
MENENGOK PRIMADONA DAGANG PELABUHAN KUPANG, 1850-1870

Fadliani Sahaka

Pusat Kajian Transformasi Masyarakat (Transform), Makassar

Abstrak

Perdagangan melalui pelabuhan Kupang semakin bertambah ramai dengan dibukanya pelabuhan ini sebagai pelabuhan internasional pada awal abad ke-19 oleh pemerintah Hindia Belanda. Pelabuhan ini menjadi *collecting center* untuk pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitarnya dan juga untuk daerah pedalaman (*hinterland*). Dari pelabuhan Kupang-lah semua komoditas ekspor dan impor dapat diperdagangkan. Pada kurun waktu 1850-1870, keseluruhan ekspor dan impor komoditas mengalami fluktuasi nilainya. Fluktuasi perdagangan terjadi pada beberapa komoditas dengan nilai ekspor dan impor yang besar seperti kain, senjata, mesiu, minuman keras dan lainnya. Tulisan ini juga melihat bahwa perdagangan di pelabuhan Kupang didominasi oleh kapal Belanda karena setiap periodenya 90% dari keseluruhan nilai ekspor maupun impor diangkut menggunakan kapal-kapal berbendera Belanda. Sisanya sebesar 10 % diangkut dengan kapal-kapal yang berbendera Britania atau lainnya.

Kata kunci: pelabuhan, Kupang, abad 19, perdagangan, komoditas

Abstract

Trade through the port of Kupang grew significantly after the port opened by the colonial government to be an international port at the beginning of the 19th century. The port served as a collecting center for smaller surrounding ports as well as for its hinterland. From the port of Kupang all export and import commodities could be traded. Between 1850-1870 the overall value of export and import fluctuated. The fluctuation was due to the fluctuating values of some the main commodities such as cloth, firearms, liquer and others. This paper also conclude that trade in the port of Kupang was dominated by Dutch-flag ships. In each period 90% of export and import values were carried by ships with Dutch flags while the remaining 10% with British and other ships.

Keywords: port, Kupang, 19th century, trade, commodities

PENDAHULUAN: PELABUHAN TERTUTUP YANG RAMAI

Studi tentang sejarah Indonesia telah banyak dikaji oleh para sejarawan, baik itu sejarawan dalam negeri maupun sejarawan mancanegara. Dari banyaknya hasil studi tentang sejarah Indonesia, jarang yang membahas atau bertepatan tentang perdagangan, pelabuhan ataupun kemaritiman. Studi sejarah Indonesia biasanya lebih memfokuskan objeknya pada peristiwa yang terjadi di darat (Lapian, 2011: 1). Padahal Indonesia merupakan negara kepulauan (archipelagic state) dan juga negara laut yang terbesar di dunia dengan luas wilayah lautnya 3,1 juta km² dan panjang garis pantai 81.000 km serta memiliki 17.508 pulau-pulau baik yang besar maupun kecil. Jadi sudah sewajarnya apabila objek kajian yang bertepatan kelautan, ataupun pelayaran di Indonesia penting untuk menjadi perhatian. Dengan pentingnya studi tentang laut dan kepulauan maka, studi sejarah maritim juga menjadi suatu pokok bahasan yang penting. Sejarah maritim sendiri mengandung arti studi tentang aktifitas manusia di masa lalu yang berhubungan dengan aspek-aspek maritim terkhusus pelayaran, perdagangan, pelabuhan dan masih banyak lagi (Lapian, 2011: 11). Dalam penelitian ini penulis akan menitikberatkan objek kajian pada aktifitas perdagangan di Pelabuhan. Pelabuhan merupakan suatu komponen yang penting dalam hubungan dan interaksi antara pulau bahkan Negara dalam jaringan pelayaran dan perdagangan. Hal itu karena pelabuhan dapat menunjukkan aktifitas keluar masuknya kapal baik itu dari daerah Hindia Belanda maupun kapal dari Eropa dan Asia. Pelabuhan juga dapat menunjukkan besar kecilnya komoditas dan jasa lainnya yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lain. Selain itu, pelabuhan di Hindia Belanda penting karena dapat menjadi barometer perekonomian di suatu daerah. Pelabuhan juga

menjadi tempat pendukung terbentuknya masyarakat yang beragam dan dari sinilah sikap menghargai keragaman budaya (Zuhdi, 2003: Iv).

Dalam kajian ini, peneliti akan fokus pada masalah perdagangan di pelabuhan Kupang dengan melihat ekspor dan impor komoditas pada abad ke-19 (1850-1870). Berbeda dengan beberapa pelabuhan lain yang berada di Indonesia bagian timur yang telah terbuka menjadi pelabuhan bebas pada abad ke-19- Makassar pada Januari 1847, lalu diikuti Manado dan Kema pada tahun 1848 selanjutnya Kaili, Ternate, Ambon, dan Banda pada tahun 1853 (Poelinggomang, 2002: 79)- Pelabuhan Kupang tidak pernah terbuka menjadi pelabuhan bebas pada kurun waktu tersebut. Peneliti mencoba mencari apa yang terjadi dengan pelabuhan Kupang pada paruh kedua abad ke-19, pada saat beberapa pelabuhan di kewasannya menjadi pelabuhan bebas dengan menggunakan barometer nilai tinggi rendahnya ekspor dan impornya. Peneliti akan melihat perkembangan pelabuhan tersebut dalam periode 1850-1870 dengan menjadikan data nilai ekspor impornya sebagai barometer pengukuran. Dengan latar belakang pemikiran tersebut, peneliti akan memberikan uraian dan analisa, untuk menjawab pertanyaan bagaimana perkembangan nilai ekspor-impor komoditas perdagangan di pelabuhan Kupang pada periode tahun 1850-1870 ?

Penelitian ini akan fokus di tahun 1850-1870. Penulis memilih kurun waktu tersebut menjadi batasan temporal karena pada masa tersebut diterapkannya 2 (dua) kebijakan penting dalam perdagangan di kawasan timur Indonesia. *Pertama*, pelabuhan-pelabuhan di sekitar pelabuhan Kupang, seperti Ambon, Ternate, Banda, dan Makassar dibuka menjadi pelabuhan bebas tahun 1850-an. *Kedua*, karena pada tahun 1870 pemerintah Hindia Belanda menerapkan undang-undang bea cukai (*tarief wet*) di seluruh pelabuhan. Penulis

mengasumsikan bahwa hal tersebut sedikit banyaknya akan berpengaruh pada perdagangan ekspor dan impor di Pelabuhan Kupang. Selain hal tersebut Penulis juga memilih kurun waktu tersebut karena pada tahun 1846-1869 pencatatan data pelayaran dan perdagangan di pelabuhan di luar Jawa dan Madura khususnya Kupang tercatat lengkap.

Batasan spasial atau batasan wilayah pada penelitian ini adalah salah satu pelabuhan Kolonial yang cukup penting di kawasan Indonesia timur yaitu pelabuhan Kupang dengan melihat ekspor-impor komoditasnya. Penulis memilih Pelabuhan Kupang karena pelabuhan ini merupakan salah satu pelabuhan penting dalam jaringan perdagangan Indonesia Timur dan perdagangan Laut Jawa. Selain hal itu, Kupang juga merupakan pelabuhan terbaik di daerah Nusa Tenggara Timur dengan komoditas andalannya adalah lilin lebah dan kayu cendana yang menjadi komoditas ekspor penting.

KOMODITAS UTAMA PERDAGANGAN

Jauh sebelum abad ke-19, perdagangan sudah merupakan suatu hal yang vital di daerah Asia Tenggara. Hal tersebut karena letaknya yang selalu dipengaruhi oleh perdagangan maritim internasional antara Cina dan daerah-daerah seperti India, Timur Tengah, dan Eropa. Daerah yang Anthony Reid istilahkan sebagai “wilayah di bawah angin” ini memiliki komoditas-komoditas penting di pasaran sejak zaman Romawi dan Han. Komoditas yang dimaksudkan adalah cengkeh, pala, kayu cendana, kayu sapan, kamper, dan pernis (Reid, 2011: 3). Dari salah satu komoditas-komoditas tersebut yaitu kayu cendana, hanya terdapat di wilayah Nusa Tenggara khususnya Sumba dan Kupang. Di sinilah Kupang telah terintegrasi dengan perdagangan yang luas karena merupakan daerah asal dari salah satu komoditas utama perdagangan. Le-

bih lanjut pada abad ke-18 muncul komoditas perdagangan penting lainnya yaitu cangkang kura-kura yang laku di pasaran internasional (Andaya, 2011: 111).

Pada awal abad ke-19 tepatnya pada tahun 1825, pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan peraturan yang menegaskan bahwa beberapa pelabuhan di Nusantara diantaranya pelabuhan Kupang dibuka untuk perdagangan internasional (ekspor-impor) (Sulistiyono, 2012: 98). Dengan begitu, pelabuhan ini menjadi tempat pendistribusian produk impor dan ekspor. Pada periode paruh kedua abad ke-19 (1850-1870) di pelabuhan Kupang menurut pencatatan pemerintah Hindia Belanda, terdapat berbagai macam komoditas penting dalam jaringan perdagangan yang diperjual-belikan di pelabuhan ini baik itu impor maupun ekspor. Untuk ekspor, terdapat komoditas-komoditas yang berasal dari daerah pulau Timor dan sekitarnya seperti lilin lebah, kayu cendana, kuda, kopi, tanduk, dan lain-lain yang selanjutnya akan dibawa ke berbagai tempat seperti daerah-daerah di kepulauan Nusantara serta beberapa daerah di Asia dan Eropa. Sedangkan untuk Impor terdapat komoditas-komoditas seperti kain, arak, minuman keras, bahan makanan, beras, senjata, besi, tembaga dan masih banyak yang lain. komoditas-komoditas yang dituliskan sebelumnya berasal dari berbagai daerah seperti daerah Nusantara, daerah-daerah di Asia serta dari daerah Eropa (Beknopt, 1850-1870).

Komoditas-Komoditas Ekspor

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai komoditas-komoditas ekspor utama di pelabuhan Kupang.

Lilin Lebah

Lilin lebah adalah salah satu komoditas ekspor utama di Nusa Tenggara bagian timur khususnya di pelabuhan Kupang. Komoditas ini merupakan salah satu dari

hasil hutan wilayah Nusa Tenggara bagian timur. Lilin lebah ini adalah olahan dari sarang lebah-lebah hutan yang madunya dikeluarkan lalu sarangnya tadi dilelehkan kemudian dipadatkan lalu dipotong menjadi kotak-kotak kecil berukuran 30-38 sentimeter (Bligh, 2012: 82). Komoditas ini, pada dasarnya dimonopoli oleh para Raja pemegang kekuasaan politik yang dalam perdagangan akan ditukar dengan senjata, mesiu dan bahan-bahan lain yang berasal dari Jawa dan diperlukan oleh para Raja (Parimartha, 2002: 277). Dari para Raja atau penguasa tadi, lilin lebah dibeli oleh para pedagang Cina untuk dibawa ke Jawa ataupun para pedagang Jawa sendiri yang datang membeli komoditas ini di Timor (Parimartha, 2002: 143). Di Jawa lilin-lilin tersebut diperuntukkan pada pabrik-pabrik kain batik, sebagai bahan pelicin, atau perekat, juga untuk penerangan (Parimartha, 2002: 281). Selain diperdagangkan lilin lebah juga untuk para Raja, dijadikan sebagai alat pembayaran upeti terutama di daerah Rote. Di pulau Rote, seperti dijelaskan oleh Fox, hasil penjualan lilin lebah di daerah ini diserahkan kepada Lembaga Penginjil Belanda untuk membiayai pendidikan di Pulau tersebut (Fox, 1996: 174).

Pada awal abad ke-19 sekitar tahun 1820-an, harga lilin lebah dari penduduk adalah senilai f 30 per pikul, kemudian para pedagang Cina dapat menjualnya kembali dengan harga yang berkali-kali lipat yaitu senilai f 70-75 per pikul. Kemudian pada tahun 1850-an lilin lebah dengan kualitas istimewa mengalami peningkatan harga menjadi f 120 tetapi kembali menurun pada tahun 1860 dan tahun-tahun berikutnya hingga akhir abad ke-19 perdagangan komoditas ini semakin lesu. Pada periode pertengahan abad ke-19 rata-rata harga lilin lebah per pikul adalah senilai f 100. Meskipun memiliki harga yang semakin menurun tetapi dari data pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Kupang,

jumlah nilai ekspor untuk komoditas ini dilihat setiap lima tahunnya mengalami peningkatan. Dari data tersebut, menunjukkan bahwa nilai ekspor untuk komoditas ini terus mengalami peningkatan jumlah pada tahun 1850-1865, tetapi pada tahun 1870 mengalami penurunan jumlah nilai ekspor. Pada tahun tersebut, selain mengalami penurunan jumlah nilai ekspor, komoditas lilin lebah juga memiliki nilai impor (*Beknopt*, 1850-1870).

Parimartha beranggapan bahwa penurunan ekspor komoditas ini dikarenakan beberapa faktor antara lain menurunnya produksi lilin akibat hujan lebat yang luar biasa di daerah Timor dan merusak sarang-sarang lebah di daerah itu, banyaknya lilin lebah yang dipanen terlalu muda dan menyebabkan rusaknya lingkungan serta menurunnya mutu lilin, dan karena rusaknya lingkungan atau rumah-rumah lebah menyebabkan menurunnya populasi lebah di daerah ini. Selain faktor-faktor tersebut salah satu faktor lain yang menyebabkan turunnya ekspor komoditas ini adalah adanya pelabuhan atau tempat lain yang mengeksport bahan ini, misalnya pelabuhan Atapupu yang juga merupakan tempat mengeksport hasil-hasil dari Timor. Di pelabuhan ini harga lilin lebah lebih tinggi bila dibandingkan harga di pelabuhan Kupang yaitu senilai f 160 per pikul. Parimartha berasumsi bahwa tingginya harga lilin lebah di pelabuhan Atapupu bisa diakibatkan karena kualitas komoditas tersebut di daerah ini lebih baik dibandingkan di Kupang (I Gde Parimartha, 2002: 282-283).

Kayu Cendana.

Perdagangan kayu cendana khususnya kayu cendana putih dari Timor, memberikan sebuah pandangan sekilas dalam perpotongan jaringan perdagangan regional Nusa Tenggara dan internasional di Indonesia Timur. India dan Cina merupakan pasar utama dalam perdagangan komoditas ini (Andaya, 2011: 124). Produk ini

sangat penting artinya bagi orang Hindu dan Budha khususnya Cina, karena kayu cendana mereka pergunakan sebagai dupa dalam upacara keagamaan dan kematian. Selain itu, untuk orang Hindu, tepung cendana digunakan sebagai bedak pelabur cangkang untuk membedakan kasta Brahmana dengan kasta lainnya. Kayu cendana juga dimanfaatkan dalam pembuatan patung, bahan kerajinan, dan perkakas rumah tangga. Selain itu minyak cendana yang berbau wangi digunakan sebagai bahan pengobatan dan campuran minyak wangi (Sanjaya, 2014: 34).

Lebih lanjut Andaya menjelaskan bahwa awal penggunaan kayu cendana di Cina adalah tahun ± 500 M. Dijelaskan juga bahwa kayu cendana digunakan sebagai obat untuk demam, muntah, koma, serta sakit dada pada perempuan. Para pendeta Budha di Cina membuat dupa dari kayu cendana dengan nama "*Tan Xiang*" yang berarti "ketulusan aroma". Lalu di kalangan orang Jawa di Nusantara, kayu cendana digunakan dalam rebusan jamu dan obat herbal (Andaya, 2011: 124-125).

Sebelum abad ke-16 para pedagang Cina sudah ada yang datang ke pulau-pulau bagian timur salah satunya di Timor untuk membeli kayu cendana. Parimarta menjelaskan bahwa pada akhir abad ke-16 perdagangan kayu cendana nampak ramai terutama oleh para pedagang Malaka, Portugis, dan Asia tetapi pedagang-pedagang Cina dari Malaka tetap memegang peranan utama dalam perdagangan ini. Keuntungan dari perdagangan kayu cendana di Timor semakin meningkat pada abad ke-17, diperkirakan keuntungan dapat mencapai 150-200%. Kemudian setelah munculnya pengaruh VOC pada pertengahan abad ke-17, maka kayu cendana juga mulai dikirim ke Batavia yang dari sana akan diekspor lagi ke pasar-pasar yang lebih besar seperti Cina dan India. Kemudian pada abad ke-18, perdagangan komoditas ini sudah mulai

dikuasai oleh Kompeni Belanda di beberapa daerah Kupang dan sekitarnya.

Kedudukan Belanda pada masa ini, terhadap perdagangan kayu cendana mengakibatkan diterapkannya pajak 1/3 dari hasil tebangan para penebang kayu cendana. Pada abad ke-19 perdagangan kayu cendana di daerah ini banyak dilakukan oleh pedagang Cina yang tinggal di Kupang. Pada tahun 1820-an harga kayu cendana perpikul adalah senilai f 10-11, lalu pedagang Cina dapat menjualnya kembali dengan harga senilai f 14-18/pikul (Parimarta, 2002: 141-143).

Pada tahun-tahun berikutnya perdagangan kayu cendana di daerah Timor fluktuatif. Seperti pada awal tahun 1830 selama 3 tahun berturut-turut ekspor komoditas ini menurun dari sebelumnya. Kemudian keadaan kembali membaik pada tahun 1834, hingga tahun 1842-1844 permintaan akan kayu cendana kembali menurun. Hal tersebut diperkirakan karena terjadi kekacauan di Cina pada masa perang candu yang mengakibatkan kemacetan dalam perdagangan komoditas ini. Tetapi setahun kemudian keadaan kembali membaik dengan kosongnya tempat-tempat penyimpanan kayu cendana yang awalnya penuh.

Selain pengaruh yang datang dari luar tadi, berkurangnya ekspor kayu cendana juga dipengaruhi oleh ketentuan pajak yang dikeluarkan pemerintah kolonial Belanda. Pada abad ke-19 di Pelabuhan Kupang, pajak ekspor kayu cendana perpikul adalah senilai f 3 untuk kapal-kapal yang berbendera Belanda, sedangkan untuk kapal-kapal asing dikenakan pajak senilai f 6/pikul. Karena pajak yang dianggap berat oleh para pedagang itulah, banyak dari mereka yang membeli kayu cendana di tempat atau pelabuhan lain seperti Naikliu dan Amfuang yang pajak eksportnya tidak berat. Oleh karena itu, kembali pada rentang tahun 1860-an hingga 1870, ekspor kayu cendana kembali mengalami penurunan setelah sebe-

lumnya dalam keadaan stabil. Ekspor komoditas ini pada tahun-tahun berikutnya semakin menurun dan perdagangannya juga semakin melemah (Parimartha, 2002: 278-283).

Kuda

Kuda merupakan salah satu komoditas ekspor untuk daerah Nusa Tenggara termasuk di bagian timur. Di bagian timur Nusa Tenggara, kuda utamanya berasal dari beberapa daerah yaitu Pulau Timor, Rote, Sawu, dan Sumba. Di sini kudukuda dternak seperti kerbau dan babi. Untuk daerah timur Nusa Tenggara kuda yang berkualitas baik adalah kuda yang berasal dari Sumba dan Sawu. Di Pelabuhan Kupang harga seekor kuda Sawu dapat mencapai nilai *f* 80-*f* 85, kuda Rote *f* 40, sedangkan yang paling murah adalah kuda Timor yaitu senilai *f* 15-*f* 20. Pada umumnya perdagangan kuda di daerah ini masih dilakukan secara *barter*, seekor kuda biasanya dapat ditukarkan dengan sebuah senapan (Parimartha, 2002: 296). Seperti komoditas lain, nilai ekspor kuda dalam abad ke-19 juga mengalami fluktuasi. Pada awal abad ke-19, masa dimana gunung Tambora meletus, daerah Timor merupakan pengekspor utama kuda dari Nusa Tenggara.

Pada masa ini perdagangan kuda merupakan perdagangan yang paling menghasilkan untung yang banyak. Hal tersebut karena, para pedagang membeli kuda dari penduduk dengan harga *f* 85/ekor lalu menjualnya kembali di Jawa seharga *f* 225/ekor, dengan kata lain pedagang memperoleh keuntungan kotor senilai *f* 140/ekor. Kuda dari daerah timur Nusa Tenggara utamanya dikirim ke Jawa dan Mauritius atau Australia. Pada tahun 1854 Gubernur Jenderal mengeluarkan instruksi bahwa setiap pengiriman kuda keluar dari Timor terlebih dahulu mendapatkan izin dari *posthouder* (wakil pemerintah setempat). Pada umumnya perdagangan kuda dipegang oleh para pedagang

Arab yang berasal dari Jawa (Parimartha, 2002: 297-299).

Cangkang Kura-Kura

Komoditas ini juga merupakan salah satu penyumbang nilai terbesar ekspor di Pelabuhan Kupang dalam beberapa tahun, diantaranya tahun 1850 dan tahun 1860. Meskipun tidak selalu memiliki nilai yang tinggi, akan tetapi hampir setiap tahun komoditas ini memiliki nilai ekspor di pelabuhan Kupang (*Beknopt*, 1850-1870). Bagian yang diekspor dari kura-kura adalah sisik dari cangkangnya dan pasar utama untuk komoditas ini adalah daerah Jawa dan Cina. Selain daerah Nusa Tenggara, masih terdapat daerah lain di timur Nusantara yang merupakan daerah penghasil komoditas ini salah satunya yaitu kerajaan kembar Gorontalo-Limboto.

Selain itu ada juga daerah seperti Filipina Selatan dan Kalimantan Timur yang menjadi pengekspor komoditas ini. Pencarian atau penangkapan kura-kura, terutama kura-kura sisik memerlukan pengetahuan yang baik tentang lingkungan dan kebiasaan hewan ini. Pencari kura-kura yang utama adalah Bajau yang menangkap kura-kura dari lautan Filipina Selatan hingga Kalimantan. Di beberapa tempat di Nusa Tenggara khususnya bagian timur seperti di pulau Wetar, kura-kura dihormati karena dianggap sebagai penjelmaan roh para leluhur mereka. Andaya menjelaskan bahwa sisik kura-kura ini bagi orang Cina pada abad ke-10 sampai abad ke-14 digunakan sebagai mata uang. Sedangkan untuk masyarakat di daerah Nusantara bagian barat seperti Batavia, Banten, Malaka, dan Aceh menjadikan sisik cangkang kura-kura sebagai sisir rambut untuk kaum wanita (Andaya, 2011: 129).

Kopi

Komoditas kopi adalah bahan ekspor baru yang digalakkan oleh pemerintah Kolo-

nial Belanda untuk daerah Nusa Tenggara. Sesungguhnya komoditas ini sudah diperkenalkan di Timor oleh Belanda pada pertengahan abad ke-18 di daerah Maubara. Tetapi baru pada akhir-akhir abad ke-19 perdagangan kopi mulai dilihat menguntungkan dan mulai diusahakan. Hal tersebut menurut Parimartha adalah karena pada masa ini, seluruh pembudidayaan kopi di Jawa terjangkit hama yang merusak pohon kopi dan karenanya hasil kopi di Jawa merosot. Sementara berkurangnya hasil kopi di Jawa, pasar di Eropa tetap memerlukan bahan tersebut, maka dari itulah Pemerintah Kolonial mengusahakan kopi di Nusa Tenggara serta beberapa daerah lain di Nusantara (Parimartha, 2002: 377).

Dalam bukunya Parimartha menjelaskan bahwa kopi mulai ditanam di Molo pada tahun 1880-an. Di daerah ini ditanam sekitar 300.000 biji kopi yang di datangkan dari Manado. Pada mulanya perkebunan kopi dilakukan oleh orang Eropa yang tinggal di Kupang serta orang Cina yang tinggal di Molo. Selain itu tanaman ini juga mulai ditanam di daerah Belu oleh orang Cina bersama dengan pribumi. Harga kopi di tempat pemetikan mencapai nilai f 23- f 30 per pikul (Parimartha, 2002: 375). Dalam pencatatan perdagangan dan pelayaran di Pelabuhan Kupang tahun 1850-1870, menunjukkan bahwa kopi sudah mulai diekspor meskipun dalam nilai yang tidak terlalu besar. Seperti komoditas lainnya, perdagangan kopi di Pelabuhan Kupang juga bersifat fluktuatif. Data ini menyebutkan bahwa dalam kurun waktu, 1850, 1855, 1860, 1865, 1870, nilai ekspor kopi terbesar adalah tahun 1860 yaitu senilai f 1.101 (Beknopt, 1850-1870).

Hasil-Hasil dari Kerbau (Kulit dan Tanduk).

Selain kuda, hasil ternak yang juga menjadi salah satu produk ekspor adalah kerbau. Dalam pencatatan statistik pelayaran

dan perdagangan tahun 1850-1870, tercatat ada dua jenis komoditas dari kerbau yang diekspor dari pelabuhan Kupang yaitu kulit dan juga tanduk kerbau. Bahkan untuk komoditas tanduk kerbau, beberapa kali termasuk dalam lima komoditas dengan nilai ekspor tertinggi yaitu pada tahun 1865 dan 1870. Setiap lima tahun sekali selama tahun 1850-1870 menunjukkan bahwa komoditas ini selalu mengalami peningkatan jumlah nilai ekspor.

Pada tahun 1870, komoditas tanduk mengalami peningkatan yaitu senilai f 5.160 dari nilai ekspor tahun 1865 yaitu senilai f 563. Sedangkan untuk komoditas cangkang kerbau, tidak terlalu memiliki nilai ekspor yang berarti. Meskipun begitu, komoditas ini secara teratur selalu memiliki nilai ekspor setiap tahunnya. Perdagangan cangkang kerbau ini, pada periode tahun 1850-1870 di pelabuhan Kupang mengalami fluktuasi. Dalam data statistik pelayaran dan perdagangan memperlihatkan bahwa nilai ekspor kulit kerbau ini terus mengalami peningkatan tahun 1860, lalu menurun pada tahun 1865, kemudian meningkat lagi di tahun 1870. Komoditas tanduk dan kulit kerbau dari pelabuhan Kupang diekspor ke daerah-daerah timur Kepulauan (*Oosterschen Archipel*).

Komoditas Impor

Bagian ini akan membahas mengenai beberapa komoditas impor utama yang diperdagangkan di Pelabuhan Kupang.

Kain

Kain muncul sebagai suatu komoditas dalam perdagangan, berawal ketika terjadi Revolusi Industri di Britania dan dengan disempurnakannya alat tenun oleh Edmund Cagwright pada akhir abad ke-18. Alat yang dikembangkan oleh Edmund Cagwright tersebut, mempermudah proses pengerjaan dalam hal pemintalan dan penununan (Perry, 2013: 47-51). Tidak

hanya kain Eropa, daerah seperti India juga memainkan peranan penting dalam perdagangan kain. Dibandingkan dengan kain dari daerah lain, kain India sangatlah berbeda karena memiliki ciri khas yaitu warna yang cerah, tingkat kehalusan yang tinggi dan juga motif yang beragam. Kain India menjadi komoditas perdagangan yang membuka zona baru bagi Asia Tenggara untuk perdagangan jarak jauh. Hal tersebut dikarenakan komoditas ini di datangkan langsung dari India yang dibawa oleh para pedagang Eropa. Para pedagang tersebut menggunakannya sebagai alat barter untuk komoditas-komoditas dari Asia Tenggara seperti Cendana dan lain-lain (Reid, 2009: 31).

Meskipun penduduk daerah Nusa Tenggara telah lama mengenal cara membuat kain dari kapas, tetapi daerah ini pada abad ke-19 tetap mengimpor kain dalam nilai yang besar. Kain merupakan komoditas impor utama di Pelabuhan Kupang, karena pada periode 1850-1870 selalu memiliki nilai impor tertinggi dibandingkan dengan komoditas lainnya (*Beknopt, 1850-1870*). Makin ramainya perdagangan kain di daerah Nusa Tenggara, disebabkan karena semakin ramai juga kontak dagang dengan para pedagang asing. Selain itu kain impor atau kain lena banyak diminati oleh para penduduk karena kualitasnya yang lebih baik dan lebih halus. Memiliki kain impor diduga dapat menjadi simbol kekayaan dan membanggakan (Parimarta, 2010: 146). Dari data pelayaran dan perdagangan tahun 1850-1870 di pelabuhan Kupang, setiap lima tahunnya menunjukkan bahwa impor kain khususnya kain lena adalah jumlah nilai yang terbesar. Meskipun impor kain di pelabuhan ini bernilai besar, tetapi komoditas kain di pelabuhan Kupang masih memiliki nilai ekspor. Semua kain-kain yang tidak lagi diperdagangkan akan diekspor kembali. Kain-kain tersebut akan diekspor ke daerah *Oosterschen Archipel* (Kepulauan Timur). Sedangkan untuk

kain-kain yang diimpor ke pelabuhan ini didatangkan dari daerah Eropa-Amerika, China-Manila-Siam, dan daerah Kepulauan Timur (*Beknopt, 1850-1870*).

Senjata dan Mesiu

Penduduk daerah Timor sudah lama mengenal senjata yaitu jenis senjata api (*vuurwapenen*) yang diperkenalkan oleh Kompeni Belanda pada abad ke-16, ketika mereka mulai menanamkan pengaruhnya di daerah ini. Senapan-senapan tersebut diberikan kepada tokoh-tokoh masyarakat ataupun raja-raja yang bersedia membantu pihak Kompeni menghadapi perlawanan penduduk dan orang-orang Portugis Hitam. Kemudian senjata dan mesiu juga biasa ditukarkan dengan kayu cendana oleh para Raja. Pemilikan senjata semakin diminati, bahkan di daerah Timor. Setiap orang yang cukup kaya setidaknya memiliki satu senjata api (Parimarta, 2002: 318). Pada abad ke-19 yaitu tahun 1850 tercatat di pelabuhan Kupang mengimpor mesiu senilai f 7.301 atau sama dengan 8% dari jumlah nilai keseluruhan impor tahun itu. Lalu pada tahun 1860 tercatat bahwa pelabuhan ini mengimpor senjata senilai f 10.409 atau sebesar 9% dari nilai keseluruhan impor tahun itu. Bahkan kedua komoditas ini menjadi salah satu komoditas yang selalu muncul di setiap tahunnya (1850,1855,1865,1870) (Persentase angka adalah hasil olahan dari sumber primer *Beknopt, 1850-1870*). Senjata dan mesiu yang diimpor di Pelabuhan Kupang bersal dari daerah Eropa dan Amerika.

Minuman Keras

Minuman keras adalah salah satu komoditas impor utama di pelabuhan Kupang khususnya untuk penduduk Timor. Minuman keras yang dimaksud di sini adalah arak, minuman anggur (*wine*) dan minuman sejenisnya. Dalam data statistik pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Kupang tahun 1850-1870 komoditas-

komoditas tersebut dibedakan. Bila dibandingkan, nilai kedua komoditas ini sangat berbeda. Minuman anggur pada masa ini (1850-1870) memiliki nilai perdagangan yang fluktuatif, Sedangkan arak memiliki nilai perdagangan yang meningkat setiap periodenya (*Beknopt, 1850-1870*).

Diketahui bahwa penduduk Nusa Tenggara khususnya Timor sangat gemar mengkonsumsi minuman keras. Bahkan Bligh menyebutkan bahwa penduduk Timor mampu meminum banyak arak tanpa diencerkan dalam jumlah yang banyak tanpa mabuk. Arak juga biasa dijadikan hadiah oleh orang Belanda untuk para Raja setempat. Selain itu, konsumsi arak tinggi di wilayah timor dan sekitarnya dikarenakan produk ini juga menjadi suatu komponen yang penting dalam pelaksanaan acara adat (Bligh, 2012: 84). Arak yang diimpor ke pelabuhan Kupang berasal dari Kepulauan Timur (*Oosterschen archipel*). Sedangkan untuk minuman keras seperti *wine* dan sejenisnya didatangkan dari Eropa dan Amerika (*Beknopt, 1850-1870*).

Beras

Seperti halnya arak dan minuman keras, beras juga merupakan salah satu komoditas penting di daerah Timor. Hal tersebut karena iklim maupun tanah di Timor tidak begitu baik untuk ditanami padi. Maka untuk memenuhi kebutuhan penduduknya daerah ini perlu mengimpor beras. Meskipun beras bukan satu-satunya makanan pokok penduduk daerah ini, tetapi melihat data ekspor impor di pelabuhan Kupang, beras selalu menjadi salah satu diantara komoditas dengan nilai impor terbesar.

Data pelayaran dan perdagangan tahun 1850-1870 di pelabuhan Kupang menunjukkan bahwa setiap lima tahunnya beras selalu masuk dalam tiga besar komoditas dengan nilai impor terbesar. Perdagangan impor komoditas ini di pelabuhan Kupang tidak pernah mengalami

penurunan, melainkan selalu mengalami peningkatan setiap lima tahunnya. Bahkan pada tahun 1870, 13,6% dari nilai keseluruhan impor komoditas adalah jumlah nilai impor dari beras. Beras yang diimpor ke pelabuhan Kupang didatangkan dari daerah Kepulauan Timur (*Oosterschen Archipel*) (*Beknopt, 1850-1870*).

Besi dan Barang-Barang Dari Besi (Kerajinan Besi)

Komoditas ini dalam perdagangan abad ke-19 di Pelabuhan Kupang, juga merupakan suatu komoditas impor utama karena seringkali memiliki nilai impor yang lumayan besar. Meskipun memiliki jumlah nilai ekspor yang lumayan besar, akan tetapi dari data pelayaran dan perdagangan tahun 1850-1870 jumlah nilai ekspor komoditas ini sangat fluktuatif. Seperti pada tahun 1855, jumlah nilai ekspor untuk komoditas ini meningkat sebesar *f* 10.268 dari nilai tahun 1850 yang hanya sebesar *f* 5.365. Tetapi lima tahun berikutnya pada tahun 1860 mengalami penurunan jumlah nilai ekspor sebesar *f* 6.315, dan kembali menurun pada tahun 1865. Lalu pada tahun 1870, jumlah nilainya kembali meningkat menjadi *f* 9.810. Komoditas ini diimpor ke pelabuhan Kupang dari beberapa daerah yaitu Eropa-Amerika, China-Manila-Siam, dan daerah *Oosterchen Archipel* (*Beknopt, 1850-1870*).

Opium

Meskipun memiliki nilai impor yang rendah dibandingkan komoditas lain, tetapi komoditas ini merupakan salah satu komoditas utama perdagangan di Hindia Belanda. Opium atau lebih dikenal sebagai candu adalah komoditas yang dihasilkan dari tanaman *papaver somniferum*, dan berasal dari darah Turki dan Persia atau British Bengal (Rush, 2012: 69). Opium masuk dan mulai diperdagangkan di Nusantara pada awal abad ke-17 yaitu tahun 1605-1609. Pada masa itu, VOC

berusaha memonopoli seluruh perdagangan opium di Nusantara. Hal tersebut terlihat dari semakin luasnya aktivitas perdagangan opium yang dilakukan VOC. Terdapat dua jenis opium yang diimpor ke kepulauan Nusantara yaitu opium yang berasal dari daerah Bengalen dan Melwa serta opium yang bersal dari daerah Levant (Turki). Pada umumnya opium di datangkan dari Bengala yang menyusuri pantai Sumatera, Selat Malaka, Selebes, Bali dan masuk ke Jawa. Pada umumnya perdagangan opium di luar Jawa dilakukan secara “selundupan” tanpa diketahui VOC. Perdagangan “selundupan” ini umumnya dilakukan oleh para pedagang Cina (Parimarta, 2002: 147).

Pada awal abad ke-19, perdagangan opium di Hindia Belanda terus diatur oleh Belanda dengan diterapkannya sistem sewa (*pacht*) yang diterapkan terutama di daerah-daerah kekuasaan Pemerintah Belanda di Nusantara. Pada umumnya perdagangan opium di Nusantara di monopoli oleh Nederlandsche Handel Maatschappij (NHM). Tetapi, perdagangan opium di luar Jawa seperti di Timor disewakan pada para penyewa (*pachters*) yang umumnya adalah pedagang Cina. Di Kupang, pajak opium mulai dipungut pada tahun 1832 dan seterusnya (Parimarta, 2002: 148). Seperti halnya dengan tempat-tempat lain, terdapat perbedaan pajak impor opium dari Bengala dan opium Levant di pelabuhan Kupang. Di pelabuhan ini, pajak impor untuk opium dari Bengala adalah senilai f 350 dan opium dari daerah Levant adalah senilai f 200 setiap petinya (Parimarta, 2002: 314).

Data pelayaran dan perdagangan tahun 1850-1870 menunjukkan impor opium di pelabuhan Kupang bersifat fluktuatif. Data ini pula memperlihatkan adanya peningkatan nilai impor setiap tahunnya dari 1850-1860. Tetapi pada tahun 1865, terjadi penurunan yang signifikan untuk nilai impor. Pada tahun 1865,

terjadi penurunan sebesar f 1.073 atau sebesar 42% dari nilai impor tahun 1860 (*Beknopt, 1850-1870*). Hal ini dipengaruhi oleh menurunnya perdagangan di pelabuhan Kupang secara keseluruhan.

Kesimpulan

Pelayaran dan perdagangan di kawasan laut Sawu khususnya di pelabuhan Kupang, sudah berlangsung sejak abad ke-14. Pada abad ke-14 dan abad ke-15 pelabuhan sudah mulai terintegrasi dengan jaringan perdagangan internasional. Hal tersebut dikarenakan pelabuhan Kupang adalah pelabuhan yang memiliki komoditas ekspor utama perdagangan yaitu kayu cendana. Kemudian pada akhir abad ke-18 sampai abad ke-19 muncul komoditas lain yang penting di Pelabuhan Kupang yaitu cangkang kura-kura dan lilin lebah.

Perdagangan di Kupang semakin bertambah ramai dengan dibukanya pelabuhan ini sebagai pelabuhan internasional pada awal abad ke-19 oleh pemerintah Hindia Belanda. Dan karena itulah pelabuhan Kupang menjadi pelabuhan *collecting center* untuk pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitarnya dan juga untuk daerah pedalaman (*hinterland*). Dari pelabuhan Kupang-lah semua komoditas ekspor dan impor dapat diperdagangkan. Pada kurun waktu 1850-1870 nilai ekspor maupun impor beberapa komoditas-komoditas sangat fluktuatif.

Pada kurun waktu 1850-1870, keseluruhan ekspor dan impor komoditas mengalami fluktuasi dalam jumlah nilai. Terlebih pada kurun waktu tersebut, beberapa pelabuhan di sekitar Kupang telah dibuka untuk perdagangan bebas. Hal tersebut, sedikit banyaknya telah berpengaruh pada perdagangan khususnya impor di pelabuhan Kupang. Terbukti pada periode 1855-1860 dan 1860-1865 keseluruhan nilai impor komoditas mengalami penurunan yang signifikan. Selain nilai impor, nilai ekspor pada tahun 1865 juga mengalami penurunan.

Fluktuasi perdagangan juga terjadi pada beberapa komoditas dengan nilai ekspor dan impor yang besar seperti kain, senjata, mesiu, minuman keras, kayu cendana, tanduk, cangkang penyu. Tetapi komoditas seperti beras dan lilin lebah, tidak mengalami penurunan pada periode tersebut. Naik turunnya nilai ekspor dan impor komoditas-komoditas tersebut disebabkan oleh faktor yang datang dari dalam maupun dari luar.

Dari sinilah terlihat bahwa pelabuhan Kupang sangat terpengaruh dengan keadaan daerah sekitarnya. Hal itu dikarenakan telah terintegrasinya pelabuhan ini dengan jaringan perdagangan lokal maupun internasional. Dalam penelitian ini juga sangat terlihat bahwa perdagangan di pelabuhan Kupang didominasi oleh pemerintah Belanda. Hal tersebut karena setiap periodenya 90% dari keseluruhan nilai ekspor maupun impor diangkut menggunakan kapal-kapal berbendera Belanda dan sisanya diangkut dengan kapal-kapal yang berbendera Britania, daerah-daerah di Asia, Amerika dan daerah-daerah lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adrian B. Lopian. 2011. *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut Sejarah kawasan laut sulawesi abad XIX*. Depok: Komunitas Bambu.
- Andaya, Leonard. 2011. "Eastern Indonesia: A study of the intersection of global, regional and local networks in the 'extended' Indian ocean", dalam Stefan C. A. Halikowski. *Reinterpreting Indian ocean worlds: Essays in honour of kirti N Chaudhuri*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- Beknopt Overzicht Van den Handel en de Scheepvaart te Timor-Koepang gedurende het jaar 1850.*
- Beknopt Overzicht Van den Handel en de Scheepvaart te Timor-Koepang gedurende het jaar 1855.*
- Beknopt Overzicht Van den Handel en de Scheepvaart te Timor-Koepang gedurende het jaar 1860.*
- Beknopt Overzicht Van den Handel en de Scheepvaart te Timor-Koepang gedurende het jaar 1865.*
- Beknopt Overzicht Van den Handel en de Scheepvaart te Timor-Koepang gedurende het jaar 1870*
- Bligh, William. 2012. "Beristirahat di Kupang", dalam George miller (ed.). *Indonesia Timur Tempo Doloe 1544-1992*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Djoko Surjo dan Nina Herlina Lubis (ed.). 2012. *Indonesia dalam Arus Sejarah Jilid 4: Kolonisasi dan Perlawanan*. Jakarta: PT. Ikhtiar Baru van Hoeve.
- Edward L. Poelinggomang. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Fox, James. J. 1996. *Panen Lontar perubahan Ekologi dalam Kehidupan Masyarakat Pulau Rote dan Sawu*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Halikowski, Stefan C. A. 2011. *Reinterpreting Indian ocean worlds: Essays in honour of kirti N Chaudhuri*. Newcastle: Cambridge Scholars Publishing.
- I Gde Parimartha. 2002. *Perdagangan dan Politik Di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Djambatan.
- I Putu Kamasan Sanjaya. 2014. *Pelabuhan Kupang Dalam Perdagangan Abad Ke 19*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Rush, James R. 2012. *Candu Tempo Doloe: Pemerintah, Pongeddar, dan Pecandu*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Miller, George (ed.). 2012. *Indonesia Timur Tempo Doloe 1544-1992*. Ja-

- karta:Komunitas Bambu.
- Perry, Marvin. 2013. *Peradaban Barat: Dari Revolusi Prancis Hingga Zaman Global*. Yogyakarta: Kreasi Wacana.
- Reid, Anthony. 2011. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680, jilid 2 : jaringan Perdagangan Global*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Reid, Anthony. 2009. "Southeast Asian Consumption of Indian and British Cotton Cloth, 1600- 1850 " , dalam Giorgio Riello and Tirthankar Roy(ed). *How India Clothed the World: The World of South Asian Textiles 1500-1850*. Leiden: Brill.
- Riello, Giorgio and Tirthankar Roy(ed). 2009. *How India Clothed the World: The World of South Asian Textiles 1500-1850*. Leiden: Brill.
- Singgih Tri Sulistiyono. 2012. " Dinamika Kemaritiman dan Integrasi Negara Kolonial", dalam D j o k o Surjo dan Nina Herlina Lubis (ed.). *Indonesia dalam Arus Sejarah Jilid 4: Kolonisasi dan Perlawanan*. Jakarta: PT. Ikhtiar Baru van Hoeve.
- Susanto Zuhdi. (ed.). 2003. *Simpul-simpul Sejarah Maritim: Dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia*. Jakarta: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata.