

BAB III

HAJI PADA MASA KOLONIAL BELANDA DI INDONESIA

A. Sejarah Pelaksanaan Haji Pada Masa Kolonial Belanda Di Indonesia

1. Haji Di Masa VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*)

Nusantara adalah kepulauan penghasil rempah-rempah. Pada saat itu, rempah-rempah merupakan komoditas yang paling dicari dan diminati oleh pasar dunia. Malaka dikenal sebagai pintu gerbang menuju Nusantara. Para pedagang asing yang hendak masuk atau keluar pelabuhan-pelabuhan di Nusantara pasti melewati dan singgah terlebih dahulu di pelabuhan Malaka.

Kejayaan Malaka sebagai pelabuhan besar menuju pulau rempah-rempah terdengar sampai ke Benua Eropa. Raja Portugis mengutus Diogo Lopes de Sequeira untuk menemukan Malaka.¹ Orang-orang Portugis datang ke Malaka karena telah mendapat laporan dari pedagang-pedagang Asia. Mereka mendapat laporan bahwa Malaka merupakan pelabuhan transito yang banyak didatangi pedagang dari segala penjuru angin dan mempunyai kekayaan yang sangat besar.²

¹ M. C. Ricklef, *Sejarah Indonesia Modern*, Terj. Dharmono Hardjowidjono (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2007), 33.

² Marwati Djoened Poesponegoro, *Sejarah Nasional Indonesia III* (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), 335.

Pada tahun 1511 Malaka berhasil ditaklukan oleh Portugis.³ Setelah keberhasilan Portugis menguasai Malaka, datanglah orang-orang Belanda yang mewarisi aspirasi-aspirasi dan strategi Portugis. Karena sebelum datangnya Portugis, perdagangan tidak menggunakan kekuatan bersenjata. Orang-orang Belanda membawa organisasi, persenjataan, kapal-kapal dan dukungan keuangan yang lebih baik serta kombinasi antara keberanian dan kekejaman yang sama.⁴

Pada bulan Juni 1596 kapal Belanda yang dipimpin oleh Cornelis de Houtman untuk pertama kalinya tiba di Banten. Sejak kedatangannya, Belanda berusaha menancapkan eksistensinya di pulau Nusantara dalam berbagai bidang, khususnya dalam bidang perdagangan. Pada bulan Maret 1602, akhirnya Belanda membentuk sebuah Perserikatan Maskapai Hindia Timur atau yang sering dikenal dengan nama VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagne*).⁵

Sikap VOC terhadap umat Islam di Nusantara khususnya mereka yang akan pergi menunaikan ibadah haji terasa sangat sentimen. Memang pada umumnya, VOC melarang para calon haji ikut kapal VOC dan kadang-kadang juga melarang haji yang pulang dari Mekkah mendarat di Batavia.⁶ Tetapi pada akhirnya politik yang diterapkan VOC terhadap umat Islam yang hendak pergi ke Mekkah

³ Ibid.

⁴ M. C. Ricklef, *Sejarah*, 37.

⁵ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900 Dari Emporium Sampai Imperium Jilid I* (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 1993), 70-71.

⁶ Kareel A. Steenbrink, *Beberapa Aspek Tentang Islam Di Indonesia Abad ke-19* (Jakarta: P.T. Bulan Bintang, 1984), 234.

tidaklah konsisten. Sikap VOC terhadap Islam dan jamaah haji sangat ditentukan oleh kepentingan-kepentingan perdagangan dan kepentingan politik. Khususnya dalam rangka untuk mendapatkan simpati dari Sultan Mataram.

Sejak awal, hubungan antara VOC dengan Sultan Agung Adi Prabu Hanyakrakusuma (Sultan Mataram) tidaklah begitu baik. Pada tahun 1614 pihak VOC mengirim seorang duta untuk menyampaikan ucapan selamat kepada Sultan Agung Adi Prabu Hanyakrakusuma atas pengangkatannya sebagai raja. Namun, Sultan Agung Adi Prabu Hanyakrakusuma malah memperingatkan duta tersebut bahwa persahabatan yang diinginkan VOC tidak akan terlaksana apabila VOC berusaha merebut Tanah Jawa.⁷ Mataram merupakan kerajaan pemasok beras dan VOC sangat membutuhkan beras Jawa, yang tanpa itu Belanda dan sekutu-sekutunya tidak dapat hidup.⁸ Selain itu, VOC juga memerlukan kayu dari wilayah kekuasaan Mataram untuk membuat kapal-kapal VOC.

Pada 24 September 1646 M./13 Ramadhan 1056 H. VOC mengadakan perjanjian perdamaian dengan Amangkurat I, Raja Mataram (penganti Sultan Agung Adi Prabu Hanyakrakusuma). Pada perjanjian itu disepakati bahwa kerajaan Mataram bermaksud mengirim ulamanya ke Mekkah dan Madinah untuk meningkatkan

⁷ M. C. Ricklef, *Sejarah*, 68-69.

⁸ *Ibid.*, 104.

pengetahuan agamanya, maka mereka dapat diangkut dengan kapal VOC.⁹ Dalam perjanjian ini juga VOC mengembalikan uang yang telah dirampas dari seorang utusan Sultan Agung Adi Prabu Hanyakrakusuma yang sedang melakukan perjalanan ke Mekkah pada tahun 1642.¹⁰ Utusan tersebut naik kapal layar Inggris namun dihadang oleh Belanda di perairan Batavia.

Pada tahun 1664, atas permintaan sultan Banten VOC mengizinkan seorang imam Muslim naik kapal VOC untuk melakukan perjalanan ke Mekkah. Namun pada tahun yang sama VOC tidak mengizinkan tiga orang Bugis yang pulang dari Mekkah untuk mendarat di Batavia dan memutuskan agar mereka di buang ke Tanjung Harapan.¹¹ Sikap baik hati VOC mengabdikan permintaan sultan Banten mungkin juga agar VOC mendapat simpati dari sultan Banten, mengingat Banten merupakan sumber lada yang utama, yang bahkan dalam dunia perdagangan menjadi lebih penting daripada rempah-rempah Maluku.¹²

Sikap VOC yang memperbolehkan seorang imam Muslim Banten yang akan melakukan perjalanan ke Mekkah dengan naik kapal VOC sebenarnya bertentangan dengan ordonansi agama yang dikeluarkan oleh Gubernur Jendral Reyneirs pada tanggal 7 Maret dan

⁹ Shaleh Putuhena, *Historiografi Haji Indonesia* (Yogyakarta: Lkis, 2007), 119.

¹⁰ M. C. Ricklef, *Sejarah*, 107.

¹¹ Jacob Vredenberg, "Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya Di Indonesia", dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia dan Haji*, Terj. Soedarso Soekarno dan Theresia Slamet (Jakarta: INIS, 1997), 5.

¹² M. C. Ricklef, *Sejarah*, 104.

28 November 1651. Inti dari ordonansi agama tersebut berisi larangan terhadap aktivitas seluruh agama non Protestan seperti, Islam, Yahudi dan Katolik Roma, baik di negeri Belanda maupun di wilayah negeri jajahan Belanda, Indonesia.¹³ Larangan untuk mempraktikkan aktivitas agama selain Protestan masih tetap diberlakukan oleh Gubernur Jendral Campoeijs sampai tahun 1691 M. dan ibadah haji merupakan bagian dari aktivitas ritual agama Islam yang menurut ordonansi agama 1651 dilarang.

Untuk pertama kalinya, pada tahun 1674 seorang pangeran Jawa juga naik haji menggunakan kapal VOC. Ia adalah Abdul Qahhar yang belakangan dikenal sebagai Sultan Haji. Ia merupakan putra dari Sultan Ageng Tirtayasa (Banten).¹⁴ Namun, pada 27 Februari 1778 M./27 Safar 1192 H. VOC menolak permintaan Adipati Cianjur dan Tumenggung Buitenzorg (Bogor) yang masing-masing ingin mengirim seorang ulamanya ke Mekkah.¹⁵ Tidak lama kemudian, pada 26 Oktober 1790 seorang jamaah haji bersama pembantunya dengan menumpang kapal VOC berangkat ke Malabar lalu melanjutkan perjalanannya ke Mekkah. Pada kesempatan lain juga VOC mengizinkan dua orang utusan yang berasal dari Periangnan naik kapal VOC untuk berangkat ke Surat tanpa harus membayar dan dari sana

¹³ Ahmad Mansur Suryanegara, *Api Sejarah* (Bandung: PT Grafindo Media Pratama, 2012), 175.

¹⁴ Martin van Bruinessen, *Kitab Kuning, Pesantren dan Tarekat: Tradisi-Tradisi Islam Di Indonesia* (Bandung: Mizan, 1999), 42.

¹⁵ Putuhena, *Historiografi*, 125.

mereka dapat berangkat ke Mekkah.¹⁶ Tidak diketahui secara pasti alasan VOC menolak permintaan Adipati Cianjur dan Tumenggung Buitenzorg (Bogor). Juga tidak diketahui alasan VOC mengizinkan dua orang utusan yang berasal dari Periangon naik kapal VOC.

Demikian sikap VOC terhadap jamaah haji tergantung pada keadaan politik di Kepulauan Nusantara dan kepentingan-kepentingan VOC. Ada kalanya mereka membolehkan calon jamaah haji naik kapal dagang VOC dan ada kalanya mereka melarang calon jamaah haji untuk naik kapal VOC bahkan melarang mereka yang pulang dari Mekkah untuk mendarat di Batavia.

Pada abad XVII dan XVIII, tidak ada berita dengan kapal apa orang haji seperti Arsyad Banjar pulang dari Mekkah dan tiba di Batavia pada tahun 1186 H./1773 M.¹⁷ Maklum pada abad XVII dan XVIII terjadi kekacauan monopoli perdagangan dan perpolitikan di Nusantara. Kapal dagang milik asing seperti milik orang-orang Arab, Persia, Turki dan India tidak ada kabarnya lagi dalam pengangkutan jamaah calon haji dari Nusantara seperti abad-abad sebelumnya. Hanya ada data yang menyebutkan tentang kapal layar Inggris saja, yang

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Azyumardi Azra, *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII* (Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2013), 331.

ditumpangi oleh delegasi Sultan Agung Mataram ke Mekkah untuk mendapatkan gelar sultan dari Syarif Mekkah pada tahun 1641.¹⁸

Meskipun keadaan pelayaran niaga ke Timur Tengah dan suasana politik tidak kondusif untuk melakukan perjalanan haji, namun selama abad XVII dan XVIII masih banyak juga penduduk Nusantara yang pergi ke Mekkah untuk berhaji dan menimba ilmu di sana. Seperti Abdurrauf Singkel (1615-1693 M.), Muhammad Yusuf Maqassari (1627-1699 M.), Abdus Samad al-Palimbani (1704-1789 M.), Arsyad Banjar (1710-1812 M.), dan lain-lain. Maka dengan sendirinya terbentuk masyarakat pribumi yang menetap (mukimin) di Mekkah.

Jadi dapat disimpulkan bahwa pada abad XVII dan XVIII, pada umumnya umat Islam Indonesia yang mengunjungi Tanah Suci pada waktu itu, adalah para diplomat utusan sultan dan para musafir penuntut ilmu, yang kemudian memanfaatkan keberadaannya di sana sambil menunaikan ibadah haji.

2. Haji Di Masa Kolonial Belanda

Setelah Jendral Speelman meninggal dunia, VOC memasuki masa-masa sulit bahkan hampir gulung tikar karena semakin banyaknya hutang. Korupsi, penyalahgunaan kekuasaan, sikap imoral

¹⁸ Ali Mufrodi, *Haji Indonesia Dalam Perspektif Historis*, disampaikan dalam peresmian Jabatan Guru Besar Sejarah Kebudayaan Islam pada Fakultas Adab IAIN Sunan Ampel Surabaya, 2003, 10-11.

terjadi di kalangan para pejabat VOC. Maka pada 31 Desember 1799 secara resmi VOC dibubarkan.¹⁹ Setelah VOC dibubarkan, kekuasaan VOC di Indonesia diambil alih langsung oleh pemerintah Belanda.

Pada dasarnya sikap VOC maupun pemerintah Belanda sama saja terhadap umat Islam di Indonesia, khususnya mereka yang akan menjalankan rukun Islam yang kelima. Sikap VOC maupun pemerintah Belanda sama-sama ingin membatasi dan bahkan cenderung mempersulit umat Islam Indonesia untuk pergi ke Mekkah. Pada tahun 1810, Gubernur Jendral Marsekal Herman Willem Daendels mengeluarkan peraturan bahwa para calon haji, yang disebutnya sebagai pastor Islam atau *Muhammadaansche Priesters*, harus mempunyai dan memakai pas jalan apabila mereka ingin pergi dari satu tempat di Jawa ke tempat yang lain.²⁰ Alasan dikeluarkannya peraturan pemakaian pas jalan atau paspor ini adalah sebagai bentuk menjaga keamanan dan ketertiban di wilayah Hindia Belanda.

Kedudukan Gubernur Jendral Daendels digantikan oleh Gubernur Jendral Thomas Stamford Raffles, setelah pemerintah Inggris mengambil alih wilayah Indonesia (1811-1816 M). Sama seperti Daendels, Raffles juga menganggap agama Islam sebagai unsur yang cukup berbahaya. Sejak tahun 1811, melalui surat edaran, Raffles

¹⁹ Marwati Djoened Poesponegoro, *Sejarah Nasional Indonesia V* (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), 1.

²⁰ Steenbrink, *Beberapa Aspek* 235. Lihat pula C. Snouck Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje IX*, Terj. Sutan Maimun dan Rahayu S. Hidayat (Jakarta: INIS, 1994), 169. Para jamaah yang kembali dianggap sebagai semacam pendeta oleh pemerintah Belanda.

memperingatkan para gubernur akan bahaya para “sayid atau pastor pribumi”.²¹ Deandels dan Raffles menganggap perjalanan ibadah haji ke Mekkah sebagai bahaya politik. Anggapan ini berdasarkan pengetahuan mereka yang masih minim tentang Islam.

Kebijakan pemerintah Belanda mengenai ibadah haji pada seperempat pertama abad XIX dimulai dengan dikeluarkannya Resolusi tahun 1825, yang diarahkan pada pembatasan kuota jamaah haji. Sebab dikeluarkannya Resolusi 1825 berawal dari laporan Residen Batavia bahwa sekitar 200 orang pribumi yang berasal dari Residen Batavia dan residen lainnya menghadap polisi dengan maksud untuk memintah pas jalan dan sekaligus melaporkan perjalanan haji ke Mekkah menggunakan kapal Magbar milik Syaikh Umar Bugis.²² Berdasarkan peristiwa tersebut maka dikeluarkanlah Resolusi Gubernur Jenderal pada tanggal 18 Oktober 1825 No. 9 yang intinya mengizinkan naik haji menggunakan kapal Magbar dan menetapkan bahwa setiap calon haji harus membayar 110 gulden untuk pembayaran pas jalan atau paspor haji.²³ Mulai saat itu pula, syaikh haji dari Mekkah mulai mengadakan kampanye haji di Indonesia.

Para calon haji yang tidak mempunyai pas jalan akan dikenakan denda dengan membayar 1000 gulden, jumlah uang yang

²¹ Ibid.

²² Jacob Vredenbergt, “Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya Di Indonesia”, dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia*, 8.

²³ Arsip Nasional RI, Resolusi 18 Oktober 1925 No. 9. Lihat pula Putuhena, *Historiografi*, 126 dan Majid, *Berhaji*, 89.

sangat besar pada masa itu. Peraturan tahun 1825 kemudian diubah pada tahun 1831, yaitu dengan mengurangi denda dari 1000 gulden menjadi 220 gulden (dua kali lipat harga pas jalan).²⁴ Namun peraturan ini hanya berlaku untuk Jawa dan Madura. Daerah di luar Jawa dan Madura pada umumnya belum sepenuhnya berada di bawah kekuasaan Belanda.

Setelah kebijakan yang ditetapkan sebelumnya gagal, karena banyak calon jamaah haji yang menghindar dari ketentuan Belanda dengan berangkat dari Sumatra maupun daerah luar Jawa dan Madura. Maka pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan kebijakan baru, yaitu dengan mengeluarkan ordonansi haji tahun 1859.²⁵ Padahal pada tahun 1855 pemerintah Belanda menyatakan netral terhadap agama.²⁶ Inti dari ordonansi tahun 1859 adalah sebagai berikut:²⁷ pertama, harus mempunyai pas jalan yang diperoleh dari penguasa setempat. Kedua, harus mencukupi kebutuhan keluarga yang akan ditinggalkan. Ketiga, harus melaporkan kepulangannya kepada penguasa setempat. Keempat, diharuskan mengikuti ujian haji dan apabila lulus ujian akan diberikan setifikat haji dan diperbolehkan menggunakan pakaian haji.

²⁴ Arsip Nasional RI, Resolusi 26 Maret 1831 No. 31, yang dikutip Majid, *Berhaji*, 91. Lihat pula Steenbrink, *Beberapa Aspek*, 236.

²⁵ Ordonansi haji pada tahun 1859 ini lebih ketat daripada peraturan haji yang telah dikeluarkan oleh pemerintah kolonial Belanda sebelumnya.

²⁶ Aqib Suminto, *Politik Islam Hindia Belanda* (Jakarta: LP3ES, 1985), 26-27.

²⁷ *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 6 Juli Tahun 1859 No. 42.

Namun apabila tidak lulus ujian haji maka dikenakan denda dari 25 gulden sampai 100 gulden untuk tiap-tiap pelanggaran.²⁸

Peraturan ini dimuat dalam lembaran Negara Hindia Belanda (*Staatblad van Nederlandsch-Indie*) dan diterjemahkan ke dalam Bahasa Melayu dan China. Meskipun peraturan ini baik karena mensyaratkan calon jamaah harus mampu dalam ekonomi untuk menjalankan haji juga harus menjamin keperluan keluarganya selama ditinggal haji. Namun peraturan ini merupakan bagian dari usaha Belanda menghalangi ibadah haji, terutama bila diperhatikan dari pelaksanaannya. Jamaah diharuskan menyimpan uang di kas keresidenan sebesar 500 real dan diberi tanda bukti penyimpanan. Sekembalinya dari haji mereka bisa mengambilnya kembali.²⁹ Namun tidak dijelaskan bagaimana mencairkan uang mereka kembali. Selain itu, mereka juga diharuskan memperlihatkan sekurang-kurangnya membawa uang 500 gulden kepada bupati setempat di daerah tempat tinggalnya atau para pegawai yang diberi tugas di kapal yang akan membawa ke Mekkah.

Jumlah 500 gulden sangat besar bagi calon haji dan kenyataannya banyak calon haji yang tidak ingin memperlihatkan uangnya yang sebenarnya kepada pegawai kapal maupun rekan-

²⁸ Ketetapan tentang denda yang harus dibayar pada ordonansi 6 Juli 1859 No. 42 dicantumkan kembali pada ordonansi tahun 1902 no. 381. Lihat *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 12 Agustus Tahun 1902 No. 318.

²⁹ Majid, *Berhaji*, 88.

rekannya sesama jamaah. Maka mereka meminjam uang kepada para agen peminjaman uang untuk diperlihatkan kepada pegawai yang bersangkutan. Sesudah diperlihatkan kepada sang pegawai, lalu uang tersebut dikembalikan. Tentu saja tanpa sepengetahuan pegawai yang bersangkutan.³⁰

Selain mengeluarkan kebijakan tentang penyelenggaraan ibadah haji, usaha pihak Belanda untuk mengawasi jamaah haji diperkuat dengan didirikannya konsulat Belanda di Jeddah pada tahun 1872.³¹ Padahal pada waktu didirikannya konsulat Belanda di Jeddah belum ada kapal yang menghubungkan secara langsung antara Indonesia dan Jeddah. Angkutan para jamaah haji Indonesia dipegang oleh kapal asing seperti Arab dan Inggris.³² Pembukaan konsulat Belanda di Jeddah juga sekaligus menjadi tempat berlindung para jamaah haji di Indonesia dari berbagai macam kesulitan yang mereka temui selama tinggal di Arab.³³ Setelah adanya konsulat Belanda di Jeddah, para jamaah haji yang berasal dari Indonesia harus menunjukkan pas jalan mereka untuk diberi cap oleh konsul lalu pas jalan tersebut ditukar dengan visa,³⁴ pas jalan yang sudah diberi cap

³⁰ Deliar Noer, *Gerakan Modern Islam Di Indonesia 1900-1945*, Cet VII (Jakarta: LP3ES, 1994), 32.

³¹ Ibid.

³² Jacob Vredenberg, "Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya Di Indonesia", dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia*, 37.

³³ C. Snouck Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid X*, Terj. Sutan Maimun dan Rahayu S. Hidayat (Jakarta:INIS, 1994), 82.

³⁴ *Staatblad van Nederlandsch-Indie 6 Juli 1859 No. 42*. dalam art. 3 menjelaskan kewajiban jamaah haji meminta visa bagi yang mempunyai pas jalan apabila Konsulat Belanda sudah didirikan.

nantinya saat pulang ke Indonesia harus diperlihatkan kepada bupati atau pemerintah setempat. Konsulat Belanda di Jeddah ditempatkan di bawah Departemen Luar Negeri dan harus mengirimkan laporannya ke Den Haag. Dari Departemen Luar Negeri, laporan dari konsulat Belanda dikirim ke Departemen Koloni, kemudian baru dilaporkannya ke Gubernur Jenderal.³⁵

Selama abad XIX, pegawai konsulat Belanda di Jeddah pada umumnya tidak dipersiapkan secara khusus, mereka tidak bisa menguasai bahasa Arab maupun Indonesia, apalagi harus diganti setiap dua atau tiga tahun sekali. Oleh karena itu, ada saja konsul yang mencari keuntungan dan korupsi. Akibatnya pernah ada rumah konsul yang diserbu oleh para haji yang akan kembali ke Indonesia karena kecerobohan konsul menghilangkan tiket haji, paspor haji dan sebagainya.³⁶ Selain itu wilayah konsul pada abad XIX terbatas di daerah Jeddah saja karena umumnya pada abad XIX konsul Belanda di Jeddah adalah bukan orang Muslim, sehingga dilarang masuk ke Tanah Suci dan hanya terbatas di Jeddah saja. Berbeda dengan abad berikutnya yang melibatkan orang pribumi sebagai bagian dari konsulat Belanda di Jeddah. Seperti Haji Agus Salim yang pernah menjabat sebagai sekretaris *drogman* pada Konsulat Jeddah.³⁷

³⁵ Steenbrink, *Beberapa Aspek*, 246.

³⁶ *Ibid.*, 245.

³⁷ Putuhena, *Historiografi*, 312.

Sejak pertengahan kedua abad XIX, jumlah umat Islam Indonesia yang pergi menunaikan ibadah haji semakin bertambah banyak. Ini akibat dibukanya terusan Suez tahun 1869 dan digunakannya kapal uap atau kapal api sebagai kapal haji. Bahkan yang biasanya umat Islam Indonesia yang naik haji adalah kaum laki-laki, kini kaum perempuan serta anak-anak pun dilaporkan ikut serta melaksanakan haji.³⁸ Catatan mengenai jamaah haji perempuan Indonesia dibuat pada dekade akhir abad XIX.

Pada tahun 1882-an pemerintah Belanda memberikan peluang kepada para bupati memungut premi 2,50 gulden per-kepala sebagai hasil pemberangkatan jamaah haji di wilayahnya ke Mekkah dengan menggunakan kapal *Nederlandsch* dan *Rotterdamsche*.³⁹ Namun pada tahun 1889, sirkuler 1882 yang mengizinkan para pejabat pribumi mengambil premi ditarik kembali dan dinyatakan tidak berlaku lagi karena banyak menimbulkan masalah.

Perkembangan jumlah jamaah haji Indonesia pada abad XIX dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pertama, semakin banyak umat Islam Indonesia yang memahami kedudukan ibadah haji dalam agama Islam, sehingga merasa mempunyai kewajiban untuk melaksanakannya. Pemahaman tentang kewajiban haji ini merupakan hasil dari semakin banyak berkembangnya pendidikan Islam di Tanah

³⁸ Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid IX*, 164.

³⁹ Ketentuan ini diperkuat dengan dikeluarkannya sirkuler Sekretaris Pertama Gubernemen khusus pada butir 8, 6 Juni 1882 No. 906B lihat Majid, *Berhaji*, 57.

Air. Kedua, semakin bertambahnya keinginan untuk mencari ilmu di Tanah Suci, sehingga sebagian jamaah haji masih tetap bermukim beberapa tahun se usai melaksanakan haji. Ketiga, semakin mudah dan teraturnya perjalanan haji abad XIX. Kemudahan ini seperti digunakannya kapal uap sebagai pengganti kapal layar. Keempat, adanya syekh yang mempromosikan haji di Indonesia. Kelima, para bupati di Jawa diperbolehkan untuk mempropagandakan haji.⁴⁰

Pada abad XX, jumlah jamaah haji Indonesia yang pergi ke Mekkah mengalami pasang surut. Ini dikarenakan berbagai hal seperti adanya momen Haji Akbar⁴¹, harga panen petani tinggi⁴² sampai dengan Perang Dunia I (1914-1918). Pada tahun 1900, jumlah jamaah haji sekitar 5.088 orang, tahun 1909, jumlah jamaah haji naik menjadi 9.644 orang, tahun 1910, jumlah jamaah haji semakin naik mencapai 14.234 orang. Namun jumlah penurunan jamaah haji terjadi pada tahun 1915, bahkan kondisi kehidupan umat Islam Indonesia yang berada di Mekkah pada waktu itu semakin sulit dengan mahalannya harga barang-barang impor akibat Perang Dunia I.

⁴⁰ Putuhena, *Historiografi*, 129-131.

⁴¹ Haji Akbar adalah ketika wukuf di Arafah bertepatan dengan hari Jum'at. Menurut kepercayaan rakyat, jamaah yang mendapat kesempatan untuk menunaikan ibadah haji yang wukufnya bertepatan dengan hari jum'at, maka akan memperoleh pahala tujuh kali lebih besar dari pada haji biasa. Lihat Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid X*, 83.

⁴² Sebagian besar jamaah haji Indonesia adalah para petani, termasuk di dalamnya nelayan dan peternak. Mereka mendapatkan biaya perjalanan haji dari hasil perkebunan dan pertanian. Peningkatan jumlah jamaah haji Indonesia salah satunya dipengaruhi oleh hasil panen raya pertanian mereka.

Menurut catatan Snouck Hurgronje, pada akhir bulan Juni hingga awal bulan Agustus 1915, terdapat lima kapal Belanda yang dikirim oleh pemerintah kolonial Belanda ke Jeddah. Kapal ini dikirim untuk memberi kesempatan kepada umat Islam Indonesia yang hendak pulang ke Tanah Air, mengingat kondisi perekonomian dunia yang krisis akibat Perang Dunia I dan banyaknya masyarakat Indonesia yang bermukim di Tanah Suci. Menurut laporan Snouck, sebanyak 5.000 orang Indonesia yang mengambil kesempatan tersebut untuk kembali Tanah Air. Maka pada bulan haji 1333 H/Oktober 1915 M. tidak ada umat Islam Indonesia yang datang ke Mekkah untuk menunaikan ibadah haji.⁴³ Sedangkan pada musim haji tahun 1335 H/1916-1917 M. hanya ada 70 orang jamaah haji dari Indonesia dan 48 orang jamaah haji pada musim haji tahun 1336 H/1917-1918 M. itupun tidak berangkat dari pelabuhan haji Indonesia melainkan berangkat dari Malaka.⁴⁴

Selama Perang Dunia I, jamaah haji Indonesia tidak menggunakan kapal haji milik perusahaan Belanda. Ini dikarenakan pihak maskapai Belanda menghentikan kegiatan pengangkutan jamaah haji. Pada musim haji tahun 1337 H/1918-1919 M. jamaah haji Indonesia yang berangkat ke Tanah Suci menggunakan kapal haji milik perusahaan Holt Line dari Inggris. Baru tahun 1920, Kongsi Tiga

⁴³ Achmad Taqiyudin et.al., *Antara Mekkah dan Madinah* (Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009), 203.

⁴⁴ Putuhena, *Historiografi*, 173.

mulai beroperasi kembali mengangkut jamaah haji Indonesia.⁴⁵ Malah pada dasawarsa 1920-an sekitar 40 persen dari seluruh jamaah haji berasal dari Indonesia. Ini disebabkan sejak tahun 1915, pemerintah kolonial Belanda melarang naik haji sampai Perang Dunia I berakhir. Maka setelah Perang Dunia I usai dan haji kembali diizinkan, mereka secara massal berangkat menunaikan ibadah haji.⁴⁶

Kembalinya Kongsi Tiga dalam pengangkutan jamaah haji Indonesia tidak dibarengi dengan perbaikan fasilitas pengangkutannya. Menurut Abdul Patah, Dokter Indonesia yang ditempatkan di Jeddah dan Mekkah menyebutkan bahwa, pada awal tahun 1920-an jumlah kematian jamaah haji Indonesia masih tinggi. Setiap seribu orang ada dua hingga lima orang yang meninggal. Pada tahun 1921 ada 3.170 dari 28.839 jamaah haji Indonesia yang meninggal. Sampai awal tahun 1930-an bahkan lebih tinggi lagi, jumlah per seribuh jamaah yang meninggal di perjalanan pulang lebih dari sepuluh per seribuh.⁴⁷

Melihat kesengsaraan bangsa Indonesia dalam menunaikan ibadah haji, maka pada tahun 1921 umat Islam Indonesia mulai berusaha melakukan upaya perbaikan ibadah haji. KH. Ahmad Dahlan pendiri Muhammadiyah melopori kegiatan tersebut dengan menuntut Kongsi Tiga melakukan perbaikan pelayanan pengangkutan ibadah haji

⁴⁵ Ibid., 176.

⁴⁶ Bruinessen, *Kitab Kuning*, 41.

⁴⁷ Kees van Dijk, "Perjalanan Jamaah Haji Indonesia", dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia Dan Haji*, Terj. Soedarso Soekarno dan Theresia Slamet (Jakarta: INIS, 1997), 83.

Indonesia. Pada tahun 1922, *Volksraad* mengadakan perubahan pada ordonansi haji, sedangkan *Hoofdbestuur* Muhammadiyah mengutus anggotanya, KH. M. Sudjak dan M. Wirjopertomo ke Mekkah untuk meninjau dan mempelajari masalah yang menyangkut perjalanan haji.⁴⁸

Dari hasil upaya-upaya tersebut, pada tanggal 10 November 1922 pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan ordonansi haji 1922. Ordonansi haji tersebut menyempurnakan ordonansi haji sebelumnya, yang diantaranya mengatur mengenai angkutan haji, keamanan, kesehatan, pelabuhan haji dan fasilitas angkutan selama dalam perjalanan. Ordonansi ini kemudian mengalami penyempurnaan kembali pada tahun 1923, 1925, 1927, 1932 dan 1937.⁴⁹ Dampak dari dikeluarkannya ordonansi tahun 1922 ini adalah dengan semakin bertambah banyaknya jumlah umat Islam Indonesia yang ingin pergi menunaikan ibadah haji pada tahun-tahun berikutnya.

Pada tahun 1928, Muhammadiyah kembali melakukan upaya perbaikan haji dengan mengaktifkan penerangan tentang cita-cita perbaikan perjalanan haji. Tidak mau kalah dengan Muhammadiyah, Nahdlatul Ulama juga melakukan pendekatan dengan pemerintah Arab Saudi, dengan mengirim KH. Abdul Wahab dan Syeikh Ahmad Chainaim al-Amir untuk menghadap Raja Saudi dalam rangka

⁴⁸ Mufrodi, *Haji Indonesia*, 14.

⁴⁹ Majid, *Berhaji*, 105.

menyampaikan keinginan untuk memberikan kemudahan dan kepastian tarif haji yang berlaku pada para syeikh.⁵⁰

Pada tahun 1930 diadakan Kongres Muhammadiyah yang ke-17 di Minangkabau mencetuskan pemikiran untuk membangun pelayaran sendiri bagi jamaah Indonesia. Maka pada tahun 1932, berkat perjuangan anggota *Volskraad*, Wiwoho dan kawan-kawan, berhasil membujuk pemerintah kolonial Belanda dengan mengeluarkan ordonansi haji tahun 1932,⁵¹ ordonansi ini sebenarnya merupakan tambahan dari ordonansi tahun 1922 pasal 22. Dalam ordonansi haji tahun 1932 pasal 22a memberi dasar hukum atas pemberian izin bagi organisasi Bonedit umat Islam Indonesia, untuk menyelenggarakan pelayaran haji sendiri.⁵²

3. Sarana dan Transportasi Haji Pada Masa Kolonial Belanda

Pada permulaan abad XIX, untuk pertama kalinya ada kapal khusus pengangkut jamaah haji. Kapal itu adalah milik Syaikh Umar Bugis.⁵³ Maka sejak saat itu pengangkutan haji menggunakan kapal haji milik seorang Syaikh. Selain kapal milik Syaikh Umar Bugis, juga menggunakan kapal milik Syaikh Abdul Karim.

Penemuan mesin uap oleh James Watt pada akhir Abad XVIII, yang kemudian oleh Robert Fulton dipergunakan untuk menggerakkan

⁵⁰ Mufrodi, *Haji Indonesia*, 14.

⁵¹ Ibid.

⁵² *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 8 November 1932 No. 552. Pasal 22a.

⁵³ Putuhena, *Historiografi*, 134.

sarana angkutan air,⁵⁴ berdampak pada sarana transportasi yang digunakan oleh jamaah haji. Dulunya menggunakan kapal layar kini beralih ke kapal uap. Apalagi setelah dibukanya terusan Suez 1869 dan jumlah kapal uap yang datang dari Indonesia maupun Singapura semakin banyak.⁵⁵ Maka membuat perjalanan haji dari Indonesia ke Jeddah semakin cepat dan menghemat biaya.

Setelah mengetahui jumlah jamaah haji Indonesia semakin meningkat setelah memasuki pertengahan kedua abad XIX, Inggris memasuki bisnis pengangkutan haji dan ikut mengangkut jamaah haji Indonesia.⁵⁶ Jika sebelumnya pengangkutan jamaah haji menggunakan kapal layar, pada pertengahan tahun 1858, kapal uap milik Inggris muncul di Batavia guna mengangkut jamaah haji Indonesia. Orang Arab di Batavia pun ikut memanfaatkan bisnis tersebut dengan membeli kapal uap dari firma Basier en Jonkheim.⁵⁷

Melihat kenyataan bahwa setiap tahun jumlah masyarakat Indonesia yang pergi berhaji semakin bertambah banyak, membuat pemerintah kolonial Belanda tergiur untuk ikut mengambil keuntungan. Para pejabat kolonial Belanda yang awalnya ingin membatasi jumlah jamaah haji karena takut pengaruh fanatisme agama, kini mengalah terhadap kepentingan ekonomi. Maka pada

⁵⁴ Majid, *Berhaji*, 55.

⁵⁵ Bruinessen, *Kitab Kuning*, 50.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Putuhena, *Historiografi*, 134.

tahun 1873, pemerintah Belanda memberikan kontrak kepada tiga maskapai Belanda yang sering disebut kongsi tiga, yaitu Nederland, Rotterdamsche Lloyd dan Oceaan Maatschapaj.⁵⁸

Dalam perjalanan haji yang memakai maskapai-maskapai tersebut, tidak mengutamakan kesejahteraan jamaah haji. Kapal yang penuh sesak dengan penumpang ditambah lagi barang-barang yang dibawah sehingga lorong-lorong kapal penuh dengan tumpukan barang. Sehingga untuk melaksanakan shalat sulit karena keterbatasan tempat. Bahkan mereka harus membuang hajat kecil dan besar terpaksa dilakukan ditempat mereka bernaung. Selama bongkar-muat barang, para jamaah harus mengurus makanannya sendiri baik dalam kapal maupun di pelabuhan dan mereka sering hanya mendapat bagian air yang kotor.⁵⁹

Sejak tahun 1874, para jamaah haji Indonesia diwajibkan menggunakan tiket pergi-pulang. Kebijakan ini diperkuat dengan dikeluarkannya ordonansi tahun 1902 No. 318.⁶⁰ Sebenarnya dengan dikeluarkannya peraturan tentang tiket pergi-pulang ini, memberatkan bagi calon jamaah haji yang keadaan ekonominya kurang, juga menyulitkan bagi jamaah yang mau tinggal lama di Mekkah untuk menuntut ilmu. Namun, keuntungan dari tiket pergi-pulang adalah

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid VIII*, Terj. Soedarso Soekarno (Jakarta: INIS, 1993), 109.

⁶⁰ *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 12 Agustus 1902 No, 318. Ordonansi ini berisi ketentuan pokok seperti, kewajiban jamaah haji memiliki pas haji, prosedur memperoleh pas haji, pembayaran pas haji, pemberian visa, sanksi dan tiket pergi-pulang haji.

membantu mereka yang kehabisan uang untuk membeli tiket pulang ke tanah air, selain itu juga memudahkan pemerintah Belanda dalam mengontrol jumlah masyarakat pribumi yang *mukim* di Mekkah.

Untuk memudahkan administrasi, setiap penumpang harus mengisi data pribadi seperti: asal daerah, nomor paspor, tanggal penyerahan, nama kapal yang mengangkut, pelabuhan pemberangkatan, kembali dari Jeddah ke daerah yang dituju (sesuai yang tertulis dalam tiket) dan ditunjukkan pada waktu naik dan turun dari kapal. Semua ketentuan yang ada dalam tiket ditulis dalam dua bahasa, yaitu bahasa Belanda dengan huruf latin dan bahasa Melayu dengan huruf Arab Pegon.⁶¹ Dua bahasa ini digunakan untuk memudahkan jamaah haji dalam memahami ketentuan yang ada.

Pada pertengahan pertama abad XX, calon jamaah haji dapat memilih salah satu dari tiga alternatif pengangkutan ke Jeddah. Pertama, menggunakan kapal haji Indonesia dan berangkat dari salah satu pelabuhan embarkasi⁶² di Indonesia. Kedua, menggunakan kapal haji Semenanjung Malaya dan berangkat dari embarkasi Penang atau Singapura. Ketiga, berangkat dari Indonesia menggunakan kapal

⁶¹ Majid, *Berhaji*, 57-58.

⁶² Berdasarkan ordonansi kapal pengangkutan penumpang tahun 1872 menetapkan pelabuhan embarkasi hanya dilakukan di pelabuhan Batavia, Surabaya, Semarang, Padang dan Ulee Lheue (*Staatblad van Nederlandsch-Indie* Tahun 1872 No. 179). Namun pada tahun 1898 pelabuhan haji dibatasi hanya pada dua pelabuhan saja yaitu pelabuhan Batavia dan Padang (*Staatblad van Nederlandsch-Indie* 26 Oktober Tahun 1898 No. 294), baru pada tahun 1922 pelabuhan embarkasi haji ditambah Makassar, Surabaya, Palembang dan Sabang (*Staatblad van Nederlandsch-Indie* 10 November Tahun 1922 No. 698) dan pada tahun 1927 ditambah lagi dengan pelabuhan Belawan Deli (*Staatblad van Nederlandsch-Indie* 12 Mei Tahun 1927 No. 286).

pengangkutan umum atau kapal-pos, lalu berangkat ke Jeddah dari Bombay atau Suez.⁶³

Kondisi perjalanan haji dari Singapura dengan kapal Inggris, sangat berbeda dengan kondisi perjalanan haji dari Indonesia yang menggunakan kapal Belanda. Calon jamaah haji yang berangkat dari tanah jajahan Inggris tidak perlu menggunakan pas jalan maupun visa, membayar vaksinasi untuk kolera, tipes dan cacar. Calon jamaah yang menggunakan kapal Inggris hanya memerlukan tiket kapal sekali jalan dengan harga yang lebih murah jika dibandingkan dengan tiket kapal Belanda.⁶⁴

Secara fasilitas, perusahaan Inggris umumnya tidak memberikan makanan kepada calon jamaah haji, namun menyediakan kayu agar para jamaah calon haji bisa memasak sendiri. Selain itu, diberi jatah sehari-hari oleh perusahaan seperti: ikan kering 0,1 kg, telur asin 1 butir, sayur kering 0,002 kg, beras 0,5 kg, kecap 0,007 liter, cabe kering 0,01 kg, bawang kering 0,03 kg, minyak kelapa segar 0,01 liter, cuka 0,01 liter, garam 0,01 kg, kopi 0,015 kg, the 0,004 kg, gula Jawa 0,004 kg, gula pasir 0,03 kg, dan air minum 5 liter.⁶⁵ Ini dikarenakan harga tiket Inggris lebih murah dibandingkan dengan harga tiket kapal Belanda.

⁶³ Putuhena, *Historiografi*, 156.

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Majid, *Berhaji*, 73.

Kapal dari Indonesia adalah satu-satunya kapal yang memberi fasilitas makan kepada penumpangnya. Baik saat berangkat maupun pulang dari Jeddah. Makanan yang diberikan dalam kapal dimasak oleh juru masak pribumi agar sesuai dengan selera orang Indonesia. Walaupun sering muncul keluhan dari banyak penumpang karena nasinya belum matang atau basah dan sebagainya.

Pemerintah menentukan secara tertulis makanan yang disajikan dikapal. Pemberian makan diberikan setiap hari pada waktu pagi, siang dan malam namun khusus penumpang kelas terendah hanya diberikan pada waktu pagi dan malam. Sarapan pagi dan malam masing-masing 1 butir telur asin. Sedangkan untuk makan siang adalah 0,15 kg ikan kering, 0,003 kg sayuran kering dan 0,01 liter kecap. Untuk minumannya, pada saat sarapan pagi diberi 0,03 kg kopi, pada waktu makan malam diberi minum 0,04 kg teh dan setiap harinya, setiap penumpang mendapat jatah 5 liter air minum termasuk didalamnya adalah teh serta kopi. Sedangkan jatah nasi setiap hari adalah 0,7 kg, di sini tidak dijelaskan berapa kg yang mereka dapatkan setiap kali makan.⁶⁶

Namun jatah makanan sering kali diubah oleh pemerintah Belanda. Pada tahun 1922 jatah makan untuk penumpang keras terendah semakin dikurangi dengan hanya memberikan sebutir telur asin setiap hari (sebelumnya dua kali) dan nasi 0,5 kg perhari

⁶⁶ *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 26 Oktober Tahun 1898 No. 294.

(sebelumnya 0,7 kg).⁶⁷ Perubahan juga terjadi pada tahun 1927, telur asin atau ikan kering diganti dengan ikan kaleng saus tomat, yang setiap kalengnya berisi 6 ekor ikan sarden sama dengan pembagian enam telur asin atau empat ikan kering.⁶⁸

Berdasarkan ketetapan ordonansi tahun 1922 menjelaskan tentang kapal haji harus memenuhi syarat kelayakan. Yaitu seperti Geladak lantai atas harus berkondisi baik karena digunakan tempat tinggal jamaah dan tinggi geladak minimal harus 1,80 Meter, berventilasi dan cukup penerangan. Tiap-tiap geladak harus cukup terpasang sejumlah daun pintu yang dilengkapi dengan kaca. Di kapal harus ada pengaturan rumah sakit, apotik dan dokter yang bersertifikat. Di kapal harus menyediakan makanan dan minuman yang cukup. Harus tersedia untuk 150 penumpang kelas ekonomi terdiri dari 2 kamar kecil.⁶⁹ Menurut penelitian dokter Perancis tahun 1904, Frederic Borel menyatakan bahwa kapal-kapal yang berasal dari Jawa dan Singapura termasuk golongan yang paling baik keadaannya.⁷⁰

Namun menurut Internationale Gezondheidsraad⁷¹ yang berkedudukan di Iskandaria, beberapa kapal haji Indonesia di antaranya adalah kapal Nias, Ambon dan Malang dari perusahaan maskapai Nederland tidak memiliki jendela berkaca pada dek

⁶⁷ Kees van Dijk, "Perjalanan Jemaah Haji Indonesia", dalam Dick Douwes dan Niko Kaptein, *Indonesia*, 86.

⁶⁸ *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 12 Mei Tahun 1927 No. 286.

⁶⁹ *Staatblad van Nederlandsch-Indie* 10 November Tahun 1922 No. 69.

⁷⁰ Bruinessen, *Kitab Kuning*, 85.

⁷¹ Adalah badan yang menangani masalah kelayakan kapal.

penumpang, tidak ada ventilasi, deknya berlantai besi serta keadaan kamar mandi yang kurang layak.⁷²

Selama perjalanan ke Jeddah, ada jamaah haji yang meninggal dunia karena kelelahan, kekurangan sarana maupun terserang penyakit. Upacara pemakaman jenazah dilakukan setelah dimandikan, dikafani dan dishalatkan menurut ketentuan Islam, maka oleh awak kapal jenazah dibungkus dari luar dengan kain layar putih, diikat dengan rapat pada kaki dan kepalanya beberapa kepingan baja dan timah hitam antara 30-50 kg. Proses penguburannya dilakukan di buritan kapal dan kecepatan kapal pun dikurangi bahkan berhenti dengan posisi yang ditentukan oleh Muallim. Jenazah lalu ditempatkan pada skoci kecil, kepalanya dihadapkan ke haluan kapal. Dengan perlahan-lahan skoci itu diturunkan, tali skoci bagian kepala ditarik ke atas sehingga posisinya menjadi miring dan jenazahnya tenggelam ke dalam laut.⁷³

Fasilitas pengangkutan jamaah haji Indonesia terus diperbaiki dengan munculnya reaksi dari berbagai organisasi keagamaan, seperti Muhammadiyah dan Nahdlatul Ulama yang menuntut perbaikan sarana dan fasilitas yang baik terhadap pengangkutan jamaah haji Indonesia kepada pemerintah Belanda. Bahkan pada 1932, berhasil membuat kesepakatan dengan pihak Belanda, dengan memberi izin bagi organisasi

⁷² Putuhena, *Historiografi*, 180-181.

⁷³ Ahmad Ramali, *Perjalanan Haji* (Jakarta: Tintamas, 1969), 23-24 dalam Majid, *Berhaji*, 62-63.

bonedit umat Islam Indonesia untuk mengadakan pelayaran haji dan perdagangan sendiri.

B. Politik Islam Dan Politik Haji

1. Politik Islam Pemerintah Kolonial Belanda

Pemerintah kolonial Belanda menghadapi kenyataan bahwa Indonesia adalah negara yang mayoritas penduduknya beragama Islam. Munculnya berbagai macam reaksi perlawanan seperti perang Paderi (1821-1827), perang Diponegoro (1825-1830), perang Aceh (1873-1903) dan perang lain-lainnya tidak lepas dari kaitan ajaran agama ini.⁷⁴ Karena minimnya pengetahuan tentang Islam, awalnya Belanda tidak berani mencampuri agama ini secara langsung. Oleh karena itu Islam sangat ditakuti dan dianggap mirip dengan Katolik. Belanda membayangkan bahwa Islam sebagai agama yang diorganisir secara ketat, serupa dengan agama Khatolik Roma, dengan susunan kebiaraan hierarkhis yang bersekutu dengan khalifah Turki serta memegang kekuasaan besar terhadap pemerintah Indonesia dan rakyatnya, dengan kehidupan yang diantur oleh hukum Islam.⁷⁵ Waktu itu, pemerintah kolonial Belanda belum berani mencampuri masalah Islam dan belum mempunyai kebijakan yang jelas terkait masalah ini. Ketidakmauan Belanda mencampuri masalah Islam ini terlihat dalam undang-undang Hindia Belanda yang menyatakan bahwa:“setiap warga negara bebas

⁷⁴ Suminto, *Politik Islam*, 9.

⁷⁵ Harry J. Benda, *Bulan Sabit dan Matahari Terbit: Islam Indonesia Pada Masa Pendudukan Jepang*, Terj. Daniel Dhakidae (Jakarta: PT. Dunia Pustaka Jaya, 1980), 38.

menganut pendapat agamanya, tidak kehilangan perlindungan masyarakat dan anggotanya atas pelanggaran peraturan umum hukum agama (ayat 119 RR)".⁷⁶

Sebelum kedatangan C. Snouck Hurgronje⁷⁷ ke Indonesia, pemerintah kolonial Belanda merasa takut dan khawatir terkait masalah Islam sehingga merumuskan tiga kebijakan pokok. Pertama, pemerintah Belanda harus mengadakan aliansi dengan para pangeran, priyai, raja atau sultan maupun kepala adat pribumi, karena mereka tidak terlalu fanatik bahkan anti Islam. Kedua, pemerintah kolonial Belanda harus mengadakan proses pengkristenan kepada sebagian besar masyarakat pribumi guna menghilangkan pengaruh Islam. Ketiga, pemerintah Belanda harus membatasi orang Islam pergi haji ke Mekkah karena orang haji dianggap biang keladi menyebarkan agitasi dan pemberontakan di Indonesia.⁷⁸

Pada tahun 1889, setelah C. Snouck Hurgronje datang ke Indonesia, barulah pemerintah kolonial Belanda mempunyai kebijakan yang jelas terkait dengan masalah Islam. Snouck melawan ketakutan Belanda terhadap Islam, baik di tingkat lokal maupun internasional. Menurut Snouck, dalam Islam tidak mengenal lapisan kependetaan

⁷⁶ Suminto, *Politik Islam*, 10.

⁷⁷ C. Snouck Hurgronje adalah seorang orientalis berkebangsaan Belanda, ia juga ahli Bahasa Arab, ahli agama Islam, ahli bahasa dan kebudayaan Indonesia, serta penasihat pemerintah kolonial Belanda dalam masalah keislaman. Snouck lahir pada tanggal 8 Februari 1857 di Oosterhout, Belanda dan meninggal dunia pada tanggal 26 Juni 1936 di Leiden, Belanda. Lihat Miftahul Jannah, "Politik Hindia Belanda Terhadap Umat Islam Indonesia", (Skripsi, UIN Sunan Ampel Fakultas Adab dan Humaniora, Surabaya, 2014), 70

⁷⁸ Benda, *Bulan Sabit*, 38-39 dan Putuhena, *Historiografi*, 286.

seperti Katolik, Khalifah Turki bukanlah kepala agama Islam, tidak memangku jabatan keagamaan dan tidak dapat mengambil keputusan dalam perkara keagamaan.⁷⁹ Khalifah hanyalah simbol yang hampir tidak berdaya bagi kesatuan umat Islam. Mayoritas umat Islam Indonesia termasuk juga kiai tidaklah apriori fanatik. Penghulu merupakan bawahan pemerintah pribumi dan bukan atasannya, baik mereka sendiri maupun kepala pejabat agama bukanlah pemerintahan yang terpaku pada fanatisme Islam. Para kiai dan ulama adalah independen, mereka bukan komplotan penjahat tetapi hanya ahli Kitab Suci dan guru-guru agama. Pergi haji ke Mekkah bukan menjadi fanatik yang penuh semangat pemberontakan.⁸⁰

Snouck juga menegaskan bahwa umat Islam di Indonesia pada hakekatnya penuh damai, namun dia juga tidak buta akan kemampuan politik fanatisme Islam. Menurut Snouck, musuh kolonialisme bukanlah Islam sebagai agama melainkan Islam sebagai doktrin politik.⁸¹ Itulah sebabnya, dalam bidang agama pemerintah kolonial Belanda hendaknya memberikan kebebasan kepada umat Islam untuk menjalankan agamanya selama tidak mengganggu kekuasaan pemerintah serta menindak tegas setiap faktor yang bisa mendorong munculnya pemberontakan politik.⁸²

⁷⁹ Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid VIII*, 108.

⁸⁰ Benda, *Bulan Sabit*, 41-42.

⁸¹ Suminto, *Politik Islam*, 11.

⁸² Abudin Nata, "Christian Snouck Hurgronje". Perpustakaan Nasional RI: Katalog Dalam Terbitan (KDT), *Ensiklopedi Islam Jilid 6*/editor bahasa, Nina M. Armando et.al., (Jakarta: Ichthiar

Oleh sebab itu, Snouck Membedakan Islam dalam arti ibadah dan Islam sebagai kekuatan sosial politik. Dalam ini, ia membagi Islam atas tiga kategori. Pertama, bidang agama murni atau ibadah. Kedua, bidang sosial kemasyarakata. Ketiga, bidang politik. Di mana masing-masing bidang membutuhkan pemecahan yang berbeda.⁸³

Pertama, di bidang agama murni atau ibadah, pemerintah kolonial Belanda pada dasarnya harus memberikan kebebasan kepada umat Islam untuk menjalankan ajaran agamanya, selama tidak mengganggu kekuasaan pemerintah Belanda. Mengenai bidang ini, pemerintah kolonial Belanda tidak boleh menyingung dogma atau ibadah murni umat Islam, karena dogma ini tidak berbahaya bagi pemerintah kolonial.

Menurut Snouck, di kalangan umat Islam Indonesia akan muncul suatu perubahan secara pelan untuk meninggalkan ajaran agama Islam. Ia melihat bahwa pada abad ini, ketaatan sepenuhnya dalam melaksanakan ajaran agama Islam, seperti shalat lima waktu, zakat, puasa merupakan beban berat bagi umat Islam. Beban berat tersebut dinilainya akan menyebabkan mereka semakin menjauhi ikatan yang dinilainya sempit dan kolot.⁸⁴ Oleh karena itu, campur tangan pemerintah kolonial Belanda dalam hal ini malah akan

Bau van Hoeve, 2005), 227 dalam Miftahul Jannah, "Politik Hindia Belanda Terhadap Umat Islam Indonesia", (Skripsi, UIN Sunan Ampel Fakultas Adab dan Humaniora, Surabaya, 2014), 82.

⁸³ Suminto, *Politik Islam*, 12.

⁸⁴ *Ibid.*, 12-14.

memperlambat proses perubahan tersebut. Jadi pemerintah harus bersikap netral terhadap agama.⁸⁵

Snouck juga menganjurkan agar pemerintah kolonial Belanda melestarikan tradisi nenek moyang orang pribumi dan mengupayakan agar Islam hanya menjadi agama masjid, dalam artian agama hanya dijadikan ibadah kepada Tuhan semata. Langkah ini diambil karena Snouck melihat, bahwa Islam merupakan suatu kekuatan yang membahayakan kelangsungan penjajahan Belanda di Indonesia.⁸⁶

Kedua, di bidang kemasyarakatan, pemerintah kolonial Belanda harus memanfaatkan adat kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat dengan cara menggalakkan rakyat pribumi agar mau menyesuaikan diri dengan kebudayaan Belanda. Tujuannya adalah untuk mempererat ikatan antara negara yang menjajah dengan negara yang dijajah melalui kebudayaan dan yang menjadi lapangan garapan utamanya adalah pendidikan.⁸⁷

Melalui sistem pendidikan yang tidak lagi berdasarkan kurikulum pesantren, maka akan lahir generasi baru yang berorientasi budaya Barat. Untuk memenuhi tujuan itu, diperlukan pendukung sistem politik yang disebut dengan politik asosiasi. Tujuannya adalah

⁸⁵ Lihat undang-undang Dasar Belanda ayat 119 tahun 1855 yang menyatakan bahwa pemerintah bersikap netral terhadap agama. Namun, pada kenyataannya antara teori dan praktek sangat berbeda, bahkan sampai tahun-tahun terakhir kekuasaannya, kebijakan Belanda terhadap agama lebih tepat dikatakan ikut campur tangan daripada bersikap netral (Suminto, *Politik Islam*, 26-27).

⁸⁶ Nata, "Christian Snouck Hurgronje", 227. Dalam Miftahul Jannah, "Politik Hindia Belanda, 83.

⁸⁷ Suminto, *Politik Islam*, 38-39.

untuk menciptakan sikap keterbukaan generasi muda Islam, yang bergantung pada budaya Barat.⁸⁸ Dengan kata lain, menciptakan generasi baru yang tidak lagi memiliki identitas budaya pribumi.

Dengan adanya asosiasi kebudayaan antara negara yang menjajah dengan negara yang dijajah akan menghilangkan cita-cita Pan Islam⁸⁹ dari segala kekuatan. Secara tidak langsung asosiasi kebudayaan juga akan bermanfaat bagi penyebaran agama Kristen, sebab penduduk pribumi yang telah berasosiasi akan lebih mudah menerima panggilan misi.⁹⁰ Penerapan asosiasi kebudayaan pada hakekatnya bukan berarti pengembangan seluruh masyarakat pribumi, karena secara keseluruhan ternyata masyarakat pribumi tidak tersentuh oleh asosiasi kebudayaan.

Ketiga, di bidang ketatanegaraan, pemerintah harus mencegah setiap usaha yang akan membawa rakyat kepada fanatisme dan Pan Islam.⁹¹ Unsur politik dalam Islam harus diwaspadai dan kalau perlu ditindak secara tegas. Umat Islam diberikan kebebasan untuk menjalankan agamanya, menghormati hukum Islam yang sesuai

⁸⁸ Suryanegara, *Api Sejarah*, 331.

⁸⁹ Secara klasik pengertian Pan Islam adalah penyatuan seluruh dunia Islam di bawah satu kekuasaan politik dan agama yang dikepalai oleh khalifah Turki Ustmani. Pan Islam bermula dari Jamaluddin al-Afghani ketika berhijrah ke Paris pada tahun 1879 yang mendirikan perkumpulan dan menerbitkan majalah yang diberi nama *Al-Urwatul Wutsqa* dengan tujuan ingin memperkuat rasa persaudaraan Islam, membela Islam dan membawa Islam kepada kemajuan. Pada masa Ustmani Muda, Turki berusaha menggunakan Pan Islam untuk menyatukan seluruh umat Islam di bawah Kesultanan Ustmani. Namun dalam perkembangannya, Pan Islam hanya sekedar berusaha untuk menyatukan seluruh umat Islam dalam satu ikatan setia kawan atau menghidupkan rasa *Ukhuwah Islamiyah* di kalangan dunia Islam (Suminto, *Politik Islam*, 80)

⁹⁰ *Ibid.*, 40.

⁹¹ *Ibid.*, 12

dengan hak asasi manusia. Akan tetapi pada saat yang sama menolak berbagai pengaruh asing yang menjurus ke politik. Untuk itu Snouck menasehati untuk menentang doa bagi sultan Turki pada shalat Jumat, karena ia menganggapnya sebagai pengakuan politik.⁹²

Khusus ibadah haji tidak boleh dilarang, pendapat yang keliru apabila menganggap umat Islam yang telah menunaikan ibadah haji akan menjadi agitator. Kenyataan menunjukkan puluhan ribu rakyat pribumi yang telah selesai menunaikan ibadah haji tetap bersikap baik terhadap pemerintah Belanda. Ibadah haji tidak membuat seseorang menjadi fanatik buta dan memusuhi pemerintah.

Jadi inti dari politik Islam yang ditawarkan Snouck Hurgronje adalah sikap bijaksana pemerintah kolonial Belanda dalam menghadapi umat Islam di Indonesia. Pemerintah harus memberikan jaminan kemerdekaan beragama namun tetap mewaspadaai isi politis dari sistem Islam. Pemerintah juga harus membuka lebar segala jalan yang dapat mengantarkan umat Islam Indonesia pada evolusi ajaran agamanya.

2. Politik Haji Pemerintah Kolonial Belanda

Politik haji sebenarnya merupakan bagian dari politik Islam pemerintah kolonial Belanda. Akan tetapi, mengingat haji dianggap sesuatu yang penting dalam politik Islam, maka khusus haji

⁹² Jacob Vredenberg, "Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya Di Indonesia", dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia*, 11.

pemerintah kolonial Belanda menetapkan kebijakan tersendiri. Sejak masa VOC, ibadah haji sudah mendapat perhatian khusus. VOC memandang ibadah haji sebagai bahaya dan sangat ditakuti oleh Belanda, sehingga muncul istilah *hajiphobia*, akibat pandangan tersebut maka orang yang akan pergi haji selalu dihalangi dengan syarat harus mendapat izin terlebih dahulu dari pihak VOC dan apabila mereka ingin kembali dari Mekkah tidak diperbolehkan untuk pulang ke tanah airnya.⁹³ Apabila mereka pulang ke tanah air tanpa sepengetahuan VOC, mereka selalu diawasi dan dicurigai. Selain itu, VOC juga mengeluarkan peraturan larangan para calon haji naik kapal dagang VOC. Namun politik haji VOC ini tidak konsisten, ini dikarenakan adanya kepentingan perdagangan, persaingan dengan Inggris dan juga untuk menarik perhatian dari penguasa pribumi. Jadi VOC terpaksa melanggar ketentuan-ketentuan tersebut.

Pada abad XIX, setelah VOC dibubarkan dan digantikan oleh pemerintahan Hindia Belanda, pemerintah kolonial Belanda memberikan kebebasan beragama selama tidak mengganggu tetertiban dan ketenangan pemerintah Belanda. Namun kenyataannya, kebijakan untuk tidak mencampuri agama tidaklah konsisten. Dalam masalah haji, pemerintah kolonial Belanda tidak bisa menahan diri untuk tidak ikut campur. Para haji justru sering dicurigai, dianggap fanatik dan tukang memberontak. Hal ini terlihat pada aneka peraturan tentang haji

⁹³ Putuhena, *Historiografi*, 291.

yang dikeluarkan oleh pemerintah kolonial antara tahun 1825-1859, yang bertujuan membatasi dan mempersulit ibadah haji.⁹⁴ Namun, jumlah jamaah haji dari tahun ke tahun semakin bertambah banyak. Ini membuat pemerintah kolonial Belanda semakin cemas karena setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah untuk menghalangi ibadah haji, semakin menambah semangat umat Islam Indonesia untuk berhaji, bagi mereka semakin rumit prosedurnya semakin afdhal ibadahnya.⁹⁵

Pertambahan jumlah jamaah haji yang dari tahun ke tahun semakin bertambah banyak, memang sulit untuk dibendung dengan kebijakan untuk mencegah orang pergi haji. S. Keijzer menyatakan bahwa, politik haji hendaknya didasarkan dari hasil studi dan pengenalan terhadap jamaah haji di Mekkah.⁹⁶ Karena kebangkitan kembali Muslim yang terjadi pada abad XIX sedikit banyak berkaitan dengan Mekkah sebagai pusat Agama Islam. Menghalangi atau melarang secara langsung pelaksanaan kewajiban dan pelajaran agama merupakan cara yang jelek untuk melawan fanatisme agama.

Menurut Snouck Hurgronje, satu-satunya cara untuk mengatasi masalah haji adalah dengan menghambat secara halus dan tidak langsung, maksudnya yaitu dengan cara mengalirkan semangat pribumi ke arah kebudayaan Barat. Sehingga dapat menjauhkan

⁹⁴ Suminto, *Politik Islam*, 10.

⁹⁵ Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid X*, 83.

⁹⁶ Putuhena, *Historiografi*, 294.

keinginan masyarakat pribumi untuk naik haji.⁹⁷ Saran yang diberikan oleh Snouck ini adalah bagian dari politik asosiasinya.

Perlawanan terhadap pemerintah Belanda pada pertengahan pertama abad XIX, seperti perang Padri dan perang Diponegoro, menimbulkan kesan adanya haji fanatik. Pemberontakan Mutiny atau Sepoy di India pada tahun 1857 menambah keyakinan pemerintah Belanda akan adanya haji fanatik. Akibat kekawatiran akan terjadinya hal yang sama, pemerintah Belanda mengeluarkan kebijakan ordonansi haji tahun 1859. Dengan dikeluarkannya kebijakan yang ruwet masalah haji, diharapkan dapat membendung orang pribumi pergi haji, sehingga bisa memperkecil kemungkinan adanya haji fanatik yang akan memicu pemberontakan terhadap pemerintah Belanda.

Dari berbagai dokumen surat-menyurat antara tahun 1881-1883 dapat diketahui bahwa pemerintah Belanda mencurigai beberapa syaikh haji dan orang-orang yang bermukim di Mekkah sebagai musuh yang berbahaya bagi pemerintah. Mereka yang menetap di Mekkah dianggap memberi pengaruh besar pada kehidupan spiritual di Tanah Air.⁹⁸ Memang Snouck melihat perbedaan antara jamaah haji biasa yang hanya beberapa bulan tinggal di Mekkah, dengan beberapa mukimin yang menahun tinggal di Tanah Suci untuk memperdalam ilmu agama. Pada akhir abad XIX mukimin Indonesia di Mekkah

⁹⁷ Suminto, *Politik Islam*, 96.

⁹⁸ C. Snouck Hurgronje, *Kumpulan Karangan Snouck Hurgronje Jilid V*, Terj. Seodarlo Soekarno (Jakarta: INIS, 1996), 44.

merupakan bagian terbesar dan paling aktif di kota Mekkah. Sehingga Snouck berkesimpulan bahwa di kota Mekkah terletak jantung kehidupan agama kepulauan Nusantara, yang setiap detik selalu memompakan darah segar ke seluruh tubuh umat Islam di Indonesia.⁹⁹ Beberapa orang yang diduga telah melarikan diri dari pengasingan yang sedang menuju atau telah berada di Mekkah juga harus diawasi dengan ketat.¹⁰⁰

Pada tahun 1880-an kegiatan tarekat juga mulai dicurigai oleh pemerintah kolonial Belanda. Alasannya karena kegiatan tarekat sering menimbulkan kerusuhan. Kegiatan tarekat yang menyebar di Indonesia dianggap sebagai bagian dari kebangkitan kembali Islam. Beberapa diantaranya dianggap sebagai gerakan menghidupkan kembali kesultanan Islam, terutama Kesultanan Banten.¹⁰¹ Pengawasan terhadap kegiatan tarekat dan para pemimpinnya semakin intensif setelah terjadinya pemberontakan Banten tahun 1888. Apalagi, pemberontakan tersebut ternyata dipelopori oleh tokoh-tokoh tarekat dan para haji. Sekretaris pemerintah menyebutkan bahwa ada dugaan sebagian pemberontak di Banten lari serta bersembunyi di Mekkah dan Madinah.

Selain itu, dalam rangka melaksanakan politik haji, pemerintah Belanda melakukan pengawasan yang ketat terhadap muslim yang

⁹⁹ Suminto, *Politik Islam*, 95-96.

¹⁰⁰ Putuhena, *Historiografi*, 297.

¹⁰¹ *Ibid.*, 298.

dianggap fanatik. Terutama mereka yang dari Aceh, gerak-gerik mereka selalu diawasi. Maklum saja pada waktu itu, orang-orang Aceh sedang melakukan perlawanan terhadap pemerintah Belanda. Akibatnya, pemerintah mengusulkan agar tahun 1891 orang-orang Aceh tidak diperbolehkan pergi haji.¹⁰²

Politik haji berupa sikap yang keras dan pengawasan yang ketat terhadap jamaah haji dikritik oleh Snouck Hurgronje. Menurutnya politik haji semacam itu tidak tepat dan hanya didasarkan pada anggapan yang keliru. Kekerasan, pencegahan dan pengawasan yang ketat terhadap jamaah haji selama ini tidak akan berhasil dikerenakan telah melanggar prinsip kebebasan beragama.

Kedatangan C. Snouck Hurgronje ke Indonesia pada tanggal 11 Mei tahun 1889, merupakan akhir suatu era dan dimulainya era baru di Indonesia. Snouck adalah seorang sarjana professional dengan reputasi yang internasional.¹⁰³ Sebagai arsitek keberhasilan politik Islam yang paling legendaris, Snouck berhasil melawan ketakutan pemerintah Belanda terhadap Islam dengan nasehat-nasehatnya.

Pada abad XX, berkat pengaruh Snouck Hurgronje, kebijakan haji mengalami perubahan-perubahan besar. Politik haji yang dilaksanakan oleh pemerintah kolonial Belanda pada abad XX

¹⁰² Ibid., 300.

¹⁰³ Jacob Vredenberg, "Ibadah Haji Beberapa Ciri dan Fungsinya Di Indonesia", dalam Dick Douwes dan Nico Kaptein, *Indonesia*, 10.

mengikuti pandangan Snouck, walaupun sering kali tidak konsekuen. Pada abad XX, politik haji pemerintah Belanda sesuai dengan perubahan politik Islam mengalami perubahan. Pada abad XIX sering marak istilah *Islamophobia* dan *hajiphobia* sehingga segala sesuatu yang bertalian dengan Islam dianggap sangat berbahaya dan haji dianggap akan membuat seseorang menjadi fanatik.

Menurut Snouck, tidak sepatutnya mencurigai umat Islam yang pergi menunaikan ibadah haji. Sebab mereka terdiri dari kalangan masyarakat awam yang berasal dari kelompok petani yang sukses. Menurutnya, yang perlu diperhatikan justru adalah dari kalangan umat Islam yang terlibat dalam politik dan berkeinginan untuk menunaikan ibadah haji. Sebab kelompok ini berpotensi besar mengubah masyarakat melalui pengetahuan dan kekuasaannya.¹⁰⁴

Maka pada abad XX, pemerintah Belanda menganggap bahwa aspek politik dari Islam dan hubungan politik saja yang dianggap berbahaya. Oleh karena itu harus diawasi dan ditindak secara tegas. Pada waktu itu, ada dua isu politik Islam yang dianggap penting. Yang pertama adalah Pan-Islamisme dan nasionalisme. Dari segi politik haji, kedua isu tersebut dikaitkan dengan ibadah haji dan orang yang naik haji.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Putuhena, *Historiografi*, vii.

¹⁰⁵ *Ibid.*, 305.

Politik haji pada abad XX lebih mengarah pada pengawasan terhadap pengaruh kedua gerakan politik, yaitu Pan-Islamisme dan nasionalisme demi kelangsungan pemerintah kolonial Belanda di Indonesia. Pengawasan terhadap pengaruh Pan-Islamisme dilakukan secara intensif hingga tahun 1924, yaitu ketika Khalifah Turki Utsmani digulingkan oleh Mustafa Kemal Attaturk. Dalam rangka memantau Pan-Islamisme terhadap para jamaah haji, pemerintah kolonial Belanda melakukan pengawasan kepada orang-orang tertentu. Pemerintah sangat mencurigai para bangsawan dan mantan pejabat. Nama-nama mereka disebutkan dalam laporan haji atau bahkan dibuatkan laporan tersendiri.

Selain itu, pemerintah kolonial Belanda juga mengawasi orang-orang Arab atau pribumi yang memberangkatkan anaknya ke Mekkah, yang kemudian belajar ke Turki, Mesir ataupun luar Hijaz. Khususnya di Mesir, mereka diawasi karena kondisi Mesir yang membuat para pelajarnya aktif dalam kegiatan politik, menjadikannya fanatik dan memiliki rasa nasionalisme yang tinggi. Mereka inilah yang kemudian dianggap telah menyebarkan berita melalui jurnal *Seroean Azhar* tahun 1925, yang membahas tentang perkembangan politik dan keagamaan di Indonesia yang merugikan pemerintah kolonial Belanda. Jurnal itu kemudian mendapat peringatan dari pemerintah Mesir dan harus disensor oleh Konsulat Belanda di Kairo.¹⁰⁶ Dijelaskan bahwa

¹⁰⁶ Ibid., 268.

mahasiswa yang bermukim Mesir setelah pulang ke Indonesia, lebih aktif dan giat dalam politik serta organisasi jika dibandingkan dengan mahasiswa yang tinggal di Mekkah. Oleh karena itu, pemerintah kolonial Belanda juga melakukan pengawasan terhadap orang-orang dari organisasi yang melaksanakan haji.

