

Pelayaran Angkutan Jamaah Haji di Hindia Belanda (Tahun 1911-1930)

Ahmad Fauzan Baihaqi¹

Abstract

This paper discusses the transportation of pilgrims at Netherlands Indie in 1911-1930. The purpose of writing this research to determine the conditions transportation of pilgrims both in terms of economic, as well as of supporting facilities above pilgrims hajjships available at the port of Batavia. The method used in this study is qualitative. While data collection is done through literature research and documentation. This data analysis technique based on heuristic techniques, verification, interpretation, and historiography. The findings of this study is an irony between the colonial government policy for transportation improvements embodied in Ordinance Hajj pilgrimage in 1898 to 1922 which it prioritizes health facilities worshipers. This discussion of the findings in the transportation of pilgrims produced that belonged to the Dutch East Indies in the dynamics can not serve pilgrims journey to the maximum and is only concerned with the economic aspects alone. Thus it can be concluded because often was found pilgrims are sick and even died in the course of the ships belonging to the Dutch East Indies Hajj, because Hajj ships is in the know of inadequate facilities and the rooms were not comfortable for long journeys pilgrims.

Keywords: Colonial Policy, Dutch East Indies, Transportation of pilgrims, Pilgrimage, Batavia.

Abstrak

Tulisan membahas tentang transportasi ibadah haji di masa pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1911-1930 M. Tujuan riset ini adalah untuk mengetahui kondisi transportasi haji, baik dalam arti ekonomis maupun sebagai sarana pendukung bagi perjalanan haji yang ada di pelabuhan Batavia. Metode yang digunakan adalah kajian kualitatif, sementara data diperoleh melalui penelusuran literatur dan dokumentasi. Teknik analisis ini didasarkan pada teknik heuristik, verifikasi, interpretasi, dan historiografi. Hasil kajian menunjukkan bahwa ada sebuah ironi terkait dengan kebijakan pemerintah kolonial terkait dengan aturan transportasi yang termuat dalam Ordonansi Hajj tahun 1898 – 1922 yang menekankan pada aspek kesehatan fasilitas ibadah. Pembahasan terkait transportasi ibadah haji ini menunjukkan bahwa Pemerintah Hindia Belanda sebenarnya tidak memberikan pelayanan dalam perjalanan ibadah haji, kecuali hanya mementingkan aspek ekonomi saja. Kesimpulan ini diambil berdasarkan fakta bahwa banyak jamaah haji yang sakit dan meninggal dalam kapal angkutan milik pemerintah Hindia Belanda. Kapal ini tidak dilengkapi fasilitas yang memadai dan kabin yang tidak layak untuk perjalanan jauh.

Kata kunci: kebijakan kolonial, Hindia Belanda, Transportasi, haji, Batavia

¹Badan Pelaksana Latihan HMI Cabang Ciputat

A. Pendahuluan

Aktivitas perjalanan haji dari Nusantara sangat tergantung aktifitas pelayaran bagi jamaah haji untuk menumpang kapal-kapal menuju ke Pelabuhan Jeddah. Sepanjang sejarah perjalanan kapal-kapal yang membawa jamaah haji sejak dahulu selalu mengalami hambatan dan tantangan.²Pada periode-periode abad pertengahan, di ketahui pelayaran haji dari Nusantara ke Tanah Hijaz pada umumnya ditempuh dengan menumpang kapal-kapal layar niaga baik milik domestik maupun milik orang-orang asing seperti kapal orang-orang Arab. Masa itu kapal niaga Nusantara telah menunjang kapal-kapal pelayaran yang sering digunakan muslim untuk berlayar ke tanah Hijaz.³Memasuki abad ke-18 lalu lintas pelayaran antara Nusantara dan Samudra Hindia mulai di dominasi kapal-kapal jenis Galleon dan Frigate milik perniagaan Eropa.⁴Konsekuensinya ialah kepada calon jamaah haji kadang harus berlayar menaiki kapal-kapal milik VOC dari Batavia menuju Teluk Aden sebelum ke Jeddah. Dan kondisi ini kemudian

²Laporan yang mencuat juga yang ditulis oleh Portugis kala para sarjana dan Pedagang Muslim berkunjung dari Timur Tengah menuju Malaka mendapat banyak hadangan karena kontrol Portugis di Malaka pada abad ke-16. Lihat dalam catatan Suraiya Faroqhi. *Pilgrims and Sultans: The Hajj Under The Ottomans; 1517-1683*. (London: I.B. Tauris & Co. Ltd Publishers, 1994). h.159-160. Lihat juga A.C.S Peacock and Annabel The Gallop. *Introduction Islam, Trade and Politics in the Indian Ocean: Imagination and Reality*. Dalam *From Anatolia to Aceh: Ottoman, Turks and Southeast Asia*. (London: Oxford University Press, 2015). h.2

³M. Saleh Putuhena. *Historiografi Haji Indonesia*. (Yogyakarta: LKiS, 2006). h.132

⁴Larrie D. Ferreiro. *Ships and Naval: The Birth Naval Architecture in The Scientific Revolution, 1600-1800*. (London: MIT Press Cambridge, 2007). h.28

problematis karena adanya larangan bagi kapal-kapal Belanda mengangkut para jamaah haji sesuai *Besluit van 4 Augustus 1716*.⁵ Bagi pribumi hal inimenyulitkan, oleh karena itu para jamaah berinisiatif untuk menumpang kapal-kapal niaga secara sembunyi-sembunyi dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya, atau mengoptimalkan kapal-kapal milik saudagar Arab yang sering memberikan tumpangan.⁶

Menurut beberapa laporan yang dihimpun oleh peneliti, pelayaran dari Nusantara menuju Semenanjung Arab pada masa kapal layar membutuhkan waktu 5-6 bulan tetapi sudah termasuk transitnya.⁷Perjalanan laut ini pun harus memahami kondisi cuaca atau musim angin bertiup untuk kelancaran pelayaran kapal laut.⁸Bahaya yang selalu menghantui dalam pelayaran kapal adalah badai dan ombak tinggi.⁹Sementara merujuk catatan

⁵Johan Eisenberger. *Indie en de Bedevaart naar Mekka*. (Leiden: M. Dubbeldeman, 1928). h.14

⁶Pada tahun 1825 di ketahui Syekh Magbar Al-Bugis memberikan tumpangan khusus kepada 200 calon jamaah Haji yang akan pergi dari Pelabuhan Batavia dengan kapalnya. Perasaan satu keagamaan membuat pribumi Batavia sangat mengapresiasi dan menghormati orang-orang Arab. M. Saleh Putuhena. *Historiografi Haji Indonesia*. (2006: 134)

⁷Martin van Bruinessen. *Mencari Ilmu dan Pahala di Tanah Suci*. (Jakarta: Jurnal Ulumul Qur'an, No.5 Vol II, 1990). h.46

⁸Dalam laporan kolonial abad ke 18 tentang sistem musim angin pelayaran bahwa dari bulan Mei hingga Oktober angin muson timur bertiup dari Tenggara atau dari Benua Australia, ini periode kapal datang dari timur dan pada bulan November hingga April angin muson barat bertiup dari Asia. Di antara 2 musim antara April hingga Mei dan dari Oktober ke November itu terjadi pancaroba. Dari *daghregister 1744-1777* dikutip oleh G.J. Knapp. *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775*. (Leiden: KITLV Press, 1996). h.53-54

⁹Suraiya Faroqhi. *Pilgrims and Sultans: The Hajj Under The Ottomans: 1517-1683*. (Lon-

perjalanan Abdullah Kadir Al-Munsi pada tahun 1854 untuk perjalanan kapal layar memakan waktu 3 bulan untuk ke Jeddah bila dari pelabuhan Singapura,¹⁰ 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 Singapura.¹¹

Sepanjang abad ke-19 kapal-kapal layar masih tetap eksis digunakan untuk pelayaran, namun secara kapasitas sering kesulitan untuk menampung jama'ah haji yang setiap tahun terus membludak. Setelah Terusan Suez dapat dibuka tahun 1869 persaingan dagang semakin meningkat, di tandai evolusi perkapalan ke kapal uap dan menjadi tanda kemajuan transportasi haji dari kapal layar berganti dengan kapal uap. Karena itu pemerintah kolonial tahun 1873 memutuskan turut serta dalam pengangkutan haji yang bekerjasama dengan perusahaan-perusahaan pelayaran Belanda yaitu *Rotterdamische Lloyd*, *Mij Nederland* dan *Mij Oceaen*.¹²

don: I.B. Tauris & Co. Ltd Publishers, 1994). h. 133

¹⁰Amin Sweeney. *Kisah Pelayaran Abdullah bin Abdul Kadir Munsi dari Singapura ke Mekkah*. Jilid I. (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2005). h. 299-303

¹¹Henri Chambert Loir, et. al. *Naik Haji di Masa Silam: Kisah-Kisah orang Indonesia naik Haji 1482-1890*. Jilid I. (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2013). h. 374-375

¹²Untuk menguasai pengapalan atas saingannya saat itu yaitu Inggris dan Arab. hal ini menginisiasi pemerintah untuk terjun dalam dunia bisnis pengangkutan jamaah haji, oleh karena itu perusahaan pelayaran *Rotterdamische Lloyd*, *Mij Nederland*, dan *Mij Oceaen* di kontrak oleh pemerintah sejak tahun 1873 untuk di gabung dalam satu kongsi yang di kenal dengan Kongsi Tiga. Lihat M. Dien Madjid. *Berhaji di Masa Kolonial*. (Jakarta: CV Sejahtera, 2008). h. 54-56

Periode-periode awal abad ke-20 juga menjadi tanda kemajuan ekonomi di Hindia Belanda. Saat itu pertumbuhan ekonomi sinergis dengan perkembangan dunia pelayaran yang pesat.¹³ Pada tahun 1912 saja meningkat hingga 20%,¹⁴ di sisi lain hal itu beriringan dengan jumlah jamaah haji yang meningkat juga hingga berjumlah 18.694 orang.¹⁵ Perkembangan ekonomi memang menjadi faktor utama perkembangan jumlah jamaah haji.¹⁶

Namun pertumbuhan sektor ekonomi dari kapal-kapal Belanda tersebut ternyata tidak menjamin kualitas kapal yang layak untuk mengangkut jamaah haji. Perjalanan menggunakan kapal uap dari Batavia ke Jeddah atau sebaliknya memang lebih cepat karena paling lama 49 hari, dan pada abad ke-20 perjalanan dengan kapal uap hanya memakan waktu antara 19-25 hari. Permasalahan besarnya adalah seringnya jamaah haji terjangkit penyakit menular dan dampak paling buruk adalah meninggal dalam pelayaran kapal haji. Menurut Dr. Ziesel pada umumnya pelayanan kesehatan di kapal-kapal Belanda memang tidak lebih baik di banding kapal-kapal Inggris.¹⁷ Sehingga meningkatnya

¹³J.S. Furnivall. *Hindia Belanda: Studi tentang Ekonomi Majemuk*. (Jakarta: Freedom Institute, 2009). h. 349

¹⁴*Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie over het jaar 1912*. (Batavia: F.B. Smits, 1913). h. 1-2

¹⁵ANRI. *1912-1913 Pelgrimregister dalam (Arsip Algemene Secretaries TzG Agenda: Seri Grote Bundel, 1892-1942)*. No. 6697 TzG. GB. Ag. 1913/39374.

¹⁶Bila dilihat nanti Jumlah jamaah Haji terus meningkat pasca Perang Dunia ke-I (1914-1918). lihat Jacob Vradenbergt. *Ibadah Haji: Beberapa Ciri dan Fungsinya di Indonesia...* (1997:28)

¹⁷Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee*. (Amsterdam: P.H. Vermeulen, 1929). h. 120-121

pertumbuhan kapal uap milik Hindia Belanda, tidak berbanding lurus dengan kualitas pelayanan di atas kapal.¹⁸

Dalam laporan medis sejak pertengahan akhir abad ke-19, banyak jama'ah haji yang meninggal terkena wabah penyakit menular, dan seringkali mereka meninggal dalam perjalanan di kapal uap yang tidak sehat.¹⁹ Seperti pada tahun 1891 sebuah kapal Gelderland yang datang ke Tanjung Priok dengan membawa 700 jamaah Haji dari Jeddah di dapat 32 orang jamaah yang meninggal dalam perjalanan karena di ketahui tanpa seorang dokter di dalam kapal.²⁰ Dan 2 tahun kemudian pada tahun 1893 sebuah kapal Samoa berbobot 5000 ton mengangkut 2500 jamaah dari Jeddah, tetapi saat tiba di Tanjung Priok di dapat banyak penumpang yang terkena penyakit menular dan 61 orang di antaranya meninggal dalam perjalanan karena kurangnya perawatan kesehatan.²¹

¹⁸Beberapa jamaah haji asal Sumatra dan Kalimantan Barat lebih memilih Kapal milik Inggris yang berangkat dari Pelabuhan Singapura, karena memang biaya yang lebih murah dibanding Kapal Belanda, lalu dikawal Inggris jamaah dapat memilih untuk memasak kesukaannya sendiri. Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine.....* (1929:122). Lihat juga M.C.Ricklefs. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2004*. (Jakarta:Serambi Ilmu Semesta, 2008). h.353

¹⁹Liesbeth Hesselink. *Healers On The Colonial Market: Native Doctors and Midwives in The Dutch East Indies*. (Leiden:KITLV Press, 2011). h.302

²⁰Surat Snouck Hurgronje kepada Direktur Pengajaran, Ibadat dan Kerajinan di Madiun, tanggal 12 Januari 1891

²¹Dalam surat Menteri Kolonial tertanggal 9 Juni 1893 No.5823 menuturkan bahwa Kapal yang berisi 2500 sampai 3000 jamaah sangat berbahaya untuk kesehatan mereka dan secara tidak langsung menimbulkan kematian di Hindia Belanda karena penyakit menular. (*Arsip Algemene Secretaries: Missive Gouvernement Secretaries (MGS): Seri Grote Bundel (GB)*, 1892-1942). No. 2811 MGS 4-11-1893. GB.Ag.2280

Wabah penyakit ini seperti pes, kolera dan lain-lain yang menyebar dan menjadi perhatian dunia internasional.²² Konsulat Belanda sendiri telah mensinyalir sebelumnya bahwa penyebaran penyakit endemik ini melalui aktivitas perkapalan.²³ Hal itu yang mengilhami usaha-usaha perbaikan fasilitas kesehatan pelayaran kapal-kapal haji oleh pemerintah Hindia Belanda dengan di tetapkan ordonansi pelayaran haji tahun 1898 dan 1922. Serta pada tahun 1911 menetapkan Ordonansi untuk Karantina (*Quarantine Ordonantie*) sebagai bentuk pengawasan kesehatan penumpang-penumpang dalam Kapal dan untuk memfasilitasi pencegahan penyakit menular.²⁴ Dan karantina jamaah haji tersebut berada di Pulau Rubiah, Sabang, dan Pulau Onrust serta Kuiper di Batavia.²⁵

Namun pada perkembangannya saat jamaah semakin meningkat, kapal-kapal pemerintah di nilai kesulitan dalam menjaga kesehatan jamaah haji. Hal demikian seperti di ulas media nasional dalam *Pandji Poestaka* di beritakan:

“Mendjaga kesehatan jamaah

²²Berkumpulnya ratusan manusia ini menjadi dasar penularan penyakit, yang dibawa dari negeri asal jama'ah atau penularan penyakit itu terjadi saat melaksanakan ritual haji. Penularan penyakit cepat menyebar disebabkan berbedanya ketahanan tubuh jamaah selama tinggal berbulan-bulan di Hijaz (Mekkah). M.Dien Madjid. *Berhaji di Masa Kolonial*. (2008:112)

²³Wibowo Priyanto, dkk. *Sejarah Pandemi Influenza 1918 di Hindia Belanda*. (Depok: Kerja sama FIB UI-UNICEF Jakarta-Komnas FB-PI, 2009). h.198

²⁴Lihat kebijakan pemerintah yang berhubungan terhadap perbaikan sarana kesehatan untuk Kapal-kapal penumpang maupun Haji dalam *Staatsblad 1898 No.294, Staatsblad 1905 No.370, Staatsblad 1911 No.277 dan Staatsblad 1922 No.698*.

²⁵*Staatsblad van Nederlansch Indie. 1922 No.698 Stoomvaart Pelgrims*.

hadji sedjak berangkatnja hingga poelang kembali kenegerinja masing-masing adalah soeatoe soal jang amat soelit. Dikapal mereka hidoep berdesak-desak kadang-kadang hingga lebih seriboe orang, Beberapa minggoe lamanja. Kalau berdjangkit penjakit menoeelar dalam keadaan jang demikian itoe alangkah besar bahajanja!''²⁶

Bila di lihat dari laporan kapal milik perusahaan-perusahaan pelayaran Hindia Belanda yaitu *Mij Nederland*, *Rotterdamsche Lloyd*, dan *Mij Oceaen* yang tergabung dalam Kongsi Tiga. Dari tahun 1921 sekitar 22% jamaah yang meninggal dunia dalam kapal-kapal perusahaan tersebut, namun seiring perbaikan dan ketegasan pemerintah soal peningkatan fasilitas kapal-kapal haji. jumlah kematian jamaah dalam kapal mulai menurun pada tahun 1926-1927 hingga 5% sampai 2,3% dari total keseluruhan jamaah haji yang naik di dalam kapal seiring perbaikan kapal-kapal haji milik pemerintah.²⁷

B. Pembahasan

1. Kebijakan Angkutan Pelayaran Haji

a. Ordonansi Haji 1898

Secara umum hanya ada dua ordonansi pelayaran kapal haji "*stoomvaart pelgrimsordonantie*" yaitu *Staatsblad* 1898 dan 1922.²⁸ Kebijakan

–kebijakan tersebut tertulis secara jelas mengenai pengangkutan jama'ah Haji dari pemberangkatan hingga kepulangan. Ordonansi haji tahun 1898 menurut Hendrik Ziesel di putuskan juga setelah memperhatikan hasil-hasil konvensi saniter internasional di Paris tahun 1894 dan Venesia tahun 1897 untuk sebagai perbaikan pelaksanaan kesehatan Haji.²⁹ Kebijakan tentang pengangkutan Jamaah Haji dari Hindia Belanda ke Mekkah ini kemudian akan mengalami perubahan dalam *Staatsblad* 1901 no.473, 1902 no.317, 1904 no.97, 1906 no.236, 1911 no.144,208,301,333 dan 529, 1912 no.28, 346, 531, dan 557, 1913 no.563, 1914 no.466 dan 710.³⁰ Namun di sini tidak akan dibahas secara keseluruhan aturan perubahan tersebut.

Dalam ketentuan ordonansi Haji 1898, bahwa dalam di dalam kapal para jamaah haji menempati dek untuk kelas rendah, dengan menempati dek bawah khusus yang ketinggiannya sekurangnya 1,80 meter. Dek itu harus mempunyai ventilasi dan penerangan yang cukup. Untuk jamaah setidaknya disediakan air yang cukup untuk mandi dan mencuci sekurangnya 1.000 jamaah. Lalu di kapal juga harus tersedia jamban untuk setiap 50 orang ada 2 buah jamban. Di dalam setiap kapal juga harus terdapat rumah sakit dengan kelengkapannya.³¹

Dalam ordonansi haji 1898 pemerintah juga baru secara tertulis menjelaskan tempat embarkasi dan debarkasi haji yaitu di Pelabuhan Batavia

²⁶Hal-ihwal Perdjalanana Naik Hadji jang laloe di Kamaran (1927-1937). Dalam *Pandji Poestaka*, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937.

²⁷Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...* (1929:118)

²⁸Johan Eisenberger. *Indie en de Bedevaart naar Mekka...op.cit.* (1928:119)

²⁹Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrim Quarantaine in de Roode Zee.* (Universiteit Amsterdam: 1929). Disertasi. h.121

³⁰*Regeerings Almanak voor Ned. Indie 1922.* (Weltevreden: Landsrukkerij, 1923). h.235

³¹*Staatsblad 1898 No.294* yang kutip oleh M.Saleh Putuhena dalam *Historiografi Haji.* (2007:180)

dan Padang.³² Hal ini dapat dilihat juga karena berangkat dari surat pernyataan Menteri Koloni Belanda kepada Gubernur Jenderal bahwa ketentuan mengenai Transport penumpang hanya bertahan dengan pengiriman antara pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda dan keluar saja.³³ Dalam perjalanannya karena dirasa kurangnya jumlah embarkasi/debarkasi Haji maka tahun 1904 pemerintah memberikan aturan tambahan pada ordonansi 1898 dengan menambah Pelabuhan Sabang sebagai pelabuhan Haji (*pelgrimshaven*).³⁴

Usaha perbaikan pemerintah berikutnya adalah menjaga kesehatan para jama'ah. dalam pandangan petugas kesehatan di Mekkah menilai bahwa warga Hindia Belanda rentan terhadap penyakit cacar, dari 116 penderita cacar, 42 orang meninggal dunia, walaupun telah diberi vaksin cacar, kolera dan tipes sebelum berangkat ke Hijaz, tidak ada jaminan kebal terhadap penyakit tersebut.³⁵

Oleh karena itu kebijakan pemerintah Hindia Belanda menekankan untuk kapal-kapal yang mengangkut jama'ah Haji yang ingin keluar Hindia Belanda harus wajib uji oleh komisi penguji (*keuringcommissie*) untuk memenuhi standar kesehatan.³⁶ Pada tahun 1904 di beberapa pelabuhan Haji tersebut pun telah disiapkan komisi

³²*Staatsblad 1898 No.294* dikutip oleh M.Saleh Putuhena. *Historiografi Haji*. (2007:136)

³³Surat dari Menteri Koloni kepada Gubernur Jenderal Hindia Belanda di Batavia, tanggal 13 Januari 1894 no.33/38, Besluit 21-2-1894 no.5 (ANRI:GB.Ag.2208/1895)

³⁴*Staatsblad van Nederlandsch Indie.21 Januari 1904 No.97 Stoomvaart Pelgrims*. Pasal 1

³⁵M.Dien Madjid. *Berhaji di Masa Kolonial*. (2008:115)

³⁶Biasanya terdiri dari 4 anggota, dua anggota dari kepala pelabuhan dan anggota lainnya dari para dokter

yang terdiri dari beberapa dokter dengan dipimpin oleh kepala pelabuhan yang merangkap sebagai kepala dinas.³⁷ Dalam hal pembiayaan pemeriksaan kesehatan menyesuaikan dengan *Stb 1898 no.294* pasal 33 alinea 1 tentang pengawasan kesehatan, untuk biaya pemeriksaan jama'ah dikenakan biaya f 1,-(satu gulden) per orang.³⁸ Pemerintah juga menganjurkan agar para jama'ah Haji mendapatkan tempat tinggal yang layak selama di Jeddah oleh karena itu perlu kecermatan dari penyelenggara dalam hal tersebut.³⁹

Karantina di Kepulauan laut lepas menjadi tempat kontrol kesehatan para jama'ah Haji, namun setiap Negara punya peraturan yang berbeda-beda tentang hal itu.⁴⁰ Di Hindia Belanda pada akhir abad ke-19 rangkaian regulasi Karantina terus diberlakukan untuk pencegahan jamaah Haji terjangkit penyakit dalam kapal.⁴¹ Pada awal abad ke-20 setelah dilaksanakannya konvensi sanitasi internasional di Paris pada 3 Desember 1903, Dalam usulan Menteri Luar Negeri dalam suratnya No.15841 tertanggal 12 Agustus 1908 mengusulkan untuk memberantas beberapa penyalahgunaan Kapal-kapal Haji, seperti penyimpangan soal pengawasan kesehatan penumpang dan lain-lain. Hal ini disetujui oleh Snouck

³⁷*Staatsblad van Nederlandsch Indie.21 Januari 1904 No.97 Stoomvaart Pelgrims* (Batavia: Landsrukkerij,1905).art 1-2 bandingkan dengan *Staatsblad van Nederlandsch Indie. 1911 No.277 art.2 dan Staatsblad 1911 No.301* pasal 1

³⁸*Staatsblad van Nederlandsch Indie.09 February 1911 No.144 Stoomvaart Pelgrims* (Batavia: Landsrukkerij,1912)

³⁹*Staatsblad van Nederlandsch Indie.12 Augustus 1902 No.317 Stoomvaart Pelgrims* (Batavia: Landsrukkerij,1903).art 2

⁴⁰M.Dien Madjid. *Berhaji di Masa Kolonial*. (2008:117)

⁴¹Liesbeth Hesselink. *Healers On The Colonial Market...*, op.cit. (2011:302)

Hugronje agar di anjurkan sebaiknya sekali-kali diadakan inspeksi setelah Kapal-Kapal tersebut pulang kembali ke Hindia Belanda.⁴²

Kemungkinan hal ini kemudian di tindak lanjuti pemerintah Hindia Belanda dengan membuat kebijakan baru dalam hal kesehatan dengan dibuatnya karantina orang-orang yang terkena penyakit menular dan tertuang dalam *Staatsblad 1911 no.277* tentang Ordonansi Karantina.⁴³ Ketentuan ini berlaku untuk yang terkena penyakit pes, kolera, demam tinggi dan penyakit menular berbahaya lainnya.⁴⁴ Dalam pencegahannya saat semisalnya pemberangkatan kapal Haji, tidak ada penumpang yang boleh naik kalau menurut pertimbangan dokter kapal bila ada yang menunjukkan gejala lepra atau suatu penyakit menular ataupun epidemi selama 120 jam terakhir.⁴⁵

Kapal-kapal pengangkut jama'ah Haji yang berangkat dari Hindia Belanda, Semenanjung Tanah Melayu, dan Anak Benua India semenjak tahun 1873 harus singgah di stasiun karantina Laut Merah. Di situ Kamaran menjadi stasiun internasional, terutama untuk memeriksa jama'ah Haji yang datang dari India, Malaya, dan Hindia Belanda. Stasiun hanya beroperasi pada musim

Haji untuk menangani jama'ah yang hendak ke Jeddah, sedangkan ketika kembali tidak diperlukan inspeksi lagi.⁴⁶ Dan saat pulang kembali ke Hindia Belanda harus masuk dalam pemeriksaan kesehatan selama 5-10 hari di tempat yang telah ditentukan.⁴⁷

b. Ordonansi Haji Tahun 1922

Usaha perbaikan pelayanan Ibadah Haji terus dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda. Ketentuan baru pengangkutan jama'ah haji dari Hindia Belanda ke Mekkah disusun kembali untuk perbaikan atas kebijakan Ordonansi haji 1898. Dengan memperhatikan kebijakan kesehatan dalam Ordonansi karantina tahun 1911.⁴⁸ Untuk status kapal haji yaitu sebuah kapal untuk mengangkut jama'ah haji dari Hindia Belanda ke Pelabuhan Jeddah. Status penumpang yang dimiliki jama'ah haji ditempatkan sebagai penumpang kelas ekonomi dan di tempatkan di kelas rendah (*laagste klasse*). Secara prosedur jama'ah haji berurusan dengan agen haji yang secara sah menjadi pelaksana penyelenggaraan terhadap orang yang hendak Berhaji ke tanah Hejaz. Dalam ketentuan ini juga ditetapkan ada 6 pelabuhan embarkasi haji antara lain, Makassar, Surabaya, Tanjung Priok, Emena (Padang), Palembang, dan Sabang.⁴⁹

Kapal haji sangat dituntut harus

⁴²Surat kawat Snouck Hurgronje kepada yang mulia Menteri Daerah Jajahan, di Leiden, tertanggal 23 Desember 1908 dalam *Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje.....*(1993:1568).

⁴³Untuk semua unsur yang terlibat dalam pengangkutan jama'ah Haji juga diharapkan mematuhi peraturan ini. Lihat dalam *Staatsblad van Nederlansch Indie.18 Mei 1911 No.333 Stoomvaart Pelgrims* (Batavia: Landsrukkerij,1912).art 1

⁴⁴*Staatsblad van Nederlansch Indie. 1911 No.277 Besmettelijke Ziekten Geneeskundige Dienst* (Batavia: Landsrukkerij,1912).art 1

⁴⁵*Staatsblad van Nederlansch Indie. 1911 No.277 (Ordonansi Karantina)*

⁴⁶Saleh M.Putuhena.*Historiografi Haji.,op.cit.* (2007:183)

⁴⁷*Staatsblad van Nederlansch Indie. 18 Mei 1911 No.334 Besmettelijke Ziekten Geneeskundige Dienst* (Batavia: Landsrukkerij,1912).

⁴⁸*Staatsblad van Nederlansch Indie. 1905 No.370 Stoomvaartordonantie.* Lihat juga *Staatsblad van Nederlansch Indie. No.277 Besmettelijke Ziekten Geneeskundige Dienst*

⁴⁹*Staatsblad van Nederlansch Indie.10 November 1922 No.698 (Pelgrimsordonantie) Stoomvaart Pelgrims* (Batavia: Landsrukkerij,1923).h.1-2

memuaskan karena itu hanya kapal api dan kapal motor yang boleh digunakan sebagai kapal haji, tetapi yang berat brutonya kurang dari 2500 m³ tidak layak untuk berlayar dan kecepataannya sekurang-kurangnya 10 mil/jam, maka tidak boleh digunakan sebagai kapal haji. kapal haji ini di perkenankan boleh berlayar ke tempat-tempat yang terletak di luar Hindia Belanda kemudian ke Pelabuhan haji.⁵⁰ Selanjutnya fasilitas di dalam kapal, Geladak(dek) dilantai atas kapal kondisinya harus baik untuk tempat tinggal jamaah haji, bila di atasnya tidak ada dek dari kayu yang kuat maka dapat diganti dengan batang besi harus tinggi sedikitnya 1,80 M, serta ada ventilasi yang baik dan cukup penerangan. Dan tiap-tiap ruang geladak juga harus cukup terpasang sejumlah daun pintu.⁵¹ Ditiap-tiap areal dek itu harus terdapat dua tenda di atasnya setinggi 1,72 m dilengkapi dengan pagar perlindungan,rel atau sejenisnya.⁵² Dan di areal dek harus cukup tersedia sejumlah tempat tambahan untuk kamar mandi dan cuci penumpang kelas ekonomi.

Untuk keamanan penempatan baju pelampung kapal bot dan perlengkapan regu penolong juga inventaris di masukan bersama-sama di atas kapal bot.⁵³ Dalam segi sarana kesehatan di atas kapal juga harus ada pengaturan

⁵⁰*Staatsblad van Nederlandsch Indie 1922 No.698* pasal 3

⁵¹*Staatsblad van Nederlandsch Indie 1922 No.698* pasal 6 ayat A dan B

⁵²Fasilitas ini adalah hasil perkembangan dari “*Native Passagier Schip Act tahun 1884*”, bahwa hanya kapal-kapal yang mempunyai dek dari kayu yang dibolehkan untuk mengangkut jama’ah Haji, Lalu mempunyai besi untuk tiang dek. Lihat dalam surat dari *Stoomvaart Maatschappij Nederland kepada Menteri Luar Negeri di ‘s Gravenhage tanggal 07 Desember 1893 no.387*. Lihat juga *Staatsblad 1898 No.298*

⁵³*Stb 1922 no.698* pasal 6 ayat C disesuaikan dengan *Staatsblad 1905 No.370*

rumah sakit beserta apotiknya yang baik dan permanen. Rumah sakit harus berisikan 6 tempat tidur dengan luas 13 M² dengan tinggi ruangan setidaknya 1,80 M. dan lantainya harus tahan air atau mudah dibersihkan. Di kapal juga harus ada bahan keperluan membangun rumah sakit sementara untuk penyakit menular, serta harus ada ruangan di dalam rumah sakit yang di pakai untuk apotik.⁵⁴ dan harus ada petugas dokter yang berijazah dengan hitungan lebih dari 1000 penumpang maka minimal harus ada 2 dokter.tambahan lain cukup 1 inspektur Kepala, kepala dinas kesehatan masyarakat dan sesuai ordonansi Kapal Api seorang pengemudi harus mempunyai ijazah pengemudi kelas ketiga.⁵⁵

Fasilitas lain yang harus tersedia adalah Dapur kapal untuk awak kapal serta para penumpang sedikitnya dua ruang dapur dipakai pagi dan sore hari untuk penumpang kelas ekonomi. Untuk persediaan lain yang harus disediakan bagi penumpang. Selanjutnya harus tersedia untuk 150 penumpang kelas ekonomi yang terdiri atas 2 kamar kecil diatas itu untuk tiap-tiap 50 penumpang atau sebagiannya, sehingga ada 500 orang dalam satu kamar kecil. untuk fasilitas air minum penumpang, di atas kapal perlu adanya alat penyulingan untuk membuat air minum menjadi murni dan cukup di bagikan sehari-hari untuk semua penumpang yang diangkut, sedikitnya untuk menentukan jatah per kepala per hari. Pemberian air tersebut harus dilakukan dalam jumlah tempat yang cukup dan hanya boleh pada tempat-tempat yang mempunyai sarana

⁵⁴*Stb 1922 no.698* pasal 3-6

⁵⁵*Ibid.* pasal 6-7 ayat j dan 1. Untuk aturan pengemudi harus di akui sebuah kapal api besar, lihat pasal 7 Ordonansi Kapal Api dalam *Staatsblad 1905 No.370*

berupa pompa atau kran.⁵⁶ Di pasal 9 ayat 2 di tegaskan kembali air minum harus murni dari suatu sumber yang di jamin dari kotoran dan terjangkitnya kuman.

Di dalam Kapal Haji juga harus tersedia tempat penumpang sedikitnya 1,50 M² x 0,56 M² untuk tiap-tiap penumpang. Jamaah pun tidak boleh ditempatkan dalam satu dek berlebihan sehingga permukaan air laut menyentuh tubuh Kapal.⁵⁷ Petugas kapal harus menyiapkan persediaan makanan dan air minum yang cukup bagi jama'ah haji selama perjalanan. Dan bahan bakar keperluan dapur juga harus cukup selama perjalanan. Agar kapal-kapal haji ini dapat dipercaya untuk memenuhi segala kewajibannya maka kapal haji yang pergi ke Hijaz harus dilengkapi sertifikat haji yang masih berlaku.⁵⁸ Dan apabila ada permohonan untuk membuat atau mendapat sertifikat haji agen, atau pemilik dapat dibuat sedikitnya 3 hari sebelum pemberangkatan kapal.⁵⁹

Untuk kapal haji yang akan dipakai untuk pertama kali setelah mulai berlakunya kebijakan ini untuk pengiriman jama'ah haji dari Hindia Belanda ke Hijaz, kepala pelabuhan mengeluarkan keperluan kapal berupa daftar ukur untuk angkutan kapal haji. Daftar ukur yang diberikan untuk angkutan haji dicocokkan untuk angkutan haji kelas ekonomi dan memenuhi tuntutan yang diusulkan dalam ketentuan pasal sebelumnya (pasal 6 ayat A), salinan daftar ukur ini

⁵⁶Stb 1922 no.698 pasal 6 ayat H-K

⁵⁷Stb 1922 no.698 pasal 8 ayat A dan B

⁵⁸Pemeriksaan sertifikat dan lama berlakunya sertifikat untuk kelayakan memulai perjalanan sebagai kapal Haji, barulah kapal itu dapat berlayar ke Jeddah. Lihat dalam Lampiran Skripsi ini.

⁵⁹Stb 1922 no.698 pasal 9-11

nanti diberitahukan kepada inspektur kepala pelayaran dan kepada penguasa pelabuhan lainnya (*syahbandar*).

Tiap-tiap calon jamaah haji tetap wajib membeli tiket pulang pergi (*retourbiljet*) dan wajib memperlihatkan surat bukti tempat yang masih berlaku sebelum atau atas nama agen haji yang memberangkatkan dan melaksanakan perjalanan pulang ke Hindia Belanda.⁶⁰ Untuk perjalanan pulang diberi gratis, apabila tidak naik kapal di Hindia Belanda maka akan diturunkan. Dan didalam kapal haji pun penumpang dilarang memiliki korek api yang mudah terbakar, merokok sepanjang dek kapal.⁶¹ Dalam pencegahan penyakit telah di jelaskan sebelumnya dalam pasal tambahan ordonansi 1898. Bahwa jamaah akan di berikan suntikan serum sebelum menaiki kapal dan nahkoda kapal memohon kepada penumpang untuk membayar f 3 untuk pemeriksaan kesehatan, dan nahkoda juga bertanggung jawab atas asuransi per penumpang atau jamaah haji.⁶²

Sebelum ke Pelabuhan Debarkasi pertama-tama kapal haji itu harus singgah menuju karantina dahulu di Karantina Pulau Rubiah, Sabang dan Pulau Kuiper di Batavia serta kemudian di tambahkan juga Pulau Onrust, untuk penyelidikan kesehatan kembali kepada para jama'ah haji.⁶³ Biaya yang dikenakan untuk pemeriksaan kesehatan tersebut sebesar f 4 untuk tiap-tiap penumpang.⁶⁴

⁶⁰Dalam ketentuan ini dilarang melakukan pekerjaan sebagai agen Haji tanpa izin Kepala Departemen Marine (Kelautan), disini kepala Departemen Marine diberi izin bertindak sebagai wakil agen di Hindia Belanda. *Stb 1922 No.698 Pasal 22-24*

⁶¹*Staatsblad 1922 No.698* Pasal 25

⁶²*Staatsblad 1922 No.698* Pasal 29

⁶³*Staatsblad 1922 No.698* Pasal 49-50

⁶⁴*Bijblad op het Staatsblad van Nederlansch*

Sementara pelabuhan-pelabuhan yang berwewenang atas pemeriksaan standar kapal-kapal haji atas fasilitas bagi jamaah. Di klasifikasi mempunyai standar kesehatan sebagai Pelabuhan kelas 1 dalam wilayah Hindia Belanda dan sudah pasti mempunyai tenaga-tenaga dokter pelabuhan, stasiun Karantina serta alat kelengkapan penunjang kesehatan lainnya.⁶⁵ Apabila peraturan ini di abaikan oleh semua Nahkoda kapal, direksi perusahaan-perusahaan pelayaran serta para agen haji. Maka Gubernur Jenderal, memiliki wewenang apabila menurutnya untuk tidak mengizinkan operasional perusahaan masuk Hindia Belanda, dan dinyatakan selama-lamanya 3 tahun masa uji coba. Hal ini sebagai konsekuensi perusahaan yang telah berbadan hukum di Hindia Belanda harus melaksanakan kewajiban kepada penguasa.⁶⁶

2. Transportasi Haji Dalam Dinamika Pelayarandi Hindia Belanda

a. Tahun 1911-1919

Perkembangan ekonomi yang pesat serta perluasan infrastruktur Pelabuhan Embarkasi di Hindia Belandaberdampak pada meningkatnya jama'ah haji per Kabupaten di daerah-daerah Jawa bagian barat dari 5987 jama'ah pada tahun

Indie. No.10230. pada tahun 1932 biaya pemeriksaan tersebut naik menjadi f4,50 per penumpang lihat *Regeerings Almanak voor Nederlandsch Indie 1938: Eerste Gedeelte.* (Batavia: Landsrukkerij,1938).h.280

⁶⁵Penjabaran Pelabuhan-pelabuhan kelas 1st itu adalah Pelabuhan Tanjung Priok, Surabaya, Makassar, dan Sabang seperti tertuang dalam *Bijblad op het Staatsblad van Nederlandsch Indie. Deel XLV No.7400.* (Batavia: Landsrukkerij,1912). Lihat juga *Staatsblad 1911 No.277* Pasal 18

⁶⁶*Staatsblad 1922 No.698* ,Pasal 68-70

1912 meningkat hingga 8632 jama'ah pada tahun 1913.⁶⁷Sementara kapal uap yang berfungsi untuk angkutan jasa haji di upayakan untuk terus berbenah dan dapat menjaga kesehatan penumpang selama perjalanan mengingat penyakit endemik yang menyebar melalui aktivitas perkapalan, oleh karena itu perlu pengawasan ketat nahkoda beserta Kepala Pelabuhan.⁶⁸ Hal ini telah di tegaskan pemerintah melalui keputusan Gubernur Jenderal dalam Ordonansi haji 1898 No.269 dan Ordonansi Karantina tahun 1911 No.277 sebagai sikap preventif terhadap penyebaran penyakit menular. Sanksi-sanksi berat di sertai denda besar atau lainnya telah di siapkan oleh pemerintah apabila kapal milik perusahaan pelayaran mengenyampingkan kebijakan ini.⁶⁹

Kebijakan karantina ini sebagai penanggulangan korban penyakit menular dan memang penyakit itu sangat menghantui Batavia. Karantina ini di fungsikan juga sebagai pencegahan penyakit menular yang sering mendera jama'ah haji saat perjalanan di atas kapal-kapal haji. Secara aturan internasional yang diputuskan dalam konvensi sanitasi di Paris tahun 1912, untuk pencegahan penyakit menular dalam kapal haji, maka kuota ruangan untuk jama'ah di kelas rendah (*laagste class*) tidak kurang dari 2 jama'ah haji per 100 registerton, artinya kurang dari 1% tonnase bruto kapal haji.⁷⁰

⁶⁷ANRI. *1912-1913 Pelgrimregister* dalam (*ArsipAlgemene Secretaries Tzg Agenda: Seri Grote Bundel,1892-1942*).No.6697 Tzg Ag.1913/39374

⁶⁸Wibowo Priyanto,dkk..*Sejarah Pandemi Influenza 1918 di Hindia Belanda.*(Depok: Kerja sama FIB UI-UNICEF Jakarta-Komnas FB-PI,2009).h.95

⁶⁹ Lihat *Staatsblad van Nederlandsch Indie 1911* "Quarantaine Ordonantie" No.277

⁷⁰Kapal yang terindikasi tidak sehat dapat ber-

Pada musim haji 1912, permulaan musim haji yang dimulai dari 1 Radjab atau bertepatan dengan 28 Juli ini. Kapal-kapal haji yang berangkat dari Batavia, Hindia Belanda saat di periksa oleh otoritas Karantina Kamaran petugas sering menemukan jumlah penumpang lebih dari 10 jama'ah per 100 registerton.⁷¹ Dan hal itu melebihi aturan kapasitas ruangan seharusnya, sehingga terdapat banyak jama'ah yang tinggal di geladak kapal karena ruang kapal tidak dapat menampung seluruh jama'ah. Problem yang sering muncul adalah Nahkoda kapal yang seharusnya bertanggung jawab akan hal itu justru lebih melempar kesalahan kepada Kepala Pelabuhan, karena memiliki wewenang atas bongkar muat kapal.⁷²

Dalam perkembangannya di ketahui bahwa kapal-kapal untuk angkutan haji lebih sering terinfeksi dan ada indikasi tidak sehat untuk para jama'ah. Dalam laporan haji tahun 1912 di ketahui dari 18.535 pribumi Hindia Belanda yang berangkat haji, 2634 orang meninggal dunia, artinya sekitar 14 % dari keseluruhan jama'ah haji yang berangkat.⁷³ Pada musim haji berikutnya tahun 1913 jumlah jama'ah yang meninggal dalam perjalanan di atas kapal haji menjadi 3158 orang atau sekitar 12 % orang dari 26321 keseluruhan jama'ah haji.⁷⁴

tahan di karantina antara 10-14 hari. Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...op.cit.* (1929:50)

⁷¹Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...op.cit.* (1929:51)

⁷²Wibowo Priyanto, dkk. *Sejarah Pandemi Influenza 1918 di Hindia Belanda...* (2009:135)

⁷³Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...op.cit.* (1929:22)

⁷⁴Di antara jama'ah yang meninggal untuk jama'ah yang berasal dari Batavia di ketahui 50 orang meninggal, dan 56 lainnya hanya terjangkit penyakit. ANRI. *1912-1913 Pelgrimregister dalam (Arsip Algemene Secretaries TzG Agenda: Seri Grote Bundel, 1892-1942)*. No.6697 TzG.

Menurut dokter karantina, beberapa jama'ah ada yang terjangkit bacilleri disentri, kolera, rematik, dan pneumonia. Setelah di ketahui karena fasilitas kapal-kapal Kongsi Tiga yang bermasalah semisal maskapaimilik *Nederland*, fasilitas jamban dan ventilasi dek bawah kapal tidak dalam keadaan yang baik untuk jama'ah, serta pencahayaan ruangan yang kurang. Di sisi lainnya pengaturan pembagian konsumsi makanan dan minuman selama di atas kapal bermasalah secara higienis.⁷⁵ Oleh karena itu untuk menjaga makanan di atas kapal, dinas kesehatan Hindia Belanda sebelumnya telah menambahkan kapal-kapal uap perlu menyediakan fasilitas alat pendingin agar dapat menyimpan beberapa bahan makanan, dan untuk menyimpan bahan-bahan suntikkan serum bagi penumpang kapal sebagai upaya pencegahan penyakit menular.⁷⁶

Dalam pengangkutan jumlah jama'ah haji yang di bawa kapal-kapal haji ke Jeddah antara tahun 1905-1911 rata-rata mengangkut 700 sampai 1000an orang, itu pun sudah dalam keadaan penuh penumpang sampai ada jama'ah duduk dalam gudang kapal karena kapasitas tonnase kapal yang kurang. Hal tersebut bisa di lihat dalam catatan pengangkutan calon jama'ah-jama'ah haji asal Priangan tahun 1905 (\pm 1200 penumpang).⁷⁷ Sebelum musim haji 1912/1913 pemerintah Hindia Be-

GB.Ag.1913/39374

⁷⁵Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...op.cit.* (1929:23)

⁷⁶Wibowo Priyanto, dkk. *Sejarah Pandemi Influenza 1918 di Hindia Belanda...* (2009:153-154)

⁷⁷Surat Snouck Hurgronje kepada Gubernur Jenderal tanggal 20 Januari 1905 di Batavia. (Nasihat-Nasihat C.Snouck...Jilid VIII,1993:1502) lihat juga arsip *De Afdelingsgewijs ingerichte aschrijf Pelgrimregister 1907-1911*. Arsip Eeredienst: (ANRI: *Arsip Algemene Secretaries TzG Agenda: Seri Grote Bundel, 1892-1942*). TzG. GB.Ag 1911/16340 No.6570

landa mengharuskan calon jama'ah haji asal Hindia Belanda menaiki Kapal-kapal milik Kongsi Tiga. Dan dalam laporan Konsulat tahun 1912 sekitar 95 % jama'ah haji berangkat dari embarkasi pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda yang mana 10902 jama'ah berangkat dari embarkasi Tanjung Priok, 7731 dari Padang, dan 61 pribumi berangkat dari embarkasi pelabuhan Singapura.⁷⁸

Pada masa itu dalam melakukan perjalanan ke Jeddah, calon jama'ah haji mempunyai beberapa alternatif. Pertama, dengan menggunakan kapal haji yang beroperasi di Hindia Belanda dan berangkat dari salah satu pelabuhan Embarkasi di Hindia Belanda. Kedua, dengan menggunakan kapal haji yang beroperasi di Semenanjung Malaya dan berangkat dari Pelabuhan Embarkasi Singapura atau Penang. Ketiga, berangkat dari Hindia Belanda menggunakan Kapal Pos, kemudian transit di kota Bombay atau Suez dan melanjutkan dengan kapal lain untuk menuju ke Pelabuhan Jeddah.⁷⁹

Dalam pengangkutan penumpang atau jama'ah ,bahwa sejak musim haji 1912-1913 pemerintah Hindia Belanda mulai memberikan peluang kembali bagi perusahaan lain untuk ikut ambil bagian dalam pengangkutan jama'ah haji. Berbeda pada tahun-tahun sebelumnya usaha monopoli perusahaan-perusahaan Kongsi Tiga untuk pengang-

kutan jama'ah haji. Saat perang dunia I (1914-1918) jama'ah haji tidak menggunakan kapal milik perusahaan pelayaran Belanda karena telah menghentikan kegiatannya sementara.⁸⁰ Akibat Perang Dunia ini secara perkembangan ekonomi, intensitas pelayaran dan perdagangan perusahaan-perusahaan pelayaran Hindia Belanda untuk ke luar wilayah mengalami penurunan tajam hingga 40%.⁸¹

Oleh karena itu pada musim Haji 1337 H atau 1918-1919 beberapa jama'ah haji memilih menggunakan kapal-kapal milik A.Holt Line dari Inggris yang telah mengoperasikan kembali pengangkutan calon jama'ah haji di Tanjung Priok, Batavia.⁸² Tindakan beberapa jama'ah haji tersebut dinilai pemerintah terlalu berani untuk menun-

⁸⁰*Surat Snouck Hurgronje kepada yang Mulia Menteri Daerah Jajahan d Leiden, tanggal 25 September 1915.*(Nasehat-Nasehat Snouck Hurgronje...Jilid VIII,1993:1451)

⁸¹*Statistiek van de Scheepvaart in Nederlandsch Indie over het jaar 1914.* (Batavia: F.B.Smits,1915).h.123-124

⁸²Pada masa ini setidaknya ada sebuah problem besar yang menyebabkan pemberhentian operasional pelayaran Kapal-kapal di Hindia Belanda untuk pengangkutan jama'ah Haji ke Jeddah. Faktor-faktor ini akibat konflik-konflik politik yang berdampak besar terhadap perekonomian pelayaran Hindia Belanda. Yang pertama adalah Perang Dunia pertama antara tahun 1914-1918 yang melibatkan koalisi Turki-Jerman. Masa itu menurut Konsulat Belanda di Jeddah tidak ada data jumlah keseluruhan jama'ah Haji di Mekkah. Atas nasehat Hurgronje dengan pertimbangan keamanan maupun kenyamanan jama'ah Haji Hindia Belanda agar tidak melaksanakan ibadah Haji di sana. oleh karena itu pemerintah melalui tiga perusahaan pelayaran Haji *Nederland, Rotterdamsche Llyod, dan Oceaan (Kongsi Tiga)* memberikan ultimatum pemberhentian sementara pelayanan Kapal-Kapal angkutan Haji untuk ke Jeddah hingga kondisi internasional kembali aman. Kees van Dijk.*The Netherlands Indies and The Great War:1914-1918.*(Leiden: KITLV Press, 2007).h.297-298

⁷⁸ ANRI. *1912-1913 Pelgrimregister* dalam *(ArsipAlgemene Secretaries Tzg Agenda: Seri Grote Bundel,1892-1942).*No.6697 Tzg Ag.1913/39374

⁷⁹Menurut Dja Endar Moeda dalam pengalamannya tahun 1903 pilihannya hanyalah dua; menggunakan Kapal Inggris dari Penang, atau Kapal Belanda dari Embarkasi di Hindia Belanda. *Perjalanan ke Tanah Tjoetji* dalam *Bintang Hindia ,19 September 1903,* dalam kumpulan tulisan Henri Chambert Loir et.al. *Naik Haji di Masa Silam...*(Jilid II, 2013:487)

ia masih berlangsung antara tahun 1917-1918.⁸³ Namun, menyusul kemudian setelah keadaan di anggap aman, pemerintah melalui Sekretaris Gubernur menerbitkan sirkuler tertanggal 1 Juli 1919 agar kapal-kapal *Rotterdamsche Llyod* dan *Mij Nederland* di aktifkan kembali untuk menyediakan angkutan bagi para jama'ah haji.⁸⁴ Setelah masa itu antara tahun 1919-1921 intensitas pelayaran di Tanjung Priok naik signifikan dengan rata-rata antara 14-17 kapal yang datang per hari ke Pelabuhan.⁸⁵

b. Tahun 1920-1929

Setelah melewati masa Perang Dunia, sejak Februari tahun 1920 calon jama'ah haji yang berangkat dari Hindia Belanda kembali hanya dibolehkan menggunakan kapal-kapal perusahaan pelayaran milik Kongsi Tiga untuk menuju ke Jeddah serta sebaliknya.⁸⁶ Pada tahun 1921 jumlah jama'ah haji yang berangkat dari embarkasi Pelabuhan Tanjung Priok berjumlah 23.665 dari total 28.795 jama'ah Hindia Belanda waktu itu, dan 5.310 jama'ah lainnya berangkat dari embarkasi Pelabuhan Padang. Dari jumlah itu saat kembali pulang ke debarkasi Pelabuhan Tanjung Priok tersisa 19.217 jama'ah,⁸⁷ namun di ketahui dalam laporan medis ternyata sekitar 10,99% jama'ah yang telah

⁸³Pada tahun 1917 jumlahnya 74 jama'ah, dan tahun 1918 jumlahnya 48 jama'ah. lihat *Indsich Verslag 1931* .h.114

⁸⁴Johan Eisenberger. *Indie en de Bedevaart naar Mekka...* (1928:173)

⁸⁵Umumnya saat waktu-waktu sibuk, 15-17 kapal dapat melakukan bongkar muat secara bersamaan. *Jaarverslag van Haven der Tandjong Priok over het jaar 1921*. (1922:20)

⁸⁶Dalam laporan perusahaan pelayaran *Nederland* yang kembali mengaktifkan pengangkutan jama'ah Haji ke Jeddah musim Haji 1919/1920. *Stoomvaart Maatschappij Nederland Verslag over 1920*. (Druk de Bussy, April 1921).h.8

⁸⁷*Jaarverslag van Haven der Tandjong Priok over het jaar 1921*. (1922:27)

meninggal dunia atau berjumlah 3.170 orang.⁸⁸

Memasuki tahun 1922 setelah di tetapkannya Undang-undang baru tentang pelayaran haji 1922 yang sebagian besar isinya mengenai fasilitas kesehatan kapal, namun dalam aplikasinya juga seringkali di langgar. Dalam laporan Snouck Hurgronje tahun 1923 menilai "dalam anggapan perusahaan-perusahaan kapal uap dan Nahkoda serta para dokter yang bekerja sebagai karyawan, menganggap peraturan-peraturan tersebut menyulitkan dan berlebihan." Dalam keadaan diam-diam agar tidak diketahui, kadang mereka yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan haji bersama jama'ah yang mereka layani kerap melanggar aturan tersebut.⁸⁹

Namun, seiring perbaikan kondisi sanitasi kapal haji sesuai kebijakan pelayaran kapal haji tahun 1922. Dampaknya secara statistik memang angka kematian dalam perjalanan di kapal haji dapat ditekan dan menurun bila pada tahun 1923-1924 kasus kematian mencapai 10% dari seluruh jama'ah Haji, maka pada tahun 1926-1932 turun menjadi 1,9 % dari seluruh jama'ah Haji.⁹⁰ Berikut persentase angka kematian dari keseluruhan jama'ah Haji di setiap Kapal milik perusahaan-perusahaan pelayaran Haji dengan perbandingan antara Kapal-kapal Hindia Belanda maupun Inggris di Singapura:

⁸⁸Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee...op.cit.* (1929:101)

⁸⁹Surat C. Snouck Hurgronje kepada yang Mulia Menteri Daerah Jajahan di Leiden tertanggal 16 Agustus 1923. (Nasehat-Nasehat C. Snouck Hurgronje...Jilid VIII, 1993:1534).

⁹⁰M. Saleh Putuhena. *Historiografi Haji*. (2007:202)

Tabel
Data persentase(%) angka Jama'ah Haji
yang Meninggal di Kapal milik Perusa-
haan-Perusahaan Pelayaran Haji Tahun
1921-1927⁹¹

| Nama Perusahaan | Tahun | | | | | | |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|----------------------|--------|--------|
| | 1921 % | 1922 % | 1923 % | 1924 % | 1925 ⁹² % | 1926 % | 1927 % |
| Di Hindia Belanda (Kongsi Tiga) | | | | | | | |
| • Maatschappij Nederland | 16,03 | 5 | 2,32 | 5,5 | — | 4,2 | 4,62 |
| • Rotterdamsche Llyod | 12,75 | 9,5 | 2,92 | 5,3 | — | 1,3 | 3,55 |
| • Mij Oceaan | 3,82 | 2,2 | 0,51 | 1,5 | — | — | 1,93 |
| Di Singapura | | | | | | | |
| • Holt | 3,27 | 2,5 | 3,45 | 1,2 | — | 2,7 | 2,82 |
| • Nemazee | — | 6,2 | 5,93 | 3,6 | — | — | 5,61 |

Dapat kita lihat bersama persentase analisa perbandingan jama'ah Haji yang meninggal dalam Kapal-kapal milik perusahaan-perusahaan Pelayaran Haji pada tahun 1921 ada pada kapal milik perusahaan pelayaran Belanda atau Kongsi Tiga yaitu *Nederland* dan *Rotterdamsche Llyod*. Sebagai perusahaan pelayaran terbesar, secara aspek kesehatan secara detail pada kondisi penumpang Kapal belum diperhatikan terhitung antara 12-16 % dari jumlah keseluruhan jama'ah Haji yang menumpang Kapal-kapal *Nederland* dan *Rotterdamsche Llyod* telah meninggal dunia. Namun pada tahun berikutnya setelah di terapkannya Ordonansi Pelayaran Haji tahun 1922,⁹² yang lebih menekankan higienis atau peningkatan sarana kesehatan pada semua kapal-kapal pengangkutan jama'ah haji, jumlah jama'ah haji yang meninggal pun mulai menurun. Jumlah jama'ah yang meninggal dalam perjalanan kapal pelayaran haji kemudian meningkat kembali pada tahun 1927 itu pun bersamaan dengan jumlah jama'ah haji yang melonjak

⁹¹Persentase jumlah jama'ah Haji yang meninggal dalam perjalanan maskapai *Kongsi Tiga* Hindia Belanda dan perbandingannya dengan 2 maskapai pelayaran lainnya milik Inggris di Singapura. Jan Hendrik Ziesel.*De Pelgrims Quarantaine*.....(1929:118-119)

⁹²Soal kebijakan tersebut lihat *Staatsblad* 1922 No.698

signifikan. Untuk pencegahan penyakit endemik jama'ah diberi suntikan anti cacar, di vaksinasi untuk pencegahan kolera dan diberikan avitamin tablet anti beri-beri.⁹³

Dalam pasal 8 ordonansi pelayaran haji tahun 1922 juga tertulis bahwa setiap kapal haji untuk satu tempat jama'ah minimal 1,50 M³.Di permukaan antara dek yang tersedia dan ada tambahan untuk dek utama 0,56 M³. Namun di ketahui S.S. Sarvistan yang berangkat dari Hindia Belanda saat tiba pemeriksaan di Karantina Kamaran tanggal 26 Maret 1927 ,kapal berisi 1938 orang. Menurut aturan ukuran yang di bolehkan seharusnya kapal hanya berisi maksimal 1650 orang. Pemaksaan kapasitas ini juga terjadi di beberapa kapal pengangkut haji milik swasta lainnya semisal S.S. Pong Tong dan S.S.Loksun.⁹⁴

Memasuki tahun 1928 di ketahui kapal-kapal pengangkutan jama'ah haji ini lebih baik buatannya dari yang terdahulu. Kapal-kapal milik *Mij Nederland* atau *Rotterdamsche* misalnya yang khusus untuk jama'ah haji tanpa mengangkut komoditas barang dagang kolonial lainnya. Namun dalam persoalan kesehatan kondisi jama'ah haji dalam pemberangkatan biasanya cukup sehat namun dalam kepulangan sering di temui keadaan jama'ah yang lebih buruk. Tahun 1927-1928 saat keberangkatan yang meninggal dalam kapal berjumlah 106 orang, namun saat kepulangan yang meninggal dalam perjalanan kapal haji berjumlah 495 jama'ah.⁹⁵

⁹³Jan Hendrik Ziesel.*De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee*.....(1929:112-113)

⁹⁴Jan Hendrik Ziesel.*De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee*.....(1929:105)

⁹⁵*Hal-ihwal Perdjalan Naik Hadji jang laloe di Kamaran (1927-1937)*.Dalam *Pandji Poes-*

Setelah tahun 1926 pun di ketahui jama'ah yang terkena penyakit endemik cacar dalam kapal-kapal haji milik Kongsi Tiga hanya 2 orang antara 1927-1928. Semakin berkurangnya orang yang terkena penyakit menular di akhir tahun 1928 karena kapal-kapal haji lebih luas dan lebih cepat perjalanannya. Namun dalam analisa perbandingan kapal-kapal Kongsi Tiga dengan kapal-kapal Inggris dari Singapura bahwa orang-orang yang meninggal di kapal-kapal Kongsi Tiga dua kali lebih banyak dari kapal-kapal Hindia Inggris (*British Indie*). Hal ini di duga karena pelayaran kapal-kapal kongsi Tiga lebih lama dan terlalu sering singgah di banyak pelabuhan untuk mengambil penumpang. Bahkan bila pemberangkatan dari Embarkasi Hindia Belanda di sebelah Timur akan memakan waktu lebih dari 4 minggu di dalam kapal.⁹⁶

Hal lain yang menyebabkan lebih banyak orang yang meninggal dalam kapal-kapal Kongsi Tiga di banding kapal Holtline milik Inggris adalah cahaya atau ventilasi ruangan untuk para jama'ah dalam kapal Holt lebih baik. Toilet dalam kapal-kapal Jawa juga kurang baik, besar kemungkinan karena besar bagasi dek utama untuk gudang barang terlalu besar padahal itu digunakan para jama'ah haji, akibatnya kesulitan dalam membersihkan geladak kapal. Di sisi lain selokan dalam kapal kurang lancar sehingga membuat jama'ah menjadi tidak nyaman.⁹⁷

Dalam laporan dinas kesehatan

taka, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937. h.1579

⁹⁶*Hal-ihwal Perdjalanana Naik Hadji jang laloe di Kamaran (1927-1937). Dalam Pandji Poes-taka, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937. h.1580*

⁹⁷Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee.....*(1929:114)

Jawa Barat di Batavia, dalam pemeriksaan sebuah kapal haji, didapat bahwa bagasi dalam ruangan penumpang kelas rendah yang di tempati oleh jama'ah haji mengandung banyak tikus. Bahkan di ruangan tersebut ada kutu air yang terkontaminasi dan mungkin bisa menyebabkan virus cacar. Walaupun dalam pelayanan awal cukup baik untuk jama'ah Hindia Belanda dengan diberikan layanan vaksinasi untuk mencegah cacar kepada semua jama'ah sebelum keberangkatan ke Mekkah dan melihat keadaan ruangan kapal demikian cukup berbahaya bagi kesehatan jama'ah haji.⁹⁸

Kapal-kapal terbaru lain milik Kongsi Tiga salah satunya dari perusahaan pelayaran *Rotterdamsche Llyod* yaitu kapal M.S.Kota Radja dan M.S.Kota Intan. Dalam dua tahun terakhir beroperasi, di dalam kapal di dapatkan kursi untuk para jama'ah haji yang terlihat cukup kotor, kemudian kondisi jamban pada toilet di dapat air yang sulit sekali mengalir secara lancar, menurut Dr.Ziesel hal ini dapat menimbulkan berbagai penyakit kepada para jama'ah. Pada umumnya karena hal ini jama'ah asal Hindia Belanda sering terjangkit beberapa penyakit selama di atas kapal, yaitu bronchitis, penemonia, bacillari disentri, malaria serta beri-beri dan beberapa penyakit tersebut kadang menimbulkan kematian. Hal itu juga di alami sebuah keluarga di kapal S.S. Deli setelah tiba di Karantina Kamaran pada 27 Januari 1927.⁹⁹

⁹⁸Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI). *Stukken Betreffende de verbetering van den aanlegsteir van het Quarantainestation op het eiland Kuiper-Batavia.*(Arsip Department van Burgelijik Openbare Werken:Grote Bundel 1854-1933,Jilid I;1925) No.1965- A 38/1/17- hal .8-9

⁹⁹Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee.....*(1929:115)

Dari segi jumlah, karena semakin banyaknya jama'ah haji semenjak tahun 1340 H atau 1921-1922 M, kemudian pemerintah memperbolehkan perusahaan pelayaran swasta lainnya untuk turut serta membantu mengangkut jama'ah haji asal Hindia Belanda. Saat itu di ketahui perusahaan pelayaran swasta Haji Hasan Nemazee dan perusahaan Rossen & Co aktif mengangkut jama'ah haji dari Hindia Belanda, Konsulat Belanda sendiri menganggap persaingan antara perusahaan swasta dengan Kongsi Tiga cukup baik bagi jama'ah haji bila untuk peningkatan fasilitas. Pada tahun 1922 beberapa jama'ah haji ada yang berangkat dari Singapura, bahkan ada yang menggunakan dua kapal Jepang South Mancuria dan Pukagawa Kisan Kaisha yang menerobos monopoli perusahaan *Ocean Steamship Company* milik Inggris di embarkasi pelabuhan Singapura.¹⁰⁰

Kapal-kapal swasta dari daerah koloni Inggris seperti Nemazie milik Haji Hasan yang ikut serta dalam pengangkutan jama'ah haji beroperasi di embarkasi pelabuhan Tanjung Priok, Batavia hanya selama 3 tahun sejak tahun 1923 hingga tahun 1925 karena diketahui sering melanggar ketentuan ordonansi pelayaran haji.¹⁰¹ Pada umumnya kapal-kapal Nemazie ini lebih lambat di banding kapal-kapal milik perusahaan Inggris yaitu Blue Funneline (Holt Line). Kapal-kapal Nemazie ini selain membawa jama'ah dari embarkasi Batavia juga membawa jama'ah dari Malaya dan Singapura. Namun di dapat bahwa hanya jama'ah

¹⁰⁰M.Saleh Putuhena. *Historiografi Haji....* (2007:176)

¹⁰¹Kapal milik perusahaan Nemazie ini lazim dikenal oleh jama'ah haji sebagai kapal Hadji Hasan. dan pada tahun 1928 perusahaan pelayaran ini jatuh (*collapse*). *Pandji Poestaka*, No.81 *Tahoen XV edisi 8 October 1937*.h.1579

dari Jawa (Hindia Belanda) yang diberikan makanan karena tarif yang lebih, sedangkan jama'ah dari luar lainnya biasanya memasak sendiri.¹⁰²

Pada akhir tahun 1924 konflik politik di Tanah Hejaz antara kelompok Wahabi yang di pimpin oleh Ibn Sa'ud dalam memberontak pemimpin Mekkah saat itu Raja Syarif Husein antara akhir tahun 1924-1925. Kondisi Mekkah saat itu sangat tidak kondusif untuk menjalankan ibadah haji.¹⁰³ Dampaknya kapal-kapal haji tidak mau mengambil resiko akan kecelakaan karena waktu itu rambu-rambu penerangan di Pelabuhan Jeddah hilang di tambah cukup banyak karang di sekitar Pelabuhan. Oleh karena itu Menteri Koloni mengusulkan ke Pemerintah untuk menginstruksikan tiga perusahaan pelayaran haji agar memberhentikan sementara pelayanan pengangkutan jama'ah haji ke Jeddah, hingga kondisi politik-ekonomi di Hijaz kembali kondusif.¹⁰⁴

Seiring perkembangan politik yang kondusif di tanah Mekkah akhir tahun 1926 dan perekonomian Hindia Belanda yang naik signifikan pada tahun 1927 berdampak pada perbaikan ekonomi rakyat dan meningkatnya jumlah jama'ah haji asal Hindia Belanda, pada musim haji ini (1926-1927) tercatat sebanyak 52.412 jama'ah haji asal Hindia Belanda yang berangkat ke Tanah Suci Mekkah.¹⁰⁵ Bagi jama'ah

¹⁰²Henri Chambert Loir, et.al. *Naik Haji di Masa Silam....* Jilid II.(2013:522)

¹⁰³Masa itu para maskapai juga di minta untuk menjemput para *mukimin* di Tanah Hijaz. lihat *Rotterdamsche Llyod verslag over 1925*.(Drukkerij M.WYT & Zonen,1926).h.4

¹⁰⁴*Surat Snouck Hurgronje kepada yang mulia Menteri Daerah Jajahan di Leiden, 8 Januari 1925*. (Nasihat-Nasihat C.Snouck Hurgronje, Jilid VIII.1993:h.1468-1469)

¹⁰⁵*Rotterdamsche Llyod verslag over 1927*. (Drukkerij M.WYT & Zonen,1927).h.3

yang profesinya terlibat aktif dalam dunia pertanian ini mungkin ikut merasakan keuntungan karena ledakan ekonomi dan keuntungan-keuntungan hasil kerja penduduk tersebut di gunakan untuk biaya perjalanan haji.¹⁰⁶ Sampai pada musim haji tahun 1346 H atau 1927-1928 M ,para jama'ah haji asal Hindia Belanda yang berlayar ke Jeddah dapat menggunakan jasa kapal-kapal milik perusahaan pelayaran Kongsi Tiga (*Nederland, Rotterdamsche Lloyd, Oceaan*), serta Oceaan Holtline maskapai Inggris dari Singapura.¹⁰⁷

Pada musim haji tahun 1927 karena di ketahui semakin banyaknya jama'ah haji Hindia Belanda yang berangkat, oleh karena itu muncul beberapa perusahaan pelayaran swasta baru lainnya seperti *The Straits Hejas Steam Co'*. Perusahaan tersebut hanya menjalankan dua buah kapal uap kecil ,bahkan beberapa jama'ah haji biasa menyebut kapal tersebut dengan "kapal kambing", karena biasa dipakai untuk mengangkut hewan ternak dari Pantai Cina.¹⁰⁸ Sedangkan perusahaan pelayaran lainnya yang turut serta ialah maskapai *Persians Gulf Steam Navigation Co.* Dan turut serta juga perusahaan baru dari Hindia Inggris (*British Indie*) dalam pengangkutan jama'ah haji dari Tanjung Priok ,Hindia Belanda yaitu *Steam Navigation Co* dan *Handersonline* serta beberapa buah kapal-kapal *Roes*.¹⁰⁹

¹⁰⁶Jacob Vradenberg. *Ibadah Haji: Beberapa ciri dan fungsi....* (1997:28-29)

¹⁰⁷M.Saleh Putuhena. *Historiografi Haji....* (2007:177)

¹⁰⁸Berat kedua kapal uap kecil tersebut 1001 ton M³ dan 1044 ton M³. Lihat Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee... op.cit.* (1929:105)

¹⁰⁹*Pandji Poestaka, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937.* h.1579

Kapal-kapal haji masa itu rata-rata mengangkut di atas 1000 penumpang, dalam catatan perjalanan Haji R.A.A. Wiranatakosoema tahun 1924 dengan kapal Soerakarta milik *Rotterdamsche Lloyd* (± 1100 penumpang).¹¹⁰ Dan pada musim-musim haji 1927-1929 dengan jumlah jama'ah yang naik sangat signifikan pasca keadaan cukup aman di tanah Hijaz, satu kapal dapat dikatakan penuh apabila dengan jumlah penumpang atau jama'ah rata-rata antara 1000 sampai 1400, atau dalam 1 kapal terdapat 1700 an jama'ah haji seperti pengalaman perjalanan Buya Hamka tahun 1927 menaiki kapal haji berisi (± 1400 penumpang).¹¹¹

Perbandingannya rata-rata jumlah jama'ah antara kapal-kapal Kongsi Tiga dengan kapal-kapal Inggris seperti di gambarkan media *Pandji Poestaka*:

"Selama moesim hadji jang amat ramai (1926/27) dikapal-kapal India berangkatnja 1.4 tiap-tiap 1.000 djama'ah. Dikapal Kongsi Tiga 2.8 tiap-tiap 1.000 djama'ah, dan dikapal-kapal Singapoera 2.4 tiap-tiap 1.000."¹¹²

Pada musim haji berikutnya tahun 1927-1928 dalam penelitian Dr.Ziesel pada, 1 (satu) kapal haji paling yang penuh (± 1750 penumpang), dan sedikitnya dalam 1 Kapal kadang ada yang hanya berjumlah 3-56 penumpang calon jama'ah Haji.¹¹³ Ketimpangan jumlah

¹¹⁰R.A.A.Wiranata Koesoema. *Perdjalanana Saja ke Mekah.* (Weltevreden: Balai Poestaka, 1925)

¹¹¹Henri Chambert Loir. *Naik Haji di Masa Silam....* (Jilid II, 2013:671)

¹¹²*Hal-ihwal Perdjalanana Naik Hadji jang laloe di Kamaran (1927-1937).* Dalam *Pandji Poestaka, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937.* h.1580

¹¹³Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee..* (1929:121)

jama'ah haji dalam 1 kapal kadang terjadi tidak hanya dalam pemberangkatan namun juga dalam pelayaran kepulangan dengan kapal lainnya, hal ini diduga karena kurang baiknya manajemen perusahaan pelayaran sebagai agen haji dalam penataan kapasitas atau muatan kapal serta pengaturan jadwal pemberangkatan para jama'ah haji, seperti diketahui jadwal pemberangkatan kapal terpisah-pisah dalam 1 hari mungkin hanya ada 1-2 jadwal pemberangkatan kapal. Sama halnya saat kepulangan agen harus memberitahukan berita nama kapal, hari dan waktu yang ditetapkan untuk jama'ah haji menaiki kapal untuk kepulangan.¹¹⁴

Menjelang awal tahun 1929 kapal pengangkut jama'ah haji lebih baik dalam pembuatannya dari pada konstruksi sebelumnya. Memasuki tahun 1929 sengaja ada kapal yang khusus sekali dibuat untuk memfasilitasi jama'ah haji dengan kondisi ruangan yang lebih luas seperti kapal-kapal baru milik *Rotterdamsche Llyod*, yaitu S.S. Kota Baroe, dan S.S. Kota Agoeng yang bertonnase antara 7307 M³-7358 M³. Sedangkan kapal milik *Mij Nederland* juga demikian yaitu, S.S. Poelau Roebiah, S.S. Poelau Bras, serta S.S. Poelau Tello dengan tonnase antara 9272 M³-9278 M³.¹¹⁵

Dalam angkutan jama'ah Haji, jama'ah diberikan harga karcis pulang-pergi dengan kisaran *f150-f200* oleh karena itu mengapa dalam ordonansi Haji 1898 dan 1922 jama'ah Haji di tempatkan dalam ruangan penumpang

¹¹⁴*Staatsblad van Nederlandsch Indie* 1922 No.698. Pasal 23 ayat e-g

¹¹⁵*Pandji Poestaka, No.81 Tahoen XV edisi 8 October 1937*.h.1579. lihat juga www.the-shiplist.com/ships/lines/rotterdamschellyod (di akses tanggal 27 Desember 2014 pukul 20.39 WIB) bandingkan www.theshiplist.com/ships/lines/nederlandmatschappij (di akses 27 Desember 2014 pukul 21.10 WIB)

kelas rendah (*laagste class*).¹¹⁶ Kondisi kapal secara tonnase cukup besar, dan perkembangannya secara armada seperti *Rotterdamsche Llyod* dan *Nederland* cukup banyak dapat menguasai perairan Hindia Belanda. Namun, bila di bandingkan kapal-kapal haji milik Inggris untuk perawatan atau pelayanan kesehatan lebih baik dari kapal-kapal haji milik Inggris. Dalam analisa perbandingannya ternyata jumlah perkembangan transportasi haji Hindia Belanda ini tidak berdampak signifikan pada perbaikan kenyamanan jama'ah haji. Berikut beberapa perbandingan operasional kapal haji antar Negara Hindia Belanda, Negeri-Negeri Selat serta Hindia Inggris dalam tiga musim haji terakhir:

Tabel
Perbandingan Jumlah Penumpang Kapal
Haji antar Negara Tahun 1926-1929¹¹⁷

| Tahun Musim Haji | Kapal-kapal Angkutan Haji | Jumlah Jama'ah Haji | | | Jumlah keseluruhan penumpang |
|------------------|---------------------------|---------------------|-----------|-----------|------------------------------|
| | | Laki-laki | Perempuan | anak-anak | |
| 1926-1927 | Hindia Belanda | x ¹¹⁹ | x | 2219 | 36410 |
| | Singapura | x | x | 2940 | 30193 |
| | Bombay | x | x | 372 | 36732 |
| 1927-1928 | Hindia Belanda | 20986 | 9353 | 4397 | 36736 |
| | Singapura | 7796 | 4326 | 504 | 14754 |
| | Bombay | 17227 | 3696 | 350 | 21427 |
| 1928-1929 | Hindia Belanda | 17569 | 7153 | 3124 | 27846 |
| | Singapura | 3174 | 1681 | 1024 | 5879 |
| | Bombay | 16735 | 3498 | 439 | 20736 |

Tabel
Perbandingan Operasional Kapal Haji antar
Negara dan Jama'ah Meninggal
Tahun 1926-1929¹¹⁸

| Tahun Musim Haji | Tempat pemberangkatan | Jumlah Kapal Berangkat | Jama'ah Meninggal |
|------------------|------------------------------------|------------------------|-------------------|
| 1926-1927 | Hindia Belanda | 34 | 103 |
| | Negeri-Negeri Selat ¹²¹ | 33 | 71 |
| | Hindia Inggris | 31 | 50 |
| 1927-1928 | Hindia Belanda | 34 | 90 |
| | Negeri-Negeri Selat | 26 | 27 |
| | Hindia Inggris | 21 | 11 |
| 1928-1929 | Hindia Belanda | 37 | 54 |
| | Negeri-Negeri Selat | 11 | 17 |
| | Hindia Inggris | 16 | 15 |

Persaingan umumnya dengan maskapai-maskapai pelayaran Negeri-negeri Selat dari Singapura misalnya

¹¹⁶*Staatsblad van Nederlandsch Indie* .1922 No.698 Pasal 2

¹¹⁷Jan Hendrik Ziesel.*De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee..*(1929:81)

¹¹⁸Jan Hendrik Ziesel.*De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee..*(1929:118)

perusahaan pelayaran Inggris yaitu Holt milik Alfred Holt berpusat di Liverpool, Inggris yang menguasai pengangkutan jama'ah haji dari Embarkasi di Singapura.¹¹⁹ Beberapa kapal haji dalam laporan tahun 1923 oleh Dr. Jan Hendrik Ziesel di katakan indikasi jama'ah yang meninggal dalam Kapal-kapal Belanda lebih besar di banding dengan kapal-kapal Inggris. Ini di sebabkan kemajuan dalam model bangunan serta fasilitas Kapal Holt dari Inggris yang dapat berjalan cepat atau ringan dan bila Kapal penuh jama'ah tidak sampai sesak ke geladak tengah Kapal yang biasanya menjadi gudang Kapal. Dan perawatan kesehatan kapal-kapal Holt sangat baik terhadap jama'ah haji.¹²⁰

c. Masa Depresi Ekonomi Tahun 1930

Pada 1929, terjadi depresi besar yang mengguncang dunia, inti depresi ekonomi tersebut adalah perbedaan besar antara kemampuan kapasitas produksi dengan besaran masyarakat mengkonsumsinya. Depresi yang berawal dari Amerika tersebut kemudian menyebar ke berbagai wilayah dunia hingga ke Hindia Belanda.¹²¹ Masa itu harga ekspor turun namun harga impor naik, yang menjadikan kemelaratan penduduk Hindia Belanda, termasuk di Batavia akibat kemerosotan harga hasil ekspor telah mengakibatkan kesulitan ekonomi.¹²² Di sisi lain pada tahun 1930an

¹¹⁹Johan Eisenberger. *Indie en de Bedevaart naar Mekka...* (1928:171)

¹²⁰Jan Hendrik Ziesel. *De Pelgrims Quarantaine in de Roode Zee.* (1929:120)

¹²¹Krisis 1929 adalah puncak perubahan-perubahan, yang terjadi akibat perang yang berkelanjutan pada hubungan ekonomi Eropa dan Asia. Lihat J.S. Furnivall. *Hindia Belanda: Studi tentang Ekonomi Majemuk.* (Jakarta: Freedom Institute, 2009). h.451-452

¹²²Hal ini juga berdampak pada sektor pekerja, semisal para buruh pelabuhan atau pekerja kasar yang banyak di pulangkan dari perusahaann-

perusahaan pelayaran dan pengangkutan mengalami kemerosotan drastis, karena jumlah armada tidak banyak yang bisa beroperasi.¹²³ Tingginya biaya atau ongkos perjalanan pada masa depresi mungkin menjadi alasan kuat kurang bergairahnya operasional maskapai-maskapai pelayaran. Di Pelabuhan Tanjung Priok Batavia sendiri penurunan jumlah kedatangan kapal sangat terlihat, terhitung hanya 228 kedatangan kapal dalam satu tahun.¹²⁴

Memasuki masa depresi ekonomi ini jama'ah haji kembali hanya boleh menggunakan kapal milik perusahaan-perusahaan Pelayaran Kongsi Tiga, karena sistem monopoli kembali di berlakukan pada tahun 1930.¹²⁵ Sesudah krisis tersebut Kapal pengangkutan jama'ah haji banyak di operasikan kembali, namun kapal haji milik Inggris dari Singapura di ketahui tidak lagi mengangkut jama'ah haji dari Hindia Belanda. Tercatat dalam laporan tahunan kolonial baru musim Haji tahun 1933-1934 sudah tidak ada lagi jama'ah haji asal Hindia Belanda yang berangkat melalui Pelabuhan Singapura ataupun Penang.¹²⁶

Masa-masa depresi ekonomi penghasilan rata-rata pribumi per kapita menurun, dan dari dampak depresi ini menyebabkan penurunan

ya untuk mengurangi beban biaya operasional Razief. *Pasar Tenaga Kerja, Pengawasan dan Uph Pelabuhan Tanjung Priok 1920-1930an.* (1995:246)

¹²³Terhitung hanya 173 Kapal yang meregistrasi surat jalan di Jawa. Dalam *Indisch Verslag 1933. Deel II.* (Batavia: Landsrukkerij, 1934). h.323

¹²⁴*De Indische Gids 1932.* (Amsterdam: J.H. De Bussy, 1932). h.375

¹²⁵*Berita Nadhatul Oelama*, No.3 Edisi tahun ke-6, tertanggal 1 Desember 1936

¹²⁶*Indisch Verslag 1939: Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch Indie. Deel II* (Batavia: Landsrukkerij, 1940). h.138

drastis jumlah orang-orang yang berangkat haji dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.¹²⁷ Seperti daerah-daerah di Jawa Barat dan Jawa Tengah yang biasanya berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok, Batavia dari jumlah 13941 jama'ah tahun 1930 menurun menjadi 8442 jama'ah pada tahun 1931.¹²⁸

C. Penutup

Bila melihat uraian di atas dapat kita simpulkan dari tiga aspek, yang *pertama* dalam dinamika pelayaran transportasi haji, periode antara tahun 1911-1930, pemerintah memberikan kebijakan hak monopoli atas pengangkutan haji untuk kapal Kongsi Tiga hanya pada beberapa tahun yaitu; pertama; antara sejak permulaan abad ke-20 hingga musim haji tahun 1911-1912, kedua; pasca perang Dunia ke-I (tahun 1918-1921) dan ketiga pada tahun 1930 di masa depresi ekonomi. Masa-masa setelah perang dunia ke-I, mobilitas atau pelayaran kapal-kapal Kongsi Tiga bergairah kembali. Memasuki tahun 1921 sekitar 85-95% jamaah haji Hindia Belanda berangkat dari embarkasi pelabuhan Tanjung Priok menggunakan kapal-kapal Kongsi Tiga. Seperti musim haji tahun 1921 jumlahnya 23.665 dari total 28.795 jamaah Hindia Belanda waktu itu, dan 5.310 jamaah lainnya berangkat dari embarkasi Pelabuhan Padang. Dari jumlah itu saat kembali pulang ke debarkasi Pelabuhan Tanjung Priok tersisa hanya 19.217 jamaah.

¹²⁷Menurut Vradenbergt bahwa faktor ekonomi sangat berdampak pada sarana keuangan seseorang untuk melakukan ibadah haji. Lihat Jacob Vradenbergt. *Ibadah Haji: Beberapa Ciri dan Fungsinya...* (1997:28)

¹²⁸*Indisch Verslag 1931*. (Batavia: Landsrukkerij, 1931). *Deel II*. h.129. dan *Indisch Verslag 1932*. (Batavia: Landsrukkerij, 1932). *Deel II*. h.114.

Sejak tahun 1922 hingga musim haji tahun 1928 M atau 1346 H, jamaah haji dari Hindia Belanda yang hendak berlayar dari Tanjung Priok ke Jeddah lebih menggunakan jasa kapal-kapal milik perusahaan pelayaran Kongsi Tiga (*Nederland, Rotterdamsche Lloyd, Oceaan*), serta Oceaan Holtline (maskapai Inggris). Pada akhir tahun 1929 dan berikutnya mereka kembali hanya boleh menggunakan kapal milik perusahaan-perusahaan Kongsi Tiga, karena sistem monopoli kembali di berlakukan hingga masa depresi ekonomi pada tahun 1930. Pada masa depresi ekonomi jumlah operasional perusahaan-perusahaan pelayaran menurun drastis karena tingginya biaya operasional. Penurunan tersebut di lihat dari jumlah aktivitas kapal ke Pelabuhan Tanjung Priok, karena masa itu hanya terdapat 228 kapal dan bersamaan turunnya jumlah jamaah haji.

Dan *kedua*, dalam aspek kesehatan, banyaknya jumlah jamaah haji yang meninggal dalam pelayaran kapal-kapal Hindia Belanda karena penyakit yang kadang di bawa jamaah dari Pelabuhan Tanjung Priok yang sarat dengan penyakit malaria pada masa-masa awal, di sisi lain kapal-kapal angkutan haji milik Hindia Belanda tidak lebih higienis di banding kapal-kapal Holt Line milik perusahaan pelayaran dari Inggris. Di kapal milik maskapai-maskapai Hindia Belanda sering terjadi kasus masih di jumpai sisa-sisa batu bara dalam dek-dek untuk jamaah haji. Akibatnya jamaah kadang menumpuk bersama barang-barang dagangan untuk komoditas ekspor kapal, dampaknya selama perjalanan di atas kapal haji, jamaah merasa tidak nyaman apalagi untuk mereka yang tidak beruntung menempati gudang kapal. Di sisi lain ruangan dalam kapal kadang tidak

sesuai ukuran yang di tetapkan dalam ordonansi kapal-kapal haji, terlihat dari kondisi ruangan jamaah di kelas rendah yang panas dan tidak higienis, akibatnya bagi beberapa jamaah haji yang lemah akan mengalami sesak. Bahaya lainnya timbul beberapa penyakit yang dapat menyerang jamaah haji hingga meninggal dunia.

Untuk pencegahan penyakit endemik, sebenarnya jamaah sebelum keberangkatan telah diberi suntikan anti cacar, di vaksinasi untuk pencegahan kolera. Namun fasilitas di dalam kapal-kapal haji milik pemerintah Hindia Belanda di nilai petugas kesehatan belum memuaskan karena beberapa fasilitas semisal persediaan konsumsi yang bermasalah, kemudian dari pengaturan ventilasi ruang kapal yang kurang baik, fasilitas saluran kamar mandi yang sering macet serta beberapa ruangan untuk jamaah di atas kapal kadang terkontaminasi kutu air yang dapat menimbulkan berbagai penyakit endemik berbahaya.

Dalam laporan medis pada tahun 1921 ternyata ada 3.170 jamaah telah meninggal dunia atau mencapai kisaran 11% dari keseluruhan jamaah haji yang berangkat dari Tanjung Priok, Batavia. Lebih jauh hingga tahun 1927 kapal-kapal Kongsi Tiga milik koloni belum dalam keadaan baik dan terindikasi terinfeksi penyakit. Kapal-kapal yang terinfeksi penyakit ini adalah kapal yang telah terjangkit wabah kolera, pest dan demam kuning baik sebelum keberangkatan, selama perjalanan atau saat kedatangan selama di karantina. Dalam beberapa kasus, petugas kesehatan di karantina di Kamaran sering mendapati kapal haji dari Hindia Belanda tidak memenuhi persyaratan hasil konvensi sanitasi internasional.

Dari hal ini dapat di pahami bahwa kebijakan pemerintah tentang transportasi haji yang di tetapkan dalam ordonansi pelayaran haji tahun 1898 dengan berpedoman pada ordonansi karantina tahun 1911 serta hasil konvensi internasional di Paris tahun 1912 yang substansialnya lebih menitikberatkan fasilitas kesehatan kapal haji ternyata belum di praktikan keseluruhan oleh perusahaan pelayaran pengangkutan haji serta petugas kesehatan pelabuhan. Hingga di terapkannya ordonansi pelayaran haji tahun 1922, perusahaan pelayaran angkutan haji ternyata cukup banyak yang belum bisa memenuhi fasilitas kapal haji yang lebih higienis. Secara faktual umumnya perusahaan pelayaran lebih menitikberatkan pada orientasi hanya untuk mencari keuntungan bukan kualitas pelayanan.

Dan hal lain yang menyebabkan para jamaah haji yang meninggal di kapal-kapal Kongsi Tiga ternyata dua kali lebih banyak dari kapal-kapal Hindia Inggris (*British Indie*), karena pelayaran kapal-kapal kongsi Tiga lebih lama dan terlalu sering singgah di banyak pelabuhan untuk mengambil penumpang. Bahkan bila pemberangkatan dari Embarkasi Hindia Belanda di sebelah Timur akan memakan waktu lebih dari 4 minggu di dalam kapal. Hingga tahun 1921 perusahaan pelayaran Belanda atau Kongsi Tigayaitu *Nederland* dan *Rotterdamsche Llyod*, sebagai perusahaan pelayaran terbesar di Hindia Belanda, secara aspek perawatan kesehatan penumpang dalam kapal sangat belum terjamin. Terhitung antara 12 % -16 % dari jumlah keseluruhan jamaah haji yang menumpang kapal-kapal *Nederland* dan *Rotterdamsche Llyod* telah meninggal.

Setelah di terapkannya Ordonansi

pelayaran haji tahun 1922, yang lebih menekankan perbaikan sarana kesehatan pada semua kapal pengangkutan haji, jumlah jamaah haji yang meninggal mulai menurun sedikit demi sedikit walaupun sarana beberapa kapal-kapal haji belum maksimal. Di ketahui sejak tahun 1923-1924 jumlah kematian jamaah dalam perjalanan di kapal haji dapat di tekan dan menurun, saat itu kasus kematian hingga 10% dari seluruh jamaah haji. Kemudian pada musim haji tahun 1926-1927 turun jumlahnya menjadi 1,9 % dari seluruh jamaah haji. Jumlah jamaah yang meninggal dalam perjalanan kapal pelayaran haji kemudian meningkat kembali pada tahun 1927 bersamaan dengan jumlah jamaah haji yang melonjak signifikan.

Kondisi kesehatan jamaah haji dalam pemberangkatan biasanya cukup sehat namun dalam kepulangan sering ditemui keadaan jamaah yang lebih buruk. Pada musim haji tahun 1927-1928 saat keberangkatan yang meninggal dalam kapal haji berjumlah 106 jamaah, namun saat kepulangan yang meninggal dalam perjalanan kapal-kapal berjumlah 495 jamaah. Semakin berkurangnya jamaah yang terkena penyakit menular di akhir tahun 1928 karena perkembangan konstruksi transportasi haji lebih luas ruangnya dan fasilitas kesehatan di atas kapal lebih di perhatikan. Pada tahun 1929 kualitas kapal khusus jamaah haji yang telah di buat lebih baik dan lebih cepat.

Daftar Pustaka

Arsip :

ANRI. 1913-1914 *Pelgrim register* dalam (*Arsip Algemene Secretar-ies Tzg Agenda: Seri Grote Bun-*

del, 1892-1942). No. 6798 Tzg. GB.Ag.1915/11697

_____. *Stukken Betreffende de verbetering van den aanlegsteir van het Quar-antainestation op het eiland Kui-per-Batavia*. (Arsip Department van Burgelijk Openbare Werken: Grote Bundel 1854-1933, Jilid I) No.1965- 1925 A 38/1/17-

Laporan Tahunan Pemerintahan Hindia Belanda :

Handbook of The Netherlands East Indies 1930. (Buitenzorg: Division of Commerce of the Agriculture, Industry and Commerce, 1939)

Indisch Verslag 1931-1941: Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch Indie. (Batavia: Landsrukkerij)

Regeerings-Almanakvoor Nederlandsch-Indie 1922-1928. (Weltevreden: Landsrukkerij)

Berita Mingguan dan Berkala:

De Mailbode : Official Orgaanvoor Pas-sagiersnaar Nederlandsche Indie (1919, 1920, 1927)

Pandji Poestaka, No.81 Tahoen XV, edisi 8 October 1937

Kebijakan Pemerintah Hindia Belanda:

Staatsblad van Nederlansch Indie. 1911 No.277 Besmettelijke. Geneeskun-dige Dienst(Batavia: Landsrukker-ij, 1912)

- Staatsblad van Nederlansch Indie.09 February 1911 No.301 StoomvaartPelgrims*(Batavia: Landskeruij,1912)
- Staatsblad van Nederlansch Indie.18 Mei 1911 No.333 Stoomvaart-Pelgrims*(Batavia: Landsrukkerij,1912)
- Staatsblad van Nederlansch Indie.18 Mei 1911 No.334 BesmettelijkeZiekten. GeneeskundigeDienstPelgrims*(Batavia: Landsrukkerij,1912)
- Staatsblad van Nederlansch Indie.10 November 1922 No.698 (Pelgrimsordonantie) Stoomvaart-Pelgrims*(Batavia: Landsrukkerij,1923)
- Bijblad op het Staatsblad van Nederlansch Indie. Deel LX No.10080,10230,10236, (Weltevreden: Landsrukkerij,1923)*
- Bijblad op het Staatsblad van Nederlansch Indie. Deel LXIV No.11018,11780 (Weltevreden: Landsrukkerij,1927)*
- Buku-Buku :**
- Adriani.P. *De BedevaartenaarArabie en de Verspreiding der EpidemischeZiekten :eeneEpidemologischestudievoor Medici en Politici.* (Ooltgensplaat: M.Breur,1899)
- Eisenberger,Johan. *Indie en de BedevaartnaarMekka.* (Leiden:Rijksuniversiteit, 1928)
- Keijzer, S. *De Bedevaart den InlandersnaarMekka.* (Leiden: GualthKolff, 1871)
- Ziesel, Jan Hendrik. *De PelgrimsQuarantaine in de Roode Zee.* (Universiteit Amsterdam: 1929).
- Abdurrahman,Dudung. *MetodePenelitianSejarah.* (Jakarta: Logos Wacanallmu, 1999)
- Braudel, Fernand. *Civilization and Capitalism 15th-18th Century,(Volume III:The Perspective of The World).* (London:Collins,Grafton Street, 1984)
- Dijk, Kees Van.*PerjalananJamaah Haji Indonesia.* dalamkumpulantulisan Dick Douwes&NicoKaptein.*Indonesia& Haji.*(Jakarta:INIS,1997)
- Faroqhi, Suraiya. *Pilgrims and Sultans, The Hajj Under The Ottomans:1517-1683.* (London:I.B.Tauris&Co.Ltd Publishers, 1994)
- Federspiel,HowardM.*Sultans, Shamans and Saints: Islam and Muslims in Southeast Asia.*(Honolulu:University Of Hawai'i Press, 2007)
- Ferreiro,Larrie D. *Ships and Naval:The Birth Naval Architecture in The Scientific Revolution, 1600-1800.*(London:MIT Press Cambridge,2007)
- Gobee,EdanC,Adriaanse.*NasihatNasihatC.SnouckHurgronjeSema-saKepegawaiannyaKepadaPemerintahHindiaBelanda: 1889-1936.* (Jakarta: INIS, 1993). Seri Khusus INIS Jilid VIII
- Gottschalk,Louis.*Mengerti Sejarah.*(Jakarta:UI Press,1983)
- Hesselink, Liesbeth. *Healers on The Colonial Market:Native Doctors and Midwives in The Dutch East Indies.*(Leiden:KITLV Press,2011)
- Loir, Henri Chambert, et.al. *Naik Haji di MasaSilam: Kisah-Kisah Orang Indonesia Naik Haji 1482-1964.*

- Jilid I-III.(Jakarta:Kepustakaan-Populer Gramedia,2013)
- Majid, M.Dien. *Berhaji Di MasaKolonial*. (Jakarta:CV Sejahtera, 2008)
- Priyanto,Wibobowo, dkk. *Sejarah-Pandemi Influenza 1918 di HindiaBelanda*. (Depok: Kerjasama FIB UI-UNICEF Jakarta-Komnas FBPI,2009).
- Putuhena, M.Saleh. *Historiografi Haji Indonesia*. (Yogyakarta:LKiS, 2007)
- Sweeney, Amin. *KaryaLengkap Abdullah bin Abdul KadirMunsi:KisahPelayaran Abdullah keMekkah* .Jilid I.(Jakarta:Kepustakaan-Populer Gramedia,2005)
- Tim PenyusunKementerian Agama Republik Indonesia. *Haji dari-MasakeMasa*. (Jakarta:DIRJEN-Penyelenggaraan Haji dan Umrah,2012)
- Vlekke,Bernard H.M. *Nusantara Sejarah Indonesia* .(Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2008)
- Vredenberg, Jacob. *Ibadah Haji BeberapaCiridanFungsinya di Indonesia*.Dalamkumpulantulisan Dick Douwes&NicoKaptein.*Indonesia& Haji*. (Jakarta: INIS,1997)
- Wiranatakoesoema,RadenAdipati Aria. *PerjalananSajakeMekah*. (Wetevreden: BalaiPoestaka, 1925). no.719
- 3 Dalam tulisan Belanda ataupun Inggris selalu tertulis Straits-Settlements, sedangkan Hindia Inggris adalah British Indie. *S.Wojowasito.Kamus Umum Belanda-Indonesia*.(Jakarta,2011). Adapun wilayah Straits-Settlements adalah Penang, Malaka, Singapura dan Labuan

(Footnotes)

1 Masa ini(1925) saat terjadi Konflik di Tanah Hejaz saat penyerangan tentara Ibn Saud untuk mengambil alih kekuasaan dari Syarif Husein dan saat itu jama'ah Haji diberi larangan untuk pergi Haji ke Mekkah selama kondisi tidak aman.

2 Data angka pasti tidak di temukan.