laut Tengah. Minat pasar Eropa yang tinggi terhadap rempah Maluku karena menjadi komoditas berbeda di Asia Tenggara dan merupakan produk endemik dari Maluku dan Banda, pada akhirnya diupayakan menjadi barang ekspor dalam jumlah besar untuk memenuhi kebutuhan pasar yang sangat fluktuatif.⁸

Pada situasi perdagangan Asia Tenggara yang ramai pada tahun 1400 hingga awal 1600, kepulauan Ambon berada pada posisi yang stagnan dalam perdagangan. Pemberitaan mengenai produk Indonesia Timur dalam kitab-kitab kuno, lebih banyak dihiasi oleh Maluku yang meliputi empat kesultanan di Maluku Utara dan kepulauan Banda.⁹ Kepulauan Ambon belum menghasilkan cengkih sehingga tidak dianggap sebagai wilayah penting. Ambon lebih banyak memposisikan diri sebagai daerah transito bagi para pedagang.

⁷ *Ibid.*

⁸ Robin A. Donkin, *Between east and west : the Moluccas and the traffic in spices up to the arrival of Europeans* (Philadelphia: American Philosophical Society, 2003), hlm. xix.

⁹ *Ibid.*

Perlu dikemukakan bahwa tanda-tanda pengaruh Jawa di Ambon atau setidaknya kunjungan pedagang Jawa telah terjadi pada saat berlangsungnya perdagangan rempah pada awal abad ke-16.¹⁰ Hegemoni kota pelabuhan Jawa Utara yang ikut memberi sumbangan bagi kunjungan kapal-kapal dagang ke Ambon.¹¹ Namun pengaruh langsung Jepara di Ambon kemungkinan merupakan faktor penting yang lebih besar dan lebih menguntungkan ketimbang Gresik berkenaan dengan perdagangan rempah-rempah¹² dan terjadi dalam abad ke-16. Tetapi yang perlu dicatat bahwa pesisir Jazirah Leihitu dan juga teluk Ambon tidak ditempatkan sebagai pelabuhan yang menjadi tempat persinggahan pedagang Jawa ataupun pedagang-pedagang lainnya.

Karena bukan merupakan sentra produksi cengkih, pada saat Tom Pires mengunjungi kepulauan Maluku dan Banda, kepulauan Ambon tidak dianggap esensial atau belum memiliki arti penting. Sehingga pemberitaan dalam kitab naturalis yang dihasilkan Pires, Ambon sangatlah sedikit informasinya jika dibandingkan dengan Maluku dan Banda. Kunjungan pedagang-pedagang di luar pedagang Jawa ke Ambon seperti pedagang Cina, setidaknya menurut persepsi Meilink-Roelofs tidak pernah

¹⁰ Schrieke, *Indonesian Sociological Studies, part one* (Bandung: W. van Hoeve Ltd. 1955), hlm. 19-20.

¹¹ M. A. P. Meilink-Roelofs, (2016), *op.cit.* hlm. 23.

¹² *Ibid.* hlm. 231.

terjadi selama abad ke-16.¹³ Pedagang Cina hanya mengunjungi Maluku melalui Malaka dan Filipina.

Apabila menganalisa jalur perniagaan yang tercipta pada masa perdagangan Asia lama, maka letak kepulauan Ambon lebih dekat ke kepulauan Banda dan berada dipersimpangan jalur menuju ke Ternate. Posisi ini cukuplah jelas yang menempatkan Ambon sebagai wilayah transito bagi pedagang yang melakukan pereniagaan rempah Pala dan Fuli di kepulauan Banda dan Cengkih di empat kesultanan yang terdapat di Maluku Utara (sebutan Maluku kekinian). Secara rasional Ambon yang belum menghasilkan komoditas rempah pada konteks komersial bukan merupakan sentra perdagangan rempah yang di anggap penting oleh para pedagang Asia dan Nusantara. Pedagang lebih banyak berkompetisi untuk mendapatkan pala dan fuli di kepulauan Banda dan cengkih di kesultanan Maluku Utara.

2. Ambon dan Jaringan perdagangan rempah.

Penjelasan yang disampaikan oleh Donkin mengungkap sisi penting dari jaringan perdagangan rempah. Ia secara argumentatif menyampaikan bahwa jaringan perdagangan rempah telah ada jauh sebelum abad ke-XIV dan abad ke-XV. Pada abad ke VII dan VIII pedagang-pedagang Asia telah menciptakan jaringan perdagangan rempah yang memungkinkan Eropa mengenal komoditas cengkih, pala dan fuli pada bandar-bandar niaga yang terdapat di mediterania. Konstruksi pemikiran Donkin

¹³ *Ibid.* hlm. 147.

juga sejalan dengan penjelasan Donald F. Lach yang menyampaikan tentang adanya jaringan perdagangan rempah klasik sebelum hadirnya orang Eropa dalam percaturan perdagangan rempah di Asia.¹⁴

Sementara itu menurut Leonard Blusse dan Jaap de Moor, bahwa pada abad X dan XI pala dan fuli yang sangat terkenal mahal dalam perdagangan rempah untuk pertama kalinya ditemukan di Eropa, diangkut dalam jumlah kecil lewat Levant dan Venesia. Penggunaannya hanya dikhususnya bagi istana raja dan kaum bangsawan. Juga selama Abad Keemasan, hanya warga kaya di negeri ini yang bisa menikmatinya.¹⁵ Pala dan fuli yang memasuki bandar Levant dan Venesia dalam jumlah kecil sebagai akumulasi dalam sistem jaringan perdagangan yang sulit dan penuh rintangan. Jaringan yang dominan tentunya adalah *silk road* (jalur sutera)¹⁶ yang hampir dua ribu tahun berada di jantung Asia. Tetapi jaringan yang sedikit mendukung pengangkutan pala dan fuli tentunya pelayaran terbatas dari laut mediterania, laut merah, selat ormuz ke India dan *entrepot* Malaka.¹⁷ Agensi yang juga tidak

¹⁴ Donald F. Lach, (1998). *op.cit.* hlm. 51-58.

¹⁵ Leonard Blusse and Jaap de Moor, *Nederlanders Overzee, de eerste vijftig jaar 1600-1650* (Franeker: Uitgeverij T. Wever, 1983), hlm. 115.

¹⁶ Mengenai gambaran sesungguhnya tentang jalur sutera dalam perdagangan klasik, lihat penjelasan Frances Wood, *The Silk Road-Two Thousand Years in the Heart of Asia*, (London: British Library, 2003), Lihat juga tulisan Christopher I. Beckwith, *Empires of the Silk Road*, (Princeton: Princeton University Press, 2009).

¹⁷ Perdagangan klasik di Asia termasuk pula perdagangan rempah menurut Van Leur dan M.A. Meilink Roelofs mengenal adanya sistem penimbunan barang atau *entrepot*

dapat dikesampingkan dalam proses ini adalah inisiatif pedagang-pedagang Nusantara dalam perdagangan rempah regional yang kemudian memudahkan terjadinya transaksi dan distribusi rempah yang menembus bandar-bandar dikawasan mediteranian.¹⁸



Peta Jaringan perdagangan
rempah abad pertengahan.

Sesudah periode Romawi, pedagang-pedagang Arab mengambil peran jaringan perdagangan rempah termasuk pala

dan Malaka merupakan entrepot penting di Asia Tenggara. Sebagai *entrepot*, Malaka menjadi tempat penimbunan barang yang belum diketahui tujuannya dan berada di bawah pengawasan duane, untuk jelasnya lihat penjelasan James D. Tracy, (1991), *op.cit.* hlm. 5-11.

¹⁸ A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 1-2.

dan fuli. Dalam terminologi perdagangan global pedagang-pedagang Arab telah menata jaringan perdagangan rempah pada periode klasik dengan mengambil alih pengiriman rempah-rempah melalui pedagang Levant dan pedagang Venesia untuk Eropa. Proses mereka lakukan hingga bangkitnya kekaisaran Turki Utsmani yang memotong rute pada tahun 1453. Jalur darat pada awalnya membantu perdagangan rempah-rempah, tapi rute perdagangan maritim menyebabkan pertumbuhan yang luar biasa dalam aktivitas komersial. Selama periode medium Abad Pertengahan dan akhir Abad Pertengahan para pedagang Muslim mendominasi rute perdagangan rempah-rempah maritim di seluruh Samudera Hindia, mendapat keuntungan besar dari daerah sumber rempah-rempah di Timur Jauh (Asia Tenggara) dan mengirimkan rempah-rempah dari emporium perdagangan di Hindustan ke arah barat ke Teluk Persia dan Laut Merah, di mana rute darat menuju ke Eropa.¹⁹

Peran orang-orang India dan Cina juga tidak dapat diabaikan dalam jaringan perdagangan rempah global. Secara konseptual India merupakan negara yang memberi andil terhadap pemberian nama pala,²⁰ negara ini pada abad pertengahan banyak memasok pala dan fuli untuk bahan aromatika dan farmasi. Kitab-kitab kuno India yang sering menyebut secara simbolis terhadap pala dan fuli membuktikan tingkat kebutuhan India

¹⁹ *Spice Trade* (Encyclopædia Britannica 2002).

²⁰ R.A. Donkin, (2003), *op.cit.* hlm. 55.

terhadap pala dan fuli yang sangat dominan. Tingkat kebutuhan ini tentunya mendorong India untuk terlibat secara aktif dalam jaringan perdagangan rempah regional.

Pedagang-pedagang Cina pada abad pertengahan telah memainkan peran dalam perdagangan lokal di Nusantara. Mereka telah terlibat dalam perdagangan semenanjung atau jazirah (*peninsular*) dan perdagangan antar pulau (*insular*) hingga ke kepulauan Maluku dan Banda.²¹ Hasil-hasil kajian arkeologi di kepulauan Banda telah membuktikan adanya aktivitas orang-orang Cina selama abad pertengahan di Banda.

Sekalipun tidak secara eksplisit dinyatakan dalam kronik-kronik Cina tentang perdagangan pala dan fuli di Banda, tetapi secara implisit pedagang-pedagang Cina telah memainkan andil dalam perdagangan pala dan fuli hingga di kepulauan Banda. Mengenai pemberitaan daerah Banda tidaklah se-eksplisit pemberitaan Maluku. Seperti diketahui bahwa Maluku dalam kronik dari era *Dinasti Tang* (618-906) disebut dengan Mi-li-ku dan digunakan kala itu untuk menentukan letak pulau Bali. Kronik ini tidak menyampaikan uraian panjang lebar terhadap Maluku dan juga kepulauan Banda.²² Tetapi sesungguhnya penyebutan Maluku merupakan satu kesatuan dalam jaringan

²¹ *Ibid.* hlm. 159-160.

²² W.P. Groeneveldt, *Nusantara Dalam Catatan Tionghoa*, (terj. Gatot Triwira), (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 165-168.

perdagangan rempah dengan keterlibatan orang-orang Cina di Ternate, Ambon, dan Banda.

Seerti halnya India Cina mengimport pala dan fuli untuk kebutuhan aromata dan farmasi. Sebagai bangsa yang telah memiliki kemajuan yang pesat dalam pengetahuan kemaritiman tentunya Cina dengan mudah menjangkau daerah-daerah penghasil rempah termasuk kepulauan Banda. Jangkauan terhadap daerah penghasil rempah telah mengantarkan Cina sebagai bangsa yang memainkan andil dalam pengembangan jaringan perdagangan klasik di Nusantara hingga Asia Barat. Ternate, Ambon, dan Banda secara rutin dikunjungi oleh pedagang-pedagang Cina dan proses ini berlangsung hingga hadirnya bangsa-bangsa Eropa di Maluku.

Pada akhir abad ke-15 dan awal abad ke-16 Eropa mulai menunjukkan superioritas perdagangan dan pengembangan jaringan perdagangan rempah dari Ternate, Ambon, dan Banda. Orang-orang Portugis yang pada tahun 1512 secara rutin berlayar dari India ke Ternate. Setiap tahun bersama angin musim barat daya pada bulan April, sebuah kapal berangkat dari Goa ke Ternate untuk mengambil cengkih dan satu kapal ke Banda untuk membeli fuli dan pala.²³

Portugis dalam proses pencarian terhadap daerah penghasil rempah telah menempuh perjalanan panjang mengitari tanjung harapan di Afrika Selatan dan kemudian dari sana setelah

²³ Leonard Blusse and Jaap de Moor, (1983), *op.cit.* hlm. 131.

menemukan banyak informasi terhadap wilayah rempah, melanjutkan pelayaran dan akhirnya tiba di Calicut India. Kemajuan-kemajuan Portugis untuk mencapai suatu jaringan perdagangan rempah dalam konteks global tidak dapat dipisahkan dengan serentetan percobaan maritim. Keberhasilan mereka pada akhirnya bermuara pada kepemilikan sarana transportasi yang baik untuk menjangkau berbagai belahan dunia.²⁴ Kapal-kapal lunas persegi banyak membantu Vasco da Gama dan selanjutnya de Abreu untuk merintis jaringan perdagangan dan komersil bagi Portugis hingga menjangkau kepulauan rempah di timur Nusantara.

3. Peralihan Jaringan Timur Nusantara Setelah Tahun 1500.

Perang Salib (*Crusade*) telah membawa dampak besar dalam perdagangan global. Penutupan beberapa bandar niaga dikawasan laut Tengah telah memukul dunia perdagangan Eropa²⁵ di satu sisi, hal ini karena negara-negara Eropa menjadi sulit untuk mendapatkan pasokan komoditas perdagangan Asia. Tetapi disisi lainnya sebagian besar orang-orang Eropa memperoleh kebebasan dalam perdagangan.²⁶ Orang-orang Eropa yang karena kesulitan mendapatkan komoditas Asia dan kemudian

²⁴ James D. Tracy, (1991), *op.cit.* hlm. 1

²⁵ Mengenai dampak perang Salib bagi dunia perdagangan Eropa, lihat penjelasan Fernand Braudel, *Civilization & Capitalism 15th-18th Century; The Perspective of The World*, (London: Collins, 1984).

²⁶ Schrieke, (1955), *op.cit.* hlm. 1.

mendapatkan kebebasan pada akhirnya mencari jalan langsung ke Asia untuk menemukan sumber rempah-rempah.

Bersamaan dengan gerak perubahan dalam perdagangan di Eropa, di kepulauan Nusantara orang-orang Jawa menunjukkan superioritas kemaritiman. Orang Jawa mendominasi perkapalan di Timor dan Maluku. Dari Maluku orang-orang Jawa dan orang-orang Melayu memperoleh rempah, sehingga sejak tahun 1400 Gresik menjadi tempat penimbunan. Barros dan Barbosa seperti biasanya memuji mereka sebagai pelaut yang ulung.²⁷ Pencapaian yang dilakukan oleh pedagang-pedagang Jawa di Nusantara pada abad ke 13 dan 14 telah membawa perubahan besar dalam bidang perdagangan. Selain itu ikut sertanya pedagang-pedagang Tionghoa dan India dibidang perdagangan rempah ikut pula mempercepat perubahan dalam bidang jaringan perdagangan. Ransangan terbesar dalam perubahan jaringan pelayaran juga sangat ditentukan oleh kebutuhan Eropa akan rempah yang kian meningkat.

Wilayah Indonesia Timur yang menjadi sentra produksi rempah menjadi arah perubahan jaringan pelayaran. Laut Sulawesi hingga Maluku menjadi ramai bagi lalu lintas pelayaran kapal-kapal dagang. Angin musim tropis mengontrol semua gerakan kapal dan semua perdagangan. Angin barat-barat laut yang berhembus dari Desember sampai Maret membawa kapal-kapal India dan Cina ke Indonesia dan kapal-kapal Indonesia ke kepulauan

²⁷ *Ibid.* hlm. 19.

rempah dan kepulauan kayu cendana. Rentang waktu ketika angin berhembus menentukan lama waktu bagi perdagangan; dengan angin timur-tenggara dari April sampai September perdagangan berakhir dan kapal-kapal memulai perjalanan kembali ke India dan Cina. Pada masa-masa berikutnya, armada Kompeni yang kembali ke Belanda akan berlayar melalui Selat Sunda dengan angin timur laut sekitar akhir Desember.²⁸

Dalam masa pelayaran dan perdagangan orang Jawa, Cina, India, dan Arab di kawasan Timur Nusantara yang telah membawa perubahan pada jaringan perdagangan rempah, orang-orang mulai memasuki Nusantara. Jatuhnya Malaka ke Portugis menjadi awal keterlibatan Eropa di Nusantara dalam percaturan perdagangan. Ambon pada masa ini mulai menunjukkan perannya dalam bidang perdagangan. Cengkih yang telah dibudidayakan oleh penduduk Huamual dan juga Hitu sudah mulai menunjukkan tanda-tanda produktifitas.²⁹ Pelabuhan yang mulai disinggahi untuk transaksi dagang adalah Hitu. Munculnya Hitu sebagai suatu kekuatan politik yang iktu mengantarkan Ambon dalam peran perniagaan. Orang-orang Eropa mulai menunjukkan minatnya terhadap kepulauan Ambon.

Pada saat orang-orang Portugis mencapai Ambon mereka di tuntun menuju pelabuhan Hitu. Teluk Ambon yang

²⁸ J.C. Van Leur, *Indonesian Trade And Society; Essays in Asian Social and Economic History*, (Bandung: N.V. Mij Vorkink-Van Hoeve, 1960), hlm. 158.

²⁹ Rumphius, (1761), *op.cit.*

merupakan daerah pelabuhan yang sangat memadai di pulau Ambon belum berperan. Ketiadaan penguasa yang memiliki pengaruh politik yang kuat disekitar wilayah Leitimor ikut mempengaruhi pemanfaatan teluk Ambon sebagai kawasan pelabuhan kapal yang lebih efisien. Walaupun demikian, pada masa peralihan jaringan pelayaran ke Timur Nusantara Ambon sesungguhnya telah memiliki perang yang sangat besar dalam bidang perdagangan. Pelabuhan ini mulai dikenal sebagai daerah transito bagi kapal-kapal niaga yang hendak mengangkut Pala dan Fuli di kepulauan Banda serta Cengkih di Ternate. Pelabuhan Ambon kemudian makin menunjukkan perannya setelah Portugis membangun benteng untuk perdagangan. Kapal-kapal Portugis mulai memanfaatkan teluk Ambon sebagai pelabuhan bagi kapal-kapal mereka. Pembangunan benteng Victoria di teluk Ambon menjadi pemikiran strategis bagi orang-orang portugis dengan menggabungkan wilayah perairan yang aman bagi kapal dan wilayah darat untuk pertahanan dan kontrol kekuasaan.

B. Pelabuhan Ambon Pada Masa Portugis.

Apa yang ingin dibawa oleh orang-orang Portugis ke dunia Timur adalah sebuah rencana yang sulit dan berjangkauan luas, sehingga kita tidak perlu heran apabila orang-orang Venetia menganggapnya sebagai khayalan.³⁰ Tetapi orang-orang Portugis

³⁰ P.A. Tiele, *Affonso d'Albuquerque in het Oosten*, 1507-1515, (*De Gids*, tahun 1873), hlm. 378.

mengesampingkan bahaya dan mewujudkan khayalan. Dengan kemampuan navigasi yang memadai mereka sukses mencapai wilayah Asia dan mencapai Goa dan Gujarat yang merupakan Bandar niaga penting dikawasan Asia. Pencapai Portugis yang gemilang dimulai dengan adanya instruksi rahasia yang diberikan oleh Raja Manuel kepada Affonso d'Albuquerque ketika dia berangkat dengan armada dari Tristão da Cunha ke Timur. Perintah yang diberikan kepadanya untuk membuat Hormuz, kota dagang besar di pantai Persia, tunduk kepada Portugal.³¹

Selaku Nahkoda yang berani, d'Albuquerque tidak berhenti hanya pada penguasaan Bandar Hormuz, tetapi ia terus melakukan penaklukan terhadap kota-kota dagang penting hingga ke Asia barat dan Asia Tenggara. Kota dagang Malaka merupakan daerah enterport penting yang ditaklukannya.

Penguasaan Malaka pada tahun 1511³² telah membawa Portugis memasuki gerbang daerah sentra produksi Cengkih. Para navigator Portugis, apakah atas perintah d'Albuquerque atau petualangan sendiri telah mengunjungi Ambon. Dalam kunjungan ke Ambon, awal pertemuan Portugis dengan penduduk Ambon bermula ketika kapten Fransisco Serrao yang memimpin ekspedisi secara tidak sengaja menjejakkan kakinya di Amboina, karena mengalami musibah kapal karam di kepulauan

³¹ *Ibid.* hlm. 379.

³²R.Z. Leirissa (Ed.), *Sejarah Nasional Indonesia III*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), hlm. 344-345. Lihat juga M. Adnan Amal, *Portugis dan Spanyol di Maluku*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm.10-19.

Nussapinyo (pulau Penyu) arah ke selatan daripada Amboina. Lalu hanyut sampai ke Hitu dan dari sana melalui Ternate dan Goa mereka kembali ke tanah asalnya.³³

Sejak awal memasuki Maluku, orang-orang Portugis jelas memiliki sebuah strategi besar untuk mengontrol perdagangan Samudera Hindia dengan menguasai entrepot-entrepot utama³⁴. Hal ini terlihat dengan jelas pada saat melakukan perjanjian politik dengan penguasa Ternate yang punya otoritas luas di Maluku Selatan. Antonio Galvao sebagai gubernur sangat berperan penting. Ia adalah kapten Portugis ketujuh dari Maluku yang memimpin benteng di Ternate dari tahun 1536 sampai tahun 1539.

Sejak tahun 1513 orang Portugis membeli rempah secara rutin dan mereka diminta oleh raja untuk tinggal di Ternate dan Tidore. Pada tahun 1522 mereka membangun benteng *Nostra Senora de Rosario* di Ternate. Portugis juga menegakkan monopoli perdagangan cengkih, tetapi tidak banyak berpengaruh.³⁵ Portugis tidak mampu mempertahankan eksistensi monopoli di Ternate. Hal ini nampak ketika terjadinya keresahan karena misionaris dan

³³ H.J. de Graaf, *De geschiedenis van Ambon en de Zuid-Molukken*, (Uitgeverij: T. Wever B.V.- Franeker, 1977), hlm. 23-24. Lihat juga H. Jacobs, *Wanneer Word de Stad Ambon Gesticht? Bij Een Vierde Eeuwfeest*, (BKI, jilid 131)), hlm. 432.

³⁴ James D. Tracy, *The Political Economy of Merchant Empires: Studies in Comparative Early Modern history* (Cambridge: Cambridge University Press, 1991), hlm. 5.

³⁵ Mengenai monopoli cengkih yang dilakukan oleh Portugis di Ternate, lihat M. Adnan Amal, *Portugis dan Spanyol di Maluku*, (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 25-26.

pembunuhan Sultan Khairun tahun 1570 yang memungkinkan mereka di usir tahun 1575 dari Ternate.³⁶

Setelah Portugis terpaksa harus melepaskan Ternate karena perlawanan dari Hairun dan Baabullah,³⁷ maka mereka beralih ke kepulauan Ambon yaitu di Hitu. Kondisi perdagangan di Hitupun tidak terlalu merugikan Portugis, karena cengkih sudah diintrodusir di sana. Di samping itu Hitu memiliki pelabuhan yang baik bagi kapal-kapal Portugis untuk mengambil makanan segar dan menunggu angin baik untuk berlayar kembali ke Jawa. Selain itu hubungan antara Hitu dan Portugal juga cukup baik. Sehingga pernah terjadi bahwa Antonio de Britto menghadiahkan gelar *Kapitan Hitu* kepada pemimpin Hitu yang bernama *Tabalele Tua*.

Setiap tahun secara teratur kapal-kapal Portugis menyinggahi Hitu untuk mengambil air dan makanan segar, bahkan ada beberapa orang Portugis yang menetap di Hitu. Mereka ada yang menetap sebagai masyarakat biasa maupun sebagai pedagang. Karena hubungan ini, Imam Ridjali³⁸ dengan bangga menulis bahwa Hitu terkenal kemana-mana bahkan sampai ke Negeri Portugis. Di katakannya juga bahwa mereka ada

³⁶ Jan A. Somers, *VOC als volkenrechtelijke actor* (Rotterdam: Erasmus, 2001), hlm. 144.

³⁷ H.J. Van den Berg, *Dari Panggung Peristiwa Sejarah Dunia III; India, Tiongkok dan Jepang, Indonesia, Eropa, Amerika*, (Groningen-Jakarta: J.B. Wolters, 1955), hlm. 146-159.

³⁸ Imam Ridjali merupakan penulis sejarah Hitu yang terkenal. Karya monumentalnya adalah *Hikayat Tanah Hitu*, karyanya ini telah diteliti untuk disertasi oleh Z.J. Manusama.

mendirikan tugu batu peringatan dengan tulisan dan lambang Portugis di Hitu. Apabila kapal-kapal Portugis membuang sauh di labuhan Hitu, maka pemimpin-pemimpin setempat pasti diberi hadiah-hadiah berupa kain dan benda berharga lainnya.³⁹

Masa-masa yang penuh damai dan persahabatan di antara kedua pihak ini berlangsung beberapa tahun lamanya. Sebelum akhirnya mulai muncul perselisihan. Karena Portugis mulai agresif melancarkan tujuan sesungguhnya dengan menyebarkan agama dan memaksakan monopoli perdagangan cengkih terhadap Hitu dan kawulanya.⁴⁰ Portugis mulai terlibat ketidak-senangan dengan pedagang-pedagang dari Timur lainnya yang juga datang berdagang di Hitu, seperti misalnya orang Banda, Jawa dan Makassar. Kenyataan tentang adanya aktivitas perdagangan rempah yang tinggi yang terjadi di Hitu telah mendorong Portugis untuk eksis dalam membangun monopoli perdagangan. Cengkih di Pulau Ambon dan Pesisir Huamual (Pulau Seram) yang sudah besar jumlah produksinya dan mulai mengimbangi produksi cengkih Ternate pada fase-fase selanjutnya, memungkinkan banyaknya pedagang dari Jawa, Makassar, Arab, dan Cina untuk terlibat dalam pembelian cengkih di Ambon dan Seram.

Untuk menguasai perdagangan rempah di Ambon, Portugis akhirnya membangun kekuasaan dengan cara militer.

³⁹ Mengenai awal munculnya konflik antara penduduk Hitu dengan orang-orang Portugis, lihat H.J. de Graaf (1977), *op.cit.* hlm. 28.

⁴⁰ *Ibid.*

Portugis sudah tidak lagi menempatkan kapal-kapalnya di perairan Hitu tetapi diperairan teluk Ambon. Konsolidasi kekuatan militer segera dilakukan di Leitimor. Bersamaa dengan itu Portugis segera menempatkan benteng-benteng di Leitimor dan merapat ke arah perairan teluk Ambon. Wakil pemerintah Portugis pada waktu itu adalah Diego Lopez d'Azevedo yang memiliki armada laut yang terdiri dari perahu-perahu dayung dengan jumlah tenaga pasukan 200 orang Ternate dan 200 orang Tidore dan 40 orang Portugis. Musuh-musuhnya dari Hitu, termasuk juga kapal-kapal dagang dari Jawa dirampok dan dihancurkan.⁴¹ Tetapi dengan desa-desa dipesisir seperti di Hative, Amantelo dan Nusalaut mereka mengadakan persekutuan. Akibatnya banyak orang dari desa-desa itu yang masuk Kristen.⁴²

Sejak konflik dengan Hitu terjadi Portugis telah memanfaatkan teluk Ambon sebagai wilayah pertahanan. Galeon Portugis telah ditempatkan di teluk Ambon untuk memperkuat benteng-benteng Portugis. Selain itu pengapalan rempah telah dilakukan oleh Portugis diperairan teluk Ambon. Ketika itu pula teluk Ambon telah menjadi perairan bagi galleon Portugis. Upaya Portugis mempertahankan eksistensinya mulai terhenti setelah Belanda terlibat dalam persaingan dan mendukung penguasa Hitu. Pelaut-pelaut Belanda yang datang ke Hitu sering melancarkan serangan terhadap pertahanan Portugis di teluk

⁴¹ H. Jacobs, (1975), *op. cit.* hlm. 433.

⁴² H. J. De Graaf (1977), *op. cit.* hlm. 29-30.

Ambon. Kapal-kapal Portugis yang berluh di dekat benteng Victoria kerap kali diserang oleh kapal-kapal Belanda. Pelabuhan Ambon pada akhirnya menjadi wilayah pertempuran untuk memperebutkan hegemoni perdagangan dan kekuasaan.

C. Pelabuhan Ambon Era VOC; *Konflik dan Hegemoni Perdagangan.*

Pada 5 Juni 1596, empat kapal Belanda mendekati pantai barat Sumatra. Delapan belas hari kemudian mereka mencapai pelabuhan Banten di Jawa barat daya. Baru saja mereka melempar jangkar, beberapa pedagang Portugis naik ke kapal untuk menghormati pendatang baru itu, menunjukkan segala kesopanan dan menjelaskan kondisi Jawa kepada mereka dan memuji-muji kesuburan dan kekayaan besar pulau itu. Setelah beberapa saat pedagang itu pergi dengan sopan, dihormati oleh para komandan Belanda, yang menembakkan meriam tiga kali. Inilah cerita pertemuan pertama antara orang Belanda dan Portugis di Hindia, sebagaimana dikisahkan oleh salah satu pelaut Belanda. Mereka menunjukkan persahabatan satu sama lain dan tahu bagaimana menyembunyikan perasaan sejati mereka.⁴³

Sikap Belanda yang sopan dalam mengawali pengenalan dengan penduduk pribumi nusantara sesungguhnya merupakan

⁴³ H.M. Vlekke, *Nusantara; Sejarah Indonesia* (Terjemahan Indonesia oleh Samsudin Berlian), (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2008), hlm. 119-120.

suatu strategi tetapi juga merupakan suatu sikap normal dari interaksi manusia yang belum di pengaruhi oleh hal-hal tertentu baik yang material maupun non kebendaan. Perkenalan awal dengan keramah tamahan yang ditunjukkan oleh Belanda mungkin di sadari atau tidaknya sebagai suatu strategi akan tetapi perubahan sikap Belanda menjadi ekstrim semata-mata di dasari pada hal-hal bersifat materialis. Hal ini jelas karena ketika melihat rempah-rempah langsung di pusat produksinya, dan sudah diketahui olehnya sebagai komoditas termahal di Eropa dalam abad ke-15 dan 16, Belanda mulai menjadikan sikap ramah sebagai strategi dan di saat menguasai wilayah produksi rempah mereka tidak hanya berdagang tetapi lebih ekstrim lagi yakni praktek kolonisasi dan realisasi teori ekonomi monopolistik.

Mengenai masuknya Belanda ke Nusantara hingga menemukan langsung daerah produksi cengkih dan pala, disampaikan oleh naturalis Jerman yang mengabdikan pada VOC, Rumphius;⁴⁴

Pada mulanya orang Belanda mengunjungi Hindia Timur dalam kapasitas sebagai pedagang-pedagang lepas yang tidak terhimpun dalam suatu badan perdagangan. Lalu pada awalnya ada dua kompani (badan dagang) yaitu kompani yang tua dan kompani yang baru. Masing-masing kompani mengutus kapal-kapalnya ke Hindia untuk membeli rempah-rempah yaitu oleh

⁴⁴ Mengenai Rumphius dan pengabdianya pada VOC, lihat R. Balintijn, *G. Rumphius, de Blinde Ziener van Ambon*, (Utrecht: W. de Haan, 1944). Juga W. Buijze, *Rumphius' Reis Naar Portugal, 1645-1648, een Onderzoek*, (Den Haag: Boekhandel Couvee, 2002).

karena Belanda sedang berperang dengan Spanyol sehingga tidak bisa memperoleh rempah-rempah dari sana, tetapi harus langsung dari sumbernya. Maka armada dagang yang pertama dikirim adalah armada yang berada di bawah komando Admiraal Jacob Cornelis van Neck yang terdiri dari 8 buah kapal. Wakil komandan armada itu adalah Wijbrandt van Warwijck. Armada ini bertolak meninggalkan negeri Belanda pada tahun 1598.⁴⁵

Pada penjelasan Rumphius sangat nyata bahwa, tibanya orang-orang Belanda di Nusantara karena kemampuan kemaritiman mereka. Dalam konteks ini terlihat bahwa propinsi Holland dan Zeeland, sejak zaman dahulu telah dikenal sebagai pelaut dan pedagang, dimana ketika itu mereka belum mengunjungi samudera yang sangat jauh kecuali di bawah bendera dinasti kerajaannya, di mana pemerintahan atas negara itu mengeluarkan perintah. Kini dalam pemberontakan melawan Philips II raja Spanyol, rasa kebebasan mereka tetapi terutama keputusan politik Philipis untuk melarang orang-orang Belanda mengunjungi pelabuhan Spanyol, bisa memberikan dorongan bagi semangat dagang orang Belanda untuk mengambil sendiri hasil bumi yang mampu memasok perdagangan mereka, tetapi hal ini hanya bisa dilakukan lewat kanal Spanyol dan Portugal.⁴⁶

⁴⁵ Rumphius (1910), *op. cit.* hlm. 19.

⁴⁶ W.R. Van Hovevell, *De Moluksche Eilanden*, (Zalt-bommel: Joh. Noman en Zoon, 1856), hlm. 84. Lihat pula H.J. Van den Berg, *Dari Panggung Peristiwa Sejarah Dunia III*, (Groningen-Jakarta: J.B. Wolters, 1955), hlm. 103.

Pelaut Belanda yang gigih dalam merintis jalur laut menuju wilayah produksi rempah adalah Cornelis Houtman. Ketika melakukan aktivitas kemaritiman, ia tertangkap orang-orang Spanyol, dan dipenjarakan tetapi kemudian dibebaskan dengan bayaran oleh para pedagang Belanda. Setelah pembebasannya ia memberikan nasehat kepada para pedagang Belanda agar membentuk Kompeni Hindia Timur. Houtman pada tahun 1595 berangkat dengan empat kapal ke Hindia Timur, dan pada tahun 1598 diikuti oleh Jacob Corneliszoon van Neck bersama Wijbrand van Warwijk. Warwijk menerima perintah untuk mengunjungi kepulauan Maluku.⁴⁷ Setelah Jacob Heemskerck diperbantukan kepadanya sebagai wakil laksamana, dia berangkat pada tanggal 8 Januari 1588 dengan kapal *Amsterdam*, *Zeeland*, *Gelderland* dan *Utrecht* dari Banten menuju Ambon.⁴⁸

Pada tanggal pada 3 Maret van Warwijck mendekati pelabuhan Ambon,⁴⁹ kapalnya dihantam badai dan meninggalkan teluk besar kemudian terseret ke pesisir Hitu dan akhirnya berlabuh di Hitu Lama. Di sini ia disambut dengan hangat oleh kapitan Hitu Tepil dan kapitan asal Ternate. Sambutan yang hangat ini bukan didasarkan pada harapan mereka bahwa Belanda akan membeli

⁴⁷ Rumphius (1910), *op. cit.* hlm. 19.

⁴⁸ W.R. Van Hoevell (1856), *op. cit.* 104.

⁴⁹ G.E. Rumphius (1910), *loc.cit.* hlm. 20.

cengkih yang mereka miliki, namun dengan harapan bahwa Belanda akan membantu mereka dalam peperangan melawan Portugis dan Spanyol. Warwijk dalam upaya untuk menarik minat penguasa pribumi memberi dukungan kepada Hitu untuk melawan Portugis. Realisasi dukungannya ditunjukkan dengan memberikan 4 orang serdadunya untuk membantu pasukan Hitu guna melepaskan salah satu kampung milik Hitu dari ancaman Portugis. Dalam aksi ini diikuti juga 2 buah kapal layar yang baru tiba dari Jawa dengan awak dan amunisi yang lengkap. Setelah itu van Warwijck membagi armadanya atas 2 kelompok. Satu kelompok yang terdiri dari 3 kapal diperintahkan berlayar ke Banda untuk membeli pala dan fuli, sedangkan kelompok lainnya yang terdiri dari 2 buah kapal berlayar ke Ternate untuk membeli cengkih dari Ternate. Warwijck tidak meninggalkan seorang awaknyapun di Hitu, tetapi di Banda ia meninggalkan 20 orang dan di Ternate 4 orang.⁵⁰

Warwijk tujuannya dalam kondisi ini hanya terbatas pada perdagangan, menawarkan muatan cengkih bagi dua kapalnya. Pada tanggal 10 April 1599 melalui kesepakatan, harganya ditetapkan 35 *stukken* untuk satu bahar @ 550 pon. Tetapi ketika melalui persaingan orang Inggris dan gangguan orang-orang Portugis mereka tidak bisa mendapatkan muatan, Warwijk berangkat pada bulan Mei dengan dua kapal ke Ternate. Heemskerck dikirim olehnya bersama dua kapal lain *Gelderland* dan *Zeeland* pada bulan

⁵⁰ *Ibid.*

Maret ke Banda, untuk mencoba mendapatkan muatan pala di sana.⁵¹

Setelah keberangkatan Warwijk, pada tahun 1599 van der Hagen bersama tiga kapal *de Zon*, *de Maan* dan *de Morgenster* berangkat dari Texel, pada tanggal 13 Maret 1600 tiba di depan Banten. Dari Banten ia berangkat ke Maluku dan pada bulan Juli 1600,⁵² Laksamana Steven van der Hagen dengan kapal *de Zon* tiba di Maluku dan melepas jangkar di Hitu Lama, dua kapal lainnya yakni *de Maan* dan *de Morgenster* dihantam badai setelah melewati Ambon dan terdampar di Banda.⁵³

Seperti Warwijk, pada waktu tiba Van der Hagen juga diminta untuk mendukung penguasa Hitu melawan Portugis. Pada mulanya ia tidak dapat mengabulkan permohonan serius yang diminta oleh empat kepala adat pantai Hitu dan raja Nusaniwe agar membantu mereka menghadapi orang-orang Portugis. Alasan penolakannya yakni bahwa kekuatan yang dimilikinya terlalu kecil. Akan tetapi dengan berbagai pertimbangan, ia kemudian sedikit merobah prinsipnya yakni merealisasikan permintaan para penguasa Hitu dan Nusaniwe. Dengan bantuan dua perahu bersenjata dari Banda dan didukung

⁵¹ W.R. Van Hoeffel (1856), *loc. cit.* hlm. 104.

⁵² Tibanya kapal *de Zoon* di Hitu dicatat oleh Rumphius pada bulan Mei tahun 1600. Ada kemungkinan bahwa kapal ini memasuki teluk Ambon pada akhir Mei dan setelah mengalami badai, akhirnya terdampar di Hitu pada awal Juli 1600.

⁵³ *Ibid.* hlm. 105.

oleh orang-orang pribumi, Hagen melancarkan serangan terhadap benteng portugis.⁵⁴

Dalam penyerangan terhadap benteng Portugis di Teluk Ambon, orang Hitu membentuk suatu pasukan kecil dengan kora-kora untuk mendampingi armada Van der Hagen. Namun mereka tidak berhasil mendarat karena Portugis telah menempatkan meriam-meriam mereka secara strategis. Kapal *de Zon* berlabuh di depan benteng Portugis dan menembaknya dengan dahsyat. Akan tetapi penyerangan ini berhasil di redam oleh Portugis dengan tetap menunggu secara sabar karena yakin bahwa pengepungan tidak akan berlangsung lama.⁵⁵ Van der Hagen menyadari bahwa amunisi dan perbekalannya sudah menipis dan juga tidak ada dukungan yang berarti dari penduduk pribumi, maka ia memutuskan untuk menghentikan pengepungan terhadap benteng Portugis dan kembali ke pantai Hitu. Ketika kembali, salah satu kapalnya terkena tembakan meriam Portugis dan mengenai mesiu yang ada di geladak sehingga kapal terbakar, beberapa orang terluka dan satu meninggal dunia.⁵⁶

Sekalipun hasil buruk yang diperoleh dari penyerangan atas benteng Portugis di teluk Ambon namun pada waktu yang bersamaan ia kedatangan dua kapal *de Maan* dan *de Morgenster* di Hitu Lama, yang membawa muatan rempah dari Banda. Van der

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Rumphius (1910), *op. cit.* hlm. 20-21.

⁵⁶ *Ibid.*

Hagen kini mencari muatan cengkik bagi de Zon. Tetapi sebelum memulai perjalanannya, dia membuat kontrak pertama dengan orang-orang pribumi di pantai Hitu. Dalam kontrak itu, Hagen berjanji akan menaklukkan orang-orang Portugis dengan segala cara, asalkan ia diijinkan untuk membangun sebuah benteng, di mana orang pribumi akan menyediakan tenaga kerja dan orang-orang Belanda menyiapkan senjata serta pasukan. Orang pribumi sebaliknya berjanji akan menjual semua cengkiknya kepada orang Belanda dengan harga yang telah ditetapkan.⁵⁷

Realisasi dari perjanjian dengan penguasa Hitu diamini dengan pembangunan sebuah benteng kecil di tanjung Hatunukoi, (sekarang Hatunuku). Benteng tersebut diberi nama *VanVerre*,⁵⁸ dan van der Hagen memperkuat benteng itu dengan 5 pucuk meriam dan 25 personil dibawah pimpinan komandan Jan Dirksz Sonnenberg. Benteng ini dibangun dengan tujuan untuk melindungi Hitu dari serangan balasan Portugis. Dengan andil ini Hitu berjanji akan menjual cengkiknya hanya kepada Belanda. Pada tanggal 8 Oktober 1600 Steven Verhagen bersama ketiga kapalnya berlayar ke Bantam dan seterusnya ke negeri Belanda.

Dalam upaya ofensif Belanda menguasai Ambon, keyakinan kuat diberikan kepada penguasa Hitu maupun Nusaniwe sehingga sekalipun van Hemskerk telah meninggalkan

⁵⁷ W.R. Van Hoevell (1856), *op. cit.*

⁵⁸ Rumphius, *Ambonsche Landbeschrijving*, (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1983), hlm. 35.

Hitu, namun orang Ambon tetap percaya dengan janji yang diberikan kepada mereka oleh van der Hagen, bahwa dia akan membebaskan mereka dari penindasan orang Portugis.

Terjadinya polemik antar perusahaan ini mengakibatkan Van der Hagen tidak dapat memenuhi janjinya untuk kembali ke Hitu dalam tenggang waktu 3 tahun.⁵⁹ Akhir tahun 1603 Laksamana van der Haghen baru dapat memenuhi janjinya kepada penguasa Hitu dan Nusaniwe. Dengan armada yang terdiri dari 12 kapal, ia berlayar meninggalkan Holland menuju Hindia Timur dan tiba di Banten pada awal tahun 1605.⁶⁰ Sementara itu Hitu yang berada dibawah tekanan Portugis telah mengutus beberapa orang untuk mencari Van der Hagen di Batavia demi menagih janjinya untuk kembali ke Hitu guna mengusir orang-orang Portugis.⁶¹

Dalam upaya bertemu Van der Hagen, Kapitan Hitu Tepil berhasil lolos dari sergapan armada Furtado di Nau dan Laijn kemudian berhasil melarikan diri ke Banda melalui Mamala dan Ihamahu. Di Banda Tepil bertemu dengan 2 buah kapal Belanda lalu ia menulis sepucuk surat dan mengirimnya melalui kedua kapal tersebut kepada Steven van der Hagen di Holland. Lalu dengan menumpang sebuah kapal dagang asal Jawa ia berlayar kembali ke Luhu. Kemudian ia mengutus 3 orang dengan kapal

⁵⁹ Rumphius (1910), *op. cit.* hlm. 21.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ H.J. de Graaf (1977), *op.cit.* hlm. 45.

dagang Jawa menuju pulau Jawa dengan misi mencari orang-orang Belanda di sana. Ketiga utusan itu adalah: putra Tepil bernama Ariguna; Sibori putra dari Tahalilie Tanah-Hitu Mesing sebagai wakil-wakil Hitu dan Lekatompessy sebagai wakil dari Nusaniwe.

Upaya keras dari Steven van der Hagen, mulai memberikan hasil positif bagi Belanda dalam perebutan pengaruh di Ambon. Dengan melancarkan gempuran secara terus menerus dengan kapal terhadap benteng Portugis di teluk Ambon pada akhirnya Gubernur Portugis Gaspar de Melo pada tanggal 23 Februari menyerahkan kastil melalui perjanjian kepada orang-orang Belanda.⁶²

D. Pelabuhan Ambon di Tengah Monopoli Perdagangan.

Setelah dapat memenangkan persaingan dengan Portugis, VOC melakukan konsolidasi kekuatan. Monopoli perdagangan rempah dipraktikkan demi memperoleh hasil maksimal dalam perdagangan rempah. Para petinggi VOC menyadari bahwa teluk Ambon sangatlah strategis dalam mengendalikan kekuasaan. Benteng Portugis menjadi warisan yang baik bagi VOC dalam mempertahankan diri dari serangan penguasa pribumi dan pusat kontrol perdagangan rempah. Sementara itu perairan teluk Ambon sangatlah aman bagi kapal-kapal VOC dalam berlandung dari serangan badai.

⁶² W.R. Van Hoevel (1856), *op. cit.*



Lukisan ilustratif yang memperlihatkan Situasi pelabuhan Ambon tahun 1690 dengan latar belakang benteng Victoria.⁶³

Pemanfaatan perairan teluk Ambon terus dipertahankan oleh VOC sebagai pusat kendali monopoli. Kapal-kapal patrol VOC dari waktu ke waktu selalu disiagakan di perairan teluk Ambon. Monopoli yang berintikan patroli pengawasan terhadap wilayah produksi cengkih di pulau-pulau sekitar Ambon. Secara rutin patroli Hongi yang berintikan kapal-kapal VOC dan kora-kora pribumi ditempatkan oleh VOC di perairan teluk Ambon.

Dalam konteks strategis, petinggi-petinggi VOC yang ada di Batavia, menyadari bahwa pangkalan laut di teluk Ambon sangatlah memadai untuk mewujudkan pengamanan laut lewat

⁶³ Koleksi *Atlas Mutual Heritage*.

penempatan sejumlah kapal perang. Selain itu pula pangkalan laut di teluk Ambon sangat baik bagi kegiatan ekspor import. Pemuatan rempah-rempah lebih aman karena teluknya yang aman dari serangan badai. Kebijakan VOC yang memposisikan teluk Ambon sebagai pangkalan kapal-kapal beragam jenis, terbukti berhasil setidaknya pada saat diberlakukannya praktik monopoli.

1. Gambaran Pelabuhan Ambon pada Era VOC.

Pelabuhan Ambon yang dimanfaatkan secara penuh oleh VOC merupakan wilayah perairan teluk Ambon. Kondisi perairan ini sangat aman bagi kapal-kapal layar pada saat badai. Perairan teluk Ambon terletak di tengah aliran barat laut Leitimor atau Rosanive, di teluk besar dan Leihitu. Untuk dapat mendekati kota melalui sebuah jalan tonggak panjang, yang memberikan tempat berlabuh baik bagi kapal-kapal, yang mempunyai kedalaman perairan sampai 20 *vadem*. Dari dermaga itu, kita dapat sampai ke kota melalui benteng *Victoria*, yang terletak di bagian barat lautnya, pada 3°41'40" Lintang Selatan dan 128°15' Bujur Timur. Nama *Victoria* diberikan untuk mengenang kemenangan oleh Steven van der Hagen pada tahun 1605 atas armada Portugis.⁶⁴

Selama masa praktik monopoli, kapal-kapal VOC memanfaatkan teluk Ambon sebagai pangkalan laut bagi kapal-kapalnya. Ekspor import juga dilakukan di perairan teluk Ambon. Teks-teks lama dari era VOC tidaklah rinci

⁶⁴ P.J. Veth, *Aadrijkskundige Woordenboek van Nederlandsch Indie, vol. 1* (Haarlem: van Kampen, 1869), hlm. 23.

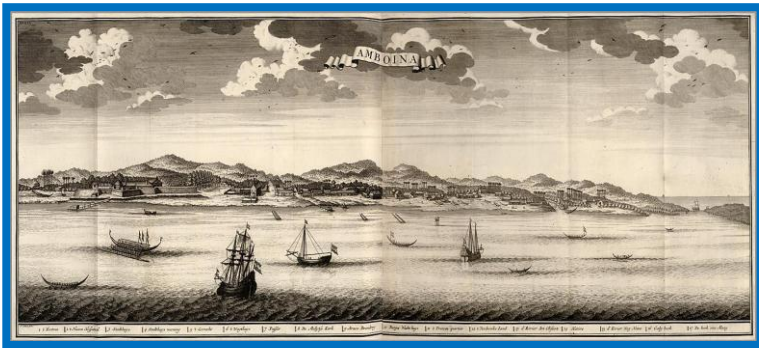
menyampaikan tentang pelabuhan Ambon. Akan tetapi lukisan-lukisan ilustratif tentang kondisi pelabuhan Ambon dari era VOC cukup tersedia dan dapat menggambarkan kondisi pelabuhan Ambon yang sesungguhnya. Pada halaman depan dari karya Rumphius “*Amboinsche Kruid Boek*” termuat lukisan ilustratif mengenai situasi pelabuhan Ambon dengan kapal-kapal layar VOC yang sedang berlabuh. Dalam buku karya Valentyn “*Beschryving van Amboina*” juga terdapat lukisan yang menggambarkan situasi pelabuhan Ambon dengan kapal-kapal VOC. Lukisan-lukisan lainnya dari era yang sama juga memperlihatkan situasi pelabuhan Ambon yang ramai dengan kapal-kapal pada perairannya.



Lukisan ilustratif pada halaman depan buku karya Rumphius yang memperlihatkan suasana pelabuhan Ambon dan kapal-kapal VOC yang ada pada perairannya.⁶⁵

⁶⁵ Rumphius, (1761), *op.cit.* hlm. 1-17.

Pada lukisan ilustratif dari era VOC, hamper pasti melukiskan pelabuhan Ambon dengan kapal-kapal layar beragam jenis yang ada perairannya. Juga tampak adanya dermaga yang terlihat dekat benteng Victoria dari arah pantai.



*Lukisan ilustratif dalam buku karya Valentyn yang memperlihatkan
Susana pelabuhan Ambon.⁶⁶*

⁶⁶ F. Valentyn, *Beschryving van Amboina*, (Dordrecht: Joannes van Braam, 1721), hlm. 124.



*Lukisan ilustratif koleksi tropenmuseum tentang
suasana perairan teluk Ambon era VOC.*

2. Pelabuhan Ambon Sebagai Pangkalan Hongi.

Dalam pelaksanaan monopoli cengkih di Ambon, VOC menerapkan kebijakan parsila yakni dengan melakukan pengaturan jumlah produksi melalui tindakan *esterpasi* atau pembabatan pohon-pohon cengkeh. Kebijakan ini oleh VOC biasanya disinergikan dengan Hongi (Tocten=perjalanan). Hongi yang dimaksudkan oleh VOC untuk melakukan patroli tanaman cengkih. *Esterpasi* sekalipun dilaksanakan oleh VOC sangat berbeda perlakuannya dengan Ambon, tetapi kenyataannya, hal ini tetap terjadi dan menimpah tanaman cengkih milik penduduk, baik di Ternate, Tidore, Makian, Bacan, dan Halmahera.

Berdasarkan laporan *dagbregister* seperti yang dikutip di atas cukup jelas bahwa VOC dalam melakukan monopoli tanpa dispensasi. Seluruh tanaman yang ada di kepulauan Maluku tetap diposisikan sama dengan yang ada di Ambon. Pohon-pohon cengkih liar yang terdapat di pulau-pulau dekat katulistiwa, meskipun menghasilkan sedikit buah dan berkualitas rendah, namun keberadaannya mengancam monopoli. Tanaman ini apapun alasannya harus di babat habis. Untuk mencapai tujuan itu, VOC membangun armada patrol Hongi yang berintikan kapal-kapal ukuran besar dan kecil. Seluruh kapal dikonsolidasikan oleh VOC di teluk Ambon. Untuk kapal-kapal jenis kora-kora, VOC mewajibkannya kepada para penguasa negeri yang ada di kepulauan Ambon.⁶⁷

Setiap tahun VOC mengirim armada perang kora-kora untuk mengontrol atau melaksanakan pembabatan sepenuhnya. Penduduk harus membantu para petugas eksterpasi dengan berbagai cara. Dalam suatu kesepakatan tahun 1754 bersama beberapa kepala distrik di pantai timur Halmahera ditetapkan bahwa penduduk harus membuat rumah atau pemukiman yang layak bagi petugas eksterpasi dengan atap (alang-alang kering atau daun nipah). Mereka harus menyiapkan orang untuk membentuk pasukan eksterpasi.⁶⁸

⁶⁷ E.M.Jacob, *Merchant in Asia; the trade of the Dutch East India Company during the eighteenth century* (Leiden: CNMS Publications, 2006), hlm. 24.

⁶⁸ H. Terpstra, *Insulinde : Nederlands Verleden in het Verre Oosten* (Den Haag: NV. Uitgeverij, 1949), hlm. 40-41.

Pelaksanaan Hongi oleh VOC dapat membantu secara efisien monopoli perdagangan cengkih. Terbukti bahwa dengan hongi, monopoli dapat mencapai hasil efisien. Pedagang-pedagang tidak dapat berebut banyak dalam melakukan transaksi perdagangan gelap di wilayah perairan kepulauan Ambon. Huamual yang menjadi basis cengkih terbesar pertama di kepulauan Ambon dapat dikontrol penuh oleh VOC. Kapal-kapal Hongi yang ditempatkan di pangkalan teluk Ambon menjadi momok bagi para pedagang asing dan juga pribumi yang mencoba melakukan transaksi gelap dalam perdagangan cengkih.

3. Eksport dan Import di Pelabuhan Ambon.

Perkembangan ekspor dan pengangkutan di Maluku, umumnya lebih banyak beban yang diekspor daripada yang diimpor dari semua muatan yang dicatat sepanjang periode kekuasaan VOC, 53% untuk ekspor. Ini lebih sesuai dengan pola umum perkapalan, dengan perahu-perahu yang pergi daripada yang tiba. tetapi perubahan terjadi pada tahun 1720-an kapal-kapal yang tiba, 48% dari semua arus kapal, membawa kira-kira 56% muatan. Selama tahun 1760-an, 1770-an dan 1780-an kapal-kapal yang tiba, 44% dari arus kapal, hanya mengangkut 50,42 dan 39% dari muatan. Kesimpulan menunjukan bahwa orientasi ekspor baru muncul pada akhir abad 18.⁶⁹

⁶⁹ Gerrit Knaap and Heather Sutherland, *Monsoon Traders; Ship, skippers and commodities in eighteenth-century Makasar* (Leiden: KITLV Press, 2004), hlm. 82.

Pada tahun 1723-1724 hanya 348 dari seluruhnya 489 kapal atau 51% yang membawa komoditi. Sebagian besar kapal tanpa muatan berlayar menuju belahan selatan Makasar yang berbatasan dengan laut Flores. Kemudian dalam tahun yang sama, sebagian besar kapal tanpa barang perdagangan perlahan-lahan menurun jumlahnya. Dalam angka-angka mutlak, jumlah kapal yang membawa muatan untuk dijual mencapai puncaknya tahun 1788-1789 dengan seluruhnya 616.⁷⁰

Secara keseluruhan, untuk ekspor cengkih ke Eropa yang pada konteks ini lebih dominan, VOC melakukannya melalui pelabuhan Ambon. Demikian pula pada saat VOC melakukan pengiriman barang (import) untuk memenuhi kebutuhan di kepulauan Ambon, dilakukan seluruhnya melalui pelabuhan Ambon. VOC benar-benar menjadi pangkalan teluk Ambon sebagai basis ekspor dan import barang. Secara keseluruhan, hasil bumi dan usaha rakyat serta penjualan barang-barang dari luar, dipusatkan pada kantor-kantor dan loji-loji Kompeni. Barang-barang ekspor meliputi, cengkih, pala, kulit inasoi, karet, tripang, sedikit mutiara, dan kulit rout Tara, sedangkan barang-barang impor meliputi, beras, tekstil, porselin, besi, senjata, dan mesiu.⁷¹

Untuk import, beras merupakan barang impor yang paling penting, sebab dibutuhkan oleh sebagian besar penduduk kota

⁷⁰ *Ibid.* hlm. 84-85.

⁷¹ E. Katoppo, *Nuku Perjuangan Kemerdekaan di Maluku Utara*, (Jakarta: Sinar Harapan, 1984), hlm. 30.

Ambon. Oleh karena Pulau Ambon dan pulau di sekitarnya kurang dapat menghasilkan beras, inaka VOC maupun pedagang swasta dalam hal ini pedagang Cina, Arab, dan pedagang pribumi mendatangkan beras dari Jawa Timur dan Makasar, Sampai akhir abad ke-17 VOC mengimpor beras sekitar 375.000 kilogram setiap tahunnya. Pada tahun 1680-an, sekitar 60-70 persen beras impor digunakan untuk inemberi makan pars pegawai Kompeni, tenaga lepas, dan pekerja wajib. Beberapa kilogram beras diangkut ke daerah di sekitarnya, dan hanya sekitar 5 persen dari impor yang dijual secara kontan, sedangkan penyusutan sekitar 10 persen.⁷²

Bagi pedagang swasta, beras merupakan impor yang terpenting walaupun pengangkutannya tidak teratur. Impor beras antara 225.000-1.200.000 kg setiap tahun. Pada tahun 1675-1680 terjadi perubahan yang besar, yakni terjadinya penurunan pengangkutan beras dari Jawa Timur sebagai akibat peperangan di Mataram. Pada tahun 1680-an impor beras dari Jawa dibuka lagi, akibatnya di Ambon terdapat banyak beras. Menurut laporan, pada tahun 1673 di kota Ambon terdapat 650 last beras, pada tahun 1688 dan 1690 meningkat menjadi 800 last beras. Juinlah seluruh impor beras baik oleh VOC maupun swasta, rata-rata 400 sampai 1.000 last atau 600.000 sampai 1.500.000 kilogram setiap tahun.⁷³

⁷² G.J. Knaap, 1987 *op. cit.*, hlm. 221.

⁷³ *Ibid.* hlm. 222.

Pada tahun 1620 harga beras antara 20 sampai 60 real per last, atau antara 48 sampai 144 gulden. Sesudah tahun 1660 harga beras naik menjadi 20 sampai 80 rijksdaalders atau antara 60 sampai 240 gulden per last. Sementara itu cukai beras dan barang-barang yang lainnya sebesar 10 persen dari nilai seluruh barang. Pada tahun 1688 impor bahan pangan bebas dari cukai sedangkan barang lain dipungut cukai tetapi besarnya tidak diketahui.⁷⁴

Di samping beras, kain juga merupakan barang impor yang penting, sebab kain tenun yang dihasilkan oleh penduduk Axnbon tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan penduduk. Di samping itu penduduk kota yang inempunyai banyak uang lebih senang membelanjakan uangnya untuk membeli kain impor. VOC memonopoli perdagangan kain yang mempunyai kualitas relatif lebih baik dan harganya relatif mahal seperti kain India, sedangkan pedagang Jawa dan Cina inenjual kain yang harganya relatif lebih murah.

Pada perempat pertama abad ke-17, pedagang Jawa membawa kain katun kasar besar-besaran dari Sunda Kecil, Buton, dan Selayar.⁷⁵ Runtuhnya perdagangan Jawa Tiinur inenyebabkan impor kain dari Sunda Kecil berakhir. Sekitar tahun 1625 ketika perdagangan Makasar meningkat, persaingan dalam perdagangan kain Selayar dan Buton juga meningkat. Akan tetapi pada tahun 1642 impor kain Buton dan Selayar terhenti, sebagai

⁷⁴ *Ibid.*, him. 221 dan 223.

⁷⁵ *Ibid.*, hlm. 224.

akibat putusnya hubungan perdagangan dengan Makasar. Melalui pemulihan hubungan dagang dengan Makasar maka kain Buton dapat memasuki pasar Ambon kembali.⁷⁶

VOC di Ambon tidak mampu bersaing dengan pedagang Jawa dalam perdagangan kain. Oleh karena itu VOC minta bantuan pada Pemerintah di Batavia untuk melarang impor kain Buton tetapi tidak berhasil, sebab Pemerintah di Batavia tidak tahu menahu soal perdagangan kain di Ambon.⁷⁷ Ketidakkampuan VOC bersaing dalam perdagangan kain, karena kain yang dijual oleh VOC harganya relatif lebih mahal dan dijual dalam ukuran India asli yakni antara 5 sampai 10 meter per potong. Bagi penduduk ukuran itu terlalu panjang dan tidak sesuai dengan kebutuhan.

Pedagang Cina yang merupakan langganan baik VOC mampu menjadi perantara bagi penjualan kain VOC. Pedagang Cina lebih berhasil dalam menjual kain, sebab pedagang Cina mau pergi ke negeri-negeri untuk menjual kain, penjualan dilakukan secara kredit, dan kain dijual panjangnya sesuai dengan permintaan penduduk. Biasanya ukuran yang dipakai yakni depa atau sekitar 1,70 meter.⁷⁸

Sampai akhir abad ke-17, kain impor yang paling laku yaitu kain Gujarat. Kain itu terjual 2.600 potong dengan harga

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*, hlm. 221 dan 224.

2,67 gulden per potong. Jenis kedua yaitu kain Surat, terjual 2.400 potong dengan harga 2,71 gulden per potong. Kemudian kain dari Coromandel yang terkenal dengan nama kain Guinness, terjual 2.300 potong dengan harga 12,93 gulden per potong. Kain Mori Salempuri terjual 2.000 potong dengan harga 7,84 gulden per potong, dan kain Biru terjual 1.000 potong dengan harga 7,28 gulden per potong.⁷⁹

Impor barang kebutuhan hidup yang lain oleh VOC meliputi, paku, besi, porselin, arak, gula, garam, dan budak. VOC mengimpor paku sekitar 20 tong per tahun, besi sekitar 10.000 kilogram, arak dari Jawa untuk inenenuhi kebutuhan Belanda sendiri sekitar 3.000 liter setiap tahun, gula antara 3.000 sampai 4.500 kilogram setiap tahun, dan garam 15.000 kilogram setiap tahun. Porselin Cina yang didatangkan dari Batavia.⁸⁰

Pedagang swasta mengangkut tekstil, kasumba, dan nila rata-rata 600 kilogram setiap tahun, arak sekitar 800 liter, gula sekitar 6.000 sampai 31.000 kilogram, kacang sekitar 7.500 kilogram, dan garam sekitar 45.000 kilogram setiap tahunnya dan menjadi saingan berat garam pribumi. Tampak bahwa impor gula, kacang, dan garam oleh pihak swasta lebih besar daripada impor VOC. Impor budak dimulai pada tahun 1670 dan ketika itu ada sekitar 600 budak yang diimpor. Dalam perkeembangannya jumlah budak semakin meningkat sebab kebutuhan tenaga budak untuk

⁷⁹ *Ibid.*, hlm. 224-22.

⁸⁰ *Ibid.*, hlm. 224.

kebun cengkih semakin meningkat. VOC memberi batasan-batasan dalam mengimpor budak, yakni tidak boleh mengimpor budak yang "jahat" dan "berbahaya".⁸¹ Budak budak itu dibeli dari Papua,⁸² dan dari Seram Timur yang merupakan pusat perdagangan budak.⁸³

VOC membatasi pedagang swasta dan asing terutama dalam perdagangan barang-barang ekspor.⁸⁴ VOC memonopoli perdagangan ekspor yang terpenting yaitu mutiara. Pada tahun 1656 sampai tahun 1670, cengkih dan mutiara VOC juga mengekspor sumbu, jumlahnya antara 10.000 sampai 20.000 bos setiap tahunnya. Sumbu merupakan kerajinan tangan dari penduduk Pulau Manipa dan orang-orang Cina yang mendominasi pembuatan sumbu. Pada tahun 1668 sumbu yang dihasilkan sekitar 20.000 bos. Harga sumbu naik dari 0,30 gulden per bos menjadi 0,50 gulden per bos. Sekitar tahun 1670 ekspor sumbu dihentikan, karena VOC menemukan tempat lain yang menawarkan harga sumbu relatif lebih murah. Setelah itu sumbu lokal hanya untuk memenuhi kebutuhan daerah di sekitarnya.⁸⁵

⁸¹ *Ibid.* 221-222

⁸² E. Katoppo, *op.cit.* hlm. 27.

⁸³ R.Z. Leirissa, dkk., Maluku Tengah di Masa Lampau, Gambaran Sekilas Lewat Arsip Abad Sembilan Belas (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1982), hlm. 150.

⁸⁴ G.J. Knaap, (1987), *op. cit.*, hlm. 220.

⁸⁵ *Ibid.* hlm. 194.

Kadangkala VOC mengekspor 2.000 sampai 4.000 masoi yang dibelinya dari para pedagang Seram Timur. Pada tahun 1679 VOC mulai mengekspor kulit lawan yang di Jawa berharga seperti masoi, dan berfungsi sebagai obat kuat dan peamberi aroma. Akan tetapi jumlah produk itu tidak besar yakni rata-rata 300 pon per tahun. Sejak tahun 1689 VOC mengekspor sasafras yakni akar kulit lawan. Setiap tahunnya VOC mengapalkan sekitar 500 pan sasafras. Di samping itu pada tahun 1681 VOC mengekspor burung hias ke Cina dan Benggala. Berbeda dengan VOC, pedagang swasta sedikit melakukan ekspor sebab hampir semua barang ekspor dimonopoli oleh VOC. Namun demikian pihak swasta masih mampu mengapalkan 8.000 pon masoi dan mengekspor kembali tembikar cina dan kain India yang dibelinya dari VOC di Batavia.⁸⁶

VOC melarang dan membatasi berbagai perdagangan seperti, cengkih, mutiara, senjata, dan mesiu. Larangan dan pembatasan itu mengakibatkan munculnya perdagangan gelap. Penduduk lebih senang menjual cengkihnya kepada pedagang pribumi seperti pedagang Makasar dan Jawa, sebab kedua pedagang itu berani membayar cengkih dengan harga yang relatif lebih tinggi yakni bukan 60 ringgit tetapi 80 atau 100 ringgit per bahar. Seram menjadi pusat perdagangan gelap. Oleh sebab itu banyak penduduk Ambon pergi ke Seram untuk menjual cengkihnya pada pedagang Makasar dan Jawa. Kemudian

⁸⁶ *Ibid.* hlm. 220-221.

pedagang itu membawa cengkih ke Makasar yang juga merupakan pusat pasar rempah-rempah. Banyak pedagang asing termasuk pedagang Inggris ikut berpartisipasi dalam perdagangan cengkih itu. Terbukti bahwa pada tahun 1637 Inggris mampu mengapalkan 200.000 pon cengkih ke Eropa.⁸⁷ Kejadian itu menunjukkan bahwa larangan dan pembatasan perdagangan terhadap pedagang asing dan pribumi yang dijalankan oleh VOC kurang berhasil. Hal itu disebabkan oleh sistem pengawasan yang kurang ketat sebagai akibat keterbatasan tenaga dan peralatan seperti kapal, tentara, dan amunisi.

⁸⁷ M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence: In the Indonesian Archipelago Between 1500 and About 1630* (Netherlands: Martinus Nijhoff, 1962), hlm. 220-221.

BAB II

DINAMIKA PELABUHAN AMBON PADA ERA KEKUASAAN KOLONIAL

Runtuhnya VOC pada tahun 1799, situasi Indonesia dibawah kendali langsung pemerintah kerajaan Belanda. Tetapi pengalihan kekuasaan ini tidak berlangsung lama karena pemerintah kerajaan Belanda segera jatuh dalam kekuasaan Prancis. Wilayah Nusantara juga mengalami perubahan dalam struktur kekuasaan. Daendels yang ditugaskan untuk mempertahankan wilayah Nusantara dari serbuan Inggris menerapkan kebijakan keras dalam pemerintahan. Namun upayanya sia-sia karena Inggris di bawah Raffles pada akhirnya dapat menguasai Nusantara.

Kepulauan Ambon tidak terkecuali, Inggris berhasil merebutnya dari tangan Belanda. Dalam penyerbuan terhadap Ambon diserahkan kepada skuadron kecil pimpinan Kapten Tucker. Pasukan yang dikerahkan pada penyerbuan jam 2 siang, tanggal 16 Februari 1810, terdiri atas:⁸⁸

Detasemen Artileri Madras 46 Letnan Stewart
Resimen Eropa Pasukan Madras 130
Pelaut dan Marinir Kerajaan,
dari kapal Dover Sri Baginda⁸⁵

⁸⁸ William Thorn, *The Conquest of Java; Nineteenth-century Java seen through the eyes of a soldier of the British Empire*, (Singapore: Periplus, 2004), hlm. 849-850.

Pelaut dan Marinir Kerajaan,
dari kapal Cornwallis Sri Baginda¹⁰⁵
Pelaut dari sekoci Semarang Sri Baginda 38
Total 404 tentara

Pada penyerbuan ini Inggris mencapai hasil gemilang, dan seluruh Ambon berhasil dikuasai. Penguasaan Ambon oleh Inggris menandai terjadinya pergantian kekuasaan sekaligus system birokrasi. Inggris yang lebih liberal memberi kebebasan kepada para penguasa pribumi dan ini juga yang diterapkan pada system perdagangan di Ambon. Penguasa Inggris menerapkan sistem pelabuhan terbuka.

Akan tetapi kekuasaan Inggris berakhir pada tahun 1816 dan Ambon kembali berada dalam kekuasaan pemerintah kolonial Belanda. Pelabuhan Ambon yang tadinya menjadi pelabuhan terbuka kembali mengalami perubahan. Pemerintah kolonial yang kembali mencoba untuk menerapkan sistem monopoli dalam perdagangan rempah memberlakukan pelabuhan Ambon menjadi pelabuhan tertutup. Dan ini berlangsung hingga adanya perubahan kebijakan menjelang perang dunia ke II.

A. Sarana dan Prasarana Pelabuhan

Pelabuhan Ambon merupakan salah satu faktor yang ikut menentukan maju mundurnya kota Ambon. Pelabuhan mempunyai arti penting bagi kota Ambon karena merupakan pintu keluar masuk barang-barang perdagangan. Untuk mendukung aktivitas itu maka diperlukan berbagai sarana dan

prasarana pelabuhan seperti, gudang, dermaga, galangan kapal, jalan-jalan di dalam dan di luar kota yang menuju pelabuhan, alat pengangkutan, dan manajemen pelabuhan yang baik. Oleh karena fungsinya yang penting itu dan supaya aktivitas di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar, maka Pemerintah Hindia Belanda mengangkat seorang Kepala Pelabuhan dan seorang Pegawai yang memelihara perlengkapan kapal (*Havenen-Equipagemeester*). Jabatan itu dipegang oleh orang Belanda yang diangkat dan diberhentikan oleh Pemerintah Hindia Belanda.

Pelabuhan Ambon mempunyai sebuah galangan kapal yang berfungsi sebagai tempat untuk membuat dan memperbaiki kapal. Di samping itu terdapat lima gudang satu di antaranya untuk menyimpan batubara, dan empat gudang lainnya untuk menyimpan barang-barang ekspor.⁸⁹ Khusus mengenai masalah gudang, Pemerintah Hindia Belanda mengangkat seorang Kepala Gudang dengan tugas dan kewajiban bertanggungjawabkan semua barang-barang yang keluar dan masuk gudang, serta melaporkan semua barang-barang itu pada Pemerintah. Seperti halnya dengan jabatan Kepala pelabuhan, jabatan Kepala Gudang juga dipegang oleh orang Belanda.

Kondisi geografis Ambon yang bergunung-gunung menyebabkan prasarana jalan darat pada umumnya kurang baik.

⁸⁹ P. van der Crab, *De Molukschen Eilanden Reis van Z.E. den Gouverneur-Generaal Charles Ferdinand Pabud door den Molukschen Archipel* (Batavia: Lange & Co., 1862). him. 173.

Jalan-jalan yang menuju daerah di belakang pegunungan sempit dan terjal, sehingga tidak dapat dilewati oleh kereta maupun kuda, dan hanya dengan jalan kaki dapat mencapai daerah itu. Sebaliknya jalan-jalan yang terdapat di dalam kota keadaannya relatif lebih baik dalam pengertian dapat dilalui oleh kereta, tandu, dan kuda, sehingga komunikasi dan pengangkutan dapat berjalan lebih lancar. Dibandingkan dengan jalan darat, laut merupakan jalur yang paling mudah untuk dilalui. Pengangkutan barang dan orang lewat laut, baik di pulau Ambon itu sendiri maupun antar pulau dilaksanakan dengan menggunakan *orembal*, sedangkan untuk pengangkutan ke tempat-tempat yang relatif jauh dilaksanakan dengan menggunakan kapal Pemerintah, kapal swasta yang disewa oleh Pemerintah, dan kapal dari pedagang asing yang mendapat *pas* dari Pemerintah Hindia Belanda.⁹⁰

Karena kondisi jalan di luar kota Ambon pada umumnya kurang baik, maka komunikasi kurang lancar. Demikian pula pengangkutan barang-barang perdagangan dari daerah penghasil ke pelabuhan juga terhambat. Alat pengangkutan di dalam kota yang berupa kereta kuda dan tandu terbatas jumlahnya. Hanya orang Cina dan Arab yang kaya saja yang memiliki kereta kuda dan tandu untuk disewakan.⁹¹ Keterbatasan itu menghambat aktivitas di pelabuhan, sebab diperlukan waktu yang relatif lama

⁹⁰ H. van Hot, *Uit Onze Kolonien Uitvoerig Reisverhaal*, (Leiden: A.W. Sijhoff, 1903), him. 161.

⁹¹ *Ibid*.

untuk sampai ke pelabuhan.

Daerah ibukota tanahnya mengandung pasir dan letaknya miring ke arah pantai,⁹² sehingga pada musim penghujan sering kali terjadi pendangkalan pantai. Di samping itu beberapa sungai yang ada seperti Sungai Gajah dan Sungai Tomo mempunyai muara yang sempit dan dangkal, sehingga kurang dapat digunakan oleh kapal sebagai tempat untuk berlabuh. Pantai yang seringkali dangkal menghambat aktivitas pelayaran niaga, sebab perahu-perahu kecil yang membawa barang-barang dari kapal yang berlabuh di luar pantai mengalami kesulitan untuk merapat ke pantai, demikian pula sebaliknya pengangkutan barang-barang dari pantai ke kapal juga mengalami kesulitan. Untuk mengatasi masalah pendangkalan pantai Pemerintah Hindia Belanda menyediakan sebuah kapal keruk. Akan tetapi biaya yang dikeluarkan untuk pengerukan tidak sedikit, oleh sebab itu pengerukan jarang dilakukan.

B. Ekspor dan Impor Pelabuhan

Barang-barang impor yang masuk ke pelabuhan Ambon berasal dari berbagai wilayah seperti dari Cina, Jawa, Bali, Banda, Ternate, Gorontalo, Kepulauan Kei, dan Kepulauan Aru.⁹³ Sebelum tahun 1854 barang-barang impor meliputi, kain sutera,

⁹² P. Bleeker, *Reis door de Minahasa en den Molukschen Archipel Gedaan in de Maanden September en Oktober 1855 in het Gevolg-van den Gouverneur-Generaal Mr. A.J. Duymaer van Twist*. Tweede Deel (Batavia: Lange & Co., 1856), hlm. 102.

⁹³ E.W.A. Ludeking, *Schets van de Residentie Amboina*, ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff. 1868), hlm. 115.

kain lena beserta bahan mentahnya, bergs, dan barang-barang kebutuhan hidup lainnya seperti, garam, gula, keramik Cina, barang dari tembaga, besi, tali, dan beberapa makanan Eropa.⁹⁴ Diantara barang-barang impor itu, tekstil terutama kain lena merupakan barang dagangan yang paling penting dan banyak dicari orang. Hal itu disebabkan tekstil tidak hanya sebagai konsumsi massa, tetapi juga merupakan petunjuk status dan kekayaan seseorang. Pada umumnya salah satu cara orang memamerkan kekayaan dan statusnya dengan cara memamerkan pakaian dan perhiasan yang mewah. Sementara itu pakaian yang *exotic* mempunyai nilai lebih sebagai pembuat status. Berdasarkan alasan itu pedagang-pedagang asing menemukan bahwa kain yang dapat dijadikan sebagai penunjuk status seseorang berasal dari India dan sutera dari Cina, yang ternyata merupakan barang dagangan yang paling laku.⁹⁵

Tekstil diimpor dari Jawa khususnya dari Semarang, Surabaya, dan dari Eropa. Tekstil dari Jawa berupa kain Lena yang berbentuk sarung, gingams, dan tjele.⁹⁶ Di samping itu ada pula kain lurik Jawa, pakaian jadi yang berupa celana jawa, dan

⁹⁴ Algemeen Verslag van het Moluksche Over het Jaar 1833. Bagian F.

⁹⁵Anthony Reid, "*The Pre-Colonial Economy of Indonesia*", Bulletin of Indonesian Economic Studies, vol.XX, No. 2, Agustus, tahun 1984, hlm. 155.

⁹⁶ R.Z. Leirissa, dkk., Maluku Tengah Di Masa Lampau, Gambaran Sekilas Lewat Arsip Abad Sembilan Belas (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1982), hlm. 156-157.

handuk besar.⁹⁷

Tekstil banyak dibutuhkan oleh penduduk hal itu dapat dilihat dari frekuensi dan jumlah pengiriman. Sebelum pertengahan abad ke-19 terjadi beberapa kali pengiriman kain ke Ambon. Pada tahun 1817 dari Jawa dikirim kain katun sebanyak 20 pikul, yang diangkut dengan menggunakan kapal swasta Inggris yang disewa menurut konsinyasi.⁹⁸ Selama bulan Februari sampai Desember tahun 1827 penjualan kain mencapai 1005,44 *gulden*.⁹⁹ Pada tahun 1833 dari Jawa dikirim kain sebanyak 390 potong yang diangkut dengan menggunakan kapal *Poeboes*, 90 potong kain diangkut dengan menggunakan kapal *Dolmares*, dan 240 potong kain dengan menggunakan kapal *Chelassen*.¹⁰⁰ Perkembangan impor kain dari tahun 1851 sampai tahun 1862 dapat dilihat pada grafik no. 3.

Berdasarkan grafik itu dapat dilihat bahwa impor kain Eropa lebih besar daripada impor kain pribumi. Hal itu disebabkan, pertama, Pemerintah Hindia Belanda lebih mengutamakan penjualan kain buatan Belanda sendiri untuk

⁹⁷ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Financien van Nederlands Indis, Zaterdag den 20^e Juny 1818, No. 498. Bundel Ambon.

⁹⁸ Surat Gubernur Maluku kepada Komisaris Jendral tanggal 10 Juni 1817. no. 4. Bundel Ambon no. 472.

⁹⁹ Inkoop en Kasten van Lijnwaden over het jaar 1827, no. 12. Bundel Ambon.

¹⁰⁰ Surat Direktur Keuangan Kepada Gubernur Maluku No. 4816, tanggal 25 Nopember tahun 1833, dalam Bundel Ambon no. 1103 A.

melindungi perdagangan dan industri nasionalnya, dan untuk mengimbangi perdagangan kain Inggris. Di tanah jajahan Inggris dapat dengan mudah menjual kain *lanchaster* dengan harga yang relatif lebih murah.¹⁰¹ Pemerintah Hindia Belanda tidak hanya menjual kain Belanda saja, tetapi juga kain dari India dan Cina untuk menambah pemasukan. Kedua, Pemerintah Hindia Belanda masih memegang peranan penting dalam impor kain, walaupun Pemerintah telah "menyerahkan" perdagangan tekstil dan barang kebutuhan hidup yang lain pada pedagang *Burger*.¹⁰² Ketiga, sebagian besar konsumen kain impor adalah penduduk ibukota. Terutama penduduk yang kaya banyak membelanjakan uangnya untuk membeli kain yang mahal karena untuk menunjukkan status sosialnya. Keempat, kain pribumi lebih banyak dikonsumsi oleh penduduk yang mempunyai status lebih rendah seperti buruh dan budak. Dapat dikatakan bahwa perdagangan kain ditentukan pula oleh struktur sosial dan ekonomi masyarakatnya.

Impor kain Eropa dari tahun 1851 sampai tahun 1855 menunjukkan kecenderungan meningkat sebab permintaan penduduk meningkat. Akan tetapi pada tahun 1856, dua tahun sesudah Ambon dibuka sebagai pelabuhan bebas impor kain

¹⁰¹ Sartono Kartodirdjo, Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional Dari Kolonialisme Sampai Nasionalisme. Jilid II (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 1992), hlm. 11, dan R. Broersma, "*Koopvaardij in de Molukken*". Kolonial Tijdschrift. Drie-en-Twintigste Jaargang, 1934, hlm. 136.

¹⁰² R.Z. Leirissa. dkk., 1982.op. cit., hlm. 149.

Eropa turun sebab, pertama, kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan bebas masih ditarik cukai impor, sehingga banyak pedagang yang menghindari pelabuhan Ambon. Kedua, adanya perdagangan gelap yang dilakukan oleh pedagang Bugis dan Makasar, yang membawa barang-barang dari Singapura dengan harga yang relatif lebih murah. Perdagangan itu mengurangi pendapatan Pemerintah Hindia Belanda dan memusatkan komoditi ditangan orang asing, sehingga ada tuntutan untuk mendatangkan kapal perang.¹⁰³ Ketiga, permintaan kain turun yang disebabkan oleh berkurangnya jumlah penduduk akibat wabah penyakit. Pada tahun 1860 impor kain meningkat lagi, karena permintaan meningkat sebagai akibat kondisi kesehatan masyarakat yang membaik, sehingga daya beli penduduk juga meningkat.

Pada tahun 1852, impor kain pribumi mengalami peningkatan yang disebabkan oleh meningkatnya permintaan. Akan tetapi sesudah tahun 1852 sampai tahun 1860, impor kain pribumi cenderung turun yang disebabkan oleh pertama, turunnya permintaan karena daya beli masyarakat turun, sebagai akibat wabah penyakit yang melanda penduduk Ambon. Kedua, adanya perdagangan gelap kain yang dilakukan oleh pedagang Makasar dan Bugis, yang membawa barang-barang dari Singapura dengan harga yang relatif lebih murah. Kain selundupan harganya relatif lebih murah bila dibandingkan dengan kain yang dijual oleh

¹⁰³ Algemeen Verslag van het Moluksche over het Jaar 1833. Bagian F.

Pemerintah Hindia Belanda. Berdasarkan jumlah impor kain dari tahun ke tahun tampak bahwa pembukaan Ambon sebagai pelabuhan bebas ternyata kurang dapat meningkatkan perdagangan kain pribumi di kota pelabuhan Ambon.

Beras merupakan barang impor yang penting sesudah kain. Sebagian besar penduduk kota Ambon seperti, orang Eropa, orang Arab, dan orang Cina mengkonsumsi beras. Di samping itu sebagian penduduk pribumi ada yang mengkonsumsi beras terutama pada saat mengadakan pesta.¹⁰⁴ Padahal Pulau Ambon dan pulau sekitarnya sedikit menghasilkan beras. Di Pulau Buru ada sedikit penanaman padi di bawah pengawasan Pemerintah Hindia Belanda dengan hasil 148 pikul di tahun 1854. Di Pulau Haruku dan Nusa Laut sama sekali tidak ada penanaman padi, sedangkan di Pulau Ambon dan Pulau Saparua hanya ada sedikit penanaman padi. Di Pulau Seram ada penanaman padi yang cukup luas di tanah kering yang diusahakan oleh suku Alfur.¹⁰⁵ Jumlah beras yang dihasilkan oleh pulau-pulau itu tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan penduduk. oleh sebab itu baik Pemerintah Hindia Belanda maupun pedagang-pedagang Arab, Cina, Makasar, dan Bugis mendatangkan beras dari Jawa, Bali, dan Menado.

Kebutuhan penduduk kota Ambon akan beras cukup besar, hal itu dapat dilihat dari terjadinya beberapa kali pe-

¹⁰⁴ Kolonlaal Verslay, over het Jaar 1855. Hlm. 149.

¹⁰⁵ *Ibid.*

ngiriman beras dari Jawa dan Bali ke Ambon. Pada tahun 1817 dari Surabaya dikirim beras sebanyak 187.416 kilogram atau 55 koyang.¹⁰⁶ Pada bulan Juni tahun 1817 ada pengiriman beras sebanyak 370 koyang, yang diangkut dengan menggunakan kapal swasta Inggris yang disewa menurut konsinyasi oleh Pemerintah Hindia Belanda, dan sebuah pancalang yang berisi 25 koyang beras yang dikirim untuk Pemerintah. Sementara itu kapal Arab yang mengangkut 60 koyang beras dihantam badai di Pulau Buru.¹⁰⁷ Pada tahun 1818 dari Jawa dikirim 60 koyang beras, yang diangkut dengan menggunakan kapal Jane secara konsinyasi dengan nahkoda kapal Kapten Schmidt,¹⁰⁸ dan kemudian dikirim lagi beras sebanyak 4097 kilogram.¹⁰⁹ Pada tanggal 2 Januari tahun 1826 ada pengiriman beras dari Jawa sebesar 217.173 pon yang diangkut dengan menggunakan kapal Latona, berdasarkan kontrak yang dibuat oleh A. Givers, pemasok Pemerintah dari

¹⁰⁶ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Finantien van Nederlands Indie. Maandag, den 26 Januarij 1818, no. 45. Bundel Ambon.

¹⁰⁷ Surat Gubernur Maluku pada Komisaris Jendral tanggal 10 Juni 1817, No. 4. Bundel Ambon. No. 472, koyang merupakan ukuran berat, 1 koyang = 1875 pon Amsterdam. Lihat R.Z. Leirissa, dkk., 1982, *op. cit.*, him. 141, atau sama dengan 1.792,32 kilogram.

¹⁰⁸ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Finantien van Nederlands Indie, Vrijdag, den 23 Oktober 1818, no 45. Bundel Ambon Ger. No. 1856.

¹⁰⁹ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Finantien van Nederlands Indie, Vrijdag, den 8 Meij 1818, no. 27. Bundel Ambon, Ger. No. 1095.

Kantor Asisten Residen Surabaya T.H. Smulders, dengan tuan Jossen seharga 7000 *gulden* per koyang. Pada bulan Pebruari ada pengiriman beras dari Jawa sebesar 645.326 pon, berdasarkan jumlah yang ditetapkan oleh A. Givers, yang diangkut dengan menggunakan kapal swasta Thalia,¹¹⁰ Pada bulan Januari tahun 1827 ada pengiriman beras sebanyak 12 ton, sedangkan pada bulan Februari ada pengiriman beras dari Menado sebesar 10 koyang dengan harga 40 *gulden* per koyang, yang dibawa oleh orang Cina Tan Kampu seorang nahkoda kapal swasta Baikoleh. Pada bulan Maret dari Menado dikirim beras sebanyak 136.000 pon dengan harga 40 *gulden* per koyang, yang diangkut dengan menggunakan kapal swasta Anna Agustina dengan nahkoda T. Samuels.¹¹¹ Pada tahun 1854 impor beras dari Jawa dan Bali sekitar 925 koyang dengan harga 140.000 *gulden*.¹¹²

Jumlah beras dalam *gulden* yang diimpor oleh Pemerintah Hindia Belanda antara tahun 1858 sampai tahun 1862, bahwa sejak tahun 1858 impor beras cenderung semakin turun, meskipun pelabuhan Ambon sudah dibuka sebagai pelabuhan bebas. Pada tahun 1861 impor beras meningkat tetapi sesudah itu turun lagi. Penurunan itu disebabkan oleh permintaan penduduk yang turun sebagai akibat wabah penyakit, adanya perdagangan gelap beras, dan cukai impor di pelabuhan yang menyebabkan

¹¹⁰ Inkoop -en Kosten van rijst over het jaar 1827, Bundel Ambon. No. 12

¹¹¹ Ibid.

¹¹² R. Broersma, "Koopvaardij in de Molukken", Koloniaal Tijdschrift. Drie-en-Twintigste Jaargang. 1934, him. 142,

harga beras menjadi relatif mahal. Peningkatan impor pada tahun 1861 karena permintaan naik sebab daya beli penduduk meningkat lagi sebagai akibat kondisi kesehatan masyarakat yang semakin buruk. Dapat dikatakan bahwa pembukaan Ambon sebagai pelabuhan bebas tidak membawa peningkatan bagi perdagangan beras di ibukota Ambon.

Impor barang-barang kebutuhan hidup yang lain meliputi, ikan kering, garam, tembakau, kopi, teh, arak, gambir, candu, barang-barang tembikar, dan besi.¹¹³ Di samping itu ada gula, keramik Cina, barang tembaga, besi, tali, dan beberapa makanan Eropa.¹¹⁴ Pada tahun 1817, ada pengiriman 4000 karung *stro* dari Jawa, 4000 botol minyak sere, 20 tong arak, beberapa barang perlengkapan, dan perhiasan.¹¹⁵

Pada tahun itu juga ada pengiriman 8 kati arak khusus bagi pasukan Eropa dan kayujati.¹¹⁶ Pada tahun 1854 dari Jawa dan Bali dikirim sepatu, minuman, dan barang konsumsi lainnya sebesar 53.000 *guilder*.¹¹⁷ Dapat diketahui bahwa dari tahun 1858 sampai tahun 1860 impor barang-barang kebutuhan hidup cenderung turun, tetapi pada tahun 1861 meningkat lagi, dan

¹¹³ P. Bleeker dalam G.W.W.C. Baron van Hoevell, 1868, op. cit., him. 129.

¹¹⁴ Algemeen Versla van het Moluksche Over het Jaar 1833, Bagian F.

¹¹⁵ Surat Gubernur Maluku pada Komisaris Jendral, 10 Junij 1817, no. 4. Bundel Ambon. no. 472.

¹¹⁶ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Finantien van Nederlands Indie, Maandag, den 26 Januarij 1818, no. 45. Bundel Ambon

¹¹⁷ R. Broersma, loc. cit.

tahun 1862 turun lagi. Naik turunnya impor barang kebutuhan hidup disebabkan oleh naik turunnya permintaan penduduk. Pada umumnya turunnya impor barang-barang kebutuhan hidup disebabkan oleh turunnya daya beli penduduk sebagai akibat wabah penyakit dan perdagangan gelap, sedangkan meningkatnya impor barang-barang kebutuhan hidup disebabkan oleh meningkatnya permintaan.

Di antara barang-barang impor, kain lena merupakan impor paling penting, sebab penduduk kota Ambon dan sekitarnya kurang dapat memproduksi kain sendiri. Menurut P. Bleeker,¹¹⁸ pada tahun 1855 nilai impor kain mencapai 163.976 *gulden* dan bila dihitung dari seluruh impor, nilai impor kain besarnya mencapai sepertiga dari seluruh impor. Impor beras mencapai 133.011 *gulden* yang besarnya mencapai seperempat dari nilai seluruh impor. Sementara itu barang-barang kebutuhan hidup besarnya mencapai seperlima dari keseluruhan impor.

Berdasarkan laporan pemerintah kolonial, bahwa pembukaan Ambon sebagai pelabuhan bebas kurang membawa pengaruh bagi peningkatan impor bahkan terjadi beberapa kali penurunan. Hal itu disebabkan oleh beberapa faktor, pertama, di pelabuhan Ambon masih ada pungutan cukai ekspor dan impor, sehingga harga barang menjadi lebih mahal. Akibatnya di dalam

¹¹⁸ P. Bleeker dalam G.W.W.C. Baron van Hoevell, "De Hervorming der Molukken", *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*. 2^e Jaargang 1. Eerst Gedeelte (Zalt-Bommel: Joh. Noman en Zoon, 1868), hlm. 132.

masyarakat beredar barang selundupan yang harganya relatif lebih murah. Kedua, berjangkitnya wabah penyakit yang mempengaruhi daya beli masyarakat.

Bagaimana dengan perkembangan ekspor pada masa sebelum dan sesudah Ambon dibuka sebagai pelabuhan bebas. Apakah dengan dibukanya pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan bebas ada pengaruhnya bagi peningkatan produksi barang ekspor.

1. Ekspor Cengkih

Pada tahun 1817 sampai tahun 1856 ekspor utama Pulau Ambon meliputi, cengkih, pala, full, minyak kayu putih, dan kayu, tetapi sesudah tahun 1857 jenis ekspor bertambah dengan masuknya produk coklat. Barang-barang itu diekspor ke Jawa, Makasar, Gorontalo, Bali, Ternate, Banda, Borneo, Cina, dan Manila.¹¹⁹ Diantara produk hasil bumf itu, cengkih merupakan ekspor utama dan dimonopoli oleh Pemerintah Hindia Belanda.

Jumlah cengkih yang diekspor ke Eropa tergantung pada permintaan pasar. Dalam kenyataannya pasar di Eropa tidak lagi dimonopoli oleh cengkih dari Ambon, tetapi sudah dipenuhi oleh cengkih dari berbagai wilayah. Cengkih yang dihasilkan oleh penduduk kadang-kadang melebihi permintaan pasar Eropa, dan kelebihanannya itu dijual oleh Pemerintah Hindia Belanda ke Batavia, Surabaya, dan tempat-tempat lain di Jawayang ramai

¹¹⁹ E.W.A. Luacking, *op. cit.*, hlm. 115.

dikunjungi oleh pedagang.¹²⁰

Barang-barang ekspor terutama cengkih diangkut dengan menggunakan kapal-kapal Pemerintah Hindia Belanda dan kapal swasta yang disewa oleh Pemerintah Hindia Belanda. Pada tahun 1824, Pemerintah mengirimkan rempah-rempah ke Jawa dengan menggunakan kapal swasta Johanna Wilhelmina yang dinahkodai oleh O.B. Williams. Sehubungan dengan pengangkutan itu, Pemerintah Hindia Belanda membuat kontrak dengan nahkoda senilai 5000 gulden untuk mengangkut persediaan rempah-rempah seberat 194.600 pon, yang terdiri dari 590 pon cengkih, 1809 pon pala, dan 150 pon full menurut faktur yang berlaku. Pada tahun yang sama Pemerintah Hindia Belanda mengirim 4 bak cengkih dan 2 bak pala muda secara konsinyasi ke Surabaya dengan menggunakan kapal swasta Anna yang dinahkodai oleh W.H. Nash.¹²¹ Pada tahun 1853, Pemerintah Hindia Belanda menetapkan bahwa pengangkutan rempah-rempah di perairan Maluku dapat menggunakan perahu yang berdagang di Ambon dan Banda. Pemilik perahu itu harus tunduk pada Pemerintah Hindia Belanda, dan tidak boleti menolak mengangkut rempah-rempah Pemerintah Hindia Belanda bila dianggap perlu dan perintah itu disampaikan oleh Residen.¹²²

¹²⁰ P. van der Crab, *op. cit.*, hlm. 131-132.

¹²¹ Surat Gubernur Ambon kepada Direktur Keuangan Tang-gal 10 Agustus 1824, no. 66. Bundel Ambon. no. 477.

¹²² Kolonial Verslag Over het Jaar 1855. Him. 164.

Pemerintah Hindia Belanda di Batavia yang membayar cengkih kepada penduduk secara kontan dengan uang, dan tidak dibayar dengan kain atau dikredit seperti pada VOC. Untuk itu pada tahun 1817, Pemerintah Hindia Belanda mengirim 10.000 keping uang perak dan 15.000 keping duit, yang diangkut dengan menggunakan kapal swasta Inggris yang disewa oleh Pemerintah Hindia Belanda secara konsinyasi.¹²³ Pada tahun 1818 Pemerintah mengirim 11 peti uang perak senilai 50.000 *gulden*, dan 200.000 *gulden* tembaga yang diangkut dengan menggunakan Kapal Aurora dan dinahkodai oleh G. Naning.¹²⁴ Uang yang dikirim oleh Pemerintah tidak hanya untuk membayar cengkih yang disetorkan oleh penduduk, tetapi juga untuk membiayai Pemerintahan seperti untuk menggaji pegawai-pegawainya.

Harga cengkih di Ambon cenderung semakin turun dari tahun ke tahun. Kompeni membayar cengkih sebesar 19⁷/11 duit atau 3,92 sen untuk setiap pon, dan kemudian turun menjadi 16 duit atau 3,20 sen. Sejak tahun 1824, harga cengkih ditetapkan 24 duit atau 4,80 sen per satu pon.¹²⁵ Menurut Laporan Pemerintah Tahun 1863, oleh karena harga bell dan prosen bagi para kepala sebesar 15 *gulden* per *bahar*, maka harga cengkih ditetapkan 34,65

¹²³ Surat Gubernur Maluku kepada Komisaris Jendral Tanggal 10 Juni 1817, no. 4. Bundel Ambon. no. 472.

¹²⁴ Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van Presiden en Raden van Finantien van Nederlands Indie, no, 57,. Maandag, den 25 Februarij 1818. Bundel Ambon. no. 688.

¹²⁵ Kolonial Verslag Over het Jaar 1855. Hlm. 129.

gulden per pikul. Sementara hasilnya setelah dikurangi oleh biaya pengangkutan dan penjualan di negeri Belanda, tetapi tidak termasuk biaya pengangkutan dari Ambon ke Jawa, pada tahun 1854 harga cengkih per pikul ditetapkan sebesar $31,25^9/10$ *gulden*, tahun 1855 sebesar $34,02^7/10$ *gulden*, dan tahun 1856 sebesar $28,11^1/10$ *gulden*.¹²⁶

Perhitungan harga 34,65 gulden per pikul tidak sepenuhnya benar, karena belum diperhitungkan gaji dari lima pengawas cengkih, mandor, para pelayan di gudang, pengeluaran untuk hadiah tahunan bagi para Kepala *Negori*, biaya pengangkutan cengkih dari Hila dan Larike ke Ambon, dan biaya untuk penyediaan karung goni yang diimpor dari Jawa. Setelah diperhitungkan dengan seluruh biaya itu, maka harga bersih cengkih per pikul ditetapkan sebagai berikut, pada tahun 1857 tidak ada penjualan, tahun 1858 harga cengkih ditetapkan sebesar $16,49/10$ *gulden*, tahun 1859 tidak ada penjualan, tahun 1860 harga cengkih $15,54/10$ *gulden*, tahun 1861 harga cengkih $12,35/10$ *gulden*, tahun 1862 harga cengkih $16,43/10$ *gulden*, dan tahun 1863 harga cengkih $16,12/10$ *gulden*.¹²⁷

Harga cengkih di pasar Eropa cenderung semakin turun dari tahun ke tahun. Harga cengkih turun disebabkan pasar Eropa telah dipenuhi oleh cengkih dari berbagai wilayah seperti dari Mauritius, Madagaskar, Malagasi, dan Zanzibar. Dengan

¹²⁶ G.W.W.C. Baron van Hoevell, 1868, op. cit., hlm. 135

¹²⁷ Ibid., him. 136, dan P. Bleeker, op. cit., him. 128.

demikian bagi Pemerintah cengkih tidak lagi menguntungkan, dan hal itu diakui oleh Menteri Koloni Rochussen,¹²⁸

Berdasarkan harga cengkih yang berlaku di Ambon dan jumlah panen cengkih, dari tahun 1817 sampai tahun 1823 Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan uang untuk membeli cengkih sebesar 50.817,88 gulden, pada waktu itu harga cengkih 16 duit per pon. Pada tahun 1824 sampai tahun 1853, harga cengkih 24 duit per pon, berarti Pemerintah membayar cengkih pada penduduk sebesar 294.522,98 gulden, dan dari tahun 1854 sampai tahun 1863, harga cengkih bervariasi dan Pemerintah Hindia Belanda membayar cengkih pada penduduk sebesar 530.259,76 gulden.¹²⁹ Jadi dari tahun 1817 sampai tahun 1863, Pemerintah Hindia Belanda telah mengeluarkan uang sebesar 875.600,62 gulden untuk membeli cengkih.

2. Ekspor Pala dan Fuli

Sejak tahun 1827 Pemerintah Hindia Belanda menetapkan tanaman pala sebagai tanaman bebas, dengan tujuan untuk mengembangkan perdagangan di kota pelabuhan Ambon. Akan tetapi ekspor pala dan full tetap dikuasai oleh Pemerintah Hindia Belanda. Pada tahun 1824 Pemerintah Hindia Belanda telah mengirim pala sebanyak 1809 pon dan full sebanyak 150

¹²⁸ P. Bleeker, *op. cit.*, hlm. 132.

¹²⁹ E.W.A. Ludeking, *op. cit.*, hlm. 92-93, dan P. Bleeker, *op. cit.*, hlm. 120-121.

pon ke Jawa.¹³⁰ Pada tahun 1848, Pemerintah Hindia Belanda telah menjual pala sebanyak 5928269/1000 pikul dengan harga 99,603/4 gulden per pikul berarti 540.499,86 gulden, dan full sebesar 1585334/1000 pikul dengan harga 112,71 gulden per pikul berarti 178.683,49 gulden.¹³¹ Pada tahun 1849, Pemerintah telah menjual pala sebanyak 9.2324/1000 pikul dengan harga 141.265/10 gulden per pikul, berarti 1.304.163,55 gulden, dan full sebanyak 2.063820/1000 dengan harga 146.696/10 gulden per pikul, berarti senilai 302.753,26 gulden.¹³²

Fluktuasi ekspor pala dan full disebabkan oleh naik turunnya permintaan, harga, bencana alam seperti gempa bumi, dan kondisi kesehatan masyarakat, bukan karena pembukaan Ambon sebagai pelabuhan bebas. Pada tahun 1856 ekspor pala turun tajam sebagai akibat berkurangnya tenaga kerja karena wabah penyakit cacar. Akan tetapi pada tahun 1858 ekspor pala meningkat tajam karena produksi naik sebagai akibat kondisi penduduk yang membaik, di samping itu juga karena permintaan meningkat. Pada tahun 1859 sampai tahun 1862 ekspor pala cenderung turun sebab permintaan turun.

Pada tahun 1851 sampai tahun 1855 impor full cenderung turun sebagai akibat bencana alam gempa bumi yang menyebabkan banyak pohon mati dan rusak dan berkurangnya

¹³⁰ Surat Gubernur Ambon kepada Direktur Keuangan Tanggal 10 Agustus 1824, no. 66. Bundel Ambon. no. 477.

¹³¹ Kolonial Verslag Over het Jaar 1849. Hlm. 260. 44

¹³² Ibid., hlm. 276.

tenaga kerja karena wabah penyakit. Akan tetapi pada tahun 1856 sampai tahun 1859 impor gula cenderung meningkat sebab kondisi masyarakat yang agak membaik sebagai akibat vaksinasi cacar yang dilakukan oleh Pemerintah Hindia Belanda. Pada tahun 1860 dan 1861 impor gula cenderung turun sebab bencana alam gempa bumi.

3. Ekspor Minyak kayu Putih

Seperti halnya pala dan full, ekspor minyak kayu putih juga dikuasai oleh Pemerintah Hindia Belanda. Ekspor minyak kayu putih dari pelabuhan Ambon sebagian besar berasal dari Pulau Buru. Berdasarkan laporan penguasa Ambon dapat diketahui bahwa ekspor minyak kayu putih mengalami naik turun dari tahun ke tahun. Pada umumnya peningkatan ekspor disebabkan oleh produksi dan permintaan meningkat, sedangkan penurunan ekspor disebabkan oleh permintaan menurun, bencana alam yang dapat merusak pohon, dan berkurangnya tenaga kerja sebagai akibat wabah penyakit. Penurunan ekspor pada tahun 1851 sampai tahun 1862 berkaitan erat dengan kondisi kesehatan penduduk, yang pada waktu itu terjangkit berbagai wabah penyakit seperti, malaria, cacar, dan bisul. Akibatnya jumlah penduduk Kajeli turun tajam sehingga kekurangan tenaga kerja untuk mengurus perkebunan.¹³³

¹³³ E.W.A. Ludeking, op. cit., hlm. 143-145.

4. Ekspor Kayu

Ekspor kayu dikuasai oleh Pemerintah Hindia Belanda. Kayu yang diekspor, produknya tidak hanya berasal dari Ambon, tetapi juga dari pulau di sekitarnya seperti Pulau Seram dan Pulau Buru.¹³⁴ Untuk jenis Kayu abanus yang mempunyai warna hitam sebagian besar dikirim ke Cina.¹³⁵ Perkembangan ekspor kayu antara tahun 1851 sampai tahun 1862 dapat dilihat pada grafik no. 8.

Berdasarkan grafik itu tampak bahwa ekspor kayu dari tahun 1851 sampai tahun 1862 mengalami naik turun. Pada tahun 1854 ketika pelabuhan Ambon dibuka sebagai pelabuhan bebas ekspor kayu turun. Hal itu menunjukkan bahwa pembukaan pelabuhan Ambon kurang berpengaruh pada peningkatan ekspor kayu. Perunan ekspor lebih disebabkan oleh turunnya permintaan. Pada tahun 1862 ekspor kayu meningkat tajam sebab permintaan meningkat. Pada umumnya turun naiknya ekspor kayu berkaitan erat dengan permintaan, bencana alam, dan kekurangan tenaga kerja.

5. Ekspor Coklat

Coklat diekspor ke Manila yang menjadi satu-satunya

¹³⁴ G.W.W.C. Baron van Hoevell, *Ambon en Meer Bepaaldelijk de Oeliasers, Geographisch, Ethnographisch, Politisch, en Historisch Geschiedt* (Dordrecht: Blusse en van Braam, 1875), hlm. 198.

¹³⁵ G.W.R. van Hoevell, "Tegenwoordige Gesteldheid der Moluksche Eilanden", *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*. 18 de Jaargang, AFL. 1-6, Eerste Deel (Zalt Bommel: Joh. Woman en Zoon, 1856), hlm. 257.

pasar bagi coklat Ambon. Perkembangan ekspor coklat dari tahun 1857 sampai tahun 1864 dapat dilihat pada grafik no. 9. Dari grafik itu dapat dilihat bahwa ekspor coklat dari tahun 1857 sampai tahun 1862 selalu meningkat yang disebabkan oleh produksi dan permintaan yang terus meningkat. Akan tetapi pada tahun 1863 ekspor coklat turun karena harga coklat turun. Pada tahun 1864 ekspor tetap turun meskipun harga meningkat. Hal itu disebabkan oleh pengaruh turunnya harga coklat di tahun 1863.

Itulah beberapa impor dan produk ekspor dari Pulau Ambon dan pulau sekitarnya. Berdasarkan perhitungan impor dan ekspor dapat diketahui bahwa impor lebih besar daripada ekspor. Impor lebih besar sebab Pulau Ambon dan pulau sekitarnya terbatas potensinya, sedangkan ekspor lebih sedikit sebab selain cengkih, minyak kayu putih, kayu, coklat, pala dan full, tidak ada lagi komoditi ekspor untuk pasar regional dan internasional. Lebih besarnya impor dari pada ekspor menunjukkan bahwa perdagangan di Ambon mengalami kemunduran.

C. Pajak Eksport dan Import Pelabuhan.

Maju mundurnya perdagangan kota pelabuhan Ambon dapat dilihat dari besar kecilnya cukai ekspor dan impor. Pada tahun 1817 sampai tahun 1854, naik turunnya cukai ekspor impor di pelabuhan Ambon dapat dilihat pada grafik no. 10.

Berdasarkan grafik itu dapat dilihat bahwa pada tahun 1812 sampai tahun 1816 besarnya cukai ekspor dan impor yang

diterima oleh Pemerintah Inggris relatif lebih besar bila dibandingkan pada masa-masa sesudahnya. Hal itu disebabkan Pemerintah Inggris melaksanakan perdagangan bebas dan membuka pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan bebas, sehingga semua kapal dapat memasuki pelabuhan Ambon. Semakin banyak kapal yang berlabuh maka semakin banyak cukai yang didapatkan. Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda besarnya cukai yang diterima lebih sedikit daripada masa sebelumnya. Hal itu disebabkan oleh, pertama, Pemerintah Hindia Belanda menutup pelabuhan Ambon dan menetapkan bahwa semua kapal yang memasuki pelabuhan Ambon harus mempunyai pas. Kedua, Pemerintah melarang dan membatasi perdagangan asing terutama perdagangan senjata dan mesiu. Ketiga, Pemerintah memungut cukai pada kapal-kapal yang berlabuh di pelabuhan Ambon. Beberapa kebijakan itu mengakibatkan banyak kapal yang menghindari pelabuhan Ambon terutama kapal-kapal pribumi, berarti hanya ada sedikit cukai yang diterima oleh Pemerintah Hindia Belanda. Tujuan Pemerintah Hindia Belanda menetapkan kebijakan itu untuk melindungi monopoli perdagangan cengkiknya.

Dapat dikatakan bahwa semakin besar jumlah cukai yang diterima oleh Pemerintah Hindia Belanda, maka perdagangan semakin maju. Sebaliknya semakin kecil jumlah cukai yang diterima berarti perdagangan semakin menurun. Berdasarkan jumlah angka yang terdapat dalam garfik no. 10 tampak bahwa

cukai ekspor dan impor yang diterima oleh Pemerintah Hindia Belanda sesudah tahun 1829 relatif lebih kecil, bila dibandingkan pada masa sebelumnya. Hal itu menunjukkan bahwa perdagangan di kota Ambon mengalami kemunduran.

D. Pelayaran Pada Pemerintah Koilonial.

Selama pendudukan Pemerintah Hindia Belanda terjadi satu peristiwa penting bagi pelayaran di pelabuhan Ambon, yaitu dibukanya Ambon sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1854. Apakah dengan dibukanya pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan bebas pelayaran dan perdagangan di kota pelabuhan Ambon dapat meningkat.

Perkembangan pelayaran di Ambon ditentukan oleh faktor dari dalam dan dari luar Ambon. Faktor dari dalam meliputi, pertama, kebijakan Pemerintah Hindia Belanda dalam pelayaran niaga seperti, menutup pelabuhan Ambon bagi kapal-kapal yang berbendera asing tetapi pada tahun 1854 pelabuhan Ambon dibuka sebagai pelabuhan bebas, monopoli pengangkutan barang-barang ekspor terutama cengkih, larangan dan pembatasan terhadap pedagang asing, pungutan cukai ekspor dan impor, pungutan pajak berlabuh. Kedua, kondisi perairan pelabuhan serta potensi ekonomi Pulau Ambon. Faktor dari luar meliputi, pembukaan Singapura sebagai pelabuhan bebas oleh Inggris pada tahun 1819, meningkatnya aktivitas pedagang Makasar dan Bugis sejak tahun 1827, pembukaan Makasar sebagai

pelabuhan bebas pada tahun 1847.

Pemerintah Hindia Belanda menetapkan bahwa pengangkutan cengkih dan barang-barang ekspor lainnya, dengan menggunakan kapal-kapal Pemerintah Hindia Belanda dan kapal swasta yang disewa oleh Pemerintah dari Inggris, Jerman, dan Perancis.¹³⁶ Penggunaan kapal-kapal swasta itu karena Pemerintah Hindia Belanda tidak mempunyai banyak kapal, sebagai akibat kurang adanya usaha meningkatkan jumlah kapal melalui pengembangan industri perkapalan, dan terbatasnya jumlah galangan kapal. Belanda mendapatkan kapal khususnya kapal api dengan cara membeli dari perusahaan asing seperti dari Inggris dan Jerman. Hal itu menunjukkan bahwa Belanda kurang memperhatikan usaha pengalihan teknologi dan pengetahuan pembuatan kapal api dan hanya bergantung pada jasa negara lain.¹³⁷

Untuk menjamin monopoli perdagangan cengkih dan pengangkutannya itu, Pemerintah Hindia Belanda menutup pelabuhan Ambon bagi kapal-kapal berbendera asing supaya tidak ada pencurian, perdagangan, dan pengangkutan cengkih secara gelap. Bahkan pada masa panen cengkih semua kapal kecuali kapal Belanda dilarang berlabuh dan mendekati daerah produksi cengkih. Pemerintah juga menetapkan bahwa setiap pedagang

¹³⁶ Edward Lambertus Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian Tentang Perdagangan Makasar Pada Abad ke-19*. (Amsterdam: Vrije Universiteit, 1991), hlm. 102.

¹³⁷ *Ibid.*

asing, Burger, dan pribumi yang memasuki pelabuhan Ambon diharuskan mempunyai pas, yang ternyata sangat sulit didapatkan.

Usaha Pemerintah Hindia Belanda yang lain yaitu melarang dan membatasi perdagangan asing terutama perdagangan mesiu dan senjata. Dengan alasan untuk mencegah perdagangan gelap. Kapal-kapal asing seperti kapal Amerika dan Inggris singgah di pelabuhan Ambon dengan alasan mengambil air dan makanan, ternyata melakukan perdagangan gelap dengan pedagang di Ambon. Barang-barang yang diperdagangkan itu meliputi, kain, besi, tembikar, candu, arak, senapan, dan mesiu.¹³⁸ Bagi Pemerintah Hindia Belanda perdagangan gelap sangat merugikan perdagangannya dan mengurangi keuntungan.

Pemerintah Hindia Belanda menarik cukai pada setiap kapal dan perahu yang berlabuh di pelabuhan Ambon seperti, cukai berlabuh, cukai ekspor dan impor. Penarikan berbagai cukai itu bagi pedagang dirasakan cukup berat, sehingga para pedagang lebih senang menghindari pelabuhan Ambon. Hal itu mengakibatkan pelayaran niaga dan perdagangan di kota pelabuhan Ambon kurang dapat berkembang.

Ada hubungan yang erat antara potensi Pulau Ambon dengan pelayaran dan perdagangan di kota pelabuhan Ambon. Cengkih merupakan hasil utama Pulau Ambon tetapi harganya semakin turun di pasaran Eropa, sebab wilayah lain sudah

¹³⁸ R.Broersma, *Koopvaardij in Molukken*, (Koloniaal Tijdschrift voor Nederlandsch Indie II, 1865), hlm. 132.

menghasilkan cengkih. Selain cengkih dan pala, Ambon tidak banyak mempunyai barang komoditi ekspor untuk pasar Eropa. Memang ada beberapa barang ekspor seperti coklat dan kayu, tetapi hasilnya relatif sedikit. Di samping itu kualitas produknya relatif rendah, sehingga kurang mampu bersaing dengan produk dari daerah lain seperti dari Jawa. Keterbatasan itu menyebabkan para pedagang kurang tertarik untuk mendatangi pelabuhan Ambon, karena hanya ada sedikit barang perdagangan yang dapat dimuat kembali ke kapalnya.

Kondisi perairan Maluku Tengah dan iklim mempengaruhi aktivitas pelayaran di Pulau Ambon. Perairan Maluku Tengah mempunyai banyak selat yang menyebabkan arus di taut sangat kuat. Hal itu membahayakan pelayaran terutama pelayaran yang menggunakan perahu kecil. Di samping itu perubahan musim dan kondisi alam kepulauan menyebabkan seringkali terjadi badai di lautan dan gelombang pasang. Oleh sebab itu diperlukan pengetahuan tentang iklim dan kelautan bagi setiap orang yang berlayar ke pulau Ambon. Dapat dikatakan bahwa pelayaran niaga ke Ambon penuh resiko dan membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Kondisi alam seperti itu menjadi salah satu penghambat aktivitas pelayaran di Ambon.

Pada abad ke-19, perdagangan di daerah jajahan masih dikuasai oleh Inggris. Pada tahun 1819 Thomas Stamford Raffles membuka pelabuhan Singapura, yang segera menjadi pusat

pelayaran niaga.¹³⁹ Pelabuhan Singapura cepat berkembang karena Pemerintah Inggris membuka pelabuhan Singapura sebagai pelabuhan bebas, sehingga setiap kapal dapat memasukinya. Di samping itu tidak ada pungutan bagi kapal yang berlabuh, tidak ada pungutan cukai ekspor dan impor, serta diberlakukannya perdagangan bebas. Dengan kelonggaran-kelonggaran itu maka barang-barang yang dijual harganya relatif lebih murah. Akibatnya perdagangan dan pelayaran dari Indonesia Timur lebih berorientasi ke Singapura, sehingga pelayaran dan perdagangan di Ambon, Banda, dan Makasar kurang dapat berkembang.¹⁴⁰

Pembukaan pelabuhan Singapura menyebabkan perdagangan Belanda mundur. Akan tetapi pelayaran pribumi dari pulau ke pulau dapat berkembang. Setiap tahun pedagang dari Seram Timur yakni pedagang dari Geser dan Kilwaru, berlayar dengan menggunakan paduakan ke Bali. Orang-orang Gorong berlayar dengan menggunakan 7 atau 8 perahu mengunjungi Bali untuk membeli belerang. Pedagang Gorong juga mengambil tripang dari Kepulauan Aru, kemudian menjualnya pada Nahkoda kapal Kepulauan Kei yang datang dari Makasar.¹⁴¹ Pelayaran itu merupakan pelayaran musiman dari bangsa Timur.

Pedagang Gorong dan Kei membawa barang-barang dagangan seperti, minyak, kelapa, sirih, daun pinang, kopra, dan

¹³⁹ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 . Dari Emporium Sampai Imperium*. Jilid I (Jakarta: PT. Gramedia, 1987), hlm. 360.

¹⁴⁰ R. Broersma, *op. cit.*, hlm. 138.

¹⁴¹ *Ibid.*, hlm. 133.

sagu ke pelabuhan Dobo. Di samping itu pedagang Gorong menjual katun yang dibelinya dari toko pemerintah pada pedagang di Nieuwe Guinea dan Kepulauan sebelah barat Jaya. Pedagang Gorong menjual barang dagangannya secara eceran. Sementara itu di pelabuhan Dobo pedagang Makasar menjual mesiu, senapan, gong perunggu, dan gading gajah, dan membeli tripang. Perdagangan itu muncul sekitar tahun 1830-an yang oleh Belanda disebut "Perdagangan Kecil".¹⁴² Di samping itu pelayaran niaga dari pedagang Cina dan Arab dengan perantaraan pedagang Bugis, Makasar, dan Madura tetap berjalan di Maluku Selatan.¹⁴³ Dari penjelasan itu tampak bahwa pelayaran dan perdagangan tidak berada di tangan orang Ambon. Hal itulah yang menyebabkan perdagangan di Ambon kurang dapat berkembang.

Pemerintah Hindia Belanda melakukan berbagai cara untuk mengembangkan pelayaran dan perdagangan di Rota Ambon. Pertama, Pemerintah Hindia Belanda melalui Perjanjian Bongaya yang telah diperbaiki pada tahun 1824, tidak lagi melarang dan membatasi aktivitas pedagang Bugis dan Makasar. Hal itu dikarenakan Pemerintah Hindia Belanda tidak lagi mempunyai kepentingan monopoli pelayaran dan perdagangan di Makasar seperti pada jaman VOC, yang menduduki Makasar untuk melindungi perdaganganannya di Kepulauan Maluku. Pada waktu perdagangan di Ambon mulai menunjukkan kemunduran,

¹⁴² *Ibid.* hlm. 133-134.

¹⁴³ *Ibid.*, hlm. 138.

fungsi pelabuhan Makasar untuk melindungi kepentingannya di Maluku tidak berlaku lagi.

Kedua, Pemerintah melalui Surat Keputusan Komisaris Jendral Tanggal 13 Agustus tahun 1827, No. 18, memberi ijin pada para pedagang Bugis dan Makasar untuk berdagang langsung ke Kepulauan Goram, Nieuwe Guinea, Kepulauan sebelah tenggara, dan barat daya termasuk Kepulauan Kei dan Aru.¹⁴⁴ Kebijakan itu ternyata kurang dapat meningkatkan pelayaran pribumi di Ambon, bahkan dari tahun 1827 sampai tahun 1831 pelayaran pribumi cenderung turun. Hal itu disebabkan monopoli perdagangan cengkih oleh Pemerintah Hindia Belanda, tidak adanya kebebasan dalam berdagang, dan adanya pungutan cukai di pelabuhan.

Ketiga, Pemerintah Hindia Belanda meminta bantuan Nederlandsche Handel Maatschappij (NHN) untuk melakukan usaha pelayaran dan perdagangan di Ambon. Pada tahun 1826 NHM mengirimkan kapal ke Maluku untuk melakukan penyelidikan tetapi gagal, sebab para awak kapal merampas kapal dan membunuh kaptennya. Usaha terus dilakukan dan pada tahun 1836 usaha itu mulai menunjukkan hasilnya, yang tampak dari adanya pengiriman barang secara teratur terutama tekstil Belanda. NHM menyerahkan pemasaran tekstil itu pada agennya yang terdiri dari perusahaan-perusahaan dagang. Di Manado

¹⁴⁴ E.W.A. Ludeking, *op. cit.*, hlm. 116.

pemasaran tekstil dikelola oleh Dayghton & Co., Di Ternate oleh Van Duyvenbode, di Makasar oleh Weyergang, dan di Ambon ditangani oleh seorang pegawai pemerintah.¹⁴⁵

Keempat, Pemerintah membuka pelabuhan Riau sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1827 untuk mengimbangi pelabuhan Singapura. Akan tetapi pembukaan pelabuhan itu tidak berhasil sebab di pelabuhan itu masih ada pungutan cukai dan tidak adanya kebebasan dalam perdagangan, sehingga barang-barang yang dijual harganya lebih mahal bila dibandingkan dengan barang yang dijual di Singapura. Di samping itu letak Riau yang kurang strategis bila dibandingkan dengan pelabuhan Singapura, sehingga tidak menarik bagi kapal-kapal untuk mengunjunginya.

Kelima, Pemerintah Hindia Belanda membuka pelabuhan Makasar sebagai pelabuhan bebas pada awal tahun 1847 untuk memajukan pelayaran dan perdagangan di Makasar dan Ambon. Pembukaan itu dapat meningkatkan aktivitas pelayaran di Ambon, yang tampak dari meningkatnya jumlah kapal-kapal Eropa dan kapal pribumi yang berlabuh di pelabuhan Ambon. Akan tetapi peningkatan pelayaran itu kurang dapat meningkatkan perdagangan di Ambon, sebab Pemerintah masih memonopoli perdagangan cengkih dan tidak adanya kebebasan dalam berdagang. Sebagian besar kapal pribumi yang berlabuh di pelabuhan Ambon hanya singgah untuk membongkar dan menjual barang, mengambil persediaan bahan pangan dan air

¹⁴⁵ R. Broersma, *op. cit.*, him. 136.

untuk pelayaran yang lebih jauh lagi yakni ke kepulauan sebelah tenggara dan barat Jaya, serta menunggu musim. Seringkali kapal-kapal-meninggalkan pelabuhan Ambon dalam keadaan kosong sebab hampir tidak ada barang yang dapat dimuat ke kapal.

Langkah selanjutnya Pemerintah mengadakan kontrak dengan Cores de Vries, untuk menjalankan jasa pelayaran tertentu. Pada tahun 1850, dibuka jalur Surabaya - Makasar, sesudah itu hubungan Makasar-Menado lewat Ambon dan Ternate. Akan tetapi pelayaran itu kurang dapat meningkatkan perdagangan di Ambon, sebab masih terbatas dan mahal.¹⁴⁶

Keenam, pada tahun 1854 Charles Ferdinand Pahud membuka pelabuhan Ambon, Ternate, Banda, Manado, dan Kajeli sebagai pelabuhan bebas, tetapi di pelabuhan itu Pemerintah masih memungut cukai.¹⁴⁷ Bersamaan dengan kebijakan itu Pemerintah Hindia Belanda mencabut larangan izin perdagangan mesiu dan senjata. Pembukaan pelabuhan Ambon menyebabkan pelayaran Eropa dan pribumi cenderung meningkat, tetapi perdagangan tetap saja kurang dapat berkembang, sebab Pemerintah Hindia Belanda masih memonopoli perdagangan cengkih, menguasai perdagangan ekspor, tidak adanya kebebasan dalam berdagang, dan masih adanya pungutan cukai di pelabuhan. Dari penjelasan itu dapat dikatakan bahwa selama Pemerintah Hindia Belanda masih memonopoli

¹⁴⁶ *Ibid.*, hlm. 138

¹⁴⁷ *Ibid.*, hlm. 139.

perdagangan cengkik, tidak adanya kebebasan dalam perdagangan, dan pemunutan cukai di pelabuhan, maka pembukaan pelabuhan Ambon tidak ada artinya sebab kurang dapat mengembangkan perdagangan di kota Ambon.

Maju mundurnya pelayaran di Ambon dapat dilihat dari jumlah kapal yang berlabuh dan pergi. Dari tahun 1827 sampai tahun 1862 jumlah kapal yang berlabuh di pelabuhan Ambon dapat dilihat pada grafik no. 11 dalam lampiran. Dari grafik itu dapat dilihat bahwa pada tahun 1827 sampai tahun 1854 jumlah kapal-kapal Eropa, yang sebagian besar merupakan kapal Pemerintah Hindia Belanda dan kapal swasta yang disewa oleh Pemerintah, yang berlabuh di pelabuhan Ambon mengalami naik turun seiring dengan naik turunnya barang-barang yang diekspor. Sesudah tahun 1854 jumlah kapal yang berlabuh cenderung semakin meningkat sebab barang yang diekspor juga meningkat.

Pada tahun 1827 di pelabuhan Ambon berlabuh 70 sampai 80 paduakan Makasar dan Bugis yang sebagian besar mengangkut barang impor Ambon ke tempat lain.¹⁴⁸ Akan tetapi sejak tahun 1827 sampai tahun 1831 jumlah kapal pribumi yang berlabuh turun, meskipun Pemerintah telah memberi ijin pada pedagang Bugis dan Makasar untuk berdagang di Maluku Tengah, Tenggara, dan Barat Daya. Penurunan jumlah kapal yang berlabuh

¹⁴⁸ P. Bleeker, *Reis door de Minahasa en de Molukschen Archipel Gedaan in de Maanden September en Oktober 1855 in het Gevolg van de Gouverneur Generaal Mr. A.J. Drymaer van Twist*, (Batavia: Lange & Co., 1856), hlm. 132.

juga terjadi pada tahun 1833 sampai tahun 1834, antara tahun 1836 sampai tahun 1842, dan 1859 sampai 1862. Penurunan itu disebabkan oleh kurang adanya kebebasan dalam perdagangan, barang perdagangan utama dari Ambon yakni cengkih masih dimonopoli oleh Pemerintah Hindia Belanda beserta pengangkutannya, dan kemungkinan serangan badai serta perompakan di lautan.

Sesudah tahun 1831 sampai tahun 1833, tahun 1834 sampai tahun 1836, tahun 1842 sampai tahun 1851, tahun 1855 sampai tahun 1859, jumlah kapal yang berlabuh meningkat. Terutama pada tahun 1851 dan tahun 1859 jumlah kapal yang berlabuh meningkat dengan tajam. Hal itu merupakan akibat dari permintaan yang meningkat akan produk dari Maluku Tenggara dan Barat Daya, sehingga banyak kapal yang singgah di pelabuhan Ambon untuk mengambil persediaan bahan pangan dan air.

Sesudah tahun 1851 jumlah kapal pribumi yang berlabuh niaga di pelabuhan Ambon lebih besar daripada jumlah kapal Eropa, sebab kapal-kapal pribumi melayari jalur-jalur yang relatif dekat. Sementara itu kapal Eropa melayari jalur yang relatif jauh dan terbatas pada perigangku tan barangbarang ekspor. Munculnya kapal uap memang telah merubah keadaan pelayaran pada umumnya menjelang pertengahan abad ke-19. Kapal uap mempunyai keunggulan yakni dapat mempermudah dan memperlancar aktivitas pelayaran niaga antar daerah dan antar pulau, sebab dapat mernperpendek waktu pelayaran, dapat

mengatasi musim sebab tenaga angin telah diganti dengan tenaga mesin yang digerakkan oleh kekuatan uap. Namun demikian kapal layar tradisional masih tetap dipertahankan untuk melayari sebagian dari pertukaran antarpulau. Dengan kata lain munculnya kapal uap tidak mendesak dan mematikan perahu-perahu pribumi.

Jumlah kapal Eropa dan kapal pribumi yang berangkat dari pelabuhan Ambon jumlahnya hampir sama dengan kapal yang berlabuh. Kadangkala jumlah kapal yang berangkat lebih sedikit bila dibandingkan dengan jumlah kapal yang datang, hal itu disebabkan kapal mengalami kerusakan.

Dari penjelasan itu dapat diketahui bahwa pelabuhan Ambon kurang dapat mendukung aktivitas perdagangan kota, baik dari segi kondisi alam pelabuhan Ambon, maupun dari segi kebijakan Pemerintah yang menyangkut pelayaran dan perdagangan. Hal itu mengakibatkan perdagangan mengalami kemunduran, yang tampak pada lebih besarnya jumlah impor bila dibandingkan dengan ekspor, dan cukai yang diterima oleh Pemerintah relatif kecil. Sementara itu pelayaran pribumi cenderung meningkat, tetapi kurang dapat meningkatkan perdagangan kota, sebab pelayaran tidak berada di tangan penduduk Ambon, tetapi berada di tangan pedagang Bugis, Makasar, orang Gorong, dan Seram.

BAB III

PELABUHAN AMBON DALAM ERA RESTRUKTURISASI PELAYARAN TAHUN 1866-1942

Setelah tahun 1865, pemerintah colonial Belanda mulai melakukan restrukturisasi kembali sistem pelayaran di Hindia Belanda. Perluasan jaringan pelayaran, sarana pelabuhan, dan perusahaan pelayaran merupakan aspek penting yang menjadi pusat perhatian kebijakan. Regulasi kebijakan bidang kemaritiman yang dilakukan merupakan upaya modernisasi sistem pelayaran di Hindia Belanda secara menyeluruh. Pemerintah kolonial dalam kondisi ini jelas mempertimbangkan aspek ekonomi, karena bidang kemaritiman dipandang sebagai bagian penting dalam memperlancar dan meningkatkan volume ekspor import.

Perluasan jaringan pelayaran, dilakukan untuk memperlancar hubungan antar pulau yang pada waktu sebelumnya tidak maksimal terutama dikawasan timur besar. Ditengah perluasan jaringan pelayaran, pembangunan sarana pelabuhan menjadi bagian vital yang dilakukan untuk mendukung terciptanya sistem pelayaran ideal di Hindia Belanda. Hal ini tanpa kecuali dengan maskapai pelayaran yang memainkan andil bagi terciptanya hubungan antar pulau melalui arung samudera. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM)¹⁴⁹ yang merupakan

¹⁴⁹ Rasyid Asba, *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2007), hlm. 86.

maskapai pelayaran milik pemerintah kolonial segera dibentuk untuk mendukung terciptanya sistem pelayaran dimaksud. Selain KPM, maskapai pelayaran swasta yang bergerak dibidang eksport-import ikut melibatkan diri dalam mendukung terciptanya pelayaran di Hindia Belanda diantaranya maskapai pelayaran *Java-China Paketvaart Linen*.

Pelabuhan Ambon yang masuk dalam kawasan Timur Besar (*groot oost*) menjadi bagian dalam kebijakan parsial bidang kemaritiman yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda. Pelabuhan Ambon dikawasan timur besar segera ditetapkan sebagai jaringan pelayaran bagi kapal-kapal milik maskapai nasional maupun swasta. Perbaikan sektor sarana pelabuhan segera dilakukan untuk mendukung terciptanya bongkar muat dan pelayanan publik yang menggunakan jasa pelayaran. Dermaga pelabuhan Ambon segera dibangun untuk mewujudkan terciptanya pelayaran sesuai kehendak pemerintah kolonial.

Modernisasi sistem pelayaran yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda telah membawa dampak yang luas terhadap pelabuhan Ambon yang memiliki kawasan perairan yang tergolong strategis dan aman bagi kapal-kapal. Kunjungan kapal-kapal baik untuk kegiatan bongkar muat dan pelayanan penumpang di pelabuhan Ambon segera terjadi secara kontinu.

A. Pelabuhan Ambon di Tengah Pengembangan Jaringan Pelayaran Kawasan *Groote Oost* (Timur Besar).

Pada awal abad ke 20, pengembangan jaringan pelayaran menjadi suatu tuntutan. Hal ini seiring dengan makin meningkatnya volume ekspor import dalam kegiatan perdagangan regional. Proses perluasan jaringan pelayaran telah terjadi dan secara serius mendapat perhatian dari pemerintah kolonial Belanda sejak tahun 1850, tatkala pemerintah kolonial menempatkan perusahaan pelayaran *Cores de Vries* atau yang lebih dikenal dengan nama *Stoompaketvaart* (Pelayaran Kapal Api) untuk menetapkan jalur-jalur pelayaran di Hindia Belanda yang meliputi jalur Batavia-Padang, Batavia-Surabaya, dan Makassar menuju Ambon, Ternate, dan Manado. Dalam mengaktifkan jalur-jalur tersebut, pemerintah Hindia Belanda mensubsidi setiap mil pelayaran sekitar f9,65 atau sebanyak f160.000 setiap tahunnya.¹⁵⁰ Untuk perusahaan *Cores de Vries* yang diberi subsidi, diharapkan membangun mitra kerja dengan perusahaan perkapalan Belanda *Rotterdamsche Lloyd* dan *Nederlandsche Lloyd*.

Akan tetapi pada tahun 1891, perusahaan *Nederlandsche Lloyd* dan *Rotterdamsche Lloyd* melepaskan kontraknya dengan *Cores de Vries* dan membuka kerja sama dengan *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM). Jalinan kerja sama ini oleh pemerintah Hindia Belanda diharapkan mampu melakukan monopoli

¹⁵⁰ *Ibid.* hlm. 92.

terhadap pengangkutan barang-barang ke Eropa.

Pengembangan jaringan pelayaran dan hadirnya *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) terutama untuk Wilayah Timur Besar telah mendorong munculnya beberapa pelabuhan menjadi sentral dalam kegiatan perdagangan. Kondisi ini dapat terjadi karena Wilayah Timur Besar merupakan daerah kepulauan yang tentu sebagian besar aktivitas perdagangannya bergantung pada aktifitas pelayaran KPM. Sejak awal kehadirannya pada tahun 1891, KPM telah memainkan peran sentral pada jaringan pengangkutan di Wilayah Timur Besar. KPM dalam aktifitasnya mendapatkan persaingan yang salah satunya dari adalah gabungan perusahaan Jerman-Australia, *Deutsche Australische Dampfschiff-Gesellschaft* (DADG), yang didirikan tahun 1898. Perusahaan itu juga diatur dengan keputusan Batavia *Vracht Conferentie* yang mengharuskan mereka menerima kebijakan pengaturan bagi kapal-kapal asing yang berlayar di Hindia Belanda. Konferensi tersebut mengatur kepentingan pemerintah dengan berbagai pihak perkapalan di Hindia Belanda, termasuk KPM yang diberikan hak monopoli pengangkutan di wilayah Hindia Belanda.¹⁵¹

Berdasarkan pelayaran yang dilakukan oleh KPM, sampai tahun 1930, kapal besar tetap melayari rute dari Surabaya ke Papua New Guinea Selatan. Untuk jalur Maluku dan New Guinea (pada jalur lokal 29a antara Ambon, Seram, dan Banda)

¹⁵¹ *Ibid.* hlm. 98.

titik awal dan titik akhirnya adalah Pelabuhan Makassar. Begitu pula jalur 18 yang berlayar ke Sulawesi Utara dan Teluk Tomini, yang sampai tahun 1931 tetap berhubungan langsung dengan Singapura, namun tahun 1932 dipusatkan di Surabaya dan tahun 1933 dipusatkan di Makassar.

Dari volume pelayaran untuk wilayah Timur, KPM secara jelas melayani jalur dari Makassar yang antara lain meliputi;

- Jalur pelayaran Sangir dan Talaud (jalur 19/20) di sepanjang pantai utara Pulau Sulawesi yang ditempuh selama dua minggu perjalanan dari Makassar.
- Jalur arah utara melalui Manado dan Ternate ke pantai selatan Minahasa, Gorontalo, hingga Teluk Tominit (jalur 18), yang dapat pula ditempuh selama dua minggu.
- Jalur sepanjang pantai selatan dan timur Sulawesi melalui Selat Buton, Teluk Tomori, Kolonedale, Banggai, sampai Gorontalo (jalur 21) yang ditempuh dalam waktu empat minggu dari Makassar.
- Jalur lain dari Makassar adalah ke Ternate terus ke pantai utara New Guinea, Manokwari, hingga Teluk Humboldt (jalur 31) dengan lama pelayaran empat minggu.
- Jalur Ambon dan Banda menuju New Guinea Barat, Merauke, Aru, Kepulauan Tanimbar, dan Kisar dekat Timor (jalur 27/29) dengan lama perjalanan dari Makassar empat minggu.
- Jalur Kepulauan Sunda Kecil, Sumba, Ende, Kupang, dan

Dilly (jalur 24) dengan lama pelayaran dua minggu.

- Jalur (17b dan 22) sepanjang pantai Sulawesi Selatan di sebelah utara Makassar seperti Parepare, Bone, Palima, dan Palopo.
- Jalur pelayaran dengan arah pesisir timur Sulawesi Selatan seperti Jenepono, Bonthain, Selayar, Bulukumba dan Balangnipa.
- Jalur pelayaran arah barat (jalur 13) yang menempuh Donggala, Parepare, Mandar, pantai timur Borneo, Samarinda, dan Balikpapan, dengan menghabiskan waktu tempuh selama seminggu dari Makassar.¹⁵²

Berdasarkan regulasi dari dinas pelayaran pertama yang diberlakukan bagi perkapalan pada tahun 1891, hanya menyangkut sebuah jalur besar Maluku dan Makassar (jalur 9 dan 14), yang setiap dua minggu dari Surabaya menuju Makassar, kemudian berkembang menyinggahi Kupang dan Dilli, Banda, Ternate, Gorontalo. Terdapat pula pelayaran sekali untuk empat minggu (jalur 10) dari Teluk Bone dan sepanjang Buton hingga Kendari. Berikutnya rute pelayaran (jalur 10) ke Kepulauan Sunda Kecil sampai Timor. Pelayaran selama delapan minggu melewati Ambon dan Banda menuju New Guinea barat dan kepulauan daerah tenggara serta barat daya (jalur 12).¹⁵³

Sementara itu sekali untuk 12 minggu pelayaran

¹⁵² *Ibid.* hlm. 101.

¹⁵³ *Ibid.*

dilakukan dari Ambon menuju pantai utara New Guinea hingga Teluk Humboldt dan kembali lagi untuk kemudian menuju pantai selatan sampai 141° BT dekat Merauke (jalur 13).¹⁵⁴ Masih pada jalur 10, terdapat pula rute yang melayari sepanjang Teluk Bone, Buton hingga Kendari, yang secara bertahap dikembangkan sampai ke jalur 21, yaitu ke Tombuku, Gorontalo, Kepulauan Sula, dan Kepulauan Banggai. Untuk jalur 12 yang berkembang pesat dengan melayari Sunda Kecil sampai Timor kemudian ke Ambon dan Banda menuju New Guinea. Pada tahun 1908, jalur ini dimekarkan menjadi jalur 13a di New Guinea Barat dan pulau-pulau sekitarnya. Jalur 13b melewati Ternate di pantai New Guinea Utara sampai Teluk Humboldts, yang juga ke Singapura sekali tiap empat minggu.¹⁵⁵

Dari rute-rute pelayaran yang telah ditetapkan dan dikembangkan baik pada situasi umum dan khusus, untuk wilayah Timur Besar, hingga tahun 1926 tidak mengalami banyak perubahan pada jalur pelayaran. Direksi KPM selama pertengahan tahun pertama 1926 mampu memberikan jaminan terhadap hubungan pelayaran dari Makasar melalui jalur 7A (Surabaya-Makasar) dan jalur 27 (Makasar-Ambon) yang berangkat dari pelabuhan Makassar ke Ambon, jalur 30 (Makasar-Ambon-Maluku Utara-Ternate-Halmahera) dan jalur 31 (Makasar-

¹⁵⁴ *Ibid.* hlm. 102.

¹⁵⁵ *Ibid.*

Ambon-Ternate-New Guinea Utara). Untuk hubungan pelayaran dari Makasar pada jalur 7A untuk setiap minggu berikutnya berlayar pada jalur 18 yang berangkat dari Makassar ke Menado (Makasar-Menado-Gorontalo).¹⁵⁶

Pada rute-rute pelayaran yang dikembangkan oleh pemerintah kolonial Belanda di wilayah Timur Besar, sangat nyata bahwa pelabuhan Ambon menjadi cukup penting dalam rute pelayaran dari Makassar yang menjadi titik sentral dari keseluruhan rute di kawasan Timur Besar. Kapal-kapal KPM secara rutin menyinggahi pelabuhan Ambon baik untuk pengangkutan penumpang maupun kegiatan ekspor dan import.

B. Renovasi Pelabuhan Ambon.

Uraian mengenai pelabuhan Ambon, pada tahun 1903 berdasarkan kutipan dari karya J. F. van Bemmelen and G.B. Hooyer dapat kami kemukakan berikut ini;¹⁵⁷

Apabila mengunjungi pelabuhan Ambon, hal pertama yang terlihat adalah dermaga milik KPM, yang membentang di depan semenanjung bulat, di mana beberapa perkantoran dan pergudangan terletak, dan dihubungkan dengan pantai oleh sebuah bendungan. Di belakangnya kita mengamati kota dengan rumah-rumahnya yang bercat putih, dan

¹⁵⁶ *De Indische Courant*, tanggal 22 Desember 1925, lembar ke-2

¹⁵⁷ J. F. van Bemmelen and G.B. Hooyer, *Guide through Netherlands India, comp. by order of the Koninklijke pakketvaart maatschappij* (Royal packet company), (Amsterdam: J.H. De Bussy, 1903), hlm. 178.

tembok batu benteng memanjang yang muncul di depan menghadap laut, sebuah dermaga pendaratan kedua. Ketika kapal uap tiba, dermaga milik KPM menyajikan penampilan hidup. Banyak perahu pribumi muncul di sana bersamaan dengan waktu.

Kota kecil Ambon menciptakan kesan menyenangkan atas para pejalan kaki, meskipun tidak bisa terlalu membual. Rumah batu orang Eropa terutama dibangun menurut model Belanda lama, dengan balkon di depan menghadap ke jalan, tetapi tidak dikelilingi oleh kebun seperti di Jawa. Beberapa dari mereka masih memiliki perabotan model lama di sisi pintu depan, sementara di pekarangan belakang, rumah-rumah kecil dibangun, yang terbuat dari gaba-gaba, sebagai tempat pengungsian bila terjadi gempa bumi. Rumah residen cukup besar dan indah; rumah ini berdiri di tengah kebun yang dirancang dengan baik dan disebut Batu Gajah.

Dekat dengan dermaga tempat berlabuh, kami menemukan pasar dan pemukiman pedagang Cina. Bagi seorang asing yang datang dari Jawa, suatu kunjungan ke gereja Kristen pasti menarik, khususnya ketika ibadah diadakan dalam bahasa Melayu. Batu peringatan diletakkan di rumah pengawal utama, dan benteng menunjukkan Gubernur Maluku Padbrugge sebagai pembangun atau pembaharunya.

Penjelasan dalam karya J. F. van Bemmelen dan G.B. Hooyer, memperlihatkan adanya kondisi pelabuhan Ambon dengan dermaganya serta situasi daerah sekitar pelabuhan. Adanya dermaga dan sarana pendukung pelabuhan menunjukkan bahwa pemerintah colonial telah melakukan penataan secara serius terhadap pelabuhan Ambon.

Sesungguhnya pada periode 1817 hingga 1865, pemerintah kolonial telah melakukan pembangunan pelabuhan Ambon diantaranya pembangunan galangan kapal, gudang penimbunan barang dan sarana pendukung lainnya. Setelah tahun 1865, proses pembangunan terhadap pelabuhan Ambon terus ditingkatkan. Hal ini dimaksudkan sebagai akselerasi pengembangan pelayaran di kawasan Timur Besar (*Groote Oost*). Pelabuhan Ambon di pandang penting terutama untuk mendukung pelabuhan Makassar yang menjadi *enterport* utama di wilayah Timur Besar.

Ambon yang merupakan ibukota karesidenan, menjadi pusat lalu-lintas perkapalan uap di Maluku. Lalu-lintas komersil di kawasan ini terpusat di tempat ini di bawah bendera Belanda. Berdasarkan konteks geografis, situasi Teluk Ambon pada jalan masuknya memiliki lebar sekitar 6 mil, setelah itu meluas dan kemudian kembali lagi menyempit pada ujungnya, meninggalkan lintasan 12 sampai 19 *vadem* kedalamannya sampai kolam di sisi timur di mana kota kecil Ambon meluas sepanjang jalan yang

terlindungi. Di samping lahan pendaratan sepanjang 83 meter dan lebarnya 8,5 meter yang dibangun di atas tonggak-tonggak bersekrup dan terletak pada arah barat daya, timbunan batubara milik pemerintah kolonial ditemukan di sepanjang 4,25 *vadem* pada permukaan air dalam.¹⁵⁸

Pada arah utara, di dekat Benteng *Victoria*, pemerintah kolonial membangun sebuah dermaga pendaratan kecil bagi perahu-perahu dan kapal kecil lainnya serta terhubung dengan sarana sebuah bendungan sepanjang 70 meter menuju pantai. Antara dua lokasi pendaratan, telah dibangun tanggul sepanjang 17 meter untuk tujuan bongkar-muat, sebelumnya tanggul ini berada dibawah lisensi atau kepemilikan KPM. Tanggul ini bersama dengan sebidang tanah dan perkantoran, pergudangan dan sebagainya, dibangun di atasnya, diambil alih oleh pemerintah kolonial pada tahun 1910 senilai f 39.000. Tanggul selanjutnya juga dikoneksikan dengan pantai melalui sarana sebuah parit, yang di perluas arealnya dan di atasnya terdapat kantor kepabeanan, yang mencakup seluruh lahan seluas 840 meter persegi.

Sekitar tahun 1916, pemerintah kolonial menganggap bahwa lokasi pendaratan yang ada dan ruang penimbunan barang tidak lagi memadai bagi peningkatan lalu-lintas komersil. Di samping itu pula, kondisi lahan pendaratan yang sempit, dan terlalu pendek, serta kondisinya yang semakin parah sehingga oleh pemerintah kolonial menganggap perlu mengalokasikan anggaran

¹⁵⁸ *Netherlands East Indian Harbours*, (Batavia: *Department of Public Works*, 1920), hlm. 61.

yang cukup besar baik untuk perbaikan ataupun renovasi total. Pada bulan Desember 1916, pemerintah kolonial memutuskan untuk melakukan perluasan pembangunan demi memperkuat lahan pendaratan, yang lokasinya terletak sedikit di timur laut pada lokasi pendaratan pada bagian depan bangunan baru berderet dengan lahan pendaratan yang ada. Lokasi pendaratan kapal yang dibangun, sebelumnya juga berada dibawah kepemilikan KPM.¹⁵⁹



*Dermaga Pelabuhan Ambon yang diperkuat kontruksi
betonnya pada tahun 1919.¹⁶⁰*

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ *Ibid.* hlm. 92-93.

Lahan pendaratan ini memiliki panjang 100 meter, lebar 10,5 meter sementara tiga jembatan sepanjang 21,55 meter dan lebar 10,5 meter menghubungkan lokasi pendaratan dengan tiang-tiang di belakangnya. Dalam sambungan langsung dengan konstruksi ini, pengisian petak tanah persegi yang membentang memanjang dimulai pada tahun 1917, menawarkan ruang memadai bagi pembangunan beberapa gudang lain. Dua gudang lain yang mencakup lahan 30 X 37,5 meter persegi dipisahkan dengan sebuah jalan lintas, yang dibangun oleh pemerintah kolonial. Sarana lainnya yang juga dibangun oleh adalah sebuah jalan selebar 15 meter, yang menghubungkan lokasi pendaratan baru dengan jalan Cina (Pecinan), pusat perdagangan, memadukan jalan tua yang mengarah pada galangan yang sebelumnya dimiliki oleh KPM, dan ini dijadikan sebagai cadangan dan melengkapi konstruksi baru. Sebuah persimpangan selebar 10-15 meter dibangun bagi lalu-lintas di arah tepi jalan. Keseluruhan biaya proyek pembangunan pada area sekitar pelabuhan mencapai setengah juta gulden.¹⁶¹

¹⁶¹ *Ibid.*



Dermaga Pelabuhan Ambon serta ruang tunggu dan gudang yang telah mengalami proses renovasi.¹⁶²



Dermaga Pelabuhan Ambon dan penumpang yang tampak pada area dermaga.¹⁶³

¹⁶² Sumber Foto: Koleksi *Moluks Historisch Museum*.

¹⁶³ Sumber Foto: Koleksi *Moluks Historisch Museum*.

Dalam upaya pembangunan terhadap pelabuhan Ambon, pemerintah kolonial tidak berhenti hanya pada tahun 1917 tetapi upaya pembangunan terus dilakukan hingga tahun-tahun kemudian. Untuk upaya pembangunan berkelanjutan terhadap pelabuhan Ambon demi mencapai hasrat yang memadai, pemerintah kolonial menerbitkan keputusan tanggal 15 November 1935 sebagai dasar konsesi pembangunan ruang penimbunan di area pelabuhan.

Pelaksanaan pembangunan ruang penimbunan barang di pelabuhan Ambon, dipercayakan kepada *Hollandsche Betonmaatschappij*, yang biayanya ditafsirkan sebesar 6800 gulden.¹⁶⁴ Regulasi ini menjadi bukti keseriusan dari pemerintah kolonial untuk mempersiapkan pelabuhan Ambon sebagai salah satu dermaga yang memadai bagi pendaratan kapal serta upaya mengatifikan seluruh jalur pelayaran yang telah ditetapkan untuk wilayah Timur Besar. Selain itu pemerintah kolonial juga memandang perlu untuk mengontrol pelabuhan Ambon sehingga mengangkat pejabat yang mengawasi pelabuhan.

¹⁶⁴ “*De haven van Amboina*”, *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, tanggal 27 November 1935, lembar ke-2.



*Dermaga Pelabuhan Ambon yang terlihat pada perairan teluk Ambon.*¹⁶⁵



*Dermaga Pelabuhan Ambon tampak dari jauh.*¹⁶⁶

¹⁶⁵ Sumber Foto; Koleksi Tropenmuseum.

¹⁶⁶ Sumber Foto; Koleksi Tropenmuseum.



Dermaga Pelabuhan Ambon dan kapal S.S._Sirius yang terlihat merapat ke dermaga.¹⁶⁷

¹⁶⁷ Sumber Foto; Koleksi Tropenmuseum.



Situasi di sekitar Dermaga Pelabuhan Ambon. Tampak kapal-kapal sampan di sekitar dermaga.¹⁶⁸

Pejabat yang ditugaskan oleh pemerintah kolonial untuk melakukan kontrol terhadap peabuhan Ambon telah terjadi pada tahun-tahun sebelumnya. Pada tahun 1859, terjadi pemberhentian dengan hormat dari dinas diberikan kepada J. Mostert, pengawas kapal pada kantor pelabuhan di Ambon atas permohonannya sendiri, dengan tetap mempertahankan hak bagi pensiun, dengan ketentuan bahwa J. Mostert untuk sementara tetap menduduki jabatannya hingga pemerintah kolonial menetapkan pejabat baru dengan tugas yang sama.¹⁶⁹ Kemudian pada tahun 1879, ditunjuk

¹⁶⁸ Sumber Foto; Koleksi *Tropenmuseum*.

¹⁶⁹ *Java Bode*, tanggal 9 Novemeber 1859, lembar ke-2

kepala pelabuhan Ambon yang sekaligus menjadi inspektur polisi di Rotterdam, K.J.C. Logger.¹⁷⁰

Pada tahun 1880, berdasarkan laporan koran *Java Bode*, sebagai komisi pada departemen pelabuhan di Surabaya, telah diberi wewenang untuk menerima dan mengelola uang pelabuhan dan uang berlabuh di pelabuhan Ambon. Untuk tugas ini diserahkan kepada kepala pelabuhan di Banda (Ambon) V.H. Blekkingh Jr. Tugas ini sebelumnya diserahkan kepada pejabat non-aktif H.P. Bolt yang terakhir mengelola gudang sekaligus kepala pelabuhan di Banda.¹⁷¹

Upaya melakukan kontrol terhadap pelabuhan Ambon dan juga pelabuhan lainnya sebagai langkah tegas untuk menciptakan situasi kondusif dan juga mewujudkan kepentingan-kepentingan kolonial di wilayah Nusantara. Baik dari konteks kekuasaan maupun kepentingan ekonomi kolonial yang berbasis pada pajak dan perdagangan.

C. Intensitas Pelayaran di Pelabuhan Ambon Setelah Tahun 1865.

Sejak KPM di beri kewenangan oleh pemerintah kolonial, untuk mengontrol kegiatan pelayaran di wilayah Hindia Belanda, kunjungan kapal-kapal di pelabuhan Ambon baik untuk kegiatan ekspor import maupun layanan publik, terjadi secara kontinuitas. Akan tetapi yang perlu dipertegas bahwa tidak semua

¹⁷⁰ *Java Bode*, tanggal 8 Oktober 1879, lembar ke-2

¹⁷¹ *Java Bode*, tanggal 15 Maret 1880, lembar ke-2

kapal yang mengunjungi pelabuhan Ambon merupakan kapal-kapal yang seluruhnya berada dibawah lisensi KPM.

Berdasarkan berita koran dari era kolonial, kapal-kapal yang mengunjungi pelabuhan Ambon sangat beragam. Terdapat kapal-kapal yang bukan menjadi lisensi dari KPM. Kapal-kapal di luar KPM yang mengunjungi pelabuhan Ambon datang dari berbagai negara, seperti Inggris, Jerman, Prancis, Jepang, Cina, dll. Kunjungan kapal yang terjadi secara kontinuitas di pelabuhan Ambon sesudah tahun 1865 terdiri dari beragam jenis kapal, baik kapal perang, kapal dagang, kapal pengeruk, maupun kapal wisata.

Ramainya kunjungan kapal di pelabuhan Ambon, sebelum atau pasca tahun 1865, menjadi bukti betapa strategisnya teluk Ambon sebagai kawasan maritim di wilayah Timur Besar. Akurasi pemberitaan mengenai pelayaran kapal-kapal di wilayah Timur Besar sejak tahun 1899, yang disampaikan oleh berbagai media kolonial menempatkan Ambon sebagai salah satu pelabuhan yang banyak mendapatkan kunjungan kapal. Dan kapal yang mengunjungi pelabuhan Ambon tidak hanya kapal yang berukuran besar tetapi juga kapal berukuran kecil.

Kapal-kapal yang berukuran besar sangat beragam bobotnya, dan demikian pula kapal-kapal yang berukuran kecil. Untuk kapal berukuran kecil misalnya; berdasarkan berita koran *het Nieuws van den dag* pada tanggal 4 November 1953, terjadi banyak kunjungan ke pelabuhan Ambon yang dilakukan oleh perahu-perahu motor Jepang. Sebelumnya Ambon hanya

dikunjungi secara periodik oleh kapal *Daiichi Tora Maru*, sebuah kapal angkut bagi pelayaran liar Jepang, yang menyinggahi pelabuhan Ambon untuk mengambil muatan. Kemudian terjadi pula kunjungan kapal *nuschi maru*, sebuah perahu angkut yang bergerak cepat dengan akomodasi bagi penumpang. Kapal yang dilengkapi dengan infrastruktur modern ini mengunjungi pelabuhan Ambon untuk mengangkut kopra, yang dibawa ke Palao untuk terus dikapalkan ke Jepang.¹⁷² Kapal yang berukuran besar, dapat disampaikan diantaranya kapal Albatros. Menurut laporan media *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie* kapal Albatros mengunjungi pelabuhan Ambon pada tanggal 22 April tahun 1935, pukul 8 pagi.¹⁷³

Kontinuitas kunjungan kapal di pelabuhan Ambon berdampak langsung terhadap perkembangan kota Ambon sebagai salah satu kota pelabuhan penting di wilayah Timur Besar. Kunjungan ini jelas menjadi record bagi Ambon dan dermaga pelabuhannya yang telah diupayakan oleh pemerintah kolonial pembangunannya dan menjadi pijakan kuat bagi kota Ambon menjadi kota niaga penting di kemudian hari.

¹⁷² *Soerabajasch Handelsblad*, tanggal 14 November 1935, lembar ke-2

¹⁷³ *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie*, tanggal 2 Mei 1935, lembar ke-2.

D. Eksport dan Import Selama Tahun 1866 hingga Tahun 1942.

Mengenai sirkulasi dan pelayaran barang, hendaknya diingat bahwa Ambon merupakan pelabuhan pengapalan bagi barang-barang yang dikapalkan dari dan menuju Banda, Seram, kepulauan Tanimbar, Buru, New Guinea Selatan dan kepulauan Key dan Aru, sebagai akibatnya pelayaran perahu tradisional menjadi sangat penting. Kopra diekspor dari pantai selatan Seram, kepulauan Tanimbar, kepulauan Key dan New Guinea, sementara rotan dikapalkan dari pulau Buru. Mengenai sirkulasi uang lebih lanjut, kita menyebutkan kulit burung dari New Guinea Selatan dan kulit penyu dari Dobo (Kepulauan Aru). Pulau Ambon sendiri terutama pada wilayah pedalaman tidak memiliki produk komersial yang memadai untuk ekspor. Komoditi impor utama adalah padi dan bahan pangan lain, juga minyak bumi dan barang kain.¹⁷⁴

Pengapalan barang untuk ekspor yang terjadi di pelabuhan Ambon mencakup ekspor produk hasil hutan, pertanian, dan perikanan. Jumlah ekspor mengalami fluktuasi sepanjang periode 1866-1942. Hal ini sangat dipengaruhi besarnya hasil produksi berbagai komoditas setiap tahun yang tidak dapat dipastikan jumlahnya. Angka-angka hasil produksi beragam hasil hutan, pertanian, dan perikanan sangat jelas mempengaruhi secara

¹⁷⁴ *Netherlands East Indian Harbours*, (Batavia February 1920), hlm. 63.

keseluruhan aktifitas ekspor di pelabuhan Ambon. Dan ini tentu ikut berpengaruh pula terhadap frekuensi kunjungan kapal setiap tahunnya.

Jumlah produk eskport Maluku yang tercatat telah mencakup wilayah karesidenan Ambon dan Ternate. Seluruh produk Ternate sebagian besar juga dikapalkan di pelabuhan Ambon. Demikian pulau dengan jumlah produk Banda dan kepulauan Key akan diangkut dengan kapal untuk ekspor keluar Maluku melalui pelabuhan Ambon.

Distribusi sebagian besar barang Import untuk kebutuhan penduduk Maluku, terjadi di pelabuhan Ambon. Jumlah neraca dan import berbagai jenis barang kebutuhan tanpa kecuali, jumlahnya setiap tahun mengalami pula fluktuasi. Terkadang jumlah barang import yang akan di bongkar melalui dermaga pelabuhan Ambon pada tahun tertentu meningkat tajam tetapi juga pada periode tertentu akan mengalami kemerosotan. Untuk lebih jelasnya mengenai gambaran terhadap kondisi ekspor dan juga import yang terjadi dari dan ke pelabuhan Ambon seluruhnya akan dijelaskan pada sub topik berikut ini;

1. Produksi dan Ekspor

Berdasarkan laporan gubernur, nilai ekspor Maluku yang mencakup Karesidenan Ambon dan Ternate pada tahun 1924 berkisar antara 1 dan 6 juta gulden. Andil karesidenan masing-masing hanya dicatat sampai tahun 1942. Pada tahun-tahun pertama abad XX seluruh ekspor rata-rata mencapai sekitar f 2,5

juta dengan sekitar 65% tercatat di Ambon. Produk ekspor terpenting adalah rempah dan hasil hutan. Sejak tahun 1904 ekspor dengan cepat meningkat dan mencapai puncaknya pada tahun 1909. Pada tahun ini nilainya mencapai sekitar 5 juta gulden. Kenaikan ini terutama disebabkan oleh naiknya ekspor produk hasil laut di pelabuhan Ambon. Pada tahun-tahun selanjutnya sampai Perang Dunia I, seluruh nilai ekspor turun sampai sekitar 4 juta dengan hanya sedikit kenaikan pada tahun 1913 (hampir 5 juta gulden).¹⁷⁵

Penurunan ekspor di pelabuhan Ambon dimulai pada tahun 1910 dan ini berlangsung terus hampir sepanjang Perang Dunia I. Hanya pada tahun 1916 terjadi kenaikan jumlah ekspor. Pada tahun 1918 nilai ekspor terendah dicatat f 1 juta. Sekitar akhir Perang Dunia I, terjadi kekurangan lahan pengapalan sehingga ekspor mengalami kemacetan. Setelah Perang Dunia I, ekspor mulai pulih. Nilai ekspor kembali meningkat yang nilainya ditaksir sekitar 3 juta gulden dan naik hingga mencapai 6 juta pada tahun 1927. Selama tahun 1928-1930 ekspor tetap berjumlah sekitar 5 juta gulden, tetapi sejak 1930 nilai ekspor kembali mengalami kemerosotan. Hal ini disebabkan karena terjadinya depresi ekonomi dunia. Pada tahun 1934 nilai ekspor di pelabuhan Ambon mencapai titik terendah yakni sekitar 1 juta

¹⁷⁵ R.R.F. Habiboe, *De Economische Ontwikkeling Van De Molukken 1900-1938*; dalam A.H.P. Clemens en J.Th. Lindblad, *Het Belang van Buitengewesten; Economische expansie en koloniale staatvorming in de Buitengewesten van Nederlands Indië 1870-1942*, (Amsterdam: NEHA, 1989), hlm. 245-246.

gulden.¹⁷⁶

2. Eksport Hasil Hutan.

Kepulauan Maluku dikenal sebagai kepulauan rempah. Pada pertengahan pertama abad XX, rempah-rempah menjadi komoditi ekspor penting bagi kepulauan ini. Dan ini tentu ikut mempengaruhi jumlah komoditi ekspor yang terjadi dipelabuhan Ambon. Tercatat bahwa ekspor rempah di pelabuhan Ambon sekitar 25-50%. Sejak tahun 1900 sampai sekitar tahun 1930 seluruh ekspor rempah di pelabuhan Ambon mencapai 1-2 juta gulden. Pada tahun 1927 tercatat sekitar 3 juta gulden. Ekspor rempah terdiri atas pala, fuli dan selanjutnya cengkih dan vanilla.

Ekspor rempah memberikan label penting pada seluruh ekspor di pelabuhan Ambon. Selama tahun 1900-1905, rata-rata jumlah ekspor di pelabuhan Ambon sekitar 75% dari seluruh ekspor terdiri atas rempah. Setelah itu andil rempah turun tetapi sampai tahun 1916 tetap berkisar antar 30 dan 50%. Sejak tahun 1916 hingga 1923 ekspor rempah di pelabuhan Ambon kembali naik dan rata-rata sekitar 1 juta per tahun.

Pala memainkan peranan penting dalam ekspor rempah di pelabuhan Ambon. Buah pohon ini menghasilkan buah pala dan fuli. Di kepulauan Banda, perhatian besar dicurahkan pada perawatan kebun dan pengolahan produk.¹⁷⁷ Ekspor pala mendominasi ekspor rempah di pelabuhan Ambon. Dari tahun

¹⁷⁶ *Ibid.* hlm. 250.

¹⁷⁷ *Ibid.* hlm. 251

1900 sampai 1911, rata-rata nilai ekspor ini berjumlah hampir 1 juta. Harga pala yang ditanam berkisar f 1, dan harga pala liar 40 sen per kg. Pada tahun 1911 harga ini merosot tajam terutama tahun 1914, dimana harganya separuh dari tingkat harga normal.¹⁷⁸

Sejak tahun 1911 nilai ekspor di pelabuhan Ambon juga bergerak pada kisaran lebih rendah dan fluktuasinya sekitar 500 ribu gulden. Setelah 1914 harga kembali perlahan naik dan karenanya sejak tahun 1920 ekspor tahunan pala kembali mulai naik dan berjumlah sekitar 1 juta gulden per tahun. Pada tahun 1927 nilai ekspor ini mencapai puncaknya pada kisaran 2 juta. Pada tahun 1927 pula harga mulai turun masih mencapai f 1,16 per kg, dan pada tahun 1935 harga hanya f 0,22. Nilai ekspor pala turun dari f 1 juta pada tahun 1929 sampai di bawah f 200 ribu pada pertengahan 1930-an. Produksi turun sampai sekitar 600 ton per tahun.

Fuli Maluku hampir seluruhnya berasal dari Karesidenan Ambon. Ekspor fuli berlangsung lancar. Sampai tahun 1918 nilai ekspornya mencapai sekitar f 500 ribu per tahun. Harganya tetap stabil sampai tahun 1918. Setelah itu harga pada tahun 1921 turun dan nilai ekspornya tinggal separuh. Pada awal tahun 1920-an ekspor fuli kembali membaik. Produksi tahunan meningkat dari 200 sampai 300 ton dan sekitar tahun 1930 ekspor berjumlah

¹⁷⁸ Jhr. C.F. Goldman, *Notenteelt op de Banda Eilanden en Verbetering van het lots der Perkeniers*, dalam *TNI*, tahun 1864, jilid I, hlm. 18-19.

hampir 0,9 juta gulden. Selama tahun 1930-an, harga turun sekitar 75% sehingga produksi juga merosot hingga 130 ton (1938). Nilai ekspor dengan demikian juga berkurang dan sejak tahun 1935 berjumlah hanya f150 ribu per tahun.¹⁷⁹

Di samping pala dan fuli, Maluku juga mengekspor cengkih dan vanili. Maluku merupakan daerah asal cengkih dan sejak abad XVII Ambon merupakan satu-satunya daerah produksi cengkih. Juga di tempat lain di Hindia Belanda, cengkih kemudian ditanam tetapi Maluku masih dominan. Pada awal abad XX, peranan penting kepulauan rempah di pasarann dunia sebaliknya terhenti selama beberapa saat. Ekspor cengkih terutama terjadi dari Ambon tetapi nilainya hanya berjumlah sedikit di atas 100 ribu gulden per tahun. Ekspor Vanili bisa diabaikan.¹⁸⁰

Selama tahun 1900-1920 ada 25-30% dari seluruh ekspor Maluku yang mencakup produk hutan. Nilai ekspor tertinggi tercatat selama periode sebelum Perang Dunia I, sekitar 1,5 juta gulden. Setelah tahun 1920 turun dan hanya mencakup ekspor produk hutan lebih dari 1 juta gulden. Di Ambon produk hutan mencakup 10-35% dari seluruh ekspor tahunan. Dammar di sini juga merupakan produk hutan terpenting. Selanjutnya minyak kayu putih dan berbagai jenis kayu eksport.

Dammar pada umumnya disebutkan dalam istilah

¹⁷⁹ R.R.F. Habiboe, (1898), *op.cit.* hlm. 252.

¹⁸⁰ *Ibid.*

Melayu. Dalam perdagangan sering disebut tentang getah: getah dammar dan getah copal. Penyetoran dammar di Maluku terjadi dengan dua cara: pengumpulan atas inisiatif sendiri oleh para pengambil dammar yang menjual produknya ke pantai kepada seorang pembeli dan penambangan konsesi ketika seorang pengusaha mengirim orang-orang sebagai pengambilnya.

Hasil yang cukup penting lagi adalah minyak kayu putih, sebuah produk ekspor Maluku yang terkenal. Ekspor kayu putih hanya dilakukan dari Ambon di mana ekspor ditentukan oleh Buru dan Seram Barat. Minyak dari Seram dibeli oleh apoteker militer di Ambon, yang dengan ini memasok rumahsakit di Hindia Belanda. Ekspor minyak kayu putih terutama tidak melebihi 100 ribu gulden.

3. Ekspor Produk Pertanian dan Perikanan.

Kondisi perikanan dan pertanian Maluku Selatan mulai menonjol sekitar tahun 1914. Sejak tahun itu, sumbangan produk ini naik dan berkisar antara 25 dan 55%. Ekspor produk pertanian sebagian besar terdiri atas cengkih, pala dan kopra. Selanjutnya dalam ukuran yang berbeda kopi, karet, coklat, getah, sagu dan buah pinang diekspor.

Pada awal abad XX kebutuhan bagi lemak yang bisa dimakan di pasaran dunia menjadi lebih besar. Karena penawaran lemak hewani tidak mencukupi kebutuhan dunia, orang berpaling pada lemak nabati sebagai bahan pangan. Di pasaran dunia karena

itu kopra memperoleh nilai tinggi di antara bahan bakunya. Juga tidak mengherankan apabila pada awal abad ini permintaan akan kopra dan juga harganya naik tajam. Di Maluku kondisi tanah, cuaca serta jumlah pulau dengan garis pantai rendah, sangat cocok bagi tanaman kelapa.

Di samping kopra, orang-orang Maluku mengeksport kopi dan karet. Kopi Maluku hanya ditanam oleh perusahaan perkebunan Barat. Kopi yang ditanam terutama berkualitas Liberia. Kopi ekspor berasal dari kepulauan Bacan (Ternate) di mana BAM sibuk dengan tanaman kopi. Puncaknya dicapai pada tahun 1922. Produksi pada tahun 1922 tiba-tiba naik sampai 271.280 kg, tetapi hasil ekspor yang begitu tidak lagi seimbang seperti tahun-tahun sebelumnya, ekspor selanjutnya terabaikan.

Pada mulanya perikanan di Maluku dikelola oleh penduduk pribumi dan orang-orang Makasar tetapi sejak awal abad XX perkebunan Eropa ikut bergabung. Hak mencari ikan di luar jarak 5 *vadem* dikontrakkan dan daerah di bawah batas *vadem* ini diserahkan kepada penduduk pribumi. Pencarian dilakukan terhadap berbagai jenis kerang, teripang, mutiara dan ikan. Andil produk laut dalam seluruh ekspor Maluku hanya penting selama tahun 1906 sampai 1912; nilai ekspor tahunan saat itu berjumlah sekitar 1 juta gulden yang berarti andilnya sekitar 25% dalam seluruh ekspor.

Arti penting produk hasil laut terhadap nilai ekspor di pelabuhan Ambon terjadi selama tahun 1906-1914. Pada masa ini

nilai produk hasil laut mencakup sekitar 25-50% dari keseluruhan nilai ekspor Ambon. Pada tahun 1909 nilai ekspor produk laut naik sampai 1,5 juta gulden. Pada tahun-tahun setelah ini, nilai ekspor perlahan-lahan turun hingga mencapai 500 ribu pada tahun 1914. Ekspor produk lain hampir seluruhnya terdiri atas kerang mutiara, tripang, dan ikan (sirip hiu). Ekspor kerang burgo dan flores hampir nol. Produk laut terpenting berasal dari kepulauan Aru.¹⁸¹

4. Impor dan Neraca Perdagangan

Kondisi impor dan neraca perdagangan Maluku Selatan pada awal abad XX mengalami kemacetan, kemudian perlahan-lahan naik sampai sekitar 3 juta gulden pada tahun 1913. Kemudian diketahui pula bahwa hampir sepanjang Perang Dunia I berlangsung, impor turun dan pada tahun 1919 mencapai titik terendah sekitar 1 juta gulden. Setelah itu impor pulih dan tumbuh sekitar 4,5 juta gulden pada tahun 1929. Pada tahun 1930 impor turun 500 ribu tetapi setelah itu impor segera merosot. Sekitar tahun 1933 impor tidak mencapai 1 juta gulden.

Hampir seluruh impor Maluku terdiri atas barang-barang konsumsi. Andil barang modal berjumlah kurang dari 10%. Komoditi konsumsi yang diimpor terutama adalah beras dan barang industri. Selanjutnya di antaranya adalah pakaian, tepung, alkohol, tembakau dan rokok. Dari barang-barang modal, mesin adalah komoditi impor terpenting. Di samping itu adalah minyak

¹⁸¹ *Ibid.* hlm. 258.

bumi, semen, tembikar, barang-barang kaleng dan besi. Pada impor barang-barang konsumsi, beras merupakan produk yang terpenting. Impor beras selama seluruh periode itu mencakup 30-50% dari impor Maluku.

Setelah beras, produk industri merupakan komoditi konsumsi terpenting di Maluku. Perdagangan dalam manufaktur dikuasai oleh para pedagang Arab. Setelah impor yang agak meragukan selama tahun-tahun awal abad ini, impor manufaktur naik secara perlahan sampai 0,5 juta gulden. Andil manufaktur berjumlah kira-kira 10% dari jumlah impor di Maluku. Sebagian besar manufaktur disediakan untuk Ambon. Perang Dunia I. menyebabkan penurunan, tetapi sekitar tahun 1920 impor manufaktur kembali pulih. Pada tahun 1920 impor ini mencapai sekitar *f* 0,9 juta gulden. Impor manufaktur mencakup kira-kira 30% dari seluruh impor Ambon. Tetapi kebangkitan ini berlangsung pendek karena pada tahun 1922 impor manufaktur merosot tajam yakni sekitar 6% dan baru pulih tahun 1925.

BAB IV

PELAYARAN DAN KAPAL-KAPAL YANG MENGUNJUNGI PELABUHAN AMBON

Pelayaran di Nusantara yang berlangsung dalam kurun waktu yang panjang ikut mengantarkan wilayah-wilayah tertentu menjadi bandar-bandar perniagaan penting. Di kawasan timur Nusantara, Ambon merupakan salah satu pulau yang ikut memainkan peran sebagai bandar dan *enterport*. Sekalipun pada abad ke-15 dan 16, teluk Ambon belum menjadi sentral bagi persinggahan kapal niaga, tetapi perairan luar dan juga wilayah pesisir telah ikut memainkan andil pada periode awal perniagaan. Pada masa-masa kemudian terutama sejak orang-orang Portugis membangun pijakan di kawasan Leitimor pulau Ambon,¹⁸² daerah perairan teluk Ambon mulai menunjukkan eksistensi yang sesungguhnya sebagai kawasan maritim strategis. Portugis melihat teluk Ambon sebagai kawasan penting untuk pertahanan dari sisi laut terhadap benteng *Nossa Senhora da Anunciada*.¹⁸³ Walaupun memang teks-teks lama dari era Portugis maupun VOC memberi gambaran tentang situasi awal yang

¹⁸² Mengenai situasi Portugis membangun pijakan di wilayah Leitimor pulau Ambon, lihat penjelasan, H. Jacobs, *Wanneer Werd de Stad Ambon Gesticht? Bij een Vierde Eenmyfeest*, (BKI, jilid 131, tahun 1975).

¹⁸³ Hubert Jacobs, *Ambon as a Portuguese and Catholic Town 1576 – 1605*, (Neue Zeitschrift für Missionswissenschaft, vol. 41, tahun 1985), hlm. 2.

memperlihatkan betapa bebasnya kapal-kapal Belanda melakukan penembakan dari perairan teluk Ambon terhadap basis pertahanan Portugis.

Perairan teluk Ambon, makin penting setelah VOC mengambil alih kekuasaan dari Portugis pada tanggal 23 Februari 1605.¹⁸⁴ Teluk Ambon dijadikan sebagai perairan berlabuh bagi kapal-kapal kargo, kapal-kapal perang, dan kapal-kapal jenis lainnya milik VOC. Pada masa VOC, teluk Ambon pada satu sisi menjadi perairan konsolidasi eskader hongkong dan pada sisi lainnya menjadi perairan bagi pengapalan rempah yang akan dikirim ke Eropa.¹⁸⁵ Pada situasi ini dapat dikatakan bahwa periode awal paling ramai bagi kunjungan kapal di teluk Ambon berlangsung pada era kekuasaan VOC. Lalulintas kapal-kapal yang memasuki teluk Ambon datang melalui pelayaran dari Batavia, Ternate, ataupun pelayaran dari Batavia menuju kepulauan Banda. Posisi pulau Ambon pada kondisi yang demikian seakan berada dalam garis linier pelayaran kapal-kapal.

Tetapi perlu ditegaskan bahwa pelayaran dan kunjungan kapal-kapal di Ambon dalam periode perniagaan awal di Asia Tenggara hingga sepanjang periode kekuasaan kolonial mengalami masa-masa ramai dan juga stagnan. Mengenai kondisi fluktuasi kunjungan kapal-kapal di perairan pesisir dan juga teluk

¹⁸⁴ W.R. Van Hoevell, *De Moluksche Eilanden*, (Zalt-bommel: Joh. Noman en Zoon, 1856), hlm. 84.

¹⁸⁵ *Ibid.*

Ambon, dari waktu ke waktu penyebabnya tidak dapat dipastikan. Akan tetapi arus kunjungan kapal terutama pada periode kekuasaan VOC dan periode kekuasaan kolonial tercatat sebagai periode penting bagi teluk Ambon dalam konteks maritim.

Jumlah kunjungan kapal di perairan teluk Ambon mengalami peningkatan terutama pada periode kekuasaan kolonial. Peralihan penggunaan kapal layar ke kapal uap, menjadi pemicu peningkatan volume kunjungan kapal di perairan teluk Ambon. Selain itu pengembangan jaringan pelayaran, persaingan maskapai pelayaran, dan meningkatnya aktifitas ekspor import dalam perdagangan regional ikut menambah naiknya jumlah kapal yang memasuki perairan teluk Ambon. Pelayaran Lokal yang menjadi mata rantai perdagangan antar pulau mengalami masa-masa pasang surut.

Penurunan jumlah kunjungan kapal terjadi, seiring dengan rendahnya arus perdagangan dan situasi ini berlangsung pada tahun 1824. Pelayaran lokal untuk beberapa saat mengalami kelesuan. Dan ini jelas mempengaruhi jumlah kunjungan kapal-kapal lokal di pelabuhan Ambon. Pada tahun 1846, pemerintah kolonial dalam hal ini Komisaris untuk Maluku, A.L. Weddik mengusulkan kepada Insinyur Brocx untuk menggali kembali kanal baguala guna memperlancar arus pelayaran lokal antara *afdeeling* Ambon dengan Saparua dan Haruku. Akan tetapi rencana ini ditolak Gubernur J.B. Cleerens, dengan alasan bahwa penggalian yang diusulkan sangat memberatkan penduduk dan

banyak korban jiwa yang akan jatuh, seperti peristiwa yang pernah terjadi pada tahun 1824.¹⁸⁶ Setelah tahun 1846, jumlah kapal ke pelabuhan Ambon mulai mengalami peningkatan. Seperti apakah kunjungan kapal-kapal di pelabuhan Ambon dari periode Portugis, VOC, dan kolonial lebih jelasnya akan kami kemukakan pada beberapa sub topik berikut ini;

A. Pelayaran dan Kunjungan Kapal pada Masa Perdagangan Asia Lama.

Selama berlangsungnya perdagangan Asia tahun 1300-1500,¹⁸⁷ pulau Ambon seperti telah disampaikan pada bab tiga dari tulisan ini, belum memiliki peran berarti dan jarang dikunjungi.¹⁸⁸ Kurangnya peran Ambon pada konteks ini sangat erat kaitannya dengan belum dibudidayakannya tanaman cengkih. Dengan demikian untuk menjelaskan secara cermat mengenai pelayaran dan kunjungan kapal-kapal di perairan teluk Ambon tidak dapat dikemukakan secara detail. Selain itu keterbatasan sumber-sumber primer menjadi kompleksitas terhadap rekonstruksi pelayaran kapal-kapal di perairan teluk Ambon selama berlangsungnya perdagangan Asia Lama. Yang dapat

¹⁸⁶ TNI, tahun 1863, jilid 1, hlm. 207.

¹⁸⁷ B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies, part one* (Bandung, W. van Hoeve Ltd. 1955), hlm. 9-13.

¹⁸⁸ Rumphius, *Ambonsche Landbeschrijving*, (Suntingan Z.J. Manusama), (Jakarta: Arsip Nasional RI, 1983.), hlm. 2.

dijelaskan hanyalah bersifat generalisasi.

Seperti diketahui bahwa dalam konteks perdagangan lama dikawasan Asia Tenggara, rempah-rempah menjadi komoditas yang memikat para pedagang dari berbagai belahan dunia.¹⁸⁹ Karena menjadi daya pikat yang luar biasa, rempah-rempah telah ikut memainkan andil bagi terciptanya pelayaran samudera, yakni pelayaran yang tidak saja diarahkan pada penemuan daerah-daerah baru tetapi juga untuk kepentingan perdagangan. Dalam hubungannya dengan kepentingan perdagangan, pelayaran samudera secara esensial mengarah pada wilayah-wilayah produsen rempah cengkih, pala dan fuli. Wilayah Ambon yang belum membudidayakan cengkih sebelum abad keenam belas tidak dikunjungi secara teratur oleh Perahu-perahu Cina. Pada tahun 1340-an para saudagar Cina sama sekali belum pernah mengunjungi Ambon.¹⁹⁰ Mereka hanya mengunjungi Maluku (Ternate, Tidore, Makian, Jailolo, dan Bacan) yang sebelum abad keenam belas menjadi wilayah utama produsen cengkih.¹⁹¹

Pelayaran yang membuka peluang bagi terciptanya kunjungan kapal di perairan Ambon, dapat terjadi melalui

¹⁸⁹ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga 1450-1680*, Jilid II: Jaringan Perdagangan Global, (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), hlm. 4.

¹⁹⁰ M. A. P. Meilink-Roelofs, *Perdagangan Asia dan Pengaruh Eropa di Nusantara antara 1500 dan Sekitar 1630*, (terj. Aditya Pratama), (Yogyakarta: Ombak, 2016), hlm. 147.

¹⁹¹ Anthony Reid, (2011), *op.cit.* hlm. 5.

pelayaran semenanjung (*peninsular*) dan pelayaran antar pulau atau perdagangan antar pulau (*insular*) antara wilayah Sumatera, Jawa, Sulawesi, Maluku, dan Banda. Jung-jung niaga dari pedagang-pedagang Cina dan Jawa membuka peluang mengunjungi Ambon dalam pelayaran ke Australia dan Banda atau secara khusus mengunjungi Ambon. Hadirnya orang-orang Tuban di Hitu atau eksplorasi jung-jung milik kerajaan Majapahit di perairan Maluku menjadi bukti kuat tentang adanya pelayaran dan kunjungan kapal di Ambon pada masa perdagangan lama di kawasan Asia.¹⁹²

Jika kita menganalisa dengan seksama terhadap letak geografis Ambon yang memiliki Arti penting karena menjadi pusat pertemuan dua pulau rempah-rempah Ternate dan Tidore serta berada di lintas pelayaran menuju kepulauan Banda. Patut untuk diprediksi bahwa armada kapal Cina yang mengunjungi Ambon dapat terjadi melalui misi pelayaran yang dilakukan oleh “Zhou Man” tahun 1421-1423, dari Tionghoa menuju Australia dengan menyinggahi kepulauan rempah yang berada ditengah jalur pelayaran. Zhou Man yang memimpin ekspedisi, memiliki kesempatan untuk melakukan barter porselen serta sutera yang dibawah dalam jumlah ribuan ton pada armadanya dengan cengkih di Ternate dan Tidore serta pala dan Fuli di kepulauan

¹⁹² Gambaran mengenai jaringan pelayaran pada masa perdagangan Asia Lama dan probabilitas bagi kunjungan kapal di Ambon, lihat penjelasan B. Schrieke, *Indonesian Sociological Studies, part one* (Bandung: W. van Hoeve Ltd. 1955), hlm. 20-23.

Banda.¹⁹³

Bukti mengenai pelayaran dari Zhou Man ke Australia dengan menyinggahi kepulauan rempah dan juga Ambon, terlihat dari adanya beberapa riset arkelogi yang menemukan adanya bagian-bagian kapal Cina di daratan Australia yang telah tertimbun. Selain itu persebaran dalam jumlah besar dari porselen Cina di wilayah kepulauan rempah menjadi bukti kuat adanya pelayaran kapal-kapal Cina secara kontinue untuk memperoleh Cengkih dari Ternate dan Tidore, dan juga pala dari kepulauan Banda yang distribusikan ke Tionghoa sebagai bumbu masak dan bahan farmasi.¹⁹⁴

B. Kunjungan Kapal di Pelabuhan Ambon Pada Masa Portugis.

Setelah jung-jung Tionghoa yang mengunjungi perairan Ambon, berikutnya adalah ekspedisi pelayaran kapal-kapal layar Eropa yang hendak menemukan kepulauan rempah dan juga mengunjungi Ambon. Sekalipun masih sulit dibuktikan kebenarannya, pelayaran orang-orang Eropa yang paling awal ke Ambon dapat terjadi pada saat kunjungan muzafir Italia Ludovico di Varthema, yang pada tahun 1505 mengunjungi Malaka dan

¹⁹³ Gavin Menzies, *1421-Saat China Menemukan Dunia*, (terj. Tufel Najib Musyadad), (Jakarta: Alvabet, 2007), hlm. 175-176.

¹⁹⁴ Robin A. Donkin, (2003), *op.cit.* hlm. 143-162.

Pedir di Sumatra.¹⁹⁵ Ia banyak membuat catatan orientalis mengenai dunia timur dan Nusantara. Ambon tanpa kecuali, dilaporkannya secara apriori yang kemudian menimbulkan keraguan sebagian sejarawan. Dan apa yang disampaikan oleh tidak dapat dijadikan dasar untuk mengemukakan adanya kunjungan kapal atau periaran mana dari pulau Ambon yang pernah disinggahi oleh kapal yang membawa Varthema.

Pada tahun 1512,¹⁹⁶ terutama sesudah Alfonso d'Albuquerque menaklukan *enterport* Malaka, dengan keberhasilan ini Portugis dapat mengetahui 2 *route* pelayaran; yang satu menuju ke Utara yaitu ke Jepang dan Cina dan satu ke Timur yaitu ke kepulauan rempah-rempah.¹⁹⁷ Setelah diketahuinya jaringan pelayaran ke Timur, wilayah perairan Ambon secara perlahan mulai dikunjungi oleh kapal-kapal Portugis. Ekspedisi pertama yang terdiri dari tiga kapal dan dinahkodai oleh d'Abreu serta Simao Affonso Bisigudo yang secara realistis mampu mencapai kepulauan Banda dan berlabuh di Lutato pada tahun 1512.¹⁹⁸ Pada perjalanan pulang dari Banda, junk yang baru dibeli di Banda untuk Francisco Serrao kandas di pulau Nusa Peny, sebuah gugusan atol di selatan Ambon di dekat pulau Nusa Pari

¹⁹⁵ P.A. Tiele, *De Europeers in den Maleischen Archipel, 1509-1529, Eerste Gedeelte*, (BKI, vol. XXIV tahun 1876), hlm. 322.

¹⁹⁶ H.M. Jacobs, *A Treatise on The Moluccas*, (Roma: Jesuit Historical Institute, 1971), hlm. 196.

¹⁹⁷ H.J. de Graaf, *De geschiedenis van Ambon en de Zuid-Molukken*, (Uitgeverij T. Wever B.V.- Franeker, 1977), hlm. 24.

¹⁹⁸ Robin A. Donkin, (2003), *op.cit.* hlm. xix.

atau yang lebih dikenal dengan kelompok Lucipara.¹⁹⁹ Akan tetapi setelah membajak kapal perompak Selat atau Bajau, selanjutnya Serrao berlayar menuju Hitu.²⁰⁰ Keberhasilan Serrao menjadi awal bagi pelayaran dan kunjungan kapal Portugis di perairan Ambon, karena setelah itu Dom Tristao kembali berlayar ke Ambon untuk mengangkut muatan cengkih bagi kapalnya dan berlayar ke Malaka.²⁰¹

Apabila mengamati teks-teks dari era Portugis ataupun laporan orientalis, pada mulanya kapal-kapal Portugis hanya memanfaatkan teluk Ambon untuk mengambil perbekalan, tetapi kemudian sejumlah pedagang Portugis tinggal di Ambon.²⁰² Mereka pada masa kemudian secara pasti mulai menegakkan kekuasaan dengan membangun sejumlah benteng pertahanan. Setelah ekspedisi Abreu, dapat diduga bahwa kapal-kapal Portugis secara teratur mulai mengunjungi Ternate dan Ambon.²⁰³

Intensitas kunjungan kapal-kapal Portugis ke Ambon selain untuk merealisasikan kontrak politik dengan Sultan Ternate, juga sebagai bagian dari rencana melaksanakan praktik monopoli perdagangan cengkih bagi kongsi dagang *estado da India*.

¹⁹⁹ P.A. Tiele, (1876), *op.cit.* hlm. 354.

²⁰⁰ H.M. Jacobs, (1971), *op.cit.* hlm. 197.

²⁰¹ *Ibid.* hlm. 199.

²⁰² Jan A. Somers, *VOC Als Volkenrechtelijke Actor*, (Rotterdam: Erasmus, 2001), hlm. 145-146.

²⁰³ H.J. de Graaf, (1977), *op.cit.*

Akan tetapi ditengah Portugis mulai membangun pijakan yang kuat di Ambon, kapal-kapal selain Portugis seperti kapal Tionghoa, Arab, Melayu, Jawa, Makassar, dan Belanda, sering menunjukkan eksistensinya di perairan Ambon dalam upaya mendapatkan komoditas rempah.

Sejak tahun 1534 dan sesudahnya, Portugis mulai mengirimkan armada kapal ke Ambon ataupun menyinggahi Ambon dalam perjalanan lanjutan dari Ternate atau Banda menuju Malaka. Pada bulan Januari atau Februari 1534, sebuah *galley* atau *galleon* yang membawa Fonseca ke Malaka, di tengah jalan menyinggahi Ambon untuk mengangkut perbekalan.²⁰⁴ Sementara itu pada tahun 1538, ketika Anthonius Calvarus memegang pemerintahan Portugis di Ternate, telah dikirim ke Ambon sebuah armada berkekuatan 25 kora-kora dibawah komando Diego Lopez d`Azevedo.²⁰⁵ Ini merupakan ekspedisi militer yang berintikan armada kapal pribumi dengan maksud untuk melindungi perdagangan cengkih dari gangguan pedagang Cina, Makassar, Jawa, Eropa, dan lainnya.

Setelah pengiriman armada kora-kora, kapal lainnya yang juga menyinggahi pelabuhan Ambon adalah kapal yang mengangkut Fransiscus Xaverius seorang penginjil yang ditugaskan oleh Raja Portugal Joao III. Xaverius berlayar dengan

²⁰⁴ P.A. Tiele, *Europeers in den Maleischen Archipel, tweede gedeelte*, 1529-1540 (BKI, vol. 27, tahun 1879), hlm. 20.

²⁰⁵ Rumphius, *De Ambonsche Historie*, (s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1910), hlm. 9.

kapal menuju Ambon dari Makassar dan tiba pada bulan Februari 1546 dan setelah bekerja selama 4 bulan di Ambon ia melanjutkan perjalanan ke Ternate.²⁰⁶

Pada tahun 1570, telah terjadi pembunuhan terhadap Sultan Khairun yang dilakukan oleh orang-orang Portugis.²⁰⁷ Pasca kematian Khairun, situasi politik sangatlah merugikan posisi Portugis di wilayah kepulauan rempah. Ketika tersingkir dari Ternate, maka Ambon menjadi pijakan terakhir untuk mempertahankan hegemoni dalam perdagangan cengkih, pala dan fuli. Akan tetapi karena pembunuhan terhadap Khairun memiliki dampak yang luas terhadap Portugis, di Ambon, benteng mereka yang berkedudukan di Hila tak luput dari serangan penduduk Hitu.

Untuk tetap mempertahankan eksistensinya di Ambon, Portugis segera memindahkan basis pertahanannya ke Leitimor yang penduduknya dianggap lebih loyal. Dalam evakuasi dari Hila, ditempuh lewat laut dan darat.²⁰⁸ Dapatlah diperkirakan bahwa, sejak evakuasi dari Hila, perairan teluk Ambon mulai dimanfaatkan dengan sesungguhnya oleh Portugis sebagai ruang

²⁰⁶ H.J. de Graaf, (1977), *loc.cit.* hlm. 36.

²⁰⁷ Ch. F. Van Fraassen, *Ternate, De Molukken en de Indonesische Archipel, Van Soa-Organisatie en Vierdeling: Een Studie van Traditionele Samenleving en Cultuur in Indonesie, deel I*, (Leiden: Proefschrift, Rijksuniversiteit, 1987), hlm. 28.

²⁰⁸ H.J. de Graaf, (1977), *op.cit.* hlm. 32.

maritim, terutama untuk kepentingan mempertahankan posisi monopoli rempah, konsolidasi armada kapal, dan aktifitas bongkar muat bagi kapal perang maupun kapal kargo.

Sejak pemindahan basis pertahanan dari Hila, Portugis telah membangun sejumlah benteng di Leitimor dan yang terakhir adalah benteng “*Nossa Senhora da Anunciada*” yang kemudian dikenal dengan “*Nieum-Victoria*”, dibangun pada tanggal 25 Maret tahun 1576.²⁰⁹ Dalam pembangunannya, seluruh kelasi kapal-kapal Portugis yang kebetulan berlabuh di teluk Ambon turut membantu pekerjaan pembangunan benteng tersebut.²¹⁰ Tampak dengan jelas disini, Portugis telah mengkonsentrasikan seluruh armada kapalnya di teluk Ambon. Tujuannya jelas untuk melindungi benteng dari arah laut. Dan ini terbukti dikemudian hari ketika kapal-kapal Belanda mencoba untuk menembaki benteng *Nieum-Victoria*, mereka banyak mengalami kesulitan dengan adanya sejumlah armada kapal yang disiagakan oleh Portugis di perairan teluk Ambon.²¹¹

Pada masa guibernur Antonio Galvao, sebagai bagian dari upaya melindungi perdagangan cengkih, dengan adanya penegakan regulasi tahun 1585, telah dikirim seorang perwira ke Banda dengan kapal karavel. Kapal ini menyinggahi pelabuhan

²⁰⁹ Hubert Jacobs, (1985), *op.cit.*

²¹⁰ H.J. de Graaf, (1977), *loc.cit.* hlm. 33.

²¹¹ Rumphius, *De Ambonsche Historie*, (s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1910), hlm. 19-21.

Ambon untuk mengambil air.²¹² Pelayaran kapal-kapal Portugis ke perairan teluk Ambon terus terjadi ditengah meningkatnya volume konflik dengan penduduk Islam di Ambon. Frekuensi pelayaran kapal Portugis mulai mengalami masa fluktuasi pada masa kekuasaan Sancho de Vasconcelos. Ia merupakan penguasa Portugis di Ambon yang banyak terlibat konflik dengan orang-orang Hitu. Dengan kurangnya suplai bantuan yang datang dari Goa dan Malakka menjadi kesulitan tersendiri bagi Vasconcelos untuk mempertahankan kekuasaan Portugis di Ambon.

Selama berlangsungnya konflik dengan penduduk Islam, terjadi serangkaian kunjungan kapal-kapal dari Jawa di teluk Ambon. Ditengah suasana permusuhan dengan dunia Islam Nusantara, telah memasuki perairan teluk Ambon konvoi enam buah kapal layar dari Giri (Gresik), dan ini tanpa di ketahui oleh Vasconcelos karena keasikan bermain catur. Beruntung penduduk Kristen Ambon menghalau armada ini sehingga Portugis untuk sementara terbebas dari serangan mendadak armada kapal milik orang-orang Islam dari Jawa. Sejalan dengan hadirnya kapal dari Jawa, sesekali datang di teluk Ambon kapal-kapal Portugis dari Goa dan Malaka, baik untuk membawa perbekalan dan senjata ataupun sekedar mengangkut cengkih yang telah digudangkan.²¹³

Pelayaran kapal-kapal Portugis ke Ambon mulai berakhir

²¹² P.A. Tiele, (1879), *op.cit.* hlm. 48.

²¹³ H.J. de Graaf, (1977), *op.cit.* hlm. 42.

setelah Belanda secara serius mendukung Hitu dan melancarkan penyerangan terhadap Portugis di Ambon. Puncak berakhirnya pelayaran kapal-kapal Portugis di teluk Ambon terjadi pada masa Gubernur Portugis Gaspar de Melo. Pada tanggal 22 Februari 1605 van der Haghen dengan sembilan kapal memasuki teluk Ambon. Beberapa hari kemudian ia dengan kapal-kapalnya mendekati kastil Portugis, dan menuntut seluruh pulau Ambon atas nama Parlemen Belanda bersatu dan *Stadhouder* Belanda, Pangeran Maurits. Gubernur Portugis Gaspar de Melo mendengar tuntutananya dan pada tanggal 23 Februari 1605 menyerahkan kastil melalui perjanjian kepada orang-orang Belanda.²¹⁴ Gubernur Gaspar de Mello mula-mula menolak karena mengharapkan bantuan, tetapi ketika melihat van der Hagen hendak melakukan penyerangan, ia menyerah pada tanggal 23 Februari 1605 dengan syarat-syarat yang telah ditentukan.²¹⁵ Setelah mengambil alih benteng, Van der Haghen menempatkan pasukan pendudukan di benteng itu dan mengubah namanya

²¹⁴ W.R. Van Hoevell, *De Moluksche Eilanden*, (Zalt-bommel: Joh. Noman en Zoon, 1856), hlm. 106.

²¹⁵ Rumphius mencatat minimal ada tiga syarat yang diberikan kepada Gubernur Gaspar de Mello selaku penguasa di benteng *Victoria*. Syarat-syarat itu adalah;

1. Semua orang Portugis diperkenankan pergi dengan bebas, kecuali yang sudah menikah dan mengaku setia kepada Belanda dan Raja.
2. Orang Portugis diperkenankan pergi dengan membawa senjata musketnya.
3. Sedangkan semua persenjataan lain dan amunisi harus ditinggalkan kecuali lambang kerajaan.

menjadi Victoria.²¹⁶

Dalam misi-misi pelayaran menuju kepulauan rempah hingga ke perairan Ambon, Portugis menggunakan beberapa jenis kapal diantaranya kapal Galleon, Galley, Karavel, dan Karrak. Kapal Galleon merupakan jenis kapal yang berukuran besar dan tidak hanya difungsikan sebagai kapal perang tetapi juga menjadi kapal kargo. Kapal jenis Galley, karavel ataupun Karrak merupakan kapal yang berukuran sedang dan kecil, yang difungsikan sebagai kapal perang dan juga untuk pelayaran antar pulau. Terkadang tidak dipastikan apakah tipe kapal yang digunakan oleh para navigator Portugis pada saat pelayaran perdana menuju kepulauan Banda dan Ambon. Sumber-sumber primer terkadang bersifat generalisir dalam melaporkan pelayaran kapal-kapal Portugis di perairan tropis. Namun yang jelas bahwa diantara armada kapal yang dinahkodai oleh Abreu merupakan sebagian dari armada yang juga digunakan oleh Alfonso d'Albuquerque pada saat menaklukkan Malakka.

²¹⁶ F.W. Stapel, *Geschiedenis van Nederlandsch Indië, derde deel* (Amsterdam: Joost van Vondel, 1939), hlm. 50.

Apabila mengamati dengan seksama terhadap pelayaran kapal-kapal Portugis dari beragam jenis, rata-rata armada Galleon yang berlayar ke Ambon merupakan armada yang berbasis di Goa dan Malaka. Hal ini karena Goa dan Malakka dijadikan oleh Portugis sebagai pangkalan penting di Asia.²¹⁷ Selama masa-masa pelayaran, tercatat adanya Galleon Portugis yang berfungsi sebagai kapal perang dan juga kapal kargo. Diantara kapal Galleon yang berukuran besar adalah Galleon Nao yang berfungsi sebagai kapal kargo untuk memuat produk rempah dari Asia ke Eropa.

Dalam setiap pelayaran, terutama untuk Ambon, kapal kargo terkadang harus melakukan pelayaran sendiri guna mengangkut produk cengkih di pelabuhan Ambon tanpa pengawasan dari kapal perang. Dan ini terjadi ditengah konflik dengan penguasa Islam di Hitu. Kapal-kapal kargo dikirim oleh penguasa Portugis di Malaka ataupun Goa menuju pelabuhan Ambon. Pengapalan rempah berlangsung di perairan teluk Ambon yang untuk jangka waktu terbatas telah dikuasai oleh Portugis yang mendapat dukungan dari sebagian penduduk pribumi di wilayah Leitimor.

²¹⁷ Lihat penjelasan C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, (London: Hutchinson & co, 1969), hlm. 65-83.

C. Pelayaran dan Kunjungan Kapal Pada Masa VOC.

Kontribusi dunia kemaritiman telah mengantarkan Belanda menjadi kerajaan yang memiliki reputasi dan superioritas atas kepulauan rempah. Praktik monopoli cengkih di Ambon dan pala di kepulauan Banda yang dipertahankannya dalam jangka waktu yang panjang menjadi bukti kuat betapa kerajaan ini mencapai sukses dalam pelayaran dan perdagangan di kawasan Asia dan Asia Tenggara.

Khusus mengenai pelayaran kapal-kapal Belanda dan kemudian dibawah lisensi kongsi dagang VOC di perairan tropis, dan kepulauan Maluku, mereka lebih dimudahkan dengan perintisan arung samudera yang dilakukan oleh Portugis dan juga Spanyol. Namun demikian pada awal-awal pelayaran, kesulitan-kesulitan dalam arung samudera menuju kepulauan rempah juga banyak dialami oleh kapal-kapal Belanda. Tidak dalam sekali ekspedisi pelayaran mereka telah mencapai kepulauan rempah. Para navigatornya tidak dengan mudah mencapai hasil maksimal dalam rintisan pelayaran, tetapi melalui suatu proses yang panjang dan memakan korban jiwa serta biaya yang cukup banyak untuk dapat mencapai kepulauan rempah.

Pelayaran kapal-kapal Belanda di perairan tropis dan perjumpaan mereka dengan kepulauan rempah dalam konteks kemaritiman menjadi sangat penting terutama untuk perairan teluk Ambon. Dibawah kendali kongsi dagang VOC, armada kapal-kapal Belanda secara berkala mengunjungi pelabuhan Ambon dan

ini makin jelas setelah kendali kekuasaan dan praktik monopoli perdagangan cengkih diberlakukan terhadap kepulauan rempah.

Sebelum VOC didirikan pada tahun 1602,²¹⁸ kapal-kapal Belanda telah dikirim dalam ekspedisi pelayaran dan perniagaan.

218

BAB VII

KESIMPULAN: *AKHIR PENELUSURAN*

A. Kesimpulan

Pelabuhan Ambon secara tentatif pada era perdagangan Asia Lama (1300-1500) belum memiliki peran berarti. Hal ini disebabkan karena belum dibudidayakan cengkih. Pelabuhan Hitu yang merupakan bagian terluar dari teluk Ambon yang lebih memiliki peran dalam pelayaran. Teks-teks lama yang telah dihimpun melalui suatu riset sejarah, membuktikan bahwa perahu-perahu Jawa telah mengunjungi perairan Ambon dan tepatnya di Hitu dan untuk selanjutnya membangun pemukiman. Penjelasan M. A. P. Meilink-Roelofs dalam karyanya juga membuktikan tentang kunjungan perahu-perahu Jawa ke Ambon.

Untuk jung-jung Cina, pada konteks probabilitas, mereka melintasi perairan Ambon dalam pelayaran dari Ternate menuju kepulauan Banda untuk mengangkut Cengkih. Dominasi Cina dan misi-misi pelayaran dan perniagaan di Nusantara setidaknya mengindikasikan adanya pelaut-pelaut Cina yang menyinggahi Ambon untuk mendapatkan perbekalan. Pelayaran Zou Man tahun 1421-1423 ke Australia patut diduga pada konteks ini perairan Ambon dapat dilalui atau bahkan disinggahi oleh jung-jung Cina.

Pelabuhan Ambon mulai menunjukkan eksistensinya sebagai kawasan maritim strategis pada saat hadirnya orang-orang

Portugis tahun 1512. Pemindahan basis kekuasaan ke Leitimor dan pembangunan benteng Victoria menjadi awal pemanfaatan teluk Ambon sebagai pelabuhan kapal-kapal. Peran ini diteruskan kemudian oleh Belanda dengan menjadikan pelabuhan Ambon sebagai perairan berlabuh kapal-kapal VOC. Lebih jauh lagi VOC memanfaatkan perairan teluk Ambon sebagai pusat konsolidasi armada kapal untuk melancarkan perang terhadap penduduk Ternate, Ambon, dan Banda. Status pelabuhan Ambon pada masa VOC menjadi pelabuhan tertutup bagi kapal-kapal Asing. Hal ini sesuai dengan prinsip monopoli perdagangan yang dipraktikkan oleh VOC terhadap wilayah kepulauan rempah.

Pasca runtuhnya VOC tahun 1799, dan Inggris sempat mengendalikan kekuasaan di Nusantara, pelabuhan Ambon pada tahun 1810 dijadikan sebagai pelabuhan yang terbuka bagi kapal-kapal asing. Hal ini sesuai dengan sistem liberal yang dianut oleh Inggris. Tetapi ini tidak bertahan lama, karena pada tahun 1816, pelabuhan Ambon kembali menjadi pelabuhan tertutup bagi pelayaran kapal-kapal berbendera asing. Akan tetapi pada masa kekuasaan kolonial pembangunan pelabuhan Ambon mulai dilakukan. Dermaga pelabuhan segera di bangun pada tahun 1817 hingga 1865, dan kemudian proses perbaikan sarana diteruskan pada tahun 1917. Pembebasan lahan sekitar area dermaga dilakukan untuk membangun sarana pendukung pelabuhan seperti kantor kepabeanan, dan juga infrastruktur dermaga diantaranya gudang penimbunan barang dll. Pembangunan yang

dilakukan bertujuan untuk mendukung terciptanya pelayaran yang ideal sesuai dengan kehendak pemerintah kolonial. Jaringan pelayaran di perluas dan maskapai pelayarn KPM di bentuk untuk mendukung terciptanya pelayaran kapal-kapal di seluruh nusantara yang menjadi wilayah kekuasaan kolonial.

Setelah pembangunan dermaga pelabuhan Ambon dan maskapai pelayaran KPM di bentuk serta pula oleh maskapai pelayaran swasta, kunjungan kapal-kapap di pelabuhan Ambon terus mengalami peningkatan. Laporan-laporan media dari era colonial membuktikan adanya kontinuitas pelayaran kapal di perairan teluk Ambon. Kapal-kapal yang merapat ke dermaga pelabuhan Ambon sangat beragam, mulai dari kapal penumpang, kapal barang, kapal perang, kapal wisata, hingga kapal pengeruk. Walaupun tercatat adanya situasi fluktuasi dari tahun ke tahun untuk kunjungan kapal di pelabuhan Ambon tetapi secara keseluruhan angka-angka arus pelayaran dan kunjungan kapal sangat signifikan jika dibandingkan dengan era kolonial awal. Ramainya pelayaran kapal-kapal di pelabuhan Ambon sangat berpengaruh terhadap kondisi ekonomi dan juga perkembangan kota Ambon dari waktu ke waktu.

B. Saran dan Rekomendasi

Apabila mengamati dengan seksama terhadap riset sejarah pelabuhan Ambon, dengan periode yang panjang maka dibutuhkan penelitian lanjutan. Karena hasil penelitian ini dalam beberapa aspek masih perlu dilengkapi demi terciptanya suatu hasil kajian yang menyeluruh dan mendalam mengenai sejarah kota pelabuhan Ambon. Dengan demikian lembaga riset atau pemerintah kota Ambon dapat menjadi perhatian adanya untuk mendukung pelaksanaan riset lanjutan. Kiranya dengan riset lanjutan dapat menghasilkan suatu hasil penelitian yang mendalam dan ini tentu akan memudahkan pemerintah kota dalam menentukan sejarah hari jadi pelabuhan Ambon.

DAFTAR PUSTAKA

A. Surat Kabar

Bataviaasch nieuwsblad, tanggal 2 Maret 1917.

Bataviaasch Nieuwsblad, tanggal 14 Maret 1918.

Bataviaasch nieuwsblad, tanggal 20 Oktober 1899.

De Indische Courant, tanggal 3 Februari 1938.

De Sumatra post, tanggal 5 September 1933.

De Outpost, tanggal 2 Mei 1865.

De Indische Courant, tanggal 18 Oktober 1937.

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie, tanggal 27 Novemebr 1935.

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch Indie, tanggal 20 November 1923.

B. Arsip dan Sumber Resmi Tercetak dan Kamus

Algemeen Verslag van het Moluksche Over het Jaar 1833.

Memorie van Overgave van Bestuur van den Aftredenden Resident der Molukken, Dr. B.J. Haga, hlm. 37.

Memorie van Overgave van het Bestuur over de Residentie Amboina, G. Sieburgh, *Koleksi Ministerie van Kolonie, bundle no. 312.1*, NAN, hlm. 42.

TNI, jilid 1, tahun 1863,

Laporan Perkebunan Karesidenan Ambon Tahun 1863

Staatsblad van Nederlandsch Indic Over het Jahr 1824, No. 19 a Tahun 1824.

Kuultuur Verslag Der Residenttie Amboina Over Het Jaar 1864

ANRI, Surat Keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, tanggal 15 April 1824 No. 1 tentang *Reglement op Het Binnenlandsch Bestuur en Dat der Financien op Amboina en Onderboonigheden* (Staatblad tahun 1824 nomor 19a).

Extract uit het Register der Handelingen en Besluiten van President en Raden van Finantien van Nederlands Indic, Zaturdag den 20^e Juny 1818, No. 498.

Algemeen Verslag van het Moluksche over het Jaar 1833.

Surat Gubernur Maluku kepada Komisaris Jendral tanggal 10 Juni 1817. no. 4. Bundel Ambon no. 472.

Inkoop en Kasten van Lijnwaden over het jaar 1827, no. 12.

Surat Direktur Keuangan Kepada Gubernur Maluku No. 4816, tanggal 25 Nopember tahun 1833, dalam Bundel Ambon no. 1103 A.