



**UNIVERSITAS INDONESIA**

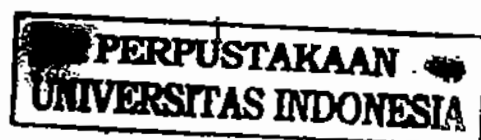
**LAUT BEBAS, PASAR BEBAS, DAN PERJANJIAN 1855:  
PELAYARAN, PERDAGANGAN DAN DIPLOMASI  
AMERIKA SERIKAT DI KEPULAUAN INDONESIA 1784-1855**

**DISERTASI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Doktor dalam bidang  
Ilmu Sejarah**

**Yuda Benharry Tangkilisan  
NPM. 0606038004**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA  
PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH  
DEPOK  
JULI 2009**

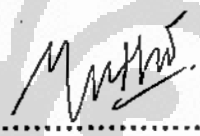


## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Disertasi ini adalah hasil karya sendiri,  
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar

**Nama** : Yuda Benharry Tangkilisan

**NPM** : 0606038004

**Tanda Tangan** :  .....

**Tanggal** : 15 Juli 2009

## HALAMAN PENGESAHAN

Disertasi yang diajukan oleh :

Nama : Yuda Benharry Tangkilisan, M.Hum  
NPM : 0606038004  
Program Studi : Ilmu Sejarah  
Judul : LAUT BEBAS, PASAR BEBAS, DAN PERJANJIAN  
1855: Pelayaran, Perdagangan dan Diplomasi Amerika  
Serikat di Kepulauan Indonesia 1784-1855

**Ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Doktor pada Program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia**

### DEWAN PENGUJI

Promotor : Prof. Dr. I Ketut Surajaya

Kopromotor I : Dr. Nana Nurliana S

Kopromotor II : Dr. Djoko Marihandono

Tim Penguji : Dr. Priyanto Wibowo (Ketua)

: Dr. Masyhuri

: Prof. Dr. R.Z. Leirissa (Anggota)

: Prof. Helius Sjamsuddin, Ph.D., MA (Anggota)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 15 Juli 2009

Oleh

Dekan

Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya

Universitas Indonesia

Dr. Priyanto Wibawarta

NIP. 131 882 265



## KATA PENGANTAR

Pertama-tama izinkanlah penulis untuk menghaturkan rasa syukur yang sebesar-besarnya kepada Tuhan Yang Maha Kuasa atas penyertaanNya sehingga disertasi ini dapat diselesaikan. Selanjutnya, penulis hendak menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya untuk Dewan Penguji. Selaku Promotor, Prof. Dr. I Ketut Surajaya telah meluangkan banyak waktu di tengah-tengah kesibukan beliau untuk menerima penulis dan memberikan bimbingan. Petunjuk, arahan dan kritik beliau membuka wawasan penulis untuk membangun kerangka pemikiran dan menganalisis permasalahan penelitian berdasarkan metodologi keilmuan. Berpikir kritis dan mencari temuan baru merupakan pesan yang beliau selalu ingatkan pada setiap kesempatan bimbingan. Semoga penulis telah memenuhi harapan beliau.

Kemudian, Dr. Nana Nurliana selaku kopromotor pertama menyelaraskan analisis dan penulisan disertasi ini, terutama antara sudut pandang Amerika Serikat dan Indonesia. Konteks Amerika Serikat menjadi perhatian dan arahan beliau agar kerangka penjelasan menjadi lebih jelas. Bersama-sama dengan masukan dan bimbingan dari Dr. Djoko Marihandono, sebagai kopromotor kedua, kerangka penjelasan menjadi semakin tajam. Apalagi beliau ikut mencurahkan perhatian pada masalah teknis penulisan. Kekeliruan bahasa dan kesalahan pengetikan dapat mengaburkan makna yang hendak disampaikan. Terima kasih untuk keduanya, penulis telah berusaha seoptimal mungkin untuk memasukkan semua saran, arahan dan petunjuk yang diberikan.

Disertasi ini menjadi lebih sistematis dan jelas berkat pertanyaan dan masukan dari Dr. Masyhuri. Pendekatan kuantitatif menjadi lebih efektif karena kejelian pembacaan beliau. Selanjutnya, Pendalaman permasalahan dan makna disertasi ini mendapat pengujian dan sentuhan kritis melalui pertanyaan dan masukan Prof. Dr. R.Z. Leirissa dan Prof. Helius Sjamsuddin, Phd., M.A. Sebagai sejarawan senior, keduanya memperlihatkan wawasan dan pengalaman yang luas dalam menyusun sebuah karya ilmiah. Terima kasih penulis ucapkan untuk semua

yang telah diberikan. Juga kepada Dr. Priyanto Wibowo selaku ketua Tim Penguji, penulis hendak mengungkapkan rasa terima kasih yang setulusnya.

Promosi ini tidak mungkin terlaksana tanpa surat keputusan Rektor Universitas Indonesia, Prof. Dr. der Soz. Gumilar Rosliwa Somantri dan surat Dekan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Dr. Bambang Wibawarta. Terkait dalam jajaran ini adalah Ketua dan Sekretaris Departemen Ilmu Sejarah, Dr. Priyanto Wibowo dan Tri Wahyuning M. Irsyam, M.Hum, serta koordinator Program Studi Sejarah Indonesia, Abdurahman, M.Hum. Penulis mengucapkan terima kasih atas izin, bantuan dan segala sesuatunya yang telah mereka berikan, termasuk pemerolehan bea siswa BPPS berkat kebijakan mantan Dekan, Wakil Dekan I dan II FIB UI, yaitu Prof. Dr. Ida Sundari Husen, Prof. Dr. Rahayu S. Hidayat dan Adrianus L.G. Waworuntu, M.A. Bea siswa ini banyak membantu meringankan biaya pada saat melakukan penelitian. Kepada Albert Roring, M.Hum. dan Marvino Marentek, S.E yang telah bersedia menjadi pendamping ketika ujian sebagai paranim, ucapan terima kasih penulis sampaikan.

Kilas balik perjalanan penulisan disertasi ini kembali ke saat-saat awal penulis mengenal Ilmu Sejarah. Minat penulis mulai muncul pada saat membaca artikel orasi pengukuhan Guru Besar Prof. Dr. Nugroho Notosusanto (alm.) yang dimuat di harian Sinar Harapan berjudul "Sejarah Demi Masa Kini." Minat itu makin menemukan bentuknya ketika belajar di Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Indonesia, di Jurusan Asia Tenggara dan Oseania Fakultas Sastra Universitas Leiden dan Program Doktor bidang Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.

Dalam proses belajar yang panjang itu, penulis mengenal para sejarawan dan pakar budaya seperti Prof. Dr. Nugroho Notosusanto (alm.), Prof. Dr. Harsya W. Bachtiar (alm.), Prof. Dr. R.Z. Leirissa, Prof. Dr. A.B. Lopian, Dr. Onghokham (alm.), Prof. Dr. Moendardjito, dra. Soemartini (alm.), Prof. Dr. Susanto Zuhdi, Prof. Dr. C. Fasseur, Prof. Dr. V.J.H. Houben, Dr. H.A.J. Klooster, Richard Chauvel, Ph.D, Prof. Dr. Nurhadi Magetsari, Prof. Dr. Toeti Herati Noeradi, Prof. Dr. Benny H. Hoed, Prof. Melani Budianta, Ph.D, Dr. Akhyar Lubis, Dr. Vincent Jolasa dan

lainnya yang telah memperkenalkan dan mengajarkan penulis tentang Ilmu Sejarah dan Humaniora. Kemudian, melalui pengiriman ke luar negeri dengan bantuan Kajian Wilayah Amerika Universitas Indonesia semasa pimpinan dra. Pia Alisyahbana dan Dr. Nana Nurliana, penulis memperoleh kesempatan mempelajari dan mendalami Sejarah Amerika. Penghargaan yang setinggi-tingginya, penulis haturkan kepada mereka. Hanya Tuhanlah yang mampu membalas budi baik mereka.

Selanjutnya, penulis juga banyak belajar dari pandangan dan pemikiran sejumlah tokoh yang pernah mewarnai perjalanan bangsa Indonesia. Kesempatan itu muncul ketika seorang rekan penulis Carmelia Sukmawati mengajak bergabung dalam tim penulisan biografi mereka. Banyak pelajaran tentang sejarah dan masa lalu Indonesia yang penulis peroleh dari Bapak Jenderal TNI (purn.) H. Try Sutrisno, Jenderal TNI (purn.) H. Soebagyo Hadisiswoyo, Johannes Abraham Dimara (alm), Abilio Osorio-Soares (alm.), dan *the last but not the least* adalah Bapak DR. (H.C) Ir. H.R. Hartarto Sastrosunarto. Juga penulis banyak memperoleh pengetahuan dan pengalaman dari sahabat dan rekan kuliah S-3, Bapak Letjen TNI (Purn.) Himawan Sutanto, M.Hum. Kami saling berbagi dan bertukar pikiran tentang Sejarah melalui pertukaran karya. Sungguh persahabatan lintas generasi seprofesi yang luar biasa. Harapan penulis agar beliau secepatnya menyelesaikan studi S-3. Wawasan pemikiran mereka sangat menarik dan penting mengingat berasal dari pengalaman pengabdian berpuluh-puluh tahun sebagai pejuang dan negarawan, serta yang tidak kalah penting adalah karena diungkapkan dari sudut pandang sebagai bangsa Indonesia, sehingga perlu dikembangkan lebih lanjut. Penulis berharap pemikiran mereka menjadi tantangan untuk sejarawan di tanah air.

Kemudian, peranan, keterlibatan dan sumbangsih keluarga tidak dapat dikesampingkan adalah, yakni dari ayah, ibu, saudara dan para keponakan. Kepada papi, Hans Gustav Albert Tangkilisan, dan mami, Kitty Anneke Pussung, penulis mempersembahkan rasa syukur dan terima kasih atas semua yang telah diberikan tanpa pamrih dan tidak kenal lelah dalam lingkungan pengasuhan dan pendidikan keluarga, bersama-sama saudara-saudara lainnya, Maria Albertina, SH, dr. Jan Andries, Ir. Victor Immanuel, Rosela Adelina, Bsc., Muliarno Indra, Surachman

Natanael dan Leo Agosto. Saudara lainnya yang harus disebutkan adalah para ipar penulis, yakni Max Marentek, dr. Mercy Tobing, Sp.S, Ir. Andrari G, Stanley Rajagukguk, M.Ac., Rias Arikawati, Bsc., Diana, SIK dan Deborah Messakh. Juga para keponakan penulis menjadi ilham dan dorongan untuk menyelesaikan disertasinya. Mereka adalah Mario, Abigail, Marvinno, Jeremy, Jessica, Yannick, Irene, Shalom, Pingkan, Putro, Nadia dan Raja (Bonjeng). Dalam bagian ini pula penulis hendak menyebutkan sebuah nama, drg. Dewi Haryanti Pramono, Sp.Pros, yang mendorong dan memberi semangat agar secepatnya menyelesaikan studi S-3. Ketulusan hati, doa dan cinta kasihnya sulit untuk diungkapkan dan dibalas. Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa memberikan rahmat dan berkat atas semua yang telah penulis terima darinya dan mereka.

Akhirnya, penulis hendak menyampaikan terima kasih kepada rekan-rekan dan staf dari Program Studi Sejarah, Departemen Ilmu Sejarah FIB UI, Perpustakaan Nasional, Arsip Nasional, Perpustakaan KWA UI, Perpustakaan FIB UI, Perpustakaan PDII LIPI dan Perpustakaan CSIS yang tidak dapat disebutkan satu persatu atas bantuan dan pelayanan yang telah diterima. Tidak ada gading yang tidak retak, segala kekeliruan dan kekurangan menjadi tanggung jawab penulis. Masukan dan saran diharapkan demi penyempurnaan dan pengembangan karya ini di masa mendatang. Semoga disertasi ini bermanfaat untuk pengembangan penelitian dan penulisan Sejarah serta penegakan kemanusiaan di tanah air.

Depok, 15 Juli 2009  
Salam,

Yuda B. Tangkilisan M.Hum  
NPM 0606038004

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Yuda Benharry Tangkilisan**  
NPM : **0606038004**  
Program Studi : **Ilmu Sejarah**  
Departemen : **Ilmu Sejarah**  
Fakultas : **Ilmu Pengetahuan Budaya**  
Jenis karya : **Disertasi**

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**LAUT BEBAS, PASAR BEBAS, DAN PERJANJIAN 1855: Pelayaran, Perdagangan dan Diplomasi Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia 1784-1855**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok  
Pada Tanggal: 15 Juli 2009  
Yang menyatakan



(Yuda Benharry Tangkilisan)



## ABSTRAK

Nama : Yuda Benharry Tangkilisan  
Program Studi : Ilmu Sejarah  
Judul : Laut Bebas, Pasar Bebas, dan Perjanjian 1855: Pelayaran,  
Perdagangan dan Diplomasi di Kepulauan Indonesia 1784-1855

Disertasi ini membahas upaya pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat menerobos kebijakan merkantilistik Hindia Belanda di kepulauan Indonesia melalui diplomasi kurun waktu 1784 hingga 1855. Pelayaran Amerika Serikat ke kepulauan Indonesia bermula pada tahun 1784 dalam perjalanan menuju Kanton, Cina. Perdagangan bermula pada tahun 1786 pada saat sebuah kapal Amerika Serikat membeli barang untuk diperdagangkan di Kanton. Pola perdagangan lintas lautan Amerika Serikat adalah Ekspor, Reekspor dan Berantai. Dalam pola Perdagangan Berantai, kepulauan Indonesia merupakan salah satu tempat persinggahan. Diplomasi Amerika Serikat membuka pelabuhan dan pasar Hindia Belanda dilakukan dengan tindakan imperialistik. Hasilnya adalah Perjanjian 1855 yang mengatur tentang perwakilan konsuler Amerika Serikat di Hindia Belanda. Metodologi yang digunakan berasal dari teori Diplomasi, Imperialisme, Perdagangan (Pasar) Bebas dan Strukturisme. Selain data kualitatif, kerangka analisis memakai juga data kuantitatif. Hasil akhir memperlihatkan bahwa Perjanjian 1855 merupakan pintu masuk kepentingan ekonomi Amerika Serikat yang lebih luas di kepulauan Indonesia. Untuk Hindia Belanda, perjanjian itu melapangkan jalan ekspansi kolonialnya di pulau Sumatera. Dampak langsung terhadap perdagangannya terhambat oleh Perang Saudara (1861-1865). Selain itu, politik dan diplomasi ekonomi luar negeri Amerika Serikat walau berlandaskan doktrin pasar bebas, tidak mengabaikan peranan pemerintah. Kemudian, walau berstatus negeri jajahan, pemerintah Hindia Belanda memiliki kebijakan yang terkadang tidak selalu selaras dengan Negeri Induk (Belanda).

**Kata Kunci:** Amerika Serikat, Hindia Belanda, Laut Bebas, Pasar Bebas, Merkantilisme, Perjanjian 1855.

## ABSTRACS

Name : **Yuda Benharry Tangkilisan**  
Study Program: **History**  
Title : **Freedom of the Seas, Free Market, and Treaty 1855: Shipping, Commerce and Diplomacy of the United States of America in Indonesian Archipelago 1784-1855**

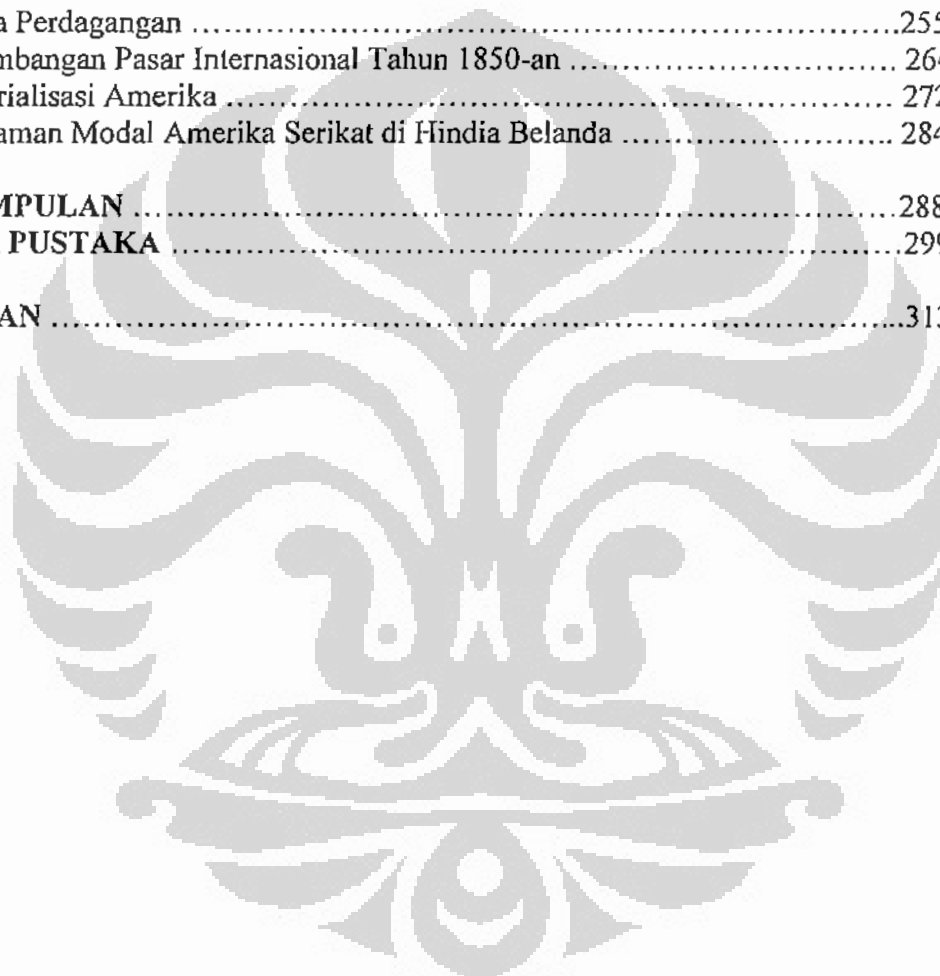
This dissertation analyzes efforts of American shipping and commerce breaking the Netherlands Indies mercantilistic policies in Indonesian Archipelago by means of diplomacy in the times of 1784 to 1855. American shipping to Indonesian Archipelago began in 1784 in a voyage for Canton, China. The commerce began in 1786 when an American ship bought some goods to trade for Canton. American overseas trading patterns were Export, Reexport and Network Commerce. The last mentioned treated Indonesian archipelago as a part of a commercial network that centered at Canton. American diplomacy opened the Netherlands Indies ports and market by an imperialistic way. It resulted in Treaty 1855 that allowed the Americans to establish a consulate office at Batavia. The methodology consists of several points of view, i.e from Diplomacy, Imperialism, Free Trade or Free Market and Structurist theories. The analysis based on qualitative and quantitative data. Final results show that the Treaty 1855 was an entry point for the widespread of American economic interests in the whole of Indonesian archipelago. However, its direct impact in commerce was disturbed by the Civil War (1861-1865). For the Netherlands Indies, it encouraged expansive motives in Sumatera. Beside these, it shows that even though the United States of America is a liberal state, the role of government in international economics is still great. The last is that as a colonial state the Netherlands Indie had its own policy and did not entirely depended on the Netherlands.

**Key words:** the United States of America, the Netherlands Indies, Freedom of the Seas, Free Market, Mercantilism, Treaty 1855

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	viii
ABSTRAK .....	ix
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
DAFTAR PETA .....	xiv
DAFTAR TABEL .....	xv
DAFTAR UKURAN DAN BERAT .....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN DOKUMEN DAN SUMBER.....	xix
DAFTAR ISTILAH (GLOSARI) .....	xx
KERANGKA PEMIKIRAN LATAR BELAKANG DAN PENYEBAB PEMBUATAN PERJANJIAN 1855 DAN DAMPAKNYA.....	xxiv
KERANGKA PENJELASAN PERSINGGAHAN DAN PERDAGANGAN BERANTAI.....	xxv
<b>1. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Maksud dan Tujuan .....	9
1.3 Alasan Pemilihan Judul .....	15
1.4 Permasalahan .....	20
1.5 Metodologi dan Kerangka Penjelasan .....	25
1.6 Tinjauan Sumber .....	40
1.7 Sistematika .....	45
<b>2. PELAYARAN DAN PERDAGANGAN AWAL AMERIKA SERIKAT DI KEPULAUAN INDONESIA .....</b>	<b>49</b>
2.1 Pelayaran di Kepulauan Indonesia .....	49
2.2 Dinamika Politik dan Ekonomi Kepulauan Indonesia .....	61
2.3 Jaringan Perdagangan Awal Amerika Serikat .....	76
2.4 Indies, Kanton dan Persinggahan .....	85
2.5 Perdagangan Lada Kuala Batu .....	101
2.6 Pedagang Rhode Island di Batavia .....	116
<b>3. PERDAGANGAN AMERIKA SERIKAT DAN HINDIA BELANDA 1822—1856 .....</b>	<b>136</b>
3.1 Pola Perdagangan .....	136
3.2 Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda.....	149
3.3 Komoditi Ekspor Amerika Serikat ke Hindia Belanda ..	153
3.4 Komoditi Impor Amerika Serikat dari Hindia Belanda ..	159
3.5 Perdagangan Bcrantai .....	163

<b>4. PERDAGANGAN BEBAS, MERKANTILISME DAN PERJANJIAN TAHUN 1855</b> .....	185
4.1 Politik Perdagangan Internasional Amerika Serikat .....	185
4.2 Kebijakan Perdagangan Internasional di Kepulauan Indonesia .....	201
4.3 Faktor Jepang .....	218
4.4 Kasus Gibson .....	232
4.5 Perjanjian Tahun 1855 .....	239
<b>5. INTERAKSI EKONOMI AMERIKA SERIKAT DAN HINDIA BELANDA SETELAH PERJANJIAN TAHUN 1855</b> .....	255
5.1 Neraca Perdagangan .....	255
5.2 Perkembangan Pasar Internasional Tahun 1850-an .....	264
5.3 Industrialisasi Amerika .....	272
5.4 Penanaman Modal Amerika Serikat di Hindia Belanda .....	284
<b>6. KESIMPULAN</b> .....	288
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	299
<b>LAMPIRAN</b> .....	313

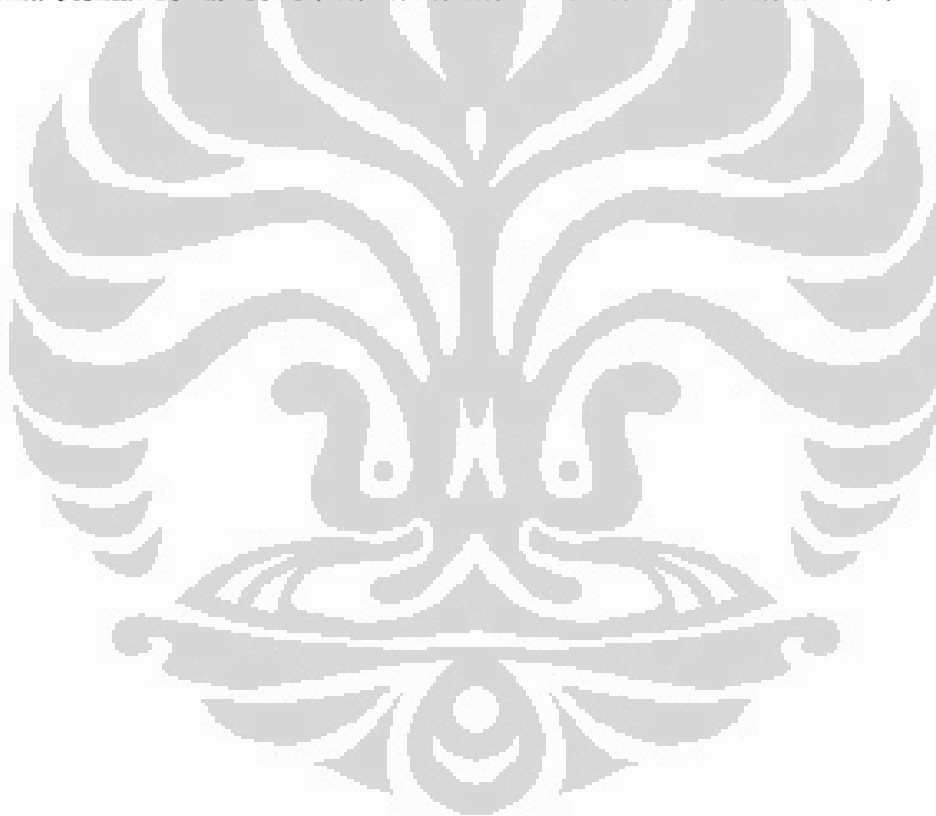


## DAFTAR GAMBAR

1.1. Hugo Grotius .....	16
1.2. Adam Smith .....	21
1.3. David Ricardo .....	28
2.4. Suasana Sidang di Dewan Perwakilan Rakyat ( <i>House of Representatives</i> ) Amerika Serikat pada Sekitar Tahun 1789-an .....	87
2.5. Samuel Shaw .....	90
2.6. Surat Shaw kepada Konsul Prancis .....	92
2.7. Perwakilan Dagang Internasional di Pelabuhan Kanton .....	93
2.8. Rogier G. van Polanen .....	98
2.9. Pelabuhan Salem pada Tahun 1907 .....	102
2.10. Jacob Crowninshield .....	106
2.11. Joseph Peabody .....	107
2.12. Levi Woodbury .....	109
2.13. Andrew Jackson .....	111
2.14. Replika Kapal Friendship di Derby Street, Salem, Massachusetts ..	112
2.15. Lambang Kota Salem, Massachusetts .....	113
2.16. Sir James Brooke, <i>The White Rajah</i> .....	115
2.17. Kota Providence, Rhode Island .....	118
3.18. Pelabuhan di Anyer Sekitar Tahun 1850 .....	152
3.19. Pelabuhan di Batavia Sekitar Tahun 1850 .....	158
4.20. Thomas Jefferson .....	187
4.21. Gedung Parlemen ( <i>Capitol</i> ) Amerika Serikat .....	188
4.22. George Washington .....	189
4.23. Benjamin Franklin .....	190
4.24. John Adams .....	191
4.25. James Monroe .....	197
4.26. James Knox Polk .....	198
4.27. Millard Fillmore .....	200
4.28. Herman Wilhelm Daendels .....	202
4.29. Thomas Stamford Raffles .....	204
4.30. Deshima, Nagasaki Setelah Tahun 1858 .....	225
4.31. Charles Ferdinand Pahud .....	229
4.32. Walter Murray Gibson .....	233
4.33. August Belmont .....	236
4.34. Franklin Pierce .....	237
4.35. Daniel Webster .....	246
4.36. Floris Adriaan Baron van Hall .....	248
4.37. Raja Kerajaan Belanda Willem II .....	250
4.38. Gedung Putih Pusat Pemerintahan Amerika Serikat Abad ke-19 ...	252
5.39. Pelabuhan New York pada Pertengahan Abad ke-19 .....	263
5.40. Kapal Layar Jenis Clipper .....	267
5.41. Pengeboran Minyak Bumi Pertama Drake's Well, Pennsylvania ....	270
5.42. Elias Haskett Derby .....	277

## DAFTAR PETA

2.1. Angin Muson dan Pasat Bulan Januari-April .....	50
2.2. Angin Muson dan Pasat Bulan Mei-September .....	51
2.3. Selat Malaka .....	59
2.4. Jalur Pelayaran ke Hindia (Indies) Portugis dan Belanda. ....	61
2.5. Kepulauan Indonesia pada Abad ke-19 .....	75
2.6. Perekonomian Kolonial Amerika Serikat Tahun 1770 .....	78
2.7. Geografi dan Pelabuhan Asia .....	86
2.8. Samudera Hindia (Indonesia) Sebagai Gerbang Menuju Kanton .....	99
2.9. Sumatera Barat dan Bagian Utara Abad ke-19 .....	103
5.10. Amerika Serikat Tahun 1800 .....	276
5.11. Amerika Serikat Tahun 1850 .....	278



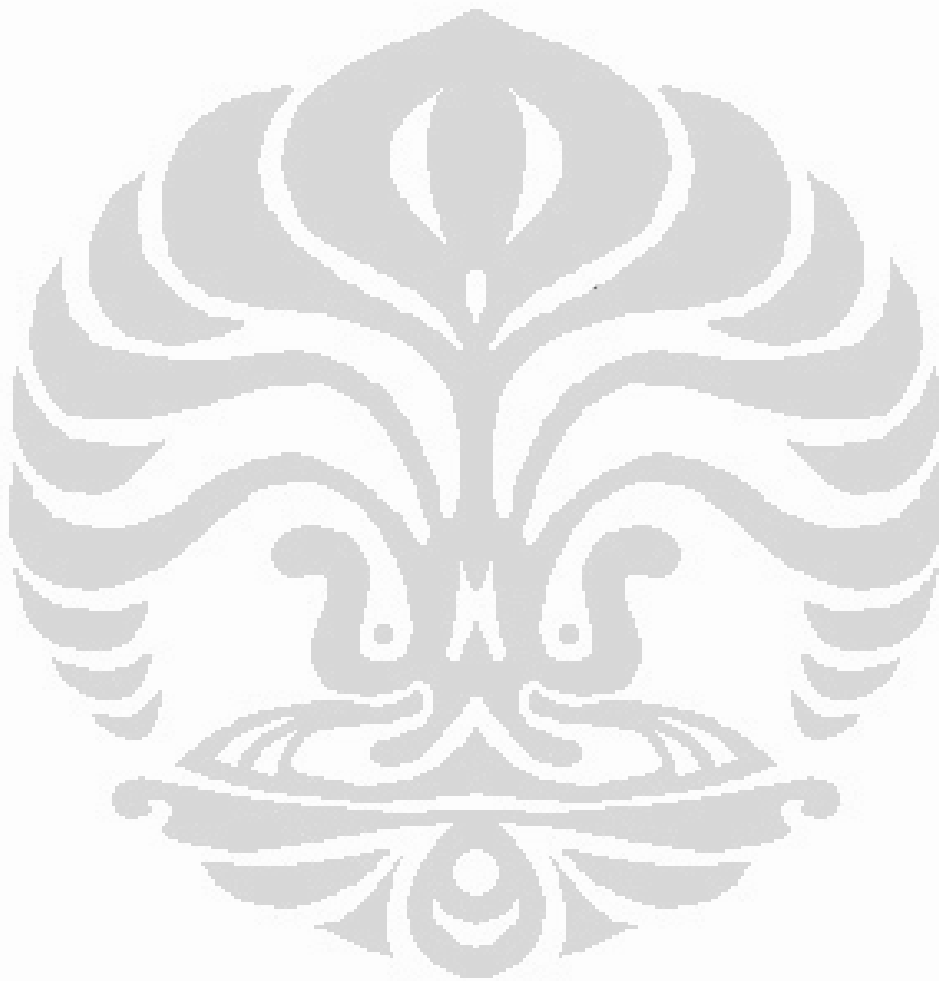
## DAFTAR TABEL

2.1. Tiga Belas Koloni dan Ciri Masing-masing .....	76
2.2. Komoditi Koloni Inggris di Amerika Utara .....	79
2.3. Kota Besar di Amerika Masa Kolonial .....	80
2.4. Tabel Ekspor dan Impor Koloni Amerika Utara .....	80
3.5. Nilai Ekspor dan Impor Barang (bukan Emas dan Perak) Amerika Serikat 1790— 1855 (dalam jutaan dolar Amerika Serikat) .....	144
3.5a Grafik Ekspor, Reekspor dan Impor Amerika Serikat 1790—1855 (dalam jutaan dolar) .....	147
3.6. Nilai Impor dan Ekspor (Termasuk Reekspor) Amerika Serikat dari Asia Tahun 1821—1855 (dalam jutaan dolar) .....	147
3.7. Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda 1822-1856 ....	150
3.8. Tabel Keadaan Pelayaran Kedatangan di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1829 di Bawah Bendera Amerika Serikat .....	165
3.9. Tabel Keadaan Pelayaran Keberangkatan di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1829 di Bawah Bendera Amerika Serikat .....	165
3.10. Keadaan Nilai Impor dan Ekspor di Pulau Jawa dan Madura di Bawah Bendera Amerika Serikat Tahun 1830 (dalam Gulden).....	166
3.11. Keadaan Ekspor Barang dan Produk untuk Kebutuhan Pemerintah Asal Amerika Serikat Tahun 1830 .....	167
3.12. Kapal Amerika Serikat yang Tiba di Hindia Belanda Tahun 1834 .....	167
3.13. Kapal Amerika Serikat yang Berangkat dari Hindia Belanda Tahun 1834..	169
3.14. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835 .....	170
3.15. Kedatangan Kapal Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835..	171
3.16. Keberangkatan Kapal Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835 172	172
3.17. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Berbendera Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1836 .....	172
3.18. Keberangkatan Kapal Amerika Serikat Tahun 1836 .....	173
3.19. Kedatangan Kapal dari Amerika Serikat Tahun 1837 .....	173
3.20. Keadaan Impor dan Ekspor di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1845 oleh Kapal Berbendera Amerika Serikat (dalam Gulden) .....	174
3.21. Keadaan Pelayaran di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1845 Keberangkatan	175
3.22. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Amerika Serikat serta Tonase (dalam <i>lasten</i> ) di Timor Kupang Tahun 1846-1853 .....	177
3.23. Impor Perdagangan Amerika Serikat di Timor Kupang Tahun 1846-1853 (dalam Gulden).....	178
3.24. Keadaan Impor dan Ekspor di Pulau Jawa dan Madura Dari dan Menuju Amerika Serikat Tahun 1856 (dalam Gulden) .....	189
3.25. Keadaan Pelayaran di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1856 Kedatangan	181
3.26. Keadaan Pelayaran di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1856 Keberangkatan.	181

4.27. Jumlah Pos Diplomatik dan Konsulat Amerika Serikat 1781-1860 .....	200
4.28. Tarif Ekspor .....	213
4.29. Tarif Arak .....	214
4.30. Perbandingan Kurs Beberapa Mata Uang Asing terhadap Gulden Tahun 1821-1826 .....	215
4.31. Neraca Perdagangan Jepang dan Hindia Belanda 1823-1867 .....	219
5.32. Keadaan Kedatangan Kapal Berbendera Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura 1856-1865... ..	256
5.33. Impor di Pulau Jawa dan Madura dari Amerika Serikat dengan Kapal Berbagai Negara 1856—1865 (dalam Gulden).....	258
5.34. Impor Amerika Serikat dari Hindia Belanda yang Dibawa Oleh Kapal-kapal Sejumlah Negara 1856—1865 (dalam gulden).....	260
5.35. Keadaan Umum Impor Amerika Serikat dari Sejumlah Negara 1856-1865 (dalam Gulden).....	261
5.36. Ekspor Pulau Jawa dan Madura di Bawah Bendera Amerika Serikat 1856-1865 .....	262
37. Keadaan Impor dan Ekspor Hindia Belanda dari/ ke Amerika Serikat 1823—1870 (dalam Ribuan Gulden) Menurut Mansvelt (1938) .....	337
38. Keadaan Impor dan Ekspor Hindia Belanda dari/ ke Amerika Serikat 1822—1870 (dalam Ribuan Gulden) Menurut Korthal-Altes (1991)....	339
39. Kapal-kapal Eropa dan Amerika Serikat yang Tiba di Batavia Berdasarkan Bendera 1793—1807 .....	341
40. Impor dan Reekspor Amerika Serikat 1790-1815 (dalam Dolar Amerika Serikat) .....	342
41. Impor Lada Tahunan Amerika Serikat dari Hindia Timur ( <i>East Indies</i> ) 1789-1815 (dalam Pon) .....	343
42. Impor Lada Amerika Serikat yang Dibawa oleh Kapal Asing Lainnya 1790-1815 (dalam Pon) .....	344
43. Impor Lada, Gula Merah dan Kopi Amerika Serikat dari Hindia Belanda 1795-1812 (dalam Pon) .....	345
44. Impor Lada Amerika Serikat 1789-1815 (dalam Pon) .....	346
45. Impor dan Ekspor Lada Amerika Serikat 1790-1815 (dalam Pon) .....	347
46. Tujuan Ekspor Lada Amerika Serikat Tahun 1790-1799 .....	348
47. Impor Teh Amerika Serikat dengan Kapal Amerika Serikat dan yang Datang dari Hindia Timur Tahun 1789-1815 (dalam Pon) .....	349
48. Impor dan Ekspor Teh Amerika Serikat 1789-1815 (dalam Pon) .....	350
49. Impor Barang-barang dari Asia ke Amerika Serikat 1789-1815 (dalam dolar Amerika Serikat) .....	351
50. Keadaan Kapal Amerika Serikat yang Tiba di Kanton 1784-1814 .....	352
51. Keadaan Impor Barang-barang dari Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1825-1855 (dalam Gulden) .....	353
52. Keadaan Umum Impor di Pulau Jawa dan Madura yang Dibawa Kapal Amerika Serikat dari Beberapa Tempat 1825-1855 (dalam Gulden) .....	359
53. Keadaan Umum Ekspor di Pulau Jawa dan Madura yang Dibawa ke Amerika Serikat dari Beberapa Tempat 1825-1855 (dalam Gulden) .....	361



54. Keadaan Ekspor Komoditi ke Amerika Serikat dari Pulau Jawa dan Madura Asal Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*) 1825-1856 ..... 363
55. Impor dan Ekspor Hindia Belanda (Jawa dan Madura) di bawah Pelayaran Berbendera Belanda 1825-1865 ..... 366
56. Keadaan Kedatangan Barang dari Kapal Amerika Serikat di Pelabuhan Masuk Anyer, Batavia, Semarang dan Surabaya 1825-1855 (dalam Gulden) ... 368

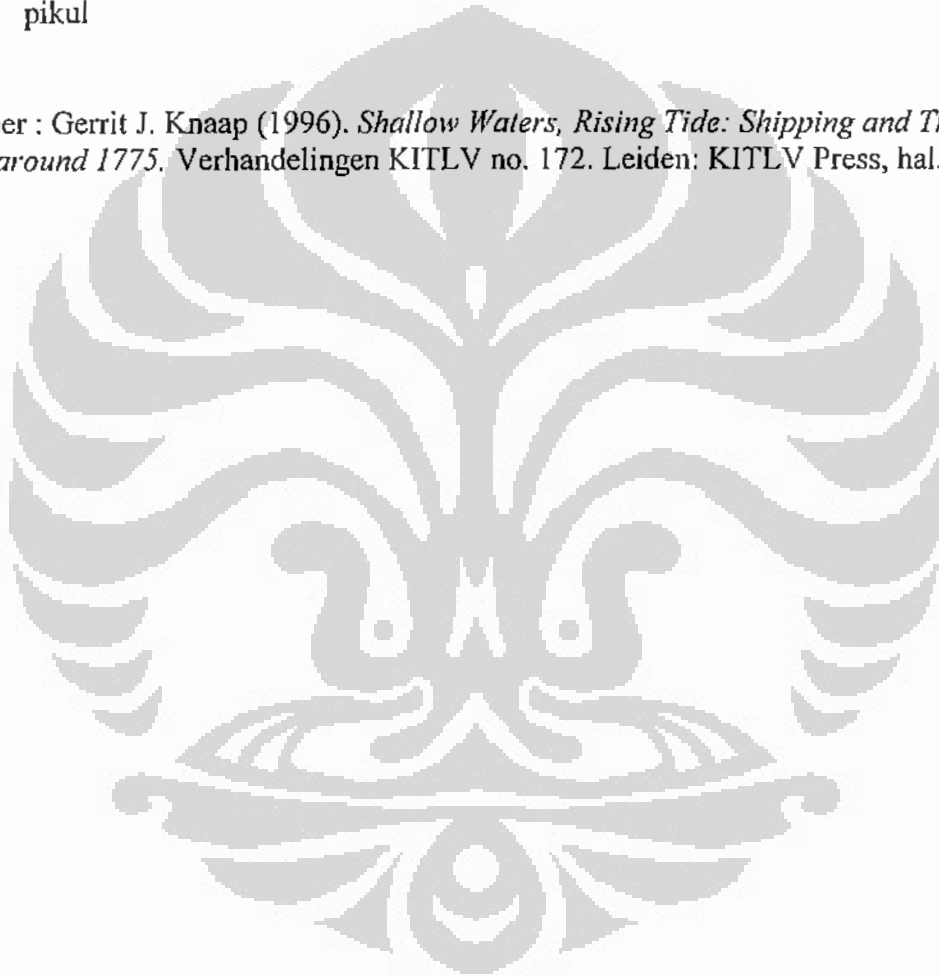


## DAFTAR UKURAN DAN BERAT

1. Baal (Balen) : untuk benang katun setara 1 pikul; untuk kopi setara dengan 2 pikul, untuk pakaian layer Eropa setara 6 buah, untuk sutera setara 1 bundel
2. Balie : untuk beras setara dengan kurang lebih 60 kati, untuk bahan cair sekitar 45 kan
3. Boek : untuk kertas Cina setara 40 lembar
4. Bottel: untuk bahan cair sekitar 2 kan
5. Bundel : untuk keramik dan porselen setara 1 nest (keranjang), untuk kertas Cina setara dengan 1 boek, untuk sutera setara dengan 0,5 pikul
6. Fles (Flessen) : untuk bahan cair sekitar antara 1 dan 3 kan
7. Gantang : untuk beras sekitar 10 kati atau 11,5 hingga 13,5 pon
8. Kan : untuk bahan cair sekaitar 1,57 liter
9. kas (t) : untuk air kembang mawar 50 fle, bahan cair lainnya setara 1 kelder, untuk barang lainnya setara 1 kist
10. Kati : 1,25 pon
11. Kelder : 45 kan
12. Kist : untuk tembaga Jawa setara 1 pikul, untuk opium lebih sedikit dari 1 pikul, untuk pakaian India sekitar sama dengan 1 pak, bahan lainnya setara dengan 1 pikul
13. Last : ukuran isi kapal sekitar 4.000 pon atau 32 pikul, untuk beras sekitar 24,5 pikul, untuk aram setara 1 koyan (koyang)
14. Pon (Amsterdam) : 0,494 kilogram
15. Legger : sekitar 360 kan
16. Pak : untuk pakaian Jawa 100 potong, sutra benggala sekitar 1,2 pikul, pakaian India setara 100 potong
17. Pikul (Pikol) : 122--125 pon

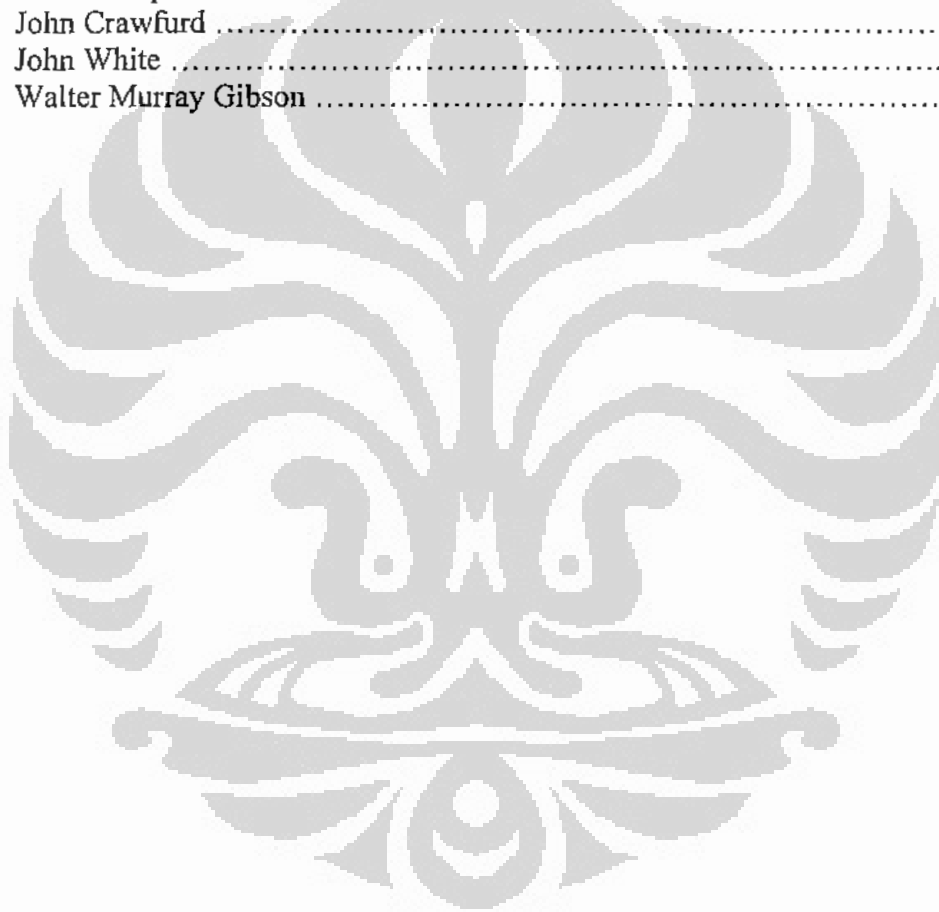
18. Pijp : untuk bahan cair sekitar 120 kan
19. Ton : untuk tamarin setara 2 pikul, minyak kelapa 50 sampai 60 kan, barang lainnya setara 2 pikul
20. Vat : untuk daging 420 pon, mentega 320 pon, bir 100 kan, barang lainnya setara 100 kan
21. Zak : untuk beras antara 0,5 hingga 1,2 pikul, barang lainnya setara dengan 1 pikul

Sumber : Gerrit J. Knaap (1996). *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java around 1775*. Verhandelingen KITLV no. 172. Leiden: KITLV Press, hal. 189--193



## DAFTAR LAMPIRAN DOKUMEN DAN SUMBER

1. Perjanjian 1855 atau <i>Overeenkomst tusschen Nederland en de Vereenigde Staten dan Amerika tot regeling der voorwaarden waarop de consulaire agenten van die staten in de voornaamste bezittingen zullen worden toegelaten</i> (Staatsbald 1855 no. 65) .....	313
2. Terjemahan Perjanjian 1855 .....	320
3. Terjemahan Perjanjian Amerika Serikat dan Jepang .....	325
4. Surat Presiden Amerika Serikat kepada Kaisar Jepang .....	328
5. Daftar Hadiah untuk Kekaisaran Jepang yang Dibawa M.C. Perry .....	330
6. Naratif Kapten David Woodard .....	333
7. John Crawford .....	334
8. John White .....	335
9. Walter Murray Gibson .....	336



## DAFTAR ISTILAH (GLOSARI)

Absolute Advantages	: Keunggulan Mutlak
Agency	: Agensi
Agreements	: Kesepakatan
American Treaty (Amerikaansche Contracten)	: Perjanjian atau Kontrak Amerika
Americans	: Orang-orang Amerika
Amity, Navigation and Commerce	: Persahabatan, Pelayaran dan Perdagangan
Banknotes	: Mata uang kertas
Barbary Pirates	: Bajak laut di pantai Barbar (Maroko), Afrika
Bargaining Position	: Kedudukan Tawar Menawar
Barter	: Pertukaran langsung
Black Armada	: Armada Hitam
Blue print	: Cetak biru
Booming	: Ledakan permintaan
Brevet	: Dokumen jabatan
Buffer zone	: Daerah penyangga
Buitengewesten (Outer Islands)	: Daerah Luar Pulau Jawa dan Madura
Captains of Industry	: Kapten atau pelopor Industri di Amerika Serikat
Carrying trade	: Perdagangan angkutan
Cash crops	: Tanaman komersial
Center and Periphery	: Pusat dan Pinggiran
Network trade (commerce)	: Perdagangan Berantai
Charges d'Affaires	: Kuasa Usaha
China Trade	: Perdagangan Cina
Civil War	: Perang Saudara
Cliometricians	: Penganut Sejarah Ekonomi Kliometri
Clippers	: Jenis kapal layar yang cepat dan lincah
Collective Centres	: Pusat pengumpulan
Comparative Advantages	: Keunggulan Bandingan
Conjuncture	: Konjungtur
Containment	: Pembendungan
Content Analysis	: Analisis Isi
Conventions	: Konvensi
Cost	: Biaya
Cotton Gin	: Cara pemisahan kapas dari bijinya
Cotton Triangle	: Jaringan niaga kapas segitiga
Creeds	: Kredo atau Semangat
Crude Oil	: Minyak mentah
Demand	: Permintaan
Department of Foreign Affairs (Department of State)	: Departemen Luar Negeri

Descriptive Statistics	: Statistik deskriptif
Diplomatic Posts	: Pos (kantor) Diplomatik
Directeur Generaal der Financien	: Direktur Jenderal Keuangan
East India Squadron	: Armada Hindia Timur Amerika Serikat
East Indian Company (EIC)	: Perusahaan Dagang Hindia Timur Inggris
Economic Dualism	: Dualisme orientasi ekonomi
Einmalig	: Terjadi sekali
Embargo Acts	: Undang-undang Embargo
Embassy	: Kedutaan Besar
Entrepot	: Pelabuhan Masuk
Envoys	: Perutusan
Evenement	: Peristiwa
Exequatur	: Dokumen pengesahan
Far East	: Timur Jauh
Farewell Address	: Pidato Perpisahan Presiden Amerika Serikat
Federalist Papers	: Terbitan tentang Federalisme Amerika Serikat
Feeder Point	: Titik pemasok
Founding Fathers	: Bapak Pendiri
Free Market	: Pasar Bebas
Free Trade	: Perdagangan Bebas
Freedom of the Seas	: Kebebasan di Laut
Freedom to Trade	: Kebebasan berdagang
Front Line	: Daerah Garis Depan
Gains of Trade	: Keuntungan dagang
Gold, Glory and Gospel	: Emas, Kejayaan dan Dakwah
Great Men Theory	: Teori Tokoh Besar
the Great Powers	: Kekuatan-kekuatan Besar
Grond Gebied	: Batas daerah
Gun Boat Diplomacy	: Diplomasi kapal perang
Handelhuis	: Kantor dagang
Handycraft	: Kerajinan
Havenmaster	: Syahbandar
Histoire repete	: Sejarah berulang
Household (Cottage) Industry	: Industri Rumah Tangga
Imperium	: Daerah yang dikuasai
In natura	: dalam bentuk hasil pertanian
Inaugural Address	: Pidato Pertama Presiden Amerika Serikat Setelah Terpilih
Indian Archipelago	: Kepulauan India
Indie	: Hindia
Invisible Hands	: Tangan-tangan Gaib
Involution	: Perkembangan ke dalam
Jay's Treaty	: Perjanjian Jay
Keros	: Lilin
Kultuurstelsel	: Sistem Penanaman (Sistem Tanam Paksa)

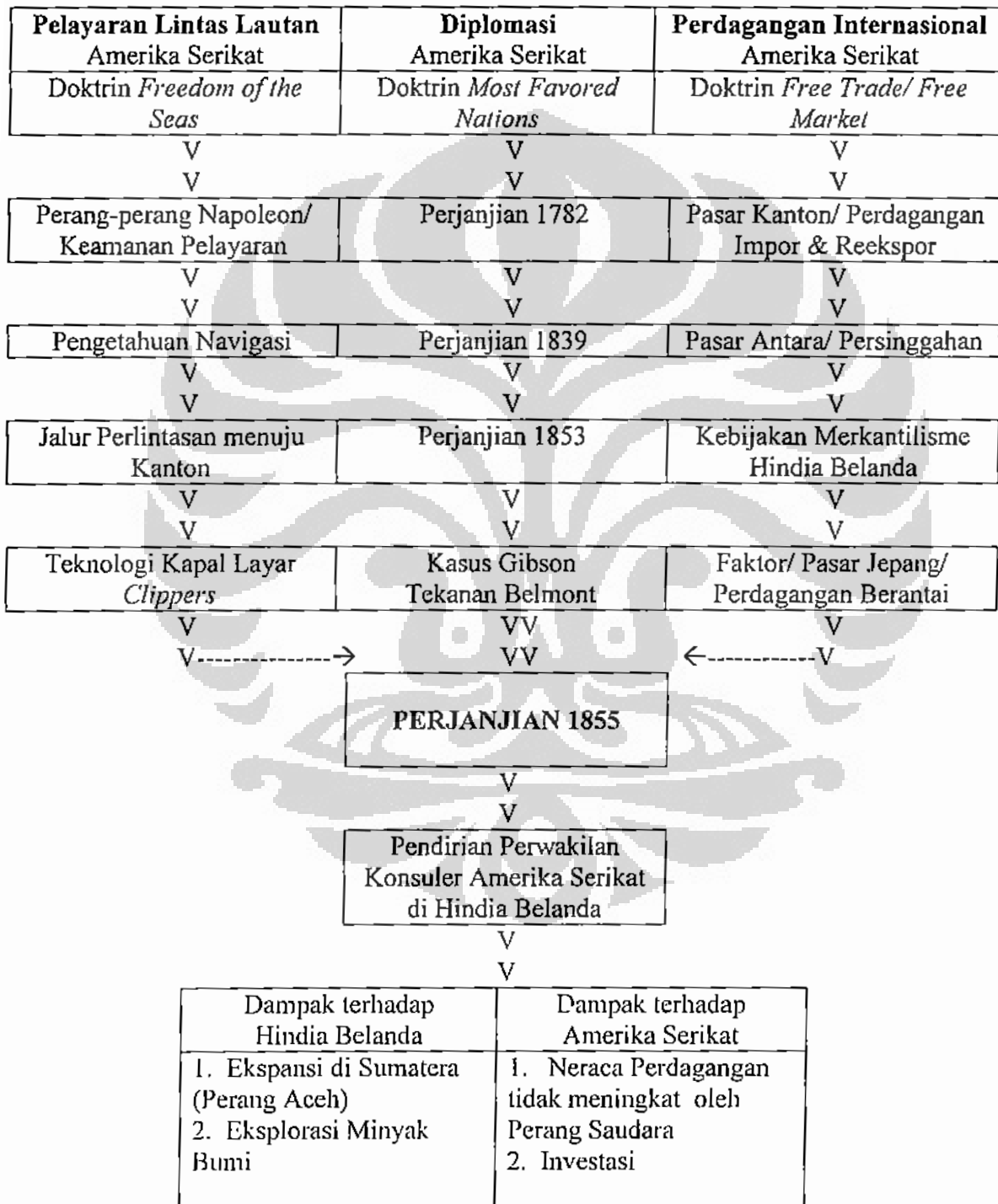
Laissez faire	: Persaingan bebas
Lasten (Tonase)	: Daya muat kapal
Law of Diminishing Returns	: Hukum hasil yang kian menurun
Letter de Marque	: Autorisasi dari Negara
Letters of Credit	: Surat pesanan
Liberalism	: Azas atau Faham Kebebasan
Local content requirement	: Persyaratan kandungan local
Longue Duree	: Ritme Jangka Panjang
Managerial business	: Usaha penyeliaan
Manifest Destiny	: Takdir Amerika Serikat untuk mengeksplorasi wilayah Barat
Mare Liberum	: Laut Bebas
Medieval	: Abad Pertengahan
Mercantilism (Merkantilisme) besar	: Sistem ekonomi yang memberikan peranan kepada pemerintah (negara), orientasi ekspor dan kepemilikan emas
Merchant Capitalism	: Kapitalisme niaga (Saudagar)
Migrasi	: Perpindahan
Mills	: Pengilangan
Modern Business Enterprise	: Perusahaan bisnis modern
Monocausal	: Penyebab tunggal
National Procurement	: Pengadaan pemerintah
Nationalities	: Kebangsaan
Nederlandsche Handelsmaatschappij (NHM)	: Perusahaan Dagang Belanda
Netherlands Indies	: Hindia Belanda
Networks	: Jaringan
Noord (the North)	: Negara bagian Utara Amerika Serikat
Oostersche Archipelen	: Kepulauan Timur
the Orient	: Daerah Timur, lawan dari Occident (Barat)
Outpost	: Pos (pengamat) terluar
Patterns of History	: Pola sejarah
Perdagangan Emporia	: Perdagangan antar imperium
Perdagangan Reekspor	: Perdagangan Ekspor kembali
Peripheral Approach	: Pendekatan Pinggiran
Plentipotentiary	: Berkuasa penuh
Predictive Statistics	: Statistik prediktif
Pre-emptive	: Pencegahan
Profit	: Keuntungan
Protectionism (Proteksionisme) domestik	: Faham atau kebijakan melindungi pasar domestik
Putting Out System	: Sistem produksi bakulan
Raad van Indie	: Dewan Hindia (Belanda)

Rate of Growth	: Laju pertumbuhan
Reciprocal National Treatment	: Perlakuan Nasional Timbal Balik
Red tape barriers	: Hambatan birokrasi
Regten	: Tarif
Remote rural area	: Daerah pedesaan yang terpencil
Renaissance	: Kelahiran kembali
Retail trade	: Perdagangan eceran
Sakoku	: Politik pintu tertutup
Secret trade	: Penyeludupan
Secretary of Navy	: Menteri Angkatan Laut
Secretary of State	: Menteri Luar Negeri
Sectionalism	: Pemisahan atau Pengelompokan
Self Identity	: Jati diri
Shared Poverty	: Pembagian kemiskinan
Slave States	: Negara bagian Perbudakan
Southeast Asian Command (SEAC) pada	: Komando Asia Tenggara di bawah Sekutu Perang Dunia II
Southern	: Kawasan Selatan Amerika Serikat
Spanish century	: Abad Spanyol
Specie	: Mata uang logam
Staten Generaal	: Dewan Pemerintahan Negeri Belanda
Supply	: Penyediaan
Surplus value	: Nilai tambah
Take off	: Tahap Lepas Landas
Terms of Trade	: Neraca Perdagangan
Time Series	: Rangkaian Waktu (Teknik Statistik)
Treaty 1855	: Perjanjian Tahun 1855
Trust	: Perusahaan Raksasa
Unconditional Most Favoured Nations	: Bangsa yang sangat disukai tanpa syarat
Visible hands	: Tangan-tangan nyata
Vent for surplus	: Kehendak untuk hasil yang lebih
Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC)	: Persekutuan Dagang Hindia Timur
Voluntary export restraint	: Pengekangan ekspor sukarela
Vrijhaven	: Pelabuhan bebas
War Hawk	: Rajawali Perang
Westward Movement	: Perpindahan atau Gerakan ke Wilayah Barat
the White Rajah	: Raja Kulit Putih
Young America	: Amerika Muda
Young Europe	: Eropa Muda
Zuid (the South)	: Negara bagian Selatan Amerika Serikat



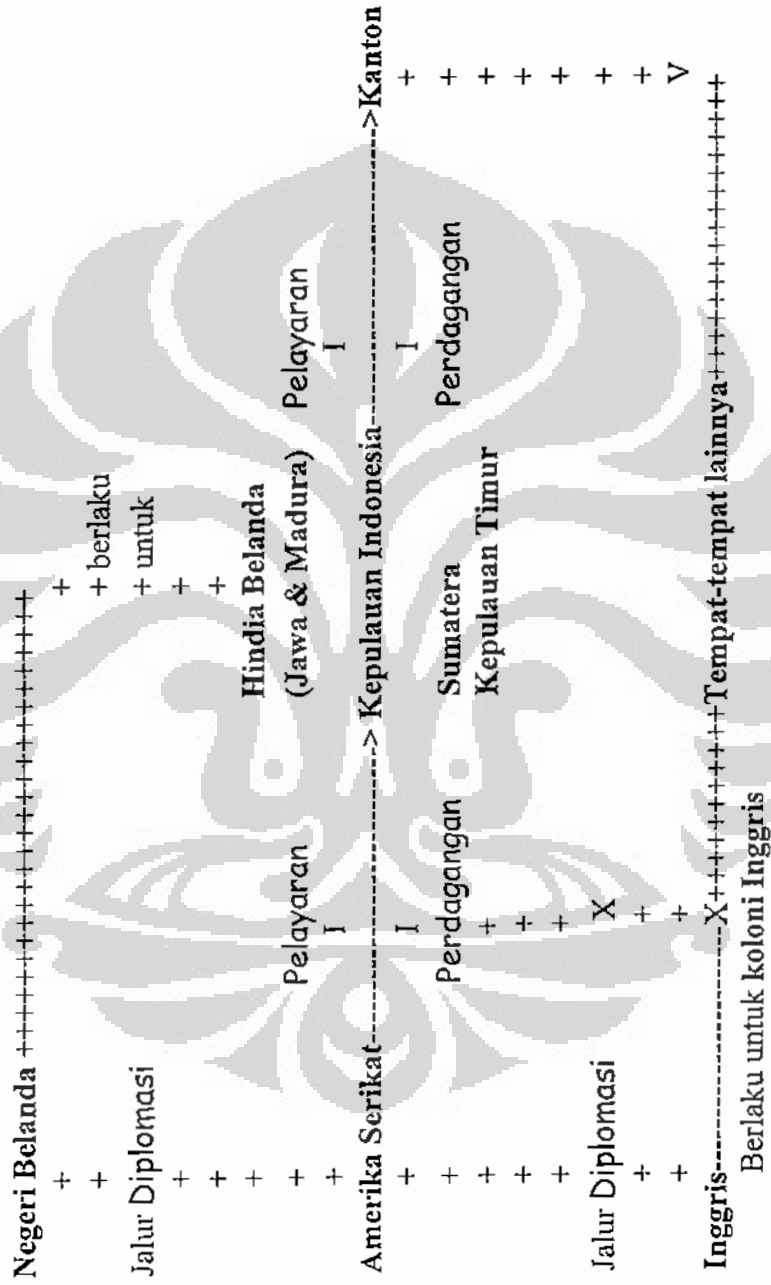
## KERANGKA PEMIKIRAN

### LATAR BELAKANG DAN PENYEBAB PEMBUATAN PERJANJIAN 1855 DAN DAMPAKNYA



KERANGKA PENJELASAN PERSINGGAHAN DAN PERDAGANGAN BERANTAI

Persinggahan Kepulauan Indonesia (Pembuktian melalui peta pelayaran dan jaringan perdagangan)



Jaringan Perdagangan Berantai Amerika Serikat (Pembuktian melalui pelayaran atau jumlah kapal, tempat asal dan tujuan, serta nilai komoditi yang dibawa)

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Amerika Serikat adalah salah satu mitra dagang Republik Indonesia yang terpenting terutama sejak masa Orde Baru (1967—1998). Pasar Amerika Serikat menyerap banyak barang asal Indonesia. Barang-barang itu meliputi bahan mentah dan baku serta beberapa produk manufaktur. Namun, jumlah besar yang diekspor ke Amerika Serikat itu tergolong produk primer. Ekspor jenis produk ini meski dalam jumlah besar tetapi tidak bernilai tinggi karena tidak mengandung nilai tambah (*surplus value*). Sebaliknya, pasar Indonesia menyerap banyak barang manufaktur Amerika Serikat yang walau dalam jumlah kecil, memiliki nilai jual yang tinggi. Banyak devisa yang perlu disediakan untuk mengimpor produk asal Amerika Serikat. Salah satu penyebabnya adalah nilai tukar atau kurs mata uang rupiah (IDR) terhadap dolar Amerika Serikat (USD) yang cenderung menurun.

Di satu sisi, kelimpahan sumber daya alam yang menghasilkan bahan mentah dan baku untuk ekspor dapat memberikan keuntungan. Keadaan ini tampak jelas ketika terjadi krisis ekonomi beberapa waktu berselang. Ketika Krisis Moneter melanda Indonesia mulai tahun 1997, yang dikatakan sebagai ulah spekulasi seorang konglomerat asal Amerika Serikat George Soros, ekspor Indonesia ke Amerika Serikat mengalami peningkatan. Nilai tukar mata uang Amerika Serikat, dolar, yang meningkat ternyata menguntungkan sebagian besar pelaku ekspor karena pasar Amerika Serikat tidak banyak terganggu oleh krisis itu.

Keadaan sebaliknya terjadi pada tahun 2007 ketika timbul krisis kredit perumahan (*mortgage*) di Amerika Serikat. Salah satu dampaknya adalah kemerosotan daya beli pasar Amerika Serikat, termasuk terhadap barang-barang impor, sementara nilai tukar dolar Amerika Serikat tidak berubah secara signifikan. Bagaikan efek bola bilyar, kelesuan pasar Amerika Serikat menyebabkan gangguan dalam neraca perdagangan Indonesia dan negeri itu (*Warta Ekonomi* 3 November 2008: 10). Pasar alternatif tampaknya belum banyak ditemukan oleh ekspor

Indonesia. Dampak kelesuan ekspor ini yang terpenting adalah pemutusan hubungan kerja yang marak terutama di sektor produksi dan jasa perdagangan. Presiden Amerika Serikat saat ini, Barack Hussein Obama diharapkan dapat berbuat sesuatu untuk ikut memulihkan keadaan yang menyulitkan perekonomian ekspor Indonesia. Ikatan nostalgianya menjadi tumpuan harapan agar Indonesia termasuk dalam agenda prioritas program ekonomi luar negerinya.

Perdagangan Amerika Serikat dengan Indonesia, secara resmi berlangsung segera setelah Republik Indonesia mengumandangkan kemerdekaannya dan pada saat perjuangan untuk memperoleh pengakuan kedaulatan. Peristiwa Martin Behrmann dan kasus Kontrak Fox antara lain wujud hubungan itu (Homan 1979 & 1983). Namun, jaringan perdagangan kedua belah pihak dalam lingkup yang berbeda telah berlangsung jauh sebelum masa itu. Kehadiran dan keterlibatan perdagangan Amerika Serikat di kepulauan Indonesia melalui serangkaian proses yang sarat diwarnai oleh kepentingan (*interests*), baik politik maupun ekonomi (Tangkilisan 1997: 1,2)

Pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat yang melibatkan Hindia Belanda, negara kolonial yang menguasai sebagian kepulauan Indonesia, telah berlangsung sejak tahun 1784 (Quincy 1947: 221). Setelah merdeka dari kolonialisme Inggris pada tahun 1776, Amerika Serikat harus menjalin dan mengembangkan perdagangan internasional untuk mencukupi kebutuhan-kebutuhan yang sebelumnya dipasok oleh perusahaan-perusahaan Inggris. Kapal-kapal Amerika Serikat berlayar ke berbagai tempat untuk menjajaki dan mengeksplorasi pasar-pasar lintas lautan. Sebagian informasi kelautan, seperti peta, navigasi dan pengalaman berlayar diperoleh dari pelayaran dan penjelajahan masa kolonialisme Inggris. Penduduk koloni Amerika terlibat dalam pelayaran dan penjelajahan Inggris itu. Kemudian Amerika Serikat mengetahui bahwa Kanton yang terletak di Asia Timur dan di bawah hegemoni kekaisaran Cina adalah pelabuhan dan pasar yang menjanjikan untuk perdagangan internasionalnya. Impian dan tujuan hendak mencapai tempat itu membawa kapal-kapal Amerika Serikat mengenal tempat-tempat lainnya, termasuk kepulauan Indonesia (Dennett 1922: 3).

Untuk mencapai Kanton, pelayaran Amerika Serikat harus melintasi Kepulauan Indonesia yang ketika itu memperlihatkan dinamika ekonomi dan politik. Pusat perdagangan di Kepulauan Indonesia antara lain adalah di Batavia dan di sejumlah pelabuhan lainnya yang menyediakan komoditi bernilai tinggi di pasaran dunia. Daerah penghasil rempah-rempah yang terkenal antara lain pantai barat Sumatera bagian utara dan Maluku. Dalam upaya meningkatkan peranan niaga Batavia, sejumlah tindakan ekspansi politik dilancarkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda.

Dalam pelayaran menuju kepulauan Indonesia, kapal-kapal Amerika Serikat menemui berbagai rintangan dan hambatan. Rintangan yang dihadapi mulai dari keadaan alam, seperti keganasan gelombang lautan, navigasi, kemampuan kapal, hingga gangguan bajak laut. Ketidakamanan di laut ini tidak hanya disebabkan oleh perompak setempat tetapi juga kapal-kapal Eropa. Persaingan politik dan perang di Eropa membawa permusuhan di wilayah seberang lautan. Apalagi kapal-kapal Prancis tidak jarang melakukan aksi perompakan, termasuk terhadap kapal-kapal dagang yang dianggap sebagai musuhnya (Ahmat 1965: 97). Hambatan lainnya adalah jaringan kolonialisme. Sejak abad 17 wilayah di Asia dan Afrika telah diperebutkan oleh kekuatan-kekuatan kolonialisme dan imperialisme Eropa. Salah satunya adalah Inggris, yakni bangsa yang menjadi penjajah Amerika Serikat hingga tahun 1776. Dalam memasuki daerah-daerah yang berada di bawah kolonialisme Inggris kapal-kapal Amerika Serikat harus memperoleh izin khusus. Untuk mempermudah pelayaran dan perdagangan kapal-kapalnya, pemerintah Amerika Serikat melakukan serangkaian tindakan diplomasi, berupa pembuatan perjanjian persahabatan, pelayaran, navigasi dan perdagangan. Melalui serangkaian proses ini, kapal-kapal Amerika Serikat tiba di perairan kepulauan Indonesia (Dennett 1922: 31-34).

Kekuatan kolonial Eropa yang telah lebih dahulu berada di Kepulauan Indonesia tidak membuka peluang ekonomi untuk kapal-kapal Amerika Serikat. Di pantai barat Sumatera bagian utara, Amerika Serikat harus bersaing terutama dengan Inggris sebelum mendominasi pembelian lada untuk selama kurang lebih setengah

abad. Pedagang-pedagang dari Salem, Massachusetts, menjadi pelaku utama dalam jaringan niaga ini (Reid 1969: 7; Long 1973). Kemudian pemerintah Amerika Serikat melakukan provokasi dan tekanan terhadap pemerintah Hindia Belanda agar kapal-kapal pedagangnya dapat memasuki Maluku. Perundingan dan perjanjian merupakan jalan keluar yang ditempuh oleh kedua belah pihak. Sebenarnya terdapat ikatan historis keduanya terutama bantuan Belanda ketika Perang Kemerdekaan Amerika Serikat melawan penjajahan Inggris. Namun, kepentingan ekonomi melebihi ikatan nostalgia itu.

Belanda hanya membuka pelabuhan-pelabuhan di pulau Jawa untuk kapal-kapal Amerika Serikat (de Roo 1919: 19-20). Rempah-rempah asal Maluku hanya bisa diperoleh di tempat-tempat yang ditentukan oleh Belanda. Jaringan perdagangan Batavia, yang juga menjadi pusat politik Hindia Belanda, mengundang kapal-kapal dari tempat-tempat lainnya seperti Inggris, Portugis, Prancis, Swedia, Denmark, Jerman, Siam, Makao, Cina, Manila dan lainnya (*Ver slag* 1830). Amerika Serikat menjadikan pelabuhan Batavia sebagai persinggahan untuk menuju Kanton. Di Batavia, kapal-kapal Amerika Serikat selain dapat memperbaharui perbekalan perjalanan juga mencari komoditi yang akan diperdagangkan di Kanton.

Dalam penulisan-penulisan tentang jaringan perdagangan Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia, tampak suatu keadaan yang memperlihatkan keberhasilan Amerika Serikat di Kuala Batu meraup keuntungan yang luar biasa. Jonathan Carnes, setelah pulang dari Kuala Batu kembali ke Salem, Massachusetts, meraup laba sebesar 700 %. Sementara, gambaran perdagangan Amerika Serikat di Batavia juga menyebutkan keuntungan walau tampaknya tidak secara langsung karena menyiratkan suatu jaringan reekspor dengan pelabuhan-pelabuhan atau pasar lainnya. Walau dalam sumber statistik yang ada tidak dirinci bagian mana dari Amerika Serikat yang mengadakan hubungan dengan Hindia Belanda, oleh karena hanya menyebutkan Amerika dan di beberapa bagian tabel barang-barang Amerika digabungkan dengan barang-barang asal Eropa (*Ver slag* 1825—1869; *Koloniaal Ver slag* 1846, 1856; Mansvelt 1938). Istilah Amerika dalam lingkup ini tidak hanya merujuk ke Amerika Serikat, melainkan sebagai kawasan yang mencakup tempat-

tempat lainnya di Amerika Tengah dan Selatan. Hindia Barat dan koloni Belanda lainnya di sekitar itu adalah tempat-tempat yang mengadakan hubungan dagang dengan Hindia Belanda. Namun, hubungan perdagangan Hindia Belanda yang penting dengan kawasan Amerika adalah dengan Amerika Serikat. Seperti misalnya, sebuah tulisan yang disusun oleh Sharom Ahmat (1965) menggambarkan kegiatan niaga pedagang Amerika Serikat asal Rhode Island, walau hanya sampai tahun 1836. Kemudian dalam arsip koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia bagian *Financien* (Keuangan) tercantum beberapa tempat di Amerika Serikat yang terlibat dalam jaringan perdagangan ini. Selain itu, keterkaitan dan peranan Salem, yang terletak di negara bagian Massachusetts, Amerika Serikat, dibahas dalam sejumlah penulisan.

Kemudian, sebagai persinggahan,<sup>1</sup> kepulauan Indonesia, termasuk Hindia Belanda, menjadi tempat kapal-kapal Amerika Serikat untuk mengisi dan menambah perbekalan untuk pelayaran berikutnya, termasuk untuk memperoleh barang-barang niaga, ke pasar-pasar yang ada. Pusat niaga dan pasar utama di kawasan Asia Timur adalah di Kanton, pelabuhan di bawah kekuasaan kekaisaran Cina. Selain itu pelabuhan-pelabuhan lainnya adalah Siam, Makao, Filipina dan Kocincina (Cochinchina), Jepang selain Batavia. Singapura sedang tumbuh sebagai sebuah pelabuhan sejak tahun 1824. Banyak kapal Amerika Serikat mengambil barang niaga untuk diperdagangkan kembali di pelabuhan-pelabuhan itu. Selain itu banyak barang asal kepulauan Indonesia dibawa kembali ke Amerika Serikat seperti hasil bumi. Sebaliknya, kapal-kapal Amerika Serikat membawa sejumlah komoditi asal negara mereka dan asal pelabuhan-pelabuhan lainnya yang disinggahi. Barang-barang asal Amerika Serikat antara lain adalah obat-obatan, buku dan alat musik, kayu dan mebel, tembaga, peralatan pelayaran, peralatan perkapalan, barang-barang kulit,

---

<sup>1</sup> Kerangka pemikiran Persinggahan pada awalnya disampaikan dalam makalah pada Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996 di Jakarta. Makalah itu diterbitkan sebagai: Yuda Benharry Tangkilisan (1997) "Ekonomi, Politik dan Diplomasi: Studi Pendahuluan Mengenai Persentuhan Awal antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda." Dalam: P. Suryo Haryono (ed.). *Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996 Subtema Komparatif dan Dinamika Regional*. Jakarta: Proyek IDSN Ditjen Kebudayaan Departemen P dan K. Kerangka ini digunakan dalam oleh Mhd. Nur (2000) dalam karyanya yang berjudul, *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera pada Abad ke-19 sampai Pertengahan Abad ke-20*. Disertasi Universitas Indonesia, hal. 194.

sabun, anggur dan minuman keras, tekstil dan pakaian, tenunan, tembakau dan lainnya. Pelabuhan-pelabuhan lainnya yang menyediakan barang-barang untuk kapal-kapal Amerika Serikat adalah beberapa Negara Eropa, Tanjung Harapan, Muskat, Hindia Barat dan Benggala (Korthal Althes 1991; Mansvelt 1938).

Dalam pengenalan dan perdagangan dengan Hindia Belanda dar: Kanton, kapal-kapal Amerika Serikat mengenal kepulauan Jepang. Sebagai sasaran perdagangan, Jepang telah lama diketahui oleh kalangan pengusaha Amerika Serikat. Kisah-kisah tentang *Chipango* (*Chipangu*), yang merujuk ke Jepang telah lama berkembang dengan gambaran kelimpahan yang luar biasa sejak masa Columbus, mendapat bentuk baru ketika jaringan perhubungan global mulai terbangun. Pengenalan terhadap Jepang berjalan dalam tahapan-tahapan selaras dengan pelayaran-pelayaran kapal-kapal Amerika Serikat lintas Samudera Atlantik. Dalam konteks ini Amerika Serikat terbawa arus perlombaan untuk memperoleh daerah jajahan di seberang lautan, terutama di Asia. Di masa-masa itu kekuatan Eropa terlibat dalam pertarungan Imperialisme dan Kolonialisme. Namun, dalam kegiatan perdagangan Amerika Serikat, pencarian pasar lebih dipentingkan. Dalam kepentingan ini, Hindia Belanda adalah sasaran antara dalam upaya untuk menguasai Jepang, yang belum berada di bawah pengaruh negara Eropa manapun (Tangkilisan 1997: 3).

Setelah Kanton dikuasai oleh Inggris melalui Perang Candu (*Opium War*) pada tahun 1842, perhatian dan kepentingan ekonomi Amerika Serikat lebih terfokus terhadap Jepang. Ketika itu Jepang masih menjalankan politik luar negeri *Sakoku*, yakni menutup diri dari hubungan dengan dunia luar. Hanya bangsa Cina dan Belanda diperbolehkan untuk mengadakan hubungan perdagangan dengan Jepang yang terbatas di pelabuhan Nagasaki (Beasley 1955: 3). Amerika Serikat mengenal barang-barang asal Jepang terutama di pelabuhan Kanton dan Batavia.<sup>2</sup> Sebaliknya barang-barang asal Amerika Serikat masuk ke Jepang melalui kedua tempat itu. Kemudian, niat Amerika Serikat untuk membuka isolasi Jepang, yang berarti membuka pasarnya, diwujudkan dengan pengiriman ekspedisi Komodor Perry pada

---

<sup>2</sup> Jenis komoditi itu adalah mebel, kebaya Jepang, kamper, tembaga dan lainnya.



tahun 1852 yang tiba setahun berikutnya dan membuat perjanjian pada tahun 1854. Ketika pasar Jepang terbuka bersamaan dengan jalur pelayaran menuju kawasan Pasifik melalui Tanjung Hoorn diketahui, kepulauan Indonesia kehilangan signifikansinya untuk perdagangan seberang lautan Amerika Serikat. Jepang merupakan tujuan utama pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat setelah Kanton, Cina. Dari arah Tanjung Hoorn, kepulauan Indonesia merupakan daerah belakang kepulauan Jepang.

Bersamaan dengan itu, kepentingan perdagangan lada Amerika di pantai barat pulau Sumatera mulai berubah. Pedagang Amerika Serikat menerapkan monopoli terhadap perdagangan lada di daerah ini setelah mengatasi pesaing lainnya, seperti Prancis, Belanda dan Inggris. Oleh karena itu hubungan perdagangan ini ditandai juga oleh konflik dengan penduduk setempat (Tangkilisan 1997: 5-7). Walau begitu, dengan pasokan lada yang teratur, pelabuhan Salem sempat menjadi pusat perdagangan utama untuk kapal-kapal Eropa dan sekitarnya. Keuntungan melimpah ruah dari perdagangan lada ini. Namun, dengan perubahan selera dan arah pasar meredupkan perdagangan lada ini pada tahun 1840-an. Keadaan ini mendorong penjelajahan berikutnya ke pelabuhan-pelabuhan yang memberikan keuntungan. Secara tidak langsung, perkembangan ini memudahkan upaya untuk membuat perjanjian dengan Hindia Belanda.

Peristiwa yang paling penting di masa-masa awal hubungan Amerika Serikat dan kepulauan Indonesia adalah Perjanjian Tahun 1855. Perjanjian ini dibuat antara pemerintah Amerika Serikat dan Raja Negeri Belanda di Den Haag sebagai hasil dari kesepakatan yang dicapai pada tanggal 22 Januari 1855. Perjanjian ini mengatur hubungan persahabatan, tata cara, transaksi dan persyaratan lalu lintas pelayaran dan perdagangan, terutama terhadap kapal-kapal Amerika Serikat dan penempatan perwakilan dagang Amerika Serikat setingkat konsul dan konsulat jenderal di wilayah yuridiksi jajahan Negeri Belanda, termasuk Hindia Belanda. Pada tanggal 29 Oktober 1855, perjanjian ini disahkan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda dengan dicantumkan ke dalam Lembaran Negara Hindia Belanda (*Staatblaad* tahun 1855 no. 65). Dengan pengesahan perjanjian ini perdagangan Amerika Serikat memperoleh

landasan, perlindungan politik dan penempatan konsul di Hindia Belanda. Di balik pembuatan perjanjian ini terselip tidak hanya latar belakang politik dalam lingkup hubungan internasional tetapi juga aspek lainnya, terutama ekonomi yang dalam hal ini adalah perdagangan internasional. Selain itu dampak Perjanjian ini ikut mempengaruhi dinamika ekonomi dan politik di kepulauan Indonesia.

Perdagangan Internasional berlangsung di bawah pengaruh beberapa faktor. Salah satu faktor yang penting adalah Diplomasi dan Hukum Internasional, yang berwujud pembuatan perjanjian bilateral. Hubungan dua negara berdaulat menurut Hukum Internasional harus diatur dalam perjanjian bilateral. Salah satu aspek yang perlu diatur dalam perjanjian itu adalah perdagangan. Pada umumnya, masalah kepentingan perdagangan ini merupakan bagian dari perjanjian diplomatik bilateral. Di abad kesembilan belas bentuk perjanjian diplomatik bilateral yang sering dibuat adalah mengenai Persahabatan atau Perdamaian, Pelayaran dan Perdagangan (*Amity, Navigation and Commerce*). Dalam cakupan perjanjian jenis ini pembukaan dan penempatan perwakilan diplomatik dan konsuler serta hak-hak warga sebuah negara di negara asing diatur dan ditetapkan. Sejumlah faktor memainkan peranan di balik pembuatan perjanjian tersebut, mulai dari politik luar negeri sampai kepentingan nasional. Dalam proses perwujudan perjanjian ini, dinamika hubungan antar kedua belah pihak pembuatnya memainkan peranan penting dan oleh karena itu menjadi menarik untuk dibahas lebih mendalam.

Dengan itu dominasi Amerika Serikat dalam perdagangan dunia dewasa ini, khususnya terhadap Indonesia, tidaklah terjadi begitu saja melainkan berlangsung dalam tahapan atau proses. Pada mulanya, setelah merdeka Amerika Serikat bukanlah tergolong negara yang terlalu diperhitungkan dalam politik internasional, sebagaimana kekuatannya dewasa ini sebagai adidaya tunggal. Amerika Serikat harus melakukan perundingan dan membuat perjanjian untuk dapat masuk ke jaringan internasional, seperti perdagangan internasional. Amerika Serikat bertindak agresif dalam mengembangkan jaringan perdagangan luar negerinya yang berlatarbelakang falsafah perdagangan bebas atau liberal. Namun di balik kiprah para pelaut dan pedagangnya (kalangan swasta) di kancah internasional yang bersemangatkan

perdagangan bebas, peranan dan dukungan politik negara tampak jelas. Melalui perjanjian-perjanjian bilateral perdagangan Amerika Serikat menerobos rintangan merkantilistik dan proteksionis negara-negara lain. Perjanjian tahun 1855 antara Amerika Serikat dan Negeri Belanda merupakan wujud dukungan politik terhadap sektor perdagangan luar negerinya, yang memperlihatkan dinamika dan interaksi pelayaran, perdagangan dan diplomasi Amerika Serikat di kepulauan Indonesia di masa-masa sebelum industrialisasi abad ke-19.

## 1.2 Maksud dan Tujuan

Dewasa ini perkembangan penulisan Sejarah Indonesia memperlihatkan kemajuan pesat. Dari segi jumlah, penulisan Sejarah Indonesia berkembang sejalan dengan penambahan jumlah sejarawan/wati yang belajar pada berbagai jenjang kesarjanaan di berbagai perguruan tinggi di tanah air yang memiliki program studi sejarah, dan di mancanegara. Berbagai pertemuan ilmiah tentang Sejarah Indonesia marak diselenggarakan yang menarik banyak minat bagi kalangan sejarawan. Tidak jarang kalangan bukan sejarawan tertarik dan ikut ambil bagian dalam peristiwa-peristiwa ilmiah tersebut. Tentunya, gejala ini ikut memberikan sumbangsih dalam kemajuan perkembangan penulisan Sejarah Indonesia. Perkembangan ini mampu menandingi perkembangan penulisan Sejarah Indonesia di kalangan sejarawan mancanegara.

Dari aspek metodologi, gerak ilmiah di kalangan sejarawan Indonesia memasuki bidang-bidang kajian dan perangkat analisis yang lebih beragam. Metodologi Sejarah Konvensional yang Naratif, Struktural, Posmodernisme dan Strukturisme tampak dalam perhatian dan kajian sejarawan Indonesia. Perdebatan tentang Sejarah Konvensional dan Struktural tampaknya mulai memupus dengan kemunculan metodologi-metodologi mutakhir. Berbagai karya mengenai metodologi Ilmu Sejarah pun timbul dan menanti pembahasan dan pengupasan lebih mendalam secara ilmiah dan kritis. Di tengah-tengah kemarakan metodologi ini berkembang sejumlah kecenderungan (*trend*) atau cabang pengkajian dalam penulisan Sejarah

Indonesia. Tren-tren itu antara lain adalah Sejarah Maritim, Sejarah Wilayah dan Sejarah Ekonomi.<sup>3</sup>

Tren Sejarah Maritim di tanah air memiliki beberapa landasan dan latar belakang. Keadaan geografis Indonesia yang sepertiganya berbentuk perairan mendorong perhatian terhadap pengembangan bidang ini. Kemudian potensi maritim Indonesia memerlukan penggarapan dan pengolahan lebih lanjut berdasarkan data dan analisis yang akurat. Dalam hal ini perspektif sejarah akan memberikan landasan dan memperkaya pemahaman yang komprehensif. Juga dalam cakupan pengkajian Sejarah Maritim, terutama pada masa perhubungan laut menjadi penting, masalah perdagangan yang berkaitan erat dengan pelayaran menjadi topik pembahasan yang relevan dan signifikan dalam mengikat pemahaman terhadap perkembangan ekonomi tanah air pada abad ke-19 yang lebih utuh dan sistematis.

Selanjutnya, tren Sejarah Wilayah berkenaan dengan wawasan membahas dan memahami Sejarah Indonesia seyogyanya menempatkan Indonesia dalam konteks geopolitik dan hubungan internasional. Oleh karena itu, perubahan-perubahan yang dialami Indonesia tidak terlepas dari faktor-faktor eksternal (dari luar). Dalam lingkup ini, pengetahuan mengenai jaringan kepulauan Indonesia dalam konteks regional (kewilayahan) perlu diperbanyak dan didalami sebab dinamika hubungan internasional kepulauan Indonesia, yang telah bermula sejak berabad-abad lampau

---

<sup>3</sup> Penulisan Sejarah Ekonomi di Indonesia dirintis oleh karya The Kian Wie tentang Sumatera Timur. Selain itu, Sartono Kartodirdjo dan Djoko Suryo pernah menulis tentang sejarah perkebunan (1991). Sejarah Maritim diawali oleh A.B Lopian tentang Laut Sulawesi pada abad ke-19, yang berjudul *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi pada Abad XIX*. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, 1987, dan Susanto Zuhdi tentang kerajaan maritim Buton, berjudul *Labu Rope Labu Wana Sejarah Butun Abad XVII—XVIII*. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, 1999. Karya-karya Sejarah Wilayah tersebar pada berbagai program kajian wilayah mulai dari Asia Tenggara hingga Amerika Serikat. Beberapa karya studi Sejarah Wilayah yang penting antara lain adalah Disertasi Dr. (kini Prof.) I Ketut Surajaya. *Yoshino Sakuzo dan Demokrasi Taiso*. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, 1982; Tan Ta Sen. *Culture Contact and It is Impact on China and Southeast Asia with special reference to Cheng Ho Voyages*. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, 2007; dan Nana Nurliana Soeyono. *Usaha Kaum Wanita untuk Menanggulangi Dampak Industrialisasi di Amerika Serikat*. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, 2004. Pengembangan Sejarah Wilayah berlangsung terutama pada Program Kajian Wilayah. Di lingkungan Universitas Indonesia terdapat Studi Wilayah Jepang, Cina, Asia Barat dan Amerika Serikat. Program Doktor S-3 Bidang Ilmu Sejarah banyak menghasilkan karya disertasi berkenaan dengan ketiga tren ini. Program serupa di Universitas Gajah Mada memperlihatkan kecenderungan ke arah Sejarah Ekonomi Pedesaan.

melalui migrasi, difusi dan akulturasi, semakin marak dan mendalam pada abad ke-19 yang meliputi politik, budaya dan ekonomi (Ricklefs 2008; Kartodirdjo 1987).

Relevansi dan signifikansi tren Sejarah Ekonomi berkaitan erat dengan keadaan dan perkembangan perekonomian nasional dewasa ini yang belum pulih sebagai akibat dari krisis moneter yang melanda tanah air sejak tahun 1997/ 1998. Panggilan di bidang profesi sejarawan adalah antara lain pengembangan lebih lanjut Sejarah Ekonomi.<sup>4</sup> Perhatian terhadap Sejarah Ekonomi Indonesia yang seksama setidaknya dapat ditarik ke masa 1980-an, berdasarkan pemikiran dan seruan dari sejumlah pihak yang prihatin dan berkepentingan terhadap persoalan tersebut dari masa-masa sebelumnya. Sejumlah pertemuan ilmiah, konferensi profesi dan penerbitan sumber tentang Sejarah Ekonomi Indonesia marak sejak dekade itu. Tema-tema penulisan mencakup perekonomian agraris, seperti pertanian dan perkebunan, pertambangan, industri dan perdagangan. Sejumlah karya telah merambah ke bidang-bidang pembahasan ini.<sup>5</sup>

Sejumlah visi tentang Indonesia di masa depan mengedepankan peranan penting sektor industri, yang disokong oleh sektor ekonomi lainnya. Salah satu visi Indonesia 2030 yang mengedepankan sasaran dan pengembangan pokok masalah ini adalah pandangan Hartarto Sastrosunarto (2006)<sup>6</sup> yang menekankan pada sinergi

<sup>4</sup> Defenisi mengenai Sejarah Ekonomi memiliki beragam versi. Menurut F.J.E Tan (1995: 354), Sejarah Ekonomi mempelajari seluruh bahan faktual dari masa lampau yang merupakan hasil tindakan 'ekonomi' individu dan masyarakat. Pokok kajian ilmu ini adalah fakta-fakta yang mengacu pada penerapan prinsip 'ekonomi'—secara sadar atau tidak sadar, langsung atau tidak langsung. Prinsip ini adalah prinsip rasionalitas, efisiensi—prinsip yang mungkin merupakan pembawaan setiap manusia yang mendorongnya untuk memperoleh sebanyak mungkin dengan usaha sesedikit mungkin. The Kian Wie berpendapat bahwa "pokok perhatian sejarah ekonomi adalah proses dan masalah perubahan ekonomi yang berjalan bersama waktu, khususnya masalah-masalah perubahan struktural jangka panjang yang sangat mendasari esensi perkembangan ekonomi." Menambahkan definisi The ini, Soemitro Djojohadikusumo (1998: 58--59) berpendapat bahwa dari sudut pandang ahli ekonomi, pokok perhatian sejarah ekonomi adalah dinamika ekonomi. Teori dinamika ekonomi adalah studi tentang fenomena ekonomi dalam perspektif historis dan pada waktu yang sama, dengan pandangan ke masa depan.

<sup>5</sup> Beberapa karya yang berkaitan dengan tema-tema penulisan ini dapat diketengahkan seperti Erwiza Erman (1991) *Kesenjangan Buruh-Majikan Pengusaha, Koeli dan Pengusaha Industri Timah Belitung 1852—1940*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, dan (2005) *Membaranya Batubara Konflik Kelas dan Etnik Ombilin Sawah Lunto, Sumatera Barat 1892—1996*. Desantara.

<sup>6</sup> Gelar R. Hartato Sasrosunarto menyandang sejumlah gelar kehormatan akademik setingkat DR. Honoris Causa yakni antara lain, Doctor of Letters dari Nagpur University India tahun 1992, Doctor of Sciences dari University of New South Wales Australia tahun 1993, Doctor of Letters dari Nanyang

sektor pertanian, industri dan jasa. Sementara pendapat *Indonesia Forum* (2007) justru mengandalkan pada sektor jasa sebagai motor pengelolaan sumber daya alam. Lalu pandangan lainnya adalah dari Mudrajad Kuncoro (2007), Guru Besar Fakultas Ekonomi Universitas Gajah Mada Yogyakarta, yang melihat betapa penting sektor industri. Tampak bahwa perhatian terhadap perekonomian Agraria dan Industri terlihat lebih menonjol, di samping Jasa. Dari perspektif historis, kebijakan perekonomian kolonial Hindia Belanda lebih mengedepankan sektor pertanian dan perkebunan selama abad ke-19. Penerapan Sistem Tanam Paksa untuk memulihkan keuangan kolonial adalah bukti dari orientasi ekonomi yang eksploitatif ini. Sementara administrasi pemerintahan kolonial meninggalkan sumber kuantitatifnya relatif melimpah di bidang perdagangan. Dalam lingkup itu, Sejarah Perdagangan perlu memperoleh perhatian terutama untuk kurun waktu Hindia Belanda. Oleh karena itu, jaringan perdagangan di kepulauan Indonesia, yang mana Hindia Belanda merupakan salah satu kekuatan yang ada, perlu difahami lebih mendalam sebagai landasan sudut pandang dalam membahas Sejarah Ekonomi Indonesia yang lebih luas.

Berdasarkan penjelasan di atas, tujuan dan maksud penelitian ini hendak menempatkan pembahasan Sejarah Perdagangan pada lingkup kritikal dan metodologikal agar menghasilkan karya yang ilmiah. Oleh karena tema kajian ini merupakan persilangan dari percabangan-percabangan tersebut, perangkat analisisnya tidak terlepas dari ketiganya. Persoalan perdagangan, terutama yang berkaitan dengan pemikiran tentang Sejarah Ekonomi bertalian erat dengan pemikiran tentang pasar bebas (*free market*). Perintis gagasan ini adalah Adam Smith pada tahun 1776. Namun gagasan itu yang menjelma menjadi doktrin perdagangan bebas dalam konstelasi perekonomian nasional dan internasional telah berkembang pesat pada saat ini. Signifikansi mempelajari ihwal perdagangan bebas diungkapkan antara lain oleh pakarnya yakni Douglas A. Irwin (2001: 354--355) pada bagian akhir dan penutup karyanya tentang Merkantilisme dan Perdagangan Bebas, yang menyatakan:

---

Technological University Singapura tahun 1995, Doctor of Economics dari Erasmus University Negeri Belanda tahun 1995 dan dari Institut Teknologi Bandung tahun 1996.

**Universitas Indonesia**

*"Selama beberapa dekade doktrin perdagangan bebas selalu menjadi obyek penelitian yang mendalam dan cermat. Perdebatan atas manfaat-manfaat ekonomi perdagangan bebas terus berlangsung tanpa henti yang memperlihatkan kesempurnaan dan kepelikan yang bisa terjadi dalam perjalanan evolusi analisis ekonomi. Doktrin perdagangan bebas akan selalu berubah sejalan dengan teori-teori. Jika pengalaman-pengalaman yang digambarkan di sini terus berlangsung perdagangan bebas senantiasa akan tetap merupakan salah satu usulan yang paling kuat dan tahan lama yang harus ditawarkan analisis ekonomi untuk pelaksanaan kebijakan ekonomi"*

Berlandaskan pada pandangan Irwin tersebut, tujuan penelitian ini pertama-tama adalah hendak mengambil bagian dalam kajian persoalan perekonomian, yakni mengenai perdagangan bebas baik sebagai doktrin maupun teori ilmiah, yang kemudian diharapkan mampu memberikan sumbangsih pada persoalan-persoalan serupa di masa kini berupa sebuah cara pemecahan. Persoalan perdagangan bebas dalam istilah pasar bebas secara tegas tercantum dalam dokumen-dokumen politik resmi Amerika Serikat saat ini, seperti *National Security Strategy of the United States* (Washington, D.C: White House, 2006), *911 Five Years Later: Successes and Challenges* (Washington, D.C: White House, 2006), dan *National Strategy for Homeland Security* (Washington, D.C: Homeland Security Council, 2006).<sup>7</sup>

Maksud dan tujuan lainnya adalah menunaikan tugas sejarawan ekonomi seperti yang disampaikan oleh Ross M. Robertson (1973: 12--16) yakni menjelaskan perubahan kelembagaan seperti menggambarkan pasar, menelusuri tingkah laku penjual dan pembeli, dan perubahan harga serta produksi; menelaah pertumbuhan ekonomi; melakukan percobaan proposisi teori ekonomi; menafsirkan dokumen.

Selanjutnya, Anne Booth (1988: 363) menyatakan:

*"Selama abad ke-19, pertumbuhan ekonomi yang bertambah cepat di negara-negara Eropa, Amerika Utara, dan Australia berjalan seiring dengan perluasan secara dramatis dalam perdagangan dunia, sehingga perniagaan antara bangsa-bangsa menjadi terkenal dalam kepustakaan ekonomi sebagai 'motor pertumbuhan'. Sebagian besar negara-negara tropis juga mengambil bagian dalam perluasan perdagangan ini, tetapi perekonomian negara-negara tersebut tidak mengalami transformasi yang menandai corak negara-negara yang sekarang telah maju."*

<sup>7</sup> Doktrin pasar bebas di masa kini yang diusung oleh faham Neoliberalisme dibahas dan dikupas antara lain oleh Ha-Joon Chang, Ilene Grabel (2008). *Membongkar Mitos Neolib Upaya Merebut Kembali Makna Pembangunan*. Yogyakarta: INSIST Press

Pernyataan pakar sejarah Ekonomi Indonesia ini memperlihatkan betapa penting studi tentang perdagangan berkaitan dengan upaya pencarian faktor-faktor penyebab pendorong kemajuan perekonomian. Di balik pendapat ini mencuat pula peranan kajian sejarah dalam menguak aspek-aspek yang relevan dan signifikan dalam upaya pengembangan perekonomian di masa kini.

Sejak *The Kian Wie* (1988: xvii) melemparkan bola api tentang perlunya mengembangkan kajian Sejarah Ekonomi hampir dua dekade yang lampau, penulisan tentang kajian itu semakin marak. Pesan lainnya yang tidak kalah menarik adalah signifikansi sebuah “pelajaran dari sejarah” baik yang “positif maupun negatif,” memperkuat manfaat mempelajari Sejarah Ekonomi untuk kepentingan masa kini sebagai bagian menyongsong masa depan. Oleh karena empat dekade yang lalu, seorang pakar ekonomi, F.J.E Tan (1995: 355) melontarkan pandangannya tentang kegunaan Sejarah Ekonomi, yakni “bahwa sejarah ditinjau dari segi kebijakan umum masa kini, itu juga berarti bahwa sejarah ditinjau kembali untuk menjelaskan sebuah masalah intelektual yang penting bagi masa kini dan belum terpecahkan.”

Secara khusus studi ini bermaksud mengungkapkan kebijakan dan tindakan pemerintah Amerika Serikat dalam mendukung pelayaran dan perdagangan para pengusahanya, melalui jalur diplomasi. Peranan pemerintah tidak dapat diabaikan dalam perdagangan internasional. Kesepakatan dan perjanjian diperlukan untuk melancarkan pelayaran dan perdagangan. Dengan begitu, kejelasan akan muncul bahwa di balik doktrin pasar (perdagangan) bebas yang melandasi kebijakan pemerintah Amerika Serikat, peranan pemerintah atau negara adalah penting. Pada keadaan tertentu, pemerintah Amerika Serikat memperlihatkan sikap dan melancarkan tindakan imperialistik. Khusus terhadap kepulauan Indonesia sikap seperti itu terlihat jelas. Lagipula dari sudut kepentingan ekonomi, kepulauan Indonesia tidak lebih sebagai Persinggahan.

Di masa kini, peranan pemerintah Amerika Serikat di kancah internasional sangat menonjol dan tidak jarang ikut mencampuri masalah dalam negeri negara lain, termasuk Indonesia. Seperti di masa lampau, kepentingan ekonomi Amerika Serikat di Indonesia masih belum beranjak dari sekedar persinggahan. Penelitian ini hendak



mengungkapkan kesinambungan kepentingan Amerika Serikat terhadap Indonesia agar menjadi catatan dan bahan pertimbangan dalam membina dan mengembangkan hubungan bilateral kedua belah pihak di masa kini dan mendatang, terutama di bidang kerja sama ekonomi.

### 1.3. Alasan Pemilihan Judul

Judul adalah pokok bahasan yang akan dijelaskan dalam sebuah tulisan. Pada judul, batasan-batasan permasalahan ditentukan dan dirinci agar fokus pembahasan tidak melantur dan tetap berada pada jalur pemikiran dan kaidah-kaidah penulisan. Dalam penulisan sejarah yang berlandaskan pada kaidah-kaidah ilmiah, beberapa komponen dalam pembentukan judul menjadi syarat yang tidak dapat dihindari. Selain tematis, judul harus jelas mencantumkan batasan waktu (temporal) dan tempat (spasial). Sehubungan itu, penelitian ini mengusung judul "*Laut Bebas, Pasar Bebas dan Perjanjian Tahun 1855: Pelayaran, Perdagangan dan Diplomasi Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia 1784—1855*".

Perubahan global selain ditandai kemajuan di bidang navigasi dan perkapalan di Eropa, terutama berawal pada bangsa-bangsa Iberia, juga berkaitan erat dengan konsepsi dan pandangan tentang yuridiksi maritim dan pola perdagangan internasional. Ketika eksplorasi awal bangsa Spanyol dan Portugis, konsepsi mengenai maritim dan jalur pelayarannya bersifat tertutup. Artinya, wewenang atas perairan dan jalur pelayaran terutama yang menuju ke luar Eropa dimiliki oleh kedua bangsa ini. Kemudian pada abad ke-17 muncul gagasan dan konsepsi mengenai Laut Bebas, yang dipelopori oleh seorang ahli hukum Belanda, Hugo Grotius yang menerbitkan karyanya pada tahun 1607, walau ketika itu sebenarnya diterbitkan secara anonim atau tanpa identitas penulis (Reeves 1917: 536), yang resmi terbit dan disebarkan pada tahun 1633. Konsepsi ini merupakan tandingan terhadap klaim Spanyol dan Portugis tersebut dan membenaran pelayaran kapal-kapal Belanda ke luar Eropa, terutama menelusuri pelayaran kedua bangsa itu sebelumnya. Pelayaran Belanda disusul oleh eksplorasi kapal-kapal Inggris dan negara Eropa lainnya.

Gambar 1. Hugo Grotius



(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Michiel\\_Jansz\\_Mierevelt\\_-\\_Hu...](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Michiel_Jansz_Mierevelt_-_Hu...))

Kemudian, perubahan global memperoleh pengaruh besar dari kemunculan sebuah gagasan ekonomi perdagangan yang disampaikan oleh seorang ahli ekonomi Inggris, walau ada yang menyebutnya sebagai filsuf sosial, bernama Adam Smith. Pada tahun 1776, Smith menerbitkan karyanya yang terkenal, *The Wealth of Nations*, yang berisikan gagasan tentang pasar bebas (*free market*). Gagasan ini sebenarnya secara terbatas melekat pada gagasan Laut Bebas, dalam arti penolakan terhadap penguasaan dan pelarangan Spanyol dan Portugis terhadap pelayaran samudera kecuali kapal-kapal mereka. Namun, peranan negara dalam perekonomian pelayaran seberang lautan ini masih sangat kuat. Smith menganjurkan pemisahan antara politik dan ekonomi (perdagangan) karena menurutnya, mekanisme pertukaran (niaga) digerakkan oleh semacam hukum permintaan (*demand*) dan penyediaan (*supply*). Campur tangan atau intervensi pemerintah (negara) akan menghambat mekanisme pasar yang menghasilkan keuntungan (*profit*).

Gagasan pasar bebas merupakan tantangan terhadap monopoli dan merkantilisme, yakni gagasan mengenai peranan negara yang dominan dalam perdagangan terutama di percaturan internasional. Terkait erat dengan peranan negara adalah perubahan pandangan mengenai pemahaman dan syarat-syarat kekayaan atau kesejahteraan yang tidak lagi bertumpu pada kepemilikan logam mulia dan pemeliharaan surplus ekspor terhadap impor. Mekanisme pasar bebas dalam bentuk

Universitas Indonesia

penawaran dan permintaan membawa keuntungan yang menjadi sumber kekayaan yang menjadi tujuan itu.

Gagasan Laut Bebas dan Pasar Bebas merupakan latar belakang dan politik perdagangan internasional yang dilancarkan oleh Amerika Serikat sejak awal kiprahnya. Amerika Serikat adalah sebuah bangsa dan negara yang meraih kemerdekaannya pada tahun 1776 setelah bebas dari kolonialisme Inggris. Negara ini terletak di bagian utara benua Amerika, berbatasan dengan samudera Atlantik dan Pasifik, serta dua negara yakni Kanada dan Meksiko. Kata “Amerika” berasal dari penamaan terhadap sebuah benua baru yang ditemukan oleh Christopher Columbus pada tahun 1492. Kata ini digunakan oleh Martin Waldseemuller, seorang pembuat peta dan ahli geografi Eropa dari nama seorang penjelajah benua baru itu, yakni Amerigo Vespucci. Vespucci sempat ikut dalam salah satu pelayaran Columbus dan menjelajah sebagian wilayah Amerika dan menemukan bahwa keadaan yang disaksikannya berbeda dengan gambaran dari catatan perjalanan Marco Polo tentang pengalamannya di Timur Jauh (*Far East*). Oleh karena itu, Waldseemuller berpendapat bahwa “penemu” benua baru adalah Amerigo Vespucci sehingga ia mengabadikan namanya untuk benua itu pada tahun 1507, dalam karyanya *Cosmographic Introductio*.<sup>8</sup>

Sampai akhir abad 17, para pemukim awal benua baru itu belum menyebut dirinya sebagai orang atau masyarakat Amerika. Kata Amerika mengacu kepada penduduk yang telah terlebih dahulu mendiami benua itu yang secara keliru disebut Columbus sebagai Indian. Kemudian masyarakat pemukim awal asal Eropa kelahiran

<sup>8</sup> Dalam bagian tambahan (apendiks) karya itu tertulis dalam bahasa Latin “...*In sexto climate Antarcticum versus, et pars extrema Africae nuper reperta, et Zamzibar, Java minor et Scula insulae, et quarta orbis pars (quam quia Americus invenit Amerigen, quasi Americi terram, sive Americam nuncupae licet) sitae sunt.*” Dalam terjemahan bahasa Inggris berbunyi “*In the sixth climate toward the south pole are situated both the farthest part of Africa recently discovered, and Zanzibar, the islands of lesser Java and Ceylon, and the fourth part of the globe which since Americus discovered it may be called Amerige—i.e. Americ’s land or America.*” (Bourne 1904: 49). Penguatan penamaan itu ditulis oleh Waldseemuller yang dalam bahasa Inggris berbunyi “*Now indeed, as these regions are more widely explored, and another fourth part has been discovered by Americus Verputius, as may be learned from the following letters, I do not see why any one may justly forbid it to be the named Amerige—that is, Americ’s Land, from Americus, the discoverer, a man of sagacious mind, or America, since both Europe and Asia derived their names from women.*” (Bourne 1904: 49). Americus Vesputius adalah nama Amerigo Vespucci dalam lafal Latin.

benua baru itu menyebut diri mereka sebagai orang Amerika. Karya Cotton Mather pertama kali menggunakan kata Amerika, yakni *Magnalia Cristi Americana* (1702). Sejak tahun 1710 muncul sebutan *Americans* (orang Amerika) untuk para pendatang Eropa di koloni Inggris (Lemay 1989: xxi). Secara politik istilah Amerika Serikat, atau sering hanya disingkat Amerika, dipakai untuk sebuah negara dan bangsa yakni the United States of America.<sup>9</sup>

Kepulauan Indonesia terletak di antara dua samudera, Indonesia (India) dan Pasifik, dan dua benua, Asia dan Australia. Penamaan “Indonesia” berasal dari sebuah karya J.R Logan yang berangka-tahun 1850 (Hatta-Swasono 2006: 8; Elson 2008: 2) untuk sebuah kepulauan. Pada awal abad ke-19, John Crawfurd pernah memakai istilah kepulauan India (*Indian Archipelago*). Kemudian istilah Indonesia meningkat menjadi identitas sosial dan kultural sebuah masyarakat dan bangsa. Melalui birokratisasi, perubahan ekonomi dan saluran pendidikan muncul sebuah masyarakat baru yang tidak melepaskan sepenuhnya latar belakang primordial yang ada. Masyarakat itu adalah Indonesia. Para pemuda yang sempat menikmati pendidikan Hindia Belanda merupakan pelopor pembentukan ini yang menjalin sebuah solidaritas lintas ikatan primordial. Dalam politik, kehendak untuk bebas dari belenggu penjajahan memunculkan ikrar untuk membentuk sebuah bangsa yang baru, yakni bangsa Indonesia, melalui Sumpah Pemuda tahun 1928.

Di samping itu ada sebutan Hindia Belanda, yang merujuk pada negara kolonial yang terbentuk setelah keruntuhan VOC dan didirikan di kepulauan Indonesia. Dalam beberapa dokumen kolonial dari abad ke-19 tercantum sebutan Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*) yang merujuk pada daerah-daerah di luar pulau Jawa dan Madura. Kemudian sebutan ini digantikan oleh Daerah-daerah Luar atau *Buitengewesten*. Pemakaian istilah “Kepulauan Indonesia” merupakan batasan pemahaman geografis yang mencakup Hindia Belanda dan daerah lainnya. Selain itu

---

<sup>9</sup> Pada bola dunia Mercator yang muncul pada tahun 1541 sebutan Amerika merujuk pada pengertian *Ame* untuk bagian utaranya dan *Rica* untuk selatannya. Pada tahun 1571, seorang bernama Ortelius yang berniat menghormati Vespucci dan Columbus mengusulkan agar menyebut Amerika Utara sebagai *Columbana* dan bagian sebelah selatannya sebagai *America*. Sementara pemakaian istilah Amerika Utara dan Selatan muncul pada karya *Magini*, Ptolemy dan Hondius, *Atlas* yang sama-sama terbit tahun 1609.

pemakaian batasan ini merupakan tanggapan terhadap kecenderungan penelitian mancanegara tentang Indonesia akhir-akhir ini, terutama tentang aspek perekonomiannya pada kurun waktu sebelum abad ke-20 (Maddison & Prince 1989; Lindblad 1998, 2003; Dick dkk 2002; Booth dkk 1988 ).

Dalam banyak karya mengenai Sejarah Indonesia, istilah Indonesia dan Hindia Belanda kerap digunakan secara bergantian dalam dataran pemahaman dan arti yang serupa sehingga seolah-olah Indonesia adalah perpanjangan atau kelanjutan dari puing-puing Hindia Belanda. Sebenarnya pada tahun 1942 Hindia Belanda telah runtuh oleh serbuan bala tentara Jepang dalam rangkaian Perang Pasifik, dan sejak tahun 1945 Republik Indonesia muncul sebagai negara merdeka berdaulat penuh, yang secara geografis mencakup wilayah Hindia Belanda dahulu, sebagaimana kesepakatan yang dicapai di kalangan Bapak-bapak Pendiri (*Founding Fathers*) Republik Indonesia.<sup>10</sup> Oleh karena itu, jelas ada keterputusan antara Hindia Belanda dan Indonesia walau tampak pola perkembangannya dalam bentuk kecenderungan yang tidak jauh berbeda, seperti pandangan dan konstruk pemikiran Ben Anderson tentang masa Orde Baru (1990) dan beberapa sejarawan lainnya. Namun persoalan struktural ini belum tuntas diteliti dan diperdebatkan. Lagi pula, pada abad ke-19 Hindia Belanda merupakan salah satu kekuatan politik yang ada di kepulauan Indonesia dan sedang melancarkan ekspansi kolonialnya. Sebutan lainnya antara lain adalah Kepulauan India (*Indian Archipelago*) seperti yang terdapat pada karya George Windsor Earl (1837/ 1971). Wilayah kolonial Hindia Belanda terbentuk melalui ekspansi dan penganangan perjanjian-perjanjian, selain dengan kerajaan-kerajaan setempat, juga dengan kekuatan kolonial lainnya, seperti Inggris, Portugis dan Amerika Serikat.

---

<sup>10</sup> Kesatuan geografi atau wilayah Republik Indonesia pasca Proklamasi Kemerdekaan menghadapi dan mengalami banyak tantangan dalam berbagai bentuk. Tantangan pertama tentunya adalah dari upaya Belanda untuk memulihkan kembali daerah jajahannya, walau kekuatan asing yang masih ada ketika itu adalah Jepang yang hanya mempertahankan *status quo*. Lalu, gagasan federalisme mewarnai perjalanan ketatanegaraan Republik Indonesia yang disusul oleh gerakan-gerakan separatisme, baik bercorak kedaerahan, ideologi maupun agama. Tampaknya, persoalan ini masih mewarnai perjalanan politik Republik Indonesia dewasa ini.

Batasan tahun 1784 merujuk pada kedatangan kapal Amerika Serikat, "Empress of China", di perairan Kepulauan Indonesia dalam perjalanan menuju Kanton (Canton) di daratan Cina. Batasan dan pandangan ini berbeda dengan pandangan yang merujuk kepada kedatangan kapal "the Hope" di pelabuhan Batavia (Vlekke 1959: 234; Hullu 1988: 152). Kapal "the Empress of China" berlayar melalui perairan Selat Sunda menuju Kanton. Kapal ini sempat singgah sejenak di dua tempat pesisir pulau Jawa tetapi tidak di Batavia untuk memperbaharui perbekalan pelayarannya. Kapal "the Hope" singgah di Batavia dan berusaha untuk mengadakan perdagangan walau penuh rintangan. Berdasarkan awal pelayaran, angka tahunnya merujuk kepada tahun 1784, sedangkan berlandaskan awal perdagangan, kronologinya mengacu pada tahun 1786.

Angka tahun 1855 adalah batasan akhir pembahasan utama yang berkaitan dengan pembuatan sebuah perjanjian konsuler antara pemerintah Amerika Serikat dan Negeri Belanda yang berlaku penuh pula di Hindia Belanda. Dalam perjanjian ini, kepentingan perdagangan Amerika Serikat di Hindia Belanda diatur dan diselenggarakan. Perjanjian ini memberikan sejenis perlindungan dan aturan main dalam melakukan perdagangan bagi pedagang-pedagang Amerika Serikat di wilayah yuridiksi Hindia Belanda.

#### **1.4 Permasalahan**

Konsepsi laut, dalam artian perairan, sebagai yuridiksi kekuasaan di masa modern dapat dirujuk kembali ke tahun 1493. Pada tahun itu Paus sebagai otoritas keagamaan Katolik tertinggi di Eropa menentukan batas wilayah kekuasaan antara kerajaan Portugal dan Spanyol, terutama batas-batas pelayaran dalam arus eksplorasi dan kolonisasi kedua kerajaan itu. Setahun berikutnya, Perjanjian Tordesilas dibuat yang mengubah batas-batas wilayah kekuasaan ini (Mazour & Peoples 1975: 320). Setelah itu muncul gagasan Laut Bebas (*Mare Liberum*) yang dipelopori oleh seorang ahli hukum Belanda bernama Hugo Grotius (1607/ 1633). Pada masa itu keadaan Eropa Barat memperlihatkan gerakan Reformasi (*Reformation*) atau Protestanisme dan Kontra Reformasi (*Counter-Reformation*). Dengan gagasan ini, kapal-kapal Belanda

menerobos perairan yang menjadi jalur pelayaran ke Asia dan Afrika dan merupakan klaim kedua bangsa Iberia itu. Bangsa lainnya yang menyusul jejak Belanda adalah Inggris dan Prancis. Di Inggris berkembang gagasan kebebasan di laut (*freedom of the seas*) dan pasar bebas (*free market*). Gagasan yang terakhir dikembangkan oleh Adam Smith.

Gambar 2. Adam Smith



(Sumber: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:AdamSmith.jpg>)

Selanjutnya, gagasan-gagasan ini timbul dan berkembang di koloni Inggris di Amerika Utara beberapa saat menjelang kemerdekaan. Dengan gagasan kebebasan, pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat merambah perairan dan jaringan internasional. Tatanan internasional pada saat itu memperlihatkan perkembangan imperium Eropa. Inggris, Prancis dan Belanda adalah kekuatan-kekuatan Eropa yang sedang melebarkan kekuasaan di Afrika dan Asia, terutama Asia Timur dan Tenggara. Pada abad ke-19, hukum dan hubungan internasional mulai berkembang sebagai wahana penyelesaian dan penghindaran konflik di antara kekuatan-kekuatan itu. Diplomasi merupakan sarana utamanya.

Oleh karena itu, pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat harus menghadapi imperium dan mengikuti peraturan-peraturan internasional tersebut. Diplomasi merupakan cara yang harus dan paling sering ditempuh. Sehubungan itu,

Universitas Indonesia

Amerika Serikat membuat berbagai perundingan dan perjanjian dengan bangsa-bangsa Eropa yang memiliki koloni di Asia. Sejak awal kemerdekaan, pemerintah Amerika Serikat telah mencanangkan politik luar negeri yang aktif dan mengambil bagian dalam hubungan internasional berlandaskan falsafah kebebasan (*freedom*) sesuai dengan semangat Deklarasi Kemerdekaan dan nilai-nilai budayanya. Laut bebas dan pasar bebas adalah falsafah yang sangat kuat mewarnai politik luar negeri Amerika Serikat. Dalam upaya menuju Kanton, Cina yang merupakan pasar global yang sedang marak dan banyak dikunjungi pedagang-pedagang antarbangsa, pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat mengenal kepulauan Indonesia, terutama di akhir abad ke-18 dan awal abad ke-19.

Pada saat itu kepulauan Indonesia sedang berada di bawah bayang-bayang ekspansi Belanda. Memasuki abad ke-19, kekuasaan Belanda tampak di sebagian wilayah kepulauan Indonesia yang berpusat di Batavia dan lajim disebut Hindia Belanda (*Netherlands India*). Pemerintah Negeri Belanda sangat protektif dan menutup wilayah koloni seberang lautannya. Berbagai peraturan dibuat untuk menegakkan monopoli di koloni tersebut, yang bersifat merkantilistik. Kehadiran pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat tidak memperoleh pengecualian dari penerapan kebijakan merkantilistik itu.

Amerika Serikat menghadapinya dengan cara diplomasi. Setelah perjanjian bilateral persahabatan dan perdamaian tahun 1782, perundingan dan pembuatan perjanjian dilanjutkan untuk memperjuangkan kepentingan pelayaran dan perdagangannya di koloni Belanda. Salah satu perjanjian yang penting adalah sebuah perjanjian pembukaan konsulat yang dicanangkan pada tahun 1855. Perjanjian ini disebut oleh G.D Homan (1983: 237) sebagai *Treaty 1855* atau Perjanjian 1855. Tidak banyak sumber menyebut keberadaan dan signifikansi perjanjian ini.

Latar belakang ekonomi Perjanjian 1855 adalah pasar yang berkembang di Hindia Belanda. Koloni Belanda ini menjadi pusat lalu lintas pertukaran komoditi yang dihasilkan di kepulauan Indonesia. Walau begitu, Hindia Belanda bukanlah tujuan atau pasar utama perdagangan Amerika Serikat di Asia Timur. Wilayah ini tidak lebih merupakan kancah persinggahan untuk mencapai sasaran utamanya, yakni



Jepang, setelah Cina dikuasai oleh Inggris. Untuk memasuki pasar Hindia Belanda, kapal Amerika Serikat menghadapi sejumlah kebijakan yang bersifat merkantilisme. Tidak mudah bagi mereka untuk berdagang di pelabuhan-pelabuhan Batavia. Perjanjian 1855 yang bersifat bilateral merupakan upaya Amerika Serikat untuk menembus hambatan merkantilisme itu.

Peristiwa politik yang menjadi lantaran (penyebab langsung) pembuatan Perjanjian itu adalah insiden yang terjadi di daerah Jambi, Sumatera bagian tengah. Dalam beberapa sumber (Locher Scholten 1994 [2007]; Lombard 1990; Dumas & Malone 1931) dikatakan bahwa peristiwa itu disebabkan oleh seorang petualang asal Amerika Serikat. Sosok itu adalah Walter Murray Gibson yang berlayar ke kepulauan Indonesia dan tiba di daerah Jambi pada tahun 1852. Ketika itu Jambi sedang berada dalam konflik dengan Belanda. Sultannya ditangkap oleh Belanda yang menimbulkan ketidakpuasan di kalangan masyarakat kerajaannya. Gibson diminta bantuannya untuk membantu menghadapi Belanda. Berdasarkan simpatinya Gibson menyanggupi untuk berbuat sesuatu mengatasi masalah itu. Namun rencana itu diketahui oleh pihak Belanda yang kemudian menangkapnya. Gibson berhasil melarikan diri dari penjara di Weltevreden, Batavia. Persoalan ini dibawanya ke lingkup politik tingkat tinggi sehingga sempat menimbulkan krisis dan ketegangan diplomatik antara Negeri Belanda dan Amerika Serikat. Menurut Elsbeth Locher-Scholten (2007: 129-130), akibat dari krisis itu adalah pembuatan perjanjian konsuler antara Amerika Serikat dan Negeri Belanda pada tahun 1855, yang berlaku untuk Hindia Belanda di Kepulauan Indonesia. Sebagai akibat langsung perjanjian ini adalah pembukaan sebuah perwakilan konsuler Amerika Serikat di Batavia, yang menjamin perlakuan yang adil di bawah payung hukum kedua negara untuk pelayaran, perdagangan dan hak-hak warga Amerika Serikat di wilayah yuridiksi Hindia Belanda.

Berdasarkan ini, permasalahan yang hendak diungkapkan adalah latar belakang dan faktor-faktor penyebab yang berperan dalam pembuatan Perjanjian 1855 itu. Beberapa keadaan membingkai latar belakang tersebut, mulai dari aspek pelayaran lintas lautan hingga perkembangan ekonomi dan politik internasional yang menyimpan berbagai manfaat dan kendala. Setelah itu, pertanyaan mengapa

Perjanjian itu terjadi meliputi beberapa faktor penyebab yang mendorong pembuatan Perjanjian tersebut. Kepentingan nasional, politik luar negeri dan ideologi laut bebas serta perdagangan bebas memainkan peranan di balik proses pembuatan perjanjian itu, yang tersirat dalam butir-butir kesepakatan yang dicapai dan tercantum pada perjanjian tersebut. Dalam proses ini bagaimana pihak Amerika Serikat, pemerintah dan pedagang yang memegang teguh prinsip perdagangan bebas atau pasar bebas yang berasal dari prinsip laut bebas (*mare liberum*), sebagai agensi mengubah struktur perdagangan luar negeri Hindia Belanda yang merkantilistik. Pertanyaan selanjutnya berkenaan dengan akibat yang timbul setelah perjanjian itu dibuat, apakah terjadi transformasi atau reproduksi. Sasaran perhatian dicurahkan pada umpan balik yang diberikan oleh perdagangan lintas lautan Amerika Serikat, terutama perdagangan *Indie*, terhadap perkembangan perekonomian dalam negerinya yang beranjak ke industrialisasi. Sebaliknya, apa kontribusi kepentingan ekonomi Amerika Serikat terhadap perkembangan ekonomi Hindia Belanda merupakan pertanyaan berikutnya.

Persoalan berikutnya adalah persoalan prinsip pasar bebas dan negara. Dalam konteks kebijakan dan tindakan Amerika Serikat, prinsip ini memperlihatkan ketidaksesuaian, terutama menurut pandangan Adam Smith. Prinsip pasar bebas menghendaki campur tangan atau peranan negara, dan pemerintahnya, sedikit mungkin dalam perekonomian, terutama dalam mekanisme pasar. Dalam menegakkan pasar bebas di perdagangan internasional, pemerintah Amerika Serikat memainkan peranan besar, terutama dalam mendukung kegiatan niaga para pedagang lintas lautannya. Oleh karena itu, persoalan makin menajam ke arah lingkup Ekonomi Internasional, yang menempatkan negara sebagai para pelakunya. Sehubungan itu, permasalahannya berkaitan dengan motivasi Negeri Belanda menerima persyaratan perundingan dan perjanjian dari pihak Amerika Serikat yang menyangkut kalkulasi keuntungan dan kerugiannya. Di balik motivasi itu tentunya terdapat sejumlah faktor yang memainkan peranan penting dalam proses pembuatan keputusan itu.

### 1.5 Metodologi dan Kerangka Penjelasan

Berkenaan dengan peranan negara atau pemerintah dalam perekonomian, dua pemikiran muncul. Berawal dari pandangan merkantilisme bahwa peranan negara sangat menonjol dan memonopoli perekonomian masyarakat dan bangsa. Kemudian Adam Smith muncul menentang prinsip ini, dalam karyanya *The Wealth of Nations* terbitan tahun 1776. Menurutnya, politik harus dipisahkan dari ekonomi sehingga timbul gagasan pasar bebas (*free market*). Mekanisme pasar bebas ditentukan oleh dinamika penawaran dan penyediaan (*demand and supply*), yang bergerak seperti tangan-tangan gaib (*invisible hands*). Kemudian unsur-unsur merkantilisme tampil kembali dalam gagasan proteksionisme. Dinamika dan jaringan perekonomian internasional pada abad ke-19 tidak terlepas dari pilihan di antara dua sistem ini, atau campuran keduanya.

Dari perspektif Amerika Serikat, pandangan tentang pasar bebas telah timbul dua tahun sebelum tulisan Adam Smith terbit. Pada saat itu Benjamin Franklin menyatakan bahwa “perdagangan harusnya bebas di antara bangsa-bangsa dunia, sebagaimana di antara sejumlah daerah di Inggris.....Tidak pernah suatu bangsa hancur karena perdagangan, bahkan yang tampaknya sangat merugikan.” (*that commerce should be as free between all the nation of the world, as it is between the several counties of England....No nation was ever ruined by trade, even, seemingly the most disadvantageous*). Thomas Jefferson dan Thomas Paine berpandangan tidak jauh berbeda yakni kebebasan untuk berdagang (*freedom to trade*). Jefferson menegaskan “perdagangan bebas dengan seluruh bagian dunia adalah hak dasar yang tidak dapat dihalangi oleh hukum manapun.” (*free trade with all parts of the world was a natural right that no law could abridge*) (Eckes 1995: 2). Sikap ini muncul dalam lingkup ketidakpuasan koloni terhadap pembatasan-pembatasan Inggris yang berciri merkantilisme, yang berangkatahun 1774. Pandangan ini diperjuangkan terus menerus dalam perkembangan politik luar negeri, terutama yang berkaitan dengan perdagangan internasional. Sikap ini tercantum dalam landasan idiil dan kebijakan-kebijakan politik Amerika Serikat.

Perekonomian Hindia Belanda sedang mengalami pemulihan dan penataan pada abad ke-19 setelah keruntuhan VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*). Walau sebuah perusahaan dagang dibentuk, yakni *Nederlandsche Handelsmaatschappij* (NHM), negara mengambilalih peranan dalam perekonomian. Penerapan Sistem Tanam Paksa (*Kultuurstelsel*) merupakan bentuk nyata Perekonomian Komando ini. Di samping itu Hindia Belanda makin memperluas cengkeraman imperialisme ekonominya melalui ekspansi kolonial berupa penaklukan kerajaan dan masyarakat di kepulauan Indonesia. Di awal abad ke-19, jangkauan kolonialisme Hindia Belanda lebih terpusat di pulau Jawa, Maluku, sebagian Sulawesi dan Sumatera.

Dalam bidang perdagangan, monopoli dan proteksionisme adalah kebijakan yang diberlakukan, terutama terhadap pedagang asing. Pemerintah Hindia Belanda menguasai perdagangan antar pulau yang dipusatkan di pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa, terutama Batavia. Kapal-kapal asing yang datang tidak diizinkan langsung menuju tempat penghasil tanaman-tanaman yang dikehendaki. Mereka memperoleh barang-barang itu di pelabuhan-pelabuhan ekspor Hindia Belanda seperti Batavia, Semarang dan Surabaya. Dalam sektor pelayaran terdapat sejumlah kebijakan. Di bidang impor berlaku penetapan tarif. Kebijakan ini terutama untuk melindungi persaingan terhadap impor dari negeri Belanda (*Regeringsalmanac* 1823, 1824; *Verslag* 1823).

Perdagangan bebas menjadi orientasi ekonomi pemerintah dan pedagang Amerika Serikat dalam membina jaringan perekonomian lintas lautan. Dalam menyusun rencana yang akan menjadi model perjanjian internasional untuk membina jaringan perekonomian lintas lautan muncul dua pilihan yaitu perlakuan nasional timbal balik (*reciprocal national treatment*) dan kebijakan bangsa yang sangat disukai tanpa syarat (*unconditional most favoured nations*) (Eckes 1995: 5). Di balik perlakuan-perlakuan ini tujuan pemerintah Amerika Serikat adalah membuka jaringan perdagangan dan pasar Eropa termasuk wilayah koloninya. Sehubungan itu Amerika Serikat membuat sejumlah perjanjian dengan negara-negara imperialis dan kolonialis

Eropa untuk membuka jalan bagi perdagangan internasionalnya.<sup>11</sup> Semangat menciptakan perdagangan dan pasar bebas melatarbelakangi pelayaran niaga Amerika Serikat.

Di Hindia Belanda, Amerika Serikat menghadapi persoalan monopoli dan proteksi. Kapal-kapal Amerika Serikat tidak diperkenankan memasuki tempat penghasil utama komoditi yang diperlukan kecuali memperolehnya di pelabuhan ekspor Hindia Belanda (*Regeringsalmanac* 1829). Sebaliknya impor Hindia Belanda melalui pelabuhan-pelabuhan tersebut yang selanjutnya disebar ke berbagai tempat di kepulauan Indonesia. Hasil-hasil Sistem Tanam Paksa diangkut ke pasar Eropa terutama dengan kapal-kapal Belanda. Selain itu pemerintah Hindia Belanda menerapkan tarif (*regten*) terhadap barang-barang impor.

Pedagang Amerika Serikat menghadapi sejumlah peraturan perdagangan. Tidak mengherankan jika kiprah pedagang Amerika Serikat pun didukung oleh pemerintahnya. Para pedagang Amerika Serikat mengandalkan dukungan politik ketika menghadapi kendala yang mengarah kepada konflik. Sejumlah perjanjian dan langkah-langkah diplomasi ditempuh hingga pembukaan kantor konsulat jenderal di Hindia Belanda pada tahun 1855 untuk menyangga dan mendorong perkembangan perdagangannya (*Staatsblad* 1853 no. 54, 1855 no. 65). Sementara di pantai barat pulau Sumatera bagian utara, yang belum terjamah kolonialisme Hindia Belanda, pedagang Amerika Serikat memperoleh kesempatan menerapkan monopoli hingga pertengahan abad ke-19 (Reid 1969: 7). Landasan penjelasan mengenai dinamika ini didasarkan pada analisis terhadap data kuantitatif dari neraca perdagangan impor dan ekspor Hindia Belanda (*Verslag* 1825—1869). Kemudian bagi Amerika Serikat, tampak bahwa perdagangan Hindia Belanda terkait dengan tujuan dan sasaran selanjutnya sebagai perjuangan mencari pasar baru yang bebas. Setelah pasar Cina dibuka oleh Inggris, Amerika Serikat melakukan tindakan serupa di kepulauan Jepang (Neumann 1963).

---

<sup>11</sup> Seperti misalnya, dengan Prancis pada tanggal 6 Februari 1778, dan Negeri Belanda pada tanggal 23 April 1782 (Burnett 1911: 579, 581).

Penelitian ini didasarkan pada metodologi Sejarah yang bersifat multi-dan interdisipliner dengan memanfaatkan kerangka konseptual dan teoritik dari Ilmu Ekonomi, terutama Perdagangan Internasional, Sosiologi, Politik dan Hubungan Internasional. Perangkat-perangkat analisis dari ketiga disiplin ini diramu dan diserasikan, terutama pada area kajian yang saling bersilangan. Sebagai akibatnya, suatu kerangka penjelasan yang relevan dan ilmiah muncul, yang berlandaskan pada kajian kritis terhadap sumber.

Sejak Adam Smith mengemukakan pemikirannya tentang peranan pasar dan peluang untuk hasil yang lebih (*vent for surplus*) dalam proses pertukaran antar bangsa, yang menjadi embrio Ilmu Ekonomi, pokok bahasan perdagangan internasional kian marak berkembang. David Ricardo (1817) menekankan betapa penting sumber daya alam (*comparative advantages*) dalam perdagangan internasional yang mendorong spesialisasi dan keunggulan produksi suatu bangsa (Heilbroner 1986; Dojohadikusumo 1991). Ricardo juga menyatakan bahwa perdagangan saling menguntungkan untuk seluruh negara yang terlibat (Krugman & Obtsfeld 2003: 74).

Gambar 3. David Ricardo



Sumber: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Ricardo.gi>

Kemudian dalam Ilmu Ekonomi berkembang kajian Ekonomi Internasional yang menyoroti masalah-masalah yang timbul pada interaksi ekonomi antar bangsa yang berdaulat. Paul R. Krugman dan Maurice Obtsfeld (2003: 4--10) menyampaikan

tujuh tema dalam pembahasan Ekonomi Internasional, yakni (1) manfaat perdagangan, (2) pola perdagangan, (3) proteksionisme, (4) neraca pembayaran, (5) penentuan nilai tukar, (6) koordinasi kebijakan internasional dan (7) pasar modal internasional. Teori kebijakan-kebijakan perdagangan meliputi pengenaan pajak terhadap sejumlah transaksi internasional atau tarif, subsidi untuk transaksi lainnya (subsidi ekspor), pembatasan resmi atas nilai atau volume impor (kuota impor), pengekangan ekspor sukarela (*voluntary export restraint*), persyaratan kandungan lokal (*local content requirement*), subsidi kredit ekspor, pengadaan pemerintah (*national procurement*), hambatan-hambatan birokrasi (*red tape barriers*) dan perdagangan bebas. Pada konteks abad ke-19, sejumlah kebijakan perdagangan, baik dari pemerintah Amerika Serikat maupun Hindia Belanda, memperlihatkan ciri-ciri yang dekat dengan teori ini, terutama yang berkaitan dengan transaksi, tarif, proteksi, hambatan birokrasi dan perdagangan bebas.

Tampak bahwa dalam perdagangan antarbangsa terdapat sejumlah kebijakan yang tidak jarang menjadi hambatan untuk suatu pihak. Kepentingan “nasional” menjadi tolok ukur utama dalam jalinan hubungan ini. Keuntungan diraih melalui sejumlah prakarsa dan upaya. Saluran diplomasi, yang dilakukan oleh pemerintah, menjadi dukungan kelancaran interaksi perdagangan. Dengan begitu perdagangan bebas berlangsung dalam dinamika yang terkait erat dengan kepentingan nasional. Persoalan ini menyentuh ranah hubungan internasional.

Pendekatan Hubungan Internasional merujuk pada pandangan Mochtar Mas'ood (1990: 27) yang menyatakan bahwa “kemampuan ekonomi suatu bangsa atau negara untuk menyediakan barang dan jasa bagi warganya sangat dipengaruhi oleh variabel internasional.” Arah dan perhatian ditujukan pada perilaku pelaku internasional, yakni perseorangan, negara ataupun lembaga lain bukan negara, dalam arena transaksi internasional. Negara adalah pelaku yang paling efektif dan signifikan. Dalam konteks tatanan dan interaksi antarbangsa, pelaku utama adalah negara yang diwakili oleh pemerintahnya. Lebih terinci lagi, Karl Deutsch (Mas'ood 1990: 29--32) memaparkan sejumlah permasalahan, yang menarik untuk ditelusuri lebih lanjut.

Permasalahan itu adalah antara lain proses transnasional dan interdependensi internasional. Gejala mutakhir memperlihatkan bahwa dinamika politik suatu bangsa merambah ke kancan internasional dan bersamaan dengan itu saling membutuhkan di antara bangsa-bangsa di dunia makin meningkat. Namun, hubungan internasional tidak selalu berlangsung harmonis, yang kerap ditandai ketegangan dan perselisihan, bahkan perang. Kekuatan dan kelemahan bangsa-bangsa menjadi tolok ukur dan menentukan dalam membina hubungan internasional. Oleh karena itu, setiap bangsa membangun kekuatannya dan memanfaatkan kelemahan bangsa lain. Pembangunan politik dan masyarakat internasional menjadi persoalan penting dalam interaksi lintas nasional ini. Masalah selanjutnya adalah kemakmuran dan kemiskinan. Hubungan internasional, terutama perdagangan, menjadi bagian dari upaya meraih kemakmuran dan menepis kemiskinan. Kemudian persoalan Persepsi dan Ilusi muncul dalam dinamika hubungan internasional, yakni sebagai landasan untuk berinteraksi.

Richard Rosecrance (1991: 204--214) menyatakan bahwa ekspansi bangsa-bangsa di dunia internasional dilakukan melalui dua cara, yakni politik militer (teritorial) dan perdagangan. Ia menyimpulkan bahwa cara yang kedua dan campuran keduanya kerap tampak dalam proses ekspansi dan mencapai tujuannya. Berkaitan dengan cara politik militer, suatu kerangka teori bermanfaat untuk memberikan penjelasan lebih lanjut. Teori itu adalah Imperialisme.

Imperialisme atau *Imperialism* berasal dari kata "Imperium", yang berarti kerajaan. Kemudian artinya berkembang menjadi daerah yang dikuasai (jajahan). Penaklukan wilayah dan masyarakat lain merupakan wujud dari Imperialisme, yang telah berlangsung lama dalam sejarah politik terutama di Eropa. Setelah keruntuhan kekaisaran akbar Romawi, silang sengketa politik dan wilayah diwarnai oleh kehendak ingin memulihkan kembali *The Holy Roman Empire*. Kemudian timbul teori yang menempatkan penyebab Imperialisme pada tindakan Tokoh-tokoh Besar (*Great Men Theory*) yang bersaing dalam memperebutkan wilayah. Di samping itu Politik Air Hangat, yaitu mencari pelabuhan yang dapat dilayari sepanjang musim melengkapi penjelasan tentang latar belakang Imperialisme. Dari aspek ekonomi, pemikiran V.I. Lenin, yang berlandaskan pada Marxisme, mengajukan Imperialisme



sebagai tahap tertinggi dari Kapitalisme (*the highest stage of Capitalism*). Lalu, semboyan *Gold, Gospel and Glory* (Emas, Dakwah dan Kejayaan) yang marak pada masa kejayaan Imperialisme Portugis mencerminkan motif dan latar belakang kemunculan Imperialisme, khususnya di kawasan luar Eropa.<sup>12</sup>

Dalam mengkaji sejumlah kegiatan ekonomi AS di Asia Tenggara, James W. Gould telah mengajukan beberapa pemikiran, yang dikaitkan dengan Imperialisme sebagai alat analisisnya. Menurut Gould (1972: 306), yang mengutip sejumlah karya dari studi Politik Internasional menyatakan bahwa Imperialisme adalah usaha dari suatu negara untuk mendominasi atau memaksakan kehendaknya terhadap daerah lainnya (*Imperialism is the attempt of a state to dominate or impose its will on a foreign area*).

Selanjutnya, ia menguraikan imperialisme dengan menekankan empat ciri yaitu (1) bahwa negara atau aparatnya adalah pelaku (warga negara perseorangan tidak dapat melakukannya), (2) tindakan itu adalah suatu usaha, suatu upaya, sedangkan apakah kegagalan atau keberhasilan tidak menjadi persoalan, (3) tujuannya adalah untuk mendominasi, menguasai, atau memaksakan pandangannya (sehingga keamanan tidak menjadi penting), dan (4) sasarannya adalah rakyat atau daerah lain (asing), tidak perlu seluruh negara atau ekonomi, tetapi barangkali suatu sektor yang terbatas. Untuk itu, Imperialisme dapat digunakan di sini untuk menggambarkan usaha suatu negara untuk mendominasi atau memaksakan kehendaknya terhadap setiap bagian dari suatu daerah atau rakyat lain (asing).

Dalam perkembangan teori Imperialisme, sebuah pandangan yang meninggalkan sentrisme negeri induk atau Eropa (Eropasentris) muncul. D.K. Fieldhouse (Locher-Scholten 2008: 23) menyampaikan peran daerah pinggiran (periferi). Sudut pandang ini meninggalkan peran penting cetak biru imperialisme di negeri induk dan lebih menekankan pada perubahan atau krisis di periferi. Kemudian

<sup>12</sup> Walau sudah mulai usang, karya Ian Roxborough (1986). *Teori-teori Keterbelakangan*. Jakarta: LP3ES, dapat menjadi acuan untuk membahas Imperialisme terutama dari sudut pandang Teori Kritis. Dalam karya Elsbeth Locher-Scholten (2008) terdapat awal mula dan tinjauan historiografi tentang konsep dan studi Imperialisme, mulai dari pemikiran J. Hobson (1902). Lihat juga pembahasan ringkas mengenai Imperialisme dalam karya Johannes Muller (2006). *Perkembangan Masyarakat Lintas-Ilmu*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

pandangannya yang menarik adalah bahwa masalah ekonomi di periferi mendapat perhatian dan diselesaikan ketika berkembang menjadi masalah politik, yang dipandang membahayakan kepentingan negeri induk. Tindakan selanjutnya adalah ekspansi

Melengkapi teori Imperialisme Amerika Serikat adalah pandangan dari R. Spector (1972: 300) yang tidak menekankan motif dan latar belakang dari negara atau bangsa yang imperialistik, tetapi terlihat dapat memperjelas sudut pandang mengenai keterlibatan Amerika Serikat di seberang lautan. Spector menelusuri citra dan persepsi Amerika Serikat tentang Asia Tenggara. Pandangan-pandangan yang kualitatif ini tentu akan memperlihatkan bagaimana gagasan-gagasan yang ada atau yang hidup di kalangan (sebagian) masyarakat Amerika Serikat, yang ikut berperan dan melatarbelakangi tindakan-tindakannya di kawasan itu. Secara umum, gambaran masyarakat Asia Tenggara berkisar pada citra belum beradab, tidak dapat dipercaya dan despotik. Kesan seperti ini sangat mempengaruhi tanggapan yang diberikan oleh pihak Amerika Serikat. Namun, tidak ada tindakan imperialistik yang nyata dari Amerika Serikat dalam arti sebagai garis kebijakan politik luar negerinya, yang disebabkan memang tidak ada kebijakan seperti itu malahan tampak sebuah pengakuan terhadap kedaulatan kolonialisme suatu negara.

Berkaitan dengan itu, Heather Sutherland (1995: 145) memiliki kritik terhadap pandangan Barat. Ia mengangkat perbedaan sudut pandang antara Barat (*Western*) dan Asia. Ia menyatakan.. "*Western observers in Asia were so embedded in their assumptions of superiority that they failed to see the strength and continuities in the Asian economy around them. This is not simply a matter of Western arrogance: it is a fundamental understanding of the real world, a choice of ideology over knowledge.*"

Kemudian beberapa peristiwa yang bertalian dengan kiprah Amerika Serikat yang sarat dengan kepentingan ekonomi memperlihatkan ciri-ciri tindakan imperialistik. Monopoli pedagang Salem di Kuala Batu dan sekitarnya ditandai dengan tindakan militer pada tahun 1832 dan 1838 yang dilaksanakan oleh Armada Angkatan Lautnya (Long 1973). Komodor M.C. Perry membuka politik *Sakoku*

Jepang (isolasionisme) dengan cara selain *Gun Boat Diplomacy*, juga melalui tekanan-tekanan terhadap penguasa Jepang, terutama untuk mengangkat hambatan dan larangan perdagangan. Sehubungan itu timbul istilah Armada Hitam (*Black Armada*) untuk armada Perry (Surajaya 1976), yang berarti ganda, yakni secara tersurat dan tersirat. Kapal-kapal yang bercat hitam dapat dipandang sebagai kekuatan kegelapan yang datang dengan maksud tidak baik. Latar belakang pembukaan isolasi Jepang, atau dikenal dengan politik *Sakoku* yang telah berabad-abad diberlakukan, berkaitan dengan dorongan (latar belakang) ekonomi hingga keagamaan. Sikap dan tindakan Komodor Matthew Calbraith Perry, yang dikirim resmi oleh pemerintahnya, memaksa kaisar Jepang memenuhi permintaan Amerika Serikat (Paullin 1912: 261).

Dampak pembukaan ini, yang berjaln dengan peningkatan perhatian Amerika Serikat terhadap kawasan Pasifik mengurangi arti peranan dan potensi ekonomi Hindia Belanda. Berkaitan dengan pembuatan Perjanjian tahun 1855, yang memantapkan jalinan niaga Amerika Serikat di Hindia Belanda, terselip tindakan imperialistik berupa ancaman akan meninjau kembali keabsahan kekuasaan Belanda di kepulauan Indonesia secara hukum internasional yang diajukan oleh pemerintah Amerika Serikat kepada pemerintah Kerajaan Belanda sebagai akibat dari kasus Walter Murray Gibson (Locher-Scholten 1994: 112). Dalam motif imperialistik terlihat jelas keterkaitan antara pendobrakan isolasi Jepang dan merkantilisme Hindia Belanda. Format perjanjian, tujuan yang hendak dicapai dan tekanan di balik gaya diplomasi merupakan persamaan antara kedua perjanjian. Perjanjian Amerika Serikat dan Jepang dilakukan pada tahun 1854 dan 1856 (Beasley 1967: 97, 128).

Dengan Hindia Belanda, Amerika Serikat adalah bangsa kedua, jika dilihat dari Perjanjian tahun 1839 atau keenam dari Perjanjian 1855 yang membuat perjanjian menyangkut Hindia Belanda. Kelima bangsa lainnya adalah Inggris (1825), Prancis (1840), Belgia (1846), Prusia (1852) dan Yunani (1952) (Snellman 1905: 520). Dinamika diplomasi ini memperlihatkan bahwa Hindia Belanda dipandang cukup penting dalam interaksi perdagangan.

Pasar adalah perdagangan bebas (*free trade*) yang identik dengan pasar bebas (*free market*). Dalam membahas pemikiran Adam Smith, Douglas A. Irwin (2001:

122-123) menyiratkan keidentikan ini. Kemudian perdagangan bebas memiliki sejumlah arti yakni “tidak adanya rintangan yang dibuat terhadap kegiatan pertukaran antar pasar-pasar nasional dan bahwa karena itu harga-harga yang dihadapi para produsen dan konsumen domestik sama dengan harga yang ditentukan oleh pasar dunia, kebijakan negara bangsa terhadap kegiatan komersial internasional yang tidak terdapat rintangan-rintangan dan pembatasan atas barang-barang dari negara lain atau pengekangan-pengekangan terhadap ekspor barang-barang domestik ke pasar lain, dan yang berasal dari abad ke-18 bahwa pemerintah tidak melakukan diskriminasi antara komoditi domestik dan luar negeri dalam perpajakan atau pengaturan kebijakan. Dalam hal ini perdagangan bebas tidak selalu berarti bahwa bea-bea adalah nol” (Irwin 2001: 7). Oleh karena itu, dalam tingkatan tertentu, perdagangan bebas melibatkan juga pengaturan-pengaturan tertentu, apalagi yang berkaitan dengan perdagangan luar negeri. Kebijakan pemerintah atau negara merupakan instrumen yang penting dalam mekanisme itu walau bukan yang terutama.

Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan sejumlah peraturan dan pengaturan mengenai perdagangan luar negerinya, sebagaimana yang pada awalnya tercantum dalam *Regeeringsalmanac*. Sejumlah peraturan dapat dipandang sebagai hambatan, seperti terutama penetapan tarif, tetapi sebagian lainnya bermanfaat dalam mengatur kelancaran mekanisme transaksi. Persoalan pelayaran dan perdagangan internasional menjadi penting untuk Hindia Belanda ketika perang melanda Eropa yang mengganggu komunikasi negeri induk dan daerah jajahan. Selain itu orientasi pada penerapan kebijakan pertanian, dalam wujud Sistem Tanam Paksa, menyisihkan perhatian pada pembangunan armada pelayaran kolonial. Oleh karena itu, pelayaran lintas lautan yang membawa serta kepentingan niaga memiliki fungsi dan arti tertentu untuk jaringan perekonomian Hindia Belanda. Namun, kebijakan perdagangan Hindia Belanda yang memegang teguh prinsip Merkantilisme, harus bertemu dengan gagasan Pasar Bebas yang dibawa oleh pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat.

Selanjutnya, Singapura, yang dibuka pada tahun 1819, berkembang menjadi pelabuhan yang penting dalam jaringan perdagangan Asia Tenggara. Perkembangan regional ini muncul sebagai faktor perubahan dalam orientasi perdagangan Hindia

Belanda. Perlahan-lahan tetapi pasti Singapura berkembang menjadi pelabuhan internasional yang menyaingi jaringan perdagangan Hindia Belanda yang berpusat di Batavia (Mansvelt 1838). Kebijakan perdagangan Hindia Belanda bergerak mengikuti irama persaingan ini. Kesempatan dan tantangan timbul untuk pedagang asing di Hindia Belanda, terutama terhadap pedagang Amerika Serikat. Sebagai akibatnya kepentingan ekonomi Amerika Serikat di kepulauan Indonesia terpengaruh oleh perkembangan ini. Oleh karena itu, Amerika Serikat tidak berpaling dari kepentingan awalnya bahwa Hindia Belanda tidak lebih sebagai tempat persinggahan untuk meraih sasaran yang sesungguhnya, yakni pada awalnya adalah Kanton dan kemudian Jepang.

Dalam perekonomian Amerika Serikat para pedagang lintas lautan mengubah strategi usaha dengan menanamkan modal dalam bidang industri. Pergeseran ini tampak dan berdampak pada perekonomian lintas lautan. Perdagangan Amerika Serikat diperkuat dengan penanaman modal, sejak tahun 1870 Hindia Belanda membuka perekonomian perkebunannya untuk modal swasta, di bidang perkebunan tembakau dan karet serta eksplorasi pertambangan. Dalam neraca perdagangan perdagangan Hindia Belanda dan Amerika Serikat tampak pula komoditi-komoditi baru. Perubahan ini merupakan bagian dari simpul perkembangan di masa sebelumnya.

Perdagangan internasional di *Indie (East India)* memiliki andil yang tidak kecil dalam pertumbuhan ekonomi Amerika Serikat sebelum Perang Saudara (1861—1865). Herman E. Kroos dan Charles Gilbert (1972: 77) yang menulis sejarah bisnis di Amerika Serikat mengungkapkan bahwa peranan kalangan pengusaha (niaga) sangat besar dalam perekonomian sampai masa industrialisasi ketika kalangan industriawan muncul menjadi pelaku utama ekonomi menggantikan mereka. Sektor industri Amerika Serikat mulai berkembang pada masa Perang Saudara (North 1966). Selain mengubah orientasi perekonomian pada sektor produksi yang modern dan massal, dampak lainnya adalah peralihan kegiatan ekonomi internasional Amerika Serikat yang lebih menekankan pada penanaman modal. Perubahan ini

terkait erat dengan perkembangan sektor ekonomi modern lainnya yang menyangkut sektor keuangan, seperti perbankan dan pasar modal.

Kemudian perekonomian dunia berubah. Komoditi perdagangannya berganti. Rempah-rempah mulai surut peranannya digantikan komoditi lainnya seperti gula, karet, nila, teh dan hasil pertambangan, yakni minyak mentah dan logam bukan emas dan perak seperti tembaga serta timah. Revolusi Industri, yang diawali di Inggris menciptakan teknologi dan teknik membuat dan mengolah bahan-bahan baku menjadi barang-barang kebutuhan baru untuk kehidupan masyarakat. Industrialisasi mengubah wajah perdagangan internasional. Revolusi sumber daya pembangkit atau energi mengubah kehidupan, perekonomian dan dunia usaha. Kerosin menggantikan lemak ikan paus sebagai sumber penerangan yang disusul oleh bensin dan listrik. Mesin tidak lagi digerakkan oleh tenaga uap melainkan dengan bahan bakar dan sumber energi pengganti ini. Ekspansi modal Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia tampak pada eksplorasi pertambangan dan otomotif pada abad ke-20.

Selanjutnya, upaya untuk memperlihatkan interaksi dua gagasan atau kebijakan dari dua negara membawa pembahasan ke kanzah teori Strukturisme. Teori ini tidak berhenti pada kesimpulan yang diperoleh melalui observasi, melainkan lebih daripada itu berupaya menyibak makna di balik hal-hal yang kasat mata. Dari sudut pandang Sosiologi, Anthony Giddens (2004) mengajukan teori Strukturasi. Giddens merekonstruksi pemahaman dan konsep struktur dan mengungkapkan peranan pelaku perubahan atau agensi (*agencies*) dalam perubahan sosial. Agensi dan struktur tidak terpisahkan satu sama lain (tidak dualisme) dan saling berinteraksi dalam rentangan waktu (dualitas). Christopher Lloyd (1993) beranjak dari filsafat Realisme mengembangkan pandangan yang tidak jauh berbeda.<sup>13</sup> Individu merupakan bagian dari struktur. Individu yang memiliki potensi dan kuasa untuk mengubah disebut agensi. Interaksi agensi dan struktur dalam perubahan sosial berujung pada dua akhir, yaitu transformasi atau reproduksi.

---

<sup>13</sup> Di kanzah Historiografi Indonesia, Strukturisme atau Strukturasi diperkenalkan dan dikembangkan oleh R.Z. Leirissa dalam berbagai karya (2002; 2003; 2006).

Strukturisme tidak menolak atau hendak meniadakan Teori Strukturalistik dan Individualistik. Strukturisme hendak meredakan ketegangan antara kedua kutub teori ini, ketika menyatakan bahwa individu berinteraksi dengan struktur dan struktur tidak menjadi hambatan untuk individu. Salah seorang sejarawan yang dikatakan Lloyd telah menerapkan metodologi Strukturisme dalam karyanya adalah Emanuel Le Roy La Durie, seorang tokoh aliran Annales Prancis yang terkenal dengan Strukturalismenya. Strukturisme menganjurkan pemanfaatan teori-teori yang relevan untuk dikombinasikan satu dengan lainnya agar mampu menjelaskan dinamika masa lampau.

Dalam ekonomi, kegiatan dan interaksi yang berlangsung tidak selalu bersifat rasional. Banyak tindakan ekonomi dilakukan tidak berdasarkan pertimbangan rasional. Dengan kata lain, mekanisme pertukaran ekonomi tidak selalu selaras dengan hukum permintaan dan penyediaan sebagai penyebab gaib gerak pasar. Faktor-faktor lainnya, seperti pengaruh kekuasaan dan keluwesan kepentingan terkadang memainkan peranan penting. Dari aspek usaha penyeliaan (*managerial business*), pandangan Adam Smith tentang “tangan gaib” (*invisible hands*), sebagai peranan struktur, mendapat sanggahan dari seorang ekonomi Amerika, yakni Alfred D. Chandler (1977). Menurutnya, dinamika perekonomian tidak ditentukan oleh mekanisme pasar yang digerakan oleh tangan-tangan gaib. Ia mengajukan teori tentang “tangan-tangan nyata” (*visible hands*), yang menekankan prakarsa dan tindakan para pelaku-pelaku bisnis yang memperoleh imbalan tetap, dalam bentuk manajemen. Dalam Historiografi Indonesia, teori Chandler ini digunakan oleh Roger Knight (1999), seorang pakar Sejarah Ekonomi Perkebunan, dalam meneliti Budaya Manajemen dan Organisasi Perusahaan pada industri gula di Jawa masa kolonial.<sup>14</sup>

Chandler mengacu kepada suatu perusahaan bisnis modern (*modern business enterprise*), yang mengambilalih fungsi yang sebelum<sup>nya</sup> dijalankan oleh pasar. Menurutnya, mekanisme pertukaran sangat bergantung pada peranan suatu kelompok ekonomi yang terbentuk dalam rangkaian perkembangan organisasi dunia usaha.

<sup>14</sup> Judul karyanya adalah Roger Knight (1999). “The Visible Hand in *Tempo Doeloe*: The Culture of Management and the Organization of Business in Java’s Colonial Sugar Industry.” *Journal of Southeast Asian Studies*, 30, 1, March

Pada saat kegiatan ekonomi meluas, yang disebabkan oleh berbagai latar belakang mulai dari imigrasi sampai perluasan wilayah, pengelolaan usaha tidak dapat lagi dilakukan sendiri oleh para pemiliknya. Perusahaan memerlukan manajemen yang lebih rapi dan efisien. Kegiatan usaha yang berkembang memerlukan penanganan yang intensif dan seksama oleh sekelompok pekerja yang menerima upah tetap atau gaji. Mereka disebut manajer.

Selanjutnya, Chandler memberikan 8 proposisi umum yang menjawab pertanyaan mengapa manajemen tangan nyata (*visible hands*) menggantikan mekanisme tangan gaib (*invisible hands*). Ketiga proposisi pertama menjelaskan kiprah awal perusahaan bisnis modern, mengapa, kapan, dimana dan bagaimana bermula. Lima selebihnya berkenaan dengan pertumbuhan berkesinambungan yang berkaitan dengan dimana, bagaimana dan mengapa sebuah perusahaan berkembang dan bagaimana mempertahankan dominasinya. Kedelapan proposisi itu adalah:

- 1) kemunculan perusahaan modern multiunit,
- 2) kebutuhan pembentukan jenjang manajerial.
- 3) efisiensi koordinasi administrasi meningkat dan lebih menguntungkan,
- 4) jenjang manajerial berhasil menjalankan fungsi koordinasi administrasi,
- 5) kiprah manajer bergaji meningkatkan jenjang ini secara teknis dan professional,
- 6) pemisahan manajemen (pengelolaan) dan kepemilikan perusahaan multiunit berkembang,
- 7) orientasi stabilitas jangka panjang dan pertumbuhan perusahaan dari para manajer,
- 8) perkembangan perusahaan besar yang menguasai perekonomian menyebabkan perubahan struktur ekonomi.

Sebelum kemunculan para manajer modern yang disebut oleh Chandler sejak tahun 1840, pelaku-pelaku kegiatan ekonomi, terutama di bidang distribusi, dalam bentuk perdagangan, pada awalnya masih dipengaruhi oleh mekanisme pasar. Oleh karena kerap barang niaga yang dibawa dari negeri asalnya tidak disambut oleh pasar, terutama tujuan utamanya yakni Kanton. Untuk itu mereka harus mencari komoditi



yang menjadi permintaan pasar itu di tempat-tempat lainnya, termasuk Hindia Belanda. Namun, dalam perkembangan berikutnya, para pedagang Amerika Serikat mencoba melepaskan diri dari mekanisme penawaran dan permintaan (*demand and supply*), dan mempengaruhi *terms of trade*, baik dengan dukungan politik maupun melalui inovasi.

Konsep dan teori mengenai perdagangan internasional dari berbagai disiplin tersebut di atas dimanfaatkan berdasarkan pembacaan sumber dan prinsip Strukturisme. Dalam konteks ini pemahaman mengenai struktur ekonomi ditempatkan pada kerangka pemahaman Strukturis dan Strukturasi, terutama tentang perdagangan dan pasar bebas. Bersamaan dengan itu, para pelaku ekonomi (perdagangan) didekati dalam dimensi agensi yang tampil dalam wujud kebijakan dan negosiasi. Diplomasi menjadi wujud dan wahana pertemuan dan interaksi kepentingan-kepentingan. Dalam wacana Strukturisme keseluruhan tindakan, interaksi dan perubahan dianalisis hingga mencapai bentuk hasil akhirnya apakah transformasi, yakni jika terjadi perubahan, atau reproduksi, jika tidak terjadi perubahan.

Penelitian ini juga memanfaatkan kuantifikasi. Dalam kajian Sejarah, metode statistik dipakai secara terbatas, yakni statistik deskriptif atau *descriptive statistics* bukan *predictive statistics* seperti pada ilmu-ilmu sosial (Kuntowijoyo 2008: 132). Teknik ini lebih berkisar pada mendeskripsikan data dalam angka, yakni distribusi, pengukuran hubungan antara dua variabel, seperti korelasi dan regresi, *content analysis* dan *time series*. Korelasi bermanfaat untuk data dari dua variabel. Kuntowijoyo pernah menerapkan metode ini berlandaskan data tahunan penyeberangan kapal dan hasil panen padi untuk mencari penjelasan mengenai migrasi penduduk Madura ke Jawa dengan pertanyaan apakah sebagai gejala musiman atau permanen. *Content Analysis* sesuai untuk penelaahan data dokumen tertulis. Tujuannya adalah hendak mengetahui suatu atau serangkaian peristiwa di masa lalu. Caranya adalah mengumpulkan dan menghitung frekuensi sebuah data dalam sumber yang digunakan. *Time Series* adalah metode untuk menganalisis data tunggal yangurut secara kronologis seperti angka penduduk, angka ekspor, impor,

panen dan lainnya. Melalui metode ini laju pertumbuhan (*rate of growth*) muncul untuk kemudian dikaji secara lebih mendalam (Kuntowijoyo 2003: 230—232).

Pemilihan teknik kuantifikasi berlandaskan pada ciri dan keadaan sumber dalam relevansinya dengan permasalahan yang hendak diteliti, yaitu perkembangan perdagangan. Gejala-gejala di balik peristiwa yang berlangsung, terutama faktor ekonomi dalam Perjanjian Tahun 1855, memerlukan penjelasan melalui penghitungan berdasarkan sumber-sumber kuantitatif, terutama statistik dan laporan-laporan sejenis.

### 1.6. Tinjauan Sumber

Tahap pertama dalam Metode Sejarah adalah heuristik, yakni penelusuran dan penemuan sumber. Jenis sumber yang diburu adalah sumber primer. Dokumen yang terkandung dalam koleksi arsip tergolong sumber primer. Sebagian arsip telah diterbitkan sehingga memudahkan dalam pencarian. Penelitian ini bertumpu pada arsip yang telah diterbitkan, yakni *Overeenkomst tusschen Nederland en de Vereenigde Staten van Amerika, tot regeling der Voorwaarden op de Consulaire Agenten van die Staten in de Voornaamste Havens der Nederlandsche Overzeesche Bezittingen zullen worden Toegelaten*, dalam *Staatblaad* 1855 no. 65 (Koleksi ANRI). Dokumen ini adalah perjanjian antara Negeri Belanda dan Amerika Serikat tentang penempatan perwakilan konsuler, berupa Konsul Jenderal dan Konsul di pelabuhan utama daerah jajahan Belanda. Hal berikutnya yang tercantum dalam perjanjian ini adalah antara lain persahabatan, pelayaran, pembukaan kantor dan lainnya yang berkenaan dengan kepentingan niaga dan warga Amerika Serikat. Perjanjian ini mengatur langsung kepentingan niaga Amerika Serikat di Hindia Belanda.

Perjanjian ini belum pernah dibahas secara rinci sebelumnya. Tampak signifikansi perjanjian ini dalam kaitannya dengan kepentingan ekonomi Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia pada abad ke-19 belum difahami oleh berbagai kalangan, terutama sejarawan Indonesia. Barangkali perhatian penelitian sejarah di tanah air masih terpaku pada permasalahan yang bertalian dengan sumber primer

yang masih “tersembunyi.” Seolah-olah, ada pandangan yang berlaku bahwa semakin sulit sumber itu diperoleh semakin baik permasalahannya. Padahal tidak selalu harus begitu.<sup>15</sup> Keprihatinan ini langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan perhatian sejarawan Indonesia yang belum marak terhadap aspek internasional dalam Sejarah Indonesia, terutama di abad ke-19.

Sumber utama lainnya, yang berkenaan dengan data kuantitatif dan yang juga telah diterbitkan, adalah *Verslag van den Handel, de Scheepvaart en de Inkomende en Uitgaande Regten op Java en Madoera 1823—1869* (1825—1869). Batavia: Landsdrukkerij. Koleksi ini terdapat di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia. Penerbitan ini merupakan rangkaian statistik tarif yang disusun oleh bagian Statistik Departemen Keuangan Hindia Belanda. Cakupan data meliputi pulau Jawa dan Madura sebagai pusat ekspor dan impor Hindia Belanda. Penerbitan di masa berikutnya telah meluas ke daerah lainnya, terutama Luar Pulau Jawa dan Madura (*Buitengewesten*). Statistik ini memberikan gambaran lalu lintas pelayaran, perdagangan, jenis barang, jumlah barang, nilai barang dan asal barang per negara. Juga distribusi barang impor ke berbagai tempat di kepulauan Indonesia menjadi bagiannya, termasuk pelabuhan-pelabuhan di luar negeri yang menjadi bagian impor dan ekspor Jawa dan Madura. Tampak data penerbitan ini menjadi sumber penyusunan Laporan Kolonial (*Koloniale Verslagen*) yang dikeluarkan oleh Kementerian Urusan Jajahan (*Ministrie van Kolonien*). Data statistik ini telah diolah dan diterbitkan kembali dalam sejumlah penerbitan seperti pada Bruyne-Kops (1856/57), Mansvelt (1938) dan Korthal-Althes (1991).

Arsip ini belum digunakan secara optimal oleh penelitian sejarah terutama Sejarah Ekonomi Indonesia. Pada tahun 1980-an, perhatian kalangan Sejarawan Ekonomi Indonesia lebih kepada perkembangan pertanian dan perkebunan. Oleh karena itu, sumber-sumber yang menjadi perhatian mereka adalah arsip Sistem

<sup>15</sup> Bandingkan dengan pengalaman Jan Breman pada saat melakukan penelitian tentang Kuli di Sumatera Timur. Ia terutama memakai bundel laporan Rhemrev (*Rhemrev Rapporten*) yang tidak sulit untuk ditemukan dari koleksi Perpustakaan Tropen Instituut, Amsterdam. Lihat kata pendahuluan karya Koeli, *Planters en Koloniale Politiek Het Arbeidsregime op de Grootlandbouwonndernemingen aan Sumatra;s Oostkust in het begin van de Twintigste Eeuw*. Leiden: KITLV Press, 1992. Namun karya ini banyak dipuji dan dirujuk dalam lingkungan Historiografi Indonesia.

Tanam Paksa, Sensus Penduduk, Arsip Perkebunan, Laporan Kolonial dan sejenisnya. Dewasa ini bersamaan dengan maraknya perhatian terhadap aspek perdagangan laut, arsip ini mulai dilirik oleh peneliti sejarah. Pengetahuan tentang perdagangan internasional penting untuk menyeimbangkan pandangan dan memahami perkembangan sistem perekonomian nasional.

Sumber penting berikutnya adalah dalam bentuk catatan pribadi yang telah diterbitkan. Berkaitan dengan faktor Jepang adalah dokumen ekspedisi Komodor Matthew Calbraith Perry yaitu *Japanese Expedition 1852—1854: The Personal Journal of Commodore Matthew C. Perry*, yang disunting oleh Roger Pineau dan terbit pada tahun 1968. Berkaitan dengan faktor Gibson adalah catatan Walter Murray Gibson yang terbit pada tahun 1855 dan berjudul *The Prison of Weltevreden: And a Glance at the East Indian Archipelago*. Tentang pelayaran pertama kapal Amerika Serikat menuju Kanton yang sempat singgah di pelabuhan Batavia tercantum dalam jurnal Samuel Shaw, yang dikompilasi oleh Josiah Quincy dan terbit dengan judul *The Journals of Major Samuel Shaw: The First American Consul at Canton*, pada tahun 1847. Kesemua sumber ini diperoleh melalui penelusuran internet, yakni koleksi *The Southeast Vision* dari Perpustakaan Universitas Cornell, Amerika Serikat, dan *Equestia*. Melalui *websyte* penelusuran informasi *Yahoo* dan *Google*, kedua koleksi ini dapat dengan mudah ditemukan. Sumber Amerika Serikat lainnya yang juga penting adalah perjanjian, pernyataan dan pidato para negarawannya yang diterbitkan kembali dalam seri *The Annals of America* (1976).

Sumber arsip yang belum diterbitkan tersedia dalam koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia yang berkenaan dengan gambaran statistik perekonomian Hindia Belanda, seperti pada arsip *Statistiek (Statistik) Buitenland (Luar Negeri), Financien (Keuangan) dan Hoge Regering (Pemerintahan Tinggi)*. Tentang arsip Luar Negeri ternyata berkas-berkasnya tidak dapat ditemukan kembali karena telah digabungkan ke dalam koleksi Pemerintahan Tinggi. Secara umum kandungan informasi koleksi arsip-arsip ini tidak lengkap, tersebar dan tidak teratur sehingga sulit untuk memperoleh gambaran yang utuh seperti dalam *Verslag* tersebut di atas. Walau begitu sumber arsip yang tidak diterbitkan ini dapat menjadi bandingan dan

pelengkap dalam penggunaan *Verslag*, seperti pada beberapa berkas dari arsip *Financien* dan *Statistiek*. Hal yang lebih penting adalah bahwa beberapa keterangan yang diperlukan untuk menggambarkan interaksi perdagangan tersebut terselip di baliknya. Keterangan itu seperti nama kapal dan asal kota kedatangannya terutama di pihak Amerika Serikat. Arsip-arsip itu antara lain adalah Arsip Statistiek no. 2, Arsip Financien 726, Arsip Financien 858, 4. Arsip Financien 872, Arsip Financien 902, Arsip Financien 903 dan Arsip Financien 922. Sumber arsip yang diterbitkan lainnya adalah *Regeringsalmanacs*, yang memuat peraturan-peraturan pelayaran dan pelabuhan, dan *Koloniale Verslagen*, yakni laporan tentang keadaan daerah jajahan, termasuk Hindia Belanda, untuk Menteri Urusan Jajahan Negeri Belanda.

Melanjutkan penggambaran sumber-sumber Amerika Serikat, sebuah karya kompilasi sumber primer yang penting dan telah diterbitkan adalah karya Bradley dan Lubis (1991). Dokumen perjanjian Amerika Serikat dan Siam tahun 1833 menjadi bagian karya ini, juga perjanjian Amerika Serikat dengan Jepang tahun 1854. Kemudian, mengenai sikap dan kebijakan resmi pemerintahan Amerika Serikat terhadap politik dan perdagangan luar negeri terdapat dalam sejumlah penerbitan dokumen resmi, seperti Notulen Parlemen dan kertas-kertas kerja para presiden Amerika Serikat, yakni *A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents*, 1911/1917. Selain *Annals of America* yang telah disebutkan, kumpulan dokumen karya Henry S. Commager (1973) menjadi rujukan silangnya. Keduanya memuat gambaran keadaan Amerika Serikat sejak kemerdekaan hingga abad ke-19. Pada *Annals of America* terdapat keterangan ringkas tentang latar belakang dan peristiwa yang berkaitan dengan dokumen-dokumen yang disajikan. Sumber resmi ini merupakan koleksi Perpustakaan Kajian Wilayah Amerika Universitas Indonesia yang juga dapat ditemukan di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia Jakarta.

Di antara penulisan-penulisan tentang pelayaran Amerika Serikat ke Asia Timur, karya Tyler Dennet tergolong perintis. Ia membahas kebijakan Amerika Serikat di Asia Timur. Penulisan tentang Asia Timur menjadi marak sejak awal abad ke-20, dengan pendirian suatu lembaga kajian, the Institute of Pasific Relations, yang dirintis sejak tahun 1919. Sejak itu, berbagai kegiatan yang berkaitan dengan

perhatian terhadap kawasan ini semakin marak, sampai dengan penerbitan sebuah jurnal, yakni *Pacific Affairs*. Sejak itu perhatian kalangan ilmiah Amerika Serikat makin meluas, dan dengan kemunculan istilah Asia Tenggara pasca Perang Pasifik, kawasan ini menjadi bidang kajian pula, termasuk Indonesia di dalamnya. Salah satu situs yang menyediakan sumber-sumber sekunder yang relevan dengan permasalahan adalah [www.jstor.org](http://www.jstor.org).

Kehadiran Amerika Serikat di kepulauan Indonesia, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, terkait pada upaya pelayaran menuju Kanton di Timur Jauh. Tulisan-tulisan yang berkaitan dengan pelayaran ini menyebut-nyebut tentang kepulauan Indonesia karena menjadi bagian dari jalur yang ditempuh. Dalam pembahasan yang lebih komprehensif dan ilmiah, masalah ini muncul secara parsial, berupa pembicaraan tentang peristiwa-peristiwa yang melibatkan pihak Amerika Serikat. Hullu (1919/ 1988) memberikan pemahaman tentang latar belakang dan awal pelayaran kapal-kapal Amerika Serikat ke Indie, yang menjadi saingan bagi perusahaan dagang Belanda VOC. Sebuah karya disertasi di Universitas Harvard yang disusun oleh Fichter (2006) mengupas kegiatan dan interaksi niaga antara Amerika Serikat, Inggris dan Hindia Belanda. Pembahasannya bermula dari tahun 1773 sampai 1815. Pola perdagangan Ekspor dan Reekspor tampil jelas dalam pembahasan ini. Kemudian Perjanjian-perjanjian dagang awal yang mengatur kepentingan dagang Amerika Serikat di Hindia Belanda dalam kaitannya dengan kebijakan H.W. Daendels menjadi perhatian karya de Roo (1919), yang barangkali menjadi tulisan yang paling awal mengenai tema ini. Jalinan dan monopoli niaga pedagang Salem menjadi pembahasan karya-karya Gould (1956), Phillips (1919) dan Putnam (1922). Sementara kegiatan para pedagang Rhode Island di Batavia dibahas oleh Ahmat (1965). Kemudian Hibler (2006) mencoba menyibak beberapa peristiwa yang disebutnya sebagai hubungan awal Amerika Serikat dan Indonesia. Lalu, karya Ibrahimy (1993) mengisahkan perjanjian dan keterlibatan Amerika Serikat dalam Perang Aceh. Dalam pembahasannya tentang kiprah Amerika Serikat di Sumatera, Gould (1961) mencantumkan aspek perdagangan dan penanaman modal dalam sektor energi minyak bumi. Pada umumnya karya-karya ini tidak saling merujuk, misalnya

karya Fichter (2006) yang disusun di masa agak mutakhir tidak menggunakan karya Ahmat (1965) dan Long (1973). Hal yang lebih penting lagi adalah bahwa karya-karya tersebut di atas tidak memanfaatkan sumber-sumber utama penelitian ini.

### 1.7. Sistematika

Setelah menempuh proses mengumpulkan dan memilah sumber-sumber penelitian, tahap selanjutnya adalah penulisan, atau ada yang menyebutnya sebagai Sintesa dan Historiografi. Masalah utama dalam tahap penulisan berkaitan dengan bahasa mulai dari perbendaharaan kosa kata sampai dengan corak dan gaya menulis. Azas yang tidak dapat dikesampingkan dalam penulisan adalah kaidah ilmiah.

Bahasa ilmiah berorientasi pada obyek, sehingga menjadi obyektif, pembuktian, pemecahan masalah (*problem-solving*) beserta solusi-solusinya, tetapi hendaknya juga membangun imajinasi yang kreatif. Oleh karena guna Sejarah tidak hanya kognitif akan tetapi juga rekreatif. Karya Sejarah yang terlalu kaku dalam mengikuti kaidah ilmiah akan menjadi sulit dan tidak menyenangkan untuk dibaca. Ilmiah dan mudah dicerna merupakan sasaran yang sebaiknya dimiliki oleh sebuah karya penelitian Sejarah.

Selanjutnya penyajian hasil penelitian tidak dapat seperti air sungai yang mengalir tiada putusnya (*panta rei*). Pembagian dan pembabakan permasalahan perlu dilakukan untuk memudahkan dan memperjelas penyajian. Sehubungan itu sistematika menjadi penting dalam penyajian hasil penelitian.

Sistematika penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### Bab 1 Pendahuluan

Pada bagian ini permasalahan dikemukakan bersama-sama dengan beberapa latar belakang, maksud dan tujuan serta alasan pemilihan judul. Permasalahan disusun berdasarkan survei dokumenter, bibliografis dan historiografi dalam kaidah penelitian Ilmu Sejarah. Penelitian dokumenter mengawali perumusan masalah. Setelah itu, pembahasan dibingkai oleh pilihan metodologi untuk menyusun sebuah kerangka penjelasan. Metodologi penelitian berlandaskan pada pendekatan antar disiplin, yang berasal dari Ilmu Politik, Sosiologi dan Ekonomi Internasional.

Kemudian tinjauan sumber merupakan pertanggungjawaban heuristik dalam melaksanakan penelitian. Pemilahan dan pemilihan sumber-sumber yang relevan dijelaskan berkenaan dengan permasalahan dan metodologi. Perangkaian hasil penelitian dilaksanakan melalui sebuah langkah sistematis dalam merinci pokok pembahasan yang analitik pada alur kronologis dan tematik.

## Bab 2 Pelayaran dan Perdagangan Awal Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia

Mengawali pembahasan permasalahan utama, beberapa latar belakang diketengahkan. Keadaan di kepulauan Indonesia pada abad ke-19 memperlihatkan perkembangan politik dan ekonomi yang menarik serta berkaitan dengan pelayaran, perkapalan dan pelabuhan. Supremasi politik dan ekonomi kerajaan-kerajaan di kepulauan Indonesia sedang menghadapi tantangan dari kekuatan kolonial yang hadir pada awalnya sebagai sebuah perusahaan dagang. Dinamika persaingan yang menyangkut keunggulan politik (militer) dan ekonomi bertalian erat dengan struktur sosial dan kerajaan secara keseluruhan. Oleh karena itu analisis mengenai susunan dan struktur politik ekonomi kerajaan-kerajaan di kepulauan Indonesia relevan untuk menelusuri dinamika persaingan tersebut.

Keterlibatan perekonomian Amerika Serikat ke dalam jaringan perdagangan internasional dilatarbelakangi oleh pengambilan keputusan atas kebijakan perdagangan luar negerinya. Beberapa pilihan tampil ke permukaan untuk diangkat menjadi suatu kebijakan politik yang mendukung kiprah perdagangan internasionalnya. Pelayaran niaga awal Amerika Serikat ke Timur Jauh yang hendak menuju Kanton, bermula pada tahun 1784. Dalam menuju ke tempat itu pelayaran Amerika Serikat menemukan persinggahan di beberapa tempat, termasuk kepulauan Indonesia. Di kepulauan Indonesia, kapal-kapal Amerika Serikat menemukan tempat penghasil komoditi yang diperlukan, seperti lada di Kuala Batu dan kopi di Batavia. Bagian ini memakai hasil penelitian yang dilakukan oleh J. de Hullu (1988) dan Sharom Ahmat (1965), melengkapi penelitian yang dilakukan oleh James Robert Fichter (2006).

## Bab 3 Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda 1822—1856



Kegiatan dan jaringan perdagangan internasional Amerika Serikat yang melibatkan Hindia Belanda dan bagian Kepulauan Indonesia lainnya memperlihatkan tiga bentuk atau pola, yakni perdagangan impor yang meliputi secara bilateral, reekspor dan berantai. Kedua pola pertama telah dibahas dan menjadi bagian dalam pembahasan mengenai perdagangan Rhode Island (Ahmat 1965) dan Salem (Fichter 2006) di kepulauan Indonesia. Dalam laporan pelayaran dan perdagangan Hindia Belanda, neraca perdagangannya dengan Amerika Serikat memperlihatkan perkembangan fluktuatif. Di tengah-tengah neraca itu tampil komoditi yang menjadi pilihan pedagang-pedagang Amerika Serikat dalam kegiatan impor dan ekspornya di Hindia Belanda. Dalam gambaran itu terlihat jelas ada suatu pola perdagangan berantai. Neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda tampak pada permintaan dan penyediaan komoditinya. Fluktuasi perdagangan keduanya terlihat pada pergerakan harga dan jumlah komoditi ekspor dan impor. Pembahasan pada bab ini merupakan rangkaian dari bab berikutnya untuk menjelaskan mengapa perjanjian 1855 dibuat, sebagai latar belakang ekonominya.

#### Bab 4 Perdagangan Bebas, Merkantilisme dan Perjanjian Tahun 1855

Persoalan utama mengenai Perjanjian Tahun 1855, sebagai wujud perjuangan prinsip Laut Bebas dan Pasar Bebas, menjadi pokok bahasan utama pada bab ini. Penelusuran latar belakangnya tidak lagi pada sebab ekonomi melainkan pada politik luar negeri dan diplomasi Amerika Serikat, kebijakan merkantilisme Hindia Belanda, faktor Jepang dan kasus Gibson. Isi dokumen Perjanjian itu dibahas menurut kajian Hubungan Internasional di seputar pemahaman tentang diplomasi, konsul dan lainnya. Fokus penjelasan adalah bahwa Perjanjian Tahun 1855 merupakan hasil dari pertarungan dari prinsip perdagangan bebas dan merkantilisme. Sebagai agensi, pemerintah dan pedagang Amerika Serikat berhasil mengubah struktur perdagangan Hindia Belanda yang merkantilistik melalui pembuatan perjanjian itu. Selain itu, faktor agensi seperti Belmont yang menjadi wakil Amerika Serikat dalam pembuatan perjanjian itu tidak dapat dipisahkan dari peristiwa dan pengalaman Amerika Serikat di Jepang ketika membuka isolasi negeri itu. Dampak dari pembuatan perjanjian itu

diperbincangkan dalam kerangka pemahaman ideologi pemerintah Amerika Serikat berupa Laut Bebas dan Pasar Bebas.

#### Bab 5 Interaksi Ekonomi Setelah Perjanjian 1855

Bagian ini membahas perkembangan hubungan ekonomi Amerika Serikat dan kepulauan Indonesia, terutama dengan Hindia Belanda pasca Perjanjian Tahun 1855. Tidak beberapa lama setelah pembuatan perjanjian itu, Amerika Serikat memasuki keadaan konflik dalam bentuk Perang Saudara (*Civil War*) yang melumpuhkan perdagangan luar negerinya, termasuk dengan Hindia Belanda walau tidak terhenti sama sekali. Kemudian perubahan pasar internasional mempengaruhi perdagangan luar negeri Amerika Serikat. Permintaan pasar internasional menciptakan komoditi perdagangan baru. Revolusi teknologi dan industri mendorong eksplorasi sumber energi baru berupa minyak bumi. Bersamaan dengan itu, konsentrasi kegiatan ekonomi Amerika Serikat memperlihatkan peralihan ke percepatan industrialisasi. Perkembangan lainnya adalah penanaman modal Amerika Serikat di Hindia Belanda.

#### Bab 6 Kesimpulan

Bagian ini merangkum dan menyimpulkan penjelasan-penjelasan yang disampaikan pada bagian-bagian sebelum. Beberapa temuan ditegaskan sebagai hasil penelitian ini, seperti arti dan signifikansi kepulauan Indonesia dalam kepentingan perdagangan internasional Amerika Serikat, peranan negara (pemerintah) dalam perdagangan internasional dari sudut pandang gagasan Pasar Bebas, serta yang tidak kalah penting adalah dampak dan akibat Perjanjian 1855 untuk kedua pihak yang membuatnya. Kesimpulan ini selain menutup pembahasan mengenai permasalahan utama juga membuka celah-celah rintisan untuk agenda penelitian berikutnya. Sejumlah persoalan yang belum tuntas dibahas, ditutup sementara waktu untuk pada waktunya diangkat kembali ke dalam kegiatan penelitian yang lebih mendalam.

## BAB 2 PELAYARAN DAN PERDAGANGAN AWAL AMERIKA SERIKAT DI KEPULAUAN INDONESIA

### 2.1 Pelayaran di Kepulauan Indonesia

Perkembangan geologi, geografi dan morfologi bumi berjalan dalam rentangan waktu yang panjang. Fernand Braudel dalam penelitiannya tentang keadaan Laut Tengah (Mediterrania) pada abad ke-12, memperlihatkan ritme perubahan geografi yang lambat, menelan waktu berabad-abad. Jalur pelayaran dan perjalanan darat hampir-hampir tidak mengalami perubahan selama berabad-abad. Braudel menyebutnya sebagai *Longue Durée* (Ritme Jangka Panjang) atau lapisan perubahan Struktur. Selain itu ada lapisan ritme perubahan jangka menengah yang disebutnya sebagai Konjungtur (*Conjuncture*), yang bertalian erat dengan ranah ekonomi. Perubahan yang bersifat cepat seperti yang berlangsung pada ranah politik disebutnya sebagai *événement* (peristiwa). Penerus Braudel dalam aliran *Annales*, Emmanuel Le Roy La Durie meneliti sejarah Iklim, yang juga memperlihatkan ritme *Longue Durée*, yaitu Struktur dan Konjungtur (Burke 1991: 57).

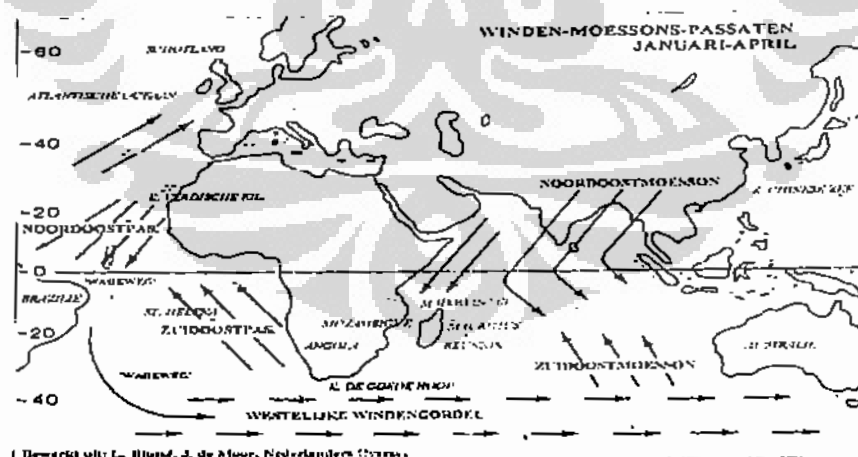
Selanjutnya, pembahasan mengenai pelayaran berkaitan erat dengan perairan dan pelabuhan. Perairan mengacu kepada bentangan bumi yang berisikan air. Bentuk perairan antara lain meliputi rawa-rawa, danau, sungai, laut, selat dan lautan (samudera). Perairan mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia, seperti sebagai tempat cadangan air, jalur transportasi dan sumber daya ekonomi. Selain itu perairan memiliki fungsi sebagai batas dan pemisah wilayah antarkelompok yang penting untuk faktor keamanan dan di saat perang. Pemanfaatan bentangan perairan semakin meningkat dan beragam sejalan dengan perkembangan kebutuhan hidup manusia dan teknologi.

Perairan laut telah lama dipandang sebagai batas dan bagian kehidupan yang berbeda terutama berdasarkan perspektif daratan. Di beberapa budaya masyarakat, terutama masyarakat pesisir atau pantai, perubahan, baik dalam bentuk berkah ataupun bencana umumnya datang dari laut. Kapal-kapal asing yang singgah dan menjalin hubungan pertukaran memberikan manfaat besar walau bajak laut sebagai

bencana juga berasal dari laut. Selain itu, bencana alam yang berasal dari laut, seperti badai, gelombang pasang dan tsunami tidak kurang berbahayanya. Secara umum laut adalah penghubung antartempat terutama antarpulau atau benua.

Keadaan geografis kepulauan Indonesia terletak di antara dua benua dan dua samudera. Juga kepulauan Indonesia dikelilingi oleh bentuk perairan lainnya, seperti selat dan laut. Perbatasan dengan benua Asia membujur Selat Malaka dan Laut Cina Selatan, sedangkan dengan benua Australia membentang Laut Sawu dan Laut Arafura. Iklimnya yang tropis membawa hembusan angin musim yang diperlukan untuk pelayaran laut. Keadaan ini menempatkan kepulauan Indonesia pada jalur pelayaran laut antara tempat-tempat yang berada di kawasan samudera Indonesia (Hindia) dan Pasifik serta benua Asia dan Australia. Letak ini membawa akibat-akibat yang luas dan mendalam terhadap perkembangan masyarakat di kepulauan Indonesia. Keadaan iklim, terutama tiupan angin mempengaruhi dinamika mobilitas horisontal dan komunikasi antar tempat atau pulau. Laut menjadi sarana perhubungan yang penting bagi masyarakat. Secara politik sarana ini menjadi sasaran perebutan antar kekuatan yang ada untuk dikuasai. Menguasai jalur pelayaran memberikan keuntungan ekonomis.

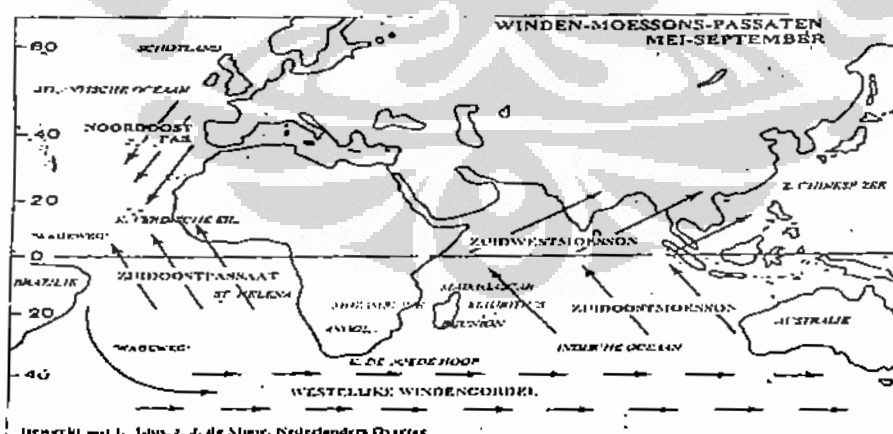
Peta 1. Angin Muson dan Pasat Bulan Januari-April



(Sumber: de Jong 1998: 16)

Dari bentangan geografi kepulauan Indonesia tampak beberapa jalur yang merupakan gerbang masuk dan keluar dalam rangkaian perhubungan antara Samudera Hindia di sebelah barat dan Samudera Pasifik di sebelah timur. Di sebelah utara perairan sekitar pulau Sabang merupakan gerbang masuk melalui Selat Malaka, yang dapat diteruskan melayari Laut Cina Selatan atau melintasi Selat Makasar dan Laut Sulawesi hingga ke Samudera Pasifik. Dari arah barat, Selat Sunda menjadi jalur masuk dari arah Samudera Indonesia membelah laut Jawa dan Selat Bangka untuk melintasi Laut Cina Selatan atau Selat Makasar. Dari arah selatan, jalur lainnya berjaln dengan Selat Lombok atau Laut Arafura untuk melintasi perairan kepulauan Maluku. Jalur pelayaran ini dipengaruhi oleh angin musim yang berhembus. Di beberapa tempat, seperti di dekat Selat Sunda dan pulau Penang di Selat Malaka terdapat pusaran angin dimana terjadi pertemuan hembusan angin yang berubah arah menurut musimnya. Di tempat-tempat ini biasanya kapal-kapal layar menunggu saat hembusan angin yang sesuai dengan arah tujuannya. Angin Barat yang bertiup pada bulan November hingga Maret merupakan kesempatan bagi pelayaran nusantara di bagian barat untuk berlayar ke daerah-daerah di timur. Di jalur-jalur ini perahu dan kapal layar dari berbagai daerah di kepulauan Indonesia sering bertemu (Pusponegoro & Notosusanto III 2008: 91—98)

Peta 2. Angin Muson dan Pasat Bulan Mei-September



(Sumber: de Jong 1998: 18)

Jalur utama pelayaran dari Malaka menuju Maluku adalah menyusuri semenanjung Malaya hingga berbelok ke timur melintasi perairan Jawa. Kemudian angin membawa pelayaran ke ujung selatan pulau Sulawesi untuk masuk ke perairan Banda yang selanjutnya menuju Maluku. Jalur lainnya, terutama untuk mencapai bagian utara kepulauan Maluku adalah mengitari pesisir selatan pulau Kalimantan untuk masuk ke selat Makasar dan mengarungi Laut Sulawesi. Jalur alternatif menjadi penting ketika suatu jalur telah jatuh di bawah pengawasan dan kekuasaan kekuatan tertentu. Ketika Belanda membangun dan menjadikan Batavia sebagai pusat kegiatannya, banyak pelayaran pribumi menghindari jalur pelayaran yang berdekatan atau terkait dengan jaringan pelayaran Batavia. Pelayaran menyusuri pantai merupakan jalur aman untuk perahu-perahu kecil dan terkadang menjadi pilihan di kala jalur laut menjadi tidak aman.

Bentuk perairan lainnya yang terkait dengan jalur pelayaran laut adalah sungai. Beberapa sentra pemukiman terletak di daerah pedalaman. Sarana yang paling efisien, karena belum efisiennya pembangunan jalan darat, untuk mencapai pedalaman adalah sungai. Beberapa sungai besar di kepulauan Indonesia yang menjadi urat nadi perhubungan antara pesisir dan pedalaman antara lain adalah sungai Siak, Kampar, Batanghari dan Musi di pulau Sumatera, sungai Bengawan Solo dan Brantas di pulau Jawa, serta sungai Kapuas, Sambas, Barito, dan Mahakam di pulau Kalimantan. Tidak jarang sungai menjadi sarana perhubungan dengan tempat-tempat sekitarnya. Selain itu sungai juga menyimpan sumber daya ekonomi yang menguntungkan untuk dibudidayakan.

Kegiatan melalui perairan atau yang disebut dengan pelayaran memiliki beragam motif (latar belakang) dan tujuan. Tujuan-tujuan pelayaran antara lain adalah petualangan, penelitian, rekreasi, perpindahan (migrasi), olah raga, menangkap ikan, mencari harta karun, berperang, merompak, upacara tabur bunga dan lainnya. Motif pelayaran merentang dari rekreatif, politik sampai ekonomi. Motif dan tujuan ekonomi yang utama adalah perdagangan dan penyeludupan.

Selanjutnya, pelayaran memerlukan prasarana atau alat. Menurut ukuran, alat pelayaran atau lazim disebut kapal meliputi perahu, sampan hingga tanker.

Berdasarkan teknologinya kapal terdiri atas perahu atau kapal layar dan kapal motor. Perahu layar mengandalkan tiupan angin sebagai sumber tenaga penggerakannya dan kapal motor telah memakai teknologi mesin sebagai sumber dayanya. Teknologi kapal motor berawal dari penemuan kapal-kapal uap sampai yang modern memakai tenaga nuklir. Fungsi-fungsi kapal mencakup angkutan barang, penumpang dan kapal perang. Ukuran kapal lazim disebut bobot mati atau tonase yang menyiratkan kemampuan daya muat dan dorongnya.

Di masa sebelum penemuan kapal api, pelayaran dikuasai oleh kapal-kapal layar. Teknologi kapal layar mencapai puncaknya ketika kapal penjelajah samudera berhasil dibuat. Teknologi perkapalan awal berkembang di daratan Eropa. Setelah melalui Masa Abad Pertengahan (*Medieval*), ilmu pengetahuan dan teknologi Eropa berkembang pesat. Di Portugal pada masa Pangeran Henry yang memiliki julukan Sang Pelaut (*the Navigator*) perhatian terhadap teknologi perkapalan dan pelayaran berkembang pesat. Sekolah pelayaran dan pembuatan kapal mendapat dukungan penuh kerajaan sehingga berhasil membuat kapal-kapal lintas lautan. Sebelumnya kapal-kapal hanya mampu melayani pelayaran menyusuri pantai berjarak dekat. Bersamaan dengan itu, pengetahuan navigasi dan penemuan alat pelayaran melengkapi perkembangan perkapalan yang menjadikan pelaut-pelaut Portugal siap untuk berlayar melintasi lautan. Sejumlah pelaut Portugal berhasil berlayar menyusuri pantai Afrika hingga tiba di Tanjung Harapan untuk selanjutnya membuka pelayaran ke Asia dengan tiba di India. Pada tahun 1511, armada Portugis muncul di Selat Malaka dan merebut bandar niaga teramai saat itu, Malaka (Houben 2002: 40).

Kemajuan perkapalan Portugal tidak dapat dirahasiakan terhadap bangsa-bangsa Eropa sekitarnya. Spanyol menyusul Portugal dengan mendukung pelayaran Columbus melintasi Samudera Atlantik untuk tiba di benua baru yang kemudian dinamakan Amerika. Bangsa-bangsa Semenanjung Iberia ini hampir seabad menguasai pelayaran dan perkapalan Eropa, saling bersaing. Persaingan mereka sempat menandai perkembangan di kepulauan Maluku, yakni di Ternate dan Tidore. Setelah itu bangsa-bangsa Eropa utara meramaikan persaingan tersebut, yakni Inggris, Prancis, Belanda dan lainnya. Perkapalan dan pelayaran mereka merambah

hingga mencapai berbagai tempat di Asia, Kehadiran mereka, yang membawa pola monopoli dan persenjataan modern, mengubah tatanan di Asia, termasuk Kepulauan Indonesia.

Di kepulauan Indonesia pembuatan alat pelayaran telah dikenal luas. Di relief candi Borobudur terdapat ukiran gambar kapal yang sedang berlayar. Di beberapa tempat terdapat penyebutan tertentu untuk perahu atau kapal. Tempat pembuatan kapal yang terkenal adalah di Sulawesi Selatan. Kapal buaatannya dikenal dengan sebutan pinisi. Ketika kapal-kapal Eropa mendominasi perairan nusantara, pinisi dan kapal-kapal lainnya, seperti dari Madura dan Jawa tetap melayani pelayaran pantai dan lintas laut. Peranan mereka menjadi penting dan mengikat jaringan pelayaran nusantara. Tidak jarang mereka terlibat dalam penyelundupan ketika kekuasaan kolonial mempersempit ruang gerak resmi mereka. Atau sebagian mereka pada saat-saat tertentu menjadi perompak atau bajak laut. Selat Malaka, Selat Makasar, Laut Jawa, Laut Cina Selatan, Laut Maluku dan Laut Sulawesi pada saat tertentu tidak aman untuk pelayaran kapal-kapal sipil.

Thomas J. Lindblad (2002: 87--88) mencatat bahwa pada umumnya perahu-perahu kepulauan Indonesia berukuran 20 ton. Mereka tentunya tidak dapat bersaing dengan kapal-kapal Eropa yang mencapai bobot 200 ton atau lebih. Tipe-tipe kapal dapat digolongkan mulai dari kapal samudera yang mampu berlayar jarak jauh hingga perahu-perahu kecil yang kemampuannya sebatas menyusuri pantai. Jenis-jenis sarana pelayaran yang lalu lalang di perairan pulau Jawa pada akhir abad ke-18 seperti yang dicatat oleh G.J. Knaap (1996: 194) mencakup *Brigantijn* atau *Bark*, *Chialoup*, *Cunea*, *Gonting*, *Jukong*, *Mayang*, *Padukawang*, *Paduwang*, *Pencalang* dan *Sampan*. Sebutan-sebutan yang tidak dicetak miring adalah sarana pelayaran buatan setempat. Menurut Piere Yves Manguin (1980: 266-76), seorang ahli sejarah perkapalan dan maritim dari Prancis, kapal-kapal nusantara tidak kalah maju daripada kapal-kapal Eropa, termasuk terhadap jung Cina. Ketika kapal-kapal Eropa memasuki perairan kepulauan Indonesia mereka menemukan kapal-kapal setempat yang tidak kalah besar. Namun, perkembangan teknologi perkapalan Eropa meninggalkan jauh



kemampuan pembuatan kapal di kepulauan Indonesia. Gurita kolonialisme adalah salah satu faktor utamanya.

Kebijakan kolonial tidak membiarkan persaingan dari kekuatan lain. Pelayaran dimonopoli oleh kapal-kapal penguasa kolonial. Ukuran dan daya muat kapal tidak boleh menyaingi kemampuan armada kolonial. P.J. Marshall (1993) yang melakukan kajian tentang ketertinggalan teknologi, terutama dari aspek persenjataan, menemukan kesimpulan seperti itu. Pada masa awal ekspansi bangsa-bangsa Barat di Asia, taraf kemajuan teknologi kedua belah pihak tidak berbeda jauh. Besar kemungkinan politik monopoli dan militerisme (perang) menjadi penyebab stagnasi kemajuan teknologi masyarakat Asia. Namun, Houben (2002: 41) berpendapat berbeda ketika menyatakan.. "*There was no sharp distinction between European and Asia shipping. European maritime technology was quickly applied to Indonesian shipbuilding. Javanese, Chinese, Malay and Bugis sailors were employed on both Asian and VOC cargo ships. There existed many types of ship, of which many displayed some sort of hybrid nature.*"<sup>15</sup>

Kegiatan pelayaran antar tempat menyebabkan pertumbuhan tempat-tempat persinggahan. Tempat-tempat ini berfungsi sebagai prasarana keberangkatan dan kedatangan. Sarana itu lazim disebut sebagai pelabuhan. Gerbang masuk dan keluar dari suatu tempat yang berkaitan dengan pelayaran adalah pelabuhan. Di tempat ini lalu lintas barang dan penumpang yang berkaitan dengan pelayaran berlangsung. Kemunculan pelabuhan berkaitan dengan faktor-faktor dan persyaratan tertentu. Letak geografi yang strategis menjadi pendorong utama kemunculan pelabuhan. Muara sungai dan sekitarnya merupakan letak yang strategis untuk pelabuhan. Semenanjung atau teluk di lintasan arus laut dan tiupan angin merupakan tempat strategis untuk sebuah pelabuhan. Secara geografis, kedalaman atau tinggi air dan tekanan udara yang tetap merupakan persyaratan mutlak. Pelabuhan yang dangkal menyulitkan kapal untuk bersandar, sedangkan tekanan udara yang tidak teratur rentan untuk badai yang membahayakan untuk kapal yang bersandar atau berlabuh.

---

<sup>15</sup> Pengalihan teknologi pembuatan kapal terjadi di pesisir pulau Jawa seperti yang digambarkan dalam buku *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV*, editor umum Marwati D. Poesponegoro & Nugroho Notosusanto, Jakarta: Balai Pustaka, 2008, hal. 51.

Pelabuhan-pelabuhan ini sering disebut sebagai pelabuhan alam. Di masa sebelum Revolusi Industri dan Teknologi, faktor geografi menjadi penyebab utama kemunculan atau pembangunan sebuah pelabuhan.

Pelabuhan bukanlah tempat yang tanpa keteraturan dan kewenangan. Pengaturan lalu lintas dan kegiatan pelabuhan perlu untuk melancarkan arus masuk dan keluar barang serta penumpang. Penguasa pelabuhan dikenal dengan sebutan syahbandar, yang mewakili penguasa yang lebih tinggi, seperti raja atau sultan.<sup>16</sup> Fungsinya adalah menegakkan ketertiban di pelabuhan dan menangani kompensasi keuangan yang berkaitan dengan transaksi dan lalu lintas ekonomi yang terjadi. Syahbandar juga berwenang menentukan barang-barang yang diizinkan dan yang dilarang masuk atau keluar, termasuk siapa-siapa yang boleh atau tidak. Berkaitan dengan ini, pajak masuk atau bea keluar ditentukan dan dikumpulkan oleh syahbandar. Besarannya ditentukan sendiri atau atas dasar perintah penguasa atasannya.

Di pelabuhan yang telah bertaraf internasional, kemampuan komunikasi atau bahasa menjadi kemampuan yang penting bagi syahbandar. Sehubungan itu, tidak jarang orang-orang asing diangkat menjadi syahbandar. Kajian I Gde Parimatha tentang perdagangan Lombok (2002: 120) memperlihatkan seorang asing diangkat sebagai syahbandar oleh kerajaan Lombok. Tidak jarang syahbandar berasal dari saudagar atau pedagang (besar). Oleh karena itu, sering terlihat kepentingannya yang lebih menonjol. Syahbandar mengambil untung untuk dirinya sendiri dari jabatannya sebagai penguasa pelabuhan.

Jenis pelabuhan dapat dibedakan sebagai pelabuhan bebas, transito dan entrepot.<sup>17</sup> Pelabuhan bebas tidak mengenal pungutan pajak atau bea untuk barang-

<sup>16</sup> Menurut Purnadi Purbatjaraka, kata Syahbandar (Shahbandar) berasal dari bahasa Persia. Purnadi Purbatjaraka (1961). "Shahbandar in the Archipelago." *Journal of Southeast Asian History*, vol. 2, no. 2, hal. 1

<sup>17</sup> Sebuah istilah lain untuk pelabuhan adalah Bandar. Bandar dapat dipandang juga sebagai pusat kegiatan ekonomi. Ada istilah Kota Bandar sebagai penghubung antara kegiatan di darat dan laut. Dari sudut perdagangan, menurut Leong Saung Heng (1990) Bandar di Asia Tenggara terdiri atas Pusat Pengumpulan (*Collective Centres*), Pelabuhan Masuk (*Entrepot*) dan Pusat Pemasok (*Feeder Point*). Bandar pertama adalah tempat penumpukan barang yang berasal dari tempat lain untuk digunakan sendiri dan disebarakan ke daerah pedalaman. Bandar kedua memiliki fungsi untuk mengumpulkan

barang yang datang. Pelabuhan transito merupakan tempat pengumpul barang-barang untuk dibawa kembali ke tempat lainnya. Di pelabuhan transito bea masuk dan keluar biasanya berlaku. Entrepot adalah pelabuhan-pelabuhan yang dibuka untuk kapal-kapal yang datang. Bea dan pajak dikenakan untuk barang-barang yang masuk dan keluar sedangkan barang-barang yang hendak dibawa lagi tidak dikenakan biaya selain sewa gudang dan sandar kapal. Entrepot biasanya merupakan pelabuhan internasional, sebagai gerbang kedatangan kapal-kapal mancanegara. Untuk memasuki pelabuhan-pelabuhan nasional diperlukan izin khusus.

Pelabuhan memiliki masa jaya dan suram. Peranan pelabuhan meredup disebabkan beberapa faktor. Perubahan jalur pelayaran dan kondisi alam merupakan penyebab utama, terutama di masa-masa pra-modern. Persaingan dengan pelabuhan lainnya merupakan picu lainnya. Kerangka teori Bennet Bronson (1977) tentang hubungan pertukaran fungsional antara pedalaman dan pesisir memasukkan persaingan pusat pertukaran lainnya dalam kemajuan dan kemunduran pelabuhan.

Faktor keunggulan bandingan (*comparative advantages*) memegang peranan penting dalam dinamika naik turun pelabuhan. Dukungan ketersediaan komoditi pertukaran merupakan persyaratan menentukan dalam perkembangan pelabuhan. Sumber daya ekonomi daerah sekitarnya yang menjadikan pelabuhan sebagai transito penyaluran hasilnya mendorong dinamika dan kegiatannya. Namun, kemunduran suatu pelabuhan menimbulkan juga pemicu kemajuan pelabuhan lainnya.

Faktor politik tidak dapat diabaikan dalam pasang surut pelabuhan. Kebijakan yang diterapkan oleh penguasa di pelabuhan yang dikuasainya mempengaruhi daya tarik kapal-kapal yang datang dari tempat lain. Kebijakan yang dipandang tidak menguntungkan, seperti monopoli dan merkantilisme, menjauhkan pelabuhan dari kedatangan kapal-kapal. Ketika Kesultanan Malaka jatuh ke tangan Portugis pada tahun 1511, pelabuhan ini dihindari oleh pelayaran daerah sekitarnya (Ricklefs 2008:

---

barang yang dibawa oleh kapal dagang dari berbagai tempat untuk dibawa ke tempat lainnya melintasi batasan internasional. Bandar ketiga biasanya terletak di tempat yang strategis dari jalur dan jaringan perdagangan. Fungsinya adalah untuk mendukung bandar Entrepot karena bandar ini berhubungan langsung dengan tempat penghasil barang. Selain itu ada jenis Bandar Emporium yang merupakan kota bandar dengan berbagai fasilitas yang lengkap termasuk seperti dok perbaikan kapal.

43). Mereka beralih ke pelabuhan-pelabuhan lainnya, seperti pantai utara pulau Jawa dan Makasar (Houben 2002: 40). Kebijakan pintu terbuka menyemarakkan pelabuhan Makasar di abad 17 dengan pedagang pendatang, hingga pecah perang dengan VOC (Poelinggomang 2002: 28). Kemudian ketika Makasar dikuasai VOC, pedagang-pedagangnya tersebar ke berbagai tempat, seperti Kutai.

Pelabuhan memerlukan pengamanan yang memadai. Keamanan yang diperoleh di suatu pelabuhan akan menarik banyak kedatangan kapal-kapal dari tempat lainnya. Pelabuhan yang ramai menarik perhatian bajak laut. Armada angkatan laut yang kuat merupakan pelindung yang ampuh dari ancaman dan serangan. Pelabuhan yang strategis dan ramai menjadi ajang perebutan dan penerapan monopoli. Perang Candu tahun 1842 memiliki latar belakang kehendak Inggris untuk menguasai dan memonopoli pelabuhan niaga Kanton.

Selanjutnya, pelabuhan memiliki fungsi-fungsi tertentu selain untuk perdagangan atau pelabuhan umum. Angkatan laut, polisi air atau pabean memerlukan pangkalan dan pelabuhan untuk tempat berlabuh dan bersandar armadanya tanpa terganggu oleh lalu lintas kapal-kapal lainnya. Selain itu, pelabuhan juga merupakan tempat pembuatan dan perbaikan kapal yang biasanya disebut dok. Tempat lelang ikan memiliki pelabuhan khusus seperti halnya kawasan wisata, olah raga, penelitian dan lainnya yang tidak melayani transaksi perdagangan.

Studi G.J. Knaap (1996: 19, 20) tentang kegiatan pelayaran dan perdagangan di pulau Jawa sekitar tahun 1775 diawali dengan pembahasan tentang pelabuhan. Beberapa istilah asing tentang pelabuhan muncul, seperti *ports*, *harbours*, *piers* dan *roadstead*. Dalam terjemahan bahasa Indonesia umumnya adalah pelabuhan. Padahal ada perbedaannya seperti *port* adalah lebih sebagai gerbang masuk perairan, yang mirip dengan *roadstead*, sedangkan *pier* lebih merupakan dermaga tempat bersandar karena sering perairan yang ada dangkal sehingga kapal-kapal berbobot besar harus berlabuh. Harbour adalah keseluruhan perairan masuk dan dermaga beserta kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan lalu lintas pelayaran. Suatu hal yang dicatat oleh Knaap bahwa pelabuhan di pulau Jawa pada masa itu tidak memiliki fasilitas perbaikan kapal, seperti dok.

Peta 3. Selat Malaka pada abad ke-19



(Sumber: Newbold 1971: ii)

Dalam dinamika pelayaran di kepulauan Indonesia, pada akhir abad ke-18, dua pelabuhan utama di Selat Malaka adalah Malaka, yang masih dikuasai Belanda, dan Penang yang berada di bawah kekuasaan Inggris. Di samping kedua pelabuhan ini, ada banyak pelabuhan lainnya yang terletak di pantai semenanjung Malaya dan pantai timur Sumatera, yang kadang-kadang disebut pelabuhan pribumi atau Melayu. Pelabuhan-pelabuhan ini dikuasai dan diperintah oleh kerajaan-kerajaan Melayu di sebelah timur pantai Sumatera dan di pantai barat Malaya. Beberapa pelabuhan utama Melayu di pantai timur Sumatera adalah Aceh, Asahan, Batu Bara, Serdang, Deli, Langkat, Tamiang, Rokan, Indragiri, Siak, Kampar, Riau dan Palembang. Pelabuhan-pelabuhan Melayu di semenanjung Malaya adalah Kedah, Larut, Perak, Selangor, Perlis dan Langkawi. Pelabuhan-pelabuhan Melayu ini dikuasai dan diperintah oleh penguasa Melayu dan mayoritas pedagang yang datang dari pelabuhan ini terutama adalah pedagang dan saudagar Melayu. Walau tidak banyak dipelajari tentang pelabuhan-pelabuhan ini, pelabuhan-pelabuhan ini memiliki fungsi penting untuk pelabuhan Malaka dan Penang. Pelabuhan-pelabuhan Melayu ini memiliki hubungan dengan Malaka dan Penang yang memiliki jaringan dan hubungan lebih besar termasuk dengan Eropa, India dan Cina. Saudagar dan pedagang Melayu dari Sumatera dan semenanjung Malaya merupakan pemain utama yang membawa barang-barang dari Malaka dan Penang untuk disebarakan ke berbagai pelabuhan di

kepulauan itu dan sebaliknya. Sampai akhir abad ke-18 Melaka masih merupakan sebuah pusat niaga penting di Selat itu, sementara Penang makin berkembang hingga menjadi saingannya (Hussin 2003: 37).

Pelabuhan-pelabuhan di pantai barat Sumatera adalah Trumon, Singkil, Barus yang berada di bawah bayang-bayang pengaruh Aceh. Kemudian pelabuhan lainnya adalah Pangkalan Susu, Muki dan Kuala Batu. Lebih ke arah selatan pelabuhan-pelabuhan yang ditemui adalah Padang dan Bengkulu. Pelabuhan-pelabuhan ini memiliki jaringan pelayaran berskala internasional. Sejumlah kapal Amerika Serikat mengunjungi sejumlah pelabuhan di pesisir pulau Sumatera ini bersaing dengan kapal-kapal berbendera asing lainnya (Asnan 2007: 174-175).

Perairan dan pelayaran kepulauan Indonesia kehilangan kebebasan ketika bangsa-bangsa Eropa datang, yang diawali oleh monopoli dan kolonialisme Portugis. Kemudian, pengaruh dan penguasaan yang lebih mendalam terjadi pada masa monopoli Perusahaan Dagang Hindia Timur Belanda atau VOC. Bersama-sama dengan Perusahaan Dagang Hindia Timur Inggris atau EIC, VOC menguasai perairan dan pelayaran kepulauan Indonesia. Berbeda dengan VOC, EIC menganut doktrin perdagangan bebas. Penguasaan jalur pelayaran untuk VOC, menjadi penting tidak hanya untuk menjamin kelancaran pelayaran mengangkut hasil dari tempat penghasil tanaman komersil yang telah dikuasai menuju ke tempat penjualannya, tetapi juga untuk menegakkan monopoli. Pelayaran *Hongi*, di Maluku dilancarkan VOC untuk menjaga keuntungan perdagangan rempah-rempah dari kepulauan Maluku.<sup>18</sup>

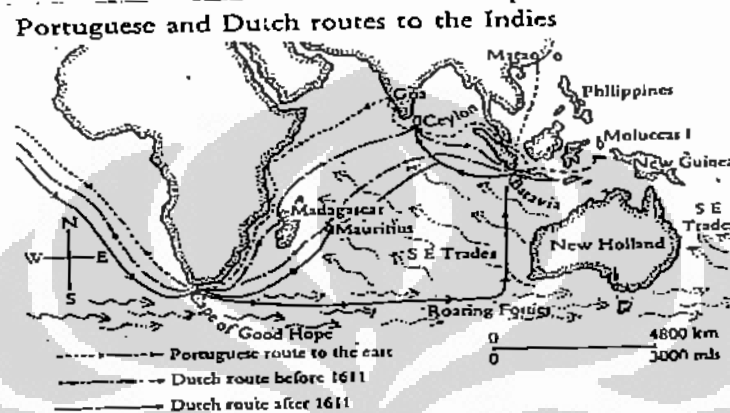
Ketika pusat kegiatan berpindah ke Batavia di pulau Jawa semasa Gubernur Jenderal J.P. Coen, perhatian VOC mulai merambah ke pedalaman. Namun, penguasaan perairan dan pelayaran tidak surut signifikansinya. Malahan, berlandaskan ambisi menjadikan Batavia sebagai bandar utama di Asia Tenggara dan Timur, penguasaan jalur pelayaran menjadi makin penting. Di masa VOC, jalur

---

<sup>18</sup> Ketika menguasai Maluku Tengah, VOC membatasi penanaman dan penyediaan rempah-rempah agar harga tidak merosot. Selain itu VOC membatasi keluar masuk komoditi itu terutama melalui penyeludupan. VOC melancarkan pelayaran *hong* dengan perahu kora-kora dalam upaya menangkap perahu penyeludup. Lihat Houben (2002: 46). Ekspedisi *Hongi* juga berlangsung di Ternate, Maluku Utara, pada abad ke-17 (Ricklefs 2008: 128)

pelayaran yang bertalian dengan kepulauan Maluku menjadi prioritas utama. VOC merebut dan menguasai berturut-turut Banda pada tahun 1621, Maluku Tengah tahun 1650, Makasar tahun 1667 dan pantai utara pulau Jawa tahun 1743 (Houben 2002: 49).

Peta 4. Jalur Pelayaran Awal ke Hindia (*Indies*) oleh Portugis dan Belanda



(Sumber: Russel Ward. *Australia since the Coming of Man*. Sydney, NSW: Lansdowne Press, 1982, hal. 28)

Pelayaran setempat (lokal) tidak terlepas dari kungkungan kekuasaan VOC. Pelayaran mereka dibatasi pada jarak dekat dan pesisiran atau pelayaran pantai. Ukuran dan kelengkapan kapal tidak boleh melebihi kapal VOC. Walau begitu, peranan mereka dalam menyediakan barang-barang yang dibutuhkan oleh VOC tidak kecil. Namun, pada umumnya kekuasaan VOC belum menguasai seluruh kerajaan dan masyarakat di kepulauan Indonesia. Menjelang kebangkrutannya, wilayah pengaruh VOC lebih terpusat di pulau Jawa, Maluku dan Sulawesi Selatan. Sebagian besar pulau Sumatera, Kalimantan, Nusa Tenggara dan Sulawesi belum tersentuh kekuasaan VOC. Walau begitu, pelayaran antar pulau berada di bawah ancaman dan monopoli VOC.

## 2.2 Dinamika Politik dan Ekonomi di Kepulauan Indonesia

Ketika bangsa-bangsa Barat memasuki perairan Kepulauan Indonesia, mereka menjumpai sejumlah negara, terutama dalam bentuk monarki (kerajaan). Gelar-gelar

yang digunakan pada umumnya adalah Sultan, sehingga bentuk negaranya disebut juga sebagai Kesultanan. Kekuasaan negara tradisional ini bersifat monolitik, sentralistik, otokratik, sentripetal dan patrimonial. Legitimasinya terutama berasal dan berlandaskan pada simbol keagamaan dan penguasaan sumber daya ekonomi. Kekuasaan pemerintahan berada sepenuhnya di satu tangan, pada sang Raja atau Sultan. Sultan memerintah secara otokrasi, walau terkadang memiliki dewan penasehat yang terdiri atas para bangsawan yang masih bertalian keturunan dan kekerabatan.

Secara umum jenis kekuatan politik di kawasan ini tergolong kerajaan pesisir, kerajaan pedalaman dan masyarakat politik bukan kerajaan, seperti *tribes*. Tipe kerajaan pesisir umumnya terletak di daerah pantai, biasanya di muara atau dekat dengan sungai.<sup>19</sup> Hubungan dengan dunia luar telah terbuka. Walau didukung oleh pasokan dari daerah belakangnya, sendi perekonomian terletak pada perdagangan, baik sebagai pusat atau sebagai bagian jaringan perdagangan. Struktur politiknya mengenal pejabat yang menangani pelabuhan, pelayaran dan perdagangan. Kerajaan pesisir mengandalkan kekuatan armada lautnya selain kepiawaian dalam berdagang. Kelompok yang berkuasa setelah Raja atau Sultan adalah para saudagar. Di kerajaan Aceh dikenal istilah Orang Kaya (Rangkayo).

Kerajaan pedalaman terletak jauh dari batas pinggiran pantai, seperti di daerah pegunungan atau dataran tinggi. Kerap kali letaknya tidak berjauhan dengan sungai. Tidak jarang sungai, selain menjadi sumber daya kebutuhan sehari-hari, merupakan jalur perhubungan terutama dengan daerah pesisir. Walau terdapat komunitas pedalaman yang autarkis, kebanyakan masyarakat dan kerajaan pedalaman menjadi bagian dari struktur politik dan ekonomi yang lebih luas dan berorientasi ke luar. Sendi ekonomi andalan adalah pertanian dan meramu hasil hutan. Kebutuhan kehidupan yang tidak dapat dipenuhi sendiri diperoleh melalui pertukaran. Ketika cara bercocoktanam mengenal pertanian menetap dan pengairan, penguasaan lahan

---

<sup>19</sup> Beberapa kerajaan pesisir antara lain adalah Aceh, Demak, Jepara, Makasar dan lainnya. Sutherland (1995: 137) menyebut istilah *coastal sultanate*. Kenneth R. Hall (1985) memakai istilah kerajaan maritim (*maritime kingdom*), yang memiliki ciri seperti bertumpu pada kekuatan laut atau armada sebagaimana kerajaan Sriwijaya dan Majapahit pada abad ke-11 hingga ke-14.



menjadi penting. Struktur politik kerajaan pedalaman menempatkan para bangsawan pemilik tanah sebagai kelompok yang berkuasa dan berpengaruh setelah Raja atau Sultan. Kekuatan militer yang menjadi tumpuan perlindungan adalah pasukan darat.

Sejak kedatangan bangsa-bangsa Barat di abad ke-16, perubahan berlangsung di kepulauan Indonesia. Kejatuhan Malaka, yang menjadi pusat pelayaran dan niaga di Kepulauan Indonesia, ke dalam kekuasaan Portugis pada tahun 1511 mendorong penyebaran Islam ke kepulauan Indonesia dan menyebabkan kemerosotan peranan saudagar-saudagar pulau Jawa. Akibat penting lainnya adalah kemunculan pusat-pusat perdagangan di sejumlah tempat Kepulauan Indonesia. Salah satu pusat perdagangan yang penting adalah Makasar (Poelinggomang 1993: 62).

Intervensi Barat terus meluas hingga ke tempat penghasil utama rempah-rempah, yakni Kepulauan Maluku. Kejatuhan Maluku ke dalam kekuasaan VOC menyebabkan kemunduran pelayaran dan perdagangan masyarakat dan kerajaan di Kepulauan Indonesia karena praktik monopoli. Ekspansi VOC yang lebih meluas, yang memiliki latar belakang tidak selalu bermotif ekonomi seperti menguasai pasar atau jalur perdagangan yang penting tetapi juga terkadang *pre-emptive* atau pencegahan perluasan pengaruh dan gerak saingannya seperti Inggris, di satu sisi membawa bentuk penguasaan berupa monopoli dan di sisi lainnya membawa jaringan yang lebih luas dengan tempat-tempat lain (Sutherland 1995: 137).

Peninjauan kembali mengenai kehadiran dan sepak terjang VOC di kepulauan Indonesia membuka celah-celah penafsiran yang berbeda dengan yang telah ada. Penafsiran awal tentang VOC berlandaskan sudut pandang hitam-putih yakni sekitar manfaat dan akibat buruk yang diberikan. Kemudian J.C. van Leur (1934) adalah sejarawan pertama yang memandang VOC sesuai dengan zamannya. VOC tidak datang sebagai penakluk pada awalnya, apalagi sebagai pembawa pembaharuan di bidang perdagangan (modernisasi). VOC tidak lebih peserta biasa dalam jaringan perdagangan di Asia yang telah berkembang dengan beberapa pusat perdagangan. Dengan kekuatan senjata dan diplomasi VOC melebarkan sayap dan menanamkan cengkraman kekuasaan.

Di Maluku VOC berhasil menyingkirkan saingan bangsa Iberia yang terlebih dahulu tiba, yakni Spanyol dan Portugis. Kekuatan Portugis menjadi marjinal di kepulauan Indonesia hanya di beberapa pulau di Nusa Tenggara Timur, sedangkan Spanyol menyeberang ke kepulauan Filipina. Namun, persaingan dengan Inggris tidak dapat diselesaikan tuntas oleh Belanda. Tampaknya kehadiran Inggris di pulau Run mendorong pusat kegiatan VOC beralih ke arah barat. Pada tahun 1619, J.P. Coen membangun Batavia sebagai pengganti kedudukan di Maluku dan untuk menyaingi perdagangan Inggris di Banten. Sebenarnya pemindahan ini menjadikan perdagangan VOC menjauh dari lalu lintas jaringan perdagangan antartempat di kawasan Asia Tenggara dan Timur. Kemudian pulau Run ditukar dengan koloni Belanda di Amerika, New Netherlands yang kemudian menjadi New York, walau persaingan keduanya tidak menyurut. Inggris tidak melepaskan sasarannya untuk menguasai jaringan perdagangan Asia, dan masih tetap mengunjungi Maluku dan sekitarnya. Ekspansi VOC ke pedalaman pulau Jawa antara lain merupakan perwujudan dari kesulitannya menghadapi Inggris di pelayaran dan perdagangan maritim.

Penguasa-penguasa lokal menanggapi secara berbeda terhadap kehadiran VOC. Kepentingan ekonomi mendorong mereka untuk menyambut kehadiran VOC dengan memberikan pasokan barang-barang yang diperlukan, seperti beras dan hasil bumi lainnya. VOC melaksanakan kepentingan ekonominya dengan menerapkan monopoli. Kebijakan ini menimbulkan reaksi di kalangan penguasa-penguasa setempat. Sejumlah perlawanan timbul, sampai berbentuk bentrokan bersenjata. Perselisihan dengan Sultan Agung dari Mataram merupakan bentuk ketidaksenangan kekuatan setempat terhadap kehadiran dan kegiatan VOC. Kerajaan Mataram mengalami perubahan besar dalam interaksinya dengan VOC, bahkan menjadi pecah menjadi beberapa kekuatan yang berdiri sendiri. Kekuasaan dan pengaruh Mataram beralih ke penguasaan VOC, terutama sentra-sentra ekonomi di pulau Jawa. Karya M.C Ricklefs (2008) memperlihatkan dinamika di balik kemunduran kerajaan Mataram. Persaingan internal di sekitar monarki kerajaan menjadi faktor kelemahan

dan penyebab kerapuhan dalam menghadapi intervensi VOC. Pola suksesi yang tidak dimiliki menimbulkan benih-benih konflik di kalangan elite kerajaan.

Sebuah gejala timbul dalam antisipasi terhadap kekuatan VOC. Sejumlah bupati di daerah pantai utara Jawa Timur memanfaatkan kehadiran VOC dalam persaingan dan perselisihan politik yang dihadapi. Luc Nagtegaal memperlihatkan bahwa tidak jarang mereka berada pada suatu keadaan yang digambarkan seperti sebuah pepatah Cina kuno, yakni “menunggang harimau”.<sup>20</sup> Tindakan memanfaatkan kekuatan VOC justru membawa perangkap untuk jatuh ke dalam kekuasaan kolonialnya. Suatu pola yang agak mirip muncul dalam kajian David Henley di Minahasa. VOC justru secara tidak langsung mempersatukan kelompok-kelompok kekerabatan teritorial di jazirah Sulawesi Utara untuk menjadi sebuah suku bangsa, Minahasa. Kekuatan VOC yang diakui oleh kelompok-kelompok sosial itu mampu membuat mereka menyisihkan perbedaan dan perselisihan untuk menyatu menjadi komunitas baru (Henley 1995).

Perekonomian kepulauan Indonesia terkait erat dengan keadaan dan perkembangan politik. Kedua faktor ini berinteraksi dalam perubahan yang terjadi. Walau keduanya tidak selalu berada pada tahap perkembangan yang serupa di kurun waktu tertentu. Tidak jarang faktor politik menghambat pertumbuhan ekonomi. Dan sebaliknya, pengaruh ekonomi kerap menyebabkan perubahan politik. Karl Marx sangat menekankan pentingnya faktor ekonomi dalam perubahan sosial, yang mencakup aspek politik. Hubungan ekonomi, dalam artian penguasaan faktor-faktor produksi secara sepihak oleh kelompok penguasa, merupakan faktor penentu perubahan. Max Weber tidak mengabaikan faktor ekonomi dalam artian bentuk organisasi ekonomi dalam teori perubahan sosialnya, khususnya tentang Kapitalisme. Mengenai asal usul Kapitalisme, Weber mengajukan Etika Protestan sebagai sumber semangat Kapitalisme, yang banyak memperoleh tanggapan dalam lingkungan akademis. Kemudian V.I. Lenin, yang menganut faham Marxisme, mengatakan bahwa Imperialisme merupakan tahap perkembangan tertinggi dari

<sup>20</sup> Disertasinya diterjemahkan ke dalam bahasa Inggris menjadi, Luc Nagtegaal (1996). *Riding the Dutch Tiger The Dutch East Indies Company and the Northeast Coast of Java 1680—1743*. Leiden: KITLV Press

Kapitalisme. Dalam pengalaman dan perkembangan sejarah kepulauan Indonesia, gejala Kapitalisme dan Imperialisme, yang kaitannya dengan Kolonialisme, muncul dan menjadi faktor utama dalam perubahan-perubahan yang terjadi. Kapitalisme Eropa memberikan pengaruh besar terhadap perkembangan ekonomi di bagian dunia lainnya, termasuk Asia Tenggara yang termasuk di dalamnya adalah kepulauan Indonesia (Kathirithamby-Wells 1993: 123).

Dalam kanzah sejarah ekonomi dikenal bentuk-bentuk ekonomi yang berkembang dalam suatu masyarakat. Bentuk yang paling sederhana adalah ekonomi subsistensi. Bentuk ekonomi ini biasanya terdapat pada masyarakat pertanian yang tidak memberikan lebih hasil (produksi) atau surplus dalam usaha ekonominya. Malahan masyarakat ini hidup di garis margin yang rentan dengan kemiskinan. Suatu goncangan kecil seperti paceklik yang menyebabkan kekeringan dan gagal panen dapat membawa kesulitan hidup sehari-sehari. Masyarakat yang sudah maju memperlihatkan gejala surplus produksi yang menyisakan kelebihan hasil untuk dipertukarkan. Pertukaran terjadi dalam suatu mekanisme pasar, setelah berkembang dari bentuk pertukaran langsung atau *barter*, dalam bentuk ekonomi uang. Dalam mekanisme pasar, interaksi sosial telah menjadi lebih beragam dan selanjutnya membentuk jaringan (*network*).

Perkembangan ekonomi dari pola pertanian adalah usaha industri. Dalam bentuk usaha ini kebutuhan hidup dipenuhi dengan pembuatan barang-barang yang umumnya berasal dari hasil pertanian atau peramuan hasil hutan. Faktor teknologi berperan besar dalam peralihan atau perluasan bentuk usaha pertanian ke industri. Usaha kerajinan (*handycraft*) merupakan bentuk awal sebelum usaha produksi mengalami mekanisasi yang memungkinkan produksi besar-besaran (*massal*) dalam pembuatan suatu barang. Revolusi Industri mendorong masyarakat Inggris untuk tampil sebagai kekuatan ekonomi yang terkemuka pada abad 18 dan 19. Industrialisasi Amerika Serikat menopang kemajuan perekonomiannya hingga mampu mengejar ketertinggalannya dari bangsa-bangsa Eropa yang telah lebih dahulu maju.

Dalam kegiatan ekonomi, suatu proses dari tahap produksi hingga ke konsumsi melalui distribusi. Salah satu bentuk distribusi yang penting dalam kehidupan ekonomi modern adalah perdagangan. Perdagangan merupakan bentuk interaksi ekonomi dalam memperoleh dan memenuhi kebutuhan tertentu melalui cara perundingan (negosiasi). Mekanisme pasar berupa penawaran dan permintaan adalah bentuk perdagangan yang paling rasional dan modern. Oleh karena, pemenuhan kebutuhan ekonomi dapat diperoleh melalui paksaan politik, perampokan dan cara-cara lainnya. Di lingkup kolonialisme, hubungan dan pertukaran antara negeri induk dan daerah jajahan bukanlah dalam bentuk perdagangan karena ada unsur paksaan dan kewajiban. Dalam perdagangan berlangsung tawar menawar hingga mencapai suatu kesepakatan untuk melakukan pertukaran, yang terutama melalui media alat tukar berupa uang. Perkembangan alat tukar bermula dari benda-benda tertentu, seperti masyarakat Indian ketika masa awal Amerika memakai semacam kulit kerang yang dihias, hingga mengenal media logam, seperti perunggu, tembaga, emas, perak, dan kemudian kertas.

Ekonomi Pra Modern memiliki ciri-ciri tertentu yang berbeda dengan Ekonomi Modern. Vincent J.H. Houben (2000; 44-45) menyimpulkan bahwa ada lima ciri Ekonomi Pra Modern sebelum mengenal kolonialisme, yang berkembang di kepulauan Indonesia. Ciri-ciri itu adalah:

- 1) tingkat spesialisasi ekonomi, yakni kesempatan pasar secara relatif mempengaruhi seberapa penting produksi pertanian untuk ekspor, produksi manufaktur dan pembagian kerja;
- 2) rentangan dan diferensiasi jaringan perdagangan dengan pertanyaan apa tingkat jalinan perdagangan atau pasar yang ditempatkan atau digabungkan ke dalam ekonomi global dan bagaimana kecanggihan fasilitas angkutan pada tingkat teknologi yang ada;
- 3) tingkat monetisasi, walau lebih banyak dikenal perekonomian barter, di beberapa tempat masyarakat telah mengenal dan menggunakan alat pembayaran dalam transaksi ekonomi;

- 4) tingkat urbanisasi, yang berkaitan dengan kota sebagai instrumen komersialisasi dari ekonomi prakolonial;
- 5) peraturan ekonomi yang menyangkut keseimbangan antara perlindungan dan fasilitasi kegiatan ekonomi, dan yang dipertentangkan dengan penghisapan oleh pusat politik.

Perekonomian pra-kapitalisme ini tidak tergolong pada apa yang disampaikan J.H. Boeke dalam pemikirannya tentang Dualisme Ekonomi. Perekonomian ini telah mengenal pembagian kerja, mekanisme produksi dan yang terlebih penting adalah orientasi pasar. Keadaan subsistensi yang masih terlihat, dipengaruhi oleh sejumlah faktor. Malahan ada indikasi bahwa perekonomian subsistensi berkaitan dengan penerapan cara produksi kolonial yang eksploitatif dan monopolistik. Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa faktor penjelasan mengenai perbedaan kegiatan ekonomi tidaklah pada orientasi budaya. Banyak faktor memainkan peranan dalam membentuk suatu pola perekonomian, seperti yang dikemukakan Houben tersebut di atas.

Kerangka pemahaman lainnya sehubungan dengan dinamika perekonomian, terutama kegiatan perdagangan, adalah teori pertukaran fungsional antara pesisir dan pedalaman dari Bennet Bronson (1977). Pendapat utama Bronson adalah bahwa kemajuan perdagangan daerah pesisir tidak terlepas dari dukungan daerah pedalaman, terutama sebagai penyedia komoditi pertukaran. Bronson membayangkan bahwa sarana perhubungan daerah pesisir dan pedalaman adalah sungai. Kerangka teoritis ini digunakan oleh Kenneth R. Hall (1985) untuk membangun pendapatnya tentang kerajaan dan perdagangan maritim di kepulauan Indonesia di masa awal. Hall memfokuskan pembahasannya mengenai masa Sriwijaya dan Majapahit. Kedua kerajaan ini terkait erat dengan keadaan geografis yang memiliki sungai sebagai urat nadi perhubungan. Namun, percabangan sungai-sungai keduanya tidak mendekati seperti skema yang diajukan oleh Bronson. Keadaan geografi yang bersungai-sungai dimiliki oleh pulau Kalimantan (Borneo).

Perkembangan ekonomi kepulauan Indonesia pada akhir abad ke-18 dan awal abad ke-19 dapat disimak dari karya Vincent Houben dan Thomas Lindblad (Dick dkk 2002). Keduanya beranjak dari suatu sudut pandang dan pencarian terhadap suatu

bentuk ekonomi nasional. Keduanya mencoba menelusuri pembentukan ekonomi nasional di kepulauan Indonesia yang berawal pada saat negara kolonial Hindia Belanda berdiri, yang mengambil-alih daerah kekuasaan dan pengaruh VOC yang bubar pada akhir abad ke-18. Pembentukan ekonomi nasional melalui sebuah proses penyatuan yang dilatarbelakangi perluasan wilayah jajahan dengan cara kekerasan (militer). Houben memusatkan perhatian pada pulau Jawa sedangkan Lindblad membahas mengenai daerah di luar pulau Jawa.

Menjelang runtuh, VOC menjadikan pulau Jawa sebagai sasaran eksploitasi ekonominya. Walau rempah-rempah kepulauan Maluku masih menduduki urutan pertama dalam perdagangan, perhatian terhadap keadaan dan perkembangan ekonomi pulau Jawa semakin meningkat. Pulau Jawa menghasilkan komoditi terutama beras dan beberapa hasil perkebunan seperti kopi, nila dan tebu (gula). Keadaan yang relatif lebih menguntungkan seperti keamanan karena tidak ada persaingan dengan Inggris menjadikan pulau Jawa menjadi sasaran perluasan kolonialisme Belanda. VOC berniat menjadikan Batavia di pulau Jawa sebagai pusat perdagangan atau pasar di Asia, selain sebagai pusat pengendalian politik. Akan tetapi upaya ini tidak berhasil. Persaingan Inggris, terutama menjadi penyebab kegagalan tersebut. Selain merebut pelabuhan dan pasar utama dalam jalur pelayaran dan perdagangan ke Asia, seperti Tanjung Harapan dan India, Inggris bergiat dalam membangun pelabuhan dan pasar yang baru. Pada tahun 1786 Penang didirikan oleh Inggris. Pada tahun 1819 Inggris membangun Singapura. Batavia tidak mampu mengatasi persaingan apalagi menghalangi pertumbuhan kedua tempat ini, yang banyak dikunjungi oleh pedagang nusantara seperti Banjar, Melayu, Bugis dan Cina. Oleh karena, perhatian Belanda beralih ke pedalaman pulau Jawa, yang berlahan subur dan sesuai untuk pengembangan pertanian dan perkebunan.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Sutherland (1995: 140) memperhatikan persaingan Inggris dan Belanda dalam politik perdagangan keduanya. Inggris mengembangkan kebijakan perdagangan bebas sedangkan Belanda lebih kepada pembuatan perjanjian dan perang. Persaingan Inggris dan Belanda di kepulauan Indonesia, dan Asia Tenggara pada umumnya, merupakan pokok bahasan yang menarik dan penting untuk diteliti lebih lanjut.

Perubahan bentuk kehidupan ekonomi masyarakat kepulauan Indonesia semakin deras dengan kedatangan bangsa-bangsa Eropa, terutama Inggris dan Belanda. Tidak jauh berbeda dengan pendahulu mereka, yakni Portugis dan Spanyol, keduanya menerapkan kebijakan monopoli, kolonialisme imperialisme dan merkantilisme yang didukung oleh kekuatan senjata. Persaingan keduanya membawa perubahan bentuk perekonomian dari lokal dan regional menjadi kolonial, yang monopolistik serta merkantilistik. Malahan orientasi ekonomi pasar terbuka dan global dikerdilkan menjadi bagian ekonomi kolonial yang cenderung tertutup, melalui perluasan jaringan penjajahan. Pola kebijakan kolonial yang tertutup dan sangat merkantilistik tampak jelas di daerah jajahan Belanda, seperti Hindia Belanda di kepulauan Indonesia.

Motif ekspansi kolonial Belanda di kepulauan Indonesia tidak selalu berlandaskan suatu *blue print* perluasan kekuasaan yang berkaitan dengan aspek politik dan ekonomi. Perlombaan memperebutkan daerah jajahan di luar Eropa sering dijelaskan hanya dari sudut pandang persaingan politik di kancah Eropa. Pandangan merkantilisme yang mempengaruhi cakrawala politik ekonomi Eropa pasca Renesans (*Renaissance*) mengajarkan bahwa kesejahteraan dapat diperoleh antara lain juga melalui pemilikan daerah jajahan yang luas. Ekonomi Kolonialisme memandang daerah jajahan sebagai tempat penghasil barang mentah dan dagang yang diperlukan negeri induk dan sekaligus sebagai tempat pelemparan hasil produksi atau pasar. Perkembangan dan gerak ekspansi kolonial dijelaskan berlandaskan suatu *blue print* persaingan dalam konteks negeri Induk.

Suatu pandangan lain memaparkan bahwa ekspansi kolonial harus ditempatkan pada konteks dimana motif penjajahan itu diwujudkan dan diterapkan. Dalam sudut pandang Pusat dan Pinggiran (*Center and Periphery*), yang mana Pusat adalah konteks Negeri Induk, penyebab ekspansi terkait dengan peristiwa-peristiwa di daerah Pinggiran. Kerap terjadi, ekspansi kolonial dilancarkan berlandaskan laporan dan saran dari pejabat kolonial setempat atau yang berdekatan. Faktor peranan pihak kolonial dan perkembangan yang berlangsung di daerah pinggiran tidak dapat diabaikan dalam pengambilan keputusan untuk melakukan ekspansi (Fieldhouse



1971: 115). Elsbeth Locher-Scholten (2008: 22,23) dalam membahas hubungan Jambi dan Batavia yang membiaskan dimensi imperialisme menggunakan kerangka pemikiran D.K. Fieldhouse.

Pengembangan pandangan atau lebih dikenal sebagai Pendekatan Pinggiran (*Peripheral Approach*) membawa perbincangan tentang Ekspansi Kolonial dalam kaitan dengan Dinamika Internal dan Persaingan Internasional (Tangkilisan 2004: 198—199). Dinamika Internal mengacu kepada peristiwa dan keadaan yang ada di daerah sasaran penjajahan. Selain potensi ekonomi yang menggiurkan, perkembangan politik tidak jarang menjadi latar belakang pengambilan keputusan untuk ekspansi. Persaingan politik internal antar elite setempat, yang terutama memuncak saat suksesi kekuasaan, mengundang campur tangan dari luar. Keadaan kian matang untuk ekspansi ketika muncul kekuatan lainnya yang memiliki kepentingan dan tujuan yang sama. Persaingan internasional memainkan peranan di balik ekspansi kolonial. Di kepulauan Indonesia, persaingan internasional tampak jelas pada Inggris dan Belanda. Latar belakang persaingan internasional berkisar pada memperebutkan wilayah jajahan, penguasaan pasar hingga ke soal daerah penyangga (*buffer zone*).

Pada abad ke-17 dan 18 dengan persaingan antar kekuatan Eropa yang makin meningkat, perdagangan internasional dan antar wilayah daerah nusantara mengalami pengaruh besar dan terjatuh ke dalam gurita kekuasaan mereka. Belanda menjadi makin mendominasi di kepulauan Indonesia (Booth 1988: 372). Oleh karena itu, perekonomian kepulauan Indonesia pada akhir abad ke-18 dan selanjutnya awal abad ke-19 berada di bawah pengaruh perkembangan-perkembangan tersebut di atas. Akibat persaingan perusahaan Inggris dan persoalan internal, peranan VOC mulai merosot hingga mengalami kehancuran. Beberapa latar belakang penyebabnya adalah kemunduran peranan Negeri Belanda sebagai pusat perekonomian dunia, persaingan dengan Inggris, kejatuhan Srilangka pada tahun 1795 ke dalam kekuasaan Inggris, pengelolaan dan penyeliaan organisasi yang buruk serta korupsi (Houben 2002; 56—57).

Di pulau Jawa, menurut Houben pada abad ke-19 berlangsung 3 perkembangan yang saling berkaitan, yaitu pembentukan negara yang kuat,

pertumbuhan penduduk dan ekspansi ekonomi yang berkenaan dengan pemasukan modal dan teknologi baru. Perubahan di pulau Jawa ini menjadi tanda awal perubahan di wilayah Asia Tenggara lainnya. Dalam proses ini pembentukan negara yang kuat menjadi awal untuk perubahan yang terjadi kemudian. Negara Hindia Belanda mulai menata kekuasaannya baik secara teritorial maupun organisasional.

Pulau Jawa memiliki lahan yang subur dan sesuai untuk pengembangan pertanian. Pada abad ke-19 keadaan dan pertumbuhan penduduknya memenuhi syarat untuk pengerahan tenaga kerja menggarap lahan pertanian dan perkebunan. Perhatian terhadap pedalaman pulau Jawa bersamaan dengan pengembangan dan pembangunan infrastruktur dan alat transportasi. Daendels dalam upayanya menghadapi penyerbuan Inggris membangun jalur pertahanan yang memanjang dari Anyer hingga Panarukan. Jalur ini sering disebut sebagai Jalan Pos. Pembangunan prasarana lainnya menghubungkan tempat-tempat utama, baik secara politik maupun ekonomi di pulau Jawa, termasuk telegraf. Perubahan ekonomi segera meluas dan mendalam hingga ke pedesaan, terutama setelah penerapan kebijakan pertanian kolonial Sistem Tanam Paksa.<sup>22</sup> Bersamaan dengan itu pengenalan pola perekonomian modern melanda pedesaan, seperti monetisasi, komersialisasi pertanian dan fiskal (pajak).

Dalam penjelasannya, Houben membantah pendapat klasik Clifford Geertz tentang involusi pertanian. Geertz (1979) berpandangan bahwa kemiskinan yang disaksikannya ketika melakukan penelitian di pulau Jawa pada tahun 1950-an berkaitan erat dengan proses yang timbul pada abad ke-19. Menurutnya, pertanian Jawa tidak mengalami pertumbuhan yang lajim, seperti evolusi atau revolusi, tetapi bertumbuh ke dalam atau involusi. Keadaan involusi adalah rumit dan tidak

<sup>22</sup> Gagasan Sistem Tanam Paksa berasal dari Johannes van den Bosch yang kemudian menjadi gubernur jenderal Hindia Belanda. Menurutnya produksi tanaman komersil (*cash crops*), yang diperkenalkan kepada para petani pulau Jawa akan meningkat dalam jumlah besar jika dilakukan pemungutan pajak dalam bentuk barang (*in natura*). Hasil pengumpulan ini selanjutnya dibawa ke pasar dunia, meliputi Eropa dan Amerika, melalui negeri induk (Kartodirdjo & Suryo 1991: 54). Mekanisme ini berlaku bahwa "tanaman dagang yang dihasilkan oleh warga desa Jawa dibawa ke pabrik atau gudang. Pabrik atau penggilingan, terutama yang mengolah gula, dimiliki dan dioperasikan oleh para pengusaha Eropa dan Cina yang mendirikan dengan dana pinjaman pemerintah tanpa dikenakan bunga. Pengusaha akan membayar kepada pemerintah hasil bumi (tebu) yang ditanam oleh warga desa untuk pabriknya. Pembayaran dan pelunasan kembali seluruh pinjaman pokok serta uang muka dari pemerintah dalam bentuk gula olahan dengan harga yang telah ditentukan sebelumnya dalam kontrak antara pemerintah dengan pengusaha bersangkutan (van Niel 2003: 265)

berkembang. Proses ini mengakibatkan terjadi pembagian kemiskinan (*shared poverty*) dimana hasil pertanian cenderung menurun karena *law of diminishing returns* sedangkan luas tanah tetap sehingga tidak dapat melakukan ekstensifikasi dan jumlah penduduk yang harus diberi makan makin bertambah. Akibatnya lahan garapan dibagi-bagi hingga semakin mengecil dan kemiskinan melanda.

Menurut Houben (2002; 80) ada tiga gejala yang tidak bersesuaian dengan teori Geertz itu, yakni:

- a) ekonomi kolonial mengalami pertumbuhan pesat antara tahun 1810 dan 1885 karena dorongan negara kolonial dan keberhasilan dalam mengerahkan sumber tenaga kerja pribumi. Dalam beberapa dekade awal Sistem Tanam Paksa hal ini disadari oleh pengadaaan keseimbangan antara penunjang-penunjangnya di pulau Jawa, seperti setelah tahun 1850 mendorong perusahaan swasta. Pada saat yang sama pertumbuhan penduduk memastikan bahwa pemasokan tenaga kerja melampaui permintaan, sehingga ketergantungan pada kegiatan perantara elite pribumi menjadi sangat jelas;
- b) ekonomi pribumi berkembang sebagian bersama-sama dan sebagian melingkapi sistem ekonomi kolonial. Pertumbuhan pekerjaan bukan pertanian merupakan kecenderungan dinamis tetapi kesejahteraan penduduk pedesaan sangat tergantung pada dinamika sektor ekonomi Barat, yang memberikan banyak pemasukan uang dan daya beli. Akibatnya ekonomi pribumi Jawa tetap berjalan di tempat, dan partisipasi dalam pasar dunia berada di bawah hubungan kolonial;
- c) di samping memandang keseluruhan Jawa serupa dan beranjak dari dualisme antara sektor Barat dan pribumi, perhatian perlu mengarah pada perjalanan modernisasi atau sektor utama yang terkait dengan unsur Barat dan pribumi. Industri gula adalah kasus yang bagus untuk perubahan struktural dan teknologi. Jadi, petani pulau Jawa tidak mengalami stagnasi sebagai akibat penerapan politik perkebunan kolonial Hindia Belanda.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda mewarisi wilayah peninggalan VOC, seperti wilayah pesisir utara pulau Jawa beserta pelabuhan-pelabuhannya. Selain

Batavia, pelabuhan utama di kawasan itu adalah Anyer (Banten), Semarang dan Surabaya. Pelabuhan-pelabuhan lainnya yang tidak sepenting pelabuhan-pelabuhan ini antara lain adalah Tegal, Cirebon, Pasuruan dan lainnya. Jaringan perekonomian daerah pedalaman, yang sarat dengan pertanian padi dan perkebunan besar, dikaitkan dengan keempat pelabuhan utama tersebut. Kemudian peranan Anyer meredup sehingga tersisa tiga pelabuhan lainnya. Lalu lintas perdagangan luar negeri melalui ketiga prasarana ini. Sejak tahun 1819 pemerintah kolonial mengatur lalu lintas, jaringan dan kegiatan niaga ini. Peraturan dan aparat pelaksanaannya dibentuk. Salah satu hasilnya yang tampak jelas adalah pencatatan keluar dan masuk kapal, barang-barang beserta tarif yang dikenakan di pelabuhan-pelabuhan tersebut, yang mencakup wilayah pulau Jawa dan Madura. Sejak tahun 1870 pencatatan pabean ini diperluas hingga ke daerah-daerah lainnya di luar pulau Jawa dan Madura.

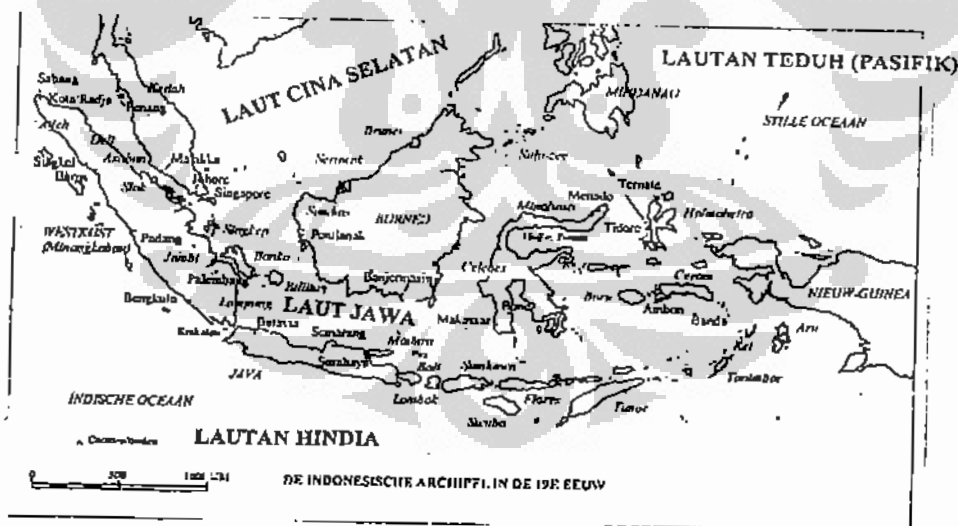
Pada masa ini kegiatan perdagangan terbagi ke dalam tiga jaringan yakni perdagangan besar yang dikuasai oleh perusahaan swasta Belanda, perdagangan kecil dari pedagang pribumi dan perdagangan perantara yang dijalankan oleh kelompok Cina sebagai penghubung antara kedua perdagangan ini. Perdagangan besar berkenaan dengan kegiatan ekspor dan impor, sedangkan perdagangan kecil mencakup distribusi hingga ke pihak konsumen dan perdagangan perantara menyebarkan barang dari tingkat impor serta memasok untuk ekspor.

Keadaan daerah lainnya di luar pulau Jawa dan Madura, atau lebih dikenal sebagai "Kepulauan Luar" (*Buitengewesten* atau *The Outer Islands*) tidak terlepas dari dinamika pulau Jawa yang memperlihatkan sedang menguatnya dan perluasan kekuasaan negara kolonial Hindia Belanda. Lindblad (2002: 82) dalam karyanya yang membahas perkembangan kepulauan Indonesia selain Jawa dan Madura pada abad ke-19 mencatat dua perkembangan jangka panjang yang mempengaruhi daerah ini, yakni pendirian Singapura pada tahun 1819 yang memperkuat ekonomi kerajaan-kerajaan yang ada dan memberdayakan persaingan politik terhadap kolonialisme Hindia Belanda. Dinamika kedua adalah perluasan bertahap pengaruh Belanda di luar Jawa yang melancarkan gurita kolonialisme. Dari karya Hussin (2005), pertumbuhan

Penang, sejak tahun 1786 mendahului peranan Singapura terhadap kegiatan perdagangan Kepulauan Luar (Nusantara).

Dalam arsip Hindia Belanda muncul sebutan Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*), yang sebagian besar belum berada di bawah kekuasaan Belanda, kecuali Maluku dan beberapa daerah di Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi. Tampaknya ada beberapa kesesuaian antara cakupan geografis yang disebut sebagai *Buitengewesten* dan *Oostersche Archipelen*. Di akhir abad ke-18 dan awal abad 19 di daerah-daerah ini memiliki jaringan perdagangan lokal dan regional yang mengacu ke Penang dan kemudian Singapura. Pelayaran dan perdagangan Singapura mencakup Kampar, Jambi, Palembang, Muntok, Pontianak, Banjarmasin, Samarinda, Makasar, Kuta (Bali) dan Ampanan (Lombok). Dalam jaringan ini terlibat pula pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda di pesisir utara pulau Jawa. Selanjutnya pelayaran dan perdagangan Kepulauan Luar disemarakikan oleh pedagang-pedagang Siak, Riau, Pontianak, Banjarmasin, Makasar dan Lombok. Di antara mereka pelaut dan pedagang Bugis dan Makasar sangat bergiat dalam kegiatan niaga ini (Lindblad 2002: 88).

Peta 5. Kepulauan Indonesia pada Abad ke-19



(Sumber: de Jong 1998: 27)

Selain mereka, pedagang-pedagang Cina tampak di perairan daerah-daerah ini yang menjadi bagian jaringan dari Filipina hingga Vietnam dan Burma. Pedagang

swasta Eropa tidak banyak mengambil bagian dalam jaringan perdagangan daerah luar ini. Sesekali pedagang swasta Inggris, atau yang disebut *country traders*, muncul seperti di kepulauan Seram, Maluku. Namun, perusahaan dagang Belanda NHM tidak berhasil dalam membina kegiatannya di beberapa daerah di luar pulau Jawa, seperti di Padang, Palembang dan Banjarmasin. Tidak beberapa lama kemudian kegiatannya tutup (Lindblad 2002: 91).

Setelah perjanjian London tahun 1824 antara Inggris dan Belanda serta berakhirnya Perang Diponegoro tahun 1830, Hindia Belanda mulai memantapkan wilayah politiknya di kepulauan Indonesia. Ekspansinya melebarkan jangkauan kekuasaan di Kepulauan Luar. Ekspansi ini dapat dibagi ke dalam dua tahap. Tahap pertama berakhir pada tahun 1870 dan tahap kedua mulai dengan awal Perang Aceh pada tahun 1873. Dinamika ekspansi kolonial Hindia Belanda memberikan pengaruh tertentu terhadap kepentingan ekonomi negara-negara lainnya, termasuk Amerika Serikat. Potensi perkebunan dan pertambangan di pulau Sumatera tidak lepas dari perhatian modal Amerika Serikat.

### 2.3 Jaringan Perdagangan Awal Amerika Serikat

Bangsa Amerika Serikat yang merdeka pada tanggal 4 Juli 1776 berkembang dari koloni-koloni atau pemukiman awal pendatang Inggris dan Belanda. Menjelang Revolusi Kemerdekaan jumlah koloni-koloni itu adalah tiga belas, yang dapat dikelompokkan sebagai koloni New England, Tengah (*Middle Colonies*) dan Selatan (*the South*). Dari latar belakang awal pendirian, koloni-koloni itu dapat dibedakan sebagai koloni yang dibuka oleh perusahaan (*Company*), kerajaan (*Crown/ Royal*) dan pribadi (*Proprietary*). Secara ringkas keterangan tentang ketiga belas koloni itu tercantum dalam sajian di bawah ini.

**Tabel 1. Tiga Belas Koloni dan Ciri Masing-masing**

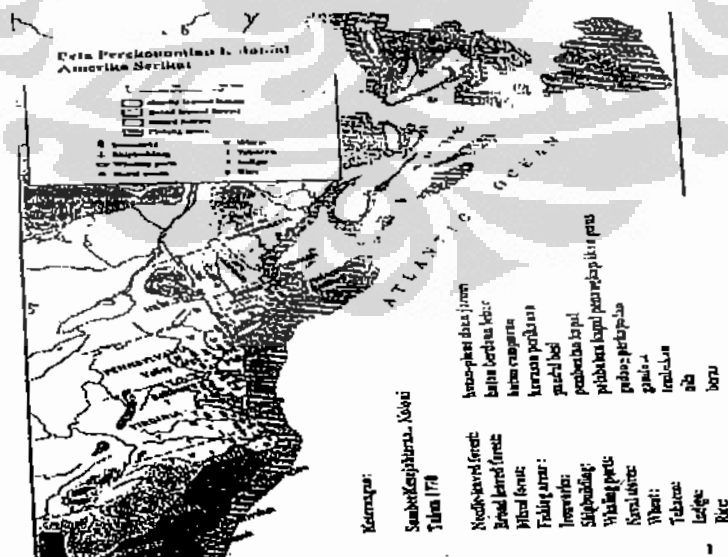
No.	Koloni/ Latar Belakang	Pusat Pemukiman	Tahun Pendirian	Alasan Pendirian	Landasan Ekonomi
1.	Virginia	Jamestown	1607	Ekonomi	Pertanian

	(Selatan/ Perusahaan)				dan perkebunan
2.	Massachussetts (New England/ Perusahaan)	Plymouth	1620	Kebebasan beragama	Perdagangan dan perkapalan
3.	New York/ New Netherlands (Tengah/ Pribadi)	Albany/ New Amsterdam	1624 1630	Ekonomi Ekonomi	Perdagangan dan perkapalan
4.	New Hampshire (New England/ Perusahaan)	Portsmouth	1630	Kebebasan Agama dan Politik	Pertanian
5.	Maryland (Selatan/ Pribadi)	St. Mary	1634	Kebebasan Agama	Pertanian dan perkebunan
6.	Connecticut (Tengah/ Perusahaan)	Hartford	1636	Kebebasan Agama dan Politik	Perkebunan
7.	Rhode Island (New England/ Pribadi)	Providence	1636	Kebebasan Agama	Pertanian dan perikanan
8.	Delaware (Tengah/ Perusahaan)	Wilmington	1638	Ekonomi	Pertanian
9.	Carolina Utara (Selatan/ Perusahaan)	Albemarle	1653	Ekonomi	Pertanian dan perkebunan
10.	New Jersey (Tengah/ Perusahaan)	Bergen	1660	Ekonomi	Pertanian
11.	Carolina Selatan (Selatan/ Perusahaan)	Charleston	1670	Ekonomi	Pertanian dan perkebunan
12.	Pennsylvania (Tengah/ Pribadi)	Philadelphia	1682	Ekonomi dan Kebebasan Agama	Pertanian dan perkebunan
13.	Georgia (Selatan/ Kerajaan)	Savannah	1733	Ekonomi dan Penghambatan Kolonisasi Spanyol	Pertanian dan perkebunan

(Sumber: Tangkilan 2007: 76; Bragdon & McCutchen 1967: 796-797).

Kemudian pada masa menjelang Revolusi Kemerdekaan keadaan ekonomi koloni Amerika tidaklah merosot. Koloni Amerika berhasil mengembangkan perekonomiannya. Beberapa tonggak peristiwa menandai kebangkitan ekonominya dari sebuah koloni yang hampir ditinggalkan karena tidak memberikan hasil sesuai yang diimpikan menjadi sebuah koloni yang memiliki pertumbuhan ekonomi yang meningkat. Inovasi John Rolfe dalam mengemas tanaman tembakau pada akhir abad ke-17 membangkitkan kembali potensi ekonomi koloni. Penanaman tembakau menjadi marak terutama di koloni Selatan, seperti Virginia, Karolina Utara dan lainnya. Di koloni lainnya pilihan jenis tanaman selaras dengan keadaan alam dan sifat lahan. Negeri induk memberi pasokan kebutuhan hidup koloni. Dalam suatu perluasan perkembangan jaringan yang mulai mengglobal, kesempatan ekonomi tercipta. Hukum efisiensi ekonomi seperti pemikiran David Ricardo (1817), yang mengacu ke spesialisasi, menggerakkan jalinan jaringan pertukaran antar tempat. Masing-masing koloni mengembangkan keunggulannya dan mendatangkan kebutuhan yang tidak dapat dibuat sendiri atau biaya pembuatannya tidak efisien. Perdagangan tercipta antara negeri induk, koloni dan tempat lainnya.

Peta 6. Perekonomian Amerika Serikat Masa Kolonial



Universitas Indonesia



(Sumber: *Atlas of American History*. Skokie, III: rand McNally, 1993, hal. 19)

Kemudian melengkapi itu, secara kuantitatif beberapa tanda perkembangan dapat disimak seperti keragaman komoditi unggul, pertumbuhan perkotaan dan jaringan perdagangan. Keragaman komoditi pertukaran koloni tampak pada sepuluh komoditi ekspor antara tahun 1768 hingga 1772, yang dihitung dalam ribuan pondsterling:

**Tabel 2. Komoditi Koloni Inggris di Amerika Utara**

Komoditi	Nilai (Ribuan Pondsterling)
Tembakau	766
Roti dan Terigu	410
Beras	312
Ikan	154
Gandum	115
Nila	113
Jagung	83
Papan Pinus	70
Papan	65
Kuda	60

(Sumber: Schreiber et al. 1976: 66)

Kesepuluh komoditi ekspor merupakan hasil pertanian, peternakan dan hutan. Sebagian komoditi ini diolah secara sederhana dan belum bersifat industri. Dari jenis-jenis komoditi ini tampak bahwa Amerika Utara sebagai koloni Inggris diperlakukan sebagai daerah penghasil bahan baku untuk kepentingan negeri induk. Selain itu, komoditi unggulan ini merupakan substitusi impor, terutama bahan makanan untuk mengurangi ketergantungan terhadap impor dari negeri induk.

Pertumbuhan perkotaan sebagai tanda awal dan perkembangan sektor ekonomi luar pertanian dan perkebunan tampak pada sepuluh teratas pusat perkotaan kolonial Amerika tahun 1775, yakni:

**Tabel 3. Kota Besar Amerika Masa Kolonial**

No.	Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)
1	Philadelphia	40.000
2	New York City	25.000
3	Boston	16.000
4	Charleston	12.000
5	Newport	11 000
6	Providence	9.000
7	New Haven	8.000
8	Norwich	7.000
9	Norfolk	6.200
10	Baltimore	6.000

(Sumber: Schreiber et al. 1976: 69)

Pertumbuhan perkotaan ini memperlihatkan bahwa perekonomian koloni Amerika telah bergerak dari sektor pertanian (agraria) menuju manufaktur. Pertumbuhan penduduk perkotaan memperlihatkan pangsa pasar untuk komoditi sekunder. Pertumbuhan perkotaan dapat juga dikaitkan dengan perkembangan perdagangan luar koloni.

Selanjutnya, jaringan perdagangan lintas lautan koloni memperlihatkan keadaan yang tidak sederhana, karena merambah hingga wilayah Eropa di luar Inggris dan Afrika. Keadaan itu yang tampak pada tabel di bawah ini.

**Tabel 4. Ekspor dan Impor Koloni Amerika Utara**  
(dalam persentase)

Negara/ Koloni	Inggris		Eropa Selatan		Hindia Barat		Afrika	
	Impor	Ekspor	Impor	Ekspor	Impor	Ekspor	Impor	Ekspor
New England	68	18	2	14	32	64	0	4
Koloni Tengah	76	23	3	33	21	44	0	0
Selatan	87,5	77,5	1	9	11,5	13,5	0	0

(Sumber: Schreiber et al. 1976: 68);

Perang kemerdekaan Amerika Serikat membawa akibat destruktif terhadap keadaan dan perkembangan ekonomi. Amerika Serikat pada tahun 1790 tergolong negara terbelakang. Penduduknya yang berjumlah 3,9 juta jiwa, hampir 700.000 jiwa adalah budak, yang tersebar tidak merata di kawasan Selatan dan Utara. Sekitar 200.000 penduduk bertempat tinggal di sebelah barat pegunungan Allegheny, dan hampir dalam jumlah yang sama menetap di dua puluh empat tempat yang tergolong perkotaan, yang memiliki penduduk sebanyak 2.500 jiwa atau lebih. Dua kota dengan keseluruhan penduduk berjumlah 62.653 termasuk dalam golongan 25.000 sampai 50.000 jiwa, dan 3 kota dengan seluruh penduduk 48.182 dalam cakupan 10.000 hingga 25.000 jiwa. Kesemuanya adalah 95 persen penduduk, yang menyebut diri sebagai bangsa modern yang pertama merdeka itu, menetap di dan bercirikan pedesaan (Robertson 1972: 76).

Selanjutnya, tidak semua penduduk perkotaan terlibat langsung dalam produksi pasar dan tidak semua penduduk perkotaan adalah petani yang mencukupi kebutuhan sendiri. Sifat pedesaan berarti pasar domestik masih kecil dan terpencar. Ada kemungkinan pada tahun 1790 skala pasar domestik meningkat. Namun, tidak berarti pasar luar negeri meluas pesat. Perdagangan dengan Inggris Raya pada tahun itu kurang dari sepertiga daripada rata-rata enam tahunan sebelum tahun 1774, dan kebijakan perdagangan negara Eropa Barat lainnya tidak menganggap pedagang Amerika Serikat sebagai pelanggan baru (Robertson 1972: 78).

Beberapa pemikiran muncul di tengah-tengah pembentukan kelengkapan politik sebuah negara yang baru. Thomas Jefferson, sang perancang Deklarasi Kemerdekaan, memiliki pemikiran di bidang ekonomi dengan menekankan pada pengembangan sektor pertanian. Kebutuhan barang-barang manufaktur dipenuhi dari pasokan Eropa. Dengan begitu, hubungan pertukaran dengan Eropa menjadi penting. Amerika Serikat tidak dapat menjadi sebuah negara yang mencukupi kebutuhannya sendiri dan menutup diri dari hubungan pertukaran dengan pihak luar, atau Perekonomian Tertutup. Sehubungan itu beberapa pilihan menghampar di hadapan para penentu kebijakan, yakni kalangan Kongres, dan pelaku ekonomi bangsa yang baru merdeka itu. Pilihan ekonomi ini muncul di tengah-tengah perdebatan politik

bagaimana sebaiknya hubungan antara kekuasaan federal dan negara bagian. Debat dan pemikiran politik ini muncul dalam kumpulan *The Federalists Papers*, yang memisahkan dua kubu yang berseberangan, yakni Federalis dan Anti Federalis. Pengelompokan ini selanjutnya menjelma menjadi Republikan dan Federalis yang menjadi samar perbedaan pandangannya ketika memasuki dekade awal abad ke-19. Thomas Jefferson ketika dilantik menjadi presiden menyatakan diri sebagai seorang Republikan sekaligus Federalis.<sup>23</sup>

Pilihan-pilihan kebijakan ekonomi itu adalah mulai dari Merkantilisme, Perekonomian Persaingan Bebas (*Laissez Faire*), Perdagangan Pasar Bebas (*Free Trade/ Market*), Perdagangan Bilateral, dan Berlandaskan Bangsa Yang Sangat Disukai baik dengan syarat maupun tanpa syarat (*Most Favoured Nations*).<sup>24</sup> Pilihan pertama menjadi tidak populer karena justru prinsip ini menjadi pemicu untuk melepaskan diri dari kekuasaan kolonial Inggris yang melaksanakan politik ekonomi tersebut terhadap koloni Amerikanya. Politik ini juga menjadi hambatan bagi kegiatan pertukaran ekonomi Amerika Serikat yang hendak diterobos. Landasan ideologinya adalah sesuai dengan semangat Revolusi Kemerdekaan tahun 1776, yaitu kebebasan. Berkaitan dengan pandangan ini adalah perekonomian persaingan bebas. Pada masa awal pembentukan negara dan bangsa, politik ekonomi belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Walau dalam beberapa hal telah tercantum dalam Deklarasi Kemerdekaan dan Konstitusi, prinsip dan nilai budaya persaingan bebas Amerika Serikat berkembang selaras dengan kiprahnya dalam rentangan waktu. Perwujudan nilai budaya itu memerlukan waktu untuk tercipta dan tidak terjadi begitu

<sup>23</sup> Di hadapan Dewan Perwakilan Rakyat (*House of Representatives*), Jefferson menyatakan "we are all Republicans, we are all Federalists." (Norton et al. 1994: 239). Pada dasarnya perdebatan ini menyangkut pengaturan hubungan antara pemerintah federal dengan negara bagian dan dengan warga perseorangan. Pengalaman kolonialisme Inggris menyebabkan timbul kehendak kuat untuk membatasi kekuasaan dan peranan negara dalam kehidupan warga, termasuk dalam ranah ekonomi. Pandangan ini berasal dari gagasan Individualisme dan Liberalisme. Di masa selanjutnya kedua faham ini kuat mewarnai Kapitalisme Amerika Serikat, terutama ketika Industrialisasi.

<sup>24</sup> Di abad ke-20, prinsip Most Favoured Nation dan National Treatment tercantum dalam pasal I dan III Persetujuan Umum Tarif dan Perdagangan (*General Agreements on Tariffs and Trade* yang disingkat GATT). GATT dibentuk pada tahun 1947 dan ketika WTO (*World Trade Organization*) diresmikan pada tanggal 15 April 1994, GATT 1947 melebur ke dalamnya. Lihat Huala Adolf (2005). *Hukum Perdagangan Internasional Persetujuan Umum Mengenai Tarif dan Perdagangan*. Jakarta: Badan Penerbit Aslam, hal. 1, 2, 19, 23.

saja seperti jatuh dari langit bersamaan dengan pembuatan perangkat-perangkat politik itu. Perwujudan perekonomian persaingan bebas di kancah internasional adalah monopoli, penjajahan dan imperialisme.

Keadaan yang hampir serupa tampak di balik politik pasar bebas. Pandangan pasar bebas tidak serupa dengan perekonomian persaingan bebas, walau ada beberapa kesamaan. Para penganut aliran Pasar Bebas, seperti Adam Smith dan David Ricardo, melihat justru persaingan bebas akan menurun dalam mekanisme pasar bebas. Mekanisme ini akan mendorong spesialisasi bukan monopoli yang cenderung muncul dalam persaingan bebas. Namun, penerapan Pasar Bebas mengandung kemungkinan yang merugikan. Oleh karena sektor produksi dalam negeri Amerika Serikat menjadi rentan terhadap fluktuasi permintaan dari luar. Perlindungan terhadap sektor perekonomian dalam negeri merupakan tanggung jawab dan peran pemerintah atau negara. Dalam skala politik, tindakan ini perlu sebagai bentuk perhatian terhadap kepentingan nasional. Salah satu bentuknya adalah pengenaan tarif dan bea. Dalam mekanisme keuangan negara, tarif dan bea menjadi sumber pemasukan untuk membiayai pengeluaran.

Di tengah-tengah hambatan pertukaran ekonomi internasional, yang tidak lepas dari perjuangan mengedepankan kepentingan nasional, bentuk hubungan bilateral menjadi pilihan. Kebutuhan utama dan tidak tergantung terhadap produk negara lain menjadikan hubungan perdagangan bilateral sebagai payung atau landasannya. Pembuatan perjanjian bilateral menjamin mekanisme pemasokan itu, yang tentunya berisikan kepentingan-kepentingan kedua belah pihak. Perlakuan seperti ini menimbulkan kesan diskriminatif terhadap bangsa-bangsa lainnya.

Bentuk selanjutnya adalah Bangsa Yang Disukai. Menurut Alfred Eckes (1995: 5) pilihan bangsa yang paling disukai memiliki tujuan yang berbeda yakni syarat perdagangan yang tidak diskriminatif dan setara untuk mereka, termasuk pihak ketiga yang paling disukai. Pembuatan perjanjian merupakan cara yang ditempuh karena perkembangan perdagangan internasional tidak terlepas dari cara-cara diplomasi dan politik luar negeri. Politik ekonomi ini merupakan perluasan dan perbaikan dari bentuk bilateral karena memasukan pihak-pihak lainnya. Persoalan

utamanya adalah ketika menentukan butir-butir ketentuan perjanjian yang mengangkat semua perlakuan-perlakuan yang tidak setara. Dari isi ini muncul apakah mengandung persyaratan atau tidak.

Pada masa-masa setelah perdamaian dengan Inggris tahun 1783 dalam lingkup Revolusi Kemerdekaan, perdagangan luar negeri Amerika berkembang tidak seperti pada masa 1770-an. Penyebab kemunduran perdagangan luar negeri Amerika Serikat, terutama tahun-tahun setelah Revolusi, tidak sulit untuk ditemukan. Orang Amerika yang telah lama sebelum perang melakukan kegiatan di bawah perlindungan imperium Inggris, kemudian harus mendapati kenyataan harus keluar dari payung itu. Beberapa pemimpin Inggris, yang melihat keputusan masa mendatang Inggris adalah perdagangan bebas, menyatakan bahwa Amerika Serikat harus membuka perdagangan luar negerinya. Namun, pandangan yang lebih kuat pengaruhnya muncul dan diputuskan bahwa Undang Undang Pelayaran, yang merkantilistik, harus diberlakukan untuk mantan koloni itu. Pembatasan yang jelas adalah larangan terhadap perdagangan Amerika Serikat dengan daerah jajahan Inggris, terutama Hindia Barat yang sangat menguntungkan di masa sebelum Revolusi 1776. Terhadap kerugian pengusaha perkebunan Hindia Barat atas larangan ini, Inggris mencoba menjadikan Kanada sebagai sumber utama pemasukan untuk kepulauan itu. Kemudian, pelayaran Amerika Serikat dikucilkan dari hampir seluruh jaringan kolonial, kecuali perdagangan langsung dengan Inggris. Perdagangan laut Inggris adalah membawa barang-barang antara jajahan Inggris dan Inggris, di antara negeri-negeri jajahan, dan antara jajahan dan bagian lain dunia, termasuk dengan Amerika Serikat.

Selama satu dekade masa depan perdagangan luar negeri Amerika Serikat menjadi tidak pasti. Selama tahun 1780-an saudagar dan kapten kapal, setidaknya sebagian, membebaskan diri dari pembatasan Inggris. Mereka tidak kehilangan akal untuk menerobos hambatan itu. Pelabuhan-pelabuhan Prancis, Belanda dan Denmark di Hindia Barat terbuka untuk kapal-kapal Amerika Serikat dan dari situ mudah untuk mengeksport kembali menjual ke pemilik perkebunan Inggris. Haiti dan Kuba segera berkembang menjadi pasar dan sumber yang bagus untuk gula. Akan tetapi

jalur pelayaran dari kepulauan itu ke Eropa tertutup untuk pelayaran Amerika Serikat, padahal sendi perdagangan segi tiga ini sangat menguntungkan. Pembukaan perdagangan baru yang menguntungkan dengan Timur Jauh mulai mendapatkan perhatian. Selanjutnya, perselisihan yang terjadi antara Inggris dan Prancis pada tahun 1793 menjadi berita baik untuk saudagar dan pembuat kapal Amerika Serikat. Sebagai bangsa berhaluan sangat netral di politik internasional, mereka mengalami permintaan barang yang semakin meningkat.

#### **2.4 Indies, Canton dan Persinggahan**

Tidak lama setelah meraih kemerdekaan, lepas dari belenggu jajahan kolonial Inggris, Amerika Serikat segera menyiapkan diri untuk melintasi samudera, hingga Asia. Dari sumber-sumber yang tersedia, sejak benua Amerika bagian utara, yang pada masa itu masih dikenal sebagai koloni atau istilah lainnya adalah pemukiman (*settlements*) pendatang Eropa, hampir dapat dipastikan tidak ditemukan kapal yang berlayar melintasi samudera, baik Atlantik maupun Pasifik. Pernyataan bahwa Joseph Bradish yang disebut oleh William J. Bradley & Mochtar Lubis (1992: 1), sebagai orang “Amerika” pertama yang tiba di Nusantara pada sekitar tahun 1600-an, sebagai perompak, atau kunjungan seorang petualang Amerika yang bernama Francis Davenport di sekitar Aceh pada tahun 1687 menurut J.W. Gould (1961: 2) perlu dibahas secara seksama. Landasannya adalah tiga keraguan (*argumentasi*) yang dapat diajukan terhadapnya. Pertama, istilah *East Indies* tidak selalu berarti Hindia Belanda atau kepulauan Indonesia, tetapi cakupannya lebih luas. Kemudian, dari sisi pandang kebangsaan (*nationalities*) bahwa pada masa itu (1600-an) belum terbentuk sebuah bangsa (*nation*) Amerika (Serikat), oleh karena sebelum merdeka mereka dikenal sebagai daerah jajahan Inggris. Selanjutnya, dari sudut pandang jati diri (*self identity*), mengacu pendapat Leo Lemay (1989: xxi), sebutan orang Amerika (*the Americans*) mulai timbul dan digunakan sejak sekitar tahun 1710.

Berdasarkan kronologinya, tahun awal kedatangan awal kapal-kapal Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia dapat dikemukakan secara berturut-turut sejumlah pendapat, yakni tahun 1784, 1786, 1789 dan 1790 dengan tempat yang berbeda.

Perairan pulau Jawa dan Sumatera adalah daerah yang mula-mula dikunjungi oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Angka tahun 1784 antara lain diajukan oleh Paul Wolfowitz (1987: 1) tetapi tanpa rujukan dan J.W. Gould (1961: 2).<sup>25</sup> Bukti yang lebih akurat berasal dari catatan perjalanan atau jurnal pelayaran Samuel Shaw (Quincy 1947: 261).

Peta 7. Geografi, Pelabuhan dan Jaringan Perdagangan Asia Abad ke-18



(Sumber: de Jong 1998: 238)

Selanjutnya, angka tahun 1786 terselip dalam tulisan J. de Hullu (1988: 152), Vlekke (1943: 218) dan Livermore (1946: 31), yang diungkapkan dalam lingkup pemahaman "*first direct contact*". Sementara tahun 1789 berasal dari pandangan El Ibrahimy (1993: 22) berdasarkan kedatangan kapal Amerika Serikat di pantai Sumatera bagian utara. Berikutnya, angka tahun 1790 terdapat pada karya R.H. Fifield (1973: 56), T. Dennett (1922: 31) dan Dobbins (1992: 117), yang juga mengacu kedatangan di pulau Sumatera.<sup>26</sup> Angka tahun lainnya berasal dari karya Hibler (2006: 18).<sup>27</sup> Tidak mudah untuk menentukan angka tahun yang relevan, apalagi sampai kini bukti dan pandangan dari pakar lainnya belum dapat ditemukan. Sebenarnya yang lebih penting lagi bukan di sekitar penentuan angka tahun kedatangan, melainkan peristiwa-peristiwa di sekitarnya dan dampak yang

<sup>25</sup> Gould menulis...*In 1784 the American flag first appeared in a Sumatran harbor...*

<sup>26</sup> Dobbins menulis...*"Orang Amerika telah berdagang di pesisir barat Sumatera sejak tahun 1790."*

<sup>27</sup> Hibler menulis...*"Dutch Batavia was the first of Southeast Asia ports opened in 1796 by enterprising ship captains and supercargoes from New England."*



ditimbulkan, direfleksikan dengan perdagangan Amerika Serikat di kepulauan Indonesia.

Di masa-masa sebelum Revolusi Amerika berkecamuk, kapal-kapal dari ketiga belas koloni tidak pernah berlayar melampaui baik Tanjung Harapan (Capetown) di semenanjung Afrika Selatan dalam arah pelayaran ke arah timur, maupun Tanjung Horn di selatan benua Amerika, arah pelayaran selatannya. Pelayaran di Samudera Hindia dan Pasifik dikuasai oleh pelaut dan pedagang-pedagang Imperium Inggris yang mengibarkan bendera perusahaan dagang seperti Perusahaan Dagang Hindia Timur (*the East India Company*) dan Perusahaan Dagang Laut Selatan (*the South Sea Company*). Sementara pedagang-pedagang Amerika Utara itu tidak memiliki pengetahuan yang memadai tentang perdagangan di Timur (*the Orient*) (Bradley & Lubis 1992: 1). Istilah Perdagangan *Indie* atau Hindia Timur (*the East Indies Trade*) sering terselip dalam pidato-pidato di Kongres (Parlemen Amerika Serikat) dan pustaka-pustaka yang ada pada masa awal kemerdekaan itu. Asia di hadapan elite politik Amerika Serikat dilihat sebagai suatu entitas dan disebut sebagai Hindia Timur (Bradley & Lubis 1992: 1). Memang, penduduk koloni Amerika utara juga terlibat dalam kegiatan pelayaran Inggris sehingga sempat mencapai pusat-pusat perdagangan di Asia. Tidak tertutup kemungkinan bahwa keterangan tentang keadaan perdagangan yang marak di kawasan itu berasal dari mereka.

Gambar 4. Suasana Sidang di Dewan Perwakilan Rakyat (*House of Representatives*) Amerika Serikat pada Sekitar Tahun 1789-an



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 163)

Selanjutnya, arus pelayaran dari Amerika Serikat, walau sering kali mendapat hambatan dari Inggris yang telah terlebih dahulu mengembangkan sayap penjajahannya di berbagai belahan dunia itu, makin lama kian berkembang. Kapal-kapal berbendera Amerika Serikat mulai tampak di sejumlah pelabuhan dagang lintas samudera yang ramai kegiatan pertukaran ekonominya. Untuk melancarkan kegiatan perdagangan baharinya, pemerintah Amerika Serikat menyokong para pedaganginya dengan membuat sejumlah perjanjian-perjanjian bilateral, seperti contohnya perjanjian dengan Inggris tahun 1794.

Kegiatan pelayaran awal kapal-kapal Amerika Serikat ke kawasan Asia, terutama Kanton dan kemudian Batavia dapat ditelusuri dari surat menyurat antara pejabat-pejabat Belanda, seperti yang diangkat oleh J. de Hullu (1988: 139). Pada tanggal 27 Januari 1783 pertemuan *Staten Generaal* Negeri Belanda yang membahas usulan utusan Amerika Serikat, John Adams menyambut baik gagasan membuka hubungan yang lebih luas dan erat antara kedua negara. Untuk itu dikirim P.J. van Berckel pada bulan Oktober 1783 sebagai perutusan Negeri Belanda di Amerika Serikat, yang langsung memberikan perhatian khusus pada keadaan perdagangan di negeri itu. Ia kagum dengan semangat berusaha Amerika Serikat dan sekaligus juga memandangnya sebagai ancaman terhadap perdagangan rekan sebangsanya. Ia menginformasikan kepada pegawai *Staten Generaal*, Fagel, mengenai kegairahan Amerika Serikat untuk membuka perdagangan dengan Hindia Barat dan khususnya dengan Suriname. Kegairahan itu tidak hanya tampak di Philadelphia, melainkan juga di kota-kota perdagangan lainnya. Ia juga mengatakan bahwa mereka tidak puas hanya memperoleh rum (sejenis minuman beralkohol) dan gula cair, sebagai komoditi yang diperkenankan untuk perdagangan luar negeri, tetapi menghendaki pula kopi, gula, nila dan kapas. Hal ini jelas tidak menguntungkan pihak Belanda. Beberapa perkebunan yang terlilit hutang memasok komoditi itu kepada kapal-kapal Amerika Serikat yang membawanya ke pasar-pasar di Philadelphia, Baltimore, New York dan tempat lainnya. Oleh karena perdagangan resmi dengan Amerika Serikat dilarang, komoditi itu dipasok secara sembunyi-sembunyi atau diseludupkan. Praktik itu sangat merugikan pemerintah Belanda di kedua tempat itu (Hindia Barat dan Suriname).

Pada tahun 1786. “perdagangan gelap” atau penyeludupan itu masih berlangsung walau mulai menurun.

Persoalannya kian memburuk bagi Van Berckel, ketika Amerika Serikat mulai memalingkan perhatian kepada perdagangan Hindia Timur (Hindia Belanda), yang berawal dari perdagangan penyeludupan (dari sudut pandang Belanda tentunya) dengan Tanjung Harapan. Kapal-kapal berukuran kecil dipandang sesuai untuk upaya itu. Di tempat itu para pendatang berkesempatan besar untuk memperoleh barang-barang hasil Hindia Timur yang diinginkan. Philadelphia mengirim kapal dan mulai melibatkan diri dengan perdagangan Hindia Timur pada tahun 1787. Setahun berikutnya kapal-kapal dari Boston, Massachusetts, menyusul memasuki kegiatan perdagangan itu hingga menjalin jaringan perdagangan Salem di Sumatera terbentuk. Tindakan ini segera diikuti oleh pedagang-pedagang asal Providence, ibu kota Negara bagian Rhode Island (Dennett 1922: 9—10).

Pelayaran kapal-kapal Amerika Serikat itu dipandang sebagai ancaman terhadap supremasi pedagang Belanda. Oleh karena dikatakan bahwa apabila kapal-kapal Amerika Serikat sampai ke sana, yang kemudian dapat membeli kebutuhannya berupa komoditi dari Hindia (Belanda), artinya ketergantungan mereka terhadap pedagang-pedagang di Negeri Belanda, yang selama itu memasok mereka, menjadi berkurang. Walau demikian keadaan itu tidak ditanggapi secara serius oleh Pejabat Belanda yang berwenang oleh karena Tanjung Harapan bukan merupakan pasar niaga, tetapi lebih merupakan tempat persinggahan untuk menambah perbekalan sebagai persiapan untuk pelayaran berikutnya. Sehubungan itu, mereka juga menyadari bahwa dari tempat itu, kapal-kapal dari berbagai penjuru yang singgah dapat meneruskan perjalanannya ke Hindia Timur (Belanda), termasuk Amerika Serikat. Pada masa itu Tanjung Harapan dipandang oleh para pelaut dan pedagang Eropa, sebagai gerbang menuju Asia.

Hubungan Amerika Serikat dengan Kanton (Canton) diawali dengan pelayaran kapal “Empress of China” yang berangkat dari New York pada tahun

1784.<sup>28</sup> Kapal ini melalui Sandy Hook dan mengitari Tanjung Harapan dengan membawa muatan akar ginseng yang sangat disukai dan akan dibayar dengan harga tinggi oleh orang Cina (Carruth et al. 1962: 93). Pelayaran Samuel Shaw berangkat dari New York pada hari Minggu tanggal 22 Februari 1784 dengan kapal “Empress of China”. Sebagai kapten kapal adalah John Green. Pada tanggal 18 Juli mereka memasuki Selat Sunda dimana bertemu dengan kapal lainnya berbendera Prancis. Di suatu tempat pesisir pantai mereka membuang jangkar dan berlabuh. Tidak beberapa lama sebuah perahu penduduk setempat mengunjungi mereka. Empat orang menaiki kapal dan mencoba membangun komunikasi dengan mereka.

Gambar 5. Samuel Shaw



(Sumber: [www.samuelshaw.org/\\_rsrc/1221889725/Home/finaljournal...](http://www.samuelshaw.org/_rsrc/1221889725/Home/finaljournal...)).

Shaw menulis kesannya sebagai berikut:

*“The people are middle-sized and well-made-complexion similar to that of the North American savage... We had many of the natives alongside this day. They are exceedingly fond of opium, and would put 12 or 14 grains at once into their mouths without any bad effect. We bought of them turtle of 50 pounds weight for half a dollar, and a dozen fowes for a dollar. They had monkeys, of which our sailors bought several, of the size of those we saw at St. Jago but of a grayish dun color ..... Water is procured from the Java shore so conveniently, that casks are filled by a short hose without taking them from the boat; but it*

<sup>28</sup> Pada bulan April 1784 kapal Harriet dari Boston tiba di Tanjung Harapan, mungkin tergolong yang pertama, membawa muatan ginseng Amerika Serikat. Di tempat itu muatannya dibeli oleh seorang kapten Perusahaan Hindia Timur. Kapten Malet dan awaknya terkesan dengan buah-buahan yang ditemui di tempat itu, seperti anggur Stellenbosch dan Franschhoek, melon, semangka, apel dan pir hasil perkebunan setempat. Namun, mereka tidak melanjutkan pelayaran ke *Indie*, pada hal mereka telah tiba di gerbang perjalanan menuju tempat yang menjadi tujuan banyak kapal Amerika Serikat di masa berikutnya. Pada tahun 1792-93 ada 31 kapal Amerika Serikat yang tiba di Tanjung Harapan, dan 29 dari jumlah itu berdagang dengan kapal Hindia Timur (Fichter 2006: 51, 52, 54)

*is dangerous going into the woods, as they abound with tigers and other wild animals” (Quincy 1847: 151, 154).*

Walau di samping menambah perbekalan pelayaran terutama persediaan air, terjadi transaksi dengan penduduk setempat. Namun, transaksi ini tidak lebih berupa pembelian barang untuk kebutuhan sendiri dan bukan untuk diperdagangkan kembali.

Shaw melanjutkan catatannya sebagai berikut:

*“Thursday, July 22(n)d, at sunrise, we come to sail, in company with the French ships. Anchored at 10 o'clock at night. The next morning we weighed, and at noon lowered the jolly boat and took 2 turtles. At 4 p.m. anchored off the island of Seriguy. After breakfast, on the 24<sup>th</sup>, Captain Hodgkinson, the doctor Randall, Mr. Swift, and I, went ashore to the settlement of Seriguy, Java. A number of natives assembled, and, on our landing, an old man advanced and offered us his hand. From the beach we went into the town, consisting of between 4 and 5 hundred huts, built of cane or bamboo reed, and covered with a thacht of leaves and straw, . . . apparently commodious and clean. When we were nearly in the middle of the settlement, we were met by the chief, attended by upwards of a hundred of his countrymen, some of whom were armed with spears, and all with knives. He received us with an open, smiling countenance, shook hands, and pronounced the words. 'me grandee Bantam', and on our making signs to him and pointing to our ships, he replied, 'Mericans' which information he must have had from the Dutchman on board of us the day before” (Quincy 1847: 156,157).*

Shaw mengunjungi suatu pemukiman di pantai Banten, kemungkinan besar di sekitar Anyer. Kesan yang diperolehnya baik dan bersahabat. Namun, ia tidak melakukan transaksi apapun.

Sesampai di Kanton, mereka diperkenalkan kepada pihak setempat oleh seorang konsul Prancis, hingga mereka mendapat izin untuk bebas berdagang. Komoditi yang dapat diperoleh di Kanton antara lain adalah ginseng Cina, buku gambar dan opium Turki, dan sebagai imbalannya adalah alat pembayaran dalam bentuk perak. Pada kurun waktu antara tahun 1784 hingga tahun 1852 jumlah pembayaran itu tidak kurang dari seratus delapan puluh juta dolar Amerika Serikat.<sup>29</sup> Perak diperoleh pedagang Amerika Serikat dari tempat lain (Michael & Taylor 1964:

<sup>29</sup> Barangkali jumlah ini menimbulkan keraguan karena cukup besar. Namun, sumber yang digunakan mengatakan demikian dan belum ditemukan bandingannya.

hal. 123—6). Pelayaran itu selanjutnya berlangsung tahunan dan sangat menguntungkan Amerika Serikat. Jalur perdagangan itu memungkinkan perdagangan Amerika Serikat pulih dari kelumpuhan akibat pengepungan Inggris selama Perang Kemerdekaan Amerika Serikat. Menjelang tahun 1789, delapan belas pedagang Amerika Serikat berlayar ke pelabuhan Kanton. Setelah itu kota Salem, di negara bagian Massachusetts, menjadi pelabuhan utama hasil-hasil dari pelabuhan Cina itu (Carruth dkk, 1962: 93).

Gambar 6 Surat Shaw kepada Konsul Prancis

\* MEMORIAL TO THE FRENCH CONSUL.

To M. VILLIARD, Consul for his Most Christian Majesty, and the  
affairs of the French, at Canton, in China.

SIR,

The undersigned, supercargo for the American commerce in China, beg leave to acquaint you that they have undoubted reason to believe, that, through the misrepresentations of Pankos, they have been reported to the hono as being Englishmen, and the ship in which they arrived at this place as an English country ship, and consequently that they should be considered subjects of Great Britain.

To take off from this misrepresentation, and to announce to the Chinese that we are the subjects of a free, independent, and sovereign power, is the reason of our present application. And we request, in the name of the United States of America, the allies and good friends of His Most Christian Majesty, that you will cause to be made known to the Chinese, by means of M. Gilbert, the King's Interpreter, that we are Americans, a free, independent, and sovereign nation, not connected with Great Britain, nor owing allegiance to her, or any other power on earth, but to the authority of the United States alone; and that we pray the Chinese to consider us in that view, and grant our passports accordingly.

Done at Canton, in China, this 30th of November, 1784.

"S. SHAW,  
THO. RANDALL."

(Sumber: Quincy 1847: th)

Setelah itu pada tahun yang sama diketahui terdapat empat buah kapal yang bersiap untuk berlayar ke Timur, yakni sebuah di Boston dengan tujuan utama pantai Koromandel, sebuah di Baltimore yang hendak ke pantai Malabar, sebuah di Norfolk ke Kanton, dan lainnya berangkat dari New York. Sedangkan di Philadelphia berlangsung pula kesibukan mempersiapkan sebuah pelayaran menuju ke tujuan yang serupa. Bulan-bulan yang dianggap sesuai untuk melakukan pelayaran adalah pada bulan Desember dan Januari. Sekitar enam sampai tujuh kapal bersiap-siap yang mana sebuah di antaranya hendak mencapai Batavia. Berkenaan dengan kapal yang hendak ke Batavia merebak rencana untuk singgah di semua pelabuhan di sepanjang perjalanan, baik milik Inggris maupun Belanda, dimana izin dapat diperoleh.

Pada bulan Desember berikutnya, van Berckel kembali memberitakan suatu ekspedisi yang bermaksud ke Kanton. Kapal itu, bernama "Asia", dipimpin oleh kapten John Barry, bersiap di Philadelphia untuk melakukan perjalanan jauh lintas lautan. Pada akhir bulan April 1788, kembali ia melaporkan bahwa sebuah kapal yang berbobot enam ratus ton sedang dibangun di New York dengan dek bertingkat tiga dan ditujukan sebagai kapal dagang ke Hindia Timur. Kemudian sebuah kapal tiba di Philadelphia setelah mengunjungi Madras. Dalam laporan itu, ia ungkapkan bahwa tampak pelayaran itu berhasil membawa keuntungan yang diharapkan (Hullu 1980: 142).

Gambar 7. Perwakilan Dagang Internasional di Pelabuhan Kanton



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 335)

Mengenai jalur perjalanan ke Kanton diketahui ada tiga jalur utama yang terbuka untuk dilalui oleh kapal-kapal, yakni jalur melalui Maluku, jalur melalui Selat Sunda dan Bangka dengan mengikuti tiupan angin Sulawesi,<sup>30</sup> dan yang ketiga adalah melalui Koromandel dan Benggala untuk selanjutnya melayari Selat Malaka hingga ke utara pulau Kalimantan. (de Hullu 1980: 145). Jalur lainnya adalah melalui Selat Makasar melalui Manila (Woodard 1805: 2). Penggunaan jalur pelayaran ini tergantung pada tujuan dan musim.

<sup>30</sup> Kemudian Shaw mengetahui jalur lainnya dari M. d'Ordelin kapten kapal Triton yang memperoleh keterangan dari seorang Prancis, bernama M. Gaspar, yang mengatakan bahwa pelayaran menuju dan dari Cina dapat melalui selat antara pulau Bangka dan Belitung (Billiton) yang lebih aman. Terkadang pelayaran melalui Selat Bangka terganggu atau tidak aman. Gaspar melayarinya dengan sebuah kapal Spanyol. Selat ini dikenal dengan sebutan Gelasa atau Gaspar. Dalam jurnal Shaw disebut sebagai Caspar Strait. (Quincy 1847: 160).

Untuk itu jalur yang sama dapat ditempuh oleh kapal-kapal Amerika Serikat ke tujuannya, yaitu pelabuhan-pelabuhan yang memiliki perdagangan yang ramai. Pengetahuan jalur pelayaran itu diperoleh oleh pelaut-pelaut Amerika Serikat dan dengan segera dikuasai, sehingga menimbulkan kecemasan di kalangan perusahaan dagang milik Belanda (VOC). Daya saing pedagang Amerika Serikat tidak dipandang remeh oleh pihak Belanda. Mereka memperkirakan bahwa seandainya pedagang Amerika Serikat mengambil jalur melalui Maluku maka ancaman terhadap keberadaan perdagangan Kompeni di kawasan itu sangat besar. Salah satu pertimbangan yang mendasari kecemasan itu adalah perkiraan sambutan penduduk setempat terhadap kedatangan saingan dari Amerika Serikat itu, yang akan segera melihatnya sebagai sebuah peluang. Apabila mereka melalui Koromandel dan Benggala, yang selanjutnya memasuki Selat Malaka, ancaman yang kurang lebih serupa dihadapi Kompeni. Kapal-kapal Amerika Serikat dapat membeli timah, yang sangat diminati di Kanton, dari pertambangan-pertambangan di Kedah, Pedir dan negeri-negeri kecil lainnya di kawasan itu (kini menjadi bagian Malaysia), yang memiliki hasil tahunan setidaknya-tidaknnya 34.000 (tiga puluh empat ribu) pikul. Jumlah yang dapat diperoleh oleh pedagang Amerika Serikat dapat bertambah, dari pasokan hasil tambang dari pegawai-pegawai Kompeni di kantor Malaka yang korup.

Suatu masalah besar dibayangkan akan menimpa VOC sekiranya kapal Amerika Serikat masuk ke Selat Bangka dimana terbuka kesempatan untuk memperoleh lada dan timah,<sup>31</sup> yang tentunya dipasok secara tidak resmi atau melalui penyeludupan (dari sejumlah pegawai Kompeni). Kompeni bahkan akan lumpuh apabila perkiraan ini terjadi. Oleh karena kedua komoditi ini tergolong yang sangat diminati di pasar Kanton. Kegiatan dan keuntungan VOC akan merosot sehingga akan berakibat pada pasar hasil-hasil pasokan VOC terutama di pasar Cina menghilang dan untuk selanjutnya di Eropa. Di daerah ini, Kompeni tidak berdaya untuk mempertahankan monopoli niaganya sebagaimana di Maluku.

---

<sup>31</sup> Catatan John White (1823: 23).. "The only article of export from Banka is tin. Of which about 80.000 Chinese piculs (of 133 pounds each). The mines are worked by Chinese for account of the Dutch East India company who monopolize this article. The greatest part is exported to Batavia." Walau melintasi selat Bangka, Shaw tidak singgah untuk mengetahui potensi ini.



Persaingan Amerika Serikat semakin mengancam ketika pemilik kapal Amerika Serikat yang kembali ke negerinya menyebar cerita bahwa pihak yang berwenang di Batavia tidak hanya sangat lamban dalam melacak penyeludupan rempah-rempah, melainkan juga sangat mudah untuk memperoleh komoditi itu di sana. Ketika Staten Generaal Negeri Belanda meminta keterangan tentang keadaan ini, Dewan ke-17 VOC tidak memiliki jawaban lain kecuali mengakui bahwa cerita itu pada umumnya adalah benar (de Hullu 1980: 148). Keadaan ini membuka peluang untuk para pedagang saingannya.

Apabila ditelusuri lebih lanjut, sebenarnya perdagangan Amerika Serikat dengan kawasan Timur yang kian meningkat, sebagiannya disebabkan pertolongan dari orang Belanda. Sebuah surat yang dikirim saat musim panas tahun 1790 oleh seorang konsul Belanda di Philadelphia, yang bernama Heineken, kepada pejabat Staten Generaal, Fagel, jelas-jelas menyebutkan mengenai keadaan itu.

Heineken menulis (dalam terjemahan bahasa Indonesia):

“Selama saya tidak ada telah tiba di sini kapal “Harmony” dari Madras di bawah pimpinan Kapten Willet, yang mana tampaknya telah kembali dari daerah koloni Belanda, diperkirakan adalah Batavia. Sebelum keberangkatannya saya telah menerima keterangan bahwa ia memiliki *letters of credit* dari sebuah perusahaan di Amsterdam, tetapi tidak cukup pasti untuk mengatakan begitu dan dengan pertimbangan bahwa sangat mungkin langkah yang sedemikian bahaya untuk seorang warga negara, saya meragukan hal ini. Ketika memeriksa seorang warga kita yang bernama Gerard Vogels tentang persoalan ini beberapa hari yang lalu, pertama-tama ia mencoba menghindari dari penyidikan saya, tetapi dengan melakukan tekanan terhadapnya dan membuat masalah menjadi santai ia menceritakan saya bahwa pedagang Amerika telah meminta kepadanya untuk memperoleh *letters of credit* dan surat kepercayaan dari seorang Direktur VOC, tetapi ia tegas-tegas menolak permintaan itu. Ia mengulangi apa yang saya dengar sebelum keberangkatan kapal itu, bahwa kapal itu telah diberi surat *letters of credit* oleh perusahaan Willem & Jan Willink dari Amsterdam. Orang Amerika akan melakukan segala cara yang mungkin untuk merayu orang Eropa dan khususnya orang Belanda karena perdagangan rempah-rempah, untuk membantu mereka dalam perdagangan Hindia Timur. Orang Inggris tampak sangat tertarik terhadap lalu lintas dengan Hindia Timur daripada pedagang Belanda manapun, yang barangkali dapat dipersalahkan untuk peningkatan perdagangan itu dan mempersiapkan banyak kapal. Beberapa hari yang lalu, kapal Samson di bawah Kapten Howell tiba dari Kanton dengan muatan teh, porselen dan bahan pakaian Nanking, dan beberapa hari lagi dua kapal lain diharapkan

akan datang, juga sebuah kapal di New York, walau waktu yang tepat tidak dapat dipastikan, orang-orang Amerika tampak mengubah arah mereka, untuk menyesuaikan diri dengan keadaan yang ada.” (de Hullu 1980: 150).

Masih berkaitan dengan hal itu, sebuah surat dari Heineken lainnya berisikan tentang perluasan besar-besaran perusahaan pelayaran di bagian samudera yang berbeda, tidak hanya bergiat ke Hindia (Belanda), tetapi juga ke tempat lainnya. Di dalam surat itu ia mengatakan bahwa pada akhir Juni telah tiba di Philadelphia kapal “Neptune” di bawah komando kapten Clum. Kapal ini sedianya hendak ke Batavia. Sebelum keberangkatannya pihak pemilik perusahaan itu telah meminta sejumlah *letters of credit* untuk pelayaran tersebut tetapi tidak dikabulkan oleh Heineken. Akan tetapi ia tidak dapat memastikan apakah kapal itu kembali atau sempat singgah di Batavia sehingga seharusnya ditolak. Keterangan itu tidak dapat diperoleh oleh karena orang Amerika Serikat menjadi sangat tertutup mengenai perjalanan mereka ke Hindia Timur (Belanda). Keterangan yang dapat ia peroleh adalah bahwa kapal itu terakhir berada di Tanjung Harapan, yakni tempat ia memperoleh muatan dan membawa kembali 826 (delapan ratus dua puluh enam) kantong lada, 247 (dua ratus empat puluh tujuh) kantong kopi, 560 (lima ratus enam puluh) ikat rotan, 8 (delapan) kantong teh, 10 (sepuluh) kantong porselen, 4 (empat) bal cengkeh dan sejumlah barang lainnya.<sup>32</sup> Hampir bersamaan waktunya, Heineken menjumpai keterangan bahwa kapal-kapal Amerika Serikat yang kembali dari Cina dijual setelah tiba, yang mana membawa ia pada kesimpulan bahwa pelayaran-pelayaran itu tidak berhasil dalam mengumpulkan keuntungan (Fifield 1973: 17).

Di balik kemelut dan kekawatiran yang terungkap itu, hubungan perdagangan Amerika Serikat dengan Kanton semakin marak. Pada tahun 1784 konsul pertama Amerika Serikat, Mayor Samuel Shaw ditempatkan di Kanton dan pada periode awal itu tidak kurang dari lima kapal dagang Amerika Serikat melintasi samudera Atlantik setiap tahun untuk berlabuh di Kanton. Kehadiran kapal-kapal dagang Amerika Serikat di berbagai belahan dunia itu kemudian makin leluasa ketika pemerintah

<sup>32</sup> Kata dalam sumber aslinya adalah *bags*, dalam bahasa Inggris. Sulit untuk mengetahui ukuran setara dari kantong, karena sumber yang ada tidak mencantumkan kesetaraan ukuran ini.

Inggris di Kalkuta mengeluarkan suatu keputusan pada tahun 1788 yang mengatur bahwa Amerika Serikat dipandang sebagai salah satu bangsa yang sangat disukai (*the most favoured nation*). Selanjutnya, pada tahun 1794 suatu perjanjian disepakati mengenai persahabatan, perdagangan dan pelayaran (*the amity, commerce and navigation*) yang memungkinkan kapal Amerika Serikat untuk memasuki India. Dengan itu, kedua jalur pelayaran menuju Asia kian terbuka untuk kapal-kapal Amerika Serikat.

Dalam membina hubungan dengan kekuatan kolonialis-imperialis dunia ketika itu, meski Amerika Serikat menentang prinsip kolonialisme sesuai dengan pengalaman masa lalunya, tidak ada usaha-usaha resmi dari pemerintah Amerika Serikat untuk membebaskan wilayah-wilayah jajahan yang ada. Pemerintah Amerika Serikat tidak memperlihatkan niat hendak mencampuri urusan internal koloni-koloni yang menjadi milik negara-negara besar Eropa (*the Great Powers*). (Fifield 1973: 17). Apalagi sebenarnya sebagian kepentingan Amerika Serikat di Hindia Belanda di dalam keadaan tertentu tidak lebih sebagai pelabuhan persinggahan atau pos perdagangan luar (*outpost*) dalam upaya memperoleh barang dagangan (komoditi) yang laku dijual di pasaran jaringan pertukaran ekonomi Timur Jauh (*Far East*), terutama Kanton. Kapal Amerika Serikat membawa barang dari negeri asalnya untuk diperdagangkan dengan komoditi yang sangat diminati Kanton, yang dihasilkan di Hindia Belanda. Sementara barang-barang dagangan yang dibawa dari Amerika Serikat itu pada umumnya tidak terlampaui dikehendaki oleh pedagang-pedagang Kanton. Di samping itu, perjalanan awal kapal-kapal Amerika Serikat menuju Kanton pada umumnya melewati perairan atau Laut Jawa, masuk dari Selat Sunda setelah perjalanan yang panjang dari Tanjung Harapan. Selat Sunda disebut sebagai Selat Anjier (Anyer). (Dennett 1963: 33).

Seperti yang telah disampaikan sebelumnya, Negeri Belanda tidak memperlihatkan sikap yang terbuka dalam menerima kehadiran kapal-kapal dagang Amerika Serikat. Apabila di koloni-koloni bekas penjajahnya, Amerika Serikat kemudian memperoleh kemudahan dengan diperlakukan sebagai bangsa yang paling disukai, di Hindia Belanda mereka harus menghadapi kenyataan bahwa tidak ada

keistimewaan seperti itu. Mereka diperlakukan tidak berbeda dengan pedagang-pedagang asing lainnya. Perlakuan ini sempat menimbulkan ketegangan antara kedua belah pihak yang selanjutnya diikuti oleh pembukaan perundingan-perundingan perdagangan kedua belah pihak yang dilandasi oleh sebuah kesepakatan yang telah ada, disebut oleh Belanda sebagai Perjanjian Amerika (*American Treaty*). Akan tetapi hasilnya tidak dirasakan menguntungkan oleh pihak Amerika.<sup>33</sup>

Gambar 8. R.G. van Polanen



(Sumber: [www.artfact.com/auction-lot/portrait-of-rogier-gerard-van-polanen,-half-lengt-1-c-s7...](http://www.artfact.com/auction-lot/portrait-of-rogier-gerard-van-polanen,-half-lengt-1-c-s7...))

Kehadiran kapal Amerika Serikat di pelabuhan Batavia setidaknya-tidaknya dapat ditelusuri kembali pada tahun 1786, ketika kapal "the Hope" merapat dengan membawa penumpang istimewa Samuel Shaw, konsul Amerika Serikat di Kanton. Pada kunjungan ini, ia memperoleh kebebasan berdagang di bawah syarat-syarat tertentu seperti tidak terlibat dalam perdagangan rahasia (*secret trade*) atau penyeludupan rempah-rempah. Di Batavia kapal-kapal Amerika Serikat mengambil muatan hasil bumi yang laris di Timur jauh berupa kopi, lada dan rempah-rempah lainnya. Shaw mencatat bahwa:

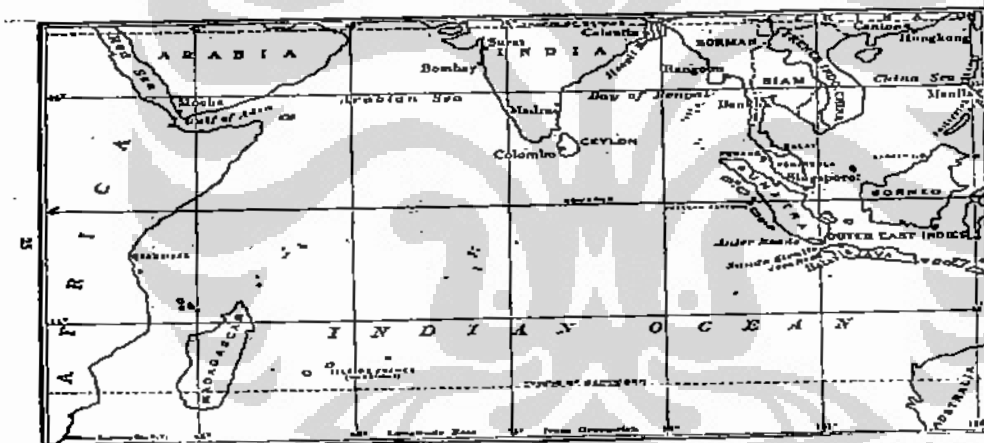
*"A good ship called the Hope, nearly of the dimensions of the Empress of China, and the command given to Captain James Magee. I was honoured by Congress with their commission of consul at Canton, when Mr. Randall also received that of Vice-consul. A suitable cargo having provided, we sailed from New York on the 4<sup>th</sup> of February, 1786, bound to Batavia and*

<sup>33</sup> Dalam masalah ini, R.G van Polanen, wakil ketua Mahkamah Tinggi Hindia Belanda dikirim ke New York untuk membicarakan dan membuat perjanjian perdagangan dengan Amerika Serikat. Namun, hasilnya tidak sebagaimana yang dikehendaki. Kemudian pada masa pemerintahan Daendels perjanjian itu tidak pernah diindahkan. Lihat Vlekke 1959: 245; de Roo 1919

*Canton....On the 4<sup>th</sup> of July, we anchored in the road of Batavia, having lost our ship's steward, Mr. John Hoogs, who died a few days before we made the land. Mr. Shaw and Mr. Randall went ashore the same evening, and the next morning the captain and Mr. Sears. Having transacted our business at Batavia we left it for Canton on the 23 (r)d of the same month....On our arrival at Batavia, we visited the governor general, who gave us permission to trade, and, previously to our departure, entertained us at supper" (Quincy 1847: 219, 221).*

Shaw tidak hanya mengunjungi Batavia tetapi juga melakukan transaksi untuk selanjutnya berlayar kembali menuju Kanton. Dua bulan kemudian pada bulan Juni tahun berikutnya, kapal "The Hope" telah kembali dari Kanton, dengan muatan 800 (delapan ratus) kantong teh Bohea, 500 (lima ratus) kantong teh Songlo dan Souchong, 200 (dua ratus) kantong porselen, bahan tekstil (nankin) dan sutera.

Peta 8. Samudera Hindia (Indonesia) sebagai Gerbang Menuju Kanton



(Sumber: Dennett 1922: 23)

Pada perjalanan ketiganya menuju Kanton, dengan kapal "Massachussetts" tahun 1790, untuk kedua kalinya ia singgah di Batavia dan menemukan keadaan telah berubah (Quincy 1847: 117). Oleh Syahbandar setempat, Shaw diberitahu bahwa tidak ada lagi kebebasan yang dapat dinikmati oleh kapal-kapal Amerika Serikat, sesuai dengan perintah dari Negeri Belanda. Malahan disebutkan bahwa kapal-kapal Amerika Serikat tidak dapat melakukan bongkar muat di Batavia. Perlakuan tersebut sangat merugikan pihak Amerika Serikat, oleh karena ia membawa muatan dari

Boston yang dipastikan tidak laku dijual di Kanton, tetapi menemukan permintaan (*demand*) di Batavia. Pertemuannya, baik dengan Syahbandar, Gubernur Jenderal maupun dengan anggota Dewan Hindia (*Raad van Indie*) tidak mengubah kebijakan tersebut. Untuk itu, tidak ada pilihan lain bagi Shaw selain melanjutkan perjalanan menuju posnya ke Konsulat Amerika Serikat di Kanton. Akan tetapi, persoalan tersebut tidak didiamkan begitu saja, Shaw mengirim laporan ke atasannya di Washington, D.C yang segera menegur Batavia dengan alasan telah mengingkari kesepakatan yang sebelumnya dibuat kedua belah pihak berdasarkan prinsip *the most favoured nation*.

Pemerintah Belanda bergeming pada sikapnya dengan alasan bahwa apa yang dialami oleh Shaw juga dihadapi oleh pedagang-pedagang asing lainnya, oleh karena tidak ada pembedaan yang diterapkan terhadap pedagang-pedagang dari luar yang datang berdagang ke Batavia. Sebenarnya kebijakan tersebut bertujuan untuk melindungi kepentingan dagang VOC yang mulai merosot menjelang akhir abad ke-18. VOC tidak dapat melindungi tindakan monopolinya di kepulauan Indonesia oleh karena desakan kekuatan lainnya. Pengalaman selanjutnya dapat disimak dari pengalaman Kapten James Devereux dari Salem yang tiba di Batavia dengan kapal "Franklin" pada tahun 1799. Setelah kesepakatan tercapai dari pembicaraan dengan orang Belanda yang digambarkannya sebagai keras kepala, kapal "Franklin" dapat berlayar ke Nagasaki dengan muatan cengkeh, kain cita, gula, timah, lada hitam, kayu sapan dan gading gajah. ([www.frontiercoop.com/learn/sawyer/pepper.html](http://www.frontiercoop.com/learn/sawyer/pepper.html))

Keterbukaan mulai terkuak ketika armada laut Inggris mulai mendesak kapal-kapal Belanda di berbagai perairan. Sebagai kelanjutan dari perang-perang di Eropa saat Napoleon Bonaparte mulai memperluas gerakan revolusinya ke seluruh Eropa, yang menyebabkan Inggris dan Belanda kemudian sempat berada di pihak yang berlawanan. Lalu, perairan Hindia Belanda mulai terbuka untuk kapal-kapal berbendera lainnya, selain Belanda, tetapi kebijakan berdagang untuk mereka terutama di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Belanda tetap dibatasi.

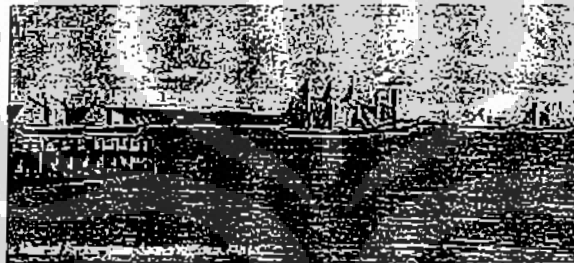
## 2.5 Perdagangan Lada Kuala Batu

Kehadiran kapal-kapal Amerika Serikat di Sumatera sejalan dengan awal hubungannya dengan Batavia. Ketika itu, di beberapa daerah di Sumatera kekuasaan kolonial Belanda belum berpengaruh besar. Kepentingan Amerika Serikat di pulau Sumatera berkembang sejalan dengan daya tarik perdagangan lada, yang merupakan komoditi ekspor utama di beberapa daerah pantai Sumatera bagian utara. Pada tahun 1790 Kapten Jonathan Carnes dari Salem membawa kembali muatan lada yang kemudian laris terjual dengan keuntungan sebesar 700 persen (Dennett 1922: 31).<sup>34</sup> Dengan segera, keberuntungan itu mendorong lebih banyak kapal-kapal Amerika Serikat untuk datang berdagang ke daerah itu, yakni Kuala Batu. Dobbins (1991: 17) mencatat bahwa tempat-tempat yang didatangi kapal Amerika Serikat sejak tahun 1790 di pantai barat Sumatera adalah Padang, Tapak Tuan, Samadar, Teluk Pauh,

<sup>34</sup> Versi lainnya memberikan angka tahun yang berbeda, yakni "... *It might be Captain Jonathan Carnes who, while at the port of Bencoolen in 1793, heard that pepper grew wild on the northern coast of Sumatra. He whispered the word to the Salem owner, who sent him back in the schooner Rajah with only four guns and ten men. Eighteen months later, Jonathan Carnes returned to Salem with a cargo of pepper in bulk, the first direct importation, and cleared seven hundred per cent on the voyage. When he made ready to go again, keeping his business strictly to himself, other owners tracked him clear to Bencoolen, but there he vanished in the Rajah, and his secret with him, until he reappeared with another precious cargo of pepper. When, at length, he shared this trade with other vessels, it meant that Salem controlled the pepper market of Sumatra and for many years supplied a large part of the world's demand.*" (Ralph Paine tt. *The Old Merchant Marine. A Chronicle of American Ships and Sailors* dalam: [www.ibiblio.org/pub/docs/books/gutenberg](http://www.ibiblio.org/pub/docs/books/gutenberg), diakses tanggal 4 Maret 2009). Demikian berharga nilai lada, Universitas Yale yang terkenal didirikan atas keuntungan dari perdagangan komoditi tersebut ([www.frontiercoop.com/learn/saway/pepper.html](http://www.frontiercoop.com/learn/saway/pepper.html)). Sementara Gould (1961: 15) menambahkan bahwa pada tahun 1790 Kapten Carnes dengan kapal *Cadet* membawa pulang ke negerinya tanaman kayu manis (*cassia*) dari Sumatera, yang di masa-masa berikutnya menjadi komoditi impor ke Amerika Serikat. Berkaitan dengan tahun yang sama, hasil hutan kamper (*camphor*) dari Padang telah dibawa ke Amerika Serikat (Gould 1961: 18). Versi lainnya menceritakan "*But the American generally credited with discovering Susu as a source of plentiful and high-quality pepper was J. Carnes, who arrived on the Grand Sachem in 1792. While at Padang, he learnt that all pepper there was, in fact, obtained from the north, and it must have been them that he came to know Susu. Carnes did not proceed to Susu on that trip. In 1797, Carnes returned with the Rajah. He called at Tapanuli where he bought some pepper from Prince. Only after that did he sail northwards to Susu where he made most of his pepper purchases. The Rajah disposed of the pepper in America at a profit of nearly 700 per cent.*" (Lee 1995: 103). Namun, Lee merujuk ke karya Gould (1960 atau 1961) dengan halaman yang tidak memuat keterangan termaksud, dan karya G. Putnam (1921) "Salem Vessels and Their Voyages." *Essex Institute Collection*, 57, 2, hal. 82—91, yang mungkin memuatnya. Menurut pendapat penulis, besar kemungkinan Lee tidak menemukan sumber yang menceritakan pelayaran Carnes dengan kapal "Cadet" pada tahun 1790. Susu atau Susoh adalah tempat sebuah teluk di antara Kuala Batu dan Meuki (Lihat peta Reid 1973: 197).

Meuki dan lainnya.<sup>35</sup> Keterangan lainnya menyebutkan bahwa salah seorang pendatang awal Amerika Serikat yang berdagang di Sumatera bernama Walter Sim. Pada tahun 1792 dengan kapal “Betsy”, ia tiba di Padang dan pantai barat Aceh membeli lada. Ada kemungkinan bahwa ia telah tiba di kawasan itu di masa sebelumnya. Oleh karena ia tampak tidak asing dengan kebiasaan setempat dan ia telah memiliki hubungan dengan orang Aceh. Pada saat itu ia menghadap Sultan Muhammad Syah, penguasa Aceh untuk mengadukan sikap Kapten Huatt yang tidak memenuhi kesepakatan yang telah dibayar sebelumnya (Lee 1995: 102, 103).

Gambar 9. Pelabuhan Salem Pada tahun 1907



(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Harbor\\_fromSalem\\_Willows.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Harbor_fromSalem_Willows.jpg))

Pada tanggal 28 Maret 1797 Joshua Phippen berangkat ke pantai barat Sumatera membawa kepentingan dagang Elias Hasket Derby dan kembali dengan membawa muatan lada. Di sela-sela muatan lada, kapal-kapal Amerika Serikat membawa juga kopi (Ping 1930: 425). Namun, lada masih menjadi muatan utama. Kapal Belisarius di bawah kapten Skerry mencari muatan hingga ke Bengkulu. Setiba di negerinya, muatan itu dijual kepada perusahaan George Crowninshield & Sons di Salem dan Thomas K. Jones di Boston. Kapal-kapal Amerika Serikat lainnya adalah “Rajah”, “America” dan “Hope”. Hasil dari Sumatera ini juga dikapalkan ke

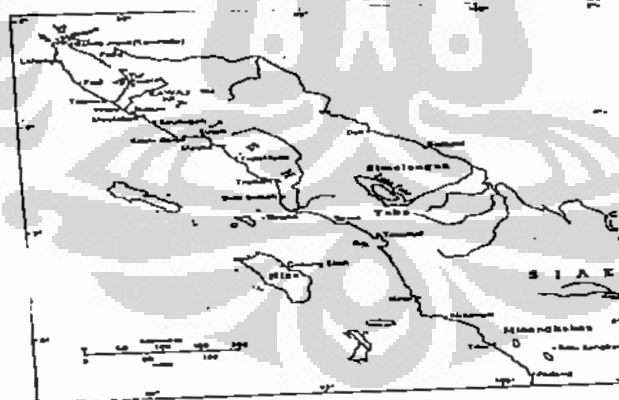
<sup>35</sup> Versi lainnya adalah menurut El Ibrahimy (1993: 22) yang mencatat: “Hubungan dagang antara Aceh dan Amerika Serikat dimulai sejak tahun 1789. Pelabuhan-pelabuhan Aceh di sebelah barat seperti Tapak Tuan, Sama Dua, Teluk Pauh, Meuke, Labuhan Haji, Mangeng, Susoh, Kuala Batu, Seunagan, Meulaboh, Bubon, Woyla, Panga, Sawang, Rigaih, Lageuen, Babah Weh, Onga dan Daya tiap tahun mendapat kunjungan yang ramai dari kapal-kapal dagang Amerika Serikat yang datang dari kota-kota pelabuhan Salem, Boston, New York, Beverly, Philadelphia, Marblehead, New Bedford, Baltimore, Gloucester, Newburyport, Fall River dan Pepperelborough. Pusat kegiatan perdagangan internasional di daerah Aceh Barat dan Aceh Selatan adalah kota pelabuhan Kuala Batu dan Susoh .”



Antwerpen, seperti yang dilakukan oleh pengusaha Joseph Peabody pada bulan Februari 1832 seberat 455.908 pon seharga 25.078 dolar Amerika Serikat.

Kuala Batu adalah sebuah pelabuhan kecil, dengan kota kecilnya atau lebih tepatnya desa, yang terletak di pantai barat Sumatera bagian utara. Jumlah penduduknya diperkirakan antara seribu hingga empat ribu orang. Daerah ini diakui kerajaan Aceh sebagai wilayah bawahannya. Walau di bawah pengaruh Aceh, daerah itu mengakui kekuasaan Sultan Aceh hanya di atas kertas (*Kcewala Batoe erkent den Sultan van Achin alleen in naam*. Veth 1869: 165). Di hadapannya terletak sebuah kota pelabuhan dan desa bernama Muki (Mukkey).<sup>36</sup> Muki (Meuki) juga berada di bawah pengaruh kerajaan Aceh dan seperti halnya Kuala Batu, pengakuan itu lebih di atas kertas. Veth mengatakan: "*Mukkey erkent den radja Achin wel eenigzins als opperhoofd, doch wanneer het er op aankomt om zijne bevelen na te komen, dan betoont het nimmer gehoorzaamheid.*" (1869: 533). Menurut Anthony Reid dan John Anderson, kedua wilayah itu, dan Sumatera bagian utara umumnya, di awal abad ke-19 berada di bawah persaingan Belanda dan Inggris yang mengejar monopoli kegiatan ekonomi dan juga hendak menguasai kehidupan politiknya.

Peta 9. Sumatera Barat dan Bagian Utara Abad ke-19



(Sumber: Reid 1985: 197)

<sup>36</sup> Menurut keterangan seorang almarhum pakar Sejarah Aceh, Prof. Dr. T. Ibrahim Alfian, MA, sebutan asalnya adalah Mekik yang berasal dari kata Pekik (Teriak). Penamaan ini berdasarkan jarak yang tidak begitu jauh dari Kuala Batu sehingga dari kedua tempat itu dapat saling berteriak atau memekik. Keterangan ini diperoleh pada saat Konferensi Nasional Sejarah tahun 1996. Namun, dari tulisan David Long (1973: 147) jarak kedua tempat itu sekitar 25 mil.

Kapal-kapal Amerika Serikat memuat lada juga dari Padang dan Bengkulu. Penguasa Inggris di Bengkulu tidak menolak kedatangan mereka merujuk ke Perjanjian Jay tahun 1796. Namun, mereka tidak luput dari gangguan dari kapal-kapal Inggris. Pada tahun 1802, dua puluh satu kapal berangkat dari Salem dan Boston, sebuah kapal "Harmony" disergap Inggris di Padang dan pada tahun berikutnya kapal "Eclipse" ditangkap setelah meninggalkan Susu, karena dicurigai membawa barang-barang antara Susu dan Padang. Pada tahun itu tiga puluh satu kapal Amerika Serikat berada di perairan pantai barat Sumatera. Kedua kapal itu kemudian dibebaskan berdasarkan perjanjian itu. Pihak Inggris mencurigai bahwa pihak Amerika Serikat hendak memiliki pangkalan tetap atau semacam jajahan di tempat itu. Salah satu gejala yang ditengarai adalah orang Amerika kerap ikut campur dalam persoalan setempat yang timbul. Di beberapa tempat bendera Amerika Serikat berkibar yang ditangkap oleh pihak Inggris sebagai tanda-tanda keinginan itu (Lee 1995: 103).

Ketidaksenangan Inggris berikutnya adalah persaingan harga lada yang ditawarkan pedagang-pedagang Amerika Serikat di Eropa lebih murah dari mereka atau juga pedagang Belanda. Padahal daya saing itu dimungkinkan karena pedagang Amerika Serikat tidak memiliki pangkalan atau gudang di Sumatera atau sekitarnya sehingga tidak perlu mengeluarkan biaya tambahan pemeliharaan pemukiman itu (Lee 1995: 104). Sebenarnya kesempatan untuk memiliki pangkalan di sekitar tempat produksi lada itu bukan tidak pernah muncul. Pada tahun 1802 keriuhan setempat terjadi antara penduduk asli dan pendatang dari Aceh. Kelompok Aceh berhasil menguasai benteng setempat dan mendesak penguasanya, Keucik Se Cappaye menyingkir dari tempat itu. Penguasa itu berlindung ke salah satu kapal Amerika Serikat yang ada di pelabuhan. Tidak beberapa lama, dengan bantuan kapal itu, ia berhasil merebut kembali kekuasaannya dan mengibarkan bendera Amerika Serikat. Namun, tidak ada langkah lanjutan dari pihak Amerika Serikat. Kapal-kapal yang datang adalah kapal dagang (Lee 1995: 104).

Pada tahun 1803 terdapat dua puluh satu kapal Amerika Serikat yang berkunjung ke daerah itu. Dalam waktu singkat pedagang-pedagang Amerika Serikat

menguasai jaringan perdagangan lada tersebut. Monopoli itu memungkinkan kapal-kapal Amerika Serikat memperoleh keuntungan besar, yang tampak sejak tahun 1820 ada sekitar empat puluh kapal Amerika Serikat dengan muatan masing-masing 200 ton setiap tahunnya berlayar ke dan dari Kuala Batu. Anthony Reid menyebut angka bahwa pada tahun 1820-an produksi lada daerah itu mencapai puncaknya sekitar 150.000 pikul yang tidak diserap oleh VOC melainkan oleh pedagang-pedagang asal Salem dan Boston, Amerika Serikat (Reid 1969: 7). Intensitas perdagangan tersebut menyaingi kesibukan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat dengan Kanton (Dennett 1963 :31).

Kemudian pada tahun 1824 Belanda dan Inggris mencapai kesepakatan bahwa Inggris akan menyingkir dari wilayah itu dan selanjutnya memusatkan perhatian pada Penang dan sekitarnya di Semenanjung Malaya (Malaysia) yang diberikan Belanda sebagai imbalannya (Reid 1969: 7, Anderson 1971: viii). Selanjutnya, Belanda leluasa melanjutkan rencana ekspansi untuk menanamkan pengaruhnya di wilayah itu. Sebagai akibatnya Belanda harus menghadapi tanggapan kerajaan Aceh.<sup>37</sup>

Sementara itu, walau ada perjanjian dan sergapan itu, Amerika Serikat tetap mengadakan hubungan dengan daerah itu, khususnya dengan Kuala Batu. Wilayah itu dikenal dengan hasil utamanya, yakni lada. Pedagang Amerika Serikat yang membuka perdagangan di tempat itu berasal dari Salem, negara bagian

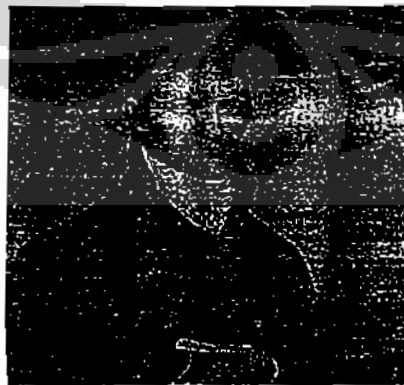
<sup>37</sup> Mengenai kekuasaan semu Aceh terhadap daerah-daerah itu, Reid (1973: 211) menyatakan *"The fact that the Atjeh 'pepper coast' comprised numerous autonomous petty states, which acknowledged the sovereignty of the Atjeh Sultanate but paid little heed to its commands, made the coast a classic area of western 'gunboat diplomacy'. Captains who showed reasonable tact, patience, and fairness experienced few difficulties, and indeed established credit arrangements requiring a high degree of trust with the Atjehnese sellers. The rapid fluctuations of price in this unstable market, however, did give rise to conflicts which no political authority was in a position to resolve. Few foreigners sought any more centralized control, either Atjehnese or colonial, which might have put restrictions on their trade. Instead their ultimate recourse if attacked while trading in Atjeh was to ask their respective navies to destroy the village where the offence occurred. As a 'system' for the protection of trade it was arbitrary and barbaric, but at least it caused only temporary destruction when practiced in moderation. The Atjehnese always withdrew inland until the avenging gunboat had completed its destruction, and rebuilt their wooden houses quickly on this departure."* Berdasarkan pendapat ini, tindakan kekerasan yang dilancarkan penduduk setempat terhadap para pelaut dan pedagang pendatang merupakan tanggapan terhadap tindakan yang mereka alami dari para pendatang. Pemukiman yang dibangun dari kayu memudahkan mereka membangun kembali setelah diserang dan dihancurkan oleh serangan pendatang.

Serikat setelah New York, Philadelphia, Boston, Baltimore dan Charleston. Penduduknya berjumlah sekitar 6.665 (enam ribu enam ratus enam puluh lima) jiwa. Namun, sejak setahun sebelumnya, kota ini terlibat dalam jaringan perdagangan seberang lautan. Salah seorang pengusahanya, Elias Hasket Derby mengirimkan kapalnya, "Grand Turk" ke Tanjung Harapan pada tahun 1784. Selanjutnya ia membangun jaringan perdagangan dengan Kanton, Cina dan menjadi bagian jaringan perdagangan lainnya di kawasan Asia (*East Indies*). Salem juga menjadi bagian dari jaringan perdagangan Eropa dan Amerika Selatan (Hindia Barat).

Pedagang-pedagang Salem lainnya yang berhasil dalam jaringan perdagangan Hindia Timur adalah Joseph Peabody, Nathaniel Silsbee, Stephen Phillips, Jacob Crowninshield, Benyamin Hodges dan Ichabod Michels (Copeland 1955: 2,4, 6). Peranan dan sumbangsih perdagangan Hindia Timur terhadap perkembangan dan kemajuan Salem dapat disimak dari penjelasan Copeland (1955: 7) yaitu:

*"The flood tide of East India commerce brought Salem not only wealth but a cosmopolitan air and a taste for beautiful things which set apart from most American cities. 'The fruits of the Mediterranean are on every table,' wrote Harriet Martineau, an English visitor. 'They have a large acquaintance in Cairo...wild tales to tell of Mozambique and Madagascar.' A merchant, in his progress down Essex Street, might be followed by a Chinese boy in bright silks. A turbaned lascar might serve his dinner. Or he might, like Jacob Crowninshield, bring back from Africa the first elephant seen in the United States. Almost certainly, before he died, he would build one of the square Federal mansions which made Chestnut Street the finest street, architecturally, in America."*

Gambar 10. Jacob Crowninshield

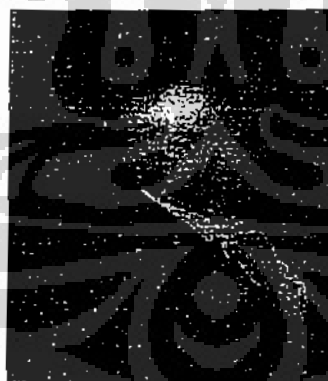


Sumber: [http://commons.wikipedia.org/wiki/File:Jacob\\_Crowninshield](http://commons.wikipedia.org/wiki/File:Jacob_Crowninshield)

Sampai tahun 1831, hubungan Amerika Serikat dengan kerajaan Aceh dan penduduk pantai barat Sumatera bagian utara berjaln dengan tanpa perselisihan. Sebagian warga Amerika Serikat menggambarkan keadaan yang damai ini berkenan dengan sifat orang Aceh yang dikatakan “memegang kata, pemboros dan sangat pemberani.” Orang Amerika Serikat lainnya mengatakan bahwa sikap mereka yang tidak memihak dan tidak membedakan adalah penyebab utamanya (Long 1973: 146).

Mulai akhir 1820-an hubungan ini mulai berubah menjadi memburuk. Penyebabnya adalah ketidakpuasan yang terpendam dan keadaan ekonomi yang bergeser. Penipuan sering terjadi dalam jual beli lada dari masa sebelumnya. Pihak Amerika Serikat memanipulasi berat, sedangkan pihak penjual membubuhkan campuran pemberat dalam dagangannya. Tindakan ini tidak dipandang sebagai masalah karena biasa terjadi dalam transaksi yang dilakukan. Kejelian dan ketegasan dibutuhkan untuk memperoleh ukuran yang dipandang menguntungkan. Persoalan timbul pada saat kejatuhan harga lada di pasar dunia yang melumpuhkan kegiatan niaganya sehingga terjatuh ke dalam kelesuan ekonomi. Keuntungan pun menjadi tidak menentu, terutama untuk pedagang dan penduduk setempat.

Gambar 11. Joseph Peabody



(Sumber : [http://commons.wikipedia.org/wiki/File: Joseph\\_Peabody](http://commons.wikipedia.org/wiki/File:Joseph_Peabody))

Pada tanggal 7 Febuari 1831 sebuah kapal dari Salem, “the Friendship”, setelah menempuh pelayaran yang panjang tiba di Kuala Batu. Kapal itu dinakodai

**Universitas Indonesia**

oleh kapten Charles M. Endicott. "Friendship" adalah kapal berbobot 316 (tiga ratus enam belas) ton milik perusahaan ternama Salem, yakni Silsbee, Pickman dan Stone. Kapal itu diawaki oleh tujuh belas orang. Ketika Endicott sedang berada di daratan, seorang awaknya yang bertugas di kapal mengizinkan beberapa penduduk setempat yang bersenjata menaiki kapal. Pada saat yang diperhitungkan, mereka menguasai kapal, membunuh tiga awak dan melukai tiga lainnya sementara enam awak lainnya berhasil melarikan diri. Untungnya, seorang perwira yang menemani Endicott sempat melihat peristiwa di kapal itu sehingga mereka sempat menyingkir dan menyelamatkan diri. Mereka mengayuh perahu ke Muki, yang berjarak dua puluh lima mil dari tempat kejadian. Di tempat itu tiga kapal Amerika sedang mencari muatan lada. Mendengar nasib yang menimpa kapal Endicott, mereka setuju untuk membantunya kembali ke Kuala Batu merebut kapal itu. Mereka berhasil mengambil alih kapal "Friendship" tanpa kesulitan yang berarti (Long 1973: 147).

Melihat muatan yang hilang antara lain adalah opium, sang kapten menyimpulkan bahwa madat ini menjadi penyebab penjarahan. Mereka yang kecanduan membutuhkan jenis narkotika ini. Setelah memperbaiki kembali kapalnya, Endicott melanjutkan pelayaran ke pelabuhan lada lainnya dimana ia menyaksikan kegembiraan yang meluap-luap di kalangan penduduk setempat dan keangkuhan mereka yang berteriak-teriak "siapa yang lebih hebat sekarang, Melayu atau Amerika?". Kemudian ia berlayar kembali ke Salem dan tiba pada tanggal 16 Juni 1831.

Kemudian, Endicott mendapati bahwa berita tentang kejadian naas yang menimpanya itu telah tersebar luas dan juga tiba di perusahaan tempat ia bekerja, sebelum kedatangannya. Perusahaan ini memandang serangan itu sebagai ancaman serius terhadap masa depan perdagangan Amerika Serikat di tempat tersebut. Pandangan ini sejalan dengan pertimbangan pemerintah. Bahkan Andrew Jackson, presiden Amerika Serikat ketika itu (1829—1837) berpendapat bahwa masalah itu sebagai kejahatan lintas lautan, yakni pembajakan. Kejahatan ini harus segera ditanggulangi sebelum merusak kedaulatan Amerika Serikat di luar negeri (Long 1973: 157-8). Setelah beberapa pembicaraan dengan sejumlah tokoh di jajaran

militer, suatu keputusan dibuat untuk menanggapi persoalan itu, berupa tindakan bersenjata.

Gambar 12. Levi Woodbury



(Sumber: [www.old-picture.com.daguerreotypes/Woodbury-Levy-001.htm](http://www.old-picture.com.daguerreotypes/Woodbury-Levy-001.htm))

Pada tahun 1832, sebuah kapal perang yang bersenjata lengkap, “Potomac”, dikirim untuk melancarkan operasi bersenjata melakukan penghukuman. Tugas itu dilaksanakan dengan perintah rinci dari Menteri Angkatan Laut, Levi Woodbury, untuk bertanya dengan warga Amerika Serikat yang sedang berada di wilayah itu mengenai kejadian yang menimpa kapal “Friendship” (Long 1973: 150). Namun, kapal itu tidak menemukan kapal Amerika Serikat atau lainnya di daerah sekitar sasaran operasinya ketika tiba di tempat itu. Kemudian kapten kapal yang mengemban tugas mengambil keputusan untuk memulai serangan. Setelah memperoleh kemenangan, ia memulai perundingan dengan penguasa setempat dan menjelaskan bahwa ia dikirim untuk menuntut muatan rampasan dan menghukum para pelakunya atas perompakan itu (Long 1973: 150-3).<sup>38</sup>

Tindakan penghukuman terhadap Kuala Batu itu mendapat dukungan Presiden Andrew Jackson, seperti tercantum dalam suratnya kepada ketua Kongres, yang berbunyi:

<sup>38</sup> Anthony Reid (1973: 211) menyebut serangan itu terjadi pada tahun 1826. Ada kemungkinan terjadi kekeliruan pengetikan atau salah cetak.

*“Washington City, July 12, 1832*

*THE SPEAKER OF THE HOUSE OF REPRESENTATIVES*

*Sir: In Compliance with the resolution of the House of Representatives passed this day, requesting the President of the United States 'to lay before the House copies of the instructions given to the commander of the frigate Potomac previous to and since the departure of that ship from the island of Sumatra, and copies of such letters as may have been received from said commander after his arrival at Quallah Battoo, except such parts as many in his judgement require secrecy, 'I forward copies of the 2 letters of instructions to Captain Downes in relation to the piratical plunder and murder of our citizen at Quallah Battoo, in the coast of Sumatra, detailing his proceeding.*

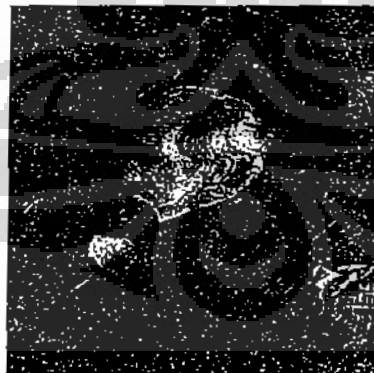
*The instructions, with the paper annexed, are all that have been given bearing on this subject, and although parts of them do not relate materially to the supposed object of the resolution, yet it has been deemed expedient to omit nothing contained in the originals.*

*The letter and report from Captain Downes which are herewith furnished are all yet received from him bearing upon his proceedings at Quallah Battoo; but as further intelligence may hereafter be communicated by him, I send them for the information of the House, submitting, however, in justice to that officer, that their contents should not be published until he can enjoy a further opportunity of giving more full explanations of all circumstances under which he conducted.*

*ANDREW JACKSON”*

*(Sumber: A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents vol. III, 1911/1917, hal. 1138).*

Gambar 13. Andrew Jackson



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/Jackson-Andrew.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/Jackson-Andrew.htm))

Salah satu akibat peristiwa tahun 1831 Departemen Luar Negeri Amerika Serikat mengirim perutusan istimewa untuk merundingkan perjanjian perdagangan

**Universitas Indonesia**



dengan beberapa negeri sekitar pantai barat Sumatera. Edmund Roberts, konsul Amerika untuk Guyana Inggris, diberi kuasa oleh Presiden Andrew Jackson untuk melakukan pembicaraan dengan penguasa Kocincina, Siam dan Muskat. Roberts berhasil mencapai kesepakatan dengan kerajaan-kerajaan itu dan menghasilkan perjanjian perdamaian dan perdagangan. Dengan kerajaan Siam perjanjian dibuat pada tanggal 20 Maret 1833. Dengan Sultan Muskat perjanjian disepakati pada 21 September 1839 (Livermore 1946: 49). Sultan Muskat sangat bersemangat dalam menjalin hubungan ini. Pada tahun 1843 sikap antusias ini diwujudkan dengan mengirimkan hadiah kepada Presiden John Tyler berupa dua kuda jantan Arab milik kerajaan yang gagah yang dibawa oleh kapal "Eliza" dari Salem.

Mengenai peristiwa ini, dalam karya kumpulan arsip oleh Sartono Kartodirdjo dan tim (1971: 102) tercantum keterangan:

*"Toen in het laatst van 1831 bij het Department van Buitenlandsche Zaken, te 's-Hage eene depeche werd ontvangen van den Nederlandsche gezant te Washington, waarbij mededeeling werd gedaan van eenige artikelen uit de dagbladen aldaar, blijkens welke het Gouvernement der Vereenigde Staten voornemens was, zich genoegdoening te verschaffen voor eenige vijandelijkheden, welke door de Maleische bevolking Koela Batoe op Sumatera, tegen het Amerikaansch schip Friendship waren gepleegd, was men bij dat department en bij dat van Kolonien van oordeel, dat de Nederlandsche tusschenkomst in die zaak, noch nuttig, noch doelmatig zijn zoude (zie ministeriele missive 17e December 1831 no. 25/305) en zulks, op grond, dat de bedreigde haven scheen te behooren, tot het onafhankelijk Rijk van Atjin, alwaar onze handelaren even vijandig warden behandeld, als laatstelijk den Noord Amerikanen was wedervaren.*

*Toen uit latere berigten bleek, dat een Noord Amerikaansch oorlogs fregat de haven van Koela Batoe had aangevallen, en bij die gelegenheid den Atjinezen een gevoelig verlies had toegebracht, en dat de Amerikanen voorts het oogmerk hadden ook andere plaatsen, onder Atjin behoorende, te tuchtigen, was het bestuur in Nederland van oordeel, dat wij niet zouden kunnen beletten, dat andere gouvernementen zich op die wijze genoegdoening verscahffen, voor de aanrandingen, welke hunne handelaars in de Atjinesche haven te lijden hebben, zoo lang onzerzijds geen gevolg zou zijn gegeven, aan toezegging, bij gelegenheid van het sluiten van het traktaat van 17 Maart 1824, aan Groot Britannien gedaan.*

Beberapa pandangan mengenai latar belakang peristiwa Kuala Batu 1831 (El Ibrahimy 1993: 23):

- “1. Ketidakberadaban penduduk setempat. Namun keberatannya adalah mengapa sebelumnya tidak terjadi kejadian itu. Lagipula perampokan dapat terjadi di masyarakat manapun.
2. Puncak frustrasi masyarakat Aceh yang sering dikelabui oleh pedagang Amerika dalam transaksi dagang. Penipuan yang sering terjadi adalah menambah berat alat timbang sehingga transaksi itu tidak didasarkan atas berat sebenarnya.
3. Dekadensi sosial yang melanda masyarakat setempat terutama karena pengaruh madat dan akibat keterbukaan dengan dunia luar lainnya.
4. Sebagai akibat provokasi Belanda. Belanda memiliki kepentingan untuk merusak reputasi Aceh dan berusaha mengadudomba. Seorang yang bernama Lahuda disewa Belanda untuk memimpin sebuah kapal berbendera Aceh yang merupakan hasil rampasan untuk menjarah kapal dagang Amerika itu. Hal ini berasal dari sudut pandang Aceh.”

Gambar 14. Replika Kapal Friendship di Derby Street, Salem, Mass.



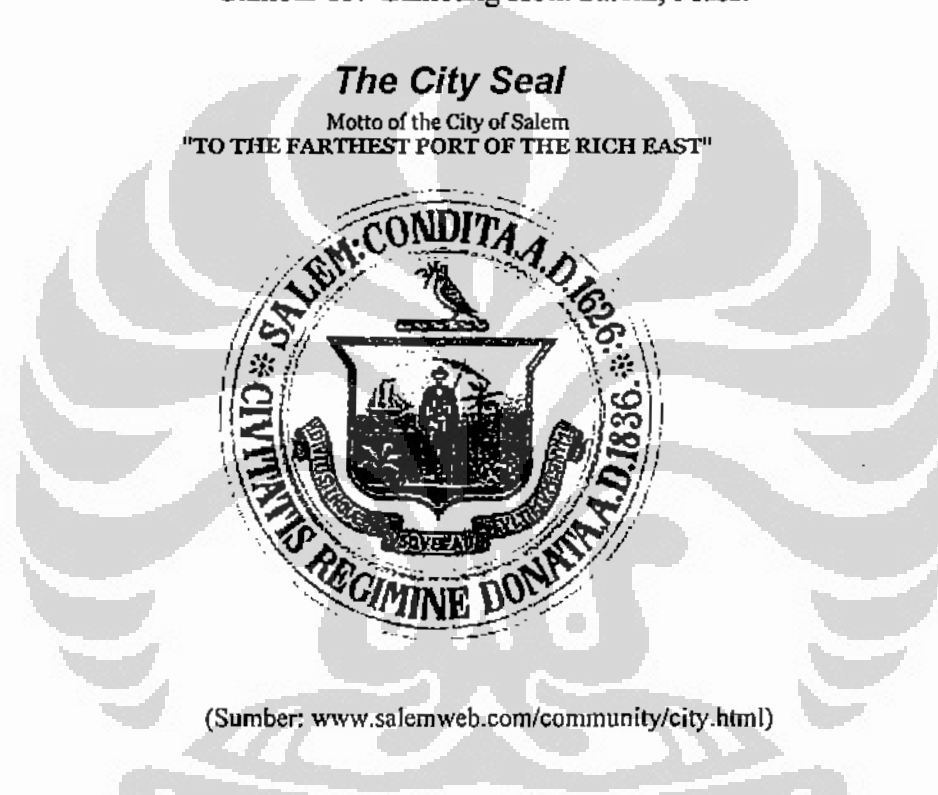
(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Friendship\\_of\\_Salem.JPG](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Friendship_of_Salem.JPG))

Secara umum pengiriman ekspedisi itu mencapai sasarannya. Monopoli Amerika Serikat tetap terpelihara di daerah penghasil lada itu. Namun, tindakan itu tidak menimbulkan akibat jera. Oleh karena peristiwa yang nyaris serupa berulang. Pada tahun 1838 kapal dagang “Eclipse” diserang oleh sekelompok orang di sekitar pelabuhan Muki. Beberapa awak kapal Amerika Serikat itu tewas. Ada dugaan bahwa peristiwa itu telah direncanakan yang melibatkan penguasa Muki, Susu dan Kuala Batu. Sebagai akibatnya tindakan serupa ditempuh oleh pihak Amerika Serikat (Tangkilisan 1997: 7).

Setelah menerima perintah, kapal perang “Columbia”, yang ditemani oleh kapal perang “John Adams” segera berangkat dari Sailan (Srilangka) untuk

melancarkan tindakan militer ke wilayah itu sebagai balasan, termasuk Kuala Batu. Pada tanggal 25 Desember 1838 Kuala Batu dihujani tembakan meriam dan selanjutnya Muki diserang pada tanggal 1 Januari 1839 (Long 1973: 160). Setelah itu kedua kapal ini melanjutkan perjalanan dan tiba di Singapura pada bulan Februari 1839 di Singapura. Tidak beberapa lama setelah itu armada tersebut meneruskan pelayaran menuju Cina dan melintasi Pasifik dalam rangka tugas mengelilingi dunia (Bastin 1994: 38—39).<sup>39</sup>

Gambar 15. Lambang Kota Salem, Mass.<sup>40</sup>



Setelah insiden itu, Amerika Serikat tetap memonopoli perdagangan lada pantai barat Sumatera hingga pertengahan abad ke-19 (Reid 1969: 7). Namun, sejak tahun 1846 pamor lada sebagai komoditi dunia mulai merosot. Seiring itu pula

<sup>39</sup> Setahun setelah serangan Amerika Serikat, pada bulan Mei 1839 seorang kapten kapal Prancis bernama Van Tseghem dari Nantes berselisih dengan seorang pedagang kaya Aceh di Muki (Meuke). Akibatnya ia ditikam dengan senjata tajam. Gubernur Burbon segera mengirim kapal perang "La Dordogne" untuk menghancurkan Muki (Reid 1973: 211, 214). Juga jauh sebelumnya, pada tahun 1804, Inggris dari Bengkulu pernah menyerbu dan menghancurkan Muki (Lee 1995: 112—115).

<sup>40</sup> Perhatikan gambar pria yang ada di lambang ini. Ikat kepala yang dikenakan berasal dari Aceh. Simak pula lambang burung kakak tua yang berasal dari Timur.

permintaannya menurun yang menyebabkan kepentingan pedagang Salem di daerah penghasil tanaman itu di pulau Sumatera menghilang. Perdagangan Salem dan pantai barat Sumatera bagian utara pun berakhir.<sup>41</sup> Perdagangan lada Amerika Serikat berpindah ke Penang, yang hubungannya dengan Aceh meningkat sejak tahun 1830-an. Dengan kehadiran pedagang-pedagang Amerika Serikat, peranan Penang semakin penting dalam perdagangan lada.<sup>42</sup>

Studi mengenai perdagangan Salem di Sumatera memperlihatkan beberapa kaitan-kaitan yang mendekati pada kajian tentang Imperialisme. Latar belakang, tindakan dan kondisi yang muncul pada masa itu berkaitan erat dengan perkembangan Imperialisme. Studi Imperialisme merupakan suatu bidang yang telah lama ditekuni oleh sejumlah pakar yang memunculkan sudut pandang dan kesimpulan mereka masing-masing. Beberapa dari mereka meletakkan determinasi ekonomi sebagai faktor penyebab dan tujuan dari Imperialisme. Sementara ada pula yang menempatkannya dalam studi politik.

Relevansi studi Imperialisme dalam pembahasan ini adalah di seputar pertanyaan apakah Amerika Serikat menyimpan motif-motif Imperialisme dalam merintis dan membina hubungan-hubungannya dengan bangsa lain. Pertanyaan ini merupakan konteks dari kegiatan internasional Amerika Serikat, terutama dalam bidang ekonomi, yang juga sebaliknya sekaligus sebagai bahan pengujian terhadap pertanyaan itu. Dalam mengkaji sejumlah kegiatan ekonomi Amerika Serikat di Asia Tenggara, James W. Gould (1972) telah mengajukan beberapa pemikirannya, yang dikaitkan dengan Imperialisme sebagai alat analisisnya.

<sup>41</sup> Dumas Malone (1960: VII 338) mengaitkan kemunduran perdagangan Hindia Timur Salem (*Salem East Indies*) dengan kematian seorang saudagar besarnya bernama Joseph Peabody (1757—1844) yang mengabdikan hidupnya dalam usaha perkapalan. Jaringan usaha niaganya mencakup Hindia Barat walau perdagangan Hindia Timur yang banyak memberikannya keuntungan. Ia sempat memperkerjakan 6.500 hingga 7.500 pelaut. Kematianya pada tanggal 5 Januari 1844 ikut meredupkan kejayaan Salem di lautan, termasuk tentunya perdagangan dengan Sumatera. Di kota Salem kini terdapat Museum Peabody yang salah satu koleksinya adalah komoditi dari kepulauan Indonesia.

<sup>42</sup> C.M. Turnbull (1972). *The Straits Settlements 1826—1867 Indian Presidency to Crown Colony*. Singapore & Kuala Lumpur: Oxford University Press, yang menulis pada halaman 160, “*Penang’s trade with the pepper ports of Acheh in North Sumatra expanded in the 1830s and was boosted in 1845 when the Americans diverted their pepper buying from the Sumatran ports to Penang.*” Kemudian perdagangan ini merosot tajam pada masa Perang Saudara di Amerika Serikat.

Gambar 16. Sir James Brooke, *The White Rajah*

(Sumber: : [http://wapedia.mobi/en/James\\_Brooke](http://wapedia.mobi/en/James_Brooke))

Tindakan militer Amerika Serikat di pantai barat pulau Sumatera bagian utara yang diikuti oleh tindakan monopoli jelas memperlihatkan aksi Imperialisme. Namun, Amerika Serikat tidak pernah melakukan upaya kolonialisme yang tampak pada tidak pernah seorang warga Amerika Serikat menjadi penguasa di daerah Kuala Batu dan sekitarnya. Hal yang berbeda dijumpai pada sikap dan tindakan seorang petualang Inggris di kawasan Kalimantan (Borneo) utara. James Brooke setelah tiba di Serawak kemudian membangun dinasti politiknya memerintah di kerajaan itu. Ia dikenal sebagai “Raja Putih” (*the White Rajah*). Sementara pedagang Amerika Serikat bertindak tidak lebih dari menguasai dan mengawasi penyediaan dan tata niaga lada. Juga suatu hal yang perlu mendapat perhatian adalah bahwa tindakan militer pemerintah Amerika Serikat terjadi sebagai reaksi atau akibat perlakuan yang dialami oleh kapal-kapal dagangnya. Bentuk tindakan pembajakan, atau juga tidak jarang disebut Terorisme, mendapat tempat utama dalam kebijakan luar negeri Amerika Serikat. Pengalaman pembajakan pertama yang dialami oleh kapal Amerika Serikat di Tripoli, yang dikenal sebagai *Barbary Pirates*,<sup>43</sup> menjadi pelajaran untuk pemerintahnya agar senantiasa bersikap dan bertindak tegas. Politik ini tetap berlangsung hingga sekarang. Jadi, pemerintah Amerika Serikat tidak memiliki suatu

<sup>43</sup> Peristiwa ini adalah pemerasan dan pembajakan kapal yang dilakukan oleh pemerintah Maroko, Aljazair dan Tunisia yang terletak di Pantai Barbar (*Barbary Coast*), Afrika Utara. Kapal Amerika Serikat sudah tidak dilindungi oleh uang perlindungan yang sebelumnya dibayar oleh Inggris, sehingga harus membayar tuntutan mereka. Pada tahun 1801, penguasa Tripoli yang bergelar Pasha menaikkan jumlah uang itu dan menyatakan perang terhadap Amerika Serikat yang ditanggapi oleh Thomas Jefferson, Presiden ketika itu, dengan mengirim kapal perang untuk mengepung Tripoli. Permasalahan selesai pada tahun 1805 (Tindall & Shi 1989: 208).

rencana atau semacam *blue print* untuk melancarkan Imperialisme, apalagi kolonialisme, di seberang lautan. Hal ini sejalan dengan haluan politik luar negerinya yang antara lain untuk menegakkan prinsip perdagangan bebas.

Melengkapi definisi Gould (1972) yang tidak menekankan motif dan latar belakang dari negara atau bangsa yang imperialistik, pandangan Spector (1972) memperjelas mengenai citra dan persepsi Amerika Serikat tentang Asia Tenggara. Pandangan-pandangan itu memperlihatkan bagaimana gagasan-gagasan yang hidup di kalangan (sebagian) masyarakat Amerika Serikat, yang berperan dan melatarbelakangi tindakan-tindakan mereka di seberang lautan. Secara umum, gambaran masyarakat Asia Tenggara adalah belum beradab, tidak dapat dipercaya dan kejam. Kesan ini juga timbul di kalangan politisi Amerika Serikat yang menginginkan politik luar negeri yang intervensionis. Di balik penyebab Perang Tahun 1812, ambisi para politisi muda yang dikenal dengan sebutan *War Hawk* (Rajawali Perang) di parlemen Amerika Serikat ikut memainkan peranan dalam upaya merebut wilayah Kanada yang dikuasai oleh Inggris (Tindall & Shi 1989: 221). Namun, tidak ada tindakan imperialistik yang nyata dari Amerika Serikat dalam arti sebagai garis kebijakan politik luar negerinya, yang disebabkan memang tidak ada kebijakan seperti itu dan juga karena pengakuannya terhadap kedaulatan kolonialisme suatu negara, terutama negara-negara Eropa. Doktrin Monroe merupakan perwujudan sikap politik luar negeri itu.

## **2.6 Perdagangan Rhode Island dan Batavia**

Rhode Island adalah suatu negara bagian Amerika Serikat yang pemukiman pertamanya didirikan oleh Roger Williams dengan latar belakang penyingkiran dari tempat tinggalnya semula di Massachusetts pada tahun 1635 karena perbedaan faham keagamaan. Williams mendirikan kota Providence yang bersama-sama dengan kota-kota lain di sekitarnya membentuk koloni Rhode Island setelah membeli sebidang tanah dari kelompok Indian. Di pemukiman baru itu, berlaku toleransi agama yang serasi. Bersama koloni lainnya, Rhode Island berkembang dengan sokoguru ekonominya di bidang pertanian (Tangkilisan 2007: 62).

Sebelum masa-masa Revolusi Amerika, kehidupan ekonomi Rhode Island dalam memenuhi kebutuhan kehidupannya pada umumnya bergantung pada perdagangan Afrika dan Karibia dalam jaringan kolonialisme Inggris. Ketika kemerdekaan diperoleh berarti berakhirilah hubungan perdagangan yang sangat menguntungkan ini. Kemudian kebutuhan untuk memperoleh barang-barang manufaktur (buatan) Inggris mendorong Rhode Island untuk bergabung dalam perdagangan segitiga antara New England, Hindia Barat dan Afrika. Di samping itu penutupan perdagangan tersebut menimbulkan inisiatif untuk menemukan suatu perdagangan alternatif yang tampak pada pembukaan perdagangan dengan Laut Tengah, Baltik dan yang terpenting adalah Timur Jauh (*Far East*) dan Hindia Timur (*East Indies*) (Dennett 1922: 3).

Gambar 17. Kota Providence, Rhode Island Pada Pertengahan Abad ke-19



(Sumber: : [http://en.wikipedia.org/wiki/Rhode\\_Island](http://en.wikipedia.org/wiki/Rhode_Island))

Ketika pada tanggal 22 Februari 1784, kapal “Empress of China” berlayar ke Kanton dari New York yang menandai awal perdagangan Amerika Serikat dengan Timur Jauh, Rhode Island tidak menunggu lebih lama untuk ikut serta dalam perdagangan ini. Pada tanggal 9 Juni 1786, kapal “Hydra”, yang terdaftar di Rhode Island berlabuh di Newport dan menjadi kapal pertama Amerika Serikat yang kembali dari Kalkuta. Dalam perdagangan Amerika Serikat dengan Timur Jauh, Kanton adalah pasar yang sangat disukai. Walau demikian Hindia Timur tidak

diabaikan meski tidak meluas sehingga membentuk suatu mata rantai ekonomi Amerika Serikat yang penting dan menguntungkan (Dennett 1922: 31).

Selama kurun waktu itu, komoditi perdagangan dunia yang sangat penting adalah kopi. Permintaannya di Eropa, yang keadaan keamanannya terus menerus terganggu berkaitan dengan perang-perang Napoleon Bonaparte, adalah sangat tinggi dan harganya mahal. Pasokannya dilakukan oleh dua bangsa yang bersikap netral dalam kemelut itu, yakni Amerika Serikat dan Denmark. Permintaan kopi kian mendesak ketika Haiti yang menghasilkan sekitar dua pertiga pasokan kopi dunia menghentikan produksinya sebagai akibat dari pemberontakan budak yang berlangsung pada tahun 1792. Seluruh orang Prancis diusir dari pulau itu dan perkebunan kopi kalau tidak dibagi-bagi, telah ditinggalkan dan terlantar. Sementara produksi kopi di Hindia Barat kemudian dibatasi, sehingga pulau Jawa di Kepulauan Indonesia, yang dikuasai oleh VOC muncul sebagai sumber utama tanaman yang tinggi permintaannya itu. Belanda berhasil memperkenalkan tanaman kopi itu ke koloni mereka, yang mana setelah tahun 1740 hasilnya mencapai sekitar 12 juta pon setiap tahunnya. Oleh karena itu tidak mengherankan apabila pedagang Rhode Island beralih ke Batavia. Pada tahun 1797, tiga puluh satu kapal Amerika Serikat bersama dua puluh kapal Denmark melabuhkan jangkar di pelabuhan Batavia (Vlekke 1959: 245)

Perdagangan Rhode Island dan Batavia dapat dibedakan dalam beberapa tahap yang memperlihatkan perkembangannya masing-masing. Tahap pertama yang memperlihatkan kegiatan yang sangat ramai berlangsung mengambil waktu dari tahun 1799 sampai 1807. Periode ini merupakan saat pedagang Rhode Island mendapat keuntungan besar yang berkaitan dengan perlakuan istimewa terhadap Amerika Serikat sebagai bangsa yang netral selama perang-perang Napoleon walau tidak senantiasa lancar karena ada sejumlah hambatan yang ditemui. Keadaan ini berakhir ketika Amerika Serikat menerapkan Undang Undang Embargo Tahun 1807 yang berakibat kegiatan pelayaran Amerika Serikat menjadi terhenti. Kemudian berkecamuk Perang 1812 di Amerika yang menghambat kegiatan perdagangan ini. Kemudian menjelang akhir perang itu, perdagangan itu muncul kembali dan



berlangsung hingga 1827. Pada awal tahun 1820-an tanda-tanda kemunduran tampak dan pada tahun 1827 tanda-tanda itu menjadi kenyataan, kemunduran pun terjadi sehingga akhirnya pada tahun 1836 perdagangan itu berakhir (Ahmat 1965: 95).

Perusahaan dagang Rhode Island yang terlibat banyak dalam perdagangan dengan Batavia adalah "Brown and Ives" dari Providence. Perusahaan ini segera terjun dalam perdagangan tersebut. Antara tahun 1800 sampai 1807 dikirim 14 pelayaran ke pelabuhan penyedia hasil kopi Hindia Belanda. Dalam skala yang lebih rendah, perusahaan "Gibbs and Channing" dari Newport juga ambil bagian dalam kegiatan niaga itu. Akan tetapi perusahaan ini bubar setelah perang tahun 1812. Setelah itu, perusahaan lainnya dari Providence yang ikut memasuki jaringan niaga itu adalah "Edward Carrington and Sons" (Ahmat 1965: 96).

Selama tahap pertama perdagangan tahun 1799—1807, masalah utama yang dihadapi adalah keadaan ketidakpastian yang disebabkan oleh kebijakan perdagangan Hindia Belanda. Tujuan utama kapal-kapal Rhode Island berlayar ke Batavia adalah untuk memperoleh muatan kopi sebanyak mungkin. Namun, kebijakan perdagangan setempat tidak memungkinkan untuk kapal-kapal asing yang datang dimuati dalam jumlah seperti yang mereka inginkan. Pihak penjajah setempat memiliki kepentingan besar dalam penanaman tebu dan berkaitan dengan itu menghendaki agar pembeli dari luar harus mengambil sejumlah tertentu gula bersama barang-barang lainnya. Hal ini dilakukan antara lain disebabkan bahwa pelanggan utama gula hasil Hindia Belanda, yakni India dan Persia tidak lagi berminat terhadap komoditi itu.

Demikian juga dengan lada, yang diberlakukan sebagai tambahan terhadap pembelian wajib itu meski pedagang-pedagang Rhode Island sebenarnya tidak menginginkannya. Salah satu alasan yang utama adalah bahwa pedagang-pedagang Amerika Serikat dari negara bagian lainnya, yakni Salem di Massachusetts telah mengkhususkan perhatian mereka pada perdagangan lada. Latar belakang lain yang juga penting adalah bahwa harganya yang dirasakan sangat mahal.

Selain itu kebijakan niaga di Batavia dipengaruhi oleh kepentingan Dewan Hindia (Belanda) atau *Raad van Indie*. Dewan ini memiliki peranan besar dalam pengambilan keputusan terhadap kebijakan perdagangan. Masalahnya adalah

seringkali keputusan tidak dapat segera diambil apakah transaksi diteruskan atau dibatalkan. Sekali waktu Dewan membuka dan menawarkan harga kepada penawar tertinggi sementara di saat lain keputusan yang diambil semula dapat begitu saja dibatalkan atau menolak menjual sama sekali tanpa alasan yang jelas. Keadaan yang tidak menentu tersebut ditambah oleh keadaan di Batavia yang menentukan pihak pembeli mau tidak mau bergantung sepenuhnya pada disposisi Dewan itu, oleh karena secara perseorangan (*individual*) siapapun tidak diperkenankan melakukan penjualan tanpa izin Dewan. Dewan juga mengendalikan dan menentukan harga-harga, termasuk sewaktu-waktu mengadakan perubahan harga tanpa pemberitahuan sebelumnya. Berdasarkan Surat Keputusan (*Besluit*) tertanggal 1 Maret 1804, harga kopi dinaikkan menjadi 2 dolar Spanyol setiap pikulnya dan gula  $\frac{3}{4}$  dolar Spanyol sepikulnya (Ahmat 1965: 96).

Masalah lainnya yang dihadapi kapal-kapal Rhode Island di perairan Laut Jawa adalah bahaya diserang dan perompakan. Perang-perang Napoleon menyebabkan setiap pelayaran harus berhati-hati terhadap kemungkinan kerugian yang ditimbulkan oleh pihak Inggris dan Prancis yang sedang bertikai. Kapal pertama yang dikirim oleh perusahaan Gibbs and Channing, "the Russel", disergap oleh seorang petualang Prancis pada tahun 1799 ketika berada di perairan Jawa. Sehubungan itu pada tanggal 23 Juli 1800 Samuel Snow, konsul Amerika Serikat di Kanton, pengganti Samuel Shaw mengirim suatu edaran kepada pihak perusahaan Brown and Ives yang mana antara lain menyarankan agar kapal milik perusahaan itu, "the Ann" dan "the Hope" untuk menghindari Selat Sunda dengan segala cara jikalau tidak ingin disergap. Selanjutnya selama beberapa bulan tidak ada kapal dari Rhode Island yang berlayar ke Hindia. Walau begitu, Snow tidak dapat meramalkan arah dan sepak terjang pelaut Prancis oleh karena sebulan mereka berlayar di teluk Benggala dan bulan berikutnya di sebelah barat Selat Sunda. Ketika itu Prancis telah merampas muatan yang bernilai tinggi dari kapal Inggris dan juga dari satu kapal Amerika Serikat dari Salem. Lebih lanjut, menurut berita-berita dari Bombay,

delapan kapal bajak laut yang lengkap dengan dua puluh empat meriam dan dua ratus kelasi masing-masing telah bertolak dari Prancis.<sup>44</sup>

Persoalan dengan Inggris adalah berkaitan dengan kebijakannya yang menyatakan bahwa apabila suatu kapal yang bertujuan Batavia harus singgah dalam perjalanannya di pelabuhan Belanda, Prancis atau Spanyol, tidak boleh berdagang sama sekali di Batavia karena Dewan Angkatan Laut Inggris menolak kapal-kapal dari negara netral yang berlayar dari pelabuhan musuh ke tempat lainnya. Pada tahun 1802, Inggris merampas kapal "Philadelphia" dan "Harmony" di perairan Sumatera, dengan alasan telah melanggar Perjanjian Jay (*Jay's Treaty*) yang melarang perdagangan Amerika Serikat dengan Inggris Raya dan koloni-koloninya. Pihak Inggris bersungguh-sungguh melaksanakan ketentuan ini.

Pada bulan September 1804, kapal "John Jay" berlayar dari Batavia ke Providence dengan muatan kopi, gula dan lada senilai sekitar 173.000 dolar Amerika Serikat ketika ia ditangkap oleh sebuah kapal perang Inggris dan dibawa ke Bermuda. Pada hal kapal itu telah dilengkapi dengan surat keterangan yang diperlukan sebelum berlayar dari pelabuhan asalnya sehingga kapal-kapal perang dari negara-negara yang sedang berperang tidak perlu cemas dengan netralitas barang-barang yang ada. Tidak hanya itu, apalagi kenyataan bahwa kapal John Jay tidak mengetahui perintah Inggris terhadap pelayaran dari suatu pelabuhan Eropa pada saat keberangkatannya tidak membantu keadaan. Setiap upaya untuk membuktikan bahwa kapal itu dan seluruh muatannya milik suatu perusahaan Amerika Serikat dan bahwa tidak ada orang asing atau lainnya yang berkepentingan dengan itu, tidak membuahkan hasil. Hingga pada bulan April 1806 kapal itu dan muatannya dituduh

<sup>44</sup> Bahaya bertemu dengan kapal-kapal Prancis selain bersenjata, juga karena ada kebiasaan, bahkan instruksi untuk kapal-kapal Prancis untuk menyerang dan merampas muatan kapal-kapal musuh. Istilah korsario, *corsair*, *privateer*, *kaper* dan *corsario* merujuk pada otorisasi ini. Tentang persoalan ini, A.B. Lopian (1987: 35, 217) menulis "Privateer (Inggris) atau Corsair (Prancis) adalah perompak yang disetujui suatu pemerintah (biasanya dikukuhkan dengan surat resmi) yang mengizinkan, malahan menganjurkan mereka menyerang kapal-kapal musuh pada masa perang.....seorang korsario juga mengadakan tindakan kekerasan di laut, akan tetapi ia membawa otorisasi yang diberikan oleh kekuasaan negara atau pemerintahan tertentu (*letter de marque*). Hal demikian biasanya terjadi dalam kebiasaan perang antara dua negara yang bermusuhan; pada waktu itu kapal niaga milik swasta juga diikutsertakan dan diberi wewenang untuk menyerang kapal yang dimiliki seorang warga dari negara yang bermusuhan."

telah melanggar hukum perang oleh Mahkamah Wakil Angkatan Laut Inggris di Bermuda, oleh karena kapal itu berangkat dari Eropa dan membawa sejumlah pelat baja. Namun, pada bulan Juni kapal itu dibebaskan berdasarkan jaminan (Ahmat 1965: 98).

Selanjutnya, bahaya lain adalah kegiatan bajak laut (Melayu) di perairan laut Jawa. Sejak masa-masa awal, perairan laut Jawa telah dipenuhi oleh perahu-perahu mereka. Biasanya mereka menyerang pedagang yang menuju Cina, tetapi tidak jarang mereka juga menyergap kapal-kapal dagang lainnya. Muncul dari dalam perahu-perahu yang dipersenjatai dengan meriam dan terdiri atas dua ratus orang atau lebih, mereka menjadi sumber keresahan untuk pelaut-pelaut Rhode Island terutama bila menghadapi ketiadaan angin atau angin mati yang menyulitkan untuk berlayar. Untuk itu, pedagang Rhode Island mengambil kebijakan dengan mempersenjatai seluruh kapal yang dikirim agar siap menghadapi bahaya yang mengancam mereka di laut lepas. Persoalan bajak laut bertambah meresahkan sehingga mendorong Presiden Amerika Serikat John Adams (1797—1801) mengirim kapal perang jenis *fregat* "Essex" ke perairan Batavia. Pada tahun 1800 kapal perang itu berlayar melintasi Selat Sunda dengan maksud melindungi kapal-kapal dagang Amerika Serikat yang menuju Cina dan Batavia, terutama terhadap gangguan dari kapal-kapal perang Inggris. Namun, tindakan ini tidak memiliki maksud untuk menguasai penduduk setempat atau merebut pangkalan-pangkalan Inggris di kawasan itu (Gould 1972: 307).

Persoalan kebijakan perdagangan Belanda, akibat peperangan Napoleon Bonaparte dan kekawatiran terhadap bajak laut adalah masalah-masalah yang bersifat sementara dan bagaimanapun dapat diatasi oleh pedagang-pedagang Rhode Island. Akan tetapi terdapat tantangan lain yang berkenaan dengan masalah kesehatan dan tidak dapat dipandang ringan. Walau dari sudut pandang ekonomi sangat menguntungkan, pelabuhan Batavia tidaklah memenuhi syarat dari persyaratan kesehatan oleh karena lingkungannya tidak sehat (*hygienis*). Lingkungannya berupa rawa-rawa yang menjadi tempat bersarang nyamuk. Tidak mengherankan apabila tingkat kematian di antara penduduk Eropa yang menetap di sana mencapai 12 %

setiap tahunnya. Salah satu sebabnya adalah perpindahan pemukiman dari pesisir pantai ke kawasan pedalaman yang masih berupa hutan rimba dan semak belukar. John Bowers menyatakan bahwa “iklim yang sangat tidak sehat dari negeri ini (Batavia) menyebabkan orang Amerika sangat ingin meninggalkannya secepat mungkin.... (Ahmat 1965: 99).” Catatan pelayaran Shaw (Quincy 1847: 221) yang kedua dengan kapal “the Hope” tahun 1786 mengisahkan bahwa setelah meninggalkan Batavia... *“Mr. Sears and the captain being confined to their beds with a fever, which had attacked them 2 days before.”*<sup>45</sup>

Dalam surat-surat yang dikirim ke negeri asal dari Batavia oleh pelayaran-pelayaran sebelumnya, selalu disebut berulang-ulang bahwa beberapa anggota awak kapal jatuh sakit dan juga meninggal dunia karena disentri, kolera atau “demam Batavia”. Kematian di perairan Batavia adalah peristiwa yang sering terjadi seperti John Bowers katakan, bahwa setelah tinggal di sana beberapa minggu pada tahun 1802, tampaknya ia sendiri tidak percaya hal itu karena mereka tidak kehilangan satu awak kapalpun walau beberapa dari mereka sempat menderita sakit. Jumlah kematian tertinggi terjadi pada tahun 1807 ketika jumlah penderita dari dua kapal, “John Jay” dan “Asia”, meningkat menjadi delapan orang, termasuk seorang ahli bedah pada kapal yang disebutkan pertama, dr. Wescott.

Pihak Brown and Ives tidak memandang remeh persoalan ini, tetapi menyimak dengan seksama. Dalam petunjuk mereka kepada kapal-kapal bermuatan besar dan para kapten, tidak pernah lupa untuk menekankan bahwa sangat perlu merawat para awak kapal. Di samping itu, apabila telah berada di Batavia, awak kapal diperintahkan untuk tetap tinggal di kapal dan pekerjaan memuat barang-barang harus dikerjakan oleh buruh-buruh pelabuhan setempat sehingga mereka dapat terhindar dari bersentuhan langsung dengan penyakit-penyakit di daratan. Dan jika harus menunggu kedatangan muatan, kapal diperintahkan segera berlayar dan

---

<sup>45</sup> Namun, Shaw memiliki kesan berbeda tentang keadaan Batavia, dengan menceritakan.... *“The city of Batavia, on the island of Java, is large, the streets wide, intersecting each other at right angles, and the houses built of brick and very commodious. The country-seats in its environs are far superior in point of elegance to any thing of the kind I have ever seen. The police is excellent, and, in short, I think the whole city is appearance exceeds any description of it which I have met with, and is striking example of the wealth and energy of the Dutch nation.”* (Quincy 1847: 221)

berlabuh diperairan yang lebih sehat. Pada tahun 1804 ketika kantor pusat Brown and Ives mengetahui bahwa muatan kopi dapat dengan mudah diperoleh di Tanjung Harapan, mereka sangat ingin ke tempat itu karena *“the climate at Batavia is so unfriendly to foreigners that we wish to avoid it this voyage if a cargo can be satisfactorily procured elsewhere...”* (Ahmat 1965: 99). Dalam terjemahan bahasa Indonesia adalah bahwa iklim Batavia sangat tidak bersahabat untuk orang asing sehingga kami mengharapkan untuk menghindari pelayaran [ke sana] apabila muatan dapat diperoleh sepenuhnya di tempat lain.

Setelah tahun 1815 keadaan harga menjadi tidak menentu dan memasuki situasi persaingan yang tidak sehat. Harga dapat berubah naik secara tidak terduga yang disebabkan oleh spekulasi yang memainkan harga. Seperti misalnya, Nathaniel Pearce membeli 1.600 pikul kopi pada harga 19 ½ dolar Spanyol setiap pikul di Semarang dan menjualnya di Batavia dengan harga 25 dolar Spanyol per pikul. Sebaliknya, situasi dapat juga memperlihatkan persediaan komoditi yang kosong. William Wetmore dari kapal “Mary Ann”, menulis kepada Edward Carrington bahwa ia dipaksa untuk melupakan keinginannya untuk mendarat ke pantai karena tidak ada kopi untuk dibeli. Dalam keadaan yang tidak menentu itu ada pula pedagang yang tidak sabar menunggu, seperti kisah Eliazar Elderkin yang mengatakan bahwa beberapa pedagang Amerika Serikat yang tampak menjadi gila kopi, sehingga untuk mereka tidak ada harga yang terlalu mahal untuk dibeli. Sementara Elderkin lebih memilih untuk menunggu tidak mengikuti cara tersebut. Ia mengambil keputusan bahwa akan mengambil apa yang ditemukan dalam perjalanannya dan menunggu sedapat mungkin hingga penjualan mendatang yakni “ketika kalau tidak ada orang Amerika yang tidak beradab datang, saya berharap barang itu (kopi) akan lebih rendah harganya” (Ahmat 1965 : 100). Pedagang “yang tidak beradab”, maksudnya, adalah mereka yang tidak memandang tingkat harga sehingga langsung membelinya tanpa pertimbangan. Tentunya, sikap seperti ini menguntungkan pihak penjual, dan sebagian spekulasi harga, tetapi sebaliknya untuk para pedagang yang datang. Juga tentu saja sikap-sikap seperti itu merusak pasar harga yang seyogyanya dipelihara dalam suatu perdagangan agar menghasilkan keuntungan yang dikehendaki.

Pengalaman pelaut dan pedagang Amerika Serikat lainnya di Batavia dapat disimak melalui catatan kapten Samuel Hill dari Boston. Ia menuliskan pengalamannya dalam sebuah otobiografi yang memuat juga jurnal perjalanannya. Pengalamannya ke Batavia adalah pada saat menjadi kapten dan pedagang utama dari kapal *Ophelia* milik William Sturgis, seorang pengusaha dari Boston. Pada bulan Juni 1815 kapal ini berangkat menuju Kanton.

Kemudian pada tanggal 11 Juli 1816, setelah melalui kepulauan Maluku, ia tiba di Batavia. Keadaan perairan di sekitar pelabuhan Batavia ia gambarkan dengan kapal yang lalu lalang di antara pulau-pulau yang ia ketahui sebutannya, seperti Edam, Eukhuyson dan Alkmar serta terusan Leyden. Kemudian ia menerima kedatangan seorang pegawai yang menyampaikan peraturan pelabuhan dan juga meminta laporan tertulis (*...with an officer visited us and delivered the Port Regulations and required a report in writing from me which was given....*) (Snyder 2003: 374). Pada saat itu otorita Batavia adalah pemerintah peralihan Inggris. Oleh karena wakil pemerintah Belanda sedang menanti pengembalian wilayah koloninya. Beberapa kapal perang Negeri Belanda tampak berada di pelabuhan Batavia yang mengangkut prajurit untuk ditempatkan di pulau Jawa dan Makasar.

Mengenai keadaan perdagangan, ia melukiskan sebagai.... "*The very great scarcity of coffee, sugar, pepper etc. and the high prices at which these articles were selling induced me to give all thoughts of loading the ship at Batavia. The English merchants or officers of the government being the greatest holders of coffee, chose rather to ship it than sell it for less than ten Spanish dollars per pecul. I was willing to give the nine Spanish dollars per pecul...for a cargo of prime coffee in good shipping order to be delivered in Batavia within two months but to this they could not accede. So, I determined to proceed to Canton in China without further loss of time.*" (Snyder 2003: 375).

Hill mencermati peluang dagang di Batavia tetapi menghadapi monopoli oleh pedagang dan pejabat Inggris setempat. Penawaran harga yang dilakukannya tidak berhasil. Oleh karena itu dengan tidak membuang-buang waktu, ia segera melanjutkan perjalanan menuju Kanton.

Pada saat keadaan perdagangan Jawa mulai pulih, Inggris tetap membawa kesulitan untuk pedagang-pedagang Amerika Serikat. Pedagang-pedagang Inggris di Batavia menyerbu pelabuhan-pelabuhan di pulau Jawa. Pada tahun 1817 Henry Onard dari Amerika Serikat mengeluhkan bahwa ia tidak dapat memperoleh kopi atau gula untuk perusahaan Edward Carrington karena "pulau itu (Jawa) telah dibanjiri oleh kopi dan gula oleh Inggris." Sementara Nathaniel Pearce mengamati bahwa "perdagangan pulau ini hampir seluruhnya diambil oleh pedagang-pedagang Inggris yang memiliki perwakilan-perwakilan di seluruh kepulauan." (Ahmat 1965: 100, 101). Sebelum terhambat oleh perang-perang Napoleon, Inggris telah lama menjelajah Asia Tenggara dan perairan nusantara. Bahkan ketika masa peralihan kekuasaan Inggris, yang mana jajahan Hindia Belanda diperintah oleh Letnan Gubernur Jenderal T. S. Raffles, kapal-kapal Inggris memasuki hingga perairan Maluku, yang menjadi penghasil rempah-rempah. Setelah itu kapal-kapal Inggris tetap menerobos ke berbagai pelabuhan di kepulauan Indonesia sehingga kerap menimbulkan kerepotan dan kesulitan untuk Hindia Belanda. Apalagi kemudian Raffles mengembangkan sebuah pelabuhan transit di ujung jazirah Semenanjung Malaya hingga menjadi sebuah kota pelabuhan Singapura. Kota pelabuhan ini menjadi pangkalan pelayaran dan perdagangan Inggris di nusantara, bahkan hingga kawasan Asia Tenggara.

Selanjutnya, perwakilan Inggris di Batavia menyokong kelancaran kegiatan perdagangan Inggris. Setelah menetap selama enam bulan, keadaan memberikan semua keistimewaan niaga, sehingga perwakilan Inggris dapat menyisihkan 1 rupee sepikul untuk semua kopi yang diekspor,  $\frac{1}{2}$  rupee untuk gula dan 6 % atas semua impor. Dalam berbagai hal, upaya menekan biaya ini sangat berarti untuk mencukupi pengeluaran setiap perjalanan. Di samping itu, agen-agen yang senantiasa memiliki dana, mampu untuk menanamkan uang mereka pada saat yang tepat. Mereka dapat menahan barang-barang dan melepaskannya ketika saat keuntungan yang besar diberikan oleh pasar terjadi. Pada saat itu harga-harga di pasar bergerak naik.

Berdasarkan alasan itu, pemilik-pemilik kapal Rhode Island sangat menaruh perhatian pada saat yang penting untuk datang ke Batavia, ketika kopi tersedia



melimpah sehingga berada pada posisi harga yang lebih terjangkau, atau menurut mereka pada keadaan yang masuk akal, sehingga tidak pada situasi yang “gila-gilaan.” Pada akhir tahun 1832, perusahaan “Forestier and Company” di Batavia memberitahukan kepada pihak “Brown and Ives” bahwa pasar sepi dari kopi dan beras karena kedua komoditi itu telah dipesan, dan sebagian besar pesanan itu berasal dari pedagang Inggris. Oleh karena itu, perusahaan tersebut memberikan kesimpulan bahwa masa-masa itu tidak menguntungkan untuk pedagang Amerika Serikat yang hendak mengambil muatan di tempat itu.

“The Crommelins”, perusahaan perwakilan Belanda yang menangani masalah-masalah para pedagang asal Rhode Island di Eropa memahami masalah yang dihadapi itu. Pada awal tahun 1817, mereka memberi pandangan dan nasehat kepada pihak Brown and Ives yang didasarkan pada pandangan mengenai suatu kemungkinan untuk meningkatkan perdagangan di pulau Jawa dan persaingan yang kian menajam. Selain sebagai penyedia informasi, peranan suatu perwakilan semakin penting oleh karena orang-orang asing tidak diperkenankan untuk melakukan perjalanan ke daerah pedalaman pulau Jawa. Akibatnya, pedagang-pedagang Amerika Serikat harus menderita kerugian karena tergantung pada pedagang-pedagang lain, tidak langsung memperolehnya di tempat penghasil (produksi). Masalah utamanya adalah bahwa keterangan yang diperoleh dari berbagai pedagang selalu saling bertentangan sehingga menempatkan orang-orang Amerika pada keadaan yang membingungkan sehingga mereka tidak dapat membuat penghitungan yang tepat. Sebagaimana Solomon Townshend menulis, “seorang pedagang yang mengharapkan mendapatkan komisi dari anda...akan memberikan anda prospek yang sangat menggiurkan, menulis kepada lainnya yang tidak mengharapkan komisi dan ia akan menulis kepada anda penghitungan yang tidak menantang (menarik) dalam segala hal...” (Ahmat 1965: 102)

Kapal bermuatan besar dan para kapten kapal Rhode Island menyadari betapa penting untuk mempunyai agen tetap Amerika Serikat. C. Reynolds dan William Wetmore menulis barangkali dengan sedikit berlebihan bahwa tidak ada satupun kantor perantara yang aman dan jujur di Jawa, bahwa “mereka tidak mempunyai

modal dan hanya melulu mengejar keuntungan. Jadi mereka mengemukakan bahwa dengan tidak memiliki perwakilan Amerika, mereka mudah ditipu dalam berbagai hal.” (Ahmat 1965: 102). Untuk memperkuat dugaan yang cenderung menuduh itu, kedua orang itu berpura-pura bahwa apabila orang Amerika menanamkan uang di sebuah kantor perantara, hal itu hanyalah bersifat spekulasi ketika terbuka kesempatan. Ditambahkan pula bahwa untuk menghapuskan masalah yang demikian, suatu agen perwakilan Amerika Serikat dapat menyelenggarakan pengaturan tentang muatan “untuk diperoleh dengan menempatkan kapal anda di bawah bendera Belanda yang dengan itu kita akan mempunyai preferensi terhadap bendera asing lainnya dan dapat memperoleh suatu izin merapat yang kemudian diperbolehkan mengambil muatan di setiap pelabuhan di Jawa dan dapat memperoleh muatan selalu kalau diperlukan.” (Ahmat 1965: 104).

Selama masa-masa perdagangan tersebut masalah pembatasan perdagangan Belanda menjadi lebih mencuat. Selama masa-masa perang, hasil-hasil pulau Jawa menumpuk tetapi dengan kepulihan perdagangan antarbangsa, mereka (bangsa lainnya) segera menyerbu pasar dan dengan segera harga-harga melambung. Demikian juga dengan produksi kopi, contohnya perkembangan hasilnya dari 50.000 pikul pada tahun 1816 hingga hampir 300.000 pikul pada tahun 1823. Jumlah kapal yang datang ke Batavia juga naik dan pada tahun 1817 jumlah keseluruhannya adalah seratus tujuh puluh satu kapal. Dari jumlah ini enam puluh dua kapal milik Inggris, lima puluh kapal kepunyaan Amerika Serikat dan empat puluh tiga kapal Belanda (Furnival 1976: 94). Oleh karena kebanyakan kapal-kapal ini adalah bukan asal Belanda, pemerintah Belanda berharap untuk membalikan keadaan dan usaha sehubungan itu dilakukan di Batavia untuk menjamin pembukaan yang lebih besar untuk pelayaran Belanda. Peraturan tahun 1815 yang mengatur perdagangan dan pengurangan pembayaran kewajiban impor dan ekspor terhadap kapal-kapal Belanda dan koloninya ternyata tidak efektif (Ahmat 1965: 103).

Ketika Thomas Stamford Raffles berkuasa di pulau Jawa, ia mengubah suatu metode yang mendorong perdagangan Inggris tanpa kewajiban pabean yang membedakan dengan menaikkan 30 % penjualan nilai barang-barang pada kapal

Inggris dan 60 % atas barang-barang di kapal-kapal lainnya. Pada tahun 1817 masa pemerintahan Komisaris Jenderal, Belanda mengadopsi sistem ini dan pada tahun berikutnya pemberlakuan yang seragam diterapkan, tetapi dengan kewajiban yang ditentukan sebesar 6 % untuk kapal-kapal Belanda dan 12 % untuk lainnya. Perubahan selanjutnya pada tahun 1819 memungkinkan impor barang Belanda di kapal-kapal Belanda bebas bea. Di samping semua keistimewaan ini untuk perdagangan mereka sendiri, menarik untuk dicatat bahwa Belanda hanya menjamin sepertiga dari keseluruhan pelayanan untuk Inggris. Namun, Inggris mampu mengguguli perdagangan Belanda.

Pada tahun 1820 sebuah kapal dari Salem mengalami kesulitan yang tidak jauh berbeda, terutama berkenaan dengan peraturan kolonial. Catatan John White (1823: 354, 355) menceritakan:

*"On our arrival at Batavia, we found that there was neither sugar, coffee, or any other article which would suit our purpose in the place, but at the eastern parts of Java, we ascertained that cargoes could be procured. In consequence, however, of some colonial regulations, or rather of an absurd interpretation and application of them, we were interdicted from proceeding there with any goods already on board, but must either discharge what cargo we had previous to sailing for thence; or we might remain in Batavia, and freight in colonial vessels, from Semarang, or other out ports, what we wanted to complete our loadings. This regulation, which had been established to prevent foreign vessels from coasting for cargoes to the detriment of the colonial trade, and to compel them to take all their merchandise on board at one port in Java, was ridiculously applied to us, who had received what commodities we had already procured in CochinChina."*

Salah satu peraturan kolonial Hindia Belanda adalah bahwa pelayaran pantai terlarang untuk kapal-kapal asing. Oleh karena itu, mereka harus menentukan pilihan apakah menunggu dengan tanpa kepastian atau melanjutkan perjalanan ke pelabuhan lainnya yang belum tentu sesuai dengan harapan dan tujuan. Kapal-kapal asing hanya diperbolehkan untuk mengambil muatan di pelabuhan-pelabuhan masuk (*entrepot*) yang telah ditentukan.

Persoalan kesehatan berlanjut menjadi masalah yang mendasar selama kurun waktu perdagangan itu dan surat-surat yang dikirim ke rumah berisikan kekuatiran yang sama tentang penyakit dan kematian. Jumlah kematian sebagai akibat demam

Batavia meningkat naik. Kapal bermuatan besar tidak sabar untuk meninggalkan Batavia untuk mencari suatu iklim yang lebih bersahabat pada saat mereka harus berdiam selama berminggu-minggu. Upaya-upaya pencegahan tampak sangat tidak efektif dan sering tambahan awak kapal harus dikerahkan di Batavia untuk pelayaran ke Kanton karena terlalu banyak anggota dari awak kapal semula yang jatuh sakit.

White menceritakan tentang demam Batavia sebagai:

*"I shall not detain the reader with any description of Batavia, already so often described by others, but merely make a few remarks on its unhealthy situation, and the precautions which I took to preserve the health of my crew while there, and by which I was happily successful. From the depressed and irriquous situation of Batavia, and its lying so near the equator, the intense heat of sun produces a constant succession of noxious exhalations, from both vegetable and animal substances, in a state of putrescence; the latter, from a very culpable neglect in the police of the city, obtruding themselves upon the senses in various modifications; the most offensive of which, are the dead, swollen and corrupted bodies of goats, dogs, cats i.e floating on the canals with which the city is intersected. To this nuisance, we may add, the thickly wooded morrases in its neighbourhood, and the low islands, covered with jungle, scattered about the bay. These circumstances, combined with the Dutch mania for planting trees in their cities, without regard to local situation, as respects climate or elevation; by which means the miasma is suspended, and diffused by the circulating air produce a state of the atmosphere most favourable to the production of pestilential fevers; and great care is necessary to guard against these deadly vapours. These are, however, but too often, the proximate causes of mortality among sailors, induced by various primary ones, such as indicious exposure to the noon tide sun, or nocturnal dews, especially on shore in a state of intoxication. Frequently it is the fault of officers, by keeping seamen at hard duty during the heat of the day, and by visiting in the boats by night; a neglect of proper attention to their diet; to oblige them to shift their clothes after being wet; to keep their fore castle and births clean, and to allow no wet clothing to remain below."*

Pengamatan White tergolong sangat jeli terhadap lingkungan Batavia, yang lebih dari sekali dikunjunginya. Beberapa pengamatan dan analisisnya masuk akal dan dapat dibenarkan. Sebagian lainnya perlu dikaji secara seksama. Penjelasannya yang paling menarik adalah tidak hanya menyalahkan keadaan lingkungan dan alam Batavia, tetapi juga memperhatikan kesalahan manusia (*human error*). Kebiasaan, ketidaktahuan dan keteledoran manusia juga merupakan penyebab penyebaran

penyakit di kalangan pelaut dan awak kapal yang datang ke Batavia. White secara rinci menyebutkan beberapa kesalahan manusia itu.

Mengatasi keadaan dan tingkah laku yang tidak sehat selama berada di Batavia agar awak kapalnya tidak jatuh sakit, White menerapkan sejumlah peraturan.

Peraturan-peraturan itu adalah :

- 1) *immediately on their coming upon deck in the morning which always at day light, a wine glass of diluted spirit, in which was infused a sufficient quantity of rhubarb to make it aperient, combined with some simple carminatives, was served to each man, For this purpose, a quantity of the infusion had been previously prepared,*
- 2) *Their allowance of spirit through the day was small, and much diluted with water,*
- 3) *from 10 or 11 o'clock before noon, according to the state of the weather, all work was suspended till 2 or 3 o'clock afternoon. It was then resumed, and continued as long as day light remained,*
- 4) *no man was allowed to sleep on deck, even under an awning,*
- 5) *none of the crew were ever allowed to go on shore; but all necessaries were purchased and sent off to them,*
- 6) *frequent fumnigations were made below and the fore castle and births were kept clea,*
- 7) *No wet clothing was allowed to remain below deck, but was dreid and put away as soon as practicable,*
- 8) *a proper proportion of animal and vegetable food was served out, and smoking cigars, under certain restrictions, as to time and place, not only allowed, but encouraged,*
- 9) *orders were given to the officers, not to expose the men in the boats by night, by unnecessary visiting from ship to ship, from which cause the lives of many valuable sailors have been sacrificed.*

Tampak bahwa disiplin yang tinggi perlu ditegakkan di kalangan awak kapal untuk keselamatan mereka. Kepemimpinan, wibawa dan ketegasan kapten dan perwira kapal dibutuhkan untuk menegakkan disiplin itu. Awak kapal yang jatuh sakit akan ditinggalkan di Batavia untuk menghindari resiko menularkan awak lainnya selama di perjalanan. Akibatnya, kapal akan kekurangan awak yang akan mempengaruhi pelayaran, setidaknya dalam jangka waktu yang lebih lama. Secara ekonomi, perjalanan yang makin lama menimbulkan kerugian. Di Batavia awak kapal White tidak terserang oleh demam sehingga jatuh sakit. Seorang yang meninggal di

Batavia karena memang sebelum tiba sudah menderita sakit. Kemudian ia berangkat ke Mauritius untuk selanjutnya menuju Tanjung Harapan.

Tahap terakhir perdagangan Rhode Island adalah masa-masa yang memperlihatkan gejala kemerosotan. Keadaan di Batavia yang tidak terlalu kondusif dan pasar Eropa untuk barang-barang Hindia Timur yang tidak menentu, merupakan persoalan yang dihadapi oleh pedagang-pedagang Amerika Serikat ketika memutuskan untuk menarik diri dari lapangan kegiatan itu. Namun, beberapa pelayaran sporadis terus dilakukan. Walau Batavia tetap identik dengan kopi, pelabuhannya tidak banyak mendapat perhatian (Ahmat 1965: 104).

Keputusan untuk lepas dari perdagangan Batavia paling tidak diperlihatkan oleh perusahaan Brown and Ives. Salah satu penyebabnya adalah kebijakan Hindia Belanda yang membatasi ruang gerak perdagangan mereka di Pulau Jawa. Perang Jawa (1825—1830) menyebabkan keadaan ekonomi menjadi kian merosot. Pemberontakan Belgia terhadap pemerintahan Raja Willem I di Negeri Belanda juga menuju pada suatu konflik bersenjata yang berlangsung selama sembilan tahun. Sebagai akibatnya, kas keuangan Negeri Belanda menjadi kosong yang juga mempengaruhi dan menyebabkan keadaan yang tidak berbeda di negeri jajahannya. Menanggapi latar belakang ini, Gubernur Jenderal Hindia Belanda yang baru, J. van den Bosch, menjamin Raja bahwa ia dapat menemukan cara-cara meningkatkan hasil tanaman ekspor di Jawa. Akan tetapi dalam usaha untuk mencapai hal ini, keistimewaan harus diberikan kepada pedagang-pedagang Belanda dan langkah-langkah khusus dilakukan untuk menjamin pelayaran Belanda akan mengelola hasil-hasil dari pulau Jawa.

Sebelumnya, setelah pembentukan Perusahaan Dagang Belanda pada tahun 1824, NHM (*Nederlandsche Handelsmaatschappij*), sejumlah kopi dan gula dari pulau Jawa dibawa oleh perusahaan itu ke Negeri Belanda. Ekspor ini, bersama-sama dengan impor katun Belgia yang meningkat, memberikan dorongan terhadap pelayaran Belanda. Jadi, sementara jumlah kapal Belanda di Batavia meningkat antara tahun 1823 dan 1835 hingga seratus sepuluh, pada tahun 1828, jumlah kapal-kapal Inggris menurun menjadi empat puluh empat, jumlah kapal Amerika Serikat

berkurang dari tiga puluh sembilan menjadi tiga belas pada saat yang sama (Furnival 1976: 105). Kebijakan berlanjut setelah tahun 1830 ketika suatu perjanjian dibuat antara pemerintah Belanda dan NHM yang menentukan bahwa semua hasil yang didapat oleh pemerintah jajahan dari penerapan Sistem Tanam Paksa di pulau Jawa diserahkan kepada perusahaan ini. Sebagai akibatnya, Belanda berhasil menguasai perdagangan pulau Jawa dan keuntungan berlipat-lipat mengalir ke kas Belanda.

Gangguan terhadap keadaan dan perkembangan pasar yang disebabkan Perang Jawa merupakan faktor penting dalam menjelaskan mengapa kapal-kapal Rhode Island menjauh dari Batavia. Pada tahun 1825, perusahaan "Forestier and Company" dari Batavia melaporkan bahwa keadaan kekacauan besar terjadi sehingga benar-benar membatasi perdagangan internal hingga terpuruk dan menurun. Timbul suatu perkiraan bahwa hingga masa perdamaian pada saat cengkraman kolonial ditegakkan kembali, penjualan dan perdagangan ini tidak meningkat lebih baik daripada keadaan yang sedang berlangsung. Perusahaan "Shilaber and Co." dari Batavia yang melihat bahwa keadaan di daerah jajahan tidak menentu dan kacau, menyampaikan kepada pihak Carrington bahwa "tidak mungkin memberikan suatu pandangan yang tepat tentang masa depan keadaan perdagangan (kopinya)" (Ahmat 1965: 105).

Keadaan perdagangan yang tidak menarik untuk pedagang-pedagang Rhode Island tampak pada harga kopi di Batavia tetap tinggi untuk pasar di Eropa. Sebaliknya di Eropa terjadi penurunan harga secara mendadak. Ketiadaan pergerakan harga yang terkait dengan keadaan di pasar Batavia tidak memungkinkan pelayaran yang menguntungkan. Pada umumnya, keadaan tampak suram untuk pedagang-pedagang Rhode Island sehingga pada tahun 1830, W.F. Paine menulis dari Batavia kepada Carrington, dalam terjemahan Bahasa Indonesia, bahwa "...dalam keadaan pasar seperti ini tidak dapat diharapkan bahwa kapal-kapal Amerika akan berlayar ke Jawa dengan harapan untuk mengambil barang. Saya melihat tidak ada alasan untuk mengharapkan adanya perubahan yang diidam-idamkan di sini atau di Eropa yang mana dapat memberikan suntikan untuk pelayaran Jawa..." Ketika semua kesulitan itu menerpa pedagang Rhode Island, jelas bahwa pedagang Rhode Island tidak

memiliki pilihan lain kecuali mundur dari sektor kegiatan perdagangan ini. Perusahaan Brown and Ives mengirim kapal mereka ke Batavia pada tahun 1827 dan pada tahun 1831. Pada masa-masa tahun 1831 hingga 1836 hanya empat kapal yang dikirim ke pelabuhan Hindia Timur. Perusahaan Edward Carrington mengirim sebuah kapal pada tahun 1829 dan juga sebuah pada tahun berikutnya. Keadaan ini diikuti oleh suatu kekosongan yang panjang dan sampai tahun 1835 perusahaan itu berkiprah kembali dalam perdagangan tersebut. Pada tahun itu dua kapal Carrington berangkat ke Batavia. Pelayaran itu termasuk perjalanan yang terakhir.

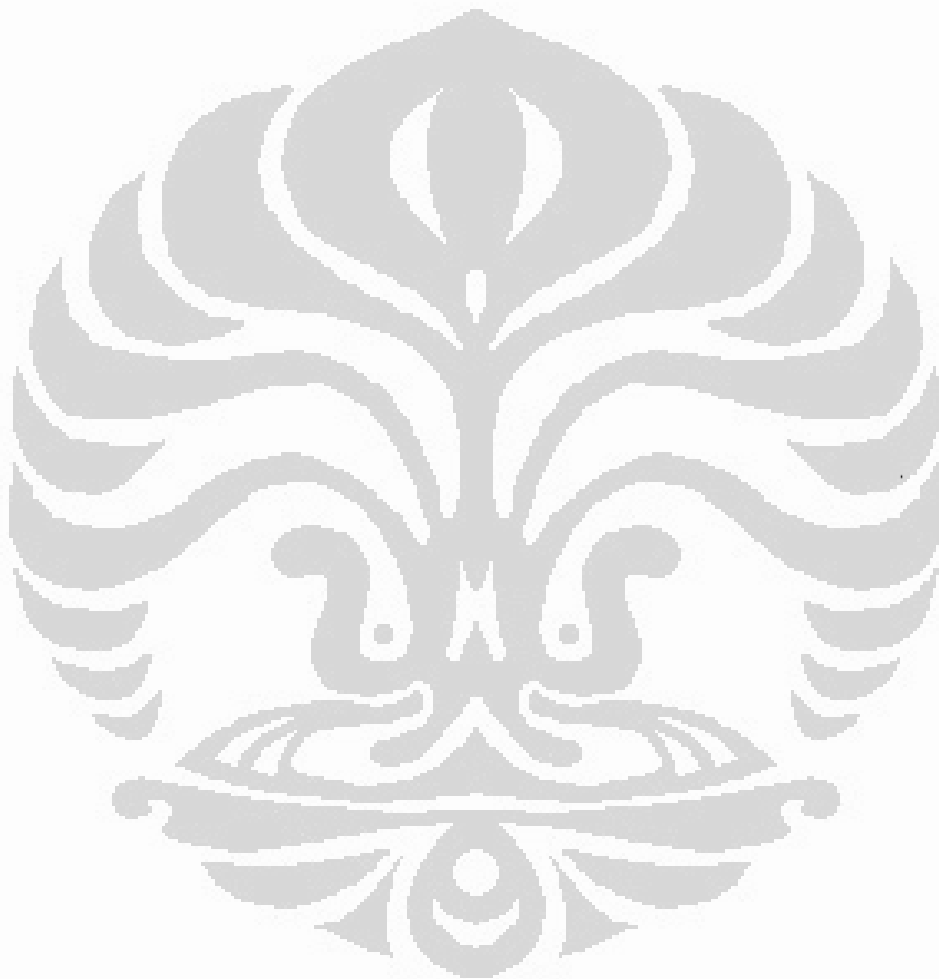
Dalam fase terakhir hanya ada tiga kapal dari tujuh pelayaran menuju Batavia dari Rhode Island. Keadaan ini menandai penurunan perdagangan Rhode Island di Batavia. Kemudian, keadaan yang tidak kondusif untuk mengambil muatan di Batavia dan kondisi yang tidak menjanjikan di pasar Eropa untuk pelemparan produk dari Jawa, menyebabkan perdagangan Rhode Island di Batavia berakhir pada tahun 1836. Penyebab akhir perdagangan ini jelas berkaitan erat dengan kebijakan merkantilisme pemerintah jajahan Hindia Belanda.

Apabila disimak lebih mendalam, kemunduran perdagangan Rhode Island di Batavia telah terjadi pada tahun 1820-an. Pelayaran dan perdagangan setelahnya tidak lagi menguntungkan. Namun, Batavia dan Hindia Belanda umumnya, tetap menarik untuk pedagang-pedagang Amerika Serikat. Neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda memperlihatkan perhatian itu. Juga jumlah kapal berbendera Amerika Serikat yang memasuki pelabuhan-pelabuhan di pulau Jawa meningkat dan bergerak sesuai dengan ayunan keuntungan. Kapal-kapal Amerika Serikat itu antara lain berasal dari Boston, New York, Philadelphia, Baltimore dan Salem yang tetap menyinggahi dan melanjutkan perdagangan dengan kepulauan Indonesia.

Pengalaman pedagang Rhode Island memperlihatkan bahwa peranan pemerintah dibutuhkan untuk memberikan jaminan kelancaran perdagangan. Oleh karena politik perdagangan di pelabuhan-pelabuhan seberang lautan (internasional) berbeda-beda. Di Hindia Belanda, terutama di Batavia, berlaku merkantilisme yang sangat membatasi perdagangan asing. Peranan pemerintah melalui jalur diplomasi menjadi penting untuk membuka hambatan-hambatan tersebut. Perwujudan jaminan



resmi itu dikuatkan dengan pembuatan perjanjian bilateral mengenai perdamaian, pelayaran dan perdagangan.



**Universitas Indonesia**

### BAB 3

## PERDAGANGAN AMERIKA SERIKAT DAN HINDIA BELANDA 1822—1856

### 3.1 Pola Perdagangan

Setelah Perang terakhir dengan Inggris berakhir, yang sering disebut Perang 1812, perekonomian Amerika Serikat memasuki masa perkembangan pasca perang. Sebuah gagasan timbul yang menyatakan ketahanan nasional bergantung pada ekonomi pertanian dan manufaktur yang seimbang bersama militer yang kuat. Prasarana transportasi mendapat perhatian utama karena ketika perang kendala terbesar yang dihadapi dalam memobilisasi kekuatan adalah keadaannya yang tidak memadai atau buruk. Kemudian muncul pemikiran tentang nasionalisme ekonomi, berupa pembentukan bank nasional kedua, perlindungan tarif dan perbaikan internal (Tangkilisan 2007: 102). Bersamaan dengan itu, Gerakan ke Barat (*Westward Movement*) mulai marak. Gerakan ini menimbulkan berbagai perubahan, termasuk di bidang ekonomi. Perubahan ekonomi yang penting adalah peningkatan sumber daya alam dengan eksplorasi dan perluasan daerah pemukiman baru serta pembukaan pasar. Walau bergerak secara fluktuatif, dengan titik nadirnya pada Panik tahun 1819, perkembangan ekonomi Amerika Serikat memperlihatkan kecenderungan meningkat.

Di tengah-tengah perkembangan itu, perhatian terhadap perdagangan internasional tidak berkurang. Perdagangan lintas lautan Amerika Serikat memiliki beberapa bentuk. Pertama, perdagangan itu dilakukan secara langsung dalam bentuk impor secara bilateral yang berkaitan erat dengan ekspor. Pasar Amerika Serikat menyediakan komoditi untuk kapal-kapal yang datang. Di samping itu, kapal-kapal Amerika Serikat berlayar ke suatu pelabuhan di seberang lautan yang menghasilkan barang yang diperlukan, untuk berdagang dan setelah itu kembali ke tempat asalnya. Barang-barang yang dibawa dijual kembali di tempat asalnya atau diserap oleh permintaan pasar domestik. Kedua, perdagangan dilakukan dengan cara reekspor. Cara ini hampir serupa dengan pola pertama, tetapi perbedaannya adalah bahwa barang-barang yang dibawa tidak diserap oleh pasar tempat asalnya. Barang-barang itu dijual atau diekspor kembali ke tempat lain. Reekspor berlangsung dengan kapal-

kapal asing yang datang. Memang tidak mudah untuk membedakan kedua pola ini karena sering bercampur. Walau begitu, perbedaannya tampak jelas yaitu orientasi pasarnya. Perdagangan Salem dengan Kuala Batu di pantai barat pulau Sumatera bagian utara dan Rhode Island dengan Batavia memperlihatkan kedua pola ini. Sebuah catatan dari benteng Inggris, Fort Marlborough di Bengkulu mengungkapkan *"The computed annual quantity of pepper exported from the district of Soosoo (Susu) which comprises several subordinate stations, amounts to the considerable supply of tons 5.000. Of this quantity the large proportion is purchased by Americans for specie, and constitutes a particular export from America into several ports of the Mediterranean and Levant."* (Bastin 1965: 132, 133).

Dalam kedua pola ini, kegiatan perdagangan Amerika Serikat berlangsung dengan kapal-kapal negara lainnya. Juga impor barang Amerika Serikat di pulau Jawa dan Madura dilakukan oleh kapal-kapal negara lainnya. Di samping langsung membawa dari Amerika Serikat, barang-barang buatan Amerika Serikat diperoleh di pelabuhan-pelabuhan Eropa dan Asia lainnya. Demikian juga dengan (re)ekspor barang-barang Amerika Serikat dari pulau Jawa dan Madura dijalankan oleh bukan kapal berbendera Amerika Serikat. Pemasokan barang buatan Amerika Serikat ke kepulauan Timur dilakukan oleh kapal-kapal Eropa dan Asia, termasuk kapal-kapal setempat atau dari kepulauan Indonesia. Juga dalam kompilasi John Bastin (1965: 133) tercantum *"The market of China is also supplied from the same source, either by Americans, or through the channel of the private trade in India."* Asal barang itu adalah dari Susu.

Pola ketiga adalah perdagangan berantai. Cara ini dilakukan dengan berdagang dari pelabuhan ke pelabuhan, sesuai dengan keinginan pasar setempat. Biasanya pola ini terjadi dalam suatu jaringan perdagangan yang berorientasi pada pasar-pasar utama. Di masa sebelum kedatangan bangsa Barat, jaringan perdagangan rempah-rempah di perairan Asia berjalan dalam tahapan, yang disebut Perdagangan Emporia atau antar emporium (van Leur 1960: 60—63). Namun, yang bergerak adalah barang dagangannya, dari satu tempat ke tempat lainnya melalui beberapa pedagang yang berbeda kebangsaan (asal). Keadaan ini bukan disebabkan oleh politik

atau politik perdagangan, melainkan lebih disebabkan oleh kemampuan teknologi perkapalan yang belum dapat melintasi samudera. Pola dan jaringan perdagangan ini umumnya berupa pelayaran pantai. Oleh karena ukuran kapal yang muatannya relatif terbatas, perdagangan ini lebih mengutamakan barang-barang bernilai tinggi walau jumlahnya kecil.

Pola perdagangan Berantai, atau ada yang menyebutnya sebagai Perdagangan Saudagar, menjangkau seberang lautan dan dalam jumlah yang besar.<sup>44</sup> Malahan jaringannya melintasi berbagai samudera dan melibatkan beberapa pusat perdagangan kawasan. Akibatnya, waktu tempuh perjalanan dan pelayaran menjadi semakin lama untuk kembali ke pelabuhan asalnya. Persaingan menjadi lebih tajam karena dilakukan oleh tidak hanya satu perusahaan dagang nasional. Keuntungan diperoleh menjadi berkali-kali lipat dan lebih kontinu. Oleh karena itu, tidak jarang perusahaan Amerika Serikat, yang melakukan pola perdagangan ini, mampu menanamkan kembali keuntungannya ke sektor perekonomian lain yang sedang *booming* di negerinya ketika itu.<sup>45</sup> Terkait dalam pola ini adalah perdagangan angkutan (*carrying trade*). Menurut Louis M. Hacker (1982: 236) perdagangan angkutan ini memberi kontribusi besar dalam perdagangan luar negeri Amerika Serikat hingga tahun 1850.

Termasuk dalam pola ini adalah peranan angkutan pelayaran Amerika Serikat (*carrying trade*). Kapal-kapal Amerika Serikat sering disewa oleh negara lain untuk mengangkut barang-barang yang dibutuhkan. Keadaan politik dan keamanan yang tidak menentu karena peperangan Napoleon antara lain adalah penyebabnya. Politik

<sup>44</sup> Gagasan mengenai istilah Perdagangan Saudagar dalam penelitian ini berasal dari pemikiran Profesor Dr. I Ketut Surajaya yang tercetus pada saat bimbingan tanggal 2 Desember 2008. Pola perdagangan Saudagar adalah melintasi lautan, bermodal besar dan jumlah barang yang banyak serta beragam. Pola perdagangan ini berbeda dengan perdagangan eceran atau penjaja (*retail trade*). Dalam beberapa hal ciri-ciri ini tampak dalam perdagangan berantai yang dilakukan oleh kapal-kapal perusahaan dagang Amerika Serikat, terutama di perairan Asia dan sekitarnya. Usulan kreatif dan orisinal ini masih memerlukan pengembangan lebih lanjut dalam upaya menggali dan mengolah sumber dan literatur Sejarah Ekonomi yang relevan. Pada lingkup tertentu, para Saudagar adalah Kapitalis Pedagang (*Merchant Capitalists*) yang menanamkan modal dalam perdagangan dan jaringannya. Istilah ini ditemukan dalam karya Kroos & Gilbert (1972: 51).

<sup>45</sup> Sektor manufaktur adalah sektor yang banyak dilirik para pengusaha. Kemudian, sejalan dengan pembangunan prasarana perhubungan dan pemukiman, sektor konstruksi dan transportasi seperti kanal dan jalur kereta api memperlihatkan peningkatan usaha.

luar negeri Amerika Serikat menganut sikap netral terhadap pihak-pihak yang sedang bertikai. Oleh karena itu, pelayaran kapal Amerika Serikat relatif tidak terganggu oleh konflik tersebut. Dalam perdagangan berantai Amerika Serikat, kepulauan Indonesia terutama Hindia Belanda mempunyai peranan strategis sebagai pelabuhan antara tempat pedagang Amerika Serikat menjual dan membeli komoditi niaga yang menghasilkan keuntungan yang diharapkan.

Ketiga pola perdagangan seberang lautan ini tidak harus berlangsung dalam suatu tata urutan. Misalnya, pola pertama terjadi terlebih dahulu untuk digantikan oleh pola yang kedua, dan untuk selanjutnya pola yang ketiga. Ketiga pola ini dapat berlangsung bersamaan sesuai dengan tujuan dan keadaan yang mempengaruhinya. Faktor-faktor penyebabnya dapat dipilah menjadi faktor ekonomi dan non ekonomi. Faktor ekonomi meliputi *comparative advantages*, keuntungan dagang (*gains of trade*) serta mekanisme pasar (penawaran dan permintaan) dan politik perdagangan. Faktor-faktor non ekonomi meliputi kemampuan kapal, keadaan politik (perang) dan navigasi.

Dalam kajian Ekonomi Internasional, latar belakang suatu negara melakukan perdagangan luar negeri adalah terutama untuk mencukupi barang-barang kebutuhan dalam negeri yang tidak dapat dibuat sendiri atau apabila dibuat sendiri biaya pembuatannya tidak efisien. Selain itu faktor lainnya adalah kelebihan produksi dalam negeri sehingga memerlukan tempat pelepasan atau pasar. Perdagangan luar negeri merupakan jalan keluar yang tepat. Kemudian politik ekonomi merkantilisme, yang berprinsip kesejahteraan negara dapat dicapai melalui surplus perdagangan luar negeri. Keadaan itu dicapai ketika jumlah ekspor melebihi impor. Kondisi geografi seperti berada di jaringan dan jalur perdagangan antar bangsa memberikan pengaruh untuk membuka perdagangan luar negeri. Tidak jarang suatu negara dipaksa untuk membuka perdagangan luar negeri, seperti melalui tekanan politik atau perang.

Beberapa bangsa secara alami memiliki sejumlah kelebihan tertentu, seperti keadaan alam dan tanahnya memungkinkan menghasilkan suatu jenis tanaman tertentu yang tidak dapat dibudidayakan di tempat lainnya, atau memiliki kandungan sumber daya pertambangan (mineral). Keadaan ini disebut sebagai Keunggulan

Mutlak (*Absolute Advantages*). Keunggulan mutlak hampir tidak memiliki saingan dalam perdagangan internasionalnya sehingga memunculkan pemasok tunggal yang terkesan menjadi monopolistik. Harga dan jumlah pasokan ditentukan oleh pemasoknya walau terkadang komunitas internasional dapat mempengaruhi penawaran. Dengan begitu, negara yang memiliki keunggulan mutlak memiliki keistimewaan dalam transaksi perdagangan luar negerinya.

Selain Keunggulan Mutlak, perdagangan luar negeri dilakukan berdasarkan Keunggulan Bandingan (*Comparative Advantages*). Suatu barang menjadi keunggulan karena dibuat dengan kelimpahan sumber daya alam yang tersedia. Namun, keunggulan dapat terjadi karena biaya produksi (*cost*) yang bersaing. Biaya produksi dihitung berdasarkan upah yang dikeluarkan untuk tenaga kerjanya. Dalam keunggulan bandingan masing-masing negara terjadi transaksi untuk pemenuhan kebutuhan dalam negeri. Mekanisme efisiensi mengatur pilihan produksi dari setiap negara. Misalnya, jika mebel lebih murah dibuat di negeri X, maka negeri Y tidak perlu lagi membuatnya oleh karena lebih baik membuat barang lainnya yang dibutuhkan oleh negara X tetapi tidak dibuat karena tidak ada bahannya atau biayanya tidak efisien. Keunggulan bandingan dapat dianalisis dalam keadaan produksi tunggal atau majemuk. Penentuan harga dan perolehan keuntungan menggerakkan mekanisme pilihan produksi dan pertukaran.

Pola perdagangan tidaklah semata-mata ditentukan oleh mekanisme pasar bebas. Faktor-faktor non ekonomi ikut mempengaruhi proses pertukaran itu. Sebuah contoh perbandingan dapat disimak. Pengiriman barang dari kepulauan Jepang ke Amerika Serikat, terutama San Fransisco sebagai gerbang masuk di sebelah barat menempuh jarak yang hampir sama dengan pengiriman dari New York yang terletak di kawasan pantai timur Amerika. Walau keadaan geografisnya berbeda, yakni melalui laut dan darat, perkiraan biaya dan waktu perjalanan dapat dipandang serupa. Namun, barang yang berasal dari Jepang tidak serta merta dapat diserap oleh pasar dan konsumen San Fransisco, seperti halnya barang dari New York. Penyebabnya adalah ada peraturan-peraturan yang harus dipertimbangkan dan dipenuhi oleh

pengiriman barang dari Jepang karena melintasi batas kedaulatan politik sebuah negara. Barang itu umumnya terkena peraturan dan pungutan impor.

Beberapa faktor menjadi penyebab dan penentu dalam mekanisme itu. Banyak teori dan kerangka analisis yang diajukan oleh para pakar Ekonomi Internasional. Namun, umumnya keadaan dan perkembangan perekonomian internasional sebelum tahun 1870-an belum banyak digarap. Perdebatan ekonomi internasional lebih banyak terkait pada perkembangan mutakhir terutama ketika dunia mulai memasuki zaman pascakolonialisme yang mana untuk negara-negara dunia ketiga umumnya bermula sejak akhir Perang Dunia Kedua dan Pasifik. Ekonomi Internasional menyangkut kegiatan, interaksi dan dinamika antara bangsa-bangsa atau negara merdeka. Sementara pada abad ke-19 keadaan internasional masih dipengaruhi oleh kolonialisme dan imperialisme teritorial. Dewasa ini timbul istilah Neokolonialisme dan Neoimperialisme yang merajut dengan idealisme Neoliberalisme. Tampaknya, selain gerakan separatis di sejumlah negara yang berlatar belakang beragam mulai dari perbedaan etnik, agama hingga ketimpangan ekonomi, tidak berakar pada idealisme ekspansi dan eksploitatif tersebut<sup>46</sup>.

Sehubungan itu perhatian terhadap tatanan dan dinamika ekonomi internasional terutama di kawasan Asia, mulai dari Selatan sampai Timur, berada dalam bingkai ekspansi. Kepulauan Indonesia tengah berada di bawah bayang-bayang kolonialisme Belanda, setelah VOC berhasil menguasai sebagian wilayah itu hingga menjelang abad ke-19. Oleh karena itu perdagangan Hindia Belanda, yang meluaskan kekuasaannya pada abad ke-19, mengambil konteks pada hubungan kolonial dengan negeri induk dan persaingan dengan kekuatan kolonialisme lainnya, seperti Prancis dan Inggris.

<sup>46</sup> Perang Dingin yang timbul menyusul akhir Perang Dunia II merupakan bentuk persaingan perebutan hegemoni. Dari sudut pandang Amerika Serikat, politik pembendungan adalah bentuk upaya untuk menghadang penyebaran pengaruh dan ekspansi politik Uni Sovyet dan bloknya. Uni Sovyet mengembangkan faham komunisme internasional yang melancarkan campur tangan dalam perjuangan kemerdekaan bangsa-bangsa terjajah. Di balik pernyataan dan sikap Amerika Serikat itu, terselip keyakinan bahwa mereka berjuang untuk mempertahankan kebebasan bangsa-bangsa dunia. Dalam analisis beberapa pengamat internasional, kemenangan Amerika Serikat dan blok Baratnya setelah keruntuhan tembok Berlin di Jerman Timur dan balkanisasi Uni Sovyet dan bloknya adalah kebangkitan Neoliberalisme. Bentuk faham ini tetap berlandaskan dan berorientasi pada "monopoli", "eksploitasi" dan "pemaksaan kehendak", sebagaimana ciri-ciri kolonialisme dan imperialisme.

Ekonomi internasional pada abad ke-19 memiliki ciri-ciri tertentu. Alat tukar belum memiliki standar internasional. Mata uang kertas (*banknotes*) belum muncul. Mata uang logam merupakan alat pertukaran yang lazim, dalam sumber Hindia Belanda disebut *specie*. Oleh karena itu kapal-kapal dagang biasanya mempersiapkan alat pertukaran ini di samping barang-barang dagangan. Di Hindia Belanda, pedagang Amerika Serikat menemui kurs pertukaran mata uang. Namun, mata uang Amerika Serikat tidak berlaku di Hindia Belanda, dan di beberapa tempat lainnya. Oleh karena itu pedagang Amerika Serikat mempersiapkan atau mencari mata uang yang diterima atau laku di pasar Hindia Belanda.

Di pelabuhan Hindia Belanda kapal-kapal Amerika Serikat menghadapi pengenaan tarif. Pemerintah Hindia Belanda memandang tarif pada awalnya sebagai pemasukan kas negara, terutama sebagai sumber pembiayaan pelaksanaan pemerintahan, selain pajak-pajak lainnya. Memang sumbangsih tarif dalam anggaran dan pengeluaran pemerintah tidak sebesar instrumen pajak lainnya. Tarif dalam kebijakan perdagangan internasional Hindia Belanda ditujukan untuk pedagang asing, dengan maksud hendak melindungi pasar dalam negeri.

Sektor Bea atau Tarif bukan andalan pemerintah Hindia Belanda untuk memenuhi anggaran pemasukan dan pengeluarannya. Pajak tanah dan pungutan lainnya merupakan sumber utama keuangan negara kolonial. Walau begitu sektor bea masuk dan keluar mempunyai sumbangsih juga. Sejak tahun 1817 pemasukan dari sektor ini memperlihatkan peningkatan walau tidak terlalu mencolok. Perkembangan ini menggambarkan keadaan perdagangan luar negeri yang juga meningkat. Namun, pada tahun 1840-an pemasukan dari sektor ini menunjukkan kecenderungan menurun. Gejala ini pertama-tama berkaitan pertumbuhan ekspor yang mulai menurun dan juga pertumbuhan penanaman bahan makanan yang mengalami perlambatan (Booth 1980: 387). Sehubungan ini, Anne Booth selanjutnya (373-4) menyatakan..”tampaknya mungkin saja pertumbuhan ekspor selama dasawarsa 1830-an, sejak diterapkan Sistem Tanam Paksa jauh melebihi sepuluh persen setahun. Namun, pada tahun-tahun 1840-an, tingkat pertumbuhan menurun dengan sangat dan hampir mencapai angka nol pada pertengahan kedua dasawarsa itu. Peningkatan



volume ekspor tidak pernah kembali mencapai laju pertumbuhan tahun-tahun 1830-an; pertumbuhan rata-rata seluruh kurun 1840—1870 hanya berjumlah kira-kira 2 persen setahun.”<sup>47</sup> Tentunya, keadaan ini ikut mempengaruhi penurunan pemasukan dari bea impor dan ekspor. Juga Angus Maddison (1989: 20) mencatat gejala yang tidak jauh berbeda dengan pemaparan di atas menambahkan bahwa....”*The government coercive methods and the monopolistic practices of the private sectors were not particularly conducive to productivity growth, and the increase in output from 1840 to 1870 was slow.*” Cara pemaksaan pemerintah dan tindakan monopoli kalangan swasta tidak mendorong pertumbuhan produktivitas dan peningkatan hasil dari tahun 1840 hingga 1870 menjadi lambat.

Mengenai keadaan perdagangan luar negeri Amerika Serikat tahun 1790 sampai 1855 dalam jutaan dolar dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 5. Nilai Ekspor dan Impor Barang (bukan Emas dan Perak)  
Amerika Serikat 1790—1855 (dalam jutaan dolar Amerika Serikat)<sup>48</sup>**

Tahun	Ekspor dan Reekspor			Impor Umum	Selisih Ekspor (+) & Impor (-)
	Keseluruhan	Ekspor	Reekspor		
1790	20	---	---	23	-3
1791	20 (19)	19	1	29	-9 (-10)
1792	21	19	2	32	-11
1793	26	24	2	31	-5
1794	34 (34)	27	7	35	-1 (-2)
1795	48	40	8	70	-22
1796	58 (59)	32	26	81	-23
1797	51	24	27	75	-24

<sup>47</sup> Dalam artikel Booth (1988: 293) terdapat grafik neraca perdagangan komoditi (rasio nilai impor dan ekspor) yang memperlihatkan garis yang menurun pada tahun 1845-an.

<sup>48</sup> Pada tabel aslinya terdapat sejumlah kekeliruan data atau angka, yakni ketidaksesuaian penjumlahan antar lajur. Pada umumnya, perbedaan angka tidak lebih dari satu. Kekeliruan terbesar tampak angka tahun 1855, yang selisihnya jauh berbeda. Oleh karena itu, beberapa pembetulan dilakukan. Angka-angka yang ada di dalam tanda kurung merupakan angka aslinya. Sebagai tambahan, sumber kuantitatif pada abad ke-19 belum dapat diandalkan keakuratannya. Pada karya Fichter (2006: 125), yang dicantumkan pada lampiran nomor 40, terdapat tabel Impor dan Reekspor Amerika Serikat tahun 1790-1815. Angka pada tabel ini lebih rinci, oleh karena itu tampak perbedaan-perbedaannya dengan tabel nomor 5. Walau begitu, deviasi selisihnya tidak terlampaui jauh. Fichter tidak mencantumkan data mengenai perdagangan ekspor, sehingga perbedaan antara impor dan reekspor sangat mencolok.

1798	61	28	33	69	-8 (-7)
1799	79	33	46	79	0
1800	71	32	39	91	-20
1801	93	46	47	111	-18
1802	72	36	36	76	-4
1803	56	42	14	65	-9
1804	77 (78)	41	36	85	-8 (-7)
1805	95 (96)	42	53	121	-26 (-25)
1806	101 (102)	41	60	129	-28
1807	109 (108)	49	60	139	-30
1808	22	9	13	57	-35
1809	52	31	21	59	-7
1810	66 (67)	42	24	85	-19
1811	61	45	16	53	+8
1812	38 (39)	30	8	77	-39
1813	28	25	3	22	+6
1814	7	7	<0,5	13	-6
1815	53	46	7	113	-60
1816	82	65	17	147	-65
1817	87 (88)	68	19	99	-12
1818	93	74	19	122	-29 (-28)
1819	70	51	19	87	-17
1820	70	52	18	74	-4 (-5)
1821	55	44	11	55	0
1822	61	50	11	80	-19
1823	68	47	21	72	-4
1824	69	51	18	72	-3
1825	91	67	24	90	+1
1826	72 (73)	52	20	78	-6 (-5)
1827	74	58	16	71	+3
1828	64	50	14	81	-17
1829	67	55	12	67	0
1830	72	59	13	63	+9
1831	72	59	13	96	-24
1832	82	62	20	95	-13 (-14)
1833	88	70	18	101	-13 (-14)
1834	102	81	22	109	-6
1835	115	100	15	137	-22
1836	125 (124)	107	18	177	-52
1837	111	94	17	130	-19
1838	105	96	9	96	+9
1839	113 (112)	102	11	156	-43 (-44)
1840	124	112	12	98	+24 (25)

Universitas Indonesia

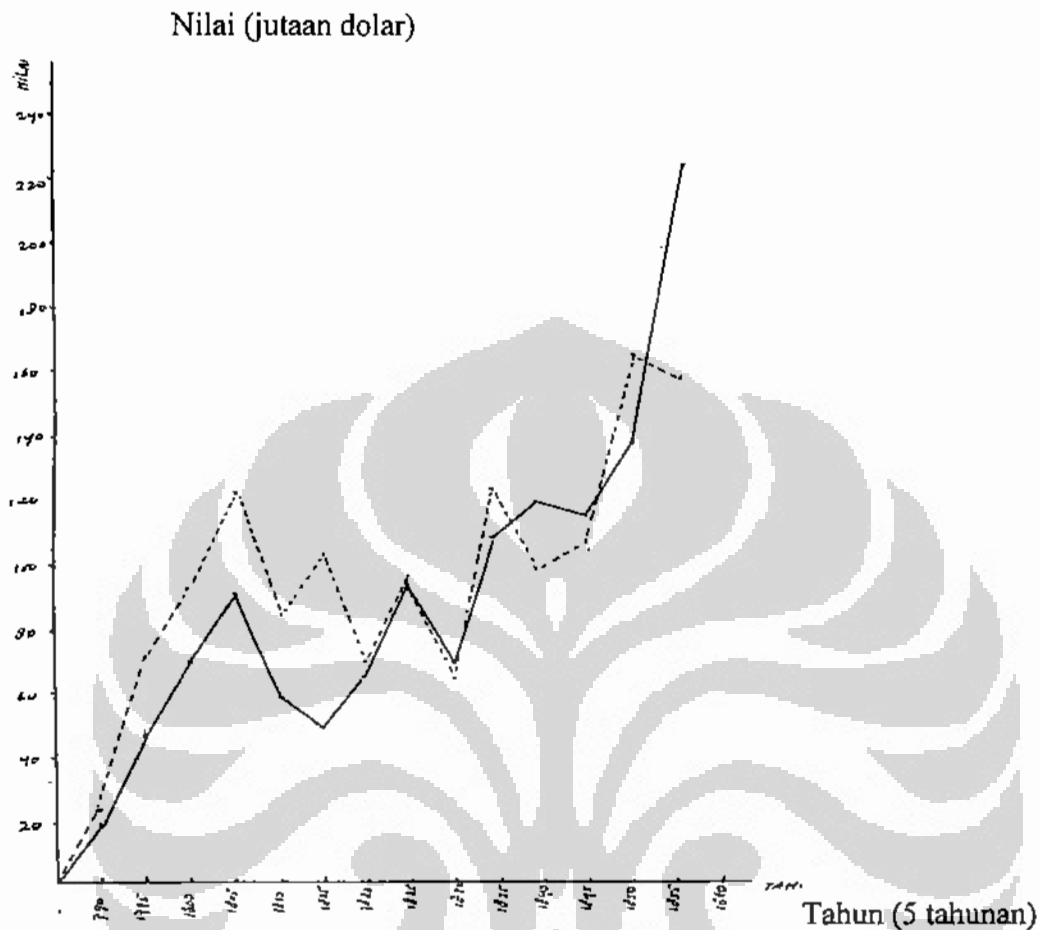
1841	112	104	8	123	-11
1842	100	92	8	96	+4
1843	83	78	5	42	+41 (40)
1844	106	100	6	103	+3
1845	106	98	8	113	-7
1846	110	102	8	118	-8
1847	157	151	6	122	+35 (34)
1848	138	130	8	149	-11 (-10)
1849	141 (140)	132	9	141	0 (-1)
1850	144	135	9	174	-30 (-29)
1851	189	179	10	211	-22
1852	167	155	12	207	-40
1853	204 (203)	190	14	264	-60
1854	237	215	22	298	-61
1855	224 (219)	198	26	158	-66 (-39)

(Sumber: Mueller tt)

Secara umum perbandingan nilai ekspor dan reekspor berfluktuatif. Keseluruhan keduanya masih memperlihatkan keadaan defisit terhadap impor, kecuali pada tahun-tahun tertentu yang memperlihatkan surplus. Dari tabel no. 5 ini tampak neraca perdagangan yang defisit. Tabel ini tidak mencakup perdagangan emas dan perak yang juga marak ketika itu. Namun, secara umum kontribusi keduanya belum mencukupi untuk menutupi defisit itu. Oleh karena itu, perimbangan defisit ini dapat berlangsung dengan sejumlah cara, seperti misalnya keuntungan dari pasar domestik atau kontribusi sektor jasa seperti keuangan dan lainnya. Kemungkinan lainnya defisit itu diatasi dengan perolehan keuntungan dari *carrying trade* dan perdagangan berantai. Pembuktian kuantitatif masih memerlukan penelusuran sumber lebih lanjut. Gambaran ini memperlihatkan betapa penting pola Perdagangan Berantai dalam perdagangan internasional Amerika Serikat, terutama di Asia.

Dalam bentuk grafik, perkembangan ekspor, reekspor dan impor Amerika Serikat dalam interval lima tahunan akan tampak sebagai berikut.

Grafik 5a Ekspor, Reekspor dan Impor Amerika Serikat 1790—1855  
(dalam jutaan dolar)



- Keterangan: 1. Garis terputus-putus (---) adalah perkembangan impor  
2. Garis tidak terputus (—) adalah perkembangan ekspor dan reekspor

(Sumber: Mueller tt)

Perdagangan dengan Kanton (Cina) memperkuat peranan dan kontribusi Perdagangan Berantai. Secara umum neracanya memperlihatkan keadaan yang tidak menguntungkan untuk perdagangan Amerika Serikat. Berkaitan perdagangan Ekspor dan Impor, termasuk Reekspor dengan negara-negara Asia (Cina dan Indies) dapat dilihat dari tabel di bawah ini:

**Tabel 6. Nilai Impor dan Ekspor (Termasuk Reekspor)  
Amerika Serikat dari Asia (Cina) 1821—1855 (dalam jutaan dolar)**

Tahun	Impor	Ekspor	Neraca
1821	5	2	-3
1822	9	1	-8
1823	11	2	-9
1824	6	1	-5
1825	10	2	-8
1826	11	1	-10
1827	4	2	-2
1828	7	2	-5
1829	6	1	-5
1830	5	1	-4
1831	5	2	-3
1832	9	1	-8
1833	11	2	-9
1834	11	1	-10
1835	9	1	-8
1836	13	2	-11
1837	14	1	-13
1838	7	1	-8
1839	6	1	-5
1840	10	1	-9
1841	7	2	-5
1842	9	2	-7
1843	6	3	-3
1844	8	2	-6
1845	10	3	-7
1846	10	2	-8
1847	8	2	-6
1848	12	3	-9
1849	9	3	-6
1850	11	3	-8
1851	12	2	-10
1852	18	3	-15
1853	17	4	-13
1854	20	2	-18
1855	21	3	-18

**Universitas Indonesia**

(Sumber: Mueller tt)

Beberapa penjelasan terhadap tabel ini perlu diberikan. Pertama, perdagangan langsung dengan Jepang belum dimulai hingga tahun 1855 (Mueller tt), tetapi sebagai catatan kapal-kapal Amerika Serikat memperoleh barang-barang Jepang dari perdagangan dengan Cina dan Hindia Belanda. Kemudian, daerah lainnya meliputi Kepulauan Indonesia, yang terdiri atas Hindia Belanda (Pulau Jawa dan Madura) dan Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*) yang meliputi bagian lainnya yang berada di bawah ekspansi kolonial Belanda pada abad ke-19.

### 3.2 Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda

Neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda tercantum dalam beberapa sumber. Versi resmi terdapat pada suatu laporan tahunan berkala yang diterbitkan oleh Departemen Keuangan Hindia Belanda, yakni *Verslag van den Handel, de Scheepvaart en de Inkomende en Uitgaande Regten op Java en Madoera 1823—1869* (Batavia: Landsdrukkerij, 1825—1869). Dari sumber resmi ini, beberapa konfigurasi kuantitatif ditemukan pada terbitan W.F Mansvelt (tahun 1938) dan W.L Korthal Althes (tahun 1991). Dari koleksi Perpustakaan Nasional, seri laporan itu tidak lengkap. Oleh karena itu, kedua pemaparan tersebut melengkapi angka-angka yang tidak diperoleh pada laporan tersebut. Namun, pada terbitan Mansvelt, dua tahun tidak diketemukan seperti yang ada pada karya Korthal-Althes, yakni tahun 1822 dan 1826. Sumber Amerika Serikat tidak mencatat keadaan ini oleh karena transaksi berlangsung di Hindia Belanda. Laporan ini sebenarnya untuk memaparkan keuntungan perdagangan Hindia Belanda, terutama di pulau Jawa dan Madura, termasuk penentuan tarif (*regten*).

Secara kuantitatif, neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda memperlihatkan perubahan surplus perdagangan, berdasarkan perkembangan sejak tahun 1823. Pada sekitar dekade awal, surplus perdagangan dinikmati oleh pedagang

Amerika Serikat. Kemudian, sejak tahun 1835 keadaan berbalik untuk Hindia Belanda. Namun, secara keseluruhan kontribusi Impor dan Ekspor Amerika Serikat terhadap keseluruhan keadaan perdagangan luar negeri Hindia Belanda sangat kecil.

Nilai ekspor tertinggi Amerika Serikat didapat pada tahun 1823 sebesar 1.339.000 gulden, sementara impornya adalah 641.000 gulden. Ekspor terendah terjadi pada tahun 1840 sebesar 75.000 gulden untuk ekspor sebesar 57.000 gulden. Nilai impor barang-barang dari Hindia Belanda ke Amerika Serikat yang tertinggi adalah pada tahun 1851 sebesar 2.848.000 gulden untuk impor sebesar 380.000 gulden. Impor Amerika Serikat yang terendah adalah sebesar 34.000 gulden untuk ekspor sebesar 218.000 gulden pada tahun 1827.

Surplus tertinggi perdagangan Amerika Serikat dengan Hindia Belanda diperoleh pada tahun 1824 sebesar 700.000 gulden dari perimbangan impor sebesar 829.000 gulden dan impor 129.000 gulden. Pada tahun 1832 surplus terendah terjadi sebesar 5.000 gulden dari perbandingan ekspor sebesar 147.000 gulden dan impor sebesar 142.000 gulden. Defisit terendah neraca pembayaran Amerika Serikat dengan Hindia Belanda adalah pada tahun 1851 sebesar minus 2.468.000 gulden, dari perimbangan impor sebesar 380.000 gulden dan impor 2.848.000 gulden. Defisit terkecil berasal dari tahun 1829 sebesar minus 8.000 gulden dari selisih ekspor sebesar 126.000 gulden dan impor sebesar 134.000 gulden.

Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda, yang diolah dari karya Mansvelt (1938), dalam ribuan gulden, adalah:

**Tabel 7. Neraca Perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda 1822--1856**

Tahun	Ekspor Amerika Serikat	% Sumbangsih pada keseluruhan Impor	Impor Amerika Serikat	% Sumbangsih pada keseluruhan Ekspor	Surplus/ Minus Amerika Serikat

		Hindia Belanda <sup>49</sup>		Hindia Belanda	
1822	928	---	596	---	332
1823	1.339	10	641	3,5	698
1824	829	8,9	129	1	700
1825	929	10,2	431	3,4	498
1826	368	---	211	---	157
1827	218	1,9	34	0,3	184
1828	305	2,4	121	0,9	184
1829	126	1,1	134	1,3	-8
1830	325	2,7	241	2,4	84
1831	401	3,9	179	1,6	222
1832	147	1,7	142	0,8	5
1833	361	2,9	236	1,3	-125
1834	370	2,8	254	1	116
1835	242	2,1	660	2,4	-418
1836	253	1,9	1.002	2,8	-749
1837	105	0,6	927	2,5	-822
1838	189	0,9	829	2,3	-640
1839	305	0,9	958	1,9	-653
1840	75	0,3	57	0,1	18
1841	152	0,8	1.444	2,6	-1.292
1842	129	0,5	856	1,7	-727
1843	338	1,8	844	1,7	-506
1844	195	1	754	1,3	-559
1845	236	1	548	1	-312
1846	385	1,6	1.200	2,4	-815
1847	83	0,4	455	0,9	-372
1848	282	1,5	593	1,3	-311
1849	394	1,8	598	1,1	-204
1850	527	1,6	739	1,4	-212
1851	380	1,9	2.848	4,4	-2.468
1852	157	1,9	1.159	2,3	-1.002
1853	473	1,5	946	1,5	-473
1854	298	0,5	1.546	2,5	-1.248
1855	473	1,6	629	0,9	-156
1856	398	1,3	1.123	1,3	-725

<sup>49</sup> Keterangan sebaliknya mengenai sumbangsih atau kontribusi terhadap keseluruhan impor dan ekspor Amerika Serikat tidak diperoleh. Oleh karena sumber statistik perdagangan luar negeri Amerika Serikat untuk kurun waktu ini belum dapat dijangkau. Kekurangan ini menimbulkan gagasan untuk melakukan penelitian dan pencarian sumber yang lebih lengkap dan mendalam.



(Mansvelt 1938)

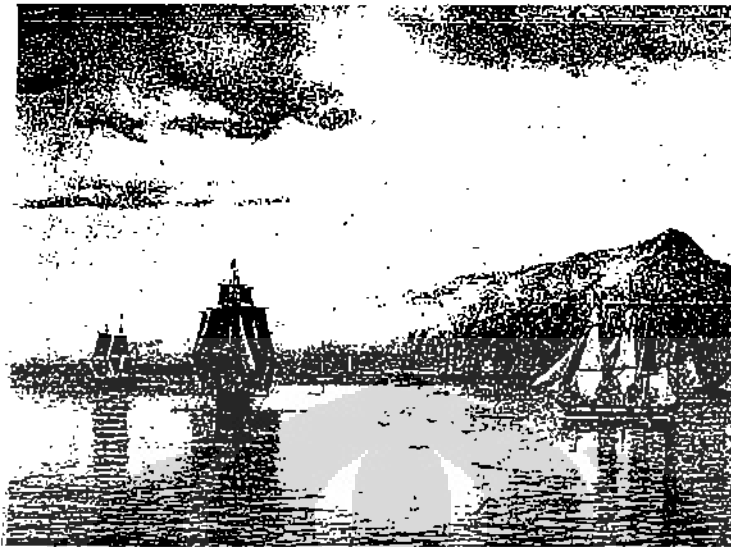
Tabel ini memperlihatkan bahwa walau neraca pembayaran Amerika Serikat sejak tahun 1835 terus menerus mengalami defisit, perdagangan dengan Hindia Belanda tetap berlangsung sehingga terasa agak mengherankan. Kebijakan merkantilistik Hindia Belanda merupakan penyebab utamanya. Pedagang-pedagang Amerika Serikat menghadapi kesulitan seperti pasokan komoditi dan harga. Namun, defisit ini harus diletakkan pada pola perdagangan luar negeri Amerika Serikat terutama di Asia. Saldo untung perdagangan Amerika Serikat diperoleh melalui pola perdagangan lainnya. Amerika Serikat banyak memperoleh keuntungan dari perdagangan Cina (*China Trade*) atau *Indie* (Hindia) secara keseluruhan melalui jaringan Perdagangan Berantai. Juga banyak kapal perusahaan Amerika Serikat disewa oleh pemerintah Hindia Belanda untuk mengangkut barang ke Negeri Belanda, yang dikenal sebagai *carrying trade*. Namun, nilai keuntungan pola perdagangan ini sulit diketahui untuk diukur karena tidak tersedia keterangan lebih lanjut, terutama di jaringan perdagangan Hindia Belanda. Dalam lingkup ini keuntungan yang diperoleh oleh pemerintah Amerika Serikat berasal dari bea impor dan ekspor.

Keadaan perdagangan ini mendukung kerangka penjelasan bahwa perdagangan Hindia Belanda tidak lebih sebagai persinggahan, bukan tujuan atau pasar utama.<sup>50</sup> Perhatian utama pedagang Amerika Serikat tercurah kepada pasar Kanton. Sebaliknya, perdagangan Amerika Serikat juga tidak begitu berarti untuk Hindia Belanda. Keadaan ini jelas terlihat pada sumbangsih ekspor dan impor Amerika Serikat terhadap ekspor dan impor keseluruhan Hindia Belanda yang rata-rata sangat kecil.

---

<sup>50</sup> Teori tentang Persinggahan dalam pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat di jaringan niaga Kepulauan Indonesia sebagai bagian dari jaringan Asia telah disampaikan dalam versi awalnya pada Yuda Benharry Tangkilisan (1997) "Ekonomi, Politik dan Diplomasi: Studi Pendahuluan Mengenai Persentuhan Awal antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda." Dalam: P. Suryo Haryono (ed.). *Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996 Subtema Komparatif dan Dinamika Regional*. Jakarta: Proyek IDSN Ditjen Kebudayaan Departemen P dan K.

Gambar 18. Pelabuhan di Anyer Sekitar Tahun 1850



(Sumber: Mansvelt 1924: 14)

Suatu hal penting yang perlu disimak bahwa walau neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda telah dimulai sejak tahun 1822, angka-angka rinci mengenai jenis-jenis komoditi yang ditemukan berawal dari keadaan tahun 1825. Oleh karena itu penjelasan mengenai fluktuasi ketersediaan, harga dan jumlah komoditi perdagangan ini di bagian berikut, tidak bermula dari tahun 1822, melainkan dari tahun 1825. Tahun 1825 adalah awal Perang Diponegoro yang memberikan dampak terhadap perkembangan ekspor pulau Jawa. Sebagai akibat perang itu, pemerintah Hindia Belanda menerapkan Sistem Tanam Paksa untuk mengisi kembali kas negara yang terkuras untuk pembiayaan perang. Perdagangan dan pengangkutan hasil penanaman ini sepenuhnya dilaksanakan oleh kapal-kapal Belanda. Keadaan ini ikut mempengaruhi pelayaran dan perdagangan awal Amerika Serikat terutama dari Rhode Island.

### 3.3. Komoditi Ekspor Amerika Serikat ke Hindia Belanda

Keadaan impor dari Amerika Serikat secara lengkap tercantum pada Lampiran Tabel nomor 51. Dari penggambaran tabel ini tampak pedagang Amerika Serikat membawa berbagai barang ke pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda di pulau Jawa. Sebagian

barang-barang itu adalah buatan atau hasil alam dan pertanian masyarakat Amerika Serikat. Selebihnya berasal dari pelabuhan-pelabuhan yang disinggahinya sebelum tiba di kepulauan Indonesia, seperti Tanjung Harapan, Mauritius, Muskat dan India dari arah keberangkatan negeri asalnya. Dari arah perairan Timur Jauh atau Asia Timur, dengan titik keberangkatan di Kanton, pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi antara lain adalah Makao, Kochincina, Filipina dan Singapura. Secara umum ekspor Amerika Serikat ke Pulau Jawa dan Madura yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat dari beberapa tempat tercantum pada Lampiran Tabel nomor 52.

Komposisi barang-barang yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat adalah produk pertanian, perkebunan, hutan, pertambangan dan industri dalam artian manufaktur (buatan atau olahan). Jenis-jenisnya meliputi bahan makanan, sandang, logam, peralatan rumah tangga, keramik, obat-obatan, alat pelayaran, perhiasan, alat tulis dan opium. Dari jenis-jenis ini sedikit banyak dapat ditelusuri asal barang-barang yang menjadi muatan kapal-kapal dagang Amerika Serikat.

Permintaan Hindia Belanda terhadap barang-barang Amerika Serikat yang setiap tahunnya muncul di sepanjang rentang waktu 1825—1855 adalah obat-obatan, peralatan perkapalan dan perlengkapan pelayaran. Rata-rata harga tertinggi dicapai oleh penjualan peralatan perkapalan, yakni antara 18.618 gulden pada tahun 1845 hingga 410.520 gulden pada tahun 1825. Secara umum harga komoditi ini berfluktuasi. Peralatan perkapalan memperlihatkan disparitas harga mulai dari tahun 1834 sebesar 56.663 gulden hingga menurun menjadi 229 gulden pada tahun 1837 sebagai nilai yang terendah. Perlengkapan dan peralatan perkapalan memperoleh permintaan yang besar di Hindia Belanda sejalan dengan perkembangan ekspansi di luar pulau Jawa dan Madura. Selain itu buatan Amerika Serikat dianggap cukup bermutu dan memadai untuk digunakan. Permintaan obat-obatan mencapai nilai tertinggi pada tahun 1825 sebesar 5.410 gulden dan terendah pada tahun 1853 senilai 30 gulden. Selanjutnya kayu dan meubel memperoleh permintaan yang selalu muncul setiap tahun walau dalam gerakan naik dan turun. Nilai permintaan tertinggi adalah pada tahun 1825 sebesar 17.248 gulden dan terendah pada tahun 1838 sebesar 806 gulden.

Komoditi lain yang dibawa oleh kapal Amerika Serikat meliputi buku dan alat musik, lilin, bahan pakaian, tembaga dan olahannya, kereta dan sadel kulit, sabun, anggur dan minuman keras, tembakau dan rokok, linen dan katun, besi dan mesin, dan barang anyaman (*werf waren*). Barang-barang ini walau tidak selalu muncul, mengalami permintaan yang relatif hampir sering setiap tahun. Nilai tertinggi dan terendah dari buku dan alat-alat musik adalah 3.427 gulden pada tahun 1836 dan terendah pada tahun 1840 sebesar 50 gulden. Setelah tahun 1828 selama setahun penyediaannya tidak ada dan muncul kembali selama 10 tahun sejak tahun 1830. Tahun-tahun menghilang selanjutnya adalah tahun 1841, 1844 dan 1847.

Lilin mulai dibawa pada tahun 1828 senilai 12.704 gulden. Nilai tertinggi adalah pada tahun 1835 sebesar 28.269 gulden dan terendah pada tahun 1850 sebesar 984 gulden. Masa-masa kosong adalah tahun 1837, 1840, 1847, 1853 dan 1854. Bahan pakaian mengalami penyediaan tetap dari tahun 1825 sampai 1838 untuk kemudian menghilang selama tiga tahun. Lalu muncul kembali antara tahun 1842 hingga 1846, 1848 dan 1852. Nilai tertingginya adalah pada tahun 1826 sebesar 6.850 gulden dan terendah sebesar 119 pada tahun 1845. Tembaga dan olahannya antara tahun 1825 dan 1855, menghilang pada tahun 1828, 1829, 1840, 1849, 1852 dan 1855. Harga tertinggi adalah 30.031 gulden pada tahun 1825 dan terendah 25 gulden pada tahun 1850.

Kereta dan sadel kulit tidak ditemukan dalam daftar ekspor Amerika Serikat itu untuk tahun 1827, 1829, 1831, 1840 dan 1848. Nilai tertingginya adalah 6.224 gulden pada tahun 1850 dan terendah sebesar 66 gulden pada tahun 1846. Kemudian sabun hanya menghilang pada tahun 1847 dan 1855 antara tahun 1825 hingga 1855. Nilai tertinggi adalah pada tahun 1831 sebesar 24.974 gulden dan tahun 1827 sebesar 176 gulden. Anggur dan minuman keras menghilang pada tahun 1845 hingga 1847, serta tahun 1850. Pada tahun 1830 nilainya adalah sebesar 63.021 gulden yang merupakan nilai tertinggi, sedangkan yang terendah adalah tahun 1853 sebesar hanya 50 gulden. Tembakau dan rokok menghilang pada tahun 1840, 1845, 1846, 1848 dan 1850. Nilai tertinggi adalah sebesar 9.270 gulden pada tahun 1826, sedangkan yang terendah adalah sebesar 80 gulden pada tahun 1841.

Selanjutnya, linen dan katun menghilang pada tahun 1827, 1828, 1835 dan 1836. Pada tahun 1851 sebesar 397.415 gulden dan terendah pada tahun 1825 sebesar 63 gulden. Linen, katun dan bahan pakaian merupakan salah satu komoditi andalan Amerika Serikat terutama sejak tahun 1815 ketika banyak pengusaha Amerika Serikat, terutama di New England beralih menanamkan modal di bidang industri. Walau sasaran utamanya adalah pasar Eropa, pasar di Asia tetap diminati. Industrialisasi Amerika Serikat bercikalbakal dari bidang usaha ini. Peralihan dan peningkatan usaha di bidang ini berkaitan erat dengan pertumbuhan dan perluasan perkebunan kapas (*cotton*) di negara bagian Selatan Amerika Serikat (*Southern*) yang memang menjadikan sektor penanaman komoditi ini sebagai primadonanya. Perbaikan prasarana dan sarana perhubungan, terutama kereta api merupakan faktor pendorong utama dalam perkembangan industri ini di negara bagian Utara Amerika Serikat.

Besi dan mesin mendapat pasar yang cukup baik di Hindia Belanda walau nilainya tidak besar. Ekspor pertamanya pada tahun 1828 hanya senilai 332 gulden. Komoditi ini hanya menghilang pada tahun 1829 dan 1851. Nilai ekspor tertingginya adalah pada tahun 1831 sebesar 40.264 gulden dan terendahnya pada tahun 1841 sebesar 167 gulden. Barang-barang anyaman menghilang pada tahun 1829, 1832, 1836, 1837, 1840, 1847, 1850, 1853 dan 1855. Nilai tertingginya adalah sebesar 6.344 gulden pada tahun 1843 dan terendah sebesar 162 gulden pada tahun 1838.

Barang-barang model dan wewangian muncul di Hindia Belanda pada tahun-tahun 1826, 1827, 1830-1833, 1835, 1837, 1846, 1848, 1850, 1852, 1854 dan 1855. Tampak bahwa permintaan di Hindia Belanda tidak terlalu menggembarakan seperti tercermin dalam nilainya yang rata-rata di bawah 1.000 gulden, kecuali tahun 1826 sebesar 1.950 gulden dan tahun 1837 sebesar 4.472 yang merupakan puncak harganya. Nilai terendah adalah tahun 1850 sebesar hanya 50 gulden. Komoditi jenis ini memiliki pangsa pasar tersendiri, yakni di kalangan masyarakat yang telah mengembangkan gaya hidup dan mode tertentu. Gelas dan kristal berada pada keadaan harga yang agak lebih baik di kisaran ribuan gulden. Harga terendah adalah sebesar 8 gulden pada tahun 1851 dan tertinggi sebesar 10.740 gulden pada tahun

1833. Tahun-tahun ekspornya meliputi tahun 1825, 1826, 1828 sampai 1837, 1843, 1845, 1846 dan 1850 sampai 1852. Arloji dan peralatannya secara sporadis dibawa pada tahun 1832, 1835 dan 1841 untuk kemudian secara tetap antara tahun 1844 sampai 1855. Nilai tertinggi adalah pada tahun 1851 sebesar 9.811 gulden dan terendah hanya sejumlah 20 gulden pada tahun 1853.

Barang-barang besi tidak terlampau diminati sehingga rentangan harganya tidak tinggi. Nilai ekspor tertinggi adalah pada tahun 1833 sebesar 2.800 gulden dan terendah sebesar 14 gulden pada tahun 1841. Pada tahun 1826, 1828, 1829, 1835, 1836, 1837, 1840, 1844, 1846, 1847 dan 1855 komoditi ini menghilang. Jenis barang ini juga dibawa oleh pedagang lainnya, sehingga terjadi persaingan harga. Akibatnya margin keuntungan tidak besar dan tidak menimbulkan minat para pedagang Amerika Serikat. Alat tulis diekspor pada tahun 1825, 1826, 1827, 1831, 1832, 1833, 1835, 1836, 1837, 1841, 1845, 1852, 1853, 1854 dan 1855. Nilai tertinggi adalah 5.487 gulden pada tahun 1833 dan terendah hanya 33 gulden pada tahun 1853.

Komoditi selanjutnya adalah gerabah dan porselen, madat (*amfiun*), perhiasan, kulit kayu, selimut dan bahan wol, kulit dan bahannya, kantung kopi, serta sutra dan bahan sutra. Gerabah hanya diekspor pada tahun 1830, 1841, 1847, 1852 dan 1854. Nilai tertinggi adalah pada tahun 1852 sebesar 2.938 gulden dan terendah sebesar 118 gulden pada tahun 1830. Madat dibawa pada tahun 1825 hingga 1828 dan 1836. Nilai tertinggi adalah sebesar 289.480 gulden pada tahun 1825 dan terendah sebesar 10.703 gulden pada tahun 1827. Perhiasan tiba di Hindia Belanda dengan kapal Amerika Serikat pada tahun 1825, 1831 dan 1832. Nilai tertinggi adalah tahun 1825 sebesar 20.400 gulden dan terendah sebesar 195 gulden pada tahun 1831.

Kulit kayu masuk di Hindia Belanda pada tahun-tahun 1828, 1830, 1831, 1833, 1834 dan 1835. Nilai tertinggi adalah sebesar 4.422 gulden pada tahun 1833 dan terendah pada tahun 1835 sebesar 629 gulden. Selimut dan bahan wol diekspor pada tahun-tahun 1825, 1826, 1830 hingga 1834, 1836, 1837 dan 1853. Nilai tertinggi adalah pada tahun 1833 sebesar 8.747 gulden dan terendah sebesar 497 gulden pada tahun 1830. Kulit dan olahannya memasuki Hindia Belanda pada tahun 1825 sampai 1835 kecuali pada tahun 1827. Nilai tertinggi adalah sebesar 11.054

gulden dan terendah sebesar hanya 40 gulden pada tahun 1835. Kantong kopi muncul di Hindia Belanda pada tahun-tahun 1828, 1829, 1831 sampai 1836, 1839 dan 1855. Nilai tertinggi sebesar 18.241 gulden di tahun 1831 dan terendah sebesar 975 pada tahun 1836. Sutra dan bahan sutra dibawa kapal Amerika Serikat pada tahun 1826 dan 1830 dengan nilainya masing-masing sebesar 477 dan 256 gulden. Barang lainnya memiliki nilai ekspor rata-rata cukup tinggi mencapai puluhan ribu rupiah. Jenisnya tidak dirinci lebih lanjut tetapi angkanya muncul di setiap tahun sepanjang 1825 hingga 1855. Nilai tertinggi adalah sebesar 33.469 gulden pada tahun 1825 dan terendah pada tahun 1840 hanya 66 gulden.

Secara umum, fluktuasi ketersediaan dan harga dipengaruhi oleh sejumlah faktor ekonomi dan non ekonomi. Latar belakang ekonomi berkenaan dengan teori pasar, yakni permintaan. Pasar di Hindia Belanda tidak selalu menimbulkan peluang atau permintaan. Kejelian para pedagang Amerika Serikat diperlukan sehubungan hal ini. Keterangan tentang permintaan atau pasar di Batavia dan pelabuhan lainnya diperoleh pedagang Amerika Serikat dari cerita dan informasi di pelabuhan-pelabuhan lainnya, terutama dari kapal-kapal yang baru tiba dari pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda. Selanjutnya, faktor penawaran juga memainkan peranan yang tidak kalah penting. Ada kalanya permintaan timbul di Hindia Belanda tetapi pedagang Amerika Serikat tidak dapat memenuhinya karena tidak dibuat di negeri asalnya atau tidak dijumpai di pelabuhan-pelabuhan lainnya. Terkait dengan mekanisme pasar, kemungkinan lainnya adalah bahwa barang-barang yang dibawa oleh kapal Amerika Serikat telah diserap oleh permintaan di pelabuhan sebelum tiba di Batavia. Faktor harga tentunya memainkan peranan utama. Suatu komoditi batal dijual di pelabuhan Batavia atau lainnya karena tidak diperoleh harga yang dikehendaki.

Gambar 19. Pelabuhan di Batavia Sekitar Tahun 1850



Sumber: Mansvelt 1924: 15

Faktor non ekonomi meliputi kebijakan pemerintah Hindia Belanda yang terkadang melarang atau mengenakan pajak tinggi terhadap suatu komoditi yang tiba di pelabuhan-pelabuhannya. Faktor lainnya, yang berkaitan dengan komoditi hasil bumi, meliputi kegagalan panen atau bencana alam lainnya. Faktor lainnya yang tidak kalah penting juga adalah kesalahan teknis perkapalan, berupa mengalami kerusakan, kandas atau karam. Oleh karena itu, tidak ada komoditi yang sebelumnya tersedia, memasuki pasar Hindia Belanda.

### 3.4 Komoditi Impor Amerika Serikat dari Hindia Belanda

Secara kuantitatif, gambaran impor Amerika Serikat terdapat pada Lampiran Tabel nomor 53 yang bertajuk “Keadaan Umum Impor Amerika Serikat dari Pulau Jawa dan Madura yang Berasal Beberapa Tempat 1825-1855 (dalam Gulden)”. Pada tabel ini asal barang-barang adalah dari Eropa, India Inggris, Cina, Manila, Siam, Jepang dan Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*). Kesemua barang diperoleh di



pelabuhan pulau Jawa dan Madura, termasuk asal Jepang. Nilai impor Amerika Serikat terbesar terutama berasal dari Kepulauan Timur yang berlangsung setiap tahun. Namun, tabel ini tidak memuat perincian komoditi impor tersebut. Perincian yang ada adalah mengenai komoditi asal Kepulauan Timur. Keterangan selengkapnya ada pada Lampiran Tabel nomor 54, yang berjudul “Keadaan Impor Amerika Serikat dari Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*) Melalui Pulau Jawa dan Madura 1825--1856.”

Latar belakang mengapa komoditi yang diekspor dari kepulauan Indonesia ke Amerika Serikat itu berkaitan dengan kebijakan perdagangan luar negeri Hindia Belanda membatasi perdagangan Amerika Serikat. Sampai tahun 1830, saat kebijakan ekonomi politik Hindia Belanda di pulau Jawa dan Madura masih belum jelas wujudnya, barang-barang niaga di pelabuhan-pelabuhan pulau Jawa berasal dari kepulauan Indonesia Timur (*Oostersche Archipelen*). Pola perdagangan warisan Perusahaan Dagang Hindia Timur (VOC) tidak mengalami perubahan. Monopoli komoditi kopi yang ditanam di perkebunan Priangan, Jawa Barat tetap berlangsung. Secara umum, pulau Jawa tidak memberikan komoditi perdagangan yang berarti untuk perdagangan luar negeri Hindia Belanda, kecuali beras. Beberapa tanaman komersial yang dicoba untuk ditanami, tidak dibudidayakan secara luas dan pasokannya tidak teratur.

Pada tahun 1830, gagasan Johannes van den Bosch untuk mengeksploitasi lahan di pulau Jawa diterima oleh Raja Belanda, Willem II. Sejak itu, kebijakan Sistem Tanam Paksa bermula. Namun, hasil penanaman itu tidak didistribusikan untuk perdagangan luar negeri Hindia Belanda. Secara eksklusif, hasil-hasil Sistem Tanam Paksa dijual langsung ke pasar Eropa, melalui Negeri Belanda. Sehubungan itu, perusahaan dagang yang didirikan pada tahun 1824, yakni *Nederlandsche Handelsmaatschappij* (NHM), menjalankan fungsi pemasaran tersebut. Kendala ketersediaan kapal-kapal pengangkut hasil bumi itu diatasi dengan menyewa armada pelayaran asing, termasuk kapal-kapal Amerika Serikat. Oleh karena itu, pasokan komoditi untuk kapal-kapal Amerika Serikat tetap berasal dari kepulauan Indonesia bagian timur.

Dalam Laporan Impor Amerika Serikat dari Hindia Belanda itu (Tabel 54) tercatat sepuluh komoditi yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Kesepuluh komoditi itu adalah kopi, nila, daging pala, lada, beras dan padi, gula tepung, biji pala, rotan, karet dan kayu. Perdagangan Amerika Serikat dari komoditi-komoditi ini tidak teratur. Beberapa faktor menjadi penyebabnya, yakni harga yang tidak bersaing, kelangkaan barang dan ketiadaan permintaan. Masalah harga adalah yang utama oleh karena tampaknya barang-barang ini diperdagangkan kembali di tempat-tempat lainnya, terutama di Kanton, Cina, yang terkait erat juga dengan permintaan (*demand*), selain dibawa ke negaranya. Kelangkaan barang umumnya disebabkan jadwal kedatangan kapal Amerika Serikat yang tidak sesuai dengan kedatangan kapal-kapal pemasok dari Kepulauan Timur (*Oostersche Archipelen*).

Dari kesepuluh komoditi tersebut, permintaan terbanyak adalah kopi. Permintaan terhadap kopi berlangsung tanpa henti sejak tahun 1825. Jumlah tertingginya adalah pada tahun 1851 sebesar 81.600,32 pikul dan yang terendah adalah pada tahun 1836 yakni hanya 591 pikul. Mengenai harga terjadi fluktuasi, yakni ada saat jumlahnya sedikit tetapi harganya dalam gulden tinggi dan sebaliknya. Misalnya pada tahun 1825 jumlah kopi 8.838 pikul berharga 278.978 gulden, sedangkan pada tahun 1835 jumlah kopi 9.269 pikul dibeli dengan 229.805 gulden. Malahan perbandingan jumlah dan harga dari dua tahun yang berurutan memperlihatkan gejala fluktuasi harga itu, yakni pada tahun 1828 jumlah 6.044 pikul diperoleh dengan membayar 120.880 gulden, tetapi pada tahun 1829 jumlah 6.212 pikul dibayar hanya sebesar 105.604 gulden. Penyebabnya dapat berasal dari teori harga dan tidak jarang pula karena kebijakan merkantilisme Hindia Belanda. Kerap kali pemerintah Hindia Belanda membatasi pembelian komoditi tersebut sehingga menyebabkan kelangkaan yang berujung pada kenaikan harga. Walau begitu tampak bahwa permintaan terhadap kopi sedemikian besar.

Nila adalah tanaman yang digunakan untuk bahan pewarna tekstil. Permintaan Amerika Serikat terhadap bahan ini tidak begitu besar bahkan tidak rutin setiap tahunnya. Dari rentang waktu antara tahun 1825 sampai tahun 1856, hanya tiga belas tahun yang acak timbul permintaan Amerika Serikat. Tahun-tahun yang marak adalah

dari tahun 1841 hingga 1846. Jumlah dan nilai tertinggi adalah permintaan tahun 1856 sebanyak 1.965 pon dan seharga 6.878 gulden. Harga nila setiap ponnya rata-rata adalah 3 gulden. Harga tertinggi adalah pada tahun 1843 sebesar 4,63 gulden dan terendah pada tahun 1830 seharga 1 ½ gulden.

Daging pala, tanaman khas kepulauan Maluku dan sekitarnya cukup banyak dan rutin diminta oleh pedagang Amerika Serikat. Buah ini berguna untuk bahan obat-obatan, pengawet dan penyedap makanan. Kedatangan bangsa-bangsa Eropa di abad ke-16 disebabkan oleh permintaan terhadap rempah-rempah ini. Pedagang Amerika Serikat melihat peluang pasar untuk komoditi ini yang belum surut di abad ke-19. Permintaan terbesar adalah pada tahun 1825 sebanyak 495 pikul dengan transaksi pembayaran 90.090 gulden yang sekaligus menjadi nilai permintaan tertinggi. Permintaan terendah adalah pada tahun 1831 sebanyak 2,5 pikul untuk harga 350 gulden, yang merupakan nilai pembayaran terendah.

Lada berjenis bundar tidak banyak diminati oleh pedagang Amerika Serikat di pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda. Salah satu penyebabnya adalah pasar Amerika Serikat dan jaringannya di Eropa telah memiliki pelabuhan pemasok di Salem, Massachusetts yang berasal dari pantai barat Sumatera bagian utara. Walau tidak setiap tahun permintaan pedagang Amerika Serikat terjadi, nilainya meningkat terus hingga tahun 1855 tetapi tidak dalam nilai yang besar dan fluktuatif. Permintaan terhadap komoditi ini muncul pada tahun-tahun 1825, 1829, 1835, 1837, 1841, 1842, 1843, 1846, 1850, 1851, 1852, 1854 dan 1855. Jumlah terbesar dalam pikul adalah pada tahun 1854 seberat 887 untuk harga 16.140 gulden. Jumlah terendah terjadi pada tahun 1829 untuk harga hanya 78 gulden. Nilai-nilai beli itu merupakan batas terendah dan tertinggi dalam transaksi komoditi ini.

Selanjutnya, rotan merupakan komoditi yang dibawa ke Amerika Serikat. Oleh karena dihitung dalam satuan ikat atau pikul, sulit untuk mengetahui perkembangan harga dasarnya walau rata-rata berkisar pada harga ½ hingga 6 gulden. Permintaan rotan pada kurun waktu 1825 hingga 1856 tidak ada yang berlangsung selama lima tahun, yakni 1826, 1828, 1831, 1832 dan 1840. Nilai rotan yang dibawa mencapai harga tertinggi pada tahun 1851 dan 1856 yakni masing-

masing sebesar 34.314,50 dan 34.153 gulden. Nilai terendahnya terjadi pada tahun 1827 sebesar 120 gulden untuk 20 pikul.

Tepung gula (*suiker poeder*) juga dihitung berdasarkan jumlah pikul. Keterangan komoditi ini mulai tahun 1832 sebesar 500 pikul untuk harga 6.500 gulden. Pada masa-masa berikutnya jumlah dan nilainya beranjak naik, hingga mencapai nilai tertinggi pada tahun 1836 sebesar 724.336 gulden untuk 40.686 pikul. Tampaknya harga terendah per pikul terjadi pada tahun 1855, yakni kurang dari 1 gulden. Keadaan ini berkaitan dengan hukum pasar bahwa persediaan yang ada melebihi permintaan. Perlu dicatat bahwa tepung gula ini bukan berasal dari produksi Sistem Tanam Paksa di pulau Jawa yang merupakan monopoli ekspor ke Negeri Belanda melalui perusahaan NHM.

Komoditi lainnya adalah beras dan padi yang biasanya dibeli dalam satuan koyang. Pembelian komoditi ini tidak teratur dan juga tidak dalam harga yang signifikan. Harga tertingginya adalah 168.342 gulden pada tahun 1856 sejumlah 28.057 . Harga yang agak mendekati terjadi pada tahun 1839 sebesar 166.574 gulden sebanyak 39.194 koyang. Tampak dari dua tahun yang berbeda ini terjadi peningkatan harga per koyang, dari 4,25 menjadi 6 gulden. Perubahan harga merupakan gejala yang umum dalam perdagangan sesuai dengan hukum permintaan dan penyediaan. Pada sumber yang ditemukan, tidak ada keterangan tambahan apakah komoditi ini dijual kembali (*Reekspor*) atau masuk ke dalam pasar domestik Amerika Serikat. Sebagaimana yang diketahui bahan makanan pokok masyarakat Amerika Serikat adalah gandum dan kentang. Walau dalam kuliner mereka dikenal panganan berbahan dasar beras (*padi*).

Komoditi berikutnya adalah karet lentur, fuli (*bunga pala*) dan kayu. Ketiganya tidak bernilai tinggi dan tidak teratur pembeliannya. Satuan dasar penjualan ketiganya juga dalam pikul. Harga tertinggi karet lentur adalah 216.091 gulden pada tahun 1854 untuk sejumlah 5.957 pikul. Pembeliannya terjadi pada tahun 1836, 1837 dan dari 1847 hingga 1856. Nilai terendahnya adalah pada tahun 1847 hanya sebesar 165 gulden untuk sejumlah 16,50 pikul. Pembelian fuli untuk dibawa ke Amerika Serikat terjadi pada tahun 1825, 1826, 1836, 1838, 1839, 1842, 1845—

1848, dan 1850—1956. Nilai tertinggi sebesar 13.395 gulden untuk sejumlah 79 pikul, sedang terendahnya senilai 34 gulden pada tahun 1845 untuk jumlah hanya 0,21 pikul. Permintaan kayu terjadi pada tahun 1826, 1832, 1833, 1835—1838, 1840, 1841, 1844 hingga 1852, dan 1854—1856. Pembelian terbesarnya tidak lebih daripada 7.158 gulden untuk 1.193 pikul pada tahun 1846. Nilai terendahnya terjadi pada tahun 1826 sejumlah 60 gulden untuk 30 pikul.

Fluktuasi ketersediaan, harga dan berat komoditi yang dibawa ke Amerika Serikat, yang berasal dari Kepulauan Timur ini juga berkaitan dengan faktor ekonomi dan non ekonomi. Faktor ekonomi meliputi permintaan pasar dunia karena terkait pada pola perdagangan reekspor dan berantai. Faktor harga yang berkaitan erat dengan tingkat kelangkaan komoditi menjadi faktor berikutnya. Faktor non ekonomi, selain kebijakan tarif ekspor (untuk barang-barang yang keluar) Hindia Belanda, meliputi kebijakan kolonial yang tidak jarang mengharuskan membeli komoditi dalam sejenis paket, tidak komoditi yang dikehendaki.

### 3.5 Perdagangan Berantai

Di tengah-tengah angka impor dan ekspor pulau Jawa dan Madura dengan Amerika Serikat, tampak angka-angka yang memperlihatkan pola perdagangan yang berbeda. Pola itu adalah perdagangan berantai. Pola ini tampak pada penjelasan laporan impor dan ekspor ini tentang asal dan tujuan keberangkatan kapal-kapal Amerika Serikat. Asal kapal Amerika Serikat yang tiba di pelabuhan-pelabuhan masuk (*entreport*) Hindia Belanda beragam dan tidak semua berangkat dari Amerika Serikat. Demikian halnya dengan tujuan keberangkatan kapal Amerika Serikat dari pelabuhan-pelabuhan pulau Jawa dan Madura. Hampir seluruh kapal Amerika Serikat berlayar ke tempat-tempat lain dan bukan langsung ke Amerika Serikat.

Keadaan tahun 1827 pelayaran berbendera Amerika Serikat yang tiba di Hindia Belanda, dalam laporan pabeannya termasuk impor, membawa muatan dari sejumlah negara seperti dari Negeri Belanda sebesar 466.806 gulden, Inggris 58.670, Cina 115.271, Manila 270.934 dan Kepulauan Timur 70.490. Sementara barang-barang asal Amerika Serikat yang mereka bawa senilai 819.067 gulden. Dari Hindia

Belanda kapal-kapal Amerika Serikat membawa muatan ke sejumlah pelabuhan lainnya seperti Negeri Belanda sebesar 1.484.262 gulden, Cina 118.650 dan Manila 12.750. Kapal-kapal Amerika Serikat tidak membawa barang asal Hindia Belanda kembali ke Inggris dan Kepulauan Timur.

Tampak bahwa pelayaran Amerika Serikat ikut melayani kebutuhan dan pemasokan barang-barang dari Negeri Belanda ke koloninya di kepulauan Indonesia, Hindia Belanda. Angka mencolok tampak pada nilai barang yang dibawa kapal Amerika Serikat ke Negeri Belanda dari Hindia Belanda. Neraca perdagangan yang tampak pada perdagangan dengan Negeri Belanda memperlihatkan nilai ekspor yang lebih tinggi. Akan tetapi, keuntungan yang diperoleh bukan dari neraca ini. Dalam konteks ini kapal-kapal Amerika Serikat hanya sebagai pengangkut atau *carrying trade*. Mereka dibayar untuk setiap pelayaran tetapi angkanya tidak diketahui karena sumbernya belum ditemukan. Kemudian, angka ini berkaitan dengan hasil penanaman di koloni walau secara resmi Sistem Tanam Paksa belum diberlakukan. Juga impor Hindia Belanda dari Inggris dilayani oleh kapal berbendera Amerika Serikat. Cina dan Manila menjadi bagian dalam jaringan pelayaran Amerika Serikat. Kapal Amerika Serikat menerobos hingga ke kepulauan Timur walau nilainya masih belum berarti dibandingkan dengan lainnya. Jumlah keseluruhan impor Hindia Belanda yang dibawa kapal berbendera Amerika Serikat adalah 1.801.238 gulden sedangkan ekspornya 1.650.039 gulden.

Keadaan jaringan perdagangan berantai Amerika Serikat pada tahun 1829 memperlihatkan kedatangan kapal Amerika Serikat dari Gibraltar dan Suriname (*Nieuw Holland*), selain dari Negeri Belanda, Amerika Serikat, Cina, Makao dan Manila. Tujuan keberangkatan kapal Amerika dari Hindia Belanda pada tahun yang sama meliputi Belanda, Cina, Makao, Amerika Serikat dan Manila. Tujuan lainnya adalah Hamburg (Jerman) dan Benggala (India). Selengkapnya adalah:

**Tabel 8 Keadaan Pelayaran Kedatangan di Pulau Jawa dan Madura  
Tahun 1829 di Bawah Bendera Amerika Serikat**

Asal Kedatangan	Jumlah	Tonase
-----------------	--------	--------

Universitas Indonesia

	Kapal	(Lasten)
Negeri Belanda	1	285
Gibraltar	1	142
Amerika Serikat	7	1.321
Cina dan Makao	1	61
Manila	2	369
Belanda Baru	1	200
Keseluruhan	13	2.378

(Sumber: Verslag....1830; Bruyne-Kops 1856/ 1857).

Kemudian keadaan keberangkatan adalah:

**Tabel 9 Keadaan Pelayaran Keberangkatan di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1829 di Bawah Bendera Amerika Serikat**

Tujuan Keberangkatan	Jumlah Pelayaran	Tonase (Lasten)
Negeri Belanda	2	385
Hamburg	1	173
Amerika Serikat	2	381
Benggala	1	148
Cina dan Makao	3	425
Manila	2	320
<b>Keseluruhan</b>	<b>11</b>	<b>1.832</b>

(Sumber: Verslag....1830; Bruyne-Kops 1856/ 1857).

Pada tahun 1830, kedatangan kapal di bawah bendera Amerika Serikat di Hindia Belanda berjumlah tiga belas kapal dengan tonase 2.025 *lasten*. Dan dari jumlah ini kapal yang datang dari Amerika Serikat adalah sepuluh kapal dengan tonase 1.474. Barang-barang yang dibawa kapal berbendera Amerika Serikat untuk Hindia Belanda berasal dari Amerika Serikat, sebesar 628.622 gulden dan Cina hanya sebesar 20 gulden. Dua kapal lainnya berasal dari Kepulauan Timur. Oleh karena itu, kedua kapal ini tidak membongkar muatannya. Kedua kapal itu tampaknya hanya singgah untuk melanjutkan perjalanan ke pelabuhan tujuan setelah memperoleh muatan di kepulauan Timur. Ekspor dari Hindia Belanda yang dibawa kapal berbendera Amerika Serikat menuju Amerika Serikat, Negeri Belanda, Benggala, Manila dan Kepulauan Timur. Dari keterangan *Verslag* tahun 1831, jumlah

keseluruhan kapal Amerika Serikat yang berangkat pada tahun 1830 adalah dua belas kapal. Angka ini menyisakan sebuah kapal yang tidak berangkat karena kapal berbendera Amerika Serikat yang datang adalah tiga belas kapal.

Keadaan selengkapnya adalah:

**Tabel 10. Keadaan nilai impor dan ekspor di pulau Jawa dan Madura di bawah bendera Amerika Serikat Tahun 1830 (Dalam Gulden)**

Asal	Jumlah	
	Impor	Ekspor
Amerika Serikat	628.622	211.414
Negeri Belanda	---	318.096
Benggala	---	63.750
Cina	20	---
Manila	---	68.850
Kepulauan Timur	190	3.075
<b>Jumlah</b>	<b>628.832</b>	<b>695.185</b>

(Sumber: Verslag.....1831: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Persebaran barang-barang asal Amerika Serikat dapat ditelusuri dari dua impor Hindia Belanda yakni, daging asin dan daging babi asap (spek), sebagai berikut:

**Tabel 11. Keadaan Ekspor Barang dan Produk untuk Kebutuhan Pemerintah Asal Amerika Serikat Tahun 1830**

Menuju ke	Daging Babi Asin		Daging Asin	
	Berat (Pon)	Harga (Gulden)	Berat (pon)	Harga (Gulden)
Kepulauan Ambon	17.127	4.281	34.650	6.930
Banda	1.384	346	2.625	525
Ternate	6.705	1.676	9.234	1.847
Manado	2.909	727	4.693	939
Makasar	15.003	3.750	57.050	11.410
Pontianak dan Sambas	19.365	4.841	6.175	1.235
Bangka	11.323	2.830	21.299	4.260
Palembang	15.210	3.802	5.885	1.177
Padang	12.506	3.126,50	9.405	1.881

Universitas Indonesia



Riau	5.915	1.478	4.785	957
------	-------	-------	-------	-----

(Sumber: Verslag.....1831; Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Jaringan perdagangan pelayaran Amerika Serikat pada tahun 1830 adalah Negeri Belanda, Amerika Serikat, Benggala, Cina, Manila dan Kepulauan Timur.

Keadaan tahun 1831 memperlihatkan jaringan perdagangan berantai Amerika Serikat yang makin meluas dengan melibatkan Smirna yang menjadi wilayah Spanyol. Gambaran itu dapat pada impor Hindia Belanda yang dibawa oleh kapal-kapal berbendera Amerika Serikat adalah Inggris sebesar 143.866 gulden, Smirna 68.247 dan dari negeri asalnya 1.246.191,75. Pada tahun ini kapal Amerika Serikat tidak membawa muatan dari Negeri Belanda. Sementara ekspor Hindia Belanda yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat adalah menuju Negeri Belanda 1.597.069, Cina dan Makao 38.652, Manila 61.229 serta ke negeri asalnya 181.328 gulden. Tampak neraca perdagangan pada tahun ini antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda menguntungkan pihak Amerika Serikat. Jumlah keseluruhan impor yang dibawa kapal Amerika Serikat adalah 1.478.972,75 gulden dan ekspor 1.912.828 gulden.

Hubungan dengan Smirna telah berlangsung sejak sebelum merdeka. Boston adalah pelabuhan utama yang menyebarkan barang-barang asal Smirna, terutama kurma dan obat-obatan. Sebaliknya Smirna tidak memiliki pasar atau permintaan terhadap barang-barang Amerika Serikat. Setelah merdeka, Boston dan Salem menjadi pusat penyediaan barang-barang asal Hindia Timur dan Barat. Segera timbul permintaan terhadap barang-barang asal kedua tempat itu di Smirna, seperti katun, rempah-rempah, gula, kayu, nila dan kopi. Smirna menjadi salah satu mata rantai jaringan pelayaran dan perdagangan berantai Amerika Serikat. Salah satu perusahaan Amerika Serikat yang terlibat adalah T.H Perkins & Company (Morrison tt: 209—210).

Keadaan pelayaran kedatangan dan keberangkatan kapal-kapal berbendera Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura pada tahun yang sama memperlihatkan bahwa jumlah kapal Amerika Serikat yang membawa muatan dari Inggris sebanyak

dua kapal dengan tonase 338 *lasten*, Spanyol 1 dengan tonase 130, Kepulauan Timur kapal dengan tonase 172 dan negeri asalnya delapan belas dengan tonase 3.758. Smirna berada di bawah kekuasaan Spanyol. Kapal-kapal Amerika Serikat yang berangkat dari Hindia Belanda menuju tempat lainnya adalah ke Negeri Belanda sebanyak lima belas kapal dengan tonase 3.059 *lasten*, Cina Makao dan Siam sebanyak dua dengan tonase 582, Manila sebanyak empat dengan tonase 680, Kepulauan Timur hanya sebuah kapal dengan tonase 332 dan negeri asalnya sebanyak dua dengan tonase 339. Keseluruhan jumlah kapal yang tiba di Hindia Belanda sebanyak dua puluh dua dengan tonase 3.758 sedangkan yang berangkat adalah dua puluh empat dengan tonase 4.546.

Jumlah kapal yang berasal dari Amerika Serikat melebihi jumlah kapal dari tempat lainnya. Keadaan ini memperlihatkan dominasi kapal-kapal Amerika Serikat yang membawa produk Amerika Serikat dalam jaringan dan pola *Carrying Trade*. Jumlah kapal Amerika Serikat yang menuju Negeri Belanda tampak lebih banyak daripada ke tempat lainnya. Kapal-kapal ini disewa oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda yang mengalami kesulitan untuk mengangkut hasil tanaman dari Sistem Tanam Paksa yang melimpah, menuju pasar Eropa yang memiliki permintaan yang tinggi terhadap hasil bumi negeri tropis.

Keterangan ekspor dari pelabuhan masuk (*entrepot*) pulau Jawa dan Madura pada tahun 1831 mengenai barang-barang asal Amerika Serikat adalah di pelabuhan Batavia adalah (Verslag.....1831):

- 1) Ke Cina dan Makao: Rokok Amerika seharga f. 489
- 2) Ke Belanda Baru:
  - a. Daging Amerika                      sebanyak lima puluh kotak    f. 600
  - b. Daging babi Amerika                delapan puluh kotak            f. 1.112
  - c. Tepung Amerika                        tiga puluh kotak                f. 300
  - d. Rokok Amerika                        tiga peti                            f. 1.160
  - e. Tembakau Amerika                   enam puluh lima kotak         f. 813
- 3) Ke Singapura:
  - a. Jenever Amerika                      tujuh botol                        f. 704

- b. Daging Amerika                      delapan ratus tiga puluh kotak f. 9.650  
 c. Daging babi Amerika                tiga ratus tujuh belas kotak    f. 6.173  
 d. Tepung                                    lima ratus lima puluh kotak    f. 5.545

Selanjutnya, keadaan tahun 1834 mengenai jumlah kapal Amerika Serikat yang datang dan berangkat, kapal lainnya yang dari Amerika Serikat dan tonase matinya, tampak pada gambaran tabel-tabel di bawah ini,

**Tabel 12. Kapal Amerika Serikat yang Tiba  
di Hindia Belanda Tahun 1834**

Berbendera Dari	Amerika Serikat		Belanda		Inggris	
	Kapal	Tonase (lasten)	Kapal	Tonase (lasten)	Kapal	Tonase (lasten)
Inggris	4	747	---	---	---	---
Amerika Serikat	26	5.194,50	1	138	1	133
Cina & Makao	5	1.002,50	---	---	---	---
Manila	4	799	---	---	---	---
Kepulauan Timur	3	532,50	---	---	---	---
<b>Jumlah</b>	<b>42</b>	<b>8.275,50</b>	<b>1</b>	<b>138</b>	<b>1</b>	<b>133</b>

(Sumber: Verslag... 1835; Bruyne-Kops 1856/ 1857)

**Tabel 13. Kapal Amerika Serikat yang Berangkat  
dari Hindia Belanda Tahun 1834**

Menuju	Berbendera Amerika Serikat		Berbendera Inggris	
	Kapal	Tonase (lasten)	Kapal	Tonase (lasten)
Negeri Belanda	11	1.978,50	---	---
Inggris	1	135	---	---
Amerika Serikat	5	796	1	232
Cina	26	4.905	---	---
Manila	2	296	---	---
Kepulauan Timur	2	317	---	---
<b>Jumlah</b>	<b>47</b>	<b>8.427,50</b>	<b>1</b>	<b>232</b>

(Sumber: Verslag... 1835; Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Dari gambaran ini tampak bahwa tidak hanya kapal Amerika Serikat yang melayani pemasokan barang ke Amerika Serikat. Belanda dan Inggris ikut mengambil bagian dalam jaringan ini. Juga tampak bahwa pelayaran Amerika Serikat semakin meningkat, terutama bertalian dengan Cina. Jumlah kapal yang datang dari Amerika Serikat, dan berbendera Amerika Serikat dengan jumlah kapal yang berbendera Amerika Serikat menuju Cina adalah sama, yakni dua puluh enam kapal. Perbandingan kapal yang datang dari dan menuju ke Cina dan Makao tidak seimbang yakni dua puluh enam berbanding lima. Pada tahun 1834 setidaknya ada empat puluh dua kapal berbendera Amerika Serikat di pelabuhan Batavia.

Keadaan pada tahun 1835 tercantum pada ketiga tabel di bawah ini, dalam nilai impor dan ekspor, yaitu:

**Tabel 14. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835**

Kapal dengan Dari dan Ke	Bendera Amerika Serikat (dalam Gulden)	
	Impor	Ekspor
Negeri Belanda	2.330	2.339.689
Inggris	6.508	---
Bremen	---	172.912
Amerika Serikat	1.856.031	665.589
Tanjung Harapan	4.974	---
Cina dan Makao	1.271	906.924
Manila	247.037	---
Kepulauan Timur	55.545	---
<b>Jumlah</b>	<b>2.173.696</b>	<b>4.085.114</b>

(Sumber: Verslag....1836)

Ekspor Hindia Belanda ke Negeri Belanda yang dibawa oleh kapal-kapal berbendera Amerika Serikat cukup tinggi, mencapai hampir 2 ½ juta gulden. Nilai keseluruhan yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat adalah 6 juta gulden lebih. Barang-barang asal Amerika Serikat juga dibawa oleh kapal berbendera Belanda walau

nilainya hanya 7 gulden. Keadaan ini memperlihatkan bahwa pabean Hindia Belanda mencatat arus keluar masuk barang-barang hingga jumlah yang tidak berarti.

Melanjutkan penggambaran keadaan Pelayaran di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835 adalah seperti tabel di bawah ini:

**Tabel 15. Kedatangan Kapal Amerika Serikat  
di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835**

Dari Negara	Berbendera Amerika Serikat	
	Jumlah Kapal	Tonase (lasten)
Negeri Belanda	1	191
Inggris	1	107,50
Amerika Serikat	37	6.681
Tanjung Harapan	1	117
Mauritius	1	279
Cina dan Makao	6	954
Manila	7	1.292
Kepulauan Sandwich	1	172
Kepulauan Timur	5	795,50
<b>Jumlah</b>	60	10.589

(Sumber: Verslag...1836)

Hubungan dengan Mauritius muncul kembali ketika kapal "Grand Turk" di Salem tiba di kepulauan ini pada tahun 1785. Kepulauan ini merupakan tempat persinggahan pelayaran dari Tanjung Harapan menuju India dan Cina. Sejak tahun 1784, kepulauan yang dikuasai oleh Prancis ini telah terbuka untuk kapal dan perdagangan asing (Livermore 1947: 31).

Melanjutkan gambaran tahun 1835, keadaan keberangkatan kapal-kapal berbendera Amerika Serikat dari pulau Jawa dan Madura adalah sebagai berikut:

**Tabel 16. Keberangkatan Kapal Amerika Serikat  
dari Pulau Jawa dan Madura Tahun 1835**

Menuju Negara	Berbendera
---------------	------------

Universitas Indonesia

	Amerika Serikat	
	Jumlah Kapal	Tonase (lasten)
Negeri Belanda	24	4.848
Amerika Serikat	14	2.033
Bremen	1	261
Cina dan Makao	41	7.231,50
Manila	2	452
Kepulauan Timur	5	819
<b>Jumlah</b>	<b>87</b>	<b>15.624,50</b>

(Sumber: Verslag... 1836)

Tampak dalam kedua tabel di atas ada perbedaan 27 kapal yang berangkat meninggalkan pulau Jawa dan Madura padahal yang datang hanya 60. Penjelasan ada kapal-kapal yang berasal dari masa sebelumnya, atau kemungkinan lainnya adalah, pembelian atau penyewaan kapal oleh pengusaha Amerika Serikat di Hindia Belanda. Memang, masalah ini masih memerlukan pendalaman lebih lanjut.

Lalu, pada tahun 1836 laporan Hindia Belanda memperlihatkan keberangkatan kapal Amerika Serikat menuju Siam. Keadaan Impor dan Ekspor pulau Jawa dan Madura Tahun 1836 dalam gulden adalah:

**Tabel 17. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Berbendera Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1836**

Dari dan Ke	Berbendera Amerika Serikat	
	Impor	Ekspor
Amerika Serikat	691.865	1.002.529
Negeri Belanda	---	1.335.179
Inggris	17.693	---
Benggala, Pantai Koromandel dan Malabar	---	95.780
Cina dan Makao	21.237	1.455.562
Siam	---	10.200
Manila	2.992	---
Kepulauan Timur	4.278	45.000
<b>Jumlah</b>	<b>738.065</b>	<b>3.944.250</b>

Universitas Indonesia

(Sumber: Verslag....1837)

Jumlah kapal dan tonasenya di bawah bendera Amerika Serikat yang berangkat pada tahun 1836 adalah :

**Tabel 18. Keberangkatan Kapal Amerika Serikat Tahun 1836**

Menuju negara	Jumlah Kapal	Tonase ( <i>lasten</i> )
Negeri Belanda	12	1.748
Amerika Serikat	15	2.000,50
Benggala dan sekitarnya	3	371
Cina dan Makao	47	8.222
Manila	1	148
Kepulauan Timur	2	331,50
<b>Jumlah</b>	<b>80</b>	<b>12.821</b>

(Sumber: Verslag....1836)

Jumlah kapal berbendera Amerika Serikat yang terlibat dalam perdagangan Hindia Belanda dan jaringan berantai Amerika Serikat semakin meningkat hingga delapan puluh kapal. Jumlah ini menurun kembali pada tahun 1837. Bersama dengan kapal berbendera Belanda dan Swedia yang melayani pelayaran ke Amerika Serikat, keadaan tahun itu adalah:

**Tabel 19 Kedatangan Kapal-kapal dari Amerika Serikat Tahun 1837**

Dari Negara	Berbendera Belanda		Berbendera Swedia		Berbendera Amerika Serikat	
	Kapal	Tonase ( <i>lasten</i> )	Kapal	Tonase ( <i>lasten</i> )	Kapal	Tonase ( <i>lasten</i> )
Amerika Serikat	18	3.830	2	241,50	17	3.050,50
Cina dan Makao	---	---	---	---	19	3.654,50
Manila	---	---	---	---	3	489
Kepulauan Timur	---	---	---	---	8	1.393
<b>Jumlah</b>	<b>18</b>	<b>3.830</b>	<b>2</b>	<b>241,50</b>	<b>47</b>	<b>8.587</b>

(Sumber: Verslag.....1838)

Kapal-kapal Amerika Serikat berangkat ke beberapa negara lainnya dalam jumlah yang berbeda. Jumlah yang menuju Negeri Belanda sebanyak lima kapal dengan

tonase 842 *lasten*. Jumlah yang menuju berturut-turut Bremen, Amerika Serikat, Cina, Makao dan Kepulauan Timur adalah sebuah, tiga belas, tiga puluh empat dan sebuah kapal, dengan tonase setiap tahunnya masing-masing 262, 2.123,50, 6.245 dan 129 *lasten*. Jumlah kapal Amerika Serikat yang terbanyak adalah menuju Cina dan Makao. Keseluruhan jumlah kapalnya adalah lima puluh empat dengan tonase 9.601,50 *lasten*.

Pada tahun 1838 nama kapal-kapal Amerika Serikat yang bergiat di perairan kepulauan Indonesia antara lain adalah "Potomac", "Vancouver" dan "Aurelius". Kapal-kapal yang tercatat pada tahun 1839 antara lain adalah "St. Lawrence", "Issore (Missouri)", "Victoria" dan "Arno" (Arsip Financien 922. ANRI).

Pada tahun 1845, menurut *Verslag* tahun 1846, keadaannya menjadi sebagaimana tampak pada tabel-tabel di bawah ini:

**Tabel 20. Keadaan Impor dan Ekspor di pulau Jawa dan Madura Tahun 1845 oleh kapal-kapal berbendera Amerika Serikat, (dalam Gulden)**

Dari dan Ke	Impor	Ekspor
Negeri Belanda	---	127.211
Amerika Serikat	245.850	547.522
Mauritius	8.494	---
Cina dan Makao	---	10.824
Holland/ Belanda Baru	---	4.424
Kepulauan Timur	2.212	152.241
<b>Jumlah</b>	256.556	842.222

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Pada tahun ini kapal Amerika Serikat membawa langsung muatan menuju koloni Negeri Belanda di Amerika Selatan, yakni Belanda Baru atau *New (Nieuw) Holland*, dan Mauritius. Dari keadaan nilai ekspor dan impor itu, kapal-kapal yang membawa muatan asal Amerika Serikat tidak hanya yang berbendera negeri itu saja, melainkan juga kapal berbendera Belanda dan Denmark. Jumlah kapal Negeri Belanda sebanyak dua kapal dengan tonase keduanya 661,50 *lasten*, lalu sebuah kapal Swedia dengan



tonase 161,50 *lasten*. Sementara mengenai jumlah kapal-kapal Amerika Serikat yang datang di pulau Jawa dan Madura dan berasal dari Negeri Belanda, Amerika Serikat, Mauritius, Manila dan Kepulauan Timur adalah masing-masing sebuah kapal dengan tonase 334 *lasten*, 4 dengan 917, sebuah kapal dengan 199,50, sebuah kapal dengan 197 dan sebuah kapal dengan 215. Keseluruhan kapal Amerika Serikat sebanyak delapan dengan tonase 1.862,50 *lasten*. Sementara keadaan kapal-kapal Amerika Serikat yang berangkat adalah:

**Tabel 21 Keadaan Pelayaran di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1845**  
Keberangkatan (K = Kapal dan T = Tonase dalam *Lasten*)

Menuju	Negeri Belanda		Amerika Serikat		Cina dan Makao		Manila		Kepulauan Timur	
	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T
Di bawah bendera										
Amerika Serikat	1	334	5	862,50	4	971	1	199,50	2	321,50

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Jumlah keseluruhan kapal adalah tiga belas, sedangkan tonase 2.688,50 *lasten*.

Selanjutnya Laporan Perdagangan tahun 1850 dan 1857 (*Overzigt 1850 & 1857*) menyajikan gambaran mengenai perdagangan kapal-kapal Amerika Serikat di beberapa tempat luar pulau Jawa dan Madura, dari kepulauan Indonesia atau disebut sebagai *Buitenbezittingen* (Daerah Luar Jawa dan Madura) pada tahun 1846 hingga 1853. Di Sumatera Barat dan Bengkulu pada tahun 1846, 1847, 1848, 1850, 1851, 1852 dan 1853 kedatangan kapal-kapal Amerika Serikat berturut-turut adalah dua dengan tonase 437 *lasten*, tidak ada keterangan, dua dengan 87, tiga dengan 641, sebuah kapal dengan 197,50, dua dengan 387 dan tiga kapal dengan tonase 680 *lasten*. Keberangkatan kapal-kapal Amerika Serikat pada kurun waktu yang sama adalah masing-masing dua dengan tonase 446 *lasten*, tidak ada keterangan, delapan dengan 987,50, tiga dengan 535,50, sebuah kapal dengan 197 ½, dua dengan 387 dan lama kapal dengan tonase 1.056 *lasten*. Nilai impornya adalah berturut-turut 11,231

gulden, kosong dan 3.162, 2.478, 531, 706, dan 94.400 gulden. Sebaliknya nilai eksportnya adalah 147.941 gulden, kosong, 6.815, 70.407, 182.162, 227.000 dan 538.108 gulden.

Tampak surplus ekspor dari kedua tempat ini berkaitan dengan perdagangan Amerika Serikat. Kapal-kapal Amerika Serikat membawa banyak barang-barang dari kedua tempat ini walau terjadi fluktuasi neraca perdagangan pada kurun waktu itu (1846—1853). Perbedaan jumlah kapal yang datang dan berangkat bertalian dengan pemakaian bendera Amerika Serikat, sebagaimana yang tampak pada tahun 1853 bahwa kapal yang tiba berjumlah tiga sedangkan yang berangkat sebanyak lima kapal. Sebuah kapal dagang dapat memakai sebuah bendera negara tertentu sesuai dengan keadaan, seperti disewa, dibeli atau ditumpangi menuju ke tempat tertentu. Pabean Hindia Belanda jeli menyermati dan mencatat keadaan ini.

Pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat dengan kedua tempat ini (Sumatera Barat dan Bengkulu) selain memang telah berlangsung dari masa sebelumnya, juga berkenaan dengan penurunan perdagangan lada di Kuala Batu dan sekitarnya. Pedagang Salem memonopoli perdagangan ini hingga tahun 1846. Sejak tahun 1830-an Sumatera Barat dan Bengkulu berada di bawah kekuasaan Hindia Belanda. Tentunya perdagangan Amerika Serikat menghadapi kebijakan kolonial Hindia Belanda. Fluktuasi nilai impor dan ekspor antara lain disebabkan oleh kebijakan ini yang mengutamakan kapal-kapal berbendera Belanda. Namun, kapal-kapal Amerika Serikat tidak memiliki pilihan lain. Oleh karena sejak tahun 1840-an perdagangan lada Salem dan pantai barat Sumatera memperlihatkan kecenderungan penurunan yang tajam dan terus menerus, hingga kemudian menghilang sama sekali. Kedua tempat ini menjadi pilihan pengalihan pelayaran dan perdagangan kapal-kapal Amerika Serikat dalam upaya mempertahankan keuntungan.

Daerah lainnya yang kerap dikunjungi oleh kapal-kapal Amerika Serikat adalah Timor Kupang dan Manado. Keadaan kapal-kapal Amerika Serikat di pelabuhan ini dibedakan dalam dua kategori yakni yang datang dari Amerika Serikat dan yang berbendera Amerika Serikat yang tampak pada tahun 1846 hingga 1851. Ketidaklengkapan data terkait pada keadaan sumber yang tidak lengkap dan dalam

keadaan yang sulit untuk dibaca karena mulai hancur. Kapal yang datang dari Amerika Serikat tidak harus berbendera atau milik pedagang negeri itu. Kapal-kapal berbendera lain juga datang dari negeri tersebut. Sementara kapal-kapal Amerika Serikat yang datang di Kupang tidak harus belayar atau berasal dari negerinya. Sebagian kapal Amerika Serikat datang dari tempat-tempat lainnya dalam pola perdagangan berantai. Walau nilai keuntungan yang diperoleh masih sulit untuk dihitung dan diperkirakan.

Keadaan kedatangan dan keberangkatan ini dapat disimak dari tabel berikut:

**Tabel 22. Kedatangan dan Keberangkatan Kapal-kapal Amerika Serikat serta Tonase (dalam *lasten*) di Timor Kupang Tahun 1846—1853**

Tahun	Kedatangan				Keberangkatan			
	Dari Amerika Serikat		Berbendera Amerika Serikat		Menuju Amerika Serikat		Berbendera Amerika Serikat	
	Kapal	Tonase	Kapal	Tonase	Kapal	Tonase	Kapal	Tonase
1846	2	318	2	318	2	318	2	318
1847	2	318	2	318	2	318	2	318
1848	1	140	2	251	1	111	2	251
1849	1	164	4	592	4	592	4	592
1850	3	720	4	1.096	---	---	4	1.096
1851	1	168	1	168	---	---	1	168
1852	---	---	1	160	---	---	1	160
1853	---	---	2	251,50	---	---	2	251,50

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Nilai impor dan ekspornya dalam sumber yang ditemukan tidak lengkap. Keterangan yang ada hanyalah nilai impor sedangkan nilai ekspornya tidak dijumpai. Dalam nilai impor tercantum perbedaan nilai impor yang berasal dari Amerika Serikat dan yang dibawa oleh kapal-kapal berbendera Amerika Serikat. Tidak berbeda dengan penjelasan mengenai keadaan kedatangan dan keberangkatan, perbedaan ini memperlihatkan bahwa tidak semua impor barang-barang dari Amerika Serikat dibawa oleh kapal berbendera negeri itu. Sebaliknya tidak semua barang yang dibawa ke Timor Kupang berasal dari Amerika Serikat oleh karena kapal berbendera negeri itu tidak selalu berasal atau berangkat dari negerinya. Sebagian besar kapal

berbendera Amerika Serikat, secara berantai, singgah di sejumlah pelabuhan untuk mencari barang niaga yang laku diperdagangkan atau menjadi kebutuhan di tempat lain, seperti di Timor Kupang. Keadaan impor itu adalah sebagai berikut:

**Tabel 23. Impor Perdagangan Amerika Serikat di Timor Kupang Tahun 1846—1853 (dalam Gulden)**

Tahun	Impor	
	Dari Amerika Serikat	Berbendera Amerika Serikat
1846	2.287	2.147
1847	530	530
1848	404	404
1849	733	1.439
1850	1.415	1.416
1851	---	---
1852	223	223
1853	168	169

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Sulit dipastikan apakah kedua nilai itu terpisah atau saling berhubungan dalam arti menjadi bagian dari yang lain. Oleh karena pada tabel di atas terlihat selisih dan kesamaan nilai dari keduanya. Pada tahun 1846 perbedaan nilai impor yang berasal dan yang berbendera Amerika Serikat tampak cukup mencolok seperti pada tahun 1849. Namun, pada tahun 1847, 1848 dan 1852 nilai keduanya sama. Kemudian pada tahun 1850 dan 1853 terdapat selisih tipis hanya 1 gulden. Kemungkinan besar nilai kedua jenis impor ini berbeda sehingga dapat dijumlah sebagai keseluruhan perdagangan Amerika Serikat yang mewakili pola perdagangan ekspor dan berantai.

Apabila kedua jenis impor ini dijumlahkan akan muncul nilai untuk kurun waktu 1846 hingga 1853 berturut-turut dalam gulden adalah 4.434, 1.060, 808, 2.172, 2.831, kosong, 446, dan 337. Dari nilai keseluruhan ini terlihat terjadi penurunan yang cukup tajam dari sebesar 4.434 gulden pada tahun 1846 menjadi 337 gulden pada tahun 1853. Keadaan serupa berlangsung pada perdagangan berantai, dari sebesar 2.147 gulden menurun hingga 169 gulden pada tahun 1853.

Jaringan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat berikutnya di Kepulauan Timur adalah pelabuhan Manado di Sulawesi Utara. Pada abad ke-19, ekspansi kolonial Belanda di wilayah ini berkembang pesat. Setelah menerima kembali wilayah ini dari kekuasaan Inggris, pemerintah kolonial Hindia Belanda menerapkan kebijakan politik dan ekonomi yang intensif. Birokratisasi dilakukan bersamaan dengan pengenalan penanaman padi dan perkebunan tanaman ekspor. Kopi merupakan tanaman ekspor yang menjadi primadona.

Kapal Amerika Serikat yang datang dikategorikan sebagai berbendera Amerika Serikat pada kurun waktu 1847 hingga 1848 dan 1850 hingga 1853 dan juga disebutkan berasal dari negerinya. Berturut-turut kedatangan kapal-kapal berbendera Amerika Serikat pada rentangan tahun-tahun itu adalah tiga dengan tonase 749 *lasten*, dan dua dengan 593. Berikutnya, pada tahun 1850 hingga 1853 kapal-kapal Amerika Serikat yang datang adalah tujuh dengan tonase 910, tiga dengan 511, empat dengan 934 dan sebuah kapal dengan 300 *lasten*. Keadaan keberangkatan pada tahun 1846 adalah sebanyak tiga dengan tonase 749 dan dua dengan tonase 593 *lasten*. Untuk tahun 1850 sampai 1853 adalah berurutan tujuh dengan tonase 910, tiga dengan tonase 437, empat dengan 934 dan sebuah kapal dengan tonase 300 *lasten*. Sementara nilai impornya hanya diperoleh tahun 1847 sebesar 314 gulden dan tahun 1848 sejumlah 268 gulden. Tampak nilai impornya tidak besar dibandingkan dengan daerah lainnya yang telah disebutkan.

Kapal-kapal Amerika Serikat mengunjungi sejumlah pelabuhan lainnya secara tidak teratur. Di Maluku sebuah kapal dengan bertonase 152,50 *lasten* tercatat datang dari Amerika Serikat pada tahun 1847 tetapi tidak ada keterangan tambahan apakah berbendera Amerika Serikat atau negara lainnya. Juga pada tahun 1851 sebuah kapal berbendera Amerika Serikat bertonase 85 *lasten* berangkat dari Maluku, akan tetapi tanpa ada keterangan tambahan. Barulah pada tahun berikutnya terdapat keterangan bahwa sebuah kapal berbendera Amerika Serikat tiba dengan tonase 152,50 membawa impor sebesar 206 gulden, sedangkan pada tahun 1853 terjadi peningkatan jumlah kapal yang datang. Sebanyak empat kapal bertonase 740 *lasten* datang dan berangkat kembali. Pada tahun 1852 sebuah kapal berbendera Amerika Serikat

dilaporkan berangkat dari Palembang dengan bertonase 175 *lasten*. Lalu pada tahun 1853 sebuah kapal berbendera Amerika Serikat diketahui bertonase 140 *lasten* tetapi tidak membawa barang. Kapal itu kemudian berangkat kembali membawa ekspor sebesar 39.718 gulden.

Perkembangan pada tahun 1856 memperlihatkan keadaan sebagai berikut:

**Tabel 24. Keadaan Impor dan Ekspor di pulau Jawa dan Madura dari dan menuju Amerika Serikat Tahun 1856 dalam Gulden (I = Impor dan E = Ekspor)**

Di bawah bendera	Belanda		Inggris		Hamburg		Swedia		Denmark		Amerika	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
Belanda	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	---	269.726
Inggris	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	---	206.935
Amerika Serikat	146.079	99.234	-	3.000	-	24.820	235	--	-	20.449	269.531	983.221
Benggala dan Sailand	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	17.360	---
Manila	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	121.505	---
Cina dan Makao	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	2.296	276.446
Nieuw Holland (Suriname)	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	1.262	127.997
Kepulauan Timur	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	2.929	87.935
<b>Jumlah</b>	---	---	-	---	-	---	---	--	-	---	414.883	1.952.260

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Dari tabel di atas terlihat bahwa kapal-kapal yang membawa muatan asal dan menuju Amerika Serikat adalah berbendera Belanda, Inggris, Hamburg (di Jerman), Swedia dan Denmark. Walau begitu, kapal-kapal Amerika Serikat tetap mendominasi nilai jumlah muatan yang dibawa ketimbang kapal negeri lainnya. Keunggulan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat bersaing dengan negeri lainnya, terutama Inggris.

Pada tahun 1856, kegiatan pelayaran dan perdagangan berantai Amerika Serikat dalam jaringan Hindia Belanda semakin marak. Jaringan itu meliputi

Benggala, Cina, Manila, Australia, Kepulauan Sandwich dan Kepulauan Timur. Gambaran kedatangan kapal Amerika Serikat ke pulau Jawa dan Madura selengkapnya adalah:

**Tabel 25. Keadaan Pelayaran di pulau Jawa dan Madura Tahun 1856**  
**Kedatangan (K = Kapal dan T = Tonase dalam Lasten)**

Dari	Amerika Serikat		Benggala		Cina		Manila		Australia		Kepulauan Sandwich		Kepulauan Timur	
	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T	K	T
Belanda	13	3.062	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Prancis	1	148	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Hamburg	2	278	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Swedia	5	904,50	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Bremer	1	160	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Denmark	1	177	--	---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---
Amerika Serikat	11	2.406	1	102	3	165,50	1	75,50	11	2.291,50	1	358	5	1.394,50
Jumlah	34	7.135,50	1	102	3	165,50	1	75,50	11	2.291,50	1	358	5	1.394,50

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Selanjutnya, keadaan keberangkatan adalah:

**Tabel 26. Keberangkatan (K = Kapal dan B = Tonase dalam Lasten)**

Menuju/	Negeri Belanda		Inggris		Amerika Serikat		Cina		Kepulauan Timur	
	K	B	K	B	K	B	K	B	K	B
Negeri Belanda	--	--	--	--	3	777	--	--	--	--
Hamburg	--	--	--	--	2	274,50	--	--	--	--
Denmark	--	--	--	--	1	76	--	--	--	--
Amerika Serikat	--	--	--	--	17	4.145,50	7	1.701,50	6	1.784,50
<b>Jumlah</b>	--	--	--	--	23 <sup>51</sup>	5.237	7	1.701,50	6	1.784,50

<sup>51</sup> Menurut *Verslag 1856 (1857)* jumlah kapal berbendera Amerika Serikat yang berangkat dari pulau Jawa dan Madura adalah 38 dengan bobot 10.349,50. Jumlah kapal yang berangkat ke Amerika Serikat adalah tiga yang bertonase seluruhnya 511 lasten.

(Sumber: Bruyne-Kops 1856/ 1857)

Tampak jelas dari pemaparan tabel-tabel di atas yang disajikan secara kronologis bahwa kapal-kapal Amerika Serikat membangun suatu jaringan perdagangan lintas lautan yang membentang dari kawasan Eropa dan Amerika hingga ke Asia Timur. Sebagaimana yang telah disampaikan bahwa pola ini terbentuk pertama-tama dilatarbelakangi oleh semangat perdagangan luar negeri Amerika Serikat yang berlandaskan perdagangan atau pasar bebas. Perdagangan bebas diyakini akan membawa keuntungan yang besar untuk perdagangan luar negeri Amerika Serikat. Keadaan ini dipicu pula oleh keunggulan absolut (mutlak) dan komparatif barang-barang asal dan buatan Amerika Serikat yang tidak semuanya kompetitif di pasar internasional. Oleh karena itu kapal-kapal dagang Amerika Serikat harus mencari barang-barang yang dibutuhkan di suatu tempat yang menjadi tujuan niaganya. Tampak bahwa pedagang lintas lautan Amerika Serikat menyiasati keterbatasan keunggulan mereka di persaingan perdagangan internasional dengan mengambil peran sebagai pedagang berantai yang sebagiannya bersifat perantara.

Perdagangan berantai pelayaran Amerika Serikat didukung oleh langkah-langkah kebijakan luar negeri pemerintahnya. Di percaturan internasional yang penuh dengan persaingan politik dan militer terutama yang bersumber di perkembangan Eropa, pemerintah Amerika Serikat sering menempuh kebijakan tidak memihak atau netral, sehingga kehadiran mereka di pelabuhan-pelabuhan koloni Eropa relatif tidak menghadapi masalah. Malahan dalam beberapa hal, kehadiran dan peranan mereka dibutuhkan, seperti keadaan di Hindia Belanda di masa peperangan Napoleon Bonaparte.

Kapal-kapal Amerika disukai untuk dipakai sebagai angkutan barang niaga oleh bangsa-bangsa lainnya karena kelincahan dan daya muatnya yang lebih maju dibandingkan perkapalan lainnya. Jenis kapal *Clippers* Amerika Serikat berhasil mempersingkat waktu tempuh antar tempat karena teknologi layar dan bentuk kapal yang mudah melakukan manuver agar selalu memperoleh angin untuk mendorong laju kapal. Teknik navigasi pelaut Amerika Serikat tergolong cukup maju sejajar

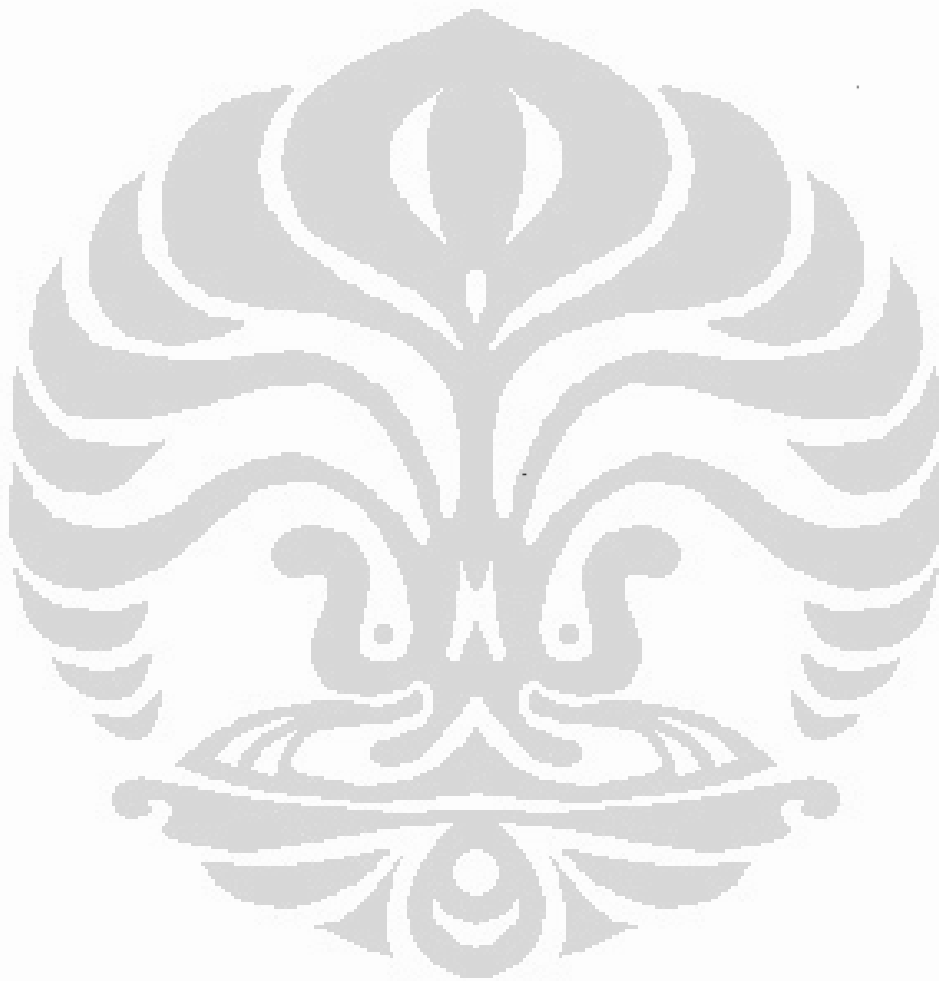


dengan pelaut-pelaut Eropa yang telah terlebih dahulu merambah jalur pelayaran lintas samudera.

Dalam jaringan perdagangan berantai Amerika Serikat tampak beberapa tempat yang sepanjang tahun dikunjungi. Namun, tampak pula beberapa tempat yang hanya sesekali disinggahi. Negeri Belanda, Inggris, Cina, Makao, Manila dan Kepulauan Timur adalah tempat-tempat yang menjadi tujuan pelayaran niaga kapal Amerika Serikat hampir sepanjang dan setiap tahun. Pelayaran ke Negeri Belanda terutama terkait pada carrying trade, yang mana kapal-kapal Amerika Serikat disewa untuk membawa komoditi dari Hindia Belanda. Negeri Belanda merupakan gerbang untuk komoditi daerah jajahan memasuki pasar Eropa. Sebaliknya kebutuhan daerah jajahan menjadi muatan kapal Amerika Serikat dari Negeri Belanda. Inggris menjadi penting karena imperiumnya. Jaringan emporium Inggris menyediakan pelabuhan-pelabuhan yang ramai disinggahi, seperti Tanjung Harapan, India, Singapura dan kemudian Kanton yang menjadi bagian imperiumnya pada tahun 1842. Cina merupakan tujuan perdagangan Amerika Serikat di Asia dalam jaringannya dengan Makao dan Manila. Makao berada di bawah kekuasaan Portugis, sedangkan Manila dijajah oleh Spanyol. Kepulauan Timur merupakan pemasok barang-barang yang dibutuhkan oleh kapal Amerika Serikat untuk berdagang di pelabuhan Cina (Kanton). Besaran angka yang bergerak sesuai dengan irama pasar dalam tabel impor dan ekspor pulau Jawa dan Madura setiap tahunnya yang berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat merupakan gambaran dinamika perdagangan berantai Amerika Serikat yang melintasi tiga samudera dan benua.

Dengan perdagangan berantai, pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat menjadi bagian jaringan perdagangan global. Belenggu dan hambatan imperium negara-negara Eropa berhasil diterobos dengan gagasan laut bebas dan pasar bebas. Diplomasi dan keunggulan pelayaran Amerika Serikat merupakan kunci dalam membuka ruang keikutsertaan dalam jaringan perdagangan global tersebut. Dari pola perdagangan luar negeri berupa ekspor, reekspor dan berantai ini surplus perdagangan mengalir ke perekonomian dalam negeri Amerika Serikat. Keuntungan perdagangan luar negeri ini, termasuk dalam kaitannya dengan kepulauan Indonesia, merupakan

sumber modal bagi roda perekonomian Amerika Serikat yang sedang membangun landasan industrinya di abad ke-19. Dalam konteks peraihan keuntungan ini, diplomasi oleh pemerintah menjadi penting untuk menjamin kelancaran perdagangan. Salah satu bentuk upaya ini adalah pembuatan perjanjian bilateral.



**Universitas Indonesia**

## BAB 4 PERDAGANGAN BEBAS, MERKANTILISME DAN PERJANJIAN 1855

### 4.1 Politik Perdagangan Internasional Amerika Serikat

Langkah awal yang dilakukan oleh pemerintah Amerika Serikat segera setelah merdeka adalah membuka dan menjalin hubungan diplomatik dengan dunia internasional, terutama negara-negara Eropa. Keadaan internasional ketika itu masih belum reda dari ketegangan dan pertentangan antarnegara Eropa. Keadaan di Eropa meluas ke wilayah-wilayah lainnya karena negara-negara Eropa, terutama Inggris, Prancis, Spanyol, Portugis, Belanda dan Belgia berlomba-lomba untuk memperoleh daerah jajahan. Dalam keadaan seperti itu politik luar negeri dan diplomasi Amerika Serikat harus berhati-hati dan bijaksana dalam menjalin hubungan dengan negara-negara yang sedang bertikai itu.

Amerika Serikat berkepentingan besar dalam membuka hubungan diplomatik dengan negara-negara Eropa. Selain secara yuridis formal sebagai bentuk pengakuan kedaulatan sebagai persyaratan untuk sebuah bangsa dan negara yang merdeka, Revolusi perjuangan kemerdekaan Amerika tidak lepas dari keterlibatan negara-negara Eropa. Oleh karena itu, Amerika Serikat perlu membalas dukungan itu sebagai sebuah bangsa yang berdaulat.

Dalam peta aliansi Eropa pada abad ke-18, persaingan utama berlangsung antara negara-negara kolonial besar Inggris dan Prancis, menggantikan pertikaian Spanyol dan Portugal di abad sebelumnya. Abad 17 dikenal dengan Abad Spanyol (*Spanish Century*). Akar perselisihan Inggris dan Prancis berakar pada masa Reformasi yang sarat dengan perbedaan keyakinan dan perebutan tahta, akan tetapi permasalahan yang lebih penting di abad ke-18 adalah persaingan memperoleh daerah jajahan di luar Eropa (Marihandono 2004: 6). Perang-perang kedua Negara Eropa itu yang berkaitan pertikaian di daerah koloni benua Amerika adalah (Bragdon & McCutchen 1969: 33).

:

Peperangan Inggris dan Prancis di Eropa dan koloni Amerika		
Sebutan di Eropa	Tahun	Sebutan di Amerika
Perang Liga Augsburg	1689--1697	Perang Raja William
Perang Tahta Spanyol	1701--1731	Perang Ratu Anne
Perang Tahta Austria	1742--1748	Perang Raja George
Perang Tujuh Tahun	1754--1763	Perang Prancis dan Indian

Dalam upaya untuk melancarkan diplomasi di kancah internasional, departemen pertama yang dibentuk setelah pengesahan Konstitusi adalah Departemen Luar Negeri (*Department of Foreign Affairs*) yang ditandatangani oleh Presiden George Washington pada tanggal 27 Juli 1789. Dengan perluasan tugas, termasuk fungsi domestik berdasarkan Undang-undang 15 September 1789, departemen itu berubah sebutan menjadi *Department of State* dan pejabatnya dikenal sebagai *Secretary of State*. Sebagai menteri pertamanya adalah Thomas Jefferson yang memangku jabatannya pada tanggal 22 Maret 1790, se usai menyelesaikan tugas diplomatnya.<sup>50</sup> Sebelum itu, jabatan menteri luar negeri diemban oleh John Jay. Tugas departemen ini sedemikian luas, mencakup administrasi dalam negeri kecuali perang dan keuangan, termasuk pengusulan undang-undang ke Kongres dan juga perantara surat menyurat antara Presiden dan Gubernur Negara Bagian. Kemudian sebagian tugas yang menyangkut masalah wilayah negara diserahkan kepada Departemen Dalam Negeri pada tanggal 1 Maret 1783 (Stuart 1952: 18—20).

Presiden George Washington (1789—1797) memusatkan perhatian pada membangun hubungan diplomatik dengan Eropa. Delegasi-delegasi dikirim untuk melakukan perundingan dan perjanjian dengan pemerintah-pemerintah Eropa. Sejumlah perwakilan resmi setingkat duta besar ditempatkan di sejumlah negara

<sup>50</sup> Di samping Jefferson, lima menteri luar negeri lainnya setelah masa jabatan mereka mengikuti pemilihan Presiden dan kemudian terpilih, yakni James Madison (masa jabatan presiden 1809—1817), James Monroe (1817—1825), John Quincy Adams (1825—1829), Martin van Buren (1837—1841) dan James Buchanan (1857—1861).

Eropa. Thomas Jefferson, John Adams, John Jay dan Benyamin Franklin adalah utusan-utusan resmi yang mewakili kepentingan politik luar negeri Amerika Serikat itu. Mereka dibekali sejumlah pesan yang sarat dengan kepentingan Amerika. Salah satu yang penting adalah menjaga netralitas Amerika Serikat, khususnya terhadap pertikaian di antara negara-negara Eropa. Menurut Konstitusi Amerika Serikat Artikel II, fasal 2 wewenang mengangkat Duta Besar, Perutusan Resmi dan Konsul dimiliki oleh Presiden berdasarkan saran dan persetujuan Senat.

Gambar 20. Thomas Jefferson



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 164)

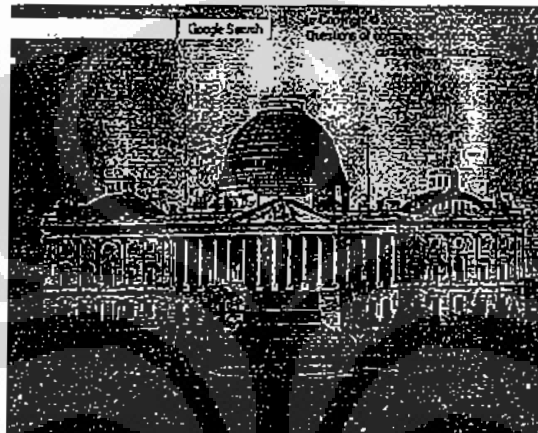
Undang-undang pertama Kongres mengenai pengangkatan Konsul muncul pada tanggal 4 April 1792. Para konsul tidak menerima gaji sehingga harus mencari penghasilan sendiri, seperti melalui perdagangan pribadi atau imbalan jasa atas tugas ([www.state.gov/www/about/\\_state/history/faq.html](http://www.state.gov/www/about/_state/history/faq.html) hal 9).<sup>51</sup> Dinas Konsuler dibentuk pada tahun 1790. Pada bulan Juni tahun itu 15 konsul diangkat oleh Presiden George Washington. Dari jumlah itu 12 konsul bertugas di Eropa dan selebihnya menuju ke Hindia Barat (Livermore 1946: 39).

Kepentingan utama Amerika lainnya adalah menjaga keutuhan wilayah Amerika, terutama di bagian-bagian yang masih belum dijelajahi. Ketika merdeka,

<sup>51</sup> Diakses pada tanggal 25 November 2008

luas wilayah Amerika adalah ketiga belas koloni yang melakukan perlawanan.<sup>52</sup> Ke arah barat perbatasannya adalah sampai ke pegunungan Apalachia. Di balik pegunungan itu, terbentang wilayah yang dikuasai oleh beberapa negara Eropa dan sebagian besar masih belum dijamah oleh kekuatan-kekuatan Eropa. Kekuatan Eropa yang masih memperlihatkan kekuasaan kolonialnya adalah Spanyol di Florida dan Prancis di Louisiana.

Gambar 21. Gedung Parlemen Amerika Serikat (*Capitol*)



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/Washington-Capitol-Unit...](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/Washington-Capitol-Unit...))

Pidato perpisahan George Washington, yang penyusunannya dibantu oleh Thomas Jefferson, jelas-jelas menyatakan keinginan Amerika Serikat untuk mempertahankan integritas di benua Amerika. Haluan politik luar negeri dan diplomasi Amerika Serikat menjadi perdebatan di kalangan tokoh-tokoh negarawannya. Perdebatan timbul di seputar mengantisipasi masalah internasional yang dipandang akan mempengaruhi kepentingan Amerika. Pidato Washington ini menjadi acuan dan landasan politik luar negeri Amerika Serikat di masa selanjutnya. Selain itu, pada setiap pidato-pidato Presiden persoalan internasional ikut menjadi bagian. Selain di hadapan Kongres, pidato Presiden yang perlu diberi perhatian adalah pidato sambutan pertama usai terpilih (*Inaugural Address*) dan pidato perpisahan (*Farewell Address*).

<sup>52</sup> Ketiga belas koloni yang setelah merdeka menjadi tiga belas negara bagian pertama meliputi Virginia, North Carolina, South Carolina, Rhode Island, Massachusetts, New York, New Jersey, Georgia, Maryland, Pennsylvania, New Hampshire, Delaware dan Connecticut.

Gambar 22. George Washington



(Sumber:[http://en.wikipedia.org/wiki/File:Gilbert\\_Stuart\\_Willianstown\\_Portra...](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Gilbert_Stuart_Willianstown_Portra...))

Dalam pidato perpisahan Washington tercantum pemikirannya tentang politik perdagangan, yakni “Keserasian, pergaulan (hubungan) yang liberal dengan semua negara diusulkan oleh politik, kemanusiaan, dan kepentingan. Akan tetapi, bahkan politik perdagangan harus memelihara keadaan yang seimbang dan tidak berpihak; - tidak mencari dan tidak pula memberikan kemurahan hati (kemudahan) atau preferensi; -meminta pertimbangan tentang jalan keadaan yang alami;-menyebarkan dan melakukan diversifikasi arus perdagangan dengan cara-cara terhormat, akan tetapi tidak ada yang dipaksakan;-menetapkan dengan kekuatan yang diatur demikian-supaya dapat memberikan arah yang mantap kepada perdagangan, merumuskan hak-hak pedagang kita, dan memungkinkan pemerintah untuk mendukung mereka...” (Bradley& Lubis 1990: 19). Dari kutipan ini tampak politik perdagangan bebas tetapi tidak mengesampingkan peranan atau dukungan negara terhadap pedagang-pedagangnya.

Landasan utama dalam memperjuangkan perdagangan bebas adalah doktrin Laut Bebas. Sebelum muncul pemikiran Hugo Grotius (1609), Ratu Elizabeth I dari Inggris pada tahun 1570-an pernah menyatakan, *“The use of the sea and air is common to all; neither can any title to the ocean belong to any people or private*

man.”<sup>53</sup> Pandangan tentang Laut Bebas di Amerika Serikat, sebagai negara yang merdeka, pertama kali muncul pada tanggal 18 Juli 1776.

Suatu komite dalam Kongres Kontinental dibentuk untuk mempelajari masalah luar negeri dan pembuatan perjanjian internasional. Komite itu diketuai oleh John Adams dan beranggotakan antara lain Benjamin Franklin, John Dickinson, Benjamin Harrison dan Robert Morris. Pada tanggal 18 Juli 1776 Adams menyampaikan laporan hasil kerja komitenya, yang berisikan butir-butir perdagangan netral pada masa perang untuk dimasukkan ke dalam perjanjian-perjanjian luar Amerika Serikat di masa mendatang. Pada tanggal 17 September Kongres menyetujui usulan komite itu.

Gambar 23. Benjamin Franklin



(Sumber: [www.americaslibrary.gov/aa/franklinb/aa\\_franklinb\\_subj\\_e.html](http://www.americaslibrary.gov/aa/franklinb/aa_franklinb_subj_e.html))

Usulan itu memuat empat hal, yakni:<sup>54</sup>

- a) jika salah satu penandatanganan dalam keadaan perang dan lainnya netral, penduduk pihak yang netral dapat berdagang dengan musuh dari negara yang berperang untuk semua jenis barang kecuali selundupan perang, pihak yang

<sup>53</sup> [www.americanforeignrelations.com/E-N/Freedom-of-the-Seas-Origins-of-the-conc...](http://www.americanforeignrelations.com/E-N/Freedom-of-the-Seas-Origins-of-the-conc...) diakses tanggal 25 November 2008.

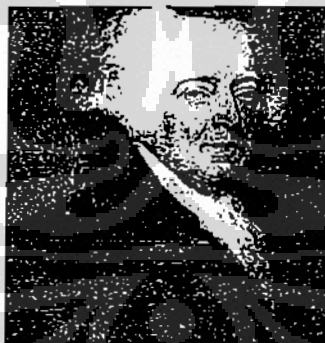
<sup>54</sup> Dalam versi aslinya adalah ... "first, should one of the signatories be at war and the other neutral, the citizens of the neutral could trade with the enemies of the belligerent in all items except contraband of war, the latter being limited to arms, munitions of war, and horses (food and naval stores were specifically excluded); second, citizens of the neutral could trade with the enemies of the belligerent in noncontraband not only from enemy ports to neutral ports but also between ports of an enemy; third, enemy contraband found in neutral ships was not liable to confiscation by the belligerent ('free ships make free goods'); and fourth, neutral goods, whether contraband or noncontraband, found in enemy vessels were liable to confiscation". Ibid.



- terakhir dibatasi atas senjata, amunisi perang, dan kuda (makanan dan perlengkapan pelayaran secara khusus tidak termasuk);
- b) penduduk dari negara netral dapat berdagang dengan musuh dari pihak yang sedang berperang dalam barang bukan seludupan tidak hanya dari dari pelabuhan musuh ke pelabuhan netral tetapi juga antara pelabuhan-pelabuhan musuh;
  - c) barang-barang bukan seludupan musuh yang ditemukan di kapal-kapal yang netral yang tidak dapat dikenakan untuk penyitaan oleh pihak yang berperang (kapal bebas membuat barang bebas);
  - d) barang-barang netral, apakah seludupan atau bukan, yang ditemukan di kapal musuh layak untuk penyitaan.

Prinsip ini dikenal sebagai Rencana Perjanjian Tahun 1776. Rencana ini menjiwai dan menjadi rujukan untuk perjanjian-perjanjian bilateral dengan negara lainnya, seperti dengan Prancis tahun 1778, Negeri Belanda tahun 1782, Swedia tahun 1783, Prusia tahun 1785 dan lainnya.

Gambar 24. John Adams



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 183)

Secara perseorangan, pandangan mengenai signifikansi Laut Bebas untuk tujuan Amerika Serikat tampak pada pemikiran Benjamin Franklin dan John Adams. Franklin menyatakan pada tahun 1782, bahwa *"In general, I would only observe that commerce, consisting in a mutual exchange of the necessaries of life, the more free*

*and unrestrained it is the more it flourishes and the happier are all the nations concerned in it.*" Setahun berikutnya Adams menyampaikan:

*"The United States of America have propagated far and wide in Europe the ideas of the liberty of navigation and commerce. The powers of Europe, however, cannot agree as yet, in adopting them to their full extent...For my own part, I think nature wiser than all the courts and estates of the world, and, therefore, I wish all her seas and rivers upon the whole globe free."*  
([www.americanforeignrelations.com/E-N/F](http://www.americanforeignrelations.com/E-N/F))

Ketika Revolusi Prancis terjadi pada tahun 1789, segera gagasan anti monarki menyebar ke seantero Eropa. Napoleon Bonaparte melakukan ekspansi ke negara-negara sekitarnya yang menimbulkan perlawanan dari Inggris dan negara-negara sekutunya. Deklarasi perang Prancis terhadap Inggris dinyatakan pada tanggal 1 Februari 1793. Negeri Belanda jatuh ke dalam kekuasaan Napoleon yang menempatkan keponakannya, Louis (Lodewijk) Napoleon sebagai penguasa yang dibentuk untuk menggantikan monarki yang menyingkir. Di koloni seberang lautan, Marsekal Herman Willem Daendels dikirim untuk mengambilalih kekuasaan dan menyusun pemerintahan. Daendels mengemban tugas ini untuk mengatur wilayah pengaruh dan kekuasaan VOC di kepulauan Indonesia karena perusahaan itu bubar pada tahun 1799.<sup>55</sup>

Pemerintah Amerika Serikat menghadapi dilema dalam pertikaian Inggris dan Prancis. Tampaknya persoalannya adalah sederhana. Amerika Serikat hanya perlu menentukan pilihan berada di pihak yang mana. Menurut perhitungan politik seharusnya Amerika Serikat memihak Prancis mengingat pengalaman kemerdekaannya dahulu, apalagi Inggris merupakan bekas bangsa penjajahnya. Akan tetapi ada kalkulasi politik yang menjadi pertimbangan dalam pengambilan keputusan

<sup>55</sup> Penjelasan lebih mendalam mengenai Hindia Belanda masa pemerintahan gubernur jenderal H.W Daendels lihat: Djoko Marihandono (2005). *Sentralisme Kekuasaan Pemerintahan Herman Willem Daendels di Jawa 1808—1811: Penerapan Instruksi Napoleon Bonaparte*. Depok: Disertasi Doktor UI. Juga perlu disimak bahwa perkembangan kekuasaan di kepulauan Indonesia pada dekade-dekade awal abad ke-19, berlangsung dalam tahapan, 1795 –1806 sebagai masa Republik Bataaf, 1806—1811 adalah kerajaan Belanda, 1811 masa Prancis, lalu masa Inggris dan kembali Belanda. Keterangan ini berasal dari Dr. Djoko Marihandono pada tanggal 9 Desember 2008.

terhadap persoalan ini. Masalah ini sempat menjadi perdebatan di dalam negeri Amerika Serikat.

Presiden Washington mengambil sikap menjaga netralitas Amerika Serikat, walau banyak desakan pemikiran yang memihak Prancis. Pertimbangannya adalah demi kepentingan nasional. Perdagangan Amerika Serikat dengan Eropa tidak akan terganggu dengan sikap netral ini. Selain itu juga terbukti bahwa perdagangan Amerika Serikat di Asia, yang sedang dirintis terutama dengan Kanton, Cina, justru mendapat banyak keuntungan. Kapal-kapal Amerika Serikat umumnya tidak diganggu dalam pelayaran dan perdagangan dengan wilayah jajahan Inggris. Dalam perjalanan menuju Kanton, salah satu jalur yang ditempuh oleh kapal Amerika Serikat adalah melalui India, yang berada di bawah pengaruh Inggris.

Hubungan perdagangan Amerika Serikat dengan Inggris masih penting. Selain hubungan langsung dengan London, jaringan pelayaran dan perniagaan kolonial Inggris memiliki arti besar untuk barang-barang asal Amerika Serikat. Hindia Barat Inggris sejak masa sebelum Revolusi kemerdekaan merupakan bagian dari jaringan perdagangan Amerika. Oleh karena itu, sikap Amerika Serikat tidak memilih pihak manapun yang sedang bertikai di Eropa. Sikap ini tampak jelas dalam Pernyataan Tidak Memihak (*Proclamation of Neutrality*) Presiden George Washington tertanggal 22 April 1793, yakni:

*"Whereas it appears that a state of war exists between Austria, Prussia, Sardinia, Great Britain and the United Netherlands on the one part and France on the other, and the duty and interest of the United States require that they should with sincerity and good faith adopt and pursue a conduct friendly and impartial toward the belligerent powers.*

*I have therefore thought fit by these presents to declare the disposition of the United States to observe the conduct aforesaid toward those powers respectively, and to exhort and warn the citizens of the United States carefully to avoid all acts and proceedings whatsoever which may in any manner tend to contravene such disposition.*

*And I do hereby also make known that whatsoever of the citizens of the United States shall render himself liable to punishment or forfeiture under the law of nations by committing, aiding, or abetting hostilities against any of them those articles which are deemed contraband by the modern usage of nations, will not receive the protection of the United States against such punishment or forfeiture: and further, that I have given instructions to those officers to be*

*instituted against all persons who shall, within the cognizance of the courts of the United States, violate the law of nations with respect to the powers at war, or any of them. (The Annals of America Volume 3: 520; Commager 1973: 162-163)*

Selanjutnya diplomasi Amerika Serikat terhadap Inggris berlanjut pada tahun 1794. John Jay dikirim ke Inggris dengan wewenang penuh mewakili pemerintah untuk membuat perjanjian baru yang memperkuat Perjanjian tahun 1783, yang juga merupakan pengakuan kedaulatan Inggris terhadap kemerdekaan Amerika Serikat. Perjanjian ini, yang dikenal sebagai Perjanjian Jay (*Jay's Treaty*) ditandatangani tanggal 9 November 1794. Perjanjian ini memberikan jaminan kepada kapal-kapal Amerika Serikat yang memasuki pelabuhan-pelabuhan wilayah jajahan Inggris, hingga ke Hindia Timur (*East Indies*)<sup>56</sup>. Warga Amerika Serikat tidak dihambat untuk melakukan perdagangan kecuali di bawah keadaan tertentu, seperti apabila Inggris terlibat perang sejumlah barang tidak diperbolehkan untuk dibawa tanpa izin khusus. Dalam melakukan perdagangan, warga Amerika Serikat harus mematuhi ketentuan-ketentuan yang berlaku, terutama membayar biaya-biaya yang dikenakan oleh pihak yang berwenang Inggris. Sebaliknya sejumlah aturan dan jaminan diperoleh oleh pelayaran dan warga Inggris di wilayah Amerika Serikat.

Butir-butir Perjanjian Jay yang memuat ketentuan itu selengkapnya adalah:

*"Article XIII. His majesty consents that the vessels belonging to the citizens of the United States of America shall be admitted and hospitably received in all the seaports and harbors of the British territories in the East Indies. And that the citizens of the said United State may freely carry on a trade between the said territories and the said United States in all articles of which the importation or exportation respectively to or from the said territories shall not be entirely prohibited: provide only that it shall not be lawful for them, in any time of war between the British government and any other power or state whatever, to export from the said territories, without the special permission of the British government there, any military stores, or naval stores or rice. The citizens of the United States shall pay for their vessels, when admitted into the said ports, no other or higher tonnage duty than shall be payable on British vessels when admitted into the ports of the United States. And they*

<sup>56</sup> Istilah Hindia Timur bukan merujuk pada Hindia Belanda, akan tetapi lebih luas daripada itu. Dalam tulisan-tulisan di masa awal kemerdekaan Amerika Serikat, istilah itu lebih merujuk pada Asia (Bradley & Lubis 1991: 1).

*shall pay no other or higher duties or charges on the importation or exportation of the cargoes of the said vessels than shall be payable on the same articles when imported or exported with British vessels. But it is expressly agreed that the vessels of the United States shall not carry any of the articles exported by them from the said British territories to any port or place except to some port or place in America, where the same shall be unladen, and such regulations shall be adopted by both parties as shall from time to time be found necessary to enforce the due and faithful observance of this stipulation.*

*It is also understood that the permission granted by this article is not to extend to allow the vessels of the United States to carry on any part of the coasting trade of the said British territories; but vessels going with their original cargoes, or part thereof, from one port of discharge to another are not to be considered as carrying on the coasting trade.*

*Neither is this article to be construed to allow the citizens of the said states to settle or reside within the said territories, or to go into the interior parts thereof, without the permission of the British government established there.*

*And if any transgression should be attempted against regulation of the British government in this respect, the observance of the same shall and may be enforced against the citizens of America in the same manner as against British subjects or others transgressing the same rule. And the citizens of the United States, whenever they arrive in any port or harbor in the said territories, or if they should be permitted, in manner aforesaid, to go to any other place therein, shall always be subject to the laws, government and jurisdiction of what nature established in such harbor, port, or place, according as the United States may also touch for refreshment at the island of St. Helena, but subject in all respect to such regulations as the British government may from time to time establish there.*

*Article XIV. There shall be between all the dominions of this Majesty in Europe and the territories of the United States a reciprocal and perfect liberty of commerce and navigation.....*

*Article XV. It is agreed that no other or higher duties shall be paid by the ships or merchandise of the one party in the ports of the other than such as are paid by the like vessels or merchandise of all other nations.....*

*Article XVI. It shall be free for the two contracting parties, respectively, to appoint consuls for the protection of trade, to reside in the dominions and territories aforesaid; and the said consuls shall enjoy those liberties and rights which belong to them by reason of their function.*

*Article XVII. It is agreed that in all cases where vessels shall be captured or detained on just suspicion of having on board enemy's property, or of carrying to the enemy any of the articles which are contraband of war, the said vessel shall be brought to the nearest or most convenient port; and if any property of an enemy should be found on board such vessel, that part only which belongs to the enemy shall be made price, and the vessel shall be at*

*liberty to proceed with the remainder without any impediment. “(The Annals of America Volume 3: 567—568: Commager 1973: 165--168)*

Sikap netralitas, yang ternyata berdimensi bebas dan aktif, sebagai garis besar pedoman kebijakan luar negeri Amerika Serikat tampak jelas pada pidato tahunan di hadapan Kongres tahun 1823 oleh Presiden James Monroe. Pidato ini kemudian dikenal sebagai Doktrin Monroe, yang intinya mengenai (Tindall & Shi 1989: 245-246; Commager 1973: 235--237):<sup>57</sup>

- (1) *that “the American continents...are henceforth not to be considered as subjects for future colonization by any European power;*
- (2) *the political system of European powers was different from that of the United States, which would “consider any attempt on their part to extend their system to any portion of this hemisphere as dangerous to our peace and safety;*
- (3) *the United States would not interfere with existing European colonies;*
- (4) *the United States would keep out of the internal affairs of European nations and theirs.*

Doktrin ini mendorong ekspansi Amerika Serikat di kawasan Amerika. Perluasan wilayah Amerika Serikat yang dilakukan melalui perjanjian dan bentuk lainnya merupakan perwujudan dari doktrin ini. Namun, sikap yang jelas tetap bertahan yakni menolak intervensi asing.

Pada masa pemerintahan Andrew Jackson (1828—1836), perkembangan perdagangan luar negeri Amerika Serikat, seiring dengan hubungan dengan negara-negara lain memperlihatkan keadaan yang menggembirakan. Kutipan pidato tahunan

<sup>57</sup> Petikan Pesan Tahunan Presiden James Monroe kepada Kongres di Washington, D.C pada tanggal 2 Desember 1823 dalam Bahasa Indonesia terdapat dalam Bradley & Lubis (1991: 24—27. Monroe meminta nasehat Thomas Jefferson, yang menyatakan: “Masalahnya...inilah yang paling penting pernah diberikan kepada saya untuk direnungkan sejak Kemerdekaan. Itu yang menjadikan kita suatu bangsa. Ini menetapkan pedoman dan menunjukkan arah yang harus kita rintis dalam melintasi samudera waktu yang akan terbuka di hadapan kita...Garis kebijakan kita yang pertama dan yang utama ialah, bahwa kita tidak akan pernah melibatkan diri dalam kancah pertikaian di Eropa, tidak pernah membolehkan Eropa mencampuri (sisi sebelah sini) masalah Atlantik. Amerika Utara dan Selatan, mempunyai seperangkat kepentingan yang berbeda dengan kepentingan Eropa serta mempunyai cirinya sendiri, Oleh karena itu, Amerika harus mempunyai sistemnya sendiri, terpisah dan terlepas dari yang dimiliki Eropa. Selagi Eropa bekerja keras untuk menjadi domisili kelaliman (despotisme), usaha kita tentu saja harus menjadikan belahan bumi kita domisili kebebasan” (Bradley & Lubis 1991: 21).

pertama Jackson di hadapan Kongres pada tanggal 8 Desember 1829 berbunyi (*The Annals of America* volume 6: 299):

*"If we turn to our relations with foreign powers, we find our condition equally gratifying. Actuated by the sincere desire to do justice to every nation and to preserve the blessings of peace, our intercourse with them has been conducted on the part of their government in the spirit, of frankness; and I take pleasure in saying that it has generally been met in a corresponding temper. Difficulties of old standing have been surmounted by friendly discussion and the mutual desire to be just; and the claims of our citizens, which had been long withheld have at length been acknowledged and adjusted and satisfactory arrangements made for their final payment. And with a limited and, I trust, a temporary exception, our relations with every foreign power are now of the friendly character, our commerce continually expanding, and our flag respected in every quarter of the world"*

Optimisme dan ketegasan sikap politik luar negeri Amerika Serikat tampil pada baris terakhir kutipan ini, yakni persahabatan dengan bangsa lain, perluasan terus menerus perdagangan dan kehadiran Amerika Serikat dihormati di seluruh dunia.

Gambar 25. James Monroe



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 234)

Selanjutnya di hadapan Kongres pada tanggal 2 Desember 1845 Presiden James K. Polk (1845—1849) menegaskan kembali Doktrin Monroe dalam semangat *Manifest Destiny*. Pernyataan Monroe bahwa wilayah Barat (*Western Hemisphere*) tidak lagi terbuka untuk kolonialisme Eropa diperluas menjadi bahwa bangsa Eropa sebaiknya tidak campur tangan dengan perluasan wilayah Amerika Serikat. Latar belakang pernyataan ini adalah sebagai tanggapan terhadap upaya Inggris dan Prancis

untuk menyampuri penggabungan Texas. Tampak dalam pernyataan ini sikap keras ditunjukkan oleh pemerintah Amerika Serikat yang akan mewarnai politik luar negeri dan diplomasi di percaturan internasional.<sup>58</sup>

Selanjutnya, beberapa bagian pidato itu berbunyi:

*“Near a quarter of a century the principle was distinctly announced to the world, in the annual message of one of my predecessor, that: The American Continent, by the free and independent condition which they have assumed and maintain, are henceforth not to be considered as subjects for future colonization by any European powers. This principle will apply with greatly increased force should any European power attempt to establish any new colony in North America. In the existing circumstances of the world the present is deemed a proper occasion to reiterate and reaffirm the principle avowed by Mr. Monroe and to state my cordial concurrence in its wisdom and sound policy. The reassertion of this principle, especially in reference to North America, is at this day but the promulgation of a policy which no European power should cherish the disposition to resist.”* (Annals vol. 7: 302-303)

Gambar 26. James Knox Polk



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/James-Knox-Polk.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/James-Knox-Polk.htm))

*Manifest Destiny* merupakan credo (*creeds*) Amerika Serikat yang mendorong semangat ekspansi. Telah menjadi takdir Amerika Serikat untuk memperluas wilayahnya ke kawasan Barat (*Westward Movement*). Istilah ini pertama kali

<sup>58</sup> Penegasan kembali doktrin Monroe ini mendapat dukungan dari senator William Allen dari Ohio, ketua Komite Hubungan Luar Negeri Senat yang mengusulkan resolusi agar prinsip hubungan luar negeri itu diterima oleh Kongres. Namun seorang mantan menteri semasa kepresidenan James Monroe, John C. Calhoun mengecam resolusi itu. Kecaman itu dapat disimak pada Annals volume 7 (1976: 336).



dikumandangkan oleh seorang jurnalis John O'Sullivan pada tahun 1845. Ungkapan ini timbul berkaitan dengan penggabungan wilayah Texas. Pandangan ini disampaikan di sebuah terbitan dan meluas ke terbitan lainnya. Pernyataan ini merupakan pembenaran atas perluasan wilayah Amerika Serikat, hingga ke wilayah Oregon (*Annals* vol. 6: 288-292).

Presiden Millard Fillmore (1850—1853) melanjutkan politik netralitas Amerika Serikat. Sikap ini tampak pada pidato tahunan pertamanya di hadapan Kongres pada tanggal 2 Desember 1850. Beberapa bagian pidato itu adalah:

*"We make no wars to promote or to prevent successions to thrones, to maintain any theory of balance of power, or to suppress the actual government which any country chooses to establish for itself. We instigate no revolution nor suffer any hostile military expeditions to be fitted out in the United States to invade the territory of provinces of a friendly nations. The great law of morality ought to have a national as well as a personal and individual application. We should act toward other nation as we wish them to act toward us, and justice and conscience should form the rule of conduct between governments, instead of mere power, self-interest, or the desire of aggrandizement.*

*To mainntain a strict neutrality in foreign wars, to cultivate firendly relations, to reciprocate every noble and generous act, and to performs punctually and scrupulously every treaty obligations—these are the duties which we owe to other states, and by the performance of which we best entitle ourselves to like treatment from them; or, if that, in any case, be refused, we can enforce our own rights with justice and a clear conscience. (Annals vol. 8 1876; 110)."*

Politik luar negeri Amerika Serikat tidak selalu bersifat netral dan pasif. Garis kebijakan yang lebih tegas terutama mengenai kepentingan nasional dan perlindungan hak warganya tampil jelas. Pada pidato tahunan tersebut tercantum bagian yang menyatakan:

*"Among the acknowledged rights of nations is that which each possesses of establishing that form og government which it may deem most conducive to the happiness and prosperity of its own citizens, of changing that form as circumstances may require, and of managing its internal affairs according to its own will. The people of the United States claim this right for themselves, and they readily concede it to others. Hence it becomes an imperative duty not to interfere in the government or internal policy of other nations; and although we may sympathize with the unfortunate or the oppressed everywhere in their struggles for freedom, our principles forbid us from taking any part in such foreign contest. We make no wars to promote or to*

*prevent successions to throne, to maintain any theory of a balance of power, or to suppress the actual government which any country chooses to establish for itself. We instigate no revolutions nor suffer any hostile military expeditions to be fitted out in the United States to invade the territory or provinces of a friendly nation. The great law of morality ought to have a national as well as a personal and individual application. We should act toward other nations as we wish them to act toward us, and justice and conscience should form the rule of conduct between government, instead of mere power, self-interest, or the desire of aggrandizement. To maintain a strict neutrality in foreign wars, to cultivate friendly relations, to reciprocate every noble and generous act, and to perform punctually and scrupulously every treaty obligation—these are the duties which we owe to other states, and by the performance of which we best entitle ourselves to like treatment from them; or, if that, in any case, be refused, we can enforce our own rights with justice and a clear conscience” (Annals volume 8 1976: 109-110).*

Gambar 27. Millard Fillmore



(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Millard\\_Fillmore.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Millard_Fillmore.jpg))

Wujud pelaksanaan politik luar negeri Amerika Serikat berkenaan dengan pembukaan kantor Kedutaan atau Pos Diplomatik dan Konsulat tahun 1781 hingga 1860 dapat disimak dari keadaan di bawah ini:<sup>59</sup>

**Tabel 27. Jumlah Pos Diplomatik dan Konsulat  
Amerika Serikat 1781—1860**

Tahun	Pos Diplomatik ( <i>Diplomatic posts</i> )	Konsulat
1781	4	3

<sup>59</sup> [www.state.gov/www/about\\_state/history/faq.html](http://www.state.gov/www/about_state/history/faq.html) diakses tanggal 25 November 2008

1790	2	10
1800	6	52
1810	4	60
1820	7	83
1830	15	141
1840	20	152
1850	27	197
1860	33	282

(Sumber: [www.google.com/american-consulate/.....](http://www.google.com/american-consulate/))

Perkembangan jumlah ini secara umum dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti perkembangan politik berupa perselisihan dan perang, keuangan yakni pembiayaan, perdagangan yang tidak menguntungkan dan lainnya. Namun, di antara faktor-faktor ini, keadaan dan hubungan politik lebih menempati urutan utama dalam pengambilan keputusan penutupan dan pembukaan perwakilan diplomatik atau kantor kedutaan. Tampak bahwa perkembangan pembukaan kantor konsulat meningkat pesat. Peningkatan ini dipengaruhi oleh kegiatan perekonomian luar negeri Amerika Serikat yang kian marak. Perkembangan ini dimungkinkan terutama oleh dukungan politik luar negeri Amerika Serikat melalui pembuatan perjanjian-perjanjian internasional.

#### 4.2 Kebijakan Perdagangan Internasional di Kepulauan Indonesia

Politik perdagangan luar negeri Hindia Belanda dalam banyak tulisan disebut sebagai berorientasi pada perdagangan bebas (liberalisme).<sup>60</sup> Pada awal-awal pendirian, Hindia Belanda belum memiliki sikap dan arah mengenai kebijakan perdagangan. Oleh karena koloni ini sedang menghadapi keadaan politik yang tidak menentu. Ketika menerima limpahan wilayah dari Perusahaan Dagang Hindia Timur Belanda (VOC), keadaan yang berlaku adalah perang dalam rangkaian ekspor gagasan Revolusi Prancis oleh Napoleon Bonaparte. Hindia Belanda segera berada dalam keadaan siaga perang untuk menghadapi serbuan Inggris.

<sup>60</sup> Pada beberapa tulisan penulis Belanda menyatakan demikian. Namun menurut penelitian Edward L. Poelinggomang (2002), Hindia Belanda tidak sepenuhnya menerapkan liberalisme perdagangan. Malahan kebijakan pelabuhan bebas dilakukan dengan setengah hati. Banyak peraturan yang dibuat untuk mengatur perdagangan laut, terutama pelayaran dan perdagangan internasional. Justru Inggris, yang menjadi saingannya menerapkan politik liberalisme perdagangan, yang mendorong Hindia Belanda melakukan hal-hal serupa dalam upaya untuk menyaingi walau sangat terbatas.

Pulau Jawa menjadi pusat pertahanan Hindia Belanda. Daendels membangun jalan raya yang membentang dari barat hingga ujung timur pulau Jawa, yakni dari Anyer hingga Panarukan. Sarana perhubungan ini dikenal dengan Jalan Pos Daendels. Tulisan-tulisan Sejarah Indonesia pada umumnya menceritakan bahwa dalam membangun jalan raya ini, tenaga kerja diperoleh melalui pengerahan paksa berupa tenaga rodi (*heerendiensten*). Para penguasa tradisional Jawa diwajibkan mengumpulkan sejumlah tenaga kerja yang diperlukan tanpa diberi imbalan apa-apa. Daendels membangun garis pertahanan darat pulau Jawa ini dengan tangan besi. Tenaga kerja di pulau ini dihadapkan pada ancaman dan hukuman, yang tidak jarang berujung pada kematian. Namun, dalam penelitian mutakhir oleh Djoko Marihandono (2005: 108), para pekerja yang terlibat dalam pelaksanaan pembangunan jalan pos itu menerima upah.

Gambar 28. Herman W. Daendels



(Sumber: [www.wikipedia.com/daendels/...](http://www.wikipedia.com/daendels/))

Untuk melengkapi kekuatan pasukan, Daendels memberlakukan pengerahan tenaga bantuan militer di beberapa tempat di kepulauan Indonesia. Kebijakan milisi ini menimbulkan tanggapan-tanggapan penolakan, seperti yang terjadi di Minahasa, Sulawesi Utara. Daendels memerlukan pasukan bantuan untuk memperkuat pasukan militernya yang terutama bertumpu pada Angkatan Darat. Akibatnya, pecah perang antarkedua belah pihak (Notosusanto & Poesponegoro IV 2008).

Pada masa darurat perang ini, kapal-kapal dari negara yang tidak berpihak dalam peperangan di Eropa itu memperoleh banyak keuntungan dan kemudahan. Selain Denmark, Amerika Serikat adalah negara yang tergolong tidak memihak atau netral. Pelayaran kedua bangsa ini tidak menghadapi halangan yang berarti dalam

memasuki perairan Hindia Belanda. Malahan kehadiran dan peranan keduanya dibutuhkan karena kapal-kapal Negeri Belanda mengalami kesulitan dan menghadapi bahaya di berbagai perairan sebagai akibat kejatuhan negerinya ke dalam arus Revolusi Prancis.<sup>61</sup> Oleh karena itu, kapal-kapal Inggris menjadi ancaman bagi kapal-kapal dagang Negeri Belanda. Dapat dikatakan Hindia Belanda terkepung di antara koloni-koloni Inggris di Asia dan Australia.

Dalam keadaan seperti itu, agar hubungan antara Negeri Induk dan Koloni tidak terputus, pelayaran dan perdagangan harus tetap berlangsung, apalagi dalam keadaan darurat perang, sehingga keberadaan dan peranan kapal-kapal negara yang netral menjadi penting dan sangat diperlukan. Mereka mengambilalih fungsi dan tugas kapal-kapal Belanda, terutama dalam perdagangan dan kadang-kadang pengangkutan penumpang. Kapal-kapal kedua negara ini tidak mengalami gangguan dari kapal-kapal Inggris selama mereka tidak memuat barang-barang yang dapat dicurigai akan menguntungkan salah satu pihak yang sedang bertikai. Barang-barang yang mudah menimbulkan kecurigaan adalah terutama peralatan dan perlengkapan perang, seperti mesiu dan bahan peledak lainnya. Perdagangan kedua negara ini meraih banyak keuntungan dari keadaan itu di Hindia Belanda. Bahkan perhubungan Hindia Belanda, sebagai kepanjangan dari Negeri Belanda, dan Jepang dilakukan oleh kapal-kapal Amerika Serikat yang disewa oleh Negeri Belanda. Dalam perjalanan ke Jepang, kapal-kapal sewaan ini mengibarkan bendera Amerika Serikat, agar terhindar dari gangguan, khususnya Inggris, dan setibanya di Deshima bendera Belanda yang dikibarkan agar boleh memasuki perairan Jepang.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Pada tahun 1807 Denmark diserang oleh Angkatan Laut Inggris. Akibatnya Denmark berada di pihak Perancis. Artinya adalah peranan pelayaran lintas lautan Denmark berakhir. Pada tahun yang sama Presiden Thomas Jefferson memberlakukan Undang-Undang Embargo (*Embargo Act*) yang berakibat menghentikan sementara pelayaran kapal Amerika Serikat ke Hindia Belanda. Lihat Vlekke 1959: 245.

<sup>62</sup> "Selama dasawarsa antara 1797—1807, delapan kapal Amerika disewa oleh Netherlands East India Company untuk mengangkut barang-barang antara Batavia dan Nagasaki di bawah bendera Netherland, satu-satunya negara Barat yang diizinkan masuk ke Jepang." (Bradley & Lubis 1991: xv). Kutipan ini menimbulkan setidaknya 2 pertanyaan. Pertama, keberadaan perusahaan penyewa, yang tentunya adalah VOC, pada tahun setelah 1800 perlu disimak lebih mendalam. Oleh karena secara resmi perusahaan dibubarkan dan seluruh asetnya diambilalih oleh Pemerintah Belanda. Kedua, pengibaran bendera Belanda dilakukan ketika masuk ke perairan Nagasaki namun selama perjalanan kapal-kapal

Kebijakan yang jelas mengenai pelayaran dan perdagangan luar negeri Hindia Belanda pada masa Daendels tampak ketika terjadi suatu peristiwa berkenaan dengan kehendak kapal-kapal Amerika Serikat untuk langsung berlayar menuju kepulauan Maluku dalam upaya memperoleh rempah-rempah dengan harga murah. Kapal Amerika Serikat dilaporkan telah muncul di pelabuhan Pasuruan, di ujung timur pulau Jawa mendekati gerbang Laut Banda memasuki Maluku. Secara tegas Daendels menyatakan bahwa pelabuhan-pelabuhan yang dibuka untuk kapal Amerika Serikat, dan asing lainnya, adalah yang berada di pulau Jawa, seperti Batavia, Semarang dan Surabaya. Selain itu Daendels membatasi muatan-muatan yang dapat diperoleh oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Peristiwa ini sempat menimbulkan krisis sehingga perutusan perlu dikirim ke New York untuk membuat perjanjian, yang dikenal dengan “Kontrak Amerika” (*American Treaties* atau *Amerikaansche Contracten*).<sup>63</sup>

Gambar 29. Thomas Stamford Raffles



(Sumber: [www.wikipedia.com/raffles/...](http://www.wikipedia.com/raffles/...))

Setelah itu, Negeri Belanda tidak dapat mempertahankan koloninya di Kepulauan Indonesia dan harus menyerahkannya kepada Inggris. Janssens gagal membendung serangan Inggris. Untuk menangani pengaturan dan pemerintahan koloni yang direbut itu, Thomas Stamford Raffles diangkat sebagai Letnan Gubernur

---

sewaan itu mengibarkan bendera Amerika Serikat, selaku negara netral agar tidak diganggu oleh kapal Inggris, karena Belanda telah dikuasai oleh Napoleon Bonaparte, musuh Inggris.

<sup>63</sup> R.G van Polanen dikirim untuk merundingkan pembukaan kepulauan Maluku untuk kapal-kapal asing, terutama Amerika Serikat. Namun kesepakatan itu tidak berlaku untuk masa pemerintahan Daendels sebagai Gubernur Jenderal Hindia Belanda (1808—1811). Keterangan selanjutnya mengenai masalah ini lihat Marihandono (2005).

Jenderal. Raffles segera menjalankan tugas dan fungsinya, terutama membangun kekuasaan di pulau Jawa.

Pada tahun 1814, dari sumber yang terawal yang diperoleh tentang masa Peralihan Inggris, terbit peraturan mengenai kantor pabean di pulau Jawa. Peraturan ini melandasi pembukaan kantor-kantor pabean umum di sejumlah pelabuhan di pulau Jawa, yakni di Batavia, Semarang dan Surabaya, melanjutkan masa Hindia Belanda sebelumnya. Peraturan ini juga memberlakukan peraturan pendaftaran kapal-kapal untuk mendapatkan izin untuk berdagang di pulau Jawa dan Madura. Perkapalan yangizinkan digolongkan sebagai Angkutan Kolonial, Angkutan Wewenang Inggris dan Angkutan Pribumi. Pelabuhan-pelabuhan lainnya yang dapat dimasuki setelah memperoleh izin adalah Anyer, Banten dan Cirebon sebagai kelompok pelabuhan Batavia, Tegal, Pekalongan, Jepara, Juwana dan Rembang sebagai bagian dari pelabuhan Semarang, dan Gresik, Pasuruan, Besuki dan Sumenep sebagai bagian pelabuhan Surabaya. Kapal-kapal yang berasal dari bukan koloni Inggris harus memasuki pelabuhan Batavia atau boleh ke pelabuhan lainnya dengan izin (*The Java Annual Directory and Almanack 1814*).

Ada dua formulir yang harus diisi ketika memasuki salah satu pelabuhan di pulau Jawa, yakni manifest (laporan) barang dan surat permohonan izin sandar. Manifest muatan mencakup jenis, jumlah, kemasan, kualitas, asal dan tujuan barang. Selain itu keterangan yang tidak kalah penting adalah penerima barang. Butir-butir isian surat izin sandar meliputi nama kapal, nama kapten, jumlah senjata, bobot kapal, asal kapal, tanggal keberangkatan, tujuan, penumpang, muatan dan tanggal laporan.

Kapal-kapal Amerika Serikat tetap menyinggahi pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda. Laporan-laporan yang dikumpulkan tidak memperlihatkan kesulitan-kesulitan yang dialami oleh kapal Amerika Serikat dan tidak ada insiden yang menyangkut pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat.

Kemudian perkembangan perang memperlihatkan gejala kekalahan Napoleon. Sebagai akibatnya, Negeri Belanda memperoleh kembali jajahannya di Kepulauan Indonesia berdasarkan Traktat London. Pemegang kekuasaan tertinggi di koloni adalah para Komisaris Jenderal. Para pejabat kolonial ini mulai melakukan

pembenahan dan pengaturan berkenaan dengan pemulihan kembali kekuasaan Hindia Belanda. Di antara kebijakan yang dicanangkan, pada tanggal 28 Agustus 1818 (*Staatsblad* 1818 no. 58), terbit sebuah Pengumuman (*Publikatie*) Komisaris Jenderal menyangkut peraturan pemberlakuan tarif Impor dan Ekspor di pulau Jawa dan Madura.<sup>64</sup> Secara umum, Publikasi ini meliputi pengaturan tentang keluar, masuk, berlabuh, bersandar dan keberangkatan kapal-kapal di pelabuhan. Juga aturan itu mengenai kewajiban syahbandar dan pelaksana kuasa pelabuhan. Butir-butir peraturan itu adalah:

Butir 1). Kapal-kapal dari Eropa, Amerika, atau dari suatu jajahan negara Eropa di Asia dan Afrika tidak diperbolehkan memasuki pelabuhan lain selain Batavia. Kapal-kapal termaksud harus bersandar dan membongkar muatan di Batavia, kecuali dengan alasan khusus diizinkan oleh Pemerintah untuk bersandar dan membongkar muatan di Semarang atau Surabaya.

Butir 2). Kapal-kapal ke Eropa, Amerika, atau ke wilayah jajahan Eropa di Asia dan Afrika, harus masuk ke Batavia, Semarang atau Surabaya, sesuai pilihan, bahwa mereka harus memperoleh seluruh muatan dimana mereka bersandar.

Butir 3). Tidak ada kapal, yang disebutkan pada butir 1 dan 2, harus masuk satu dari pelabuhan-pelabuhan di pulau Jawa dan Madura, memuat atau membongkar barang-barang, dengan izin tertulis Pemerintah.

Butir 4). Angkutan jung Cina hanya diizinkan di Batavia

Butir 5). Kapal dan angkutan penduduk Jawa dan Madura, atau dari suatu tempat di perairan timur dan berada di bawah kekuasaan Belanda, dapat datang, sama dengan semua angkutan, yang adalah milik penduduk dan raja-raja Hindia (Kepulauan Indonesia), yang bersahabat dengan pemerintah Belanda, boleh memasuki dan meninggalkan semua pelabuhan di pulau Jawa dan Madura, bahwa yang berada di

<sup>64</sup> Menurut Poelinggomang (2002: 57) peraturan itu kemudian diperkuat dengan surat keputusan no. 4 tertanggal 14 Desember 1818 untuk seluruh wilayah Hindia Belanda, dengan pernyataan: "Untuk melindungi perdagangan bebas yang mulai berkembang di kalangan penduduk wilayah ini, dikeluarkan aturan yang tidak menghambat perdagangan, tetapi hak istimewa diberikan kepada pelayaran dan perdagangan Belanda karena mereka memiliki hak dan menerapkan hukum yang berlaku di wilayah pendudukan Belanda dan kegiatan mereka adalah untuk menyeimbangkan kepentingan negeri induk dan daerah pendudukan di Hindia."



bawah peraturan yang ada. Sejauh kapal-kapal itu berlayar dari dan ke Eropa, Amerika atau wilayah jajahan Eropa di Asia dan Afrika, diatur pada ketentuan butir satu, dua dan tiga sama dengan semua kapal lainnya dari pembayaran dan pembebasan tarif impor dan ekspor secara umum.

Butir 6). Tarif ekspor dan impor harus dibayar atas semua barang, komoditi dan barang niaga, yang dibawa masuk atau keluar ke dan dari pulau Jawa dan Madura, dengan pengecualian semua yang dibebaskan secara tertulis oleh peraturan ini, dan di bawah ketentuan dan pengarahannya selanjutnya dibuat.

Butir 12). Yang dibebaskan seluruhnya dari tarif impor (bea masuk):

- a. Uang logam perak dan emas
- b. Emas dan Perak batangan dan cetakan belum digarap
- c. Kuda, Kerbau, Domba dan Kambing
- d. Perhiasan dan batu mulia
- e. Perlengkapan militer
- f. Perlengkapan pelayaran penumpang yang tidak dapat dimasukkan sebagai barang dagangan

Butir 13). Yang dibebaskan seluruhnya dari bea ekspor:

- a. Mata uang Emas dan Perak
- b. Garam
- c. Peralatan militer, pelayaran penumpang, di bawah ketentuan barang yang sebelumnya.
- d. Permata dan batu mulia
- e. Ransum dan kebutuhan hidup untuk kebutuhan angkatan darat, dan dipakai awak kapal di kapal-kapal perang Hindia dan Kerajaan Belanda.

Butir 14). Bea Impor dan Ekspor harus dibayar dalam mata uang perak, yang ditentukan oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, dan harganya ditentukan olehnya. Menyambung butir 8 yang menyatakan pelayaran niaga di Jawa dan Madura dalam artian angkutan barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dalam wilayah itu tidak dikenakan pajak perdagangan, diikuti butir enam belas, bahwa sementara barang dagangan yang diangkut dengan perahu bumiputera ke atau dari Jawa dan Madura

dikenakan pajak serendah mungkin. Kapal Eropa dikenakan pajak yang berbeda, setelah dinaikan 30 persen dari nilai barang berdasarkan faktur. Kapal Negeri Belanda dikenakan 6 persen, kapal asing yang datang dari Negeri Belanda 9 persen, dan kapal asing yang datang dari pelabuhan asing 12 persen (Poelinggomang 2002: 58).<sup>65</sup> Kapal-kapal Amerika termasuk dalam ketentuan ini.

Butir 22). Dari ketentuan tersebut di atas, dikecualikan barang-barang berikut, yang ditentukan bea ekspor, seperti:

Barang-barang	Kapal Belanda	Kapal Asing ke Negeri Belanda	Kapal Asing ke Tempat Lainnya
Kopi, setiap pikol dari 125 pon	f. 2	f. 3	f. 4
Lada, setiap pikol dari 125 pon	f. 1	f. 1,15	f. 2
Gula, setiap pikol dari 125 pon	f. 1	f. 1,15	f. 2
Arak, setiap gentong dari 388 kaleng pertama	f. 10	f. 10	f. 10
Arak, setiap gentong dari 388 kaleng kedua	f. 8	f. 8	f. 8
Arak, setiap gentong dari 388 kaleng ketiga	f. 6	f. 6	f. 6
Beras, setiap koyang	f. 3	f. 3	f. 3
Kuda, setiap ekor	f. 20	f. 20	f. 20

Butir 25). Impor cengkeh, biji pala dan bunga pala, untuk orang-orang tertentu, dilarang. Ketentuan ini seperti pasal lentur yang memberikan kekuasaan besar untuk Gubernur Jenderal dan Dewan Hindia (*Raad van Indie*). Para pedagang Amerika Serikat banyak mendapat kesulitan untuk memperoleh izin ini. Kebijakan pemerintah Hindia Belanda sering berubah-ubah.

Butir 26). Opium, apakah asal Benggala atau Levan, tidak boleh dalam jumlah kecil diimpor daripada suatu kotak, sekurang-kurangnya 125 pon. Opium tidak diizinkan dikirim dari satu tempat ke lainnya, kecuali atas izin tertulis dari bea dan cukai. Tidak seorang pun bebas membeli atau menjual jumlah kecil, kecuali dari dan ke pemegang

<sup>65</sup> Menurut Poelinggomang (2002: 58) bahwa "Tampak jelas dari keputusan tersebut bahwa Pemerintah Hindia-Belanda belum bersedia membuka wilayahnya bagi pedagang asing. Kehadiran mereka dianggap sebagai ancaman."

izin. Tidak boleh membuka kotak kecuali dengan kehadiran bea cukai dan pemegang izin, atau bawahan merek

Butir 29). Nakoda atau mualim, di samping pejabat kapal dari muatan (200-an) harus dalam waktu dua puluh empat jam setelah kedatangan di pelabuhan, di kantor bea impor dan ekspor, atau di pejabat negeri, yang diberi kuasa, melaporkan daftar semua barang yang dimuat, melalui laporan yang dicatat, dengan penjelasan jenis-jenis termaksud: jumlah dan mutu, menurut daftar isian di bawah ini:

Kami yang bertandatangan di bawah ini

Dengan kapal .....

Tiba dari .....

Melaporkan di bawah sumpah, bahwa kami membawa ke wilayah Jawa sejauh kami tidak melanggar hukum yang ada

Butir 30). Pihak yang termaksud harus juga, di kantor di atas, menyerahkan surat-surat kapal asli, yakni buku catatan, surat izin melaut, surat izin muatan, laporan kapal, surat izin dan faktur.

Butir 56). Barang-barang, yang dari impor, ekspor atau pengiriman dilarang dengan peraturan ini, dan yang mana juga dimpor, ekspor atau pengiriman, akan disita. Dalam hal di bawah penentuan barang-barang yang harus diserahkan, atau diambil, tidak semua barang itu disita bersama, tetapi pelapor di bawah penyitaan ini didenda f. 1000.

Butir 57). Semua barang, komoditi impor dan ekspor, yang harus diserahkan di kantor bea impor dan ekspor, menurut ketentuan peraturan ini, dan diserahkan di bawah ketentuan lainnya, untuk menentukan pembayaran bea lebih besar, atau dibongkar, dimuat atau dialihkan, tanpa suatu berkas bongkar muat, harus disita.

Butir 58). Barang-barang yang dikirim lewat laut yang tidak dizinkan, atau dilarang, dimuat di tempat dan dibongkar di pelabuhan, akan disita.

Butir 59). Kapten kapal, mualim atau pejabat kapal, yang alpa menyerahkan laporan dalam butir dua puluh tujuh yang ditentukan peraturan ini dalam dua kali dua puluh empat jam, akan dikenakan denda f. 200.

Butir 60). Nakoda, atau pemilik, yang mengalihkan barang-barang yang dibongkar atau dimuat, tanpa dilengkapi surat-surat yang diperlukan dan surat bongkar muat, akan dikenakan denda f. 500.

Butir 61). Nakoda, yang memuat dan menerima barang-barang dari satu kapal ke lainnya di pelabuhan, tanpa memiliki izin tertulis, akan dikenakan denda f. 500

Butir 62). Mereka yang melanggar larangan memuat atau membongkar akan dikenakan denda f. 300.

Butir 65). Mereka yang nyata-nyata melawan pejabat pabean impor dan ekspor, atau mereka yang sedang menjalankan tugas, akan dihukum sesuai dengan keadaan dengan tahanan atau denda uang tidak lebih daripada f. 1000”

Melengkapi peraturan tentang kedatangan dan izin menetap di pulau Jawa, Komisaris Jenderal mengeluarkan peraturan bahwa Kapten kapal atau pemegang kuasa kapal, apakah dari Negeri Belanda atau lainnya, yakni dari Eropa, Amerika, atau suatu jajahan negara Eropa di Asia atau Afrika, segera kedatangannya di pelabuhan, mengisi daftar mereka untuk diserahkan kepada syahbandar (*havenmeester*), mengenai nama, usia, pekerjaan dan asal negara dan tempat tinggal terakhir dari setiap penumpang yang ada di atas kapal; Syahbandar akan segera mengirimkan daftar yang sudah terisi kepada pihak yang berwenang; Tidak ada penumpang kapal boleh meninggalkan kapal atau mendarat, sebelum daftar yang disebutkan di atas telah diisi; Para penumpang akan, pada hari yang sama saat mendarat, telah memenuhi persyaratan, dan menyerahkan paspor atau surat-surat sejenis lainnya, yang harus mereka miliki (*Regeering Almanak* 1823: 25).

Pada Publikasi tertanggal 13 Oktober 1821, tercantum peraturan pemberlakuan tarif impor dan ekspor, dan nilai tukar mata uang untuk keperluan pembayaran tarif impor. Nilai tukar itu adalah:

1 Gulden Belanda	adalah	25 stuivers Hindia
1 Pondsterling		10 Gulden Hindia
5 Frank		2 Gulden Hindia
1 Rijksdaalders Denmark		2 Gulden Hindia
1 Daalders atau Piasta Spanyol		66 Stuivers Hindia

1 Milleria Portugal	3 ½ Gulden Hindia
100 Rupiah Sikka	110 Gulden Hindia
100 Arkotsa Madras dan Rupiah Suratte	105 Gulden Hindia
Star Pagoda	4 Gulden Hindia
Tail Cina	3 ½ Gulden Hindia

Dalam jajaran administrasi pemerintahan Hindia Belanda, wewenang mengenai perekonomian berada di bawah Direktur Jenderal Keuangan (*Directeur Generaal der Financien*). Di bawahnya adalah direktur perbendaharaan dan milik dan direktur pegudangan sipil dan hasil negara. Ketiganya membentuk Direksi Keuangan Hindia Belanda (*Directie van Financien in Nederlandsch-Indie*). Masalah pelayaran, perdagangan dan tarif impor serta ekspor menjadi bagian dari Direktur perbendaharaan dan milik (Arsip Statistiek no. 2. ANRI).<sup>66</sup>

Peraturan tentang pemberlakuan tarif impor dan ekspor pada butir-butir awalnya, dari satu hingga empat, tidak berubah dari peraturan sebelumnya, yang diterbitkan pada tanggal 28 Agustus 1818 tersebut. Satu butir, nomor lima mengenai jung Cina dihapus. Selanjutnya ada lima butir aturan yang merinci pembayaran dan pembebasan tarif, yakni:

Butir 5). Tarif impor dan ekspor harus dibayar untuk semua barang, komoditi yang diimpor di pulau Jawa dan Madura, atau yang diekspor dari sana, dengan pengecualian barang-barang tertentu yang dibebaskan dari pembayaran tarif

Butir 6). Pembayaran harus dilakukan setiap kali barang diimpor atau diekspor dari atau menuju tempat-tempat yang terletak di luar Hindia Belanda

Butir 7). Barang-barang dan komoditi yang dibawa dari Negeri Belanda dan memiliki surat keterangan asal Negeri Belanda dibebaskan dari tarif

Butir 8). Barang-barang dan komoditi yang dikirim dari pelabuhan ke pelabuhan di pulau Jawa dan Madura dibebaskan dari tarif

<sup>66</sup> Judul dokumennya adalah "Statistiek van Nederlandsch Indie Opgemaakt en uit Authentieke Stukken en Documenten Verzameld Oplast van de Luitenant Generaal J. van den Bosch Grootkruis vand den Nederlandschen Leeuw Ridder van de Milit. Willem Orde Oud Gouverneur Generaal thans Minister Kolonien door J.M. van Beusechem Ridder van de Nederlandsche Leeuw Presiden van den Raad van Justitie te Batavia 1836." Laporan ini dibuat atas perintah J. van den Bosch yang dilakukan oleh J.M. van Beusechem pada tahun 1836 berdasarkan bahan dan dokumen resmi.

Butir 9). Kapal-kapal yang datang secara darurat dibebaskan dari tarif, yang diambil dari barang-barangnya yang harus dibongkar dan dijual

Butir 10). Barang-barang yang ada di sebuah kapal dan dipindahmuatkan ke kapal lain harus membayar tarif impor dan ekspor sama seperti barang-barang yang biasanya diimpor dan diekspor

Tarif di pelabuhan entrepot berlaku sebagai berikut:

Butir 11). Semua barang yang diimpor untuk diekspor kembali yang berada di gudang pelabuhan entrepot membayar tarif entrepot sebesar 1 %, dan dibebaskan ketika ekspor

Butir 12). Barang-barang yang berada di pelabuhan entrepot, dan selanjutnya dilaporkan untuk dipakai atau digunakan sendiri membayar tarif impor. Untuk barang-barang yang dibebaskan dari tarif diatur dalam:

Butir 13). Yang dibebaskan dari pembayaran tarif impor,

- a. Mata uang emas dan perak
- b. Lempengan atau batangan emas dan perak
- c. Kuda, Kerbau, Domba dan Kambing
- d. Barang-barang anggota militer atau pelayaran yang diketahui bahwa barang-barang itu untuk digunakan sendiri

Butir 14). Yang dibebaskan dari tarif ekspor,

- a. Garam
- b. Barang-barang militer atau pelayaran ransum dan keperluan pemeliharaan Angkatan Laut dan Darat

Kemudian, pada butir lima belas memuat ketentuan bahwa semua tarif apakah impor, ekspor atau entrepot harus dibayar dalam mata uang emas atau perak yang dinyatakan berlaku di Hindia Belanda. Ketentuan ini mengubah pemberlakuan sebelumnya hanya perak.

Tentang tarif impor, pengaturannya merujuk pada Pengumuman 28 Agustus 1818, dari butir enam belas hingga dua puluh dua. Perbedaan penenaan tarif berlaku untuk 3 kategori kapal, seperti misalnya secara umum adalah:

- a. Barang-barang dari Negeri Belanda dengan kapal Belanda membayar 6 %

- b. Dari Negeri Belanda dengan kapal asing (bukan kapal Negeri Belanda atau Hindia Belanda) membayar 9 %
- c. Dari pelabuhan asing (bukan Negeri Belanda atau Hindia Belanda) dengan kapal asing membayar 12 %

Beberapa komoditi yang terkena tarif ekspor dalam ketiga kategori ini mengalami beberapa perubahan dari Tarif tahun 1818, yakni: <sup>67</sup>

**Tabel 28. Daftar Tarif (dalam Gulden)**

<b>Tarif Ekspor/ Dalam Gulden</b>	<b>Menuju Negeri Belanda dengan Bendera Belanda</b>	<b>Menuju Negeri Belanda dengan Bendera Asing</b>	<b>Menuju Pelabuhan Asing dengan Bendera Asing</b>
Kopi setiap pikul	2	4	5
Gula setiap pikul	Bebas	1	1
Pala setiap pikul	9 ½	19	19
Cengkeh setiap pikul	9 ½	19	19
Bunga Pala	10	20	20
Lada	1	1 ½	2
Timah setiap pikul	2	4	4
Tembaga Jepang setiap pikul	3 ½	7	7
Tembaga Jepang setiap Bali	3 ½	7	7
Beras setiap koyang	3	3	3
Minyak Kelapa dan Kacang setiap pikul	1 ½	3	3
Kuda setiap ekor	20	20	20

Tarif yang tidak berubah adalah pada beras, kuda dan lada. Perubahan terjadi pada kopi dan gula. Tarif kopi untuk kapal asing yang ke Negeri Belanda dan ke pelabuhan asing lainnya mengalami kenaikan, yakni masing-masing menjadi 4 dan 5 gulden. Beberapa jenis rempah-rempah, seperti cengkeh, biji pala dan bunga pala yang sebelumnya dilarang untuk pihak-pihak tertentu dapat diperoleh dengan tarif tertentu.

<sup>67</sup> Disusun dalam bentuk tabel sebagaimana aslinya dan agar mudah membacanya.

Arak yang diatur dalam tiga jenis di peraturan sebelumnya, mengalami perubahan dan kenaikan besar menjadi (Arsip Statistiek no. 2. ANRI):<sup>68</sup>

Tabel 29. Tarif Arak

Tujuan/ Dalam Gulden/ Legger	Kapal Berbendera Belanda	Berbendera Inggris	Berbendera Asing Lainnya
Pelabuhan Belanda	6	6	12
Pelabuhan Asing	6	12	24

Mengenai alat penukar atau mata uang diatur menurut Publikasi tertanggal 14 Januari 1817, menjadi:

1 Doublon emas	adalah	f. 40
¼ Doublon	adalah	f. 20
¼ Doublon	adalah	f. 10
1 Dukat	adalah	f. 5,10
1 Dukat kartel	adalah	f. 3,3
1 Piaster Spanyol	adalah	f. 2,11
1 Rupee (Ropij) Sikka	adalah	f. 1,4
1 Schelling	adalah	f. 0,5
1 Dubbeltje	adalah	f. 0,2

Menurut Publikasi tertanggal 13 Mei 1826 kurs tukar untuk mata uang asing di Hindia Belanda, adalah:

1 Franc	adalah	f. 0,9 ½
1 Marc Banco	adalah	f. 0,17 ½
1 Marc Koran	adalah	f. 0,14
1 Daalder Logam Denmark	adalah	f. 2,10
1 Rijksdaalder Lama Denmark	adalah	f. 2,1
1 Rijksdaalder Baru Denmark	adalah	f. 1,5
1 Pondsterling	adalah	f. 12
1 Mata uang Spanyol	adalah	f. 2,11

<sup>68</sup> Penyajian dalam bentuk tabel bertujuan agar lebih mudah membaca dan melakukan perbandingan.



1 Mileria Portugis	adalah	f. 2,10
1 Star Pagoda	adalah	f. 4
1 Rupee Sikka	adalah	f. 1,4
1 Rupee lainnya	adalah	f. 1
1 Tail Cina	adalah	f. 2,10
1 Tail Jepang	adalah	f. 1,18

Pada pemberlakuan ini, perbedaan telah tidak ada lagi antara Gulden Negeri Belanda dan Hindia Belanda. Lalu, ada pergeseran nilai tukar, yang tampak dipengaruhi oleh fluktuasi neraca pembayaran bilateral, Gulden Hindia Belanda dengan mata uang asing, seperti:

**Tabel 30. Perbandingan Kurs Beberapa Mata Uang Asing Terhadap Gulden Tahun 1821–1826**

Mata Uang	Tahun 1821	Tahun 1826	Nilai Tukar Gulden
1 Pondsterling	f. 10	f. 12	Turun
1 Rupee Sikka	f. 1,10	f. 1,40	Turun
1 Tail Cina	f. 3 ½	f. 2,10	Naik
1 Mileria	f. 3 ½	f. 2,10	Naik
1 Rupee Lainnya	f. 1,05	f. 1	Naik

Suatu catatan penting mengenai kurs mata uang ini adalah bahwa mata uang Amerika Serikat, berupa Dolar tidak termasuk dalam pengaturan ini. Untuk itu kapal dan pedagang Amerika Serikat harus membawa mata uangnya dalam bentuk logam, terutama perak untuk ditukarkan dengan komoditi yang diinginkan setelah disetarakan dengan mata uang resmi Hindia Belanda.

Formulir yang harus diisi oleh penanggung jawab kapal, terutama bukan kapal Negeri Belanda dan Hindia Belanda, untuk memperoleh izin di pelabuhan berbentuk dan berisikan keterangan-keterangan yang harus diisi sebagai berikut.

Tanggal dan tempat  
Syahbandar

Bendera Kapal  
Nama Kapal  
Nama Penanggung jawab

Universitas Indonesia

Bobot kapal dalam Lasten atau Ton  
 Jumlah Awak Kapal  
 Persenjataan  
 Asal Keberangkatan  
 Tempat Disinggahi  
 Tujuan  
 Muatan  
 Nama, Kebangsaan, Pekerjaan, Usia dan Tempat Tinggal Terakhir Para Penumpang  
 Keadaan Kesehatan Awak Kapal dan Penumpang  
 Jadwal Penting

Tertanggal  
 Tanda Tangan Pejabat

Dari penerbitan peraturan-peraturan tersebut di atas, birokrasi Hindia Belanda mulai menata administrasi pemerintahannya di daerah jajahan. Hindia Belanda semakin melengkapi perangkat kolonialismenya. Politik dan kebijakan luar negerinya, selaku negeri jajahan adalah tertutup untuk kekuatan lain. Apalagi, perekonomian kolonial berorientasi pada pemanfaatan sumber daya alam dan manusia di daerah jajahan yang eksploitatif untuk mengeruk keuntungan sebesar-besarnya terutama demi kemajuan negeri induk. Ungkapan mengenai Negeri Belanda yang mengapung di atas kolonialisme di Indonesia tidak terlampaui berlebihan. Memang, daerah koloni, apalagi setelah penerapan Sistem Tanam Paksa sejak tahun 1830 memberikan manfaat ekonomi yang besar untuk negeri induk. Oleh karena itu, pemerintah jajahan semakin giat memperluas jangkauan kolonialismenya di kepulauan Indonesia, baik secara geografis maupun eksploitasi sumber dayanya. Selain itu, pemerintah Hindia Belanda semakin protektif terhadap perdagangan luar negerinya, yang tampak dalam penyusunan peraturan tarif (bea masuk dan keluar) dan pelayaran. Jaringan perdagangan Hindia Belanda terkait dengan perekonomian niaga kepulauan Jepang. Dalam jaringan ini, pedagang Amerika Serikat mengenal potensi kepulauan ini.

Di pelabuhan-pelabuhan kerajaan Aceh kapal-kapal asing yang datang akan dikenakan peraturan pabean. Kain yang dibawa keluar (ekspor) dikenakan setiap seratus 3 real sesuku atau  $3 \frac{1}{4}$  real. Pinang sebesar 2 laksa setiap bungkalnya, serupa untuk pinang belahan. Pinang kacip 3 real untuk setiap bahra (baar). Sepikul lada

**Universitas Indonesia**

dikenakan sereal. Setiap bahra kemenyan sebesar 6 real. Seratus kapur barus sebesar 6 real sesuku ( $6 \frac{1}{4}$  real). Sekoyang beras sebesar 4 real. Sekoyang padi sebesar 2 real. Seratus belerang sebesar 6 real sesuku ( $6 \frac{1}{4}$  real). Sepasang kuda sebesar 6 real. Sebahra nil;am sebesar 6 real. Sebahra kayu sepang (sapan) sebesar 3 real. Sebahra kayu sala sebesar 2 real. Sepikul gading gajah sebesar 12 real. Seratus minyak nyiur (kelapa) sebesar 3 real. Sepikul (kayu) gaharu sebesar  $\frac{1}{2}$  real. Seorang budak setempat sebesar 1 real. Seratus sutera sebesar 3 real. Seratus kelapa sebesar 1 real. Sekoyang sagu sebesar 4 real. Sepikul teripang sebesar 3 real. Sepikul tali ijuk  $\frac{1}{2}$  real. Sepikul tali sabut sebesar  $\frac{1}{2}$  real (Drewes 1963: 407—409).

Impor dari Arab, Surat, Mlayalam, Kalingga, Benggala, Pegu, Cina, Maladewa, Batavia, dan Pulau Pinang terkena pajak sebesar  $6 \frac{1}{4}$  real untuk setiap seratus satuan. Satu balut kapal dikenakan tarif 6 real. Sebahra tembakau sebesar 6 real. Sepeti opium sebesar sebuku. Sebahra madu sebesar 12 real. Sediwa kemamah sebesar 12 real. Kemudian semua kapal yang berdagang hasil pertanian dikenakan 5 real setiap seribu. Walau Amerika Serikat tidak disebut secara khusus, kapal-kapalnya tercatat kerap mengunjungi pelabuhan-pelabuhan Aceh pada awal abad ke-19 (Lee 1995: 103, 104). M. Gade Ismael (1991: 154) menceritakan bahwa “Orang-orang Trumon lebih senang berhubungan dagang dengan orang-orang Amerika dibandingkan dengan pedagang Belanda disebabkan mereka memperoleh banyak keuntungan. Barang-barang hasil daerah ini seperti lada misalnya dibeli oleh pedagang Amerika dengan harga lebih tinggi dibandingkan dengan harga penawaran orang-orang Belanda. Selain itu, barang-barang yang dimasukan oleh pedagang Amerika seperti kain misalnya dapat dibeli oleh orang-orang Trumon dengan harga jauh lebih murah daripada yang ditawarkan Belanda.”

Kebijakan perdagangan luar negeri kedua negara tidaklah jauh berbeda. Keduanya menerapkan pajak perdagangan. Namun, jumlah yang diterapkan di kerajaan Aceh tidaklah sebesar di pelabuhan Hindia Belanda. Lagi pula kebijakan perdagangan di Aceh berusaha untuk menarik kedatangan para pedagang Aceh. Aceh menganut politik pintu terbuka. Sementara Hindia Belanda lebih menerapkan kebijakan yang menutup kedatangan pedagang asing. Pelayaran dan perdagangan luar

negeri Amerika Serikat menghadapi peraturan-peraturan ini. Perdagangan Amerika Serikat di Aceh berlangsung hingga menjelang perang Aceh dan Belanda. Kendala yang lebih besar dihadapi oleh kapal Amerika Serikat di pelabuhan-pelabuhan Aceh adalah pembajakan. Tampaknya mereka tidak terlalu bermasalah dengan penerapan tarif tersebut. Sementara di Hindia Belanda, kebijakan merkantilisme dihadapi oleh pemerintah Amerika Serikat dengan diplomasi berupa pembuatan perjanjian. Perjanjian 1855 adalah wujud upaya tersebut.

### 4.3 Faktor Jepang

Kepentingan ekonomi Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia, terutama di Hindia Belanda, tidak terlepas dari konstelasi politik perdagangan luar negerinya di Asia Timur. Hindia Belanda terletak pada jalur pelayaran dan jaringan perdagangan Amerika Serikat dengan Asia Timur, dimana Kanton adalah pusatnya. Jaringan pelayaran dan perdagangan Kanton mencakup Kepulauan Jepang, yang sempat terbuka lalu menjalankan politik isolasi atau *Sakoku*. Pedagang Amerika Serikat tertarik untuk memasuki pasar Jepang. Dan apabila dirunut ke masa awalnya, pengenalan Amerika Serikat terhadap Jepang terkait dengan jaringan perdagangan Hindia Belanda. Sejak tahun 1549, hanya dua kelompok pedagang yang diterima oleh penguasa Jepang, yaitu Cina dan Belanda.

Di Kanton kapal-kapal Amerika Serikat mengetahui potensi ekonomi Jepang melalui barang-barang yang dibawa oleh kapal-kapal Cina. Selain itu, di pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda, terutama Batavia, kapal-kapal Amerika Serikat mengenal produk-produk Jepang. Pihak Belanda menjadikan Hindia Belanda sebagai bagian dari jaringan perdagangannya dengan Jepang setelah membangun pangkalan di pulau Deshima yang terletak di depan Nagasaki. Oleh karena itu, pembahasan kepentingan Amerika Serikat terhadap Jepang berkaitan dengan hubungan perdagangan Jepang dan Negeri Belanda yang melibatkan negeri jajahannya, Hindia Belanda.

Setelah keruntuhan VOC (Kompeni Hindia Timur) hubungan niaga Negeri Belanda dengan Jepang tetap berlangsung, melalui Hindia Belanda. Perkembangan perdagangan itu secara kuantitatif dapat disimak pada masa-masa akhir Tokugawa di

abad ke-19. Keadaan Ekspor dan Impor Jepang dengan Hindia Belanda pada tahun 1823—1867 adalah (dalam ribuan Gulden):

**Tabel 31. Neraca Perdagangan Jepang dan Hindia Belanda 1823—1867**

Tahun	Ekspor	Impor	Neraca Perdagangan	Tahun	Ekspor	Impor	Neraca Perdagangan
1823	778	291	487	1846	552	222	330
1824	70	540	- 470	1847	474	194	280
1825	875	374	501	1848	522	167	355
1826	---	---	---	1849	438	312	126
1827	663	402	261	1850	469	120	349
1828	1.067	281	786	1851	476	154	322
1829	693	407	286	1852	538	142	396
1830	1.077	340	737	1853	563	149	414
1831	705	262	443	1854	598	160	438
1832	538	298	240	1855	831	131	700
1833	510	264	246	1856	1.074	482	592
1834	467	223	244	1857	1.951	900	1.051
1835	1.221	215	1.006	1858	628	370	258
1836	579	245	334	1859	1.125	121	1.004
1837	608	294	314	1860	225	15	210
1838	574	217	357	1861	755	---	755
1839	684	225	459	1862	75	175	- 100
1840	847	244	603	1863	97	175	- 78
1841	5	185	- 180	1864	44	55	- 11
1842	751	359	392	1865	143	36	107
1843	155	174	- 19	1866	48	31	17
1844	403	174	229	1867	62	37	25
1845	621	176	445				

(Sumber Mansvelt 1938)

Angka tahun yang digunakan adalah sampai 1867. Alasannya adalah perdagangan Jepang mulai terbuka untuk pedagang lainnya, terutama Amerika Serikat, setelah pendobrakan Komodor M.C. Perry yang diikuti oleh keruntuhan kekuasaan Shogun untuk digantikan oleh Kaisar. Berdasarkan penelitian awal penulisan (2007b), suatu kesimpulan sementara memperlihatkan ada korelasi antara pembukaan perekonomian Jepang masa Shogun dengan kebijakan Restorasi Meiji (1866-1869). Tindakan Perry menimbulkan kemerosotan pamor dan legitimasi pemerintahan keshogunan yang memberi jalan untuk pemulihan kekuasaan kekaisaran yang telah terpinggirkan selama berabad-abad. Pemerintahan shogun Tokugawa berakhir pada tanggal 9 Nopember 1867.

Secara umum, perdagangan bilateral ini menguntungkan pihak Jepang, yang mana terlihat pada perimbangan nilai ekspor dan impor. Neraca ini memberikan surplus perdagangan kepada Jepang. Tentunya, adalah menarik untuk mengetahui dan menelusuri kemana aliran surplus tersebut dalam kehidupan perekonomian Jepang. Defisit berarti tidak ada barang-barang Jepang di pasar Hindia Belanda dan yang disalurkan selanjutnya ke Negeri Belanda atau diserap oleh pedagang-pedagang negara lainnya. Dalam lingkup perekonomian negara, defisit berarti juga penurunan pendapatan dari bea masuk dan keluar. Namun, keadaan defisit tidak sering terjadi.

Pada tulisan-tulisan yang tersedia mengenai Jepang di kurun waktu Tokugawa mencuat keadaan perekonomiannya yang lebih menekankan pada pertanian. Beberapa usaha pembuatan barang (manufaktur) mulai timbul dan berkembang di kawasan perkotaan. Namun, sektor manufaktur itu tidak memperlihatkan sumbangsih yang menentukan dalam penghidupan ekonomi Jepang secara keseluruhan. Kemudian, berdasarkan temuan-temuan data kuantitatif ini, kajian dan pembahasan tentang perdagangan bilateral Jepang dengan Hindia Belanda memperlihatkan signifikansi dan relevansinya terutama untuk masa-masa berikutnya ketika Jepang memutuskan untuk membuka diri dan mulai mengubah pola pikir dan tindakan selaras dengan arus kemajuan yang sedang melanda melalui saluran ilmu pengetahuan, kesenian dan teknologi.

Perkembangan neraca perdagangan pada tabel tersebut di atas memperlihatkan perubahan-perubahan yang terjadi. Sejak tahun 1853, Hindia Belanda tidak lagi sebagai pemain tunggal mewakili dunia Barat dalam perdagangan luar negeri Jepang. Sejak kedatangan Komodor Perry, Jepang mulai menerima pasokan komoditi dari bangsa lain dan sebaliknya memasok produknya ke berbagai bangsa yang hendak menjalin hubungan niaga dengannya.

Sebagaimana yang dipaparkan bahwa berdasarkan politik *Sakoku* penguasa Jepang tidak memperkenankan warganya untuk bepergian keluar negerinya. Sehubungan itu, pelaku perdagangan utama adalah pihak Hindia Belanda yang mengambil dan memasok komoditi-komoditi yang menjadi permintaan kedua belah

pihak. Jumlah kapal dari dan kembali ke Hindia Belanda dalam jaringan pelayaran niaga itu tidaklah banyak, yang masih dapat dihitung dengan jari tangan.

Selanjutnya, menurut sumber statistik perdagangan dan pelayaran (*Ver slag....1823--1869.*), Impor Jepang dari pulau Jawa dan Madura (Hindia Belanda) berupa barang-barang yang berasal dari berbagai tempat, yang dapat dipilah menjadi 4 kawasan, yaitu (a) Eropa, Amerika dan Tanjung Harapan; (b) Hindia Barat dan Benggala; (c) Cina, Manila dan Siam; (d) Kepulauan Timur, yang mencakup kepulauan Indonesia dan sekitarnya. Sebaliknya, persebaran barang-barang Jepang ke manca negara, melalui pedagangan bilateral dengan Hindia Belanda meliputi (a) Kawasan Eropa, yakni Negeri Belanda, Prancis, Inggris, Swedia, Hamburg dan Bremen (Jerman), Portugal, Genoa (Itali), dan Denmark; (b) Asia Timur dan Tenggara yakni Cina, Makao, Kocin Cina, Manila dan Siam; (c) Afrika dan Asia lainnya yakni Tanjung Harapan, India, Teluk Persia; (d) Amerika yakni Amerika Serikat dan Suriname; (e) Lain-lain yakni Mauritius dan Bourbon.

Tempat-tempat di kepulauan Indonesia dan sekitarnya yang mengenal produk-produk asal Jepang, selain Jawa dan Madura, meliputi Pantai Barat Sumatera, Palembang, Bangka, Maluku, Timor Kupang, Riau, Borneo (Kalimantan), Sulawesi, Singapura dan Timor Portugis. Beberapa tempat tersebut belum berada di bawah kekuasaan Hindia Belanda. Komoditi asal Jepang memiliki jaringan pasar yang luas di kepulauan Indonesia.

Jenis-jenis komoditi asal Jepang itu adalah, porselen, tembikar, kebaya, kamper, tembaga, linen, sutra, barang-barang sutra, keranjang, mebel, obat-obatan, tanaman obat, kerajinan kulit, bahan wol, lilin, tarwe dan lainnya. Dari jenis-jenis tersebut pemilahan dapat diberikan menjadi hasil kerajinan, pembuatan, hutan dan pertanian. Jepang tidak mengekspor beras walau sektor pertaniannya terkenal dengan jenis tanaman bahan pokok tersebut.

Barang-barang yang diimport Jepang melalui perdagangannya dengan Hindia Belanda didominasi, baik dalam jumlah atau nilai perdagangan maupun jenis, oleh kawasan Eropa, Amerika dan Tanjung Harapan. Jenis-jenisnya meliputi opium, perhiasan, perlengkapan militer, senjata, jam, keramik, porselen, buku tulis, musik,

gelas, kristal, kain linen, kain wol, selimut wol, obat-obatan, parfum, kerajinan emas, perak, kulit, perlengkapan kulit, mebel, perkapalan, alat-alat tulis, anggur, minuman keras lainnya, besi, peralatan besi, mesin-mesin, sabun, sutera dan barang-barang sutera. Nilai impor yang paling besar, dalam puluhan hingga ribuan gulden dan berlangsung setiap tahun, adalah kain wol, selimut wol, kain linen dan bahan katun. Barang-barang yang berasal dari kawasan Hindia Barat dan Benggala tidak jauh berbeda jenisnya dengan kawasan ini. Sedangkan dari kepulauan Indonesia dan sekitarnya (Kepulauan Timur) ditemukan arak, rum, peralatan makan, tanduk kerbau, tanduk rusa, kapur barus (*benzoin*), kayu sapan, kayu cendana, peralatan kayu, nila, gading, kapur barus, kayu manis, katun kasar, kopi, anyaman (*werfwaren*), keranjang, cengkeh, pala, kacang liar, pinang, minyak, minyak goreng, minyak kayu putih, lada bundar, gula aren, tenunan, rotan, tepung, timah dan lainnya. Nilai impor yang paling tinggi dalam harga ribuan dan puluhan ribu gulden serta diimpor setiap tahun mencakup jenis rotan, tepung dan timah.

Gambaran statistik perdagangan yang dipaparkan oleh Mansvelt itu telah memperlihatkan suatu dinamika perdagangan yang dilakukan oleh Jepang. Pertanyaan awal yang muncul adalah bagaimana Jepang memanfaatkan surplus keuntungan dari transaksi perdagangan tersebut selain tentunya mengapa terjadi defisit untuk pihak Hindia Belanda. Menyimak hubungan yang berlangsung sekian lama, tampak suatu ruang diskusi yang memerlukan penjelasan mengapa Hindia Belanda seolah-olah memelihara kegiatan perdagangan lintas lautan yang tidak seimbang itu. Pertanyaan berikutnya adalah bagaimana pihak Hindia Belanda menyeimbangkan keuntungan yang tidak dapat diraihinya dari perdagangan dengan Jepang itu akan membawa perhatian kepada perolehan surplus dari perdagangannya dengan pihak-pihak lain sehingga kesannya adalah telah terjadi sejenis subsidi silang. Berkenaan dengan itu, sebenarnya apa kepentingan Belanda di Jepang menjadi pertanyaan yang menarik untuk diteliti.

Penjelasan berikutnya adalah mengenai upaya Hindia Belanda menjadi pusat perdagangan dengan pelabuhan utamanya, Batavia. Sejak penerapan Sistem Tanam Paksa perekonomian Hindia Belanda berorientasi agraris. Kas Hindia Belanda



menjadi pulih dengan keuntungan dari perdagangan komoditi perkebunan yang monopolistik. Kapal-kapal Belanda membawa komoditi niaga ini ke pasar Eropa. Gagasan untuk menjadikan perdagangan sebagai sumber pemasukan negara dikalahkan oleh penerapan kebijakan agraria ini. Ketika Singapura mulai berkembang, kebijakan Hindia Belanda berubah.

Sejak didirikan tahun 1819 oleh Raffles, Singapura tumbuh menjadi kota pelabuhan transito. Letaknya yang strategis dan keadaan pantainya yang dalam sesuai untuk pelabuhan persinggahan kapal-kapal dari arah Eropa dan Asia Timur. Kolonialisme Inggris mendukung pertumbuhan kota pelabuhan ini, sebagai salah satu tujuan pelayaran kapal Inggris. Kawatir terhadap dampak yang akan timbul terutama berkaitan dengan hegemoni kolonialisme, pemerintah Hindia Belanda berupaya mengimbangnya. Sejumlah kebijakan dan tindakan dicanangkan yang berkaitan dengan menghambat perluasan peranan perdagangan Singapura. Pembangunan dan kebijakan pelabuhan bebas (*vrijhaven*) dilancarkan oleh Hindia Belanda, terutama yang berdekatan dengan Singapura. Namun, upaya itu tidak memperlihatkan hasil yang diharapkan (Mansvelt 1938).<sup>69</sup> Sejak tahun 1870, perekonomian Hindia Belanda terbuka untuk penanaman modal swasta dan kemudian modal asing. Tampaknya orientasi agraris masih mewarnai perekonomian kolonial. Juga kemunculan jenis-jenis sektor perekonomian yang baru, seperti pertambangan dan pabrik manufaktur ikut mempengaruhi perhatian terhadap pengembangan perdagangan luar negeri.

Berkenaan dengan pelaku perdagangan di pihak Jepang, yang dalam hal ini bertindak pasif sebagai artian menerima kedatangan kapal-kapal Hindia Belanda, dugaan sementara menyatakan bahwa pihak penguasa yaitu Shogun dan elitnya berperan besar walau pada struktur sosial masyarakat Jepang dikenal adanya kelompok pedagang (*merchant*). Sebagai kelanjutan dugaan itu, adalah menarik untuk diseksamai bagaimana penguasa Jepang itu memanfaatkan surplus perdagangan itu. Teori politik mengenai kekuasaan tradisional yang berjalan dalam pola Hubungan

<sup>69</sup> Pemerintah Hindia Belanda mencoba mengatasi ancaman perkembangan Singapura dengan membuka pelabuhan-pelabuhan bebas tandingan seperti di Riau (tahun 1829), Pontianak dan Sambas (1834), Sukadana (1837), Makasar (1847), Manado (1848) dan beberapa pelabuhan lainnya. Namun upaya ini tidak berhasil (Dick 1988: 407).

Patron dan Klien (*Client*) menyatakan bahwa kekuasaan dan kesetiaan dibangun atas perlindungan dan penyebaran kesejahteraan bagi kalangan pengikut. Sumber daya ekonomi sangat efektif dalam mendukung kelanggengan kekuasaan. Sehubungan itu pula pihak penguasa sangat berkepentingan memonopoli sumber daya ekonomi yang ada.

Dalam lingkup persoalan ekonomi, potensi tersebut tampak ketika produk dan pasar Jepang dimanfaatkan oleh perdagangan Belanda, terutama melalui daerah jajahannya Hindia Belanda. Jaringan dan jalinan perdagangan laut itu berkembang marak dan melibatkan tidak hanya wilayah-wilayah di kawasan kepulauan Indonesia, tetapi juga dunia internasional. Penyebaran produk Jepang ke dunia internasional dan sebaliknya, barang-barang internasional ke negeri Sakura itu melalui suatu jaringan perantara.

Hindia Belanda, melalui pelabuhan-pelabuhannya di pulau Jawa dan Madura, menjadi pusat lalu lintas perdagangan atau impor dan ekspor Jepang. Barang-barang asal Jepang didistribusikan ke berbagai tempat hingga ke Amerika Serikat dan Eropa. Sebaliknya, Jepang memperoleh barang-barang dari berbagai asal negara melalui pelayaran kapal-kapal Belanda yang dimuat di pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda. Kawasan-kawasan lainnya yang terlibat antara lain adalah Afrika Selatan, Asia Barat dan Selatan, Asia Tenggara dan Timur. Sementara wilayah-wilayah di kepulauan Indonesia adalah yang tidak berada di bawah kekuasaan Belanda (Hindia Belanda).

Menyimak semarak dan keuntungan yang terjadi dibalik nilai perdagangan Hindia Belanda dan Jepang itu, tampak kaitannya dengan keinginan Amerika Serikat untuk menyibak monopoli Belanda. Pelaut dan pedagang Amerika Serikat hadir di kepulauan Indonesia dan terutama di jaringan perdagangan Hindia Belanda. Sulit untuk dipungkiri bahwa mereka juga mengetahui bagaimana maraknya jaringan niaga Hindia Belanda dan Jepang. Sebagaimana kapal-kapal asal negara lainnya, mereka memperoleh produk Jepang di pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda. Selain itu, Singapura juga menjadi tempat mereka hasil-hasil kepulauan di kawasan Pasifik itu. Tentunya, naluri pengusaha dan dagang mereka sedikit banyak terusik dengan

keuntungan yang menanti seandainya mereka ikut terlibat di dalamnya. Gambaran statistik pelayaran dan perdagangan itu mendukung korelasi tersebut.

Pengenalan Amerika Serikat terhadap Jepang berawal dari pelayaran kapal “Eliza”, yang disewa oleh VOC. Pada tahun 1797 kapal ini memasuki pelabuhan Nagasaki dengan bendera Belanda. Pada saat itu Kapten Robert Steward menyadari potensi keuntungan yang membentang di hadapannya. Oleh karena itu, pada tahun 1803 ia kembali mencoba mengunjungi pelabuhan Jepang itu. Melalui perwakilan Negeri Belanda, ia menyatakan keinginan untuk membuka perdagangan dengan Jepang. Namun, keinginan itu ditampik. Penguasa Jepang tetap menjalankan politik menutup diri atau *Sakoku*, yang hanya mengizinkan kapal Cina dan Belanda untuk berhubungan dagang dan hanya terbatas di Nagasaki (Neumann 1963: 7—8). Belanda membangun pusat kegiatannya di Deshima, sebuah pulau kecil di depan pelabuhan Nagasaki.

Gambar 30. Deshima, Nagasaki Setelah Tahun 1858



(Sumber: Mansvelt 1924: 15)

Kapal-kapal Amerika Serikat tidak menyerah. Presiden Andrew Jackson mengirim seorang utusan khusus untuk menyampaikan surat persahabatan kepada penguasa-penguasa di Asia, seperti Siam, Annam dan termasuk Jepang. Utusan itu adalah Edmund Roberts yang berhasil membangun hubungan dengan Siam pada

tahun 1833. Namun, ia tidak dapat melanjutkan tugasnya ke Jepang karena tutup usia di Makao pada tahun 1836.

Kesempatan terbuka ketika banyak kapal-kapal Jepang yang terdampar karena mengalami kerusakan oleh berbagai penyebab dalam pelayaran. Pada tahun 1837 dengan kapal "Morrison" para pelaut Jepang dibawa kembali pulang ke negeri mereka. Namun, bukan penyambutan yang diterima, kapal itu malahan dibakar sehingga harus segera meninggalkan perairan Jepang. Dalam hal ini terjadi kesalahfahaman. Permasalahan sebenarnya menjadi jelas ketika penguasa Jepang diberitahu maksud pelayaran kapal ini, setelah setahun berlalu. Pada tahun 1845 penyambutan semestinya dialami oleh kapal "Manhattan" yang membawa pelaut Jepang yang terdampar karena kapal karam. Pada tahun 1846 dua kapal penangkap ikan paus, Lagoda dan Lawrence terdampar di pulau Nippon. Awak kapal keduanya ditangkap dan diperlakukan dengan kejam. Mereka terhindar dari maut karena campur tangan gubernur Belanda di Nagasaki (Annals vol. 8 1976: 175)

Upaya yang tidak jauh berbeda berasal dari kalangan pendakwah agama Kristen, yang telah tiba di Cina. Mereka hendak memperluas kegiatan mereka ke Jepang. Gagasan ini disampaikan kepada utusan pemerintah Amerika Serikat di Kanton, Caleb Cushing yang menjanjikan akan meneruskannya kepada atasannya. Gagasan ini tiba ke meja Presiden James Knox Polk (masa jabatan 1845—1849) yang memberikan dukungannya. Tugas ini dibebankan kepada komodor Biddle yang pada tahun 1846 berlayar ke Jepang. Walau tidak berhasil membuka isolasi Jepang, Biddle sempat menanamkan kesan tentang "bangsa Barat yang berbeda" kepada penguasa Jepang. Kepentingan lainnya adalah hendak memiliki suatu pangkalan pengisian batu bara untuk pelayaran kapal uap Amerika Serikat di kawasan Pasifik. Selain itu kepentingan kapal Amerika Serikat untuk tempat persinggahan dalam kegiatan menangkap ikan paus di perairan sebelah selatan Jepang ikut membingkai keinginan itu. Belasan juta dolar ditanamkan dalam kegiatan penangkapan ini.

Melanjutkan pengamatan Robert Steward, berita potensi ekonomi Jepang untuk kepentingan Amerika Serikat makin berkembang. Setelah perjanjian Amerika

Serikat dan Cina, menyusul perang Candu antara Cina dan Inggris tahun 1840,<sup>70</sup> perhatian terhadap Jepang semakin meningkat di dalam negeri Amerika Serikat. Ketertutupan Jepang menimbulkan antusiasisme untuk menerobosnya apalagi meluas kabar tentang pelakuan buruk yang dialami kapal dan pelaut Amerika Serikat di perairan negeri itu, terutama ketika kandas atau karam. Oleh karena itu seorang kepala biro luar negeri New York, Aaron Haight Palmer, mendesak menteri luar negeri John Clayton pada tahun 1849 untuk membuat perjanjian dengan bangsa-bangsa Asia. Ia mengirim surat kepada presiden Amerika Serikat Millard Fillmore (masa jabatan 1850—1853) agar mengirimkan utusan resmi ke Jepang untuk menjalin hubungan dagang. Kemudian ia juga memberitahukan perwakilan Belanda di Jepang agar menyampaikan niat Amerika Serikat untuk mengadakan hubungan.

Rencana untuk mewujudkan niat itu dibingkai oleh penjelasan kepada pihak Jepang bahwa Amerika Serikat tidak akan mencampuri urusan dalam negeri dan menjauhkan diri dari masalah agama. Selain itu sikap pihak lain, seperti Inggris dan Belanda dipastikan tidak akan menghalangi tujuan ini. Pemikiran ini disampaikan oleh Komodor James Glynn, yang berhasil menyelamatkan pelaut Amerika Serikat yang terdampar akan tetapi tetap tidak berhasil membuka ketertutupan Jepang. Ia yang juga menambahkan bahwa apabila cara damai tidak berhasil maka jalan kekerasan menjadi pilihan. Pemikiran ini disepakati oleh John Aulick, komandan Armada Hindia Timur (*East India Squadron*) Amerika Serikat. Berikutnya, Aulick menegaskan bahwa tujuan itu dapat diwujudkan dalam suatu kesempatan pemulangan tujuh belas pelaut Jepang yang terdampar di pelabuhan San Fransisco. Mereka diselamatkan oleh kapal Amerika pada bulan Februari 1851. Namun, perlakuan yang tidak jauh berbeda mereka alami.

Matthew Calbraith Perry lahir pada 10 April 1794 di Newport, Rhode Island. Ia menjadi awak kapal pada usia lima belas tahun di kapal *Revenge*, yang dikomandoi oleh abangnya, Oliver Hazard Perry. Pengalaman demi pengalaman pelayaran dilaluinya hingga ia menjadi seorang kapten pada tahun 1837. Ia

<sup>70</sup> Pembahasan mengenai kepentingan dan hubungan Amerika Serikat dan Cina tercantum dalam Foster Rhea Dulles (1946). *China and America The Story of Their Relations since 1784*. Princeton, N.J: Princeton University Press.

menakodai kapal Fulton II, sebuah kapal uap Angkatan Laut Amerika Serikat. Pengalaman tempurnya adalah pada Perang Mexico.

Pada tanggal 24 Maret 1852 Graham resmi menugaskan M.C. Perry untuk memimpin armada Hindia Timur. Ketika berangkat ia membawa tiga kapal, yakni “Susquehanna” “Plymouth”, dan “Saratoga”. Setibanya di Cina armada ini mendapat tambahan kapal “Mississippi”, “Princeton”, dan “Supply”. Namun, tidak seluruhnya berangkat ke Jepang. Selain membawa perbekalan dan komoditi niaga, Perry mengantongi surat kepercayaan dari Fillmore, surat resmi Presiden untuk penguasa Jepang, dan perintah dari Kementerian Luar Negeri.<sup>71</sup>

Tujuan ekspedisi adalah melindungi pelaut dan milik Amerika Serikat di Jepang dan perairan Jepang, membuka pelabuhan untuk perbekalan dan untuk jaringan perdagangan luar negeri Amerika Serikat di Asia Timur. Perry diperintahkan untuk menempuh cara berunding dan pendekatan damai. Cara kekerasan tidak dapat ditempuh karena Presiden tidak berwenang untuk mengumumkan perang. Namun, pemerintah Amerika Serikat tetap mendesak agar warganya yang terdampar di Jepang diperlakukan secara manusiawi. Perry menyadari bahwa tugasnya tidak ringan. Oleh karena itu ia mempersiapkan segala keperluan tugasnya sebaik-baiknya. Tidak hanya perlengkapan dan peralatan perjalanan, termasuk hadiah dan persembahan untuk kaisar Jepang, tetapi juga pengetahuan tentang kebiasaan dan budaya Jepang tidak luput dari perhatian Perry.

Pemerintah Amerika Serikat sempat menghubungi pihak Negeri Belanda, yang memiliki pos di kepulauan Jepang, mengingat mungkin memerlukan bantuannya. Sebuah pesan dikirim berdasarkan nama Menteri Luar Negeri Daniel Webster, kepada wakil duta besar Amerika Serikat di Den Haag, Fultham. Pesan itu

---

<sup>71</sup> Pejabat Menteri Luar Negeri Charles Magill Conrad atas Presiden membuat surat perintah untuk Komodor Perry yang disampaikan melalui John P. Kennedy, menteri Angkatan Laut. Surat perintah itu tertanggal 5 November 1852. Tujuan ekspedisi itu adalah ...*(1) to effect some permanent arrangement for the protection of American seamen and property wrecked on these islands or driven into their ports by stress of weather, (2) the permission to American vessels to enter one or more of their ports in order to obtain supplies of provisions, water, fuel, etc., or, in case of disasters, to refit so as to enable them to prosecute their voyage, (3) the permission to our vessels to enter one or more of their ports for the purpose of disposing of their cargoes by sale or barter* (Annals vol. 8 1976: 175—176).

memuat keinginan Amerika Serikat untuk membuka perdagangan dengan Jepang dan mengharapkan bantuan dari negeri tulip itu.

Sebelumnya, kabar tentang keinginan Amerika Serikat telah sampai ke Negeri Belanda, malahan menyebar ke negara Eropa lainnya. Tanggapan dan pandangan yang beredar adalah bahwa Belanda sebaiknya memberikan nasehat kepada penguasa Jepang agar mengakhiri politik *Sakokunya*. Juga Belanda dapat mengambil peranan menjembatani kedua belah pihak. Dengan begitu Belanda memperoleh keuntungan yakni tetap menjadi utama dalam hubungan dengan Jepang dan berjasa untuk Amerika Serikat. Kemudian Menteri Urusan Jajahan Charles Ferdinand Pahud memerintahkan Gubernur Jenderal Hindia Belanda A.J. Duymaer van Twist (1851—1856) untuk memberikan bantuan kepada armada Amerika Serikat yang menuju Jepang. Perintah ini diteruskan ke Komodor Perry tetapi jawaban yang diterima adalah ungkapan terima kasih dan ia akan menjalankan tugasnya tanpa bantuan pihak lain (Kimura et al. 1958: 13—14).

Gambar 31. Charles Ferdinand Pahud



(Sumber: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/id/d/d9/Ggpahud.jpg>)

Pada tanggal 8 Juli 1853 Komodor M.C. Perry membawa 4 kapal armadanya ke teluk Uraga. Tanggapan Jepang terhadap kapal-kapal asing bercat hitam adalah meningkatkan kewaspadaan.<sup>72</sup> Penyambutan gubernur Uraga, Toda Uchihide, adalah mengirimkan utusan Nakajima Saburosuke dan Koyama Elizaemon untuk menemui

<sup>72</sup> Kedatangan armada Amerika Serikat telah diberitahukan oleh wakil Belanda di Jepang kepada penguasa Jepang bersama-sama nasehat untuk membuka diri dan rancangan perjanjian yang akan dibuat sesuai tuntutan Amerika Serikat. Laporan Belanda itu juga memuat keterangan tentang nama-nama kapal, jumlah dan nama awak kapal serta kesatuan marinir armada itu (Kimura 1958: 14).

komandan armada itu. Namun, Komodor Perry menolak bertemu dengan mereka dan menuntut hendak menemui pejabat yang lebih tinggi jabatannya. Alasannya adalah bahwa ia membawa surat dari Presiden Amerika Serikat. Pejabat Jepang tetap menolak dengan alasan yang sama, yaitu politik *Sakokunya*. Perry tetap bertahan dan setengah mendesak dengan menyatakan bahwa ia akan menyerahkan surat itu dengan membawa pasukannya. Beberapa pejabat Jepang yang mengaku sebagai pihak yang mewakili kekaisaran hanya bertemu dengan wakil-wakil yang ditunjuk oleh Perry. Perry tetap bersikeras bahwa ia mewakili dan mengemban perintah seorang presiden dari negara besar. Dalam beberapa surat, Perry menggambarkan bahwa presidennya adalah seorang shogun. Mengetahui niat ini, para pejabat berwenang Jepang mengadakan koordinasi dan pertemuan. Pada pertemuan tanggal 10 Juli, kesimpulan mereka adalah bahwa politik *Sakoku* tidak dapat dipertahankan lagi.

Pada tanggal 25 Juli Komodor Perry mendarat dengan ditemani sekitar tiga ratus anak buahnya. Sementara pasukan Jepang pun bersiaga di darat dan laut. Perry bertemu dengan gubernur Uraga yang mengantongi surat kepercayaan dari Pangeran Idzu, seorang wakil kaisar. Kemudian Perry menyerahkan surat Presiden Amerika Serikat kepada pangeran Idzu beserta terjemahan dalam bahasa Cina dan Belanda. Setelah itu, ia mengatakan akan menunggu jawabannya dan berlabuh di teluk Edo. Namun, pihak Jepang mendaki agar armada Perry segera meninggalkan Jepang. Perry membawa armadanya ke Cina.

Sekembalinya pada tahun 1854 Perry disambut oleh perwakilan kaisar Jepang untuk melakukan perundingan. Perry menyerahkan hadiah yang membuat pihak Jepang terkesan sehingga menjamu dan memperlakukan mereka dalam suasana penuh persahabatan di kapalnya. Perry juga tegas dalam mengajukan tuntutan dalam pembuatan perjanjian. Ia berhasil memasukkan beberapa kepentingan utama Amerika Serikat dalam perjanjian persahabatan yang disepakati bersama. Sepulangnya ke Amerika Serikat, Perry disambut sebagai pahlawan diplomasi dan laporannya menjadi perhatian Kongres.

Kesepakatan antara Amerika Serikat dan Jepang ditandatangani di Kanagawa pada tanggal 31 Maret 1854. wakil Amerika Serikat adalah M.C. Perry dan wakil



Jepang atas nama kaisar adalah Hayashi, Ido, Izawa dan Udono. Isi kesepakatan terdiri atas dua belas butir yang terutama berkaitan dengan tujuan Amerika Serikat, adalah pelabuhan Sumoda dan Hakodate dibuka untuk kapal-kapal Amerika Serikat, bantuan untuk kapal-kapal Amerika Serikat yang terdampar atau karam di perairan Jepang, dan izin berdagang untuk kapal-kapal Amerika Serikat (Beadsley 1955; Bradley & Lubis 1990: 41). Setelah itu perjanjian Jepang membuat beberapa perjanjian lanjutan, tidak hanya dengan Amerika Serikat tetapi juga dengan bangsa-bangsa Eropa lainnya, seperti Inggris dan Rusia. Perekonomian luar negeri Jepang menjadi terbuka untuk bangsa-bangsa lainnya, setelah berabad-abad hanya untuk pedagang Cina dan Belanda.

Ketentuan perjanjian tahun 1854 tidak serta merta memberi keleluasaan kepada pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat. Pada tanggal 1 Juli 1854, kapal Amerika Serikat "Lady Pierce" tiba di Uraga membawa pelaut Jepang yang terdampar. Setibanya di Jepang kapal itu mencoba membuka perdagangan. Namun, mereka memperoleh tidak lebih hadiah sebagai tanda terima kasih dan penghargaan. Setelah itu kapal "Lady Pierce" harus segera meninggalkan perairan Jepang. Pada tanggal 19 Agustus 1855, kapal "Wilmington" membawa barang dagangan untuk ditawarkan di pelabuhan Shimoda. Sama seperti kapal sebelumnya, tawaran ini tidak bersambut (Kamikawa 1958).

Selanjutnya, Presiden Pierce berpandangan bahwa opini umum perlu ditindaklanjuti bahwa perjanjian persahabatan dengan Jepang perlu diperbaiki dan diganti oleh hubungan perdagangan. Atas rekomendasi Perry dan menteri luar negeri Seward, Townshend Harris ditunjuk sebagai konsul untuk Jepang. Pada tanggal 21 Agustus 1856 konsul ini bertolak ke Jepang dengan kapal "San Jacint" dan tiba di pelabuhan Shimoda. Semula Shogun menolak untuk menemuinya. Namun, kedua pihak sepakat untuk berunding. Hasilnya adalah Harris berhasil memperoleh pengakuan atas kedudukannya sebagai konsul Amerika Serikat untuk Jepang. Kelanjutan perundingan membuahkan perjanjian Shimoda yang ditandatangani pada tanggal 17 Juni 1857. Perjanjian ini melengkapi yang sebelumnya terutama memperluas hubungan dari persahabatan hingga perdagangan. Kunjungan resmi

pihak Jepang ke Amerika Serikat terjadi pada tahun 1860. Delegasi ini diutus oleh Shogun untuk merundingkan persahabatan dan perdagangan kedua belah pihak.

Perjanjian dengan Jepang ini merupakan bagian dari rangkaian diplomasi dagang Amerika Serikat di Timur Jauh, yakni dengan Siam, Cina dan Hindia Belanda. Ketika peluang perdagangan di Cina mulai mengecil akibat penguasaan Inggris, kepentingan Amerika Serikat terhadap Jepang semakin besar. Bersamaan pula, perhatian Amerika Serikat terhadap Hindia Belanda perlu dimantapkan yang dilakukan melalui membuat perjanjian lanjutan dengan Negeri Belanda yang memuat ketentuan menempatkan perwakilan konsuler Amerika Serikat di jajahannya di Kepulauan Indonesia. Faktor Jepang ini memainkan peranan di balik pembuatan Perjanjian 1855.

#### **4.4 Kasus Gibson**

Pada tahun 1852 timbul suatu persoalan yang melibatkan seorang warga Amerika Serikat dan sempat pula menimbulkan ketegangan diplomatik antara Amerika Serikat dan Negeri Belanda. Dalam karya Colenbrader (1926: 217) disebutkan bahwa terjadi kekisruhan di Jambi yang disebabkan oleh seorang pialang senjata asal Amerika Serikat yang bernama Gibson. Locher-Scholten (1994: 101) menyebutnya sebagai petualang. Sosok itu bernama Walter Murray Gibson.

Walter Murray Gibson tumbuh menjadi dewasa dalam iklim petualangan. Ketika berusia tujuh belas tahun, ia merambah rimba dan sungai Karolina Selatan (South Carolina), lalu ia membuat suatu rencana menjelajah negeri seberang lautan. Setelah berhasil mengumpulkan dana yang diperlukan, ia memulai rencananya dengan membeli sebuah kapal "the Flirt", untuk berlayar menuju Hindia Timur, mewujudkan impian klasik kaum muda. Atas ajakan seorang kapten kapal berkebangsaan Belanda, ia tiba di Palembang pada tanggal 17 Januari 1852.

Di tempat itu, Gibson memperoleh kesan positif dari penduduk setempat, termasuk perhatian mereka terhadap Amerika Serikat yang mereka ketahui dari berbagai sumber. Penguasa setempat memandangnya sebagai sekutu yang dapat membantu mereka menghadapi eksploitasi dan kelicikan Belanda, yang ketika itu

telah menahan pimpinan mereka di Batavia sejak tahun 1851 (Locher-Scholten 1994; 101, 103). Elsbeth Locher Scholten menulis: *"Hier had hij bemerkd dat inheemse hoofden in Amerika een bondgenoot zagen, die hen kon bevrijden van de uitbuiting en het bedrog der 'Wolanda', die hun hoogste bestuurder hadden ontvoerd."* Tanggapan Gibson setelah memperoleh keterangan tersebut adalah berjanji akan meneruskannya ke negerinya. Sejak tahun 1849 terjadi konflik antara Palembang dan Belanda yang ingin menguasai daerah tersebut. Perhatian Gibson kemudian beralih ke Jambi, yang terletak di sebelah utara Palembang dimana pengaruh Belanda masih terbatas.

Gambar 32. Walter Murray Gibson



(Sumber: <http://runtu.wordpress.com/2008/09/17/the-improbably-story-of-walte...>)

Sultan Jambi di masa-masa sebelumnya telah membuat suatu perjanjian dengan VOC yang mengatur tentang monopoli perdagangan garam dan pendirian pos dagang di Muara Kompeh untuk pihak yang terakhir. Namun, Sultan Jambi ketika itu, Nazaroedin menginginkan suatu perdagangan bebas di Muara Kompeh dan memandang bahwa Belanda menghambat kehendaknya. Muara Kompeh menyediakan berbagai komoditi dagang seperti emas, lada, kamper, kayu manis, kopra dan kapur barus. Sehubungan itu Sultan mencoba memalingkan harapan ke pihak Amerika Serikat.

Rasa ingin tahu yang besar tentang masyarakat terasing Kubu membawa Gibson ke daerah Jambi. Kemudian ia mengetahui keinginan tersebut. Menanggapi permintaan itu, dalam memoarnya ia menyatakan bahwa ia tertarik untuk terlibat dalam masalah Jambi semata-mata didorong oleh simpatinya. Ia menulis, *"I wanted*

*to go and see a prince, who was not surrounded by the trammels of European power. I wanted to see the Malay, the ruling race of the Archipelago in his highest state of independence.*" Melalui jurumudinya yang dikirim dari Singapura, Graham, Gibson memberikan surat balasan kepada Sultan itu, yang isinya antara lain (dalam bahasa Belanda):

*"Ik ben nu in staat om U, Sulthan, te helpen aan allen wat U verlangt dewijl het Amerikaansch Gouvernement geen gebrek heeft van kruid, kogels, kanonnen, geweren en lillah's. Ik kan helpen om het aan alle Maleijers goed te maken, omdat ik niet veel van al de Hollanders houd, kunnende Gij, Sulthan hiervan de verzekering geven aan al de Maleijers: en Gij zult het met mij eens kunnen worden; ook wensch ik te kennen den weg van Djambie naar Palembang, in hoeveel tijd men die reis kan afleggen; ik kan helpen om alles fraai te maken en wensch ik, dat de Maleijers bestuurd worden zoals in vroegere tijden."* (Locher Scholten 1994: 102)

(Terjemahannya: saya dalam keadaan untuk membantu anda Sultan, semua yang anda inginkan karena pemerintah Amerika Serikat tidak kekurangan mesiu, peluru, meriam, senjata dan senapan. Saya dapat membantu untuk memulihkan semua penduduk Melayu, karena saya tidak begitu menyukai Belanda, anda Sultan dapat, memberikan jaminan kepada semua orang Melayu; dan Anda dapat sepakat dengan saya; juga saya hendak mengetahui jalan dari Jambi ke Palembang; berapa lama perjalanan itu ditempuh; saya dapat membantu untuk membuat segala sesuatunya pulih dan keinginan saya, bahwa orang Melayu diperintah seperti masa sebelumnya).

Atas simpatinya ini, kemudian Gibson ditahan oleh Belanda dan dikirim ke Batavia. Setelah melalui proses peradilan, ia dijatuhi hukuman 12 tahun tahanan rumah. Namun, pada bulan April 1853 ia berhasil melarikan diri dari penjara. Pada tahun 1856 ia menyusun sebuah memoar tentang pembelaannya tentang peristiwa Jambi, yang berjudul *The Prison of Weltevreden and a Glance at the East Indian Archipelago*. Pada satu bagian, tercantum penilaiannya atas kasus tersebut bahwa ia hanya merupakan korban suatu paranoia pemerintah Hindia Belanda. Selanjutnya Gibson mengirim surat kepada Duta Besar Amerika Serikat di Den Haag, August Belmont, untuk meminta ganti rugi atas kehilangan propertinya seperti kapal, peralatan dan muatannya.

Tuntutan itu berkembang menjadi ketegangan diplomatik antara kedua negara. Amerika Serikat sempat memberi ultimatum secara tidak langsung akan kemungkinan suatu konflik bersenjata yang dipandang serius oleh Kementerian Luar Negeri Negeri Belanda. Untuk itu, Den Haag memberi tawaran kemungkinan untuk membuka konsulat di Batavia, yang nantinya mengurus persoalan-persoalan warga Amerika Serikat di daerah jajahannya itu. Sebelumnya kepentingan Amerika Serikat, terutama ekonomi, di Hindia Belanda diwakili oleh suatu kantor dagang (*handelhuis*).

Melalui kasus Gibson, pemerintah Amerika Serikat berhasil membuka Hindia Belanda untuk kepentingannya yang lebih besar. Bahkan sempat mencuat ke permukaan niat Amerika Serikat untuk meneliti secara khusus hak keberadaan Belanda di kepulauan tersebut. Namun, niat itu tidak berkembang, dan Amerika Serikat tetap berada di jalur kebijakan luar negerinya semula, yakni hanya melindungi kepentingan hukum warga dan perdagangannya (Locher-Scholten 1994: 113). Meskipun demikian, tindakan tersebut membuka pintu Hindia Belanda bagi pengaliran modal swasta Amerika Serikat ke sektor-sektor ekonomi strategis seperti investasi di perkebunan dan pertambangan. Selain itu, di balik rancangan tuntutan itu terselip sikap dan pandangan pemerintahan Amerika Serikat terhadap Negeri Belanda. Mereka tidak memandang negeri itu sebagai kekuatan yang perlu diperhitungkan. Mereka tampaknya lebih mempertimbangkan kepentingan nasional dan tata cara internasional. Selain itu Belmont adalah seorang “Amerika Muda” (*Young America*)<sup>73</sup> yakni sebuah kelompok kecil terdiri atas penulis dan politisi

<sup>73</sup> Amerika Muda (*Young America*) adalah suatu faksi dalam Partai Demokrat selama tahun 1851—1856. Latar belakangnya terkait dengan gagasan individualisme dan nasional demokrasi Amerika yang bercampur dengan gagasan intelektual dan pembaharu Eropa, sehingga lahir konsep *Young America*. Inspirasinya berasal dari gerakan Eropa Muda (*Young Europe*) oleh pemimpin revolusi Itali, Giuseppe Mazzini pada tahun 1834. Perwujudan konsep ini muncul pada tahun 1845 melalui pembentukan perkumpulan politik yang dipimpin oleh Erwin de Leon dan George Henry Evans. Pada tahun 1851 Amerika Muda menjadi faksi dalam Partai Demokrat. Mereka mengusung unsur *Manifest Destiny* dari partai ini. Di bidang ekonomi mereka berpihak pada prinsip perdagangan bebas, perluasan pasar luar negeri, dan pembentukan pedagang lintas lautan. Kelompok ini bubar pada tahun 1856 karena dipandang tidak berhasil dalam mencapai tujuannya. *The Readers Digest Family Encyclopedia of American History*. Pleasantville, New York: The Reader's Digest Association, Inc., 1975, hal. 1288. Lihat juga, M.E. Curti. “Young America”. *The American Historical Review*, vol. 32, no. 1, Oct., 1962, hal. 34.

Amerika Serikat. Latar belakang sebagai imigran dari Eropa Tengah menyebabkan mereka menyukai politik intervensi Amerika Serikat yang aktif di Eropa untuk membela perjuangan gerakan revolusi nasional Austria, Itali, Jerman dan Polandia. Namun, Belmont agak lebih maju dalam pemikiran hendak membebaskan Asia dari cengkraman Eropa atau hendak mendobrak monopoli perdagangan Belanda di Kepulauan Indonesia (*East India*).

Gambar 33. August Belmont



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/Belmont-August.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/Belmont-August.htm))

Pada tahun 1853 ia mendesak Menteri Luar Negeri bahwa “dengan setengah lusin kapal perang Amerika Serikat merevolusikan seluruh kepulauan Belanda (jajahan Belanda di kepulauan Indonesia) bukanlah sesuatu yang sulit, yang mana perdagangan bebas akan menguntungkan pedagang negeri kita seperti yang dicapai dengan pembukaan pelabuhan-pelabuhan Jepang” (Spector 1972: 304).<sup>74</sup> Pada bulan September 1854 ia jelas-jelas mengancam dengan sebuah perang apabila Gibson tidak memperoleh ganti rugi.<sup>75</sup> Sikap ini ia perlihatkan kembali pada saat mewakili Amerika Serikat untuk mengadakan perundingan dengan Negeri Belanda yang menghasilkan sebuah perjanjian pada tahun 1855.

<sup>74</sup> Catatan yang tidak kalah penting dapat ditambahkan mengenai sikap August Belmont (1816—1890). Ia adalah menantu dari Komodor M.C. Perry, menikahi puterinya yang bernama Caroline Slidell Perry pada tahun 1849. Salah seorang puteranya diberi nama Perry Belmont (1850—1947). Ia menjadi duta besar Amerika Serikat untuk Negeri Belanda tahun 1853 hingga 1857. *Encyclopedia Americana International Edition*, vol. 3. Danbury, Conn.: Grolier Incorporated, 1994, hal. 527; Allen Johnson (red) (1964). *Dictionary of American Biography*, vol. I. New York: Charles Scribner’s Sons, hal. 170.

<sup>75</sup> Allen Johnson, Dumas Malone (red) (1960). *Dictionary of American Biography*. Vol. IV. New York: Charles Scribner’s Sons, hal. 258.

Di tingkat politik tinggi, garis kebijakan pemerintahan Presiden Franklin Pierce (1853—1857) cenderung bersifat ortodoks. Dumas Malone (1962: VII 578) mencatat garis kebijakan itu sebagai.. *“a rigourous foreign policy, laissez-faire and a respect for state rights, economic and honest administration. His foreign policy was to consist of a rigourous defence of American rights and a wider expansion of American interest, territorial and commercial.”* Sikap ekspansionis terselip dalam politik luar negerinya.

Gambar 34. Franklin Pierce



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/Franklin-Pierce.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/Franklin-Pierce.htm))

Dalam pandangan ini tampak jelas dukungan pemerintah dan politisi Amerika Serikat terhadap kepentingan ekonominya yang diemban oleh para pengusaha, termasuk pedagang. Diplomasi merupakan alat dan ujung tombak pembuka ruang dan peluang kepentingan ekonomi di jajaran internasional. Di belakang upaya diplomasi itu adalah para pengusaha dan pelaku ekonomi. Terhadap Belanda, sikap politik pemerintah Amerika Serikat kurang memperlihatkan rasa penghargaan. Negeri Belanda dipandang tidak lebih sebagai *buffer* (penyangga) antara kepentingan Prancis dan Inggris. Mereka tidak memperhitungkan kekuatan negeri yang terletak di antara dua kekuatan besar Eropa ini.<sup>76</sup>

<sup>76</sup> Misalnya pada surat ke John Jay tertanggal 8 Mei 1785, John Adams menulis *“....But what are Switzerland and Holland, small powers limited by nature so that they never can be great, to the United States of America, destined beyond a doubt to be the greatest power on earth, and that within the life of man.”* *Annals* vol. 3, 1976, hal. 23

Perjanjian-perjanjian konsuler dengan negara-negara lainnya yang menyangkut Hindia Belanda antara lain adalah dengan (Snellman 1905: 520):

- 1) Belgia tertanggal 17 April 1855 (*Staatsblad* 1855 no. 54)
- 2) Prancis tertanggal 8 Juni 1855 (*Staatsblad* 1855 no. 66) dan tertanggal 19 April 1884 (*Staatsblad* 1885 no. 207)
- 3) Swedia dan Norwegia tertanggal 10 September 1855 (*Staatsblad* 1856 no. 71)
- 4) Inggris Raya tertanggal 6 Maret 1856 (*Staatsblad* 1856 no. 73)
- 5) Austria tertanggal 29 Desember 1855 (*Staatsblad* 1857 no. 23)
- 6) Prusia tertanggal 16 Juni 1856 (*Staatsblad* 1857 no. 24) dinyatakan untuk Kerajaan Jerman (*Staatsblad* 1874 no. 277)
- 7) Denmark tertanggal 6 Juni 1856 (*Staatsblad* 1857 no. 26)
- 8) Turki tertanggal 24 Oktober 1856 (*Staatsblad* 1857 no. 113)
- 9) Portugal tertanggal 3 Juni 1856 (*Staatsblad* 1858 no. 14)
- 10) Siam tertanggal 1 April 1867 (*Staatsblad* 1868 no. 126)

Kemudian perjanjian-perjanjian bilateral mengenai persahabatan, pelayaran dan perdagangan yang dibuat Negeri Belanda dengan negara lainnya, yang menyangkut koloninya termasuk Hindia Belanda dan merupakan payung dari perjanjian konsuler antara lain adalah dengan negara-negara Eropa seperti Inggris Raya (*Staatsblad* 1825 no. 19), Prancis tertanggal 25 Juli 1840 (*Staatsblad* 1841 no. 43), Belgia tertanggal 29 Juli 1846 (*Staatsblad* 1846 no. 37), Prusia tertanggal 19 November 1852 (*Staatsblad* 1852 no. 75), Yunani tertanggal 14 Juni 1852 (*Staatsblad* 1852 no. 76), Austria tertanggal 29 Desember 1855 (*Staatsblad* 1856 no. 78). Perjanjian dengan negeri-negeri Asia adalah dengan Jepang tertanggal 30 Januari 1856 dan tambahan tertanggal 16 Oktober 1857 dan 18 Agustus 1858 (*Staatsblad* 1863 no. 5) dan 8 September 1896 (*Staatsblad* 1897 no. 185), Siam tertanggal 17 Desember 1869 (*Staatsblad* 1863 no. 20) dan tertanggal 10 November 1883 (*Staatsblad* 1884 no. 11), dan Cina tertanggal 6 Oktober 1863 (*Staatsblad* 1866 no. 11). (Snellman V 1905: 520-521). Dalam konteks pergaulan internasional, Hindia Belanda tidaklah terpencil dari jaringan diplomasi. Secara tidak langsung, dinamika



ini memberikan pengaruh terhadap kepulauan Indonesia secara keseluruhan. Namun, di sepanjang abad ke-19 Hindia Belanda melancarkan ekspansi kolonial untuk memperluas kekuasaan di kepulauan Indonesia.

#### 4.5 Perjanjian 1855

Diplomasi meliputi membuat dan melaksanakan politik luar negeri. Menurut G.F Kennan, diplomasi adalah *business of communicating between government*. Selain itu Diplomasi juga merupakan Instrumen dan Teknik Interaksi Negara dalam pelaksanaan politik luar negeri. Selain diplomasi, dikenal alat-alat pelaksanaan politik luar negeri lainnya. Propaganda adalah usaha sistematis yang digunakan untuk mempengaruhi pikiran, emosi dan tindakan suatu kelompok untuk tujuan-tujuan masyarakat umum yang khusus. Propaganda lebih ditujukan kepada rakyat negara daripada kepada pemerintahannya, sehingga efeknya terhadap pemerintahan lain tidak besar. Kemudian Propaganda juga menyangkut kepentingan sendiri. Kepentingan nasional negara yang membuat propaganda tidak untuk mencapai kompromi. Oleh karena itu ada saatnya garis pemisah propaganda dan diplomasi tidak jelas. Selanjutnya, ekonomi yang berbeda dengan diplomasi dan propaganda karena alat ini tidak perlu langsung dilakukan oleh pemerintah. Perdagangan internasional, perdagangan bebas selaras dengan kepentingan industri dalam negeri/ nasional, proteksi, bea cukai, liberalisme perdagangan adalah sarannya. Sementara cara lainnya berupa militer dan perang dimonopoli oleh pemerintah (Frankel 1980: 124, 129, 136, 141, 146). Instrumen ekonomi mencakup perdagangan internasional dan bantuan internasional, sebagai alat diplomasi yang memudahkan untuk menjaga perdamaian. Peranan penting perdagangan internasional yang meningkat memberikan dampak terhadap diplomasi. Kemudian perkembangan industri yang pesat meningkatkan kekuatan dan kedudukan para pemilik modal dan pedagang. Mereka mampu memberikan tekanan kepada pemerintah untuk mencari pasar-pasar baru dan memperoleh konsesi perdagangan (Roy 1991: 120-121).

Selanjutnya, diplomasi adalah alat perdamaian melalui akomodasi untuk menghindari perang. Berkenaan itu ada empat tugas diplomasi yang meliputi (a)

diplomasi harus menetapkan tujuan-tujuannya berdasarkan kekuatan yang sesungguhnya dan cakap yang tersedia untuk mencapai tujuan-tujuan; (b) diplomasi harus menilai tujuan-tujuan negara lain dan kekuatan sesungguhnya dan cakap yang tersedia untuk mencapai tujuan; (c) diplomasi harus menetapkan seberapa jauh tujuan-tujuan yang berbeda ini cocok satu dan lainnya; (d) diplomasi harus menggunakan sarana-sarana yang cocok untuk mencapai tujuannya (Morgenthau 1991: 296). Secara ringkas, diplomasi berkaitan dengan tujuan yang hendak dicapai. Selanjutnya aspek tujuan akan menentukan sarana atau cara untuk mencapainya.

Menurut Morgenthau, kegagalan dalam salah satu tugas ini dapat membahayakan keberhasilan politik luar negeri dan selanjutnya perdamaian. Cara diplomasi adalah persuasi, kompromi dan ancaman kekuatan senjata. Selanjutnya diplomasi mengenal apa yang disebut Perlengkapan Diplomasi, yaitu kantor departemen luar negeri sebagai lembaga pembentukan kebijakan politik luar negeri dan perencanaan politik luar negeri dan wakil-wakil diplomatik. Dalam pelaksanaannya, ada tiga fungsi dasar yakni sebagai simbol (martabat negara), hukum (sebagai wakil negara yang syah), dan politik (arah politik luar negeri) (Morgenthau 1991: 298, 299).

Menurut Harold Nicholson (Roy 1991: 3) kata diplomasi setidaknya merujuk ke lima hal yang berbeda, yakni politik luar negeri, negosiasi, mekanisme pelaksanaan negosiasi, cabang dinas luar negeri dan keahlian negosiasi internasional. Setelah mengumpulkan beberapa definisi tentang diplomasi, termasuk dari Carl von Clausewitz, S. L. Roy (1991: 4-5) mengemukakan pandangannya yakni, unsur pokok diplomasi adalah negosiasi, yang dilakukan untuk mengedepankan kepentingan negara. Tindakan-tindakan diplomatik diambil untuk menjaga dan memajukan kepentingan nasional sejauh mungkin dapat dilaksanakan dengan sarana damai. Teknik diplomasi sering dipakai untuk menyiapkan perang dan bukan untuk menghasilkan perdamaian. Berikutnya, diplomasi berhubungan erat dengan tujuan politik luar negeri suatu negara. Diplomasi modern berkaitan erat dengan sistem negara dan diplomasi tidak dapat dipisahkan dari perwakilan negara. Salah satu wujud diplomasi adalah pembuatan kesepakatan, konvensi dan perjanjian. Istilah

“konvensi” (*convention*) terbatas pada kesepakatan (*agreements*) yang berkenaan dengan masalah yang lebih kurang formal antara negara-negara. Perjanjian (*Treaties*) dikategorikan untuk masalah perdamaian (*peace*), kerjasama (*alliance*), persekutuan (*truce*), perdagangan (*commercial*), ekstradiksi (*extradiction*), konvensi (*conventions*) dan protokoler (*protocols*). Salah satu batasan modern mengenai perjanjian (*treaty*) berbunyi: “*an agreement or covenant between two or more nations or sovereign formally signed by duly authorized commissioner and solemnly ratified by each.*” (*A Compilation Messages and Paper of the Presidents* vol xix, tt).

Menurut Elmer Plischke, (1975: 87), ada dua jenis lembaga diplomatik, yaitu Kedutaan Besar (*Embassies*) yang diketuai oleh duta besar (*Ambassador*) dan *Legation*, oleh minister. Pada Kongres Wina dan Aix La Chapelle tahun 1815 dan 1818, negara-negara Eropa setuju menetapkan jenjang diplomat (a) Duta Besar Luar Biasa dan Berkuasa Penuh (*Ambassadors Extraordinary and Plenipotentiary*), dan *Papal Legates* atau *Numcious* (b) Utusan Luar Biasa (*Envoys Extraordinary*), Duta Berkuasa Penuh (*Minister Plenipotentiary*) dan *Papal Internuncios* (c) Perwakilan Tetap (*Ministers Resident*), yang ditambah pada saat Konvensi di Aix Le Chapelle, yang lebih dari sekedar perwakilan atau juru runding aktif; (d) Kuasa Usaha (*Charges d’Affaires*) dan Kuasa Usaha Sementara (*Charge’s d’Affaires Ad Interim*).

Pembukaan hubungan diplomasi Amerika Serikat dengan beberapa negara Eropa dan lainnya adalah sebagai berikut (Plischke 1975: 148--154). Hubungan resmi dengan kawasan Eropa atau Barat adalah dengan Negeri Belanda pada tanggal 19 April 1782, dengan Inggris Raya pada tanggal 1 Juni 1785, dengan Spanyol pada tanggal 28 September 1779, dan dengan Prancis pada tanggal 23 Maret 1779. Hubungan diplomasi dengan negara-negara Asia adalah Cina dan Jepang yang dimulai masing-masing tanggal 12 Juni 1844 dan 5 November 1859.

Selanjutnya, dalam lingkup hubungan internasional dikenal sebuah fungsi yang disebut konsul. Pada umumnya, konsul bukan bagian dari korps diplomatik. Konsul tidak mewakili negara mereka.<sup>77</sup> Namun, seorang konsul yang diangkat dan

<sup>77</sup> Dalam sebuah publikasi resmi Amerika Serikat, berupa *A Compilation Messages and Paper of the Presidents* vol xix, tt, memberikan batasan konsul (*Consul*) sebagai “*a representative of a government*”

ditunjuk oleh negaranya diakui oleh negara penerima sebagai pejabat resmi dan memiliki izin untuk menjalankan fungsi-fungsi tertentu seperti layaknya seorang pejabat di negara asalnya. Selain itu konsul memiliki status internasional walau terbatas menurut aturan-aturan tertentu. Kadang-kadang seorang konsul juga diangkat sebagai Kuasa Usaha (*Charge d'affaires*) yang menyanggah hak-hak khusus dan kekebalan diplomatik. Meskipun konsul bukan bagian resmi dari misi diplomatik tetapi berkaitan erat dengan misi diplomatik, oleh karena itu hubungan diplomatik antar negara tidak lengkap tanpa ada pejabat konsuler. Dinas Konsuler berusia lebih tua daripada dinas (perwakilan) diplomatik. Biasanya sebelum penukaran pejabat diplomatik, dilangsungkan pertukaran konsuler. Fungsi konsuler berkaitan dengan hubungan dagang dan pelayanan jasa kepada warga negara.

Beberapa tugas konsul menyangkut promosi perdagangan, seperti pemenuhan permintaan perdagangan, penyelesaian perselisihan perdagangan, laporan berkala dan khusus mengenai kondisi dan perkembangan di bidang ekonomi negara penerima konsul, pemaksaan kemudahan bagi perjanjian komersial dan navigasi, perlindungan dan promosi pengapalan. Tugasnya yang menyangkut perlindungan warga adalah perlindungan dalam tatanan hukum internasional, memberikan bantuan hukum melalui cara-cara yang resmi menurut hukum negara pengirim, mengurus kematian, mewakili warga yang tidak dapat membela haknya di depan pengadilan, perlindungan pemberian santunan dan jasa-jasa notariat.

Jabatan konsuler terbagi atas empat golongan yakni Konsul Jenderal, Konsul, Wakil Konsul, dan Pejabat Konsuler. Dokumen yang menyertai jabatan mereka adalah *brevet*. Kehadiran mereka dikukuhkan oleh sebuah dokumen pengesahan yakni *exequatour*. Dokumen ini dapat dicabut kembali oleh negara penerima

---

*delegated to reside in a city of a foreign government for the purpose of maintaining friendly and commercial relations and of gathering and distribution information on industrial enterprises".* Dalam bagian lainnya dari sumber yang sama tercantum penjelasan tentang konsul.. "*in international law an agent appointed and commissioned by a sovereign state to reside in a foreign city or town to defend the personal rights and to protect the business interests of his country as may reside therein, and to collect and forward to the home government information on industrial and economic matters. He is not a diplomatic agent.*" Walau terdapat beberapa perbedaan cakupan pengertian konsul, suatu hal yang serupa adalah bahwa konsul bukan perwakilan diplomatik dan hanya berkenaan dengan masalah perekonomian.

berdasarkan alasan-asalan tertentu seperti pelanggaran ketentuan dan penghinaan. Pejabat konsuler mempunyai hak kekebalan dan tidak boleh ditahan hingga masa pengadilan walau ada pengecualian yang menghapuskan kekebalan ini. Hak ini tidak membebaskannya dari tuntutan hukum dan peradilan (Roy 1991: 221-225). Dalam konteks kolonialisme, penempatan konsul selalu berkaitan dengan daerah koloni. Oleh karena pejabat diplomatik tidak diperkenankan untuk berkedudukan di daerah jajahan. Negeri jajahan tidak diperkenankan melakukan hubungan luar negeri secara langsung dan harus melalui negeri Induk. Walau dalam beberapa hal, negeri jajahan boleh melangsungkan perundingan, terutama yang berkaitan dengan perdagangan. Termasuk di dalamnya negeri jajahan tidak diizinkan mempunyai korp diplomatik. Namun, langkah praktis pertama menuju hubungan diplomatik yang lebih erat antara bangsa-bangsa adalah pendirian kantor konsuler di wilayah kekuasaan masing-masing. Langkah ini mendorong ke arah pembuatan perjanjian dan kesepakatan yang biasanya disebut konvensi konsuler (*consuler conventions*). Amerika Serikat memiliki semacam pola dan standar dalam pembuatan konvensi ini, yang meliputi hak dan kewajiban konsul yang sama di masing-masing negara (*A Compilation Messages and Paper of the Presidents vol xix, tt, th*). Gagasan-gagasan ini memberi warna dalam pelaksanaan diplomasi dengan Negeri Belanda.

Setelah pelayaran-pelayaran awal menjelang akhir abad ke-18, perkembangan hubungan kepulauan Indonesia, terutama Hindia Belanda dan Amerika Serikat makin meningkat. Oleh karena itu bingkai diplomatik pun diperlukan untuk menjamin kepentingan masing-masing. Di tingkat nasional, perjanjian resmi Amerika Serikat dan Negeri Belanda terjadi pada tahun 1782. Serangkaian pembicaraan antara kedua belah pihak, John Adams mewakili Amerika Serikat, berlangsung antara tanggal 22 Agustus hingga 8 Oktober tahun itu. Sebuah perjanjian persahabatan dan perdagangan ditandatangani pada tanggal 8 Oktober. Sebenarnya Amerika Serikat telah mengirimkan duta besarnya ke Negeri Belanda pada tahun 1779. Namun, karena keadaan perang, diplomat itu tidak pernah tiba ke tempat tugasnya karena di tengah perjalanan melalui laut ditangkap oleh Inggris dan selanjutnya dipenjarakan di London. Adams sebenarnya sedang berada di Prancis, tetapi merasa tidak banyak

berguna di tempat tugasnya. Segera ia memutuskan untuk berangkat ke Negeri Belanda dengan tujuan menggalang dana bantuan untuk keperluan pemerintahan dan perjuangan kemerdekaan negerinya. Sebenarnya perundingan dengan Negeri Belanda telah mulai setahun sebelumnya ([www.xenophongroup.com/mcjoynt/1783Treaties.htm](http://www.xenophongroup.com/mcjoynt/1783Treaties.htm)).<sup>78</sup>

Dalam pandangan Amerika Serikat, terutama Adams, perjanjian itu berlaku untuk daerah jajahan Belanda. Sasaran utama pembuatan perjanjian itu adalah hendak membuka hubungan dagang dengan koloni Negeri Belanda di Amerika Tengah, yaitu Suriname dan Antilen. Namun, berkaitan dengan jajahan Negeri Belanda di Kepulauan Indonesia, perjanjian ini tidak diakui terutama soal hak Amerika Serikat untuk memiliki perwakilan konsuler di Batavia (Livermore 1946: 47). Padahal peranan konsul menjadi penting ketika para pelaut Amerika Serikat jatuh sakit sehingga tidak dapat melanjutkan pelayaran dan tinggal sementara di Batavia. Penanganan konsul memberikan kemudahan untuk perawatan mereka atau memulangkan kembali ke negerinya dengan kapal lainnya.

Sementara itu bagi Hindia Belanda, dikenal beberapa jenis perjanjian sejak pemulihan kekuasaan tahun 1816. Jenis-jenis itu adalah perjanjian perbatasan, penyerahan tersangka kejahatan, izin penempatan konsul, kebersihan (sanitasi), telegraf dan pos, perang serta perdagangan, perkapalan dan persahabatan (Snellman V 1905: 520—521). Penempatan konsul merupakan salah satu jenis perjanjian dalam hubungan internasional.

Pengiriman konsul ke Hindia Belanda terjadi pada tahun 1802. Sebagai konsul ditunjuk William Hewes yang berasal dari Massachusetts. Lalu pada tahun 1807 seorang konsul pengganti ditunjuk, yakni John McClallan. Ia mengemban tugas khusus, untuk memberitahukan kapal-kapal Amerika yang melintasi Selat Anyer (Sunda) tentang bahaya Inggris. Ketika itu hubungan Amerika Serikat dan Inggris

<sup>78</sup> Diakses pada tanggal 12 Desember 2008. Pada tanggal 12 April 1982 Presiden Ronald Reagan mencanangkan Hari Persahabatan Belanda-Amerika. Tanggal ini merujuk kepada penerimaan dan pengakuan pemerintah Negeri Belanda terhadap John Adams sebagai Duta Besar Amerika Serikat di negara itu. ([www.presidency.ucsb.edu/ws/print.php?pid=42385](http://www.presidency.ucsb.edu/ws/print.php?pid=42385), yang diakses pada tanggal 25 November 2008 dan [http://thehague.usembassy.gov/dutch\\_americanrienship.html](http://thehague.usembassy.gov/dutch_americanrienship.html), yang diakses pada tanggal yang sama)

memburuk dan menuju ke konflik yang baru (Livermore 1946: 40). Pada tahun 1818 suatu komisi dari Amerika Serikat dikirim dan diakui sebagai perwakilan dagang dan pelaut Amerika Serikat di Batavia atau istilahnya "*agents for the US commerce and seamen*" (Dennett 1922, 33). Livermore (1946: 46) mencatat bahwa pada bulan September 1818, seorang pedagang Hindia Belanda bernama Abraham E. Soesman ditunjuk menjadi perwakilan perdagangan dan pelaut Amerika Serikat di Batavia. Namun, Gubernur Jenderal Hindia Belanda tidak mengakuinya sebagai pengembalian tugas dari Departemen Luar Negeri Amerika Serikat. Soesman diancam akan diusir dari Hindia Belanda jika ia mencoba melanjutkan melakukan tugasnya. Walau mendapat perlakuan demikian, Soesman secara diam-diam tetap melaksanakan fungsinya. Ia tetap memelihara hubungan dengan pihak Departemen Luar Negeri Amerika Serikat. Ia tidak lama menjabat sebagai wakil Amerika Serikat. Setelah mengalami kegagalan dalam usaha, ia mengundurkan diri pada tanggal 24 Agustus 1824 dan pindah ke tempat lain untuk memulai kehidupan baru.

Setelah itu John Shillaber dari Pennsylvania diangkat sebagai konsul di Batavia pada bulan April 1825. Sikap dan penerimaan pemerintah kolonial Hindia Belanda tetap bergeming. Ia tidak dianggap sebagai pejabat resmi konsul Amerika Serikat. Ia menetap di Batavia selama lima tahun. Selama masa itu tidak jarang ia menyampaikan pandangan sehubungan dengan tugasnya. Misalnya, ia memandang penting pengangkatan diplomatik agar membuatnya lebih leluasa untuk melakukan perjanjian dengan beberapa negara merdeka di sekitar Kepulauan Indonesia, seperti Siam dan Kocincina. Pada tahun 1826 Inggris membuat perjanjian dengan Siam yang dianggapnya akan menghambat perdagangan Amerika Serikat di negeri itu dan dengan Sumatera. Namun, usulannya untuk membuat perjanjian serupa dengan negeri itu tidak mendapat tanggapan dari Departemen Luar Negeri Amerika Serikat (Livermore 1946: 47; Gedalacia 2002: th). Akibatnya, pada tahun 1830 terjadi peristiwa pembajakan kapal Amerika Serikat di pantai utara Sumatera. Setelah itu, Edmund Roberts dikirim untuk membuat perjanjian dengan Siam pada tahun 1833.

Kesibukan perdagangan membuat Shillaber tidak dapat menjalankan tugasnya dengan baik. Apalagi ia lebih tertarik untuk melakukan perdagangan di Cina. Ia

mengirim surat kepada Presiden Amerika Serikat, Andrew Jackson pada tahun 1832 agar dipindahkan ke Kanton sebagai konsul karena perdagangan Amerika Serikat di Batavia mulai merosot tajam sementara Singapura berkembang menjadi pusat perdagangan di kawasan Asia Tenggara (Gedalacia 2002: th).<sup>79</sup> Penggantinya adalah Owen M. Roberts yang sempat menyampaikan kepada pemerintah kolonial Hindia Belanda agar mempertimbangkan ketentuan Perjanjian tahun 1782. Namun, pemerintah kolonial tidak memberikan tanggapan dan tetap pada sikapnya. Menyaksikan kesibukan pelayaran kapal penangkap ikan paus negeri asalnya yang kerap melintasi Selat Sunda, ia menyarankan agar membuka sebuah pangkalan angkatan laut di Kepulauan Indonesia (Hindia Timur) dalam rangka memberikan jaminan keamanan. Lagi-lagi tidak ada tanggapan yang datang. Pada tahun 1849 Owen menutup usia.

Gambar 35. Daniel Webster



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/Webster-Daniel-002.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/Webster-Daniel-002.htm))

Perjanjian berikutnya antara Amerika Serikat dan Negeri Belanda mengenai pelayaran dan perdagangan dibuat di Washington. Wakil Negeri Belanda adalah François Mathieu Wencelas dan wakil Amerika Serikat adalah Daniel Webster, yang juga menjabat sebagai Menteri Luar Negeri. Perjanjian ini dilakukan pada tanggal 19

<sup>79</sup> Dalam karya J.W. Gould (1961: 38) tercantum daftar pejabat konsuler Amerika Serikat di pulau Sumatera. Joseph Balestier tercatat sebagai konsul Amerika Serikat di Riau. Lalu Robert R. Purvis, seorang warga Inggris sebagai Pejabat Perwakilan Dagang di Padang. Pejabat perwakilan dagang lainnya di Padang adalah Alexander Cramerus dan Dirk L.W. Hooglandt pada tahun 1857. Keduanya adalah warga Belanda.



Januari 1839 (*Staatblad* 1853 no. 54). Perjanjian ini diperkuat kembali dengan perundingan yang diselenggarakan di Washington pada tanggal 26 Agustus 1852 (Snellman V 1905: 520).

Di pihak Belanda, pembaharuan perjanjian ini dilandasi dengan sebuah Undang-Undang tertanggal 21 Desember 1852 (*Staatbladen der Koninkrijk der Nederlanden* no. 227) dan serangkaian keputusan pelaksanaan bawahannya.<sup>80</sup> Di Hindia Belanda perjanjian ini dituangkan ke dalam *Staatblad* 24 Juni 1853 nomor 54, sebagai Traktat Perdagangan dan Perkapalan antara Negeri Belanda dan Amerika Serikat pengganti Perjanjian Tahun 1839. Dari sudut pandang Hubungan Internasional, pembuatan perjanjian-perjanjian ini merupakan kelanjutan dari perjanjian persahabatan dan pelayaran pada tahun 1782. Namun, dari perspektif Kajian Sejarah yang telah meninggalkan penyebab tunggal (*monocausal*), perkembangan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia dan dalam lingkup yang lebih luas di Asia Timur ikut menjadi latar belakangnya. Sampai kemudian, kepentingan pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat dilindungi oleh sebuah kesepakatan yang lebih jelas dan kuat, setelah dipercepat oleh sebuah peristiwa di Hindia Belanda, yakni kasus Gibson di Jambi, Sumatera bagian tengah.

Pada tanggal 22 Januari 1855 sebuah kesepakatan terjadi di Den Haag, sebagai hasil dari perundingan antara Amerika Serikat dan Negeri Belanda. Peristiwa diplomatik ini merupakan akibat langsung dari krisis yang timbul sebagai rentetan ketegangan dari kasus Gibson. Ancaman pihak Amerika Serikat yang tercermin dari pernyataan August Belmont, Duta Besar Berkuasa Penuh untuk Negeri Belanda berbuah perundingan. Delegasi Amerika Serikat dipimpin oleh Belmont dan delegasi tuan rumah oleh Floris Adriaan van Hall, Menteri Luar Negeri dan Charles Ferdinand Pahud, Menteri Urusan Jajahan. Pokok bahasan yang menjadi agenda pembicaraan

<sup>80</sup> Dalam sumber *A Compilation Messages and Paper of the Presidents* vol xix (tt: th) disebutkan.. "the treaty of commerce of navigation of 1839 was in part superceded by the treaty of commerce and navigation of 1952." Perjanjian ini juga disebut dalam sumber Amerika Serikat dalam nada yang sama dengan versi Belanda.

adalah pengaturan, persyaratan dan perizinan perwakilan konsuler kedua belah pihak di daerah yuridiksi masing-masing, termasuk koloni jajahan di seberang lautan.

Gambar 36. Floris Adriaan Baron van Hall



(Sumber: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:VanHall.jpg>)

Perundingan yang berjalan dengan penuh persahabatan dan di bawah wewenang penuh dari otoritas tertinggi kedua belah pihak, menghasilkan (*Staatsblad* 1855 no. 65. ANRI):

- (a) perwakilan konsuler Amerika Serikat, yang dirinci sebagai Konsul Jenderal, Konsul dan Wakil Konsul mendapat pengakuan dan penerimaan di seluruh pelabuhan koloni Belanda, serta tergolong bangsa yang disukai (Butir 1 dan 14)
- (b) para wakil konsuler ini harus menghadap Raja Negeri Belanda dengan membawa surat kepercayaan (Butir 3)
- (c) perwakilan konsuler ini bertindak sebagai agen dan pelindung perdagangan warganya, termasuk kecelakaan pelayaran dan untuk itu diperbolehkan membuka kantor, juga memiliki sejenis kekebalan seperti terhadap penggeledahan arsip dan dokumen yang dimiliki dan lainnya sesuai peraturan yang berlaku tetapi bukan kekebalan diplomatik (Butir 3, 4, 5, 6 dan 14).
- (d) persoalan yang tidak dapat ditangani atau menimbulkan masalah serius dibawa ke tingkat perwakilan diplomatik yang berkedudukan di Den Haag (Butir 6)

- (e) mereka dapat mengangkat wakil konsul di pelabuhan-pelabuhan yang masih termasuk jangkauan wewenangnya dan tidak harus warga Amerika Serikat atau dengan kata lain diperbolehkan warga negara lainnya (Butir 7)
- (f) perwakilan konsuler berhak menerbitkan paspor atau surat-surat lain yang diperlukan untuk melakukan perjalanan atau menetap di daerah wewenang tugasnya (Butir 8)
- (g) mereka juga harus membantu pihak berwenang di negeri tempat bertugas dalam hal kriminalitas yang menyangkut warga mereka (Butir 10 dan 12)
- (h) cakupan tugas mereka meliputi pengurusan warga yang meninggal termasuk penanganan hak warisnya (Butir 11)

Catatan akhir perjanjian yang penting berkenaan pemberlakuan dan pengesahannya berbunyi *"The present convention shall remain in force for the space of five months from the day of exchange of the ratifications, which shall take place within the delay of twelve months or sooner if possible. In case neither of the contracting parties gives notice twelve months before the expiration of the said period of five years, of its intentions not to renew this convention, it shall remain in force year longer, and so on from the year to year until the expiration of a year from the day on which one of the parties shall give sich notice. In witness whereof, the respective plenipotentiaries have signed the present convention and have affixed thereto the seals of their arms. Done at the Hague, this twenty second day of January, in the year of our Lord one thousand eight hundred and fifty five."*<sup>81</sup>

Perjanjian ini ditandatangani oleh Van Hall, Ch. F. Pahud dan August Belmont. Selanjutnya dalam versi bahasa Belanda ada tambahan yang berbunyi: *"Gelet, dat de uitwisseling der acten van bekrachtiging op bovenstaande overeenkomst, door Ons den 18den April, en door den President der Vereenigde*

<sup>81</sup> Terjemahan bebasnya adalah kesepakatan ini akan tetap berlaku untuk masa lima tahun dari hari pertukaran pengesahan, yang mana akan berlangsung dalam penundaan dua belas bulan atau sesegera mungkin. Dalam hal tidak ada pihak yang melakukan perjanjian memberitahukan dua belas bulan sebelum habis masa berlaku dari lima tahun tersebut, dari niatnya tidak memperbaharui kesepakatan ini, akan tetap berlaku setahun lebih lama, dan selanjutnya dari tahun ke tahun, hingga habis masa berlaku setahun dari hari itu yang mana salah satu pihak akan memberitahukan. Wakil yang berwenang menandatangani kesepakatan ini dan diperkuat dengan stempel mereka. Dibuat di Den Haag, dua puluh dua Januari, tahun Yang Maha Kuasa seribu delapan ratus dan lima puluh lima.

*Staten van Amerika den 5den Maart 1855 geteekend, op den 25sten Mei daaropvolgende heeft plaatsgehad. Hebben goedgevonden en verstaan te bepalen, dat dit besluit met de daarin vervatte overeenkomst en vertaling daarvan, in het Staasblad zal worden geplaatst. Het Loo, den 7 den Julij 1855.”*

Wakil-wakil yang berwenang telah menandatangani kesepakatan ini dan memperkuatnya dengan stempel mereka. Pihak Amerika Serikat adalah Belmont dan Negeri Belanda adalah van Hall dan Pahud. Raja Belanda menandatangani perjanjian ini pada tanggal 18 April 1855 dan Presiden Amerika Serikat, Franklin Pierce (1853—1857), pada tanggal 5 Maret tahun berikutnya. Kemudian pada tanggal 25 Mei tahun yang sama pertukaran dokumen berlangsung. Di pihak Belanda pada tanggal 5 Juli terbit perintah untuk dimasukkan ke Lembaran Negara, yang dilaksanakan oleh Sekretaris Negara Hindia Belanda A. Prins pada tanggal 29 Oktober 1855. Dengan ini artinya adalah perjanjian ini berlaku untuk Hindia Belanda.

Gambar 37. Raja Kerajaan Belanda Willem II



(Sumber: [http://en.wikipedia.org/wiki/File:Portrait\\_of\\_King\\_Willem\\_II\\_of\\_th...](http://en.wikipedia.org/wiki/File:Portrait_of_King_Willem_II_of_th...))

Untuk Belanda, perjanjian ini merupakan serangkaian langkah politik menyusul pemulihan kekuasaan kolonialnya pada tahun 1816 (Snellman V 1905: 520—21). Perjanjian-perjanjian yang telah dilakukan dengan negara-negara lainnya meliputi penentuan batas wilayah (*grond gebied*), penyerahan pelanggar hukum, tentang perdagangan, pelayaran dan persahabatan termasuk dengan Amerika Serikat pada tahun 1855, izin penempatan pejabat konsuler di pelabuhan-pelabuhan utama

Hindia Belanda, perjanjian sanitasi, kesepakatan pos dan telegraf, serta pengumuman perang. Perjanjian-perjanjian ini berlaku pula untuk daerah jajahannya, termasuk Hindia Belanda.

Setelah perjanjian ini diresmikan tidak berlangsung perubahan yang berarti dalam *terms of trade* pada hubungan perdagangan antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda. Namun, sesuai dengan ketentuan perjanjian, Amerika Serikat memiliki kesempatan untuk membuka kantor konsuler yang akan mengatur dan melindungi perdagangan dan insan dagang Amerika Serikat di Hindia Belanda. Dari kesepakatan itu tampak bahwa warga Amerika Serikat mendapat payung perlindungan dari pemerintahnya ketika berada di wilayah Hindia Belanda, terutama pada saat sedang melakukan pekerjaan dan kegiatan usaha. Walau begitu mereka tidak kebal atau menghindari hukum yang berlaku.

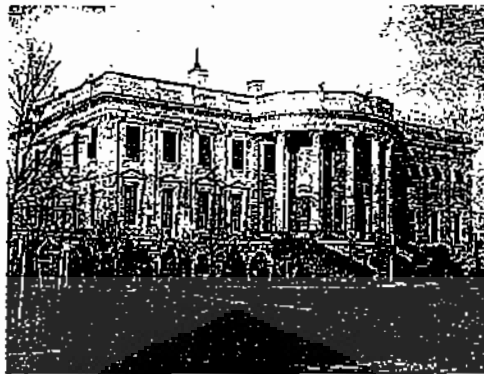
Perwujudan langsung dari pelaksanaan Perjanjian itu di Hindia Belanda adalah pembukaan kantor Konsulat Amerika Serikat di Batavia dan Padang. Sebagai konsul pertama yang diangkat secara resmi di Batavia adalah A.A. Reed dan wakilnya adalah H. Anthom (*Almanak en Naamregister van Nederlandsch-Indie voor 1859*).<sup>82</sup> Seperti yang telah disampaikan di bagian sebelumnya, kegiatan perdagangan Amerika Serikat cukup marak di Sumatera Barat. Apalagi setelah perdagangan lada di Kuala Batu dan sekitarnya merosot, perhatian pedagang Amerika Serikat beralih ke tempat ini. Oleh karena itu, perwakilan konsulat dibuka di tempat tersebut.

Peran Konsul dalam mewakili kepentingan Amerika Serikat di wilayah-wilayah seberang lautan cukup penting. Misalnya, menjelang permulaan Perang Aceh dan Belanda, Konsul Amerika Serikat di Singapura dihubungi oleh perutusan Aceh yang hendak meminta bantuan. Konsul Amerika Serikat di Hindia Belanda tidak dihubungi karena masalah keamanan informasi. Namun, keinginan itu tidak mendapat tanggapan ketika diteruskan ke Washington, DC. Walau pihak Aceh menawarkan hak-hak istimewa bagi Amerika Serikat dalam rancangan perjanjian yang sudah dibuat.

---

<sup>82</sup> Franklin D. Reed, seorang warga Amerika Serikat menjadi konsul di Padang pada tahun 1854 namun tidak diakui. Pada tahun 1860, konsulat Amerika Serikat di Padang memiliki seorang konsul yang bernama Stephen Higginson, Jr. (Gould 1961: 38)

Gambar 38. Gedung Putih Pusat Pemerintahan Amerika Serikat Abad ke-19



(Sumber: [www.old-picture.com/daguerreotypes/White-House.htm](http://www.old-picture.com/daguerreotypes/White-House.htm))

Dari kasus Aceh tampak jelas bahwa kehendak pemerintah Amerika Serikat di kepulauan Indonesia, terutama Hindia Belanda semata-mata demi kepentingan ekonomi.<sup>83</sup> Setelah berhasil mengikat suatu perjanjian pada tahun 1855, Amerika Serikat tidak memperlihatkan lagi keinginan untuk membangun kolonialisme di kepulauan Indonesia termasuk di wilayah jajahan Hindia Belanda. Hal ini tampak pada jawaban yang disampaikan oleh jajaran Washington bahwa Amerika Serikat tidak siap untuk menghadapi suatu konflik bersenjata dengan Hindia Belanda. Dengan begitu, arti dan signifikansi Perjanjian 1855 tersebut menjadi tersingkap.

Dari satu sisi, perjanjian tahun 1855 memperlihatkan keberhasilan Amerika Serikat dalam memperjuangkan kepentingan perdagangannya di Kepulauan Indonesia, khususnya Hindia Belanda. Kesan sepihak ini wajar muncul mengingat Perjanjian itu bernuasa tindakan imperialistik. Akan tetapi jika permasalahan ini ditempatkan pada perkembangan keseluruhan di Kepulauan Indonesia terlihat bahwa pihak Hindia Belanda juga menikmati keuntungan walau bukan kompensasi secara langsung sebagai akibat kesepakatan itu.

Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa perdagangan Amerika Serikat juga muncul di pantai barat pulau Sumatera bagian utara, yakni di Kuala Batu dan

<sup>83</sup> Pada suatu pesta makan malam di perwakilan Swedia di Washington, DC Amerika Serikat awal tahun 1874, Menteri Luar Negeri Amerika Serikat menunjuk ke sebuah peta dan mengatakan: *"There is the island of Sumatera, it was offered to us; but we don't want it; it's too far off"*. Terjemahan bebasnya adalah "Ini pulau Sumatera, yang ditawarkan untuk kita, tetapi kita tidak menginginkannya, terlalu jauh." (Lihat: Gould 1961: 4).

sekitarnya. Secara politik internasional, kawasan itu yang berada di bawah pengaruh, baik langsung maupun tidak langsung, kerajaan Aceh merupakan yuridiksi Hindia Belanda sepihak berdasarkan kesepakatan dengan Inggris. Dalam perjanjian tahun 1824 Inggris harus meninggalkan perairan Aceh dan memperoleh kompensasi Malaka dan sekitarnya di semenanjung Malaya. Amerika Serikat tidak terikat dengan ketentuan itu sehingga tetap mengembangkan kepentingan niaganya di kawasan itu. Sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya, kegiatan Amerika Serikat di Kuala Batu dan sekitarnya memudar pada tahun 1840-an untuk kemudian berakhir sebelum kesepakatan Perjanjian 1855, yang merupakan rangkaian dari kesepakatan-kesepakatan sebelumnya, seperti perjanjian tahun 1839 dan 1853.

Setidaknya dua pandangan dapat dibangun berkenaan dengan upaya mencari keterkaitan dari perkembangan-perkembangan ini. Pertama, Amerika Serikat sedemikian gencar mendesak Hindia Belanda untuk lebih memperluas perdagangan dan pasarnya disebabkan penurunan kegiatan niaganya di kawasan Sumatera terutama bagian utara. Kasus Gibson merupakan kesempatan yang segera digunakan untuk mencapai maksud itu. Desakan Belmont terhadap pemerintah Negeri Belanda atas tuntutan Gibson yang menghendaki ganti rugi terhadap penyitaan kapal dan muatannya dilakukan dengan setengah hati. Oleh karena setelah Perjanjian 1855 tercapai Belmont tidak melanjutkan tuntutan itu. Penyebabnya adalah ia harus meninggalkan jabatannya di Den Haag tidak lama setelah itu. Gibson harus menelan kekecewaan terhadap sikap pemerintahnya yang tidak sungguh-sungguh itu setelah berupaya kedua kali melalui jalur legislatif.<sup>84</sup> Juga setelah Perjanjian 1855 walau pelayaran Amerika Serikat masih mengunjungi kawasan Kuala Batu, jumlahnya sudah sangat menurun sehingga dapat dihitung dengan jari dan tidak lagi teratur setiap tahunnya.

---

<sup>84</sup> Locher-Scholten (1994: 112) menulis...*"Gibson zal nou tot 1857 pogingen ondernemen om Amerikaanse regering en volksvertegenwoordiging voor zijn belangen en voor Indie te interesseren. Het eerste mislukte, het tweede niet. Bij het Congres werd in 1856 een voorstel aanhangig gemaakt on zich de zaak-Gibson nader aan te trekken en om plaatselijk onderzoek te verrichten naar de Nederlandsche soevereiniteitsrechten in de Indonesische archipel. Wanneer die rechten niet voldoende bewezen zou zijn, diende de Amerikaanse regering met inheemse vorsten en volken tractaten van vriendschap en handel af te sluiten. Een resolutie van deze strekking werd in januari 1857 aan de Amerikaanse senaat aangeboden. Maar deze is.....nooit behandeld."*

Kepentingan Belanda di balik kesepakatan itu adalah upaya ekspansinya di Aceh. Ketika Amerika Serikat menghentikan kegiatan niaga di kawasan Kuala Batu, kesempatan itu terbuka untuk Hindia Belanda. Ekspansi itu bertalian erat dengan sumber daya ekonomi yang terkandung di kawasan itu yakni minyak bumi. Kerajaan Aceh berbatasan langsung dengan daerah Sumatera Tengah.

Sebenarnya, secara tersirat persoalan ini telah ada dalam karya Locher-Scholten (1994). Akan tetapi ia tidak mengaitkannya dengan perkembangan keberadaan Amerika Serikat di pulau Sumatera terutama di bagian utaranya. Ia hanya memusatkan perhatian bagaimana kepentingan politik dan ekonomi Hindia Belanda di Sumatera Tengah dalam sudut pandang Imperialisme Batavia. Walau ia telah mengetengahkan kasus Gibson. Tampaknya ia belum melihat persoalan ini secara jelas. Hindia Belanda memperoleh keuntungan dari pemerolehan sumber-sumber daya pertambangan minyak bumi di Sumatera di masa-masa berikutnya. Sebagian dari usaha eksplorasinya terkait dengan teknologi pengeboran yang terlebih dahulu telah dimiliki oleh Amerika Serikat.



## BAB 5 INTERAKSI EKONOMI AMERIKA SERIKAT DAN HINDIA BELANDA SETELAH PERJANJIAN 1855

### 5.1 Neraca Perdagangan

Pembuatan Perjanjian 1855 menghasilkan kepastian bagi pihak Amerika Serikat untuk menempatkan perwakilan konsuler yang mengatur dan melindungi lalu lintas pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda. Secara langsung, Perjanjian 1855 tidak mendorong peningkatan pesat pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat di Hindia Belanda. Beberapa faktor menjadi penyebabnya. Penyebab yang penting adalah pada tahun 1861 keadaan politik dalam negeri Amerika Serikat memperlihatkan kegentingan yang mengarah kepada perpecahan.

Sejumlah negara-negara bagian yang menganut faham perbudakan (*Slave States*) yang umumnya terletak di kawasan Selatan dan bertumpu pada perekonomian perkebunan mulai mengadakan gerakan pemisahan (*sectionalism*). Kemudian timbul pertentangan antara negara bagian dan pemerintah federal, yakni istilah Negara bagian utara (*North*) dan Selatan (*South*). Ujung ketegangan itu bermuara pada Perang Saudara (*Civil War*) yang berlangsung antara tahun 1861 sampai 1865. Dalam keadaan perang ini hubungan luar negeri Amerika Serikat menjadi terganggu.

Menurut Anita Hibler (2006: 18), Perang Saudara menyebabkan pelayaran kapal-kapal Amerika Serikat ke Asia Tenggara, termasuk Kepulauan Indonesia, merosot tajam, bahkan hingga hampir-hampir tiada sama sekali. Namun, apabila melihat sumber Pabean Hindia Belanda, tercantum nilai perdagangan Amerika Serikat pada masa-masa Perang Saudara walau jumlahnya menurun tajam. Pabean Hindia Belanda tidak mengidentifikasi asal kedatangan kapal-kapal Amerika Serikat di pulau Jawa dan Madura karena tidak semua kapal negeri itu berasal langsung dari pelabuhan di negerinya. Sebagian kapal Amerika Serikat datang dari sejumlah pelabuhan negeri lainnya, dalam jaringan perdagangan berantai. Selain itu tidak ada keterangan apakah kapal-kapal Amerika Serikat yang datang berasal dari pelabuhan negara bagian Selatan atau Utara pada saat menjelang dan selama Perang Saudara (1861—1865).

Secara keseluruhan keadaan kapal berbendera Amerika Serikat di pulau Jawa dan Madura pasca pembuatan Perjanjian 1855 adalah sebagai berikut:

**Tabel 32. Keadaan Kedatangan Kapal Berbendera Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura 1856—1865 (dalam tonase dan gulden)**

Tahun	Jumlah	Tonase ( <i>Lasten</i> )	Nilai Ekspor Amerika Serikat (Gulden)
1856	33	8.470	414.883
1857	29	12.134	283.403
1858	43	9.914	152.060
1859	27	8.580	478.794
1860	19	7.075	269.359
1861	17	5.949	321.922
1862	16	6.044	284.066
1863	11	3.707	363.490
1864	8	2.601	82.100
1865	8	3.052	149.187

(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)

Tampak jelas bahwa walau terjadi penurunan jumlah yang datang, kapal-kapal Amerika Serikat tetap mengunjungi pelabuhan Hindia Belanda. Seperti yang disampaikan sebelumnya bahwa keadaan Perang Saudara tidak secara langsung mempengaruhi perdagangan Amerika Serikat karena sebagian kapal-kapal Amerika Serikat berada di pelabuhan-pelabuhan seberang lautan. Pengaruh Perang Saudara tentunya lebih besar terhadap kapal-kapal yang sedang berada di pelabuhan Amerika Serikat. Dalam pola Perdagangan Berantai, pelayaran dan perdagangan luar negeri Amerika Serikat selama perang itu tetap berlangsung. Seperti yang terjadi di Hindia Belanda, tujuan ekspor ke Amerika Serikat dipilah berdasarkan pihak-pihak yang sedang berperang, yakni negara-negara bagian Utara (*the North*) atau *Union* dan Selatan (*the South*) atau Konfederasi. Dalam dokumen Hindia Belanda disebut

sebagai *Noord* (Utara) dan *Zuid* (Selatan).<sup>85</sup> Suatu keadaan mencolok muncul, yakni walau jumlah kapal menurun nilai ekspor, atau impor Hindia Belanda, yang dibawa kapal Amerika Serikat memperlihatkan peningkatan. Jikalau bukan karena inflasi, yang tidak ada sumber rujukan pastinya, kemungkinan lainnya adalah nilai komoditi yang lebih mahal dari ekspor sebelumnya. Namun, keadaan ini masih memerlukan penelitian yang seksama.

Permusuhan di negeri asal terbawa ke seberang lautan. Pihak-pihak yang bertikai mengirimkan kapal-kapal perang ke berbagai tempat perdagangan yang dikunjungi oleh kapal-kapal dagang mereka sebagai perlindungan. Apalagi pada umumnya kapal dagang pihak Utara tidak dilengkapi dengan persenjataan. Tidak jarang kedua kekuatan bertemu dan baku tempur satu dengan lainnya. Di kepulauan Indonesia, perairan Selat Sunda merupakan ajang baku tembak kedua armada yang bermusuhan itu. Pemerintah Batavia dihadapkan pada dua informasi yang saling menyudutkan satu sama lain. Pihak Washington atau Union mengabarkan kepada pemerintah Negeri Belanda agar tidak melayani para pemberontak atau Konfederasi di koloni-koloninya. Pemerintah Batavia sempat menjanjikan perwakilan konsuler Union akan memberitahu apabila kapal-kapal pemberontak berada di sekitar Selat Sunda. Saling mengintai dan tidak jarang baku tembak terjadi antara kapal-kapal kedua belah pihak ini (Hibler 2006: 20).

Dalam keadaan perang perdagangan Amerika Serikat berlangsung. Tidaklah mengherankan apabila impor Hindia Belanda dari Amerika Serikat tidak hanya dilakukan oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Sejumlah kapal negara lainnya mengambil bagian dalam lalu lintas angkutan ini yang mengambil peranan penting dalam pemasokan kebutuhan dalam negeri Amerika Serikat. Keadaan itu dapat dilihat dari dua tabel di bawah ini:

---

<sup>85</sup> Sikap negara lainnya terhadap Perang Saudara seperti diperlihatkan kerajaan Siam. Raja Chulalongkorn mengirim surat kepada Presiden Lincoln menawarkan bantuan gajah untuk kendaraan bertempur. Raja Siam tidak mengetahui kemajuan militer dan peralatan tempur Amerika Serikat ketika itu. Lihat: William Stobridge, Anita Hibler (2006). *Elephants for Mr. Lincoln American Civil-Era Diplomacy in Southeast Asia*. USA: Rowman & Littlefield Pubs, Inc.; Juga Hibler 2006: 17.

**Tabel 33. Impor di Pulau Jawa dan Madura dari Amerika Serikat dengan Kapal Berbagai Negara 1856—1865 (dalam gulden) (1)**

Tahun	Belanda	Inggris	Prancis	Swedia	Denmark	Hamburg
1856	146.079	---	---	235	---	---
1857	106.002	30.060	---	---	---	---
1858	4.896 (U) 1.686	53 (U) 216	---	---	8.556 (U) 4.867	---
1859	(S) 100 (U) 40	---	---	---	---	---
1860	(S) 700	4.336	---	---	---	(U) 1.512
1861	3.390	1.647	---	---	---	---
1862	236 (U) 28	26.282 (U) 2.992	120	---	---	(U) 2.371
1863	---	53	---	---	---	---
1864	18.240	63.648	250	---	---	240
1865	51.632	1.797	---	1.050	40.914	5.683

**Tabel 33. Impor di Pulau Jawa dan Madura dari Amerika Serikat dengan Kapal Berbagai Negara 1856—1865 (dalam gulden) (2)**

Tahun	Bremen	Oldenburg	Hannover	Prusia	Amerika Serikat	Keseluruhan
1856	---	---	---	---	269.531	415.845
1857	1.566	---	---	---	185.538	323.126
1858	---	(U) 9.271	---	---	(S) 146.931 (U) 378.283	(S) 160.436 (U) 394.323
1859	---	(U) 5.903	---	---	(S) --- (U) 207.770	(S) 100 (U) 215.225
1860	---	---	(S) 88.512	---	---	(S) 94.788
1861	---	---	---	125	261.741	266.903
1862	1.750	(S) --- (U) 2.663	---	---	(S) 151.333 (U) 180.027	(S) 179.771 (U) 183.081
1863	---	---	---	---	---	53
1864	---	---	---	---	75.537	179.237
1865	---	---	---	---	148.010	270.242

(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)

Tampak bahwa kapal-kapal Negeri Belanda aktif dalam melayani lalu lintas ini, disusul oleh Inggris walau nilai impornya masih dikuasai oleh kapal-kapal Amerika

Serikat. Sejumlah negara lainnya secara tidak teratur ikut ambil bagian, seperti Prancis, Swedia, Denmark dan negeri-negeri di jazirah Jerman yakni Hamburg, Bremen, Oldenburg, Hannover dan Prusia. Pada tabel-tabel di atas tampak sejak tahun 1858 keterangan tentang asal kapal-kapal itu dipilah menjadi Utara (U) dan Selatan (S), hingga tahun 1862. Pada masa Perang Saudara berlangsung nilai impor dari Amerika Serikat menurun dan angka terendahnya adalah pada tahun 1863 sebesar hanya 53 gulden. Tahun ini merupakan puncak perang itu dan menjadi titik balik untuk kemenangan pihak Utara atau Federal. Setelah itu jumlah angka impor beranjak naik.

Jenis-jenis barang asal Amerika Serikat yang tiba di pulau Jawa dan Madura sangat beragam mulai dari bahan logam hingga minuman. Secara umum jenis barang itu merupakan produksi olahan, baik industri pabrik maupun kerajinan yang tidak jauh berbeda dengan masa-masa sebelumnya. Setidaknya ada sepuluh komoditi utama atau unggulan yang teratur kedatangannya. Kesepuluh jenis itu meliputi arloji dan peralatannya, kayu dan mebel, alat perkapalan, sadel dan kereta, kebutuhan pelayaran, alat tulis, tembakau dan rokok, anyaman, anggur dan minuman keras, serta besi dan mesin.

Suatu jenis komoditi asal Amerika Serikat yang menarik untuk pasar Batavia adalah es batu. Kemajuan teknologi listrik telah mampu mencetak es yang segera menjadi kebutuhan dan gaya hidup masyarakat yang keranjingan dengan minuman dingin (*cool drinks*). Awalnya, Frederick Tudor dari Massachusetts mengirim es buaatannya ke Singapura yang segera memperoleh sambutan yang menggembirakan. Segera pasar dan permintaan terhadap es menjadi terbuka dan meningkat. Perkembangan sosial di Batavia berupa kehidupan tempat hiburan,<sup>86</sup> seperti bar-bar, melihat peluang pemasaran minuman dingin ini setelah memperoleh kabar perubahan

<sup>86</sup> Gaya hidup ini, yang disebut juga *societeit* sebagai tempat kumpul, bergaul dan pesta, berkembang di kalangan elite kolonial. Dalam bahasa Indonesia sehari-hari dikenal kata plesir yang artinya bersenang-senang. Kata ini berasal dari Bahasa Belanda *plezieren*. Perlu ditambahkan bahwa di Batavia kehidupan hedonis ini telah berkembang sejak awal kota ini berdiri, berupa prostitusi dan rumah-rumah madat (candu) di kalangan masyarakat kebanyakan (biasa). Di kalangan elite yang umumnya kelompok Eropa berkembang rumah minum atau bar sebagaimana di negeri asal mereka, Eropa. Secara ekonomi, perkembangan sosial ini selain menciptakan permintaan, juga sebagai indikator pertumbuhan, terutama daya beli dan pengeluaran (*spending*) masyarakat.

di Singapura. Setelah beberapa kali berupaya mendatangkannya, pada tahun 1864 impor es batu pertama memasuki pelabuhan Batavia. Tudor mencetak keuntungan tidak kurang dari 16.600 dolar Amerika Serikat dari pasokan itu (Hibler 2006: 19).

Kapal-kapal Amerika Serikat yang tiba di Hindia Belanda tetapi berasal dari tempat lainnya, bukan dari negeri asalnya, meliputi Inggris, Mauritius dan Burbon, Hindia Inggris, Suriname (*Nieuw Holland*), Siam, Cina, Manila dan Kepulauan Timur. Pelayaran yang lebih teratur terjadi dengan Suriname, Cina, Manila dan Kepulauan Timur. Namun, nilai barang yang dibawa tidak selalu besar. Nilai yang besar tampak pada perdagangan dengan Hindia Inggris tahun 1859 sebesar 62.253 gulden, dengan Cina pada tahun 1857 sebesar 87.862 gulden dan tahun 1861 sebesar 58.543 gulden, dengan Kepulauan Timur tahun 1863 sebesar 59.618 dan yang tertinggi adalah dengan Siam pada tahun 1863 senilai 123.845 gulden, disusul dengan Manila pada tahun 1856 sebesar 121.505 gulden.

Selanjutnya ekspor Hindia Belanda ke Amerika Serikat juga tidak hanya dilayani oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Kapal sejumlah negara lainnya ikut mengambil bagian dalam lalu lintas ini, malahan tercatat pada tahun 1859 sebuah kapal Cina. Seperti pada keadaan impor, identifikasi tujuan ke negara bagian tertentu tercantum pada tahun-tahun tertentu pada laporan Pabean Hindia Belanda. Peranan utama angkutan ini tetap dipegang oleh pelayaran Amerika Serikat. Selengkapnya keadaan itu dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 34. Impor Amerika Serikat dari Hindia Belanda yang Dibawa Oleh Kapal-kapal Sejumlah Negara 1856—1865 (dalam gulden)**

Tahun	Negeri Belanda	Inggris	Prancis	Swedia	Denmark	Hamburg	Oldenburg	Hannover	Amerika Serikat	Cina	Keseluruhan
1856	99.234	3.000	---	---	20.449	24.820	---	---	983.221	---	1.130.724
1857	183.958	---	---	23.790	93.656	10.771	---	---	489.593	---	891.768
1858	---	10.000	22.853	---	48.970	---	---	---	777.883	---	859.706
1859	---	---	11.900	---	---	80.140	84.740	31.510	599.711	49.573	826.064
1860U	---	---	---	---	---	---	313.755	---	439.842	---	753.597
1860 S	1.600	21.885	---	72.053	83	186.634	100	---	51.288	---	51.388
1861U	---	---	72.100	5.248	---	---	---	---	---	---	77.348
1861 S	---	---	---	38.158	---	---	---	---	---	---	38.158
1862	---	189.553	---	---	---	---	---	---	---	---	295.060
1863	---	65.951	---	---	---	---	124.895	---	226.661	---	725.439
1864	---	28.904	125.141	8.543	18.978	---	---	---	37.732	---	219.298
1865	49.650	516.747	112.782	---	6.880	33.181	57.165	---	205.581	---	1.001.986

**Keterangan :** U adalah negara bagian Utara, S adalah negara bagian Selatan ketika Perang Saudara 1861—1865

(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)

Berkaitan dengan keadaan ekspor, jaringan perdagangan berantai Amerika Serikat dapat dilihat pada nilai ekspor yang dibawa oleh kapal-kapal Amerika Serikat. Asal barang yang dibawa oleh kapal-kapal itu berasal dari sejumlah negara, sedangkan dari Hindia Belanda hanyalah asal Kepulauan Timur, bukan dari pulau Jawa dan Madura. Kebijakan merkantilisme Hindia Belanda terhadap produk tanaman komersial hasil penerapan Sistem Tanam Paksa masih memberlakukan pembatasan dan larangan terhadap penjualan pedagang bangsa lain. Monopoli perdagangan tanaman itu berada pada perusahaan NHM. Perjanjian tahun 1855 dan diplomasi Amerika Serikat tidak berpengaruh terhadap kebijakan ini.

Selengkapnya keadaan ekspor itu adalah pada tabel di bawah ini:

**Tabel 35. Keadaan Umum Impor Amerika Serikat dari Sejumlah Negara 1856—1865 (dalam Gulden)<sup>87</sup>**

Tahun/ Asal	Eropa dan Amerika Serikat	India Inggris	Cina, Siam dan Manila	Jepang	Kepulauan Timur	Jumlah Barang	Mata Uang	Total
1856	3.588	1.200	---	770	1.106.142	1.122.500	8.224	1.130.724
1857	900	1.505	100	18.389	780.874	801.768	---	801.768
1858	---	12.500	---	825	846.381	859.706	---	859.706
1859 U	1.000	1.500	---	---	751.097	753.597	---	753.597
1859	594	242	---	762	824.466	826.064	---	826.064
1860 S	---	---	---	---	51.388	51.388	---	51.388
1861 U	---	---	---	---	77.348	77.348	---	77.348
1861 S	---	---	---	---	38.158	38.158	---	38.158
1862	---	---	---	---	295.060	295.060	---	295.060
1863	1.266	9.209	405	256	714.303	725.439	---	725.439
1864	---	360	---	---	218.938	219.298	---	219.298
1865	200	333	---	---	1.001.453	1.001.986	---	1.001.986

<sup>87</sup> Perhatikan kolom nilai keseluruhan yang berjumlah sama dengan tabel sebelumnya karena jumlah itu adalah keseluruhan Impor Amerika Serikat yang berasal atau melalui Hindia Belanda.

(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)

Keadaan perdagangan berantai Amerika Serikat yang berkaitan dengan pulau Jawa dan Madura adalah pada kedua tabel di bawah ini:

**Tabel 36. Ekspor Pulau Jawa dan Madura di Bawah Bendera (yang dibawa kapal-kapal) Amerika Serikat 1856—1865 (dalam gulden) (1)**

Tahun/ Ke	Negeri Belanda	Inggris	Bremen	Mauritius & Burbon	Teluk Persia	Suriname
1856	269.726	206.935	---	---	---	127.997
1857	295.259	1.823	---	---	---	---
1858	934.361	16.986	---	176.500	126.260	28.500
1859	443.482	---	56.988	---	---	---
1860	234.620	---	---	---	---	95.643
1861	1.334.392	91.080	---	---	181.100	190.064
1862	776.168	---	---	---	---	---
1863	---	---	---	---	---	---
1864	123.950	---	---	---	---	---
1865	4.000	---	---	---	---	---

(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)

**Tabel 36. Ekspor Pulau Jawa dan Madura di Bawah Bendera Amerika Serikat 1856—1865 (dalam gulden) (2—Sambungan)**

Tahun/ Ke	Cina	Manila	Kepulauan Timur
1856	276.446	---	97.935
1857	383.742	---	39.220
1858	310.643	100.880	2.695
1859	133.786	---	12.849
1860	206.491	---	24.687
1861	23.130	---	5.740
1862	---	---	---
1863	4.824	---	7.395
1864	---	---	33.650
1865	366	---	6.000

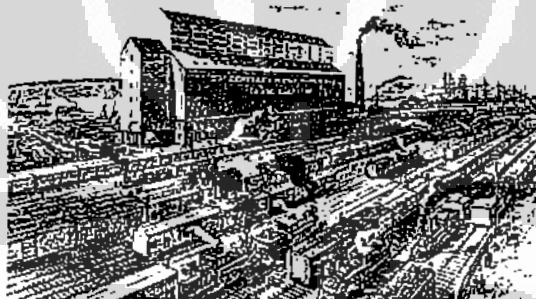
(Sumber: de Bruyne-Kops 1868)



Tidak berbeda dengan jaringan impor ke pulau Jawa dan Madura seperti yang dibawa oleh kapal-kapal berbendera Amerika Serikat, jaringan ekspornya melibatkan tempat-tempat yang serupa. Negeri Belanda, Cina dan Kepulauan Timur merupakan tempat-tempat yang sering didatangi. Kemudian, walau pelayaran dan perdagangan Amerika Serikat ke kepulauan Indonesia, dan secara umum ke Asia, masih tetap berlangsung, sumbangsihnya dalam perkembangan ekonomi Amerika Serikat kian berkurang.<sup>88</sup>

Soko guru perekonomian Amerika Serikat mulai beralih ke bidang industri dalam negeri.

Gambar 39. Pelabuhan New York pada Pertengahan Abad ke-19



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 424)

Dalam perubahan itu para pedagang memanfaatkan kesempatan yang timbul. Para pedagang tidak memakai seluruh modal yang dimiliki untuk usaha mereka karena tidak mungkin memperoleh pegawai dan agen yang dapat dipercaya, serta barang-barang yang cukup untuk memasok ekspor yang terbatas (Kroos & Gilbert 1976: 60). Lagi pula, umumnya mereka sangat berhati-hati dalam menanamkan modalnya di dunia usaha mengingat resiko yang besar. Untuk itu, mereka juga mengembangkan sayap usahanya ke sektor lainnya, setelah perdagangan. Sektor usaha yang banyak dilirik terutama adalah yang mampu memberikan banyak keuntungan dalam waktu singkat atau yang memiliki nilai tambah pasti. Sektor-sektor itu meliputi bidang konstruksi, spekulasi tanah, peminjaman uang dan manufaktur

<sup>88</sup> Impor dari Hindia Belanda yang masih penting adalah tembakau hasil penanaman di Deli, Sumatera Timur, yang tiba di Amerika Serikat pada tahun 1973. Namun, impor ini banyak menghadapi rintangan terutama tarif yang menimbulkan juga perdebatan di Kongres Amerika Serikat. Tindakan ini dilakukan Amerika Serikat terutama untuk melindungi perkebunan tembakau dalam negerinya, seperti di Connecticut (Gould 1961: 27).

(pembuatan barang). Bidang konstruksi menjadi pilihan karena berkaitan erat dengan usaha pedagang seperti kantor, gudang dan bangunan lainnya. Spekulasi tanah berkenaan dengan kebijakan pemerintah Amerika Serikat yang memberi perhatian pada pembangunan sektor pertanian dengan cara menjual lahan-lahan murah. Selain itu properti yang diincar adalah lokasi pemukiman di kawasan perkotaan yang memperlihatkan kecenderungan kenaikan harga dan menjadi kebutuhan warga kota yang semakin bertambah. Peminjaman uang merupakan kegiatan yang lazim dalam perdagangan dan sekaligus menjadi cikal bakal kegiatan perbankan.

Sektor industri yang dilirik tidak jauh dari jaringan perdagangan. Industri pengolahan dan pembuatan merupakan kegiatan untuk memberikan nilai tambah pada bahan mentah dan baku. Oleh karena itu, jenis industri yang mereka sukai adalah seperti pembuatan kapal, perkayuan, penggilingan gandum, penyulingan, pembuatan gula, peleburan besi dan pembuatan lilin. Bertalian dengan peleburan besi adalah usaha pertambangan. Dalam penanaman modal ini tidak diterbitkan saham, sehingga peranan para pedagang investor adalah sebagai mitra atau penyedia modal (Kroos & Gilbert 1972: 62).

Selain itu, berkaitan dengan perekonomian internasional, aliran yang berlangsung berupa modal-modal yang ditanamkan pada sejumlah sektor yang mulai berkembang. Salah satunya adalah pertambangan minyak bumi yang mulai berkembang sebagai sumber energi. Pada proses industrialisasi sumber energi yang tetap tersedia dan berharga murah menjadi faktor yang penting. Juga penemuan penerangan berupa listrik dan mesin penggerak menjadikan minyak bumi sebagai sumber energi atau bahan bakar menjadi penting. Di abad ke-20, ketika Henry Ford berhasil membuat kendaraan bermesin dan berbahan bakar bensin yang efisien dan tidak mahal, dan penemuan mesin diesel bertenaga solar, menempatkan sektor pertambangan pada sektor usaha yang sangat menguntungkan.

## **5.2 Perubahan Pasar Internasional Tahun 1850-an**

Sejarah perdagangan global semenjak kemunculan kapal-kapal bangsa Eropa di perairan Asia memperlihatkan perubahan yang disebabkan oleh berbagai faktor.

Selain teknologi perkapalan dan pola perdagangan, faktor komoditi ikut memberikan sumbangsuhnya dalam perubahan itu. Peralihan komoditi yang memperlihatkan keragaman dan pergeseran kebutuhan hidup masyarakat global timbul sejalan dengan pengenalan jaringan dan produksi ekonomi yang meluas.

Pada awalnya, pelayaran Eropa ke Asia adalah untuk memenuhi kebutuhan rempah-rempah yang terhenti pasokannya akibat jalur perdagangan melalui darat, dalam rangkaian Jalur Sutra, terganggu. Kejatuhan pelabuhan Alexanderia ke tangan bangsa-bangsa Arab yang menutup kegiatan keluarnya menghentikan pasokan kebutuhan itu ke Eropa. Oleh karena itu, kapal-kapal Eropa, yang dipelopori oleh Portugis dan Spanyol mengarahkan perjalanan mereka ke tempat penghasil komoditi itu. Dalam upaya mengarungi samudera ini pelayaran Eropa mengenal lebih banyak komoditi lainnya yang beredar di pasar-pasar Asia. Selain rempah-rempah, opium, sutera dan keramik Cina misalnya mulai dikenal oleh pedagang-pedagang Eropa. Segera komoditi-komoditi ini memperoleh pasar dalam jaringan pertukaran Eropa. Peningkatan permintaan menambah frekuensi dan intensitas perdagangan lintas lautan Eropa, dan kemudian melibatkan Amerika Serikat.

Setelah mengenal rempah-rempah, masyarakat usaha Amerika Serikat merambah ke komoditi lainnya, seperti hasil-hasil dari kepulauan Jepang. Juga pelayaran ke pulau-pulau di Lautan Teduh membawa pengenalan terhadap kayu cendana (*sandalwood*) dan hasil lainnya dari kawasan itu. Dari kepulauan Indonesia, perdagangan antar pelabuhan Amerika Serikat mengenal beragam jenis tanaman komersial (*cash crops*). Jenis-jenisnya antara lain adalah tebu, kopi, nila, karet dan lainnya. Sebagian besar komoditi ini tidak dipasarkan ke Amerika Serikat melainkan dibawa ke dalam perdagangan berantai (*network commerce*) yang mana keuntungan akhirnya dibawa kembali.

Pasar internasional selanjutnya mengalami perubahan. Permintaan lada tidak lagi marak seperti di masa-masa sebelumnya, terutama di Eropa. Sebagai akibatnya, peranan pelabuhan dan perdagangan re-ekspor Salem, Massachusetts, mengalami kemunduran. Demikian pula perkembangan perdagangan lintas lautan Providence, Rhode Island yang terutama bermain di komoditi kopi mengalami keadaan yang tidak

berbeda. Namun, penyebabnya adalah kemunduran peranan pelayaran perantara sebagai ujung berakhirnya perang-perang Napoleon di Eropa. Peranan mereka sebagai pemasok kebutuhan Eropa terhadap tanaman tropis menjadi berkurang sampai kemudian menghilang.

Abad kesembilan belas merupakan masa peningkatan dan “pemantapan” kolonialisme dan imperialisme bangsa-bangsa Barat. Perlombaan ekspansi berakhir dengan pemetaan dan pembentukan wilayah jajahan, termasuk untuk Jerman dan Amerika Serikat yang agak terlambat dalam perlombaan tersebut (Gould 1972: 308). Inggris dan Prancis mengembangkan pengaruh dan cengkramannya di kawasan Asia Selatan, Tenggara dan Indocina. Bersamaan dengan itu, pola hubungan perdagangan menjadi lebih terbatas dan tertutup, yakni terutama antara negeri Induk dan jajahannya. Daerah jajahan merupakan penyedia sumber daya alam dan pasar pelemparan hasil industri negeri Induk. Pola eksploitasi kolonial memperbesar intensitas dan cakupan perdagangan Eropa.

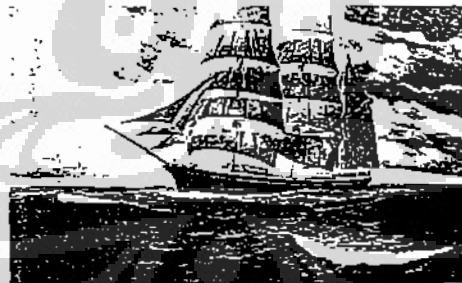
Perkembangan ini mempengaruhi keleluasaan perdagangan lintas lautan Amerika Serikat. Bersamaan dengan itu, pelabuhan pusat perdagangan mengalami perubahan. Misalnya, Inggris berhasil membangun jaringan perdagangannya di Asia, mulai India sampai Kanton dengan Singapura sebagai pusatnya di Asia Tenggara. Malahan Amerika Serikat tidak ketinggalan dalam iklim global kolonialisme dengan memperoleh kepulauan Filipina pada tahun 1898 sebagai akibat perang dengan Spanyol di Kuba. Walau Filipina tidak berkembang menjadi suatu pusat perdagangan di kawasannya, jaringan perekonomian Amerika Serikat di lautan Pasifik semakin terbentuk.

Selanjutnya, pola pelayaran ikut memberikan sumbangsih perubahan pola perdagangan terutama di Asia Timur dan Tenggara. Penemuan teknologi perkapalan berupa kapal api menggantikan kapal-kapal layar. Robert Fulton telah mencoba penemuannya dengan melakukan pelayaran di sungai Hudson pada tahun 1807, tetapi perkembangan pesatnya terjadi pada tahun 1850 ketika jumlah kapal uap sebanyak 800 unit. Di Hindia Belanda, kapal-kapal uap telah melayari perairan kepulauan

Indonesia. Namun, pemanfaatannya lebih sebagai kapal perang untuk mengatasi bajak laut dan perlawanan kolonial daripada untuk angkutan dagang dan laut.

Pengaruh perkembangan tersebut terhadap perkapalan Amerika Serikat adalah kemerosotan peranan kapal layar jenis *Clippers*, yang sempat merajai pelayaran dan angkutan laut selama beberapa dekade karena kelincahan, daya angkut dan kecepatannya (Kroos & Gilbert 1972: 84). Kelak ketika teknologi perkapalan mampu membuat kapal besi, peranan kapal layar kayu makin terpuruk. Termasuk dalam penurunan itu adalah usaha pembuatan kapal di Salem dan beberapa tempat lainnya. Bersamaan dengan itu pula permintaan kapal layar kayu buatan Amerika Serikat dari Eropa mengalami penurunan. Penurunan tersebut mulai tampak pada Perang 1812. Pada saat perang dengan Inggris, permintaan kapal juga ikut terpengaruh. Oleh karena Inggris termasuk salah satu pemesan terbesar kapal-kapal buatan Amerika Serikat. Sejak tahun 1815 keadaan pelayaran Eropa mulai pulih termasuk karena peperangan Napoleon yang mereda sehingga peranan pihak netral tidak diperlukan lagi. Akibatnya pelayaran angkutan laut terpukul dan investasi di bidang pembuatan kapal menjadi tidak menarik.

Gambar 40. Kapal Layar Jenis Clipper



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 323)

Pembangunan dan pembukaan terusan Suez pada tahun 1869 melengkap perubahan tersebut. Dampaknya adalah mempersingkat perjalanan menuju ke Asia dan sebaliknya. Juga akibatnya adalah Tanjung Harapan kehilangan fungsinya sebagai tempat pertemuan (*rendevouz*) kapal-kapal dari Eropa dan Asia. Sejak itu perdagangan laut global memasuki babakan baru. Pelabuhan-pelabuhan modern pun

bermunculan, termasuk pembangunan pelabuhan Tanjung Priok di Hindia Belanda pada tahun 1870.

Pola perdagangan di Salem mengenal jaringan baru yang melibatkan Afrika. Produksi pakaian Amerika Serikat menemukan pasarnya di Afrika. Pakaian Amerika Serikat dikenal dengan sebutan “Mericiani”, yang ditukarkan dengan gading dan terutama getah Copal. Di Salem didirikan kilang pengolahan getah ini untuk menghasilkan sejenis pembersih meubel yang diserap oleh pasar dalam negeri (Frayler 2004: 6). Juga timbul jaringan niaga segi tiga katun (*Cotton Triangle*). Hasil katun yang melimpah di kawasan Selatan dikirim ke Inggris dan Prancis. Selanjutnya barang-barang Eropa masuk ke pelabuhan New York. Perlahan namun pasti komoditi dari Timur, seperti lada tidak lagi memberikan keuntungan seperti di masa sebelumnya.

Faktor lain berkenaan dengan kemerosotan pelayaran dan perdagangan lintas lautan Amerika Serikat yang tidak dapat diabaikan adalah daya tarik industri manufaktur (Kroos & Gilbert 1976: 85). Logika ekonominya adalah ketika faktor produksi berupa modal dan tenaga kerja terbatas, sektor manufaktur sulit berkembang sehingga sektor perdagangan menjadi lebih menarik. Namun, pada saat modal bertambah yang salah satu sumbernya adalah surplus perdagangan dan tenaga kerja melimpah, karena kebijakan imigrasi terbuka pada masa Gerakan ke Barat (*Westward Movement*), sektor manufaktur menjadi marak. Dampak sebaliknya perkembangan sektor manufaktur terhadap perdagangan terutama perdagangan luar negeri menyangkut ketergantungan impor yang menurun karena dapat digantikan oleh produksi dalam negeri, semacam subsidi impor. Kemudian pada ekspor terjadi penambahan jenis komoditi yang dibuat oleh sektor manufaktur. Akan tetapi orientasi sektor manufaktur Amerika Serikat pada abad ke-19 lebih tertuju pada pasar dalam negeri yang semakin meluas dan menguat.

Suatu komoditi global muncul dalam jaringan perdagangan internasional, yakni minyak bumi. Pengenalan minyak bumi bermula dari revolusi di bidang energi dunia. Sampai penemuan minyak bumi, sumber energi yang terutama untuk penerangan adalah dari damar dan minyak kelapa. Kemudian lemak ikan paus

diketahui berguna untuk memberikan penerangan. Amerika Serikat merupakan pengeksport sumber energi ini yang berkaitan dengan pembangunan armada penangkapan ikan paus dan pembukaan isolasi Jepang yang salah satu tujuannya adalah untuk menjadikannya sebagai tempat persinggahan armada tersebut karena investasi yang sedemikian besar dalam usaha tersebut.

Sampai tahun 1850-an minyak bumi atau disebut minyak karang hanya digunakan untuk suatu obat yang mujarab.<sup>89</sup> Pengenalan masyarakat Amerika Serikat terhadap minyak mentah ini melalui sumur-sumur air asin untuk membuat garam. Pada akhir tahun 1830-an sejumlah sumur itu dicemari oleh cairan hitam. Beberapa pengusaha melihat peluang untuk memasarkan bahan ini sebagai obat minyak. Perusahaan American Medical Oil Company berdiri dan membuat “Minyak Amerika”. Berkenan dengan pengobatan memakai bahan tambang itu, Samuel Kier, seorang pengusaha garam di Pennsylvania pada tahun 1840-an mendapat anjuran dokter untuk mengobati penyakit paru-paru yang diderita isterinya dengan minyak tersebut (Boorstin 1990: 55). Pada tahun 1855 ditemukan bahwa apabila bahan itu diolah menjadi minyak tanah (kerosin), menjadi sangat berguna untuk bahan bakar penerangan (lampu) daripada lemak ikan paus dan memberikan lebih banyak pelumas daripada lemak hewan.

Ladang minyak pertama, digali pada tahun 1859, menyebar hingga ke Pennsylvania Barat. Pada awal abad ke-19 minyak mentah diambil dari danau bebatuan dan secara sederhana disuling untuk penggunaan komersial. Dr. Abraham Gesner dari Pittsburgh, penemu minyak lampu atau kerosin (yang berasal dari kata Yunani “keros” berarti lilin),<sup>90</sup> mendirikan Perusahaan Pennsylvania Rock Oil pada tahun 1854. Pada tahun 1859 Edwin Drake dan W.A Smith menggali sumur pertama Amerika Serikat untuk menemukan minyak bumi di Titusville, Patahan Minyak

---

<sup>89</sup> Indian Seneca di Amerika Utara mungkin yang pertama kali menemukan cairan hitam yang mengambang di kolam dan sungai kecil. Mereka mengambilnya dengan cara menghisap dengan selimut lalu diperas ke dalam wadah. Bahan ini laku sebagai barang pertukaran dengan kelompok Indian lainnya sebagai bahan pengobatan (Boorstin 1990: 54)

<sup>90</sup> Pada tahun 1852 beberapa pengusaha pabrik obat di Boston menemukan minyak batu bara yang berasal dari penyulingan batu bara dan bermanfaat untuk minyak lampu dan pelumas. Pada tahun 1859 minyak batu bara dengan merek dagang “kerosene” (baca: kerosin) memasuki pasar lokal (Boorstin 1990: 56).

Pennsylvania di pengeboran Drake (Drake's Well) pada tanggal 27 Agustus 1859 (Gould 1961: 41) karena minyak bumi tidak cocok untuk langsung dipakai, bahan ini harus disuling dan diubah menjadi produk seperti kerosin sejenis minyak tanah, bensin dan pelumas mesin. Pada tahun 1860 D.S Stombs dan Julius Brace dari Virginia memperkenalkan dan mematenkan suatu sistem penyulingan setengah tetap. Pada tahun 1861 pengilangan minyak bumi sepenuhnya yang pertama di AS dibuka, yang terutama mengolah kerosin.

Gambar 41. Pengeboran Minyak Bumi Pertama  
Drake's Wells di Pennsylvania 1859



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 393)

Pada tahun 1859 ekspor pertama kerosin Amerika Serikat menuju Australia. Setelah itu ekspor ke Eropa menyusul pada tahun 1861. Ekspor ke Asia diawali di Kalkuta pada tahun 1863. Setahun berikutnya, ekspor sumber energi ini mencapai kepulauan Indonesia pada tahun 1864. Sekitar 1.000 galon datang ke Batavia. Namun, nama kapal yang membawanya tidak diketahui pasti dan diperkirakan muatan kerosin itu terselip di antara komoditi lainnya. Keterangan yang pasti mengenai nama kapal pembawanya dapat dirujuk ke tahun 1865, ketika kapal "Seras Memnon" yang dinakodai Kapten Freeman tiba di Batavia pada tanggal 30 April 1865, setelah menempuh perjalanan dari Boston. Pengiriman berikutnya tidak lagi hanya kerosin. Selama setahun ekspor Amerika Serikat ke Batavia bernilai \$ US 25.000 yang terdiri atas 20.000 galon minyak mentah (*crude oil*), 4.000 galon kerosin dan 3.000 galon bensin (Gould 1961: 42).



Penanaman modal di sektor pertambangan, yakni minyak bumi, bermula dari revolusi di bidang energi dunia. Sampai penemuan minyak bumi, sumber energi yang terutama untuk penerangan adalah dari damar dan minyak kelapa. Kemudian lemak ikan paus diketahui berguna untuk memberikan penerangan. Amerika Serikat merupakan pengeksport sumber energi ini yang berkaitan dengan pembangunan armada penangkapan ikan paus dan pembukaan isolasi Jepang yang salah satu tujuannya adalah untuk menjadikannya sebagai tempat persinggahan armada tersebut karena investasi yang sedemikian besar dalam usaha tersebut. Ekspor kerosin ini ditunjang oleh penemuan teknologi pengemasan yang memungkinkan untuk dibawa melintas lautan yang penuh dengan ombak serta gelombang. Ekspor bahan bakar cair itu dalam bentuk gentong (*barel*) yang terbuat dari kayu cemara yang kokoh dilapisi timah dan memiliki ukuran yang sama. Kekokohan itu perlu pada saat pemuatan dan pembongkaran muatan, terutama di pelabuhan-pelabuhan tujuan. Cara penanganan pembongkaran yang tidak hati-hati sebagaimana sering terjadi memerlukan kemasan yang kokoh agar tidak bocor atau tumpah. Juga dalam perjalanan menempuh samudera, kemasan itu tidak bocor ketika bergeser dan saling berbenturan. Standar ukuran yang sama memudahkan pengaturan penempatan lebih efisien dan teratur (Gould 1961: 42-43).

Perkembangan berikutnya, pengiriman dilakukan dalam kemasan kaleng yang berbentuk persegi. Bentuk dan bahan ini diperoleh bersamaan dengan perkembangan sektor pertambangan dunia yang mengenal logam jenis baru seperti seng (*zinc*). Sebelumnya timah lebih banyak digunakan untuk kebutuhan itu.

Kemudian, produksi minyak bumi pertama di Indonesia tidak terlepas dari keterlibatan Amerika Serikat. Pengalaman pengeboran minyak bumi Hindia Belanda berawal dari kunjungan ke lokasi perminyakan di Amerika Serikat pada tahun 1886, yang disusul oleh kedatangan dua insinyur dari Royal Dutch, perusahaan pertambangan Belanda pada tahun 1890. Mereka juga membeli mesin pengeboran dan peralatan lainnya dari perusahaan Amerika Serikat. Kemudian teknisi Amerika Serikat ikut dalam pengeboran sumber minyak bumi di Langkat, Sumatera Timur pada akhir tahun 1891 (Gould 1961: 46). Tak beberapa lama setelah itu, perusahaan

perminyakan Amerika Serikat, Standard Oil Company, ikut mencari konsesi di Hindia Belanda.

### 5.3 Industrialisasi Amerika Serikat

Industrialisasi tidak hanya memiliki satu makna, terutama apabila difokuskan pada pengertian Industri. Kedua istilah ini mengalami perkembangan makna. Dalam lingkup sektoral ekonomi, industri adalah suatu kegiatan perekonomian yang dibedakan dengan sektor pertanian, perkebunan, pertambangan, kehutanan, kelautan, pariwisata dan lainnya. Dalam lingkup ini, Industri mendekati batasan Manufaktur (*Manufacture*), yaitu kegiatan membuat barang yang hasilnya tidak lagi mengandung sifat unsur-unsur pembentuknya. Dalam perekonomian sederhana dan tradisional, kegiatan ini dikenal sebagai kerajinan (*craft*) yang masih menggunakan tangan dan keterampilan dalam pengerjaannya. Pekerjaan ini umumnya dibedakan dengan pekerjaan pertanian, peternakan dan lainnya, seperti pada kehidupan ekonomi masyarakat pedesaan. Industrialisasi adalah perkembangan sektor manufaktur.

Lingkup makna lainnya bersifat lebih luas tetapi agak teknis. Industrialisasi kerap dikaitkan dan identik dengan mekanisasi dan modernisasi. Dalam proses ini, penggunaan mesin yang menggantikan tenaga manusia menjadi ciri utamanya. Mesin modern terkait dengan otomatisasi. Oleh karena itu, timbul istilah industri pertanian, perkebunan, kehutanan dan lainnya.

Ciri-ciri industrialisasi antara lain adalah:

- 1) menggunakan mesin dan tidak lagi dengan tangan melainkan digerakkan dengan sumber energi (mekanisasi dan otomatisasi) dalam proses produksi,
- 2) produksi dalam jumlah besar (massal), sehingga akibatnya memerlukan daerah pasar yang semakin meluas,
- 3) hasil produksi yang seragam bentuk dan volumenya karena memakai mesin sehingga memiliki kualitas yang sama,
- 4) bagian-bagian barang dapat saling dipertukarkan (*interchangeable parts*) sehingga apabila rusak tidak harus membeli yang baru tetapi cukup hanya mengganti bagian yang rusak,

- 5) kontinuitas produksi,
- 6) mengandung unsur teknologi terutama pada cara pembuatan yang terkait dengan penemuan-penemuan baru.

Dalam sejarah Amerika Serikat, terutama sejarah ekonominya, awal mula industrialisasi masih dalam perdebatan. Dalam pemahaman industri sebagai manufaktur, industrialisasi Amerika Serikat bermula pada masa perang terakhir Amerika Serikat dengan Inggris pada tahun 1812. Keadaan perang mengganggu penyediaan dan pemasokan barang-barang manufaktur kebutuhan masyarakat Amerika Serikat yang sebagian besar masih didatangkan dari luar negeri. Untuk memenuhinya, masyarakat Amerika Serikat membuat sendiri kebutuhan itu, walau masih dengan cara produksi yang sederhana, seperti kerajinan atau industri rumahan (*household industry*).

Industrialisasi Amerika Serikat tidak terlepas dari gelombang perubahan global berupa Revolusi Industri yang berawal dari Inggris. Penemuan mesin pemintal benang mendorong lingkungan produksi Inggris menuju ke arah pemanfaatan mesin. Segera produksi menjadi bersifat massal dan terus menerus. Efisiensi produksi meningkat sejalan dengan pemakaian sumber energi baru yang mengurangi keterlibatan tenaga kerja. Penemuan teknologi menjadi landasan perubahan produksi ini. Tidak beberapa lama kemudian, arus perubahan ekonomi ini menyebar dari Inggris untuk menyebar ke negara-negara Eropa lainnya, bahkan hingga mencapai Amerika Serikat.

Sebelum Perang Saudara mayoritas penduduk Amerika Serikat umumnya hidup bergantung pada hasil pertanian dan menetap di lokasi pertanian yang terpencil (*remote rural areas*) atau di kota-kota kecil. Sektor manufaktur berskala kecil dan hanya untuk mencukupi kebutuhan pasar setempat. Dalam jangka waktu 30 hingga 40 tahun pasca Perang Saudara, industrialisasi berada dalam kecepatan tinggi melampaui perkembangan di negara Eropa lainnya. Menurut teori W.W. Rostow tentang pertumbuhan ekonomi, masa tinggal landas (*Take Off*) Amerika Serikat tahun 1840 dan 1850-an diikuti oleh masa setengah abad pertumbuhan yang mantap terutama

pada perluasan jalur kereta api dan industri berat seperti pengerjaan logam (Bragden & McCutchen 1969: 387-388).

Selanjutnya, pertumbuhan pesat ini menurut Bragden & McCutchen 1969: 387—388) adalah karena invensi, kelimpahan sumber daya alam, pembangunan jalan kereta api, kelimpahan modal, mobilitas tenaga kerja, kebijakan pemerintah dan pranata serta nilai budaya Amerika Serikat. Invensi (*Invention*) memperbesar daya dan melancarkan transportasi dan komunikasi. Kelimpahan sumber daya alam seperti batu bara, bijih besi, minyak bumi dan tembaga memberikan bahan mentah untuk diolah menjadi bahan baku atau barang jadi. David Potter seorang pakar Kajian Amerika dalam karyanya *People of Plenty: Economic Abundance and American Character* (1954), pernah mengajukan teori bahwa kemakmuran Amerika tidak lepas dari karunia sumber daya alam yang luar biasa (*abundance*). Pembangunan jalan kereta api kerap dikatakan menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi terutama melancarkan kegiatan ekonomi antar tempat. Namun, dalam Historiografi Amerika Serikat, Robert Fogel,<sup>91</sup> yang menganut aliran Kliometri (*Cliometricians*), mengajukan teori yang menolak pandangan ini dengan memakai metode Kontrafaktual dan secara kuantitatif menghitung kontribusi pembangunan jalan kereta api terhadap perkembangan ekonomi Amerika. Ia menyimpulkan bahwa tidak ada kontribusi yang signifikan.

Selanjutnya, kelimpahan modal berkaitan dengan keuntungan besar yang diperoleh dari sektor manufaktur dan transportasi yang banyak menarik minat investor. Banyak modal dari sektor perkapalan beralih ke pendirian pabrik dan jalan kereta api. Selain itu milyaran dolar berasal dari luar negeri (investasi asing), terutama dari Inggris. Mobilitas penyediaan tenaga kerja atau gerak demografi ini berupa urbanisasi dan imigrasi. Lalu, kebijakan pemerintah seperti Undang-Undang Imigrasi membuka pintu bagi kedatangan para imigran penting dalam penyediaan sumber tenaga kerja yang dibutuhkan untuk menggerakkan roda pembangunan. Juga Konstitusi memberikan keuntungan kepada para industrialis Amerika dengan

---

<sup>91</sup> Robert William Fogel (1964). *Railroads and American Economic Growth: Essays in Economic History*. Baltimore: John Hopkins University Press.

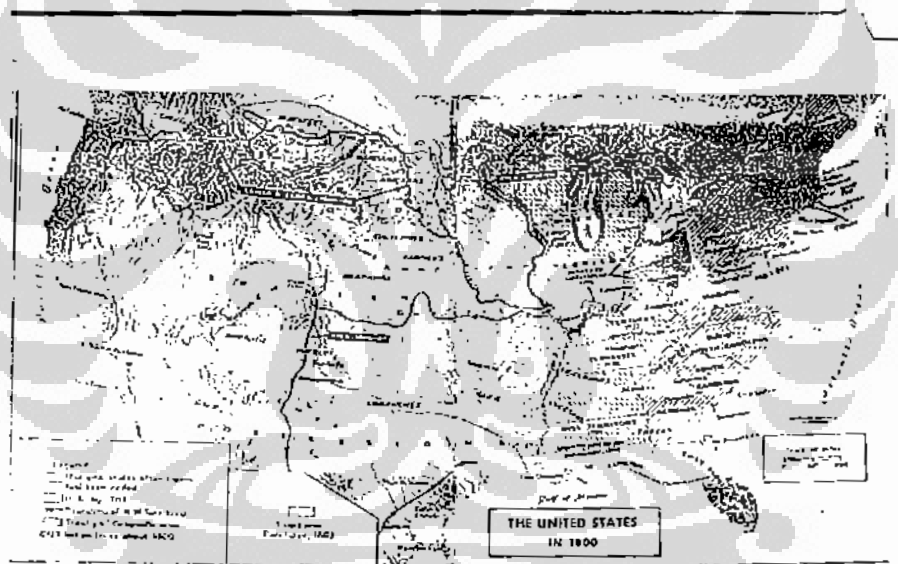
larangan kepada negara bagian untuk mengenakan tarif sehingga menciptakan kawasan perdagangan bebas yang terbesar di dunia ketika itu. Sementara Kongres menetapkan tarif masuk yang tinggi untuk melindungi industri yang baru muncul. Pemerintah federal menanggung sepertiga pembiayaan pembangunan jalan kereta api di daerah Barat dan menjual lahan yang berada di bawah penguasaan negara yang kaya akan bahan tambang dengan harga yang murah, lebih rendah dari nilai sebenarnya. Terakhir, pranata dan nilai-nilai Amerika berupa nilai budaya kebebasan dan keterikatan yang longgar terhadap tradisi mendukung etos kerja kapitalisme. Tidak seperti di Eropa tradisi menghendaki kerajinan dan keahlian turun temurun tetap dipertahankan, sehingga anak lelaki tertua mengemban beban untuk melanjutkan tradisi itu. Di Amerika Serikat ada pandangan untuk mengejar kebahagiaan sebesar-besarnya dan ambisi untuk menjadi pelopor industri (*Captains of Industry*), sebagai benih dan wujud Kapitalisme Liberal. Juga ketika itu peraturan yang menghambat pertumbuhan perusahaan besar (*Trust*) belum ada.

Di antara berbagai faktor penyebab industrialisasi Amerika Serikat, persoalan yang penting adalah mengenai asal usul modal. Industrialisasi modern memerlukan penyediaan dan penanaman modal yang memadai. Berbeda dengan pola kerja manufaktur tradisional yang bertumpu pada kerajinan dan industri rumah tangga (*cottage industry*), industri modern berkenan dengan pendirian pabrik. Kebutuhan modal menjadi besar karena menyangkut pendirian bangunan, memasang mesin dan pengadaan teknologi.

Asal usul modal dalam industrialisasi modern awal Amerika Serikat menyangkut beberapa sumber. Penyediaan modal meliputi investasi dan hutang luar negeri, perbankan, penjualan saham dan surat hutang lainnya, serta upaya kapitalisasi lainnya. Di antara sumber-sumber pembiayaan itu terdapat suatu proses yang menyangkut peralihan dari kapitalisme saudagar (*Merchant Capitalism*) ke kapitalisme industri. Berbagai latar belakang mendorong peralihan ini yang bertalian erat dengan perubahan-perubahan ekonomi yang melanda Amerika Serikat di akhir abad 18 dan sepanjang abad ke-19.

Sebagaimana yang telah dijelaskan bahwa pelayaran dan perdagangan luar negeri Amerika Serikat, terutama yang berkaitan dengan Asia, memberikan keuntungan besar. Sebagian keuntungan tentunya ditanamkan kembali dalam bentuk pembuatan kapal-kapal yang lebih baik untuk menyaingi saingan-saingannya. Sebagian lainnya mengalir ke sektor lain. Dalam pengalihan ini tampak kejelian dan keunggulan kewirausahaan para saudagar ini. Perkembangan dan perubahan pesat yang melanda Amerika Serikat di abad ke-19 membuka peluang-peluang ekonomi yang tidak disia-siakan mereka. Kroos & Gilbert (1972: 107) menyatakan bahwa pedagang merupakan penyedia modal yang sangat penting industri manufaktur di Amerika Serikat.

Peta 10. Amerika Serikat Tahun 1800



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 174-175)

Di Rhode Island, ketika perdagangan memberikan keuntungan yang besar dan pengembangannya telah sulit untuk lebih maju, para saudagar niaga Asia melirik ke sektor lainnya. Usaha manufaktur, yang menemukan pasarnya di dalam negeri menjadi sasarannya. Kebijakan ekspansi wilayah Amerika Serikat melintasi pegunungan Apallachia memperluas jumlah negara bagian yang sebelumnya hanya tiga belas, ketika Deklarasi Kemerdekaan dan Penyusunan Konstitusi, menjadi kemudian lima puluh pada pertengahan abad ke-19. Langkah awal yang menentukan

adalah pembelian daerah Louisiana dari Prancis pada tahun 1803. Pembelian ini melipatgandakan wilayah Amerika Serikat dari luas sebelumnya. Kebijakan perluasan ini diikuti oleh politik pintu terbuka terhadap pendatang dari luar (imigrasi). Sejak awal ke-19, aliran kedatangan penduduk ke Amerika Serikat, terutama daerah Barat, semakin tahun tambah meningkat. Gerakan ke Barat (*Westward Movement*) menyebabkan terbuka peluang ekonomi yang sangat menguntungkan. Oleh karena itu banyak modal dari hasil keuntungan perdagangan mengalir ke peluang-peluang yang terbuka itu. Saudagar Rhode Island memilih menekuni sektor manufaktur dan sebagian infrastruktur. Keluarga Hazard dari Rhode Island dan Derby dari Massachusetts mengalihkan perhatian mereka dari perdagangan ke manufaktur wol. Sprague dari Rhode Island menguasai jalur kapal uap New York ke Providence dan banyak jalan kereta api di dan sekitar Providence (Kroos & Gilbert 1972: 84).

Gambar 42. Elias Haskett Derby



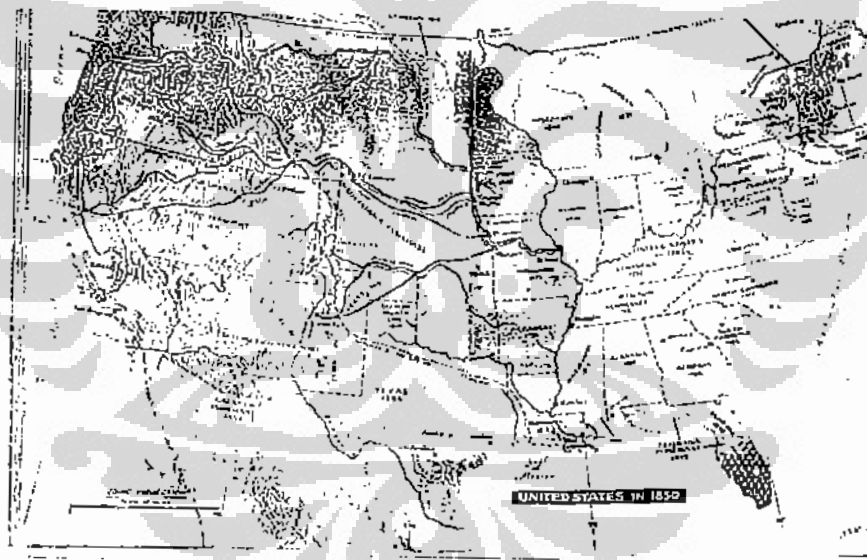
(Sumber: <http://www.salemstate.edu/history/SalemInHistory/USandWorld/Road...>)

Pedagang Salem menanamkan modalnya di sektor manufaktur, konstruksi dan infrastruktur. Pendirian dan pengembangan industri tekstil New England di Lowell disokong oleh kapitalisasi dari para saudagar. Perkembangan ekonomi yang menyebabkan pembukaan dan pembangunan jaringan prasarana perhubungan mendorong para saudagar untuk ikut dalam kegiatan sektor ini. Pembangunan kanal, jalan raya dan kereta api menarik aliran modal para saudagar ini. Dengan uang yang dikumpulkan di perdagangan Cina dan Hindia Barat, Stephen Girard menjadi seorang wirausaha perbankan menawarkan pelayaran perbankan yang lengkap di bawah

manajemen tunggal. Lowell, Lawrence, Jackson, dan Appleton mendorong Boston Associate ke manufaktur tekstil yang terpadu penuh pada tahun 1813 dan menjelang tahun 1815 telah membangun peralatan pembangkit daya.

Menjelang tahun 1829, 36 persen pemilik saham dalam delapan pabrik tekstil penting New England adalah para pedagang. Mereka memegang 36 persen kepemilikan saham. Lima tahun kemudian, angka itu meningkat menjadi 48 persen dan 54 persen, dan walau perimbangan kepemilikan saham pedagang merosot ke 39 persen menjelang tahun 1839, kepemilikan saham mereka tetap sama. Setelah tahun 1830 uang pedagang juga membuat sumbangsih laur biasa untuk pembiayaan kereta api baik di daerah sekitarnya dan daerah lainnya di daerah Barat Tengah yang sedang berkembang.

Peta 11. Amerika Serikat Tahun 1850



(Sumber: Bragdon & McCutchen 1969: 320-321)

Di New York, dinamika pertumbuhan ekonomi memperluas jaringan hingga ke sektor jasa, seperti perbankan, asuransi, surat-surat berharga dan lainnya. Sebagian sektor ini memperoleh aliran dana dari para saudagar tersebut. Perusahaan Henry A dan John G. Coster, cukup kaya untuk menyumbang 100.000 dolar Amerika Serikat untuk pinjaman Perang tahun 1813, terkenal luas sebagai importir barang asal



Belanda dan Hindia Barat. John Jacob Astor menjadi terkenal karena perusahaan Cinanya seperti Perkins & Co., Bryant & Sturgis, dan Russel & Company. George Newbold di New York berhasil mengatur lalu lintas pemasukan barang manufaktur dari Inggris (Kroos & Gilbert 1972: 86).

Berdasarkan Sensus Tahun 1860 (Walton 1994: 209), keadaan perusahaan manufaktur di kawasan New England memperlihatkan jumlah 20.671 perusahaan dengan modal investasi 257.477.783 dolar Amerika Serikat. Nilai produksi tahunannya sebesar 468.599.287 dolar Amerika Serikat dan menghasilkan nilai tambah sebesar 223.076.180 dolar Amerika Serikat. Jumlah perusahaan manufaktur di kawasan Atlantik Tengah (*Middle Atlantic*) adalah 53.287 perusahaan dengan modal investasi 435.061.964 dolar Amerika Serikat. Nilai produksi tahunannya lebih besar daripada di New England, sebesar 802.338.392 dolar Amerika Serikat dan memberikan nilai tambah 358.211.423 dolar Amerika Serikat. Sementara di negara-negara bagian Selatan (*South*) memiliki 20.631 perusahaan manufaktur dengan penanaman modal sebesar 95.975.185 dolar Amerika Serikat. Nilai produksi tahunannya mencapai 155.531.281 dolar Amerika Serikat dengan nilai tambah sebesar 68.988.129 dolar Amerika Serikat. Keseluruhan perusahaan manufaktur di Amerika Serikat pada tahun 1860 termasuk wilayah Barat (*West*) dan Barat Tengah (*Midwest*) adalah 140.433 perusahaan dengan penanaman modal sebesar 1.009.855.715 dolar Amerika Serikat. Nilai produksi tahunan secara nasional adalah 1.885.861.676 dolar Amerika Serikat dengan menghasilkan nilai tambah 854.256.584 dolar Amerika Serikat.

Dalam perkembangan jumlah, skala usaha dan modal industri manufaktur, beberapa faktor memainkan peranan yang penting. Faktor-faktor industrialisasi tersebut muncul dalam rentangan waktu dan perubahan-perubahan itu berlangsung secara gradual. Proses ini menyiratkan inisiatif dari masyarakat Amerika Serikat dalam kreativitas dan inovasi terutama di bidang teknologi dan usaha. Perkembangan dari dalam ini berjaln dengan pengaruh-pengaruh yang datang dari luar bersamaan dengan perkembangan dan perubahan global.

Faktor-faktor itu adalah antara lain (Walton 1994: 206—209) adalah kemerosotan produksi rumahan (*household*) pada tahun 1830 yang antara lain disebabkan Gerakan ke Barat. Migrasi besar-besaran ini menarik banyak minat kalangan muda usia kerja. Kesempatan ekonomi yang terbuka di daerah Barat yang baru dibuka menarik banyak kalangan pekerja, tidak hanya dari sektor pertanian, tetapi juga dari usaha rumahan. Faktor berikutnya adalah keterbukaan wilayah yang makin meluas sejalan dengan daerah isolasi yang kian berkurang. Perluasan wilayah sebagai akibat Gerakan ke Barat diikuti oleh program pemerintah untuk membangun sarana perhubungan seperti kanal, jalan raya dan kereta api. Kemudian, pertumbuhan cara produksi kerajinan (*craftshop*) dan *putting-out system* meningkatkan hasil produksi manufaktur. Pengembangan cara produksi berlangsung terus yang memungkinkan terjadi peningkatan keuntungan untuk selanjutnya diinvestasikan kembali ke dunia usaha.

Faktor lainnya adalah perkembangan industri pengilangan (*mills*) pada tahun 1860. Industri ini merupakan rintisan menuju pembangunan pabrik secara besar-besaran. Selanjutnya, kemunculan produksi melalui sistem pabrik (*factory*) yang bersifat berskala besar (massal) melengkapi industrialisasi Amerika Serikat setelah Perang Saudara. Kewirausahaan dan kelimpahan modal memungkinkan kemunculan pabrik-pabrik besar. Perkembangan produksi cepat berskala besar memiliki beberapa prasyarat seperti pengenalan mesin dan teknologi, standarisasi barang, proses garis produksi yang terus menerus dan sumber tenaga baru (energi).

Perkembangan proses produksi ini menggantikan bentuk pembuatan manufaktur yang bercorak rumahan, *putting out* dan kerajinan. Peralihan ini berlangsung secara bertahap tetapi dari sudut pandang berjangka panjang perubahan ini disebut Revolusi Industri. Perubahan-perubahan ini melanda dunia usaha para saudagar Amerika Serikat. Mereka juga memanfaatkan kemajuan-kemajuan ini ketika melihat peluang yang terbuka untuk mengembangkan usaha dan modal mereka. Diversifikasi usaha ini menandakan bahwa dalam industrialisasi Amerika Serikat, sumbangsih sektor perdagangan ikut memainkan peranan dan menjadi motor dalam perluasan usaha yang timbul.

Selanjutnya, perkembangan perusahaan modern mengakibatkan kebutuhan dan perubahan manajerial yang berlangsung sejak tahun 1840-an (Chandler 1977: 15). Sebelumnya perusahaan-perusahaan yang ada dikelola langsung oleh pemilik dan keluarganya. Skala perusahaan adalah sama dan sebangun dengan lingkup usahanya yang terbatas. Sejarah perusahaan (dunia usaha) Amerika bermula sejak awal kolonisasi, yang prosesnya dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang mendapat ijin, berupa *charter*. Kemudian penyaluran kebutuhan dan hasil koloni menimbulkan fungsi-fungsi perantara dalam suatu rantai kegiatan distribusi pada lingkup jaringan kolonial. Jaringan distribusi masa ini menciptakan fungsi-fungsi pelaku perekonomian yang berlapis-lapis. Walau fungsi-fungsi baru muncul dalam perekonomian koloni(al), dan kemudian di negara bagian pada masa pasca Deklarasi Kemerdekaan, pengelolaan perusahaan tetap tidak melangkahi hubungan kekerabatan. Jumlah pegawai bertambah seiring perluasan usaha tetapi penanganan administrasi, keuangan dan pengambilan keputusan tetap berada di satu tangan atau segelintir pemilik bersama. Bahkan ketika perluasan usaha merambah ke negeri asing, penempatan wakilnya tetap berdasarkan pertimbangan kekerabatan dan pembentukan kongsi (mitra usaha). Beberapa pegawai yang dibayar bekerja belum penuh waktu (*full time*). Gejala ini kerap ditemui pada perusahaan-perusahaan distribusi dan produksi Amerika, dalam beberapa perbedaan atau variasi selaras dengan jenis usaha dan kondisi geografisnya.

Perubahan skala, bentuk dan struktur perusahaan menjadi modern berawal dari sektor transportasi dan komunikasi. Perluasan wilayah dan pertumbuhan ekonomi selaras dengan perkembangan Amerika sejak awal abad ke-19 mendorong kebutuhan akan prasarana komunikasi dan sarana komunikasi. Dari prasarana perhubungan yang ada, pembangunan jaringan jalan kereta api memperoleh perhatian utama. Kereta api menjadi primadona angkutan lintas daerah bukan karena efisiensi biaya tetapi lebih karena kecepatan, ketepatan waktu dan transportasi segala cuaca (Chnadler 1977: 82-83).

Penggarapan bisnis pembangunan infra struktur ini menuntut pengelolaan yang intensif dan profesional. Rentetan usaha ini menyangkut juga masalah

penyediaan dan pengelolaan keuangan, terutama modal, dan sumber daya manusia yang andal, tidak hanya pekerja lapangan tetapi juga pekerja administrasi. Akibatnya perusahaan yang ada harus segera mengubah diri menjadi modern dalam manajemennya sehingga memerlukan penyediaan manajer penuh waktu untuk mengkoordinasi, mengawasi dan mengevaluasi kegiatan unit operasi yang tersebar luas. Beberapa faktor yang mempengaruhi perubahan ini adalah kemunculan perusahaan besar berunit banyak, teknologi baru terutama dalam bidang perkeretaapian, inovasi kelembagaan (*organisasi*) dan persaingan. Dengan segera terjadi pemisahan antara pemilik dan pengelola perusahaan (*manajer*). Segera perusahaan kereta api menjadi bisnis modern, memiliki manajer yang diberi gaji, kantor pusat dan struktur internal organisasi. Perkembangan yang tidak jauh berbeda terjadi pada perusahaan telegraf (Chandler 1977: 79).

Dalam perkembangannya, jaringan bisnis perusahaan kereta api mendorong dan mengubah bentuk dan pengelolaan perusahaan konstruksi dan keuangan. Perusahaan konstruksi yang disertai tugas membangun jalan-jalan kereta api harus mengimbangi perkembangan organisasi perusahaan kereta api yang makin membesar dan spesialisasi. Demikian pula halnya perkembangan dalam perusahaan keuangan. Secara umum, dampak perkembangan internal organisasi dan manajerial dapat dibagi ke dalam dua kurun waktu, yakni antara tahun 1840 sampai 1870 pada saat terjadi Depresi Ekonomi dan tahun 1870 hingga 1900 (Chandler 1977: 88).

Selanjutnya pembagian masa perkembangan perusahaan modern adalah pada tahun 1850 yang merupakan saat-saat belajar untuk mengelola perusahaan modern, tahun 1860 dan 1870 adalah masa mengkoordinasi dan bersaing dalam lintas persilangan dan tahun 1880-an dan 1890-an adalah waktu penyusunan sistem (*system building*). Bersamaan dengan itu pula terjadi pengembangan tugas dan penjenjangan manajer sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya. Manajer menengah menangani penyempurnaan internal organisasi dan mengkoordinasi lintas jalur (dalam perusahaan kereta api). Penyusunan sistem merupakan bagian manajemen puncak (*top management*). Di samping itu, ada 3 macam pengusaha (*businessmen*) yaitu manajer, investor dan spekulator.

Dalam sektor distribusi, dampak kemajuan perusahaan kereta api, dan kemudian telegraf, mendorong kemunculan pedagang besar modern yang memperoleh dagangan langsung dari pembuat (*manufacturers*), penanam (*growers*) dan pengolah (*processors*) dan langsung menjualnya ke penjaja dan pembeli akhir pada tahun 1850-an dan 1860-an. Kemudian tahun 1870-an dan 1880-an pengecer besar modern, seperti toko serba ada (*department store*), toko pesan antar (*mail-order store*), dan toko berantai (*chain store*) mulai membuka jalan untuk *super market*. Sebelum itu perubahan organisasi tidak terjadi walau muncul spesialisasi dan ekspansi dalam perusahaan perdagangan yang berlangsung di bawah bayang-bayang pertumbuhan dan penyebaran penduduk. Jumlah barang dalam transaksi dan kegiatan perdagangan yang meningkat, relatif tidak bertambah, sehingga dapat ditangani oleh unit yang terbatas dan tidak memerlukan pengembangan unit dalam organisasi.

Di sektor manufaktur (industri pembuatan barang-barang), perusahaan kereta api dan telegraf mengembangkan produksi besar-besaran dan mendorong pemusatan dalam suatu badan yang menangani hampir seluruh proses pembuatan barang. Perubahan di sektor produksi berlangsung lebih lambat. Penyebab utamanya tidak hanya inovasi organisasi tetapi juga teknologi untuk meningkatkan produksi secara besar-besaran. Perubahan awal melanda perusahaan pertambangan minyak mentah dan secara perlahan menyentuh perusahaan tambang jenis lainnya seperti batu bara dan besi. Suatu jenis produksi yang telah terlebih dahulu berkembang adalah perusahaan tekstil. Perkembangan berikutnya di abad ke-20, para manajer menjadi makin profesional dengan kemunculan perusahaan-perusahaan raksasa (*trust*).

Kesimpulan yang diberikan Chandler (1977: 484) antara lain adalah bahwa studi ini tidak hanya menelusuri sejarah lembaga tetapi lebih daripada itu adalah menggambarkan awal suatu fungsi ekonomi baru yakni koordinasi dan alokasi administrasi dan kedatangan jenis manusia ekonomi baru yaitu manajer digaji sebagai pelaksana fungsi ini. Inovasi teknologi, ledakan pertumbuhan dan penyebaran penduduk dan peningkatan penghasilan perkapita membuat proses produksi dan distribusi lebih rumit dan meningkatkan jumlah dan besaran aliran bahan-bahan baku melalui mereka. Mekanisme pasar yang ada sering tidak mampu lagi mengatur aliran

secara tepat guna. Teknologi baru dan perluasan pasar menciptakan untuk pertama kalinya kebutuhan koordinasi administrasi. Untuk mewujudkannya para wirausaha membangun perusahaan banyak unit dan menggaji manajer yang diperlukan untuk menjalankannya. Ketika perusahaan-perusahaan baru itu mampu mengatur aliran barang-barang yang menguntungkan, para manajer juga mengalokasikan sumber daya untuk produksi dan distribusi di masa mendatang. Ketika teknologi menjadi tambah rumit dan menghasilkan, dan ketika pasar tetap meluas, para manajer ini memegang kendali pada sektor utama perekonomian Amerika.

Pemikiran Chandler memberikan sumbangsih besar dalam memahami sejarah ekonomi. Chandler menekankan peranan pelaku-pelaku ekonomi ketimbang sebuah struktur mekanisme pertukaran dalam kegiatan dan kehidupan ekonomi. Pasar tidak lagi menentukan dinamika kegiatan ekonomi, mulai dari produksi sampai distribusi. Khusus di sektor produksi, peranan manajer dalam menjalankan usaha lebih menentukan daripada mekanisme pasar pada aliran barang-barang. Besaran dan intensitas permintaan pasar dapat dipengaruhi oleh tindakan dan keputusan manajemen yang efisien dan efektif

Selanjutnya, Chandler juga menggambarkan mekanisme dan jaringan distribusi tradisional Amerika yang meluas, walau tidak dalam ranah pengelolaannya (administrasi). Perkembangan ekonomi koloni menciptakan rantai distribusi yang cukup panjang. Perusahaan-perusahaan timbul dan penggabungan usaha terjadi sejalan dengan jangkauan usaha yang makin membesar, hingga ke seberang lautan. Perubahan terjadi sejak tahun 1850-an ketika perusahaan modern muncul. Bersinergi dengan dukungan prasarana dan sarana perhubungan, jaringan distribusi ini mendorong perkembangan ekonomi Amerika Serikat. Pada pembahasan tentang perusahaan perdagangan, yang berjajaran dengan sebutan kapitalisme dagang (*merchant capitalism*), selintas digambarkan tentang perusahaan dagang pelayaran di beberapa pelabuhan yang memiliki hubungan lintas lautan hingga ke Cina, seperti Rhode Island, Baltimore, New York dan Boston. Selain itu spesialisasi di bidang keuangan dan perdagangan memberikan indikasi perubahan peranan ekonomi dalam industrialisasi Amerika. Barangkali indikasi ini dapat memberikan landasan peralihan

usaha pedagang-pedagang yang menikmati keuntungan perdagangan lintas lautan, terutama dengan Asia Timur, ke sektor lainnya ketika keuntungan mulai meredup, dan menghadapi ambang derap industrialisasi.

#### 5.4 Penanaman Modal Amerika Serikat di Hindia Belanda

Hubungan perdagangan membuka peluang-peluang ekonomi lainnya. Perkembangan perekonomian global menjadi jembatan untuk persebaran modal dari suatu negara ke negara lainnya. Perkembangan politik dan ekonomi negara kolonial Hindia Belanda memperlihatkan iklim keterbukaan terhadap penanaman modal swasta, termasuk modal asing. Sistem Tanam Paksa mulai mendapat kritikan yang tajam dari kalangan penganut Liberalisme di Negeri Belanda. Ujung perdebatan itu adalah penghapusan penerapan kebijakan pertanian negara tersebut mulai tahun 1870. Dua bidang investasi yang diminati oleh pengusaha Amerika Serikat adalah pertambangan, terutama minyak bumi dan perkebunan.

Minyak bumi telah dikenal oleh kelompok Indian. Mereka memanfaatkannya sebagai obat-obatan yang juga diperdagangkan. Potensi ini dikembangkan oleh pendatang lainnya. Manfaatnya antara lain adalah untuk melegakan persendian, pencahar ringan, batuk dan bahkan menurut iklan tahun 1849 menyembuhkan encok, sakit gigi, sakit kepala, pendarahan dan lever. Kemudian pada tahun 1854, Abraham Gesner, seorang dokter Kanada, menemukan cara penyulingan minyak mentah untuk menghasilkan gas dan bahan bakar penerangan yang dinamakan kerosen. Istilah ini berasal dari bahasa Yunani, keros yang artinya lilin. Sebelumnya bahan bakar diolah dari lemak nabati yang disebut *camphene*. Dalam perkembangan selanjutnya, kerosin makin disempurnakan dan mulai diekspor. Sosok yang terkenal dalam upaya eksplorasi ini adalah Edward L. Drake (Boorstin 1990: 54-57). Namanya diabadikan di salah satu sumur penggalian minyak mentah di Pennsylvania, Amerika Serikat.

Setelah ekspor pertama di Batavia, gelombang kedatangan produk pertambangan itu tiba secara bergelombang dalam jumlah dan nilai yang meningkat. Pada tahun 1866/7 jumlah ekspornya meningkat hingga sepuluh kali lipat dan untuk

tahun-tahun berikutnya rata-rata meningkat tiga kali lipat. Pada tahun 1880-an Hindia Belanda menjadi pengimpor kerosin terbesar dari Amerika Serikat.

Ekspor minyak bumi dan olahannya dari Amerika Serikat menyebar di kepulauan Indonesia, terutama ke Sumatera. Ekspor ini memiliki jaringan pemasaran yang bertingkat. Artinya, komoditi ini tidak langsung dipasarkan oleh produsennya melainkan melalui jaringan perantara atau distributor. Dari eksplorasi minyak mentah dan pengolahannya menjadi produk tertentu seperti kerosin, tahap selanjutnya pengemasan. Oleh karena itu timbul merek-merek seperti “Chester”, “Excellent”, “Devoe” dan “Stella”. Beberapa perusahaan ditunjuk sebagai agen pemasaran, seperti Englehart & Co. di Batavia memegang hak atas Stella, sedangkan merek Devoe oleh perusahaan lainnya (Gould 1961: 43, 44).

Kerosin tiba di Sumatera melalui beberapa jalur. Selain sebagian dari Batavia, pemasokannya berasal dari Penang dan Singapura terutama untuk perkebunan di pantai timur Sumatera. Batavia menjadi sumber untuk Sumatera Selatan. Namun, terkadang terjadi impor langsung dari Amerika Serikat, seperti di Padang. Pantai barat pulau Sumatera telah lama menjadi mata rantai pelayaran dan perdagangan lintas laut Amerika Serikat, yang berawal dari pencarian lada. Dari tempat-tempat di pinggir pantai itu, kerosin disalurkan ke daerah pedalaman. Sampai akhir tahun 1880-an kerosin Amerika Serikat menguasai pangsa pasar di kepulauan Indonesia. Setelah itu, produk saingan dari Rusia tiba yang dibawa oleh kapal Inggris.

Dari perdagangan kerosin, minat Amerika Serikat berkembang menjadi pengeksplorasi bahan tambang ini setelah kandungannya mulai diketahui di beberapa tempat di kepulauan Indonesia. Penemuan pertama sumber bahan mentah ini terjadi pada tahun 1871 di Cibodas, Jawa Barat oleh Jan Reerink. Namun, eksplorasinya, yang berkaitan dengan jumlah dan hasil yang menguntungkan, dilakukan secara besar-besaran bermula pada tahun 1885 oleh A.J. Zijlker berdasarkan konsesinya di Sungai Lelan, Langkat, 50 mil ke arah barat laut dari kota Medan (Reed 1958: 312).

Selanjutnya, merebak pencarian dan pengeboran minyak bumi di Sumatera. Teknologi usaha ini sangat tinggi untuk ukuran masa itu. Kepastian hasil pencarian jauh dari keakuratan dan penuh dengan resiko tidak berhasil. Oleh karena itu



pengalaman Amerika di bidang ini tidak diabaikan. Teknisi Amerika terlibat dalam pencarian dan pengeboran yang dilakukan oleh Oil Well Supply atas rekomendasi seorang insinyur Belanda. Perusahaan ini berasal dari Pittsburgh, Amerika Serikat. Pada tahun 1890 sebuah perusahaan minyak Belanda Royal Dutch didirikan.

Sementara itu Standard Oil, perusahaan pertambangan Amerika Serikat mencoba peruntungannya di Hindia Belanda. Pada tahun 1892 perusahaan ini mengirim perutusan, C.F. Lufkin untuk meninjau lapangan eksplorasi itu. Selain itu, tugasnya adalah mencari kemungkinan untuk memperoleh konsesi melakukan pengeboran. Selanjutnya, perusahaan pertambangan Amerika Serikat itu banyak menghadapi kendala dari pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan saingannya, seperti Koninklijke.

Lahan investasi modal Amerika Serikat lainnya adalah perkebunan karet. Beberapa perusahaan yang beroperasi di sektor ini adalah Holland American Plantation Company (Stuart Hothkins 1924: 157), US Rubber Co., Firestone Tire & Rubber Co., dan Goodyear Tire & Rubber Co., Inc. Selain itu modal Amerika Serikat juga dialirkan ke sektor pengolahan margarine, yang bermerek "Filma". Perusahaan lainnya adalah Colgate Palmolive Peet Co., General Motors Co., R.K.O. Radio Pictures Inc., dan Steim Hall Trading Co (van Zyll de Jong 1940: 146). Selanjutnya Ellen van Zyll de Jong (1940: 146) mencatat.. *"By 1929 total U.S. investments in Netherlands India had reached a peak of \$ 201.3 million, of which \$ 135.1 million was in securities and \$ 66.2 million in direct investments. This represented only 3.7 % of all U.S. investments in the Pacific area, or only 1.28 % of U.S. investments in all foreign countries."*

Dari kutipan ini tampak bahwa investasi Amerika Serikat merambah ke pasar bursa Hindia Belanda. Kemudian walau investasi Amerika Serikat di Hindia Belanda meningkat, persentasenya tidak besar untuk kawasan Pasifik dan dunia. Gambaran ini memperlihatkan bahwa sampai awal abad kedua puluh, Hindia Belanda tetap tidak menjadi sasaran utama penanaman modal Amerika Serikat.

## BAB 6 KESIMPULAN

Penelitian ini mengenai doktrin dan upaya Amerika Serikat membangun jaringan perdagangan internasionalnya setelah meraih kemerdekaan. Doktrin yang menjadi landasan kebijakan dan tindakannya adalah Laut Bebas dan Pasar Bebas. Laut Bebas antara lain dikembangkan oleh Hugo Grotius (1607 & 1633) sedangkan Pasar Bebas merupakan pemikiran seorang filsuf sosial Skotlandia Adam Smith (1776) dan di Amerika Serikat dari Benjamin Franklin (1774). Doktrin ini menjadi penting ketika perekonomian internasional diwarnai oleh doktrin merkantilistik. Di kancah perekonomian internasional pedagang Amerika Serikat memperoleh saingan dari bangsa-bangsa Eropa yang telah terlebih dahulu memainkan peranan. Malahan beberapa tempat di Asia dan Afrika telah dikuasai oleh kolonialisme dan imperialisme Eropa. Kepulauan Indonesia menghadapi ekspansi kolonialisme Inggris dan Belanda, setelah menghadapi gerakan serupa dari Spanyol dan Portugis.

Tindakan Amerika Serikat mewujudkan kepentingan ekonominya di seberang lautan dilaksanakan melalui cara diplomatik, walau tampak jelas ada motif imperialistik seperti yang terjadi di beberapa tempat. Salah satunya adalah pembuatan Perjanjian Tahun 1855 dengan Negeri Belanda. Tujuan Amerika Serikat adalah untuk mengatasi kebijakan merkantilistik di Hindia Belanda. Pencanangan perjanjian itu terkait dengan sejumlah peristiwa dalam lingkup hubungan internasional dan perkembangan internal Amerika Serikat. Di balik peristiwa-peristiwa itu terangkai beberapa proses yang ikut memainkan peranan dan memberikan pengaruh terhadap kesepakatan itu. Proses-proses itu, yang menjadi latar belakangnya, adalah pelayaran, perdagangan dan diplomasi.

Pelayaran memiliki beberapa unsur yang bertalian satu sama lain. Unsur-unsur itu antara lain adalah keadaan alam seperti perairan, yang meliputi kemaritiman dan sistem angin sebagai ciri utama geografi kepulauan, pelabuhan dan perkapalan. Pelayaran juga bertalian dengan sistem politik dan ekonomi. Keadaan di kepulauan Indonesia pada akhir abad ke-18 ketika kapal-kapal Amerika Serikat mulai

berdatangan memperlihatkan dinamika persaingan internasional dari kekuatan-kekuatan Eropa. Representasi kekuatan Eropa di kepulauan Indonesia pada masa itu adalah negara kolonial Hindia Belanda di pulau Jawa dan Madura, Timor Dili Portugis, Bengkulu, Penang dan Singapura yang dikuasai Inggris. Sementara Prancis memasuki pelabuhan-pelabuhan Aceh.

Perdagangan memiliki lingkup mulai dari keunggulan sumber daya alam (*comparative advantages*) hingga kepentingan ekonomi. Dalam pandangan Pasar Bebas, menurut Adam Smith, pelaku perekonomian adalah para pengusaha, pedagang, buruh dan lainnya bukan negara seperti pemerintah atau pelaku politik lainnya. Dalam perdagangan, para pedagang dan saudagar menjadi pelaku utamanya. Mekanisme pasar, yakni hukum permintaan dan penawaran, mempengaruhi kegiatan perdagangan. Namun, dalam kerangka hubungan internasional, perdagangan antar bangsa tidak terlepas dari pengaruh pemerintah (negara) yang memegang wewenang dalam pembuatan peraturan dan kebijakan terutama untuk politik luar negeri. Dalam lingkup ini ciri merkantilisme, sebagai seteru bagi faham Pasar Bebas, kerap muncul dan dipandang sebagai hambatan dalam perdagangan internasional.

Upaya untuk mengatasi hambatan-hambatan politik nasional ini antara lain dilakukan melalui diplomasi. Kerangka teori dari para pakar studi Hubungan Internasional seperti Mochtar Masoe'd (1990), Karl W. Deutch (1990) dan S.L. Roy (1991), Frankel (1990), H. Morgenthau (1991) dan Elmer Plischke (1975) melandasi penjelasan terhadap fakta-fakta mengenai diplomasi Amerika Serikat di kepulauan Indonesia. Dalam lingkup ekonomi internasional, pandangan Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld (2003) ikut mempertajamkan teori-teori tersebut dan menjelaskan data kuantitatif yang ada.

Kemudian, sebagai suatu hasil penelitian sejarah, kerangka teoritis penelitian ini berlandaskan pada pendekatan Strukturis (Strukturasi) menurut Anthony Giddens (2004) dan Christopher Lloyd (1993). Dalam pendekatan ini, peranan dan interaksi individu dan struktur merupakan faktor penggerak dalam sejarah atau perubahan sosial. Kecenderungan pendekatan ini adalah menyingkapkan dan menjelaskan faktor-faktor yang ada dan berlangsung seperti tersirat di balik peristiwa-peristiwa

yang kasat mata atau dalam sumber sejarah sebagai yang tertulis (tersurat). Dari pengolahan sumber dan kerangka penjelasan berdasarkan beberapa teori dari berbagai disiplin ini, persoalan utama yang muncul adalah tindakan Amerika Serikat, yang menganut perdagangan bebas atau liberal, untuk mengubah keadaan di kepulauan Indonesia, terutama Hindia Belanda yang merkantilistik, demi kepentingannya. Amerika Serikat, yaitu pemerintah, politisi, pedagang dan saudagar, bertindak selaku *agency* yang hendak melakukan perubahan struktur. Hasil akhirnya adalah transformasi melalui pembuatan perjanjian pada tahun 1855. Penjelasan interaksi dan hasil akhir ini bertumpu pada peristiwa dan proses yang berlangsung sebelum kesepakatan ini.

Sebagai negara yang baru merdeka Amerika Serikat harus memulihkan dan menjalin jaringan perdagangan internasionalnya. Inggris membatasi hubungan dagang Amerika Serikat dengan koloni-koloninya. Dalam politik ekonomi Amerika Serikat, perdagangan luar negeri memiliki tempat yang cukup penting. Politik perdagangan Amerika Serikat di kancah internasional mengedepankan persaingan dan pasar bebas. Mereka berjuang keras untuk membuka politik tertutup suatu pelabuhan, terutama yang berada di bawah belenggu kolonialisme. Dalam hal ini kebijakan politik (pemerintah) mendukung kiprah para pedagang Amerika Serikat. Dalam lingkup Ekonomi Internasional, perdagangan antar bangsa berlangsung tidak terlepas dari peranan negara, dalam bentuk diplomasi.

Pemerintah Amerika Serikat memberikan dukungan kuat terhadap kegiatan perdagangan internasionalnya, yang dilancarkan oleh pihak swasta. Mereka melakukan perundingan dan diplomasi untuk membuka pasar suatu negara dan koloninya. Dalam memperjuangkan kepentingan nasionalnya, yakni perekonomian pasar bebas yang dilakukan oleh para pedagang, pemerintah Amerika Serikat melakukan diplomasi. Perjanjian-perjanjian internasional merupakan perwujudan dari upaya itu. Dalam pembuatan perjanjian-perjanjian itu terjadi tawar menawar, kesepakatan dan tak jarang tekanan-tekanan demi mencapai tujuan dan melindungi kepentingannya. Di balik langkah-langkah diplomatis, kekuatan pertahanan dan perang ikut mempengaruhi posisi tawar menawar (*bargaining position*), tidak hanya

kepiawaian dalam berunding. Oleh karena hukum internasional pada abad ke-19 belum muncul untuk berlaku secara mengikat. Tindakan imperialistik ikut memainkan peranan di balik pembuatan Perjanjian Tahun 1855. Sebuah perjanjian internasional memberikan peraturan terhadap pihak-pihak yang terkait dan terlibat dalam pembuatannya. Oleh karena itu perdagangan bebas memiliki peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah dan tidak berjalan dengan sendirinya melalui mekanisme hukum pasar, berupa permintaan dan penawaran (*demand and supply*).

Selain itu, pemerintah Amerika Serikat memberikan bantuan dan perlindungan terhadap keamanan pelayaran kapal-kapal niaganya. Peristiwa Kuala Batu tahun 1831 dan 1838 adalah pencerminan dukungan itu. Tak jarang angkatan laut Amerika Serikat mengirimkan armada kapal perangnya untuk mengamankan jalur pelayaran dan perdagangan warganya yang sedang terganggu atau terancam oleh bajak laut.

Latar belakang untuk membangun jaringan perdagangan internasional membawa kapal-kapal Amerika Serikat berkenalan dengan perekonomian kepulauan Indonesia. Ketika itu kepulauan Indonesia sedang mengalami intervensi dan ekspansi kolonial Belanda melalui negara bentukannya Hindia Belanda. Perdagangan Salem dengan pantai barat Sumatera dan Rhode Island dengan Batavia merupakan perwujudan upaya tersebut. Tujuan utama kapal-kapal Amerika Serikat adalah mencapai Kanton di Asia Timur. Kanton merupakan pusat perdagangan yang ramai di kawasan tersebut. Dalam perjalanan itu kapal-kapal Amerika Serikat mengenal pelabuhan lainnya.

Di kepulauan Indonesia kapal-kapal Amerika Serikat mengalami sejumlah hambatan dan tantangan. Selain masalah teknis dan alam, kendala utama adalah ancaman bajak laut dan politik merkantilisme yang proteksionistik. Hindia Belanda menjalankan politik pembatasan melalui pengenaan tarif. Selain itu kebijakan penguasa Batavia selalu berubah-ubah terutama mengenai perizinan berlabuh dan memuat barang. Juga Hindia Belanda hanya mengizinkan kapal-kapal Amerika Serikat untuk berlabuh di pelabuhan utamanya di pulau Jawa, seperti pelabuhan

Anyer, Batavia, Semarang dan Surabaya. Di tempat-tempat lainnya kapal-kapal Amerika Serikat datang tidak lebih sebagai tempat persinggahan untuk memperbaharui perbekalan pelayaran dan membeli barang-barang yang diperlukan.

Dalam perkembangannya, perdagangan internasional Amerika Serikat mengenal tiga bentuk atau pola. Bentuk pertama adalah perdagangan impor termasuk secara bilateral atau dua belah pihak. Dalam pola ini, kapal Amerika Serikat membawa barang dari seberang lautan untuk dibawa dan dijual di pasar dalam negeri Amerika Serikat. Pola kedua adalah perdagangan Reekspor. Perdagangan Salem dan Rhode Island memenuhi pola ini. Dalam interaksi ekonomi ini, barang-barang yang dibawa masuk ke pelabuhan kedua tempat itu diekspor kembali ke tempat lainnya, terutama pasar Eropa. Kapal-kapal beberapa negara Eropa ikut menjalankan mekanisme perdagangan ini.

Pola terakhir adalah perdagangan berantai. Dalam pola ini pelayaran Amerika Serikat berdagang di pelabuhan-pelabuhan internasional. Barang bawaan dan dagangan mereka tidak harus berasal atau buatan Amerika Serikat. Oleh karena mereka memperoleh komoditi niaganya di pelabuhan-pelabuhan internasional itu. Setelah memperoleh keuntungan, kapal-kapal itu kembali ke negara asalnya, Amerika Serikat. Pasar Hindia Belanda menjadi bagian dalam pola perdagangan Amerika Serikat ini. Teori Persinggahan sesuai perkembangan pola perdagangan ini yang menempatkan Kanton sebagai tujuan utama. Juga dengan memahami pola-pola perdagangan ini, neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda 1822—1855 yang cenderung memperlihatkan defisit untuk Amerika Serikat dapat difahami. Keuntungan diperoleh oleh pedagang Amerika Serikat melalui perdagangan reekspor dan berantai.

Dengan kerangka pemikiran Persinggahan dan Perdagangan Berantai, pemahaman mengenai neraca perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda menjadi lebih mendalam dan jernih. Pada tabel-tabel neraca perdagangan kedua negara terlihat kecenderungan umum bahwa perdagangan Amerika Serikat kerap mengalami defisit tetapi hubungan perdagangan tetap berlangsung. Perdagangan berantai Amerika Serikat menempatkan pasar Hindia Belanda sebagai bagian dari

tempat memperoleh komoditi yang diperlukan untuk dipasok ke pasar lainnya, terutama Kanton di Cina. Oleh karena itu, dalam kepentingan perdagangan Indies Amerika Serikat, pelabuhan Hindia Belanda adalah Persinggahan. Jadi, keuntungan pedagang Amerika Serikat dengan Hindia Belanda tersembunyi dalam pola Perdagangan Berantai.

Hubungan perdagangan Amerika Serikat dan Hindia Belanda berkembang pesat walau di tengah-tengah kendala dan hambatan. Sejumlah perjanjian melandasi interaksi kedua belah pihak, terutama yang menyangkut kegiatan ekonomi Amerika Serikat di koloni Belanda di kepulauan Indonesia. Neraca perdagangan kedua belah pihak memperlihatkan dinamika yang ikut menguntungkan Amerika Serikat. Sebenarnya Amerika Serikat memperlakukan pasar Hindia Belanda dan sekitarnya sebagai jaringan perantara dengan pelabuhan tujuan lainnya. Oleh karena itu latar belakang pembuatan Perjanjian Tahun 1855 tidak hanya merupakan kelanjutan dalam hubungan diplomasi Amerika Serikat dan Negeri Belanda, yang bermula tahun 1782, tetapi juga memiliki penyebab-penyebab lainnya .

Latar belakang pembuatan perjanjian itu meliputi kasus Gibson dan Faktor Jepang. Suatu insiden di wilayah Jambi yang sedang menjadi sasaran ekspansi kolonial Hindia Belanda memunculkan suatu ketegangan diplomatik antara Amerika Serikat dan Belanda. Kemudian, perdagangan Hindia Belanda dan Jepang membuka pengetahuan pedagang Amerika Serikat mengenai potensi ekonomi Jepang. Setelah Cina jatuh ke dalam penguasaan Inggris, Amerika Serikat mengarahkan perhatiannya terhadap Jepang. Perjanjian dengan Belanda yang menyangkut pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda memiliki kaitan dengan pembukaan Jepang secara paksa oleh Komodor M.C Perry.

Setelah perjanjian, perkembangan perdagangan Amerika Serikat makin merambah ke wilayah sekitarnya di kepulauan Indonesia. Perkembangan dalam negeri Amerika Serikat mempengaruhi intensitas perdagangan ini. Namun, neraca perdagangan keduanya tidak memperlihatkan peningkatan, malahan penurunan, karena Amerika Serikat menghadapi Perang Saudara (1861-1865). Selain itu, perekonomian domestik Amerika Serikat memasuki masa industrialisasi modern.

Industrialisasi merupakan jembatan berikutnya dalam perekonomian Amerika Serikat menggantikan peranan perdagangan internasional. Fokus industrialisasi membawa serta pengalihan modal dari sektor perdagangan internasional ke pembuatan pabrik-pabrik. Selain itu pola hubungan perekonomian Amerika Serikat dan Hindia Belanda berkembang ke sektor investasi. Perkebunan karet dan tembakau serta eksplorasi pertambangan minyak bumi menjadi perhatian pemilik modal Amerika Serikat. Sebaliknya, melalui pembuatan Perjanjian 1855 Hindia Belanda memperoleh beberapa keuntungan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Secara langsung pembuatan Perjanjian Konsuler itu mendorong pembuatan perjanjian-perjanjian serupa dengan bangsa lainnya. Melalui pengikatan perjanjian, kegiatan niaga Amerika Serikat menjadi lebih dapat diawasi sesuai ketentuan-ketentuan yang telah disepakati. Pembuatan perjanjian itu berlangsung hampir bersamaan dengan penurunan kegiatan perdagangan Amerika Serikat di pulau Sumatera. Orientasi perdagangan Amerika Serikat beralih ke Penang dan Batavia. Perkembangan ini memuluskan jalan bagi ekspansi kolonial Hindia Belanda di Sumatera, setelah menaklukkan Palembang, Padang dan Jambi. Di daerah terakhir ini terdapat sumber daya alam yang baru berkembang di paruh kedua abad ke-19. Pada tahun 1871 Hindia Belanda melancarkan perang terhadap Aceh, kerajaan yang berkuasa di daerah sekitar kandungan sumber ekonomi itu. Selanjutnya, pemerintah Hindia Belanda mengeksplorasi sumber daya tambang itu dengan pengetahuan dan teknologi Amerika Serikat. Penemuan awal minyak bumi untuk eksplorasi secara besar-besaran berlangsung di Pennsylvania, Amerika Serikat. Selama beberapa dekade Amerika Serikat sempat mengekspor kerosin (sejenis minyak tanah), sumber energi pengganti lilin, damar dan lemak ikan paus, ke Hindia Belanda.

Dari hasil penelitian ini tampak bahwa kepentingan Amerika Serikat terhadap kepulauan Indonesia, yakni Hindia Belanda dan lainnya, tidak lebih sebagai persinggahan, yang berlangsung dalam pola dan jaringan perdagangan Reekspor dan Berantai, termasuk *carrying trade*. Tujuan utamanya adalah pasar di Kanton, Cina yang kemudian berkembang meliputi India dan Jepang. Keuntungan yang besar diperoleh dari pola perdagangan ini dan angkutan (*carrying trade*). Orientasi



persinggahan tampaknya berkembang di masa-masa berikutnya. Sejalan dengan politik ekonomi luar negeri yang menganut perdagangan bebas, perekonomian tertutup merupakan tantangan dan ancamannya.

Melalui lintasan jaman dan deru perubahan, peranan Amerika Serikat di kancah internasional makin meningkat. Di abad ke-20 kekuatan politik Amerika Serikat yang ditunjang oleh kemajuan ekonominya, kian diperhitungkan oleh bangsa-bangsa lain, termasuk kekuatan-kekuatan/ negara-negara besar (*Great Powers*), Inggris dan Rusia. Keberhasilan Amerika Serikat mengalahkan blok Fasisme dalam Perang Dunia Kedua, terutama Jepang pada Perang Pasifik, menaikkan pamornya di kancah internasional.

Di masa Perang Dingin, sekitar tahun 1947 hingga 1991, politik luar negeri Amerika Serikat antara lain menyebarkan gagasan perekonomian pasar bebas, yang identik dengan Kapitalisme Liberal dan membendung gagasan Komunisme yang menganut pandangan perekonomian Sosialisme, yang ketika itu bersifat tertutup dan agak merkantilistik, dalam artian peranan negara yang besar dalam perekonomian. Politik Amerika Serikat yang terkenal semasa Perang Dingin adalah Pembendungan (*Containment*). Dalam persaingan itu, pasar Republik Rakyat Cina (RRC) yang menganut pandangan Komunisme Mao dan kemudian Deng menjadi sasaran utama intervensi dan agitasi Amerika Serikat. Berbagai upaya diplomasi dilakukan untuk mendobrak ketertutupan negeri Tirai Bambu itu. Sebagai batu loncatan atau persinggahan adalah wilayah Asia Tenggara yang terletak dekat dengan negeri Panda itu. Sebagai akibatnya, Asia Tenggara yang muncul dalam istilah, pemahaman dan konsep sebagai kesatuan wilayah pada Perang Dunia Kedua dengan pembentukan Komando Asia Tenggara (*Southeast Asia Command* atau disingkat SEAC) oleh pasukan Sekutu yang dipimpin oleh Jenderal Lord L. Mountbatten, menjadi bagian ajang pertarungan Perang Dingin. Indonesia sebagai bagian Asia Tenggara ikut terlibat di dalamnya.

Secara umum hubungan Indonesia dan Amerika Serikat setelah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia tanggal 17 Agustus 1945, mengalami pasang dan surut. Kepentingan Amerika Serikat hadir dan memainkan peranan dalam perjuangan

mempertahankan kemerdekaan Republik Indonesia yang berbuah pada pengakuan kedaulatan oleh Negeri Belanda pada tahun 1949. Peranan Amerika Serikat hadir dalam peristiwa-peristiwa selanjutnya seperti *Mutual Security Act* tahun 1953, Konperensi Asia Afrika tahun 1955, Pemberontakan PRRI Permesta tahun 1958, Integrasi Irian Barat (kini Papua) tahun 1961, Konfrontasi Indonesia dan Malaya tahun 1963, Peralihan politik tahun 1965, masa Orde Baru terutama dalam integrasi dan disintegrasi Timor Timur (Leste) serta krisis moneter tahun 1997 dan awal Reformasi.<sup>1</sup> Beberapa peristiwa lainnya yang besar kemungkinan melibatkan kepentingan Amerika Serikat adalah Dekrit Presiden 5 Juli 1959 dan Nasionalisasi tahun yang sama. Walau dugaan ini masih memerlukan penelitian lebih lanjut yang seksama dan kritis.

Di tengah-tengah dinamika hubungan kedua negara ini tampak bahwa posisi Indonesia berada di pihak yang dipengaruhi. Amerika Serikat berada dalam kedudukan di atas angin terhadap Indonesia oleh karena kekuatan nasionalnya lebih unggul terutama pada pertahanan dan perekonomian. Namun, seperti pada hubungan awal Amerika Serikat dengan kepulauan Indonesia, keadaannya memperlihatkan tidak lebih sebagai persinggahan. Sejarah tidak berulang seperti yang diungkapkan pepatah *'lhistoire se repete* atau *history repeats itself*. Oleh karena peristiwa dalam kehidupan manusia bersifat tunggal atau terjadi sekali (*einmalig*). Aristoteles pernah mengatakan bahwa bahkan dewa (Tuhan) tidak dapat membatalkan peristiwa yang telah terjadi. Namun, pola-pola sejarah (*patterns of history*) dapat muncul kembali walau tidak tepat sama.

Indonesia dalam lingkup global (dunia) menempati tempat yang jauh di bawah pada skala tangga prioritas kepentingan Amerika Serikat, setelah Jepang, Cina negara-negara Eropa, negara-negara Timur Tengah, Australia dan lainnya. Di tingkat Asia Tenggara prioritas Amerika Serikat lebih kepada Filipina,

---

<sup>1</sup> Secara bibliografis, tema-tema ini terangkum dalam Yuda B. Tangkilisan. Bibliografi Hubungan Indonesia dan Amerika Serikat. Laporan Hasil Penelitian Lembaga Penelitian Universitas Indonesia. tidak diterbitkan. Depok, 2000. Dalam bentuk yang lebih ringkas penelitian ini telah diterbitkan sebagai Yuda B. Tangkilisan (2001). "Bibliografi Hubungan Indonesia dan Amerika Serikat" dalam: *Makara Sosial dan Humaniora*, vol. 5, no. 2, Desember

Singapura, Muang Thai, Malaysia, kemudian Indonesia. Malahan sebagai negara baru anggota Perhimpunan Negara-negara Asia Tenggara (Association of South East Asian Nations atau disingkat ASEAN), Vietnam, yang merupakan mantan lawannya ketika hendak membendung lebih mendapatkan perhatian Amerika Serikat ketimbang Indonesia, terutama di bidang penanaman modal.

Dari perspektif sejarah, pola persinggahan mengalami pengembangan konteks dan abstraksi konseptual. Persinggahan mencakup pula lalu lintas modal dan investasi Amerika Serikat. Indonesia mendapat banyak kucuran dana pinjaman dari Amerika Serikat dalam berbagai salurannya. Namun, bantuan itu sebenarnya tidak lebih dalam rangka memperkokoh perekonomian Indonesia pada landasan Kapitalisme Liberal, untuk membendung Komunisme yang dipandang berada di ambang pintu, yaitu Republik Rakyat Cina. Perkembangan Komunisme di Vietnam memunculkan teori Domino, yaitu proses kejatuhan negara-negara sekitarnya ke dalam jaringan Komunisme hingga menjangkau Indonesia, yang mencemaskan Amerika Serikat. Dalam konsep dan pemahaman Perang Dingin, Indonesia termasuk daerah garis depan (*front line*) untuk membendung serbuan Komunisme. Jelas tujuan dan sasaran Amerika Serikat adalah membuka dan mendobrak politik dan perekonomian negeri itu. Amerika Serikat berhasil mencapai tujuannya.

Keterlibatan Amerika Serikat di sepanjang tahun 1950-an hingga akhir pemerintahan Sukarno memperlihatkan pola dan kepentingan itu. Pada masa-masa sejumlah birokrat, mahasiswa, akademisi muda dan bahkan perwira dikirim ke berbagai perguruan tinggi dan pendidikan militer di Amerika Serikat. Salah satu kelompok yang terbentuk dan muncul dalam kepemimpinan (*elite*) politik dan perekonomian pada masa Orde Baru terkenal dengan sebutan “Mafia (kelompok) Berkeley” atau “Ford Country”. Sejalan dengan itu penanaman modal Amerika Serikat meningkat, terutama di sektor pertambangan seperti minyak bumi di Riau dan logam di Papua. Namun, selama masa Orde Baru kedua penanaman modal ini tidak memberikan sumbangsih yang bermanfaat, seperti menunjang struktur perekonomian dan memberikan kesejahteraan kepada rakyat, untuk pembangunan ekonomi Indonesia. Modal Amerika Serikat hanya “singgah” di Indonesia. Seperti di masa

lampau kota Salem dan Providence banyak menikmati keuntungan dari perdagangan dengan kepulauan Indonesia, di masa kini keuntungan eksplorasi pertambangan Freeport di Papua bukannya tidak mungkin memperkuat kedudukan mata uangnya karena cadangan logam mulia sebagai jaminan nilai tukarnya semakin meningkat.

Di bidang perdagangan, kapal-kapal Amerika Serikat lebih memilih mengunjungi Singapura ketimbang Tanjung Priok. Neraca perdagangan Amerika Serikat dan Indonesia pada keadaan biasa memperlihatkan surplus untuk Indonesia. Namun, apabila dirinci lebih lanjut, komoditi yang diekspor ke Amerika Serikat umumnya berupa bahan mentah. Nilai tambah (*surplus value*) dalam pengolahan bahan baku itu diperoleh oleh pengusaha Amerika Serikat yang selanjutnya mengirimkan kembali ke pasar Indonesia. Ketergantungan ekspor Indonesia terhadap permintaan Amerika Serikat sangat tinggi, tetapi tidak sebaliknya. Nilai tukar mata uang Indonesia atau Rupiah (IDR) selalu mengikuti dan rentan terhadap fluktuasi Dolar Amerika Serikat (USD).

Dari uraian singkat dan sederhana ini tampak bahwa perkembangan ekonomi Indonesia dewasa ini masih berorientasi dan bergantung kepada Amerika Serikat. Indonesia tidak lebih sebagai persinggahan untuk perekonomian luar negeri Amerika Serikat, dan tidak terjadi pertukaran yang seimbang antara keduanya. Namun, keadaan ini bukanlah kutukan abadi oleh karena masih dapat berubah. Optimisme diperlukan untuk dapat menjadikan Indonesia lebih maju dan tangguh dalam menghadapi persaingan yang semakin ketat yang disebabkan oleh ritme perubahan global yang semakin cepat pula.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Sumber Sekunder

#### 1.1 Sumber Sekunder Yang Diterbitkan

*Aardrijkskundig en Statistisch Woordenboek van Nederlandsch Indie* (1861). Amsterdam: P.N. van Kampen

Ahmat, Sharom (1965). Some Problem of the Rhode Island Traders in Java 1799—1836. *Journal of Southeast Asian History*, vol. 6, no. 1, March

Alfian (1980) Permasalahan Studi Wilayah Internasional. *Masyarakat Indonesia*, no. 1—2, VIII

Bain, Chester A (1951). Commodore Matthew Perry, Humphrey Marshall, and the Taiping Rebellion. *The Far Eastern Quarterly*, vol. 10, no. 3

Baldwin, Robert E, David A. Kay (1975). International Trade and International Relations, dalam: C. Fred Bergsten, Lawrence B. Krause (eds.). *World Politics and International Economics*. Washington, D.C: The Brooking Institution

Bastin, John (peny.) (1994). *Traveller's Singapore An Anthology*. Kuala Lumpur: Oxford University Press

Bergsten, C Fred, Robert O Keohana, Joseph P. Nye (1975) International Economics and International Politics: A Framework for Analysis, dalam: C. Fred Bergsten, Lawrence B. Krause (eds.). *World Politics and International Economics*. Washington, D.C: The Brooking Institution

Boomgaard, Peter (ed.). *The Colonial Past: Dutch Sources on Indonesian History*. Amsterdam: Royal Tropical Institute

Booth, Anne. William J.O' Malley, Anna Weidemann (peny.) (1988). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial

Booth, Anne (1988). Perdagangan, Pertumbuhan dan Perkembangan dalam Perekonomian Kolonial. dalam: Anne Booth. William J.O' Malley, Anna Weidemann (peny.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial

- Bourne, Edward Gaylord (1904). The Naming of America. *The American Historical Review*, vol. 10, no. 1, October.
- Broeze, F.J.A (1979). The Merchant Fleet of Java 1820—1850 A Preliminary Survey. *Archipel*, 18.
- Brown ,A.J Youngson (1956). *The American Economy 1860—1940*. London: George Allen & Unwin
- Burger, D.H, Prayudi Atmosudirdjo (1962). *Sedjarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*. Jil. I, Jakarta: Pradnja Paramita
- Burnett, Edmund C (1911). Note on American Negotiations for Commercial Treaties 1776—1786. *The American Historical Review*, vol. 16, no. 3
- Burns, Richard Dean (ed.) (1983). *Guide to American Foreign Relations since 1700*. Santa Barbara, Ca.: ABC-Clio
- Chandler, Alfred D (1977). *The Visible Hand The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, Mass: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Clark, Victor S (1949). *History of Manufacture in the United States*, vol I 1607—1860. New York: Peter Smith
- Colenbrader, H.T (1926). *Koloniale Geschiedenis*. Jil. III. S'Gravenhage: Martinus Nijhoff,
- Creutzberg P, J.T.M van Laanen (1987). *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Carson, Thomas (ed.) (1999) *Gale Encyclopedia of U.S. Economic History*, 3 vol., Detroit: Gale Group
- Curti, M.E (1962). Young America. *The American Historical Review*, vol. 32, no. 1, Oct.,
- Dennett, Tyler (1963). *Americans in Eastern Asia: A Critical Study of United States' Policy in the Far East in the Nineteenth Century*. New York: Barnes & Nobles, Inc.
- Dick, Howard, V.J.H Houben, J. Thomas Lindblad, The Kian Wie (pen.) (2002). *The Emergence of a National Economy. An Economic History of Indonesia 1800--2000*. Honolulu: Allen & Unwin & University of Hawaii Press

- Djojohadikusumo, Sumitro (1991). *Perkembangan Pemikiran Ekonomi. Teori dalam Ekonomi Umum*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia
- Dobbin, Christine. *Kebangkitan Islam dalam Ekonomi yang sedang Berubah Sumatera Tengah 1784—1847*. Jakarta: INIS, 1992
- Dulles, Foster Rhea (1946). *China and America: The Story of Their Relations since 1784*. Princeton, NJ: Princeton University Press
- Eckes, Alfred E. (1995) *Opening America's Market. U.S. Foreign Policy Since 1776*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press
- El Ibrahimy, HM Nur (1993). *Selayang Pandang Langkah Diplomasi Kerajaan Aceh*. Jakarta: Gramedia
- Elson, R.E (2008). *The Idea of Indonesia Sejarah Pemikiran dan Gagasan*. Jakarta: Serambi
- Fieldhouse, D.K (1999). *The West and the Third World*. Oxford, UK & Malden, Mass.: Blackwell Publishers
- (1971). *Economics and Empire*. London: Macmillan
- Gedalacia, David (2002). Letters from the Middle Kingdom. The Origins of America's China Policy. *Current Issues*, 24 Februari, vol. 34, no. 4, Winter
- Giddens, Anthony (2004). *The Constitution of Society Teori Strukturasi untuk Analisis Sosial*. Pasuruan: Pedati
- (2000). *The Third Way Jalan Ketiga Pembaruan Demokrasi Sosial* (terj.), Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- (1986). *Kapitalisme dan Teori Sosial Modern Suatu Analisis Karya Tulis Marx, Durkheim dan Max Weber*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI Press)
- Gottschalk, Louis (1980). *Mengerti Sejarah*. Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia
- Gould, James Warren (1961). *Americans in Sumatra*. The Hague: Martinus Nijhoff
- Gould, James W(1972) American Imperialism in Southeast Asia before 1898. *Journal of Southeast Asian Studies*. 3, 2
- Heffer. Jean (1990). Sumatra. 1832: Premier Engagement Americain en Asie du Sud-Est. *Archipel*. 40.

- Heilbronner, Robert L (1986). *Tokoh-tokoh Besar Pemikir Ekonomi* (terj.). Jakarta: Yayasan Penerbit Universitas Indonesia
- (1982). *Terbentuknya Masyarakat Ekonomi* (terj.). Jakarta: Ghalia Indonesia
- Hibler, Anita (2006). Spice, Ice and Pirates: Early US Ties to Indonesia. *Jurnal Studi Amerika*, vol. XI, no. 1.
- Homan, G.D (1983). The Business Ventures of Fokko Alting Du Cloux and Oscar Hatfield in Nineteenth Century Batavia. Dalam: W.J Wieringa et al (red.) *Economisch-en Sociaal-Historisch Jaarboek*. Jil. 46. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff
- (1983). "American Business Interests in the Indonesian Republic 1946—1949." *Indonesia*, no. 35, April
- (1979). "The Martin Behrman Incident." *Bijdragen en Mededeelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 94
- de Hullu, J (1988) On the Rise of the Indies Trade of the United States of America as Competitor of the East Indie Company in the Period 1786—1790. Dalam: MAP Meilink Rocloefs et al. *Dutch Authors on Asian History*. Dordrecht, Holland & Providence, USA: Foris Publication
- Hussin, Nordin (2005). "Networks of Malay Merchants and the Rise of Penang as a Regional Trading Centre." *Southeast Asian Studies*, vol. 43, no. 3, Desember
- Hughes, Jonathan, Louis P. Cain (1998). *American Economic History*. Reading, Mass.: Addison Wesley Longman
- Indonesia Forum (2007). *Visi Indonesia 2030*. Jakarta: Yayasan Indonesia Forum
- Irwin, Douglas A (2001). *Mengejar Pasang Sejarah Intelektual Perdagangan Bebas*. Bandung: Angkasa
- Johnson, Allen, Dumas Malone (eds.) (1920—1937). *Dictionary of American Biography*, 21 jilid, New York: Charles Scribner's Sons
- Kartodirdjo, Sartono (1987). *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500—1900 Dari Emporium sampai Imperium*. Jakarta: PT Gramedia
- Kartodirdjo, Sartono, Djoko Suryo (1991). *Sejarah Perkebunan di Indonesia Kajian Sosial-Ekonomi*. Yogyakarta: Penerbit Aditya Media



- Keraf, A Sonny (1995). Keadilan, Pasar Bebas, dan Peran Pemerintah Telaah atas Etika Politik Ekonomi Adam Smith. *Prisma*, no. 9
- Kimura, Michiko et al. (1958). *Japan-America Diplomatic Relations in the Meiji-Taisho Era*. Tokyo: Pan-Pacific Press
- Kirkland, Edward C (1971). *American Economic History since 1860*. Northbrook, Ill: AHM
- Kroos, Herman E, Charles Gilbert (1972). *American Business History*. Engelwood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Krugman, Paul R, Maurice Obstfeld (2003) *Ekonomi Internasional Teori dan Kebijakan*. Jakarta: RajaGrafindo Perkasa
- Kuncoro, Mudrajad (2007). *Ekonomika Industri Indonesia Menuju Industri Baru 2030 ?*. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Kuntowijoyo (2003) *Metodologi Sejarah*. Edisi Kedua. Yogyakarta: Tiara Wacana
- (2008). *Penjelasan Sejarah (Historical Explanation)*. Yogyakarta: Tiara Wacana
- Landwehr, John. *VOC A Bibliography of Publication Relating to the Dutch East India Company 1602—1800*. Utrecht: H&S, 1991
- Lee Kam Hing (1995). *The Sultanate of Aceh Relations with the British 1760—1824*. Kuala Lumpur: Oxford University Press
- Leirissa, R.Z, G.A Ohorella, Y.B Tangkilisan (1997). *Sejarah Perekonomian Indonesia*. Jakarta: Depdikbud RI
- Leirissa, R.Z (1996) *Halmahera Timur dan Raja Jailolo Pergolakan Sekitar Laut Seram Awal Abad 19*. Jakarta: Balai Pustaka
- (1999) Strukturisme dalam Ilmu Sejarah Suatu Alternatif. *Makara Jurnal Penelitian Universitas Indonesia*, no. 3 Seri C.
- Lindblad, J. Thomas (pen.) (1998). *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia Berbagai Tantangan Baru*. Jakarta: LP3ES,
- (pen) (2002). *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia* (terj.). Yogyakarta: Pustaka Pelajar,

- Lindblad, J. Thomas (1991). Foreign Trade Statistics as a Source in the Economic History of Colonial Indonesia. Dalam: Peter Boomgaard (ed.). *The Colonial Past: Dutch Sources on Indonesian History*. Amsterdam: Royal Tropical Institute
- (1984). *Statistiek voor Historici*. Muiderberg: Dick Countinho
- Lindsbloom, Charles E (1977). *Politics and Markets: The World's Political-Economic System*. Basic Book
- Lloyd, Christopher (1993) *The Structures of History*. Oxford: Blackwell Publisher
- Locher-Scholten, Elsbeth (1994). *Sumatrans Sultanaat en Koloniale Staat. De Relatie Djambi—Batavia (1830—1907) en het Nederlandsche Imperialisme*. Leiden: KITLV Uitgeverij
- (2008). *Kesultanan Sumatra dan Negara Kolonial Hubungan Jambi-Batavia (1830—1907)* (terj.). Jakarta: Banana & KITLV Jakarta
- Lockwood, William W (1964). Adam Smith and Asia. *The Journal of Asian Studies*, vol. 23, no. 3
- Lombard, Denys (1990). Dans les Geoles de Weltevreden ou les Tribulations d'un Americain aux Indes Neerlandaises en 1852—1853. *Archipel*, 40
- Long, David F (1973) Martial Thunder The First Official American Armed Intervention in Asia. *Pacific Historical Review*, XLII, May, no. 2
- Mackie, J.A.C (1963). *Sedjarah Pembangunan Ekonomi dalam Dunia Modern* Jilid 2 (terj.). Jakarta: Pembangunan
- Maddison, Angus, Ge Prince (pen) (1989). *Economic Growth in Indonesia 1820—1940*. Dordrecht-Holland: Foris Publication
- Mas'oed, Mochtar (1990). *Ilmu Hubungan Internasional Disiplin dan Metodologi*. Jakarta: LP3ES
- Neumann, William L (1963). *America Encounters Japan From Perry to MacArthur*. Baltimore: The John Hopkins Press
- North, Douglass C (1966). *The Economic Growth of the United States 1790—1860*. New York, London: W.W. Norton & Co.
- (1981). *Structure and Change in Economic History*. New York & London: W.W Norton & Company

Notosusanto, Nugroho (1963). Hubungan Erat antara Archeologi dan Disiplin Sedjarah. *Madjalah Ilmu-ilmu Sastra*, jil. I, no. 1 (April)

Paulus, J et al (Red.) (1921). *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*. Edisi kedua. 's Gravenhage & Leiden: Martinus Nijhoff & E.J. Brill

Poesponegoro, Marwati Djoned & Nugroho Notosusanto (ed. umum) (2008). *Sejarah Nasional Indonesia Jilid III Zaman Pertumbuhan dan Perkembangan Kerajaan Islam di Indonesia*. Edisi Pemutakhiran. Jakarta: Balai Pustaka

----- (ed. umum) (2008). *Sejarah Nasional Indonesia Jilid IV Kemunculan Penjajahan di Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka

Ping, Chia Kuo (1930). Canton and Salem: The Impact of Chinese Culture upon New England Life during the Post Revolutionary Era. *The New England Quarterly*, vol. 3, no. 3, July

Poelinggomang, Edward L (2002). *Makassar Abad XIX Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia

Ponko, Vincent (1974). *Ships, Seas and Scientist US Naval Exploration and Discovery in the 19-th Century*. Annapolis, Maryland: Naval Institute

Porter, Glen (ed.) (1980) *Encyclopedia of American Economic History Studies of the Principal Movement and Ideas*. 3 vol., New York: Charles Scribner's Sons

Potter, David M (1990). *Bangsa Yang Makmur Kemakmuran Ekonomi dan Watak Amerika*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press

Purwanto, Bambang (2006) *Gagalnya Historiografi Indonesiasentris ?* Jogjakarta: Ombak

Rabb, Theodore K, Robert I. Rotberg (pen) (1982). *The New History Studies in Interdisciplinary History*. Princeton, N.J: Princeton University Press

Reed, A.J.S (1958). Standard Oil in Indonesia 1898-1928. *The Business History Review*, vol. 32, no. 3, Autum

Reeves, J.S (1917). Two Conceptions of the Freedom of the Seas. *The American Historical Review*. vol. 22. no. 3, April

Reid, Anthony (1969). *The Contest for North Sumatera: Atjeh, the Netherlands and Britain 1858- 1898*. Oxford: Oxford University Press

- Resink, G.J (1987). *Raja dan Kerajaan yang Merdeka di Indonesia 1850—1910 6 Tulisan Terpadu*. Jakarta: Penerbit Djambatan
- Rony, A Kohar (1996). *Unveiling Indonesia. Indonesian Holdings in the Library of Congress: A Bibliography*. Washington: Library of Congress
- de Roo, L.W.G (1919). Amerikaansche Contracten, dalam: *Documenten omtrent Herman Willem Daendels Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Oost Indie*, 2 jil., 's Gravenhage: Martinus Nijhoff
- Rosecrance, Richard (1991). *Kebangkitan Negara Dagang, Perdagangan dan Penaklukan di Dunia Modern*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Sastrosoenarto, Hartarto (2006). *Industrialisasi serta Pembangunan Sektor Pertanian dan Jasa Menuju Visi Indonesia 2030*. Jakarta: Gramedia
- Sedyawati, Edi (2006). *Budaya Indonesia Kajian Arkeologi, Seni dan Sejarah*. Jakarta: Raja Grafindo Perkasa
- Seligman, Edwin R.A., Alvin Johnson. *Encyclopedia of the Social Sciences*. New York: Macmillan Company, 1962.
- von Siebold, Philip Franz (1973). *Manners and Customs of the Japanese in the 19-th Century from the Accounts of Dutch Residents in Japan and from the German work of Phillip von Siebold*. Rutland, Vermont: Charles E. Tuttle Co
- Spector, R (1972) The American Image of Southeast Asia 1790—1865, A Preliminary Assessment. *Journal of Southeast Asian Studies*, 3, no. 2
- Stuart Hotchkins, H (1924). "Operations of an American Rubber Company in Sumatra and the Malay Peninsula." *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. Vol. 112, Maret
- Sudarsono, Juwono (1986) Pendekatan-pendekatan dalam Ilmu Hubungan Internasional. *Jurnal Ilmu Politik*, 1
- Tangkilisan, Yuda Benharry (2007). *Sejarah Perkembangan Ekonomi Amerika Serikat*. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia
- (2001) Bibliografi Hubungan Indonesia dan Amerika Serikat Dalam: *Makara Jurnal Penelitian Sosial*
- (1997) Ekonomi, Politik dan Diplomasi: Studi Pendahuluan Mengenai Persentuhan Awal antara Amerika Serikat dan Hindia Belanda. Dalam: P. Suryo

Haryono (ed.). *Kongres Nasional Sejarah Tahun 1996 Subtema Komparatif dan Dinamika Regional*. Jakarta: Proyek IDSN Ditjen Kebudayaan Departemen P dan K

Tan, F.J.E. Segi-segi Historiografi Ekonomi Indonesia, dalam: Soedjatmoko dkk. (pen). *Historiografi Indonesia Sebuah Pengantar* (terj.). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama

Tatu, Frank (1990). The United States Consul, the Yankee Raja, Ellena and the Constitution: A Historical Vignette. *Archipel*, 40

Taylor, Fitch W (1840). *The Flagship: or A Voyage around the World in the United States Frigate Columbia*. Vol. 1. New York: D. Appleton & Co

Taylor, George Rogers, Lucius F. Elsworth (1971). *Approaches to American Economic History*. Charlottesville: The University Press of Virginia

*The American Peoples Encyclopedia A Modern Reference Work*. New York: Grolier Incorporated, 1968

*The Encyclopedia Americana International Edition*, 30 jilid. Danbury, Conn: Grolier Publication, 1994.

The, Kian Wie (1994). *Explorations in Indonesian Economic History*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia

The, Kian Wie (1998). Minat yang Muncul Kembali terhadap Sejarah Ekonomi di Indonesia, dalam: Thomas J. Lindblad (pen). *Sejarah Ekonomi Modern Indonesia: Tantangan Baru* (terj.). Jakarta: Pustaka LP3ES

Thermohuizen, Gerard (1991). European and Indigenous Journalism in the Netherlands Indies. Dalam: Peter Boomgaard (ed.). *The Colonial Past: Dutch Sources on Indonesian History*. Amsterdam: Royal Tropical Institute

*Van Dale's Grootwoordenboek der Nederlandsche Taal*. Zesde, Geheel Opnieuw Bewerkte Uitgave. (1924) Leiden & 's Gravenhage: Martinus Nijhof & A.W. Sijthoff's Uitg. Mij.

Vlekke, Bernard H.M (1959). *Nusantara: A History of Indonesia*. s' Gravenhage: N.V Uitgeverij W van Hoeve

Wong, Lin Ken (1960). The Trade of Singapore 1819--69 *Journal of Malayan Royal Asiatics Studies*. 23, 4

Van Zyll de Jong, Ellen (1940). "The American Stake in Netherlands India". *Far Eastern Survey*. vol. 9, no. 3. June 19

### 1.3. Sumber Sekunder Yang Tidak Diterbitkan: Disertasi, Makalah dan Laporan Penelitian

Fichter, James Robert (2006). *The United States, Britain and the East Indies 1773—1815*. Disertasi Departemen Sejarah Universitas Harvard, Cambridge, Mass., Agustus

Leirissa, R.Z (2002). *Strukturisme dan Sejarah Sosial Budaya*. Makalah Ceramah Ilmiah Departemen Ilmu Sejarah FIB UI, 8 Juli, Depok

----- (2003) *Pengembangan Metodologi Sejarah*. Makalah Ceramah Ilmiah Departemen Ilmu Sejarah FIB UI, 28 Juni, Depok

Surajaya, I Ketut (1982). *Yoshino Sakuzo dan Demokrasi Taisho*. Disertasi S-3 Universitas Indonesia, Jakarta

Swasono, Meutia Hatta (2006). *Antropologi dan Integrasi Nasional*. Pidato Disampaikan pada Upacara Pengukuhan sebagai Guru Besar Tetap Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, Depok 25 Maret

Tangkilisan, Yuda Benharry (1997) *Perdagangan Jawa Rhode Island Studi Awal Mengenai Hubungan Indonesia dan Amerika Serikat*. Laporan Penelitian Mandiri. Depok: Pusat Kajian Humaniora

----- (1997b) *Kuala Batu Affairs 1832 and 1838*. Makalah Seminar Sejarah Sosial Indonesia. Jakarta/ Depok: Universitas Indonesia dan Center for Asian Studies Amsterdam

----- (1999) *Persentuhan Awal Indonesia dan Amerika Serikat*. Makalah Seminar Sehari Sejarah dan Perubahan Sosial, Depok: FIB UI

----- (2000) *Takdir, Kesempatan dan Pilihan: Suatu Kajian Tentang Awal Kedatangan, Motif dan Pengaruh Amerika Serikat di Kepulauan Indonesia dalam Bandingan*. Makalah Seminar Hasil Penelitian. Depok: Pusat Kajian Humaniora FSUI

----- (2000b) *Bibliografi Hubungan Indonesia dan Amerika Serikat*. Laporan Penelitian DIK MAK. Depok: Lembaga Penelitian Universitas Indonesia

----- (2004) *Dokumen Amerika Laporan Penelitian Heuristik Sumber Primer Sejarah Amerika di Sejumlah Perpustakaan Jakarta dan Depok*. Laporan Penelitian. Depok: Pusat Penelitian dan Pengabdian FIB UI

----- (2007b) Perkembangan dan Arti Perdagangan Hindia Belanda dan Jepang pada Abad ke-19 Suatu Penelitian Awal. Depok: Makalah Seminar Hasil Penelitian Departemen Ilmu Sejarah FIB UI

----- (2008). Komodor Perry Membuka Isolasi Jepang Suatu Kajian Awal. Depok: Makalah Seminar Refleksi Perjalanan Keilmuan Profesor Dr. R.Z. Leirissa, Departemen Ilmu Sejarah FIB UI

## 2. Internet

<http://dlxs.library.cornell.edu/cgi/t/text>

<http://dl.lib.brown.edu/japan/perryjournal.html>

[www.questia.com/PM.qst?a=o&d=9332001](http://www.questia.com/PM.qst?a=o&d=9332001)

[www.jstor.org](http://www.jstor.org)

<http://col.library.cornell.edu/>

[www.google.com](http://www.google.com)

[www.yahoo.com](http://www.yahoo.com)

[www.ibiblio.org/pub/docs/books/gutenberg](http://www.ibiblio.org/pub/docs/books/gutenberg)

[www.whitehouse.gov](http://www.whitehouse.gov)

[www.state.gov/www/about/\\_state/history/faq.html](http://www.state.gov/www/about/_state/history/faq.html)

[www.americanforeignrelations.com/E-N/Freedom-of-the-Seas-Origins-of-the-conc](http://www.americanforeignrelations.com/E-N/Freedom-of-the-Seas-Origins-of-the-conc)

## 3. Sumber Primer

### 3.1 Sumber Primer Yang Diterbitkan

Bastin, John (ed.) (1965). *The British in West Sumatra (1685—1825) A Selection of Documents, mainly from the East India Company Records Preserved in the India Office Library, Commonwealth Relations Office, London*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.

Baud, W.A (ed.) (1983) *De Semi-officiele en Particuliere Briefwisseling tussen J.C Baud en J.J Rochussen 1845- 1851*. Assen: Van Gorcum

Beasley, W.G (ed.) (1955) *Select Document on Japanese Foreign Policy 1853—1868*. London & New York: Oxford University Press

Bush, Geoge W (2006). *The National Security Strategy of the United States of America*. Washington: The White House

Bradley, William L, Mochtar Lubis (1991) *Dokumen-dokumen Pilihan tentang Politik Luar Negeri Amerika Serikat dan Asia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia

De Bruyn Kops, G.F (1957/ 1958). *Statistiek van den Handel en Scheepvaart op Java en Madura sedert 1825*. 2 jilid. Batavia: Lange & co

Calhoun, John C (1976). Against General Resolutions on Foreign Affairs. *The Annals of America. Volume 7. 1841—1849 Manifest Destiny*. Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc.

Commager, Henry Steele (1973). *Documents of American History*. New York: Appleton-Century, Crofts, Merderith Corp.

Conrad, Charles Magill (1976). Instructions for Commodore Perry. *The Annals of America. Volume 8: 1850—1857 A House Divided*. Chicago & London: Encyclopaedia Britannica, Inc.

*A Compilation of the Messages and Papers of the Presidents* vol. III, 1911/1917

Fillmore, Millard (1976). A Golden Rule for Foreign Affairs. *The Annals of America. Volume 8: 1850—1857 A House Divided*. Chicago & London: Encyclopaedia Britannica, Inc.

Gibson, Walter Murray (1855). *The Prison of Weltevreden: And a Glance at the east Indian Archipelago*. New York: J.C. Riker, 1855.

*The Java Annual Directory for the Year of Our Lord 1814*. Batavia: A.H. Hubbar & Government Press, 1814.

Knaap, Gerrit J (1989) *Transport 1819—1940*. Changing Economy in Indonesia vol. 9. Amsterdam: Royal Tropical Institute

*Koloniale Verslagen 1846*

Korthal Altes, W.L (1991) *General Trade Statistics 1822—1940*. Changing Economy in Indonesia volume 12a. Amsterdam: Royal Tropical Institute



Mansvelt, W.F (1938) *Handelsstatistiek Java 1823—1873*. Mededeeling no. 160. Batavia: Department van Economische Zaken Centraal Kantoor voor de Statistiek.

---- (1938). *Handelsstatistiek Nederlandsch-Indie, jrg. 1823—jrg. 1937*, 2 jilid. Batavia: Centraal voor de Statistiek

Mansvelt, WMF, P. Creutzberg (eds.) (1976). *Changing Economy in Indonesia. A Selection of Statistical Source Material from the Early 19-th Century Uo to 1940. Vol. 2: Public Finance 1816—1939*. The Hague & Amsterdam: martinus Nijhoff & Royal Tropical Institute

Perry, Matthew Calbraith (1968). *The Japanese Expedition 1852—1854: the Personal Journal of Commodore Matthew C. Perry*. Editor: Roger Pienau. Washington, DC: Smithsonian Institution Press.

Polk, James K (1976). Reaffirmation of the Monroe Doctrine. *The Annals of America. Volume 7. 1841—1849 Manifest Destiny*. Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc.

*Regeringsalmanak* 1823, 1824, 1826, 1829, 1859

Quincy, Josiah (1847). *The Journals of Major Samuel Shaw: The First American Consul at Canton*. Boston: W. Crosby & H.P Nichols

*Staatbladen* 1818, 1853, 1855, 1864

The Jay Treaty (1976). *The Annals of America. Volume 3 1784—1796 Organizing the New Nation*. Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc.

*Verslag van den Handel, de Scheepvaart en de Inkomende en Uitgaande Regten op Java en Madoera 1823—1869 (1825—1869)*. Batavia: Landsdrukkerij

Washington, George (1976). Proclamation of Neutrality. *The Annals of America. Volume 3 1784—1796 Organizing the New Nation*. Chicago: Encyclopaedia Britannica, Inc.

Webster, Daniel (1976). America's Interest in Foreign Democratic Institutions. *The Annals of America. Volume 8: 1850—1857 A House Divided*. Chicago & London: Encyclopaedia Britannica, Inc.

White, John (1823). *History of a Voyage to the China Sea*. Boston: Wells and Lilly

Woodard, David (1805). *The Narrative of Captain David Woodard and four Seamen Who Lost Their Ship While in a Boat at Sea and Surrendered Themselves up to the Malays in the Island of Celebes....* London: J. Johnson

### 3.2. Arsip Yang Tidak Diterbitkan (Koleksi Arsip Nasional Republik Indonesia)

Statistiek van Nederlandsch Indie Opgemaakt en uit Authentieke Stukken en Documenten Verzameld op Last van de Luitenant Generaal J. van den Bosch Grootkruis van den Nederlandschen Leeuw Ridder van de Militaire Willems Orde Oud Gouverneur Generaal thans Minister van Kolonien door J.M. van Beusechem Ridder van de Nederlandschen Leeuw Presiden van den Raad van Justitie te Batavia 1836. Arsip Statistiek no. 2

Arsip Financien 726

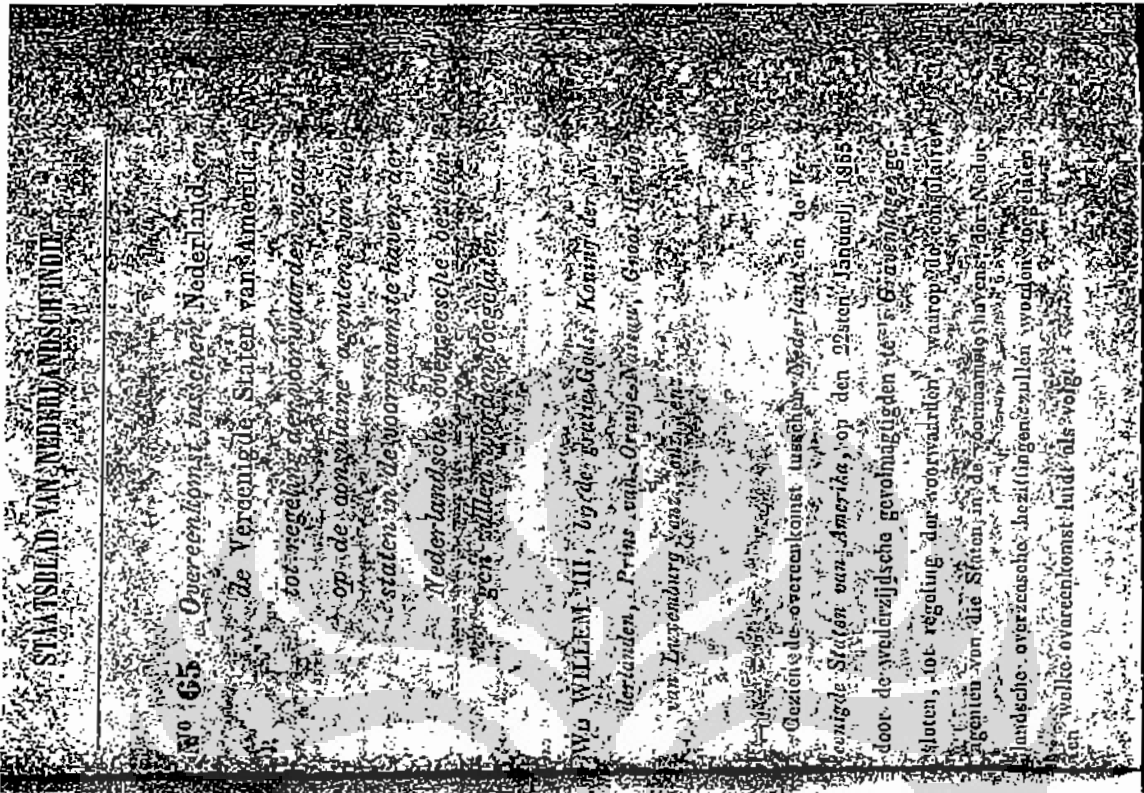
Arsip Financien 858

Invoer van het Jaar 1824—1854. Arsip Financien 872

Arsip Financien 902

Arsip Financien 903

Staten van de Uitgevende Gouden, Zilver en Koper op Java en Madura in de Jaren 1837, 1839, 1840, 1841. Arsip Financien 922

Lampiran Dokumen 1. Perjanjian 1855 (*Staatsblad* 1855 no. 65)



uitoefening hunner werkzaamheden te worden toegelaten en het genot te hebben van de vrijdommen, die daarvan verhoorden zijn, zogen naar de regering van Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden eenige commissaris in behoorlijken vorm over.

Nadat het exequat, hetwelk zoo spoedig mogelijk door den gouverneur der kolonie zal worden mede-onderteekend, is verleend, hebben gezegde agenten recht op de bescherming der regering en op den bijstand der plaatselijke overheid voor de vrije uitoefening hunner taak.

De regering behoudt zich bij het verkleven van het exequat de bevoegdheid voor, dit weder in te trekken of door den gouverneur der kolonie te doen intrekken, met opgave der redenen.

Art. 4. De consuls-generaal en consuls zijn geregeld bevoegd de buitendeur hunner consulaten het wapen van hunne Vereenigde Staten van Amerika.

Het is uitdrukkelijke verstaan, dat dit uitwasing toeten intmeer kan worden aangewend als gezonde het jus asyli, hoeh als kennende de woning en hare bevoens ontrokken aan de vervolgung der plaatselijke justitie.

Art. 5. Het sijn echter vast, dat de archiven en bescheiden, betreffende de zaken van het consulaat, tegen elk onderzoek zullen beschermd zijn, en dat geen overleef of analitische de bevoegdheid zal hebben, die op eenigermode wijze of onder enig voorwandel te onderzoeken, in beslag te nemen of daarvan anzage te hebben.

Art. 6. De consuls-generaal, consuls en vice-consuls zijn met kenmerkende diplomatische waarvuldigheid bekleed. Indien tene aanvage naar de Nederhandse regering moet worden gedraan, geschiedt zulks door tusschenkomst van den diplomaatiken agent, te Cravenhinge gevestigd, indien er een aanvage doen van den gouverneur der kolonie, daarbij het dringende der zaak mittoende en de redenen, waarom de aanvage niet van de ondergeschikte overheid kan worden gedaan, of dat de vroegere aanvragen aan deze overheden zonder gevolg zijn gebleven.

Art. 7. De consuls-generaal en de consuls zijn bevoegd vice-consuls te benoemen in de havens, vermeldt in art. 1 en gelegen in hun consular district.

De vice-consuls kunnen zonder onderscheid worden gekozen uit de Nederhandse onderdanen, uit de burgers der

mitted to exercise their functions and to enjoy the immunities attached thereto, must present a commission in due form to the Government of His Majesty the King of the Netherlands.

After having obtained the exequat which shall be countersigned as promptly as possible by the governor of the colony, the said consular agents shall be entitled to the protection of the government and to the assistance of the local authorities in the free exercise of their functions.

The government in granting the exequat reserves the right of withdrawing the same, or of suspending it, to the satisfaction of the government, on the statement of the reasons for doing so.

Art. 4. The consuls-general and consuls are authorized to place on the outer door of their consulates the arms of their governments, with the inscription: CONSULAT OF DE UNITED STATES OF AMERICA.

It is well understood, that this exequat shall never be considered as conferring the right of asylum, nor as giving the power to exempt the subjects of the calling therefrom the presentation of the local justice.

Art. 5. It is nevertheless understood, that the well known documents relating to the affairs of the consular jurisdiction, procured against all search, and that no authority or officers shall have the power under any pretext whatever to enter or seize them or to examine their contents.

Art. 6. The consuls-general, consuls and vice-consuls shall not be invested with any judicial functions. When their office is to be addressed to the Netherlands Government, it must be done through the medium of the diplomatic agent residing at the Hague, if one be there. The consuls, in case of urgency apply to the governor of the colony, showing the urgency of the case, and stating that a preliminary request being addressed to the subordinate authorities or that previous applications made to such authorities have not been attended to.

Art. 7. Consuls-general and consuls shall possess the same rights as the vice-consuls mentioned in article 1 and situated in their consular districts.

The vice-consuls may be taken indiscriminately from among the subjects of the Netherlands or from citizens of the

Verenigde Staten of uit die van elk ander land, gevestigd of komende, volgens de bepalingen der plaatselijke wetten, voortafgeleiden tot het zelf vestigen in de haven van de vice-consul-waarsburging.

Deze vice-consuls, wier benoeming onderworpen is aan de goedkeuring van den gouverneur der kolonie, worden bevestigd van een aanstelling, afgegeven door den consul onder wiens bevelen zij werkzaam moeten zijn. De gouverneur der kolonie kan in ieder geval de goedkeuring, waarvan de mededeeling der redenen aan den vice-consul onttrokken, uitdienen van het betrokken district.

Art. 8. De paspoorten, door consuls of consuls-generaal afgegeven of geïssueerd, ontgaan gezinsins van de verplichting om zich te voorzien van een plaatselijke wetten tot het reizen of zien te houden in de koloniën, en voortdurend.

Het recht om tot verblijf in de kolonie te ontzigen, of de voorafverzekering te bevelen van den persoon van wien een paspoort is afgegeven, blijft den gouverneur der kolonie voortdurend behouden.

Art. 9. Wanneer een schip der Vereenigde Staten op de kust van een der Nederlandsche koloniën komt te anker, en de kapitein, bij afwezigheid van den kapitein of den eerste luitenant, met hunne toestemming, de consul-generaal, consul of vice-consul, aanwezig ter plaats van des schippers, of de noodige maatregelen tot redding van 't schip, jaling en al wat met dierzake behoort.

Bij afwezigheid van den consul-generaal, consul of vice-consul, neemt de Nederlandsche overheid der plaats, waar het schip is gestrand, de maatregelen, bij de wetten der kolonie voorgeschreven.

Art. 10. De consuls-generaal, consuls en vice-consuls kunnen, voor zoover de willovering van de goederen van de oorlogsschepen bij tusschenkomst der bevoegden van de plaatselijke overheid, ingesep, tot het aanhouden, gevangen nemen en in verzekerde bewaring houden van de desbetreffende schepen der Vereenigde Staten; zij warden zich te dien einde tot de bevoegde ambtenaren, en zekeren de gezagde desbetreffende schriftelijk op, mits uit de scheepsregisters, inonderaan of inder ander authentiek stuk bewijzende, dat de opgescheide paspoorten behoord hebben tot de manschep.

Wanneer de opziching op deze wijze is gestaakt, is de plaatselijke overheid gehouden, gebruik te maken van al de

United States, or of any other country, residing or having the privilege, according to the local laws, to fix their residence in the port to which the vice-consul shall be named.

These vice-consuls, whose nomination shall be submitted to the approval of the governor of the colony, shall be provided with a certificate given to them by the consul, under whose orders they exercise their functions.

The governor of the colony may, in all cases, withdraw from the vice-consul the aforesaid functions, in communicating to the consul-general or consul of the colony, by a written communication for his doing so.

Art. 8. Passports, delivered or signed by consuls or consular agents, do not dispense the bearer from providing himself with all the papers required by the local laws, in order to travel or to establish himself in the colonies.

The right of the governor of the colony to prohibit the residence, in, or to order the departure, from the colony, of any person, to whom a passport may have been delivered, remains undisturbed.

Art. 9. When a ship of the United States is wrecked upon the coast of the Dutch colonies, the consul-general or consul or vice-consul who is present at the scene of the disaster, will, in case of the absence or refusal of the captain or supercargo, take all the necessary measures for the salvage of the vessel; the cargo and all the crew, in the absence of the consul-general, consul or vice-consul, the Dutch authorities of the place where the wreck happens, will act in the premises, according to the regulations prescribed by the laws of the colony.

Art. 10. Consuls-general, consuls and vice-consuls may, in so far as the extradition of deserters, who present themselves or ships of war shall have been appointed by treaty, request the assistance of the local authorities of the port of detention, and imprisonment of deserters, from vessels of the United States. To this end they shall apply to the competent functionaries and claim said deserters in writing, showing by the register of the vessel, the list of the crew, or by any other authentic document, that the persons claimed belonged to the crew.

The reclamation being thus supported, the local functionaries

shall exercise what authority they possess, in order to cause the deserters to be delivered up.

The deserters being arrested, shall be placed at the disposal of said consuls and may be confined in the public prisons at the request, and at the expense of those who detain them, in order that they may be taken to the vessels to which they belong or to other vessels of the same nation. But, if they are not sent back within four months from the day of their arrest, they shall be set at liberty, and shall not again be arrested for the same cause.

It is understood, however, that if the deserter be found to have committed any crime, or been on conviction, his extradition may be delayed until the court, having compliance of the nation shall have pronounced its sentence and the same has been carried into execution.

Art. 11. In case of the death of a citizen of the United States, without having any business hours or temporary executor, the local authorities who according to the laws of the country are charged with the administration of his estate, will inform the consuls on every occasion of the death, in order that the necessary information may be forwarded to parties interested.

Art. 12. The consuls-general, consuls and vice-consuls have in that capacity, in so far as the laws of the United States of America allow, the right to be named arbiters in the differences, which may arise between the masters and the crews of the vessels belonging to the United States, and this without the interference of the local authorities, unless the conduct of the crew or of the captain should have been such as to disturb the order and tranquillity of the country, or that the consuls-general, consuls or vice-consuls should request that the stamps of the said authorities, in order to carry out their duty of maintaining their authority, is understood however that this decision or special arbitrament is not to deprive of their right the parties in litigation of the right of appeal to the judicial authorities of their own country.

Art. 13. The consuls-general, consuls and vice-consuls who are not subjects of the Netherlands, who at the time of their appointment were not established as residents in the Kingdom of the Netherlands or its colonies, and who do not

middelen in hare magt, ten einde de uitlevering der deserteurs geschiede.

Na hunne aanhouding worden deze deserteurs geschild ter beschikking van de gezegde consuls, en kunnen op aanvraag en op de kust van degenen, die hier opgeschien worden opgesloten in de openbare gevangeniszaken, zijnde te worden gezamen met de velepen van die behooven, of naar andere schepen van dezelfde natie. Indien zij echter binnen vier maanden na den dag hunner aanhouding niet teruggevoerd zijn, worden zij in vrijheid gesteld, en kunnen zij om dezelve reden niet wederom in hetzelfde worden gearresteerd.

Het staat echter vast, dat, indien de deserter bevoeden werd eenige misdaden, wankbedrijf of overtreding te hebben begaan, zijne uitlevering kan worden uitgesteld tot dat de betrokken regaank uitspraak hebbe gedaan, en deze ten uitvoer gelogd zij.

Art. 11. Wanneer een burger der Vereenigde Staten komt te overlijden zonder bekende erfgenamen of testamen-wils uitvoerders na te laten, geven de Nederlandsche ambtenaren, die krachtens de wetten der kolonie met hetzelve verband houdende zijn belast, daarvan kennis aan de consuls, zoodat ten einde de noodige mededeeling aan de belanghebbers te doen gewaard.

Art. 12. De consuls-general, consuls en vice-consuls hebben als zoodanig, voor zover de wetgeving der Vereenigde Staten zulke toelant, het recht om te worden benoemd tot arbiters in de geschillen, die tusschen de bevelvoerders en de manschappen der schepen van de Vereenigde Staten mochten ontstaan, en zulke zonder de afbreuk van de plaatselijke overheid, tenzij het gedrag der manschappen of van den bevelvoerder van dien aard zij geweest, dat het de oorde en de rust van het land kunne storen, of die de consuls-general, consuls en vice-consuls den bijstand eroppen der gezegde overheid, om hunne uitspraken ten uitvoer te leggen of het gezag daarvan te handhaven.

Het staat echter vast, dat deze bijzonder vorm van rechtspleging of van uitspraak door scheidsmannen, die twisende partijen het recht niet ontrent om daarvan, na hiru terugkomst, bij de regereffike magt van haar eigen land in hooger beroep te komen.

Art. 13. De consuls-general, consuls en vice-consuls die geen onderdanen zijn der Nederlanden, die op het oogenblik hunner benoeming niet als ingezetenen gevestigd zijn in het Koninkrijk der Nederlanden of zijne kolouien, en

die, behalve die van consul, gerone betrekking hebben of geen bevoegdheid of bevoegdheid hebben, zijn, voor zover in de Vereenigde Staten dezelven gronden van de-consuls-generaal, consuls en vice-consuls der Nederlanden zijn toegestaan, vrijgesteld van de belasting, van de persoonsbelasting en andere belastingen van alle lands- of gemeentelijke belastingen, die worden aangemerkt als van personen en niet van zaken, dat deze vrijdijen zich nimmer aan uitroeken tot de in- en uitgaande rechten of andere indirecte of directe belastingen. De consuls-generaal, consuls en vice-consuls, die geen ingezetenen of artikende onderdanen zijn der Nederlanden, welke sijn, gelijktijdig met hunne betrekking van consul, enig beroep of eenigen handel mochten uitoefenen, zijn gehouden, de lasten te vervullen en de belastingen te voldoen, even als alle Nederlandse onderdanen en andere inwoners.

De consuls-generaal, consuls en vice-consuls, die onderdanen zijn der Nederlanden, naar een wie in 1808 sijn een consulatieve betrekking, waar te nemen, door de regering der Vereenigde Staten van Amersfoort opgedragen, zijn gehouden de lasten te vervullen en de rechten en belastingen te voldoen, even als alle Nederlandse onderdanen en andere inwoners.

Art. 14. De consuls-generaal, consuls en vice-consuls der Vereenigde Staten, genooten in de Nederlandsche koloniën alle andere voorrechten, vrijstellingen en vrijdommen, die in het gevolg van de agenten van gelijkten rang van de meest bevoorrechte onderdanen worden toegestaan.

Art. 15. De tegenwoordige overeenkomst zal van kracht blijven gedurende vijf jaren, in te gaan met de uitwisseling der handelingen, welke zal plaats hebben binnen den termijn van twaalf maanden, of zoo mogelijk, vroeger.

Indien geene der contracterende partijen, twaalf maanden na verloop van den gezegden tijd, van vijf jaren, naar vermen te kenbaar heeft om deze overeenkomst niet te vernieuwen, zal zij een jaar langer van kracht blijven, en zoo van jaar tot jaar, tot nu verloop van een jaar, te rekenen van den dag waarop eene der partijen zoudtwege kennisgeving zal hebben. Ten blijke-waars van de wederzijdsche overeenkomsten de tegenwoordige overeenkomst hebben onderteekend en met hunne wapenen bezegeld.

GEDAAN te 's Gravenhage, den twee-en-twintigsten van de maand Januarij van het jaar onzes Heeren een duizend acht honderd vijftien-vijftig.

(Get.) VAN HALL. (Get.) CH. F. PANUD. (Get.) AUGUST BERNOT.  
L. S.

exercise any calling, profession, or trade, besides their consular functions, and, in so far as in the United States the same privileges are granted to the consuls, general consuls and vice-consuls of the Netherlands, exempt from military drillings, from personal taxation, and moreover from all public or municipal taxes, which are considered of a personal character, subject this exemption shall never extend to customs duties or other taxes, whether indirect or real.

The consuls-general, consuls, and vice-consuls, who are not natives or naturalized subjects of the Netherlands, but who may exercise conjointly with their consular functions, any profession or trade, shall nevertheless be obliged to fulfil duties and pay taxes, and contributions like all Dutch subjects and other inhabitants.

Consuls-general, consuls, and vice-consuls, subjects of the Netherlands, that to whom it has been accorded to exercise consular functions, conferred by the government of the United States of America, are obliged to fulfil duties and pay taxes and contributions like all Dutch subjects and other inhabitants.

Art. 14. The consuls-general, consuls and vice-consuls of the United States shall enjoy all such or other privileges, exemptions and immunities in the colonies of the Netherlands, as may at any future time be granted to the agents of the same rank of the United States.

Art. 15. The present convention shall remain in force for the space of five years from the day of the exchange of the ratifications, which shall take place within the delay of twelve months or sooner if possible.

In case neither of the contracting parties gives notice twelve months before the expiration of the said period of five years, of its intentions not to renew this convention, it shall remain in force a year longer, and so on from year to year, until the expiration of a year from the day on which one of the parties shall give such notice.

In witness whereof, the respective plenipotentiaries have signed the present convention and have affixed thereto the seals of their arms.

DONE at the Hague, this twenty-second day of January in the year of our Lord one thousand eight hundred and fifty five.

(Get.) VAN HALL. (Get.) CH. F. PANUD. (Get.) AUGUST BERNOT.  
L. S.



Gebet, dat de uitvinding der reën van bekrachtiging op landbouw-averekeningen, door Ons den 18den April, en door den President der Vereenigde Staten van *Amerika* den 2den Maart 1825 geveleend, op den 25sten Mei daaraanvolgende heeft plaats gehad.

Op de voordrag van Onzer Minister van Buitenlandsche Zaken, van den 3den Julij 1855 no. 21;  
 Hebben raad-geveenden en verstaan te bepalen, dat dit besluit, met de daarin verante overeenkomst en verandering daarvan, in het *Staatsblad* zal worden geplaatst.

Het Lee, den 7den Julij 1855.

WILLEM.

*De Minister van Buitenlandsche Zaken,*  
 VAN HALL.

Uitgegeven den vier-en-twintigsten Julij 1855.

*De Directeur van het Kabinet des Konings,*  
 DE KOCSE.

En wijdat niemand hiervan onverschuldigd voorwende, beveel de Gouverneur-Generaal van *Nederlandsch-Indië* (den Raad van *Nederlandsch-Indië* geseerd), dat deze in het Staatsblad van *Nederlandsch-Indië* worde geplaatst, en dat daaryan, voor zoveel noodig, vertalingen in de Inlandsche en Chinesehe talen worden aangeplakt.

Selbst werden alle hogge en lage kollegien en ambtenaren afdelissen en justitieren, ieder voor zonnig hem raangaat, en de alre afreijing van het bovenstaand Koninklijk besluit in de hand te houden, zondre ooglukking of aanzien des persoon is. Gedaan te *Batavia*, den 13den Oktober 1855.

Bij afwezenheit van den Gouverneur-Generaal:

*De Staatsraad in buitengewone dienst, Vice-Prezident van den Raad van Nederlandsch-Indië, befaht met het dagelyksch befaht der Zaken,*

RULOFFS.

*De Algemeene Sekretaris,*

A. PHISS.

Uitgegeven den negen en twintigsten Oktober 1855.

*De Algemeene Sekretaris,*

A. PHISS.

**Lampiran 2. Terjemahan Perjanjian 1855 (Staatsblad 1855 no. 56)**

**PERSETUJUAN ANTARA NEGERI BELANDA DAN AMERIKA SERIKAT,  
MENGENAI PENGATURAN SYARAT PERIJINAN AGEN KONSULAT  
KEDUA NEGARA DI PELABUHAN-PELABUHAN UTAMA DARI  
WILAYAH NEGERI BELANDA DI SEBERANG LAUTAN**

Kami Willem III, dengan rahmat Tuhan, Raja Negeri Belanda, Pangeran Oranje-Nassau, Hertog Agung Luxemburg, dst, dst,

Memandang persetujuan antara Negeri Belanda dan Amerika Serikat, pada 22 Januari 1855 oleh pemegang kuasa kedua belah pihak yang disetujui di Den Haag, mengenai pengaturan persyaratan, perijinan agen konsulat kedua Negara akan diijinkan di pelabuhan-pelabuhan utama dari wilayah seberang lautan Negeri Belanda, yang mana persetujuan itu berbunyi sebagai berikut:

Yang Mulia Raja Negeri Belanda berkenaan memperkuat ikatan persahabatan antara Kerajaan Belanda dan Amerika Serikat, dan memberikan perkembangan sebesar mungkin kepada interaksi perdagangan, dengan gembira dibuat antara kedua bangsa, untuk memenuhi tujuan itu, dan untuk memuaskan keinginan yang berulang-ulang diungkapkan oleh Pemerintah Amerika Serikat, hendak menerima konsul dari Negara-negara termaksud di pelabuhan-pelabuhan utama koloni Belanda, namun dengan syarat membuat konsesi ini pokok suatu kesepakatan istimewa, yang akan menentukan suatu cara yang tepat dan jelas mengenai hak, kewajiban dan keistimewaan konsul-konsul tersebut di koloni tersebut di atas.

Menurut Yang Mulia Raja Negeri Belanda telah menunjuk tuan Floris Adriaan van Hall, bintang kehormatan Singa Belanda, Yang Mulia Menteri Negara dan Urusan Luar Negeri, dan tuan Charles Ferdinand Pahud, bintang kehormatan Singa Belanda, Yang Mulia Menteri Urusan Jajahan.

Presiden Amerika Serikat telah menunjuk August Belmont, warga Amerika Serikat dan Duta Besar untuk Yang Mulia Raja Negeri Belanda..

Yang, setelah berunding bersama dengan kuasa penuh dan penuh persahabatan, telah menyetujui butir-butir berikut.

Butir 1. Konsul Jenderal, Konsul dan wakil konsul Amerika Serikat akan diakui di seluruh pelabuhan seberang lautan milik dan koloni Negeri Belanda yang terbuka untuk kapal-kapal seluruh bangsa.

Butir 2. Konsul jenderal, Konsul dan wakil konsul Amerika Serikat dipandang sebagai agen perdagangan, pelindung perdagangan laut warga mereka di pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah wewenang konsulat mereka.

Mereka harus mentaati hukum baik sipil dan kejahatan negeri itu, dimana mereka berdiam; dengan pengecualian seperti kesepakatan yang ada untuk kepentingan mereka.

Butir 3. Konsul jenderal dan konsul, sebelum diijinkan untuk melaksanakan fungsi mereka dan menikmati kekebalan yang termaktub di dalamnya, harus mengirim suatu komisi menghadap Pemerintah Yang Mulia Raja Negeri Belanda.

Setelah menerima pelaksana (*exequatur*) yang akan ikut menandatangani secepat mungkin oleh gubernur koloni, agen konsuler termaksud akan diberikan perlindungan pemerintah dan bantuan pihak lokal yang berwenang dalam melaksanakan fungsi mereka dengan leluasa.

Butir 4. Konsul Jenderal dan Konsul berwenang untuk menempatkan di luar konsulat mereka lambang pemerintah mereka, dengan tulisan: Konsulat Amerika Serikat.

Sangat difahami, bahwa papan nama ini tidak akan pernah dipandang memiliki hak penahanan, apalagi tidak memiliki kekuasaan untuk menutup kediaman itu dan penghuninya dari jangkauan keadilan peradilan setempat.

Butir 5. Namun difahami bahwa arsip dan dokumen yang berkaitan dengan masalah konsulat akan dilindungi terhadap semua penggeledahan, dan bahwa tidak ada pihak berwenang atau peradilan akan memiliki kekuasaan di bawah hukum manapun untuk datang dan menyitanya atau memeriksa isinya.

Butir 6. Konsul Jenderal, Konsul dan Wakil Konsul tidak akan diberikan hak diplomatik. Jika permintaan ditujukan kepada Pemerintah Belanda, harus dilakukan melalui sarana agen diplomatik yang berkedudukan di Den Haag, apabila ada di sana. Dalam keadaan darurat Konsul dapat meminta gubernur koloni, untuk memperlihatkan kedaruratan masalah, dan menyatakan alasan-alasan, mengapa permintaan itu tidak dapat ditujukan kepada yang berwenang bawahan, atau bahwa permohonan sebelumnya kepada pihak yang berwenang tidak dapat dipenuhi.

Butir 7. Konsul Jenderal dan Konsul memiliki kebebasan untuk mengangkat Wakil Konsul di pelabuhan-pelabuhan yang disebutkan di artikel I dan terletak di wilayah konsulat mereka.

Wakil konsul dapat dipilih tanpa pembatasan di antara kaula Negeri Belanda, atau dari warga Amerika Serikat, atau Negara lainnya, yang berdiam atau memiliki keistimewaan, menurut hukum setempat, untuk memastikan kediaman mereka di pelabuhan dimana wakil konsul itu akan diangkat.

Wakil Konsul ini, yang pengusulannya akan dikirim untuk persetujuan Gubernur koloni, akan diberikan dengan suatu sertifikat yang diberikan kepada mereka oleh konsul di bawah perintah yang mereka laksanakan.

Gubernur koloni berwenang menarik menarik wakil konsul sanksi termaksud, dalam menyampaikan ke konsul jenderal atau konsul daerah yang bersangkutan maksud perlakuannya.

Butir 8. Paspor, diterbitkan atau ditandatangani oleh konsul atau agen konsulat, tidak dapat membebaskan pemegangnya dari melengkapi dirinya dengan semua surat-surat yang diminta oleh hukum setempat, untuk melakukan perjalanan atau menetap di koloni.

Hak gubernur koloni untuk melarang menetap, atau memerintahkan keberangkatan dari koloni terhadap semua orang, yang memiliki paspor, tetap tidak dapat diganggu gugat.

Butir 9. Jika kapal Amerika Serikat terdampar di pantai koloni Belanda, konsul jenderal, konsul atau wakil konsul yang ada di lokasi bencana, dalam hal ketidakhadiran, akan atau dengan ijin kapten atau wakil pemilik kapal, mengambil semua tindakan yang perlu untuk penyelamatan kapal, muatan dan semua yang berkaitan dengan itu.

Ketiadaan konsul jenderal, konsul atau wakil konsul, pemerintah Belanda setempat dimana kecelakaan itu terjadi, akan bertindak sesuai dengan peraturan menurut hukum koloni .

Butir 10. Konsul jenderal, konsul dan wakil konsul dapat, sejauh pengembalian pelarian dari kapal dagang atau kapal perang akan ditentukan oleh perjanjian, mengajukan permohonan bantuan pemerintah setempat untuk penangkapan, penahanan dan pemenjaraan pelarian dari kapal-kapal Amerika Serikat. Untuk tujuan ini mereka akan mengajukan kepada pejabat yang berwenang dan menulis tuntutan kepada pelarian termaksud, dibuktikan dengan daftar kapal, daftar awak kapal atau oleh dokumen lainnya yang asli, bahwa pihak yang dituntut adalah awak kapal itu.

Jadi penangkapan akan didukung, fungsionaris setempat akan melaksanakan wewenang yang dimiliki, untuk mendorong menyerahkan pelarian itu.

Pelarian itu akan ditangkap, seterusnya ditempatkan atas persetujuan konsul termaksud dan akan ditahan di penjara umum atas permintaan, dan atas beban mereka yang mengajukan tuntutan, agar bahwa mereka dapat dibawa ke kapal asal mereka atau kapal lainnya dari negara yang sama. Namun jika mereka tidak dikirim kembali dalam masa 4 bulan, dari hari mereka ditahan, mereka akan diberi kebebasan dan tidak akan ditahan untuk alasan yang sama.

Namun difahami, bahwa jika pelarian itu didapati melakukan suatu kejahatan, melawan atau melanggar, pengembaliannya akan ditunda, sampai pengadilan yang memutuskan masalah itu mengumumkan keputusannya dan hal yang sama dilaksanakan.

Butir 11. Dalam soal kematian warga Amerika Serikat tanpa diketahui ahli waris atau pelaksana wasiat, pemerintah Belanda yang menurut hukum negeri jajahan diwajibkan mengatur kepemilikan itu, akan memberitahukan konsul atau agen konsuler tentang keadaan itu, agar keterangan yang perlu dapat diteruskan kepada pihak-pihak yang berkepentingan.

Butir 12. Konsul Jenderal, Konsul dan Wakil Konsul memiliki wewenang, sejauh hukum Amerika Serikat mengizinkan, hak untuk diangkat berbagai penengah, yang dapat berasal dari pemilik dan awak kapal-kapal itu, yang berasal dari Amerika Serikat, dan hal ini tanpa campur tangan penguasa setempat, kecuali tindakan awak kapal atau sang kapten dipandang akan mengganggu ketertiban dan ketenangan negeri, atau bahwa konsul jenderal, konsul atau wakil konsul harus memohon

bantuan pihak berwenang tersebut, dalam rangka melaksanakan keputusan-keputusan mereka atau mempertahankan wewenang mereka.

Namun difahami bahwa keputusan ini atau arbitrase istimewa tidak dikesampingkan pada saat kepulangan mereka, pihak-pihak dalam litigasi tentang hak banding kepada pihak peradilan yang berwenang dari negeri mereka sendiri.

Butir 13. Konsul Jenderal, Konsul dan wakil Konsul, yang adalah bukan kaula negeri Belanda, yang pada saat pengangkatan mereka tidak dinyatakan sebagai penduduk di Kerajaan Belanda atau jajahannya, dan yang tidak melakukan penawaran, pekerjaan atau perdagangan, kecuali tugas konsuler, adalah, sejauh di Amerika Serikat hak istimewa yang sama diberikan kepada konsul jenderal, konsul dan wakil konsul Negeri Belanda, dibebaskan dari penampungan, dari pajak perseorangan dan kemudian dari semua pajak umum atau kota, yang mana dipandang watak perseorangan, sehingga pembebasan ini tidak akan pernah diperluas hingga pungutan kantor pabean atau pajak lainnya, apakah tidak langsung atau nyata.

Konsul jenderal, konsul dan wakil konsul, yang bukan penduduk asli atau dianggap kaula negeri Belanda, namun yang akan melaksanakan bersama-sama dengan tugas konsuler mereka, profesi atau perdagangan, apapun, diwajibkan untuk memenuhi kewajiban dan membayar pajak dan pungutan seperti semua kaula Belanda dan penduduk lainnya.

Konsul jenderal, konsul dan wakil konsul, kaula Negeri Belanda, namun untuk siapa hal itu selaras dengan pelaksanaan tugas konsuler, yang dilaksanakan oleh pemerintah Amerika Serikat, wajib untuk memenuhi kewajiban dan membayar pajak dan pungutan seperti semua kaula Belanda dan penduduk lainnya.

Butir 14. Konsul jenderal, konsul dan wakil konsul Amerika Serikat akan menikmati semua hak istimewa, pengecualian dan kekebalan di daerah jajahan Negeri Belanda, seperti yang akan diberikan kepada perwakilan jajaran yang sama dari bangsa yang sangat disukai di masa mendatang.

Butir 15. Kesepakatan ini akan tetap berlaku untuk masa lima tahun dari hari pertukaran pengesahan, yang mana akan berlangsung dalam penundaan 12 bulan atau sesegera mungkin.

Dalam hal tidak ada pihak yang melakukan perjanjian memberitahukan 12 bulan sebelum habis masa berlaku dari lima tahun tersebut, dari niatnya tidak memperbaharui kesepakatan ini, akan tetap berlaku setahun lebih lama, dan selanjutnya dari tahun ke tahun, hingga habis masa berlaku setahun dari hari itu yang mana salah satu pihak akan memberitahukan.

Ternyata, wakil yang berwenang telah menandatangani kesepakatan ini dan diperkuat dengan stempel mereka.

Dibuat di Den Haag, dua puluh dua Januari, tahun Yang Maha Kuasa seribu delapan ratus dan lima puluh lima.

Ditandatangani Van Hall, Ditandatangani Ch. F. Pahud. Ditandatangani August Belmont.

Perhatikan, bahwa pertukaran dokumen memperkuat persetujuan di atas, oleh kita pada 18 April, dan ditandatangani oleh Presiden Amerika Serikat pada tanggal 5 Maret 1855, berlangsung pada tanggal 25 Mei berikutnya.

Atas perintah Menteri Urusan Luar Negeri kita, pada tanggal 5 Juli 1855 no. 21;

Disetujui dan ditentukan, bahwa keputusan ini akan ditempatkan di Lembaran Negara dengan persetujuan dan terjemahannya.

Loo, tanggal 7 Juli 1855

WILLEM

Menteri Urusan Luar Negeri,  
Van Hall

Diterbitkan 24 Juli 1855,  
Direktur Kabinet Kerajaan  
De Kock

Dan agar tidak ada seorang pun yang tidak mengetahui, Gubernur Jenderal Hindia Belanda memerintahkan (diketahui oleh Dewan Hindia Belanda), bahwa hal ini akan dimasukkan ke dalam Lembaran Negara Hindia Belanda, dan oleh karenanya, sejauh diperlukan, terjemahan dalam bahasa Indonesia dan Cina akan disertakan.

Diperintahkan selanjutnya semua pejabat tinggi dan rendah dan ahli hukum, semua yang terkait,

Diterbitkan 29 Oktober 1855  
Sekretaris Negara  
A Prins

**Lampiran 3. Terjemahan Perjanjian (*Convention*) Amerika Serikat dan Jepang yang Ditandatangani di Kanagawa tertanggal 31 Maret 1854 dan Ratifikasinya dipertukarkan di Shimoda tertanggal 21 Februari 1855**

**PERJANJIAN PERDAMAIAN DAN PERSAHABATAN  
DENGAN JEPANG TAHUN 1854**

Amerika Serikat dan kekaisaran Jepang, disebabkan oleh keinginan untuk mengadakan persahabatan yang kokoh, kekal dan tulus, antara kedua bangsa tersebut, telah bertekad untuk menetapkan dengan cara yang jelas dan positif, dengan cara perjanjian atau konvensi umum tentang perdamaian serta persahabatan, ketentuan yang di masa depan akan saling dihormati dalam hubungan negara masing-masing; untuk tujuan yang sangat diinginkan itu, Presiden Amerika Serikat telah memberikan kekuasaan penuh kepada Komisarisnya, Matthew Calbaith Perry, Duta Besar istimewa Amerika Serikat di Jepang; dan Raja Yang Mulia dari Jepang telah memberikan kekuasaan yang serupa kepada para Komisarisnya: Hayashi, Dai-gaku no-kami; Ido, pangeran dari Tsus-Sima; Izawa, Pangeran dari Mima-saki; dan Udono, anggota Dewan Penerimaan Negara. Dan Komisariss tadi, sesudah tukar menukar kekuasaan penuh mereka tersebut, dan premis-premis yang dipertimbangkan sebagaimana mestinya, telah sepakat dengan pasal-pasal berikut.

**Pasal 1**

Akan terdapat perdamaian yang sempurna, tetap dan universal, dan persahabatan yang tulus serta ramah antara Amerika Serikat di satu pihak dan Kekaisaran Jepang di pihak lain; serta antara rakyat mereka masing-masing, tanpa pengecualian orang maupun tempat.

**Pasal 2**

Pelabuhan Simoda dalam kepangeranan (*principality*, daerah yang diperintah oleh seorang pangeran) Idzu, dan pelabuhan Hakodade dalam kepangeranan Matsmai, diijinkan oleh Jepang sebagai pelabuhan untuk penerimaan kapal-kapal Amerika, dimana mereka dapat dipasok dengan kayu, air, perbekalan dan batubara, serta barang lain yang mereka butuhkan, sejauh dimiliki oleh Jepang. Saat pembukaan pelabuhan mereka yang disebut pertama ialah segera sesudah hari yang sama dalam tahun Jepang yang berikut.

(Catatan: tarif harga akan diberikan oleh para pejabat Jepang tentang barang yang dapat mereka sediakan, dan pembayaran untuk itu akan dilakukan dalam mata uang emas dan perak)

**Pasal 3**

Apabila kapal-kapal Amerika Serikat terlempar atau rusak (*kandas*) di pantai Jepang, kapal-kapal Jepang akan menolong mereka dan membawa anak buah kapal mereka ke Simoda, atau Hokadade, serta menyerahkan mereka kepada orang-orang senegeri mereka yang ditunjuk untuk menerima mereka; barang yang dapat dilindungi oleh

mereka yang mengalami kecelakaan kapal akan dikembalikan, dan semua biaya yang dikeluarkan dalam penyelamatan dan membantu orang Amerika serta Jepang, yang dengan demikian terlempar ke pantai salah satu negara tersebut, tidak akan diganti.

#### Pasal 4

Mereka dari kapal yang mendapat celaka dan warganegara Amerika Serikat yang lain, akan bebas seperti halnya di negara-negara lain, dan tidak tunduk kepada pemenjaraan, akan tetapi akan diterima menurut hukum yang adil.

#### Pasal 5

Mereka dari kapal yang mendapat celaka dan warga negara Amerika Serikat yang lain, yang untuk sementara tinggal di Simoda dan Hakodate, tidak tunduk kepada pembatasan dan pemenjaraan demikian itu sebagaimana halnya mereka orang Belanda dan Cina di Nagasaki, akan tetapi di Simoda mereka akan bebas bepergian ke tempat yang mereka inginkan di dalam batas tujuh mil Jepang (atau Ri), dari pulau kecil di pelabuhan Simoda, yang ditandai pada peta yang dilampirkan di sini;-dan dengan cara yang sama akan bebas bepergian di Hakodate menurut keinginan mereka, di dalam batas yang akan ditetapkan sesudah kunjungan eskader Amerika Serikat ke tempat itu.

#### Pasal 6

Kalau ada jenis barang lain yang diperlukan, atau usaha yang perlu diatur akan diadakan pembahasan yang seksama di antara pihak-pihak tersebut untuk menyelesaikan masalah itu.

#### Pasal 7

Sudah disetujui bahwa kapal-kapal Amerika Serikat yang terpaksa memasuki pelabuhan yang terbuka bagi mereka, akan diijinkan untuk menukar mata uang emas dan perak serta barang dengan barang lain, menurut peraturan yang akan ditetapkan sementara oleh Pemerintah Jepang untuk tujuan itu. Akan tetapi, ditetapkan bahwa kapal-kapal Amerika Serikat akan diijinkan mengangkut barang yang tidak ingin mereka tukarkan.

#### Pasal 8

Kayu, air, perbekalan, batubara dan barang yang akan diperlukan, hanya dapat diperoleh melalui kantor Pejabat Jepang yang ditunjuk untuk maksud tersebut dan tidak dengan cara lain.

#### Pasal 9

Sudah disetujui bahwa kalau di masa depan pemerintah Jepang mengijinkan negara atau negara-negara lain, hak-hak istimewa dan keuntungan yang di dalam perjanjian ini tidak diberikan kepada Amerika Serikat serta warganegaranya, bahwa hak-hak istimewa dan keuntungan yang sama akan diberikan pula kepada Amerika Serikat serta warganegara, tanpa konsultasi maupun penundaan.



#### Pasal 10

Kapal-kapal Amerika Serikat hanya diijinkan memasuki pelabuhan Simoda dan Hakodate, kecuali dalam bahaya atau dipaksa oleh tekanan cuaca.

#### Pasal 11

Pemerintah Amerika Serikat akan mengangkat Konsul atau Agen (Wakil) untuk menetap di Simoda setiap waktu sesudah berakhirnya masa 18 bulan sejak tanggal penandatanganan perjanjian ini, kecuali salah satu pemerintah menganggap tidak perlu pengaturan demikian itu.

#### Pasal 12

Perjanjian sekarang ini yang diadakan dan ditandatangani sebagaimana mestinya, merupakan kewajiban dan harus dijalankan dengan tepat oleh Amerika Serikat dan Jepang, dan oleh warga negara serta subyek masing-masing negara; dan akan disahkan serta disetujui oleh Presiden Amerika Serikat, oleh dan dengan nasihat serta persetujuan Senat Amerika Serikat, dan oleh Raja Yang Mulia dari Jepang, serta pengesahannya akan dipertukarkan dalam waktu 18 bulan dari tanggal penandatungannya, atau lebih cepat kalau dapat dilaksanakan.

Berdasarkan kepercayaan, kami, masing-masing wakil yang berkuasa penuh dari Amerika Serikat dan Kekaisaran yang disebut di atas, telah menandatangani dokumen-dokumen ini serta membubuhinya dengan cap.

Dilaksanakan di Kanagawa pada tanggal 31 Maret tahun 1854 M; dan dari Kayei, tahun ke-7, bulan ketiga dan hari ketiga.

M.C Perry

#### Catatan

Peraturan tambahan ditandatangani di Shimoda 17 Juni 1854, menambah perjanjian 31 Maret 1854

Mulai berlaku 17 Juni 1854

Disahkan Jepang dalam : "tahun pertama Ansei, Saudara Tua, Macan, bulan ke-12" (18 Januari sampai 16 Februari 1855).

Instrumen pengesahan oleh Jepang diserahkan 21 Februari 1855.

Diganti 4 Juli 1859 berkenan dengan perjanjian pelabuhan dengan perjanjian 29 Juli 1858; diganti 17 Juli 1899, dengan persetujuan 22 November 1894

Sumber: (*Treaties and Other International Agreements of the USA, 1776—1949*. Jilid 6: 352-359; Lubis & Bradley 1991; Beasley 1955: 119-127; Perry 1968)

#### Lampiran 4. Surat Presiden Amerika Serikat kepada Kaisar Jepang

##### A Letter of the President of the United States to the Emperor of Japan

Great and Good Friend!

I send you this public letter by Commodore Matthew C. Perry, an officer of highest rank in the Navy of the United States, and commander of the squadron now visiting Your Imperial Majesty's dominions.

I have directed Commodore Perry to assure Your Imperial Majesty that I entertain the kindest feelings toward Your Majesty's person and government, and that I have no other object in sending him to Japan but to propose to Your Imperial Majesty that the United States and Japan should live in friendship and have commercial intercourse with each other.

The constitution and laws of the United States forbid all interference with the religious or political concerns of other nations. I have particularly charged Commodore Perry to abstain from every act which could possibly disturb the tranquility of Your Imperial Majesty's dominions.

The United States of America reach from ocean to ocean, and our territory of Oregon and state of California lie directly opposite to the dominions of Your Imperial Majesty. Our steamships can go from California to Japan in eighteen days. Our great state of California produces about sixty millions of dollars in gold every year, besides silver, quicksilver, precious stones, and many other valuable articles. Japan is also a rich and fertile country and produces many very valuable articles.

Your Imperial Majesty's subjects are skilled in many of the arts. I am desirous that our two countries should trade with each other for the benefit both of Japan and the United States.

We know that the ancient laws of Your Imperial Majesty's government do not allow of foreign trade except with the Dutch. But as the state of the world changes, and new governments are formed, it seems to be wise from time to time to make new laws. There was time when the ancient laws of Your Imperial Majesty's government were first made.

About the same time America, which is sometimes called the New World, was first discovered and settled by the Europeans. For a long time there were but a few people, and they were poor. They have now become quite numerous; their commerce is very extensive; and they think that if Your Imperial Majesty were so far to change the ancient laws as to allow a free trade between the two countries, it would be extremely beneficial to both.

If Your Imperial Majesty is not satisfied that it would be safe, altogether, to abrogate the ancient laws which forbid foreign trade, they might be suspended for five or ten years, so as to try the experiment. If it does not prove as beneficial as was hoped, the ancient laws can be restored. The United States often limits its treaties with foreign states to a few years, and then renew them or not, as they please.

I have directed Commodore Perry to mention another thing to Your Imperial Majesty. Many of our ships pass every year from California to China, and great numbers of our people pursue the whale fishery near the shores of Japan. It sometimes happens in stormy weather that one of our ships is wrecked on Your Imperial Majesty's shores. In all such cases we ask and expect that our unfortunate people should be treated with kindness, and that their property should be protected till we can send a vessel and bring them away. We are very much in earnest in this.

Commodore Perry is also directed by me to represent to Your Imperial Majesty that we understand that there is a great abundance of coal and provisions in the empire of Japan. Our steam ships, in crossing the great ocean, burn a great deal of coal, and it is not convenient to bring it all the way from America. We wish that our steam ships and other vessels should be allowed to stop in Japan and supply themselves with coal, provisions, and water. They will pay from them in money, or anything else Your Imperial Majesty subjects may prefer, and we request Your Imperial Majesty to appoint a convenient port in the southern part of the empire where our vessels may stop for this purpose. We are very desirous of this.

These are the only objects for which I have sent Commodore Perry with a powerful squadron to pay a visit to Your Imperial Majesty's renowned city of Edo: friendship, commerce, a supply of coal, and provisions and protection for our shipwrecked people.

We have directed Commodore Perry to beg Your Imperial Majesty's acceptance of a few presents. They are of no great value in themselves. But some of them may serve as specimens of the articles manufactured in the United States, and they are intended as tokens of our sincere and respectful friendship.

May the Almighty have Your Imperial Majesty in his great and holy keeping! In witness whereof I have caused the great seal of the United States to be hereunto affixed, and have subscribed the same with my name, at the city of Washington in America, the seal of my government, on the thirteenth day of the month of November, in the year one thousand eight hundred and fifty-two.

Your good friend,  
 Millard Fillmore  
 By the President  
 Edward Everett  
 Secretary of State

(Sumber: Pineau 1968: Beasley 1967: 99-101)

## Lampiran 5. Daftar Hadiah yang Dibawa Komodor M.C. Perry untuk Kekaisaran Jepang

American Gifts presented to Japanese (Appendix D)

Untuk Kaisar:

For the Emperor:

- Miniature steam engine, ¼ size, with track, tender, and car
- 2 telegraph sets, with batteries, three miles of wire, gutta percha wire, and insulators
- 1 Francis' copper lifeboat
- 1 surfboat of copper
- Collection of agricultural implements
- Audubon's Birds, in nine vols.
- Natural History of the State of New York, sixteen vols.
- Annals of Congress, four vols.
- Laws and Documents of the State of New York
- Journal of the Senate and Assembly of New York
- Lighthouse Reports, two vols.
- Bancroft's History of the United States, four vols.
- Farmer's Guide, two vols.
- 1 series of United States Coast Survey Charts
- Morris Engineering
- Silver-topped dressing case
- 8 yards of scarlet broadcloth, and scarlet velvet
- Series of United States standard yard, gallon, bushel, balances and weights
- Quarter cask of Madeira
- Barrel of whisky
- Box of champagne and cherry cordial and maraschino
- 3 boxes of fine tea
- Maps of several states and four large lithographs
- Telescope and stand, in box
- Sheet-iron stove
- An assortment of fine perfumery
- 5 Hall rifles
- 3 Maynard muskets
- 12 cavalry swords
- 6 artillery swords
- 1 carbine
- 20 Army pistols in a box
- Catalogue of New York State Library and of Postoffices
- 2 mail bags with padlocks

Untuk Permaisuri Kaisar:

For the Empress:

- Flowered silk embroidered dress

Toilet dressing-box gilded  
 6 dozen assorted perfumery  
 For Commissioner Hayashi:  
 Audubon's Quadrupeds  
 4 yards scarlet broadcloth  
 Clock  
 Stove  
 Rifle  
 Set of Chinaware  
 Teaset  
 Revolver and powder  
 2 dozen assorted perfumery  
 20 gallons of whisky  
 1 sword  
 3 boxes fine tea  
 1 box of champagne  
 1 box of finer tea

Untuk Pangeran Ise, Abe:

For Abe, prince of Ise, first councilor:  
 1 copper lifeboat  
 Kendell War in Mexico and Ripley History of the War in Mexico  
 1 box of champagne  
 3 boxes of fine tea  
 20 gallons whisky  
 Clock  
 Stove  
 Rifle  
 Revolver with powder  
 1 sword  
 2 dozen assorted perfumery  
 4 yards scarlet broadcloth  
 For each of the other five councilors:  
 1 book  
 10 gallons whisky  
 1 lithography  
 Clock  
 Revolver  
 Rifle  
 Sword

12 assorted perfumery  
 Untuk Pangeran Tsushima, Ido:  
 For Ido, prince of Tsushima, second commissioner:  
 Appleton's Dictionary  
 9 assorted perfumery  
 Lithograph of New Orleans

5 gallons whisky

1 box of tea

1 Clock

1 Revolver

1 Rifle

1 Sword

1 box of cherry cordial

Untuk Pangeran Mimisaki, Izawa

For Izawa, prince of Mimisaki, third commissioner:

Model of lifeboat

View of steamer Atlantic

5 gallons whisky

1 Rifle

1 Revolver

1 Clock

Sword

9 assorted perfumery

Box of cherry cordial

Small box of tea

Brass howitzer and carriages

For Uono, fourth commissioner:

List of post-offices

Box of tea

Lithograph of elephant

9 assorted perfumery

1 Rifle

1 Revolver

1 Clock

1 Sword

5 gallons whisky

Box of cherry cordial

Untuk Michitaro Matsuzaki

For Michitaro Matsuzaki, fifth commissioner:

Lithograph of a steamer

Box of tea

6 assorted perfumery

1 Revolver

1 Clock

1 Sword

5 gallons whisky

Box of cherry cordial

(Sumber: Pineau/ Perry 1968: 233)

THE  
**NARRATIVE**  
 OF  
**CAPTAIN DAVID WOODARD**  
 AND  
**FOUR SEAMEN,**

WHO LOST THEIR SHIP WHILE IN A BOAT AT SEA,  
 AND SURRENDERED THEMSELVES UP TO THE MALAYS

IN THE  
**ISLAND OF CELEBES;**

CONTAINING  
**AN INTERESTING ACCOUNT**

*Of their Sufferings from Hunger and various Hardships, and  
 their Escape from the Malays, after a Captivity  
 of Two Years and a Half:*

ALSO AN ACCOUNT BY THE  
**MANNERS AND CUSTOMS OF THE COUNTRY,**

And a Description of the Harbours and Coasts, &c.

TOGETHER WITH

**AN INTRODUCTION,**

And an **APPENDIX**, containing Narratives of various  
 Escapes from Shipwrecks, under great Hardships  
 and Abstinence; holding out

**A VALUABLE SEAMAN'S GUIDE,**

*And the Importance of Union, Confidence, and Perseverance,  
 in the Midst of Distress.*

*"There's a sweet little Cherub sits perch'd up aloft,*

*"To keep watch for the Life of Poor Jack."*

**DIDDY.**

**SECOND EDITION.**

**LONDON:**

**PRINTED FOR J. JOHNSON, 72, ST. PAUL'S CHURCH-YARD**

**1805.**

Ⓢ

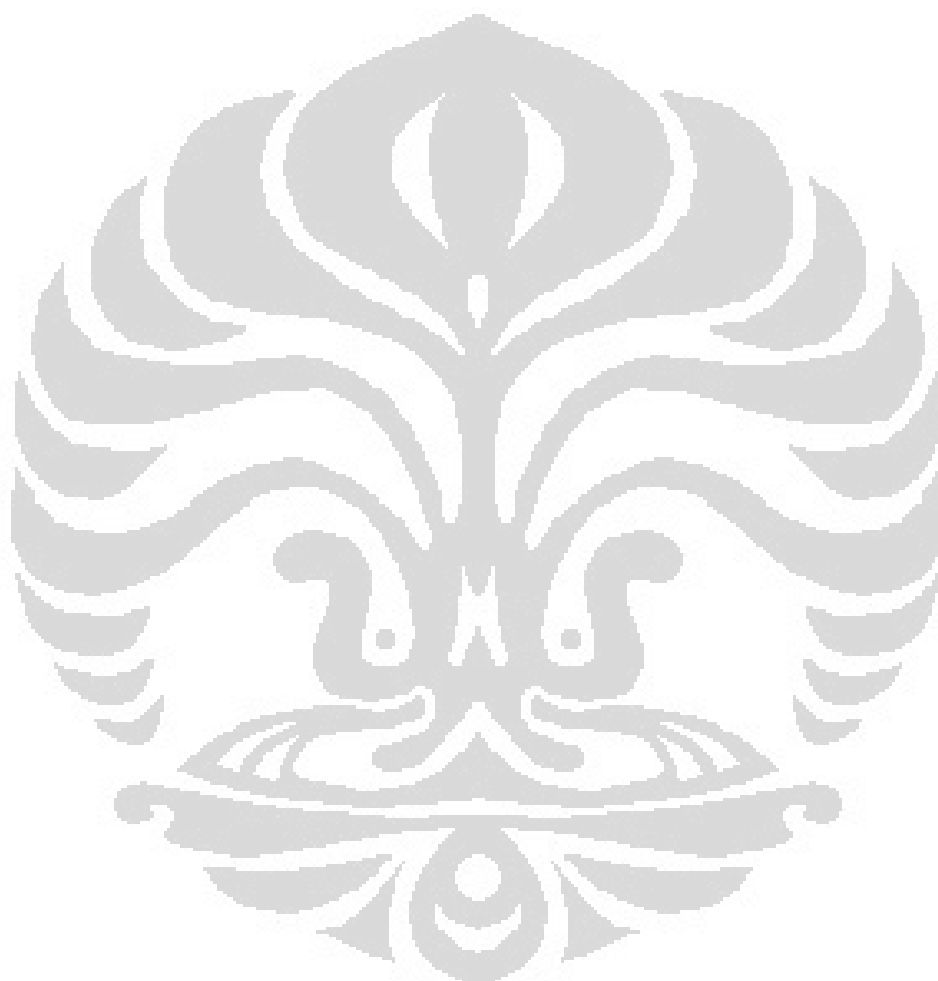
## Lampiran Tabel

**Tabel 37. KEADAAN IMPOR DAN EKSPOR HINDIA BELANDA  
DARI/ KE AMERIKA SERIKAT 1823—1870 (Dalam Ribuan Gulden)  
Menurut Mansvelt (1938)**

Tahun	Impor	%	Ekspor	%	Neraca Perdagangan
1823	1.339	10	641	3,5	- 698
1824	829	8,9	129	1	- 700
1825	929	10,2	431	3,4	- 498
1826	---	---	---	---	---
1827	218	1,9	34	0,3	- 184
1828	305	2,4	121	0,9	- 184
1829	126	1,1	134	1,3	+ 8
1830	325	2,7	241	2,4	- 84
1831	401	3,9	179	1,6	- 222
1832	147	1,7	142	0,8	- 5
1833	361	2,9	236	1,3	- 125
1834	370	2,8	254	1	- 116
1835	242	2,1	660	2,4	+ 418
1836	253	1,9	1.002	2,8	+ 749
1837	105	0,6	927	2,5	+ 822
1838	189	0,9	829	2,3	+ 640
1839	305	0,9	958	1,9	+ 653
1840	75	0,3	57	0,1	- 18
1841	152	0,8	1.444	2,6	+ 1.292
1842	129	0,5	856	1,7	+ 727
1843	338	1,8	844	1,7	+ 506
1844	195	1	754	1,3	+ 559
1845	236	1	548	1	+ 312
1846	385	1,6	1.200	2,4	+ 815
1847	83	0,4	455	0,9	+ 372
1848	282	1,5	593	1,3	+ 311
1849	394	1,8	598	1,1	+ 204
1850	527	1,6	739	1,4	+ 212
1851	380	1,9	2.848	4,4	+ 2.468
1852	157	1,9	1.159	2,3	+ 1.002
1853	473	1,5	946	1,5	+ 473
1854	298	0,5	1.546	2,5	+ 1.248
1855	473	1,6	629	0,9	+ 156
1856	398	1,3	1.123	1,3	+ 725
1857	293	0,9	802	0,9	+ 642
1858	160	0,5	860	1	+ 700
1859	280	0,8	826	0,9	+ 546
1860	310	0,7	803	0,9	+ 493



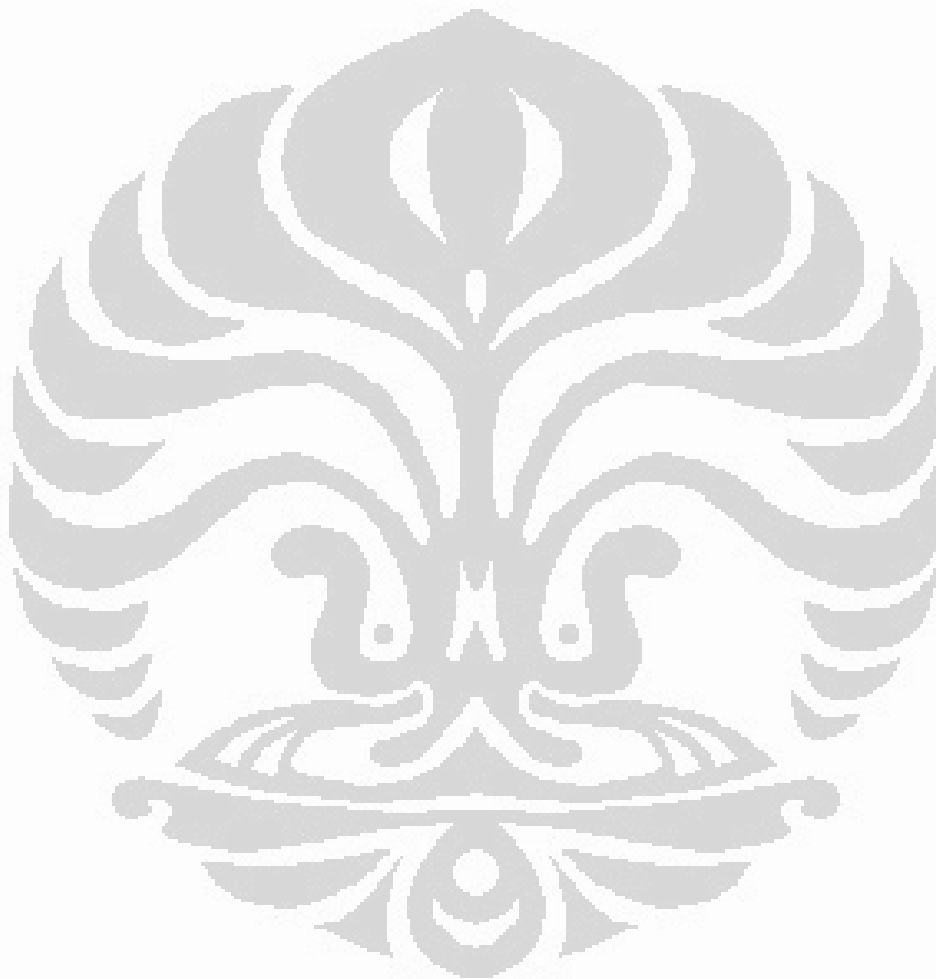
1861	267	0,6	115	0,1	- 152
1862	180	0,4	295	0,3	+ 115
1863	188	0,5	746	0,8	+ 558
1864	179	0,6	219	0,2	+ 40
1865	270	0,7	1.002	1,1	+ 732
1866	282	0,6	1.836	1,9	+ 1.554
1867	370	0,8	1.332	1,4	+ 962
1868	263	0,7	828	0,9	+ 565
1869	293	0,7	2.632	2,7	+ 2.339
1870	417	1,1	2.272	2,4	+ 1.855



**Tabel 38. KEADAAN IMPOR DAN EKSPOR HINDIA BELANDA  
DARI/ KE AMERIKA SERIKAT 1822—1870  
(Dalam Ribuan Gulden) Menurut Korthal Altes (1991)**

Tahun	Impor	Ekspor	Neraca
1822	928	596	- 1.524
1823	1.339	641	- 698
1824	829	129	- 700
1825	929	431	- 498
1826	368	211	- 157
1827	218	34	- 184
1828	305	121	- 184
1829	126	134	+ 8
1830	325	241	- 84
1831	401	179	- 222
1832	147	142	- 5
1833	361	236	- 125
1834	370	254	- 116
1835	242	660	+ 418
1836	253	1.002	+ 749
1837	105	927	+ 822
1838	189	829	+ 640
1839	305	958	+ 653
1840	75	57	- 18
1841	152	1.444	+ 1.292
1842	129	856	+ 727
1843	338	844	+ 506
1844	195	754	+ 559
1845	236	548	+ 312
1846	385	1.200	+ 815
1847	83	455	+ 372
1848	282	593	+ 311
1849	394	598	+ 204
1850	527	739	+ 212
1851	380	2.848	+ 2.468
1852	157	1.159	+ 1.002
1853	473	946	+ 473
1854	298	1.546	+ 1.248
1855	473	629	+ 156
1856	398	1.123	+ 725
1857	293	802	+ 642
1858	160	860	+ 700
1859	280	826	+ 546
1860	310	803	+ 493

1861	267	115	- 152
1862	180	295	+ 115
1863	188	746	+ 558
1864	179	219	+ 40
1865	270	1.002	+ 732
1866	282	1.836	+ 1.554
1867	370	1.332	+ 962
1868	263	828	+ 565
1869	293	2.632	+ 2.339
1870	417	2.272	+ 1.855



**Tabel 39. KAPAL EROPA DAN AMERIKA SERIKAT YANG TIBA DI BATAVIA BERDASARKAN BENDERA 1793—1807**

Tahun	Amerika Serikat	Belanda	Inggris	Perancis	Portugis	Denmark	Lain-lain	Keseluruhan
1793	2	15	28	5	6	0	0	56
1795	7	4	17	0	4	6	1	39
1796	22	1	0	1	2	11	0	37
1797	32	1	0	1	1	21	2	58
1798	29	0	0	0	0	28	6	63
1800	44	1	0	0	0	11	3	59
1801	31	0	0	1	0	4	7	43
1803	25	0	17	3	2	3	4	54
1804	75	3	0	3	1	7	6	95
1805	56	0	0	1	4	8	2	71
1806	21	10	0	0	1	7	2	31
1807	43	0	0	1	3	15	3	65

(Sumber: Fichter 2006: 257)

**Tabel 40. IMPOR DAN REEKSPOR AMERIKA SERIKAT 1790—1815**  
(Dalam Dolar Amerika Serikat atau USS)

Tahun	Impor	Reekspor
1790	23.800.000	300.000
1791	30.500.000	500.000
1792	32.500.000	1.000.000
1793	32.550.000	1.750.000
1794	36.000.000	6.500.000
1795	71.300.000	8.300.000
1796	82.936.164	26.300.000
1797	77.379.406	27.000.000
1798	70.551.700	33.000.000
1799	81.069.148	45.523.000
1800	93.252.768	49.131.000
1801	113.363.511	46.643.000
1802	78.333.333	35.775.000
1803	65.666.666	13.594.000
1804	87.000.000	36.232.000
1805	125.525.175	53.179.000
1806	136.561.730	60.283.000
1807	144.740.342	59.644.000
1808	58.101.023	12.997.000
1809	61.029.726	20.798.000
1810	89.366.069	24.391.000
1811	57.887.952	16.023.000
1812	78.788.540	8.495.000
1813	22.177.812	2.848.000
1814	12.967.859	145.000
1815	85.356.680	6.583.000

(Sumber: Fichter 2006: 125)

**Tabel 41. IMPOR LADA TAHUNAN KAPAL-KAPAL AMERIKA SERIKAT DARI HINDIA TIMUR (*EAST INDIES*) 1789—1815 (Dalam Pon)**

Tahun	Jumlah	%
1789/90	---	0,00
1790/91	111.619	32,09
1791/92	---	---
1792/93	---	---
1793/94	---	---
1794/95	336.867	75,50
1795/96	1.331.386	96,69
1796/97	1.689.463	93,05
1797/98	1.112.547	99,49
1798/99	109.687	81,91
1799/1800	1.180.404	98,50
1800/01	3.520.504	98,31
1801/02	3.914.952	99,86
1802/03	2.991.939	99,87
1803/04	7.283.848	99,28
1804/05	4.382.903	98,53
1805/06	2.441.075	99,14
1806/07	3.209.953	99,98
1807/08	4.641.579	99,37
1808/09	2.563.173	96,98
1809/10	5.995.066	97,13
1810/11	4.011.667	96,65
1811/12	2.508.061	97,32
1812/13	60.505	96,99
1813/14	386.716	99,65
1814/15	171.240	---

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 42. IMPOR LADA AMERIKA SERIKAT YANG DIBAWA OLEH KAPAL ASING LAINNYA 1790—1815 (Dalam Pon)**

Tahun	Impor Kapal Asing	Keseluruhan
1789/90	---	---
1790/91	---	111.619
1791/92	---	---
1792/93	---	---
1793/94	---	---
1794/95	---	336.867
1795/96	---	1.331.386
1796/97	178.229	1.867.692
1797/98	116.668	1.229.215
1798/99	---	109.687
1799/1800	179.619	1.360.023
1800/01	501.301	4.021.805
1801/02	2.046.261	5.961.213
1802/03	879.978	3.871.917
1803/04	147.767	7.431.615
1804/05	321.366	4.704.269
1805/06	1.240.990	3.682.065
1806/07	289.480	3.499.433
1807/08	1.102.744	5.744.323
1808/09	750.867	3.314.040
1809/10	---	5.995.066
1810/11	16.745	4.028.412
1811/12	296	2.508.357
1812/13	59.290	119.795
1813/14	42.426	429.142
1814/15	213.272	384.512

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 43. IMPOR LADA, GULA MERAH DAN KOPI AMERIKA SERIKAT DARI HINDIA BELANDA 1795—1812 (Dalam Pon)**

<b>Tahun</b>	<b>Lada</b>	<b>Gula Merah</b>	<b>Kopi</b>
1795/96	401.294	194,830	2.201.787
1796/97	572.167	977,045	1.892.077
1797/98	127.737	1.007.318	1.593.445
1798/99	---	299.465	692.284
1799/1800	865.704	219	496.032
1800/01	2.506.499	---	---
1801/02	3.232.189	921.649	2.328.243
1802/03	2.112.897	1.331.841	1.345.437
1803/04	4.583.357	670.471	7.730.801
1804/05	4.013.240	1.954.946	4.063.777
1805/06	1.859.922	1.819.108	2.719.489
1806/07	2.270.277	2.040.697	4.147.509
1807/08	3.651.110	909.646	2.913.477
1808/09	1.818.630	438.805	492.213
1809/10	4.388.949	---	52.126
1810/11	3.056.583	282.281	926.587
1811/12	902.825	---	---

(Sumber: Fichter 2006)



Tabel 44. IMPOR LADA AMERIKA SERIKAT 1789—1815 (Dalam Pon)

Tahun	Dengan Kapal Amerika Serikat dari East Indies	%	Dengan Kapal-kapal Lainnya	%	Keseluruhan
1789/90	---	---	---	---	---
1790/91	111.619	32,09	---	---	111.619
1791/92	---	---	---	---	---
1792/93	---	---	---	---	---
1793/94	---	---	---	---	---
1794/95	336.867	75,50	---	---	336.867
1795/96	1.331.386	96,69	---	---	1.331.386
1796/97	1.689.463	93,05	178.229	---	1.867.692
1797/98	1.112.547	99,49	116.668	---	1.229.215
1798/99	109.687	81,91	---	---	109.687
1799/1800	1.180.404	98,50	179.619	---	1.360.023
1800/01	3.520.504	98,31	501.301	---	4.021.805
1801/02	3.914.952	99,86	2.046.261	---	5.961.213
1802/03	2.991.939	99,87	879.978	---	3.871.917
1803/04	7.283.848	99,28	147.767	---	7.431.615
1804/05	4.382.903	98,53	321.366	---	4.704.269
1805/06	2.441.075	99,14	1.240.990	---	3.682.065
1806/07	3.209.953	99,98	289.480	---	3.499.433
1807/08	4.641.579	99,37	1.102.744	---	5.744.323
1808/09	2.563.173	96,98	750.867	---	3.314.040
1809/10	5.995.066	97,13	---	---	5.995.066
1810/11	4.011.667	96,65	16.745	---	4.028.412
1811/12	2.508.061	97,32	296	---	2.508.357
1812/13	60.505	96,99	59.290	---	119.795
1813/14	386.716	99,65	42.426	---	429.142
1814/15	171.240	---	213.272	---	384.512

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 45. IMPOR DAN EKSPOR LADA AMERIKA SERIKAT  
1790—1815 (Dalam Pon)**

Tahun	Impor	Ekspor
1789/90	---	---
1790/91	111.619	492
1791/92	---	---
1792/93	---	---
1793/94	---	---
1794/95	336.867	302.192
1795/96	1.331.386	491.330
1796/97	1.867.692	1.901.130
1797/98	1.229.215	501.982
1798/99	109.687	441.412
1799/1800	1.360.023	635.849
1800/01	4.021.805	3.153.139
1801/02	5.961.213	5.422.144
1802/03	3.871.917	2.991.430
1803/04	7.431.615	5.703.646
1804/05	4.704.269	7.559.224
1805/06	3.682.065	4.111.983
1806/07	3.499.433	4.207.166
1807/08	5.744.323	1.709.978
1808/09	3.314.040	4.722.098
1809/10	5.995.066	5.946.336
1810/11	4.028.412	3.057.456
1811/12	2.508.357	2.521.003
1812/13	119.795	99.660
1813/14	429.142	---
1814/15	384.512	746.349

(Sumber: Fichter 2006)

Tabel 46. TUJUAN EKSPOR LADA AMERIKA SERIKAT TAHUN 1790—1799

No.	Tujuan	%
1.	Perancis	31
2.	Hindia Barat Perancis	1
3.	Hamburg, Bremen dan Kota Hanse lainnya	17
4.	Spanyol, Tenerifik dan Kepulauan Kanari	16
5.	Hindia Barat Spanyol, Honduras, Kampeaci, Pantai Nyamuk	3
6.	Florida dan Louisiana	2
7.	Italia	10
8.	Negeri Belanda	9
9.	Hindia Barat Belanda dan Koloni Amerika	1
10.	Denmark dan Norwegia	1
11.	Inggris, Man dan Berwick	1
12.	Hindia Barat Inggris	1
13.	Eropa Lainnya	4
14.	Hindia Barat lainnya	1
15.	Lainnya	2
	<b>Jumlah</b>	100

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 47. IMPOR TEH AMERIKA SERIKAT DENGAN KAPAL-KAPAL  
AMERIKA SERIKAT YANG DATANG DARI HINDIA TIMUR  
TAHUN 1789—1815 (Dalam Pon)**

Tahun	Impor	Dari Hindia Timur (%)
1789/90	3.013.355	86
1790/91	1.305.428	51,96
1791/92	---	---
1792/93	---	---
1793/94	---	---
1794/95	2.705.839	76,75
1795/96	2.491.083	98,66
1796/97	1.887.732	99,24
1797/98	2.025.432	99,89
1798/99	5.089.593	97,87
1799/1800	5.025.605	99,84
1800/01	3.802.151	96,89
1801/02	4.229.482	99,78
1802/03	6.322.373	99,91
1803/04	3.190.524	99,87
1804/05	5.071.896	99,95
1805/06	6.961.995	99,71
1806/07	7.444.947	99,91
1807/08	5.420.467	99,96
1808/09	1.471.534	98,36
1809/10	7.708.193	99,17
1810/11	2.813.705	98,89
1811/12	3.074.146	87,16
1812/13	831.671	99,78
1813/14	189.373	96,76
1814/15	2.004.603	95,59

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 48. KESELURUHAN IMPOR DAN EKSPOR TEH AMERIKA SERIKAT TAHUN 1789—1815 (Dalam Pon)**

Tahun	Impor	Ekspor
1789/90	3.013.355	---
1790/91	1.305.428	---
1791/92	---	---
1792/93	---	---
1793/94	---	---
1794/95	2.665.839	---
1795/96	2.491.083	135.328
1796/97	1.919.111	132.350
1797/98	2.073.055	178.687
1798/99	5.089.593	96.861
1799/1800	5.119.340	1.180.632
1800/01	3.823.809	1.894.538
1801/02	4.234.376	3.146.492
1802/03	6.411.534	1.219.233
1803/04	3.190.828	1.788.888
1804/05	5.072.248	2.002.202
1805/06	7.019.450	2.663.061
1806/07	7.601.612	237.883
1807/08	5.420.487	237.883
1808/09	1.471.534	1.770.616
1809/10	7.708.208	1.337.732
1810/11	2.850.200	1.025.962
1811/12	3.074.365	519.254
1812/13	831.726	129
1813/14	202.236	---
1814/15	2.397.891	128.203

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 49. IMPOR BARANG-BARANG DARI ASIA  
KE AMERIKA SERIKAT TAHUN 1789—1815  
(Dalam Dolar Amerika Serikat atau US \$)**

Tahun	Hindia Timur Inggris	Cina	Hindia Belanda
1789/90	91.665	248.289	---
1790/91	206.614	172.786	---
1791/92	---	---	---
1792/93	---	---	---
1793/94	---	---	---
1794/95	529.782	323.758	---
1795/96	1.827.936	1.020.498	50.018
1796/97	815.810	903.420	58.977
1797/98	1.691.234	493.097	32.774
1798/99	970.263	687.600	14.847
1799/1800	1.724.799	1.268.177	15.992
1800/01	3.454.191	1.595.302	78.106
1801/02	2.913.585	2.412.756	37.057
1802/03	2.311.873	2.235.295	13.448
1803/04	3.471.681	2.098.611	34.764
1804/05	1.978.524	1.802.945	75.754
1805/06	3.559.382	2.188.476	28.755
1806/07	4.038.148	1.819.920	100.687
1807/08	4.219.725	2.663.540	26.651
1808/09	683.929	533.929	4.296
1809/10	3.317.440	3.374.860	13.586
1810/11	3.916.321	2.889.306	5.838
1811/12	1.071.470	1.861.013	---
1812/13	1.157.030	566.676	---
1813/14	---	11.649	---
1814/15	4.170	217.263	---

(Sumber: Fichter 2006)

**Tabel 50. KEADAAN KAPAL AMERIKA  
YANG TIBA DI KANTON 1784—1814**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Kapal</b>
1784	1
1785	---
1786	5
1787	3
1788	6
1789	18
1790	8
1791	9
1792	9
1793	12
1794	12
1795	16
1796	14
1797	18
1798	19
1799	26
1800	31
1801	37
1802	45
1803	21
1804	39
1805	40
1806	32
1807	44
1808	15
1809	44
1810	10
1811	31
1812	22
1813	18
1814	13

(Sumber: Fichter 2006)

Tabel 51. Keadaan Ekspor Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura  
Tahun 1825--1855 (dalam Gulden)

Tahun/ Komoditi	Buku dan alat musik	Obat- obatan	Kayu dan mebel	Lilin	Bahan pakaian	Tembaga & olahannya	Provisien	Peralatan perkapalan
1825	---	5.410	17.248	---	5.968	30.031	410.520	42.566
1826	---	4.314	11.996	---	6.850	26.727	143.755	16.724
1827	---	2.791	3.256	---	3.551	113	130.219	10.912
1828	150	918	2.200	12.704	162	---	175.970	23.928
1829	---	43	1.048	9.945	2.135	---	59.405	17.717
1830	100	2.384	3.807	16.408	4.563	11.007	120.517	22.702
1831	2.422	2.313	7.300	16.025	2.891	2.070	158.814	20.609
1832	451	162	2.049	4.654	1.104	592	56.688	15.367
1833	407	3.059	8.256	3.248	2.246	21.344	151.616	28.009
1834	3.911	332	10.870	15.773	2.190	4.284	160.206	56.663
1835	1.701	1.937	2.187	28.269	408	6.398	145.499	27.009
1836	3.427	951	2.116	22.038	1.918	2.242	28.392	31.725
1837	427	4.801	1.658	---	1.515	9.900	28.048	229
1838	2.652	3.971	806	11.995	1.121	4.783	46.054	5.053
1839	1.339	859	10.404	7.526	---	300	35.653	11.364
1840	50	700	4.690	---	---	---	31.943	4.253
1841	---	2.095	3.136	6.477	---	9.735	60.154	12.824
1842	1.160	1.205	4.319	17.355	265	335	29.533	3.414
1843	2.453	1.808	4.102	18.952	358	6.114	40.915	8.343
1844	---	1.064	3.719	5.870	261	7.322	45.437	944
1845	500	844	6.006	3.929	119	6.114	18.618	2.142
1846	---	968	7.531	2.634	623	7.322	48.215	6.623
1847	---	---	---	---	---	298	41.305	350
1848	3.149	1.055	5.164	6.067	298	158	59.418	6.304



1849	331	306	8.509	1.500	---	---	---	91.785	5.248
1850	85	375	14.449	984	---	---	25	32.296	1.443
1851	350	476	6.165	4.523	---	---	5.513	73.468	2.154
1852	1.222	652	11.936	2.988	1.890	---	---	54.914	133
1853	595	30	3.913	---	---	---	728	31.355	1.678
1854	75	156	1.000	---	---	---	4.014	21.488	876
1855	72	862	2.601	2.576	---	---	---	100.908	1.082

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

**Tabel 51. Keadaan Impor Barang-barang dari Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1825--1855 (dalam Gulden)---(Sambungan)**

Tahun/ Komoditi	Kereta, Peralatan Kulit	Sabun	Anggur dan Minuman Keras	Tembakau, & Rokok	Linen, katun & garens	Besi dan mesin	Anyaman	Lain-lain
1825	2.397	17.063	56.123	5.969	63	---	5.648	33.469
1826	3.978	10.009	51.784	9.270	1.200	---	1.313	29.764
1827	---	176	24.347	4.055	---	---	628	24.554
1828	1.326	8.076	23.054	3.414	---	332	1.294	3.265
1829	---	18.184	9.041	5.391	400	---	---	348
1830	4.500	24.319	63.021	8.972	9.377	10.418	3.027	185
1831	---	24.974	30.295	6.370	34.508	40.264	249	2.970
1832	1.918	5.509	8.574	1.411	11.837	268	---	3.060
1833	887	14.884	42.108	5.330	8.849	10.130	2.519	2.972
1834	737	13.633	21.594	2.351	40.859	10.740	732	713
1835	4.676	3.893	564	2.795	---	897	1.951	2.327
1836	2.829	5.141	18.771	3.215	---	1.423	---	3.849
1837	249	2.203	19.451	540	23.760	577	---	1.448

1838	1.144	4.460	346	235	75.007	24.663	162	6.414
1839	3.328	15.961	6.303	2.674	90.250	4.508	544	706
1840	---	10.641	136	---	20.709	1.497	---	66
1841	245	7.821	17.274	80	19.012	167	238	113
1842	2.867	5.855	20.766	1.337	27.259	11.410	1.350	505
1843	1.104	1.522	346	6.503	234.822	1.100	6.344	175
1844	645	2.812	16.468	4.971	96.305	1.586	811	1.100
1845	1.519	6.925	---	---	175.715	10.717	303	85
1846	66	4.944	---	---	301.542	1.514	2.872	3.195
1847	150	---	---	1.420	32.416	3.166	---	663
1848	---	365	735	---	176.870	18.794	1.378	484
1849	994	3.653	16.820	390	252.110	723	1.143	1.647
1850	6.224	5.036	---	---	295.546	1.064	---	1.444
1851	1.638	2.801	8.550	292	397.415	---	1.182	1.210
1852	1.838	1.142	45.102	318	333.266	34.670	1.109	1.467
1853	1.853	1.802	50	640	333.216	170	---	876
1854	790	828	75	411	126.914	1.794	---	1.174
1855	1.059	---	---	1.844	195.528	1.662	5.566	3.282

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

**Tabel 51. Keadaan Impor Barang-barang dari Amerika Serikat di Pulau Jawa dan Madura Tahun 1825--1855 (dalam Gulden)—(Sambungan)**

Tahun/ Komoditi	Galanterien, modewaren en parfumerien	Gelas dan kristal	Arloji dan peralatannya	Kramerijen	Lood	Alat tulis
1825	---	1.214	---	274	---	1.337
1826	1.950	3.185	---	---	---	3.438
1827	104	---	---	80	1836	942
1828	---	40	---	---	---	---
1829	---	70	---	---	---	---
1830	325	313	---	239	---	---
1831	583	2.261	---	275	18.132	1.192
1832	398	6.514	400	697	---	1.769
1833	235	10.740	---	2.800	4.939	5.487
1834	---	8.916	---	1.093	---	---
1835	792	2.742	765	---	---	4.205
1836	---	3.353	---	---	7.986	529
1837	4.472	2.300	---	---	961	667
1838	---	---	---	116	---	---
1839	---	---	---	923	---	---
1840	---	---	---	---	---	---
1841	---	---	198	14	9.066	44
1842	---	---	---	79	35	---
1843	---	217	---	332	1.104	---
1844	---	---	1.440	---	4.302	---
1845	---	66	1289	265	6.336	197
1846	200	116	1800	---	1.361	---
1847	---	---	144	---	2.829	---
1848	183	---	231	48	---	---
1849	---	---	1440	30	850	---

1850	50	1.604	126	25	---	---
1851	---	8	9811	150	---	---
1852	803	2.752	395	330	278	1.726
1853	---	---	20	258	---	33
1854	242	---	374	368	---	299
1855	564	---	1669	---	---	198

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

**Tabel 51. Keadaan impor barang-barang dari Amerika Serikat di pulau Jawa dan Madura 1825—1855 (dalam gulden)—(Sambungan)**

Tahun/ Komoditi	Gerabah dan porselen	Amfiun	Perhiasan	Kurken	Seifmut dan bahan wol	Kulit dan olahannya	Kantong (kopi)	Sutra dan bahan sutra
1825	---	289.480	20.400	---	2.060	2.042	---	---
1826	---	35.662	---	---	1.170	4.763	---	477
1827	---	10.703	---	---	---	---	---	---
1828	---	38.629	---	2.178	---	5.572	1.950	---
1829	---	---	---	---	---	530	1.533	---
1830	118	---	---	1.756	497	11.054	---	256
1831	---	---	195	2.947	819	4.206	18.241	---
1832	---	---	800	---	2.453	1.923	6.754	---
1833	---	---	---	4.422	8.747	4.133	10.699	---
1834	---	---	---	1.595	1.286	1.123	9.941	---
1835	---	---	---	629	---	40	1.890	---
1836	---	57.882	---	---	102	---	975	---
1837	---	---	---	---	1.596	---	---	---
1838	---	---	---	---	---	---	---	---



**Tabel 52. Keadaan Umum Ekspor Amerika Serikat ke Pulau Jawa dan Madura yang Dibawa Kapal Amerika Serikat dari Beberapa Tempat 1825—1855 (dalam Gulden)**

Tahun/ Asal	Eropa dan Amerika	Hindia Barat dan Benggala	Keseluruhan Nilai Barang	Mata Uang Emas dan Perak	Keseluruhan
1825	928.812	---	928.822	1.499.003	2.427.825
1826	368.229	---	368.329	770.131	1.138.460
1827	218.287	---	218.287	600.780	819.067
1828	805.161	---	805.161	697.210	100.2371
1829	125.790	---	125.790	267.320	393.110
1830	320.325	4.503	324.738	303.884	628.622
1831	401.033	---	401.033	860.819	126.1852
1832	135.493	12.000	147.493	695.922	843.415
1833	361.127	---	361.127	528.056	889.183
1834	370.106	---	370.106	391.055	761.161
1835	242.074	---	242.074	1.613.994	185.6038
1836	252.933	---	252.933	440.258	693.191
1837	104.802	---	104.802	116.637	221.439
1838	188.982	---	188.982	543.295	732.277
1839	194.144	---	194.144	118.398	312.542
1840	74.690	---	74.690	3.797	78.487
1841	151.684	---	151.684	121.219	272.903
1842	129.349	---	129.349	195.507	324.856
1843	337.628	---	337.628	29.907	367.535
1844	195.441	---	195.441	110.150	305.591
1845	236.173	---	236.173	9.677	245.850
1846	385.012	---	385.012	47.389	432.431
1847	830.54	---	83.054	---	83.054
1848	282.458	---	282.458	8.590	291.048
1849	394.041	---	394.041	1.785	395.826

1850	355.810	---	355.810	1.275	357.085
1851	519.046	---	519.046	19.125	538.171
1852	510.211	---	510.211	55.494	565.705
1853	379.804	---	379.804	16.800	396.604
1854	156.964	---	156.964	34.899	191.863
1855	473.220	---	473.220	---	473.220

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

**Tabel 53. Keadaan Umum Impor Amerika Serikat dari Pulau Jawa dan Madura yang Berasal dari beberapa Tempat Tahun 1825--1855 (dalam Gulden)**

Tahun/ Asal	Eropa	Hindia Inggris	Cina, Manila dan Siam	Jepang	Kepulauan Timur	Nilai Barang	Mata uang Emas dan Perak	Keseluruhan
1825	---	330	---	10.912	419.690	430.932	430.932	430.932
1826	---	---	1.900	4.550	204.781	211.231	211.231	211.231
1827	250	---	---	360	33.827	34.377	---	34.377
1828	---	---	---	---	120.880	120.880	---	120.880
1829	---	---	---	---	133.609	133.609	---	133.609
1830	---	---	---	---	241.414	241.414	---	241.414
1831	1.160	45	592	80	177.151	179.028	2.300	181.328
1832	---	---	---	105	142.275	142.380	3.482	147.862
1833	---	---	---	---	235.995	235.995	27.902	263.897
1834	180	2.448	---	---	224.233	226.861	1.097	227.958
1835	---	---	---	---	659.724	659.724	5.865	665.589
1836	150	---	---	60	1.002.013	1.002.223	306	1.002.529
1837	---	---	40	17.790	909.613	927.443	760	928.203
1838	800	---	---	629	827.864	829.293	383	829.676
1839	---	---	---	---	957.523	957.523	829	958.352
1840	---	---	---	---	57.405	57.405	---	57.405
1841	---	---	---	---	1.444.182	1.444.182	829	1.445.011
1842	---	---	---	---	855.944	855.944	1.015	856.959
1843	---	---	18	14.191	829.402	843.611	500	844.111
1844	---	---	---	---	754.033	754.033	---	754.033
1845	---	---	---	---	547.522	547.522	---	547.522
1846	---	---	20	350	1.199.274	1.199.644	---	1.199.644
1847	675	---	---	3.442	451.063	455.180	127	455.307



1848	---	---	---	---	---	593.166	593.166	---	593.166
1849	---	---	---	400	---	597.124	597.524	383	597.907
1850	---	---	---	---	---	738.599	738.599	---	738.599
1851	4.855	---	---	200	---	2.760.739	2.765.794	---	2.765.794
1852	---	---	---	100	---	1.159.124	1.159.124	---	1.159.124
1853	1.360	---	446	400	---	944.138	946.344	2.000	948.344
1854	---	820	---	60	---	1.545.482	1.545.542	51.000	1.596.542
1855	---	12.000	---	---	---	627.268	629.088	---	629.088
1856	3.588	---	---	770	---	1.106.142	1.122.500	8.224	1.130.724

**Tabel 54. Keadaan Impor Amerika Serikat dari Kepulauan Timur (Oostersche Archipelen)  
Melalui Pulau Jawa dan Madura 1825--1856**

Komoditi/ Tahun	Kopi		Nila		Rotan		Notennuskaat		Lada (bundar)	
	Jumlah (pikul)	Gulden	Pon	Gulden	Picul/ ikat	Gulden	Pikul	Gulden	Pikul	Gulden
1825	8.838	278.978	125	550	320	2.003	495	90.090	50	1.250
1826	6.642	139.348	---	---	---	---	119,51	16.732	---	---
1827	988,48	19.460	---	---	20	120	51,24	8.447	---	---
1828	6.044	120.880	---	---	---	---	---	---	---	---
1829	6.212	105.604	---	---	390 ikat	824	---	---	6	78
1830	13.698,44	219.176	401	602	69	379	---	---	---	---
1831	9.609	153.744	---	---	---	---	2,50	350	---	---
1832	2.925	81.900	---	---	---	---	---	---	---	---
1833	5.831	169.099	---	---	150	750	---	---	---	---
1834	5.355	144.585	---	---	54	270	---	---	---	---
1835	9.269	229.805	80	160	4.178	20.850	30,27	7.298	89,32	1.072
1836	591	16.598	2.122	6.366	600	2.935	105,91	36.747	---	---
1837	7.542,50	197.237	---	---	624	2.803	10	3.500	50	1.000
1838	1.926,14	48.211	800	2.400	866	4.280	56,29	17.115	---	---
1839	14.526,12	457.573	---	---	1.638,29	9.011	11,66	3.498	---	---
1840	19.282,93	636.337	---	---	---	---	---	---	---	---
1841	35.518,60	1.065.558	300	975	1.902	1.142	---	---	---	---
1842	25.762,64	631.185	1.000	3.000	837	3.022	30,50	6.100	100	1.800
1843	36.029,68	720.594	612	2.836	369,35	2.589	9,72	1.361	2	36
1844	27.187,90	598.134	1.634,75	4.901	515	4.120	51,75	7.762	184	2.944
1845	19.931,78	398.635	2.235	6.705	244,40	1.714	30,58	4.587	---	---
1846	67.445,50	1.146.573	761	1.902,75	2.470	14.820	65,50	9.825	25	325
1847	21.709,81	369.067	---	---	894	6.709	49,50	7.920	---	---

1848	31.338	507.528	---	---	1.923	11.150	173,90	27.809	---	---
1849	29.328,82	459.956	---	---	1.705	10.333	288,97	42.821	---	---
1850	25.271	657.430	---	---	2.829	5.020	199	29.520	31	403
1851	81.600,32	2.136.733	---	---	5.182	34.314,04	452	85.255	689	11.354
1852	41.156	1.024.850	---	---	1.677	11.789	232,18	37.061	38	609
1853	26.322,91	660.628	---	---	780	5.280	71,41	8.813	---	---
1854	41.198,42	1.054.659	458	1.832	2.355,29	21.711	308	48.690	887	16.140
1855	10.080,91	258.003	---	---	1.385	8.535	146	22.980	400	8.000
1856	15.207,08	441.212	1.965	6.878	4.879,12	34.153	296,25	42.957	1.331,18	26.624

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

Tabel 54. Keadaan Impor Amerika Serikat dari Kepulauan Timur (*Oostersche Archipeten*) Melalui Pulau Jawa dan Madura 1825—1856 (Sambungan)

Komoditi Tahun	Karet Lentur		Beras dan Padi		Gula (Tepung)		Fuli		Kayu	
	Pikul	Gulden	Pikul & Koyang	Gulden	Pikul	Gulden	Pikul	Gulden	Pikul	Gulden
1825	---	---	---	---	---	---	80	1.600	---	---
1826	---	---	---	---	---	---	10	1.500	30	60
1827	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1828	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1829	---	---	172 koyang	12.900	---	---	---	---	---	---
1830	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1831	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1832	---	---	---	---	500	6.500	---	---	75	225
1833	---	---	---	---	4.197,25	50.366	---	---	50	200

1834	---	---	213	25.560	4.833	51.996	---	---	---	---	---	---
1835	---	--	22	2.640	24.354,46	381.283	---	---	---	---	---	---
1836	179	930	---	---	40.686	724.336	19,65	7.840	---	---	---	---
1837	260	2.080	4.950	13.500	28.086	451.018	---	---	---	---	---	---
1838	---	---	36.261	141.438	46.858	600.385	13,31	3.979	---	---	---	---
1839	---	---	39.194	166.574	14.486,70	214.327	7,23	2.458	---	---	---	---
1840	---	---	12.550	56.475	---	---	---	---	---	---	---	---
1841	---	---	17.894	80.527	3.261	279.132	---	---	---	---	186	930
1842	---	---	22.485	112.425	28.560	94.160	3,40	782	---	---	---	---
1843	---	---	3.000	16.500	4.036	52.468	---	---	---	---	---	---
1844	---	---	7.813	54.691	5.304	74.256	---	---	---	---	100	600
1845	---	---	---	---	9.356	130.984	0,21	34	---	---	---	---
1846	---	---	1.000	6.000	---	---	2	320	---	---	1.193	7.158
1847	1.650	165	2.700	17.550	3.225	45.150	10	1.600	---	---	172	1.032
1848	668	9.657	---	---	2.493	27.922	22	3.300	---	---	500	3.600
1849	436	5.140	---	---	---	---	---	---	---	---	700	3.300
1850	145	1.634	450	2.250	1.439	18.166	2	280	---	---	100	700
1851	2.622	48.660	13.465	83.730	27.177,50	316.431	79	13.395	---	---	300	2.400
1852	2.709,50	67.638	960	4.800	---	---	76,45	7.282	---	---	37	259
1853	1.778	41.780	17749,22	73.380	10.912	128.044	5	625	---	---	---	---
1854	5.957	21.6091	10000	50.000	3.911,74	38.830	57	7.410	---	---	1.195	7.194
1855	1.588,22	58.177	2100	10.500	14.052,55	14.433	33	4.290	---	---	530	2.220
1856	2.372,99	71.790	28057	168.342	18.518	222.216	38,58	3.858	---	---	120	480

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

Tabel 55. Impor dan Ekspor Hindia Belanda (Jawa dan Madura)  
di Bawah Pelayaran Berbendera Amerika Serikat 1825---1865

TAHUN	IMPOR		NILAI IMPOR (dalam f/ Gulden)	JUMLAH KAPAL	EKSPOR		NILAI EKSPOR (dalam f/ Gulden)
	JUMLAH KAPAL	MUATAN (dalam Metriks Ton)			MUATAN (dalam Metrik Ton)	NILAI EKSPOR	
1825	38	6.481	2.654.114	33	5.018	2.978.390	
1826	22	3.850	1.874.543	40	5.887 <sup>1/2</sup>	1.621.326	
1827	19	3.125	1.801.238	24	3.771	1.650.039	
1828	14	2.087	1.715.306	19	3.116	1.324.570	
1829	13	2.378	520.229	11	1.832	533.430	
1830	18	2.025	628.832	12	1.952	695.185	
1831	22	3.758	1.478.973	24	4.546	1.912.828	
1832	35	6.169	973.395	42	7.188	2.115.139	
1833	67	11.610	3.452.864	80	13.462	5.080.921	
1834	42	8.275 <sup>1/2</sup>	941.546	48	8.518 <sup>1/2</sup>	2.085.803	
1835	60	10.589	2.173.696	87	15.624 <sup>1/2</sup>	4.085.114	
1836	58	10.502 <sup>1/2</sup>	738.065	80	12.821	3.944.250	
1837	47	8.587	440.289	54	9.601 <sup>1/2</sup>	2.355.148	
1838	34	6.881 <sup>1/2</sup>	923.575	38	7.654	1.765.699	
1839	40	7.616 <sup>1/2</sup>	558.959	49	9.161	1.669.780	
1840	8	1.545	164.233	8	1.322	205.147	
1841	19	3.578 <sup>1/2</sup>	252.824	23	4.036	1.507.652	
1842	14	2.810	428.352	14	2.516	984.605	
1843	13	2.016 <sup>1/2</sup>	364.164	14	2.153	1.462.548	
1844	17	3.577 <sup>1/2</sup>	268.544	15	2.711 <sup>1/2</sup>	1.182.359	
1845	8	1.862 <sup>1/2</sup>	256.556	13	2.668 <sup>1/2</sup>	842.222	

1846	20	4.664	444.103	16	3.365 <sup>1/2</sup>	1.610.989
1847	11	3.345	64.253	13	3.363 <sup>1/2</sup>	553.637
1848	17	4.072 <sup>1/2</sup>	303.776	16	3.757 <sup>1/2</sup>	740.661
1849	18	4.261 <sup>1/2</sup>	432.585	17	3.487	957.379
1850	12	2.500 <sup>1/2</sup>	337.829	13	2.708 <sup>1/2</sup>	782.127
1851	24	5.835 <sup>1/2</sup>	504.167	25	6.097	2.674.521
1852	7	2.423	405.257	10	2.352	1.064.139
1853	28	8.471	587.983	22	6.827	1.271.020
1854	24	6.706 <sup>1/2</sup>	295.762	25	5.230	2.079.891
1855	42	12.595	561.001	41	11.744	2.166.590
1856 U S	33	8.470	414.883	38 (33)	10.349 <sup>1/2</sup> (10.350)	1.952.260 (1.952.260)
1857 U S	29	12.134	283.403	25 (25)	9.760 (9.760)	1.209.637 (1.209.637)
1858	43	9.914	152.060	34	11.542	2.469.795
1859	27	8.580	478.794	22	8.487	1.292.302
1860	19	7.075	269.359	15	4.620	1.052.571
1861	17	5.949	321.922	16	5.247	1.825.506
1862	16	6.044	284.066	13	4.893	881.675
1863	11	3.707	363.490	13	4.285	240.791
1864	8	2.601	82.100	8	2.800	195.332
1865	8	3.052	149.187	7	1.752	245.947

(Sumber: de Bruyne Kops 1856/1857)

Tabel 56. Keadaan Kedatangan Barang dari Kapal Amerika Serikat di Pelabuhan Masuk Anyer, Batavia, Semarang dan Surabaya 1825—1855 (Dalam Gulden)

Tahun	Anyer *)	Batavia	Semarang	Surabaya
1825	---	---	---	---
1826	---	---	---	---
1827	---	87.802	---	9.000
1828	---	28.337	---	---
1829	---	6.091	---	---
1830	---	94.455	---	---
1831	232	89.772	234	1.232
1832	---	46.166	---	---
1833	---	90.445	---	---
1834	---	192.614	---	3.120
1835	---	87.448	---	---
1836	---	212.702	---	18.850
1837	---	39.230	---	15.480
1838	---	282.635	---	3.600
1839	---	18.157	---	---
1840	---	445	---	---
1841	---	164.584	---	---
1842	---	235.361	---	---
1843	---	432.990	---	4.107
1844	---	238.574	---	17.971
1845	---	119.790	---	1.337
1846	---	341.943	6.107	27.389
1847	---	68.748	---	---

1848	---	69.108	---	---
1849	---	107.796	---	44.850
1850	---	19.326	---	17.623
1851	---	273.872	29.984	---
1852	---	225.351	---	1.777
1853	---	144.354	---	---
1854	---	29.792	---	6.950
1855	---	10.960	---	1.241

\*) Sejak tahun 1834 pelabuhan Anyer tidak berfungsi lagi karena tidak ada angka lagi dalam tabel pelabuhan masuk (Entreport).

(Sumber: de Bruyne Kops 1857/ 1857)