

## Transportasi dan Jaringan Perdagangan Cendana Timor Barat Abad XIX

**Jeff Wilfred Mesah**

Kementerian Pendidikan Tinggi, Sains dan Teknologi

Universitas Persatuan Guru 1945 NTT

Email: jeff.wilfred23@gmail.com

### Abstract

*The sandalwood trade of the past is an interesting historical study topic to discuss, which is also one of the reasons why this theme is important to raise. Research on the transportation and sandalwood trade network in West Timor in the 19th century aims to reconstruct the historical process that occurred with the sandalwood trade in West Timor, which opened trade routes and networks with other regions in Asia and Europe. The main problem is how the transportation and trade network of West Timor sandalwood in the 19th century when West Timor was under the influence of the Dutch government? This is then explained in several research questions such as who were the main actors involved and what was the transportation model or system in the sandalwood trade in West Timor in the 19th century. To obtain answers to these main questions, a critical history method is used with the use of primary and secondary sources such as archives, journals, reports, photographs, and relevant reference reviews as well as archival analysis and literature studies to complete the data. The stages in this method include heuristics and data verification or source criticism, followed by interpretation and historiography or historical writing. This research found that Dutch government controls, such as shipping taxes, actually led to a decline in the sandalwood trade. Furthermore, local trade, initially conducted by indigenous traders from the Bugis, Makassarese, Javanese, and Chinese, began to be dominated by Chinese traders, while the outbound trade network was dominated by European traders. Similarly, sandalwood transportation and shipment were heavily influenced by West Timor's geography.*

**Keywords:** Sandalwood, Trade Network, Transportation, West Timor.

### Pendahuluan

Timor Barat sebagai salah satu wilayah di Indonesia memiliki sejarah perdagangan yang kaya dan kompleks. Salah satu komoditas yang paling penting dalam sejarah perdagangan di wilayah ini adalah cendana. Kayu cendana yang pada waktu itu di kenal sebagai “emas putih” karena nilai ekonominya yang sangat tinggi membuatnya menjadi komoditas utama dalam jaringan perdagangan di Timor Barat abad XIX. Cerita tentang pulau Timor sebagai penghasil cendana membuat banyak pedagang dari berbagai wilayah berbondong-bondong datang ke wilayah ini hanya untuk mendapatkan cendana.

Perdagangan cendana pada abad XIX dapat dikatakan posisi Timor Barat merupakan wilayah Produksi bahan mentah. Walaupun ada keterangan yang menyatakan bahwa pada pertengahan abad XIX pemerintah Belanda berencana untuk membangun pabrik penyulingan minyak cendana di Kupang, namun kurangnya bukti-bukti mengenai hal itu sehingga keterangan mengenai pabrik

penyulingan minyak cendana di Kupang tidak begitu diketahui, maka kayu cendana sering di kirim keluar Timor Barat dalam bentuk bahan mentah.

Pedagang-pedagang Eropa yang datang pada abad ke-16 memberi warna tersendiri pada perdagangan cendana Timor Barat. Dilihat dari perkembangan perdagangan cendana antar pantai atau pelabuhan bahkan sampai skala global, bisa gambarkan bahwa lalulintas perdagangan cendana abad XIX memiliki jaringan yang cukup luas, hal ini didukung dengan munculnya Singapura sebagai pelabuhan bebas tahun 1819 menjadi kunci bagi adanya hubungan yang semakin ramai dalam perdagangan cendana Timor Barat. Maka yang menjadi pertanyaan besar adalah bagaimana transportasi dan jaringan perdagangan cendana Timor Barat pada abad ke XIX disaat Timor Barat dibawah pengaruh kekuasaan pemerintah Belanda? Kemudian dijabarkan dalam beberapa pertanyaan; *pertama*, siapa aktor utama yang terlibat dalam jaringan perdagangan cendana Timor Barat abad XIX, *kedua*, bagaimana model atau sistem transportasi yang digunakan dalam perdagangan cendana Timor Barat pada periode ini?

### Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini sepenuhnya merupakan metode sejarah, dimulai dari pencarian sumber, verifikasi sumber, perumusan fakta, hingga penyajian pemikiran baru dalam tulisan,<sup>1</sup> yang dikombinasikan dengan analisis arsip dan studi pustaka. Kajian ini sebenarnya bertujuan untuk menghasilkan karya sejarah dengan penekanan utama pada transportasi dan jaringan perdagangan pada abad ke-19. Sumber utama diperoleh dari berbagai literatur mengenai Pulau Timor dan Nusa Tenggara Timur, serta kisah-kisah rakyat lokal, di samping jurnal dan buku-buku yang relevan dengan tema studi. Data yang diperoleh tentu perlu diverifikasi kembali. Meskipun sumber-sumber itu masih bersifat umum, mereka dapat memberikan informasi dasar.

Data laporan dan dokumen kolonial sangat membantu dalam mengungkapkan permasalahan yang dipelajari. Kekurangan informasi bisa diatasi dengan memanfaatkan folklor dan kisah-kisah rakyat yang ada di kalangan masyarakat. Reproduksi lukisan sebagai sumber foto juga digunakan, karena setiap foto atau lukisan biasanya menyimpan banyak kisah di baliknya. Sumber-sumber itu lalu diuji atau diverifikasi dengan kritis sehingga menghasilkan tulisan yang objektif.<sup>2</sup> Oleh karena itu, kritik terhadap sumber adalah penting sebagai langkah evaluasi atau pengujian terhadap data yang didapatkan dari segi nilai kebenarannya. Dalam konteks ini, kritik eksternal digunakan untuk mengevaluasi otentisitas atau keaslian sumber, sedangkan kritik internal digunakan untuk menilai kredibilitas

<sup>1</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013). 73-81.

<sup>2</sup> Helius Sjamsuddin, *Pengantar Ilmu Sejarah*, (Jakarta: Depdikbud, 1996). 61.

sumber. Setelah melakukan verifikasi, langkah berikutnya adalah menjelaskan fakta-fakta yang terdapat dalam sumber, lalu menggabungkannya, dan akhirnya menyajikannya dalam format tulisan atau historiografi.

## Hasil dan Pembahasan

Jaringan perdagangan cendana di Timor Barat abad XIX tidaklah begitu jauh berbeda dengan abad-abad sebelumnya, Timor Barat juga masih berhubungan dengan para pedagang-pedagang Cina, Bugis dan Makasar, perdagangan terjadi pada tingkat lokal yang menghubungkan tempat-tempat di pedalaman dan pantai, sampai pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Menurut Kruseman, aktifitas perdagangan di Timor Barat dapat dibedakan atas tiga tingkat yaitu; *Pertama*, perdagangan di dalam (*Binnenlandsche Handel*) bisa di sebut juga perdagangan antar pantai dan pulau-pulau lainnya di sekitar atau yang berdekatan dengan Pulau Timor seperti Rote, Sabu, Solor, juga perdagangan di dalam wilayah Timor Barat sendiri. *Kedua*, perdagangan ke luar (*Buitenlandsche Handel*) merupakan perdagangan yang berhubungan dengan daerah-daerah yang lebih jauh seperti, Jawa, Makasar, Ambon, dan juga tempat-tempat di wilayah jajahan Prancis seperti Bourbon dan Mauritius, dan yang *Ketiga*, adalah perdagangan dengan kapal besar (*de Handel met de Schepen*) merupakan perdagangan yang dilakukan oleh kapal-kapal besar penangkap ikan.<sup>3</sup> Namun berkaitan dengan perdagangan cendana di wilayah Timor Barat kiranya aktifitas perdagangannya dapat dibagi menjadi dua, yaitu perdagangan keluar dan perdagangan didalam atau perdagangan lokal.

Sistem perdagangan dapat dikatakan berlaku sistem tukar atau barter antara orang atau penduduk pedalaman dan orang perahu yang datang. Dari laporan tahun 1836, dapat diketahui bahwa terutama di wilayah-wilayah pedalaman masih menerapkan sistem tukar atau barter.<sup>4</sup> Aktifitas perdagangan dapat terjadi antara pedagang yang datang di pelabuhan, maupun antara pedagang dan penduduk pedalaman di tempat-tempat tertentu.

Disebutkan, apabila ada perahu yang datang di pantai, awak perahu mulai mula akan menurunkan sedikit barang yang ingin ditukarkan, selanjutnya penduduk yang datang dengan membawa cendana atau hasil yang dimiliki kemudian mulai meletakan sejumlah hasilnya didepan atau berhadapan dengan barang yang dibawah para pedagang atau orang perahu. Orang perahu yang segera melihat itu akan menyampaikan reaksinya, bila pedagang atau orang dari perahu itu setuju dengan penukaran itu ia akan mengambilnya, dan kalau tidak setuju ia dapat menawar dengan cara mengurangi barangnya, jika penduduk menganggukan atau

<sup>3</sup> Johannes Diederik Kruseman, "Beschrijving Van Timor en eenige naburige eilanden". *De Oosterling*, Vol-2, pp. 1-41, (1836). 6-9.

<sup>4</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1836).

menggelengkan kepalanya sebagai tanda setuju atau tidak. Kalau setuju, maka penduduk akan mengambil barang pedagang atau orang perahu dan pergi.<sup>5</sup> Berkaitan dengan aktifitas perdagangan, disebutkan bahwa, perdagangan ke luar terutama dilakukan oleh pedagang-pedagang Jawa dan Makasar sedangkan perdagangan ke wilayah pedalaman atau di sepanjang pantai dilakukan oleh pedagang-pedagang Cina.<sup>6</sup>

### Perdagangan di Dalam

Perdagangan didalam atau perdagangan lokal bisa disebut juga aktifitas perdagangan dengan lingkup terbatas dalam suatu daerah atau kawasan tertentu yang menghasilkan suatu produk dan komoditi dagang. Dengan demikian perdagangan lokal atau perdagangan didalam dapat dikatakan aktivitas perdagangan cendana yang terjadi dalam lingkup wilayah Timor Barat, antara wilayah pedalaman dengan pelabuhan-pelabuhan penduduk di muara atau pesisir-pesisir pantai, juga aktifitas yang terjadi di pelabuhan Kupang dan Atapupu sebagai pelabuhan utama.

Peranan orang Cina dalam perdagangan cendana di wilayah Timor Barat nampak sangat penting, Willem van Hogendorp menyebutkan di Kupang kampung-kampung orang Cina terletak di sepanjang pantai dan dekat dengan pelabuhan. Juga penduduk orang Cina dimana-mana melakukan pekerjaan yang sama, terutama berdagang.<sup>7</sup> Kehadiran pedagang-pedagang Cina di Timor Barat berhubungan dengan adanya aktivitas perdagangan cendana antara Macau dan Timor sejak abad-abad sebelumnya. Berdasarkan sebuah laporan tahun 1706, disinggung bahwa hasil tebangan cendana di Timor Barat sering dibawah oleh pedagang-pedagang Cina ke Batavia dan Macau. Disebutkan pulah bahwa setiap tahun pedagang Cina dari Batavia selalu datang ke Kupang dan Atapupu dengan sebuah armada mencapai 16 sekoci, untuk mencari kayu cendana yang ditukarkan dengan barang-barang yang dibawahnya.<sup>8</sup>

Selain itu munculnya banyak orang Cina di Timor Barat juga berhubungan dengan semakin luasnya pengaruh kolonial Belanda, atau pengaruh Eropa yang menggunakan orang-orang Cina sebagai pachter dalam perdagangan cendana.

<sup>5</sup> John Hardwood Moor., “*Short Account of Timor, Roti Savu, Solor*”. In: *Notices of the Indian Archipelago, and Adjacent Countries: being a collection of papers relating to Borneo, Celebes, Bali, Java, Sumatra, Nias, the Philippine Islands, Sulus, Siam, Cochinchina, Malayan peninsula. Part. 1. Appendix/Lampiran*, pp. 5-12. (Singapore: Free Press, 1837). 8.

<sup>6</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1851).

<sup>7</sup> Willem van Hogendorp., “*Beschryving van het eiland Timor; Voor zoo verre het tot nog toe bekend is*”. *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (VBG)*, Vol. 1, pp. 273-306, (1779). 281.

<sup>8</sup> Lihat, J. Villiers, *As derradeiras do mundo: The Dominican Mission and the Sandalwood Trade in the Lesser Sunda Island in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. (Lisboa: Centro de Estudos de Historia E Cartografia Antiga, 1985), hlm 598.

Disamping berdagang orang-orang Cina di Timor Barat juga melakukan pekerjaan dengan membuat kerajinan dari kayu cendana yang siap dikirim.<sup>9</sup>

Orang-orang Cina sering masuk ke pedalaman untuk langsung membeli kayu cendana dari penduduk dan dikirim ke Kupang, selain itu mereka juga membawa barang-barang buatan Eropa ke daerah-daerah pedalaman untuk ditukarkan dengan kayu cendana. Laporan tahun 1834 menyebutkan bahwa pedagang-pedagang Cina sering mencari kayu cendana ke tempat-tempat terpencil disepanjang pantai kemudian dibawah untuk dikumpulkan dan dijual di Kupang dengan harga *f.10* per pikul. Aktifitas perdagangan orang Cina juga dapat diketahui dari laporan tahun 1830-an yang menyebutkan bahwa, karena orang-orang Cina telah sampai ke daerah-daerah pedalaman Timor Barat untuk membeli kayu cendana dan dibawah ke Kupang, akibatnya pusat-pusat perdagangan cendana yang terletak di pantai seperti Amanuban di wilayah pantai selatan, Fialaran dan Maubara di pantai utara, kesulitan mendapatkan kayu cendana.<sup>10</sup>

Laporan tahun 1834 dan 1836 mengatakan bahwa orang-orang Cina berjalan dari pantai ke pantai di sepanjang wilayah Timor Barat untuk membeli kayu cendana dan dibawah ke Kupang.<sup>11</sup> Juga disebutkan pula bahwa orang-orang Cina mendapat perlindungan di wilayah pedalaman oleh raja-raja lokal karena ada beberapa yang beruntung tinggal di sana dengan menikahi putri-putri raja atau fetor.<sup>12</sup>

Di kerajaan Belu pedagang-pedagang Cina yang datang berdagang ke pedalaman harus mendapat izin dari raja-raja atau kepala-kepala setempat, izin ini dapat di bayar.<sup>13</sup> Laporan tahun 1835 mengatakan orang-orang Cina juga dapat masuk sampai ke berbagai tempat seperti di Fialarang di pantai utara yang merupakan wilayah Portugis, Amanuban di pantai selatan dan daerah-daerah pedalaman, kemudian mereka datang ke Kupang membawah hasil-hasilnya.<sup>14</sup>

### Perdagangan ke Luar

Perdagangan keluar dapat artikan juga sebagai perdagangan antar wilayah, antar pulau, antar benua atau pada jangkauan yang lebih luas melampaui batas-batas lokal. Dalam hal ini perdagangan cendana keluar kawasan wilayah Timor Barat

<sup>9</sup> Kruseman, *Beschrijving Van Timor en eenige naburige eilanden*. 18-22.

<sup>10</sup> *Kort overzicht der Residentie Timor*. (Tahun 1835).

<sup>11</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1834, 1836).

<sup>12</sup> *Politiek Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1861).

<sup>13</sup> Hendrik Jan Grijzen, "Mededeelingen omtrent beloe of Midden-Timor". *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (VBG)*, Vol. 54, No. 3e, pp. 1-145. (Batavia: 'S Hage: Albrecht & Co, M. Nijhoff, 1904). 35.

<sup>14</sup> *Kort overzicht der Residentie Timor*. (Tahun 1835).

atau dapat diartikan sebagai pengiriman cendana keluar. Dengan kata lain yang dimaksutkan disini adalah perdagangan cendana keluar dari Timor Barat dengan wilayah di Nusantara maupun diluar kepulauan Nusantara.

Berhubungan dengan jaringan perdagangan cendana keluar baik di wilayah-wilayah Nusantara, Asia maupun Eropa, nampaknya Timor Barat telah terkait di dalamnya. Dilihat dari kayu cendana dari Timor Barat yang dibawah ke Makasar dan diteruskan ke Singapura, Cina dan juga tempat-tempat lain di Eropa. Kupang dijadikan pusat administrasi kekuasaan Belanda di wilayah Timor Barat dan sekitarnya, yang sekaligus menjadi pusat kegiatan perdagangan cendana yang berhubungan dengan daerah luar yang lebuh luas.

Dalam aktivitas perdagangan cendana keluar yang memegang peran penting adalah terutama pedagang-pedagang Bugis dan Makasar, walaupun tidak menutup kemungkinan pedagang Cina juga ikut berperan disini. Disebutkan Antara lain, orang-orang Bugis dari Sulawesi, dan pedagang-pedagang dari daerah lain datang ke Kupang, untuk membeli barang-barang yang diperlukan seperti kayu cendana. Selain itu disebutkan pula bahwa mereka sering melakukan pelayaran dagang menuju tempat di bagian tengah dan timur kepulauan seperti Mandar, Kaili, Makasar, Bonerate, New Guinea, Timor Barat, Seram, Sumba, Flores, Bali, Borneo dan lain-lain.<sup>15</sup>

Sejak tahun 1820-an banyak pedagang-pedagang Eropa yang tinggal di Kupang dan sering mengirimkan barang dagangan mereka ke Batavia.<sup>16</sup> Dari laporan tahun 1835 yang mengatakan bahwa banyak pedagang-pedagang Inggris yang membeli cendana di Timor Barat dan mengirimnya ke Cina.<sup>17</sup> Juga di Kupang datang kapal-kapal dari Makasar dan Buton untuk membeli cendana, mereka juga sering datang membawah barang-barang seperti opium, katun, dan kain lena.<sup>18</sup>

Berkaitan dengan jalur perdagangan hasil-hasil dari pulau Timor, seperti kopi dari Dili wilayah Timor Potugis, yang akan di ekspor ke Eropa dikirim melalui Makasar, sedangkan kayu cendana dari Timor Barat yang akan dijual ke Cina dikirim terutama melalui Singapura juga Makasar. Sebagai pengusaha angkutan

---

<sup>15</sup> Peter Spillett, *Feasibility Study on Construction of Traditional Makassan Prahu and Sailing from Sulawesi to North Australia*. (Winnillie, N.T: The Historical Society of the Northern Territory, 1988). 70.

<sup>16</sup> Johannes Olivier, *Land en zeetogten in nederlands indie en eenige britsche etablissementen gedaan in de jahren 1817 tot 1876*. Vol. 2. (Amsterdam: Platen Amsterdam, 1828). 269.

<sup>17</sup> *Kort overzicht der Residentie Timor*. (Tahun 1835).

<sup>18</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1834).

utama disini nampak dari kapal-kapal Cina juga kapal-kapal Inggris yang mengikuti jalur Australia-Hongkong.<sup>19</sup>

Disebutkan pada umumnya orang-orang Bugis dan Makasar setiap tahun datang dengan perahu-perahu di tempat-tempat yang tidak diawasi di Timor Barat, dan dari penduduk setempat mereka dapat membeli kayu cendana yang ditukar dengan barang bawaannya seperti senjata, kain-kain Bugis dan Makasar. Perdagangan yang ramai umumnya terjadi pada bulan Maret dan September, mereka biasanya mendekat dan mampir di sepanjang pantai utara Timor seperti, Oekusi, Maubara dan Sutrama.<sup>20</sup>

Selain pedagang Cina, Bugis dan Makasar yang mencari kayu cendana ke Timor Barat munculnya pedagang Eropa di Timor Barat juga tentu membuat semakin luasnya hubungan perdagangan dengan dunia luar dalam artian dengan wilayah-wilayah di luar Nusantara. Selain pedagang Prancis disini datang pula pedagang Belanda dan Inggris meskipun tidak banyak. Pada tahun 1823 seorang pedagang Belanda, William Barn telah menghabiskan waktunya selama empat tahun dari tahun 1819-1823 berdagang antara Sydney dan pulau-pulau di bagian timur Nusantara, terutama antara Timor Barat dan Kai, Aru.<sup>21</sup>

Kupang dan Atapupu merupakan pusat pelabuhan perdagangan kayu cendana di wilayah Timor Barat, terutama Kupang yang adalah pusat pemerintahan. Dari laporan-laporan kolonial diketahui bahwa di Kupang sudah datang kapal-kapal dari berbagai tempat, dan dari berbagai bangsa. Laporan tahun 1835 menyebut, kadang-kadang datang juga pedagang dari Dili wilayah Timor Portugis, ke Kupang, mereka sering membawa lilin, tepung beras, dan sebaliknya ke Dili datang pedagang-pedagang dari Makasar. Kapal-kapal dari Makasar yang datang di Timor Barat sering membawah barang-barang dari Cina yang dapat ditukar dengan hasil-hasil setempat terutama kayu cendana. Pada masa ini masih datang pedagang penangkap ikan orang-orang Inggris dari laut selatan, kadangkala masuk ke Kupang dan juga tempat-tempat lain di wilayah Timor Barat. Mereka sering membawa barang-barang yang diperlukan oleh penduduk Timor Barat dan ditukar dengan kayu cendana. barang bawaan mereka antara lain seperti senapan dan mesiu yang

<sup>19</sup> M.G. de Boer & J.C. Westermann, *Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941*. (Amsterdam: J.H. de Bussy, Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1941). 278-279.

<sup>20</sup> John Hardwood Moor, "Short Account of Timor, Roti Savu, Solor". In: *Notices of the Indian Archipelago, and Adjacent Countries: being a collection of papers relating to Borneo, Celebes, Bali, Java, Sumatra, Nias, the Philippine Islands, Sulus, Siam, Cochin China, Malayan peninsula. Part. 1. Appendix/Lampiran*, pp. 5-12. (Singapore: Free Press, 1837). 11.

<sup>21</sup> Spillett, *Feasibility Study on Construction of Traditional Makassan Prahu and Sailing from Sulawesi to North Australia*. 64.

dijual atau ditukar dengan harga murah. Contohnya sebuah senapan buatan Inggris di Kupang hanya seharga 5 dolar Spanyol.<sup>22</sup>

Laporan mengenai kedatangan kapal di Kupang sejak tahun 1836 walaupun tidak begitu lengkap namun diketahui bahwa yang mendominasi adalah kapal-kapal berbendera Inggris, dengan demikian maka dapat dilihat bahwa pedagang-pedagang Eropa juga turut meramaikan perdagangan cendana cendana di Timor Barat.<sup>23</sup>

Antusias pedagang Eropa untuk meramaikan perdagangan cendana di wilayah Timor Barat juga terlihat dengan jumlah kapal yang datang pada tahun 1838 yaitu 88 buah, dimana kedatang kapal ini meningkat sebanyak 49 buah dari tahun sebelumnya 1837, yang cuma 39 buah kapal saja. Angka ini mencatat 25 buah kapal, 45 buah perahu jenis bark, 8 buah jenis brik, 10 buah jenis schooner. Perhatian besar untuk perdagangan cendana pada masa ini datang dari pedagang Inggris dimana dari kapal-kapal asing itu terdapat 36 memakai bendera Belanda, 9 Amerika, dan 42 bendera Inggris, selain 1 dari Prancis, dan 1 Portugis.<sup>24</sup>

Pada tahun 1840-an kedatangan kapal di Kupang terjadi penurunan dan mulai meningkat lagi pada tahun 1850-an.<sup>25</sup> Sebagai dugaan dapat kiranya disebut bahwa keadaan tahun 1840-an mungkin disebabkan adanya pengaruh dari perkembangan pelabuhan lain seperti Ampena, Bima, atau Waingapu. Dihubungkan dengan keadaan di Inggris, mungkin pula pergolakan politik yang terjadi antara tahun 1842-1848,<sup>26</sup> membawa pengaruh bagi berkurangnya kapal Inggris yang datang. Kemudian penggunaan tenaga mesin uap dalam pelayaran membawa pengaruh meningkatnya kedatangan kapal tahun 1850-an.

Akan tetapi sesudah tahun 1860 perdagangan cendana di Timor Barat nampak mendapat tantangan dengan terbukanya pelabuhan-pelabuhan lain yang menjadi pelabuhan bebas. Hal ini memungkinkan para pedagang yang biasanya membeli cendana ke Timor Barat untuk beralih ke barang dagangan lain yang tersedia di pelabuhan-pelabuhan bebas dengan pajak yang rendah, ketimbang harus membeli cendana ke pelabuhan Kupang.

---

<sup>22</sup> *Algemeen verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1835).

<sup>23</sup> *Algemeen verslag der Residentie Timor*. Tahun: 1835, 1836, 1837, 1838, 1852, 1855; *Politiek verslag der Res. Timor*. Tahun: 1863; “Ar. van Financien. 1816-1930/878; Koloniaal Verslag. (Tahun 1860).152.

<sup>24</sup> *Algemeen verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1838).

<sup>25</sup> Hal ini bisa dikarenakan berbagai faktor dimana pada masa ini regulasi pajak yang ditetapkan pemerintah dan juga terjadinya perang candu di Inggris.

<sup>26</sup> Eric Robert Wolf, *Europe and the People without History*. (Oakland, California: University of California Press, 1982). 291.

## Sistem Transportasi

Transportasi dan pengangkutan dalam perdagangan cendana di Timor Barat abad XIX kiranya dapat dilihat dari laporan-laporan mengenai kedatangan kapal atau perahu di Kupang, Sedangkan trasportasi lokal digunakan kuda sebagai alat angkut untuk membawa kayu cendana dari pedalamen ke wilayah pantai. Mengingat lokasi penebangan cendana yang berada di pedalamen, kuda berperan penting sebagai alat tranportsi. Selain itu struktur geografis Timor Barat yang tidak memungkinkan untuk menggunakan transportasi sungai.

Wilayah-wilayah di sekitar Kupang yang merupakan daerah pemasok barang dagang juga berperan penting, seperti di bagian timur Kupang terdapat pasar yang ramai di Babau, yang menyediakan bahan-bahan untuk perdagangan di Kupang.<sup>27</sup> Begitu pula dengan prasarana jalan di sekitar Kupang dapat dikatakan baik, terutama jalan yang menghubungkan Kupang dan Babau, sekitar 18 mil dari Kupang, kondisi jalan-jalan ini dapat dilalui oleh gerobak.<sup>28</sup> Selain itu dengan adanya perahu-parahu yang dimiliki penduduk atau pedagang juga dapat menjadi sarana yang berarti bagi kelancaran perdagangan kayu cendana keluar dalam menyusuri pantai. Untuk angkutan itu bahkan penduduk di Timor Barat sudah mengenal cara membuat perahu sejak abad sebelumnya.

Kebiasaan membuat perahu juga terdapat di Solor dan Ende, disini selain orang Bugis dan Makasar banyak penduduk yang lokal yang dapat membuat perahu, seperti di Adonara wilayah pulau Solor, Geliting di pantai utara Flores, dan di Ende, banyak penduduknya yang melakukan pekerjaan membuat perahu.<sup>29</sup> Para penduduk ini banyak yang tinggal di wilayah pesisir Timor Barat, dan perahu-perahu ini yang kemudian dipakai dalam mengangkut cendana ke pelabuhan utama di Kupang.<sup>30</sup>

W. van Hogendorp memberikan keterangan bahwa dari abad ke-18 di Timor Barat orang sudah membuat perahu secara sederhana dibuat dari batang pohon yang dilubangi, yang pada kedua sisinya diikatkan sepotong kayu, dan pada ujung belakang dari kedua kayu ini diikat pula dua potong kayu lain yang ringan, yang menopangnya menjadi tidak tenggelam. Perahu-perahu ini baik untuk pelayaran

<sup>27</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1834).

<sup>28</sup> Henri Zondervan, "Timor en de Timoreezien". *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, (TAG). Issues. 2, 5, pp. 30-140. (Leiden: E.J. Brill, 1888). 80.

<sup>29</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1899).

<sup>30</sup> Kemungkinan ini berkaitan dengan kebijakan mengenai daerah penyangga yang diberlakukan oleh Resident Timor, dengan memindahkan orang-orang flores di sepanjang pesisir Timor Barat. untuk lebih jaunya lihat, James J. Fox, *The Harvest of the Palm, The Ecological Change in Eastern Indonesian*. (Cambridge/ Massachusetts/London: Harvard University Press, 1977). 72.

sepanjang pantai.<sup>31</sup> Masih ada perahu-perahu yang dibuat oleh orang-orang bugis yang melakukan pelayaran dagang di wilayah Timor Barat dan sekitarnya. Mengenai gambaran besar kecilnya perahu yang melakukan pelayaran dagang ini, A. Horridge menjelaskan antara lain dari tahun 1803 sampai 1830 terdapat perahu-perahu bugis mengumpulkan teripang dengan bobot sekitar 25 ton, sementara perahu mayang pedagang Jawa berbobot sampai dengan 20-50 ton. namun untuk pelayaran yang jauh perahu padewakang orang bugis dapat berukuran lebih besar.<sup>32</sup>

Perdagangan cendana juga diwarnai dengan hilir mudik kapal-kapal model Eropa seperti, kapal layar kecil bertiang dua ‘kleine brikken’ dan kapal layar besar dua tiang ‘groote twee masten’ yang dibawah oleh orang-orang Jawa dan Cina. Ukuran besar dan daya angkut dari kapal-kapal itu berkisar antara 20-an koyang untuk jenis brik dan 15-20 koyang untuk jenis schooner. Selain itu masih ada perahu-perahu kecil yang disebut jukung dari nelayan pantai lokal, Juga di Kupang terdapat 30 buah perahu nelayan pantai, terutama milik orang-orang Cina dan pedagang orang Kristen pribumi.<sup>33</sup>

Laporan tahun 1836 menyebutkan bahwa para pedagang di Kupang terutama pedagang-pedagang Cina telah memiliki perahu-perahu kecil yang berjumlah 24 buah dengan bobot rata-rata 8 ton, juga sebuah perahu jenis kotter dengan bobot 20 last atau setara dengan 40 ton.<sup>34</sup> Maka dari laporan-laporan ini dapat diketahui bahwa pedagang-pedagang Cina sangat berperan penting dalam transportasi perdagangan cendana dari pedalaman. Hal ini dikarenakan Orang-orang Cina sering masuk ke pedalaman untuk langsung membeli kayu cendana dari penduduk dan dikirim ke Kupang.<sup>35</sup>

Berkaitan dengan transportasi pengangkutan cendana ke luar wilayah Timor Barat kiranya dapat dilihat dengan banyaknya perahu dan kapal yang datang di Kupang. Dari laporan-laporan pemerintah Belanda dapat diketahui jumlah kapal dan perahu yang datang di Kupang, walaupun tidak begitu lengkap namun dapat memberi gambaran mengenai transportasi perdagangan cendana di Timor Barat. Berkaitan dengan kedatangan kapal dan perahu di Kupang tahun 1830an-1879 dapat dilihat pada table berikut:

---

<sup>31</sup> Willem van Hogendorp, “Beschryving van het eiland Timor”. *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (V BG)*, Vol. 2, pp. 63-83, (Tahun 1780). 80.

<sup>32</sup> Adrian Horridge, *The Prahu: traditional sailing boat of Indonesia*. (Oxford, New York: Oxford University Press, 1985). 16-19 dan 50.

<sup>33</sup> *De Residen van Timor*. (27-2-1824).

<sup>34</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1836).

<sup>35</sup> *Kort overzicht der Residentie Timor*. (Tahun 1835).

**Tabel 1.** Jumlah Kedatangan Kapal dan Perahu di Kupang Tahun 1836-1879

Tahun	Kapal dan Perahu	Bobot (Ton)	Tahun	Kapal dan Perahu	Bobot (Ton)
1836	51	-	1851	39	5.658
1837	39	-	1852	59	8.972
1838	88	-	1853	57	-
1842	71	-	1855	68	10.279
1843	35	-	1857	89	-
1845	45	-	1858	75	11.789
1846	25	1.158	1859	87	19.455
1847	33	1.268	1860	84	-
1848	41	1.804	1879	36	4.063
1850	32	4.592			

Sumber: *Direproduksi dari I Gde Parimartha, (2002); Algemeen verslag der Res. Timor 1835, 1836, 1837, 1838, 1852, 1855; Politiek verslag der Res. Timor 1863; Ar. van Financien 1816-1930/878; Koloniaal Verslag, 1860.*<sup>36</sup>

Dari jumlah angka-angka pada tabel 1. diatas dapat diketahui bahwa tahun 1837 dan tahun 1843-1851 kapal dan perahu yang datang ke pelabuhan Kupang tidak mencapai 50 buah.<sup>37</sup> Sedangkan pada tahun-tahun sebelumnya seperti tahun 1836, 1838, 1842 dan tahun 1852 sampai tahun 1860 jumlah kapal dan perahu yang masuk ke pelabuhan Kupang melebihi 50 buah dengan angka tertinggi adalah di tahun 1857 yang mencapai 89 buah. Hal ini mungkin berkaitan Dengan adanya jalur pelayaran yang berpusat di Batavia melalui kerjasama dengan Cores de Vries, dilaporkan bahwa sejak tahun 1856 Timor Barat telah didatangi secara teratur sebulan sekali.<sup>38</sup> Sedangkan dari segi jumlah muatan terjadi peningkatan di tiap

<sup>36</sup> I Gde Parimartha, *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. (Jakarta: Djambatan, 2002); *Algemeen verslag der Res. Timor 1835, 1836, 1837, 1838, 1852, 1855; Politiek verslag der Res. Timor 1863; Ar. van Financien 1816-1930/878; Koloniaal Verslag, 1860*.

<sup>37</sup> Kemungkinan disebabkan berbagai faktor, salah satunya pada masa ini masih terjadi ketegangan di Timor Barat di mana terjadi pelawan oleh raja sonbai dan Amanuban melawan pemerintah Belanda sehingga kemungkinan mempengaruhi jumlah kapal dan perahu yang datang ke wilayah Timor Barat. lihat Anselmus Dominikus Meak Parera, *Sejarah Pemerintahan Raja-raja Timor: Suatu Kajian Peta Politik Pemerintahan Kerajaan-kerajaan di Timor sebelum Kemerdekaan Republik Indonesia*. Editor; Gregor Neonbansu. (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan dan PT. Yanense Mitra Sejati, 1994).

<sup>38</sup> Joseph Norbert Frans Marie A'Campo., *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*. (Hilversum: Verloren 1992). 45.

tahunnya, bahkan tahun 1859 jumlah mutan mencapai 19.455 ton dari 87 kapal yang datang ke pelabuhan Kupang.<sup>39</sup>

Nampak juga bahwa tahun 1838 kedatangan kapal meningkat sebanyak 49 buah dari tahun sebelumnya, dimana yang mendominasi kapal berbendera Inggris dan Belanda. Angka ini mencatat 25 buah kapal, 45 buah perahu jenis bark, 8 buah jenis brik, 10 buah jenis schooner, dan tercatat dari kapal-kapal asing itu terdapat 35 memakai bendera Belanda, 9 Amerika, dan 42 bendera Inggris, selain itu masing-masing 1 dari Prancis, dan 1 dari Portugis.<sup>40</sup>

Pada tahun 1840-an terjadi penurunan angka kunjungan kapal dan perahu di wilayah Timor Barat, hal ini kemungkinan dapat dikaitkan dengan regulasi pajak yang diterapkan pemerintah Belanda, juga bisa bisa dikaitkan dengan semakin berkembangnya pelabuhan-pelabuhan lain disekitar wilayah Timor Barat seperti Ampena, Bima, dan Waingapu. Selain itu dapat dikaitkan pula dengan keadaan di Inggris, yang kemungkinan membawa pengaruh dengan berkurangnya kapal Inggris yang datang mencari cendana ke wilayah Timor Barat, dimana terjadi pergolakan politik antara tahun 1842-1848.<sup>41</sup>

Laporan tahun 1850 menyebutkan bahwa sebuah kapal Eropa milik Belanda yang memiliki bobot 26 ton atau sekitar 13 last berlabuh di pelabuhan Kupang, diantaranya juga terdapat 13 buah kapal/perahu dengan bobot masing-masing sekitar 18 ton atau 9 last milik pedagang-pedagang lokal.<sup>42</sup>

Akan tetapi sesudah tahun 1860 dengan terbukanya pelabuhan-pelabuhan lain yang menjadi pelabuhan bebas memberikan dampak pada perdagangan cendana di Timor Barat. Karena dengan hal ini memungkinkan para pedagang yang biasanya membeli cendana ke Timor Barat untuk beralih ke barang dagangan lain yang tersedia di pelabuhan-pelabuhan bebas atau dengan pajak yang rendah, ketimbang harus membeli cendana ke pelabuhan Kupang.

Sama halnya seperti pada saat Singapura di buka menjadi pelabuhan bebas yang dibangun oleh Inggris tahun 1819, dengan tarif bea masuk yang lebih murah maka pedagang Cina bahkan pedagang Bugis dan Makasar lebih cenderung

<sup>39</sup> Untuk lebih jaunya dapat dilihat di, *Algemeen verslag der Residentie Timor*. (Tahun: 1835, 1836, 1837, 1838, 1852, 1855); *Politiek verslag der Residentie Timor*. (Tahun: 1863); *Arsip van Financien*. (1816-1930/878); *Koloniaal Verslag*. (Tahun 1860).152.

<sup>40</sup> *Algemeen verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1838).

<sup>41</sup> Wolf, *Europe and the People without History*. 291.

<sup>42</sup> *Algemeen Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1850).

membawah hasil cendana ke pelabuhan Singapura ketimbang ke Makasar yang dikuasai Belanda.<sup>43</sup>

Atas pertimbangan itu pemerintah Belanda mulai membangun dan membuka pelabuhan-pelabuhan bebas di wilayah Hindia Belanda untuk menyaingi Singapura, salah satunya adalah pelabuhan Kupang di Timor Barat. Setelah itu pada tahun 1865 pelabuhan Kupang dibuka sebagai pelabuhan bebas untuk ekspor impor kapal-kapal asing, juga untuk hubungan dagang dengan pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitar Timor Barat yang tidak dimasuki kapal asing.<sup>44</sup> Selanjutnya mengenai kedatangan kapal dan perahu di Kupang disebutkan di laporan tahun 1886 mengenai keterangan tahun 1884, untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari daftar table berikut ini:

**Tabel. 2** Kapal dan Perahu yang Datang dan Pergi dari Timor Barat Tahun 1884.

Pelabuhan	Kapal Uap/Api		Kapal Layar Model Eropa		Perahu Pribumi	
	Jumlah	Bobot (m <sup>3</sup> )	Jumlah	Bobot (m <sup>3</sup> )	Jumlah	Bobot (m <sup>3</sup> )
<b>Kapal dan Perahu yang Datang</b>						
<b>Kupang</b>	1	238	10	6.538	4	68
<b>Atapupu</b>	-	-	-	-	3	304
<b>Kapal dan Perahu yang Pergi</b>						
<b>Kupang</b>	4	1.689	9	5.893	9	120
<b>Atapupu</b>	-	-	-	-	4	344

Sumber: *Kolonial Verslag*, Tahun 1886. (Lampiran C).

Dari laporan tahun 1886 dapat diketahui bahwa di Kupang tahun 1884 masuk sebanyak 20 buah kapal uap, 3 buah kapal layar model Eropa dan 16 buah perahu layar pribumi. Sementara pelabuhan Atapupu hanya didatangi sebanyak 4 buah perahu layar pribumi.<sup>45</sup> Mengenai dari mana asal kapal-kapal ini tidak diketahui dengan jelas.

### Simpulan

Perdagangan cendana Timor Barat yang awalnya dilakukan oleh pedagang-pedagang pribumi seperti Bugis, Makasar, Jawa dan Cina yang berhubungan dengan penduduk setempat. Namun dengan adanya control kekuasaan

<sup>43</sup> Didik Prajoko dan Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013). 25.

<sup>44</sup> Didik Prajoko dan Bambang Budi Utomo. 323.

<sup>45</sup> *Koloniaal Verslag*, (Tahun 1886). (Lampiran. C).

dari pemerintah Belanda pedagang-pedagang Cina mulai mendominasi perdangan lokal karena pemerintah Belanda menjadikan orang Cina sebagai patcher.

Jaringan perdagangan keluar juga banyak dilakukan dan didominasi oleh pedagang-pedagang Eropa, setelah kembalinya kekuasaan Belanda di Timor Barat awal abad XIX, hubungan perdagangan cendana Timor Barat semakin ramai, hal ini dikarenakan adanya kepentingan pemerintah Belanda dalam meluaskan usaha perdagangannya.

## Daftar Sumber

### Buku

- Horridge, Adrian. *The Prahu: traditional sailing boat of Indonesia*. Oxford, New York: Oxford University Press, 1985.
- Parera, Anselmus Dominikus Meak. *Sejarah Pemerintahan Raja-raja Timor: Suatu Kajian Peta Politik Pemerintahan Kerajaan-kerajaan di Timor sebelum Kemerdekaan Republik Indonesia*. Editor; Gregor Neonbansu. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan dan PT. Yanense Mitra Sejati, 1994.
- Prajoko, Didik dan Bambang Budi Utomo. *Atlas Pelabuhan-pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013.
- Wolf, Eric Robert. *Europe and the People without History*. Oakland, California: University of California Press, 1982.
- Parimartha, I Gde. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Djambatan, 2002.
- Fox, James J. *The Harvest of the Palm, The Ecological Change in Eastern Indonesian*. Cambridge / Massachusetts / London : Harvard University Press, 1977.
- Villiers, J. *As derradeiras do mundo: The Dominican Mission and the Sandalwood Trade in the Lesser Sunda Island in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. Lisboa: Centro de Estudos de Historia E Cartografia Antiga, 1985.
- A'Campo, Joseph Norbert Frans Marie. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en Staatsvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*. Hilversum: Verloren 1992.
- Boer, M. G. de. & J. C. Westermann., *Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941*. Amsterdam: J.H. de Bussy, Koninklijke Paketvaart Maatschappij, 1941.
- Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana, 2013.
- Sjamsuddin, Helius. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Jakarta: Depdikbud, 1996.
- Spillett, Peter. *Feasibility Study on Construction of Traditional Makassan Prahu and Sailing from Sulawesi to North Australia*. Winnillie, N.T: The Historical Society of the Northern Territory, 1988.

Olivier, Johannes. *Land en zeetogten in nederlands indie en eenige britsche etablissemanten gedaan in de jahren 1817 tot 1876*. Vol. 2. Amsterdam: Platen Amsterdam, 1828.

### Jurnal

- Grijzen, Hendrik Jan. "Mededeelingen omtrent beloe of Midden-Timor". *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (VBG)*, Vol. 54, No. 3e, pp. 1-145. (Batavia: 'S Hage : Albrecht & Co, M. Nijhoff, 1904).
- Zondervan, Henri. "Timor en de Timoreezzen". *Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap, (TAG)*. Issues. 2, 5, pp. 30-140. (Leiden: E.J. Brill, 1888).
- Kruseman, Johannes Diederik. "Beschrijving Van Timor en eenige naburige eilanden". *De Oosterling*, Vol-2, pp. 1-41, (1836).
- Moor, John Hardwood. "Short Account of Timor, Roti Savu, Solor". In: *Notices of the Indian Archipelago, and Adjacent Countries: being a collection of papers relating to Borneo, Celebes, Bali, Java, Sumatra, Nias, the Philippine Islands, Sulus, Siam, Cochinchina, Malayan peninsula. Part. 1. Appendix/Lampiran*, pp. 5-12. (Singapore: Free Press, 1837).
- Hogendorp, Willem van. "Beschryving van het eiland Timor". *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (VBG)*, Vol. 2, pp. 63-83, (Tahun 1780).
- Hogendorp, Willem van. "Beschryving van het eiland Timor; Voor zoo verre het tot nog toe bekend is". *Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap (VBG)*, Vol. 1, pp. 273-306, (1779).

### Arsip dan Laporan Kolonial

- Algemeen verslag der Residentie Timor. (Tahun 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 1850, 1851, 1852, 1855).*
- Ar. van Financien. 1816-1930/878.*
- De Residen van Timor*. (27-2-1824)
- Koloniaal Verslag. (Tahun 1860, 1886-Lampiran C)*
- Kort overzicht der Residentie Timor*. (Tahun 1835)
- Politiek Verslag der Residentie Timor*. (Tahun 1861, 1863).