



UNIVERSITAS INDONESIA



**PELABUHAN ENDE DALAM JARINGAN PELAYARAN
DI KAWASAN LAUT SAWU DAN SEKITARNYA
1839-1930**

SKRIPSI

**FRISKA INDAH KARTIKA
070504015Y**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA
PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
KAJIAN SEJARAH INDONESIA
DEPOK
DESEMBER 2009**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PELABUHAN ENDE DALAM JARINGAN PELAYARAN
DI KAWASAN LAUT SAWU DAN SEKITARNYA
1839-1930**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Humaniora**

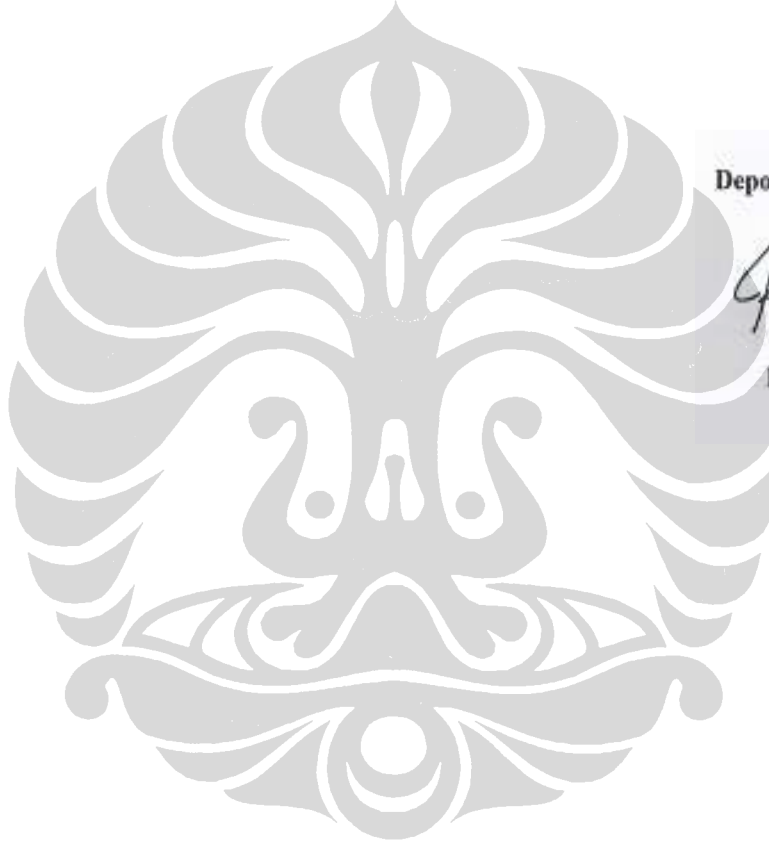
**FRISKA INDAH KARTIKA
070504015Y**

**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA
PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
KAJIAN SEJARAH INDONESIA
DEPOK
DESEMBER 2009**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa skripsi ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.



Depok, 28 Desember 2009

Friska Indah Kartika

Friska Indah Kartika

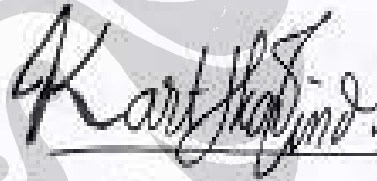
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Friska Indah Kartika

NPM : 070504015Y

Tandatangan :




Tanggal : 28 Desember 2009

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :
Nama : Friska Indah Kartika
NPM : 070504015Y
Program Studi : Ilmu Sejarah
Judul Skripsi : Pelabuhan Ende dalam Jaringan Pelayaran
di Kawasan Laut Sawu dan Sekitarnya
1839-1930

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Humaniora pada Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Ketua/Penguji : Prof. Dr. Susanto Zuhdi ()

Pembimbing/Penguji : Didik Pradjoko, M. Hum ()

Pembaca/Penguji : Linda Sunarti, M.Hum ()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 28 Desember 2009

Oleh

Dekan

Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya

Universitas Indonesia



Dr. Bambang Wibawarta
NIP: 196510231990031002

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah *subhanahu wataala*, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Humaniora Jurusan Ilmu Sejarah pada Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, sangat sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Didik Pradjoko, M.Hum, selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya menyusun skripsi ini.
2. Prof. Dr. Susanto Zuhdi dan Linda Sunarti, M.Hum, selaku penguji pembaca yang telah meluangkan waktu untuk membaca dan memberi masukan-masukan bagi skripsi ini.
3. Dosen-dosen Program Studi Ilmu Sejarah: Mas Maman, Mba Eri, Mba Titi, Mas Bondan, Mas Is, Bu Lili, Mas Iman, Pak Harto, Mas Kas, Mba Ii, dan dosen-dosen lain yang telah membagi ilmunya selama masa perkuliahan.
4. Petugas-petugas di Arsip Nasional Republik Indonesia dan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia yang telah membantu penulis menemukan data-data untuk penulisan skripsi ini.
5. Papa dan mama tercinta yang selalu mendoakan dan mendukung material maupun moral (doakan anakmu ini bisa mencapai jenjang pendidikan tertinggi dan menjadi kebanggaan keluarga). Kepada adikku Reza; sepupu-sepupu (Shofi, Dinda, Ebah, Alya, Hisan, Hannah, Hafizd, Nida, Shakila, dan Najib) yang selalu menghadirkan keceriaan di rumah, (semoga nanti kalian bisa menjadi sarjana juga). Kepada (alm.) kedua kakekku dan (almh.) kedua nenekku yang tidak sempat menyaksikan cucunya ini mencapai gelar sarjana. Tidak lupa terima kasih untuk kedua keluarga besar ku, keluarga H.M. Siddiq dan keluarga Mochamad Tolib, yang telah memberi dukungan material maupun moral.

6. Sahabat-sahabatku tercinta di Jurusan Ilmu Sejarah Angkatan 2005: Dita, Sari, Nia, dan Ressa yang selalu menemaniku menjalani suka dan duka kuliah (tidak ada kata-kata yang bisa mewakili perasaanku memiliki sahabat-sahabat seperti kalian; terima kasih untuk setiap detik yang kita lalui bersama). Teman-teman di Jurusan Ilmu Sejarah Angkatan 2005: Ayu, Devi, Lady, Azis, Adi, Paundra, Hikmah, Susi, Hary, Sumantri, Dinda, Bima, Ronald, Isye, Fathia, Nadia, Safa, Agung, Prihandoko, Daru, Dwi, dan yang lainnya (terima kasih untuk masa-masa indah selama empat tahun ini, semoga kebersamaan kita yang seperti sebuah keluarga tetap terjaga). Senior-senior di Angkatan 2003: Yanuar, Inana, Syefri, Indah F., Yudian, dan yang lainnya. Tidak lupa untuk sahabat-sahabat seperjuangan di jurusan lain: Fauziah dan Jefira (Arab 2005), Ratna dan Tri (Adminstrasi Negara dan Fiskal 2005), serta Lian dan Reni (Jepang 2005, obrolan *bidamholic* sungguh menghilangkan penat, *arigatou ne!*).
7. Kepada sahabat-sahabatku tercinta sejak masa sekolah: Risty, Anggi, Syifa, Ira, Elis, Debbi, dan Dina. Terima kasih untuk semua yang telah kita lalui bersama (kebersamaan, canda tawa, tangis, dan berbagai permasalahan yang telah kita lalui bersama), semoga persahabatan ini tidak lekang oleh waktu karena kalian adalah salah satu anugerah terbaik dalam hidupku.
8. Kepada Riza Rahmanu, terima kasih untuk semua bantuan, saran, dukungan, dan dorongan semangat untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 28 Desember 2009

Friska Indah Kartika

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

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

Nama : Friska Indah Kartika
NPM : 070504015Y
Program Studi : Ilmu Sejarah
Departemen : Sejarah
Fakultas : Ilmu Pengetahuan Budaya
Jenis karya : Skripsi

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul : *Pelabuhan Ende dalam Jaringan Pelayaran di Kawasan Laut Sawu dan Sekitarnya 1839-1930*.

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari 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 : 28 Desember 2009

Yang menyatakan



Friska Indah Kartika

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN BEBAS PLAGIARISME	ii
LEMBAR ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	
KARYA ILMIAH	vii
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GARFIK	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR SINGKATAN	xiv
GLOSSARIUM	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	7
1.3. Ruang Lingkup Masalah.....	7
1.4. Tujuan Penulisan.....	8
1.5. Metode Penelitian.....	8
1.6. Sumber Sejarah.....	10
1.7. Sistematika Penulisan.....	12
BAB 2 KEADAAN ALAM DAN PENDUDUK SERTA POTENSI YANG DIMILIKI ENDE	13
2.1. Lingkungan Geografis.....	13
2.2. Keadaan Topografi.....	14
2.3. Keadaan Iklim.....	16
2.4. Keadaan Wilayah Laut, Pesisir, Sungai.....	17
2.4.1. Keadaan Laut Sawu.....	17
2.4.2. Keadaan Daerah Pesisir, Sungai, dan Perhubungan di Pulau Flores.....	19
2.5. Keadaan Penduduk Flores Secara Umum.....	21
2.6. Keadaan Penduduk Ende.....	23
2.6.1. Asal-Usul Berdasarkan Tradisi Lisan.....	23
2.6.2. Kedatangan Orang Bugis dan Makassar serta Munculnya Penduduk Campuran (Orang Ende Pantai).....	26
2.6.3. Kehidupan Sosial Penduduk Ende.....	28
2.7. Potensi dan Faktor Pendukung yang Dimiliki Ende.....	30
2.7.1. Pusat Pembuatan Perahu dan Kapal Tradisional di Pulau Ende.....	30
2.7.2. Kelompok-Kelompok Pedagang.....	34
BAB 3 PERKEMBANGAN AWAL JARINGAN PELAYARAN PELABUHAN ENDE 1839-1899	36
3.1. Penetapan Pelabuhan Ende sebagai Pelabuhan Perdagangan.....	36
3.2. Kegiatan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende.....	39
3.2.1. Perdagangan Budak oleh Orang-Orang Ende.....	39

3.2.2. Hubungan Ende-Waingapu.....	42
3.2.3. Jaringan Pelayaran – Perdagangan Regional dan Internasional.....	48
3.3. Perubahan-Perubahan Menjelang Abad XX.....	53

**BAB 4 PELABUHAN ENDE PADA MASA PUNCAK KEKUASAAN
PEMERINTAH KOLONIAL HINDIA BELANDA**

1900-1930.....	58
4.1. Penegakkan Kekuasaan dan Pembaharuan Kebijakan oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda atas Wilayah Sekitar Kawasan Laut Sawu.....	58
4.1.1. Penegakkan Kekuasaan dan Pembagian Daerah Administrasi.....	58
4.1.2. Pengembangan Jaringan Pelayaran KPM.....	62
4.1.3. Peningkatan Infrastruktur.....	64
a. Pembangunan Jalan.....	64
b. Perbaikan Fasilitas dan Modernisasi Manajemen Pelabuhan.....	65
4.1.4. Pengembangan Perkebunan dan Pertanian.....	67
4.2. Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende.....	68
4.2.1. Pembangunan Kantor Pajak di Pelabuhan Ende.....	68
4.2.2. Perkembangan Kegiatan Pelayaran.....	70
4.2.3. Peningkatan Perdagangan Komoditas Ekspor.....	72
a. Kelapa dan Kopra.....	72
b. Kopi.....	75
c. Kapas dan Katun.....	76
4.2.4. Hubungan Pelabuhan Ende dengan Daerah-Daerah <i>Hinterland</i> dan <i>Foreland</i>	77
4.3. Surutnya Kegiatan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende.....	80
4.3.1. Depresi Ekonomi Melanda Hindia Belanda.....	80
4.4.2. Keadaan Pelabuhan Ende dan Daerah Sekitarnya.....	82

BAB 5 KESIMPULAN..... 88

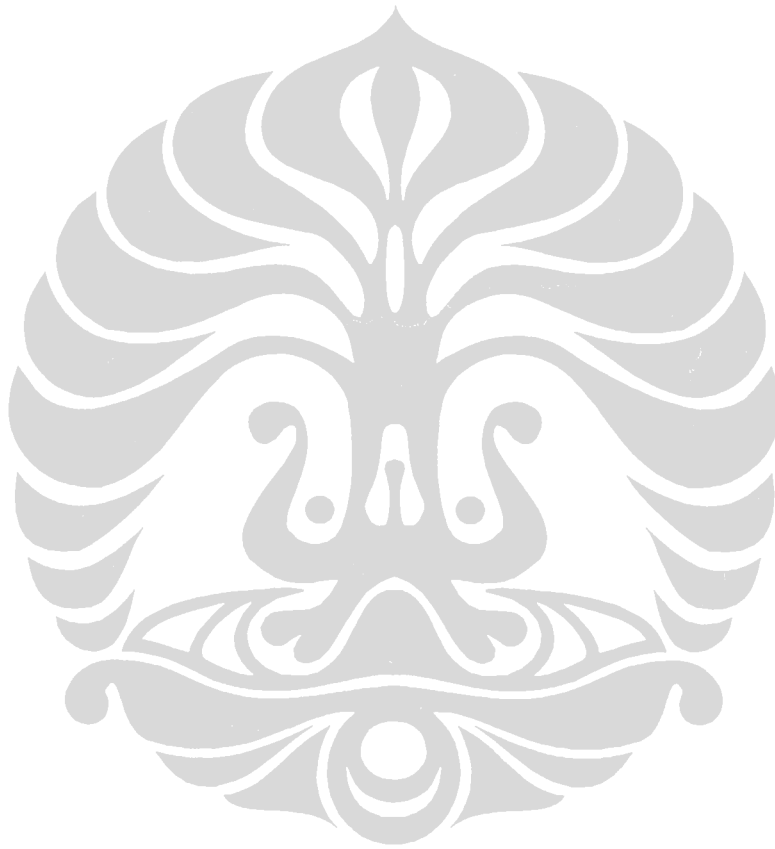
DAFTAR PUSTAKA..... 91

LAMPIRAN..... 99

RIWAYAT HIDUP PENULIS..... 117

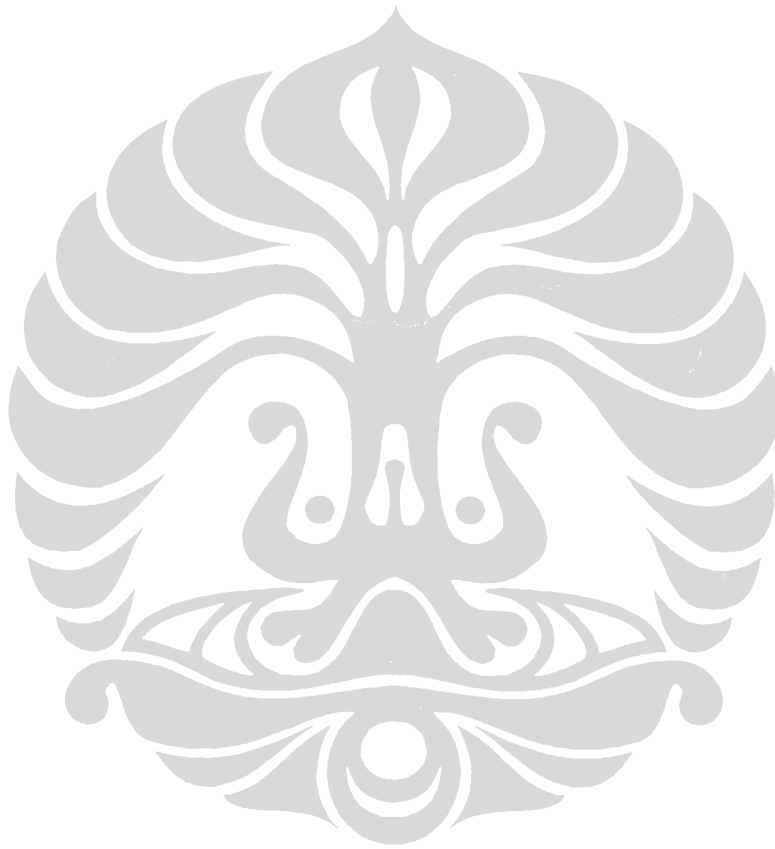
DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Ekspor Kuda dari Sumba 1841-1892.....	46
Tabel 4.1. Pendapatan Pelabuhan Ende dari Ekspor Kopra 1913-1930.....	84
Tabel 4.2. Ekspor Kopi dari Pelabuhan Ende 1914-1930.....	85
Tabel 4.3. Jumlah Pendapatan dari Ekspor Kopi 1914-1930.....	85



DAFTAR GRAFIK

- Grafik 4.1.** Pendapatan Pelabuhan Ende dari Ekspor Kopi 1913-1930..... 84
- Grafik 4.2.** Jumlah Ekspor Kopi dan Pendapatan dari Ekspor Kopi 1914-1930..... 85



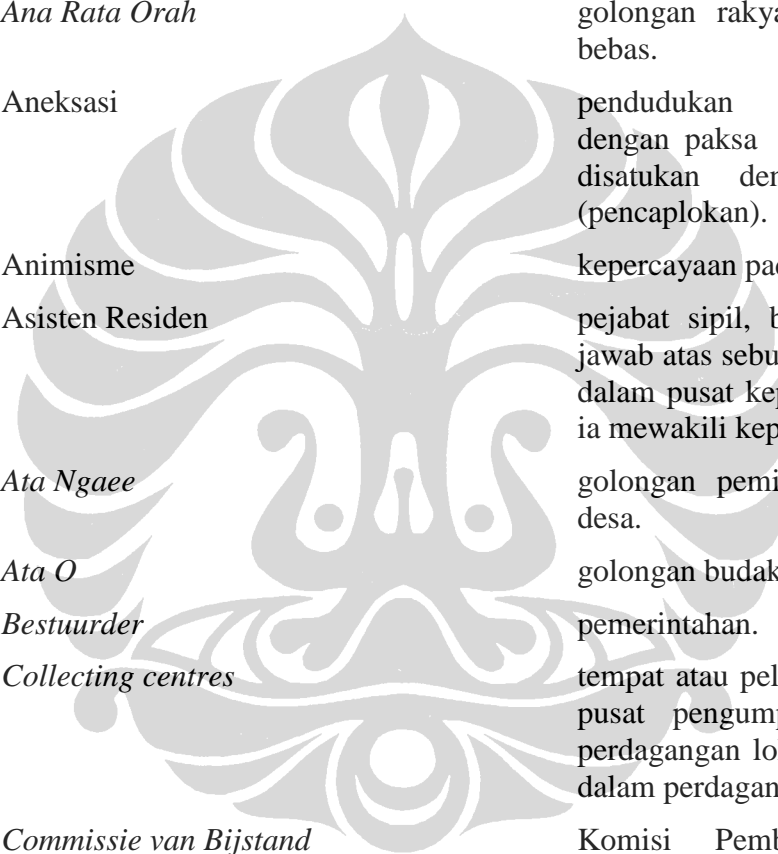
DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Peta Flores.....	99
Lampiran 2	Peta <i>Residentie van Timor en Onderhoorigheden</i>	100
Lampiran 3	Peta Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Orang Ende di Kawasan Laut Sawu.....	101
Lampiran 4	Peta Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Internasional dari Pelabuhan Ende.....	102
Lampiran 5	Peta Pembagian Wilayah Pengaruh Beberapa Kelompok Pedagang di Kawasan Laut Sawu.....	103
Lampiran 6	Peta Wilayah Laut Sawu	104
Lampiran 7	Peta Jalur Pelayaran KPM di Keresidenan Timor dan Sekitarnya.....	105
Lampiran 8	Ekspor Kuda dari Sumba 1841-1892.....	106
Lampiran 9	Pendapatan Cukai Ekspor-Impor di Beberapa Kantor Pajak	107
Lampiran 10	Kapal-Kapal dalam Pelayaran di Beberapa Pelabuhan di Keresidenan Timor dan Sekitarnya.....	108
Lampiran 11	Jumlah Petugas <i>Controleur</i> dan <i>Gezaghebber</i>	109
Lampiran 12	Susunan Administrasi Keresidenan Timor dan Sekitarnya Tahun 1916.....	110
Lampiran 13	Susunan Pemerintahan Keresidenan Timor dan Sekitarnya Tahun 1916.....	113
Lampiran 14	Salinan Perjanjian antara Penguasa Ende dengan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda Tahun 1839.....	115

DAFTAR SINGKATAN

ANRI	Arsip Nasional Republik Indonesia.
BKI	Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie. Uitgegeven door het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie.
DADG	Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gessellschaft.
ENI	Encyclopedie van Nederlandsch-Indie.
IG	De Indische Gids.
IMT	Indische Militair Tijdschrift
INIS	Indonesian Netherlands Cooperation in Islamic Studies.
JSEAS	Journal of Southeast Asian Studies.
KITLV	Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde.
KPM	Koninklijke Paketvaart Maatschappij.
KS	Koloniale Student.
LVD	Landbouw Voorlichtingsdiens.
NISM	Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij.
OSK	Osaka Shosen Kaisha.
TBG	Tijdschrift voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde uitgegeven door het (Koninklijk) Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
TNI	Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap.
VOC	Vereenigde Oost-Indische Compagnie (United East India Company).

GLOSSARIUM



<i>Afdeeling</i>	suatu kesatuan wilayah (distrik) yang diatur oleh Asisten Residen.
<i>Amsterdam Soenda Compagnie</i>	sebuah perseroan yang berusaha memajukan pengolahan katun di <i>Afdeeling</i> Flores.
<i>Ana Mabo</i>	golongan warga kota yang kaya raya.
<i>Ana Kapo</i>	golongan rakyat biasa.
<i>Ana Rata Orah</i>	golongan rakyat biasa yang hidup bebas.
Aneksasi	pendudukan atau pengambilan dengan paksa suatu wilayah untuk disatukan dengan wilayah lain (pencaplokan).
Animisme	kepercayaan pada roh-roh.
Asisten Residen	pejabat sipil, biasanya bertanggung jawab atas sebuah <i>afdeeling</i> (distrik); dalam pusat kepemimpinan kolonial, ia mewakili kepentingan Eropa.
<i>Ata Ngaee</i>	golongan pemimpin kampung atau desa.
<i>Ata O</i>	golongan budak.
<i>Bestuurder</i>	pemerintahan.
<i>Collecting centres</i>	tempat atau pelabuhan yang menjadi pusat pengumpulan barang-barang perdagangan lokal yang akan masuk dalam perdagangan internasional.
<i>Commissie van Bijstand</i>	Komisi Pembantu, yang akan memberi masukan dalam permasalahan teknis dan pengaturan pelabuhan.
<i>Controleur</i>	Kontrolir, jabatan dalam pemerintahan kolonial Hindia Belanda; pejabat muda yang dalam dinas sipil mengurus inspeksi dan pengawasan.
<i>Crisis-invoerordonantie</i>	ordonansi yang mengatur pembatasan impor pada masa depresi ekonomi.

Depresi ekonomi	keadaan ekonomi yang sangat sulit, ditandai dengan kemerosotan dalam perdagangan.
<i>Directeur van Justitie</i>	Direktur Kehakiman.
<i>Entrepots</i>	pusat utama bagi produk-produk ekspor di suatu regional tertentu; Bandar pelabuhan yang besar sebagai pemimpin pusat-pusat perdagangan.
Fetor	kepala distrik; penguasa pribumi yang memimpin suatu wilayah distrik.
<i>Foreland</i>	daerah yang terletak di seberang pusat perdagangan.
Gemuk (industri)	industri yang menghasilkan sejenis minyak pelumas.
<i>Gezaghebber</i>	penguasa.
<i>Hinterland</i>	daerah-daerah yang terletak di sekitar pelabuhan, termasuk didalamnya kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan, yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan.
<i>Imam</i>	golongan pemuka agama (ulama) dalam masyarakat Ende.
<i>Jaarpass</i>	surat izin berlayar tahunan.
<i>Kapiten</i>	merupakan seseorang yang memimpin federasi (kumpulan) beberapa kampung. Jabatan ini biasanya dipegang oleh putra tertua dari Radja.
Keresidenan	suatu wilayah pemerintahan yang membawahi beberapa <i>afdeeling</i> (distrik), dan beberapa <i>onderafdeeling</i> (subdistrik); dipimpin oleh seorang Residen.
<i>Kleine Soenda Eilanden</i>	istilah untuk menyebut pulau-pulau di bagian timur, yang meliputi Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Alor, Solor, Sumba, dan pulau-pulau disekitarnya.
Kojang	ukuran yang setara dengan 32 pikul= $2 \text{ m}^3 = 2 \text{ ton}$.

Konsorsium	himpunan beberapa pengusaha yang mengadakan usaha bersama; perkongsian.
Kopi <i>Arabica</i>	jenis kopi yang buahnya besar-besar, daunnya lebih tipis dan lebih kecil jika dibandingkan dengan kopi yang lain.
Kopra	daging buah kelapa yang telah dikeringkan.
<i>Kova</i>	salah satu jenis kapal tradisional Ende yang bentuknya menyerupai perahu bercadik.
<i>Lambo</i>	salah satu jenis kapal tradisional dengan bentuk terbuka, memiliki buritan kapal yang lurus, satu atau dua tiang kapal, dengan layar yang berbentuk segitiga.
<i>Landbouw Voorlichtingsdients</i>	Dinas Penyuluhan Pertanian.
Mantri Pertanian	jabatan di Hindia Belanda yang dipegang oleh pegawai rendahan pribumi; biasanya adalah pemuda dengan pengetahuan seadanya, yang bertugas memberi penerangan dan penyuluhan pertanian kepada penduduk.
<i>Onderafdeeling</i>	kesatuan wilayah (subdistrik) yang merupakan bagian di sebuah <i>afdeeling</i> (distrik).
Orang Ende Pantai	penduduk campuran di Ende yang merupakan percampuran antara orang Bugis-Makassar dengan orang Ende.
<i>Paduwakang (padewakang)</i>	kapal tradisional dari Sulawesi Selatan, memiliki buritan yang lebih besar, dan dua buah tiang kapal yang membuatnya lebih cepat ketika berlayar; volumenya antara 7-15 kojang (14 m ³ - 30 m ³).
<i>Pakur</i>	jenis kapal tradisional yang lebih kecil, memiliki layar, dan digunakan untuk kegiatan pengangkutan di sekitar pulau atau kegiatan mencari ikan.

<i>Palari</i>	paduwakang versi kecil, dengan volume 4-5 kojang ($8\text{ m}^3 - 10\text{ m}^3$).
Pasifikasi	tindakan-tindakan pengamanan, yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda dengan tujuan untuk mewujudkan <i>Pax Neerlandica</i> (keadaan yang damai).
Pelabuhan bebas	pelabuhan yang tidak memungut pajak untuk barang-barang yang masuk maupun barang-barang yang keluar.
<i>Phinisi</i>	kapal tradisional yang mengikuti tipe Eropa dengan volume 3-5 kojang ($6\text{ m}^3 - 10\text{ m}^3$).
Pikul	ukuran yang setara dengan 62,5 kilogram.
<i>Posthouder</i>	pegawai rakyat Hindia Belanda yang memiliki kewenangan dari pemerintah kolonial di wilayah tanggung jawabnya, tugasnya untuk mengawasi masyarakat pribumi, melindungi perdagangan, dan membangun hubungan baik dengan penguasa lokal.
<i>Radja Bitjara</i>	golongan bangsawan.
<i>Regeeringsgemachtigde voor</i>	
<i>Algeme Zaken</i>	perwakilan pemerintah untuk bidang perdagangan umum.
<i>Sabandar</i>	pejabat tinggi dalam kerajaan tradisional, yang bertugas mengawasi administrasi dan perdagangan asing di pelabuhan; seorang bawahan Radja yang bertugas mengawasi kegiatan pelayaran dan perdagangan, menjaga setiap perahu di pelabuhan, serta menangani pembayaran atas biaya-biaya pemakaian fasilitas di pelabuhan. Kemudian akan menyerahkan semua hasil dari perahu atau kapal yang masuk ke pelabuhan, kepada <i>Ata Ngae</i> yang akan dilaporkan ke Radja.
<i>Sampan</i>	jenis perahu kecil, tanpa mempunyai tiang maupun layar.

<i>Sapa (Sope)</i>	jenis perahu tradisional yang bentuknya seperti sampan, tetapi lebih besar dengan bentuk seperti huruf V yang datar.
<i>Sarong</i>	sejenis kain yang berbentuk seperti rok, digunakan sebagai pakaian sehari-hari oleh penduduk lokal.
<i>Sea system</i>	satuan bahari
<i>Sekotji</i>	jenis kapal kecil yang berbentuk datar dan terbuka, mempunyai dua buah tiang kapal dan layar segi empat; bentuknya mengacu pada kapal-kapal kecil model Eropa.
<i>Teripang</i>	(<i>Holothuria edulis</i>), binatang laut yang berkulit duri (berbulu-bulu hitam), dan sebesar mentimun muda.
<i>Toewan tanah</i>	kepala wilayah dari suatu kesatuan penduduk yang berdasarkan atas daerah teritorial (tanah).
<i>Tolkantoor</i>	kantor pajak.
<i>Tonase</i>	kapasitas ruang muat dalam kapal.
<i>Topas</i>	kelompok penduduk campuran, yang berasal dari percampuran orang Portugis dengan penduduk lokal di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya; dikenal juga sebagai Portugis Hitam.
<i>Volksraad</i>	dewan perwakilan di Batavia; badan penasihat pemerintah kolonial Hindia Belanda sejak tahun 1918.
<i>Wall Street</i>	sebenarnya merupakan nama sebuah jalan di kota New York, dimana terdapat gedung bursa saham Amerika Serikat.
<i>Zeebrief</i>	paspor kapal.
<i>Zeepass</i>	surat laut yang digunakan sebagai izin untuk setiap kali melakukan perjalanan.
<i>Zelfbestuurder</i>	sebutan bagi raja otonom.
<i>Zelfbestuuren</i>	otonom (berpemerintahan sendiri).

ABSTRAK

Nama : Friska Indah Kartika
Program Studi : Ilmu Sejarah
Judul : Pelabuhan Ende dalam Jaringan Pelayaran
di Kawasan Laut Sawu dan Sekitarnya
1839-1930

Skripsi ini mengenai pelabuhan Ende dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan Sekitarnya sejak tahun 1839-1930. Sejak dibuka sebagai sebuah pelabuhan perdagangan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda pada tahun 1839, kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende terus berkembang sampai tahun 1929. Perkembangan tersebut didukung oleh industri kapal tradisional di Pulau Ende, tersedianya komoditas perdagangan, berbagai kebijakan baru yang ditetapkan oleh pemerintah kolonial, dan pelayaran yang dilakukan oleh orang Ende. Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende telah membentuk sebuah jaringan yang luas. Pada tahun 1930, kedudukan pelabuhan Ende dalam jaringan pelayaran mengalami penurunan akibat depresi ekonomi.

Kata kunci:

Pelabuhan Ende, pelayaran, perdagangan

ABSTRACT

Name : Friska Indah Kartika
Study Program : History
Title : Ende Port in Shipping Network of Sawu Sea Region and
Outers 1839-1930

The focus of this study is about the Ende port in shipping network of Sawu Sea region and outers since 1839-1930. Soon after the Netherlands East Indies colonial government declared Ende Port as the trade port in 1839, that was the development of Ende port until 1929. The development of Ende port supported by the traditional ship industry in Ende Island, the raising of Ende's shipping and trading commodities, and the new policies are ruled by the Netherlands East Indies colonial government. In 1930, it happened the decreasing of trade that was caused by economic depression.

Key words:

Ende port, shipping, trade

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia memiliki wilayah perairan yang sangat luas, bahkan meliputi dua per tiga dari seluruh luas Negara Kesatuan Republik Indonesia. Wilayah perairan tersebut tidak hanya berupa wilayah laut, tetapi meliputi juga wilayah samudera, selat, tanjung, teluk, sungai, pantai, dan pelabuhan. Jika membahas mengenai sejarah Nusantara, maka mau tidak mau aspek kelautan harus diperhatikan. Pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu, yang mengintegrasikan ribuan pulau. Pada akhirnya wilayah perairan Indonesia akan dapat dipandang sebagai kesatuan dari berbagai satuan bahari (*sea system*). A.B. Lopian (1992) mengungkapkan:

*“Bagi sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, heartland atau daerah inti bukanlah suatu pulau, melainkan suatu wilayah maritim yang penting letaknya.”*¹

Hal terpenting dalam pendekatan sejarah maritim adalah pertumbuhan wilayah laut menjadi satu kesatuan sebagai akibat adanya interaksi kultural, sosial, ekonomi, dan politik antara penduduknya, yang kemudian meluas karena berinteraksi dengan sistem-sistem lain sehingga terlibat dalam jaringan maritim Nusantara, bahkan masuk dalam sistem ekonomi dunia.² Pada penelitian ini yang akan dibahas adalah hanya kawasan perairan Laut Sawu, terutama mengenai pelabuhan Ende yang merupakan zona perdagangan di kawasan Laut Sawu. Sebuah pelabuhan mempunyai peranan sangat penting, yakni sebagai pusat aktivitas kemaritiman. Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di pelabuhan mempunyai pengaruh yang besar terhadap perkembangan kota pelabuhan.³ Terdapat dua konsep mengenai pengertian pelabuhan, yakni mengacu

¹ Adrian B.Lopian, “Sejarah Nusantara Sejarah Bahari”, pidato pengukuhan pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia, (Depok: 4 Maret 1992), hlm.6 -7.

² *Ibid.*, hlm. 16.

³ Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta:Departemen Pendidikan Nasional,2005), hlm.101. Hal tersebut juga sesuai dengan pendapat Max Weber yang menyatakan bahwa perdagangan merupakan variabel yang menentukan perkembangan sebuah kota.

pada konsep ekonomi dan konsep fisik. Berdasarkan konsep ekonomi, pelabuhan dianggap sebagai tempat tukar-menukar atau keluar masuknya barang-barang komoditas antara *hinterland* dengan *foreland* (daerah seberang).⁴ Pengertian pelabuhan berdasarkan konsep ekonomi, mengarah pada istilah *port*. Sementara itu, berdasarkan konsep fisik (*harbor*), maka pelabuhan dianggap sebagai tempat berlabuhnya kapal, dimana kapal dapat terlindung dari ombak besar dan angin yang kencang.⁵

Kawasan perairan Laut Sawu merupakan suatu wilayah laut yang berukuran sedang, dengan mencakup pula sejumlah sistem laut yang lebih kecil dan terletak di bagian timur wilayah *Kleine Soenda Eilanden* (untuk selanjutnya disebut Kepulauan Sunda Kecil).⁶ Sejak awal abad XIV, kawasan sekitar Laut Sawu telah termasuk dalam zona perdagangan dengan Laut Jawa, yang terhubung dengan perdagangan laut di seluruh wilayah Asia Tenggara.⁷ Hubungan perdagangan yang lebih luas terjadi setelah ekspansi perdagangan internasional berlangsung hampir di sebagian besar wilayah Nusantara pada tahun 1830-an.⁸ Sejak saat itu, mulai bermunculan pusat-pusat perdagangan baru di kawasan Laut Sawu, salah satu pelabuhan yang muncul sebagai pusat

⁴ Yang dimaksud dengan *hinterland* adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar pelabuhan, termasuk didalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Lihat Agus Supriyono, "Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-Daerah Hinterland: Studi Kasus di Pelabuhan Semarang Pada Masa Kolonial Belanda Abad XX", dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.), *Arung Samudera: Persembahan Sembilan Windu A.B. Lopian*, (Depok: PPKB LP UI, 2001), hlm.21.

⁵ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto (ed.), *Sejarah Nasional Indonesia (Jilid III)*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dan PN Balai Pustaka, 1984), hlm.153.

⁶ P.Wayong dkk, *Geografi Budaya Daerah Nusa Tenggara Timur*, (Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977), hlm.6-10. Istilah *Kleine Soenda Eilanden* digunakan untuk menyebut pulau-pulau di bagian timur, yang meliputi Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Alor, Solor, Sumba, dan pulau-pulau disekitarnya. Pada awal abad XX, istilah *Kleine Soenda Eilanden* menjadi Kepulauan Sunda Kecil. Pada masa kemerdekaan, istilah Kepulauan Sunda Kecil diubah menjadi Nusa Tenggara. Berdasarkan Undang-Undang RI No.64 Tahun 1958, Nusa Tenggara dibagi menjadi tiga provinsi yaitu: Provinsi Bali, Provinsi Nusa Tenggara Barat, dan Provinsi Nusa Tenggara Timur, dalam Oe.H.Kapita, *Sumba di dalam Jangkauan Jaman*, (Waingapu: Panitia Penerbit Naskah-Naskah Kebudayaan Daerah Sumba Dewan Penata Layanan Gereja Kristen Sumba Waingapu dan Percetakan BPK Gunung Mulia, 1976), hlm.11.

⁷ Kenneth R.Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm.227.

⁸ I Gde Parimartha, *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, (Jakarta: Penerbit Djambatan dan KITLV, 2002), hlm.181-183.

perdagangan baru di kawasan Laut Sawu pada periode ini adalah pelabuhan Ende,⁹ di Flores Selatan.¹⁰ Pelabuhan Ende terletak di Teluk Ende, dan dikenal sebagai salah satu daerah tujuan dagang terpenting di Pulau Flores.¹¹ Penduduk Ende terdiri dari penduduk asli (orang Ende Pedalaman), para pendatang dari Bugis dan Makassar, Bima, Sumbawa, Arab, dan Cina, serta penduduk campuran yang dikenal sebagai orang Ende Pantai.¹² Terdapat perbedaan karakteristik antara orang Ende Pedalaman dengan orang Ende Pantai, karena orang Ende Pantai terkenal mempunyai jiwa petualang dan pelaut ulung. Perbedaan tersebut dikarenakan orang Ende Pantai merupakan keturunan orang-orang Bugis dan Makassar, yang telah melakukan perluasan hubungan dagang dengan penduduk Pulau Flores sejak abad XVII.¹³

Kedudukan Ende yang mengalami perkembangan, tidak hanya disebabkan oleh semakin ramainya kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, tetapi didukung juga oleh pembukaan Singapura sebagai pelabuhan bebas,¹⁴ pembukaan pelabuhan-pelabuhan untuk perdagangan umum pada tahun 1825, salah satunya adalah Kupang yang terletak di sekitar Ende, serta adanya kegiatan orang-orang Ende yang datang ke berbagai daerah untuk berdagang. Salah satu wilayah yang menjadi tujuan utama pelayaran orang-orang Ende adalah Pulau Sumba, karena selain kaya akan hutan cendana, Sumba juga merupakan pemasok budak.¹⁵ Kegiatan perdagangan di Ende bisa dikatakan dikuasai oleh penduduk

⁹ Selama abad XIX, penulisan dan penyebutan untuk kata “Ende” adalah Endeh. Tetapi, selama abad XX, ditulis dan disebut dengan Ende (tanpa huruf H) berdasarkan catatan beberapa sumber seperti yang dimuat dalam *Regeelingsalmanak voor Nederlandsch-Indie 1915* dan sumber-sumber abad XX lainnya. Oleh karena itu, penulisan dalam skripsi ini adalah Ende (tanpa huruf H).

¹⁰ Susanto Zuhdi dan Didik Pradjoko, “Laut Sawu sebagai Faktor Integratif”, makalah pada Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya, (Kupang:5-7 Agustus 2004), hlm.12-17.

¹¹ J.Paulus, *Encyclopedie van Nederlandsch Indie*, Eerste Deel A-G, s’Gravenhage, (Leiden: Martinus Nijhoff,1917), hlm.669.

¹² Parimatha,*op.cit.*, hlm.41-42

¹³ Edward L.Poelinggomang, “Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Sulawesi Selatan di Nusa Tenggara Timur”, makalah pada Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya, (Kupang:5-7 Agustus 2004), hlm.3.

¹⁴ Para pedagang pribumi di kawasan Laut Sawu lebih berminat menyalurkan komoditas perdagangan mereka ke Singapura, daripada disalurkan melalui Batavia. Hal ini terkait pembebasan pajak yang ditetapkan di pelabuhan Singapura, dalam Howard W.Dick, “Perdagangan Antarpulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional” dalam Anne Booth, William J.O’Malley, dan Anne Weidemann, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, (Jakarta: LP3ES,1988), hlm.406. Lihat juga Singgih Tri Sulistiyono,*op.cit.*, hlm. 85-87.

¹⁵ Abdul Hakim, *dari Pulau Bunga ke Pulau Dewa*, (Jakarta: PT.Pembangunan,1961), hlm. 40-41.

setempat. Radja Ende mempunyai bawahan yang bertugas mengurus perdagangan di pelabuhan, petugas ini disebut *Sabandar*. Kekuatan kolonial Belanda mengalami kesulitan untuk menanamkan kekuasaan di Ende, karena kuatnya pengaruh penguasa lokal Ende yang didukung oleh para pedagang Bugis dan Makassar. Melalui suatu ekspedisi militer pada tahun 1838, kekuatan kolonial Belanda akhirnya berhasil mengadakan perjanjian dengan penguasa Ende, dan perjanjian tersebut ditandatangani pada tanggal 1 Mei 1839.¹⁶

Kekuatan kolonial Belanda ternyata tidak bisa sepenuhnya berkuasa di Ende, karena Jawa masih menjadi fokus perhatian pemerintah kolonial dan letak Ende yang jauh dari pusat kekuasaan Belanda di Kupang, sehingga sulit untuk melakukan pengawasan. Pada periode ini, hubungan yang terjalin biasanya merupakan hubungan personal, yakni pedagang atau seorang kebangsaan Belanda yang memiliki modal melakukan kegiatan perdagangan di Ende. Residen Timor D.J. van den Dungen Gronovius (1836-1842), juga melakukan hubungan dagang dengan Ende. Pada tahun 1839, D.J. van den Dungen Gronovius mengutus agen dagangnya yaitu Sayid Abd ar-Rahman Al-Qadrie untuk menetap di Ende.¹⁷ Berbagai perkembangan yang terjadi pada dunia perdagangan internasional dan didorong oleh interaksi yang terjalin dengan pusat-pusat perdagangan yang lebih besar, telah memunculkan zona-zona perdagangan di kawasan Laut Sawu seperti : (1) Bima - Sumbawa, (2) Lombok, (3) Ende - Waingapu, (4) Solor - Alor - Larantuka, serta (5) Timor - Kupang dan sekitarnya.¹⁸

Memasuki akhir abad XIX, wilayah di sekitar kawasan Laut Sawu sedang dalam masa transisi yang berlangsung cepat. Pada tahun 1880-an, perekonomian wilayah ini mengalami perubahan dalam strukturnya. Apabila sebelumnya kayu cendana merupakan komoditas unggulan, maka kini muncul komoditas baru yang lebih diminati pasar seperti kelapa (kopra) dan kopi. Kemunculan komoditas baru dalam kegiatan perdagangan, tidak terlepas dari pengaruh politik ekonomi yang diterapkan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Tujuan dari politik ekonomi tersebut adalah berusaha untuk meningkatkan hasil-hasil di Kepulauan Nusantara

¹⁶ Sartono Kartodirdjo, *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*, (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1973), hlm.422.

¹⁷ Parimartha, *op.cit.*, hlm. 244.

¹⁸ *Ibid.*, hlm.403.

agar dapat menunjang kegiatan perdagangan dunia. Sekitar tahun 1875, pelabuhan-pelabuhan dagang kecil di daerah luar Jawa, termasuk di kawasan Laut Sawu, mulai mendapat perhatian serius dari pemerintah kolonial Hindia Belanda. Hal ini bertujuan untuk mengembangkan daerah-daerah luar Jawa sebagai bagian penting dalam politik ekonomi kolonial.¹⁹

Sejak tahun 1888, ditetapkan akte pendirian satu perusahaan pelayaran baru yaitu KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*). Pada tahun 1889, KPM memperoleh monopoli untuk melakukan pelayaran di tiga belas jalur yang telah ditetapkan.²⁰ Kemudian pada tahun 1891, dibuka jalur KPM khusus yang melalui kawasan Laut Sawu, yang berangkat setiap bulan sekali dari Singapura menuju Surabaya - Buleleng - Ampenan - Makasar - Bima - Waingapu - Ende - Sawu - Rote - Kupang - Alor - Dili - Atapupu - Larantuka - Maumere - Bima - Makassar. Melalui pembangunan jaringan pelayaran KPM, maka secara berangsur-angsur aktivitas perdagangan pribumi mulai disaingi oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda. Motivasi pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk menguasai kegiatan perdagangan di kawasan Laut Sawu semakin besar, dengan dilakukannya tindakan-tindakan pengamanan (pasifikasi).

Sejak awal abad XX, pemerintah kolonial Belanda mulai melakukan ekspedisi-ekspedisi militer ke wilayah Timor, Flores, Sumba, dan Sumbawa.²¹ Sementara itu, pemerintah kolonial Hindia Belanda juga giat melakukan pembangunan fasilitas-fasilitas pendukung untuk pelabuhan-pelabuhan dagang kecil di daerah luar Jawa, tujuannya agar lalu-lintas pelayaran di daerah luar Jawa dapat terus berkembang. Kebijakan pengembangan terhadap pelabuhan, tidak hanya berupa pembangunan fasilitas-fasilitas pendukung, tetapi juga dengan melakukan modernisasi terhadap pengelolaan pelabuhan dagang. Tindakan intervensi dan upaya aneksasi yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda terhadap wilayah sekitar kawasan Laut Sawu, telah menandai suatu tahap

¹⁹ Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia 1870s-1970s", Disertasi, (Leiden: Universiteit Leiden, 2002), hlm.103.

²⁰ J.N.F.M.a'Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914*, (Hilversum:Verloren,1992), hlm.74. Lihat juga *Regeeringsalmanak Nederlandsch Indie 1915*, hlm. 198-200.

²¹ I Ketut Ardhana, *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*, terj. oleh Peusy Sharmaya Intan Paath, (Jakarta: PT. Grafindo Persada,2005), hlm.91-93.

akhir dari proses ekspansi teritorial maupun fokus kekuatan kolonial untuk menjamin kepentingan ekonomi di wilayah ini.²² Proses penataan seluruh wilayah di sekitar kawasan Laut Sawu ke dalam kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda berakhir pada tahun 1915, ketika pemerintah kolonial Hindia Belanda secara resmi memasukkan kawasan ini sebagai bagian dari wilayah jajahannya di Indonesia, dengan nama Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Selanjutnya, pemerintah kolonial Hindia Belanda melakukan pembagian wilayah administratif terhadap seluruh wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Ende termasuk dalam wilayah *Afdeeling* Flores, yang dikenal sebagai *Onderafdeeling* Ende.²³

Perkembangan Ende sebagai salah satu pusat perdagangan, turut dipengaruhi oleh kebijakan pembangunan yang ditetapkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda pada tahun 1910-an. Kebijakan tersebut di antaranya adalah adanya pelayaran rutin yang melalui pelabuhan Ende, pembangunan jalan, pendirian kantor pajak di pelabuhan, dan upaya pengembangan perkebunan.²⁴ Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Ende merupakan salah satu yang paling menonjol di kawasan sekitar Laut Sawu, karena tidak hanya terbatas pada wilayah Ende, tetapi telah membentuk suatu jaringan perdagangan dengan wilayah disekitarnya seperti Waingapu. Memasuki masa depresi ekonomi pada tahun 1930-an, kondisi pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende juga mendapat pengaruh dari depresi ekonomi. Terjadi perubahan dengan mendominasinya perahu-perahu pribumi dibandingkan kapal-kapal besar milik bangsa asing, yang mengurangi pelayaran karena dampak depresi ekonomi. Berbagai dinamika yang terjadi dalam perkembangan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende sejak penetapan pelabuhan Ende sebagai pelabuhan perdagangan oleh pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1839 sampai terjadinya depresi ekonomi tahun 1930 sangat menarik untuk diteliti lebih lanjut.

Sebelumnya sudah terdapat beberapa tulisan terdahulu mengenai keadaan politik maupun kegiatan perdagangan di wilayah Nusa Tenggara pada abad XIX sampai pertengahan abad XX. Tulisan-tulisan tersebut di antaranya adalah

²² I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm.95.

²³ D.G. Stibbe, "Timor en Onderhoorigheden", *ENI (Encyclopedie van Nederlandsch-Indie)* 4, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill, 1921), hlm.338.

²⁴ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm.192-203.

Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915 oleh I Gde Parimartha, *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950* oleh I Ketut Ardhana, dan *Pelayaran, Perdagangan, dan Perebutan Kekuatan Politik dan Ekonomi di Nusa Tenggara Timur: Sejarah Kawasan Laut Sawu Pada Abad XVIII-XIX* oleh Didik Pradjoko. Akan tetapi tulisan-tulisan tersebut merupakan hasil penelitian mengenai keseluruhan wilayah di sekitar kawasan Laut Sawu, dan belum ada yang membahas mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan yang melalui pelabuhan Ende pada periode 1839-1930 secara lebih terperinci.

1.2. Perumusan Masalah

Permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah mengenai pasang dan surutnya kegiatan pelayaran dan perdagangan yang melalui pelabuhan Ende sejak tahun 1839-1930. Untuk mengembangkan permasalahan tersebut, maka diajukan beberapa pertanyaan mengenai :

1. Faktor dan potensi apa saja yang turut mendukung perkembangan pelabuhan Ende dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya?
2. Bagaimana pasang dan surutnya kegiatan pelayaran dan perdagangan yang melalui pelabuhan Ende sejak tahun 1839 sampai tahun 1930, termasuk ketersediaan komoditas perdagangan dan hubungan yang terjalin dengan pelabuhan lain di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya?

1.3. Ruang Lingkup Masalah

Penulis akan membatasi permasalahan yang akan dibahas pada wilayah pelabuhan Ende yang terletak di Flores Selatan, wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, yang dilingkupi oleh kawasan Laut Sawu. Sebuah pelabuhan tidak mungkin bisa berkembang tanpa adanya dukungan dari daerah-daerah di sekitarnya. Oleh karena itu, wilayah di sekitar pelabuhan Ende meliputi kota pelabuhan Ende, daerah-daerah *hinterland* (pedalaman) yang masih termasuk dalam wilayah *Onderafdeeling* Ende, daerah-daerah yang terletak di belakang pelabuhan Ende seperti daerah *Onderafdeeling* Ngada, serta *foreland* (daerah seberang) yang mempunyai hubungan perdagangan dengan pelabuhan Ende

seperti pelabuhan Waingapu juga termasuk dalam batasan spasial yang akan dibahas.

Pemilihan periodisasi dimulai pada tahun 1839, ketika pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan pelabuhan Ende sebagai pelabuhan perdagangan melalui *Gouvernement Besluit* tanggal 3 Januari 1839 No.5. Dikeluarkannya keputusan tersebut telah membuka kesempatan bagi perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan yang melalui pelabuhan Ende pada masa selanjutnya. Sementara tahun 1930 dijadikan sebagai akhir pembahasan, karena pada tahun ini terjadi depresi ekonomi yang kemudian menyebabkan surutnya kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende. Fokus penelitian ini adalah mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, yang termasuk dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya sejak tahun 1839-1930. Pelabuhan Ende merupakan salah satu pelabuhan terpenting dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya. Hal ini didukung oleh berkembangnya kegiatan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Ende, ketersediaan komoditas perdagangan, serta pengembangan prasarana pendukung kegiatan perdagangan.

1.4. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan ini adalah memaparkan dengan jelas mengenai pasang dan surutnya kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, yang termasuk dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya yang berlangsung sejak tahun 1839-1930.

1.5. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode sejarah, yaitu proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau.²⁵ Tahap pertama dari metode sejarah adalah heuristik, yaitu mengumpulkan informasi dan data mengenai permasalahan yang akan diteliti. Melalui tahap heuristik ini, penulis akan mencari dan mengumpulkan sumber-sumber tertulis

²⁵ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, (terjemahan Nugroho Notosusanto), (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 1985), hlm.32.

berupa sumber primer dan sumber sekunder. Adapun yang dapat dijadikan sebagai sumber primer di antaranya adalah *Algemeen verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden*; *Koloniaal verslag*; *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*; *Regeeringsalmanak Nederlandsch-Indie*; beberapa jurnal dan artikel yang merupakan laporan perjalanan penulis seperti C. Nooteboom dengan judul “Vaartuigen van Ende”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*; dan S. Roos dengan judul “Iets over Endeh”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 1877; serta S. Roos dengan judul “Bijdargen tot de kennis van Taal-, Land- en Volk op het eiland Soemba”, *VBG (Verhandelingen van het (Koninklijk) Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 1872. Sementara yang dapat dijadikan sumber sekunder di antaranya adalah I Gde Parimartha dengan judul *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*; I Ketut Ardhana dengan judul *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*; J. Paulus dengan judul *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie Eerste Deel A-G*; Abdul Hakim dengan judul *dari Pulau Bunga ke Pulau Dewa*; P. Wayong dengan judul *Geografi Budaya Daerah Nusa Tenggara Timur*; F.J. Ormeling dengan judul *The Timor Problem: A Geographical Interpretation of an Underdeveloped Island*; dan Singgih Tri Sulistiyono dengan judul *The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia 1870s-1970s*. Melalui karya-karya sekunder tersebut, dapat diperoleh tambahan data untuk menganalisis permasalahan yang diajukan.

Sumber-sumber yang telah diperoleh dalam tahap heuristik selanjutnya harus melalui tahapan kritik sejarah, untuk melihat kredibilitas dan keotentikannya sebagai sumber sejarah. Tahap kritik merupakan tahap pengujian dan penilaian yang dilakukan untuk memperoleh fakta sejarah yang dapat dipertanggungjawabkan. Tahap kritik terbagi atas dua macam, yaitu kritik eksternal dan kritik internal. Kritik eksternal atau otentisitas dilakukan dengan cara meneliti bentuk fisik sumber-sumber data yang telah diperoleh, sehingga

dapat diketahui apakah sumber-sumber tersebut palsu atau sejati. Sementara kritik internal dilakukan dengan cara memberi penilaian intrinsik terhadap sumber-sumber data, dan membandingkan kesaksian dari berbagai sumber sehingga dapat diperoleh fakta sejarah yang terpercaya dan dapat digunakan dalam penelitian.

Tahap selanjutnya setelah melalui proses kritisasi adalah interpretasi, yaitu memberikan penilaian dan melakukan analisis terhadap fakta-fakta yang telah didapatkan. Fakta-fakta tersebut tidak semuanya dapat digunakan, karena hanya fakta-fakta yang setelah diinterpretasikan ternyata sesuai dan relevan yang dapat disatukan menjadi kisah sejarah. Oleh karena itu, faktor periodisasi dan cakupan wilayah yang akan diteliti juga termasuk dalam proses interpretasi.

Tahap terakhir dalam metode sejarah adalah menghimpun fakta-fakta yang telah diinterpretasikan dalam suatu historiografi, dengan urutan yang kronologis dan sistematis. Historiografi sendiri berarti suatu rekonstruksi yang berdasarkan fakta-fakta sejarah, dengan terlebih dahulu melalui proses metode sejarah. Pada tahap ini, penulis akan melakukan rekonstruksi terhadap kegiatan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di pelabuhan Ende, dalam jaringan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya sejak tahun 1839-1930.

1.6. Sumber Sejarah

Pada penulisan ini, penulis menggunakan beberapa data yang didapatkan melalui penelitian kepustakaan. Data-data yang telah diperoleh dapat dikategorikan dalam dua jenis, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer yang diperoleh berupa dokumen-dokumen pemerintahan *Residentie Timor en Onderhoorigheden* yang sezaman dan beberapa surat kabar serta majalah yang terkait. Sedangkan untuk sumber sekunder, meliputi buku-buku yang terkait dengan topik penelitian, baik yang terkait secara luas maupun secara spesifik.

Adapun tempat sumber-sumber tersebut ditemukan adalah Arsip Nasional Republik Indonesia, di tempat ini penulis mendapatkan arsip *Algemeen Verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden*, *Kultuur Verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden*, *Staatsblad van Nederlandsch-Indie*, *Regeeringsalmanak Nederlandsch-Indie* dan ENI (*Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*). Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, penulis

mendapatkan koleksi *Koloniaal Verslag*; *Indische Verslag*; dan beberapa jurnal yang diperlukan. Perpustakaan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, penulis mendapatkan jurnal-jurnal *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indie*. *Uitgegeven door het Koninklijk Instituut voor Taal-, -Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indie (BKI)* dan *Tijdschrift voor Indische Taal-,Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen (TBG)* seperti C. Nooteboom dengan judul “Vaartuigen van Ende”; S. Roos dengan judul “Iets over Endeh”; dan James Fox dengan judul “Notes on the Southern Voyages and Settlement of the Sama-Bajau”; serta buku-buku yang mendukung penelitian seperti Abdul Hakim dengan judul *dari Pulau Bunga ke Pulau Dewa*, yang memaparkan mengenai perjalanan penulis di Pulau Flores, Pulau Sumba, sampai Pulau Bali sehingga melalui perjalanan tersebut dapat diperoleh keterangan mengenai keadaan pulau-pulau tersebut; P. Wayong dengan judul *Geografi Budaya Daerah Nusa Tenggara Timur*, yang memaparkan mengenai segala aspek dari keadaan geografis daerah Nusa Tenggara Timur; dan F.J. Ormeling dengan judul *The Timor Problem: A Geographical Interpretation of an Underdeveloped Island*, yang memaparkan mengenai keadaan wilayah Timor dan sekitarnya dipandang dari penilaian geografi dengan meliputi juga aspek-aspek kehidupan lainnya.

Perpustakaan Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, penulis mendapatkan buku karya Kenneth R. Hall dengan judul *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Sedangkan buku-buku yang merupakan koleksi pribadi penulis di antaranya adalah I Gde Parimarta dengan judul *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, yang membahas mengenai kegiatan perdagangan dan keadaan politik di wilayah Nusa Tenggara sejak awal abad XIX sampai tahun 1915, dan I Ketut Ardhana dengan judul *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*, yang membahas mengenai keadaan Nusa Tenggara pada masa kekuasaan kolonial Belanda sampai Nusa Tenggara masuk menjadi bagian Republik Indonesia, serta beberapa buku lainnya.

1.7. Sistematika Penulisan

Penulisan ini akan terdiri dari lima bab, yaitu:

Bab pertama merupakan pendahuluan, yang akan mengemukakan latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup masalah, tujuan penulisan, metode penelitian, sumber sejarah, dan sistematika penulisan. Bab kedua membahas mengenai keadaan alam dan penduduk serta potensi yang dimiliki oleh Ende. Pada bab ini akan dikemukakan mengenai keadaan alam yang meliputi lingkungan geografis, keadaan topografi, keadaan iklim, keadaan kawasan Laut Sawu, keadaan daerah pesisir Pulau Flores, keadaan sungai, dan perhubungan di Pulau Flores. Selain itu, juga dikemukakan mengenai keadaan penduduk, yang meliputi keadaan penduduk Pulau Flores pada umumnya dan penduduk Ende khususnya; serta beberapa potensi yang dimiliki oleh Ende, seperti adanya pusat pembuatan kapal-kapal tradisional yang terletak di Pulau Ende dan kelompok-kelompok pedagang yang aktif mengembangkan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende.

Bab ketiga membahas mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende sejak tahun 1839 - akhir abad XIX. Pada bab ini akan dibahas perkembangan awal pelabuhan Ende sebagai sebuah pelabuhan perdagangan; dan jaringan pelayaran dan kegiatan perdagangan yang terjalin antara pelabuhan Ende dengan daerah-daerah lain selama abad XIX. Bab keempat membahas mengenai kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende pada masa puncak kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda 1909-1930. Pada bab ini akan dikemukakan mengenai kegiatan penegakkan kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda di wilayah sekitar kawasan Laut Sawu; pembaharuan kebijakan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda; dan perkembangan kegiatan pelayaran-perdagangan di pelabuhan Ende sejak awal abad XX sampai surutnya pelayaran-perdagangan pada tahun 1930.

Bab kelima, yang merupakan penutup dan berisikan penjelasan mengenai hal-hal penting dari bab-bab sebelumnya serta kesimpulan. Penulisan ini juga akan dilengkapi dengan daftar pustaka dan lampiran, yang mencantumkan daftar sumber-sumber sejarah yang digunakan dalam penulisan ini dan beberapa keterangan tambahan mengenai wilayah yang diteliti.

BAB 2

KEADAAN ALAM DAN PENDUDUK SERTA POTENSI YANG DIMILIKI ENDE

2.1. Lingkungan Geografis

Pelabuhan Ende terletak di wilayah *Onderafdeeling* Ende, yang merupakan bagian dari *Afdeeling* Flores,¹ dan berada dalam pengawasan *Residentie van Timor en Onderhoorigheden* (Keresidenan Timor dan Sekitarnya), *Kleine Soenda Eilanden*. Sejak tahun 1915, wilayah kekuasaan *Residentie van Timor en Onderhoorigheden* (Keresidenan Timor dan Sekitarnya) meliputi Pulau Sumbawa dan pulau-pulau sekitarnya; Pulau Flores; Kepulauan Solor; Kepulauan Alor; Pulau Sumba; sebagian wilayah Pulau Timor; kelompok Sawu (Sawu, Randjuwa, Dana); kelompok Rote (Rote, Daoe, Noese, Heliana); dan pulau-pulau kecil lainnya. *Residentie van Timor en Onderhoorigheden* (Keresidenan Timor dan Sekitarnya) terbagi atas lima *afdeeling*, yaitu *Afdeeling* Timor Selatan, *Afdeeling* Timor Tengah-Utara, *Afdeeling* Flores, *Afdeeling* Sumba, dan *Afdeeling* Sumbawa.² Sebelum secara resmi dikenal sebagai wilayah *Residentie van Timor en Onderhoorigheden* (Keresidenan Timor dan Sekitarnya), wilayah ini disebut juga sebagai *Kleine Soenda Eilanden* atau Kelompok Sunda Kecil.

Wilayah *Afdeeling* Flores sendiri terdiri atas sebuah pulau besar dan pulau-pulau kecil disekitarnya. Terbentang mulai dari Selat Sape sampai wilayah di Kepulauan Solor. *Afdeeling* Flores berada di bawah kekuasaan Asisten Residen, yang berkedudukan di ibukota Ende.³ *Afdeeling* Flores terdiri dari tujuh *onderafdeeling*, yaitu Ende, Flores Timur dan Solor, Adonara dan Lomblem, Maumere, Ngada, Manggarai Utara-Barat, serta Manggarai Tengah-Selatan.

¹ Nama Flores berasal dari kata *Cabo de Flores* yaitu nama sebuah tanjung, yang terletak di bagian timur pulau ini. Pada tahun 1544 seorang berkebangsaan Portugis, S.M.Cabot, memberikan nama *Cabo de Flores* (Tanjung Bunga) ketika ia dan orang-orang Portugis lainnya melewati sebuah tanjung di wilayah Flores Timur. Gubernur Jenderal VOC Hendrik Brouwer kemudian menggunakan Flores sebagai nama resmi untuk seluruh wilayah pulau sejak tahun 1636. Lihat Hans J.Daeng, "Gereja Katolik dan Upacara Tradisional di Manggarai dan Ngada (Flores)", usulan penelitian untuk disertasi dalam ilmu Antropologi. (Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gajah Mada, Desember 1983), hlm.1. Lihat juga Abdul Hakim, *dari Pulau Bunga ke Pulau Dewa*, (Jakarta: PT. Pembangunan, 1961), hlm. 14-15.

² D.G. Stibbe, "Timor en Onderhoorigheden", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)* 4 (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill,1921), hlm. 337. Lihat juga Lampiran 2, hlm.100.

³ J. Paulus, "Flores", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)* 1, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff, 1917), hlm. 706.

Sementara itu, wilayah sebelah barat Selat Sape merupakan wilayah kekuasaan Kesultanan Bima. Pada wilayah *Onderafdeeling* Ende terletak pelabuhan Ende, yang secara astronomis berada pada 8° - 11° Lintang Selatan dan 121° - 122° Bujur Timur. *Onderafdeeling* Ende berbatasan dengan Laut Flores di sebelah utara, di sebelah timur berbatasan dengan *Onderafdeeling* Maumere, di sebelah barat berbatasan dengan *Onderafdeeling* Ngada, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Laut Sawu. Sementara itu, pelabuhan Ende terletak di wilayah pesisir selatan tepatnya di tepi Teluk Ende, yang berbatasan langsung dengan Laut Sawu.⁴ Selain pelabuhan Ende yang terletak di pesisir, di tengah-tengah Teluk Ende terdapat sebuah pulau kecil yang bernama Pulau Ende. Pulau ini menjadi semacam pelindung alami bagi pelabuhan Ende dari arus laut.

2.2. Keadaan Topografi

Pulau-pulau di kawasan Laut Sawu pada umumnya bercirikan lingkungan alam yang banyak berbatu, berbukit-bukit, pegunungan, dan lembah-lembah yang curam. Terdapat banyak pulau yang beraneka ragam, sehingga membuat lingkungan kawasan ini memiliki banyak selat dan teluk, yang sangat baik sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal. Keadaan alam Pulau Flores pada umumnya merupakan pegunungan. Pulau Flores yang memiliki luas sekitar 14.273 kilometer persegi,⁵ banyak memiliki gunung berapi. Pulau Flores merupakan daerah bergunung api yang disebut “jalur dalam” *Sunda Mountain System*, sehingga wilayah Flores dan pulau-pulau disekitarnya terdiri atas bahan endapan vulkanik dengan unsur batu kapur yang lebih banyak jika dibandingkan Pulau Timor maupun Pulau Sumba. Sepanjang pesisir selatan Flores Barat, bagian utara Flores Tengah, dan bagian timur Flores Timur terdapat gunung-gunung berapi yang masih muda.

Pulau Rintja dan Pulau Komodo di Flores Barat, Pulau Adonara, Pulau Solor, serta Pulau Lomblem di Flores Timur juga termasuk dalam “jalur dalam” *Sunda Mountain System*. Gunung-gunung berapi yang tertinggi di antaranya adalah Gunung Potjo Ranaka (2400 meter); Gunung Rokka (2245 meter); dan Gunung Ambu Rombo (2149 meter). Sementara gunung-gunung berapi yang

⁴ Abdul Hakim, *op.cit.*, hlm. 40. Lihat juga Lampiran 1, hlm.99.

⁵ J. Paulus, “Flores”, *op.cit.*, hlm. 706.

terletak di wilayah *Onderafdeeling* Ende yaitu Gunung Api (*Geli Ija*), Gunung Keo, dan Gunung Kelimutu.⁶ Pada bagian tengah wilayah *Onderafdeeling* Ngada, terdapat pegunungan dengan dataran tinggi yang membujur dari barat ke timur sampai ke wilayah *Onderafdeeling* Ende. Memasuki bagian utara Teluk Ende, pegunungan tersebut menurun, kemudian di wilayah antara *Onderafdeeling* Ende dan *Onderafdeeling* Maumere pegunungan ini terhubung kembali.

Dataran Flores akan semakin menyempit di wilayah Ende dan bagian timur Pulau Flores. Wilayah bagian utara Ende merupakan dataran rendah Mautenda, yang di bagian selatannya terdapat Pegunungan Watutonggo, dengan salah satu puncaknya yaitu Kelimutu. Selain itu, di bagian utara Teluk Ende, terdapat juga Gunung Gili Aomasi dan Gunung Gili Bara. Pada bagian timur Pulau Flores yaitu di Sikka, terdapat banyak wilayah pegunungan yang vulkanis, di antaranya Pegunungan Kimangboleng, Pegunungan Yale, dan Pegunungan Egon Keten.⁷ Oleh karena itu, wilayah Flores Timur tidak memiliki dataran rendah yang luas. Pulau Lomblem dikelilingi oleh pegunungan dengan puncak-puncaknya yaitu Gunung Labolebang (1664 meter), Gunung Lowotolo (1540 meter), dan Gunung Ujolewong (1553 meter). Pulau Pantar bagian barat, Pulau Alor, dan sebagian wilayah utara Pulau Timor tergolong juga sebagai “jalur dalam”.

Pulau Sumba merupakan satu-satunya daratan yang tergolong dalam “jalur antara”, sebagai penghubung geologis penting antara “jalur dalam” yang bersifat vulkanis dengan “jalur luar” yang bersifat non-vulkanis. Topografi Pulau Sumba terbagi atas empat bagian, yaitu teras-teras laut yang tinggi, dataran tinggi, wilayah pegunungan, dan dataran-dataran. Teras-teras tersebut terdapat di sepanjang pantai utara, pantai timur, dan pantai barat. Pada wilayah antara Mamboru dan Waingapu, teras-teras pantai ini terdiri dari batu-batu kering. Daerah di belakang teras-teras tersebut menuju ke arah pedalaman, topografinya menjadi berbukit-bukit dengan lembah-lembah sempit. Jalur luar dalam *Sunda*

⁶ S.Roos, “Iets Over Endeh”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-,Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel XXIV (1877), hlm.481.

⁷ P.Wayong (ed), *Geografi Budaya Daerah Nusa Tenggara Timur*, (Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977), hlm. 24.

Mountain System merupakan suatu daerah yang terletak membujur sepanjang Pulau Timor, mulai dari Teluk Kupang sampai perbatasan Timor Portugis, yang berakhir di Sungai Lois.

2.3. Keadaan Iklim

Seluruh wilayah kawasan Laut Sawu tergolong sebagai daerah yang kering. Berdasarkan klasifikasi Schmidt dan Ferguson, sebagian besar wilayah ini mempunyai iklim yang disebut tropis musim. Tipe iklim tersebut dipengaruhi oleh angin muson (musim), yang setiap tahunnya bertiup secara tetap pada waktu-waktu tertentu dari arah tenggara dan barat laut.⁸ Keadaan angin di wilayah ini yang cukup tenang, terutama di sekitar Laut Sawu, membuat pelabuhan-pelabuhan di pantai selatan Flores, pantai utara Sumba, dan pantai barat Timor sering dikunjungi kapal-kapal dari berbagai daerah. Sementara menurut Koppen, Kepulauan Sunda Kecil beriklim savana tropis (*tropical savanna climate*).

Iklim savana tropis memiliki curah hujan tahunan kurang dari 150 sentimeter (1500 milimeter), dengan curah hujan paling kering terjadi pada bulan Maret, yang kurang dari 4 sentimeter (40 milimeter). Musim hujan terjadi pada bulan-bulan Desember-Januari sampai Maret-April, sedangkan musim kemarau terjadi pada bulan-bulan Mei-Juni sampai Oktober-November. Curah hujan rata-rata 1000-2000 milimeter, dengan jumlah hari hujan 100-150 per tahun. Menurut Berlage (1949), selama periode 1879-1941 hanya sekitar 7% wilayah di Hindia Belanda yang curah hujan rata-ratanya di bawah 1500 milimeter. Suhu udara harian di wilayah ini cukup tinggi, yaitu minimal 24° Celcius dan maksimal 32° Celcius. Tekanan udara pada umumnya berkisar antara 84-122 milibar, dengan tekanan udara maksimum terjadi pada bulan Agustus.⁹

Terdapat empat daerah iklim di sekitar kawasan Laut Sawu, yaitu:

1. Flores bagian timur: daerah yang kering, semakin ke timur akan semakin kering. Curah hujan tahunan di daerah Ende hanya berkisar 1300-1800 milimeter.

⁸ Angin yang bertiup dari arah tenggara dikenal sebagai angin musim Tenggara, dan berlangsung pada bulan Mei sampai November. Sedangkan, angin musim Barat berlangsung pada bulan Desember sampai April. Lihat juga *Ibid.*, hlm. 7-13.

⁹ F.J.Ormeling, *The Timor Problem: A Geographical Interpretation of an Underdeveloped Island*, (Jakarta: J.B.Wolters-Martinius Nijhoff, 1955), hlm.17.

2. Flores bagian barat: daerah yang paling basah, dengan curah hujan tahunan lebih dari 2000 milimeter.
3. Bagian barat Timor dan pulau-pulau sekitarnya: daerah kering, dengan curah hujan tahunan 1200-1500 milimeter. Pada bagian tengah curah hujan tahunan sekitar 2000 milimeter, dan di bagian pesisir hanya 1000 milimeter per tahun.
4. Sumba: daerah kering, terutama di bagian timur, dengan curah hujan di bagian barat rata-rata 2000 milimeter (200 sentimeter) per tahun, dan di pesisir utara serta pesisir timur hanya 800 milimeter (80 sentimeter) per tahun.¹⁰

2.4. Keadaan Wilayah Laut, Pesisir, dan Sungai

2.4.1. Keadaan Laut Sawu

Laut Sawu merupakan suatu wilayah laut yang berukuran sedang, dan terletak di pusat wilayah Kepulauan Sunda Kecil, yakni di antara Pulau Flores, Kepulauan Solor, Kepulauan Alor, Pulau Timor, Pulau Rote, Pulau Sawu, dan Pulau Sumba. Kawasan Laut Sawu mencakup pula sejumlah sistem laut (*sea system*) yang lebih kecil, seperti Teluk Kupang, Teluk Waingapu, Selat Solor-Selat Wetar, Selat Roti, Selat Lamakera, Selat Alor, Selat Ombai, Selat Sape, dan banyak selat lainnya yang masing-masing merupakan penghubung dengan sistem bahari yang lebih besar, seperti Laut Flores, Laut Banda, bahkan dengan Samudera Hindia.¹¹ Masing-masing sistem laut kecil tersebut merupakan dunia tersendiri, namun kemudian menjadi dunia yang lebih besar, karena diintegrasikan oleh Laut Sawu.¹² Misalnya tentang dinamika yang terjadi di wilayah Selat Wetar di mana masyarakat pantai di Pulau Timor berinteraksi dengan penduduk seberang. Demikian pula dengan wilayah Selat Solor, yang merupakan satu wilayah bersama dengan Selat Lewotobi, Selat Lamakera, dan selat-selat kecil di- sekitarnya. Oleh karena itu, Laut Sawu memiliki peran penting karena posisi sentralnya telah mengintegrasikan pulau-pulau disekitarnya. Namun,

¹⁰ Rachmat Nuri, *Geografi Budaya dalam Wilayah Pembangunan Daerah Nusa Tenggara Timur*, (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985), hlm.10.

¹¹ Lihat Lampiran 6, hlm. 104.

¹² Adrian B.Lapian, "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", pidato pengukuhan pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia, (Depok: 4 Maret 1992), hlm. 16-18.

yang menjadi kunci utama dalam proses pengintegrasian tersebut adalah adanya berbagai aktifitas yang dilakukan oleh penduduk, seperti kegiatan pelayaran dan perdagangan.¹³

Secara astronomis, Laut Sawu terletak antara 9° - 11° Lintang Selatan dan 120° - 125° Bujur Timur. Beberapa perairan yang berhubungan dengan pantai selatan Pulau Flores, pantai barat daya Pulau Timor, Pulau Rote, dan Pulau Sawu adalah merupakan palung laut yang bersih, dan cukup dalam (setelah Laut Flores, Laut Sulawesi, dan Laut Banda), dengan kedalaman lebih dari 1500 meter. Kondisi ini membuat wilayah lautnya secara umum sangat baik dan aman untuk kegiatan pelayaran, sehingga beberapa daerah seperti Timor bagian barat dengan pelabuhan Kupang, Pulau Flores bagian selatan dengan pelabuhan Ende, dan bagian utara Pulau Sumba dengan pelabuhan Waingapu, merupakan pelabuhan-pelabuhan yang aman bagi berlabuhnya kapal-kapal. Kawasan Laut Sawu merupakan pusat perdagangan, baik untuk wilayah sekitarnya, maupun sebagai pusat perdagangan internasional. Hal ini disebabkan karena daerah-daerah di sekitar kawasan Laut Sawu merupakan penghasil berbagai komoditas perdagangan penting, seperti kayu cendana, kayu sapan, budak, kopra, kapas, kopi, dan kuda.¹⁴

Pulau-pulau di sekitar kawasan Laut Sawu memiliki pelabuhan-pelabuhan dagang yang ramai dikunjungi oleh para pedagang dari luar daerah. Para pedagang tersebut datang untuk melakukan aktifitas jual-beli dengan penduduk setempat, maupun singgah untuk mendapatkan air bersih dan bahan makanan. Selain itu, terdapat pula pelabuhan yang hanya sekedar pelabuhan nelayan atau pemukiman desa nelayan. Pada kegiatan pelayaran laut, unsur iklim dan musim sangat berpengaruh terhadap aktifitas pelayaran, karena penggunaan perahu dan kapal layar sangat tergantung pada tiupan angin. Pada kawasan ini, bertiup angin musim Barat yang lemah jika dibandingkan dengan dengan angin musim Tenggara. Selama musim angin Barat, yang berlangsung pada bulan Desember

¹³ Keterangan mengenai aktifitas penduduk yang menjadi kunci utama dalam pengintegrasian pulau-pulau oleh kawasan laut, dapat dilihat dalam Ferdinand Braudel, *The Mediterranean and The Mediterranean World in the Age of Phillip II*, vol.1, (New York/Fontana/Collins: Harper and Row, fourth edirion, 1981), hlm. 276.

¹⁴ Tim penyusun, *Monografi Daerah Nusa Tenggara Timur: Timor, Rote, Sabu*, (Jakarta: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, tanpa tahun terbit), hlm.4-6.

sampai Februari terjadi cuaca yang baik, pemandangan yang baik, sehingga keadaan laut pun menjadi sangat tenang dan baik untuk kegiatan pelayaran. Angin Barat dapat membawa kapal-kapal berlayar ke arah timur dan utara menuju Kepulauan Maluku, Sulawesi Selatan, atau menyusuri ke arah timur Pulau Timor dan Tanimbar.¹⁵ Keadaan laut yang tenang ketika musim angin Barat, membuat penduduk di sekitar kawasan ini menyebut Laut Sawu sebagai “laut perempuan” (*tasi fetu*), yang berbeda dengan Laut Timor yang keras sehingga mendapat sebutan “laut laki-laki” (*tasi mane*).¹⁶

2.4.2. Keadaan Daerah Pesisir, Sungai, dan Perhubungan di Pulau Flores

Pada umumnya, daerah pesisir atau pantai di sekitar Laut Sawu tidak memiliki banyak lekukan-lekukan, yang dapat masuk lebih dalam ke arah daratan. Meskipun demikian, daerah pesisir di sekitar Laut Sawu memiliki beberapa teluk yang telah digunakan sebagai pangkalan laut, yang berfungsi sebagai pelabuhan alami bagi berlabuhnya kapal maupun pusat kegiatan ekonomi penduduknya. Berikut ini adalah gambaran keadaan daerah-daerah pesisir di Pulau Flores. Daerah pesisir barat Pulau Flores merupakan jurang-jurang yang curam, terbentang mulai dari Teluk Badjo, Teluk Perapat, sampai Pulau Sendal. Begitu pula kira-kira keadaan di bagian selatan pesisir barat Pulau Rintja sampai Selat Molo. Pada daerah pesisir utara Pulau Flores, keadaannya mengalami perubahan, karena terdapat daerah pegunungan di belakang pesisir. Jumlah dataran di Pulau Flores tidak banyak yang dapat didiami. Penduduk dalam jumlah yang cukup besar berada di sekitar Teluk Geliting, Maumere, dan di Lapeh. Wilayah dataran ini terletak di luar kaki Gunung Amboe Rombo dan Gunung Inerie di Rokka.

Teluk Maumere merupakan teluk yang sangat luas, terutama di sekitar pantai Todo. Pada wilayah Teluk Maumere juga terdapat Pulau Tjindeh, palung Hading yang dalam, serta Pulau Besar yang sebagian besar daerahnya terdiri atas batu-batuan yang keras.¹⁷ Daerah pesisir timur menampakkan dua celah yang curam, yaitu Teluk Okka dan Teluk Konga (di selatan Larantuka), awalnya

¹⁵ Susanto Zuhdi dan Didik Pradjoko, “Laut Sawu sebagai Faktor Integratif”, makalah pada Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya, (Kupang:5-7 Agustus 2004), hlm.5-7.

¹⁶ F.J.Ormeling, *op.cit.*, hal. 42.

¹⁷ J. Paulus, “Flores”, *op.cit.*, hlm. 707.

tampak gunung-gunung yang tinggi lalu mulai terlihat tanah datar yang luas di pantai, serta sungai-sungai kecil. Sementara pada daerah pesisir selatan, ujung timurnya sampai pada semenanjung yang agak menjorok, yaitu Teluk Ende yang dalam dan sedikit curam. Arah barat dari daerah pesisir selatan sampai Teluk Aimere, merupakan dataran yang permukaannya memiliki lereng-lereng dengan kemiringan tertentu. Pegunungan Moenti dan Potjo Ndeli yang terletak di dekat laut, memiliki pemandangan pantai dengan pasir putih. Pada daerah pesisir selatan, Teluk Ende memiliki pemandangan yang indah, dan kedudukan yang dianggap penting. Arti penting dari Teluk Ende didukung dengan adanya Pulau Ende diseberangnya, karena berperan sebagai pelindung dari terpaan angin kencang dan arus laut yang berbahaya, serta telah meningkatkan lalu-lintas perhubungan yang melalui Teluk Ende, dan meningkatkan pembuatan perahu.

Pulau Flores hanya memiliki sedikit sungai, dengan ukuran sungai yang tidak lebar dan tidak terlalu panjang. Karakter sungai yang bersumber dari gunung biasanya dapat dijumpai di daerah pedalaman, yang kemudian akan terus mengalir sampai ke muara. Sungai di Reo merupakan satu-satunya sungai besar, yang dapat dilalui perahu yang menuju ke laut atau yang kembali dari laut. Di Manggarai Utara, terdapat sungai bawah tanah, seperti di Wai Koeli, daerah Toe, serta yang terkenal di daerah Ruteng. Keadaan Pulau Flores yang tidak memiliki banyak sungai, membuat peran sungai tidak begitu besar bagi lalu-lintas perhubungan. Kegiatan perhubungan harus dilakukan melalui jalan panjang di pedesaan, jalan tersebut pada umumnya merupakan jalan batu. Bagi orang-orang Eropa, keadaan jalan tersebut dianggap tidak layak untuk pejalan kaki, terutama pada jalan-jalan yang terletak di sekitar daerah pegunungan, karena topografi daerah tersebut yang curam. Apabila memasuki musim kemarau, sungai-sungai dapat diseberangi, karena sungai-sungai tersebut menjadi kering, sehingga keadaannya seperti sebuah jalan. Hanya terdapat satu jalan raya di wilayah ini, yang menghubungkan daerah-daerah penting. Kondisi jalan raya yang sangat terbatas, mengakibatkan penduduk membutuhkan penunjuk jalan yang memadai agar tidak tersesat. Oleh karena itu, mulai dirintislah pelaksanaan patroli militer, dan semacam perseroan untuk membangun jaringan jalan yang lebih baik di Pulau Flores.¹⁸

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 708.

2.5. Keadaan Penduduk Flores Secara Umum

Berdasarkan segi Antropologis, penduduk Kepulauan Indo-Malaysia terdiri atas dua kelompok besar yaitu : Austroloid (*Australo-Melanesians*) dan Mongoloid. Kelompok Austroloid mencakup kelompok bangsa-bangsa: Negrito, Melanesia, dan Australia.¹⁹ Sementara kelompok Mongoloid meliputi Polynesia, Micronesia, dan wilayah Asia bagian timur. Berdasarkan segi bahasa, penduduk yang mendiami wilayah Indo-Malaysia disebut kelompok bangsa Austronesia, dengan pengecualian untuk penduduk yang tinggal di pegunungan, dan penduduk yang tinggal di bagian timur Hindia Belanda (orang Papua). Bagi pulau-pulau mulai dari Bali, Lombok, sampai Sumbawa bagian barat termasuk kelompok Melayu-Polynesia bagian barat. Sedangkan untuk pulau-pulau mulai dari Sumbawa bagian timur, Flores, Sumba, Timor, sampai Maluku (kecuali Halmahera) termasuk kelompok Melayu-Polynesia Bagian Tengah.

Mengenai keadaan penduduk di Flores, J.K. Metzner (1982) menyebutkan bahwa penduduk Flores berasal dari campuran suku bangsa.²⁰ Pada penduduk Flores, selain terlihat ciri-ciri Melayu, juga terlihat ciri-ciri Papua yang memberikan warna dan bentuk tubuh berbeda dari penduduk di bagian barat. Penduduk Flores pada umumnya terdiri atas dua jenis (ras) penduduk, yaitu: Melayu dan Papua. Pada bagian barat Flores, terutama orang Manggarai merupakan jenis Melayu, dengan bentuk tubuh lebih kecil dan ramping, warna kulit cokelat-cerah, serta rambut agak berombak. Namun, di Adonara dan Solor pun dijumpai penduduk dengan jenis rambut berombak. Sementara itu, penduduk di bagian tengah dan timur Flores merupakan jenis Papua. Mereka memiliki warna kulit gelap, rambut keriting, dan bentuk tubuh lebih kuat, seperti orang Sikka yang memiliki jenis rambut keriting halus.

Berdasarkan segi keturunan, penduduk Flores dapat dikelompokkan atas : suku (orang) Ngada, Keo, Ende, Manggarai, Riung, Sikka, Larantuka, Redjo, Liser, dan lain-lain. Berikut ini adalah keterangan mengenai asal mula penduduk di daerah Ngada:

¹⁹ P. Bellwood, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*, (Sydney/Orlando/New York: Academic Press, 1985), hlm.70.

²⁰ J.K. Metzner, *Agriculture and Population Pressure in Sikka, Isle Flores. A Contribution to the Study of the Stability of Agriculture Systems in the Wet and Dry Tropics*, (Canberra: The Australian National University, 1982), hlm.64.

“...*De Ngadaneezen warden vroeger steeds Rokka's genoemd, naar den vulkaan Rokka, waar omheen zich die volksstam gevestigd had. De bevolking zelve kent dezen berg echter slechts onder den naam Inerie.*”²¹

Terjemahan:

“...Orang Ngada telah ada sejak zaman dahulu, seperti cerita yang disebutkan oleh orang-orang Rokka, bahwa orang Ngada sejak awal telah berdiam di sekitar daerah vulkanik Rokka. Penduduk sendiri telah mengenal daerah vulkanik tersebut dengan nama Inerie.”

Pada awalnya, orang Ngada merupakan penganut kepercayaan animisme. Kecuali sejumlah orang yang telah beragama, seperti penduduk Bima, Solor, Sumbawa, Sumba, dan Ende yang merupakan keturunan orang Makassar. Di Flores juga terdapat para pendatang dari luar daerah, seperti orang Bima, Makassar, Sumbawa, Sumba, Minangkabau, Melayu, Cina, Arab, dan orang Eropa. Kedatangan orang-orang Eropa, khususnya bangsa Portugis, ke Flores telah terjadi sejak abad XVI.²² Pusat pengaruh Portugis di Flores terutama terletak di Kepulauan Solor dan Larantuka. Keberadaan orang-orang Portugis kemudian menimbulkan percampuran dengan penduduk setempat. Kelompok penduduk campuran ini disebut *Topas* atau *Portugis Hitam*. Ciri-ciri mereka di antaranya adalah muka yang halus, hidung tipis agak melengkung, dan penampakan fisik yang seperti manusia ras Mediteranian. Menurut Keers (1948), percampuran penduduk itu terjadi karena kedatangan orang-orang Negro Afrika, karena Portugis membawa pasukan yang berasal dari orang-orang Mozambique (Afrika) menuju Timor, yang kemudian oleh penduduk disebut sebagai *Portugis Hitam*.²³

Pada umumnya masyarakat Flores terbagi atas kelompok-kelompok, yaitu: (1) *Kraeng Todo*, yaitu pemimpin; (2) *Kraeng Adat* (bangsawan); (3) *Bitjara*, yaitu golongan bangsawan rendah. Di bawah *Bitjara* terdapat sebelas raja *Gelarang (Todo-Pongkor)*. Lapisan berikutnya adalah *Dalu*, yang menguasai *Kedalu* (*Daloeschappen*), dan orang-orang juga menyebut mereka sebagai Raja. Tingkatan yang lebih rendah yaitu kelompok *Gelarang* dan *Muri Tanah*. Selain itu, masih terdapat pemimpin dari desa yang dikenal sebagai *Ata Ngae* atau *Ata*

²¹ J. Paulus, “Flores”, *op.cit.*, hlm.709.

²² P.J.Veth, “Het Eiland Flores”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 17, 2, (1855), hlm. 165.

²³ W. Keers, *An Anthropological Survey of the Eastern Little Sunda Islands*, (Amsterdam: Het Indisch Instituut, 1948), hlm. 113-114.

Dela. Pemimpin tertua disebut *Karoei*, yang memiliki pengaruh kuat dalam masyarakat.²⁴ Penduduk Flores memiliki bahasa yang sangat beragam jenisnya, berbeda antara satu daerah dengan daerah yang lain. Orang Manggarai memiliki bahasa Manggarai, sedangkan penduduk di daerah pesisir banyak yang menggunakan bahasa Bima dan bahasa Ende.²⁵ Daerah Ngada memiliki bahasa Ngada, bahasa Bajawa, bahasa Nage, bahasa Keo, dan bahasa Riung. Daerah Ende dan Lio memiliki bahasa Ende dan bahasa Lio, sedangkan penduduk di Maumere berbahasa Krowe atau Sikka, bahasa Solor, dan bahasa Lua. Daerah-daerah lainya di Flores Timur memiliki bahasa Lamaholot.

Cara berpakaian penduduk Pulau Flores berbeda-beda antara satu daerah dengan daerah lainnya, seperti pakaian kaum laki-laki di bagian barat Flores berbeda dengan pakaian kaum laki-laki di bagian timur Flores. Pada daerah Manggarai sampai daerah Ende, kaum laki-laki dari kalangan rakyat biasa memakai celana dan kain penutup kepala. Sementara kaum laki-laki dari kalangan berada memakai *sarong*. Di Sikka dan daerah-daerah di bagian timur, ciri khas kaum laki-laki adalah mengenakan ikat pinggang di celana. Pakaian yang digunakan kaum laki-laki kalangan berada di daerah Ngada dilengkapi dengan kain yang dipakai mulai dari pinggang sampai lutut. Sementara golongan rakyat jelata cukup memakai ikat pinggang dan selendang di bahu, untuk melindungi tubuh dari angin kencang. Pada umumnya kaum perempuan di Pulau Flores menggunakan *sarong* atau sejenis kain tenun sebagai pakaian sehari-hari mereka.

2.6. Keadaan Penduduk Ende

2.6.1. Asal-Usul Berdasarkan Tradisi Lisan

Terdapat sebuah tradisi lisan mengenai asal usul penduduk asli Ende yang telah diceritakan secara turun-temurun.

*“ Het kan nu omstreeks sapoeloe lappies (tien geslachten) zijn geleden, dat een jongman genaamd Roroe en eene jonge dochter Modo geheeten, op lontar-bladeren gezeten, uit den langit op Noesa Endeh naderdaalden.”*²⁶

²⁴ I Ketut Ardhana, *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*, Terj. Peusy Sharmaya Intan Paath, (Jakarta: PT. Grafindo Persada,2005),, hlm. 69.

²⁵ Hans J. Daeng, *op.cit.*, hlm.3.

²⁶ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 481

Terjemahan:

“dikatakan bahwa pada masa lampau terdapat sepuluh silsilah keluarga (*sapoeloe lappies*), yang berasal dari seorang laki-laki muda bernama Roroe dan seorang gadis bernama Modo. Mereka disebutkan mempunyai tempat tinggal dari daun lontar, dengan langit sebagai atapnya dan Noesa Endeh sebagai pijakannya.”

Kedatangan Roroe dan Modo telah menyebabkan sebuah lubang yang besar dan dalam di atas tanah, kemudian lubang tersebut berangsur-angsur mulai tertutup. Bekas lubang tersebut masih mengesankan sebagai sebuah tempat yang keramat dan suci. Roroe dan Modo merupakan manusia pertama yang ada di pulau ini. Mereka kemudian mempunyai lima orang anak, namun anak terakhir mereka harus menjalani hukuman dipindahkan ke tempat lain, karena tidak patuh pada ibunya. Keempat orang anak yang masih tinggal di pulau tersebut, berusaha memelihara perluasan keturunan untuk keluarga yang mereka sayangi. Mereka bertahan hidup dengan memakan ikan.

Pada malam hari mereka menggunakan beberapa alat, yaitu *berohs* dan *boeboek*, untuk menangkap ikan. Kemudian pada hari berikutnya, tiga orang anak laki-laki Roroe dan Modo yaitu Borokanda, Rako Madenga, dan Keto Koewa mendayung perahu mereka untuk membawa *berohs* ke tempat yang dituju. Tempat tersebut tidak jauh dari daratan yang luas, dimana mereka meletakkan *boeboek* pada hari sebelumnya. Hari itu merupakan penangkapan yang sangat membahagiakan, karena banyak ikan yang akan dibawa pulang ke rumah. Ketika *berohs* telah kering seluruhnya, segera salah seorang dari mereka melakukan pembagian jatah ikan. Namun, dua orang lainnya merasa pembagian jatah ikan tersebut tidak adil, sehingga dua orang tersebut merasa sakit hati. Mereka bertiga kemudian terlibat perkelahian, namun tidak berlangsung lama. Akhirnya dalam keadaan yang tenang, mereka mulai menyadari perasaan masing-masing dan membagi secara adil hasil ikan tersebut.

Pada bagian lain daerah ini disebutlah seorang laki-laki bernama Amboe Ngobee. Ia bertempat tinggal di sekitar Pegunungan Sadraga, dan merupakan seorang *Toewan tanah* dari suatu wilayah yang sangat luas di daratan ini.²⁷

²⁷ *Toewan tanah* merupakan kepala wilayah dari suatu kesatuan penduduk yang berdasarkan atas daerah territorial (tanah), lihat I Gde Parimatha, *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, (Jakarta: Penerbit Djambatan dan KITLV, 2002), hlm. 77.

Amboe Ngobee dikenal sebagai tokoh yang cerdas, dan selalu menunjukkan kedermawanannya. Amboe Ngobee sedang mencari laki-laki yang pandai untuk dinikahkan dengan puterinya. Ia mengumumkan akan mengadakan lomba menangkap ikan. Pemberitahuan mengenai lomba ini juga telah menyebar ke daerah tempat tinggal tiga anak laki-laki Roroe dan Modo. Mereka bertiga kemudian pergi menuju daratan besar, untuk mengikuti lomba menangkap ikan. Pada kesempatan tersebut, Amboe Ngobee mengatakan ia telah membayar sebidang tanah, sebuah tempat pemeliharaan gajah yang sangat luas, dan sebuah kalung emas. Benda pertama yang harus diserahkan oleh peserta lomba adalah *beroh*. Selain itu, sebuah kalung yang terdapat di kapal juga harus diserahkan, dan para laki-laki harus mencari pohon untuk diambil kayunya dalam jumlah sangat banyak untuk membangun sebuah rumah di arah timur laut Teluk. Berdasarkan hasil lomba tersebut, seorang anak laki-laki Roroe berhasil menikah dengan puteri Amboe Ngobee. Sementara itu, puterinya yang lain mendapat pasangan yang berasal dari Modjopahit, yaitu seorang penarik ikan paus Ngamboe (sejenis ikan paus yang memiliki taring), yang telah sampai di Ende. Selain nama Amboe Ngobee, di daerah ini juga dikenal seseorang yang bernama Noa Roondja. Disebutkan bahwa ketika Noa Roondja meninggalkan sebuah pulau, maka nama pulau tersebut menjadi Noa Endeh (Tanah Endeh).

Terdapat juga seorang Cina, yang jika kapal Noa Endeh yang karam datang kembali pun tidak akan membuatnya pergi dari daerah ini. Ia kemudian menikah dengan seorang perempuan yang berasal dari luar silsilah keluarganya.

“...zoodat Roroe, Amboe Ngobee, de Modjopahitsche walvischberijder en een Chinees (van de twee laatsten is men de namen vergeten), als de vier stamvaders worden beschouwd van het tegenwoordige Endeneesche geslacht.”²⁸

Terjemahan:

“... sehingga Roroe, Ambo Ngobee, penarik ikan paus dari Modjopahit, dan seorang Cina (nama dua orang yang disebutkan terakhir tidak dikenal), merupakan nenek moyang yang memunculkan silsilah dalam masyarakat Ende.”

²⁸ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 482-483.

2.6.2. Kedatangan Orang Bugis dan Makassar serta Munculnya Penduduk Campuran (Orang Ende Pantai)

Adanya para pendatang telah menimbulkan penduduk campuran di berbagai tempat. Hal ini pun terjadi di Ende, karena sejak abad XVII telah terjadi percampuran antara penduduk asli dengan orang Bugis dan Makassar. Hubungan yang terjalin antara orang Ende dengan orang Makassar (pedagang dari Sulawesi Selatan) berawal ketika Kerajaan Tallo ingin terlibat dalam perdagangan kayu cendana. Menjelang akhir abad XV (tahun 1490-an), Raja Tallo ketiga, Tunilaburi Suriwa, berlayar dengan armada lautnya menuju Flores. Pelayaran tersebut tidak berhasil, karena ketika memasuki wilayah Selayar, armada laut Kerajaan Tallo diserang oleh armada Kerajaan Polombangkeng. Armada Kerajaan Tallo berhasil dihancurkan, dan rajanya dibunuh dengan cara ditenggelamkan di perairan tersebut. Perluasan hubungan dagang dengan kawasan Laut Sawu baru dapat diwujudkan pada awal abad XVII. Pada tahun 1616 Kerajaan Makassar bergiat menjalin hubungan perdagangan dengan Sumbawa, untuk membendung kegiatan perdagangan antara Belanda dengan Maluku. Pada tahun 1626 Kerajaan Makassar telah menjalin hubungan kekuasaan dengan Flores, Solor, dan Timor.²⁹

Kemudian pada tahun 1664, satu armada orang Makassar yang terdiri dari dua puluh delapan perahu dengan sekitar seribu orang berlayar menuju Ende. Tujuan pelayaran orang-orang Makassar tersebut adalah untuk melindungi penduduk Ende dari tekanan Portugis. Armada berikutnya adalah delapan buah perahu, yang bermuatan sekitar enam ratus orang. Perkembangan kota Makassar sebagai pusat perdagangan, telah membuka kesempatan bagi para pedagang Bugis dan Makassar untuk memperluas kegiatan perdagangan mereka ke luar daerah. Menurut catatan Admiral Cornelis Speelman, diungkapkan bahwa kawasan Laut Sawu termasuk dalam jaringan perdagangan dengan Makassar.³⁰ Ketika kota Makassar dikuasai oleh Belanda pada tahun 1667, keadaannya menjadi tidak

²⁹ Kerajaan Makassar adalah bentuk kesatuan dari dua kerajaan, yaitu Kerajaan Gowa dan Kerajaan Tallo. Bentuk kesatuan dari dua kerajaan ini disepakati dalam perundingan perdamaian atas perang yang terjadi pada tahun 1528. lihat Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm.24-25.

³⁰ Edward L. Poelinggomang, "Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Sulawesi Selatan di Nusa Tenggara Timur", makalah dalam Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya, (Kupang : 5-7 Agustus 2004), hlm. 5.

menguntungkan lagi bagi penduduk setempat. Hal ini menyebabkan terjadinya gelombang perpindahan orang-orang Makassar dalam jumlah yang cukup besar, menuju daerah-daerah di bagian timur termasuk wilayah di kawasan Laut Sawu.

Pada tahun 1675, ditemukan banyak orang Makassar yang mengungsi ke Ende, mereka dipimpin oleh seseorang yang bernama Daeng Mamanga.³¹ Selama abad XVIII-XIX, hubungan antara orang-orang Bugis dan Makassar dengan kawasan Laut Sawu, termasuk Ende, terus mengalami perkembangan. J.C.M. Rodermacher (1786) menyebutkan bahwa pada tahun 1756 ditemukan banyak pedagang pribumi yang berlayar dari Makassar menuju Flores. Mereka membawa barang-barang seperti ikan mas, ikan salem, ikan haring, gading gajah, porselin, dan barang-barang dari tembaga.³² Ketika kembali ke Makassar, mereka membawa sarang burung, karet, barang anyaman, dan budak. Kedatangan orang Bugis dan Makassar ini lambat laun menimbulkan penduduk campuran, yang dikenal sebagai “orang Ende Pantai”.³³ Orang Ende Pantai yang merupakan keturunan dari orang Bugis dan Makassar, dikenal sebagai pelaut-pelaut yang ulung dan memiliki jiwa petualang.

Orang-orang Ende Pantai giat melakukan pelayaran ke berbagai daerah, untuk menjual komoditas yang dibawa dari Ende dan mencari komoditas perdagangan yang tidak dihasilkan di Ende. Tidak mengherankan apabila kegiatan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Ende Pantai telah menjangkau hampir seluruh kawasan sekitar Laut Sawu. Orang Ende Pantai pada umumnya beragama Islam, karena kuatnya pengaruh yang berasal orang Bugis dan Makassar. Secara fisik, orang Ende Pantai mempunyai beberapa perbedaan dengan tipe masyarakat Flores pada umumnya, salah satunya karena orang Ende Pantai memiliki rambut yang lurus.³⁴ Jumlah orang Ende Pantai lebih sedikit dari penduduk asli Ende, dan orang Ende Pantai mendominasi pemukiman penduduk di daerah pesisir. Orang Ende Pantai terlihat lebih dinamis dalam

³¹ L.Y.Andaya, *The Heritage of Arung Palakka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*, (The Hague: Martinus Nijhoff, 1981), hlm. 163.

³² J.C.M. Radermacher, “Korte beschrijving van het eiland Celebes en de eiland Floris, Sumbawa, Lombok, en Baly”, *VBG (Verhandelingen van het (Koninklijk) Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 4, (1786), hlm.180-181.

³³ R.Needham, *Sumba and the Slave Trade*, (Clayton: Center of Southeast Asian Studies Monash University, working paper 31, 1985), hlm.17.

³⁴ Max Weber, “Celebes en Flores”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 19,1 (1890), hlm. 385.

menjalani kehidupan, karena seringnya berinteraksi dengan para pendatang dari berbagai daerah. Penduduk pesisir juga dipandang memiliki pengetahuan yang lebih baik daripada penduduk pedalaman.

2.6.3. Kehidupan Sosial Penduduk Ende

Pada masyarakat Ende dikenal sistem stratifikasi sosial, dimana kedudukan tertinggi dalam masyarakat adalah *Radja*, yang berasal dari keturunan langsung nenek moyang orang Ende. Di bawah *Radja*, terdapat golongan bangsawan yang disebut *Radja Bitjara*. Selanjutnya adalah golongan *Toewan Tanah*; *Sabandar*;³⁵ *Imam*; *Kapiten*, yaitu kepala federasi kampung;³⁶ *Ata Ngae*, yaitu kepala kampung; *Ana Mabo*, yaitu golongan warga kota yang kaya raya; *Ana Kopo* dan *Ana Rata Orah*, yaitu golongan rakyat biasa yang hidup bebas. Pada lapisan terbawah, terdapat golongan *Ana Noa* dan *Ata O*. Golongan *Ana Noa* merupakan anak yang lahir dari orang tua yang termasuk golongan budak, ketika mereka dewasa bisa menjadi budak belian atau menjadi orang bebas. Sementara *Ata O* merupakan golongan budak, termasuk didalamnya adalah orang-orang yang tidak terlahir sebagai anak-anak Ende. Tetapi, ada juga yang terlahir sebagai orang bebas, namun ketika dewasa menjadi budak karena suatu masalah.³⁷ Ketentuan untuk menjadi seorang *Sabandar* ataupun *Imam*, haruslah merupakan laki-laki yang kuat dan pemberani, serta berasal dari golongan keluarga bangsawan *Ata Ngae* yang dihormati.

Di daerah kota Ende terdapat sekitar dua puluh satu desa atau kampung, yaitu: Ai Wani Sapoe, Ai Wani, Ai Wani Toonda, Wani Wona, Amboonga, Oni Kota, Potoe, Benteng, Ambogaga, Kampong Savoe, Pamo, Manoe Bara, Amboe Toonda, Boereve, Amboe Wona, Amboe Dai, One Witoe, Koeraroe, Kiri Mando, Reko, dan Dau.³⁸ Tiap-tiap desa atau kampung biasanya dipisahkan atau dibatasi oleh tembok yang terbuat dari batu bata. Penduduk Ende tidak dapat

³⁵ *Sabandar* merupakan seorang bawahan *Radja* yang bertugas mengawasi kegiatan pelayaran dan perdagangan, menjaga setiap perahu di pelabuhan, serta menangani pembayaran atas biaya-biaya pemakaian fasilitas di pelabuhan. Kemudian *Sabandar* akan menyerahkan semua hasil dari perahu atau kapal yang masuk ke pelabuhan, kepada *Ata Ngae* yang akan dilaporkan ke *Radja*. Lihat S. Roos, *op.cit.*, hlm. 487.

³⁶ *Kapiten* merupakan seseorang yang memimpin federasi (kumpulan) beberapa kampung. Jabatan ini biasanya dipegang oleh putra tertua dari *Radja*. Lihat J. Paulus, "Flores", *op.cit.*, hlm. 715.

³⁷ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 488-489.

³⁸ *Ibid.*, hlm. 484-488.

dilepaskan dari kegiatan perdagangan, karena merupakan mata pencaharian utama bagi mereka. Orang Ende merupakan salah satu kelompok yang mempunyai pengaruh kuat dalam kegiatan perdagangan di kawasan Laut Sawu. Orang Ende Pantai sering melakukan pelayaran ke daerah-daerah lain, untuk mencari komoditas perdagangan yang memiliki nilai jual tinggi. Selain perdagangan, penduduk Ende juga memiliki mata pencaharian lain seperti melakukan usaha pertanian dan perkebunan.

Pada umumnya kegiatan pertanian dan perkebunan dilakukan oleh penduduk di daerah pedalaman. Hasil-hasil pertanian, perkebunan, dan hasil hutan yang diperjualbelikan di antaranya jagung, kelapa (kopra), kayu sapan, kayu cendana, kopi, dan umbi-umbian.³⁹ Sesuai dengan kondisi tanahnya yang kering, penduduk di daerah ini tidak bisa menanam tanaman yang cocok dengan tanah basah, seperti padi. Tanaman ditanam di antaranya adalah jagung, kapas, kelapa, kopi, dan umbi-umbian.⁴⁰ Sementara itu, luasnya areal hutan yang terdapat di daerah-daerah sekitar kawasan Laut Sawu memberi kesempatan bagi penduduk untuk mendapatkan bahan-bahan yang dapat dimanfaatkan. Bahan-bahan yang banyak dikumpulkan di antaranya adalah sarang burung, lilin, madu lebah, kayu sapan, kayu manis, kayu kuning, kayu cendana, asam, kapas, dan lain-lain.⁴¹ Sementara itu, penduduk yang bermukim di daerah pesisir merupakan masyarakat nelayan yang mengandalkan kehidupan dari kegiatan menangkap ikan.

Serupa dengan tradisi lisan mengenai asal-usul orang Ende, yang menggambarkan kegiatan menangkap ikan di laut telah dilakukan oleh nenek moyang mereka. Hasil laut lain yang dihasilkan adalah teripang, yang banyak dicari oleh para pedagang dari Cina dan harga jualnya pun sangat menguntungkan. Beberapa orang Ende dapat berlayar sampai ke pantai utara Australia untuk mencari teripang. Selain orang Ende, kelompok nelayan di wilayah perairan sekitar Ende adalah orang-orang Bugis dan Bajau.⁴² Orang-orang

³⁹ J. Paulus, "Flores", *op.cit.*, hlm. 708.

⁴⁰ D.G. Stibbe, "Soemba, Tjendana", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)*, 4, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill,1921), hlm. 1-2.

⁴¹ P.J. Veth, *op.cit.*, hlm. 163.

⁴² Orang Bajau yang dimaksud adalah kelompok nelayan yang berasal dari Laboehan Badjo, Flores Barat. Orang Bajau tinggal menyebar hampir di seluruh wilayah sekitar Laut Sawu, lihat James J.Fox, "Notes on the Southern Voyages and Settlement of the Sama-Bajau", *BKI*, 133, (1977): hlm. 459-460.

Bajau telah terbiasa mencari dan melakukan perdagangan teripang. Macknight (1976) mengatakan bahwa perdagangan teripang telah ada sejak abad XVIII. Teripang menjadi penting karena diperlukan sebagai bahan makanan di Cina. Makassar sendiri merupakan pusat distribusi teripang, yang berhubungan langsung dengan para pedagang dari Cina.⁴³ Barang-barang kerajinan seperti kain tenun, kain *sarong*, dan tembikar juga menjadi komoditas perdagangan.

2.7. Potensi dan Faktor Pendukung yang Dimiliki Ende

Keadaan alam dan penduduk Ende seperti yang sudah dijelaskan pada bagian sebelumnya, merupakan faktor internal yang mendukung perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende. Didukung oleh keadaan geografis yang cukup strategis, dengan dikelilingi oleh daerah-daerah penghasil berbagai komoditas perdagangan, terletak pada wilayah perairan yang sangat baik untuk kegiatan pelayaran, dan karakteristik orang-orang Ende Pantai yang giat melakukan pelayaran. Selain itu, terdapat potensi dan faktor pendukung lain dalam pengembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, yaitu:

2.7.1. Pusat Pembuatan Perahu dan Kapal Tradisional di Pulau Ende

Diberitakan bahwa penduduk di Ende banyak yang melakukan pekerjaan membuat perahu.⁴⁴ Armada pelayaran pribumi masyarakat Ende memang menggunakan kapal-kapal tradisional milik mereka sendiri. Kapal-kapal tradisional tersebut diperoleh dari pusat pembuatan kapal tradisional di Pulau Ende, sebuah pulau di seberang pelabuhan Ende. Di pulau ini, hampir tiap penduduknya memiliki keahlian untuk membuat kapal tradisional. Keterangan mengenai pembuatan kapal tradisional di Pulau Ende didapatkan dari seseorang bernama Hadji Mohammad, yang merupakan *kapiten* Pulau Ende. Hadji Mohammad merupakan seorang pemimpin daerah teluk di pulau tersebut. Hadji Mohammad pernah tinggal di Sulawesi Selatan selama beberapa tahun, tempat tinggalnya di Sulawesi Selatan merupakan suatu daerah pembuatan perahu dan

⁴³ C.C. Macknight, *The Voyage to Marege: Macassan Trepangers in Northern Australia*, (Melbourne: Melbourne University Press, 1976), hlm. 7-12.

⁴⁴ ANRI, *Algemeen Verslag der Residentie Timor* (1899), (Timor 1/27).

kapal-kapal besar.⁴⁵ Hadji Mohammad pun belajar kemahiran membuat perahu dan kapal selama tinggal di daerah tersebut. Ketika kembali ke Pulau Ende, Hadji Mohammad mulai membangun perdagangan perahu dan kapal tradisional di pulau ini. Lambat laun perdagangan perahu dan kapal tradisional yang dirintis oleh Hadji Mohammad mulai berkembang, sehingga pembuatan perahu dan kapal tradisional di pulau ini telah menjadi industri perkapalan yang cukup besar. Selain Hadji Mohammad, masih banyak penduduk Pulau Ende yang mempunyai kemahiran membuat perahu dan kapal tradisional, sehingga rata-rata pekerjaan penduduk di sini adalah pembuat perahu dan kapal tradisional. Bahkan untuk menjadi seorang *kapiten* (pemimpin federasi kampung), harus dipilih seseorang laki-laki yang menguasai kemahiran membuat kapal.

Perahu dan kapal tradisional buatan penduduk Pulau Ende dijual ke beberapa daerah, pembeli yang utama adalah para pedagang Ende yang berpusat di pelabuhan Ende. Para pedagang Ende menggunakan perahu dan kapal tradisional dalam kegiatan pelayaran mereka ke daerah-daerah lain, untuk mencari komoditas perdagangan. Nootboom menjelaskan bahwa di Pulau Ende banyak dijumpai perahu dan kapal tradisional penduduk pribumi dalam bentuk yang baik. Selain bentuk perahu yang sederhana, terdapat pula kapal-kapal dengan bentuk yang disesuaikan dari model kapal-kapal Barat. Beberapa perahu dan kapal tradisional di Pulau Ende yang disesuaikan dari model kapal-kapal Barat yaitu *lambo*, *phinis*, dan *sekotji*. *Lambo* merupakan bentuk perahu terbuka yang umum digunakan di seluruh Hindia Belanda. Nama *lambo* (*lamboe*) sudah dikenal sejak dahulu, namun pemakaian *lambo* lebih banyak terdapat di bagian timur Hindia Belanda. Tipe *lambo* merupakan perpaduan antara model perahu Barat dengan teknik pembuatan perahu Nusantara. *Lambo* memiliki buritan yang lurus, dengan lambung indigen bundar yang merupakan satu lengkungan.⁴⁶ Pada *lambo* biasanya terdapat satu tiang dan sebuah layar berbentuk segitiga. Apabila jumlah tiangnya

⁴⁵ C. Nootboom, "Vaartuigen van Ende", *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel LXXVI, (1936): hlm. 99.

⁴⁶ Horst H. Liebner "Perahu-Perahu Tradisional: Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran", dalam Tim Penulis. *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*, (Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia dan Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya DRPM Universitas Indonesia, 2005), hlm. 86.

adalah dua, maka kedua tiangnya pun akan memakai layar. Selain banyak dibuat di Pulau Ende, pembuatan perahu *lambo* juga dilakukan oleh seorang pembuat kapal di Kota Ende, bernama Kae Bae.⁴⁷ Ia pertama kali melihat perahu *lambo* milik orang-orang Sawu yang sedang berlabuh di pelabuhan Ende. Sejak saat itu, selama sepuluh tahun lamanya Kae Bae mulai melakukan perjalanan ke tempat-tempat pembuatan perahu dan kapal tradisional.

Ada juga seseorang bernama Mardjoeki, yang bekerja sebagai pembuat perahu dan kapal tradisional untuk menggantikan ayahnya. Mardjoeki membuat perahu dan kapal tradisional tipe *lambo*, *sapa (sope)*, *sampan*, *kova*, *phinis*, *sekotji*, dan jenis-jenis lainnya. *Sapa (sope)* dan *phinis* merupakan jenis yang paling banyak digunakan dalam pelayaran orang-orang Ende. Tipe kapal besar yang ada di pelabuhan Ende salah satunya adalah *sapa (sope)*. Tipe kapal *sapa (sope)* sebenarnya bukan bentuk asli yang diciptakan oleh para pembuat perahu dan kapal tradisional Ende. Menurut Mardjoeki, bentuk kapal *sapa (sope)* berasal dari tipe kapal di Manggarai dan Maumere. Tipe kapal *sapa (sope)* banyak dijumpai dalam kegiatan pelayaran pantai di daerah pesisir selatan Manggarai seperti Nangalili, Mborong, dan Laboehan Badjo.⁴⁸ Tipe kapal *phinis* dibuat dengan menyesuaikan model kapal Barat, kata *phinis* sendiri berasal dari bahasa Belanda yaitu *pinas*, yang berarti jenis kapal layar berukuran sedang.⁴⁹ *Phinis* memiliki volume antara 3-5 kolang (6-10 m³), menggunakan layar jenis *schooner-ketch*. Sebuah kapal *phinis* lengkap memiliki tujuh sampai delapan layar, tiga layar bentuk segitiga yang dipasang pada tiang haluan dan tiang buritan, sedangkan layar sisanya adalah layar segi empat yang terpasang di tiang lainnya.⁵⁰ Khusus untuk perahu dan kapal yang sebelumnya telah ada di Ende, dengan tipe bagian depan yang menonjol adalah haluan kapal yang menggantung pada bagian belakang, dengan bentuk sekelilingnya bundar. Tipe kapal dari Ende yang dikenal sebagai tipe yang paling tua adalah *radjo*. Kapal ini berbentuk seperti *sapa (sope)*, namun *radjo* lebih besar dan memiliki sebuah layar kecil.

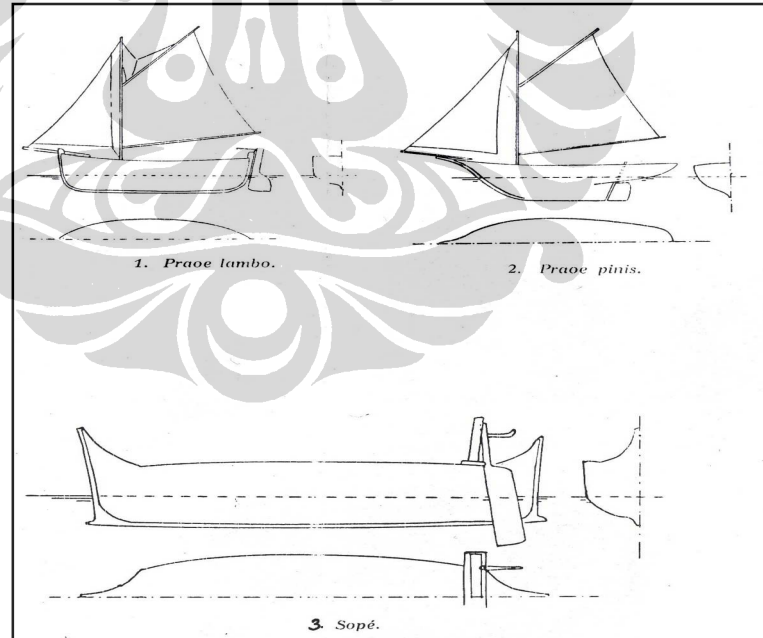
⁴⁷ C. Nooteboom, *op.cit.*, hlm. 101.

⁴⁸ *Ibid.*, hlm. 112.

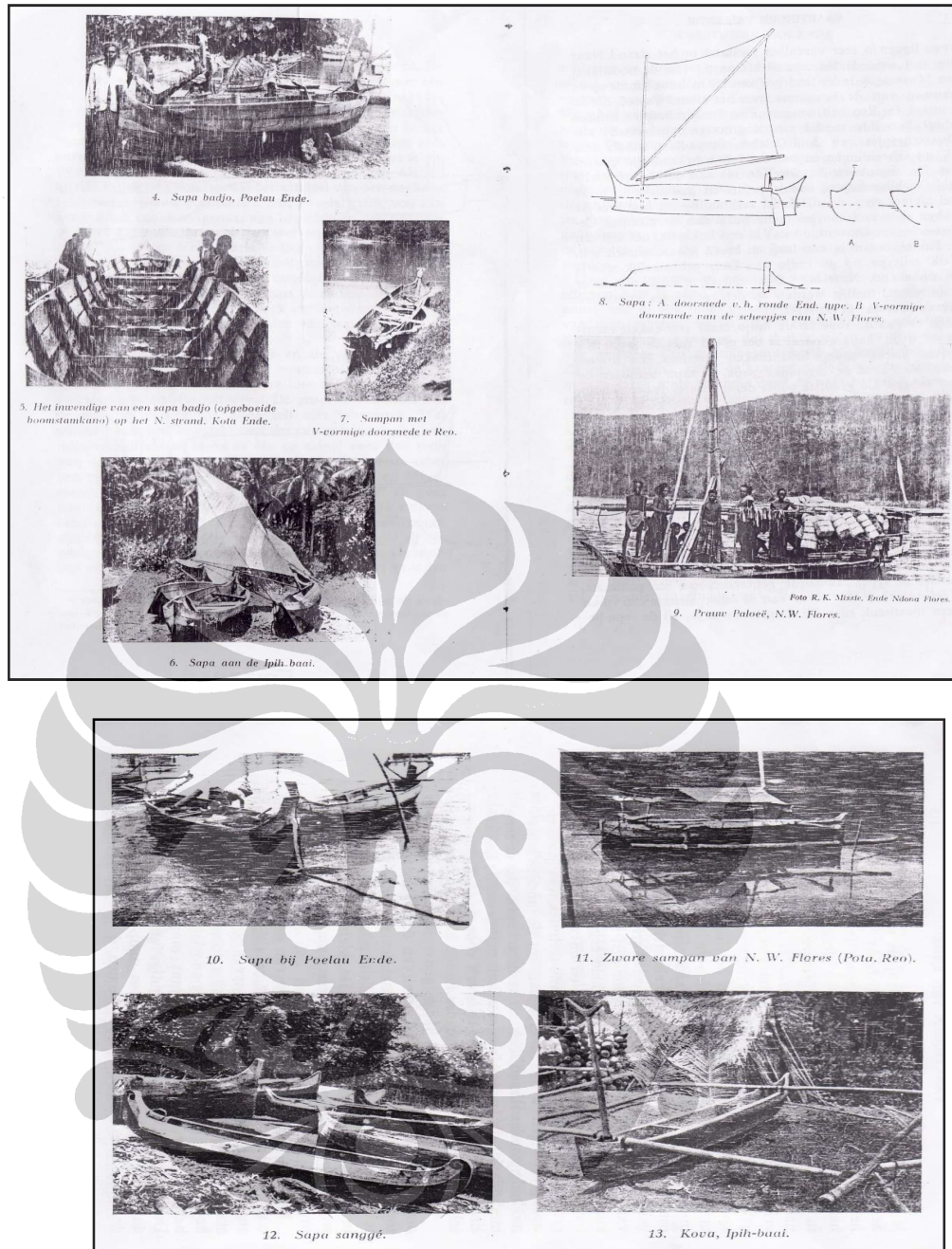
⁴⁹ Horst H. Liebner, *op.cit.*, hlm. 99.

⁵⁰ *Ibid.*, hlm. 100.

Bentuk kemudi perahu *lambo* dan *sekotji* mengikuti bentuk kemudi beberapa kapal Eropa, seperti *brik*, *jacht*, *kotter*, dan *sloep*. Pembuatan perahu dan kapal tradisional tipe *lambo*, *sloep* (perahu layar kecil), *sekotji*, dan *phinis* diawali dengan membuat rangka dasar sampai selesai. Kemudian rangka itu disatukan menjadi sebuah kerangka utuh sampai menjadi sebuah kapal. Ada dua bentuk kerangka yang umum digunakan, yaitu *gadi* dan *tadjo*. Kedua bentuk kerangka ini terdiri atas dua sampai tiga rangka dasar yang saling terhubung satu sama lain. Perbedaan antara kedua bentuk kerangka tersebut, yaitu kerangka *gadi* mempunyai beberapa lekukan, sedangkan kerangka *tadjo* merupakan bentuk kerangka yang lurus.⁵¹ Ketika sebuah perahu atau kapal telah selesai dibuat, pembuat perahu atau kapal tersebut akan mengadakan semacam ritual keagamaan yaitu *selametan*. Ritual keagamaan ini harus dilengkapi dengan barang-barang seperti tembakau, sirih, dan pinang. Berikut ini adalah beberapa gambar dan foto perahu dan kapal tradisional di pelabuhan Ende dan sekitarnya.



⁵¹ C. Nooteboom, *op.cit.*, hlm. 105.



Sumber: C. Nootboom, "Vaartuigen van Ende", TBG(Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen), Deel LXXVI, (1936): hlm. 112-113.

2.7.2. Kelompok-Kelompok Pedagang

Kelompok pedagang yang dapat dikategorikan sebagai kelompok pedagang pribumi di pelabuhan Ende yaitu orang-orang Ende, Makassar, Bugis, Bonerate, Buton, Mandar, Rote, Sawu, dan Sumbawa. Kelompok pedagang pribumi yang memiliki peranan penting di pelabuhan Ende adalah para pedagang

Ende dan pedagang Makassar. Dua kelompok ini telah membentuk jaringan perdagangan pribumi yang aktif di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya. Pusat-pusat kegiatan perdagangan mereka berada di pelabuhan Ende, Waingapu, Bima, Solor, pesisir selatan Flores Barat, dan Laboehan Badjo. Para pedagang ini juga telah menghubungkan berbagai komoditas dari kawasan ini menuju pusat-pusat perdagangan yang lebih besar seperti Makassar, Surabaya, dan Singapura. Barang-barang kebutuhan penduduk yang tidak bisa dihasilkan sendiri, telah didatangkan oleh kelompok pedagang ini.⁵² Kelompok pedagang asal Makassar sejak lama banyak yang menetap di Ende. Mereka mempunyai pengaruh yang sangat kuat, baik dalam kegiatan perdagangan maupun dalam kehidupan sosial masyarakat Ende. Selain kelompok pedagang pribumi, terdapat juga kelompok pedagang Cina dan kelompok pedagang Arab.

Kedua kelompok pedagang ini berperan sebagai perantara antara orang Belanda atau orang Eropa lainnya dengan pedagang pribumi, terutama dalam kegiatan ekspor dan impor.⁵³ Misalnya, para pedagang Cina akan menyalurkan kopi ke Makassar, untuk kemudian diekspor ke Eropa. Jika kelompok pedagang pribumi merupakan para pedagang dari tingkat menengah ke bawah (pedagang kecil), maka kelompok pedagang Cina dan Arab merupakan pedagang tingkat menengah ke atas.⁵⁴ Menonjolnya aktivitas perdagangan orang-orang Cina dan Arab, didukung oleh kemampuan mereka dalam menjalin hubungan dengan kota pelabuhan-kota pelabuhan lain, baik sebagai *sabandar* maupun agen. Pedagang Cina dan Arab memiliki modal dan sarana perdagangan yang lebih besar dan modern jika dibandingkan para pedagang pribumi. Mereka memiliki kapal-kapal bertenaga mesin sehingga kegiatan perdagangannya dapat menjangkau wilayah yang lebih luas. Tidak mengherankan jika kelompok pedagang Cina dan Arab juga mempunyai peranan dalam perdagangan dengan daerah pedalaman, yang sulit dijangkau. Selain sebagai pedagang besar,⁵⁵ mereka juga ada yang berperan sebagai perantara.

⁵² I Gde Parimartha, *op.cit.*, hlm. 367. Lihat juga C. Nootboom, *op.cit.*, hlm. 97-98.

⁵³ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 186.

⁵⁴ Mengenai wilayah-wilayah kedudukan kelompok-kelompok pedagang ini, lihat Lampiran 5, hlm. 103.

⁵⁵ Golongan pedagang besar adalah mereka yang mampu memiliki kapal angkut model Eropa, dan mengirimkan barang dalam jumlah besar menuju pusat-pusat perdagangan.

BAB 3 PERKEMBANGAN AWAL JARINGAN PELAYARAN DAN PERDAGANGAN PELABUHAN ENDE 1839-1899

3.1. Penetapan Pelabuhan Ende sebagai Pelabuhan Perdagangan

Tercatat sejak tahun 1660 telah terjalin hubungan antara Ende, Raja Makassar, dan Belanda yang diwakili oleh VOC (*Vereenigde Oost Indische Compagnie*). Hubungan yang terjalin merupakan hubungan dagang. Namun, karena terjadi peperangan antara Makassar dengan Belanda, maka hubungan dagang yang sudah terjalin menjadi terputus. Kemudian baru pada tanggal 18 November 1667, Admiral Cornelis Speelman memperbarui hubungan dagang tersebut. Sejak saat itu, pihak Belanda telah mendirikan *posthouder* di Baraai, daerah pesisir Teluk Ende.¹ Pada periode abad XVII, pihak Belanda belum terlibat secara intensif dalam kegiatan perdagangan di sekitar kawasan Laut Sawu. Sebaliknya, orang-orang Bugis dan Makassar terus berusaha memperluas pengaruh mereka di kawasan ini. Sepanjang abad XVIII memang tidak banyak perkembangan yang terjadi dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, kecuali beberapa berita yang menyebutkan mengenai keterlibatan orang-orang Ende dalam perdagangan budak.²

Kondisi keamanan yang tidak stabil di kawasan Laut Sawu, karena adanya perebutan kekuasaan antara Portugis dan Belanda, turut menjadi pemicu kurang berkembangnya kegiatan pelayaran dan perdagangan pada periode ini.³ Memasuki abad XIX, terdapat dua kekuatan yang sedang berkembang dan saling bersaing untuk menjadi pusat perdagangan, yaitu Singapura dan Batavia. Pada tahun 1824, ditandatangani perjanjian Traktat London antara Belanda dengan Inggris. Melalui perjanjian tersebut, salah satunya disepakati mengenai perdagangan bebas antara Belanda dengan Inggris. Ternyata Belanda tidak benar-

¹ J. Paulus, "Flores", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)*, 1, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff, 1917), hlm.715.

² Perdagangan budak banyak disebabkan karena terjadinya peperangan antar kelompok suku, yang saling bersaing memperebutkan kekuasaan, ANRI, *Algemeen Verslag van der Residentie Timor* (1834), (Timor 1/6). Lihat juga Anthony Reid, "Close and Open Slave in Pre-Colonial Southeast Asia", dalam Anthony Reid (ed.), *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asia*, (Queensland: University of Queensland Press, 1983), hlm.158-159.

³ M.Koehuan, A.B.Lapian (ed), *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Nusa Tenggara Timur*, (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1982), hlm.18-19.

benar melaksanakan perdagangan bebas, karena pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan kebijakan proteksi dan monopoli terhadap pelayaran pribumi. Belanda menganggap kapal-kapal asing dan perdagangan bebas sebagai ancaman bagi kepentingan ekonomi dan politik mereka di Hindia Belanda.⁴ Pada tahun 1830-an, kegiatan pelayaran dan perdagangan di wilayah Hindia Belanda mulai mengalami perkembangan. Pemerintah kolonial telah membuka banyak pelabuhan untuk kegiatan perdagangan umum (ekspor-impor).⁵

Kawasan Laut Sawu pun mengalami perkembangan sejak tahun 1830-an, pusat-pusat perdagangan di kawasan ini terutama telah terhubung dengan Singapura. Pelabuhan Ende merupakan salah satu pusat perdagangan penting di kawasan Laut Sawu. Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende sepenuhnya dikuasai oleh para pedagang Ende, yang didukung oleh pedagang-pedagang Makassar dan Bugis yang banyak menetap di Ende. Bangsa-bangsa Eropa seperti Belanda, Inggris, dan Prancis telah melakukan perdagangan dengan Ende, tetapi tidak ada hubungan politik dengan bangsa-bangsa asing tersebut. Belanda yang memiliki pusat kekuasaan di Kupang, ternyata menginginkan hubungan politik dengan Ende. Pihak kolonial Belanda baru berhasil mengadakan hubungan dengan Ende pada tahun 1839. Kemudian pihak kolonial Belanda mulai menetapkan beberapa ketentuan dalam hubungan yang akan dijalin dengan Ende, di antaranya membuka pelabuhan Ende sebagai pelabuhan perdagangan, serta penghapusan perdagangan budak dan tawan karang terhadap kapal-kapal.⁶ Menurut laporan Residen Timor kepada Gubernur Jenderal pada tanggal 20 Januari 1839, pelabuhan Ende merupakan pelabuhan perdagangan yang ramai dikunjungi kapal-kapal dari berbagai daerah. Selanjutnya perjanjian dengan Radja Ende ditandatangani pada tanggal 1 Mei 1839.⁷

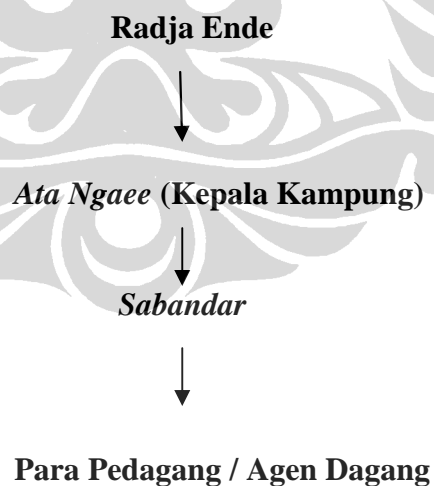
⁴ Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta:Departemen Pendidikan Nasional,2005), hlm.106-111.

⁵ Pada tahun 1825, pemerintah kolonial Hindia Belanda membuka pelabuhan Batavia, Semarang, Surabaya, Riau, Muntok, Palembang, Bengkulu, Padang, Tapanuli, Banjarmasin, Pontianak, Sambas, Makassar, dan Kupang untuk perdagangan umum. Pembukaan Kupang untuk perdagangan umum, telah mendorong perkembangan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende. Lihat Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 113.

⁶ ANRI, *Gouvernement Besluit* (3 Januari 1839), No.5.

⁷ Pada tahun 1839, utusan Ende datang ke Kupang untuk meminta perlindungan kepada pemerintah kolonial Hindia Belanda. Lihat Sartono Kartodirdjo, *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*, (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1973), hlm.CXXVII. Mengenai isi perjanjian tersebut lihat Lampiran 14, hlm. 115-116.

Pada bulan Juli 1839, pemerintah kolonial Hindia Belanda menunjuk *Sabandar* Gani sebagai Radja Ende. Namun, setelah itu tidak tampak lagi hubungan politik antara Ende dengan pemerintah kolonial Hindia Belanda, karena perhatian pemerintah kolonial masih ditujukan kepada Jawa. Hubungan antara Ende dengan pemerintah kolonial dilakukan dalam bentuk *indirect* (tidak langsung), karena pemerintah kolonial hanya menempatkan seorang *posthouder* sebagai wakilnya di Ende. Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende tetap dikuasai oleh penguasa lokal, dan didominasi oleh para pedagang pribumi. Pemimpin tertinggi dalam masyarakat Ende, yaitu Radja, menunjuk seorang *sabandar* sebagai bawahannya untuk mengatur dan mengelola pelabuhan Ende. *Sabandar* bertugas untuk mengawasi administrasi pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende. *Sabandar* juga bertugas untuk menjaga setiap perahu yang ada di pelabuhan, serta menangani pembayaran atas biaya-biaya pemakaian fasilitas di pelabuhan.⁸ Pada waktu-waktu tertentu, *sabandar* akan menyerahkan semua hasil dari perahu dan kapal yang masuk ke pelabuhan Ende kepada *Ata Ngae*, yang kemudian akan dilaporkan kepada Radja. Berikut ini adalah struktur dalam kegiatan pengelolaan pelabuhan Ende.



⁸ S. Roos, ““Iets Over Endeh”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-,Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel XXIV (1877), hlm.487.

3.2. Kegiatan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende

3.2.1. Perdagangan Budak oleh Orang-Orang Ende

Kegiatan perdagangan yang banyak dilakukan oleh para pedagang Ende selama abad XIX adalah perdagangan budak. Pada tahun 1831 disebutkan bahwa orang-orang Ende menguasai perdagangan budak di kawasan Laut Sawu. Pulau Sumba merupakan daerah utama bagi orang-orang Ende untuk mendapatkan budak.⁹ Kegiatan perdagangan budak di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya berkaitan dengan sistem sosial dalam masyarakatnya. Adanya perbedaan yang tajam antara kelompok penguasa dengan penduduk biasa, kurangnya aturan hukum yang mengatur masalah keadilan, serta terjadinya peperangan telah membuka kesempatan bagi munculnya perbudakan dan perdagangan budak. Kedatangan bangsa Eropa juga ikut mendorong perdagangan budak di kawasan ini. Kegiatan perdagangan budak berhubungan dengan kebutuhan terhadap tenaga kerja di perusahaan-perusahaan Eropa, juga tenaga pencari kerang mutiara dan teripang di kalangan kekuasaan raja pribumi.¹⁰ Pada wilayah Timor, Flores, dan Sumba penyebab seseorang menjadi budak di antaranya karena faktor keturunan, kalah dalam peperangan, dan sedang menjalani hukuman.

Perbudakan di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya lebih banyak disebabkan oleh adanya peperangan antarsuku. Banyaknya kelompok suku dan kekuatan lokal yang saling bersaing, telah membuat masing-masing kelompok tersebut terlibat peperangan, sehingga pihak yang kalah akan menjadi budak dan dapat diperjualbelikan.¹¹ Needham (1985) berpendapat bahwa pihak Belanda telah melakukan perdagangan budak di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya, terutama selama abad XVII-XVIII. Pihak Belanda menggunakan tenaga budak sebagai pelayan rumah tangga, tukang, dan pekerjaan lain yang kurang

⁹ J.de Roo van Anderwerelt, "Historische aanteekeningen over Soemba", *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 48, (1906), hlm. 241. Lihat juga R. Needham, "Sumba and Slave Trade", (Clayton: Centre of Southeast Asian Studies Monash University, 1985), *working paper* 31, hlm.23.

¹⁰ J.F. Warren, *The Sulu Zone 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, (Singapore: Singapore University Press, 1981), hlm. 190.

¹¹ ANRI, *Algemeen Verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden* (1834), (Timor 1/6).

memerlukan keahlian.¹² Ketika Belanda kembali berkuasa pada tahun 1816, kegiatan perdagangan budak lebih banyak dikuasai oleh orang-orang Makassar, terutama melalui pelabuhan Ende. Pada kawasan Laut Sawu, pelabuhan Ende merupakan pusat bagi perdagangan budak.¹³ Orang-orang Ende (orang Ende Pantai) kemudian dikenal sebagai pencari-pencari budak, mereka telah banyak yang menetap di pesisir utara Sumba sejak awal abad XIX. Pada tahun 1823, dilaporkan bahwa orang-orang Ende telah menguasai perdagangan di Sumba. Pembeli budak yang utama adalah orang Makassar dan Ende, yang datang secara rutin ke Sumba dengan menggunakan 10-30 perahu tiap tahunnya. Kemudian pada tahun 1840-an, disebutkan bahwa orang-orang Ende telah tinggal di sepanjang pesisir utara dan barat Sumba, untuk melakukan perdagangan budak.

Perdagangan budak di pelabuhan Ende terus meluas hingga menjangkau Singapura. Menurut catatan Abdullah bin Kadir, disebutkan bahwa pada tahun 1823 ketika pedagang Bugis datang di Singapura, ia melihat sekitar 50-60 orang budak laki-laki dan perempuan berjalan di kota dengan di kawal oleh seorang laki-laki Bugis. Budak-budak tersebut didatangkan dari daerah-daerah sekitar pelabuhan Ende, Mandar, dan lainnya dengan harga jual antara 30-40 dollar per orang.¹⁴ Sementara itu, Gronovius menyebutkan bahwa pada tahun 1830 di Sumba telah datang kapal-kapal dari Bourbon (Prancis) untuk mengambil budak. Jumlah budak yang dikirim ke Bourbon mencapai ratusan orang.¹⁵ Budak-budak yang berasal dari Sumbawa, Flores, Timor, Sumba, dan Rote selain dikirim ke Makassar, juga akan dikirim menuju Jawa (Batavia). Oleh karena itu, jaringan yang terbentuk dalam perdagangan budak yang melalui pelabuhan Ende adalah: (1) Ende – Makassar/ Buton – Batavia/ Banjarmasin; (2) Ende – Bali – Batavia; dan (3) Ende – Batavia – Singapura/Bourbon.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda sebenarnya telah melarang perdagangan budak sejak tahun 1839, namun perdagangan budak ternyata belum

¹² R. Needham, *op.cit.*, hlm. 5.

¹³ H. Sutherland, "Slavery and Slave Trade in the South Sulawesi 1660s-1800s", dalam A. Reid (ed.), *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asian*, (Queensland: University of Queensland Press, 1983), hlm. 273.

¹⁴ Abdullah bin Kadir, *The Hikayat Abdullah*, (Singapore/Oxford: Oxford University Press, 1985), hlm. 182-183.

¹⁵ Den Dungen Gronovius, "Beschrijving van het eiland Soemba of Sandelhout", *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 17, 1, (1855), hlm. 289.

bisa dihapuskan. Salah satu penyebab masih berlangsungnya perdagangan budak sesudah tahun 1839 adalah adanya perompakan-perompakan di laut. Sejak dinyatakan adanya larangan terhadap perdagangan budak, maka kegiatan perdagangan budak dilakukan secara gelap dan menghindari kontrol dari pemerintah kolonial, sehingga volume dalam perdagangan budak sulit diketahui secara pasti. Orang-orang Ende memegang peranan penting dalam perdagangan budak di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya. Sebelum tahun 1875, orang-orang Ende telah menyebar ke bagian barat Sumba untuk melakukan perdagangan budak. S. Roos (1872) menyebutkan tempat-tempat di Sumba yang menjadi asal pengiriman budak oleh orang-orang Ende yaitu Mamboru, Kapundu, Waingapu, Manjeli, dan Weijelu.¹⁶ Selain orang-orang Ende, orang-orang Bima juga terlibat dalam perdagangan budak. Jika orang Bima menguasai perdagangan budak di bagian barat kawasan Laut Sawu, maka orang Ende menguasai perdagangan budak di bagian timur. Orang-orang Ende juga mendatangi daerah-daerah di pesisir selatan Flores untuk mencari budak, juga membawa barang-barang seperti minyak kelapa, kain-kain yang ditukar dengan kayu manis atau beras.

Pada perdagangan budak di Sumba, Sayid Abd ar-Rahman diduga berada di belakang kegiatan ini, dan telah terjadi kerja sama yang baik antara Sayid Abd ar-Rahman dengan raja-raja Sumba dalam menjalankan perdagangan budak. Budak-budak dari Sumba pada umumnya akan dibawa menuju Ende, Sape, Sumbawa, Piju (Lombok), Bali, pesisir timur Kalimantan, dan lainnya. Selanjutnya dari tempat-tempat tersebut, budak-budak akan disalurkan menuju Singapura.¹⁷ Demi kepentingan politik (lancarnya ekspansi kekuasaan) dan terciptanya keamanan dalam pelayaran, pemerintah kolonial Hindia Belanda berupaya untuk menghapuskan perdagangan budak. Selain dilakukan dengan pendekatan kepada raja-raja lokal, pemerintah kolonial juga memberikan tekanan dengan melakukan ekspedisi militer. Pada tahun 1861, pemerintah kolonial memperbaharui kontrak penghapusan perdagangan budak dengan penguasa Ende. Kemudian pada bulan Juli 1860, beberapa raja di Sumba (Taimanoe, Kamabera,

¹⁶ S. Roos, " Bijdragen tot de kennis van taal, land, en volk op het eiland Soemba", *VBG (Verhandelingen van het (Koninklijk) Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 36, (1872), hlm. 11.

¹⁷ R. Needham, *op.cit.*, hlm. 26.

Kadumbu, dan Manjeli) melakukan kontrak dengan pemerintah kolonial yang salah satu isinya adalah mengakhiri pemburuan dan perdagangan budak. Memasuki tahun 1860-an, perdagangan budak yang dilakukan orang Ende mengalami penurunan, karena pemerintah kolonial telah melarang perdagangan budak dan berusaha melakukan kontrol terhadap kegiatan perdagangan dengan menempatkan petugas pengawas (*controleur*) di beberapa pelabuhan. Pemerintah kolonial juga menggiatkan kembali *posthouder* di Ende pada tahun 1864 untuk mengawasi perdagangan budak, serta menempatkan *controleur* di Sumba pada tahun 1866.¹⁸ Adanya pelarangan dari pemerintah kolonial telah mengakibatkan kemerosotan dalam perdagangan budak menjelang akhir abad XIX.¹⁹

3.2.2. Hubungan Ende - Waingapu

Pasca perjanjian tahun 1839, hubungan yang terjalin antara Ende dengan pihak Belanda pada umumnya merupakan hubungan antarpersonal. Residen Timor pada tahun 1836-1842, D.J. van den Dungen Gronovius, merupakan salah seorang yang memiliki minat besar untuk melakukan perdagangan dengan Ende. Pada tahun 1839, Gronovius mengutus Sayid Abd ar-Rahman Al-Qadrie sebagai agen dagangnya di Ende. Selama menetap di Ende, Sayid Abd ar-Rahman mengetahui bahwa orang-orang Ende mempunyai pengaruh besar dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan di kawasan Laut Sawu, salah satunya dalam perdagangan di Pulau Sumba. Keterangan mengenai asal-usul Sayid Abd ar-Rahman bin Abu Bakr Al-Qadrie yaitu ia lahir di Pontianak pada tahun 1807, dan merupakan kerabat dari Sultan Pontianak, namun kemudian diusir dan dibuang ke Batavia pada tahun 1829 karena melakukan pembunuhan. Sayid Abd ar-Rahman bertemu dengan Gronovius di Batavia. Ketika Gronovius diangkat menjadi Residen Timor pada tahun 1836, Sayid Abd ar-Rahman Al-Qadrie ikut bersamanya pindah ke Kupang. Sayid Abd ar-Rahman kemudian diangkat sebagai

¹⁸ *Controleur* adalah jabatan dalam pemerintahan kolonial Hindia Belanda; pejabat muda yang dalam dinas sipil mengurus inspeksi dan pengawasan. *Posthouder* adalah pegawai rakyat Hindia Belanda yang memiliki kewenangan dari pemerintah kolonial di wilayah tanggung jawabnya, tugasnya untuk mengawasi masyarakat pribumi, melindungi perdagangan, dan membangun hubungan baik dengan penguasa lokal.

¹⁹ ANRI, *Kultuur verslag der Residentie Timor* (1863), (Timor 8/1).

jaksa, lalu menjadi juru tulis pada bagian penghitungan pajak di kantor pelabuhan Kupang.

Residen Gronovius tampaknya ingin memperluas usaha dagangnya hingga ke Sumba. Gronovius kemudian mengutus Sayid Abd ar-Rahman untuk menyelidiki keadaan di Sumba. Berdasarkan hasil kunjungannya ke Sumba, Sayid Abd ar-Rahman menyatakan kepada Gronovius bahwa Sumba memiliki potensi yang baik untuk kegiatan perdagangan. Akhirnya Sayid Abd ar-Rahman diberi modal sebesar *fl.* 14.000 oleh Gronovius untuk membangun usaha perdagangan kuda di Sumba. Sejak tahun 1843, Sayid Abd ar-Rahman telah menetap di Sumba. Awalnya ia menetap di kampung Matawaai, di daerah pesisir utara. Kemudian ia mulai membangun tempat di kampung Waingapu (daerah kekuasaan negeri Mbatakapidu) pada tahun 1843.²⁰ Melalui kerja kerasnya, perkampungan Waingapu berkembang pesat menjadi sebuah pelabuhan yang ramai, sehingga Sayid Abd ar-Rahman dikenal sebagai Raja Waingapu.²¹ Setelah tahun 1843, hubungan antara Ende dengan Waingapu semakin intensif dan mengalami peningkatan pesat. Hal ini dapat terjadi karena adanya hubungan yang baik antara Sayid Abd ar-Rahman dengan para pedagang Ende yang sebelumnya telah berdagang di Sumba. Sebelum pembangunan pelabuhan Waingapu, para pedagang dari Ende (orang-orang Ende Pantai yang beragama Islam) telah sejak lama datang ke Sumba untuk mencari komoditas perdagangan.

Para pedagang Ende tersebut telah mempunyai kedudukan yang penting dalam kegiatan perdagangan di Sumba. Beberapa di antara para pedagang Ende tersebut bahkan telah menetap dan menjadi golongan bangsawan yang disegani di Sumba. Sayid Abd ar-Rahman yang pernah tinggal di Ende, tidak mengalami kesulitan dalam menjalin hubungan baik dengan orang-orang Ende di Sumba, di antaranya dengan Raja Muda Etto, Lawatto, Umbu Appa.²² Sayid Abd ar-Rahman

²⁰ L.W.C. van den Berg, *Hadramaut dan Koloni Arab di Nusantara*, (Jakarta: INIS, 1989), hlm. 128-129. Nama Waingapu berasal dari kata Lai Ngapu, karena di kampung ini dulu ada seseorang bernama Ngapu, yang biasa memasak garam. Jika ada orang datang untuk membeli garam, akan mengatakan "*lua lai Ngapu*", yang artinya pergi kepada si Ngapu. Nama asli Waingapu adalah Taramanu, seperti yang disebut dalam syair-syair masyarakat setempat "*la Tawudu – la Taramanu, la Topa – la Atu*". Lihat Oe. H. Kapita, *Sumba di dalam Jangkauan Jaman*, (Waingapu: Panitia Penerbit Naskah-Naskah Kebudayaan Daerah Sumba Dewan Penata Layanan Gereja Kristen Sumba Waingapu dan Percetakan BPK Gunung Mulia, 1976), hlm. 26.

²¹ De Roo van Anderwerelt, *op.cit.*, hlm. 245-247.

²² *Ibid.*, hlm. 257.

juga mempunyai hubungan kerja sama dalam perdagangan ternak dengan Raja Mbatakapidu, Uumbu Ndai Litiata.²³ Pengaruh Sayid Abd ar-Rahman di Sumba terus meluas, hal ini karena keberanian dan kemampuannya menyesuaikan diri di lingkungan penduduk pribumi. Sayid Abd ar-Rahman juga dikenal sebagai seseorang yang mempunyai pengetahuan luas, suka menolong, dan menguasai berbagai bahasa. Ketika tinggal di Ende, Sayid Abd ar-Rahman menikah dengan saudara perempuan Raja Muda Etto, dan mempunyai seorang putera bernama Umar yang kemudian menjadi *sabandar* di pelabuhan Ende.

Sayid Abd ar-Rahman juga mempunyai hubungan yang baik dengan pemerintah kolonial Hindia Belanda di Kupang. Perannya adalah sebagai perantara antara pihak pemerintah kolonial dengan para penguasa di Sumba. Ketika pada tahun 1845 Residen C. Sluijter (pengganti Residen Gronovius) datang ke Sumba untuk mengadakan kontrak baru dengan raja-raja Sumba, Sayid Abd ar-Rahman menjadi perantara dalam menghubungkan pemerintah kolonial Hindia Belanda dengan raja-raja Sumba. Kekuasaan dan pengaruh yang dimiliki oleh Sayid Abd ar-Rahman ternyata digunakan pula untuk melakukan tindakan yang dilarang oleh ketentuan pemerintah kolonial. Bersama dengan para pedagang Ende, Sayid Abd ar-Rahman dianggap terlibat dalam perdagangan budak. Pada tahun 1866, pemerintah kolonial mulai menetapkan kontrol yang keras dengan menempatkan *controleur* dan sejumlah polisi di Sumba. *Controleur* S. Roos mulai ditugaskan sejak tanggal 31 Agustus 1866, ia berkedudukan di Kambaniru yang dekat dengan perkampungan orang Sawu. Tugas seorang *controleur* pada waktu itu adalah: (1) menerima kuda-kuda denda dari para raja; (2) mengetahui keadaan dan adat istiadat Sumba; dan (3) mengawasi perdagangan budak.²⁴

Pengganti S. Roos sebagai *controleur* di Sumba adalah *controleur* Roskott, yang kemudian digantikan lagi oleh *controleur* Wesley. Kegiatan Sayid Abd ar-Rahman mulai dicurigai oleh *controleur* Wesley, karena dianggap telah menjalankan politik dua muka. Sayid Abd ar-Rahman berlaku seolah-olah memihak kepada pemerintah kolonial Hindia Belanda. Pengaruh Sayid Abd ar-Rahman terus meluas tidak hanya di Sumba, tetapi juga di Ende. Secara diam-

²³ Oe. H. Kapita, *op.cit.*, hlm. 26.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 28.

diam Sayid Abd ar-Rahman memberi senjata dengan mesiu kepada para raja dan kaum bangsawan, sehingga mengakibatkan pecahnya peperangan. Sayid Abd ar-Rahman juga menjadi perantara untuk mendapatkan tenaga sewaan dari Ende bagi beberapa raja di Sumba. Sayid Abd ar-Rahman akan mendapatkan bagian rampasan dan tawanan budak. Hal ini membuat tindakan Sayid Abd ar-Rahman terus diawasi oleh pemerintah kolonial. Kemudian menimbulkan pertentangan antara *controleur* Wesley dengan Sayid Abd ar-Rahman, sampai akhirnya pada bulan Januari 1877 keterlibatan Sayid Abd ar-Rahman dalam perdagangan budak dapat dipastikan. Sayid Abd ar-Rahman kemudian dipanggil ke Kupang untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya, dan tidak beberapa bulan kemudian ia meninggal di Kupang.²⁵

Pelabuhan Waingapu mengalami perkembangan pesat, karena setiap tahun datang kapal-kapal ke pelabuhan ini untuk membeli kuda. Penduduk dari kampung-kampung di sekitar pelabuhan juga telah banyak yang bekerja sebagai buruh dagang di pelabuhan. Kegiatan perdagangan di pelabuhan Waingapu dikuasai oleh para pedagang Ende dan pedagang Arab, yang menetap di sekitar pelabuhan dan berjumlah sekitar dua ratus orang. Berdasarkan catatan Roos dari Waingapu pada tahun 1869, menunjukkan bahwa kapal-kapal dari pelabuhan Ende merupakan jumlah terbanyak yang datang ke pelabuhan Waingapu, yaitu sebanyak enam puluh empat kapal.²⁶ Kapal-kapal lain yang datang ke pelabuhan Waingapu berasal dari Jawa sebanyak tujuh kapal; sebuah kapal dari Mauritius; lima kapal dari Manggarai; tujuh kapal dari Piju (Lombok); dua kapal dari Makassar; tiga kapal dari Makassar; tiga kapal dari Bima; sebuah kapal dari Sumbawa; tiga kapal dari Kupang; dan dua kapal dari Sawu.

Komoditas perdagangan utama di pelabuhan Waingapu adalah kuda. Keadaan alam di Sumba yang banyak memiliki padang rumput sangat mendukung bagi usaha peternakan kuda. Kegiatan peternakan kuda di Sumba mencapai perkembangan pesat selama abad XIX. Perkembangan peternakan telah mendorong majunya kegiatan perdagangan kuda, sehingga ekspor kuda dari Sumba terus mengalami peningkatan. Kuda Sumba dikenal dengan nama "*sandelwood*", merupakan jenis ras yang terbaik karena sangat kuat dan

²⁵ *Ibid.*, hlm. 38.

²⁶ S. Roos, "Bijdragen tot de kennis van taal, land, en volk..", *op.cit.*, hlm. 40.

sangat baik berjalan jauh. Apabila kegiatan ekspor kuda yang melalui pelabuhan Kupang mengalami penurunan pada tahun 1840-an, maka sebaliknya ekspor kuda dari Sumba justru telah melampaui ekspor kuda dari Kupang. Pada kunjungan C. Sluijter ke Sumba (1845), diperoleh keterangan bahwa ekspor kuda selama tahun 1841- pertengahan tahun 1845 tercatat sebanyak 2.974 ekor.²⁷ Sementara itu, dalam kunjungan Gronovius ke Sumba sejak tahun 1846 tercatat bahwa selama tujuh tahun (1841-1847) Sumba telah berhasil mengekspor kuda sebanyak hampir tujuh ratus ekor dalam setahun.²⁸

Tabel 3.1. Ekspor Kuda dari Sumba 1841-1892

Tahun	Jumlah Kuda (ekor)
1841	469
1842	557
1843	333
1844	1247
1845	1081
1846	455
1847	678
1867	700
1868	151
1869	1110
1877	2432
1880	2000
1881	2000
1882	2000
1884	2336
1885	1687
1886	2000
1887	2000
1888	1996
1889	1496
1891	2952
1892	3594

Sumber: ANRI, *Algemeen Verslag der Residentie Timor 1845; Koloniaal Verslag 1862, 1879, 1880, 1885, 1886, 1889*; C. Sluijter, “*Bijdrage tot de kennis van het eiland Soemba*”, hlm. 50; S. Roos, “*Bijdrage tot de kennis van taal-, land- en volk*”, hlm.34.²⁹

²⁷ C. Sluijter, “*Bijdrage tot kennis van het eiland Soemba of Sandelhout*”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 15, 1, (1853), hlm.50.

²⁸ Den Dungen Gronovius, *op.cit.*, hlm. 305-306.

²⁹ Lihat juga Lampiran 8, hlm. 106.

Perkembangan perdagangan kuda tidak terlepas dari usaha kelompok pedagang Arab, mereka yang menyalurkan kuda-kuda dari Sumba menuju pelabuhan-pelabuhan lain di Ende, Bima, Kupang, Jawa, dan Singapura.³⁰ Perdagangan kuda di Sumba terutama diusahakan oleh Sayid Abd ar-Rahman, dan para pedagang Arab lainnya yang datang dari Jawa. Kuda-kuda dari Sumba akan dikirim melalui Ende, kemudian disalurkan menuju Jawa dan Mauritius. Seiring dengan menurunnya kegiatan perdagangan budak, maka perdagangan kuda mulai mengalami peningkatan. Harga kuda pun melonjak tinggi. Pada tahun 1860-an ketika S. Roos menjadi *controleur* di Sumba, harga kuda dengan kualitas baik sekitar *fl.* 250-300 per ekor.³¹ Pada tahun 1867, S. Roos menemukan lima kapal yang melakukan perdagangan kuda di Waingapu. Kapal-kapal ini dapat membeli kuda dengan harga antara *fl.* 115-120 per ekor. Kemudian pada tahun 1868, seorang pedagang Arab Sech Mohamad bin Osman Bahasoan membeli kuda di Sumba sebanyak 151 ekor. Semua kuda tersebut dibeli dengan harga *fl.* 12.809, lalu ia jual di Jawa seharga *fl.* 34.000. Oleh karena itu, perdagangan kuda telah menghasilkan keuntungan yang besar, sehingga semakin banyak pedagang yang melakukan perdagangan kuda. Pengiriman dan penjualan kuda di Sumba biasanya dilakukan antara bulan Mei-Agustus, untuk pengiriman kuda dilakukan melalui pelabuhan Waingapu dan Kabaniru.³² Berdasarkan angka-angka penjualan kuda di Sumba, maka perdagangan kuda mencapai masa kejayaan pada tahun 1880-an sampai akhir abad XIX. Memasuki abad XX, perdagangan kuda cenderung menurun karena keadaan keamanan tidak stabil.

Komoditas lain yang diperdagangkan antara Ende dengan Waingapu di antaranya adalah karet, sarang burung, kelapa, dan minyak kelapa. Perdagangan komoditas-komoditas ini memang tidak sebesar perdagangan kuda atau budak, namun cukup menguntungkan bagi para pedagang. Di sekitar pelabuhan Ende banyak tumbuh pohon kelapa, yang buahnya telah dijual sampai ke Sumba. Sebanyak tiga kapal layar kecil yang bervolume 6 kojang berangkat dari pelabuhan Ende, dengan mengangkut buah kelapa dan minyak kelapa menuju

³⁰ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1875), hlm.195.

³¹ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 30

³² *Ibid.*, hlm. 38-39.

Sumba.³³ Selain dibawa menuju Sumba, buah kelapa dari Ende juga telah diangkut menuju Solor, Kupang, Rote, Sawu, dan Makassar. Hubungan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan para pedagang Ende di Sumba, tidak hanya dengan pelabuhan Waingapu, tetapi juga dengan pelabuhan-pelabuhan yang terletak di Sumba Barat. Pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah Memboro (Mamboru), Katewela, dan Weekalowo. Pada pelabuhan-pelabuhan tersebut sering dijumpai perahu dan kapal-kapal dari Ende, Sawu, Bima, Lombok, Makassar, dan Bugis datang berlabuh untuk mengangkut hasil-hasil bumi seperti padi, jagung, kayu cendana, kayu kuning, kulit penyus, teripang, dan lainnya. Hubungan baik yang terjalin antara penduduk di Sumba Barat dengan para pedagang Ende, bahkan telah membuat terjadinya hubungan perkawinan di antara mereka. Sementara itu, penduduk di Sumba Barat mendapatkan barang-barang seperti kain, periuk, guci, mangkuk, gading gajah, kapak, parang, pisau, dan cangkul dari pedagang-pedagang Ende.³⁴

3.2.3. Jaringan Pelayaran - Perdagangan Regional dan Internasional

Pelabuhan Ende juga telah menjalin hubungan pelayaran dan perdagangan dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya, baik yang terletak dalam kawasan Laut Sawu, wilayah Hindia Belanda, maupun dengan pelabuhan-pelabuhan di luar wilayah Hindia Belanda. Pada hubungan dengan pelabuhan-pelabuhan di kawasan Laut Sawu, pelabuhan Ende telah mempunyai hubungan pelayaran dan perdagangan dengan Bima, Komodo, Laboehan Badjo, Waingapu, Geliting, Solor, Alor, Sawu, Rote, Kupang, Maumere, daerah di pesisir selatan Flores Barat (Nangalili, Mborong, Aimere), dan lainnya.³⁵ Para pedagang Ende merupakan kelompok pedagang yang mempunyai pengaruh kuat dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan di kawasan Laut Sawu. Para pedagang Ende telah mempunyai jaringan pelayaran dan perdagangan dengan hampir seluruh daerah di kawasan Laut Sawu.

Hubungan Ende dengan Waingapu merupakan salah satu jaringan terpenting di kawasan Laut Sawu, didominasi oleh perdagangan kuda dan budak.

³³ S. Roos, "Iets over Endeh", *op.cit.*, hlm. 499.

³⁴ Oe. H. Kapita, *op.cit.*, hlm. 43.

³⁵ Lihat Lampiran 3, hlm. 101.

Para pedagang Ende telah menyebar hampir di seluruh kawasan Laut Sawu, di antara mereka ada yang menetap di Komodo.³⁶ Daratan Komodo merupakan penghasil buah asam, pohon asam banyak tumbuh di tepi pantai. Buah asam yang telah masak, merupakan bumbu masakan dan dipakai sebagai obat tradisional. Ketika tiba waktu panen, seluruh masyarakat Komodo akan mengumpulkan buah asam yang masak. Hasil panen buah asam akan dijual kepada para pedagang Ende yang telah datang ke Komodo. Letak Komodo di Selat Sape, telah menjadi salah satu rute pelayaran dan perdagangan para pedagang dari daerah-daerah lain, terutama para pedagang dari Ende dan Sumbawa.³⁷ Perahu nelayan dan kapal-kapal dagang dari Ende bahkan menangkap ikan hiu sampai ke wilayah perairan Komodo, atau membeli hasil pertanian dari penduduk setempat seperti buah asam, gula enau, dan tepung sagu.

Hubungan Ende dengan daerah-daerah yang terletak di bagian barat kawasan Laut Sawu tidak hanya dengan Komodo, Ende juga mengadakan hubungan dengan Bima. Ketika perdagangan budak sedang dalam masa kejayaan, para pedagang Ende juga mendatangkan budak-budak dari Bima.³⁸ Selain budak, daerah Bima juga banyak menghasilkan kayu sapan, beras, sarang burung, dan lilin. Ende mengimpor beras dan kayu sapan dari Bima, dan sebaliknya Bima mengimpor buah kelapa, sarong, dan bahan kain. Berkembangnya industri pembuatan perahu dan kapal tradisional di Ende, membutuhkan bahan baku kayu yang bermutu dalam jumlah besar. Kebutuhan terhadap kayu yang berkualitas, tidak bisa dipenuhi seluruhnya dari hasil hutan daerah Ende. Oleh karena itu, Ende membeli kayu sapan dari Bima yang terkenal bagus untuk pembuatan perahu dan kapal.³⁹ Daerah lain di bagian barat Flores yang mempunyai hubungan pelayaran dan perdagangan dengan Ende adalah Laboehan Badjo.

Penduduk Laboehan Badjo yang dikenal sebagai orang Bajau, dianggap juga sebagai orang Makassar atau keturunan orang Makassar. Orang Bajau dikenal sebagai pelaut ulung, yang telah melakukan pelayaran ke berbagai daerah.

³⁶ Susanto Zuhdi (ed.), *Simpul-Simpul Sejarah Maritim: dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 2003), hlm. 64.

³⁷ *Ibid.*, hlm. 65.

³⁸ I Gde Parimartha, *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, (Jakarta: Penerbit Djambatan dan KITLV, 2002), hlm. 139.

³⁹ Susanto Zuhdi (ed.), *op.cit.*, hlm. 31.

Pelayaran orang-orang Bajau termasuk dalam perdagangan teripang dengan Makassar. Pencarian teripang oleh orang-orang Bajau telah menjangkau wilayah pesisir selatan Flores (Nangalili dan Ende), Rote, Kupang, bahkan wilayah pesisir utara Australia.⁴⁰ Kegiatan perdagangan teripang yang sangat menguntungkan, telah mendorong orang-orang Bajau untuk membangun perkampungan-perkampungan di beberapa daerah, di antaranya di Nangalili, Ende, pesisir Sumba, Kupang, Solor, Adonara, Lembata, dan pesisir utara Flores.⁴¹ Selain aktif dalam kegiatan pencarian dan perdagangan teripang, orang-orang Bajau juga termasuk dalam kelompok orang-orang Makassar, Ende, dan Bima yang melakukan pelayaran ke Sumba. Beberapa sumber paling awal bahkan menyatakan bahwa pelayaran orang-orang Bajau ke Sumba ada sejak abad XVIII.

Orang-orang Makassar, Ende, Bima, dan Bajau yang melakukan pelayaran rutin ke Sumba adalah untuk melakukan perdagangan budak. Disebutkan bahwa orang-orang Makassar, Ende, dan yang lainnya melakukan perdagangan dengan penduduk pribumi di Sumba untuk membeli karet, sarang burung, kayu cendana, dan budak. Sekitar sepuluh sampai lima belas *padewakang* dari Lombok, Bali, Teluk Bone, Makassar, dan Bima ikut terlibat dalam kegiatan perdagangan tersebut. Khususnya untuk mencari budak-budak yang akan dikirimkan menuju Ende, Sape, Sumbawa, Lombok, Bali, Teluk Bone, dan pesisir timur Kalimantan. Beberapa orang Bajau pencari teripang ikut ambil bagian dalam perdagangan budak, dan sangat sedikit dari orang-orang Bajau tersebut yang meninggalkan Sumba tanpa membawa beberapa orang budak bersama mereka.⁴²

Kegiatan pelayaran dan perdagangan oleh para pedagang Ende juga dilakukan dengan Kupang, Solor, Alor, Sawu, dan Rote. Komoditas perdagangan yang dikirim menuju Ende dari daerah-daerah tersebut di antaranya adalah karet, teripang, dan sarang burung. Sementara komoditas perdagangan yang dikirim dari Ende menuju Kupang, Solor, Alor, Sawu, dan Rote di antaranya adalah kain lipat, kelapa (kopra), gading gajah, dan barang-barang dari tembaga. Selain itu, kegiatan menangkap ikan yang dilakukan oleh nelayan-nelayan dari Ende juga telah

⁴⁰ C.C. Macknight, *The Voyage to Marege: Macassan Trepangers in Northern Australia*, (Melbourne: Melbourne University Press, 1976), hlm. 94-95.

⁴¹ James J. Fox, "Notes on the Southern Voyages and Settlements of the Sama-Bajau", *BKI*, 133 (1977), hlm. 461-462.

⁴² *Ibid.*, hlm. 462-463.

melakukan pelayaran sampai ke Solor.⁴³ Kegiatan pelayaran dan perdagangan orang-orang Ende tidak hanya dilakukan di kawasan Laut Sawu, tetapi juga telah menjalin hubungan dengan beberapa pusat perdagangan yang lebih besar seperti Makassar dan Singapura. Pada kegiatan pelayaran dengan Makassar, sebanyak delapan puluh kapal tradisional dengan volume rata-rata 15-20 kojang per kapal, telah berangkat dari Ende menuju Makassar. Setiap tahunnya sekitar dua ratus *padewakang* dari Makassar datang ke wilayah ini. Selain telah banyak yang menetap di Ende, pelaut dan pedagang dari Makassar lainnya dengan menggunakan *padewakang* juga semakin banyak yang berlayar menuju Ende, untuk melakukan perdagangan maupun hanya singgah dalam perjalanan mereka menuju pantai utara Australia.⁴⁴

Makassar telah menjadi pelabuhan utama (*entrepot*) dalam hubungannya dengan pelabuhan Ende. Berbagai komoditas perdagangan dari Ende seperti budak, teripang, sarang burung, kuda, kayu manis, lilin, sisik penyu, dan lainnya akan dikirimkan menuju Makassar, sebelum dikirim lagi menuju luar negeri. Sementara barang-barang ekspor dari Makassar ke kawasan Laut Sawu yaitu gading gajah, kapak, parang, kain katun, sutra Cina, dan gelang emas.⁴⁵ Kegiatan perdagangan antara Ende dengan Makassar selama abad XIX terutama dilakukan dalam perdagangan budak.⁴⁶ Peranan orang-orang Makassar sangat penting dalam mengembangkan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende. Para pedagang Ende melakukan pelayaran dan perdagangan ke berbagai daerah bersama-sama dengan kelompok pedagang Makassar. Di sekitar kota pelabuhan Ende bahkan telah banyak orang Makassar yang menetap. Pada tahun 1847, pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan Makassar sebagai pelabuhan bebas, sehingga mendorong terjadi perkembangan pesat pada kegiatan perdagangan antara Makassar dengan kawasan Laut Sawu, termasuk pelabuhan Ende. Namun, tampaknya kebijakan menetapkan Makassar sebagai pelabuhan bebas telah menyebabkan merosotnya perdagangan di pelabuhan Batavia,

⁴³ S. Roos, "Jets over Endeh", *op.cit.*, hlm. 493-499.

⁴⁴ C.C.Macknight, *op.cit.*, hlm. 7-12. Lihat juga James J.Fox, *op.cit.*, hlm. 460-461.

⁴⁵ Edward L. Poelinggomang, "Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Sulawesi Selatan di Nusa Tenggara Timur", makalah dalam Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya, (Kupang : 5-7 Agustus 2004), hlm. 5-6.

⁴⁶ I Gde Parimartha, *op.cit.*, hlm. 275.

Semarang, dan Surabaya. Oleh karena itu, pada tahun 1872 pemerintah kolonial Hindia Belanda menghapuskan kedudukan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas. Hal ini tentu saja berdampak pada menurunnya kegiatan pelayaran dan perdagangan antara Makassar dengan pelabuhan-pelabuhan di sekitarnya, termasuk dengan pelabuhan Ende.⁴⁷

Pelabuhan Ende telah menjalin hubungan pelayaran dan perdagangan internasional dengan Singapura, terutama sejak Singapura dibuka sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1819. Pelabuhan Singapura yang bebas dari pungutan pajak, lebih menarik minat para pedagang Ende untuk berdagang di sana daripada berdagang ke Batavia. Ramainya perdagangan di Singapura oleh para pedagang dari berbagai bangsa, merupakan daya tarik lain yang telah mendorong para pedagang Ende melakukan pelayaran menuju Singapura. Pelayaran orang-orang Ende menuju Singapura ada yang transit terlebih dahulu di Makassar, tetapi ada juga yang melakukan pelayaran langsung ke Singapura. Komoditas perdagangan yang didapatkan oleh para pedagang Ende dari Singapura di antaranya adalah parang, tanaman obat, senjata api (senapan), katun, dan yang lainnya.⁴⁸

Berikut ini adalah rincian barang-barang ekspor dan impor antara Ende dengan Singapura pada tahun 1871.

Barang-barang ekspor dari Ende:

1. 200.000 buah kelapa, dengan harga jual 1 gulden per seratus buah.
2. 198 pikul minyak kelapa, dengan harga 15 gulden.
3. 1.500 *sarong*, harganya 2 gulden.
4. 700 kain penutup kepala, harganya 0,25 gulden.
5. 300 kain penutup bahu, harganya 0,50 gulden.
6. 120 pikul kayu manis, harganya 7,50 gulden.
7. 25 kati sarang burung, harganya 12,50 gulden.
8. 14 perisai, harganya 7 gulden.

Barang-barang impor dari Singapura: 868 senapan; 93 pikul tanaman obat; 36.950 parang; 225 kapak; 54 pikul kawat tembaga; 73 besi alat-alat rumah tangga; 6 ton pisau Buslemmer; 9 pikul gading gajah; 600 gulung Madapollam; 250 gulung katun putih; 570 gulung katun merah; 50 gulung katun hitam; 20

⁴⁷ Edward L. Poelinggomang, *op.cit.*, hlm.8.

⁴⁸ S. Roos, "Tets over Endeh", *op.cit.*, hlm. 499-500.

gulung tenunan ; dan 790 pikul padi. Selain itu, masih ada juga barang-barang impor lain yang tidak diketahui jumlahnya, yaitu opium, tembikar, dan jagung. Total impor dari Singapura pada tahun ini adalah sebesar 67.566 gulden.⁴⁹ Pelabuhan Singapura merupakan tujuan utama pengiriman komoditas perdagangan dari pelabuhan-pelabuhan di wilayah timur Hindia Belanda, termasuk pelabuhan Ende. Kedudukan penting Singapura dalam pelayaran dan perdagangan dengan pelabuhan Ende, karena peranan para pedagang Cina yang banyak datang ke Ende. Para pedagang Cina tersebut menjadikan Singapura sebagai pusat kegiatan mereka. Selain itu, kegiatan pelayaran di kawasan Laut Sawu dan sekitarnya banyak diramaikan oleh kapal-kapal Cina, yang berpangkalan di Singapura.

3.3. Perubahan-Perubahan Menjelang Abad XX

Memasuki pertengahan abad XIX, berbagai perkembangan yang terjadi di dunia internasional seperti penemuan mesin uap, dan pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 juga berpengaruh terhadap keadaan di Hindia Belanda. Pada tahun 1858, pemerintah kolonial Hindia Belanda kembali membuka sembilan belas pelabuhan untuk perdagangan umum, yaitu enam belas pelabuhan di Jawa dan tiga pelabuhan di Sumatera dan Kalimantan. Kebijakan pemerintah kolonial yang lain adalah pengembangan jaringan pelayaran reguler, yang dirintis oleh NISM (*Nederlandsch-Indische Stoomvaart Maatschappij*) sejak tahun 1847. Selain itu, ada *Cores de Vries* yang mulai beroperasi pada tahun 1852, serta H.O. Robinson yang beroperasi sejak tahun 1865.⁵⁰ Kebijakan-kebijakan tersebut dan berbagai perkembangan di dunia internasional selain telah mendorong perkembangan kegiatan pelayaran internasional dan perdagangan di Hindia Belanda, juga semakin memperluas ekspansi ekonomi oleh para investor swasta ke daerah-daerah koloni, sehingga semakin mengarahkan pemerintah kolonial Hindia Belanda kepada liberalisasi ekonomi. Meskipun demikian, ternyata pemerintah kolonial Hindia Belanda tidak memperhatikan keadaan infrastruktur

⁴⁹ *Ibid.*, hlm. 501-502.

⁵⁰ Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia 1870s-1970s", disertasi, (Leiden: Universiteit Leiden, 2002), hlm. 120.

untuk kegiatan transportasi laut. Pada tahun 1850-an, kondisi pelabuhan-pelabuhan di Jawa dan daerah luar Jawa mulai memburuk dan terbengkalai, karena kurang pemeliharaan.

Jika pada masa-masa sebelumnya kegiatan pelayaran dan perdagangan antardaerah dan antarpulau sangat tergantung pada keadaan angin musim, maka sejak kedatangan bangsa Belanda di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya telah dilakukan pengenalan terhadap kapal uap, yang memungkinkan kegiatan pelayaran dapat berlangsung setiap saat. Perkembangan alat transportasi modern, yang menggunakan kapal uap, mencapai puncaknya pada masa liberalisasi dan imperialisme ekonomi antara tahun 1870-1907.⁵¹ Wilayah perairan Hindia Belanda ikut merasakan ekspansi kapal uap asing, sehingga kegiatan pelayaran dan perdagangan semakin ramai. Liberalisasi ekonomi dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan telah membuka kesempatan bagi armada pelayaran Inggris untuk melakukan ekspansi ke perairan Hindia Belanda, terutama dalam pelayaran internasional. Pemerintah kolonial Hindia Belanda menyadari bahwa untuk menyaingi Singapura tidak hanya dilakukan dengan membuka banyak pelabuhan bebas, tetapi juga harus dibangun suatu jaringan pelayaran Belanda yang kuat untuk menyaingi armada pelayaran Inggris.

Ketika terjadi krisis ekonomi pada tahun 1880-an, pemerintah kolonial menetapkan kebijakan proteksi yang ketat terhadap pelayaran pantai di Hindia Belanda. Tujuan lain dari proteksi tersebut adalah untuk meningkatkan peranan perusahaan pelayaran yang berada di bawah pengawasan pemerintah, serta mengurangi kegiatan pelayaran pihak asing. Semakin lama kebutuhan untuk membangun jaringan pelayaran antarpulau dan antarwilayah yang kuat sangat diperlukan, baik dari segi ekonomi maupun segi administratif. Pemerintah Belanda kemudian mendirikan perusahaan pelayaran yang diberi nama *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) pada tanggal 4 September 1888. Pada awal berdiri, KPM memiliki dua puluh delapan armada kapal uap.⁵² Baru pada tahun 1889 KPM memperoleh monopoli untuk melakukan pengangkutan

⁵¹ Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, (Jakarta:Departemen Pendidikan Nasional,2005), hlm. 143. Orang pertama yang menjadi pemimpin KPM adalah Jhr. Laurens Pieter Diguus, yang bekerja di Hindia Belanda sampai tahun 1893, lihat "Pelajaran di Zaman Doeloe dan Sekarang", *majalah Doenia Dagang*, (Juli 1938), hlm. 11.

⁵² Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim...*, *op.cit.*, hlm. 154-160.

penumpang, uang, dan barang di jalur-jalur pelayaran yang telah ditentukan. Selain itu, KPM juga diizinkan untuk membangun fasilitas-fasilitas dermaga, muatan, sarana komunikasi, dan gudang penyimpanan.

Menurut Campo (1992), yang paling banyak memiliki kapal uap adalah perusahaan pelayaran Cina. Sejak tahun 1888, perusahaan pelayaran Cina, Wee Bin & Co., telah memiliki sekitar dua puluh kapal uap yang melayani jalur Cina - Selat Malaka - Maluku. Bagi pemerintah kolonial dan KPM, perusahaan pelayaran Wee Bin & Co. merupakan saingan berat.⁵³ Perusahaan pelayaran Cina dapat memperoleh keuntungan besar, karena mereka mengeluarkan biaya operasional yang lebih rendah daripada perusahaan pelayaran Eropa. Perusahaan pelayaran Wee Bin & Co., telah melayani jalur pelayaran di Singapura - Jambi - Palembang - Muntok - Banjarmasin dan pesisir timur Kalimantan - Makassar - Maluku - Surabaya - Bali - Lombok - Sumbawa. Campo juga menyatakan bahwa KPM merupakan alat untuk melaksanakan monopoli. Pemerintah kolonial Hindia Belanda memanfaatkan pengawasan yang dilakukan KPM terhadap kegiatan perdagangan, agar pemerintah kolonial dapat memaksakan kedaulatannya.⁵⁴ Pemerintah kolonial menetapkan tiga prinsip dalam pendirian KPM. Pertama, KPM akan membangun pelayaran reguler di perairan Hindia Belanda. Kedua, lalu lintas pelayaran, khususnya pelayaran di bagian timur Hindia Belanda harus ditingkatkan jika dibandingkan periode sebelumnya. Ketiga, KPM akan menjadi petunjuk arah baru bagi kegiatan pelayaran dan perdagangan di perairan Hindia Belanda, khususnya bagi keuntungan politik pemerintah kolonial Hindia Belanda dan keuntungan ekonomi pengusaha-pengusaha Belanda. Hubungan yang erat antara pemerintah kolonial dengan KPM terlihat dari fakta bahwa perusahaan ini setuju kapal-kapalnya digunakan oleh pemerintah jika negara dalam keadaan darurat.⁵⁵ Selain itu, KPM juga dimanfaatkan untuk mendorong perkembangan industri perkapalan di Belanda.

⁵³ J.N.F.M.a'Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914*, (Hilversum: Verloren, 1992), hlm. 359. Berdasarkan laporan Rovekamp kepada Parlemen Belanda, menyatakan bahwa Wee Bin & Co., dengan kapal "Ban Hin Guan" dan "Poh Hin Guan", merupakan saingan berat bagi KPM. Berita dari M.G.van der Burg, karyawan KPM yang mewakili J.Daendels di Singapura, juga semakin mencemaskan KPM.

⁵⁴ *Ibid.*, hlm. 221.

⁵⁵ Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network...", *op.cit.*, hlm.122-123.

Terdapat tiga belas jalur pelayaran yang dilalui oleh kapal-kapal KPM, di antaranya jalur Batavia - Singapura, melalui Bangka; jalur Batavia - Pontianak, melalui Biliton; jalur Surabaya - Makassar, melalui pantai Makassar lalu ke Maluku melewati Menado dan kembali ke Makassar serta Surabaya; jalur Makassar ke pulau-pulau di Laut Timor; jalur Jawa - Australia; jalur Dili - Cina; jalur Jawa - Cina - Jepang; jalur yang melalui pulau-pulau di wilayah Residensi Timor dan Sekitarnya; dan jalur pelayaran lainnya.⁵⁶ Sejak tahun 1891, KPM berusaha menguasai kegiatan pelayaran dan perdagangan di seluruh Hindia Belanda, dengan jumlah armada pelayaran lebih banyak dua kali lipat dari perusahaan pelayaran lainnya. Pada tahun yang sama jalur khusus Keresidenan Timor dan Sekitarnya dibuka, dengan berangkat setiap bulan sekali dari Singapura menuju Surabaya - Buleleng - Ampenan - Makassar - Bima - Waingapu - Ende - Sawu - Rote - Kupang - Alor - Dili - Atapupu - Larantuka - Maumere - Bima - dan Makassar. Diharapkan dengan beroperasinya KPM, maka kegiatan perdagangan pribumi akan berada di bawah kontrol pemerintah kolonial.

Jalur pelayaran KPM yang melalui wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dianggap sangat penting, karena wilayah ini mulai mengalami perkembangan ekonomi. Pemerintah kolonial merespon perkembangan ekonomi di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dengan membangun lebih banyak tempat perhentian kapal (pelabuhan), selain yang telah ada di Kupang, Waingapu, Ende, dan Bima. Kemudian dilakukan penambahan jadwal pemberangkatan menjadi empat kali dalam sebulan, dan pembukaan jalur pelayaran lain seperti Surabaya - Buleleng - Ampenan; dan Amboina - Makassar - Ampenan - Buleleng - Surabaya. Melalui penambahan jalur tersebut, wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya mulai dihubungkan dengan pusat-pusat perdagangan yang lebih besar, yaitu Surabaya dan Makassar. Pada beberapa tempat juga telah dibangun kantor-kantor agen KPM, sehingga jalur pelayaran KPM yang melalui wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya telah membentuk pola jaringan pelayaran yang teratur.⁵⁷ Dibukanya jalur khusus yang melalui kawasan Laut Sawu oleh KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) pada tahun 1891, telah meningkatkan

⁵⁶ J.N.F.M.a'Campo, *op.cit.*, hlm. 74. Mengenai jalur-jalur pelayaran lain yang dilalui oleh KPM lihat *Regeelingsalmanak voor Nederlandsch-Indie* 1915, I, hlm. 198-200.

⁵⁷ J.N.F.M.a'Campo, *op.cit.*, hlm. 73.

hubungan antarpulau yang semakin intensif.⁵⁸ Kantor-kantor KPM dibuka hampir di semua pelabuhan penting di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya.

Laporan agen KPM tahun 1898 menyebutkan bahwa kantor-kantor KPM telah berdiri di Kupang, Atapupu, Rote, Sawu, Larantuka, Maumere, Alor, Waingapu, dan Ende.⁵⁹ Kantor KPM di setiap daerah akan dipimpin oleh seorang agen utama yang berkebangsaan Belanda, dan dibantu oleh sekitar lima orang pegawai Cina dan pribumi.⁶⁰ Sementara itu, keadaan pelabuhan Ende pada periode ini sedikit lebih longgar dalam penetapan pajak jika dibandingkan dengan pelabuhan Kupang. Sistem pengelolaan pelabuhan Ende juga berbeda dengan pelabuhan-pelabuhan lain di bagian timur kawasan Laut Sawu, karena di pelabuhan Ende terdapat *Sabandar* atau petugas pelabuhan. Keberadaan *Sabandar* di pelabuhan Ende merupakan pengaruh dari banyaknya pedagang Bugis dan Makassar yang menetap di Ende. Pungutan juga terjadi di Ende, diperkirakan jumlahnya tidak lebih dari 100 gulden setahun.⁶¹

Memasuki akhir abad XIX, pola ekonomi di daerah-daerah sekitar kawasan Laut Sawu mengalami perubahan sesuai dengan tuntutan pasar yang lebih luas. Sejak tahun 1880-an, perdagangan kayu cendana telah menurun tajam, ini terlihat dari berkurangnya aktifitas pedagang Cina dalam pencarian kayu cendana.⁶² Keberadaan kayu cendana dan kuda mulai digantikan oleh komoditas baru, seperti kelapa (kopra) dan kopi. Pengembangan transportasi laut juga terus dilakukan oleh pemerintah kolonial, untuk mendukung ekspansi ekonomi di wilayah ini. Pada akhir abad XIX, pemerintah kolonial Hindia Belanda mulai mengokohkan kedudukannya di seluruh kawasan Laut Sawu. Ikatan-ikatan antara daerah dengan pusat, yaitu Batavia, mulai diperkuat dengan adanya sejumlah perjanjian. Perjanjian-perjanjian tersebut di antaranya adalah perjanjian Plakat Panjang pada tahun 1857 dan perjanjian Plakat Pendek pada tahun 1898.⁶³

⁵⁸ Singgih Tri Sulistiyono, "The Java Sea Network..", *op.cit.*, hlm.124-128.

⁵⁹ ANRI, Resident Timor en Onderhoorigheden, 2 Feb 1898, (*Ar. van Financien* 1816-1930/745).

⁶⁰ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij,1916), hlm. 365.

⁶¹ ANRI, Residentie Timor en Onderhoorigheden 2-2-1898, (*Ar. van Financien* 1816-1913/ 745).

⁶² Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij,1885), hlm.26

⁶³ Mengenai isi kedua perjanjian tersebut lihat I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 86-88.

BAB 4
PELABUHAN ENDE PADA MASA PUNCAK KEKUASAAN
PEMERINTAH KOLONIAL HINDIA BELANDA
1900-1930

4.1. Penegakkan Kekuasaan dan Pembaharuan Kebijakan oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda atas Wilayah Sekitar Kawasan Laut Sawu (1900-1915)

4.1.1. Penegakkan Kekuasaan dan Pembagian Daerah Administrasi

Melalui Perjanjian Plakat Pendek, pemerintah kolonial mulai menegakkan kekuasaannya atas wilayah Timor, Flores, dan Sumba. Para penguasa pribumi harus mengakui kekuasaan kolonial secara formal, dengan menaati ketentuan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Alasan pemerintah kolonial Hindia Belanda melakukan penegakkan kekuasaan di daerah luar Jawa, selain didorong oleh motivasi ekonomi, juga dilatarbelakangi adanya persaingan di antara kekuatan-kekuatan kolonial Eropa, serta adanya pembangkangan oleh para penguasa lokal. Tindakan pemerintah kolonial ini merupakan sebuah reaksi atas kekacauan yang terjadi di daerah bersangkutan.¹ Memasuki awal abad XX, gerakan pasifikasi yang dilakukan oleh Belanda telah mengakibatkan kerajaan-kerajaan pribumi di wilayah ini satu per satu jatuh ke tangan kekuasaan kolonial. Sejak tahun 1901, sekitar empat puluh orang raja atau kepala penduduk di daerah-daerah sekitar kawasan Laut Sawu telah menyatakan kesediaannya untuk membayar pajak kepada pemerintah kolonial Hindia Belanda.²

Ekspedisi militer Belanda untuk wilayah Flores telah dilakukan sejak bulan November 1890, dan penduduk pribumi menyatakan menyerah pada bulan Maret 1891. Setelah tahun 1898, sebagian besar daerah di Flores berada dalam kekuasaan pemerintah kolonial, namun di bawah administrasi tidak langsung. Pemberontakan menentang kekuasaan kolonial berlangsung di Ende, dimana Radja Ende, La Usu alias Poe Noteh (1896-1914), menolak intervensi pemerintah kolonial Hindia Belanda di wilayahnya. Menanggapi sikap tersebut, pihak

¹ Elsbeth Locher-Scholten, "Dutch Expansion in the Indonesian Archipelago Around 1900 and the Imperialism Debate", *JSEAS (Journal of Southeast Asian Studies)*, vol.25,1 (March,1994), hlm. 97.

² I Gde Parimartha, *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, (Jakarta: Penerbit Djambatan dan KITLV, 2002), hlm. 364.

Belanda melancarkan ekspedisi militer ke Ende mulai tahun 1903. Keadaan Ende pada masa ini sangat tidak aman, karena maraknya perampokan dan pertentangan internal. Pada bulan Agustus 1904, pemerintah kolonial mendapat laporan tentang baku tembak antara Ende dengan Laboehan Badjo. Belanda kemudian menuduh pemimpin Watoesi yang merencanakan serangan ke Baraai dan Ende. Kemudian pada tahun 1905, ibukota Ende dua kali diserang oleh para pemberontak dari pedalaman. Pihak pemerintah kolonial kemudian mengirimkan sebuah korps ekspedisi militer yang dipimpin oleh Letnan Christoffel.³

Armada pelayaran KPM pun tidak luput dari serangan pemberontak, pada tanggal 8 Juni 1907 kapal KPM “Van Swoll” diserang saat hendak berlabuh di pelabuhan Ende. *Posthouder* A.C.G. Rozet dan agen KPM G. de Charon deSaint German, berusaha melindungi posisi pemerintah kolonial. Kapal KPM tersebut berlayar menuju Waingapu untuk mengungsi. Selama dua hari berikutnya, kapal “Van Swoll” mengangkut pasukan Belanda menuju Ende, untuk memperkuat pos-pos penjagaan.⁴ Seluruh pemberontakan di Flores akhirnya berhasil dipadamkan menjelang akhir tahun 1907. Setelah keberhasilan berbagai ekspedisi militer yang dilakukan pemerintah kolonial di daerah-daerah sekitar kawasan Laut Sawu, maka berdasarkan keputusan pemerintah (*Gouvernementsbesluit*) tanggal 11 Februari 1909 No. 48 dinyatakan bahwa Pulau Sumbawa dan Flores bagian barat (Manggarai) dipisahkan dari Keresidenan *Celebes en Onderhoorigheden* dan digabungkan dalam Keresidenan *Timor en Onderhoorigheden* (Timor dan Sekitarnya).⁵ Berikut adalah isi keputusan pemerintah tersebut:

*“Artikel een. Overal waar in de meet den bestuurder van het landschap Dampo en zijne landsgroote gesloten overeenkomsten, welke nu nog van kracht zijn, gesproken wordt van den Gouverneur van Celebes en Onderhoorigheden, dan wel van het Gouvernement Celebes en Onderhoorigheden, zal voortaan worden gelezen de Resident van Timor en Onderhoorigheden en de Residentie Timor en Onderhoorigheden. Artikel twee. Deze overeenkomst is op datum als boven komschreven deze acte in drievoud opgemaakt en door beide partijen onderteekend en bezegeld.”*⁶

³ I Ketut Ardhana, *Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*. Terj. Peusy Sharmaya Intan Paath, (Jakarta: PT.Grafindo Persada, 2005), hlm.106.

⁴ J.N.F.M.a’Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914*, (Hilversum: Verloren, 1992), hlm. 148.

⁵ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 123.

⁶ “Overeenkomsten met Inlandsche Vorsten in de Oost Indische Archipel”, *De Indische Gids*, 33, 2, (1911), hlm. 935-939.

Terjemahannya adalah sebagai berikut:

“Pasal satu. Dalam hal ini, baik dalam keadaan baik dan buruk, *bestuurder* Kerajaan Dompu terikat kontrak dengan Residen Celebes dan Sekitarnya serta pemerintah Keresidenan Celebes dan Sekitarnya, yang selanjutnya akan diurus oleh Residen Timor dan Sekitarnya serta Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Pasal dua. Kontrak yang dibuat pada tanggal ini dibuat rangkap tiga dan setelah itu ditandatangani oleh kedua belah pihak serta dibubuhi cap.”

Di bawah Gubernur Jenderal van Heutsz, Keresidenan Timor dan Sekitarnya mendapat bentuk yang pasti dan seluruh Hindia Belanda secara formal berada di bawah kekuasaan Belanda.

Upaya serius pihak pemerintah kolonial untuk terlibat dalam urusan *Zelfbestuurder* dimulai di Kupang pada tahun 1906, dan di Flores pada tahun 1907. Melalui keputusan Residen Timor dan Sekitarnya pada bulan Oktober 1909, dinyatakan bahwa kerajaan-kerajaan di seluruh wilayah Timor dan Sekitarnya harus menerima peraturan *Zelfbestuuren* yang baru. Hal ini mengakibatkan kerajaan-kerajaan yang belum berada di bawah kekuasaan Belanda, dipaksa mengadakan perjanjian dengan pemerintah kolonial. Wilayah ini yang sebelumnya tidak pernah menjadi sebuah kesatuan, kini tergabung dalam satu kesatuan struktur yang jelas. Selain penyatuan seluruh wilayah melalui ekspedisi militer, ekspansi kolonial juga dilakukan dengan menstabilkan keamanan, penataan pos pemerintahan dan pembaharuan perjanjian, serta memberlakukan pembagian daerah.

Upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah kolonial untuk menstabilkan keamanan di antaranya melakukan tindakan-tindakan militer di beberapa daerah yang terdapat pemberontakan; membentuk penjaga keamanan (polisi) bersenjata; serta memaksimalkan peran pengadilan sebagai lembaga peradilan. Pemerintah kolonial memutuskan untuk menumpas semua gerakan perlawanan di wilayah ini pada periode peralihan dari Residen Rietschoten ke Residen Maier.⁷ Keadaan politik dan keamanan di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dapat distabilkan setelah tahun 1915. Selanjutnya, pemerintah kolonial mulai membentuk sistem administrasi pemerintahan baru yang modern dan terstruktur.

⁷ Rietschoten menjabat Residen Timor dan Sekitarnya sejak tanggal 24 Juni 1911, sedangkan Maier mulai menjabat pada tanggal 2 Agustus 1913, lihat *Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indie* (1912), II, hlm. 248 dan (1914), II, hlm.219.

Selain menempatkan orang-orang Belanda, pihak penguasa kolonial juga mengangkat sejumlah pemimpin lokal dalam struktur pemerintahan. Para pegawai Belanda dan kepala distrik yang bekerja dalam administrasi kolonial digaji dengan uang tunai, untuk membentuk administrasi yang efektif.⁸

Wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya yang terdiri dari banyak pulau, memerlukan pembagian daerah agar lebih mudah mengaturnya. Pada akhir Juli 1911 sampai awal Agustus 1913, wilayah pemerintahan Keresidenan Timor dan Sekitarnya terdiri atas Pulau Sumbawa di bagian barat hingga Pulau Damar di bagian timur, termasuk Pulau Wetar dan pulau-pulau kecil di selatan Pulau Timor. Sebelum tahun 1916, Keresidenan Timor dan Sekitarnya terdiri atas tiga *afdeeling* (distrik), yaitu *Afdeeling* Timor dan pulau sekitarnya; *Afdeeling* Bima-Sumba; dan *Afdeeling* Flores.⁹ Wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dipimpin oleh seorang Residen, yang dibantu oleh Asisten Residen. Penguasa pribumi (*Zelfbestuurde*) seperti Liurai, Uumbu, Sultan, atau Radja kedudukannya sejajar dengan Asisten Residen. Terdapat pula pimpinan daerah yaitu *Posthouder*, *Controleur* (pengawas), dan *Gezaghebber* sipil.¹⁰ *Posthouder* dan *Controleur* biasanya ditempatkan di daerah-daerah yang terdapat pemberontakan, sedangkan pada daerah-daerah yang dianggap aman ditempatkan seorang *Gezaghebber* sipil. *Afdeeling* Sumba yang dianggap tidak bermasalah hanya diatur oleh seorang *Gezaghebber* sipil, C.A. Rijnders (sejak 2 April 1907), sedangkan di *Afdeeling* Flores ditempatkan *Controleur* A.J.L. Couvreur.¹¹

Berdasarkan keputusan Gubernur Jenderal Hindia Belanda tahun 1916 Nomor 331, Keresidenan Timor dan Sekitarnya terdiri atas lima *afdeeling*, yaitu: *Afdeeling* Timor Selatan dengan pulau-pulau disekitarnya, terbagi atas lima *onderafdeeling* (subdistrik); *Afdeeling* Timor Utara dan Tengah, terbagi atas lima *onderafdeeling*; *Afdeeling* Flores, terbagi atas tujuh *onderafdeeling*; *Afdeeling* Sumba, terbagi atas empat *onderafdeeling*; dan *Afdeeling* Sumbawa, terbagi atas tiga *onderafdeeling*. Jumlah penduduk di Keresidenan Timor dan Sekitarnya

⁸ Besarnya gaji tergantung dari jabatan mereka. *Zelfbestuurder* dan kepala distrik dibayar dari kas dengan gaji masing-masing sebesar 85 gulden dan 17,5 gulden. Lihat I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm.138.

⁹ Lihat Lampiran 2, hlm.100.

¹⁰ *Ibid.*, hlm. 127. Mengenai jumlah *Controleur* dan *Gezaghebber* yang ada di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, lihat Lampiran 11, hlm. 109.

¹¹ *Regeeringsalmanak voor Nederlandsch-Indie* (1908), II, hlm. 266.

diperkirakan satu juta jiwa, termasuk sekitar 650 orang Eropa, 50.000 orang Cina dan Arab, serta 40.000 orang Kristen pribumi.¹² Pemerintah kolonial Hindia Belanda juga telah menetapkan susunan administrasi dan pemerintahan yang lengkap untuk wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya.¹³ Pada tahun 1920, wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya menjadi empat *afdeeling* (Timor, Flores, Sumbawa, dan Sumba) yang terdiri atas enam belas *onderafdeeling*. Kemudian ditetapkan bahwa kedudukan Asisten Residen di *Afdeeling* Timor berada di Kupang; *Afdeeling* Flores berada di Ende; *Afdeeling* Sumbawa berada di Bima; dan *Afdeeling* Sumba berada di Waingapu.¹⁴ Pembagian wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya ke dalam kelompok-kelompok wilayah administrasi membuat daerah atau kerajaan pribumi diarahkan untuk mengikuti pusat-pusatnya yang baru, yang sekaligus sebagai pusat ekonomi.

4.1.2. Pengembangan Jaringan Pelayaran KPM

Bersamaan dengan pelaksanaan Politik Etis (sejak 1901-1942) di seluruh wilayah Hindia Belanda, pemerintah kolonial berupaya meningkatkan perekonomian wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya agar sejalan dengan perkembangan perekonomian internasional. Pada awal abad XX, ketika pengaruh politik kolonial semakin kuat di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, maka perekonomian wilayah ini juga telah berada di bawah jaringan KPM. Perkembangan pelayaran KPM dibantu oleh aliansi dengan pemerintah kolonial,¹⁵ yang memberikan hak monopoli untuk pengangkutan barang dan personel pemerintah. Laporan tahunan agen utama KPM menyatakan bahwa terjadi peningkatan terhadap tawaran pelayaran laut di wilayah ini. KPM juga telah mengubah tempat pemberangkatan untuk jalur Keresidenan Timor dan Sekitarnya, yang awalnya hanya terpusat di Jawa kini juga terdapat di Makassar.¹⁶ Agen

¹² D.G. Stibbe, "Timor en Onderhoorigheden", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)*, 4, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill,1921), hlm. 338.

¹³ Lihat Lampiran 12 dan 13, hlm. 110-114 .

¹⁴ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 133.

¹⁵ J. Thomas Lindblad, "Strategi-Strategi Bisnis di Indonesia pada Masa Kolonial Akhir", dalam J. Thomas Lindblad (ed.), *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM bekerja sama dengan Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 247.

¹⁶ Edward L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas : Kajian tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19*, (Amsterdam: Academische Proefschrift Vrije Universiteit, 1991), hlm. 137.

utama KPM juga menulis bahwa perkembangan pesat dalam kegiatan pelayaran di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dimulai setelah tahun 1908.¹⁷ KPM banyak memperoleh keuntungan dengan ditegakkannya kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda atas wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, tetapi juga mengalami hambatan, karena pelabuhan di wilayah ini kekurangan fasilitas dan belum dikelola secara serius. Hal lain yang menandai semakin kuatnya pengaruh pemerintah kolonial di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, selain perkembangan pesat KPM, adalah berkurangnya dominasi Singapura dalam kegiatan perdagangan dengan wilayah ini sejak tahun 1910.

Sejak dilakukan perbaikan pada tahun 1911, pelabuhan Surabaya dan Makassar selanjutnya dijadikan sebagai pelabuhan utama untuk menghimpun komoditas perdagangan yang dikirim dari pelabuhan-pelabuhan di Jawa Timur, Kalimantan Tengah dan Selatan, serta Keresidenan Timor dan Sekitarnya.¹⁸ Beroperasinya KPM sebagai perusahaan pelayaran reguler, membuat pelabuhan-pelabuhan kecil di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya mulai menjalankan fungsi pendukung, yang melancarkan usaha KPM di wilayah ini.¹⁹ Jumlah pelabuhan-pelabuhan kecil yang terlibat dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan di wilayah ini pun mengalami peningkatan. Berdasarkan *Gouvernement Besluit* tanggal 1 Juli 1913 No.20, jadwal pelayaran KPM di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya ditambah menjadi empat kali dalam sebulan. Pelayaran ini diawali di Surabaya - Ampenan - Soembawa besar - Waingapu - Ende - Kupang - Atapupu - Ilwaki (Wetar) - Woeloer (Damar) - Serwaroe (Leti) - Kisar - Atapupu - Kupang - Rote - Ende - Waingapu - Bima - Sumbawa besar - Ampenan - dan kembali ke Surabaya.²⁰ Tarif yang dikenakan untuk sekali berlayar dengan KPM untuk rute di atas adalah 9,25 gulden. Jika sebelumnya kegiatan perdagangan dapat dilakukan secara bebas, maka kini para pedagang terpaksa mengikuti jalur yang telah ditetapkan oleh agen-agen KPM. Cara KPM dalam bersaing dengan armada pelayaran lain adalah dengan

¹⁷ J.N.F.M.a'Campo, *op.cit.*, hlm. 167.

¹⁸ Howard W. Dick, "Perdagangan Antarpulau, Pengintegrasian Ekonomi, dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional", dalam Anne Booth, William J.O'Malley, dan Anna Weidemann, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm. 409.

¹⁹ I Gde Parimartha, *op.cit.*, hlm. 396-397.

²⁰ *Regeelingsalmanak voor Nederlandsch-Indie* (1915) I, hlm. 199-200. Lihat Lampiran 7, hlm. 105.

melakukan pemotongan tarif. Keuntungan yang berasal dari jalur-jalur pelayaran yang ramai digunakan untuk mensubsidi jalur-jalur lain yang relatif lebih sepi. Strategi bisnis KPM yang utama adalah adanya kesinambungan, pada beberapa tahap setelah ekspansi awal yang cenderung agresif, dan berusaha menyingkirkan para pesaingnya yaitu perusahaan pelayaran Barat maupun Cina. Kemudian KPM berusaha untuk mempertahankan jaringan pelayarannya, bahkan akan memperluasnya.²¹

4.1.3. Peningkatan Infrastruktur

a. Pembangunan Jalan

Pemerintah kolonial Hindia Belanda menyadari pentingnya melakukan peningkatan infrastruktur, yang dapat menunjang perkembangan ekonomi di suatu wilayah. Salah satu infrastruktur yang memiliki peran vital adalah tersedianya fasilitas jalan yang memadai. Semakin berkembangnya kegiatan perdagangan dengan daerah *hinterland* maupun pedalaman, karena didukung oleh pembangunan infrastruktur jalan yang menghubungkan tempat-tempat di pesisir dengan desa. Pembangunan jalan yang cukup penting di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya adalah pembangunan jalan Timor Tengah, dengan menghabiskan biaya sekitar 576.136 gulden. Sementara itu, di *Afdeeling* Flores dibangun jalan utama sepanjang 607 kilometer. Jalan-jalan yang dibangun di *Afdeeling* Flores di antaranya jalan dari Reo (*Onderafdeeling* Manggarai) melalui Ruteng, Mborong, Aimere, Badjawa, Ende, Welowaree, Paga, Maumere, Hanga Hale, hingga ke Larantuka.²² Dibangun juga jalan menuju pedalaman dari pelabuhan Maumere, dengan tujuan untuk memperlancar hubungan dagang ke pesisir utara Flores.²³ Konstruksi jalan raya dibangun di Timor, Sumbawa, Flores, dan Sumba. Keadaan ini terjadi setelah masa pasifikasi, karena jalan-jalan dibangun dengan tujuan untuk memperluas pengaruh kolonial ke pedalaman.²⁴

²¹ J. Thomas Lindblad, *op.cit.*, hlm. 248.

²² I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 195- 198. Agar gambaran mengenai letak daerah-daerah tersebut lebih jelas, lihat Lampiran 1, hlm. 99.

²³ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Kolonial Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1911), hlm. 288.

²⁴ F.J. Ormeling, *The Timor Problem: A Geographical Interpretation of an Underdeveloped Island*, (Jakarta: J.B.Wolters-Martinius Nijhoff, 1955), hlm. 44.

Semakin terbuka daerah pedalaman karena pembangunan jalan-jalan baru, maka perluasan pengaruh kolonial dapat terus dilakukan. Pada wilayah atau daerah yang sudah berhasil dikuasai, pemerintah kolonial menganggap aman untuk membangun jalan-jalan baru atau memperlebar jalan yang sudah ada. Cukup sulit untuk melakukan pelebaran terhadap jalan-jalan kecil, karena batu-batu harus diledakkan dengan menggunakan dinamit, sehingga menghabiskan banyak biaya.

Pembangunan jalan dan usaha perbaikannya dilakukan dengan memanfaatkan kerja paksa maupun layanan masyarakat. Misalnya, ketika pembangunan jalan yang diselesaikan pada tahun 1926. Usaha pemeliharaan jalan maupun jembatan dilakukan dengan menetapkan larangan bagi kendaraan yang muatannya berat, untuk melintasi jalan maupun jembatan yang belum permanen. Pada tahun 1924, pihak pemerintah kolonial melarang penggunaan kendaraan jenis “Ruth” di Ende, karena selain tidak dapat digunakan ketika musim hujan juga untuk menghemat biaya pemeliharaan yang tinggi. Pada masa ini, penduduk *Afdeeling* Flores dapat melalui jalur Aimere (pesisir selatan *Onderafdeeling* Ngada) hingga ke Larantuka (pesisir timur Flores), dengan mengendarai sepeda motor bersespan (gerbong gandengan). Mobil dapat melalui jalan yang berbeda-beda, seperti dari Aimere ke Ende, maupun dari Paga (pesisir selatan Maumere) hingga ke batas *Onderafdeeling* Larantuka.

b. Perbaikan Fasilitas dan Modernisasi Manajemen Pelabuhan

Fasilitas-fasilitas di pelabuhan mulai banyak dibangun ketika berlangsungnya kebijakan Tanam Paksa. Namun, pada tahun 1850-an keadaan fasilitas-fasilitas pelabuhan mulai memburuk, karena kurangnya pemeliharaan.²⁵ Kondisi pelabuhan-pelabuhan di daerah luar Jawa sangat buruk, karena pemerintah kolonial kurang memberikan perhatian. Sekitar tahun 1875, pelabuhan-pelabuhan kecil di daerah luar Jawa baru mendapat perhatian serius dari pemerintah kolonial Hindia Belanda. Hal ini sejalan dengan perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan di perairan Hindia Belanda, dan semakin pentingnya kedudukan daerah luar Jawa dalam politik ekonomi kolonial. Pada awalnya pemerintah kolonial hanya menganggap pelabuhan sebagai titik

²⁵ Singgih Tri Sulistiyono, “The Java Sea Network..”, *op.cit.*, hlm. 102.

eksploitasi kolonial. Berbagai institusi umum yang terlibat dalam aktivitas di pelabuhan, seperti Angkatan Laut, perusahaan kereta api, pemerintah daerah setempat, dan pelayanan kesehatan, tidak diatur secara jelas. Institusi-institusi tersebut memiliki kebijakan masing-masing, sehingga membuat hubungan dengan pelabuhan menjadi tidak efisien. Keadaan ini menimbulkan banyak keluhan, terutama dari perusahaan-perusahaan pelayaran dan para pedagang.

Memasuki awal abad XX, pelabuhan-pelabuhan kecil yang ada di Kalimantan, Sulawesi, Maluku, serta Keresidenan Timor dan Sekitarnya mulai mendapat perbaikan. Upaya pengembangan pelabuhan-pelabuhan tersebut tidak terbatas pada perbaikan fasilitas-fasilitas fisik pelabuhan, tetapi meliputi juga modernisasi manajemen pelabuhan. Pada tahun 1910 ditugaskanlah G.J.de Jongh dan J. Kraus untuk membuat perencanaan mengenai manajemen pelabuhan secara modern.²⁶ G.J. de Jongh dan J. Kraus berpendapat pelabuhan sebaiknya tidak hanya dipandang sebagai agen eksploitasi kolonial. Pelabuhan seharusnya memiliki dasar-dasar perdagangan (komersialisasi) dalam pengoperasiannya, dengan membuka kesempatan yang lebih luas untuk fasilitas-fasilitas umum dan usulan swasta. Fungsi pelabuhan adalah sebagai fasilitator, juga mengontrol transaksi perdagangan dan mendapatkan pemasukan dari pajak barang, serta biaya-biaya pemakaian fasilitas yang tersedia.²⁷ Pihak pemerintah dan swasta harus saling berkoordinasi melalui Departemen Pekerjaan Umum, yaitu dengan bagian Pelayanan Pelabuhan yang dipimpin oleh kepala pelabuhan. Sejalan dengan kebutuhan untuk mengelola komersialisasi pelabuhan, bagian Pelayanan Pelabuhan akan dipisahkan dari bagian-bagian lain yang ada di Departemen Pekerjaan Umum pada tahun 1911.

Manajemen pelabuhan yang baru juga membutuhkan pembentukan Komisi Pembantu (*Commissie van Bijstand*), yang akan memberi masukan dalam permasalahan teknis dan pengaturan pelabuhan. Komisi ini dipimpin oleh kepala pelabuhan, dengan anggota-anggota yang mewakili kantor pajak, pemerintah daerah setempat, perusahaan-perusahaan pelayaran domestik maupun

²⁶ G.J. de Jongh merupakan Kepala Departemen Pekerjaan Umum di Rotterdam. Sebagaimana kita ketahui, Rotterdam merupakan salah satu kota pelabuhan terbesar yang ada di Belanda. Selain itu, Rotterdam juga telah dilengkapi dengan manajemen pelabuhan yang modern. Lihat juga *Ibid.*, hlm.105.

²⁷ W.Coll, "Nederlandsch-Indische havenraden", *Koloniale Student*, 4 (1), (1920), hlm. 132.

internasional, perusahaan-perusahaan penyimpanan barang, perusahaan-perusahaan kargo, serta konsumen. Sejak tanggal 11 Juni 1913, berpusat di pelabuhan Ende telah dibentuk Komisi Pembantu (*Commissie van Bijstand*) untuk memperbaiki dan meningkatkan lalu-lintas perhubungan, baik di pelabuhan Ende maupun di seluruh pelabuhan yang terletak di *Afdeeling* Flores. Komisi ini dipimpin oleh Inspektur J.J.S. Leeuwen, yang sekaligus menjabat sebagai kepala pelabuhan Ende, dan dibantu oleh petugas pengawas Letnan Infantri F.K.J. Burchartz.²⁸ Pada tahun 1915, pelabuhan Ende mendapatkan bantuan dari pemerintah kolonial sebesar 10.269 gulden untuk perbaikan infrastruktur pelabuhan.²⁹ Bantuan tersebut digunakan untuk memperbaiki fasilitas-fasilitas pendukung untuk pelayaran dan perdagangan seperti dermaga, gudang penyimpanan, alat derek, alat-alat listrik, air bersih, dan kapal penarik.

4.1.4. Pengembangan Perkebunan dan Pertanian

Usaha yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk mengembangkan sektor perkebunan dan pertanian terkait dengan perubahan pada keadaan pasar internasional. Munculnya komoditas perdagangan baru yang lebih diminati pasar,³⁰ seperti kopi, kelapa (kopra), dan kapas, telah menggantikan keberadaan komoditas lain yang mengalami penurunan penjualan. Pemerintah kolonial Hindia Belanda menyadari potensi yang dimiliki oleh wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, terutama untuk pengembangan perkebunan dan pertanian. Pada abad XX, pemanfaatan sektor perkebunan melalui kegiatan ekspor telah berkembang menjadi sumber pendapatan paling penting bagi pemerintah kolonial. Setelah semua urusan yang berhubungan dengan penegakkan kekuasaan selesai, pemerintah kolonial mulai melakukan pembenahan di sektor perkebunan dan pertanian. Diawali dengan pendirian LVD (*Landbouw Voorlichtingsdienst*) di Ende pada tahun 1910.

LVD merupakan sebuah badan khusus yang bertanggung jawab untuk mengusahakan penanaman kapas, kelapa, dan tanaman lainnya. Pada tahun 1917,

²⁸ *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* (1913), No. 512.

²⁹ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Kolonial Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 148.

³⁰ Istilah baru di sini lebih menunjukkan pengertian secara ekonomis, karena kehadiran komoditas tersebut di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya sudah terjadi sejak lama.

dilakukan peningkatan jumlah mantri pertanian di wilayah ini.³¹ Pemerintah kolonial juga menetapkan anggaran khusus, yang disediakan dalam bentuk kas pertanian, digunakan untuk membeli bibit tanaman. Kemudian setelah tahun 1915, pemerintah kolonial Hindia Belanda mulai mengembangkan sistem irigasi di seluruh wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Pemerintah kolonial Hindia Belanda berusaha memperluas wilayah tanah yang subur melalui pembangunan irigasi. Penggunaan pipa-pipa air untuk mengairi tanah, diharapkan akan meningkatkan hasil produksi perkebunan dan pertanian. Selain pembangunan irigasi, pemerintah kolonial juga giat membuka lahan baru untuk perkebunan, di daerah Timor, Flores, Sumba, dan Sumbawa.

Di Flores terdapat sekitar sepuluh ribu hektare lahan, yang diolah menjadi lahan perkebunan. Kegiatan perkebunan yang dilakukan oleh penduduk Flores, selain dikelola dan diawasi oleh pemimpin daerah setempat, juga dibantu oleh Misi Katholik Roma.³² Mereka mengelola sekitar dua ribu lima ratus hektare perkebunan, yang ditanami oleh kopi dan kelapa. Jenis kopi yang banyak ditanam berasal dari jenis kopi *arabica*, karena memiliki kualitas yang lebih baik, sehingga harga jualnya pun menjadi lebih tinggi. Perkebunan kopi juga terdapat di Sumba, terutama di daerah Lauili, Wajew, Tanariwu, Anakalang, dan Lawonda. Tanaman lain yang mulai ditingkatkan penanamannya adalah kapas.³³ Pemerintah kolonial Hindia Belanda melalui keputusan yang dikeluarkan pada tanggal 16 November 1915, merencanakan untuk mengembangkan penanaman kapas di Flores.

4.2. Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende

4.2.1. Pembangunan Kantor Pajak di Pelabuhan Ende

Sejak permulaan abad XX, perhatian pemerintah kolonial Hindia Belanda semakin tertuju kepada persoalan pajak perdagangan. Pemerintah kolonial berusaha untuk membatasi pengaruh pemimpin pribumi dalam penarikan pajak.

³¹ Mantri merupakan jabatan di Hindia Belanda yang dipegang oleh pegawai rendahan pribumi. Mantri biasanya adalah pemuda dengan pengetahuan seadanya, yang bertugas memberi penerangan dan penyuluhan kepada penduduk. Lihat I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 186.

³² "Kabar Timoer", (1 April 1932), *Oetoesan Timoer*, hlm. 1.

³³ Kapas sejak lama menjadi tanaman yang penting bagi masyarakat di Keresidenan Timor dan Sekitarnya, terutama untuk pembuatan pakaian. Namun, penanaman kapas untuk kegiatan perdagangan baru dilakukan ketika pemerintah kolonial Hindia Belanda berkuasa di wilayah ini. Lihat F.J. Ormeling, *op.cit.*, hlm. 109.

Pada tahun 1903, Inspektur Kepala Administrasi Pajak Ekspor-Impor Keresidenan Timor dan Sekitarnya mengusulkan agar pada daerah-daerah yang telah menyatakan tunduk kepada kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda, terutama yang letaknya strategis di wilayah pesisir, agar ditempatkan beberapa pejabat sipil dan dibangun kantor pemungutan pajak (*tolkantoor*). Pada tahun 1904 mulai dibangun kantor-kantor pajak di beberapa pelabuhan, seperti di Kupang, Atapupu, Alor, Larantuka, Maumere, Ende, Waingapu, Sawu, dan Rote.³⁴ Pembangunan kantor-kantor pajak telah menjadi dasar diwujudkannya ketentuan-ketentuan pelabuhan di bawah pengawasan pemerintah kolonial, yakni pemasukan pajak yang intensif. Penarikan pajak di pelabuhan baru dilaksanakan pada tahun 1906, ketika pemerintah kolonial Hindia Belanda mengeluarkan keputusan tentang pelabuhan wajib pajak.³⁵ Berdasarkan keputusan tersebut seluruh pelabuhan di Hindia Belanda telah dinyatakan sebagai pelabuhan wajib pajak perdagangan, yang berada di bawah pengawasan pemerintah kolonial.

Sejak tanggal 1 Januari 1909, pajak diserahkan langsung kepada pemerintah kolonial, dan dibayarkan dalam bentuk uang. Kemudian sejak tahun 1918, di *Onderafdeeling* Ende pajak yang dibebankan kepada tiap kepala sekitar 4% dari pendapatan, dengan jumlah paling sedikit yang dibayarkan sebesar 2 gulden per tahun. Selain itu, di pelabuhan Ende ditarik pajak kepemilikan sebesar 0,5 gulden untuk tiap komoditas perdagangan dan setoran 0,08 gulden tiap pohon kelapa. Pada tahun 1920, pemerintah kolonial menetapkan setiap petani di *Onderafdeeling* Ende diwajibkan menanam paling sedikit lima puluh pohon kelapa.³⁶ Penarikan pajak akan dilakukan oleh pegawai-pegawai dari kantor pajak. Pada wilayah pesisir terutama di pelabuhan, berdiri kantor pajak. Kantor pajak di pelabuhan Ende, dipimpin oleh pegawai pemerintah yang berasal dari kalangan orang Eropa (Belanda).³⁷ Pada tahun 1925-1926, kantor pajak di pelabuhan Ende termasuk salah satu yang menghasilkan pendapatan cukai barang-barang ekspor dan impor terbesar untuk wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, setelah kantor pajak Kupang, Sumbawa, dan Atapupu. Kantor pajak di pelabuhan Ende

³⁴ *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* (1903), No. 422.

³⁵ ANRI, *Gouvernement Besluit*, (30 Juni 1906), No.22.

³⁶ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 146.

³⁷ *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* (1903), No. 424.

menghasilkan sebesar 2.877 gulden untuk cukai barang impor, dan 20 gulden untuk cukai barang ekspor.³⁸ Sementara itu, pada tahun 1929 pendapatan kantor pajak di pelabuhan Ende dari cukai barang-barang ekspor dan impor mengalami peningkatan. Pendapatan cukai impor sebesar 4.797 gulden, dan cukai ekspor sebesar 31 gulden. Kantor pajak di pelabuhan Ende pun menjadi kantor pajak dengan penghasilan cukai ekspor dan impor terbesar ketiga untuk wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, setelah Kupang dan Sumbawa.³⁹

4.2.2. Perkembangan Kegiatan Pelayaran

Pelabuhan Ende dikenal sebagai pusat kegiatan pelayaran, karena terletak pada pelabuhan yang luas. Kapal-kapal dari berbagai ukuran merasa aman berlabuh di Ende selama musim angin Timur, karena terlindungi oleh barisan pegunungan. Kegiatan pelayaran yang melalui pelabuhan Ende mulai mengalami peningkatan sejak akhir abad XIX, karena semakin berkembangnya angkutan untuk menyalurkan komoditas perdagangan. Kegiatan pelayaran yang melalui pelabuhan Ende tidak hanya didominasi oleh KPM, terdapat pula perusahaan pelayaran Cina dan armada pelayaran pribumi. Kedua jenis armada pelayaran ini telah berkembang pesat sebelum perusahaan pelayaran Eropa berlayar ke wilayah ini. Kapal-kapal atau perahu-perahu Cina dan pribumi lebih kecil ukurannya, tetapi jumlahnya sangat banyak sehingga disebut sebagai armada semut. Kapal-kapal pribumi tersebut beberapa di antaranya sudah mendapatkan *zee brief* (paspor kapal),⁴⁰ untuk melakukan pelayaran antardaerah, antarpulau, maupun pelayaran internasional. Melalui kegiatan pelayaran yang dilakukan orang-orang Ende, kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende menjadi semakin berkembang. Selain orang-orang Ende, kelompok pribumi yang banyak terlibat dalam pelayaran di pelabuhan Ende adalah orang Bugis dan Makassar, orang Sawu, orang Buton, orang Bajau, orang Sumbawa, orang Mandar, dan lainnya.

³⁸ Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1927), hlm.6 .

³⁹ Lampiran 9, hlm. 107.

⁴⁰ Selain harus memiliki *zeebrief* (paspor kapal), setiap kapal juga harus memiliki *zeepas* (surat laut) untuk setiap kali melakukan perjalanan, serta *jaarpass* (surat izin berlayar tahunan) untuk kapal yang berlayar di rute tertentu selama satu tahun. Lihat Gerrit J. Knaap, *Changing Economy in Indonesia*, vol.9 : Transport 1819-1940, (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1989), hlm.16-17.

Menurut sebuah memoir yang ditulis oleh pegawai pemerintahan keturunan Belanda pada tahun 1916, yang bernama Hens, menyebutkan bahwa walaupun kurang terlatih namun kegiatan pelayaran orang-orang Ende telah menjangkau pula daerah-daerah di luar Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Armada pelayaran pribumi yang melalui daerah pesisir selatan Flores terutama adalah orang-orang Ende dan orang-orang Tonggo. Perahu yang mereka gunakan untuk melakukan pelayaran merupakan perahu milik sendiri. Catatan penting lain mengenai aktivitas pelayaran dan perdagangan orang-orang Ende ditulis dalam sebuah nota tertanggal bulan Februari 1915, oleh pegawai pemerintahan yang bernama Hoyer. Disebutkan bahwa kegiatan perdagangan orang-orang Ende meliputi wilayah yang sangat luas, yaitu kawasan Jawa, Kalimantan, dan Maluku.⁴¹ Kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh orang-orang Ende didukung pula oleh perkembangan pembuatan kapal yang berpusat di Pulau Ende, karena penduduk pulau ini dikenal mahir membuat kapal-kapal tradisional. Menurut keterangan pemimpin di pulau tersebut, yaitu Haji Mohammad, pembuatan kapal di Pulau Ende telah berlangsung turun-temurun. Kapal-kapal yang dibuat di Pulau Ende biasanya akan dijual kepada penduduk di pesisir Teluk Ende, yang kemudian akan digunakan dalam kegiatan pelayaran dan perdagangan penduduk setempat. Jenis-jenis perahu dan kapal yang biasanya digunakan dalam kegiatan pelayaran orang-orang Ende di antaranya adalah *lambo*, *pinis (phinisi)*, *sekotji*, *sope*, *sampan*, *kova*, dan *sapa*.⁴²

Armada pelayaran orang-orang Ende ini telah menjangkau daerah pesisir selatan Flores Barat, Laboehan Badjo, Bima (Sumbawa), Waingapu (Sumba), daerah pesisir timur Flores, Pulau Sawu, Timor, Solor, Bonerate, Makassar, Maluku, Kalimantan, serta Jawa.⁴³ Ketika pelayaran ke Makassar dianggap berbahaya karena arus laut dan adanya penahanan terhadap kapal-kapal, maka orang-orang Ende akan berlayar menuju Surabaya. Melalui pelayaran ke Surabaya tersebut, maka perjalanan ke daerah perdagangan di pesisir selatan Flores Barat seperti Mborong dan Nangalili menjadi lebih mudah. Para pelaut dan pedagang

⁴¹ C. Nooteboom, "Vaartuigen van Ende", *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschapp van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel LXXVI, (1936), hlm. 97-98.

⁴² *Ibid.*, hlm. 99-110.

⁴³ Lihat Lampiran 3 dan 4, hlm. 101-102.

Ende telah menganggap pelabuhan Surabaya sebagai tempat tinggal selain Makassar. Pelayaran orang Ende juga banyak dijumpai di Selat Sape (antara Flores dan Sumbawa). Persaingan antara kapal-kapal orang Ende dengan KPM tidak dapat dihindari, namun hal ini justru membuat kegiatan pelayaran menjadi semakin ramai.

4.2.3. Peningkatan Perdagangan Komoditas Ekspor

Periode tahun 1900-1913 terjadi perubahan komposisi komoditas ekspor, dengan munculnya bahan-bahan baru seperti karet, kopi, kopra, dan minyak kelapa sawit. Selain itu, terjadi pertumbuhan ekspor di daerah-daerah luar Jawa, yang mengalahkan dominasi ekspor dari Jawa.⁴⁴ Kegiatan perdagangan komoditas ekspor yang melalui pelabuhan Ende juga mengalami peningkatan. Berikut adalah beberapa komoditas ekspor yang banyak diperdagangkan di pelabuhan Ende:

a. Kelapa dan Kopra

Kelapa (*Cocos nucifera*) merupakan komoditas yang paling penting dan mulai dikembangkan sejak pertengahan abad XIX. Ende disebutkan sebagai daerah yang kaya akan pohon kelapa, bahkan pada halaman rumah-rumah penduduk pun ditanami pohon kelapa.⁴⁵ Pohon kelapa juga banyak tumbuh di sepanjang daerah pantai. Wilayah *Onderafdeeling* Ende yang beriklim savana tropis dengan suhu udara yang cukup tinggi, sangat cocok untuk budi daya tanaman kelapa. Tanaman kelapa memerlukan suhu udara yang tinggi, curah hujan sekitar 1200-2000 milimeter, dan tanah vulkanis yang lembab.⁴⁶ Buah kelapa dari Ende sudah diperdagangkan ke luar daerah, di antaranya dikirim ke Sumba dan Timor. Pada tahun 1876, sebanyak 200.000 buah kelapa dan 198 pikul (12.375 kilogram) minyak kelapa dikirim ke Taimanoe (Sumba).⁴⁷ Buah kelapa dapat diolah menjadi minyak kelapa bagi kebutuhan masyarakat setempat. Selain

⁴⁴ Anne Booth, "Perdagangan, Pertumbuhan dan Perkembangan dalam Perekonomian Kolonial", dalam Anne Booth, William J.O'Malley, dan Anna Weidemann, *Sejarah Ekonomi Indonesia*, (Jakarta: LP3ES, 1988), hlm. 376-377.

⁴⁵ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 499.

⁴⁶ R.Z.Leirissa, "Coprocontracten: Indikasi Perkembangan Ekonomi di Minahasa Selama Periode Akhir Kolonial", dalam J. Thomas Lindblad (ed.), *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM bekerja sama dengan Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 317.

⁴⁷ 1 pikul = 62,5 kilogram.

itu, buah kelapa juga telah diekspor dalam bentuk kopra.⁴⁸ Penggunaan kopra dalam industri minyak dan gemuk di Eropa semakin meningkat pada akhir abad XIX. Memasuki awal abad XX, permintaan terhadap kopra terus mengalami peningkatan. Disebutkan bahwa sekitar seper tiga dari jumlah ekspor kopra di dunia, berasal dari wilayah Hindia Belanda.⁴⁹

Penanaman pohon kelapa di daerah *Onderafdeeling* Ende dilakukan oleh penduduk pribumi, dengan pengawasan dari petugas pemerintah kolonial. Pemerintah kolonial mewajibkan setiap petani untuk menanam sedikitnya lima puluh pohon kelapa. Penanaman pohon kelapa di daerah ini telah menghasilkan sekitar satu juta pohon. Setiap pohon diperkirakan dapat menghasilkan enam puluh butir kelapa (untuk jangka waktu yang tidak disebutkan).⁵⁰ Apabila itu dihasilkan dalam waktu satu kali panen (dua sampai tiga bulan), maka akan sangat menguntungkan. Penanaman pohon kelapa juga tidak memerlukan modal yang besar, karena biaya yang dikeluarkan hanya untuk membayar tenaga sewa ketika panen dan pengangkutan menuju pabrik pengolahan kopra (tempat *foefoe*).⁵¹ Di Ende juga tinggal seorang pedagang Eropa, sebelumnya menetap di Makassar, yang melakukan perdagangan kopra untuk diekspor ke Makassar.⁵² Ekspor kopra dari pelabuhan Ende mengalami peningkatan pesat dari 1.008.000 ton pada tahun 1910-an, menjadi 1.993.000 ton pada tahun 1920-an.⁵³ Komoditas ekspor yang paling cepat mengalami peningkatan sampai tahun 1913 memang kopra, dan hampir seluruh kopra yang diekspor merupakan hasil perkebunan rakyat.

Pendapatan dari kegiatan ekspor kopra di pelabuhan Ende pada tahun 1913 mencapai 851.855 gulden, sedangkan total pendapatan dari seluruh kegiatan ekspor di pelabuhan Ende pada tahun 1913, mencapai 1.216.538 gulden. Hal ini berarti pendapatan dari ekspor kopra meliputi sekitar tujuh puluh persen dari seluruh pendapatan ekspor di pelabuhan Ende. Pada tahun 1915, pendapatan

⁴⁸ Kopra adalah daging buah kelapa yang telah dikeringkan.

⁴⁹ C.G.Heersink, "Selayar and the Green Gold: The Development of the Coconut Trade on an Indonesian Island (1890-1950)", *JSEAS (Journal of Southeast Asian Studies)*, 25, 1 (1994), hlm. 54.

⁵⁰ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1882), hlm. 215-216.

⁵¹ R.Z. Leirissa, *op.cit.*, hlm. 317.

⁵² Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1886), hlm. 191.

⁵³ I Gde Parimartha, *op.cit.*, hlm. 380.

ekspor kopra mengalami sedikit penurunan, yakni mencapai 762.221 gulden.⁵⁴ Selama periode Perang Dunia I (1914-1918), produksi dan kegiatan ekspor kopra terus mengalami peningkatan. Rusaknya fasilitas pengolahan kopra di Jerman dan meningkatnya kesulitan pengangkutan, telah mendorong peningkatan ekspor kopra dari wilayah Hindia Belanda menuju Eropa. Negara-negara di Eropa yang menjadi tujuan ekspor kopra di antaranya Belanda, Inggris Raya, Jerman, Prancis, Italia, dan Denmark. Sementara untuk kawasan Asia, kopra banyak dikirim ke Singapura dan Jepang.⁵⁵ Kegiatan pengangkutan kopra meningkat empat kali lipat, sedangkan tonasenya meningkat dua kali lipat.⁵⁶ Kegiatan perdagangan kopra juga dilakukan oleh para pedagang Ende yang melakukan pelayaran ke daerah-daerah disekitarnya di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya.⁵⁷

Peningkatan ekspor kopra selama periode Perang Dunia I, telah membuka peluang untuk meluaskan daerah pemasarannya. Jika sebelumnya ekspor kopra ditujukan ke Belanda dan negara-negara di kawasan Eropa, maka kemudian ekspor ini berkembang sampai ke kawasan Amerika Serikat.⁵⁸ Sejak awal tahun 1918, di pelabuhan Makassar telah dibangun galangan kapal laut yang dalam dan gudang-gudang besar untuk menyimpan kopra. Sebuah perusahaan pelayaran Jerman, *Deutsch-Australische Dampfschiffs Gesellschaft* (DADG), kemudian merintis kerja sama dengan pelabuhan Makassar, untuk mengangkut kopra menuju pabrik-pabrik minyak kelapa di Eropa Utara.⁵⁹ Pelabuhan Makassar dan Surabaya kemudian dijadikan sebagai pusat (*entrepots*) bagi kegiatan ekspor kopra, termasuk kopra yang dikirim dari pelabuhan Ende.⁶⁰ Pada tahun 1927 dan

⁵⁴ J. Paulus, "Flores", *ENI (Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie)* 1, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff, 1917), hlm. 708.

⁵⁵ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1927), hlm. 216-220.

⁵⁶ Howard W. Dick, *op.cit.*, hlm. 414-415.

⁵⁷ C. Nooteboom, *op.cit.*, hlm. 97.

⁵⁸ Howard W. Dick, *op.cit.*, hlm. 429.

⁵⁹ Howard W. Dick, "Munculnya Perekonomian Nasional 1880-1990-an", dalam J. Thomas Lindblad (ed.), *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*, (Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM bekerja sama dengan Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 44.

⁶⁰ *Entrepots* merupakan pusat utama bagi produk-produk ekspor di suatu regional tertentu. Persediaan produksi lokal dalam jumlah yang besar, secara teratur dikirim oleh beberapa *feeder points* maupun *collecting centres* mereka. Lihat Leong Sau Heng, "Collecting Centres, Feeder Points, and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C. – A.D. 1400", dalam J. Kathirithamby-Wells dan John Villiers, *The Southeast Asian Port and Polity : Rise and Demise*, (Singapore: Singapore University Press, 1990), hlm. 26.

1929, jumlah pendapatan yang berasal dari ekspor kopra di pelabuhan Ende mencapai 1.370.500 gulden dan 2.129.500 gulden.⁶¹

b. Kopi

Pengiriman kopi dari pelabuhan Ende ke Makasar sudah mulai dilakukan sejak tahun 1880-an. Harga kopi di tempat pemetikan mencapai *fl.* 25-30 per pikul. Pada tahun 1886, disebutkan bahwa ekspor kopi dari wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya mencapai 250 pikul (15.625 kilogram).⁶² Pada abad XX, penanaman kopi semakin meluas. Penanaman kopi mulai dilakukan di Flores, Adonara, Pantar, dan Alor.⁶³ Laporan kolonial tahun 1916 menyebutkan bahwa penanaman kopi yang dilakukan oleh penduduk semakin meluas di wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Penanaman kopi banyak dilakukan di daerah Manggarai dan Ngada.⁶⁴ Pada tahun 1914-1915, *Afdeeling* Flores telah mengekspor kopi masing-masing sebanyak 27.078 kilogram (harga 14.148 gulden) dan 52.928 kilogram (harga 29.615 gulden).⁶⁵ Ekspor kopi terutama ditujukan ke Belanda, Prancis, Amerika, Singapura, Denmark, Italia, dan lain-lain.

Penanaman kopi merupakan harapan yang baik bagi kemajuan perekonomian. Penduduk *Afdeeling* Flores terdorong untuk melakukan penanaman kopi, karena menyadari bahwa kopi telah menjadi komoditas penting dalam perdagangan internasional. Selain itu, pemilik modal maupun para pedagang mulai melihat kemungkinan mendapat keuntungan melalui penjualan kopi. Pada tahun 1926, jumlah ekspor kopi meningkat menjadi 77.268 kilogram. Sementara harga kopi yang dijual, sekitar 16,15-17,25 gulden per pikul.⁶⁶ Peningkatan ekspor kopi dari wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya dikarenakan berkurangnya produksi kopi Jawa akibat serangan hama.

⁶¹ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1929), hlm. 27.

⁶² Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1882), hlm. 215. Lihat juga F.J. Ormeling, *op.cit.*, hlm. 137.

⁶³ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1880), hlm. 198. Lihat juga *Koloniaal Verslag* (1882), hlm. 215.

⁶⁴ J. Paulus, "Flores", *op.cit.*, hlm. 708.

⁶⁵ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 193.

⁶⁶ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1927), hlm. 188-214.

c. Kapas dan Katun

Pemerintah kolonial Hindia Belanda pada tanggal 16 November 1915 menetapkan keputusan untuk menanam kapas di *Afdeeling* Flores.⁶⁷ Inspektur perkebunan Dr. van Breda de Haan merupakan pengagas utama dari rencana tersebut. Perkebunan kapas direncanakan melalui suatu konsorsium untuk meningkatkan produksinya. Pada wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya memang sudah biasa dijumpai tanaman kapas yang ditanam tidak teratur oleh penduduk setempat.⁶⁸ Pasca Perang Dunia I, harga kapas di pasar internasional meningkat tajam. Hal ini semakin mendorong perluasan perkebunan kapas di *Afdeeling* Flores, karena diharapkan dapat mendatangkan keuntungan yang besar. Penanaman dan pengolahan kapas terus diperluas di wilayah *Afdeeling* Flores, dengan Ende sebagai pusatnya. *Afdeeling* Flores mendapatkan keuntungan besar dengan mengekspor kapas. Syarat utama untuk mendapat keuntungan yang besar adalah penggunaan bibit yang baik. Oleh karena itu, seorang pegawai pemerintah ditempatkan di Maumere, untuk mengawasi penanaman bibit kapas di bawah pengawasan seorang ahli budi daya tanaman kapas.

Menurut *Besluit van den Gouverneur Generaal van Nederlandsch-Indie* No. 2 tertanggal 16 November 1915, terdapat perseroan yang berusaha memajukan pengolahan katun di *Afdeeling* Flores, yaitu *Amsterdam Soenda Compagnie*.⁶⁹ Perseroan ini mendapatkan bantuan sebesar tiga puluh ribu gulden untuk meningkatkan pengolahan katun yang berpusat di Ende. Di *Afdeeling* Flores terdapat sekitar delapan ribu hektare tanah yang dijual kepada pengusaha perkebunan, van Baak, untuk mengusahakan penanaman kapas. Sejak tahun 1928, pemerintah kolonial menyediakan sekitar 45.000 hektare lahan di *Onderafdeeling* Ngada untuk perkebunan kapas. Penanaman kapas dikembangkan dengan bantuan mantri pertanian, yang bertugas memberikan pengarahan kepada penduduk. Pemerintah kolonial melalui Kementerian Pertanian melakukan

⁶⁷ Kapas (*Gossypium spp.*) merupakan tanaman yang buahnya menghasilkan serat yang berbulu-bulu putih, dan dapat dipintal menjadi benang. Terdapat dua jenis tanaman kapas, yaitu *Gossypium hirsutum* dan *Gossypium vitifolium*, lihat F.J. Ormeling, *op.cit.*, hlm 109.

⁶⁸ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1927), hlm. 188.

⁶⁹ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 192.

pengawasan terhadap proses pembelian, transaksi, pengiriman, dan penjualan kapas maupun katun.⁷⁰ Perkebunan kapas dan pengolahan katun di *Afdeeling* Flores telah menjadi basis bagi industri katun di seluruh wilayah Hindia Belanda. Peningkatan ekspor katun didorong oleh adanya jaminan dari pemerintah melalui kepala perkebunan dan pimpinan industri, untuk dapat mengatur harga penjualan yang pasti untuk kapas dan katun dari daerah ini. Seluruh hasil produksi kapas dari beberapa *onderafdeeling* di Flores, akan dibawa menuju Ende untuk diolah dan diekspor. Kapas dan katun kemudian akan diekspor ke Belanda, Inggris Raya, Amerika, Jepang, Australia, dan Selandia Baru.⁷¹

4.2.4. Hubungan Pelabuhan Ende dengan *Hinterland* dan *Foreland*

Hinterland merupakan daerah-daerah yang terletak di sekitar atau di belakang pelabuhan, termasuk didalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri, kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan, yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan kecil yang terletak di sekitar pelabuhan utama juga termasuk sebagai daerah *hinterland*. Hubungan yang terjalin antara pelabuhan dan *hinterland* bersifat saling menguntungkan, karena pelabuhan berfungsi sebagai tempat dengan berbagai fasilitas untuk memasarkan, dan mengekspor berbagai komoditas yang dihasilkan oleh *hinterland*.⁷² Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat untuk mengimpor berbagai komoditas dari luar daerah atau luar negeri menuju *hinterland*. Oleh karena itu, *hinterland* juga dapat diartikan sebagai daerah penyangga yang berperan sebagai produsen dan konsumen komoditas ekspor dan impor. Pelabuhan Ende yang merupakan tipe pelabuhan *collecting centres*, menjadi tempat yang baik untuk proses pengambilan barang-barang perdagangan lokal, yang akan masuk dalam jaringan perdagangan internasional.

Collecting centres pada umumnya dilengkapi dengan pelabuhan alam yang baik, lokasi yang strategis, dan *hinterland* yang kaya. Hal tersebut menjadikan

⁷⁰ Katun adalah bahan pakaian yang dihasilkan dari benang kapas.

⁷¹ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Kolonial Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1927), hlm. 218-220.

⁷² Agus Supriyono, "Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-Daerah Hinterland: Studi Kasus di Pelabuhan Semarang Pada Masa Kolonial Belanda Abad XX", dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.), *Arung Samudera: Persembahan Sembilan Windu A.B. Lajian*, (Depok: PPKB LP UI, 2001), hlm.21.

pelabuhan *collecting centres* sebagai pusat pengumpulan barang-barang dari *hinterland*.⁷³ Selain itu, pelabuhan ini juga merupakan pasar lokal, dimana produk-produk asli setempat diperdagangkan. Walaupun pelabuhan Ende bukan merupakan pelabuhan yang dibuka untuk kegiatan perdagangan umum (*grootte handel*), namun kegiatan ekspor-impor tetap dapat dilakukan. Komoditas ekspor yang telah terkumpul di pelabuhan Ende harus diangkut dulu menuju pelabuhan-pelabuhan yang dibuka untuk kegiatan perdagangan umum, seperti Makassar dan Surabaya. Demikian pula barang-barang impor akan disalurkan ke pelabuhan Ende melalui pelabuhan-pelabuhan yang dibuka untuk perdagangan umum. Pelabuhan Ende tergolong pelabuhan untuk perdagangan kecil (*kleine handel*), yang hanya boleh dikunjungi oleh kapal-kapal dalam pelayaran domestik. Meskipun demikian, kapal-kapal dari luar negeri bisa mengunjungi pelabuhan Ende asal mendapat izin dari pemerintah kolonial. Kapal-kapal tersebut diizinkan masuk pelabuhan Ende, untuk memuat dan membongkar komoditas perdagangan yang datang dari atau akan dikirim ke pelabuhan-pelabuhan yang tidak dibuka untuk perdagangan umum, serta membongkar komoditas perdagangan dari luar negeri dan memuat komoditas perdagangan yang akan diangkut ke luar negeri.⁷⁴

Pelabuhan Ende dalam kegiatan perdagangannya saling bergantung dengan daerah-daerah *hinterland* yang terletak di sekitar wilayah pelabuhan, salah satunya adalah kota Ende yang terletak di dekat Teluk Ende. Kota Ende dikatakan sebagai satu negeri besar di dataran pesisir, berbatasan dengan Teluk Ende di sebelah barat; berbatasan dengan Teluk Ipi di sebelah timur; berbatasan dengan deretan gunung-gunung Ende di sebelah utara; dan berbatasan dengan Laut Sawu di sebelah selatan. Sejalan dengan peningkatan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende, maka kota Ende pun mengalami perkembangan pesat. Pada tahun 1907, Ende dibangun oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda menjadi sebuah kota yang luas.⁷⁵ Melalui pembangunan tersebut wilayah kota Ende semakin luas, dengan meliputi juga kampung Baraai, kampung Noemba, kampung Piengga-dwawa, kampung Wangga-panda, kampung Maoe-noa, kampung Tonggo, dan kampung Manoera. Lingkungan kampung yang cukup

⁷³ Leong Sau Heng, *op.cit.*, hlm. 23-24.

⁷⁴ Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim...op.cit.*, hlm. 113-114.

⁷⁵ J. Paulus, "Flores", *op.cit.*, hlm. 708-709.

besar adalah kampung Baraai (sebelah timur Teluk Ende) dan kampung Noemba (sebelah barat Teluk Ende). Kampung Noemba memiliki jumlah penduduk yang cukup banyak, dengan sekitar delapan puluh sembilan rumah.⁷⁶ Kampung-kampung tersebut merupakan daerah *hinterland* dengan budi daya tanaman perkebunan, seperti kelapa, kopi, dan kapas. Hasil-hasil perkebunan dari wilayah kota Ende akan disalurkan melalui pelabuhan Ende.

Kedudukan kota Ende menjadi lebih penting sejak pemerintah kolonial Hindia Belanda menetapkan kota Ende sebagai ibukota dari *Afdeeling*. Kota Ende menjadi kota dinas bagi seorang Asisten Residen, seorang *Controleur*, dan seorang *Gezaghebber* sipil. Berdasarkan *Gouvernement Besluit* tanggal 14 Juli 1915 No.33, daerah Nggela, Wolo Djita, Mboeli, Ndoeri, dan Lise yang tergabung dalam kesatuan kampung Tanah Koenoe kemudian menjadi bagian dari wilayah kota Ende. Pemimpin lokal *Onderafdeeling* Ende, yang berkedudukan di kota Ende dijabat oleh Radja Rasi Wangge alias Pius.⁷⁷ Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende telah dorong perkembangan kota Ende sebagai sebuah kota pelabuhan. Kota Ende menjadi tempat tinggal bagi para pedagang Ende maupun para pedagang dari daerah lain, seperti dari Makassar, Ngada, Manggarai, Larantuka, Sumbawa, Solor, Sumba, Sawu, Alor, Rote, Cina, Arab, Bonerate, Buton, Jawa, Kalimantan, dan lainnya. Penduduk kota Ende telah dipersatukan melalui kegiatan perdagangan. Penduduk akan berkumpul di sekitar pelabuhan, untuk melakukan jual-beli.

Beberapa daerah *hinterland* bagi pelabuhan Ende yang terletak di pesisir selatan Flores adalah Waai-waroe (Aimere), Mborong, dan Nangalili. Sementara di bagian barat Flores, Manggarai, Bima dan Sape (Sumbawa) juga merupakan daerah *hinterland* bagi pelabuhan Ende. Seluruh kampung maupun desa yang termasuk dalam wilayah *Onderafdeeling* Ende, seperti Nggela, Wolo Djita, Mboeli, dan Lise merupakan *hinterland* bagi pelabuhan Ende, yang memasok berbagai komoditas perdagangan seperti kopra, katun, dan kopi.⁷⁸ Sementara itu, daerah *hinterland* pelabuhan Ende di *Onderafdeeling* Ngada, meliputi Rokka,

⁷⁶ S. Roos, *op.cit.*, hlm. 518-519.

⁷⁷ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 41.

⁷⁸ Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* (Batavia: Landsdrukkerij, 1916), hlm. 41.

Badjawa, dan Riung merupakan *hinterland* penghasil kapas dan kopi yang akan dikirim ke pelabuhan Ende. Daerah *Onderafdeeling* Maumere yang terletak di perbatasan dengan *Onderafdeeling* Ende, juga mengirimkan hasil produksi kapasnya ke pelabuhan Ende.

Hubungan pelabuhan Ende dengan daerah *foreland* (seberang) terutama dilakukan dengan pelabuhan Waingapu di *Afdeeling* Sumba. Sejak abad XVIII, orang-orang Ende telah melakukan pelayaran rutin ke Sumba. Pada pelayaran tersebut, ikut serta orang-orang Bugis dan Makassar yang menetap di Ende. Komoditas perdagangan yang dicari di Sumba di antaranya karet, sarang burung, jagung, kayu cendana, dan budak. Komoditas utama dalam hubungan antara pelabuhan Ende dengan pelabuhan Waingapu selama abad XIX adalah kuda. Perdagangan kuda menjadi perdagangan yang paling menguntungkan bagi kedua pelabuhan. Kelompok pedagang Ende telah bermukim di sekitar pelabuhan Waingapu untuk menjalankan kegiatan perdagangan di daerah Sumba.⁷⁹ Sejak awal abad XX, para pedagang Ende telah berperan meningkatkan penanaman pohon kelapa di daerah pesisir utara Sumba.⁸⁰ Hal ini membuat daerah pesisir utara Sumba menjadi salah satu penghasil buah kelapa, yang sebagian hasil produksinya akan dikirim ke Ende. Hubungan perdagangan yang terjalin dengan pelabuhan Waingapu di Sumba, merupakan salah satu keberhasilan dalam perluasan perdagangan yang dilakukan oleh para pedagang Ende.

4.4. Surutnya Kegiatan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Ende

4.4.1. Depresi Ekonomi Melanda Hindia Belanda

Kedaaan perekonomian dunia pada tahun 1930 menunjukkan penurunan drastis, karena terjadinya depresi ekonomi. Gejala krisis yang melanda negara-negara industri sebenarnya telah tampak ketika bursa *Wall Street* di New York, mengalami kejatuhan yang drastis pada bulan Oktober 1929. Jatuhnya pasaran saham *Wall Street* berakibat pula terhadap jatuhnya harga bahan mentah, yang memukul negara-negara Eropa penguasa daerah-daerah koloni penghasil bahan mentah seperti Belanda. Indikasi adanya krisis besar yang akan melanda wilayah

⁷⁹ D.G. Stibbe, "Soemba, Tjendana", *Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*, 4, (S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill, 1921), hlm. 2-3.

⁸⁰ C. Nooteboom, *op.cit.*, hlm. 100.

Hindia Belanda mulai tampak pada akhir tahun 1920-an, ketika beberapa komoditas ekspor Hindia Belanda mengalami penurunan harga. Sebelum terjadinya krisis ini, keadaan perekonomian Hindia Belanda sedang mengalami perkembangan pesat. Tetapi ketika depresi ekonomi mulai melanda, peningkatan produksi dan kegiatan ekspor ke pasar internasional menjadi terhenti. Hindia Belanda merupakan pengekspor bahan mentah terbesar yang sangat tergantung pada kegiatan ekspor, sehingga Hindia Belanda tidak siap menghadapi depresi ekonomi setelah bulan Oktober 1929.⁸¹ Harga untuk seluruh komoditas ekspor utama Hindia Belanda mengalami penurunan secara bersamaan, sehingga kegiatan perdagangan mengalami kerugian yang sangat besar.⁸² Depresi ekonomi telah menghancurkan struktur perekonomian Hindia Belanda secara menyeluruh.⁸³ Depresi ekonomi juga telah memberikan pukulan yang berat pada kemungkinan-kemungkinan untuk melakukan pemasaran pada kegiatan perdagangan internasional.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda kemudian mengeluarkan *Crisis-invoerordnantie* yang mengatur wewenang pemerintah kolonial untuk membatasi impor barang-barang tertentu, dan mengatur mengenai lisensi untuk barang-barang impor yang masuk ke Hindia Belanda.⁸⁴ Ketika jumlah impor Hindia Belanda dari negara-negara Eropa mengalami penurunan drastis, kenyataan sebaliknya justru terjadi pada hubungan perdagangan antara Hindia Belanda dengan Jepang. Sejak tahun 1929, jumlah impor Hindia Belanda dari Jepang terus mengalami peningkatan. Jepang menganggap wilayah selatan, terutama Hindia Belanda, sebagai daerah pemasaran yang sangat potensial untuk produk-produk Jepang. Selain itu, Hindia Belanda merupakan pemasok minyak terbesar kedua bagi Jepang setelah Amerika, sehingga hubungan dagang dengan Hindia Belanda akan sangat menguntungkan bagi Jepang.⁸⁵

⁸¹ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*, (Bandung: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2005), hlm. 384.

⁸² Creutzberg, *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Obor, 1987), hlm. 190-191.

⁸³ Howard W. Dick, "Munculnya Perekonomian Nasional.", *op.cit.*, hlm. 49.

⁸⁴ J. Erkelens, *Kebijaksanaan Pemerintah Hindia Belanda di Bidang Perekonomian : Beberapa Hal Terpilih dari Sejarah Indonesia di Bidang Perekonomian Selama Masa 1901-1941*, (Jakarta: KITLV (Koninklijk instituut voor taal-, land- en volkenkunde) bekerja sama dengan LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 1978), hlm. 64.

⁸⁵ I.J. Brugmans, et.al., *Nederlands Indies onder de Japanse Bezetting Gegevens en Documenten over de Jaren 1942-1945*, (Franeker: Uitgeverij T. Wever B.V., 1960), hlm. 21-23.

Pada masa depresi ekonomi ini peredaran uang di Hindia Belanda juga merosot hingga setengahnya. Jika pada tahun 1923 jumlah uang yang beredar sekitar 200 juta gulden, maka sejak tahun 1929-1934 uang yang beredar hanya sekitar 100 juta gulden.⁸⁶ Menurut mantan *Regeeringsgemachtigde voor Algemeene Zaken* (perwakilan pemerintah untuk bidang perdagangan umum) di *Volksraad* yang juga mantan *Directeur van Justitie* (Direktur Kehakiman), Prof. Mr. J.J. Schrieke, depresi ekonomi memberikan tekanan yang berat bagi perekonomian Hindia Belanda.⁸⁷ Kondisi sosial masyarakat Hindia Belanda pun mulai memburuk, karena kesejahteraan hidup semakin menurun akibat pengaruh depresi ekonomi. Pertumbuhan penduduk yang terus terjadi di wilayah Hindia Belanda turut berperan memperburuk kesejahteraan penduduk pada masa depresi ekonomi. Masalah pengangguran terjadi hampir di seluruh wilayah Hindia Belanda, karena banyak kegiatan industri yang menutup usahanya.⁸⁸

4.4.2. Keadaan Pelabuhan Ende dan Daerah Sekitarnya

Pada tahun 1929-1930, keadaan di Ende dan daerah-daerah sekitarnya digambarkan dengan terjadinya pertumbuhan penduduk yang sangat cepat, adanya pemaksaan penanaman pohon kelapa, merosotnya kegiatan perdagangan, dan terjadi ketidakteraturan cuaca yang mengakibatkan kekurangan bahan makanan yang sangat parah. Bersamaan dengan pengaruh depresi ekonomi yang semakin meluas dan menjangkau seluruh wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya, telah terjadi bencana kelaparan di wilayah ini. Akibat bencana kelaparan yang terjadi pada tahun 1929-1930 tersebut, maka pada tahun 1931 diangkatlah seorang penasihat pertanian. Penasihat tersebut adalah Ir. van Meurs, yang selanjutnya mengelola LVD (*Landbouw Voorlichtingsdiens*). Selanjutnya penasihat pertanian akan berkedudukan di Ende, dibantu oleh tiga orang asisten penasihat pertanian, dua orang pengawas pertanian, dan dua puluh dua orang mantri pertanian.⁸⁹ Para petugas ini berhasil melakukan perbaikan untuk bidang pertanian dan perkebunan di wilayah *Onderafdeeling* Flores Timur, Ende, dan Manggarai.

⁸⁶ *Economische Weekblad van Nederlandsch-Indie*, tahun ke-3, (1934), hlm. 1124-1126.

⁸⁷ A.R. Ridjal, "Antjaman Krisis Ekonomi dalam Penghidoepan Rakjat", majalah *Doenia Dagang*, (Maret 1939), hlm. 13.

⁸⁸ M.C. Ricklefs, *op.cit.*, hlm. 386.

⁸⁹ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 222.

Pengaruh depresi ekonomi semakin hari semakin dirasakan oleh penduduk. Setiap bulan pengeluaran semakin besar, tetapi tidak ada pemasukan karena sepiunya kegiatan perdagangan. Meskipun keadaan perekonomian sedang terpuruk, namun pemerintah kolonial tetap mengharuskan pembayaran pajak, sehingga kehidupan penduduk menjadi semakin sengsara. Pada masa depresi ekonomi, penduduk membayar pajak dengan menjual hewan ternaknya. Bahkan ketika keadaan ekonomi semakin sulit, penduduk terpaksa membayar pajak dengan uang logam yang sebelumnya telah dilubangi dan dijadikan perhiasan.⁹⁰ Pihak pemerintah kolonial telah memutuskan untuk melakukan penghematan selama masa depresi ekonomi. Penghematan tersebut dilakukan dengan menetapkan kebijakan pemotongan gaji pegawai sebesar sepuluh persen, dan memberhentikan pegawai-pegawai yang dianggap tidak terlalu diperlukan.⁹¹

Selama depresi ekonomi, telah banyak perkebunan yang ditutup, karena menurunnya kegiatan perdagangan. Penutupan perkebunan tentu saja menimbulkan pengangguran dimana-mana.⁹² Sementara untuk meningkatkan pendapatan, pemerintah kolonial berencana akan menaikkan pajak.⁹³ Namun, kebijakan untuk menaikkan pajak pada akhirnya tidak diberlakukan, kemudian pemerintah kolonial berusaha menyesuaikan tingkat pajak di setiap daerah sesuai dengan kemampuan perekonomian daerah tersebut.⁹⁴ Kegiatan perdagangan cenderung sepi, sehingga mengakibatkan perekonomian penduduk di sekitar pelabuhan Ende mengalami kemunduran dibandingkan periode sebelumnya. Kegiatan ekspor kopra menuju Jawa mengalami tren menurun pada tahun 1929. Pada tahun 1920 jumlah kopra yang diekspor sebanyak 10.425 ton, maka pada tahun 1929 jumlah ekspor kopra turun menjadi 5.978 ton. Jika pada tahun-tahun sebelum depresi, jumlah rata-rata ekspor kopra di pelabuhan Ende sekitar 199.300 ton per tahun, maka pada tahun 1930 turun menjadi 156.358 ton.⁹⁵ Penurunan perdagangan tidak hanya terjadi pada komoditas kopra, tetapi terjadi

⁹⁰ "Kabar Timoer", *Oetoesan Timoer*, No.1, (1 Januari 1932), hlm. 2.

⁹¹ Pegawai yang mendapatkan gaji di atas 150 gulden akan mendapat pemotongan sebesar 10%-15%, sedangkan untuk uang pensiunan akan dipotong sebesar 5 %. Lihat "Kabar Timoer", *Oetoesan Timoer*, No. 19, (30 September 1932), hlm. 3.

⁹² "Kabar Timoer", *Oetoesan Timoer*, No.4, (1 April 1932), hlm. 1.

⁹³ "Kabar Timoer", *Oetoesan Timoer*, No.2, (15 Januari 1932), hlm. 2.

⁹⁴ "Interview Jawa Bode", *Oetoesan Timoer*, No. 22-23, (30 November-15 Desember 1933).

⁹⁵ Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Indische Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), hlm. 314.

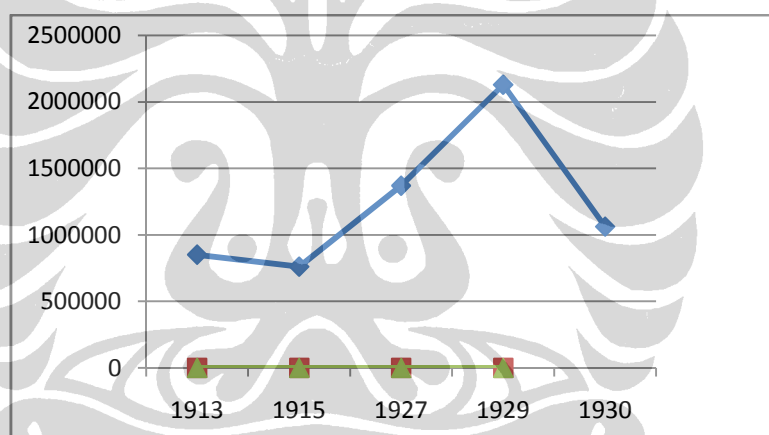
hampir untuk semua komoditas perdagangan.⁹⁶ Berikut ini adalah jumlah pendapatan yang diperoleh dari kegiatan ekspor kopra.

Tabel 4.1. Pendapatan Pelabuhan Ende dari Ekspor Kopra 1913-1930

Tahun	Jumlah Pendapatan (gulden)
1913	851.855
1915	762.221
1927	1.370.500
1929	2.129.500
1930	1.063.234

Sumber: J. Paulus, "Flores", ENI (*Encyclopaedie van Nederlandsch Indie*), 1, (1917), hlm. 708; *Koloniaal Verslag* (1929), hlm. 27; dan *Indische Verslag* (1931), hlm. 314-315.

Grafik 4.1. Pendapatan Pelabuhan Ende dari Ekspor Kopra



Pada grafik di atas terlihat bahwa pada tahun 1915, jumlah pendapatan ekspor kopra di pelabuhan Ende mengalami penurunan. Hal tersebut berhubungan dengan kondisi Perang Dunia I (1914-1918) yang melanda Eropa, sehingga mempengaruhi volume ekspor kopra ke Eropa. Jumlah pendapatan ekspor kopra kembali menurun pada tahun 1930, disebabkan terjadinya depresi ekonomi. Harga-harga komoditas perdagangan seperti kopra dan katun menjadi tidak stabil, bahkan menunjukkan penurunan.⁹⁷ Kegiatan ekspor kopi dari wilayah ini juga mengalami penurunan, jika pada tahun 1920 jumlah kopi yang diekspor ke Jawa

⁹⁶ Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Indische Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), hlm. 316-317.

⁹⁷ I Ketut Ardhana, *op.cit.*, hlm. 223.

sebanyak 1.124 ton, pada tahun 1929 turun menjadi 718 ton.⁹⁸ Depresi ekonomi telah memberi hantaman hebat terhadap kegiatan ekspor-impor di pelabuhan Ende. Untuk menghindari kerugian akibat menurunnya kegiatan ekspor, pemerintah kolonial telah menganjurkan untuk melakukan pengurangan produksi. Hasil-hasil perkebunan di sekitar *Onderafdeeling* Ende seperti kelapa, kapas, dan kopi akan dialihkan untuk memenuhi kebutuhan daerah setempat.⁹⁹

Tabel 4.2. Ekspor Kopi dari Pelabuhan Ende 1914-1930

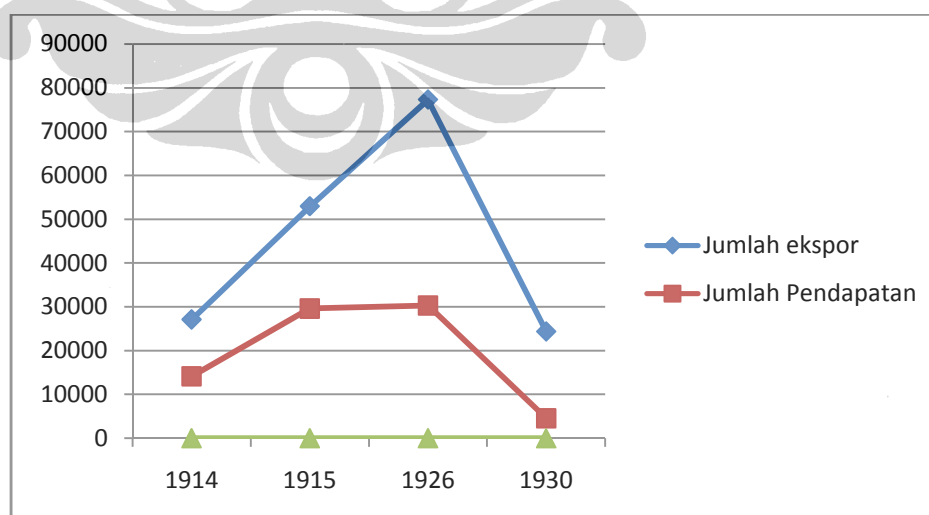
Tahun	Jumlah (kilogram)
1914	27.078
1915	52.928
1926	77.268
1930	24.353

Tabel 4.3. Jumlah Pendapatan dari Ekspor Kopi 1914-1930

Tahun	Jumlah (gulden)
1914	14.148
1915	29.615
1926	30.289
1930	4.465

Sumber: *Koloniaal Verslag* (1887), hlm.215; *Koloniaal Verslag* (1916), hlm. 193; *Koloniaal Verslag* (1927), hlm. 188; *Indische Verslag* (1931), hlm. 314.

Grafik 4.2. Jumlah Ekspor Kopi dan Pendapatan dari Ekspor Kopi



⁹⁸ Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Indische Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), hlm. 311.

⁹⁹ "Perniagaan Anak Negeri", *Oetoesan Timoer*, No.5, (15 April 1932), hlm. 2.

Pada grafik di atas, terlihat bahwa volume ekspor kopi secara keseluruhan dari pelabuhan Ende mengalami kemerosotan pada tahun 1930. Merosotnya volume ekspor kopi pada tahun 1930, diperparah dengan rendahnya nilai jual kopi di pasaran, sehingga pendapatan yang diperoleh dari ekspor kopi pun mengalami penurunan tajam. Selama masa depresi ekonomi, Singapura dan Jepang merupakan mitra dagang yang penting bagi kegiatan ekspor-impor di pelabuhan Ende. Perdagangan dengan sesama negara di Asia merupakan jalan keluar untuk menyelamatkan perdagangan dengan negara-negara Eropa dan Amerika yang mengalami kemerosotan tajam. Singapura menawarkan kemudahan pemasaran bagi hasil-hasil perkebunan, sedangkan Jepang menyediakan produk-produk industri yang harganya murah untuk penduduk pribumi.

Ketika memasuki masa depresi ekonomi, kegiatan pelayaran KPM yang sebelumnya mendominasi telah mengalami penurunan. Hal ini dipengaruhi oleh kebijakan penghematan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial. KPM mengurangi intensitas pelayarannya agar tidak mengalami kebangkrutan ketika depresi ekonomi. Berkurangnya kegiatan perdagangan selama masa depresi ekonomi, juga membuat para pedagang mulai mencari alternatif sarana pelayaran. Kegiatan pelayaran pribumi sepertinya telah mendapat kesempatan yang luas untuk mengembalikan kejayaan seperti di masa-masa sebelumnya. Kegiatan pelayaran pribumi kembali diminati, karena memang kegiatan pelayaran ini dapat terus bertahan dalam segala kondisi perekonomian. Pada tahun 1930, jumlah kapal layar dan perahu dalam kegiatan pelayaran di pelabuhan Ende sebanyak empat belas buah. Jumlah kapal layar dan perahu di pelabuhan Ende tersebut merupakan urutan ketiga terbanyak untuk kegiatan pelayaran di Keresidenan Timor dan Sekitarnya.¹⁰⁰ Kapal-kapal pribumi tidak membutuhkan biaya yang besar untuk melakukan pelayaran, seperti halnya yang dibutuhkan KPM. Kegiatan pelayaran pribumi masih didominasi oleh orang Ende sendiri, orang Bugis dan Makassar, orang Mandar, dan orang Buton.¹⁰¹ Mereka berlayar dengan

¹⁰⁰ Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Indische Verslag*, (Batavia: Landsdrukkerij, 1931), hlm. 358. Selengkapnya lihat Lampiran 10, hlm. 108.

¹⁰¹ J. Turpijn, "Boegisneesche handelsprauwen", *Economisch Weekblad*, (28 Juni 1933), hlm. 118-120.

menggunakan kapal-kapal tradisional seperti *paduwakang* (*padewakang*), *palari*, *phinisi*, *pakur*, dan *sope*.¹⁰²

Pada beberapa kesempatan, kegiatan pelayaran pribumi ini telah berlayar hingga ke Singapura dan Penang (Malaya), untuk menjual kapas, katun, dan *sarong*. Mereka biasanya berlayar pada bulan Oktober-Desember, ketika berakhirnya musim Angin Timur, dan kembali pada bulan Januari. Pada musim Angin Timur, kapal-kapal pribumi ini berlayar menuju pelabuhan Makasar dengan mengangkut kopra,¹⁰³ dan kemudian menjadikan pelabuhan Makasar sebagai tempat berkumpul sebelum kembali berlayar. Selanjutnya, kapal-kapal ini akan berlayar menuju pesisir utara Jawa, seperti Batavia, Semarang, dan Surabaya untuk mengangkut beras, gula, dan komoditas lainnya lalu menuju pesisir barat Borneo. Sebelum kembali ke Ende, para pedagang ini akan singgah di Sumbawa dan Laboehan Badjo untuk memuat beras dan kuda. Beras kemudian akan dijual di Ende, Flores Timur, dan Sumba. Selain kapal-kapal pribumi yang kembali diminati, kegiatan perusahaan pelayaran Jepang pun mengalami peningkatan pada masa depresi ekonomi. Perusahaan pelayaran Jepang yaitu OSK (*Osaka Shosen Kaisha*), telah membuka pelayaran sampai ke wilayah timur Hindia Belanda.¹⁰⁴

¹⁰² *Paduwakang* adalah kapal tradisional dari Sulawesi Selatan, dengan buritan yang lebih besar dibandingkan kapal layar tradisional yang lainnya. *Paduwakang* memiliki dua tiang kapal yang membuatnya lebih cepat ketika berlayar. Volumennya antara 7-15 kojang (1 kojang = 32 pikul = 2 m³ atau 2 ton). *Palari* adalah paduwakang versi kecil, dengan volume 4-5 kojang. *Phinisi* sebenarnya mengikuti tipe Eropa, dengan volume 3-5 kojang. *Pakur* dan *sope* adalah jenis yang lebih kecil dengan layar, digunakan untuk kegiatan pengangkutan di sekitar pulau atau kegiatan mencari ikan. Lihat L. van Vuuren, "De prauwvaart van Celebes", *Koloniale Studien*, 1, (1916-1917), hlm. 8.

¹⁰³ C. Nooteboom, *op.cit.*, hlm. 107-108.

¹⁰⁴ Singgih Tri Sulistiyono, *op.cit.*, hlm. 166-167.

BAB 5

KESIMPULAN

Kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende telah tercatat sejak tahun 1660. Selama abad XVII-XVIII, situasi politik dan keamanan di kawasan Laut Sawu yang dipenuhi oleh peperangan telah menghambat perkembangan perdagangan di pelabuhan Ende. Memasuki abad XIX, pemerintah kolonial Hindia Belanda membuka pelabuhan Ende untuk kegiatan perdagangan pada tahun 1839. Sejak saat itu kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende mulai menunjukkan peningkatan. Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende didukung oleh penggunaan kapal-kapal api, pembukaan pelabuhan-pelabuhan untuk kegiatan ekspor-impor, pembukaan jalur pelayaran KPM yang melalui pelabuhan Ende, perluasan ekspansi ekonomi oleh para investor, dan kebijakan pemerintah kolonial yang semakin mengarah pada liberalisasi ekonomi, merupakan faktor-faktor yang mendorong perkembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende pada abad XIX. Selain itu, keadaan alam; karakteristik penduduk Ende (orang Ende Pantai); adanya pusat pembuatan perahu dan kapal tradisional di Pulau Ende; serta adanya kelompok-kelompok pedagang yang telah menetap di pelabuhan Ende merupakan faktor internal yang mendukung perkembangan pelabuhan Ende sebagai pusat perdagangan di kawasan Laut Sawu.

Wilayah laut di sekitar pelabuhan Ende sangat baik untuk kegiatan pelayaran, dan daerah pesisirnya merupakan pangkalan laut yang baik untuk tempat berlabuhnya kapal. Penduduk Ende, terutama orang-orang Ende Pantai dan orang-orang Makassar yang telah menetap di Ende, adalah kelompok yang giat melakukan perdagangan. Kelompok pedagang Ende dikenal memiliki jaringan perdagangan yang luas, tidak hanya meliputi pulau-pulau di sekitar kawasan Laut Sawu, tetapi juga Makassar, Kalimantan, Jawa, bahkan Singapura. Selama abad XIX, komoditas utama dalam kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende adalah budak dan kuda. Kedua komoditas tersebut telah disalurkan menuju pusat-pusat perdagangan yang lebih besar, seperti Makassar dan Singapura. Bahkan, telah

terjalin hubungan pelayaran dan perdagangan dengan Mauritius dan Bourbon (Prancis). Hubungan pelayaran dan perdagangan yang intensif antara pelabuhan Ende dengan pelabuhan-pelabuhan di sekitarnya, terutama dengan Waingapu, telah memenuhi kebutuhan terhadap berbagai komoditas perdagangan yang tidak dihasilkan oleh Ende.

Perubahan besar mulai terjadi sejak awal abad XX, ketika pemerintah kolonial berusaha menegakkan kekuasaan formal atas seluruh wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Tindakan pemerintah kolonial ini dilatarbelakangi oleh adanya motivasi ekonomi, persaingan dengan kekuatan kolonial lain, dan adanya pembangkangan oleh para penguasa lokal. Pulau-pulau di sekitar kawasan Laut Sawu berhasil ditaklukkan melalui berbagai perjanjian dan ekspedisi militer. Pasca penaklukan ini, pemerintah kolonial menetapkan kebijakan-kebijakan baru yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Kebijakan-kebijakan tersebut di antaranya menstabilkan keamanan dan pembagian daerah administrasi; pengembangan jaringan pelayaran melalui KPM; peningkatan infrastruktur, yang meliputi pembangunan jalan serta perbaikan fasilitas dan manajemen pelabuhan; dan pengembangan perkebunan dan pertanian. Perubahan juga terjadi pada komoditas perdagangan yang diminati oleh pasar internasional, karena selama abad XX komoditas yang lebih diminati adalah tanaman-tanaman hasil perkebunan. Usaha pemerintah kolonial Hindia Belanda untuk memajukan perekonomian mulai menampakkan hasil pada periode 1910-an, karena kegiatan pelayaran dan perdagangan mengalami peningkatan yang pesat.

Pelabuhan Ende juga mengalami perkembangan pasca ditegakkannya kekuasaan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang melalui pelabuhan Ende semakin ramai, karena pelabuhan Ende dilalui oleh pelayaran KPM. Kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende pada periode ini mengandalkan pada perdagangan ekspor, sehingga ketersediaan komoditas perdagangan yang diminati pasar, seperti kopra, kopi, dan kapas menjadi faktor lain yang mendukung perkembangan pelabuhan Ende. Kopra merupakan komoditas yang mengalami peningkatan terbesar dalam kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende. Berbagai komoditas perdagangan dari pelabuhan

Ende selain telah dikirim menuju daerah-daerah lain di wilayah Hindia Belanda, juga telah diekspor menuju Singapura, Eropa dan Amerika. Sementara itu, hubungan yang baik dengan daerah-daerah *hinterland* dan *foreland*, telah menjamin pasokan komoditas perdagangan ke pelabuhan Ende. Daerah *hinterland* pelabuhan Ende tidak hanya sebatas *Onderafdeeling* Ende, tetapi meliputi daerah-daerah lain di *Onderafdeeling* Ngada dan *Onderafdeeling* Maumere.

Memasuki akhir tahun 1929, terjadi depresi ekonomi yang telah mengakibatkan terpuruknya perekonomian hampir di seluruh dunia. Depresi ekonomi telah melanda juga wilayah Hindia Belanda, termasuk wilayah Keresidenan Timor dan Sekitarnya. Kegiatan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende terkena dampak buruk depresi ekonomi yang melanda dunia. Kegiatan perdagangan ekspor yang pada tahun-tahun sebelumnya menghasilkan banyak keuntungan, kini mengalami keterpurukan sangat parah. Volume ekspor dari pelabuhan Ende mengalami penurunan, harga-harga berbagai komoditas juga menurun tajam. Hal ini mengakibatkan pendapatan dari kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende turun hampir setengahnya. Kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh KPM juga terkena dampak depresi ekonomi, sehingga KPM mengurangi pelayarannya di sejumlah rute. Kapal-kapal KPM tidak lagi mendominasi kegiatan pelayaran di pelabuhan Ende dan sekitarnya. Sebaliknya, kegiatan pelayaran yang dilakukan oleh kapal-kapal tradisional justru bisa bertahan pada masa depresi ekonomi. Demikianlah keadaan pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Ende yang sejak awal abad XX sampai tahun 1929 mengalami perkembangan pesat, akhirnya mengalami masa surut karena depresi ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

Dokumen Pemerintah Sezaman

Koleksi ANRI, *Algemeen Verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden*.

Koleksi ANRI, *Kultuur Verslag der Residentie Timor en Onderhoorigheden*.

Koleksi ANRI, *Staasblad van Nederlandsch Indie* 1914-1915.

Koleksi ANRI, *Archieven van Financien* 1816-1913.

Koleksi ANRI, *Regeelingsalmanak voor Nederlandsch-Indie* 1912-1916.

Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Koloniaal Verslag* tahun 1847, 1848, 1875, 1880, 1882, 1885, 1886, 1911, 1916, 1927, dan 1929.

Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Indische Verslag* tahun 1931 dan 1934.

Surat Kabar dan Majalah

Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Oetoesan Timoer*, tahun 1932-1933.

Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, majalah *Doenia Dagang*, tahun 1938-1939.

Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, *Economische Weekblad van Nederlandsch-Indie* tahun 1933-1934.

Naskah yang belum diterbitkan

Amiluhur, Wiyarso. "Tujuh Suara Tentang Depresi 1929", skripsi program Sarjana. Depok: Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1988.

Daeng, Hans J. "Gereja Katolik dan Upacara Tradisional di Manggarai dan Ngada (Flores)", usulan penelitian untuk Disertasi dalam ilmu Antropologi. Yogyakarta: Fakultas Sastra Universitas Gajah Mada, Desember 1983.

Lapian, Adrian B. "Sejarah Nusantara Sejarah Bahari", pidato pengukuhan pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia. Depok: Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 4 Maret 1992.

Parimatha, I Gde. "Pelayaran dan Perdagangan Nusa Tenggara Timur Abad XVII-XIX", makalah dalam Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam

Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya. Kupang, 5-7 Agustus 2004.

Poellingomang, Edward L. “Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Sulawesi Selatan di Nusa Tenggara Timur”, makalah dalam Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya. Kupang, 5-7 Agustus 2004.

Pradjoko, Didik. “Pelayaran, Perdagangan, dan Perebutan Kekuatan Politik dan Ekonomi di Nusa Tenggara Timur: Sejarah Kawasan Laut Sawu Pada Abad XVIII-XIX”, tesis program Magister. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, 2007.

Sulistiyono, Singgih Tri. “The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in The Process of National Economic Integration in Indonesia 1870s-1970s”, disertasi. Leiden: Universiteit Leiden, 2002.

Utami, Nuni Kurniati. “Perkembangan Pelabuhan Surabaya: Dampaknya Pada Aspek Sosial Ekonomi Kota 1900-1940”, skripsi program Sarjana. Depok: Fakultas Sastra Universitas Indonesia, 1996.

Zuhdi, Susanto dan Didik Pradjoko. “Laut Sawu sebagai Faktor Integratif”, makalah dalam Seminar Nasional tentang Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah: Potensi Sosial-Budaya Laut Sawu untuk Pengembangan Pulau-Pulau Sekitarnya. Kupang, 5-7 Agustus 2004.

Artikel dan Jurnal

Booth, Anne. “Perdagangan, Pertumbuhan dan Perkembangan dalam Perekonomian Kolonial”, dalam Anne Booth, William J.O’Malley, dan Anna Weidemann (ed.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988.

Coll, W. “Nederlandsch-Indische havenraden”, *Koloniale Student*, 4, 1, (1920): hlm. 132-146,

Dick, Howard W. “Perdagangan Antarpulau, Pengintegrasian Ekonomi dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional”, dalam Anne Booth, William J.O’Malley, dan Anna Weidemann (ed.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988.

_____. “Munculnya Perekonomian Nasional 1880-1990-an”, dalam J. Thomas Lindblad (ed.). *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM bekerja sama dengan Pustaka Pelajar, 2002.

Dungen Gronovius, J.D. van den. “Beschrijving van het eiland Soemba of Sandelhout”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 17, 1, (1855), hlm: 277-312.

Fox, James. "Notes on the Southern Voyages and Settlement of the Sama-Bajau", *BKI (Bijdragen tot de Taal-,Land-,en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie. Uitgegeven door het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land-,en Volkenkunde van Nederlandsch-Indie)*, 133, (1977): hlm. 459-465.

_____. "For Good and Sufficient Reasons: An Examination of Early Dutch East India Company Ordinances on Slaves and Slavery", dalam Anthony Reid (ed.). *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asia*. St.Lucia: University of Queensland Press, 1983.

Heersink, C.G. "Selayar and the Green Gold: The Development of the Coconut Trade on an Indonesian Island (1880-1950)", *JSEAS (Journal of Southeast Asian Studies)*, 25, 1, (1994): hlm. 47-69.

"Interview Jawa Bode." *Oetoesan Timoer*, No. 22-23, 30 November-15 Desember 1933.

"Kabar Timoer." *Oetoesan Timoer*, No.1, No.2, No.4, dan No.19, 1 Januari-30 September 1932.

Leong Sau Heng. "Collecting Centres, Feeder Points, and Entrepots in the Malay Peninsula, 1000 B.C.- A.D. 1400", dalam J. Kathirithamby-Wells dan John Villiers. *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise*. Singapura: Singapore University Press, 1990.

Liebner, Horst H. "Perahu-Perahu Tradisional: Suatu Tinjauan Sejarah Perkapalan dan Pelayaran", dalam Tim Penulis. *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia bekerja sama dengan Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya DRPM Universitas Indonesia, 2005.

Lindblad, J. Thomas. "Strategi-Strategi Bisnis di Indonesia pada Masa Kolonial Akhir", dalam J. Thomas Lindblad (ed.). *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*. Yogyakarta: Pusat Studi Sosial Asia Tenggara UGM bekerja sama dengan Pustaka Pelajar, 2002.

Locher-Scholten, Elsbeth. "Dutch Expansion in the Indonesian Archipelago Around 1900 and the Imperialism Debate", *JSEAS (Journal of Southeast Asian Studies)*, vol.25, 1, (1994): hlm. 91-111.

Nooteboom, C. "Vaartuigen van Ende", *TBG(Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel LXXVI, (1936): hlm. 97-126.

"Overeenkomsten met Inlandsche Vorsten in de Oost Indische Archipel". *De Indische Gids*, 33, 2, (1911): hlm. 935-939.

"Pelajaran di Zaman Doeloe dan Sekarang." *Doenia Dagang*, Juli 1938: hlm.11-12

- “Perdagangan.” *Doenia Dagang*, 15 Mei 1939: hlm. 28-30.
- “Perniagaan Anak Negeri.” *Oetoesan Timoer*, No.5, 15 April 1932: hlm.2.
- Reid, Anthony. “Closed and Open Slave Systems in Pre-Colonial Southeast Asia”, dalam Anthony Reid (ed.). *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asia*. St.Lucia: University of Queensland Press, 1983.
- Ridjal, A.R. “Antjaman Krisis Ekonomi dalam Penghidoepan Rakjat.” *Doenia Dagang*, Maret 1939, hlm. 13.
- Roo van Anderwerelt, J. de. “Historische aantekeningen over Soemba”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-, Land-, en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 48, (1906): hlm. 185-316.
- Roos, S. “Bijdragen tot de kennis van taal, land, en volk op het eiland Soemba”, *VBG (Verhandelingen van het (Koninklijk) Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, 36, (1872): hlm. 1-160.
- _____. “Iets over Endeh”, *TBG (Tijdschrift voor Indische Taal-,Land- en Volkenkunde uitgegeven door het Koninklijk Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen)*, Deel XXIV, (1877): hlm. 481-533.
- Sluijter, C. “Bijdrage tot kennis van het eiland Soemba of Sandelhout”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlandsch Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 15, 1, (1853): hlm. 48-53.
- Supriyono, Agus. “Hubungan Antara Pelabuhan dengan Daerah-Daerah Hinterland: Studi Kasus Pelabuhan Semarang Pada Masa Kolonial Belanda Abad XX”, dalam Edi Sedyawati dan Susanto Zuhdi (ed.). *Arung Samudera: Persembahan Sembilan Windu A.B. Lapien*. Depok: PPKB LP UI, 2001.
- Sutherland, H. 1983.”Slavery and the Slave Trade in South Sulawesi 1660s-1800s”, dalam Anthony Reid (ed.). *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asia*. St.Lucia: University of Queensland Press, 1983.
- Turpijn, J. “Boegisneesche Handelsprawen”, *Economische Weekblad van Nederlandsch-Indie*, 28 Juni 1933, hlm. 118-120.
- Van Vuuren, L. “De Prauwvaart van Celebes”, *Koloniale Studien* 1, (1916-1917).
- Veth, P.J. “Het eiland Flores”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlands Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 17, 2, (1855): hlm. 153-184.
- Weber, Max. “Celebes en Flores”, *TNI (Tijdschrift voor Nederlands Indie. Ter Drukkerij van het Bataviaasch Genootschap)*, 19, 1, (1890): hlm. 382-389.
- Wong Lin Ken. “Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819-1914”, *JSEAS (Journal of Southeast Asian Studies)*, 9, 1, (1978): hlm. 50-84.

Buku-buku

- Andaya, L.Y. *The Heritage of Arung Palakka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1981.
- Ardhana, I Ketut. *Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950*. (Terj. Peusy Sharmaya Intan Paath). Jakarta: PT.Grafindo Persada, 2005.
- Bellwood, P. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. Sydney/Orlando/New York: Academic Press, 1985.
- Boeke, J.H. *Evolution of the Netherlands Indies Economy*. New York : Academic Press, 1946.
- Booth, Anne, William J.O'Malley, dan Anna Weidemann (ed.). *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES, 1988.
- Braudel, Fernand. *The Mediterranean and The Mediterranean World in the Age of Phillip II (Vol.I)*. New York/Fontana/Collins: Harper and Row, 1981.
- Brugmans, I. J., et.al. *Nederlands Indies onder de Japanse Bezetting Gegevens en Documenten over de jaren 1942-1945*. Franeker: Uitgeverij T. Wever B.V, 1960.
- Campo,J.N.F.M.a'. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914*.Hilversum: Verloren, 1992.
- Creutzberg. *Sejarah Statistik Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor, 1987.
- Erkelens, J. *Kebijaksanaan Pemerintah Hindia Belanda di Bidang Perekonomian : Beberapa Hal Terpilih dari Sejarah Indonesia di Bidang Perekonomian Selama Masa 1901-1941*. Jakarta: KITLV (Koninklijk instituut voor taal-, land- en volkenkunde) bekerja sama dengan LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia, 1978.
- Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah*.(Terj. Nugroho Notosusanto). Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 1985
- Hakim, Abdul. *Dari Pulau Bunga ke Pulau Dewa*. Jakarta: PT. Pembangunan, 1961.
- Hall, Kenneth R. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1985.
- Kadir, Abdullah bin. *The Hikayat Abdullah. The Autobiography of Abdullah bin Kadir*. Singapore/Oxford: Oxford University Press, 1985.

- Kapita, Oe H. *Masyarakat Sumba dan Adat Istiadatnya*. Waingapu: Panitia Penerbit Naskah-Naskah Kebudayaan Daerah Sumba Dewan Penata Layanan Gereja Kristen Sumba Waingapu dan Percetakan BPK Gunung Mulia, 1976.
- _____. *Sumba di dalam Jangkauan Jaman*. Waingapu: Panitia Penerbit Naskah-Naskah Kebudayaan Daerah Sumba Dewan Penata Layanan Gereja Kristen Sumba Waingapu dan Percetakan BPK Gunung Mulia, 1976.
- Kartodirdjo, Sartono. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1973.
- _____. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru:1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium (Jilid I)*. Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama, 1993.
- Keers, W. *An Anthropological Survey of the Eastern Little Sunda Islands*, Amsterdam: Het Indisch Instituut, 1948.
- Koehuan, M. dan A.B.Lapian (ed.). *Sejarah Perlawanan Terhadap Imperialisme dan Kolonialisme di Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1982.
- Macknight, C.C. *The Voyage to Marege: Macassan Trepangers in Northern Australia*. Melbourne: Melbourne University Press, 1976.
- Metzner, J.K. *Agriculture and Population Pressure in Sikka, Isle Flores. A Contribution to the Study of the Stability of Agriculture Systems in the Wet and Dry Tropics*. Canberra: The Australian National University (Development Studies Centre Monograph, 28), 1982.
- Needham,R. *Sumba and the Slave Trade*. Clayton: Monash University (Centre of Southeast Asian Studies. Working Paper, 31), 1985.
- Nuri, Rachmat. *Geografi Budaya dalam Wilayah Pembangunan Daerah Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1985.
- Ormeling, F.J. *The Timor Problem: A Geographical Interpretation of an Underdeveloped Island*. Jakarta: J.B.Wolters-Martinus Nijhoff, 1955.
- Parimatha, I Gde. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Penerbit Djambatan dan KITLV, 2002.
- Paulus, J. *Encyclopedie van Nederlandsch Indie, Eerste Deel A-G, S'Gravenhage*. Leiden: Martinus Nijhoff, 1917.

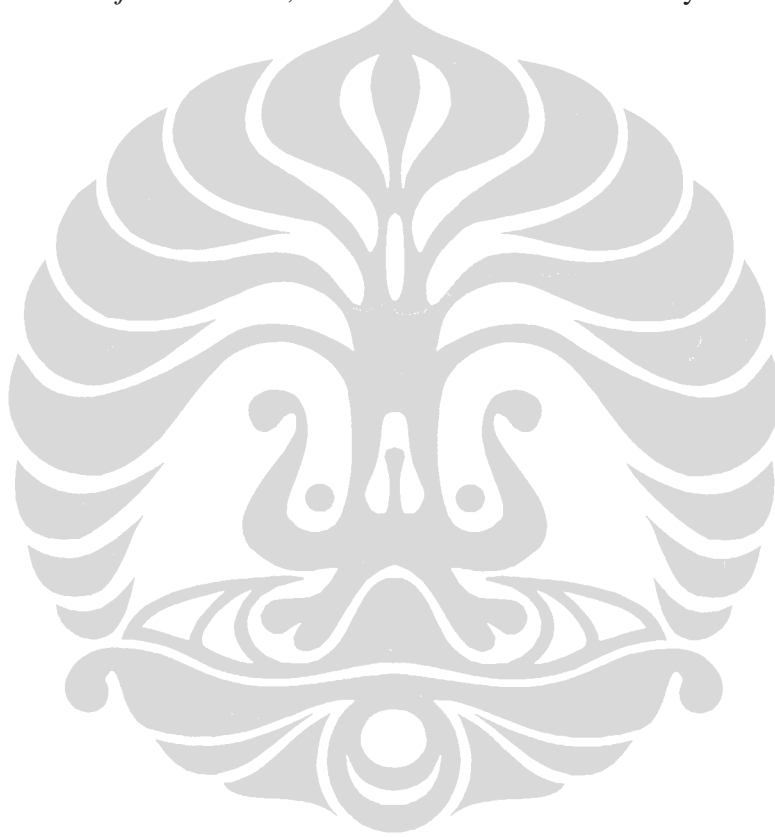
- Poelinggomang, Edward L. *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19*. Amsterdam: Academische Proefschrift Vrije Universiteit, 1991.
- _____. *Makassar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Nugroho Notosusanto (ed.). *Sejarah Nasional Indonesia (Jilid III)*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dengan Balai Pustaka, 1984.
- Reid, Anthony (ed.). *Slavery, Bondage, and Dependency in Southeast Asia*. St.Lucia: University of Queensland Press, 1983.
- _____. *Asia Tenggara Pada Masa Kurun Niaga II: dari Ekspansi Hingga Krisis 1450-1680*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1999.
- _____. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Jakarta: LP3ES, 2004.
- Ricklefs, M.C. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. Bandung: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2005.
- Sedyawati, Edi dan Susanto Zuhdi (ed.). *Arung Samudera: Persembahan Sembilan Windu A.B. Lopian*. Depok: PPKB LP UI, 2001.
- Schulte, Nordholt, H.G. *The Political System of the Atoni of Timor*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1971.
- Stibbe, D.G. *Encyclopedie van Nederlandsch-Indie II, s'-Gravenhage* : Martinus Nijhoff, 1912.
- _____. *Encyclopedie van Nederlandsch Indie*, Tweede Druck, Vierde Deel, Soemb-Z, S'Gravenhage. Leiden: Martinus Nijhoff-E.J.Brill, 1921.
- Sulistyono, Singgih Tri. *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2005.
- Tim penulis. *Eksplorasi Sumberdaya Budaya Maritim*. Jakarta: Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumber Daya Nonhayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia bekerja sama dengan Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Budaya DPRM Universitas Indonesia, 2005.
- Tim penyusun. (tanpa tahun terbit). *Monografi Daerah Nusa Tenggara Timur : Timor, Rote, Sabu*. Jakarta: Proyek Pengembangan Media Kebudayaan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Van den Berg, L.W.C. *Hadramaut dan Koloni Arab di Nusantara*. (Terj.Rahayu Hidayat). Jakarta: INIS, 1989.

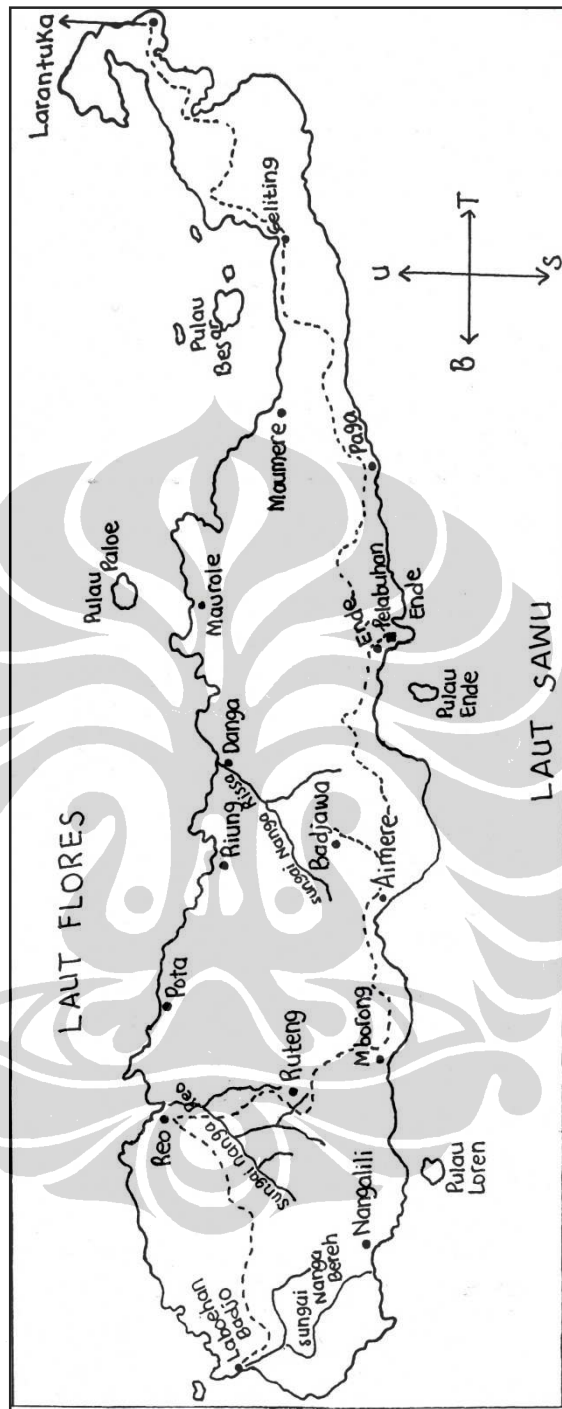
Warren, J.F. *The Sulu Zone 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery, and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, Singapore: Singapore University Press, 1981.

Wayong, P.(ed.). *Geografi Budaya Daerah Nusa Tenggara Timur*. Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1977.

Zuhdi, Susanto. *Cilacap (1830-1942): Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.

_____. *Simpul-Simpul Sejarah Maritim: dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*, Jakarta: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata, 2003.





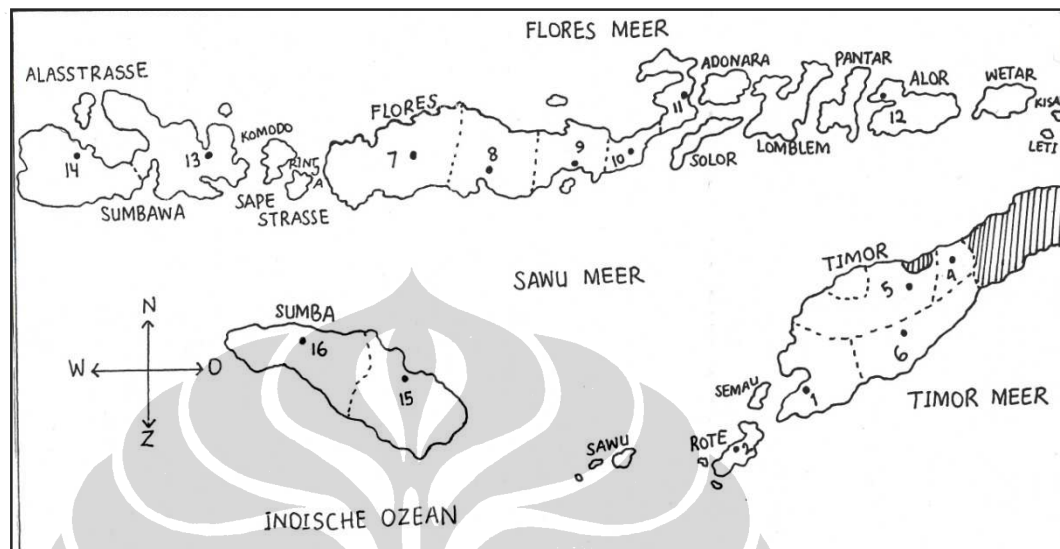
KETERANGAN:

..... : Jalan raya

Sumber: H.B., "Onlusten op Flores in 1904 en 1905", *IMT (Indische Militair Tijdschrift)*, 36, No.7-12, (Batavia: G. Kolff & Co., 1905), hlm. 995.

Lampiran 2

RESIDENTIE VAN TIMOR EN ONDERHOORIGHEDEN



Sumber: KITLV, H. 1112, A.J.L. Couvreur. *Memorie van Overgave van den Afgetreden Resident van Timor en Onderhoorigheden*, (21 Juni 1924), hlm. 80.

KETERANGAN:

Der Distrikt Timor

1. Kupang: Kupang
2. Rote en Sawu : Mokdale
3. Kisar : Wonreli
4. Belu : Atambua
5. Norden en Middel-Timor : Kefananu
6. Zuid en Middel- Timor : Soe

Der Distrikt Flores

7. Manggarai : Ruteng
8. Ngada : Badjawa
9. Ende : Ende
10. Maumere : Maumere
11. Oost Flores en Solor Eilanden: Larantuka
12. Alor : Kalabahi

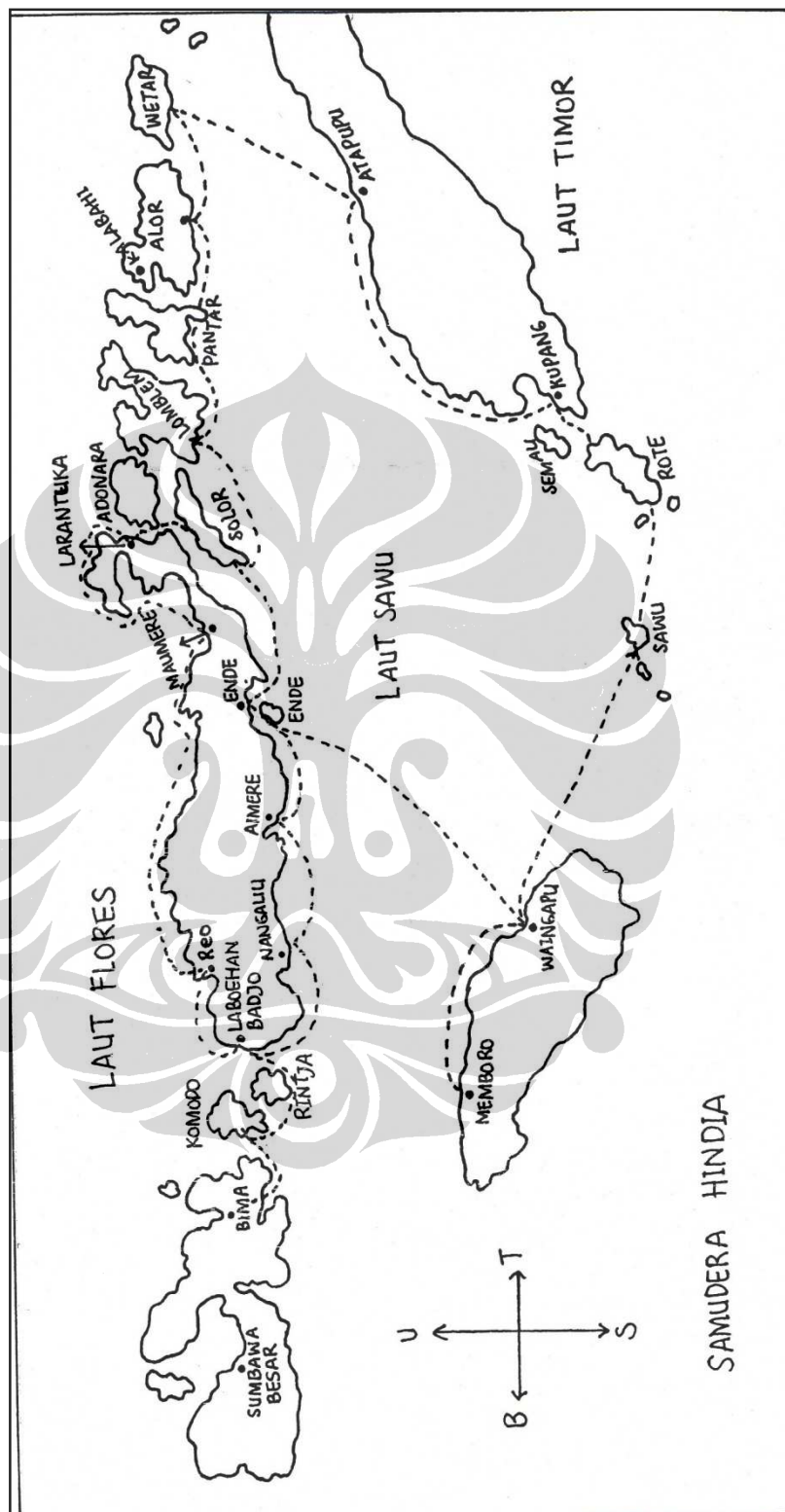
Der Distrikt Soembawa

13. Bima : Bima
14. Soembawa : Soembawa Besar

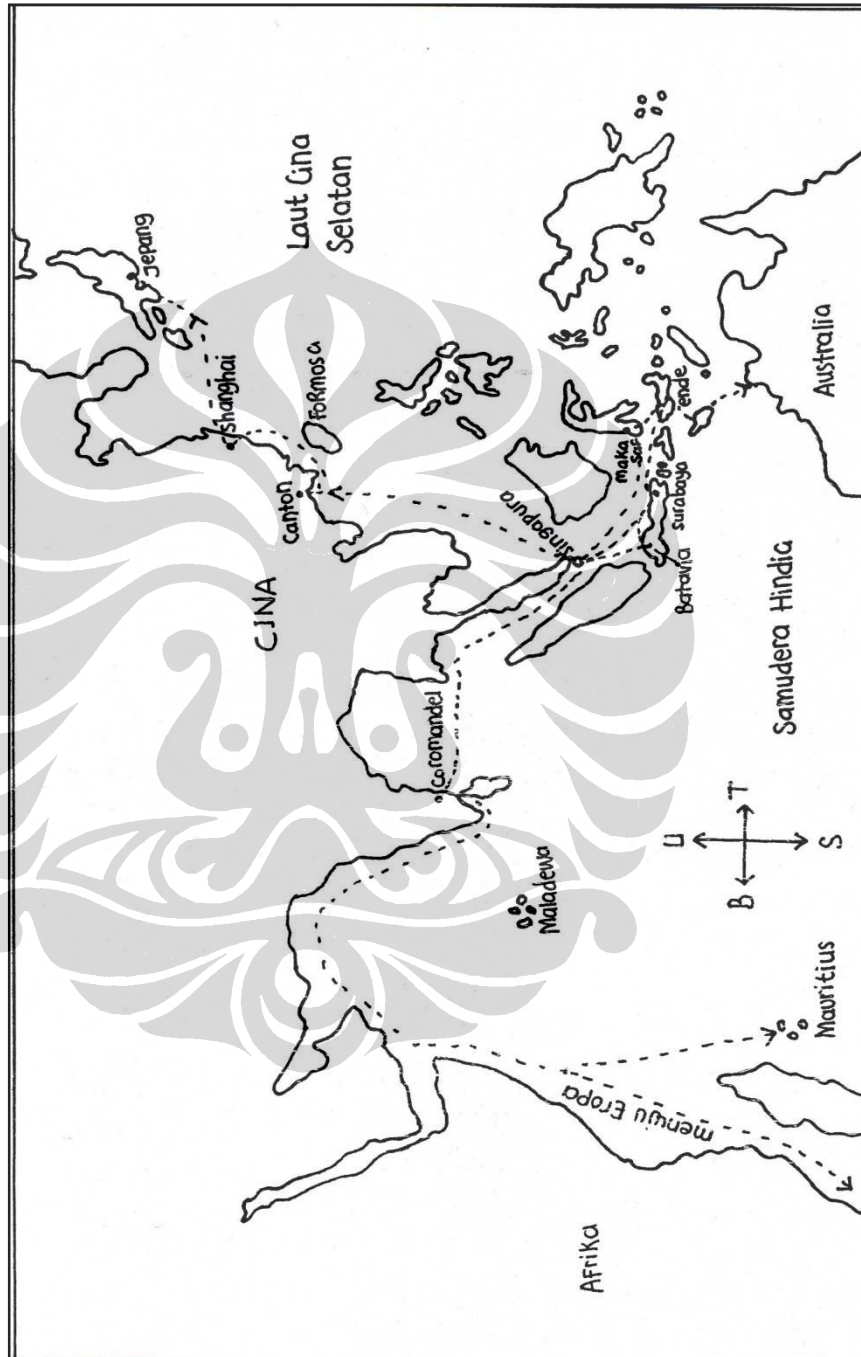
Der Distrikt Sumba

15. Middel en Oost-Sumba : Waingapu
16. West-Sumba : Waikabubak

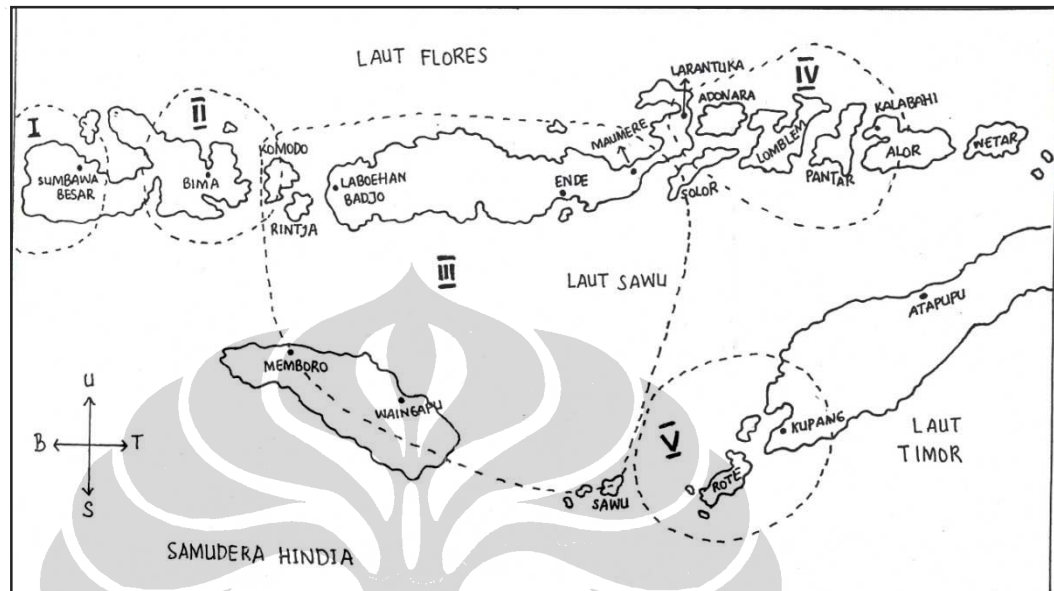
Lampiran 3 JARINGAN PELAYARAN DAN PERDAGANGAN ORANG ENDE DI KAWASAN LAUT SAWU



Lampiran 4 **JARINGAN PELAYARAN DAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL
DARI PELABUHAN ENDE**



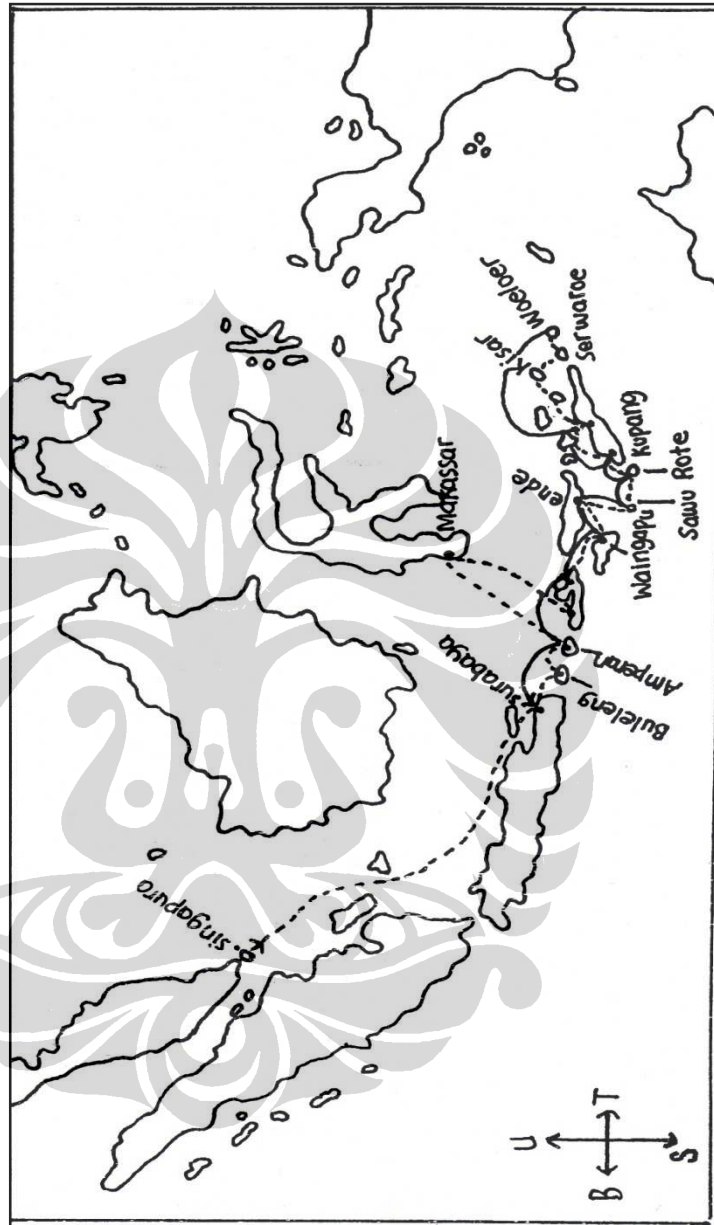
Lampiran 5 **PEMBAGIAN WILAYAH PENGARUH BEBERAPA KELOMPOK PEDAGANG DI KAWASAN LAUT SAWU**



KETERANGAN:

- I : pedagang Bugis, Arab, Cina, Eropa
- II : pedagang Bugis, Makassar, Arab
- III : pedagang Bugis, Makassar, Ende, Arab
- IV : pedagang Bugis, Makassar, Bajau
- V : pedagang Cina, Arab, Eropa

Lampiran 7 **JALUR PELAYARAN KPM DI KERESIDENAN TIMOR
DAN SEKITARNYA**



KETERANGAN:

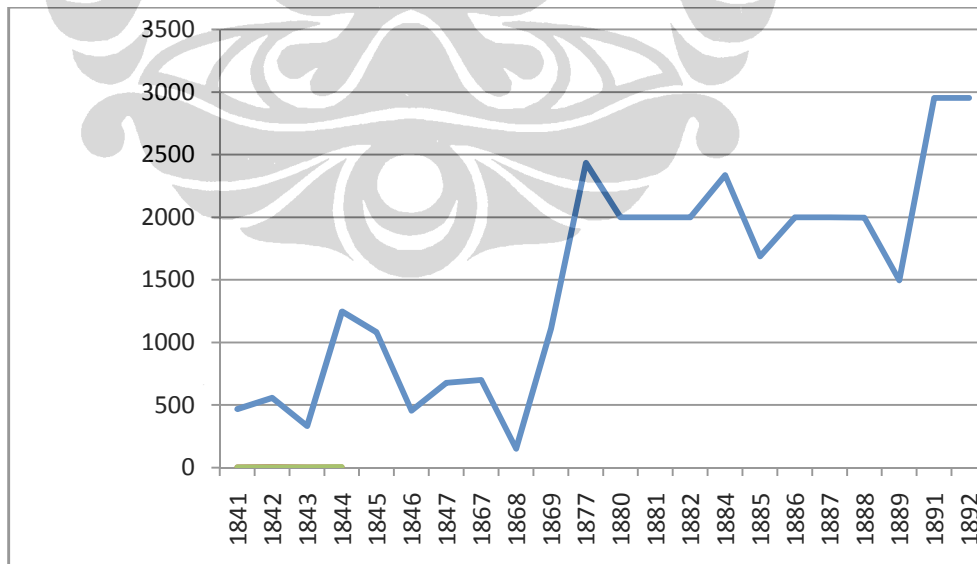
..... : Jalur pemberangkatan (Singapura-Surabaya-Buleleng-Ampenan-Makassar-Soembawa Besar-Waingapu-Ende-Sawu-Rote-Kupang-Atapupu-Wetar-Damar-Serwaroe-Kisar).

_____ : Jalur pulang (Damar-Serwaroe-Kisar-Atapupu-Kupang-Rote-Sawu-Ende-Waingapu-Bima-Ampenan-Surabaya).

Lampiran 8

Ekspor Kuda dari Sumba 1841-1892

Tahun	Jumlah Kuda (ekor)
1841	469
1842	557
1843	333
1844	1247
1845	1081
1846	455
1847	678
1867	700
1868	151
1869	1110
1877	2432
1880	2000
1881	2000
1882	2000
1884	2336
1885	1687
1886	2000
1887	2000
1888	1996
1889	1496
1891	2952
1892	3594



Sumber: ANRI, *Algemeen Verslag der Residentie Timor 1845*; *Koloniaal Verslag 1862, 1879, 1880, 1885, 1886, 1889*; C. Sluijter, *"Bijdrage tot de kennis van het eiland Soemba"*, hlm. 50; S. Roos, *"Bijdrage tot de kennis van taal-, land- en volk"*, hlm.34.

Lampiran 9

Pendapatan Cukai Ekspor-Impor di Beberapa Kantor Pajak
Tahun 1925-1926 (jumlah dalam gulden)

Lokasi Kantor Pajak	Cukai Impor	Cukai Ekspor	Jumlah
Kupang	14.981	4.237	19.218
Atapupu	1.946	1.246	3.192
Rote (Baa)	12	192	204
Waingapu	1.031	199	1.230
Ende	2.877	20	2.897
Maumere	834	13	847
Larantuka	425	151	576
Bima	1.611	456	2.067
Sumbawa	2.182	2.598	4.780
Sawu	-	218	218

Sumber: *Koloniaal Verslag (1927)*

Pendapatan Cukai Ekspor-Impor di Beberapa Kantor Pajak
Tahun 1929 (jumlah dalam gulden)

Lokasi Kantor Pajak	Cukai Impor	Cukai Ekspor	Jumlah
Kupang	20.488	2.356	22.844
Atapupu	2.653	907	3.560
Rote (Baa)	117	305	422
Waingapu	1.012	197	1.209
Ende	4.797	31	4.828
Maumere	1.084	58	1.142
Larantuka	289	138	427
Bima	2.082	632	2.714
Sumbawa	3.120	3.667	6.787

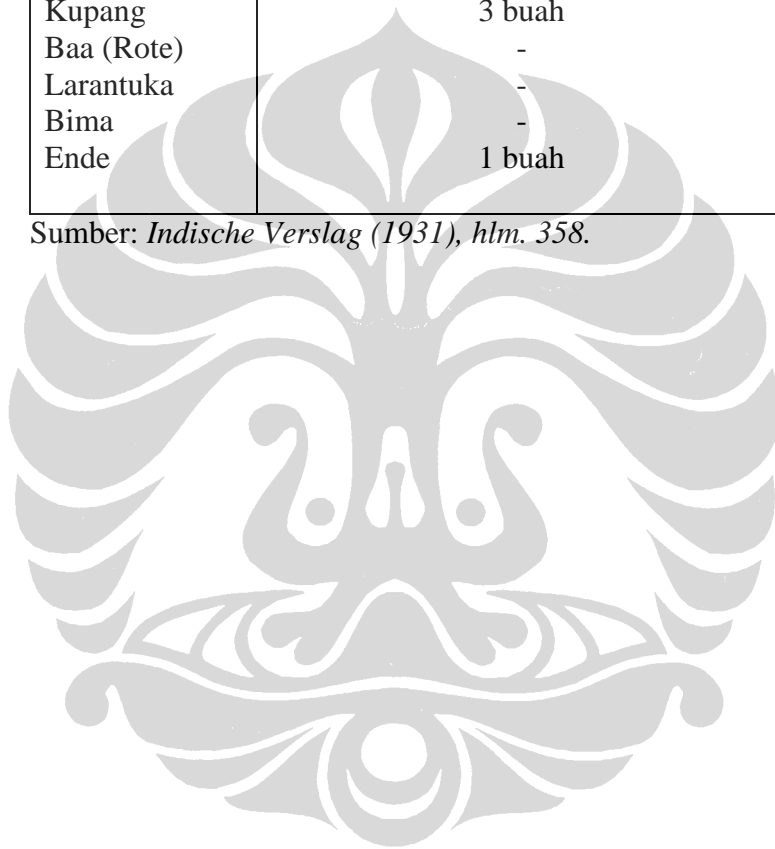
Sumber: *Koloniaal Verslag (1929), hlm. 6 lampiran S*

Lampiran 10

Kapal-kapal dalam Pelayaran di Beberapa Pelabuhan Keresidenan Timor dan Sekitarnya Tahun 1930

Pelabuhan	Kapal api dan kapal motor dengan muatan kurang dari 20 m³	Kapal layar dan perahu
Kupang	3 buah	15 buah
Baa (Rote)	-	12 buah
Larantuka	-	1 buah
Bima	-	17 buah
Ende	1 buah	14 buah

Sumber: *Indische Verslag (1931)*, hlm. 358.



Lampiran 11

Jumlah Petugas *Controleur* dan *Gezaghebber* di Daerah Luar Jawa
Tahun 1926

Daerah	<i>Controleur</i>	<i>Gezaghebber</i>
Pesisir Barat Sumatera	13 orang	2 orang
Tapanuli	9 orang	5 orang
Bengkulu	3 orang	6 orang
Lampung	5 orang	3 orang
Palembang	9 orang	5 orang
Jambi	3 orang	4 orang
Pesisir Timur Sumatera	13 orang	6 orang
Aceh dan Sekitarnya	12 orang	16 orang
Riau dan Sekitarnya	3 orang	3 orang
Bangka dan Sekitarnya	2 orang	4 orang
Biliton	-	1 orang
Borneo Barat	9 orang	5 orang
Borneo Timur Selatan	7 orang	16 orang
Manado	6 orang	10 orang
Celebes dan Sekitarnya	14 orang	12 orang
Timor dan Sekitarnya	4 orang	11 orang
Bali dan Lombok	7 orang	3 orang

Sumber: *Koloniaal Verslag (1927), Lampiran H, hlm.2*

Lampiran 12

Susunan Administrasi Keresidenan Timor dan Sekitarnya Tahun 1916**A. Afdeeling Timor Selatan**

1. *Onderafdeeling* Kupang : Kupang dan Amarasi
2. *Onderafdeeling* Rote : Pulau Rote dan pulau-pulau disekitarnya
Ibukota : Mokdale
3. *Onderafdeeling* Sawu : Pulau Rai Jua dan Dana
Ibukota : Seba
4. *Onderafdeeling* Alor : Pulau Alor dan Pantar
Ibukota : Kalabahi
5. *Onderafdeeling* Wetar
Ibukota : Wonreli di Pulau Kisar

B. Afdeeling Timor Utara dan Tengah

1. *Onderafdeeling* Timor Tengah : Mollo
2. *Onderafdeeling* Timor Barat Tengah : Fatuleo dan Amfuang
3. *Onderafdeeling* Timor Selatan Tengah : Amanuban dan Amanatun
4. *Onderafdeeling* Timor Utara Tengah : Miomaffo, Bebuki, Insana
Ibukota : Kefannanu
5. *Onderafdeeling* Belu : Malaka dan Belutasifetoh
Ibukota : Atambua

C. Afdeeling Flores

1. *Onderafdeeling* Ende
Ibukota : Ende
2. *Onderafdeeling* Flores Timur dan Solor
Ibukota : Larantuka
3. *Onderafdeeling* Adonara dan Lomblem
4. *Onderafdeeling* Maumere
Ibukota : Maumere
5. *Onderafdeeling* Ngada

(lanjutan lampiran 12)

Ibukota : Badjawa

6. *Onderafdeeling* Manggarai Utara dan Barat

Ibukota : Reo

7. *Onderafdeeling* Manggarai Tengah dan Selatan

Ibukota : Ruteng

D. *Afdeeling* Sumba

1. *Onderafdeeling* Sumba Utara Barat : Kodibokol, Kodibengedo, Laora, dan Wadjewa.

2. *Onderafdeeling* Sumba Selatan Barat : Memboro, Laojo, Lawonda, Anakala, Lamboja, dan Wonokala.

3. *Onderafdeeling* Sumba Tengah : Napu, Kapunduk, Kanatang, Lewa, dan Tabundung.

4. *Onderafdeeling* Sumba Timur : Melolo, Larendi, Waijelu, dan Masukarera.

E. *Afdeeling* Sumbawa

1. *Onderafdeeling* Sumbawa : Sumbawa

Ibukota : Sumbawa Besar

2. *Onderafdeeling* Bima : Bima, Dompu, dan Sanggar.

Ibukota : Raba

3. *Onderafdeeling* Taliwang : Taliwang, Serang, dan Jarewa.

Ibukota : Taliwang

Sumber: *Staatsblad van Nederlandsch-Indie* (1914), No. 743, hlm. 1-4.

Lampiran 13

Susunan Pemerintahan Keresidenan Timor dan Sekitarnya Tahun 1916

Residen : E.G. Th. Maier
 Sekretaris : J.G. Larive
 Petugas Pajak : L.H. Tiwon
 Komandan Polisi Bersenjata : J.F. van Kroon

A. *Afdeeling* Timor Selatan

Asisten Residen : C.J. van Kempen

Controleur : A.C.H. van Maarseveen

Petugas Pajak (*Commies*) : J.J.L. Lopulisa

1. *Onderafdeeling* Kupang dengan ibukota Kupang, dipimpin oleh Asisten Residen.
2. *Onderafdeeling* Rote dengan ibukota Mokdale, dipimpin oleh *Gezaghebber* D.L. Simons.
3. *Onderafdeeling* Sawu dengan ibukota Seba, dipimpin oleh *Gezaghebber* A.H.M.J. Heyligers.
4. *Onderafdeeling* Alor dengan ibukota Kalabahi, dipimpin oleh *Gezaghebber* H.M. du Croo.
5. *Onderafdeeling* Wetar dengan ibukota Wonreli, dipimpin oleh *Gezaghebber* B.H. Terstege.

B. *Afdeeling* Timor Tengah dan Utara

Asisten Residen : H. Grammberg

Gezaghebber : R.L. Weersma

Petugas Pajak : W. Lindenhovius

1. *Onderafdeeling* Timor Tengah dengan ibukota Tjemplung, dipimpin oleh Asisten Residen.
2. *Onderafdeeling* Timor Barat dan Tengah, dipimpin oleh *Gezaghebber* B. Koopmans.
3. *Onderafdeeling* Timor Selatan dan Tengah, dipimpin oleh *Gezaghebber* J. Venema.

(lanjutan lampiran 13)

4. *Onderafdeeling* Timor Utara Tengah dengan ibukota Noiltoko, dipimpin oleh *Gezaghebber* E.A. Steinmetz.
5. *Onderafdeeling* Belu (Atambua) dengan ibukota Atapupu, dipimpin oleh *Gezaghebber* J.R. Agerbeek.

C. *Afdeeling* Sumba

Ibukota : Waingapu

Asisten Residen : A.H.O. Prins

Controleur : U. Fagginger Auer

Petugas Pajak : H. Mulder

Letnan Arab : Sayid Oemar bin Abdoelkadir Al-Djoefrie

1. *Onderafdeeling* Sumba Tengah dipimpin oleh Asisten Residen
2. *Onderafdeeling* Sumba Barat Laut dengan ibukota Karuni, dipimpin oleh *Gezaghebber* J.J. Barendsen.
3. *Onderafdeeling* Sumba Barat Daya dengan ibukota Waikabubak, dipimpin oleh *Gezaghebber* L.E. Veeren.
4. *Onderafdeeling* Sumba Timur dengan ibukota Melolo, dipimpin oleh *Gezaghebber* A.J. van der Heyden.

D. *Afdeeling* Flores

Ibukota : Ende

Asisten Residen : A.M. Hens

Controleur : B.H.F. van Heuven

Petugas Pajak : K.N. Theedens

1. *Onderafdeeling* Ende dengan ibukota Ende, dipimpin oleh *Gezaghebber* Jhr. B.C.C.M.M. van Suchtelen.
2. *Onderafdeeling* Flores Timur dan Solor dengan ibukota Larantuka, dipimpin oleh *Gezaghebber* G.L. 't Sas.
3. *Onderafdeeling* Adonara dan Lomblem dengan ibukota War Werang, dipimpin oleh *Gezaghebber* H.L. Lemaire.
4. *Onderafdeeling* Maumere, dengan ibukota Maumere, dipimpin oleh *Controleur* S.J. van Geuns.

(lanjutan lampiran 13)

5. *Onderafdeeling* Ngada dengan ibukota Badjawa, dipimpin oleh *Gezaghebber* J.A. van Staveren.
6. *Onderafdeeling* Manggarai Utara dan Barat dengan ibukota Reo, dipimpin oleh *Gezaghebber* F.L. Dannenberger.
7. *Onderafdeeling* Manggarai Tengah dan Selatan dengan ibukota Ruteng, dipimpin oleh *Gezaghebber* W. Lindhout.

Beberapa Radja di *Afdeeling* Flores :

1. Radja Sikka : Don Joshephus da Silva
2. Radja Nita : Don Johan da Silva
3. Radja Larantuka : Don Johannus Servus Diaz Kerra Godindo
4. Radja Ende : La Oesoe alias Poe Noteh
- Radja Bitjara : Oemboe Kota Kolambani alias Daeng Mendaka

E. *Afdeeling* Sumbawa

- Ibukota : Sumbawa Besar
 Asisten Residen : A.J.L. Couvreur
Gezaghebber : A.M.M. van Loon
 Petugas Pajak : W.A. Jansen

1. *Onderafdeeling* Sumbawa dipimpin oleh Asisten Residen.
2. *Onderafdeeling* Bima dengan ibukota Raba, dipimpin oleh *Gezaghebber* J.F. Later.
3. *Onderafdeeling* Taliwang dengan ibukota Taliwang, dipimpin oleh *Gezaghebber* J.J. Zantman.

Para Pemimpin Daerah Kantong Asing :

1. Sumbawa Besar : Syech Djoeman bin Oembarak Radjab
2. Taliwang : Syech Salim bin Abdulhak Bawazir
3. Bima : Sayid Achmad bin Djafar Mochdat

Sumber: D.G. Stibbe, *ENI (Encyclopedie van Nederlandsch-Indie) II, (s'-Gravenhage : Martinus Nijhoff, 1912), hlm. 338; Staatsblad van Nederlandsch-Indie (1914), No. 743, hlm. 1-3; Regeelingalmanaks voor Nederlandsch-Indie (1916), II, hlm. 227-230; KITLV MS H 1112, A.J.L. Couvreur, Memorie van Overgave van de Afgetredn Resident van Timor en Onderhoorigheden, (21 Juni 1924), hlm. 80.*

Lampiran 14

**Salinan Perjanjian antara Penguasa Ende dengan Pemerintah Kolonial
Hindia Belanda Tahun 1839**

Art.1

De Rijksgrooten van Ende erkennen het Nederlandsch Gouvernement voor wettig en eenig Opperheer dier landen, en verklaren zoo voor zich als voor hunne nakomelingen, dat er eene duurzame verpligting op hen rust, voor de van het Gouvernement genoten weladaden en voornamelijk voor de vergiffenis hun geschonken, voor de daden van geweld, door die bevolking gepleegd, voor welke zij zich die tuchting in het gepasseerde jaar op den hals hebben geladen.

Art.2

Het Nederlandsch Gouvernement staat bij deze aan de Rijksgrooten voornoemd de bovengemelde landen in leen af en verzekert hun het gerust bezit daarvan, zoolang zij van de bij deze aan te gaane voorwaarden niet afwijken.

Art.3

Verbinden zich de Rijksgrooten geene de minste overeenkomsten of verbonden met eenige Christen mogendheden te sluiten en bij elk aanzoek daaromtrent dadelijk daarvan aan den Resident van Timor kennis te zullen geven.

Art.4

Mogt het Gouvernement goedvinden eenige bezettingen op Ende te leggen, dan wel daar versterkingen te maken, verbinden zich de Rijksgrooten, daarin in alles behulpzaam te zijn, zoo door het leveren van werkvolk als anderzins en zulks kosteloos voor de Lande.

Art.5

Het invoeren en heffen van belastingen, hoe ook genaamd, blijven aan het Gouvernement. De belangrijkheid van de haven van Ende voor de handel.

Art.6

De Rijksgrooten verbinden zich alle zeerooverijen te zullen tegengaan en niet te dulden, dat hunne onderdanen in eenige verbindtenis, hoe ook genaamd, met de zeeroovers staan, of deze in hunne ondernemingen ondersteunen, dan wel hunner buit koopen of inruilen, maar zulks met alle onder hun bereik staande middelen tegen te werken en de verblijfplaatsen dier zeeroovers uit te roeijen.

Art.7

Alle bij het Gouvernement gangbaar verklaarde muntspecien, zullen op Ende mede gangbaar zijn.

Art.8

Het koopen van menschen op het Sandelhout eiland en deze te verruilen tegen rijst of andere voortbrengselen op Lombok of Ende wordt ten strengste verboden, en verbinden zich de Rijksgrooten, alle hunne onderdanen, die zich aan deze

waandaden schuldig maken, aan den Resident van Timor over te leveren.

Art.9

De Rijksgrooten verbinden zich, zoo voor hun zelve, als voor hunne nakomelingen, om het Gouvernement dien bijstand te verleenen, en zoodanige diensten te bewijzen, als in billijkheid van hun als leenmannen gevorderd kan worden, zonder daarvoor het Gouvernement in rekening te kunnen brengen.

Art.10

De Rijksgrooten verbinden zich alle mogelijke bescherming te verleenen aan den handel in het algemeen en bijzonder aan die, welke onder Nederlandsche vlag wordt gevoerd, zoomed dat zij alle bronnen zullen opsporen, die de nijverheid en werkgeest hunner onderdanen kunnen doen ontwikkelen, ten einde daardoor de bloei van het land te bevorderen en den handel te doen ontluiken.

Art.11

De Rijksgrooten van Ende zullen mede niets onbeproefd laten, hunne onderdanen tot den aanwek van door de Europesche markt geschikte producten als daar zijn, koffij, peper, katoen, indigo, en kaneel aan de moedigen, ten einde daardoor de welvaart onder hunne onderdanen te vermeerderen.

Art.12

Mede beloven zij, alle mogelijke moeite te zullen aanwenden, om de oorlogen onder hunne onderdanen gevoerd wordende, tegen te gaan.

Art.13

De Rijksgrooten van Ende beloven het Nederlandsch Gouvernement zoo vele recruten voor den diens van het leger te zullen leveren, als het Gouvernement verlangen of vorderen zal.

Art.14

Zonder special verlof van het Gouvernement, zullen geene Europeanen zich te Ende mogen vestige en zullen dezulke, die dit mogen ondernemen van daar worden geweerd.

Art.15

Het zoogenaamd regt, bekend onder den naam van Tauwanam karang, wordt bij deze geheel afgeschaft, zullende de bevolking van Ende integendeel gehouden zijn, om gestrande menschen vrij en ongehinderd naar hun land te laten terugkeeren.

Art.16

Dit kontract zal nader worden ondertekend door de op Ende achtergebleven Rijksgrooten, ten teeken hunne onderwerping aan het Gouvernement.

Sumber: Gouvernement Besluit 3 Januarij No.5, 15 September 1839 No.1, Sartono Kartodirdjo, Iktisar Keadaan Politik Hindia Belanda Tahun 1839-1848, (Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia, 1973), hlm. 422-424.