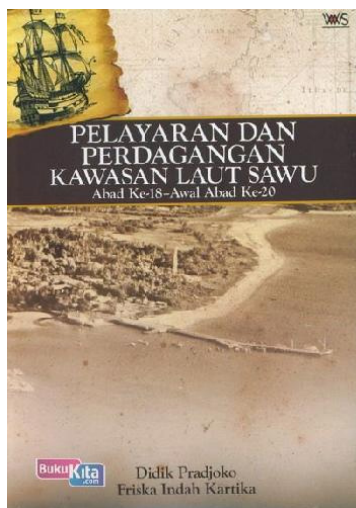


# Jelajah Kawasan Bahari Laut Sawu: Aktivitas Maritim Abad ke-18 - Awal Abad ke-20

**ANDRE BAGUS IRSHANTO**

Universitas Pendidikan Indonesia



**Judul Buku:**

Pelayaran dan Perdagangan Kawasan Laut Sawu Abad Ke 18 – Awal Abad ke 20

**Penulis:**

Didik Pradjoko dan Friska Indah Kartika

**Penerbit:**

Wedatama Widya Sastra (2016)

**Jumlah Halaman:**

xii + 343

**Kode ISBN:**

978-602-273-001-9

Setelah pada tahun 1980an terbit karya A.B. Lopian yang diangkat dari sebuah disertasi dari jurusan Ilmu Sejarah UGM dengan judul “Raja Laut, Bajak Laut, Orang Laut”, diterbitkan oleh penerbit UGM Press pada tahun 2009 dan diterbitkan ulang oleh penerbit Komunitas Bambu, selanjutnya hanya terbit beberapa karya yang membahas mengenai sejarah maritim Indonesia kawasan timur. Dengan hadirnya buku yang berjudul “Pelayaran dan Perdagangan Kawasan Laut Sawu Abad ke 18 - Awal Abad ke 20” ini diharapkan dapat melengkapi kajian-kajian yang membahas mengenai pelayaran dan perdagangan di kawasan Indonesia bagian timur, yang telah ada sebelumnya. Buku ini sebenarnya diangkat dari dua karya ilmiah, yaitu dari tesis karya Didik Pradjoko yang berjudul “Kajian Sejarah Maritim di Kawasan Laut Sawu Abad Ke-XVII -XIX”, yang dalam buku ini dituangkan dalam empat bab dan yang kedua dari skripsi karya Friska Indah Kartika yang berjudul “Jaringan Pelayaran di Kawasan Laut Sawu dan Sekitarnya 1839-1930” yang dalam buku ini dituangkan dalam dua bab.

Untuk memudahkan dalam membahas buku ini saya akan membagi pembahasan menjadi dua bagian, yaitu pertama terdiri dari Bab I-VI dan bagian kedua Bab VII-IX. Dalam

bagian pertama buku yang dimulai pada Bab I-VI, penulis sekilas menguraikan bagaimana kondisi alam, penduduk dan sistem mata pencaharian disekitar Laut Sawu pada awal abad XVII. Selanjutnya digambarkan bahwa pada abad-abad berikutnya tumbuh pelabuhan-pelabuhan besar maupun kecil, kondisi ini menarik para pelaut dan pedagang yang berasal dari Makassar dan Bugis untuk mencari teripang dan komoditas lainnya seperti gaharu, cendana, madu bahkan budak yang akan dijual di sekitar pelabuhan-pelabuhan Laut Sawu. Selain dari Bugis dan Makasar yang ikut berdagang juga berasal dari luar negeri seperti (Arab, China, Belanda dan Portugis).

Bangsa Eropa yang pertama kali melakukan pelayaran dan perdagangan di kawasan Laut Sawu adalah bangsa Portugis, yang berhasil menguasai semua daerah-daerah di Laut Sawu, dimulai pada abad ke-17 sampai awal abad ke-18. Pada penghujung abad ke-18 sampai awal abad ke-19 kekuasaan Portugis disekitar Laut Sawu mulai terusik dan terancam sejak kedatangan Belanda (VOC). Satu persatu wilayah strategis yang pernah diduduki oleh Portugis, seperti Flores, Solor, Adonara, Lembata, Pantar, dan Alor jatuh ke tangan Belanda (VOC) dan hanya tinggal menyisakan Lifau dan Dili yang masih dikuasai Portugis. Pada saat itu Portugis tidak memiliki kekuatan yang nyata untuk menghalau serangan dari Belanda (VOC).

Selanjutnya dalam bab VII-IX digambarkan perkembangan awal jaringan pelayaran dan perdagangan pelabuhan Ende 1839-1899. Dari sekian banyak pelabuhan yang ada di kawasan Laut Sawu baik kecil maupun besar, seperti Kupang, Atapupu (Timor), Waingapu (Sumba), Larantuka, Maumere, Ende (Flores), Seba (Sawu) dan Baa (Rote) terdapat dua pelabuhan yang memiliki peranan yang cukup penting dalam jaringan perdagangan di sekitar Laut Sawu, yaitu pelabuhan Kupang dan pelabuhan Ende. Pelabuhan Kupang memiliki peran sebagai pintu gerbang masuknya barang yang dibawa oleh para perdagangan yang dibawa ke dalam kawasan Laut Sawu sedangkan pelabuhan Ende memiliki peran sebagai tempat perdagangan dan tempat berlabuhnya kapal-kapal para pedagang baik yang berasal dari sekitar Laut Sawu maupun yang berasal dari mancanegara yang ingin berdagang disekitar Laut Sawu.

Dimulainya kegiatan perdagangan di pelabuhan Ende telah tercatat sejak tahun 1660, yaitu hubungan dagang antara Ende, raja Makasar dan VOC. Namun hubungan dagang ini sempat terputus akibat perang antara Makasar dengan Belanda (VOC). Setelah perang usai pada tanggal 18 November 1667, Admiral Cornelis Spelman memperbarui hubungan dagang tersebut. Sejak saat itu pihak Belanda (VOC) membangun posthouder baraa di daerah pesisir Teluk Ende. Pada abad ke-17 pemerintah Belanda (VOC) belum melakukan ekspansi ke daerah kawasan Laut Sawu dan mengembangkan pelabuhan Ende. Hal ini berlangsung sampai abad ke-18 karena situasi politik dan keamanan yang kurang mendukung.

Baru pada abad ke-19 ketika kondisi sudah mulai kondusif dan Belanda (VOC) sudah menguasai seluruh Laut Sawu dari tangan Portugis maka Belanda (VOC) memberanikan diri untuk membuka pelabuhan Ende secara resmi untuk lalu lintas perdagangan pada tahun 1839. Sejak saat itu kegiatan perdagangan dan pelayaran disekitar pelabuhan Ende mengalami peningkatan dibandingkan pada periode sebelumnya yang mengalami kelesuan karena situasi keamanan yang kurang kondusif. Kegiatan perdagangan dan pelayaran pada abad ke-19 sudah tidak lagi di dominasi oleh kapal-kapal layar tradisional namun lebih didominasi oleh kapal-kapal api milik para investor yang membawa barang ekspor dan impor.

Memasuki awal abad ke-20 terjadi perubahan besar, yaitu ketika pemerintah Belanda secara formal mengukuhkan kekuasaannya atas Keresidenan Timor dan sekitarnya. Tindakan tersebut dilatarbelakangi oleh adanya motivasi ekonomi, persaingan dengan kekuatan kolonial lain dan adanya pembangkangan dari penguasa setempat. Selain itu pula pemerintah Belanda mengembangkan pelabuhan Ende sebagai jalur pelayaran KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) yang didirikan pada tanggal 4 September 1888, dan melakukan monopoli pelayaran serta perdagangan di seluruh perairan Hindia Belanda termasuk didalamnya kawasan Laut Sawu. Komoditas yang diperdagangkan di pelabuhan Ende dan dibawa menggunakan pelayaran KPM adalah barang dagang yang diminati pasar ekspor seperti kopra, kapas dan yang lainnya. Selain diperdagangkan di pelabuhan Ende barang-barang tersebut juga di perjualbelikan dan dikirim ke pelabuhan-pelabuhan lainnya di wilayah Hindia Belanda bahkan di ekspor ke Singapura, Eropa dan Amerika.

Walaupun pelabuhan Ende sudah jauh lebih maju dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan yang lain disekitar Laut Sawu, namun tetap menjalin hubungan baik dengan daerah hinterland maupun foreland untuk menjamin ketersediaan produk yang diperdagangkan di pelabuhan Ende. Daerah hinterland pelabuhan tidak hanya Onderafdeling Ende<sup>1</sup> tetapi juga meliputi di Onderafdeling Ngada<sup>2</sup> dan Onderafdeling Maumaere. Sedangkan hubungan pelabuhan Ende dengan daerah foreland (seberang) melalui pelabuhan Waingapu di Afdeeling Sumb, dimulai sejak abad ke 18 yang dilakukan oleh orang-orang Bugis dan Makasar yang telah lama menetap di Ende.

Memasuki tahun 1929 dunia mengalami depresi besar-besaran yang mengakibatkan keterpurukan dalam segala sektor terutama sektor ekonomi. Peristiwa tersebut berimbas juga ke Hindia Belanda. Yang paling langsung terkena dampaknya adalah maskapai KPM milik Belanda yang bergerak dalam sektor perdagangan dan pelayaran yang mengalami kelesuan. Karena

---

1) Wilayah *Onderafdeling* Ende seperti: Nggela , Wolo Djita, Mboeli,dan Lise

2) Wilayah *Onderafdeling* Ngada seperti : Rokka, Badjawa ,dan Riung

KPM mengalami kelesuan otomatis volume kapal yang berlayar dan berdagang disekitar pelabuhan Ende mengalami kemerosotan.

Kelebihan buku ini adalah ia memaparkan secara gamblang dan jelas mengenai bagaimana situasi dan kondisi perdagangan dan pelayaran di daerah sekitar Laut Sawu pada abad ke 18 sampai awal abad ke 20. Buku ini menggunakan studi kearsipan dan kepustakaan dari beberapa tempat baik di Jawa maupun di NTT. Lebih lanjut, karya ini memberikan informasi kepada pembaca bahwa di Indonesia Timur yang dijadikan pusat perdagangan tidak hanya Makasar dan Sulawesi saja tapi daerah sekitar Laut Sawu. Namun, saya mempunyai kritik terhadap pembahasan dalam buku ini yang kurang proposional karena cenderung hanya menekankan satu pelabuhan saja di kawasan Laut Sawu, yaitu pelabuhan Ende.