

Sejarah kota pelabuhan Ambon tahun 1602-1942: Dari pelabuhan monopoli menuju kota pelabuhan bebas

La Raman^{1*}, Suharlin Ode Bau²

¹STKIP Hatta-Sjahirir Banda Naira, Maluku Tengah, Indonesia

²STKIP Kie Raha, Jl. Kampus STKIP Kie Raha Ternate, Indonesia

Email: ramanwael@gmail.com*; odesuharlin@gmail.com

Informasi artikel: Naskah diterima: 10/6/2022; Revisi: 23/12/2022; Disetujui: 19/1/2023

Abstrak: Ambon memiliki peran penting dalam dunia perdagangan Asia. Pengangkutan pala dari dan ke kepulauan Banda dilakukan pedagang Cina, Arab, India, dan Persia menyebabkan terciptanya Ambon sebagai pelabuhan transit memainkan peran penting dalam dunia perdagangan cengkeh dan pala. Pelabuhan ini menunjukkan eksistensinya sejak kehadiran Portugis kemudian dilanjutkan Belanda. VOC memanfaatkan perairan teluk Ambon sebagai pusat konsolidasi armada kapal untuk melancarkan perang terhadap penduduk Ternate, Ambon, dan Banda. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dinamika sejarah pelabuhan Ambon tahun 1605-1942. Metode menggunakan sejarah dengan langkah mengumpulkan data yang teliti, melakukan kritisi, menginterpretasi dan menyusun peristiwa sejarah menjadi cerita. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelabuhan Ambon mulai eksis sebagai kawasan maritim strategis ketika hadirnya orang Portugis dan Belanda. Pasca runtuhnya VOC dan Inggris sempat mengendalikan kekuasaan di Nusantara, pelabuhan Ambon pada 1810 dijadikan sebagai pelabuhan yang terbuka bagi kapal-kapal asing. Tetapi ini tidak bertahan lama, karena masa kekuasaan pemerintah kolonial 1816, kembali menjadi pelabuhan tertutup. Pada masa kekuasaan kolonial pembangunannya mulai dilakukan. Dermaga pelabuhan segera di bangun pada 1817 hingga 1865, kemudian proses perbaikan sarana diteruskan pada 1917. Setelah pembangunan dermaga dan pembentukan maskapai pelayaran KPM, kunjungan kapal-kapal di pelabuhan terus mengalami peningkatan.

Kata kunci: sejarah; pelabuhan; Ambon

Abstract: Ambon has an important role in the world of Asian trade. The transportation of nutmeg to and from the Banda Islands was carried out by Chinese, Arab, Indian and Persian traders causing the creation of Ambon as a transit port playing an important role in the world trade of cloves and nutmeg. This port has shown its existence since the presence of the Portuguese and then continued by the Dutch. The VOC used the waters of the Ambon Bay as a center for consolidating its fleet of ships to launch wars against the people of Ternate, Ambon and Banda. This study aims to determine the dynamics of the history of the port of Ambon in 1605-1942. The method uses history by collecting data carefully, criticizing, interpreting and compiling historical events into stories. The results of the study show that the port of Ambon began to exist as a strategic maritime area when the Portuguese and Dutch arrived. After the collapse of the VOC and the British had controlled power in the archipelago, the port of Ambon in 1810 was used as a port open to foreign ships. But this did not last long, because during the reign of the colonial government in 1816, it again became a closed port. During the colonial era the construction began. The port wharf was immediately built in 1817 to 1865, then the process of repairing facilities was continued in 1917. After the construction of the wharf and the establishment of the KPM shipping company, the visits of ships at the port continued to increase.

Keywords: history; port; Ambon

Pendahuluan

Selama berlangsungnya perdagangan Asia klasik, Ambon telah ikut memainkan andil bagi pedagang-pedagang Asia. Pelabuhan Ambon telah dijadikan sebagai pelabuhan transit pada jaringan perdagangan laut Sulawesi hingga kepulauan Banda. Pengangkutan pala dari dan ke kepulauan Banda yang dilakukan oleh pedagang-pedagang Cina, Arab, India, dan Persia menyebabkan terciptanya Ambon sebagai pelabuhan transit. Pada era Portugis, Ambon tidak hanya dimanfaatkan pelabuhannya saja, tetapi Portugis lebih jauh lagi yakni membangun pangkalan di sekitar perairan teluk Ambon. Pembangunan benteng Portugis di teluk Ambon tahun 1580 (Wall, 1922), yang dikemudian hari dikenal dengan nama Benteng Victoria makin mempertegas upaya konsolidasi pelabuhan untuk kepentingan perdagangan rempah yang dilakukan oleh Portugis (Jacobs, 1985).

Akan tetapi pelabuhan Ambon makin jauh mengalami perkembangan setelah orang-orang Belanda mengendalikan perdagangan rempah. Setelah VOC terbentuk tahun 1602, dan hak kendali perdagangan disertai dengan hak membangun kekuasaan diserahkan oleh pemerintah kerajaan Belanda VOC giat mengaktifkan Ambon sebagai pusat pelabuhan transit perdagangan rempah di kepulauan Maluku dan Banda. Pengangkutan Cengkih dari Ternate dan Pala dari kepulauan Banda telah membawa Ambon menjadi pelabuhan transit penting bagi VOC. Tidak hanya itu perairan teluk Ambon telah menjadi sentral untuk melangsungkan pelayaran Hongi dan ekstirpasi terhadap wilayah penghasil Cengkih di Seram, Buru, Ternate, Tidore, Makian, dan Bacan. Tetapi yang berbeda bahwa pada masa VOC pelabuhan Ambon lebih diposisikan sebagai pelabuhan monopoli yang tentunya sifatnya lebih tertutup dari kegiatan perdagangan. VOC mengendalikan pelabuhan Ambon secara ketat sesuai dengan prinsip yang berlaku dalam monopoli. Runtuhnya VOC pada tahun 1799, ikut pula membawa perubahan terhadap Ambon. Wilayah Ambon dan sekitarnya kembali terancam oleh Inggris.

Pemerintah kerajaan Belanda yang telah berada dalam kendali kekuasaan Perancis berupaya mempertahankannya, tetapi Inggris di bawah Raffles mampu merebutnya. Ekspedisi Inggris pada 16 Februari 1810 untuk penaklukan Ambon mencapai hasil yang gemilang. Kapten Court, didampingi Kapten Phillips dan Forbes mampu mengambil alih kekuasaan terhadap wilayah Ambon tanpa perlawanan yang berarti (Thorn, 2004). Sekalipun Inggris menguasai Ambon hanya singkat, akan tetapi Inggris mampu membawa perubahan yang signifikan terhadap pelabuhan Ambon. Perdagangan di pelabuhan Ambon mulai ramai apabila dibandingkan dengan masa sebelumnya, sehingga muncul suatu kesimpulan bahwa Inggris mencoba menjadikan pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan internasional di Asia. Pelabuhan Ambon menjadi relatif lebih ramai karena Pemerintah Inggris dengan kebijakannya yang liberal, melaksanakan perdagangan bebas dan membuka pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan bebas, sehingga pelbagai kapal dapat memasuki pelabuhan untuk berdagang (Lucia, 1996). Tetapi pasca Inggris, perdagangan dan pelayaran bebas tidak berlaku lagi, sebab Pemerintah Hindia Belanda melarang dan membatasi perdagangan asing, serta menutup pelabuhan Ambon sebagai pelabuhan bebas. Di samping itu pelayaran niaga antar pulau diawasi dengan cara

mengeluarkan surat ijin pelayaran yang disebut pas. Abad 16, rempah-rempah seperti cengkeh dan pala menjadi daya tarik orang-orang Eropa. Perluasan penanaman cengkeh di wilayah Maluku karena permintaan dari Eropa seperti Portugis dan Belanda. Untuk memperoleh rempah-rempah dengan jumlah yang banyak, Portugis melakukan perjanjian politik dengan penguasa Ternate yang mempunyai otoritas luas di Maluku Selatan (Raman et al., 1942). Perjanjian ini memberikan peran pada orang-orang Portugis untuk melakukan aktivitas monopoli perdagangan cengkeh.

Penutupan Ambon sebagai pelabuhan bebas berlangsung pada awal kekuasaan pemerintah kolonial Belanda. Upaya untuk perubahan kebijakan terhadap status pelabuhan Ambon terus terjadi ditengah kebijakan pemerintah kolonial di Nusantara. Tak dapat di pungkiri bahwa pemerintah kolonial berupaya menerapkan kebijakan status bebas terhadap pelabuhan Ambon seiring dengan perkembangan liberal di Belanda, tetapi itu sifatnya sangat terbatas karena tampaknya masih berlakunya sistem pungutan cukai bagi kapal, dan tidak adanya kebebasan dalam perdagangan rempah baik cengkih maupun pala. Namun perubahan terhadap pelabuhan Ambon dan status yang menyertainya mulai berlangsung pada tahun 1865. Pemerintah kolonial Belanda mulai menerapkan kebijakan baru terhadap pelabuhan Ambon dengan membangun sarana pendukung pelabuhan seperti dermaga, gudang, saluran air, perkantoran, perumahan, kantor kepabeanan, kantor administrasi pelabuhan, kantor surat ijin berlayar dan bersandar, fasilitas bongkar muat barang, fasilitas naik turun penumpang, fasilitas penerimaan dan penimbangan barang, fasilitas keamanan, dan fasilitas penerangan.

Modernisasi terhadap pelabuhan Ambon sebagai upaya pemerintah kolonial untuk mendukung aktifitas pelayaran bagi perusahaan pelayaran seperti *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM), *Rotterdamsche Lloyd*, dan *Japan-Java-China Line*. Modernisasi ini telah mengantarkan Ambon menuju kota pelabuhan modern dan meletakkan pondasi bagi perkembangan kota perdagangan modern pada masa kemudian. Pelabuhan Ambon yang strategis memainkan peran penting dalam dunia perdagangan rempah-rempah seperti pala dan cengkeh. Pelabuhan ini menunjukkan eksistensinya sejak kehadiran Portugis kemudian dilanjutkan Belanda. VOC memanfaatkan perairan teluk Ambon sebagai pusat konsolidasi armada kapal untuk melancarkan perang terhadap penduduk Ternate, Ambon, dan Banda. Penelitian ini bertujuan menjelaskan dinamika sejarah pelabuhan Ambon tahun 1605-1942.

Metode

Penelitian ini berupaya mengungkap peristiwa masa lalu tentang dinamika sejarah pelabuhan Ambon 1605-1942. Untuk itu penelitian ini menggunakan metode sejarah. Metode penelitian yang digunakan dalam riset ini adalah metode sejarah yang meliputi tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Gottschalk, 1975). Tahap heuristik adalah tahapan untuk mencari, menemukan, dan mengumpulkan sumber-sumber yang relevan dengan masalah yang diteliti. Peneliti menelusuri sumber-sumber melalui perpustakaan dan kearsipan daerah Ambon, perpustakaan STKIP Hatta Sjahrir, dan artikel-artikel di berbagai jurnal serta koleksi pribadi penulis. Tahapan kedua yakni kritik sumber. Sumber-sumber yang

telah diperoleh kemudian dilakukan dikritik terlebih dahulu baik secara internal maupun eksternal. Kritik eksternal adalah menyelidiki keadaan “luar” dari sumber. Melihat autentik tidaknya suatu tulisan (Garraghan, 1974). Kritik internal terhadap sumber sejarah adalah melihat dan menyelidiki isi dari bahan sejarah dan dokumen sejarah. Proses kritik dilakukan untuk menguji kebenaran dan otentitas sumber atau data penelitian baik itu buku-buku, artikel, maupun arsip yang telah dikumpulkan.

Tahap ketiga yaitu interpretasi yang sering disebut juga dengan fase analisis sejarah. Dalam hal ini, ada dua metode yang digunakan, yaitu analisis dan sintesis. Analisis berarti menguraikan, sedangkan sintesis berarti menyatukan. Langkah ini penulis melakukan penafsiran terhadap sumber-sumber yang telah dikumpulkan selama penelitian. Peneliti membuat deskripsi, analisis, dan serta pemilihan fakta-fakta yang relevan dengan topik/masalah penelitian. Tahapan keempat atau tahapan akhir adalah Historiografi yakni melakukan rekonstruksi terhadap peristiwa sejarah berdasarkan fakta-fakta yang dikumpulkan dan telah melalui proses seleksi dan kritisi. Pada tahapan ini penelitian menyajikan seluruh hasil penelitian dalam bentuk tulisan sejarah.

Hasil dan Pembahasan

Lingkungan geografis

Pulau Ambon atau Ambwan merupakan gugusan kepulauan yang membentang dari barat ke timur. Pulau-pulau penting yang masuk dalam gugus kepulauan Ambon meliputi pulau Ambon, Seram, Buru, Haruku, Saparua, dan Nusalaut. Beberapa pulau kecil di sebelah timur Seram dan sebelah baratnya memainkan peranan sendiri. Sedikit banyaknya keadaan alam kepulauan ini juga mempengaruhi struktur sosial, ekonomi serta politiknya. Pegunungan yang jarang mencapai ketinggian yang memadai dengan sungai-sungai yang relatif kecil (kecuali di Seram) tidak memungkinkan munculnya suatu sistem persawahan. Laporan mengenai lingkungan geografis Ambon era kolonial yang lebih cermat, terdapat dalam *Encyclopaedie van Nederlandsch Indië* (Stibbe, 1927). Dalam ensiklopedia ini dijelaskan bahwa pulau Ambon terletak di laut banda, berada pada 3°29' L.S dan 127°54'. Luasnya sekitar 761 KM². ($\pm 1/3$ luas propinsi Groningen di Belanda). Pulau ini terdiri atas dua buah semenanjung yang dihubungkan oleh Landengte atau Pas Baguala. Bagian utara disebut Hitu, dan disebelah selatan disebut Lei Timor dan keduanya dipisahkan oleh sebuah teluk yang luas yang dibagian timurnya merupakan laut yang dalam. Selain itu juga terdapat sebuah cekungan yang besar yang disebut teluk Waai yang terletak di pesisir timur Hitu. Daerah pesisir ini sangat cekung dan terdapat banyak karang yang menjorok ke laut sehingga perahu-perahu kecil pun sulit untuk mencapai tanjung timur dari teluk alang. Disepanjang pantai banyak terdapat tanjung-tanjung kecil seluas 1-1/2 Km. Secara umum pulau Ambon sangat bergunung, di Leitimor sendiri terdapat Gunung Horiel yang mempunyai ketinggian sampai 562 m. Daerah pegunungan di Hitu dipisahkan oleh sebuah sungai di tengah-tengahnya yang memisahkan bagian barat dan timurnya. Disebelah barat terdapat gunung Latua yang mempunyai ketinggian 882 m dan gunung Tuma atau Gunung

Wawani yang mempunyai ketinggian 875 m. Di bagian timur terdapat pegunungan Salahutu yang mempunyai ketinggian 1027 m. Menurut penelitian *Verbeek*, gunung Wawani ini bukan merupakan gunung vulkanik. Di pulau ini seringkali terjadi gempa tektonik yang mengakibatkan kerusakan yang besar. Gempa-gempa yang besar terjadi antara tahun 1629 – 1903 adalah tahun-tahun 1644, 1674, 1687, 1754, 1835, 1898, (Stibbe, 1927). Pulau Ambon secara geografis merupakan pulau vulkanik yang sangat subur dan mengenal iklim laut tropis dan iklim musim, karena letak pulau Ambon di kelilingi oleh laut. Oleh karena itu iklim di sini sangat dipengaruhi oleh lautan dan berlangsung bersamaan dengan iklim musim, yaitu musim Barat atau Utara dan musim Timur atau Tenggara. Ekologi pulau Ambon tertata menurut struktur pertumbuhan dan pengelolaan perikanan serta pengolahan rempah. Wilayah perairan yang mendominasi, menjadi sumber utama kehidupan penduduk dari sektor perikanan laut. Wilayah daratan, merupakan lahan subur untuk penanaman tanaman rempah seperti cengkih dan juga pala (Keuning, 2016).

Situasi pelabuhan Ambon masa VOC: Konflik dan hegemoni perdagangan

Pelabuhan Ambon yang dimanfaatkan secara penuh oleh VOC merupakan wilayah perairan teluk Ambon. Kondisi perairan ini sangat aman bagi kapal-kapal layar pada saat badai. Perairan teluk Ambon terletak di tengah aliran barat laut Leitimor atau Nusaniwe, di teluk besar dan Leihitu. Untuk dapat mendekati kota melalui sebuah jalan tonggak panjang, yang memberikan tempat berlabuh baik bagi kapal-kapal, yang mempunyai kedalaman perairan sampai 20 *vadem*. Dari dermaga itu, kita dapat sampai ke kota melalui benteng *Victoria*, yang terletak di bagian barat lautnya, pada 3°41'40" Lintang Selatan dan 128°15' Bujur Timur. Nama *Victoria* diberikan untuk mengenang kemenangan oleh Steven van der Hagen pada tahun 1605 atas armada Portugis (Veth, 1869). Selama masa praktik monopoli, kapal-kapal VOC memanfaatkan teluk Ambon sebagai pangkalan laut bagi kapal-kapalnya. Ekspor import juga dilakukan di perairan teluk Ambon. Teks-teks lama dari era VOC tidaklah rinci menyampaikan tentang pelabuhan Ambon. Akan tetapi lukisan-lukisan ilustratif tentang kondisi pelabuhan Ambon dari era VOC cukup tersedia dan dapat menggambarkan kondisi pelabuhan Ambon yang sesungguhnya, seperti ditunjukkan pada gambar 1.

Berdasarkan teks-teks dari era VOC, termasuk pula lukisan-lukisan ilustratif yang dibuat pada era yang sama, cukup jelas antara satu lukisan ilustratif dan lainnya saling korelasi memperlihatkan bahwa pelabuhan Ambon dimanfaatkan oleh VOC sebagai pangkalan maritim hanya pada wilayah perairannya. Kapal-kapal yang melakukan kegiatan bongkar muat patut diduga, terjadi pada wilayah perairan, tidak pada dermaga. Hal ini karena VOC telah menyediakan armada kapal-kapal berukuran kecil untuk melakukan pengangkutan barang-barang komoditas untuk disuplai ke kapal-kapal kargo yang berlabuh di wilayah perairan dekat benteng *Victoria*. Memang harus diakui bahwa terdapat adanya dermaga seperti yang terlihat pada peta klasik dari era VOC, tetapi gambar-gambar ilustratif tidak memperlihatkan adanya suatu aktifitas bongkar muat atau kapal-kapal yang bersandar pada dermaga yang terdapat didekat benteng *Victoria*. Jelas pada kondisi ini pelabuhan dimanfaatkan VOC. Pemanfaatan tersebut dikuasai secara penuh hanya pada wilayah tertentu dan ada batas perairan.

Gambar 1.

Lukisan ilustratif yang memperlihatkan Situasi pelabuhan Ambon tahun 1690 dengan latar belakang benteng Victoria, (Rijksmuseum).



Kemudian wilayah perairan tersebut terbilang memadai. Konteks memadai itu sendiri mempunyai makna bahwa beberapa perairan yang dianggap sebagai wilayah perairan maritim dianggap aman. Pada wilayah garis pantai belum dilakukan pembangunan dermaga dalam skala besar untuk kebutuhan eksport-import bagi kapal-kapal kargo yang dirancang khusus oleh VOC untuk pengangkutan barang-barang dari Asia ke Eropa. Perkembangan eksport dan pengangkutan di Maluku dan lebih spesifik di pelabuhan Ambon, umumnya lebih banyak beban yang diekspor daripada yang diimpor dari semua muatan yang dicatat sepanjang periode kekuasaan VOC, 53% untuk ekspor. Ini lebih sesuai dengan pola umum perkapalan, dengan perahu-perahu yang pergi daripada yang tiba. Tetapi perubahan terjadi pada tahun 1720-an kapal-kapal yang tiba, 48% dari semua arus kapal, membawa kira-kira 56% muatan. Selama tahun 1760-an, 1770-an dan 1780-an kapal-kapal yang tiba, 44% dari arus kapal, hanya mengangkut 50,42 dan 39% dari muatan. Kesimpulan menunjukkan bahwa orientasi ekspor baru muncul pada akhir abad 18 (Knaap & Sutherland, 2004).

Pada tahun 1723-1724 hanya 348 dari seluruhnya 489 kapal atau 51% yang membawa komoditi. Sebagian besar kapal tanpa muatan berlayar menuju belahan selatan Makasar yang berbatasan dengan laut Flores. Kemudian dalam tahun yang sama, sebagian besar kapal tanpa barang perdagangan perlahan-lahan menurun jumlahnya. Dalam angka-angka mutlak, jumlah kapal yang membawa muatan untuk dijual mencapai puncaknya tahun 1788-1789 dengan seluruhnya 616. Secara keseluruhan, untuk ekspor cengkih ke Eropa yang pada konteks ini lebih dominan, VOC melakukannya melalui pelabuhan Ambon. Demikian pula pada saat VOC melakukan pengiriman barang (import) untuk memenuhi kebutuhan di kepulauan Ambon, dilakukan seluruhnya melalui pelabuhan Ambon. VOC benar-benar menjadi pangkalan teluk Ambon sebagai basis eksport dan import barang. Secara keseluruhan, hasil bumi dan usaha rakyat serta penjualan barang-barang dari luar, dipusatkan pada kantor-kantor dan loji-loji Kompeni. Barang-barang ekspor meliputi, cengkih, pala, kulit inasoi, karet, tripang, sedikit

mutiara, dan kulit rout Tara, sedangkan barang-barang impor meliputi, beras, tekstil, porselin, besi, senjata, dan mesiu (Knaap, 1987).

Dinamika pelabuhan Ambon masa kekuasaan awal kolonial

Pelabuhan mempunyai arti penting bagi perkembangan kota Ambon karena merupakan pintu keluar masuk barang-barang perdagangan. Untuk mendukung aktivitas itu maka diperlukan berbagai sarana dan prasarana pelabuhan seperti, gudang, dermaga, galangan kapal, jalan-jalan di dalam dan di luar kota yang menuju pelabuhan, alat pengangkutan, dan manajemen pelabuhan yang baik. Oleh karena fungsinya yang penting itu dan supaya aktivitas di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar, maka Pemerintah Hindia Belanda mengangkat seorang Kepala Pelabuhan dan seorang Pegawai yang memelihara perlengkapan kapal (Havenen-Equipagemeester). Jabatan itu dipegang oleh orang Belanda yang diangkat dan diberhentikan oleh Pemerintah Hindia Belanda. Pelabuhan Ambon memiliki sebuah galangan kapal yang berfungsi sebagai tempat untuk membuat dan memperbaiki kapal. Di samping itu terdapat lima gudang satu di antaranya untuk menyimpan batubara, dan empat gudang lainnya untuk menyimpan barang-barang ekspor (Crab, 1862).

Khusus mengenai masalah gudang, Pemerintah Hindia Belanda mengangkat seorang Kepala Gudang dengan tugas dan kewajiban mempertanggungjawabkan semua barang-barang yang keluar dan masuk gudang, serta melaporkan semua barang-barang itu pada Pemerintah. Seperti halnya dengan jabatan Kepala pelabuhan, jabatan Kepala Gudang juga dipegang oleh orang Belanda. Kondisi geografis Ambon yang bergunung-gunung menyebabkan prasarana jalan darat pada umumnya kurang baik. Dibandingkan dengan jalan darat, laut merupakan jalur yang paling mudah untuk dilalui. Pengangkutan barang dan orang lewat laut, baik di pulau Ambon itu sendiri maupun antar pulau dilaksanakan dengan menggunakan orembai, sedangkan untuk pengangkutan ke tempat-tempat yang relatif jauh dilaksanakan dengan menggunakan kapal Pemerintah, kapal swasta yang disewa oleh Pemerintah, dan kapal dari pedagang asing yang mendapat pas dari Pemerintah Hindia Belanda (Hot, 1903).

Kondisi jalan di luar kota Ambon pada umumnya kurang baik, maka pengangkutan barang-barang perdagangan darat, daerah penghasil ke pelabuhan juga terhambat. Alat pengangkutan di dalam kota yang berupa kereta kuda dan tandu terbatas jumlahnya. Hanya orang Cina dan Arab yang kaya saja yang memiliki kereta kuda dan tandu untuk disewakan. Keterbatasan itu menghambat aktivitas di pelabuhan, sebab diperlukan waktu yang relatif lama untuk sampai ke pelabuhan. Daerah ibukota tanahnya mengandung pasir dan letaknya miring ke arah pantai (Bleeker, 1856), sehingga pada musim penghujan sering kali terjadi pendangkalan pantai. Di samping itu beberapa sungai yang ada seperti Sungai Gajah dan Sungai Tomo mempunyai muara yang sempit dan dangkal, sehingga kurang dapat digunakan oleh kapal sebagai tempat untuk berlabuh. Pantai yang seringkali dangkal menghambat aktivitas pelayaran niaga, sebab perahu kecil yang membawa barang-barang dari kapal yang berlabuh di luar pantai mengalami kesulitan untuk merapat ke pantai, demikian pula sebaliknya pengangkutan barang-barang dari pantai ke kapal juga mengalami kesulitan. Untuk mengatasi masalah pendangkalan

pantai Pemerintah Hindia Belanda menyediakan sebuah kapal keruk. Akan tetapi biaya yang dikeluarkan untuk pengerukan tidak sedikit, oleh sebab itu pengerukan jarang dilakukan.

Periode restrukturisasi pelayaran 1866-1942

Setelah tahun 1865, pemerintah kolonial Belanda mulai melakukan restrukturisasi kembali sistem pelayaran di Hindia Belanda. Perluasan jaringan pelayaran, sarana pelabuhan, dan perusahaan pelayaran merupakan aspek penting yang menjadi pusat perhatian kebijakan. Regulasi kebijakan bidang kemaritiman yang dilakukan merupakan upaya modernisasi sistem pelayaran di Hindia Belanda secara menyeluruh. Pemerintah kolonial dalam kondisi ini jelas mempertimbangkan aspek ekonomi, karena bidang kemaritiman dipandang sebagai bagian penting dalam memperlancar dan meningkatkan volume ekspor import. Perluasan jaringan pelayaran, dilakukan untuk memperlancar hubungan antar pulau yang pada waktu sebelumnya tidak maksimal terutama dikawasan timur besar. Ditengah perluasan jaringan pelayaran, pembangunan sarana pelabuhan menjadi bagian vital yang dilakukan untuk mendukung terciptanya sistem pelayaran ideal di Hindia Belanda. Hal ini tanpa kecuali dengan maskapai pelayaran yang memainkan andil bagi terciptanya hubungan antar pulau melalui arung samudera. Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) (Asba, 2007), yang merupakan maskapai pelayaran milik pemerintah kolonial segera dibentuk untuk mendukung terciptanya sistem pelayaran dimaksud.

Selain KPM, maskapai pelayaran swasta yang bergerak dibidang ekspor-import ikut melibatkan diri dalam mendukung terciptanya pelayaran di Hindia Belanda diantaranya maskapai pelayaran Java-China Paketvaart Linen. Pelabuhan Ambon yang masuk dalam kawasan Timur Besar (groote oost) menjadi bagian dalam kebijakan parsial bidang kemaritiman yang dilakukan oleh pemerintah Belanda. Pelabuhan Ambon dikawasan timur besar ditetapkan sebagai jaringan pelayaran bagi kapal-kapal milik maskapai nasional maupun swasta. Perbaikan sektor sarana pelabuhan segera dilakukan untuk mendukung terciptanya bongkar muat dan pelayanan publik yang menggunakan jasa pelayaran. Dermaga pelabuhan Ambon segera dibangun untuk mewujudkan terciptanya pelayaran sesuai kehendak pemerintah kolonial. Modernisasi sistem pelayaran yang dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda telah membawa dampak yang luas terhadap pelabuhan Ambon yang memiliki kawasan perairan yang tergolong strategis dan aman bagi kapal-kapal. Kunjungan kapal-kapal baik untuk kegiatan bongkar muat dan pelayanan penumpang di pelabuhan Ambon segera terjadi secara kontinu.

Analisis faktual pelayaran dan kunjungan kapal tahun 1605-1942

Perairan teluk Ambon, makin penting setelah VOC mengambil kekuasaan dari Portugis pada tanggal 23 Februari 1605 (Hoevell, 1856). Teluk Ambon dijadikan sebagai perairan berlabuh bagi kapal-kapal kargo, kapal-kapal perang, dan kapal-kapal jenis lainnya milik VOC. Pada masa VOC, teluk Ambon pada satu sisi menjadi perairan konsolidasi eskader hongi dan pada sisi lainnya menjadi perairan bagi pengapalan rempah yang akan dikirim ke Eropa. Pada situasi ini dapat dikatakan bahwa periode awal yang cukup ramai bagi kunjungan

kapal di teluk Ambon. Lalulintas kapal-kapal yang memasuki teluk Ambon datang melalui pelayaran dari Batavia, Ternate, ataupun pelayaran dari Batavia menuju kepulauan Banda. Posisi pulau Ambon pada kondisi yang demikian seakan berada dalam garis linier pelayaran kapal-kapal. Tetapi perlu di pertegas bahwa pelayaran dan kunjungan kapal-kapal di Ambon dalam periode perniagaan awal di Asia Tenggara hingga sepanjang periode kekuasaan kolonial mengalami masa-masa ramai dan juga stagnan.

Mengenai kondisi fluktuasi kunjungan kapal-kapal di perairan pesisir dan juga teluk Ambon, dari waktu ke waktu penyebabnya tidak dapat dipastikan. Akan tetapi arus kunjungan kapal terutama pada periode perdagangan Asia lama hingga era VOC, tercatat menurut intensitasnya sebagai periode terendah untuk kunjungan kapal di pelabuhan Ambon. Hal ini terkondisikan oleh teknologi pelayaran yang menggunakan perahu dan kapal layar yang pergerakannya sangat lamban dan mobilitasnya ditentukan oleh angin muson. Selain itu teknologi perkapalan, gangguan bajak laut dan banyaknya atol pada lintas pelayaran Sulawesi-Ambon ikut mempengaruhi jumlah kunjungan kapal (Sutherland et al., 2004). Jumlah kunjungan kapal di perairan teluk Ambon mengalami peningkatan terutama pada periode kekuasaan kolonial. Peralihan penggunaan kapal layar ke kapal uap, menjadi pemicu peningkatan volume kunjungan kapal di perairan teluk Ambon. Kemajuan teknologi perkapalan, telah mempengaruhi secara besar-besaran intensitas pelayaran, sehingga angin muson telah diabaikan dan jangkauan waktu lebih diperpendek oleh mobilitas kapal yang bertenaga mesin.

Pengembangan jaringan pelayaran, persaingan maskapai pelayaran, dan meningkatnya aktifitas ekspor import dalam perdagangan regional ikut menambah naiknya jumlah kapal yang memasuki perairan teluk Ambon. Pelayaran Lokal yang menjadi mata rantai perdagangan antar pulau mengalami masa-masa pasang surut. Penurunan jumlah kunjungan kapal terjadi, seiring dengan rendahnya arus perdagangan dan situasi ini berlangsung pada tahun 1824. Pelayaran lokal untuk beberapa saat mengalami kelesuan dan sangat jelas mempengaruhi jumlah kunjungan kapal-kapal lokal di pelabuhan Ambon. Pada tahun 1846, pemerintah kolonial dalam hal ini Komisararis untuk Maluku, A.L. Weddik mengusulkan kepada Insinyur Brocx untuk menggali kembali kanal baguala guna memperlancar arus pelayaran lokal antara afdeeling Ambon dengan Saparua dan Haruku. Akan tetapi rencana ini ditolak Gubernur J.B. Cleerens, dengan alasan bahwa penggalian yang diusulkan sangat memberatkan penduduk dan banyak korban jiwa yang akan jatuh, seperti peristiwa yang pernah terjadi pada tahun 1824 (TNI, 1863). Setelah tahun 1846, jumlah kapal ke pelabuhan Ambon kembali mengalami peningkatan.

Kesimpulan

Pelabuhan Ambon mulai menunjukkan eksistensinya sebagai kawasan maritim strategis pada saat hadirnya orang-orang Portugis tahun 1512. Peran ini diteruskan kemudian oleh Belanda dengan menjadikan pelabuhan Ambon sebagai perairan berlabuh kapal-kapal VOC. Lebih jauh lagi VOC memanfaatkan perairan teluk Ambon sebagai pusat konsolidasi armada kapal untuk melancarkan perang terhadap penduduk Ternate, Ambon, dan Banda. Status pelabuhan Ambon pada masa VOC menjadi *pelabuhan* tertutup bagi kapal-kapal Asing. Hal ini

sesuai dengan prinsip monopoli perdagangan yang dipraktikkan oleh VOC terhadap wilayah kepulauan rempah. Pasca runtuhnya VOC tahun 1799, dan Inggris sempat mengendalikan kekuasaan di Nusantara, pelabuhan Ambon pada tahun 1810 dijadikan sebagai pelabuhan yang terbuka bagi kapal-kapal asing. Tetapi ini tidak bertahan lama, karena pada era kekuasaan pemerintah kolonial Belanda tahun 1816, pelabuhan Ambon kembali menjadi pelabuhan tertutup bagi pelayaran kapal-kapal berbendera asing. Pada masa kekuasaan kolonial pembangunan pelabuhan Ambon mulai dilakukan. Dermaga pelabuhan segera di bangun pada tahun 1817 hingga 1865, dan kemudian proses perbaikan sarana diteruskan pada tahun 1917. Pembebasan lahan sekitar area dermaga dilakukan untuk membangun sarana pendukung pelabuhan. Pembangunan yang dilakukan bertujuan untuk mendukung terciptanya pelayaran yang ideal sesuai dengan kehendak pemerintah kolonial. Jaringan pelayaran di perluas dan maskapai pelayarn KPM di bentuk untuk mendukung terciptanya *pelayaran* kapal-kapal di seluruh nusantara yang menjadi wilayah kekuasaan kolonial.

Setelah pembangunan dermaga pelabuhan Ambon dan pembentukan maskapai pelayaran KPM, kunjungan kapal-kapal di pelabuhan Ambon terus mengalami peningkatan. Laporan-laporan media dari era kolonial membuktikan adanya kontinuitas pelayaran kapal di perairan teluk Ambon. Kapal-kapal yang merapat ke dermaga pelabuhan Ambon sangat beragam, mulai dari kapal penumpang, kapal barang, kapal perang, kapal wisata, hingga kapal pengeruk. Walaupun tercatat adanya situasi fluktuasi dari tahun ke tahun untuk kunjungan kapal di pelabuhan Ambon tetapi secara keseluruhan angka-angka arus pelayaran dan kunjungan kapal sangat signifikan jika dibandingkan dengan era kolonial *awal*. Ramainya pelayaran kapal-kapal di pelabuhan Ambon sangat berpengaruh terhadap kondisi ekonomi dan juga perkembangan kota Ambon dari waktu ke waktu.

Daftar Pustaka

- Asba, R. (2007). *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Bleeker, P. (1856). *Reis door de Minahasa en den Molukschen Archipel Gedaan in de Maanden September en Oktober 1855 in het Gevolg-van den Gouverneur-Generaal Mr. A.J. Duymaer van Twist. Tweede Deel*. Batavia: Lange & Co.
- Crab, van der P. (1862). *De Moluksche Eilanden : Reis van ZE. Gouverneur Generaal Charles Ferdinand Pahud*. Batavia: Lange en Co.
- Garraghan, G. J. (1974). *A guide to historical method*. Michigan: Greenwood Press.
- Gottschalk, L. (1975). *Mengerti Sejarah*. Terjemahan Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Hoeverl, W. R. Van. (1856). *De Moluksche Eilanden*. Zalt-bommel: Joh. Noman en Zoon.
- Hot, H. van. (1903). *Uit Onze Kolonien Uitvoerig Reisverhaal*. Leiden: A.W. Sijhoff.
- Jacobs, H. (1985). *Ambon as a Portuguese and Catholic Town 1576 – 1605*. *Neue Zeitschrift Fur Missionswissenschaft*, 41(1).

- Keuning, J. (2016). *Sejarah Ambon Sampai Akhir Abad Ke-17*, (terjemahan S. Gunawan). Yogyakarta: Ombak.
- Knaap, G. . (1987). *Kruidnagelen en Christenen de Verenigde Oost Indische Compagnie en de Bevolking van Ambon 1656-1696*. Leiden: KITLV.
- Knaap, G. J., & Sutherland, H. (2004). *Monsoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar*. In *Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde* ; 224 (Vol. 224). Leiden: KITLV Press.
- Lucia, J. (1996). *Kota Pelabuhan Ambon 1817-1865: Studi Tentang Perkembangan Kota Pelabuhan*. Laporan Penelitian. Yogyakarta: Universitas Sanata Dharma.
- Raman, L., Tiwery, S., Tiwery, D., & Kota, S. (1942). *Sejarah kota pelabuhan ambon 1500-1942*. Ambon. Balai Pelestarian Nilai Budaya Maluku Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Stibbe, D. G. en C. S. (1927). *Encyclopaedie van Nederlandsch Indië, vijfde deel*. 's gravenhage: M. Nijhoff.
- Sutherland, H., Poelinggomang, E. L., Liebner, H. H., Takashi, S., Velthoen, E. J., Morrell, E., Pradadimara, D., Effendy, M. A. R., Andaya, L. Y., & Idris, S. R. R. (2004). *Kontinuitas dan Perubahan Dalam Sejarah Sulawesi Selatan*. In *Pelayaran dan perdagangan masyarakat Sulawesi Selatan*. Yogyakarta: Ombak.
- Thorn, W. (2004). *The Conquest of Java; Nineteenth-century Java seen through the eyes of a soldier of the British Empire*. Singapore: Periplus.
- TNI. (1863). *Tijdschrift voor Nederlandsch_Indie (TNI) (Jilid 1)*.
- Veth, P. J. (1869). *Aadrijkskundige Woordenboek van Nederlandsch Indie*. Haarlem: van Kampen.
- Wall, V. I. van de. (1922). *Het Kasteel Nieuw Victoria ter Hoofdplaat Amboina, Oudheidkundig Verslag*. s Gravenhage: Martinus Nijhoff.