

KARESIDENAN MANADO DALAM KANCAH PERDAGANGAN MARITIM DI HINDIA BELANDA, AWAL ABAD XIX – 1942

(RESIDENCY OF MANADO IN THE MARITIME TRADING FORUM IN THE
NETHERLAND INDIES, IN THE EARLY NINETEENTH CENTURY TO 1942)

Jhon Rivel Purba

Peneliti Pertama di BPNB Sulawesi Utara

Email: kap_jho@yahoo.com

ABSTRACT

This study examines the residency involvement of Manado Residency in the maritime trading in the nineteenth century to 1942. The research questions formulated in this study are do the geographical location of Manado's residency also influence its involvement in the maritime trading network in the Netherland Indies? And how is the trading dynamic under the authority of the Colonial Government? This study used qualitative methods (literature studies). The result of this study reveals that the involvement of this residency in maritime trading is not only supported by economic potential, but also its geographical location which relatively easy for economic agents to enter this region. The Manado Residency is surrounded by several waters that make it possible to have direct contact with several regions, such as the Philippines to the north, Ternate to the east, Japan to the northeast, and the west coast of the American. In addition to the Colonial Government, KPM and Cekumij, the actor who also plays a role in this activity is local residents, Chinese ethnic, Arabian, and other countries, such as England, Japan, Germany, France, Norway, and the United States through their vessels. The economic potential and the existence of foreign vessels encourage the government to make a number of regulations, namely the transportation of trading commodities should use KPM or Cekumij vessels. The government also diverted the commodity distribution route to Makassar. The vessels owned by any other country could no longer pick up their commodities directly to the producing areas, but have to take them to Makassar.

Keywords: *The Netherlands Indies, Maritime, North Sulawesi, Manado*

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji keterlibatan Karesidenan Manado dalam perdagangan maritim di Hindia Belanda pada abad XIX sampai 1942. Rumusan pertanyaan yang dijawab dalam penelitian ini yaitu, apakah letak geografis Karesidenan Manado turut memengaruhi keterlibatannya dalam jaringan perdagangan maritim di Hindia Belanda? dan bagaimana dinamika perdagangannya di bawah pemerintahan Hindia Belanda? Penulisan ini menggunakan metode kualitatif (studi pustaka). Hasil penelitian memperlihatkan bahwa keterlibatan karesidenan ini dalam perdagangan maritim tidak hanya didukung oleh potensi ekonomi, tetapi juga oleh letak geografisnya yang relatif memudahkan pelaku ekonomi untuk memasuki wilayah ini. Karesidenan Manado dikelilingi beberapa perairan yang bersentuhan langsung dengan beberapa kawasan, seperti Filipina di sebelah utara, Ternate di sebelah timur, Jepang di sebelah timur laut, dan pesisir barat wilayah Amerika. Selain Pemerintah Kolonial Hindia Belanda, KPM dan *Cekumij*-nya, aktor yang berperan dalam kegiatan ini yaitu penduduk lokal, Etnis Tionghoa, Orang Arab, dan negara-negara lain, seperti Inggris, Jepang, Jerman, Perancis, Norwegia, dan Amerika Serikat, melalui kapal-kapalnya. Potensi ekonomi dan keberadaan kapal asing mendorong pemerintah membuat sejumlah regulasi, yaitu pengangkutan komoditas perdagangan harus menggunakan kapal KPM atau *Cekumij*. Pemerintah juga mengalihkan rute distribusi komoditas tersebut ke Makassar. Kapal milik negara lain tidak lagi dapat menjemput komoditas secara langsung ke daerah penghasil, tetapi harus mengambilnya ke Makassar.

Kata kunci: *Hindia Belanda, Maritim, Sulawesi Utara, Manado*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas keseluruhan wilayahnya mencapai 7,81 juta km², terdiri dari 2,01 juta km² daratan, 3,25 juta km² lautan, dan 2,55 juta km² Zona Ekonomi Eksklusif/ZEE (<http://bphn.go.id>). Wilayah perairan yang lebih luas dibandingkan daratan membuat sebagian penduduk Indonesia tidak asing lagi dengan dunia pelayaran. Pada masa Pemerintah Kolonial Hindia Belanda atau saat konsep Negara Kepulauan Republik Indonesia belum terbentuk, kegiatan pelayaran termasuk perdagangan maritimnya menjadi salah satu aspek ekonomi yang juga ingin dikontrol secara utuh oleh pemerintah kolonial.

Laut menawarkan keuntungan, baik secara ekonomi maupun politik, tidak hanya bagi pemerintah kolonial, tetapi juga bagi pihak lain, baik negara-negara asing lainnya maupun penduduk lokal Hindia Belanda. Kegiatan yang terjadi di lautan, termasuk pelayaran dan perdagangan maritim, tidak dapat dilepaskan dari keberadaan daratan. Sebuah wilayah di daratan menghasilkan komoditas yang dibutuhkan oleh wilayah lainnya. Wilayah-wilayah tersebut mungkin saja terpisah oleh lautan sehingga distribusi komoditas hanya bisa dilakukan dengan menggunakan jalur pelayaran.

Karesidenan Manado adalah salah satu wilayah di Hindia Belanda yang menghasilkan berbagai komoditas berskala ekspor, beberapa diantaranya seperti kopra, cengkeh, buah pala, damar, rotan, dan kopi. Karesidenan Manado mengekspor kopi ke Belanda. Sejak 1885 sampai 1896, harga kopi dari Manado lebih tinggi dibandingkan kopi dari Jawa. ("Koffie, Koffiecultuur" hlm. 276).

Karesidenan ini juga dikenal sebagai penghasil tanaman pangan, terutama beras. Selain memiliki potensi ekonomi di daratan, perairan di Karesidenan Manado juga menghasilkan berbagai jenis hasil laut, seperti ikan cakalang, teripang, dan kerang. Ketersediaan komoditas ini yang menjadikan Karesidenan Manado sebagai salah satu magnet ekonomi di Hindia Belanda yang menarik minat para pelaku ekonomi, baik di tingkat domestik maupun dari berbagai negara.

Di Karesidenan Manado terdapat beberapa pelabuhan yang mendukung distribusi

komoditas perdagangan melalui jalur perairan. A.B. Lapien mengurutkan pelabuhan-pelabuhan penting dari Timur ke Barat selain Manado, yaitu Amurang, Inobonto, Labuan Broko, Kaidipang, Bolaang Itang, Kwandang, Buol, dan Tolitoli (A.B.Lapien, 2009: 47). Selain itu, pelabuhan yang juga tidak kalah penting adalah Bitung, Kema, Belang, Likupang, Tanawangko, Gorontalo, dan Marisa.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda melakukan berbagai upaya untuk menjaga dominasinya terhadap aktivitas pelayaran dan perdagangan di karesidenan ini. Distribusi komoditas perdagangan melalui jalur perairan hanya boleh dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal milik *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Sebagai perpanjangan tangan dari KPM di wilayah Sulawesi, maka dibentuk *Celebes Kustvaart Maatschappij* (Cekumij) pada 1935. Sebelumnya, pemerintah juga menetapkan bahwa pendistribusian komoditas perdagangan dari wilayah Karesidenan Manado dipusatkan ke Pelabuhan Makassar. Padahal, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Karesidenan Manado memiliki mekanisme sendiri dalam mendistribusikan komoditas perdagangannya melalui jalur perairan.

Kajian ilmiah yang secara spesifik membidik Karesidenan Manado dapat dikatakan masih sedikit. Kajian yang kaya informasi tentang kondisi alam, perekonomian, dan penduduk di wilayah Karesidenan Manado ditulis oleh David Henley dengan judul: "*Fertility, Food And Fever Population, economy and environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930*". Kajiannya yang panjang mencakup periode tahun 1600 hingga 1930, memberikan gambaran umum tentang perekonomian di wilayah Sulawesi bagian utara (sekarang wilayah Provinsi Sulawesi Utara, Gorontalo, dan Sulawesi Tengah).

Mengenai gambaran umum Minahasa sebagai bagian dari wilayah Karesidenan Manado, dapat ditemukan dalam catatan perjalanan N. Graafland pada pertengahan abad ke-19, yang sudah diterjemahkan dengan judul *MINAHASA Negeri, Rakyat, dan Budayanya*. Graafland banyak mencatat soal geografi, budaya, dan perekonomian Minahasa. Namun, kajian ini tidak mengelaborasi bidang pelayaran dan perdagangan.

Untuk mengetahui gambaran umum mengenai Gorontalo (salah satu afdeeling di Keresidenan Manado) ditemukan karya berjudul *Gorontalo Een Handelscentrum van Noord Celebes* yang ditulis oleh R. Broersma. Lewat karya ini tergambar potensi ekonomi di Gorontalo pada masa kolonial Hindia Belanda. Berbagai hasil bumi khususnya kopra membuat Gorontalo menjadi salah satu pusat perdagangan di Sulawesi bagian utara. Pembudidayaan tanaman kelapa di Gorontalo semakin berkembang sejak pertengahan abad XIX. Kopra menarik minat negara-negara lain untuk datang ke Gorontalo.

Orang Arab menjadi salah satu komunitas yang aktif dalam dunia perdagangan di Gorontalo. Komoditas yang diperdagangkan terutama rempah-rempah dan bahan pakaian. Buku yang ditulis oleh Muhammad Nur Ichsan yang berjudul *Arab-Gorontalo: Sebuah Sketsa Awal Masyarakat Arab di Gorontalo Abad XIX-XX*, menjabarkan tentang proses masuknya orang Arab ke Gorontalo pada masa kolonial Hindia Belanda sampai menjadi sebuah komunitas etnis yang menetap di wilayah Gorontalo beserta berbagai kegiatan yang mereka lakukan.

Komoditas utama perdagangan pada akhir abad ke-19 hingga tahun 1942 adalah kopra. Kajian sejarah tentang perdagangan kopra terdapat dalam tesis yang ditulis oleh Effendi Wahyono berjudul *Pembudidayaan dan Perdagangan Kopra di Minahasa (1870 – 1942)*. Sejak akhir abad ke-19, petani Minahasa secara besar-besaran menanam kelapa sebagai dampak dari melambungnya harga kopra di pasar dunia. Pola perdagangan kopra di Minahasa menggunakan sistem kontrak antara petani dengan pedagang. Untuk melindungi petani dari jeratan pedagang, berbagai upaya dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat, misalnya mendirikan *Volksbank Tonsea* dan Yayasan Kopra. Hanya saja kajian ini kurang memaparkan sistem transportasi pengangkutan kopra dengan pelayaran besar.

Informasi pelayaran perdagangan kopra dapat ditemukan dalam buku Rasyid Asba dengan judul *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Kajian ini mengulas

tentang perdagangan kopra Makassar secara lebih komprehensif pada periode 1883 hingga 1958, dimana kopra menjadi komoditas ekspor yang dikirim dari Pelabuhan Makassar ke Eropa. Namun, kajian tersebut tidak membahas jaringan pelayaran di wilayah Keresidenan Manado.

Kajian tentang perdagangan kopra di wilayah Keresidenan Manado dapat ditemukan dalam buku yang ditulis oleh Alex Ulaen, *“Pelayaran dan Perniagaan Kopra di Wilayah Keresidenan Manado, Afdeeling Manado (1910 – 1940): Sebuah Kajian Awal”*; Hasanuddin, *“Dinamika Tata Niaga Kopra di Minahasa (1946 – 1966)”* dan *“Donggala dalam Jalur Perdagangan Kopra: 1907 – 1942”*; Jhon Rivel Purba, *“Pelayaran dan Perdagangan Kopra di Gorontalo (1888 – 1942)”*.

Dari beberapa karya di atas, belum ada yang secara khusus menulis tentang dinamika perdagangan maritim di kawasan Keresidenan Manado. Tulisan ini mengkaji peranan Keresidenan Manado dalam perdagangan maritim di Hindia Belanda pada abad XIX sampai 1942. Permasalahan ini dikaji dengan merumuskan beberapa pertanyaan, selain potensi ekonomi yang dimilikinya, apakah letak geografis Keresidenan Manado turut memengaruhi keterlibatannya dalam jaringan perdagangan maritim di Hindia Belanda? dan bagaimana dinamika perdagangan maritim di Keresidenan Manado di bawah pemerintahan Hindia Belanda?

METODE

Setelah menentukan tema penelitian, maka langkah awal yang ditempuh untuk mengkaji permasalahan tersebut adalah mengumpulkan sumber (*heuristik*). Karena penelitian ini mengambil lingkup temporal pada masa Pemerintah Kolonial Hindia Belanda maka sumber yang diperoleh dan digunakan dalam tulisan ini adalah sumber-sumber tertulis, baik sumber yang sezaman dengan lingkup temporal tersebut maupun sumber yang diterbitkan pada masa pasca kolonial. Beberapa sumber yang digunakan dalam penelitian ini antara lain diperoleh dari sejumlah perpustakaan dan situs www.delpher.nl. Situs ini memuat jutaan eksemplar artikel surat kabar yang terbit pada awal *Tijdschrift van Nederlandsch Indie* (TNI),

beberapa *Staatsblad van Nedelandsh Indië*, dalam bentuk digital dan sebagian besar sumber dapat diunduh secara bebas.

Tahap berikutnya adalah kritik sumber yang bertujuan untuk menyelidiki dan menguji otentisitas dan kredibilitas sumber. Dalam penelitian ini, uji otentisitas dilakukan terhadap sumber-sumber resmi tercetak sezaman, seperti surat kabar dan *tijdschrift*. Oleh karena sumber-sumber ini dalam bentuk digital maka kritik otentisitas tidak mungkin dilakukan terhadap jenis kertas dan tinta, sehingga uji otentisitas dilakukan terhadap bahasa, kalimat, pemilihan kata, ungkapan, dan tampilan luar sumber. Bahasa yang digunakan dalam sumber-sumber sezaman tersebut adalah Bahasa Belanda dengan pemilihan kata dan kalimat yang sesuai dengan gaya bahasa Belanda abad XIX. Sedikit banyak ada perbedaan penulisan kata-kata tertentu antara Bahasa Belanda kuno, khususnya sebelum abad XX, dengan Bahasa Belanda setelah abad XX. Oleh sebab itu dapat disimpulkan bahwa kredibilitas sumber-sumber tersebut dapat dipercaya.

Setelah proses verifikasi sumber, berikutnya adalah tahapan interpretasi sumber. Fakta-fakta sejarah yang ada di dalam sumber-sumber tersebut diinterpretasi dan fakta-fakta yang relevan dengan tema penelitian digunakan sebagai dasar berargumentasi dan menganalisis peristiwa sejarah, dalam hal ini peranan Karesidenan Manado dalam Perdagangan Maritim di Hindia Belanda dalam kurun waktu 1863 sampai 1942.

Tahap terakhir adalah proses penulisan (historiografi). Pada tahap ini fakta-fakta yang relevan dengan tema penelitian direkonstruksi menjadi narasi historis yang disajikan dalam bentuk tulisan.

PEMBAHASAN

Kondisi Geografis dan Kependudukan Karesidenan Manado

Karesidenan Manado adalah salah satu wilayah kekuasaan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda yang letaknya berada di timur laut Hindia Belanda. Cakupan wilayah administratifnya menyusur dari Kepulauan Sangihe dan Talaud di utara, kemudian wilayah Minahasa, selanjutnya daerah-daerah otonom di sebelah

barat semenanjung Sulawesi bagian utara hingga ke selatan sampai ke Palu dan wilayah di tepian Teluk Tomini hingga ke Banggai.

Wilayah Karesidenan Manado berhadapan dengan beberapa perairan, antara lain, Laut Sulawesi yang bersinggungan secara langsung dengan pantai utara semenanjung Sulawesi, menyusur lebih ke utara maka wilayah perairan ini juga bersinggungan secara langsung dengan Filipina yang merupakan koloni Spanyol di Asia Tenggara. Selanjutnya adalah Teluk Tomini, perairan ini bersinggungan secara langsung dengan Laut Maluku dan Ternate selaku penghasil rempah-rempah. Menyusur ke arah timur laut dari Laut Maluku dan Ternate terdapat perairan luas yaitu Laut Filipina. Perairan ini bersinggungan secara langsung dengan Jepang. Sementara itu, Laut Filipina sendiri bersentuhan langsung dengan Samudera Pasifik. Samudera ini merupakan wilayah perairan luas yang berhadapan langsung dengan pesisir barat wilayah Amerika.



Gambar 1. Peta Cakupan Wilayah Karesidenan Manado pada 1911.

(Sumber:

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/812873>)

Sebelum 1864, bersama dengan Karesidenan Ambon, Karesidenan Ternate, dan Karesidenan Banda, Karesidenan Manado tergabung ke dalam wilayah administratif *Gouvernement Moluccas en Onder-hoorigheden*. Pada 1864, Karesidenan Manado terlepas menjadi karesidenan tersendiri. Sejak saat itu, Karesidenan Manado berkali-kali mengalami perubahan wilayah administratif, baik di tingkat *afdeeling*, *onderafdeelin*, *distrik*, dan

onderdistrik. Secara administratif, pada 1911 Keresidenan Manado terdiri dari 3 *afdeeling*, yaitu Bolaang Mongondou, Gorontalo, dan Sulawesi Tengah (*Midden Celebes*). Pada 1932 terdiri dari 5 *afdeeling*, yaitu Manado, Kepulauan Sangihe dan Talaud, Gorontalo, Donggala, dan Poso. (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 6 Desember 1932).

Pemerintah Kolonial Hindia Belanda seolah ingin menegakkan sebuah bentuk pemerintahan yang bersifat dualistis di karesidenan ini. Selain pemerintah kolonial yang dipimpin oleh pejabat-pejabat Eropa, terdapat penguasa lokal yang tersebar di berbagai daerah di Keresidenan Manado. Daerah-daerah yang dipimpin oleh penguasa lokal (*rijkjes*) tersebut dapat dikatakan tersubordinasi oleh kekuasaan pemerintah kolonial.

Sama seperti wilayah lainnya di Hindia Belanda, orang Eropa menempati posisi teratas dalam hierarki piramida kependudukan pada masa kolonial. Posisi selanjutnya ditempati oleh Etnis Tionghoa dan kalangan Timur Jauh (Arab), kemudian kalangan Pribumi. Di kalangan Pribumi juga terdapat hierarki kependudukan tersendiri. Penguasa lokal menempati posisi teratas dalam piramida tersebut.

Jumlah penduduk Keresidenan Manado mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada awal tahun 1920an, jumlah penduduk di Keresidenan Manado mencapai 760.692 jiwa. Mereka terdiri dari 2250 orang Eropa, 745.985 pribumi, dan 12.547 timur asing (Etnis Tionghoa dan Arab) (*Koloniaal Verslag*, 1923: 10-11).

Masing-masing kelompok sosial memiliki profesi yang identik. Orang Eropa identik sebagai pegawai pemerintahan. Beberapa di antara mereka ada juga yang berprofesi sebagai pengusaha pemilik perkebunan dan pedagang besar. Profesi pedagang besar sebenarnya melekat pada orang Arab dan Etnis Tionghoa serta segelintir kalangan pribumi. Sementara itu, sebagian besar masyarakat pribumi dan segelintir Etnis Tionghoa identik sebagai pekerja upahan atau buruh di sektor perkebunan, pertambangan, dan perikanan. Namun demikian, ada juga kalangan Pribumi, Etnis Tionghoa, dan orang Arab yang memiliki kebun dengan lahan luas.

Perdagangan Maritim Di Karesidenan Manado Sekitar Abad XIX

Tradisi pelayaran sudah dikenal oleh penduduk Keresidenan Manado jauh sebelum hadirnya penguasa asing, baik itu *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC) maupun Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Mereka sudah pandai membuat perahu yang digunakan sebagai alat untuk menjalin relasi antar daerah yang secara fisik terpisah oleh perairan. Dengan menggunakan perahu, mereka bisa melakukan perdagangan dengan sistem barter. Sistem ini bahkan masih berlaku hingga awal abad XX. Sebagai contoh, pengiriman rami dari Kepulauan Talaud ke Manado dan Taruna (di Pulau Sangihe). Serat rami digunakan sebagai bahan untuk membuat jaring penangkap ikan. (*Koloniaal Verslag*, 1909: 259)

Pada abad XIX, Keresidenan Manado tidak sekadar mengalami perubahan secara administratif, tetapi juga menyaksikan dinamika perkembangan pelayaran dan perdagangan maritim yang terjadi di perairan yang ada di sekitar wilayahnya. Magnet ekonomi yang dimiliki oleh Keresidenan Manado dan posisinya yang dikelilingi oleh sejumlah perairan menarik minat para pelaku ekonomi untuk datang ke wilayah ini. Laut Sulawesi yang berdekatan dengan Filipina menjadi jalur distribusi kopra yang dihasilkan oleh beberapa daerah di Keresidenan Manado (*De locomotif*, 1894). Kopra tersebut kemudian diperdagangkan di Filipina. Dari sudut pandang pemerintah kolonial Hindia Belanda, distribusi kopra ke negara koloni Spanyol tersebut bersifat ilegal.

Keresidenan Manado juga menarik minat pengusaha Jepang untuk memperoleh keuntungan secara ekonomi. Jepang secara langsung terhubung dengan wilayah Keresidenan Manado melalui Laut Filipina. Di Bitung, puluhan kapal Jepang memperoleh konsesi dari Pemerintah Kolonial Hindia Belanda untuk melakukan penangkapan ikan Cakalang. Pada awalnya kedatangan kapal-kapal Jepang yang terlibat dalam kegiatan penangkapan ikan diterima dengan tangan terbuka oleh pemerintah. Kapal-kapal yang memperoleh konsesi beroperasi di bawah bendera Belanda. Banyak kapal-kapal Jepang

tiba di Manado untuk mendaftarkan izin perolehan konsesi pelayaran. Untuk mempermudah proses perolehan konsesi, mereka meminjam nama pelayan rumah tangga mereka yang biasanya merupakan penduduk lokal (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 11 Oktober 1939). Kuantitas kapal-kapal penangkap ikan milik Jepang akhirnya semakin meningkat, khususnya di pesisir utara semenanjung Sulawesi bagian utara.

Jepang tidak hanya aktif dalam kegiatan penangkapan ikan, tetapi juga dalam bidang pengangkutan komoditas ekspor lainnya, terutama kopra. Beberapa pedagang besar kopra di Karesidenan Manado menyewa kapal-kapal buatan Jepang untuk mengangkut kopra mereka. Kapal-kapal ini dilengkapi dengan mesin diesel yang pergerakannya lebih cepat dibandingkan perahu layar. Sebagai contoh Po Keng Ho, pengusaha dari *afdeeling* Gorontalo, menyewa kapal Jepang untuk mengangkut kopra miliknya (*Het nieuws van den dag voor ned-indie*, 3-11-1936). Ho juga menyewa kapal asing lainnya, salah satunya dari Norwegia. Untuk mengirim kopra dari Gorontalo ke Eropa, firma milik Po Keng Ho menyewa kapal kargo Norwegia "Belpamela" (*De Sumatra post*, 5-3-1936). Selain Ho, ada juga Sayyid Abd Al-Rahman bin Shaykh Al-Hasni. Pengusaha keturunan Arab ini bahkan bekerjasama dengan perusahaan Jepang untuk membentuk sebuah perusahaan pelayaran bernama *Motor Kustvaart Maatschappij* (*Mokumij*).

Kapal-kapal Jepang masuk ke kawasan Teluk Tomini melalui Laut Maluku. Selain Jepang, ada juga kapal-kapal dari Amerika Serikat. Posisi Karesidenan Manado yang berhadapan dengan Samudera Pasifik memudahkan Amerika dalam menjalin hubungan perdagangan dengan karesidenan ini. Para pedagang besar, terutama kopra, lebih senang menjalin hubungan bisnis dengan Negeri Paman Sam tersebut, sebab para pedagang dimudahkan dengan sistem penjemputan langsung yang dilakukan oleh kapal-kapal dari Amerika. Selain itu, harga yang ditawarkan oleh Amerika lebih tinggi dibandingkan dengan harga yang ditawarkan oleh KPM. Kapal-kapal dari Amerika sampai

ke kawasan Teluk Tomini, seperti ke Pelabuhan Gorontalo, untuk menjemput komoditas perdagangan, salah satunya adalah kopra.

Tidak hanya Jepang dan Amerika, Karesidenan Manado, dalam hal ini kawasan Teluk Tomini, juga diramaikan dengan kehadiran orang Arab yang mengadu peruntungan di bidang ekonomi. Dalam tulisan Muhammad Nur Ichsan A. dapat dilihat bagaimana kemudian orang Arab datang ke Gorontalo dan bermukim di sana serta berbaur dengan penduduk lokal hingga menjadi bagian dari wilayah ini (Ichsan A, 2017). Mereka memanfaatkan pergerakan angin musson untuk melakukan aktivitas pelayaran dan perdagangan di wilayah tersebut.

Berbicara mengenai angin musson, perahu layar harus memerhatikan siklusnya. Angin musson barat sangat berbahaya bagi perahu yang ingin menuju pelabuhan Manado dan Tanawangko sebab dermaga di pelabuhan-pelabuhan ini cukup dangkal sehingga kecepatan angin dari arah barat membahayakan pergerakan perahu. Perahu dapat terlempar seketika menuju dermaga. Lain halnya pada musim angin musson timur, pelayaran cenderung lebih aman. Selain angin musson, hal yang patut diperhatikan adalah keberadaan bajak laut. Kehadirannya membuat para pelaku perdagangan maritim dan penangkapan ikan di Karesidenan Manado menjadi tidak tenang (*Koloniaal Verslag*, 1860: 20)

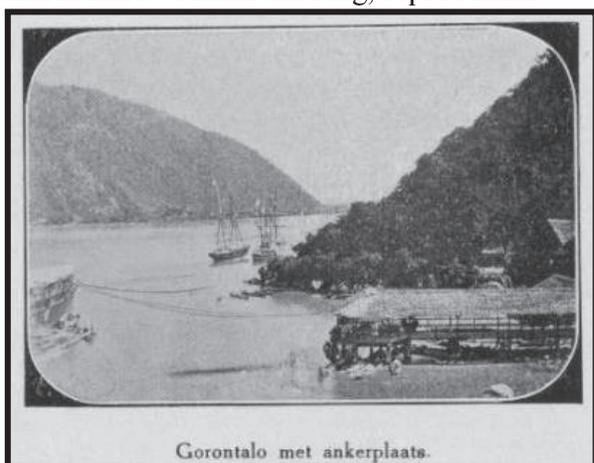


Gambar 2. Sisi lain Pelabuhan Manado sekitar dasawarsa ketiga abad XX.

(Sumber: KITLV 37152

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/910491>)

Perdagangan di Teluk Tomini tidak hanya diramaikan oleh orang Arab dan etnis Tionghoa, tetapi juga beberapa etnis pribumi lainnya. Hasanuddin mengemukakan keterlibatan orang Bugis dan Mandar dalam dunia pelayaran dan perdagangan di kawasan Teluk Tomini (Hasanuddin, 2016). Pada saat angin musson barat, perairan di Teluk Tomini tidak terlalu berisiko untuk dilalui. Oleh sebab itu, tidak mengherankan jika orang Bugis yang sedang melakukan perjalanan ke Maluku akan berlayar atau singgah ke kawasan Teluk Tomini dengan mengikuti pergerakan angin (Hasanuddin, 2016: 46). Mereka melintasi Laut Flores menuju ke utara kemudian sampai ke Laut Maluku. Orang Bugis membawa berbagai komoditas ke kawasan Teluk Tomini, seperti kain wol, sutra, bahkan opium. Mereka memperoleh barang-barang ini dari Singapura. Dari kawasan Teluk Tomini, mereka akan membawa hasil tambang, seperti emas.



Gambar 3. Dermaga di Gorontalo sekitar tahun 1920an

(Sumber: Broersma, "Gorontalo" dalam *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*, 1931, hlm., 225.)

Corak perdagangan orang Bugis di Teluk Tomini tidak jauh berbeda dengan orang Arab yang menyambangi kawasan tersebut dan akhirnya menetap dan menjadi penduduk Gorontalo. Mereka membawa berbagai komoditas perdagangan ke Gorontalo, baik secara langsung dari Arab, Malaka, atau Singapura maupun dari Jawa (Ichsan A, 2016: 63). Dari arah selatan, rute yang mereka lalui juga adalah Laut Flores menuju ke Utara. Pelabuhan di Kwandang juga merupakan pintu gerbang dari arah pesisir utara bagi masuknya pelaku ekonomi ke Gorontalo (A.B. Lopian, 2009: 47).

Koninklijk Paketvaart Maatschappij (KPM)

Pada abad XVI, kapal Portugis tiba di Semenanjung Sulawesi Utara, setelah singgah di Ternate. Kedatangannya untuk mencari jalur perdagangan dan pelayaran dari Maluku hingga Malaka melalui jalur bagian utara (Lopian, 2009: 62-71). Masih dalam kurun waktu yang sama, ekspedisi Magelhaens juga mengantarkan Spanyol sampai di perairan Sulawesi. Laut di sekitar semenanjung Sulawesi Utara kemudian menjadi wadah kompetisi antara Spanyol dan Belanda untuk memperkuat hegemoni politik dan ekonomi di masa VOC.

Wilayah koloni Spanyol bersentuhan langsung dengan Laut Sulawesi. Untuk memperlancar dominasinya, VOC beraliansi dengan penguasa lokal di wilayah semenanjung Sulawesi bagian utara. VOC 'mendukung' Ternate untuk memperoleh hak-haknya atas daerah Sulawesi yang letaknya berada di antara Pulau Selayar dan Manado dari Kerajaan Gowa (Hasanuddin dan Amin, 2012: 57-59). Tentu saja, wilayah ini begitu luas hingga mencakup semenanjung Sulawesi bagian utara. Sebagai imbalan atas 'bantuan' yang diberikan, maka VOC memiliki dominasi atas komoditas bernilai ekonomi dari wilayah tersebut.

Pasca runtuhnya hegemoni VOC, Belanda tetap ingin mengawasi dan menjaga dominasinya atas dunia perdagangan dan pelayaran di Nusantara. Namun demikian, perhatian utama lebih mengarah pada dua pelabuhan besar, yaitu Batavia dan Makassar serta jalur-jalur pelayaran tertentu. Melalui Batavia, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda tetap terkoneksi dengan negeri induk.

Memasuki dasawarsa ke empat abad XIX, Belanda semakin aktif untuk terlibat dalam aktivitas pelayaran dan perdagangan maritim di Hindia Belanda. Kondisi ini didorong oleh semakin maraknya kapal-kapal Inggris di sekitar perairan yang ada di Hindia Belanda. Saat itu, Inggris telah menguasai Semenanjung Malaka, Sabah dan Sarawak di Kalimantan bagian Utara, Sri Lanka, dan Hongkong.

Pada pertengahan abad XIX, pemerintah menjalin kerjasama dengan *Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij* (NISM). NISM merupakan perusahaan pelayaran yang didirikan oleh Willian Mackinnon pada 1864.

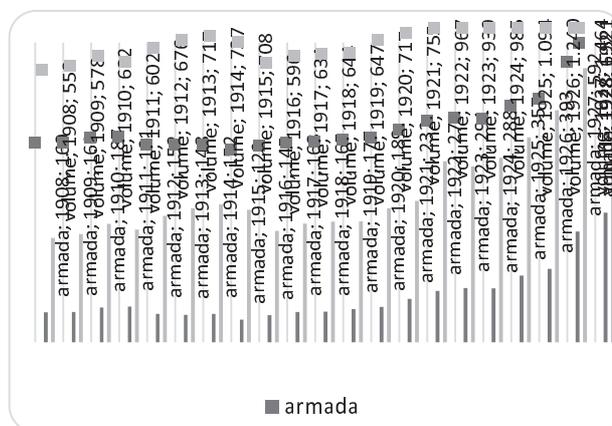
Saham perusahaan ini sebagian dimiliki oleh orang Inggris, salah satunya Mackinnon. Setahun setelah pendiriannya NISM memperoleh izin pelayaran di Hindia Belanda oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda. Pada paroh kedua abad XIX, perusahaan *Cores de Vries* mulai membuka jalur pelayaran dari Batavia menuju Padang dan dari Batavia menuju Makassar, Ambon, Ternate, dan Manado, kemudian kembali ke Surabaya dan Semarang, serta menggabungkan Kupang dalam jalur pelayaran ini (Surowo, 2016: 16)

Pembukaan Terusan Suez pada 1869 semakin membuka peluang bagi percepatan aktivitas pelayaran di dunia. Oleh sebab itu, pemerintah Kolonial Hindia Belanda semakin terpacu untuk mengawasi wilayah koloninya, terlebih sistem ekonomi liberal yang dianutnya semakin membuka peluang bagi pemilik modal swasta untuk berinvestasi di Hindia Belanda. Kehadiran kapal asing semakin marak. Dunia pelayaran Hindia Belanda juga diramaikan oleh kehadiran kapal-kapal milik sejumlah perusahaan pelayaran. Tidak hanya kapal-kapal milik NISM, tetapi juga kapal-kapal milik *Nederlansch Stomvaart Maatschapij* (NSM) dan *Rotterdamsche Llyod*, dua perusahaan pelayaran yang menjalin kerjasama dengan pemerintah kolonial Hindia Belanda. Selain itu, ada juga kapal-kapal milik perusahaan dari negara lain, seperti Inggris, Jepang, Jerman, Perancis, Norwegia, dan Amerika Serikat.

Pada bulan September 1888 NSM dan *Rotterdamsche Llyod* bergabung membentuk *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Perusahaan ini merupakan perpanjangan tangan dari Pemerintah Kolonial Hindia Belanda dalam kegiatan pelayaran di Hindia Belanda. KPM tidak hanya terlibat dalam kegiatan pengangkutan barang, tetapi juga penumpang. Selain itu, rute yang dilalui mencakup rute domestik dan internasional. Kurang dari satu dekade pendiriannya, KPM membuka rute Batavia – Singapore melalui Bangka dan Riau, kemudian Batavia – Pontianak melalui Buton, Surabaya – Makassar – Maluku – Surabaya, dan Singapore – Makasar dan Nusa Tenggara (Parimartha, 2008: 75). Dalam rute dari Makassar menuju Nusa Tenggara, jalur yang dilintasi antara lain, Buleleng, Ampenan, Bima,

Waingapu, Ende, Savu, Rote, Kupang, Alor, dan Dili (Timor Leste).

Perhatian KPM terhadap Karesidenan Manado semakin besar sejak awal abad XX. Dari grafik berikut dapat dilihat bahwa jumlah armada dan volume pelayaran KPM di Pelabuhan Manado mengalami peningkatan sejak pertengahan tahun 1920an. Kondisi yang cenderung fluktuatif terjadi selama dekade pertama abad XX, terutama pada masa sekitar Perang Dunia I. Peperangan mengakibatkan stagnasi dalam dunia pelayaran. Pada 1915, kapal-kapal milik KPM membatasi pengangkutan komoditas perdagangan karena keterbatasan kesempatan.



Grafik Jumlah Armada dan Volume Pelayaran KPM (dalam m³) di Manado

Sumber: “Scheepvaart” dalam *Koloniaal Verslag*, 1913-1929.

Walaupun kondisi pelayaran di Manado selama masa Perang Dunia I memperlihatkan corak yang bersifat fluktuatif, namun perdagangan lewat jalur perairan membuka wawasan bagi sejumlah pihak untuk memperoleh keuntungan. Misalnya dalam perdagangan kopra, orang Eropa dan Etnis Tionghoa secara sempurna mengendalikan perdagangannya selama periode 1914 sampai 1918 (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 29 Januari 1940). Para pedagang dari kalangan Etnis Tionghoa memiliki modal untuk mengangkut kopra menuju pelabuhan. Mereka menyewa kapal-kapal asing untuk menjalankan bisnisnya, terutama kapal-

kapal bermesin diesel buatan Jepang. Kopra juga diangkut dengan menggunakan kapal-kapal dari Jerman, Norwegia, Perancis, Inggris, dan Amerika Serikat.

Maraknya keberadaan kapal-kapal asing yang mengangkut komoditas bernilai ekspor dari Karesidenan Manado mendorong pemerintah Kolonial Hindia Belanda untuk melakukan proteksi terhadap aktivitas pelayaran di karesidenan tersebut. Pada awal tahun 1930an, pemerintah melalui KPM mulai memusatkan kegiatan perdagangan maritim berskala ekspor dan impor ke pelabuhan di Makassar (*De indische courant*, 1932). Dengan adanya peraturan semacam ini, kapal-kapal seperti “*Klaverness*” dan “*Silver-Java Pacific Line*” milik Amerika Serikat tidak lagi bisa mengangkut kopra secara langsung dari Manado dan Gorontalo (serta Ternate) menuju wilayah pesisir barat Amerika. Amerika harus menjemputnya ke Makassar.

Kopra yang diangkut ke Makassar semakin sedikit sebab para pedagang masih melakukan upaya untuk mengangkut kopranya sendiri. Seperti, Liem Sian dari Kepulauan Sangihe dan Said Djibran dari wilayah Teluk Tomini, keduanya memesan kapal motor buatan Jepang untuk memperluas pendistribusian kopra milik mereka (*Het nieuws van den dag voor nederlandsch-indie*, 24-1-1940). Para pedagang memilih untuk tidak menggunakan kapal KPM sebab kapal-kapal tersebut tidak mempunyai palka yang cukup dan kedatangannya juga sering terlambat sehingga menyebabkan kerugian bagi para pedagang atau *taukeh* (*Soerabaijisch handelsblad*, 1933).

KPM tidak kehilangan strategi untuk melenyapkan *kongsie-kongsie* milik pedagang yang memainkan peranan besar di Teluk Tomini. Perusahaan ini membeli posisi tawar Said Djibran dengan cara menguasai kapal milik pedagang tersebut. Sebagai pengganti, KPM memberikan kompensasi dalam bentuk uang tunai dan berbagai macam fasilitas dengan syarat Djibran tidak akan pernah lagi membiarkan kapal miliknya berkompetisi dengan KPM. Hal yang sama juga terjadi pada Liem Sian Djie.

Penguasaan kapal sewaan juga tidak hanya dilakukan pemerintah terhadap kapal pengangkut kopra, tetapi juga kapal-kapal yang menangkap hasil laut di pesisir utara semenanjung Sulawesi. Pemerintah tidak lagi memperpanjang konsesi kapal-kapal tersebut. Sebagai contoh, kapal-kapal Jepang yang menangkap ikan cakalang di perairan yang ada di Bitung.

Celebes Kustvaart Maatschappij (Cekumij)

Berbicara mengenai pengawasan pemerintah Kolonial Hindia Belanda terhadap dunia pelayaran di Karesidenan Manado maka tidak bisa dilepaskan dari keberadaan *Celebes Kustvaart Maatschappij (Cekumij)*. *Cekumij* merupakan faktor penting bagi perkembangan distribusi komoditas perdagangan di karesidenan ini. Setelah mengeliminasi *kongsie-kongsie* milik pedagang dan menguasai kapal-kapal milik mereka, pada 1935 KPM mendirikan *Cekumij*. Hampir 40% saham *Cekumij* dimiliki oleh KPM, sisanya dimiliki oleh para pedagang yang memiliki kapal-kapal tersebut (Clarence Smith, 2001: hlm., 233). Kapal-kapal *Cekumij* tidak hanya bergerak dalam bidang pengangkutan barang, tetapi juga mengangkut penumpang. Beberapa kapal milik *Cekumij*, antara lain Bangka, Belang, Biaro, Corwa, Kema, Kendari, Boenaken, Kwandang, Mabroek, Marzoeg, Masaoed, Masroer, Panango, Pehe, Peta, Poigar, Ryoum, Saleier, Singkil, Tamako, Taroena, Tjalatja (<http://www.marhisdata.nl>).

Kapal-kapal *Cekumij* bertugas mengangkut komoditas dari daerah-daerah pesisir dan mengumpulkannya di beberapa pelabuhan di Karesidenan Sulawesi. Selanjutnya, komoditas tersebut dibawa oleh kapal KPM menuju Makassar. *Cekumij* akhirnya harus bersaing dengan *Motor Kustvaart Maatschappij (Mokumij)*.

Mokumij adalah sebuah perusahaan pelayaran yang didirikan oleh Sayyid Abd Al-Rahman bin Shaykh Al-Hasni bekerjasama dengan perusahaan Jepang. Sebanyak 45% saham *Mokumij* merupakan milik Al-Hasni, sedangkan sisanya dimiliki perusahaan Jepang, *Celebes Development Company (Cedeco)*. Sama halnya seperti *Cekumij*, kapal-kapal milik

Mokumij tidak hanya mengangkut barang tetapi juga penumpang (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 11 Oktober 1939).

Pemerintah Kolonial Hindia Belanda tidak kehilangan cara untuk mempertahankan otoritasnya dalam kegiatan perdagangan dan pelayaran di Karesidenan Manado. Oleh sebab itu, pada Desember 1935, pemerintah menetapkan regulasi bahwa pelayaran di pesisir Sulawesi Utara harus menggunakan kapal-kapal milik Belanda dan pemerintah juga tidak akan memperpanjang izin konsesi pelayaran bagi kapal-kapal asing yang berkegiatan di bawah bendera Belanda. Langkah pemerintah ini pada akhirnya memaksa Al-Hasni dan rekannya untuk menjual lima kapal *Mokumij* kepada KPM.

Saat beberapa kapal *Cekumij* harus dikirimkan ke Jawa (kapal *Belang*, *Biario*, *ML VI* dan *Nias*), KPM segera mengambil alih penguasaan atas sejumlah kapal milik perusahaan Jepang, antara lain *Nabire Maru*, *Honey Maru*, *Mangkit Maru* dan *Minahassa Maru* (*Het nieuws van den dag voor nederlandsch-indie*, 24 Januari 1940). Kapal-kapal ini segera berganti nama menjadi *Poigar*, *Petta*, *Kwandang* dan *Kema*. Pengambilalihan ini disebabkan adanya persaingan dengan kapal-kapal *Cekumij* (*Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 11 Oktober 1939)

Pada awal tahun 1940, KPM berusaha memperlancar distribusi komoditas perdagangan, dalam hal ini kopra sebagai primadona komoditas ekspor, dari daerah-daerah penghasil menuju pelabuhan dengan cara membangun gudang-gudang kopra. Gudang-gudang tersebut direncanakan akan menampung kopra sebelum diangkut menuju Makassar (*De Indische courant*, 13 Desember 1940). Upaya pemerintah Kolonial Hindia Belanda untuk mengendalikan gerak perdagangan melalui jalur perairan setidaknya bertahan sampai dengan menjelang kemunculan pasukan Jepang.

PENUTUP

Laut merupakan jalur perlintasan yang menghubungkan Karesidenan Manado dengan wilayah lain di sekitarnya seperti Filipina, Maluku, bahkan Jepang di timur laut dan pesisir barat Amerika di seberang Lautan

Pasifik. Pantai utara semenanjung Sulawesi bersentuhan langsung dengan Laut Sulawesi yang secara langsung juga menghubungkannya dengan Filipina, wilayah koloni Spanyol. Kapal-kapal dari Amerika Serikat juga datang untuk menjemput komoditas ini secara langsung ke Manado atau ke Gorontalo melalui Lautan Pasifik. Misalnya kopra sebagai komoditas andalan dari Karesidenan Manado selain cengkeh, para pemilik lahan, petani kopra, dan pedagang besar lebih senang menjalin hubungan dagang secara langsung dengan Amerika Serikat karena harga pembelian yang lebih tinggi dibandingkan pemerintah Kolonial Hindia Belanda melalui perusahaan pelayarannya, yaitu KPM.

Perdagangan maritim di Karesidenan Manado memiliki dinamika yang relatif kompleks. Aktor-aktor yang terlibat di dalamnya berasal dari berbagai etnis dan negara, namun mereka memiliki kepentingan yang sama yaitu memperoleh keuntungan ekonomi. Sebagai penguasa yang memiliki otoritas penuh atas Hindia Belanda, maka pemerintah kolonial membuat aturan demi aturan untuk mengamankan dominasinya, baik secara politik maupun ekonomi. Pengangkutan komoditas perdagangan hanya boleh dilakukan oleh kapal-kapal KPM. Kapal-kapal sewaan atau kapal milik pedagang besar diambialih kepemilikannya dan sebagai pengganti, mereka akan memperoleh kompensasi dalam bentuk uang. Sejak 1935, kapal-kapal yang diambil alih tersebut harus beroperasi di bawah komando *Cekumij*. Tidak hanya itu, sejak awal tahun 1930an pengumpulan komoditas ekspor juga dipusatkan di Makassar. Kapal-kapal asing tidak diperbolehkan lagi menjemput komoditas secara langsung ke pelabuhan-pelabuhan yang ada di Karesidenan Manado. Seperti kapal-kapal milik Amerika Serikat, sebelumnya mereka secara langsung menjemputnya ke Manado dan Gorontalo, namun sejak perubahan jalur tersebut, maka mereka harus menjemputnya ke Makassar.

Para pelaku ekonomi yang merasa dirugikan oleh aturan pemerintah tersebut ada yang tetap diam-diam menyewa perahu dan mengangkutnya sendiri, namun ada juga yang membentuk perusahaan pelayaran tandingan,

seperti *Mokumij*. Namun demikian, pemerintah, melalui KPM, tidak kehilangan akal untuk tetap mempertahankan hegemoninya di bidang pelayaran dan perdagangan maritim di Karesidenan Manado. Pemerintah melarang kapal-kapal yang tidak berada di bawah bendera Belanda untuk beroperasi di daerah pesisir. Selain itu, pemerintah juga tidak lagi memperpanjang izin operasi untuk kapal-kapal yang memperoleh konsesi operasi dengan menggunakan bendera Belanda. Hal ini contohnya dialami kapal-kapal Jepang penangkap hasil laut di pantai utara semenanjung Sulawesi. Pemerintah juga mengambil alih sejumlah kapal milik *Mokumij*. Pemerintah yang pada awalnya bersikap terbuka dalam menerima kedatangan perusahaan-perusahaan pelayaran dan pengajuan permohonan konsesi usaha yang mereka lakukan, akhirnya menilai bahwa terjadi penyalahgunaan operasi yang dapat merugikan Negara.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Asba, A Rasyid. 2007. *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sosial Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Broersma. 1931. "Gorontalo Een Handelscentrum van Noord Selebes" dalam *Tijdschrift van het Aardrijkskundig Genootschap*, hlm. 221-238.
- Clarence-Smith, William Gervase. 2001. "Hadhrami Arab Enterpreneurs in Indonesia and Malaysia: Facing the Challenge of the 1930s Recession" dalam Peter Boomgaard, ed., *Weathering the Storm: The Economies of Southeast Asia in the 1930s Depression*. Leiden: institute of Southeast Asian Studies / KITLV Press., hlm. 229-250.
- Graafland, N. 1991. *MINAHASA Negeri, Rakyat, dan Budayanya*. Jakarta: Yayasan Parahita.
- Hasanuddin dan Basri Amin. 2012. *Gorontalo dalam Dinamika Sejarah Pada Masa Kolonial*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Hasanuddin. 2016. *Pelayaran dan Perdagangan Orang Bugis dan Mandar di Kawasan Teluk Tomini*. Yogyakarta: Amara Books.
- Hasanuddin. 2017. *Dinamika Tata Niaga Kopra di Minahasa (1946 – 1966)*. Yogyakarta: Amara Books.
- Hasanuddin. 2018. *Donggala dalam Jalur Perdagangan Kopra: 1907 – 1942*. Yogyakarta: Amara Books.
- Henley, David. 2005. *Fertility, Food And Fever Population, economy and environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930*. Leiden: KITLV Press.
- Ichsan A, Muhammad Nur. 2016. *Arab-Gorontalo: Sebuah Sketsa Awal Masyarakat Arab di Gorontalo Abad XIX-XX*. Yogyakarta: Amara Books.
- Lapian, Adrian B. 2009. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu bekerja sama dengan KITLV, Jurusan Sejarah UGM dan Jurusan Sejarah Universitas Padjadjaran.
- Parimarta, I Gde. 2008. "Contextualizing Trade in East Nusa Tenggara, 1600-1800" dalam Boomgaard, Peter, ed., *Linking Destinies: Trade, Town, and Kin in Asian History*. Leiden: KITLV, hlm. 71-79.
- Purba, Jhon Rivel. 2018. *Pelayaran dan Perdagangan Kopra di Gorontalo (1888 – 1942)*. Yogyakarta: Amara Books.
- Surowo, Bambang. 2016. "KPM vs PELNI: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran Nusantara" dalam *Jurnal Sejarah Citra Lekha*. Vol. I, No. I.
- Ulaen, Alex John. 2018. *Pelayaran dan Perniagaan Kopra di Wilayah Karesidenan Manado, Afdeeling Manado (1910 – 1940): Sebuah Kajian Awal*. Yogyakarta: Amara Books.
- Wahyono, Effendi. 1996. *Pembudidayaan dan Perdagangan Kopra di Minahasa (1870 – 1942)*. Jakarta: Tesis Jurusan Sejarah Program Pascasarjana UI.

Arsip dan Sumber Resmi Tercetak

Koloniaal Verslag 1882; 1909; 1911; 1913; 1916; 1919; 1920; 1923; 1925; 1928; 1929.

- “Koffie, Koffiecultuur” dalam Encyclopedie Van Nederlandsch-Indië, Tweede Deel, 'S Gravenhage – Leiden: Martinus Nijhoff - E. J. Brill, TT.
- “Manado” dalam Encyclopedie Van Nederlandsch-Indië, Tweede Deel, 'S Gravenhage – Leiden: Martinus Nijhoff - E. J. Brill, TT.
- “Macassar” dalam *Java bode*, 5-10-1896.
- “Marktnieuws: Copra” dalam *Het nieuws van den dag*, 31 Agustus 1889.
- “Copra” dalam *De tijd*, 8-8-1893
- “Copra” dalam *Bataviaasch handelsblad*, 8 Agustus 1893.
- “Copra” dalam *Het nieuws van den dag*, 1 Juni 1894.
- “Vastgelopen en weer vlot” dalam *De Sumatra post*, 5 Maret 1936.
- “Japansche Belangen in Celebes: Om het monopolie der tjakalang-visscherij” dalam *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 11 Oktober 1939.
- “De K.P.M. en de Celebeshavens” dalam *Soerabaijasch handelsblad*, 20-3-1933.
- “Indeeling Residentie Manado” dalam *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 6 Desember 1932.
- “Makasser en Lijn18: De oude route wordt weer gevaren” dalam *De indische courant*, 30-11-1932.
- “Copra-Loodsenbouw” dalam *De Indische courant*, 13-12-1940.