

TRANSPORTASI JAMAAH HAJI MASA KOLONIAL ABAD XIX

Iin Hinasah, Amung Ahmad SM
Prodi Sejarah dan Peradaban Islam Fakultas Adab dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung
Email: hinasah81@gmail.com

Abstract

The Hajj during the colonial period experienced its own challenges in addition to transportation to Mecca which was not easy. Pilgrims were also faced with the hajj policy which burdened pilgrims. This study aims to find out how the pilgrimage transportation in the colonial period, especially the nineteenth century, both in terms of health services and also the condition of the ship during the voyage. The method used in this study is a qualitative method, namely by collecting data through literature and documentation. Data analysis techniques are carried out with heuristic methods, criticism, interpretation and historiography. The results of this study indicate that the Dutch East Indies government provided transportation facilities for Indonesian pilgrims at that time only for economic and political purposes. Hajj policies were made to suppress the increasing number of pilgrims and also to monitor pilgrims so as not to disrupt the political legitimacy of the colonial government in the Dutch East Indies. Transportation of pilgrims on the 19th century is using a sailing ship which later in the mid-19th century was replaced by a steamship. The Colonial Government paid little attention to aspects of health services and passenger comfort on board during the voyage.

Keywords: *Hajj Transportation, Shipping, Colonial.*

A. Pendahuluan

Penduduk Nusantara yang pertama melaksanakan ibadah haji bukanlah jamaah haji, tetapi para pedagang utusan sultan dan musafir penuntut ilmu. Abad ke-15 belum banyak pedagang Nusantara yang berada di pelabuhan Arab, baru pada akhir abad ke-15 banyak pedagang Arab dan Sumatera di pelabuhan Arab, seperti Aden dan Hormuz¹. Kemudian pada awal abad ke 16 diketahui hubungan Aceh bertambah kuat dengan Turki Utsmani ditandai dengan adanya armada perdagangan di Jeddah tahun 1556 dan 1566, sebuah sumber Venesia melaporkan, terdapat lima buah kapal dari Aceh yang berlabuh di Jeddah².

Pada abad ke 16 belum tersedia kapal khusus untuk mengangkut jamaah haji. Kapal yang mengangkut jamaah haji pada masa itu adalah kapal dagang milik orang Arab dan India, tetapi kebanyakan berada di Singapura. Maka calon jamaah haji lebih senang ke Singapura atau Penang sebagai tempat embarkasi yang menyediakan kapal khusus mengangkut jamaah haji. Para jamaah haji tidak terlalau mempermasalahkan dana yang minim, karenanya mereka bersedia menjadi pekerja perkebunan di Singapura dan Penang, baik sebelum ataupun sesudah melaksanakan ibadah haji. Maka dari itu perjalanan haji memakan waktu yang lama yaitu 3 sampai 4 tahun. Sedangkan pelayaran yang normal dari Nusantara ke Jeddah memakan waktu 5 sampai 6 bulan. Hal ini sangat bergantung pada faktor alam³. Tetapi bila menumpang kapal dari pelabuhan Batavia atau pelabuhan di sekitarnya memakan waktu lebih lama tergantung waktu transit di tiap-tiap pelabuhan untuk berganti kapal karena kapal layar saudagar Arab yang menuju pelabuhan Jeddah lebih banyak tersedia di pelabuhan Singapura⁴.

Abad ke-17 pelayaran di Samudra India mulai didominasi oleh kapal Niaga Eropa. Jamaah haji pada masa itu terpaksa harus berpindah kapal pada suatu pelabuhan niaga, karena tidak adanya kapal yang berangkat langsung

¹ Sejak permulaan abad XVI, ketika arus pelayaran perdagangan dari Timur Tengah ke Nusantara mulai surut akibat serangan portugis di Samudra India, justru arus perdagangan dari Nusantara melalui Samudra India baru dimulai. M. Saleh Putuhena. *Historiografi Haji*. Yogyakarta: LKiS, hlm 105 dan 77.

² Azyumardi Azra, *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII*, Jakarta: Mizan, hlm 50-51.

³ M. Dien Majid. *Berhaji di Masa Kolonial*. Jakarta: CV Sejahtera, hlm 2.

⁴ Henri Chambert Loir, *Naik Haji di Masa Silam: Kisah-kisah Orang Indonesia Naik Haji 1482-1890, jilid I*. Jakarta: Gramedia, hlm 374-375.

ke Hijaz⁵. Pada saat itu pula Belanda mulai mengembangkan usaha dagang dengan mendirikan perusahaan dagang yang dikenal dengan *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) tahun 1602⁶.

Masuk abad ke-18 pelayaran di kawasan Nusantara dan Samudra India didominasi armada niaga bangsa-bangsa Eropa. Kondisi ini disertai dengan pelarangan kapal Belanda untuk mengangkut jamaah haji sesuai dengan *Besluit van 4 Agustus 1716*, sehingga calon jamaah haji kadang harus berlayar menaiki kapal niaga dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dengan sembunyi-sembunyi⁷.

Pada abad 19 kapal layar masih tetap eksis digunakan untuk pelayaran. Tahun 1825, jamaah haji Nusantara untuk pertama kalinya menggunakan kapal khusus pengangkut ibadah haji milik saudagar Arab, sejak saat itu jamaah haji Indonesia terus meningkat⁸. Mulai tahun 1858 jamaah haji nusantara yang menggunakan kapal layar beralih menggunakan kapal uap. Karenanya persaingan dagang semakin meningkat dan Belanda memutuskan untuk turut serta dalam usaha pengangkutan jamaah haji pada tahun 1872 yang bekerjasama dengan tiga perusahaan pelayaran yaitu *Rotterdamasche Llyod*, *Mij Nederland* dan *Mij Oceaan* yang kemudian dikenal dengan sebutan Kongsi Tiga⁹.

Setelah beralih menggunakan kapal uap atau kapal api, perjalanan jamaah haji menjadi lebih singkat, hanya memakan waktu sekitar 20 sampai 25 hari untuk sampai di Jeddah. Namun, banyak jamaah haji Nusantara yang tidak berangkat langsung dari pelabuhan Nusantara ataupun Singapura. Mereka berangkat dari pelabuhan Bombay, Aden atau Suez. Mereka berangkat dengan menggunakan kapal dagang ke Bombay karena kemungkinan mereka berangkat sambil berdagang dan mereka yang berangkat ke Suez atau Aden menggunakan kapal pos. kerana kapal yang mereka tumpangi bukan kapal haji maka bisa saja terjadi keterlambatan tiba di Jeddah.

B. Kajian Pustaka

⁵ M. Shaleh Putuhena. *Historiografi...* hlm 132.

⁶ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 48.

⁷ M. Saleh Futuhena, *Historiografi...* hlm 133.

⁸ M. Saleh Futuhena, *Historiografi...*, hlm 134.

⁹ M. Dien Majid, *Berhaji...*, hlm 54-56.

Kajian tentang haji telah banyak diteliti oleh berbagai ahli termasuk sejarah. Terdapat karya terdahulu yang membahas tentang perjalanan haji diantaranya, buku yang ditulis oleh seorang Bupati Bandung R.A.A. Wiranata Koesoema dengan judul *Perdjalanan Saja ke Mekah* yang diterbitkan Balai Poestaka tahun 1927. Buku ini berupa catatan R.A.A. Wiranata Koesoema tentang perjalan haji yang berangkat dengan kapal Sitoebondo dari Embarkasi Tanjung Priok.

Kemudian dalam bukunya M. Saleh Putuhena yang berjudul *Historiografi Haji Indonesia* memaparkan praktek pelaksanaan haji masyarakat muslim di Nusantara sejak abad XV hingga pertengahan pertama abad XX tepatnya tahun 1940. M. Saleh Putuhena membahas haji secara general dari aspek politik, ekonomi, sosial dan budaya yang berpengaruh terhadap perjalanan haji dan perbedaan dengan tulisan ini adalah tidak adanya suatu fokus dalam tulisan M. Saleh Putuhena. Dalam penelitian ini penulis fokus pada aspek transportasi dan pelayaran haji.

Selanjutnya buku M.Dien Majid terbitan tahun 2008 dengan judul *Berhaji di Masa Kolonial*. Pembahasannya cukup fokus pada masalah ordonansi haji dari tahun 1825 hingga 1922, walaupun buku ini tidak membahas ordonansi haji 1898. Dalam kajian penelitian buku ini lebih menitik beratkan pada perjalanan haji di akhir abad ke 19.

Kompilasi surat nasehat-nasehat C. Snouck Hurgronje dari tahun 1889-1936 jilid VIII terbitan tahun 1993 yang dibukukan oleh E.Gobee dan C. Adrianse. Ini merupakan kumpulan nasehat dalam bentuk surat-surat Snouck Hurgronje semasa menjadi penasehat urusan Arab dan Pribumi persoalan pelanggaran perusahaan pelayaran haji. Untuk karya tulisan surat-menyurat Snouck tersebut lebih banyak dipakai sebagai gambaran umum permasalahan-permasalahan haji masa kolonial.

Dari berbagai kajian tentang haji yang telah diuraikan, tidak ada yang fokus kajiannya mengenai transportasi jamaah haji. Untuk itu penulis berencana untuk meneliti yang berkaitan dengan transportasi jamaah haji masa Kolonial Abad XIX.

C. Metode Penelitian

Langkah-langkah yang digunakan dalam penelitian ini yaitu melalui metode sejarah dan menggunakan penelitian deskriptif analisis, Sebagai cara

untuk memaparkan kondisi transportasi haji masa Kolonial, maka langkah-langkah penelitiannya sebagai berikut:

a. Heuristik

Tahapan heuristik adalah tahapan pengumpulan data dan kegiatan untuk menghimpun informasi yang dapat digunakan sebagai sumber data¹⁰. Pada tahapan ini, penulis berusaha mencari dan menghimpun sumber-sumber yang dianggap relevan dan kredible dengan bidang kajian atau topik yang akan dibahas. Hasil dari uraian diatas mengenai heuristik, penulis menemukan berbagai sumber baik sumber primer maupun sumber sekunder yang dapat dijadikan rujukan dalam proses penyusunan skripsi adalah sebagai berikut:

Sumber berupa arsip:

1. *Pelgrimregister* dalam (*Arsip Algemene Secretaries: Missive Gouvernement Secretaries (MGS): Seri Grote Bundel(GB)*,1892-1942). No. 2811 MGS 4-11-1893. GB.Ag.2280

2. *Pelgrims Verslag* dalam (*Arsip Algemene Secretaries seri Grote Bundel Ter Zijde Gelegde Agenda 1891-1942*) Tzg Ag. 1893/21123.

Kemudian sumber berupa buku yaitu:

Buku *De Islam en zijn beteekenls voor Nederlandsch Indie* oleh C. Spat dari Breda. *De Koninklijke Militaire Academie*. Buku ini berisi tentang masalah-masalah agama Islam di Indonesia pada masa Kolonial, buku ini di dapatkan dari *Delpher.nl*.

Buku *Historiografi Haji* yang ditulis oleh M. Shaleh Putuhena yang diterbitkan PT LKiS pelangi aksara Yogyakarta dan buku M. Dien Majid *Berhaji di Masa Kolonial* diterbitkan CV Sejahtera.

b. Kritik

Tahapan selanjutnya yaitu tahapan kritik. Pada tahapan langkah yang dilakukan untuk menentukan otentisitas dan kredibilitas atas sumber yang didapatkan dengan kualifikasi atas bentuk, bahan dan jenis dari naskah atau dokumen yang nantinya menentukan bagaimana validitas teks dan isi dari data-data. Pada tahapan kritik terbagi menjadi dua, yaitu kritik intern merupakan upaya untuk mendapatkan fakta-fakta yang berkaitan dengan fokus penelitian. Dengan artian mencocokkan sebuah fakta yang ada dengan

¹⁰ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah.....* hlm 34.

fakta-fakta yang lainnya. Kritik ekstern yaitu digunakan untuk meneliti otentisitas sumber secara bentuk dengan menguji material kertas atau bahan, tanggal, dan tanda yang terdapat di dalam teks.

Setelah melakukan kritik ekstern dan kritik intern terhadap sumber yang terkumpul mengenai pembahasan transportasi jamaah haji masa klonial abad XIX, maka sumber tersebut dikelompokkan menjadi sumber primer dan sumber sekunder.

Sumber Primer

1. *Pelgrimregister* dalam (*Arsip Algemene Secretaries: Missive Gouvernement Secretaries (MGS): Seri Grote Bundel(GB)*, 1892-1942). No. 2811 MGS 4-11-1893. GB.Ag.2280. Arsip ini penulis kategorikan sebagai sumber primer karena masih sejaman dengan kajian yang akan diteliti penulis.

Buku:

Buku *De Islam en zijn beteekenls voor Nederlandsch Indie* oleh C. Spat dari Breda. *De Koninklijke Militaire Academie*. Buku ini berisi tentang masalah-masalah agama Islam di Indonesia pada masa Kolonial, buku ini ditulis tahun 1925, menjadi rujukan bagi peneliti karena didalamnya terdapat teks peraturan tentang perjalanan haji yang tidak dapat penulis temukan di Arsip Nasional RI.

Sumber Sekunder

Buku *Historiografi Haji* yang ditulis oleh M. Shaleh Putuhena yang diterbitkan PT LKiS Pelangi Aksara Yogyakarta. buku ini terbit tahun 2007, jadi penulis kategorikan sebagai sumber sekunder walaupun isi dari buku ini cukup lengkap.

c. Interpretasi

Interpretasi merupakan suatu tahapan atau kegiatan menafsirkan fakta-fakta serta menetapkan makna dan saling berhubungan dari fakta-fakta yang diperoleh atau dengan perkataan lain berdasarkan informasi yang diberikan oleh jejak-jejak itu, penulis berusaha membayangkan bagaimana rasanya masa lampau itu¹¹.

Berdasarkan sumber dari arsip-arsip tentang haji yaitu berupa peraturan kebijakan tentang haji yang sering disebut dengan *staatblad*.

¹¹ E. Kosim, *Metode Sejarah...* hlm 42.

Perjalan jamaah haji Nusantara mengalami kisah yang panjang dan menarik untuk diteliti, pada masa itu jamaah haji harus berangkat dengan kapal layar niaga milik saudagar-saudagar Arab. Mereka berangkat dari Pelabuhan Singapura dan Penang karena tidak ada kapal yang berangkat langsung ke Jeddah dari Nusantara. Perjalanannya pun ditempuh dalam waktu yang lama sekitar 5-6 bulan. Setelah abad ke 19, setelah adanya kapal uap perjalanan haji dapat ditempuh dengan lebih singkat, sehingga jamaah haji Nusantara terus bertambah. Karenanya persaingan dagang semakin meningkat dan Belanda memutuskan untuk turut serta dalam usaha pengangkutan jamaah haji pada tahun 1872 yang bekerjasama dengan tiga perusahaan pelayaran yaitu *Rotterdamische Llyod*, *Mij Nederland* dan *Mij Oceaan* yang kemudian dikenal dengan sebutan Kongsi Tiga.

d. Historiografi

Tahapan Historiografi merupakan tahapan berupa kegiatan penulisan hasil penafsiran atas fakta-fakta dan usaha merekonstruksi masa lampau untuk memberikan jawaban atas masalah-masalah yang telah dirumuskan di atas. Dengan demikian historiografi adalah tahapan lanjutan dari interpretasi yang kemudian hasilnya dituliskan menjadi kisah yang menarik. Pada tahapan historiografi ini, hasil penafsiran atas fakta-fakta itu kita tuliskan menjadi suatu kisah sejarah yang selaras. Dengan demikian tahapan yang diatas telah disusun dengan sebaiknya. Dengan melihat tahapan-tahapan ini tidaklah mengherankan apabila dikatakan bahwa kerja seorang sejarawan untuk menghasilkan sebuah hasil karya ilmiah yang bernilai historis.

D. Pembahasan

1. Kebijakan Haji Masa Kolonial

Secara umum tujuan pemerintah Kolonial membuat kebijakan haji adalah agar jamaah haji merasa aman menjalankan ibadah haji baik dalam perjalanan maupun selama menunaikan ibadah haji. Namun dalam aspek politiknya pemerintah ingin mengendalikan jamaah haji yang mencari ilmu di Mekah agar tidak melakukan perlawanan terhadap pemerintah Kolonial¹².

¹² Pemerintah Kolonial menyadari bahwa jamaah haji di mekkah akan bertemu dengan umat Islam di seluruh dunia yang dapat memberikan informasi dari berbagai dunia dan tidak mustahil jika kemudian melahirkan pengaruh pemikiran radikal yang menyadarkan untuk melakukan perlawanan kepada kaum penjajah. M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 83.

Maka dengan itu dibuatlah peraturan kebijakan haji diawali dengan Resolutive tahun 1825. Tetapi peraturan tersebut dianggap banyak merugikan jamaah dan tidak sepenuhnya dipatuhi. Kemudian pemerintah melakukan perubahan peraturan yang terdapat dalam Ordonansi 1859 dan tahun 1922¹³. Namun dalam penelitian ini hanya akan dibahas mengenai Ordonansi 1898.

a. Resolusi 1825

Kebijakan haji yang pertama ditetapkan dengan resolusi tahun 1825 yang mengarah kepada pembatasan kota dan mengawasi gerak-gerik jamaah, yaitu berupa kewajiban memiliki paspor ibadah haji bagi setiap jamaah dan juga dalam resolusi ini ditetapkan ongkos naik haji yaitu sebesar f.110. Peraturan ini disampaikan melalui para pejabat daerah sampai di tingkat desa dalam surat yang bersifat rahasia untuk disampaikan kepada masyarakat yang akan berangkat haji agar menggunakan paspor haji¹⁴.

Resolusi ini dikeluarkan pemerintah Belanda atas pertimbangan laporan dari Residen Batavia yang menyatakan sekitar 200 calon jamaah meminta permohonan izin berlayar ke tanah suci Mekah. Jumlah jamaah haji yang melebihi jumlah tahun sebelumnya telah menimbulkan kekhawatiran dari pemerintah Kolonial. Jamaah haji yang kembali setelah perjalanan haji memiliki pengaruh terhadap penduduk dan juga wibawa untuk menentang pemerintah¹⁵. Ditambah ketidakpedulian pemerintah selama ini terhadap masyarakat yang melakukan ibadah haji secara tidak langsung telah menimbulkan fanatisme yang mengancam eksistensi politik pemerintah Kolonial.

Jumlah jamaah haji yang meningkat tersebut akhirnya menjadikan pemerintah Kolonial memutuskan untuk ikut campur tangan dan membahasnya dalam sidang *Raad van Indie* (Dewan Hindia). Pemerintah mencari cara agar dapat membendung arus kawulanya untuk pergi ke tanah suci, karena apabila jumlah jamaah yang berangkat sedikit diharapkan tidak ada perkembangan pengaruh Pan Islamisme di Hindia-Belanda. Dengan demikian Gubernur Jendral menegaskan dalam surat keputusan tanggal 18 Oktober 1825 yang berbunyi:

¹³ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 83.

¹⁴ C. Spat, *De Islam zijn Betekenis voor Nederlandsch Indie*, hlm 44.

¹⁵ Jacob Vredenberg. *Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya di Indonesia* dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia dan Haji*, Jakarta: INIS, Seri INIS 30, hlm 8.

“... te bepalen dat en den vervolge gene passen aan Inlanders welke zich voor Arabieren inshepen, zullen worden verleen dan tegen betaling van f.110 voor elke pas. Welke gelden ten voordeelde zullen komen van de mohammedaansche temple en de hoofd negorijen der respectieve residentien, zullen de residenten gehouden zijn van de ontvangst dezer gelden op de periodiken staten der door hen verlende passen aantekening te houden...”¹⁶

“... ditentukan dan selanjutnya ditegaskan untuk tidak akan memberi pas kepada kawula yang akan ke Arab, bila menolak membayar f.110 untuk tiap pas (surat jalan). Uang tersebut akan mendatangkan keuntungan bagi masjid dan kepala negeri di karesidenan masing-masing. Karena itu residen wajib memungut uang itu secara periodic dan mencatat setiap pas yang diberikan kepada calon jamaah...”

Peraturan tersebut dibuat dengan dalih untuk kenyamanan masyarakat dalam melaksanakan ibadah haji agar aman dan sempurna, namun dibalik itu semua pemerintah menginginkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Tetapi masyarakat belum memahami peraturan tersebut dengan baik, bahkan hampir tidak ada kawula yang datang dan bersedia membayar ketentuan tersebut. Masyarakat lebih memilih berangkat dengan sembunyi-sembunyi agar terbebas dari kewajiban membayar pajak karena mereka merasa bahwa surat pas tersebut belum merasa ada manfaatnya¹⁷.

Pemerintah kemudian meninjau kembali isi peraturan tahun 1825 yang kemudian merubahnya dengan memberikan keringanan. Termuat dalam resolusi 1827 pemerintah meringankan dengan membebaskan membayar pas bagi anak-anak dibawah usia 12 tahun yang ikut pergi haji. Tetapi peraturan tersebut masih belum dipatuhi oleh masyarakat, karena masyarakat merasa bahwa pergi haji tidak menyusahkan pemerintah karena pemerintah juga tidak memberikan fasilitas dan kemudahan bagi para calon jamaah tersebut, sehingga mereka merasa pemerintah tidak perlu ikut campur tangan dalam pelaksanaan haji. Tetapi pemerintah tetap memberlakukan peraturan tersebut dengan memberikan hukuman bagi yang tidak membayar pas f.110 maka ketika kembali harus membayar dua kali lipat¹⁸.

¹⁶ C. Spat, *De Islam zijn Betekenis voor Nederlandsch Indie*, hlm 44.

¹⁷ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm. 90.

¹⁸ C. Spat, *De Islam zijn Betekenis voor Nederlandsch Indie*, hlm.46.

b. Ordonansi Haji Tahun 1898

Jumlah jamaah haji Nusantara diakhir abad ke-19 semakin meningkat. Para jamaah haji melakukan perjalanan tidak hanya dari Pelabuhan di Nusantara tetapi juga berlayar dari Singapura dan Malaka. Hal ini menimbulkan kebijakan dari pemerintah Kolonial mengenai keberangkatan haji. Pemerintah Belanda berpendapat bahwa dengan jamaah haji berlayar dari selain pelabuhan di Nusantara dapat mengurangi pendapatan pemerintah karena kapal-kapal yang dipergunakan untuk mengangkut jamaah haji sebagian besar adalah milik pemerintah Belanda¹⁹.

Awal abad ke-19 kapal-kapal yang ditumpagi jamaah haji adalah kapal untuk keperluan perniagaan bahkan kapal pos. Diakhir abad ke-19 dikeluarkan aturan perdana pedoman kapal khusus pengangkut jamaah haji pada *Staatblad 1894 "Stoomvaart Ordonantie"*²⁰, aturan tersebut tertulis dalam *Staatblad 1898 No. 298*. Kebijakan haji tersebut diambil dengan mengutamakan beberapa pertimbangan dari aspek politik, ekonomi dan sosial. Pelayaran dan pelayanan kapal harus lebih baik dari kapal perusahaan Arab dan Inggris²¹.

Dalam ordonansi haji tahun 1898 ditentukan bahwa fasilitas yang ada dalam setiap kapal harus disediakan air untuk mandi dan mencuci untuk 1.000 jamaah, tersedia jamban 2 untuk setiap 50 orang, terdapat rumah sakit dan perlengkapannya. Di dalam kapal jamaah haji menempati dek untuk kelas rendah dengan ketinggian kurang dari 1,80 meter dan juga memiliki ventilasi dan penerangan yang cukup²².

Ordonansi tahun 1898 ini lebih menitik beratkan pada aturan perubahan atau aturan tambahan seperti mengenai surat jalan pemerintah yang masih dengan acuan model lama ordonansi 1859 tetapi telah mengalami perubahan²³. Dan jamaah haji diwajibkan untuk membeli tiket pulang-pergi (*retourbiljet*), apabila melanggar maka mendapatkan denda antara f.25 hingga f.100²⁴.

¹⁹ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 82.

²⁰ *Regeerings Almanak voor Ned. Indie 1922*. (Weltevreden: Landsrukkerij, 1923).h.235.

²¹ Johan Eisenberger. *Indie en de Bedevaart naar Mekka....*(1928:171-172).

²² *Staatsblad 1898 No.294*.

²³ *Staatsblad van Nederlansch Indie; 4 July 1894 No.134 Reispassen Bedevaartgangers*

²⁴ Tiket berangkat-pulang dipesan Hindia Belanda. Lihat dalam *Staatsblad 12 Augustus 1902 No.318. Reispassen Bedevaartgangers*.

Mengenai pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji, pemerintah baru secara tertulis menjelaskannya dalam ordonansi haji tahun 1898 ini yaitu pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji di pelabuhan Batavia dan Padang²⁵. Dalam surat pernyataan Menteri Koloni Belanda kepada Gubernur Jendral menyatakan bahwa ketentuan mengenai transportasi penumpang hanya dengan pengiriman antara pelabuhan Hindia Belanda dan keluar saja²⁶. ketentuan tersebut juga mengalami perubahan dengan aturan tambahan pada tahun 1904 dengan menambahkan pelabuhan Sabang sebagai pelabuhan haji karena dirasa kurangnya pelabuhan embarkasi dan debarkasi haji²⁷.

Untuk mengatasi terjangkit penyakit tersebut dilakukan karantina. Kapal yang mengangkut jamaah haji diperbolehkan melanjutkan pelayaran setelah jamaah haji melakukan karantina selama 40 hari dan dinyatakan sehat. Karantina laut ini menjadi tempat untuk kontrol kesehatan jamaah, tetapi setiap negara memiliki peraturan yang berbeda-beda²⁸. Dalam pencegahan jamaah haji terjangkit penyakit dalam kapal, akhir abad ke-19 di Hindia Belanda terus diberlakukan regulasi karantina. Setelah dilaksanakannya konvensi sanitasi internasional di Paris 3 Desember 1903 menteri luar negeri mengusulkan untuk memberantas penyalahgunaan kapal-kapal haji termasuk dalam penyimpangan pengawasan kesehatan dan yang lainnya hal ini tertulis dalam surat menteri luar negeri No. 15841 tanggal 12 agustus 1908. Snouck Hurgronje menyetujui usulan tersebut dan menganjurkan diadakannya inspeksi terhadap kapal-kapal tersebut setelah kembali ke Hindia Belanda²⁹.

Sejak tahun 1873 kapal-kapal yang mengangkut jamaah haji dari Hindia Belanda, Semenanjung Tanah Melayu dan Anak Benua India harus singgah di Stasiun karantina Laut Merah Kamaran. Stasiun Kamaran hanya beroperasi pada musim haji untuk menangani jamaah yang berangkat ke

²⁵ *Staatsblad 1898 No.294* dikutip oleh M.Saleh Putuhena. *Historiografi...* hlm. 36.

²⁶ *Surat dari Menteri Koloni kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia, tanggal 13 Januari 1894 no.33/38, Besluit 21-2-1894 no.5. Arsip Nasional RI:GB.Ag.2208/1895.*

²⁷ *Staatsblad van Nederlansch Indie.21 Januari 1904 No.97 Stoomvaart Pelgrims.*
Pasal 1

²⁸ M.Dien Madjid. *Berhaji ...* hlm. 117.

²⁹ *Surat kawat Snouck Hurgronje kepada yang mulia Menteri Daerah Jajahan, di Leiden, tertanggal 23 Desember 1908 dalam Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje...* hlm.1568.

Jeddah³⁰. Sedangkan ketika kembali ke Hindia Belanda jamaah haji harus melakukan pemeriksaan kesehatan selama 5-10 hari. Kapal-kapal haji yang memiliki ukuran diatas 3000 M³ harus membayar retribusi sebesar f.30 dalam 7 jam setiap kali singgah di karantina Hindia-Belanda³¹.

2. Perkembangan Haji Masa Kolonial

Perjalanan haji Nusantara sudah terjadi sejak abad XVI yang dilaksanakan oleh para pedagang dan diplomat yang bermaksud untuk melaksanakan tugas pemerintah. Kesempatan tersebut tidak disia-siakan untuk sekalian berhaji, kemudian mereka inilah dianggap sebagai perintis haji Indonesia³². Perjalanan haji ini sangat bergantung pada transportasi antar Nusantara dan Arab. Hubungan kedua bangsa ini terjadi dalam jalinan pelayaran, perdagangan, dan penyebaran Islam yang kemudian membentuk komunitas muslim, sehingga hubungan Nusantara dan Timur Tengah (Arab) terjalin sangat erat³³.

Abad XVII mulai terdapat orang-orang Nusantara di Hijaz yang bermaksud untuk menuntut ilmu di Mekah dan Madinah. Perjalanan ke Mekah dan madinah untuk menuntut ilmu dan pergi haji pada abad tersebut tercatat dalam perjanjian perdamaian antara VOC dan amangkurat Raja Mataram. Dalam perjanjian tersebut berisi bahwa raja mataram bermaksud mengirimkan ulamanya untuk belajar ke Mekah³⁴.

Sebelum konsulat Belanda didirikan di Jeddah, keperluan jamaah haji di Hijaz diurus sendiri oleh jamaah haji dan ditangani oleh Syekh atau perwakilan dari kota pelabuhan³⁵. Serombongan jamaah haji harus memiliki seorang syekh untuk membimbing mereka selama melaksanakan ibadah haji. Setelah konsulat Belanda didirikan jamaah haji harus melapor ke konsulat

³⁰ Saleh M.Putuhena. *Historiografi...* hlm. 183.

³¹ *Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch Indie 8sten Juni 1922 No.10080 Besmettelijke Ziekten, Quarantaine Tariieven.* (Batavia:Landsrukkerij,1923).h.77.

³² M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 107

³³ M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 67.

³⁴ Tidak disebutkan secara terperinci tempat yang dimaksud adalah Mekkah hanya disebutkan negeri yang jauh, namun dipastikan bahwa tempat tersebut adalah Mekkah. M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 119.

³⁵ Organisasi syekh ini diperkirakan telah ada sejak permulaan abad XVIII. Penetapan seorang syekh bagi jamaah haji biasanya ditentukan oleh kerabat syekh yang ada di Nusantara.

dengan memberikan beberapa dokumen perjalanan kepada petugas konsulat³⁶.

Pertengahan abad XIX Belanda telah menguasai perdagangan dan pelayaran di Nusantara. Sehingga terjadi kemunduran dalam perdagangan, pusat pemerintahan dan studi Islam di Nusantara yang telah berkembang di abad XVI-XVII yang menyebabkan tidak ada peningkatan yang berarti dalam perkembangan jamaah haji dari Nusantara. hal tersebut juga disebabkan berhentinya armada pelayaran dari Nusantara yang digunakan sebagai transportasi jamaah haji³⁷.

Setelah pertengahan abad XIX barulah terjadi perkembangan pesat jumlah jamaah haji yang berangkat dari Nusantara. perkembangan tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu³⁸: Perkembangan pendidikan Islam di Nusantara seperti pesantren,

- a. Perkembangan pendidikan Islam di Nusantara seperti pesantren memberikan pemahaman dan kesadaran pada masyarakat terhadap ibadah haji sebagai kewajiban. Sehingga mereka yang mampu merasa memiliki kewajiban untuk melaksanakannya. Perkembangan pendidikan Islam ini tidak lepas dari peran orang-orang yang telah pergi haji dan kembalinya dari Mekah mereka mengajarkan ilmu-ilmu agama. Lembaga pendidikan Islam terus mengalami perkembangan, diakhir abad XIX tercatat lembaga pendidikan Islam bertambah 54,2% dan muridnya bertambah 68,4%³⁹.
- b. meningkatnya keinginan untuk belajar di Haramain, banyak jamaah haji yang bermukim beberapa tahun di Mekah untuk menuntut ilmu. Setelah melaksanakan ibadah haji mereka tidak langsung pulang ke Nusantara, hal ini diperkuat dengan statistik laporan kedatangan jamaah haji setiap tahun lebih sedikit dibandingkan dengan keberangkatan. Tidak bisa dipastikan untuk berapa lama mereka tinggal di Mekah, ada yang hanya satu tahun sehingga mereka ikut pulang pada musim haji berikutnya, ada juga yang bahkan menetap tinggal disana.

³⁶ M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 141.

³⁷ M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 120.

³⁸ Karel A. Steenbrink, *Beberapa Aspek Tentang Islam di Indonesia Abad ke 19*. hlm 152-154.

³⁹ Dalam catatan Belanda yang dimaksud lembaga pendidikan Islam adalah Pesantrean, pengajian kitab untuk orang dewasa, dan pengajian membaca Al'qur'an, sedangkan pelajaran mengenai haji merupakan pokok-pokok yang dipelajari pada pengajian untuk orang dewasa. M. Shaleh Putuhena, *Historiografi...* hlm 130.

c. Hubungan pelayaran ke Timur Tengah yang semakin mudah dan juga perjalanan haji yang teratur terutama setelah menggunakan kapal api dan juga adanya kapal khusus pengangkut jamaah haji. Dengan demikian perjalanan haji menjadi lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan kapal layar. Apalagi setelah dibukanya Terusan Suez pada tahun 1870. Pemerintah Belanda juga mendirikan Konsulat Belanda di Jeddah untuk mengurus dokumen perjalanan haji dari Nusantara.

Jamaah haji Hindia-Belanda jumlahnya cenderung meningkat dari tahun ke tahun walau dengan kemungkinan seperti apa pun. Hal ini mengindikasikan bahwa ibadah haji adalah suatu hal yang istimewa dalam kehidupan masyarakat⁴⁰.

3. Perusahaan Pelayaran Belanda untuk Mengangkut Jamaah Haji

Seperi yang telah disinggung di atas mengenai perusahaan pelayaran jamaah haji. Dalam hal ini akan dibahas lebih jelasnya mengenai perusahaan pelayaran milik Belanda yang dikenal Kongsi Tiga, yaitu *Rotterdamsche Llyod*, *Stoomvaart Maatschappij Nederland*, dan *Stoomvaart Mij Ocean*.

Ongkos kapal dari masing-masing perusahaan tersebut relatif terjangkau, tergantung peran dari syekh yang membimbing perjalanan haji. Harga tiket masing-masing perusahaan pelayaran selalu berbeda, ada yang memberikan harga sekaligus dengan upah syekh ada juga yang terpisah. Kapal dengan bendera prancis memiliki harga tiket lebih murah dibandingkan dengan perusahaan Kongsi Tiga. Harga tiket untuk pelayaran Singapura-Jeddah sekitar *f.7,50* sampai *f.10*. Akibat perbedaan ongkos tersebut menimbulkan persaingan tidak sehat antara perusahaan pelayaran tersebut. Pemerintah Belanda tidak menginginkan jamaah memilih berangkat dari Singapura karena ini akan sulit di pantau⁴¹.

Namun, dalam catatan Snouck Hurgronje hal tersebut tidak terlalu di khawatirkan oleh pemerintah Belanda. Karena pada umumnya penduduk menyangka bahwa mereka akan mengecewakan pemerintah jika menumpang kapal selain *Nederland* dan *Rotterdamsche Llyod*. Karena mereka menganggap bahwa kapal-kapal tersebut adalah kapal milik pemerintah atau kapal dines.

⁴⁰ Emsoe Abdurrahman, *Hadji Tempo Doeloe*, hlm 7.

⁴¹ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm. 54.

a. Rotterdamsche Llyod

Perusahaan kapal yang didirikan tahun 1839 oleh Willem Ruys di Belanda ini pada awalnya merupakan kapal nelayan untuk melakukan perdagangan ke Hindia Timur. Selain melayani penumpang kapal ini juga melakukan pengiriman surat ke Batavia. Tahun 1870 pelayaran kapal tersebut sudah melayani angkutan penumpang dengan trayek Belanda, Pantai Spanyol dan Laut Mediterania. Perusahaan pelayaran ini memiliki nama yang berubah-ubah, sebutan lainnya adalah *Stoomboot Reederij "Rotterdamsche Llyod"* kemudian tahun 1872 berganti secara resmi menjadi *Rotterdamsche Llyod*. Beberapa tahun setelah itu tahun 1881 berganti nama lagi menjadi *Stoomvaart Maatschappij Rotterdamsche Llyod (SMRL)*⁴².

Perusahaan pelayaran ini melayani angkutan penumpang dengan rute Rotterdam, Suez dan Batavia semenjak tahun 1872. Kapal-kapalnya pun juga singgah di beberapa pelabuhan besar seperti Southampton, Lisbon, Tangiers, Gibraltar, Marseille, Port Said, Suez, Colombo, Sabang, Belawan, Singapura dan Surabaya. Kantor agennya di Batavia berada di Weltevreden dan Tanjung Priok dan juga dibantu agen di luar kota lainnya⁴³. Perusahaan pelayaran ini sebagian besar menggunakan nama melayu pada trayeknya yang berlayar dari Hindia Belanda.

Harga tiket kapal dari Nusantara ke Jeddah dengan menumpang kapal penumpang milik perusahaan *Rotterdamsche Llyod* sebesar f.95, sudah termasuk uang komisi untuk syekh⁴⁴.

b. Mij Nederland

Perusahaan *Stoomvaart Maatschappij Nederland* atau *Netherlands Seamship Co* ini juga didirikan di Belanda, perusahaan ini berdiri pada tahun 1870 merupakan dampak dari perkembangan ekonomi setelah dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869. Perusahaan ini beroperasi langsung dalam pelayaran antara Holland dan Hindia Timur melewati Terusan Suez. Di Batavia sendiri terdapat kantor wakil direksinya dengan beberapa agen yang di tempatkan di beberapa kota besar seperti, Tanjung Priok, Semarang,

⁴² www.theshiplist.com/ships/lines/rotterdamschellyod di akses pada tanggal 20 Februari 2018 pukul 09.39 WIB

⁴³ *Regeering Almanak Tahun 1947/11*

⁴⁴ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm. 54

Weltevreden, Surabaya, Cilacap, Manado, Makassar, Medan, Sabang dan Singapura. Sementara kantor direksinya berada di Amsterdam. Kemudian tahun 1915-1917 membuat cabang baru Java – New York Line dengan melalui rute Terusan Panama dan melewati rute baru antara Pantai Pasifik dan Amerika melalui Hongkong dan Manila⁴⁵.

Perusahaan *Stoomvaart Maatschappij Nederland* banyak menggunakan nama-nama Belanda pada kapal-kapalnya walaupun banyak juga yang menggunakan bahasa Melayu. Berikut tabel keberangkatan jamaah haji dengan kapal milik perusahaan *Mij Nederland* tahun 1928 yang menggunakan nama-nama Melayu.

Kapal-kapal uap dengan nama Melayu rata-rata bertonnase antara 3100-9600 M³, produksi paling banyak kapal ini banyak dari tahun 1888 sampai 1910. Harga tiket yang terapkan untuk perusahaan *Mij Nederland* sekitar f. 95, dan sudah termasuk uang komisi untuk syekh⁴⁶.

c. **Mij Oceaan**

Perusahaan pelayaran ini merupakan perusahaan kapal Belanda tetapi menggunakan bendera Inggris. Perusahaan ini memiliki banyak cabang yang dibuka di beberapa kota, seperti Maclaine Watson & Co di Surabaya, Mc. Neil & Co di Cilacap dengan rute pelayaran Eropa-Asia Tenggara⁴⁷. Perusahaan kapal *Stoomvaart Mij Oceaan* memang kalah pamor dibanding *Rotterdamsche Llyod* dan *Mij Nederland*, namun perusahaan ini sudah berdiri sejak lama dengan trayek antara Jawa - Liverpool (Inggris) dan Amsterdam.

Berbeda dari dua perusahaan pelayaran sebelumnya yang banyak menggunakan nama Melayu sebagai nama kapalnya, perusahaan *Mij Oceaan* banyak menggunakan nama Inggris, Latin dan Belanda untuk nama kapalnya. Sehingga nama tersebut terdengar asing di telinga masyarakat Nusantara. Berikut daftar tabel keberangkatan jamaah haji pada perusahaan *Mij Oceaan* tahun 1928.

Untuk perusahaan *Mij Oceaan* memberikan tarif tiket sebesar f.65 tapi belum termasuk harga komisi untuk syekh. Biasanya Syekh akan

⁴⁵ www.theshiplist.com/ships/lines/nederlandmaatschappij di akses pada tanggal 20 Februari 2018 pukul 09.39 WIB

⁴⁶ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 54

⁴⁷ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 53

membebankan biaya sebesar *f.85* untuk mengurus tiket termasuk uang komisi perjalanan kembali ke Nusantara jika menggunakan agen yang sama⁴⁸.

4. Fasilitas Pelayanan Jamaah Haji

Perjalanan pelayaran yang memakan waktu yang lama membuat para jamaah haji berada di atas kapal dalam kurun waktu yang tidak singkat, fasilitas pelayanan kapal haji tentu harus diperhatikan. Dalam hal ini akan dijelaskan mengenai fasilitas kesehatan dan juga persediaan konsumsi di atas kapal dalam perjalanan ke Mekkah.

a. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas kesehatan pada abad ke-19 terfokus kepada upaya pencegahan penyakit endemik, problem penyakit endemik dalam aktivitas pelayaran telah menjadi perhatian dunia pada masa itu, dikarenakan penuhnya penumpang dalam kapal mengakibatkan ada penumpang yang tidak mendapatkan ruangan sehingga tinggal di atas geladak kapal bahkan di gudang kapal yang akhirnya lebih mudah terserang penyakit menular⁴⁹. Peran dokter kapal haji dalam upaya pencegahan penyakit ini sangatlah penting, dokter haji memberikan bekal dengan mensosialisasikan praktik menjaga kebersihan di atas kapal maupun saat di Jeddah. Para jamaah sebelum berangkat harus disuntik terlebih dahulu dan juga selama di atas kapal harus mendapatkan makanan yang layak, dalam hal ini nahkoda kapal juga turut berperan penting⁵⁰.

Sebagai nahkoda kapal, mereka harus bisa memberikan keterangan kepada komisi penguji dari personalia dokter kapal di pelabuhan mengenai surat keterangan layak berlayar terutama mengenai kondisi kapal terhadap penyebaran penyakit pest dan kolera, apakah sudah terjangkit penyakit tersebut saat singgah di pelabuhan lain atau berhubungan dengan kapal lain yang terdapat penyakit tersebut, juga apakah di atas kapal ada penumpang yang terjangkit penyakit tersebut⁵¹. Hal ini juga berlaku bagi dokter kapal,

⁴⁸ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm 54.

⁴⁹ *Surat Snouck Hurgronje No.41a kepada yang Mulia Menteri Daerah Jajahan di Leiden, 21 Juli 1907.*Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje:Jilid VIII... hlm.1530-1531

⁵⁰ *Staatsblad 1922 No.698.*Pasal 22 ayat 3

⁵¹ *Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch Indie. No.7399.*(Batavia: Landsrukkerij,1912).
hlm.292-293

ketentuan tahun 1887 seorang dokter haji harus dapat menjaga kesehatan kurang lebih 200 jamaah yang ada di dalam kapal selama pelayaran ke Jeddah⁵².

Keadaan kapal haji jauh dari yang diharapkan penumpang seperti dalam ketentuan syarat-syarat kapal haji, kapal tersebut seperti kapal yang telah digunakan untuk mengangkut batu bara kemudian dialih fungsikan untuk mengangkut jamaah haji tanpa dibersihkan terlebih dahulu⁵³. Jamaah haji Hindia Belanda seakan tak pernah terganggu dengan kondisi kapal yang selama pelayaran tidak tersedia air minum dan makanan yang memadai, dan juga ketika datang di Arab pun mereka tinggal di tenda-tenda yang tidak permanen⁵⁴.

Dalam surat kepada Menteri Luar Negeri tanggal 7 Desember 1893 meminta hanya kapal-kapal yang mempunyai dek dari kayu yang diperbolehkan untuk mengangkut jamaah haji, memiliki tiang dek dari besi. Kapal juga tidak boleh berisi penuh batubara tetapi sebagian berisi jamaah haji. Karena diketahui 2 kapal yang berlayar memiliki besi tapi tanpa kayu di dek atasnya dan 2 kapal tersebut penuh dengan muatan batubara⁵⁵.

Kapal yang terinfeksi penyakit yaitu kapal yang selama dalam perjalanan dari mulai keberangkatan sampai kedatangan di karantina telah terjangkit penyakit seperti kolera, pest dan demam kuning. Dengan demikian dapat bertahan di karantina selama 5 sampai 14 hari. Dalam kebijakan haji tahun 1898 kapal haji yang berangkat ke Jeddah harus memiliki sertifikat haji dari komisi penguji kapal haji. Ketika tiba di tempat karantina Pulau Kamaran, sertifikat tersebut akan diteliti kembali oleh dinas kesehatan internasional. Dalam beberapa kasus kadang ditemukan kapal haji yang berangkat dari Hindia-Belanda tidak memenuhi syarat⁵⁶.

⁵² Liesbeth Hesselink. *Healers on the Colonial Market...* (2011:177), aturan tersebut kemudian

disempurnakan pada Ordonansi Haji tahun 1922, minimal harus ada 2 orang dokter untuk menjagakesehatan 1000 jama"ah selama di dalam Kapal Haji. *Staatsblad 1922 No.698*

⁵³ Surat kawat Snouck Hurgronje kepada yang mulia Menteri Luar Negeri di Leiden, 23Desember 1908. Gobe, E dan C, Adriaanse. *Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje...* hlm.1568)

⁵⁴ M. Dien Majid. *Berhaji...* hlm. 113

⁵⁵ Surat dari *Stoomvaart Maatschappij Nederland* kepada Menti Luar Negeri di 's Gravenhage tanggal 7 Desember 1893. Arsip Nasional. Tzg.Ag 2280/1895.

⁵⁶ M.Saleh Putuhena. *Historiografi Haji...* hlm 180

Cara mengatasi penyakit ini sebenarnya dapat dilakukan dengan karantina laut yang merupakan sebuah kontrol untuk mengetahui kondisi jamaah, akan tetapi setiap negara memiliki kebijakan yang berbeda-beda dalam menghadapi masalah ini. Pemerintah Hindia-Belanda telah memperingatkan agar jamaah haji tidak membawa barang yang menimbulkan bau khas, hal ini untuk menghindari penyakit yang sesungguhnya⁵⁷.

b. Persediaan Konsumsi

Persediaan konsumsi bagi jamaah haji tercantum dalam ordonansi haji tahun 1898, namun sebelum dibuat ordonansi haji 1898 maskapai kongsi tiga telah banyak membuat kebijakan dalam melayani jamaah haji termasuk dalam menyediakan konsumsi selama dalam pelayaran⁵⁸. Seperti yang telah dibahas sebelumnya pada kapal milik perusahaan Belanda jamaah haji disediakan makanan sedangkan pada kapal Inggris jamaah haji masak sendiri tetapi disediakan kayu bakar.

Dalam ordonansi haji 1898, persediaan makanan dibagi dalam tiga waktu dalam setiap harinya yaitu pagi, siang dan malam. Persediaan makanan bagi kelas rendah terdiri dari 1 butir telur asin untuk pagi dan malam, untuk makan siang disediakan 0,15 kg ikan kering, 0,003 kg sayuran kering dan 0,1 liter kecap. Jamaah juga diberikan 0,03 kg bubuk kopi saat pagi hari dan teh 0,04 kg saat malam, persediaan nasi bagi jamaah tidak ditentukan banyaknya nasi dalam setiap harinya dan juga mendapatkan tambahan lauk lainnya seperti cabai, bawang dan garam, jatah air minum bagi penumpang disediakan sebanyak 5 liter dalam setiap harinya⁵⁹.

Penyimpangan tetap saja terjadi, terkadang ada kapal yang menyediakan konsumsi tidak sesuai dengan pedoman aturan yang ditetapkan pemerintah Kolonial Belanda. Pada tahun 1900-1909 terdapat masalah dalam persediaan makanan yang kurang matang dan juga penjualan air minum oleh petugas yang seharusnya dibagikan secara gratis pada jamaah haji. Masalah ini menjadi hal biasa bagi direksi-direksi kapal uap, walaupun sebenarnya

⁵⁷ M Dien Majid. *Berhaji...* hlm 117

⁵⁸ dalam Maskapai Pelayaran *Mij Nederland* per hari menyediakan makanan dan minum berupa nasi dan garam yang cukup, ikan asin 0,25 kg, kopi 0,03 Kg, teh 0,02 Kg, gula 0,10 Kg, dan lauk-pauk berupa daging dan cabai. *Sumber: Besluit 1-8-1896 no.6 mengenai ekstrak ketentuan pengiriman jama'ah Haji Maskapai Mij Nederland.*

⁵⁹ *Staatsblad Oktober 1898 No.289*

masalah ini diketahui oleh pejabat konsul ataupun pemerintah dalam negeri sendiri tetapi dibiarkan saja karena tidak ada pengaduan secara rinci kepada pemerintah⁶⁰.

Sedikit berbeda dari ketentuan sebelumnya pembagian makanan anak-anak dan orang dewasa dibedakan, 1 paket konsumsi orang dewasa untuk 2 anak-anak dibawah usia 10 tahun. Sedangkan porsi telur asin hanya dibagikan sebanyak 12 buah dengan tambahan 2 kg daging sapi, saus tomat dan sarden kalifornia. Pembagian jatah makanan dalam sehari dibagikan satu telur asin dan 0,1 kg daging sapi⁶¹.

Kebutuhan makanan tersebut harus mencukupi selama perjalanan dari pelabuhan ke pelabuhan. Kebutuhan sayur mayur, bumbu-bumbu, makanan ringan, semua persediaan harus cukup bagi jamaah haji. Untuk makanan ringan seperti kacang ijo disediakan minimal 3 kali dalam seminggu, sementara air minum 1,25 liter air perorang dalam sehari⁶². Apabila penumpang merasa ragu dengan kualitas air yang disediakan maka bisa membeli dari nahkoda atau mengambilnya di pelabuhan embarkasi melalui pompa air hasil penyulingan⁶³.

E. Simpulan

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Masyarakat Nusantara tidak diketahui secara pasti kapan dan siapa orang yang pertama berangkat haji, pada umumnya pada awal-awal abad XVI masyarakat dari Nusantara melakukan perjalanan ke Mekah dengan tujuan perniagaan dan menuntut Ilmu. Dalam hal demikian masyarakat yang telah memegang teguh agama Islam memanfaatkan kesempatan tersebut untuk menyempurnakan rukun Islam yang ke lima. Abad ke-19, orang yang berangkat haji mengalami perkembangan pesat hal ini kemudian membuat pemerintah Kolonial Belanda mengambil tindakan untuk mengatur urusan perjalanan haji dengan mengeluarkan kebijakan haji yang disebut ordonansi

⁶⁰ Surat kawat Snouck Hurgronje kepada yang mulia Menteri Luar Negeri di Leiden, 23 Desember 1908. Gobe, E dan C, Adriaanse. *Nasihat-Nasihat C. Snouck Hurgronje..* hlm.1568

⁶¹ *Staatsblad 1927 No.286*

⁶² Lampiran Pasal 9 ayat 1 a *Staatsblad 1922 No.698.*

⁶³ *Staatsblad 1922 No.698.* Pasal 42

haji dan juga kemudian mereka mendirikan konsulat Belanda di Jeddah tahun 1872 untuk pengelolaan jamaah haji. Kebijakan awal haji terdapat dalam resolutie 1825 dimana calon jamaah haji yang akan berangkat ke Mekah diwajibkan memiliki pass jalan dan juga penetapan ongkos haji sebanyak f.110. Kemudian kebijakan tersebut diperbaiki dalam ordonansi 1898, dalam ordonansi ini terdapat peraturan mengenai kelayakan kapal dan juga penetapan pelabuhan haji.

pemerintah Kolonial Belanda kemudian mendirikan perusahaan pelayaran untuk turut serta mengangkut jamaah haji yaitu yaitu *Rotterdamsche Llyod, Stoomvaart Maatschappij Nederland*, dan *Stoomvaart Mij Ocean* yang kemudian lebih dikenal dengan sebutan Kongsi Tiga. Fasilitas kapal haji pada abad ke-19 lebih terfokus mengenai fasilitas kesehatan karena pada masa itu sedang terjadi penyebaran penyakit pest, cacar, dan kolera. Sehingga untuk menghindari penyakit tersebut pemerintah membuat kebijakan agar setiap kapal memiliki rumah sakit dan juga dokter haji, dan juga kapal harus sesuai standar dan bersertifikat. Selanjutnya jamaah haji juga harus mengikuti karantina di Pulau Kamaran selama 14-16 hari, karantina ini sebenarnya merupakan kontrol yang paling baik dalam mengatasi penyebaran penyakit namun kebijakan karantian dari setiap negara itu berbeda-beda. Kemudian jamaah haji juga mendapatkan fasilitas konsumsi selama dalam pelayaran apabila jamaah menaiki kapal milik pemerintah Belanda dan apabila naik kapal milik Inggris tidak disediakan konsumsi namun di kapal tersebut disediakan kayu bakar. Penyediaan konsumsi ini tercantum dalam ordonansi haji 1898, namun demikian tetap saja banyak terjadi penyimpangan seperti menyediakan makanan yang kurang matang dan juga penjualan air minum yang seharusnya dibagikan secara gratis. Kebijakan ini kemudian di perbaiki dalam ordonansi haji 1922.

F. Daftar Sumber

Arsip Nasional RI.

Pelgrimregister dalam (*Arsip Algemene Secretaries: Missive Gouvernement Secretaries (MGS): Seri Grote Bundel (GB)*, 1892-1942). No. 2811 MGS 4-11- 1893. GB.Ag.2280.

Pelgrims Verslag dalam (*Arsip Algemene Secretaries seri Grote Bundel Ter Zijde Gelegde Agenda 1891-1942*) Tzg Ag. 1893/21123.

Laporan Konsul Belanda di Jeddah (*Arsip Algemene Secretaries seri Grote Bundel Besluit 1891-1942*) Gb Bt. 1891-06-10/6.

Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1922, No. 698.

Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1905, No. 288, 289, 476, 370

Staatsblad van Nederlandsch-Indie 1989, No. 294.

Regeerings Almanak voor Nederlandsch-Indie over het jaar 1914. Tweede Gedeelte. (Weltevreden: Landsrukkerij,1915)

Buku.

C. Spat, *De Islam zijn Betekenis voor Nederlandsch Indie*, De Koninklijke Militaire Akademie 1925

Abdurrahman, Dudung. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.

Azra, Azyumardi. 2004. *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara: Abad XVII dan XVIII*. Bandung: Mizan.

Bruinessen, Martin Van. 1995. *Kitab Kuning Pesantren dan Tarekat Tradisi-Tradisi Islam di Indonesia*. Bandung: Mizan.

Dijk, Kees Van. 1997. *Perjalanan Jamaah Haji Indonesia*. dalam kumpulan tulisan Dick Douwes & Nico Kaptein.*Indonesia & Haji*. Jakarta:INIS

Gobee,E dan C,Adriaanse. 1993. *Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje Semasa Kepegawaiannya Kepada Pemerintah Hindia Belanda: 1889-1936*. Jakarta: Seri Khusus INIS Jilid VIII.

Gobee,E dan C, Adriaanse. 1992. *Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje Semasa Kepegawaiannya Kepada Pemerintah Hindia Belanda:1889-1936*. Jakarta: Seri Khusus INIS Jilid VI

Gottschalk, Louis. 1983. *Mengerti Sejarah*. Jakarta: UI Press.

Hurgronje, C. Snouck. 1924. Judul Asli *Verspreide Geschriften*. Boon & Leipzig: Kurt Schroeder. Terj. Judul Edisi Indonesia. 1993 *Kumpulan Karangan Snaock Hurgronje*. Jilid V Jakarta: INIS

Loir, Henri Chambert, at al. 2013. *Naik Haji di Masa Silam: Kisah-kisah Orang Indonesia Naik Haji 1482-1964*. Jilid I-III. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Majid, M Dien. 2008. *Berhaji di Masa Kolonial*. Jakarta: CV Sejahtera.

Putuhena, M. Shaleh. 2007. *Historiografi Haji*. Yogyakarta: LKiS.

Steenbrink, Karel A. 1984. *Beberapa Aspek Tentang Islam di Indonesia Abad Ke-19*.Jakarta:Bulan Bintang.

Tim Penyusun Kementerian Agama Republik Indonesia. 2012. *Haji dari Masa ke Masa*. Jakarta: DIRJEN Penyelenggara Haji dan Umroh.

Vlekke, Bernard H.M. 2008. *Nusantara Sejarah Indonesia*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.

Surat Kabar/Koran:

“Djeddah” dalam *De Locomotief*, Donderdag 24 Oktober 1895. No. 251. Tanpa Halaman. Semarang.

“Hadji’s” dalam *De Locomotief*, Woensdag Juni 1899. No. 135. Tanpa Halaman. Semarang.

Jurnal/Internet:

Martin Van Bruinessen. 1990 *Mencari Ilmu dan Pahala di Tanah Suci:Orang Nusantara Naik Haji*. Jakarta: Jurnal Ulumul Qur’an, No.5 Vol II.

www.theshiplist.com/ships/lines/rotterdamshellyod (di akses tanggal 20 Februari 2018 pukul 09.39 WIB)

www.theshiplist.com/ships/lines/nederlandmatschappij (di akses tanggal 20 Februari 2018 pukul 09.39 WIB)

<https://www.delpher.nl> (diakses 15 Desember 2017 pukul 13.21)

