

JURNAL geografi SEJARAH

Mewujudkan Integrasi Bangsa melalui Peradaban, Pemahaman Wilayah, dan Kearifan Lingkungan

MEMBINGKAI KEINDONESIAAN

- △ **Teknik Tumpang Susun Peta Sebagai Dasar Delineasi Kawasan Situs Kotalama Semarang**
Sugeng Riyanto (Balai Arkeologi Yogyakarta)
- △ **Potensi Geografis Kepulauan Riau Dan Problematikanya: Dari Masa Ke Masa**
Anastasia Wiwik Swastiwi (BPSNT Tanjung Pinang)
- △ **Wisata Sejarah : Antara Perjalanan Lintas Geografi dan Integrasi Bangsa**
H. Gunadi Kasnowihardjo (Balai Arkeologi Yogyakarta)
- △ **Banda Naira Dalam Prespektif Sejarah Martim: Kilas Balik Ekspedisi Spice Islands**
Mezak Wakim (BPSNT Ambon)
- △ **Pemetaan Sejarah Di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah**
Neni Puji Nur Rahmawati (BPSNT Pontianak)
- △ **Makassar, dari Sombaopu-Ujungpandang-Makassar: Dinamika Perkembangan Sebuah Kota**
Rismawidiawati (BPSNT Makassar)
- △ **Nilai Strategis Jaringan Jalan Kereta Api bagi Pertahanan Hindia Belanda**
Iwan Hermawan (Balai Arkeologi Bandung)
- △ **Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda tahun 1912-2009**
Andi Syamsu Rijal (Direktorat Geografi Sejarah)

DARI REDAKSI

Jurnal **Geografi Sejarah** merupakan media informasi yang diterbitkan oleh Direktorat Geografi Sejarah, Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata dalam rangka meningkatkan pemahaman dan kesadaran sejarah lingkungan, khususnya bidang-bidang yang berkaitan dengan kewilayahan, peradaban, lingkungan dan pemetaan sejarah sebagai bagian dari proses integrasi bangsa. Adapun misi Jurnal Geosejarah ini adalah sebagai berikut:

- Menyebarluaskan informasi hasil penelitian khususnya yang bertema geografi sejarah,
- Menjalinkan apresiasi dan komunikasi dengan unit pelaksana teknis bidang kebudayaan dalam bidang pengembangan geografi sejarah,
- Mendorong tumbuhnya kesadaran Sejarah dalam rangka pengembangan kebudayaan Indonesia demi keutuhan NKRI dan memperkokoh jati diri bangsa.

ari
ertas
dan

E-mail: jurnalgeosejarah@yahoo.com.

DAFTAR ISI

HAL

1. Teknik Tumpang Susun Peta Sebagai Dasar Delineasi Kawasan Situs Kotalama Semarang oleh Sugeng Riyanto (Balai Arkeologi Yogyakarta)..... 1
2. Potensi Geografis Kepulauan Riau Dan Problematikanya: Dari Masa Ke Masa oleh Anastasia Wiwik Swastiwi (BPSNT Tanjung Pinang)..... 9
3. WISATA SEJARAH : Antara Perjalanan Lintas Geografi dan Integrasi Bangsa oleh H. Gunadi Kasnowihardjo (Balai Arkeologi Yogyakarta)..... 23
4. Banda Naira Dalam Prespektif Sejarah Martim: Kilas Balik Ekspedisi Spice Islands oleh Mezak Wakim S.Pd, (BPSNT Ambon)..... 33
5. Pemetaan Sejarah Di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah Neni Puji Nur Rahmawati (BPSNT Pontianak)..... 43
6. Makassar, dari Sombaopu-Ujungpandang-Makassar: Dinamika Perkembangan Sebuah Kota oleh Rismawidiawati (BPSNT Makassar)..... 52
7. Nilai Strategis Jaringan Jalan Kereta Api bagi Pertahanan Hindia Belanda Oleh Iwan Hermawan (Balai Arkeologi Bandung)..... 58
8. Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda tahun 1912-2009 oleh Andi Syamsu Rijal (Direktorat Geografi Sejarah)..... 68

Pengarah

Prof. Dr. I Gede Pitana, M.Sc
Endjat Djaenuderadjat

Penanggung Jawab

Andi Syamsu Rijal

Dewan Redaksi

Triana Wulandari
Restu Gunawan
Sutrisno
Dudi Siegmund J

Redaktur Pelaksana

Hermasari AK
Ratih

Tata Letak

Alberth Reza Breitner Sianturi
Fider Tendiardi

Sekretariat

Bariyo
Rusmanto

Alamat Redaksi

Direktorat Geografi Sejarah,
Direktorat Jenderal Sejarah dan
Purbakala, Kementerian Kebudayaan
dan Pariwisata, Komplek Depdiknas
Senayan, Gd. E Lt. 8, Jl. Jenderal
Sudirman, Senayan
Jakarta 10270 Telp: (021) 5725539
Pes. 5817 Fax. (021) 5725504.
[Http://www.geosejarah.org](http://www.geosejarah.org),
E-mail: jurnalgeosejarah@yahoo.com

Teknik Tumpang Susun Peta sebagai Dasar Delianasi Kawasan Situs Kotalama Semarang

Oleh Sugeng Riyanto

Manusia di dalam menciptakan segala sesuatu di sepanjang sejarahnya selalu dipengaruhi oleh alam lingkungannya. Hal ini dipelajari oleh dua macam ahli yaitu seorang geographical historian dan historical geographer
(Daldjoeni, 1987: 27).

1. Pendahuluan

1.1 Geographical Historian, Historical Geographer, dan Arkeolog

Apa yang dinyatakan oleh Daldjoeni sedikitnya menyangkut dua aspek relasional, yaitu relasi antara manusia dengan lingkungan dan relasi interdisiplin antara ilmu sejarah dan geografi. Relasi pertama adalah hubungan substansial berkenaan dengan apa yang ditawarkan oleh lingkungan dan bagaimana manusia menyasiasi dan mengelola tawaran tersebut. Relasi kedua adalah relasi akademik pada saat dua ahli (*historian* dan *geographer*) menelaah substansi yang sama yaitu hubungan antara manusia dan bumi di masa lampau.

Penelaahan suatu wilayah geografis antara lain bertujuan untuk mengetahui bagaimana seluk-beluk cara manusia dari masa ke masa memanfaatkan berbagai kesempatan yang ditawarkan oleh lingkungan geografis. Oleh karena itu, lain wilayah geografis akan lain pula bentuk budaya materialnya, dan perbedaan inilah yang disebut dengan dokumen

sejarah (Daldjoeni, 1987: 8). Di sisi lain, wilayah dan lingkungan geografis secara fisis tidak terlepas dari apa yang disebut dengan **lansekap** (*landscape*) yang tidak jauh maknanya dengan istilah “bentang lahan”, “fisiografi”, dan “lingkungan”. Perbedaan makna peristilahan tersebut ada pada aspek interpretasinya. Namun pada prinsipnya suatu bentang lahan yang di dalamnya terdapat unit-unit bentuk lahan (*landforms*) adalah dasar dari lingkungan manusia dengan berbagai keseragaman dan keragaman unsur-unsurnya (Yuwono, 2007: 86).

Dari waktu ke waktu manusia tidak pernah berhenti memanfaatkan apa yang ditawarkan oleh lingkungan, baik pemanfaatan secara langsung maupun tidak langsung dengan cara memodifikasi lingkungan sesuai kebutuhan. Pernyataan ini bukanlah hal yang asing bagi *geographical historian* maupun *historical geographer*, bahkan bagi arkeolog yang harus berhadapan langsung dengan materi dan jejak-jejak budaya masa lalu. Budaya

dalam sebuah unit morfologi geografis atau bentangan lahan tertentu. Salah satu dari budaya material manusia masa lalu tersebut adalah sebuah “kawasan kuna” di Semarang, Jawa Tengah, yang dikenal dengan nama kawasan Kotalama Semarang.

1.2 Beberapa Pertanyaan Seputar Kotalama Semarang

Studi dan riset atas Kotalama Semarang berkali-kali dilakukan, baik berkaitan dengan kesejarahan, tata kota, pariwisata, dan juga arsitektur. Bagaimana dengan penelitian arkeologi? harus diakui belum banyak dilakukan, bahkan secara akademik dapat dibilang “belum pernah dilakukan”. Hal-hal yang mestinya menjadi patokan untuk riset dan studi non arkeologis tak kunjung dapat dipahami; seperti benarkah ada benteng kota (kastil) yang mengelilingi kota? Di mana batasannya, bagaimana luasannya? Adakah atau apakah momentum-momentum signifikan yang dapat dijadikan sebagai dasar penyusunan pembabakan perkembangan kota?

Berkaitan dengan hal ini, beberapa sarjana mulai menyadari bahwa Kotalama Semarang “yang sebenarnya” bukanlah sekedar sekumpulan gedung-gedung tua. Di dalamnya tentu ada kehidupan, dan setiap kehidupan manusia senantiasa meninggalkan jejak yang dapat dijadikan data dan dokumen sejarah. Salah satu

sarjana itu adalah Purwanto yang menyatakan: “*Bukti adanya benteng di Kota Lama Semarang hanya dijumpai dalam peta, namun penelitian arkeologis untuk memperkuat keberadaan benteng tersebut dirasa perlu dilakukan*” (Purwanto, 2005).

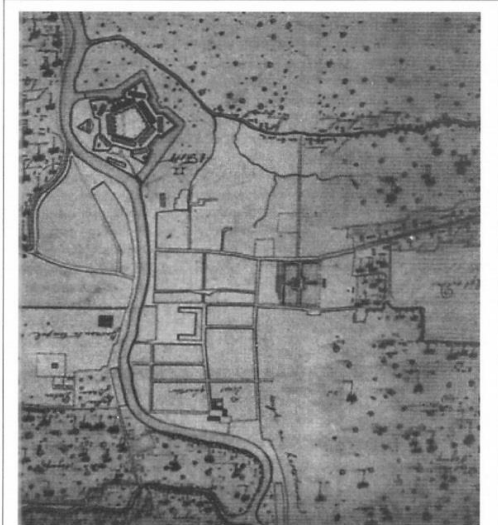
Salah satu pertanyaan penting yang tak kunjung terjawab oleh penelitian sebelumnya adalah berkaitan dengan keberadaan benteng yang mengelilingi kota pada waktu itu. Jawaban atas pertanyaan tersebut sungguh penting karena dapat digunakan sebagai dasar untuk penentuan batasan fisik “kotalama” Semarang, dan bahkan dapat menjadi salah satu dasar untuk menyusun pembabakan perkembangan kota. Berkaitan dengan hal tersebut, gagasan untuk menyusun batasan atau delineasi Kotalama Semarang sebagai sebuah kawasan situs menjadi inti dari tulisan ini. Dalam hal ini beberapa bahan yang digunakan adalah beberapa peta atau sketsa lama yang berkaitan dengan gambaran Semarang sebagai acuan utama untuk menelaah dan mengkaji keberadaan benteng sekaligus penyusunan delineasi Kotalama Semarang.

2. Benteng di Semarang dalam Peta Lama

2.1 Tahun 1695

Dari berbagai sumber, diperoleh

sejumlah peta yang menggambarkan Semarang dari waktu ke waktu. Keberadaan benteng di Semarang telah muncul pada peta tahun 1695, yaitu benteng yang tergambar berada di tepi timur Kali Semarang. Benteng ini berbentuk segi lima dan dikenal dengan nama *Vijfhoek*. Permukiman Eropa berada di timur benteng ini dan belum dikelilingi oleh tembok benteng, sebagaimana gambar berikut ini.



Peta Tahun 1695 menggambarkan benteng bersegi lima (*Vijfhoek*). (Sumber: Purwanto, 2004)

2. Tahun 1719

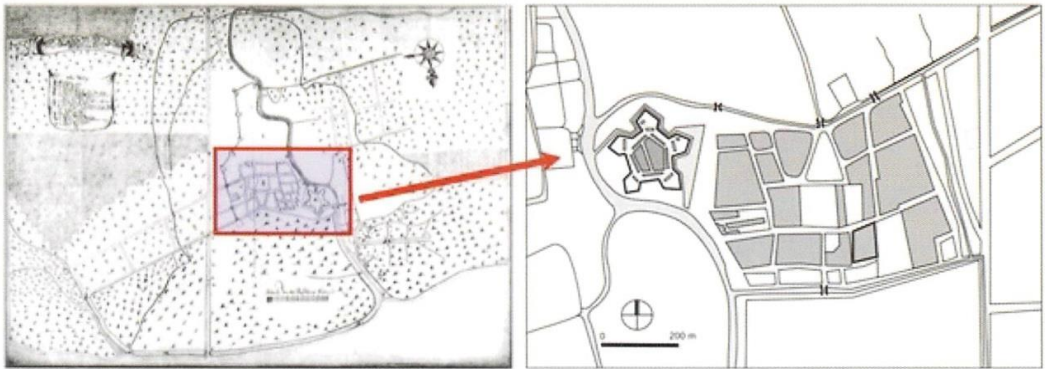
Pada peta tahun 1719 benteng *de Vijfhoek* masih tergambar namun dengan pengembangan jaringan kanal yang lebih jelas, serta formasi permukiman yang lebih nyata, meskipun belum signifikan. Berikut ini adalah gambaran peta tahun 1719.



Peta Tahun 1719 menggambarkan Benteng *de Vijfhoek* masih ada (Sumber: Purwanto, 2004)

2.3 Tahun 1741

Perkembangan Semarang selanjutnya diperoleh dari peta dari tahun 1741. Pada peta ini tampak perubahan yang sangat signifikan berkenaan dengan formasi permukiman Eropa yang berada di timur benteng *de Vijfhoek*. Permukiman Eropa tampak semakin padat dan menggambarkan sebuah formasi hunian yang terbagi dalam blok-blok. Selain itu juga tampak bahwa pada tahun 1741 permukiman tersebut sudah lengkap dengan jaringan jalan yang saling berpotongan dan membelah antar blok. Jaringan kanal yang terhubung dengan Kali Semarang juga tampak semakin teratur, yaitu mengelilingi benteng dan melingkungi area permukiman. Gambaran tersebut dalam peta tahun 1741 adalah sebagai berikut.



Peta Tahun 1741 menggambarkan Benteng de Vijfhoek masih ada dan permukiman Eropa di timur benteng semakin padat berupa blok-blok yang dilengkapi dengan jaringan jalan dan kanal. Peta sebelah kiri adalah gambar asli dengan arah utara di bagian bawah. (Sumber: Purwanto, 2004)

2.4 Tahun 1756

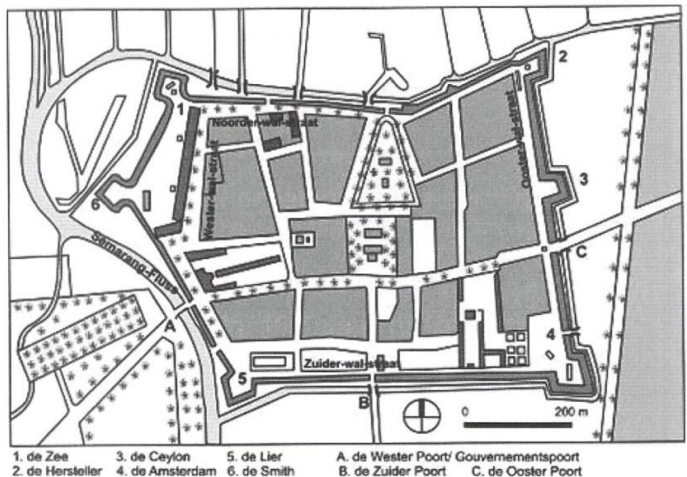
Peta tahun 1756 adalah peta yang menggambarkan perubahan paling besar dan paling signifikan, yaitu:

- benteng segi lima *de Vijfhoek* sudah tidak ada lagi
- permukiman Eropa di timur semakin padat dan lengkap
- bangunan gereja tergambar di bagian tengah
- jaringan jalan dan kanal masih tergambar jelas
- benteng dengan bastion-bastion mengelilingi permukiman Eropa

Keberadaan benteng lengkap dengan bastion-bastion yang mengelilingi permukiman Eropa menjadikan lansekap permukiman ini layak disebut sebagai sebuah kota, mengingat unsur-unsur pendukung lainnya seperti jaringan jalan, blok-blok gedung, dan sebuah tempat ibadah. Oleh karena itu

keberadaan benteng kota atau yang disebut dengan kastil ini dapat menjadi momentum sebagai batas imajiner pembabakan antara fase sebelum kota dikelilingi dengan benteng dan fase ketika kota sudah dikelilingi oleh benteng atau kastil.

Gambaran peta tahun 1756 tersebut adalah pada gambar berikut.



1. de Zee 2. de Hersteller 3. de Ceylon 4. de Amsterdam 5. de Lier 6. de Smith A. de Wester Poort/ Gouvernementspoort B. de Zuider Poort C. de Ooster Poort

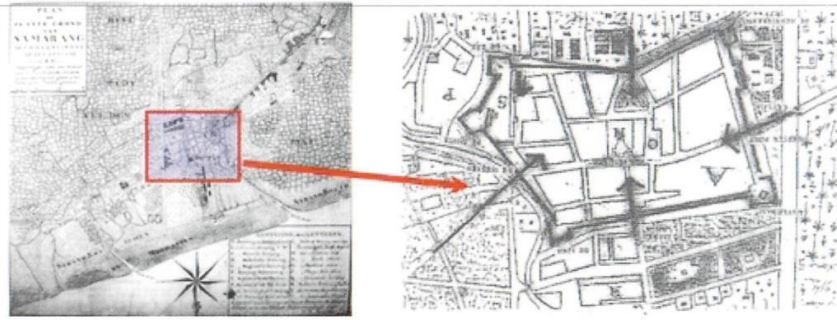
Peta Tahun 1756, Benteng de Vijfhoek sudah tidak tergambar dan permukiman di timur sudah dikelilingi dengan benteng berbastion (Sumber: Purwanto, 2004)

Sampai dengan tahun 1756, setidaknya sudah dapat disusun pembabakan yang meliputi fase I yaitu Semarang prakastil (sebelum tahun 1756) dan fase II yaitu Semarang masa kastil atau masa benteng kota (sesudah tahun

1756). Menurut sumber sejarah, kastil atau benteng yang mengelilingi kota tersebut dirobohkan oleh Pemerintah Hindia Belanda sendiri dengan berbagai alasan, antara lain perkembangan kota, perkembangan teknologi transportasi darat khususnya kereta api, dan dianggap sebagai produk VOC. Berdasarkan hal ini, maka diperoleh sebuah garis imajiner sebagai batasan kronologis perkembangan kota yang dapat digunakan sebagai batas babak antara fase II dan fase III. Artinya, fase III dapat disusun sebagai gambaran Kota Semarang setelah tahun 1824 dengan indikator dirobohkannya benteng kota sehingga kota ini kembali tidak dikelilingi benteng (Riyanto, 2008a: 49-50; 2008b: 471-472).

2.5 Tahun 1800

Selain perta tahun 1756, keberadaan kastil atau benteng kota juga tergambar pada peta tahun 1800 dengan rincian yang cukup jelas termasuk penjelasan tempat-



Gambar kiri adalah peta asli dengan arah utara di bagian bawah, dan gambar kanan adalah perbesaran bagian benteng kota yang telah diputar sehingga arah utara berada di bagian atas (Sumber: Purwanto, 2004)

tempat penting melalui legenda. Peta tahun 1800 tersebut dapat dilihat pada gambar di atas.

3. Delineasi Kawasan Situs Kotalama Semarang

3.1 Peta Tahun 1800 dan Google Earth

Nyata sudah bahwa dari sumber peta yang dikompilasi dengan sumber sejarah telah dapat dihasilkan gambaran pembabakan perkembangan Kotalama Semarang. Pembabakan tersebut meliputi tiga fase yaitu prakastil, masa kastil, dan pasca kastil. Sumber peta yang paling signifikan dalam hal ini adalah peta yang menggambarkan adanya perubahan besar pada lansekap permukiman Eropa, dari yang semula tanpa benteng keliling (*de Vijfhoek* hanya benteng kecil yang mengawasi lalu lintas di Kali Semarang) hingga berkembang menjadi sebuah kastil atau kota yang dikelilingi oleh benteng berbastion.

Berkaitan dengan permasalahan

batas kawasan situs Kotalama Semarang saat ini, agaknya gambaran keberadaan kastil menjadi sangat penting karena dapat menjadi dasar penyusunan delineasi. Sebenarnya, secara umum kawasan Kotalama Semarang sudah dapat dikenali melalui gambaran fisik kekunaan yang ada di sana, seperti Gereja Blenduk dan kluster-kluster bangunan kuna di sekitarnya. Namun batasan tegas dengan acuan yang juga jelas belum ada sehingga delineasi kawasan masih simpang siur. Untuk itu diperlukan sedikitnya dua bahan sebagai analogi untuk menggambarkan delineasi yang tegas, yaitu peta yang menggambarkan keberadaan kastil dan peta mutakhir yang menggambarkan kondisi kekinian.

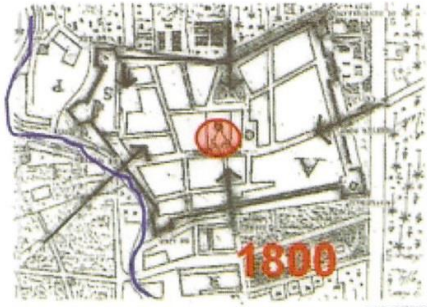
Dari beberapa peta lama sebagaimana telah diuraikan, peta tahun 1800 dianggap paling memenuhi kualifikasi sebagai bahan analogi yang menggambarkan keberadaan kastil. Untuk peta mutakhir yang menggambarkan kekinian kawasan Kotalama Semarang, diperoleh dari *Google Earth* yang dapat diunduh secara bebas dan memenuhi kualifikasi. Proses selanjutnya adalah melakukan tumpang susun (*overlay*) antara gambar kastil dari tahun 1800 di atas peta *google*.

3.2 Tumpang Susun Peta Tahun 1800 pada Peta Google

Sebelum melakukan *overlay*

terlebih dahulu diperlukan pengenalan peta tahun 1800, khususnya kelengkapan dan aspek teknisnya. Secara teknis, peta tahun 1800 bukanlah peta standar dengan akurasi yang tinggi serta acuan yang juga tidak baku sebagaimana peta modern. Acuan yang tidak baku misalnya arah utara pada peta bukan di bagian atas gambar namun berada di bagian bawah. Untuk itu, hal pertama yang dilakukan adalah memutar peta tersebut sehingga arah utara peta berada di bagian atas. Selain itu juga diperlukan pengenalan tanda-tanda alami maupun artifisial yang tergambar di peta tersebut dan dapat dikenali pada peta *google*. Hal ini penting sebagai acuan pada saat proses tumpang susun berlangsung.

Ada beberapa tanda pada peta tahun 1800 yang dapat dikenali pada peta *google*, antara lain adalah Kali Semarang, Gereja Blenduk, blok-blok bangunan, jaringan jalan, dan jaringan kanal. Selain itu, catatan yang tertera pada peta tahun 1800 juga menyebutkan nama-nama bastion dan gerbang yang ada pada kastil. Nantinya hal ini akan menjadi pelengkap hasil *overlay* khususnya dalam penggambaran dilineasi kawasan. Berikut ini adalah proses tumpang susun tersebut.



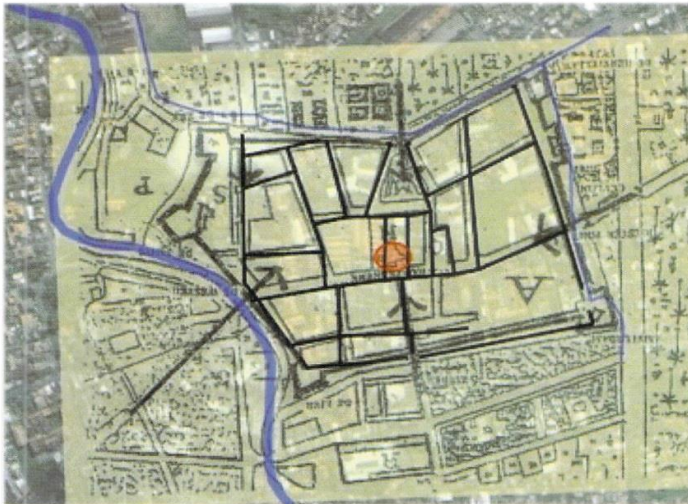
sekaligus dapat digunakan sebagai deliniasi atas kawasan Kotalama Semarang, sehingga kawasan ini memiliki batasan yang tegas dan jelas didasarkan pada sumber sejarah dan peta lama

Tumpang susun dilakukan dengan mengacu pada keberadaan Kali Semarang (garis berwarna biru) dan Gereja Blenduk (lingkaran berwarna merah). Hasil dari *overlay* tersebut adalah sebagai berikut.

yang dapat dipertanggungjawabkan, sebagaimana gambar berikut ini.

4. Penutup

Dari hasil tumpang susun yang sekaligus menjadi deliniasi kawasan Kotalama Semarang, terlihat jelas bahwa batasan kawasan adalah sebagaimana terlihat pada gambar di atas. Tampak bahwa beberapa bagian batas masih dapat dikenali dengan baik pada peta mutakhir. Bagian tersebut antara lain adalah gerbang sisi timur (*Ooster Port*) yang sekarang



Hasil akhir dari *overlay* tersebut adalah sebuah garis batas kawasan Kotalama Semarang sesuai dengan gambaran fase II, yaitu pada saat Kotalama dikelilingi oleh kastil. Garis batas tersebut

terletak di tengah-tengah perempatan jalan besar, yaitu Jl. Cenderawasih dan Jl. Letjen Suprpto. Beberapa bagian lainnya tidak dapat dikenali melalui bentukan lahan mutakhir, seperti *bastion de Smits* yang sekarang berada di sekitar Sleko.

Teknik tumpang susun seperti ini pada prinsipnya merupakan kebutuhan bagi berbagai disiplin ilmu, khususnya geografi, sejarah, arkeologi, serta disiplin lainnya yang dalam batasan tertentu sangat “tergantungan” pada keberadaan peta untuk “membaca” lansekap masa lalu. Tentu saja hasil dari teknik tumpang susun tidak hanya berupa delineasi, namun juga dapat dimanfaatkan untuk pengembangan aspek-aspek terkait, baik dalam skala akademis maupun birokratis.

5. Kepustakaan

Daldjoeni, N. 1987. *Geografi Kesejarahan I (Peradaban Dunia)*. Bandung: Penerbit Alumni

Purwanto, L.M.F. 2004. *Einfluss des Feucht – Tropischen Klimas auf die Niederländischen Koloniabauten in Semarang*. Stuttgart: Der Facultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart

_____. 2005. “Kota Kolonial Lama Semarang (Tinjauan Umum Sejarah Perkembangan Arsitektur Kota)” dalam *Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol. 33, No. 1, Juli 2005. Hlm. 27–33

Riyanto, Sugeng. 2008a. “Identifikasi Potensi dan Pengelolaan Sumberdaya Arkeologi di Kawasan Kota Lama Semarang (Tahap I)”. *Laporan Penelitian Arkeologi*. Balai Arkeologi Yogyakarta. Tidak terbit.

_____. 2008b. “Kota Lama Semarang: Pembabakan, Deliniasi, dan Arah Pengembangannya”. Dalam *Kumpulan Makalah Pertemuan Ilmiah Arkeologi XI di Solo, 13-16 Juni 2008*. Jakarta: Ikatan Ahli Arkeologi Indonesia (IAAI).

Yuwono, J. Susetyo Edy. 2007. “Kontribusi Sistem Informasi Geografis dalam Berbagai Skala Kajian Arkeologi Lansekap”, dalam *Berkala Arkeologi*, Tahun XXVII Edisi No. 2 / November 2007. Hlm. 81–102.

Potensi Geografis Kepulauan Riau Dan Problematikanya: Dari Masa Ke Masa

Oleh Anastasia Wiwik Swastiwi

Pendahuluan

Kepulauan Riau memiliki posisi geo-strategi yang merupakan lokasi pertemuan – pivotal – dari berbagai unsur geopolitik dan geoeкономи. Wilayah Kepulauan Riau langsung berhadapan dengan Vietnam, Malaysia, dan Singapura. Serta berdekatan dengan Cina, Kampuchea dan Brunei Darussalam, dan berada pada alur laut (sea lane) yang teramat penting di Asia yaitu alur laut Selat Malaka – Laut Cina Selatan, yang dilalui oleh sekitar 3000 kapal dari berbagai jenis.

Perairan di sekitar Kepulauan Riau yaitu Selat Malaka – Laut Cina Selatan sangat berperan dalam kegiatan perdagangan dunia yang telah memakmurkan semua negara Asia Timur, ASEAN, dan India, serta negara-negara Eropa dan Timur Tengah. Semua jenis komoditi dan produk industri dibawa armada dagang dunia melalui perairan ini.

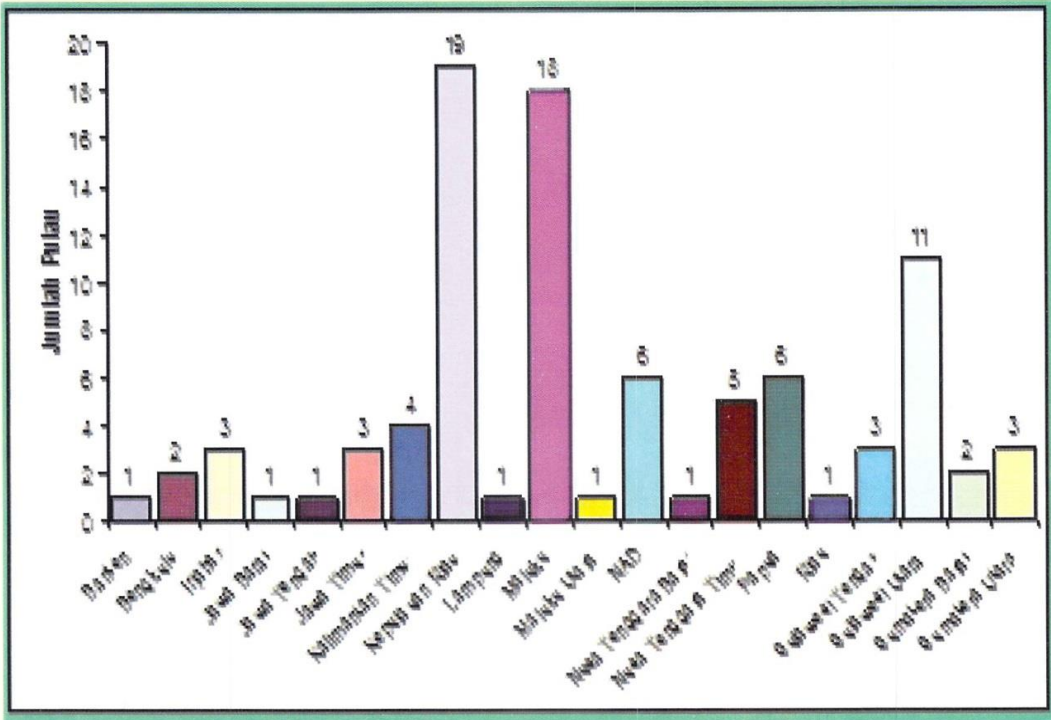
Beberapa ratus tahun yang lalu, wilayah laut Kepulauan Riau juga menjadi saksi bisu pergulatan perebutan pengaruh dari kekuatan-kekuatan militer negara-negara besar di dunia. Wilayah laut Kepulauan Riau, letaknya ditinjau dari segala sudut memang sangat strategis. Sekitar abad XIX, pemerintah kolonial Belanda berupaya keras mengembangkan

jaringan pelayaran domestik, baik dengan cara membangun pelabuhan baru maupun meningkatkan sarana angkutan laut. (Dick, 1963: 2002). Sudah tentu sebagai wilayah kepulauan dengan komponen perairan yang sangat dominan, perkembangan jaringan pelayaran merupakan salah satu faktor penentu dan bagian integral dari dinamika ekonomi Indonesia masa kolonial masa itu.

Sedangkan untuk masa depan yang jauh, peranan perairan laut di kepulauan Riau ini akan semakin mencuat di dalam perubahan-perubahan ekonomi dan politik global, bersamaan dengan proses pengglobalan dari berbagai kegiatan nasional serta regional di bagian ASEAN ini. Di dalam upaya antisipasi tersebut harus diutamakan kegiatan-kegiatan seperti mengkonsolidasi pemerintahan di Kepulauan Riau, yang mampu menjangkau semua pulau dan seluruh wilayah laut. Mempererat hubungan yang saling menguntungkan dengan wilayah selatan Vietnam, Serawak, Johor dan Singapura. Mengingat Kepulauan Riau memiliki pulau-pulau terluar yang paling besar di Indonesia. Berdasarkan data berikut:

Tabel 1. Penyebaran Pulau-Pulau

Terluar Per Propinsi



Sumber : Direktorat Pemberdayaan Pulau-Pulau Kecil (2009)

Pulau-Pulau Terluar di Provinsi Kepulauan Riau dan Problematikanya

Kita tentu tidak ingin bila kasus hilangnya pulau-pulau terluar milik Indonesia, seperti Pulau Ligitan dan Sipadan terulang kembali. Maka, pulau-pulau terluar itu harus dijaga. Realitas pulau-pulau terluar yang ada di Indonesia adalah merupakan integral dari pembangunan nasional dan memiliki kandungan sumberdaya alam, khususnya ekosistem pesisir dan laut beserta biota yang hidup di dalamnya.

Secara umum isu dan permasalahan yang terkait dengan

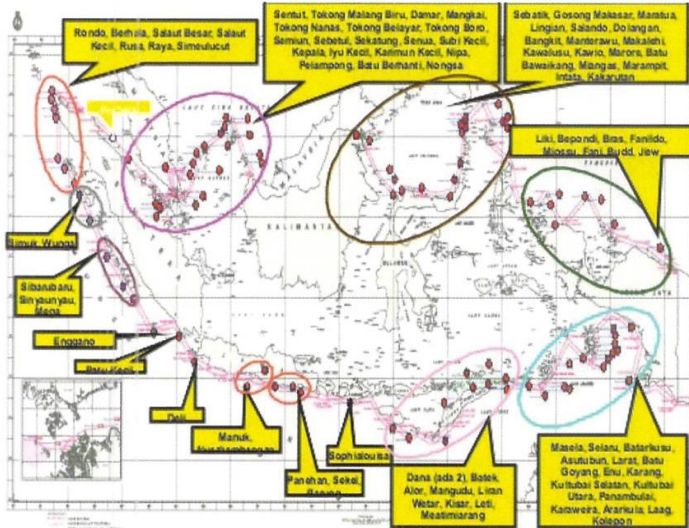
keberadaan pulau-pulau terluar di Indonesia adalah :

1. Belum tercapainya kesepakatan bersama tentang perbatasan wilayah laut dengan negara tetangga.
2. Kesenjangan ekonomi dengan negara tetangga semakin tajam.
3. Banyak terjadinya kegiatan *transnational crimes, illegal fishing, illegal logging, woman and child trades (trafficking), illegal imigrant, people smuggling*, peredaran narkotika, pintu masuk teroris, dan potensi konflik sosial dan politik
4. Sarana dan prasarana di pulau-pulau kecil terluar sangat terbatas, sehingga menjadikannya terisolir.

5. Potensi ekonomi pulau-pulau kecil terluar belum dimanfaatkan secara optimal.

Peta berikut dapat menggambarkan keberadaan pulau-pulau terluar di seluruh Indonesia.

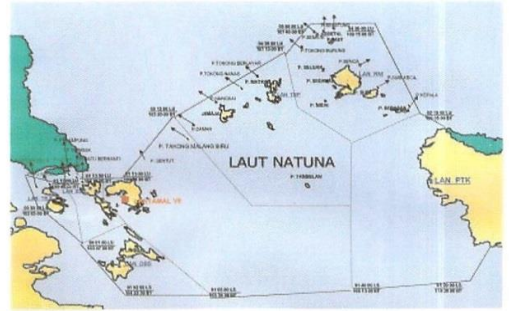
Peta 1. Keberadaan pulau-pulau terluar di seluruh Indonesia.



Sumber : Direktorat Pemberdayaan Pulau-Pulau Kecil (2009)

Sedangkan keberadaan pulau-pulau terluar dapat dilihat pada peta berikut “

Peta 2. Keberadaan Pulau-pulau Terluar di Kepulauan Riau



Sumber : Lantamal IV Tanjungpinang

Berdasarkan peta seperti tersebut di atas, pulau-pulau terluar yang ada di Kepulauan Riau antara lain terdiri dari :

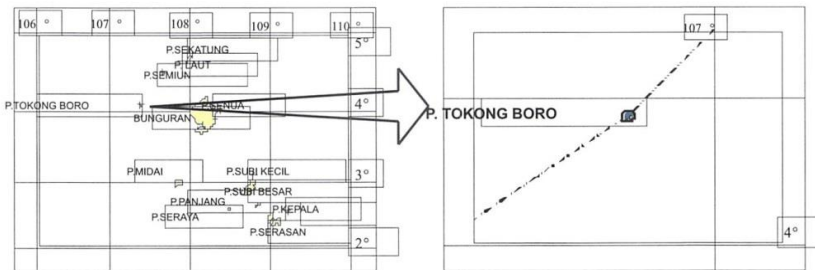
1. Pulau Tokong Boro - Kabupaten Natuna
2. Pulau Semiu - Kabupaten Natuna
3. Pulau Sebetul - Kabupaten Natuna
4. Pulau Sekatung - Kabupaten Natuna
5. Pulau Senua - Kabupaten Natuna
6. Pulau Subi Kecil - Kabupaten Natuna
7. Pulau Kepala - Kabupaten Natuna
8. Pulau Tokong Malang Biru - Kabupaten Natuna
9. Pulau Damar - Kabupaten Natuna
10. Pulau Mangkai - Kabupaten Natuna
11. Pulau Tokong Nanas - Kabupaten Natuna
12. Pulau Tokong Berlayar -

Kabupaten Natuna

13. Pulau Sentut – Kabupaten Bintan
14. Pulau Nongsa – Kota Batam
15. Pulau Batu Berhanti – Kota Batam
16. Pulau Pelampong – Kota Batam
17. Pulau Nipa – Kota Batam
18. Pulau Iyu Kecil – Kabupaten Karimun
19. Pulau Karimun Kecil – Kabupaten KARimun

Dari 19 pulau terluar yang ada di Kepulauan Riau hampir semuanya berbatasan langsung dengan Malaysia. Dua pulau diantaranya yaitu Pulau Sebetul dan Pulau Sekatung berbatasan langsung dengan Vietnam. Sedangkan Pulau Pelampon dan Pulau Nipa berbatasan langsung dengan Singapura. Di antara pulau-pulau terluar di Kepulauan Riau tersebut di atas, diantaranya memiliki potensi ekonomi yang dapat dimanfaatkan secara optimal seperti Pulau Semiun, Pulau Senua dan Pulau Mangkai yang sangat potensial sebagai tempat penyuburan telur. Pulau Semiun bahkan seringkali digunakan oleh para nelayan asing sebagai tempat persinggahan. Sedangkan di Pulau Subi Kecil, sangat potensial untuk dikembangkan sebagai kebun cengkeh. Berikut adalah peta keberadaan pulau terluar berikut potensi dan permasalahannya di Kepulauan Riau :

P. TOKONG BORO (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 POS : 04 04'01" U 107°09" T
 LUAS : 0.02 KM²
 NO. PETA LAUT : 422
 TITIK DASAR : TD.028
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTU NAVIGASI : RAMBU SUAR 30
 IATR
 CATATAN : DALAM PROSES PEMBANGUNAN

* Pulau tersebut Pulau Batu yang Terjal

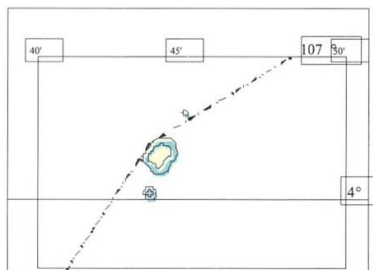
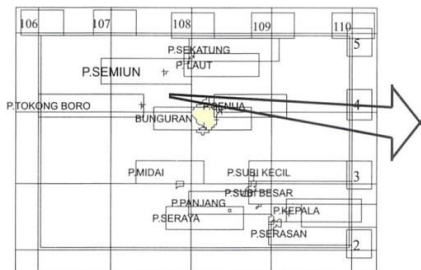
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN MALAYSIA
 PULAU TERSEBUT TERPENCIL

**SARAN
 PENGEMBANGAN**

PERLU REKONSTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK
 REFERENSI DARI TITIK
 DASAR
 PERLU ADANYA
 PENGAWASAN OLEH APARAT
 PEMERINTAH

P. SEMIUN(KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 04 3109" U 107317" T
 LUAS : ± KM²
 NO.PETA LAUT : 421
 TITIK DASAR : TR.029
 TITIK REFERENSI : TR.029
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 22 MTR
 Secara alami tempat penyul bertelur
 Pulau bervegetasi terutama pohon kelapa
 Berpantai pasir dan dikelilingi karang sehingga sulit di darati dari arah laut

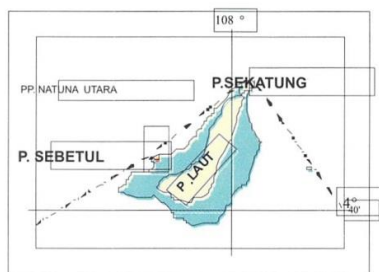
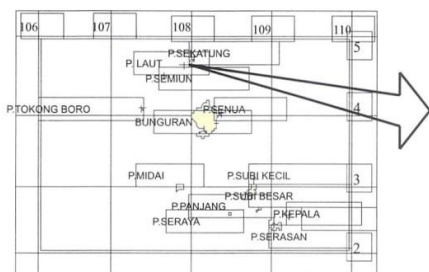
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA DAN VIETNAM
 PULAU TERSEBUT TERPENCIL
 PULAU TERSEBUT DIGUNAKAN B OLEH NELAYAN ASING UNTUK TEMPAT PERSINGGAHAN DAN SERING MERUSAK LINGKUNGAN.

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYANAN (SBNP)
 PULAU TERSEBUT DAPAT DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT BUDI DAYA TELUR PENYU

P. SEBETUL (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT CINA SELATAN
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 04 42' 25" U 1084°20" T
 LUAS : 0,2 KM²
 NO.PETA LAUT : 421
 TITIK DASAR : TD.030A
 TITIK REFERENSI : TR.030A
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : RAMBU SUAR 30 MTR
 DALAM PROSES PEMBANGUNAN

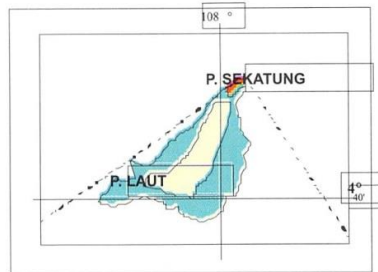
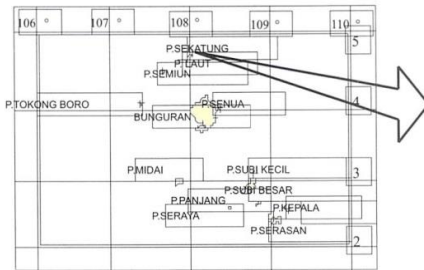
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN VIETNAM
 RAWAN TERHADAP ABRASI

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU DIBANGUN PELINDUNG PANTAI DARI ANCAMAN ABRASI DENGAN MENANAM POHON PELINDUNG ATAU PEMECAH GELOMBANG

P. SEKATUNG (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT CINA SELATAN
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POS : 04 47'38" U 100°39" T
 LUAS : 0,3 KM²
 NO. PETZ LAUT : 421
 TITIK DASAR : TD.030B
 TITIK REFERENSI : TR.030A
 PENDUDUK : TIDAK ADA

SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 26 MTR

- *Di pulau laut terdapat pos pengamat dari TNI AL
- *Di daratan sekitar pulau tersebut banyak terdapat Tripang
- *Pulau batu dan vegetasi tanaman liar
- *Pulau curam sehingga sulit didarati dari arah laut

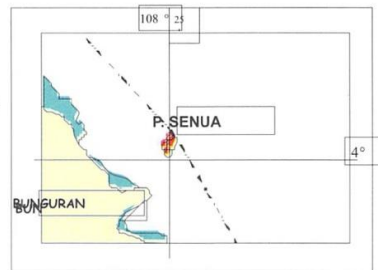
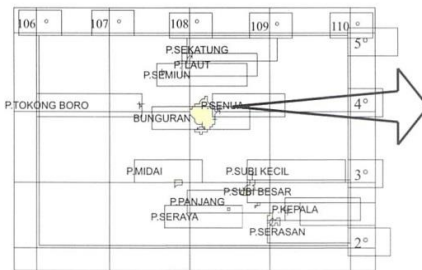
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN VIETNAM
 PULAU TERSEBUT SERING DISINGGAHI NELAYAN ASING

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH PULAU TERSEBUT DAPAT DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT BUDDIDAYA TRIPANG

P. SENUA (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT CINA SELATAN
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POS : 04 00'48" U 102°5'04" T
 LUAS : 0,24 KM²
 NO. PETZ LAUT : 421
 TITIK DASAR : TD.031
 TITIK REFERENSI : TR.031
 PENDUDUK : TIDAK ADA

SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 30 MTR
 CATATAN : DALAM PROSES PEMBANGUNAN

- *Secara alami tempat Penyul Bertelur
- *Sebagai Tempat Wisata Bahari
- *Pulau tersebut berbentuk bucu, curam sehingga sulit didarati kecuali dari sebelah barat yang berpantai besar

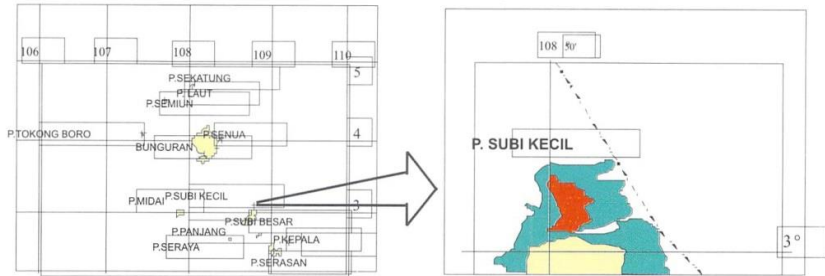
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH PULAU TERSEBUT DAPAT DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT BUDDIDAYA TELUR PENYU
 TEMPAT WISATA BAHARI YANG TELAH ADA PERLU DIKEMBANGKAN

P. SUBI KECIL (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : L.UT CINA SELATAN
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 PCS : 03 01'51" U 1084'52" T
 LUAS 7 KM²
 NO. PETA LAUT : 420
 TITIK DASAR : TD.032
 TITIK REFERENSI : TR.032
 PENDUDUK : ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 24 MTR
 CATATAN :

*Terdapat bekas landasan pacu pesawat terbang dari Tanah
 keras
 *Terdapat perkebunan cengkeh
 *Terdapat Sumber Mata Air
 Pulau tersebut dikelilingi karang, sehingga sulit didarati dari
 arah laut

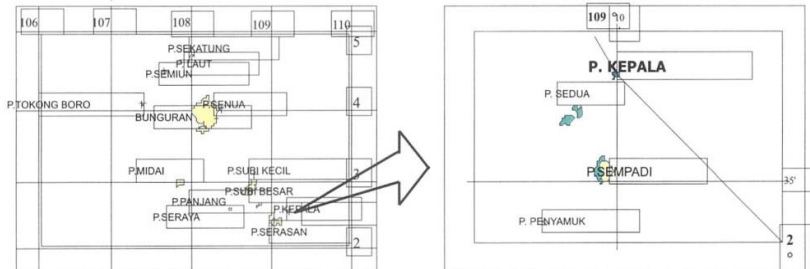
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN MALAYSIA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN
 OLEH APARAT PEMERINTAH
 PULAU TERSEBUT DAPAT
 DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT
 BUDIDAYA TELUR PENYU
 TEMPAT WISATA BAHARI YANG
 TELAH ADA PERLU DIKEMBANGKAN

P. KEPALA (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : L.UT CINA SELATAN
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 PCS : 02 38'43" U 1080'04" T
 LUAS 0,2 KM²
 NO. PETA LAUT : 420
 TITIK DASAR : TD.033
 TITIK REFERENSI : TR.033
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 30 MTR
 CATATAN : DALAM PROSES PEMBANGUNAN
 *Pulau tersebut berupa Batu dan tidak bervegetasi

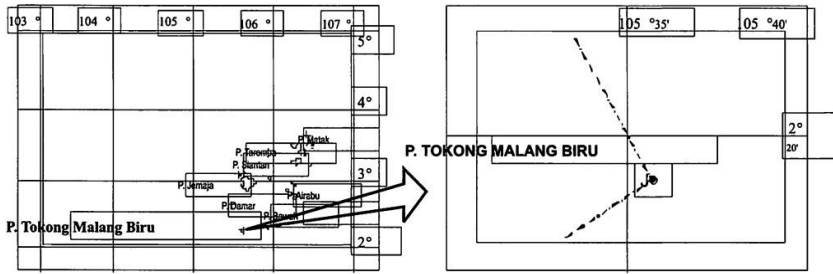
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN MALAYSIA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN
 OLEH APARAT PEMERINTAH

P. TOKONG MALANG BIRU (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 PCS : 02 18° 00" U 1095° 47" T
 LUAS : 0,2 KM²
 NO. PETA LAUT : 420
 TITIK DASAR : TD.022
 TITIK REFERENSI : TR.022
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 12 MTR
 CATATAN :

*Titik Dasar Pulau Tokong Malang Biru dijadikan acuan penarikan garis pangkal wilayah Kantor Natuna, dari Pulau Tokong Malang Biru ke Pulau Sentut
 *Pulau Karang berpantai Curam

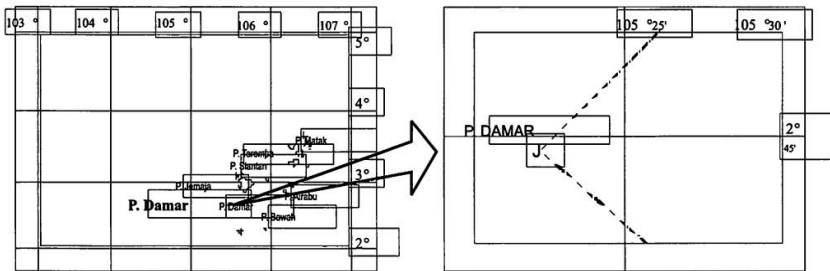
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA PULAU TERSEBUT TERPENCIL

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)

P. DAMAR (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 PCS : 04 29° U 105 22° 46" T
 LUAS : 0,25 KM²
 NO. PETA LAUT : 423
 TITIK DASAR : TD.023
 TITIK REFERENSI : TR.023
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 22 MTR
 CATATAN :

*Pulau Karang bervegetasi Tanaman Liar

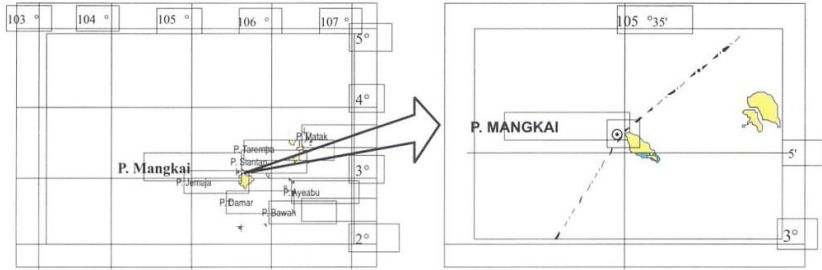
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA RAWAN TERHADAP ABRASI

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)

P. MANGKAI (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 PCS : 065° 32" U 105 35° 00"
 LUAS : 3 KM²
 NO. PETA LAUT : 423
 TITIK DASAR : TD.024
 TITIK REFERENSI : TR.024
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 25 MTR
 CATITAN :
 Terdapat Sumber Air Tawar
 * Secara Alami merupakan Tempat Penyu Bertelur

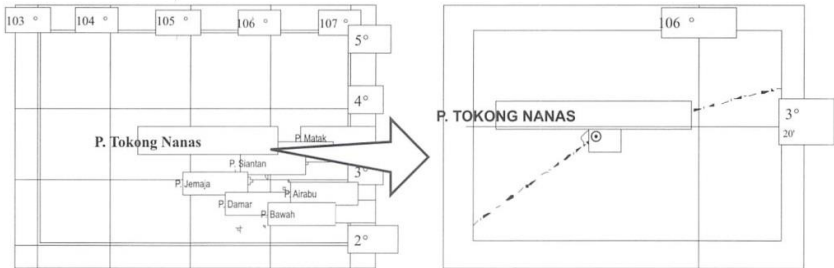
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA
 PULAU TERSEBUT DIGUNAKAN OLEH NELAYAN ASING SEBAGAI TEMPAT PERSINGGAHAN DAN SERING MERUSAK LINGKUNGAN

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
 TEMPAT TERSEBUT DAPAT DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT BUDIDAYA TELUR PENYU

P. TOKONG NANAS (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POS.SI : 03 19' 52" U 105 57°04" T
 LUAS : 0,1 KM²
 NO. PETA LAUT : 423
 TITIK DASAR : TD.024
 TITIK REFERENSI : TR.024
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 25 MTR
 CATITAN :
 Terdapat Sumber Air Tawar
 * Secara Alami merupakan Tempat Penyu Bertelur

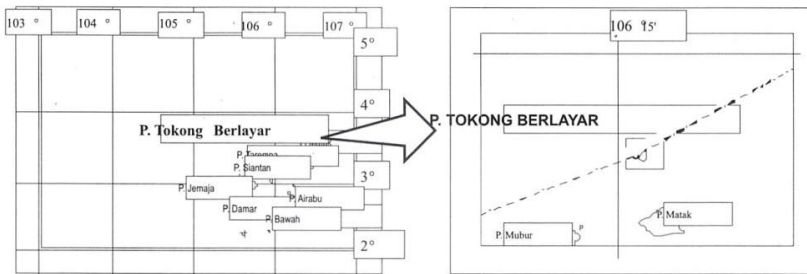
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DENGAN MALAYSIA
 PULAU TERSEBUT DIGUNAKAN OLEH NELAYAN ASING SEBAGAI TEMPAT PERSINGGAHAN DAN SERING MERUSAK LINGKUNGAN

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
 TEMPAT TERSEBUT DAPAT DIKEMBANGKAN SEBAGAI TEMPAT BUDIDAYA TELUR PENYU

P. TOKONG BERLAYAR (KAB. NATUNA)



INFORMASI PULAU

LOKASI : LAUT NATUNA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 03 27' 04" U 106 16°08" T
 LUAS : 011 KM²
 NO.PETA LAUT : 423
 TITIK DASAR : TD.026
 TITIK REFERENSI : TR.026
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 40 MTR
 CATATAN :
 Merupakan Pulau Batu

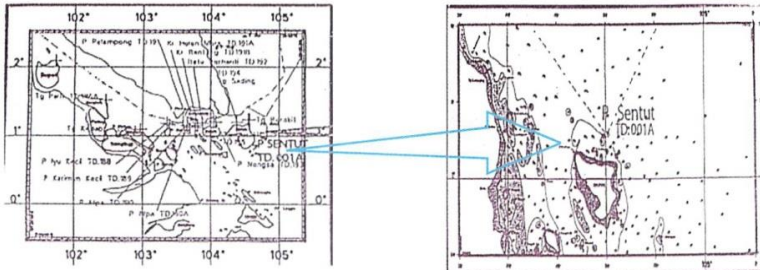
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN MALAYSIA
 PULAU TERSEBUT TERPENCIL

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN
 OLEH APARAT PEMERINTAH

P. SENTUT (KAB. BINTAN)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT SINGAPURA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 0102' 52" U 104 49°50" T
 LUAS : 011 KM²
 NO.PETA LAUT : 430 dan 431
 TITIK DASAR : TD.001A
 TITIK REFERENSI : TR.001A
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : TIDAK ADA
 CATATAN :
 Titik dasar Pulau Sentut dijadikan acuan dasar penarikan garis perbatasan wilayah Kantorng Natunatari Pulau Sentut ke Tokong Malang Biru
 *Pulau Bervegetasi terutama Pohon Ketapang

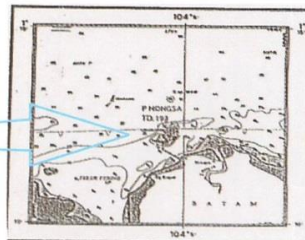
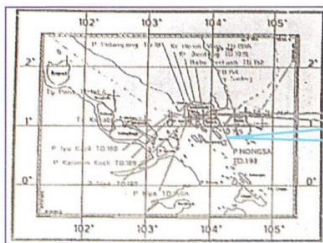
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN MALAYSIA
 RAWAN TERHADAP ABRASI

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH
 APARAT PEMERINTAH
 PERLU DIBANGUN PELINDUNG
 PANATI DAR ANCAMAN ABRASI
 DENGAN MENANAM POHON
 PELINDUNG ATAU PEMECAH
 GELOMBANG

P. NONGSA (KOTA BATAM)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT SINGAPURA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 01 12' 29" U 104 04' 47" T
 LUAS : 0,804 KM²
 NO.PETA LAUT : 431
 TITIK DASAR : TD.193
 TITIK REFERENSI : TR.193
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MENARA SUAR 20 MTR

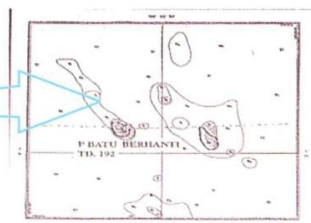
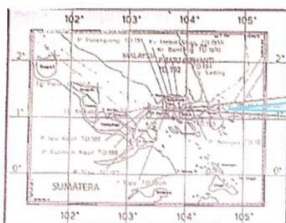
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN SINGAPURA DAN
 MALAYSIA
 PULAU DAN LINGKUNGAN
 RAWAN THDP KERUSAKAN
 THDP KERUSAKAN AKIBAT
 PENAMBANGAN PASIR LAUT

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH
 APARAT PEMERINTAH
 PERLU UPAYA NYATA PELESTARIAN
 PULAU DAN LINGKUNGAN

P. BATU BERHANTI (KOTA BATAM)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT SINGAPURA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 0111' 06" U 103 52' 57" T
 LUAS : 0,802 KM²
 NO.PETA LAUT : 431
 TITIK DASAR : TD.192
 TITIK REFERENSI : TR.192
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MERCUSUAR 13 MTR

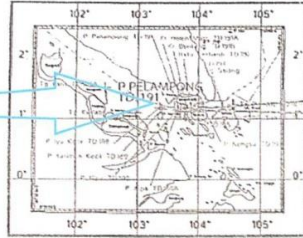
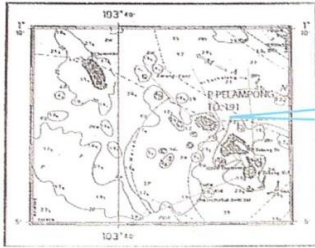
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN SINGAPURA
 DAN MALAYSIA
 RAWAN TERHADAP KERUSAKAN
 TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT
 PENAMBANGAN PASIR LAUT

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH
 APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA
 BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
 PERLU UPAYA NYATA PELESTARIAN
 PULAU DAN LINGKUNGAN

PULAU PELAMPONG (KOTA BATAM)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT SINGAPURA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 01 407' U 103 41° 58' E
 LUAS : 2 KM²
 NO. PETA LAUT : 431
 TITIK DASAR : TD.191
 TITIK REFERENSI : TR.191
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MERCUSUAR 30 MTR

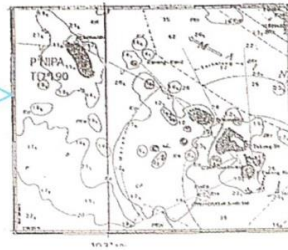
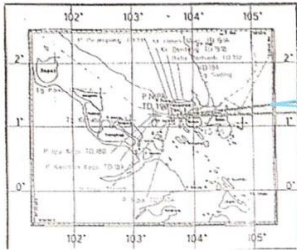
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG
 DENGAN SINGAPURA
 RAWAN TERHADAP KERUSAKAN
 TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT
 PENAMBANGAN PASIR LAUT
 PERRAIRAN SEBELAH BARAT
 PULAU TSB DIJADIKAN TEMPAT
 LEGO JANGKAR BAGI KAPAL
 YANG AKAM MASUK KE SINGAPURA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH
 APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA
 BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)
 PERLU DILAKUKAN PENGELOLAAN
 SECARA TERPADU OLEH INSTANSI
 TERKAIT UNTUK PERAIRAN DAERAH
 LEGO JANGKAR

PULAU NIPA (KOTA BATAM)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT SINGAPURA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 01 13' U 103 09° 39' 11" E
 LUAS : 3.600 KM² ± 2
 NO. PETA LAUT : 431
 TITIK DASAR : TD.190
 TITIK REFERENSI : TR.190
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MERCUSUAR 13 MTR

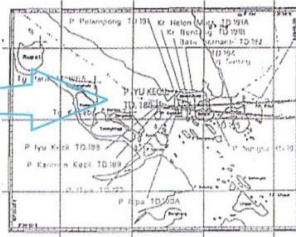
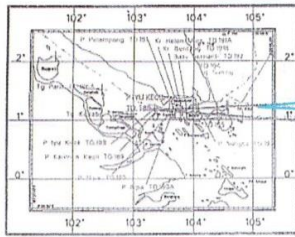
PERMASALAHAN

BERBATASAN LANGSUNG DNGN SINGAPURA
 BATAS WILAYAH MARITIM RI - SINGAPURA
 BELUM SELESAI (DARI TITIK NO.1 KEARAH
 BARAT 18 NM)
 RAWAN TERHADAP KERUSAKAN TERHADAP
 KERUSAKAN AKIBAT PENAMBANGAN PASIR
 LAUT
 PERRAIRAN SEBELAH BARAT PULAU TSB
 DIJADIKAN TEMPAT LEGO JANGKAR BAGI
 KAPAL YANG AKAM MASUK KE
 SINGAPURA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONTRUKSI DAN
 PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI
 DARI TITIK DASAR
 PERLU SEGERA PENYELESAIAN
 BATAS MARITIM RI - SINGAPURA
 PERLU ADANYA PENGAWASAN
 OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA
 BANTU NAVIGASI PELAYARAN
 (SBNP)

PULAU IYU KECIL (KAB. KARIMUN)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT MALAKA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 01 30'1" U 103 21°08"
 LUAS : 50 M²
 NO. PETA LAUT : 432
 TITIK DASAR : TD.188
 TITIK REFERENSI : TR.188
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : MERCUSUAR 18 MTR

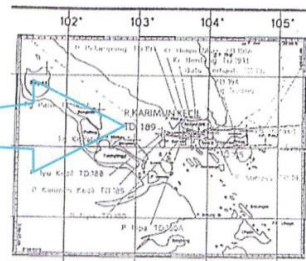
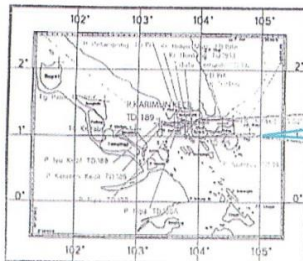
PERMASALAHAN

BERBATAS LANGSUNG DGN MALAYSIA DAN SINGAPURA
 BELUM SELESAI (DARI TITIK NO.1 KEARAH BARAT 18 NM)
 RAWAN TERHADAP KERUSAKAN TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENAMBANGAN PASIR LAUT
 PERRAIRAN SEBELAH BARAT PULAU TSB DIDADIKAN TEMPAT LEGO JANGKAR BAGI KAPAL YANG AKAN MASUK KE SINGAPURA

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI SINGAPURA DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU PEMELIHARAAN SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP)

PULAU KARIMUN KECIL (KAB. KARIMUN)



INFORMASI PULAU

LOKASI : SELAT MALAKA
 PROVINSI : KEPULAUAN RIAU
 POSISI : 01 59'9" U 103 23°20"
 LUAS : 48 M²
 NO. PETA LAUT : 431
 TITIK DASAR : TD.189
 TITIK REFERENSI : TR.189
 PENDUDUK : TIDAK ADA
 SARANA BANTUAN NAVIGASI : TIDAK ADA

PERMASALAHAN

BERBATAS LANGSUNG DGN MALAYSIA DAN SINGAPURA
 RAWAN TERHADAP KERUSAKAN TERHADAP KERUSAKAN AKIBAT PENAMBANGAN PASIR LAUT

SARAN PENGEMBANGAN

PERLU REKONSTRUKSI DAN PEMELIHARAAN TITIK REFERENSI DARI TITIK DASAR
 PERLU ADANYA PENGAWASAN OLEH APARAT PEMERINTAH
 PERLU ADANYA UPAYA NYATA PELESTARIAN PULAU

Penutup

Berdasarkan kondisi geografis seperti tersebut di atas berikut potensi dan problematikanya, sepanjang wilayah perairan Kepulauan Riau sebaiknya tidak boleh muncul kesenjangan-kesenjangan (gaps) yang mencolok, baik secara ekonomi maupun secara sosial-budaya apalagi politik. Hal ini memerlukan diutamakan diplomasi, dan dikesampingkannya hal-hal yang dapat memicu pergesekan atau perbenturan, terutama di bidang militer. Pendekatan dan pengelolaan pulau-pulau kecil terluar sebaiknya dilakukan dengan pendekatan kedaulatan (*sovereignty approach*) dan pendekatan ekonomi (*prosperity approach*)

DAFTAR PUSTAKA

- Adil, Buyong, H. *Sejarah Malaka Dalam Taman Kerajaan Melayu*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka Kementerian Pelajaran Malaysia. 1973.
- Andaya, Barbara Watson and Leonard Andaya. *A History of Malaya*. The Maximillian Press Ltd. London. 1982.
- Andaya, Leonard Y. *Kerajaan Johor 1641-1728 Pembangunan Ekonomi dan Politik*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1987.
- . *The Kingdom of Johor*. Kuala Lumpur, Oxford University Press, London, 1975.
- Anthoy, Reid, David Marr, Cen. *Dari Raja Haji Hingga Hamka*. Diterjemahkan oleh Th. Sumartana. Penerbit, Grafiti Press, Jakarta. 1983.
- Abdul Aziz, Rahimah. *Pembaralan Pemerintah Johor (1800-1945) Suatu Analisis Sosiologis Sejarah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1997.
- Abdullah, Taufik dan Abdurachman Surjomihardjo (ed). *Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arah dan Perspektif*. Jakarta: Gramedia. 1985.
- Burger, D.H. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia*. Jakarta: Gramedia. 1985.
- Groeneveldt, WP. *Historical Notes on Indonesia Compiled From Chinese Sources*. Djakarta: Bhratara. 1960.
- Hall, D.G.F. *Sejarah Asia Tenggara (Terjemahan)*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. Kementerian Pelajaran Malaysia. 1980.
- Lapian, A.B. *Jambi dalam Jaringan Pelayaran dan Perdagangan Jaringan Masa Awal*. Dalam Seminar Sejarah Melayu Kuno, Jambi: Pemda Tk. I Jambi. 1992.
- Lantana, 24 April 2002.
- Lutfi, Muchtar. Et. Al. *Sejarah Riau*. Pekanbaru, Pemda Tk. I, Riau. 1977.
- Lawalata, C. Herman, Capt. *Pelabuhan dan Pelayaran Niaga (Portoperation)*. Aksara Baru, Jakarta. 1981.
- Nuruddin-Ar Raniri, *Bustanus Salatin*, disusun oleh T. Iskandar. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka. 1966.
- Pieter Van Dan. *Beschrijvingen Van de Oost Indesche Compagnie, deel I (S-Gra Venhage)* Martinus Nijhoff. 1931.
- Resink, G.J. *Raja dan Kerajaan yang Merdeka di Indonesia 1850-1910*. Jambatan. Jakarta. 1987.
- Rahim Asmuni, Marleily. *Sejarah Kebangkitan Nasional Daerah Riau*. Jakarta: Proyek IDKD. 1982/1983.
- . *Sejarah Masa Revolusi Fisik Daerah Riau*. Jakarta: Proyek IDKD. 1979/1980.
- Sutjiatiningsih, Sri, dkk. *Kepulauan Riau pada Masa Dollar*. Depdikbud. Jakarta. 1999.
- Said, Muhammad. *Aceh Sepanjang Abad*. Medan: Penerbit Waspada, 1981./Sutera, April 2001.
- Touwen, Jeroen. *Extremes in The Archipelago: Trade and Economic Developmentn in The Outer Island of Indonesia*. 1900-1942. KITLV Press. Leiden. 2001.
- Veltaman, TJ. "Nota Over de Geschie Denis Van Het Landschaap Pidie". TBG. 58.

Penulis:

Anastasia Wiwik Swastiwi

Peneliti Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Tanjungpinang

WISATA SEJARAH : Antara Perjalanan Lintas Geografi dan Integrasi Bangsa H. Gunadi Kasnowihardjo

PENDAHULUAN

Gagasan tentang bagaimana meningkatkan wisatawan domestik yang dikaitkan dengan objek – objek wisata sejarah yang tersebar hampir di seluruh kepulauan Indonesia, sebenarnya sudah cukup lama yaitu sejak bergabungnya Direktorat Jenderal Kebudayaan menjadi satu di dalam Departemen Kebudayaan dan Pariwisata kira – kira 10 tahun yang lalu. Kebijakan Pemerintah Kolonial Belanda dengan mengasingkan beberapa Tokoh Nasional kita seperti misalnya Pangeran Diponegoro yang diasingkan diasingkan ke Manado dan kemudian ke Makassar, Cut Nya' Din diasingkan ke Sumedang, Jawa Barat, Imam Bonjol diasingkan ke Manado, dan Sultan Banjar Pangeran Hidayatullah diasingkan ke Cianjur, Jawa Barat. Hingga akhir hayat mereka para tokoh dan pahlawan nasional tersebut berada di pengasingan dan sampai sekarang makam – makam mereka tetap disana.

Sejarah menjelaskan bahwa tokoh pejuang melawan penjajah seperti Pangeran Diponegoro, pada awalnya beliau ditahan di Benteng Fort Rotterdam, kemudian setelah kondisi pemerintahan Hindia Belanda dianggap telah kondusif, maka beliau bersama keluarga dapat hidup bersama masyarakat di luar ruang tahanan. Oleh karena itu di Makassar sampai saat ini masih terdapat orang – orang yang merupakan anak cucu keturunan Pangeran Diponegoro. Bukti – bukti secara artefaktual di kompleks Benteng Fort Rotterdam, Makassar salah satu ruang bawah tanah yang berada di sisi bagian Selatan oleh masyarakat diyakini sebagai ruang tahanan Pangeran Diponegoro. Sewaktu Pangeran Diponegoro tinggal di luar benteng dan bermasyarakat di kota Makassar, hal ini dibuktikan dengan adanya sebuah bangunan rumah yang sampai sekarang masih dihuni oleh ahli waris beliau. Demikian juga dengan makam beliau yang ada di salah satu kompleks makam umum di Kota Makassar, merupakan bukti sejarah yang monumental.

Di Jawa pada umumnya dan khususnya di Yogyakarta, Pangeran Diponegoro merupakan simbol atau ikon tokoh perlawanan terhadap penjajahan Belanda. Tokoh sejarah tersebut patut untuk diangkat dan dijadikan idola bagi generasi muda. Sebagai seorang putra raja yang sudah semestinya tinggal di dalam istana yang penuh dengan kemewahan, akan tetapi Pangeran Diponegoro memilih tinggal di luar istana dan belajar agama Islam serta mengaji bersama dengan orang – orang warga masyarakat biasa. Oleh karena beliau tinggal di luar tembok kraton, maka segala sesuatu yang terjadi di luar istana dapat diketahui. Salah satu diantaranya adalah kebijakan Belanda yang akan menggusur bangunan rumah nenek beliau untuk dijadikan atau dibangun jalan. Mulai saat itulah Pangeran Diponegoro merasa terpanggil untuk melawan penjajahan yang semakin berlaku arogan di negeri ini. Dan akhirnya pecahlah Perang antara Pasukan Pangeran Diponegoro melawan tentara Belanda yang berlangsung antara tahun 1825 – 1830. Hanya dengan tipu muslihat Belanda dapat menangkap Pangeran Diponegoro yang kemudian diasingkan ke Manado dan kemudian dipindahkan ke Makassar.

Secara geografis, keberadaan makam Pangeran Diponegoro sangat jauh dengan tumpah darah dan saudara – saudara beliau yang berada di Yogyakarta. Walaupun demikian, apa yang telah terjadi marilah kita cari hikmah yang terkandung dari peristiwa tersebut. Dari sisi historis – arkeologis wacana dan data tersebut dapat dikelola agar dapat

lebih bermanfaat bagi masyarakat. Pangeran Diponegoro, Cut Nya' Din. Tuanku Imam Bonjol, dan Sultan Hidayatullah sekedar contoh tokoh sejarah yang secara kebetulan diasingkan dan meninggal di tempat pengasingan. Mereka diasingkan oleh Belanda ke suatu tempat yang sangat jauh dari kampung halaman, menurut ukuran pada saat itu karena terbatasnya sarana transportasi. Makam – makam dan tinggalan mereka lainnya sampai saat ini menjadi ikon dan kebanggaan daerah setempat. Terlepas dari berbagai pertimbangan baik sebagai tokoh ataupun pahlawan nasional, yang jelas oleh masyarakat setempat sosok seseorang yang berasal dari etnis lain tersebut diakui dan diterima serta diperlakukan sama seperti leluhurnya.

Bagaimana dengan ahli waris ataupun keturunan beliau – beliau yang berada di daerah asal para tokoh di atas, masihkah ada kepedulian terhadap nenek moyang mereka yang saat ini dimakamkan di tempat yang jauh dari kampung halaman? Mungkinkah ada fasilitator yang dapat menjembatani masyarakat Yogyakarta untuk berwisata sejarah ke Makassar dengan paket yang murah meriah? Demikian pula masyarakat Aceh dapat berwisata sejarah ke Sumedang, Jawa Barat, masyarakat Minangkabau mampu berwisata sejarah ke Manado, dan masyarakat atau Urang Banjar dapat dengan mudah dan murah berwisata ke Cianjur, Jawa Barat. Apabila hal ini dapat diprogramkan maka akan tercipta hubungan yang harmonis antar berbagai etnis di Indonesia, sehingga akan tercipta integrasi bangsa yang semakin erat.

OBJEK – OBJEK WISATA SEJARAH

Dalam rangka pembangunan jatidiri dan karakter bangsa, wisata sejarah merupakan salah satu cara yang tepat. Para tokoh sejarah harus dikenal, dipahami dan dikagumi oleh seluruh lapisan masyarakat terutama bagi generasi muda, syukur – syukur menjadi idola mereka. Untuk itulah perlu adanya pengenalan tokoh – tokoh sejarah bangsa ini terutama bagi generasi muda kita. Seperti telah disebutkan pada bagian pendahuluan setidaknya ada 4 (empat) tokoh sejarah yang tinggalannya dapat dikemas sebagai objek wisata sejarah, yaitu :

1. Pangeran Diponegoro di Makassar, Sulawesi Selatan.

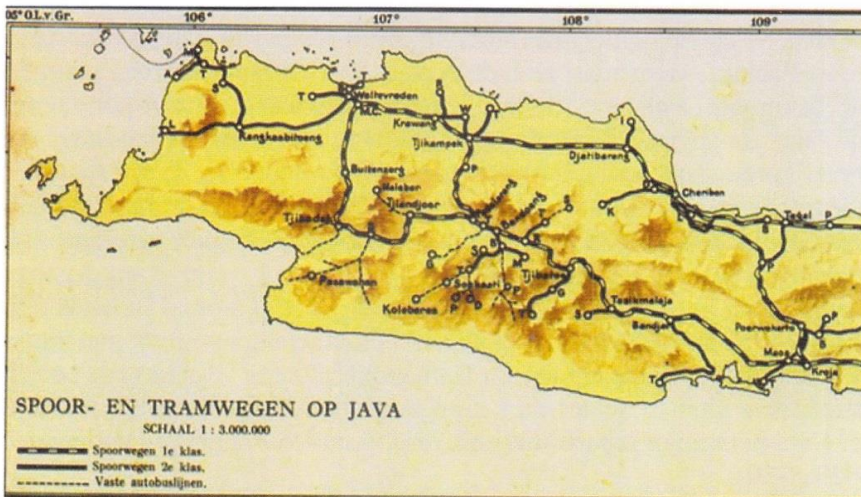
Tokoh sejarah yang memiliki nama kecil Raden Mas Ontowiryo adalah putera sulung Sultan Hamengku Buwono III, seorang raja Mataram di Yogyakarta. Beliau lahir pada tanggal 11 November 1785 di Yogyakarta dari seorang garwa ampeyan (*selir*) bernama R.A. Mangkarawati, yaitu seorang *garwa ampeyan* (istri non permaisuri) yang berasal dari Pacitan. Menyadari kedudukannya sebagai putra seorang selir, Diponegoro menolak keinginan ayahnya, Sultan Hamengkubuwana III, untuk mengangkatnya menjadi raja. Ia menolak mengingat ibunya bukanlah permaisuri. Diponegoro mempunyai 3 orang istri, yaitu: Bendara Raden Ayu Antawirya, Raden Ayu Ratnaningsih, dan Raden Ayu Ratnaningrum. Pangeran Diponegoro lebih tertarik pada kehidupan keagamaan dan merakyat sehingga ia lebih suka tinggal di Tegalrejo tempat tinggal eyang buyut putrinya, permaisuri dari Hamengku Buwono I yaitu Ratu Ageng Tegalrejo daripada tinggal di keraton. Pemberontakannya terhadap kolonial Belanda dimulai sejak kepemimpinan Hamengkubuwana V (1822) dimana Diponegoro menjadi salah satu anggota perwalian yang mendampingi Hamengkubuwana V yang baru berusia 3 tahun, sedangkan pemerintahan sehari-hari dipegang oleh Patih Danurejo bersama Residen Belanda. Cara perwalian seperti itu tidak disetujui oleh Pangeran Diponegoro (Shadily, 1980a: 829 – 830).

Perang Diponegoro berawal ketika pihak Belanda memasang patok di tanah milik

Diponegoro di desa Tegalrejo. Saat itu, beliau memang sudah muak dengan kelakuan Belanda yang tidak menghargai adat istiadat setempat dan sangat mengeksploitasi rakyat dengan pembebanan pajak. Sikap Diponegoro yang menentang Belanda secara terbuka, mendapat simpati dan dukungan rakyat. Atas saran Pangeran Mangkubumi, pamannya, Diponegoro menyingkir dari Tegalrejo, dan membuat markas di sebuah goa yang bernama Goa Selarong. Saat itu, Diponegoro menyatakan bahwa perlawanannya adalah perang sabil, perlawanan menghadapi kaum kafir. Semangat "perang sabil" yang dikobarkan Diponegoro membawa pengaruh luas hingga ke wilayah Pacitan dan Kedu. Salah seorang tokoh agama di Surakarta, Kyai Maja, ikut bergabung dengan pasukan Diponegoro di Goa Selarong. Selama perang ini kerugian pihak Belanda tidak kurang dari 15.000 tentara dan 20 juta gulden. Berbagai cara terus diupayakan Belanda untuk menangkap Diponegoro. Bahkan sayembara pun dipergunakan. Hadiah 50.000 Gulden diberikan kepada siapa saja yang bisa menangkap Diponegoro. Sampai akhirnya Diponegoro ditangkap pada tahun 1830 (Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 222 – 248).

16 Februari 1830 Pangeran Diponegoro dan Kolonel Cleerens bertemu di Remo Kamal, Bagelen (sekarang masuk wilayah Purworejo). Cleerens mengusulkan agar Kanjeng Pangeran dan pengikutnya berdiam dulu di Menoreh sambil menunggu kedatangan Letnan Gubernur Jenderal Markus de Kock dari Batavia. 28 Maret 1830 Diponegoro menemui Jenderal de Kock di Magelang. De Kock memaksa mengadakan perundingan dan mendesak Diponegoro agar menghentikan perang, permintaan itu ditolak oleh Diponegoro. Oleh karena Belanda telah menyiapkan penyeragaman dengan teliti, maka hari itu juga Diponegoro ditangkap dan diasingkan ke Ungaran, kemudian dibawa ke Gedung Karesidenan Semarang, dan langsung ke Batavia menggunakan kapal *Pollux* pada tanggal 5 April, tanggal 11 April 1830 tiba di Batavia dan ditahan di *Stadhuis* (sekarang gedung Museum Fatahillah), sambil menunggu keputusan dari Gubernur Jenderal Van den Bosch (Kartodirdjo, 1973; Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 222 – 248).

Tanggal 30 April 1830 keputusan dari Van den Bosch keluar. Pangeran Diponegoro, Raden Ayu Retnaningsih, Tumenggung Diposono dan istri, serta para pengikut lainnya seperti Mertoleksono, Banteng Wareng, dan Nyai Sotaruno diputuskan dibuang ke Manado. 3 Mei 1830 Diponegoro dan rombongan diberangkatkan dengan kapal *Pollux* ke



Peta Rel Kereta Api di Jawa Barat 1938
(Sumber : <http://Aleut.wordpress.com>)

Manado dan ditawan di Benteng Amsterdam. Setelah beberapa lama kemudian Pada tahun 1834 dipindahkan ke benteng Rotterdam di Makassar, Sulawesi Selatan. Pada tanggal 8 Januari 1855 Pangeran Diponegoro wafat dan dimakamkan di kampung Melayu, Kota Makassar (Pringgodigdo, 1977; Shadily, 1980a: 829 - 830).

2. Cut Nya' Din di Sumedang, Jawa Barat

Tokoh sejarah Cut Nya' Din adalah seorang Pahlawan Nasional Indonesia dari Aceh yang berjuang melawan Belanda pada masa Perang Aceh. Setelah wilayah VI Mukim diserang, ia mengungsi, sementara suaminya Ibrahim Lamnga bertempur melawan Belanda. Ibrahim Lamnga tewas di Gle Tarum pada tanggal 29 Juni 1878 yang menyebabkan Cut Nya' Din sangat marah dan bersumpah hendak menghancurkan Belanda. Teuku Umar, salah satu tokoh yang melawan Belanda, melamar Cut Nya' Din. Pada awalnya Cut Nya' Din menolak, tetapi karena Teuku Umar membolehkannya ikut serta dalam medan perang, Cut Nya' Din setuju untuk menikah dengannya pada tahun 1880. Mereka dikaruniai anak yang diberi nama Cut Gambang. Setelah pernikahannya dengan Teuku Umar, ia bersama Teuku Umar bertempur bersama melawan Belanda. Namun, Teuku Umar gugur saat menyerang Meulaboh pada tanggal 11 Februari 1899, sehingga ia berjuang sendirian di pedalaman Meulaboh bersama pasukan kecilnya. Cut Nya' Din saat itu sudah tua dan memiliki penyakit encok dan rabun, sehingga satu pasukannya yang bernama Pang Laot melaporkan keberadaannya karena iba melihat Cut Nya' Din yang sakit - sakitan. Beliau akhirnya ditangkap dan dibawa ke Banda Aceh, di sana beliau dirawat dan penyakitnya mulai sembuh. Namun, keberadaannya menambah semangat perlawanan rakyat Aceh. Ia juga masih berhubungan dengan pejuang Aceh yang belum tertangkap. Akibatnya, Cut Nya' Din dibuang ke Sumedang. Cut Nya' Din meninggal pada tanggal 6 November 1908 dan dimakamkan di Gunung Puyuh, Sumedang (Kartodirdjo, 1973; Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 283 – 305).

Pada tanggal 26 Maret 1873, Belanda menyatakan perang kepada Aceh, dan mulai melepaskan tembakan meriam ke daratan Aceh dari kapal perang *Citadel van Antwerpen*. Perang Aceh pun meletus. Pada perang pertama (1873-1874), Aceh yang dipimpin oleh Panglima Polim dan Sultan Machmud Syah bertempur melawan Belanda yang dipimpin Johan Harmen Rudolf Köhler. Saat itu, Belanda mengirim 3.198 prajurit. Lalu, pada tanggal 8 April 1873, Belanda mendarat di Pantai Ceureumen di bawah pimpinan Köhler, dan langsung bisa menguasai Masjid Raya Baiturrahman dan membakarnya. Kesultanan Aceh dapat memenangkan perang pertama. Ibrahim Lamnga yang bertarung di garis depan kembali dengan sorak kemenangan, sementara Köhler tewas tertembak pada April 1873. Tahun 1874-1880, di bawah pimpinan Jenderal Jan van Swieten, daerah VI Mukim dapat diduduki Belanda pada tahun 1873, sedangkan Keraton Sultan jatuh pada tahun 1874. Cut Nya' Din dan bayinya akhirnya mengungsi bersama ibu-ibu dan rombongan lainnya pada tanggal 24 Desember 1875. Suaminya selanjutnya bertempur untuk merebut kembali daerah VI Mukim. Ketika Ibrahim Lamnga bertempur di Gle Tarum, ia tewas pada tanggal 29 Juni 1878. Hal ini membuat Cut Nya' Din sangat marah dan bersumpah akan menghancurkan Belanda. Teuku Umar, tokoh pejuang Aceh, melamar Cut Nya' Din. Pada awalnya Cut Nya' Din menolak. Namun, karena Teuku Umar mempersilakannya untuk ikut bertempur dalam medan perang, Cut Nya' Din akhirnya menerimanya dan menikah dengan Teuku Umar pada tahun 1880. Hal ini membuat meningkatnya moral semangat perjuangan Aceh melawan kolonial Belanda (Radjab, 1964; Shadily, 1980c: 3574).

Untuk menaklukkan Aceh Belanda mengirimkan sejumlah Pasukan *De Marsose*

yang dikenal sangat kejam. Unit De Marsose yang terdiri dari orang – orang Cina dan Ambon mereka sangat ditakuti oleh orang – orang Aceh karena kekejamannya. Apa saja yang mereka temui disepanjang perjalanan mereka membunuh ataupun merusak apa saja yang mereka temui. Akibatnya banyak orang Aceh yang tidak berani ikut gerilya, kesempatan ini digunakan oleh Belanda untuk mencari simpati kepada masyarakat Aceh. Untuk itu Van der Heyden membubarkan unit "De Marsose". Taktik ini juga menyebabkan kesuksesan jendral selanjutnya karena banyak orang Aceh yang tidak ikut melakukan jihad takut kehilangan nyawa mereka. Jendral Joannes Benedictus van Heutsz memanfaatkan ketakutan ini dan mulai menyewa orang Aceh untuk memata-matai pasukan pemberontak sebagai informan sehingga Belanda menemukan rencana Teuku Umar untuk menyerang Meulaboh pada tanggal 11 Februari 1899 dan Teuku Umar gugur dalam pertempuran tersebut (Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 283 – 305).

3. Tuanku Imam Bonjol di Manado, Sulawesi Utara

Terjadinya peperangan di tanah Minangkabau yang dikenal dengan Perang Paderi, pada awalnya dipicu oleh silang pendapat akidah Islamiyah antara kaum Ulama dan kaum Adat yang di dominasi oleh Raja dan para Bangsawan. Perselisihan ini dilatar belakangi oleh adanya keinginan para ulama di kerajaan Pagaruyung untuk menerapkan dan menjalankan syariat Islam sesuai dengan Mahzab Wahabi yang waktu itu berkembang di tanah Arab Saudi. Serangan kaum Paderi ini menyebabkan Sultan Muning Alamsyah terpaksa menyingkir dan melarikan diri dari ibukota kerajaan. Dari catatan Raffles yang pernah mengunjungi Pagaruyung di tahun 1818, menyebutkan bahwa ia hanya mendapati sisa-sisa istana raja Minangkabau yang sudah terbakar. Karena terdesak dalam peperangan, pada 21 Februari 1821 kaum Adat meminta bantuan Belanda di Padang, dengan kompensasi penyerahan beberapa wilayah pedalaman Minangkabau. Perjanjian ini dihadiri juga oleh keluarga Kerajaan Pagaruyung di bawah pimpinan Sultan Tangkal Alam Bagagar yang kemudian diangkat pemerintah Hindia-Belanda sebagai *Regent Tanah Datar*. Keterlibatan Belanda dalam perang karena "diundang" oleh kaum Adat, dan campur tangan Belanda dalam perang itu ditandai dengan penyerangan Simawang dan Sulit Air oleh pasukan *Kapten Goffinet* dan *Kapten Dienema* awal April 1821 atas perintah Residen *James du Puy* di Padang. Serangan ini berhasil memukul mundur Kaum Paderi keluar dari Pagaruyung. Dan Belanda membangun benteng di Batusangkar dengan nama *Fort van der Capellen*, sedangkan Kaum Paderi menyusun kekuatan dan bertahan di Lintau (Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 195 - 210).

Tuanku Imam Bonjol yang bernama asli Muhammad Shahab muncul sebagai pemimpin dalam Perang Padri setelah sebelumnya ditunjuk oleh *Tuanku nan Renceh* sebagai Imam di Bonjol. Dan kemudian juga ditunjuk sebagai Panglima Perang Padri setelah Tuanku nan Renceh meninggal dunia. Setelah berakhirnya perang Diponegoro dan pulihnya kekuatan Belanda di Jawa, pemerintah Hindia-Belanda kembali mencoba untuk menundukan Kaum Padri. Kedatangan kembali Belanda ke tanah Minangkabau saat itu justru disambut dengan perlawanan dari seluruh masyarakat Minang, karena antara Kaum paderi dan Kaum Adat telah bersatu bahu-membahu melawan Belanda. Perang gerilya di Sumatera Barat yang dipimpin oleh Tuanku Imam Bonjol merupakan peperangan yang sangat besar menelan beaya dan korban di pihak Belanda. Untuk merebut dan menduduki Benteng Bonjol, berbagai pasukan didatangkan dari Batavia, Madura, bahkan Belanda juga mendatangkan pasukan yang terdiri dari orang – orang Afrika. Beberapa panglima perang Belanda yang dikirim untuk menghadapi Kaum Paderi mati di medan perang.

Perang Paderi sama dengan Perang Diponegoro bagi Belanda merupakan “pukulan” berat. Serangan yang bergelombang serta bertubi-tubi dan hujan peluru dari pasukan artileri yang bersenjata meriam-meriam besar, selama kurang lebih 6 bulan lamanya, serta pasukan infantri dan kavaleri pihak Belanda yang terus berdatangan. Akhirnya pada tanggal 15 Agustus 1837, bukit Tajadi jatuh, dan pada tanggal 16 Agustus 1837 benteng Bonjol secara keseluruhan dapat ditaklukkan. Namun Tuanku Imam Bonjol dapat mengundurkan diri keluar dari benteng dengan didampingi oleh beberapa pengikutnya mundur menuju daerah Marapak (Shadily, 1980b: 1393).

Dalam pelarian dan persembunyiannya, Tuanku Imam Bonjol terus mencoba mengadakan konsolidasi terhadap seluruh pasukannya yang telah bercerai-berai dan lemah, namun karena telah lebih 3 tahun bertempur melawan Belanda secara terus menerus, ternyata hanya sedikit saja yang tinggal dan masih siap untuk bertempur kembali. Dalam kondisi seperti ini, tiba-tiba datang surat tawaran dari Residen Francis di Padang untuk mengajak berunding. Kemudian Tuanku Imam Bonjol menyatakan kesediaannya melakukan perundingan. Perundingan itu dikatakan tidak boleh lebih dari 14 hari lamanya. Selama 14 hari berkibar bendera putih dan gencatan senjata berlaku. Tuanku Imam Bonjol diminta untuk datang ke *Palupuh* tempat perundingan tanpa membawa

senjata. Tapi hal itu cuma jebakan Belanda untuk menangkap Tuanku Imam Bonjol, peristiwa itu terjadi di bulan Oktober 1837 dan kemudian beliau dibawa ke Padang. Pada tanggal 23 Januari 1838 dipindahkan ke Cianjur, dan pada akhir tahun 1838 beliau diasingkan ke Ambon. Tanggal 19 Januari 1839 Tuanku Imam Bonjol dipindahkan ke Manado. Disinilah pada tanggal 8 November 1864, setelah menjalani hidup di pengasingan selama 27 tahun, Tuanku Imam Bonjol wafat dan dimakamkan di Manado (Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 195 – 210).

4. Sultan Hidayatullah di Cianjur, Jawa Barat

Tokoh sejarah dari Kasultanan Banjar di Kalimantan Selatan ini sama dengan ketiga tokoh yang telah diuraikan di atas yaitu sebagai seorang yang jujur dan berani melawan penjajah, serta selalu mengutamakan kepentingan rakyat. Di daerah Kalimantan Selatan Belanda dibuat kalang kabut akibat perlawanan yang dipimpin oleh Pangeran Hidayatullah dan Pangeran Antasari. Seperti halnya yang dialami Belanda di Jawa, Minangkabau, maupun di Aceh, dalam menaklukkan Kerajaan Banjarpun Belanda sering “dipermalukan” karena kekalahan demi kekalahan yang sering dialaminya. Perang Banjar dikenal sebagai perang terpanjang bagi pemerintah Hindia-Belanda. Beberapa kali Batavia mengirimkan armadanya ke Kalimantan Selatan (Banjarmasin) selalu gagal dan pasukannya banyak yang tewas di medan pertempuran. Salah satu diantaranya ialah hancurnya kapal perang *Onrust* beserta pasukannya yang ditenggelamkan di hulu Sungai Barito (Bondan, Tanpa Tahun).



Gambar 5: Bangunan Pertahanan di Desa Cipada Kecamatan Cikalongwetan, Bandung Barat. Dari sini dapat diamati jalan raya Cianjur-Bandung dan Purwakarta-Bandung serta Jalur Kereta Api Batavia-Bandung (Sumber: <http://www.bentengindonesia.org.php>)

Pangeran Hidayatullah yang seharusnya bertahta sebagai Sultan Banjar karena kelicikan politik adu – domba Belanda, maka yang diangkat sebagai Sultan Banjar saat itu adalah Pangeran Tamjidillah. Walaupun pada waktu Belanda mengangkat Pangeran Hidayatullah sebagai Mangkubumi dan akhirnya memakzulkan Sultan Tamjidillah dan mengangkat Pangeran Hidayatullah sebagai Sultan Banjar. Akan tetapi Pangeran Hidayatullah tidak menerima pengangkatan yang dilakukan oleh Belanda tersebut. Beliau bagi rakyat Banjar tetap diakui sebagai Sultan Banjar yang syah dan tetap memimpin rakyat Banjar untuk melawan dan mengusir penjajah Belanda dari banua Banjar. Sementara Pangeran Hidayatullah bermarkas di Gunung Pamotan, Pangeran Antasari dan pasukannya terus melakukan serangan – serangan gerilya (Shadily, 1980b: 1299).

Oleh karena Belanda merasa *kewalahan* menghadapi perlawanan rakyat Banjar yang dipimpin oleh Pangeran Hidayatullah dan Pangeran Antasari tersebut, maka salah satu cara yang dilakukan untuk dapat menangkap Pangeran Hidayatullah adalah tipu daya seperti yang dilakukan dalam menangkap Pangeran Diponegoro dan Tuanku Imam Bonjol. Sebelumnya Belanda terlebih dahulu menahan Ratu Siti ibunda Sultan Hidayatullah. Dengan menulis surat atas nama Ratu Siti kepada Sultan Hidayatullah, yang isinya agar mengunjungi beliau sebelum dihukum gantung oleh pihak Belanda. Surat tersebut tertera cap Ratu Siti yang direkayasa oleh Belanda. Setelah menerima surat tersebut Sultan Hidayatullah meninggalkan markas pertahanan dan pergi menuju Banjarmasin untuk menemui ibunda Ratu Siti. Pada saat itulah beliau ditangkap oleh Belanda dan bersama keluarga serta pengiringnya Sultan Hidayatullah diasingkan ke Cianjur, Jawa Barat. Di tempat pengasingan beliau wafat pada tanggal 24 Nopember 1904 pada usia 82 tahun Poesponegoro dan Notosusanto, 2008: 271 – 282).

Makam – makam tokoh sejarah di atas baik oleh pemerintah maupun masyarakat setempat diakui sebagai warisan pusaka leluhur yang memiliki nilai – nilai perjuangan dan suri tauladan yang sangat positif bagi generasi muda. Dengan kata lain bahwa tinggalan makam ke empat tokoh sejarah tersebut merupakan *tangible* dan *intangible heritage* yang harus dijaga kelestarian dan pelestariannya, serta dapat dimanfaatkan sebagai salah satu objek wisata sejarah bagi generasi muda dan anak – anak sekolah. Secara monumental, makam – makam tersebut mungkin tidak menarik, akan tetapi wisata sejarah tidak hanya mengunjungi objek yang bersifat bendawi dan kasat mata (*tangible heritage*), akan tetapi yang lebih penting dari makna wisata sejarah adalah wisatawan sadar dan mampu memahami nilai – nilai filosofis (*intangible heritage*) yang dicontohkan oleh tokoh – tokoh sejarah tersebut (Asep Saefullah, 2007).

PERJALANAN LINTAS GEOGRAFIS DAN IKATAN EMOSIONAL LINTAS ETNIS

Untuk siapa objek wisata sejarah tersebut disajikan? Seperti objek wisata pada umumnya yang akan dikunjungi oleh siapapun baik wisatawan domestik ataupun asing dan tidak ada batasan apapun. Walaupun demikian, dalam konteks tulisan ini objek wisata sejarah yang dimaksud dapat “dikemas” secara khusus dengan melibatkan berbagai pihak yang dapat memfasilitasi program kunjungan wisata sejarah ini. Tanpa ada keterlibatan pihak – pihak lain yang mau dan mampu memfasilitasi program paket wisata sejarah ini mustahil apa yang digagas dalam tulisan ini akan dapat terwujud.

Data sejarah menunjukkan bahwa Pangeran Diponegoro putera sulung Sultan Hamengkubuwono III dari isteri selir R.A. Mangkarawati dari Nagari Ngayogyakarta

Hadiningrat makamnya ada di Kampung Melayu, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Dari hasil pengamatan penulis selama lima tahun saat bertugas di Makassar, peziarah khusus dari Jawa yang pernah saya temui yaitu rombongan Panglima dari Komando Daerah Militer Diponegoro dan Rektor Universitas Diponegoro, Semarang. Selain melakukan “nyekar” ke Makam Pangeran Diponegoro yang terletak di Jalan Diponegoro, Makassar, rombongan tersebut juga melakukan kunjungan ke Fort Rotterdam dan melihat langsung ruangan bawah tanah yang konon dijadikan kamar tahanan beliau. Saya yakin baik keluarga besar Kodam Diponegoro maupun civitas akademika Universitas Diponegoro merasa memiliki ikatan emosional dengan sosok Pangeran Diponegoro. Sementara itu, beberapa kali saya menemui rombongan wisatawan domestik yang datang dari daerah Sulawesi Selatan begitu masuk ke kompleks Fort Rotterdam yang mereka cari dan lihat pertama adalah ruang bawah tanah tempat Pangeran Diponegoro di tahan. Mengapa mereka tidak mengutamakan masuk Museum La Galigo atau melihat – lihat gedung – gedung yang berarsitektur colonial? Hal ini menunjukkan adanya ikatan emosional antara masyarakat Sulawesi Selatan dan Pangeran Diponegoro.

Bagaimana dengan masyarakat Yogyakarta yang sebagian besar pasti memiliki ikatan emosional dengan Pangeran Diponegoro? Adakah keinginan mereka untuk berziarah ke makam leluhur yang berada ditempat yang jauh dan memerlukan biaya yang cukup besar bagi masyarakat kelas ekonomi menengah ke bawah? Berdasarkan adanya kunjungan yang dilakukan oleh keluarga besar Kodam Diponegoro dan civitas akademika Universitas Diponegoro di atas dapat dianalogikan bahwa masyarakat Yogyakarta khususnya pasti ada keinginan untuk bias “nyekar” ke makam leluhur seorang tokoh yang sangat dibanggakan. Kondisi seperti ini pasti dirasakan pula oleh masyarakat Aceh terhadap Cut Nya' Din tokoh idola mereka yang makamnya berada di Sumedang Jawa Barat. Demikian pula masyarakat Minangkabau akan selalu merindukan tokoh sejarah Tuanku Imam Bonjol yang diasingkan dan wafat di Manado. Hal yang serupa pasti dirasakan pula oleh masyarakat Banjar yang berkeinginan untuk dapat ziarah ke makam Sultan Hidayatullah di Cianjur, Jawa Barat (Kasnowihardjo, 2004).

Perjalanan lintas geografi seperti dari Aceh ke Sumedang, Dari Yogyakarta ke Makassar, dari Sumatera Barat ke Manado, dan dari Kalimantan Selatan ke Cianjur, merupakan perjalanan yang sangat menarik karena akan mengenal wilayah atau daerah dan budaya masyarakat yang berbeda yang selama ini mungkin hanya dikenal dari televisi atau mass media lainnya. Untuk mewujudkan keinginan masyarakat tersebut perlu ada fasilitator yang mampu mengemas satu paket perjalanan wisata sejarah yang “murah meriah”. Tentu saja fasilitator ini perlu melibatkan Pemerintah Kabupaten/Kota dan Propinsi di kedua wilayah tersebut. Dengan adanya dukungan dari Pemerintah, maka kendala yang dihadapi oleh masyarakat ekonomi menengah ke bawah akan terbantu. Dalam skala nasional paket wisata sejarah khusus untuk para pelajar dan generasi muda dapat diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala Cq. Direktorat Geografi Sejarah dengan melibatkan Unit – unit Pelaksana Teknis yang ada di daerah seperti Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai tradisional serta Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala.

Selain menambah wawasan masyarakat, paket wisata sejarah seperti di atas akan menjadi sarana untuk menyambung tali silaturahmi antar etnis dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia. Objek wisata sejarah baik yang bersifat *tangible* maupun *intangible* keduanya akan menjadi simpul tali silaturahmi. Sebagai contoh, antara masyarakat Yogyakarta dan Makassar yang sama – sama memiliki ikatan emosional dengan Pangeran Diponegoro, pertemuan diantara keduanya akan dapat memperkokoh

kesatuan dan persatuan bangsa. Demikian halnya yang akan terjadi apabila antara masyarakat Aceh dan masyarakat Sumedang bertemu dalam satu ikatan emosional di kompleks Makam Cut Nya' Din. Hal serupa akan dialami juga antara masyarakat Minangkabau dan masyarakat Manado, serta antara masyarakat Banjar dan masyarakat Cianjur. Terikatnya tali silaturahmi antar etnis ini selain akan menambah wawasan dan pemahaman budaya bagi dan tentang masing – masing masyarakat yang bersangkutan, yang lebih penting adalah terciptanya kerukunan antar etnis yang berujung pada munculnya solidaritas sosial dan integrasi bangsa yang semakin kuat (Kasnowihardjo, 2010).

PENUTUP

Wisata sejarah, sebuah program yang cukup menarik apabila Pemerintah mampu mengemas dalam satu paket perjalanan yang “murah – meriah” sehingga akan terjangkau oleh masyarakat ekonomi menengah ke bawah. Masalah utama yang harus dipikirkan adalah transportasi dan akomodasi, apabila kita mampu menyediakan sarana transportasi “promo” baik darat, laut, dan udara, serta tersedianya fasilitas akomodasi sesederhana mungkin saya yakin akan menarik banyak peminat. Rupanya dua hal inilah yang membuat wisata ziarah ke makam Wali Songo sejak sepuluh tahun silam hingga sekarang masih tetap ramai. Keberhasilan paket wisata ziarah “Wali Songo” yang mampu menggerakkan perjalanan lintas geografis yang dikelola oleh lembaga non pemerintah harus kita akui. Tokoh figur Wali Songo mampu menjadi daya tarik yang sangat kuat sehingga berbondong – bondong rombongan wisatawan dari Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Nusa Tenggara Barat berziarah ke makam para wali penyebar agama Islam di Jawa. Paket wisata sejarah akan lebih berhasil daripada wisata ziarah, karena wisata sejarah tidak terikat oleh salah satu agama (Kasnowihardjo, 2004).

Apabila model wisata sejarah di atas dapat berhasil dikembangkan, maka dampak positif lainnya yang akan langsung dapat dirasakan ialah terbentuknya perekat-perekat dalam mewujudkan persatuan dan kesatuan bangsa. Dengan demikian tidak akan ada kekhawatiran bagi bangsa ini akan munculnya ancaman disintegrasi. Untuk dapat mewujudkan model wisata sejarah, selain menumbuh-kembangkan ikatan emosional pada masyarakat, beberapa hal yang harus dipersiapkan ialah penelitian akademik agar dapat memberikan eksplanasi yang benar tentang objek wisata sejarah yang dimaksud. Selain itu penelitian akademik tersebut juga bertujuan mencari dan menemukan data yang dapat digunakan untuk merumuskan bagaimana menciptakan semangat ikatan emosional antara masyarakat dan objek yang dikaji. Setelah dilakukan penelitian secara akademik, apabila secara fisik kondisi objek tersebut telah mengalami kerusakan, maka perlu diusulkan untuk dilakukan pemugaran maupun pelestarian serta penataan lingkungannya. Apabila penelitian dan pelestarian telah dilakukan, maka suatu objek wisata sejarah tersebut siap dimanfaatkan sebagai daerah tujuan wisata (Kasnowihardjo, 2010).

DAFTAR BACAAN:

- Anonim, 1999/2000. *Hikayat Bajar*, Seri Penerbitan Museum Negeri Lambung Mangkurat, Museum Negeri Provinsi Kalimantan Selatan Lambung Mangkurat.
- Asep Saefullah, 2010. *Wisata, Sejarah dan Makna*, dalam <http://mycityblogging.com/cirebon> diposting pada tanggal 20 Oktober 2007.
- Bondan, Amir Hasan Kiai, Tanpa Tahun Terbit. *Suluh Sejarah Kalimantan*, Tjetakan

- Pertama, M.A.I. Pertjetakan FADJAR, Bandjarmasin.
- Kartodirdjo, Sartono (ed.) 1973. *Sejarah Perlawanan – Perlawanan Terhadap Kolonialisme*, Pusat Sejarah ABRI, Departemen Pertahanan dan Keamanan, Jakarta.
- Kasnowihardjo, Gunadi. 2004. “Wisata Ziarah dan Wisata Sejarah di Indonesia: Prospek dan Pengembangannya”, Makalah dipresentasikan dalam *Program Lawatan Sejarah di Kalimantan Selatan*, Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Pontianak 14 – 16 Juli 2004 (belum diterbitkan).
- Kasnowihardjo, Gunadi, 2010. “Sumbangan Arkeologi dalam Mewujudkan Solidaritas Sosial dan Integrasi Bangsa, *Berkala Arkeologi Sangkhakala*, Vol. XIII, No. 26, September 2010, Akred-LIPI, Balai Arkeologi Medan.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Notosusanto, Nugroho (ed), 2008. *Sejarah Nasional Indonesia IV*, edisi pemutakhiran, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta.
- Pringgodigdo, A. G. 1977. *Ensiklopedi Umum*, Penerbit Yayasan Kanisius.
- Radjab, Muhammad. 1964. *Perang Paderi di Sumatera Barat, (1803 – 1838)*, Penerbit PN. Balai Pustaka, Djakarta.
- Shadily, Hassan. 1980a. *Ensiklopedi Indonesia Jilid 2*, diterbitkan oleh Ichtiar Baru – Van Hoeve, Jakarta.
- Shadily, Hassan. 1980b. *Ensiklopedi Indonesia Jilid 3*, diterbitkan oleh Ichtiar Baru – Van Hoeve, Jakarta.
- Shadily, Hassan. 1980c. *Ensiklopedi Indonesia Jilid 6*, diterbitkan oleh Ichtiar Baru – Van Hoeve, Jakarta.

;Biodata Penulis:

Drs. H. Gunadi Kasnowihardjo, M.Hum. (gunbalar@yahoo.com)

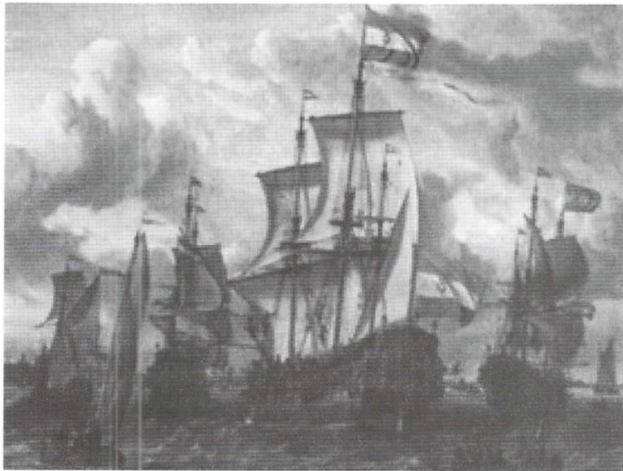
Lahir di Klaten, 16 Juni 1955, pendidikan terakhir S2 Arkeologi, Universitas Indonesia. Pendidikan S1 jurusan Arkeologi diselesaikan di Universitas Gadjah Mada. Karier sebagai pegawai negeri sipil diawali di Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Jawa Tengah (sekarang BP3 Jawa Tengah). Tahun 1997 – 2002 diangkat sebagai Kepala Suaka Peninggalan Sejarah dan Purbakala Propinsi Sulawesi Selatan dan Tenggara, tahun 2002 – 2006 menjabat sebagai Kepala Balai Penelitian Arkeologi Wilayah Kalimantan merangkap sebagai pejabat fungsional peneliti arkeologi. Tahun 2007 hingga sekarang sebagai peneliti bidang arkeologi dengan jabatan Peneliti Madya dan Gol. IVC.

BANDA NAIRA DALAM PRESPEKTIF SEJARAH MARTIM

Kilas Balik Ekspedisi Spice Islands

Oleh Mezak Wakim

Inspirasi menemukan dunia baru yang diidentifikasi kemudian sebagai Maluku yang di petakan dalam ekspedisi para penjelajah dunia membuat kepulauan Maluku yang di sebut sebagai Spice Islands menjadi terpenting dalam jejaring perdagangan internasional. Antonio de Abreu dan Fransisco Serrao menjadi penentu ekspedisi yang dirancang oleh Frans Ferdinand dan Ratu Isabella untuk mencari dimana kepulauan rempah-rempah tersebut. Banda pada bulan November 1511 menjadi bahan perbincangan internasional ketika dari perjalanan yang panjang dengan dipandu nakoda melayu tibalah Antonio de Abreu dan Fransisco Serrao di Kepulauan Banda Naira. Rekonstruksi sejarah perjalanan penjelajah dunia menjadi bagain terpenting dalam sejarah Maritim yang mengisahkan sebuah penemuan yang akan melahirkan pusat-pusat ekonom baru di Maluku.



A. Interaksi Regional : Cikal Bakal Munculnya Perdagangan Internasional di Maluku.

Sumber sejarah cina kuna telah mengidentifikasi nama Maluku dalam berita *Tionghoa* yang diterjemahkan *Grounevelt*, bahwa nama Maluku pertama kali muncul dalam sejarah raja-raja *Tang* (618-906). Sumber itu memberikan penelusuran mendalam bahwa Bali terletak di sebelah timur Kaling dan disebelah barat dari Ma-li-ki. Nama Maliki diidentifikasi sebagai Maluku. Catatan ini menjadi penting yang mengarahkan peranan

Kepulauan Maluku dalam jejaring Internasional setidaknya sejak awal abad Masehi. Saat itu, cengkeh dan pala menjadi barang dagangan yang berharga karena amat dibutuhkan oleh bangsa-bangsa lain di luar Nusantara. Kutipan lain dari beberapa sumber sejarah cina kuno juga memberikan kesaksian keberadaan cengkeh di tempat-tempat yang jauh dari tanaman endemic Maluku . Seorang naturalis Romawi bernama Pliny the Elder yang tinggal di Alexandria (Mesir) menuliskan tentang adanya rempah-rempah (cengkeh) yang dibawa pelaut pemberani dari timur dengan menggunakan perahu-perahu sederhana. Sementara itu, sumber sejarah *Dinasti Han* (abad 2 SM-2 M) juga menyebutkan jika para pejabat kerajaan hendak menghadap Kaisar, mereka harus mengunyah cengkeh sebagai penyedab bau mulut. Dalam sumber cina lainnya juga cengkeh disebut sebagai *Chi-She* (awal) atau juga *Ting-Hsiang* (belakangan) yang dilukiskan bentuknya sebagai paku dan didatangkan dari *Mo-Wu* atau Maluku. Bukti-bukti sejarah ini membuktikan

bahwa cengkeh telah diperdagangkan setidaknya sejak awal abad masehi. Perdagangan ini menjadi semakin marak ketika kerajaan besar seperti Sriwijaya, Mataram Kuno, dan Majapahit terlibat dalam perdagangan Internasional terutama India dan China. Jejaring perdagangan yang melibatkan Maluku memuncak sekitar abad 16 tidak lama setelah orang-orang Eropa mulai menjelajahi lautan untuk mencari “emas hijau” ini tempat asalnya. Pada masa itu seakan semua mata tertuju ke Maluku yang mampu menjadi penggerak perdagangan Internasional.

A. Banda Naira Dalam Perspektif Sejarah Maritim

Maluku yang dalam konteks sejarah meliputi daerah yang kini disebut Provinsi Maluku dan Maluku Utara, wilayahnya membentang dari Utara hingga selatan dari Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kedua Provinsi ini dapat digolongkan sebagai provinsi kepulauan dengan luas wilayahnya $\pm 851.000 \text{ km}^2$. Dari luas wilayah tersebut ternyata wilayah lautnya mencapai seluas 765.272 km^2 (90%) sedangkan wilayah daratannya hanya 85.728 km^2 (10%). Pada masa lampau di wilayah wilayah itu tumbuh kerajaan-kerajaan besar yang unggul di sektor kelautan, seperti kerajaan Ternate dan Tidore di Maluku Utara serta Banda dan Hitu di Maluku Selatan (Provinsi Maluku sekarang).

Nasib dari kerajaan kerajaan di dua wilayah provinsi itu tidak bedanya dengan kerajaan kerajaan lainnya di Nusantara. Orientasi ke dunia maritim semakin surut bersamaan dengan hadirnya Portugis, Belanda dan Inggris dengan armada-armada besar yang mampu melintasi pesisir

benua dan samudera, untuk kemudian melakukan tindakan monopoli pelayaran diperairan Nusantara. Kendati demikian sisa-sisa dunia kebaharian masyarakat Maluku masa lampau itu masih dapat kita temukan di wilayah-wilayah pesisir di kedua propinsi tersebut. Walaupun harus diakui, bahwa dewasa ini kelompok masyarakat itu tidak dapat digolongkan lagi sebagai masyarakat bahari, karena orientasi ke darat sudah lebih kuat dari orientasi ke laut. Salah satu dari masyarakat bahari masa lampau itu dapat kita temukan sisa-sisanya di wilayah Kecamatan Banda Maluku tengah.

Kecamatan Banda yang terdiri dari 11 buah pulau kecil itu dapat digolongkan sebagai kecamatan kepulauan. Luas wilayah Kecamatan Banda seluruhnya adalah 2.568

km^2 yang terdiri atas luas wilayah daratan $180,59 \text{ km}^2$ (7,5%) dan luas wilayah lautannya mencapai $2.387,51 \text{ km}^2$ (82,5%). Pengertian luas lautan yang dimaksudkan hanya terbatas pada perairan laut sekitar kepulauan Banda. Sedangkan luas Laut Banda keseluruhan yang berada dalam lingkup wilayah provinsi Maluku adalah $\pm 470.000 \text{ km}^2$.

Sebagai daerah produsen buah pala, Kepulauan Banda sudah terkenal di dunia internasional sejak sebelum abad ke 15. Kontak awal terjadi dengan bangsa-bangsa Asia, seperti para pelaut dan pedagang Melayu, India, Cina dan Arab. Orang-orang Banda selain menjual pala dan fulinya, juga ikut serta dalam pelayaran perdagangan itu sampai ke Malaka, tempat dimana berkumpul berbagai armada dagang. Tome Pires dalam *Suma Orientalnya* menyebutkan salah satu kelompok pedagang yang ada di Malaka ketika itu adalah Maluku dan Banda).

Orang-orang Banda selain ikut serta dalam pelayaran niaga, juga memiliki armada dagang sendiri yang mengangkut hasil-hasil bumi dari pulau-pulau lain ke Banda).

Informasi historis tersebut diatas, memberi gambaran bahwa daerah kepulauan Banda selain berfungsi sebagai produsen tunggal buah pala, juga masyarakatnya memiliki armada dagang. Dengan kata lain mereka memiliki sarana angkutan laut (Jungjung) yang mampu mengangkut barang dari pulau-pulau lain ke Kepulauan Banda. Dari latar historis juga diketahui bahwa orang Banda memiliki armada perang laut yang dikenal dengan istilah "Korakora" atau Belang). Kora-kora / belang terbagi atas dua jenis yakni jenis yang digunakan untuk berperang dan jenis yang digunakan untuk melayani perjalanan Raja.

C. Banda Naira ; Inspirasi Penjelajah Dunia

Walaupun dalam konteks geopolitik dewasa ini, Kepulauan Banda tidak mempunyai peranan yang berarti, namun pada masa awal eksplorasi dan kolonisasi bangsa-bangsa Eropa atas benua Asia, Afrika dan dunia baru lainnya, terbukti kepulauan Banda yang kecil dan terpencil ini sangat besar peranannya. Sebagai produsen tunggal buah pala saat itu, kepulauan yang kecil ini berhasil menarik para pedagang asal Cina, Asia Selatan dan Timur Tengah sekurang-kurangnya 2000 tahun yang lalu).

Buah pala asal Banda Neira telah dikenal di Eropa sejak zaman Romawi dan di Timur Tengah sejak zaman Firaun, melalui sebuah jaringan perdagangan laut (pesisir) yang sangat panjang, penuh risiko dan sangat dirahasiakan. Kegiatan penjelajahan

dunia oleh bangsa-bangsa Eropa terutama oleh Portugis dan Spanyol sesungguhnya tidak dilatar belakangi oleh suatu upaya untuk membuktikan bahwa dunia itu bulat, atau untuk menebar misi suci mereka, tetapi lebih termotivasi oleh hasrat untuk menemukan kekayaan yakni buah pala dari Banda dan Cengkik dari Maluku Utara.

Upaya untuk menemukan kepulauan penghasil buah pala dan cengkik itulah yang mendorong Raja Spanyol memerintahkan Columbus melakukan penjelajahan laut melalui arah Barat. Walaupun Ia beserta armada yang dipimpinnya tidak menemukan kepulauan, Maluku (Banda Neira dan Ternate), namun mereka berhasil mendaratkan armadanya di benua baru yang kemudian dikenal sebagai Amerika. Columbus sendiri tidak menyadari sampai masa kematiannya, bahwa dia dan armada lautnya yang menemukan benua Amerika. Sebaliknya yang mereka tahu, bahwa mereka telah tiba di anak benua India. Itulah sebabnya hingga kini suku-suku asli di benua Amerika seperti Astek dan Inca disebut sebagai suku bangsa Indian. Columbus keliru dalam pelayarannya menemukan Maluku, tetapi kekeliruan Columbus itu menjadi rahmat bagi bangsa-bangsa Eropa dikemudian hari. Karena benua baru (daratan Amerika) yang ditemukan itu menjadi daerah eksploitasi yang luar biasa oleh bangsa-bangsa Eropa, hingga terbentuknya negara baru Amerika Serikat.

Menjelang abad ke-16, buah pala yang menjadi basil utama Kepulauan Banda merupakan komoditi dunia yang dibutuhkan masyarakat Eropa. Mereka sejak lama berupaya menemukan kepulauan yang menghasilkan pala itu, namun ekspedisi mereka selalu gagal.

Tanjung Harapan di benua Afrika, sasarannya adalah mencari daerah penghasil buah pala itu, namun selalu berakhir dengan kegagalan.

Penjelajah Portugis, Laksamana Alfonso de Albuquerque berangkat dari Negerinya.

Setibanya di Mozambique, Alfonso de Albuquerque yang berupaya menemukan kepulauan rempah-rempah itu, mengirimkan laporan kepada Raja Portugal, bahwa Ia mendapat informasi ada orang Mozambique yang bersedia menjadi pemandu bagi mereka ke Malaka di Tenggara Asia. Inilah yang mendorong Albuquerque bertolak ke Asia, dan pada tahun 1511 berhasil menaklukkan Malaka yang menjadi pusat rute perdagangan laut di Asia. Ketika itu pelaut dan pedagang Banda Neira juga telah memiliki pemukiman di Malaka).

Setelah menduduki Malaka lebih kurang tiga bulan, pada November 1511 Albuquerque mengirimkan dua kapal layarnya untuk menemukan kepulauan Banda yang kaya akan buah pala itu. Kedua kapal yang masing-masing dipimpin oleh de Abreu dare Francisco Serrau dalam pelayaran ke Banda Neira dipandu oleh seorang nakhoda Melayu bernama Ismail. Mereka belayar selama dua bulan lebih disaat angin Barat bertiup dengan kencangnya. Pelayaran yang mengagumkan itu ditulis oleh Francisco Serrau dalam buku harian kapalnya sebagai berikut ;

“Kami berlayar dari Malaka pada 11 November 1511 pada musim bertiupnya angin Barat Sewaktu meninggalkan Malaka kami tidak banyak membawa bekal, karena perang dengan Sultan Melayu

masih berlangsung. Ternyata dalam pelayaran dua bulan lebih itu bekal yang kami bawa habis. Untuk mempertahankan hidup terpaksa segala yang ada di kapal dijadikan makanan, termasuk kecoa, tikus kapal dan keju busuk. Setelah dua bulan berlayar, pada pertengahan januari 1512, tibalah kami di kepulauan Banda Neira yang begitu indah. Begitu banyak petualang Barat berupaya menemukan kepulauan yang bagaikan surga di dunia ini, yang kaya dengan pala, namun kami yang berjasa sukses menemukannya. Alangkah terperanjatnya kami ketika mengetahui bahwa orang Moro) yang begitu lama berperang dengan kami di negeri kami sendiri telah tiba di kepulauan itu 100 tahun lebih dulu dari kami).

Rombongan pertama orang-orang Portugis itu berada di Banda Neira sekitar satu bulan, membeli dan memuat kapal-kapal mereka dengan pala, fuli dan cengkih. Banda tidak menghasilkan cengkih, tetapi orang-orang Banda membeli cengkih dari Ternate dan menjualnya kepada para pedagang yang berkunjung ke Banda Neira. Penjelajah Portugis membeli semua hasil bumi itu dengan harga yang sangat murah, yang bila dijual langsung ke Eropa keuntungannya bisa mencapai 1000 persen. Sebelumnya pala dibeli oleh pedagang-pedagang Cina, Arab dan Melayu untuk kemudian dikapalkan kembali ke teluk Persia. Dari teluk Persia barang-barang yang mahal ini diangkut oleh kafilah-kafilah ke kawasan laut tengah dan disebar melalui Konstantinopel (istambul), Genoa dan Venesia. Setiap kali rempah-rempah itu diperjual belikan dari satu pedagang

perantara ke pedagang perantara lainnya harganya meningkat 100 prosen. Melalui karavan daratan Cina, sejarah membuktikan bahwa kapal-kapal laut Cina sudah berada di Banda Neira ± 600 tahun sebelum Portugis tiba. Dengan kata lain pada permulaan abad ke 10 orang-orang Cina, Arab dan Melayu sudah berdagang di Banda.

Walaupun berada di kepulauan Banda selama 87 tahun, namun sejarah Banda pada masa berdomisilinya penjelajah laut bangsa Portugis itu tidak banyak yang ditemukan. Ini karena Portugis tidak menjadikan Banda Neira sebagai pusat aktivitas mereka di Maluku. Walaupun mereka sempat membuat sebuah benteng disana, namun tidak dapat melanjutkannya hingga selesai.

Sejarah rinci tentang kepulauan Banda dan penduduknya tercatat sejak 1599 ketika para pelaut Belanda tiba disana, yang disusul kemudian oleh pelaut Inggris pada tahun 1602. Penjelajah laut Belanda yang tiba di kepulauan Banda pada 1599 itu adalah Laksamana Madya Jacob van Heemskerck bersama 200 pedagang, pelaut dan serdadu. Mereka datang dengan dua kapal layar yakni Gelderland dan Zeeland. Kapal layar Gelderland melego jangkar di pantai Orantatta, sebuah kota kecil di pulau Banda Besar, pada hari Senin 15 Maret 1599, disusul kemudian kapal layar Zeeland pada tanggal 16 Maret. Kedua kapal layar yang dipimpin Heemskerck ini merupakan bagian dari delapan kapal layar dibawah komando Laksamana Jacob van Neck, yang melaksanakan ekspedisi kedua ke Hindia Timur (1598-1599) dengan biaya dari Compagnie van Verre, sebuah Compagnie yang mendahului VOC yang tersohor dengan keglasannya itu.

Pada tahun 1602 armada laut

Inggris berhasil mencapai Kepulauan Banda dan membuka pos perdagangannya di pulau Run. Ekspedisi Inggris yang tiba di kepulauan Banda ini merupakan realisasi dari rencana Honoureble East India Company (Gentlemen Adventurers Company Limited) yang mendapat restu dari Ratu Elisabeth I untuk melakukan pelayaran ke daerah Maluku, tempat dimana Belanda dan Portugis telah menjelajahnya lebih dulu.

Ekspedisi Inggris yang pertama datang ke Indonesia terdiri dari tujuh kapal layar dibawah pimpinan kapten James Lancaster. Mereka membuka pos perdagangan antara lain di Banten, Ternate dan pulau Run, yakni salah satu pulau dalam gugusan kepulauan Banda. Ketika Belanda berhasil menaklukan pulau Ai tetangga pulau Run pada 1615, Penguasa Pulau Run menyerahkan secara resmi kekuasaan atas pulau tersebut kepada Inggris pada Desember 1616). Atas dasar itu, Inggris kemudian membangun benteng pertahanan di Naizeelaka dan sebelah Utara pulau Run. Fakta inilah yang membuat Ratu Elisabeth I, menyatakan bahwa United Kingdom (Kerajaan Inggris) wilayahnya terdiri dari England, Wales, Skotlandia, Irlandia dan Pulau Run.

Belanda dengan VOCnya tidak membiarkan Inggris menguasai Pulau Run. Oleh karena itu berbagai upaya dilakukan, baik melalui peperangan maupun lewat perjanjian damai. Pada tahun 1621 J.P.Coen Gubernur Jenderal yang terkenal dengan kekejamannya itu menaklukan rakyat Banda termasuk pulau Run yang dijaga ketat, oleh Inggris. Tiga tahun kemudian Inggris berhasil mengambil alih pulau Run dari kekuasaan Belanda dan berdagang di pulau itu sampai dengan

Breda tahun 1667 antara Inggris dengan Belanda, dimana pulau Run diserahkan kepada Belanda dan sebuah pulau jajahan Belanda di pantai Timur Amerika yaitu Nieuw Amsterdam (sekarang Manhattan-New York) diseratikan kepada Inggris. Perjanjian yang tidak diketahui oleh pribumi pulau Run di Banda Neira maupun pribumi Manhattan di pantai Timur Amerika, namun sungguh sejarah telah mencatat bahwa nilai pulau Run sama dengan nilai Manhattan pada abad ke-17. Sejak saat itu sampai dengan tahun 1942 kepulauan Banda sepenuhnya berada dalam kekuasaan Belanda.

D. Orang Banda Dalam Konsep Pelayaran Niaga

Pala dengan fullinya (bunga pala) merupakan komoditi yang sangat dibutuhkan di pasar internasional, terutama di Eropa dan China. Akan tetapi untuk sampai ke daerah konsumen itu dibutuhkan sebuah jaringan pelayaran niaga antar pulau yang cukup panjang, disamping risiko laut yang harus dihadapi oleh para pedagang. Risiko laut yang dihadapi antara lain seperti gelombang besar yang berakibat perahu tenggelam atau terdampar, juga perompakan di laut oleh kelompok-kelompok bajak laut). Jaringan pelayaran niaga yang panjang dengan banyak pedagang perantara serta risiko risiko laut yang dihadapi oleh para pedagang itu merupakan dua faktor yang menyebabkan perbedaan harga pala yang begitu mencolok antara daerah produsen (Banda) dengan daerah konsumen (Eropa).

Kepulauan Banda menjadi penting dalam percaturan niaga regional maupun internasional, karena buah pala yang menjadi komoditi yang sangat mahal dan

dibutuhkan ketika itu hanya terdapat di Kepulauan Banda. Dalam konteks itu orang-orang Banda tidak saja bertindak sebagai petani produsen, tetapi juga terlibat dalam jasa pengangkutan cengkih dari Ternate. Cengkih dibawah dari Ternate ke Banda Neira untuk kemudian dijual kepada pedagang disana. Orang-orang Banda selain menjual pala kepada para pedagang pembeli, juga membawa sendiri pala ke pelabuhan-pelabuhan dagang seperti Gresik, Banten, Jepara dan Malaka. Pada awal abad ke-17 Gresik dan Giri di Jawa Timur membangun hubungan dagang yang bersifat interdependensi dengan orang Maluku. Tercatat bahwa pada tahun 1615 harga beras di Jawa rata-rata hanya 9-10 real per koyang (2 ton). Sedangkan di Maluku harganya bisa mencapai 50-60 real per satu ton. Itulah sebabnya Gresik menyiapkan pelabuhan bagi kapal-kapal berukuran 40-100 ton untuk berlayar ke Maluku pulang pergi. Mereka menjual beras kepada orang-orang Maluku terutama Banda, Ambon (Hitu) dan Ternate, kemudian membeli gula dan cengkih dari Maluku. Disini terjadi interdependensi hidup antara orang Maluku dengan orang Jawa. Laporan laporan Belanda mencatat pada masa itu sejumlah 60 kapal besar dan kecil tiba di Gresik setiap tahun dengan muatan rempah-rempah dari Maluku. Dari sumber lain diketahui bahwa paling banyak 7 Jung besar mengangkut pala setiap musim dari Banda ke pulau Jawa, selebihnya diangkut oleh kapal-kapal berukuran kecil. Pada umumnya kapal-kapal Banda sendiri yang mengangkut rempah-rempah itu ke Gresik, dan seterusnya diangkut dengan kapal-kapal lain ke Malaka, Sumatera, Kalimantan, Patani sampai ke Siam.

mengunjungi Gresik, Jepara dan Banten juga berlayar sampai ke Malaka. Tome Pires mehyebut diantara pengunjung kota Malaka terdapat orang Banda. Selain itu disebut pula bahwa diantara 4 orang syahbandar di kota Malaka, ada seorang yang khusus melayani pedagang dari Jawa, Maluku, Banda, Palembang dan sebagainya. Dari sini dapat diambil kesimpulan, bahwa setidaknya sejak permulaan abad ke 16 orang-orang Banda sudah memiliki pemukiman di Malaka dan memiliki armada dagang yang mampu berlayar sampai ke Malaka.

Armada pelayaran niaga Banda, menurut Tome Pires dinilai tidak terlalu baik jika dibandingkan dengan kapal-kapal Jawa. Kapal-kapal Banda hanya mempunyai jangkar kayu dengan pemberat batu dan awak kapal terdiri dari budak belian yang cepat-cepat meninggalkan kapalnya jika ada bahaya kecil sekalipun. Oleh karena itu perjalanan mereka menghabiskan waktu yang lama dan banyak diantara kapal kapalnya yang tenggelam). Pelayaran dari Malaka ke Maluku biasanya melewati pantai Timur Sumatera dan menyusuri pantai Utara Jawa (Banten, Jepara dan Gresik). Kemudian kapal-kapal tersebut berlayar melalui Bali, Lombok dan Nusa Tenggara terus ke Maluku. Itulah sebabnya pelabuhan-pelabuhan di pantai Utara Jawa, seperti Banten, Jepara dan Gresik tumbuh dengan sangat pesatnya.

Sejak dulu Banda sudah menjadi pusat perdagangan di perairan Maluku Tengah. Pedagang pedagang luar daerah tertarik untuk datang dan berdagang di kepulauan Banda, karena di sini mereka dapat bertransaksi dagang cengkih dan pala yang sangat dibutuhkan di pasar Eropa ketika itu. Sebagaimana diketahui, Banda

hanya memproduksi pala dan tidak menghasilkan cengkih, tetapi kapal-kapal Banda sendiri turut serta dalam pengangkutan hasil-hasil dari pulau-pulau lain ke Banda). Tome Pires mencatat bahwa Kepulauan Banda dapat menjamin muatan 500 bahar fulli (bunga pala) dan 6000-7000 bahan biji pala setahun. Walaupun angka ini dianggap tinggi, namun tidak ada data lain yang dapat dijadikan perbandingan. Sumber Belanda abad ke-16 (dari eyer Cornelisz, akhir abad ke-16) memberi angka yang sama. Menurutnya para pedagang asing lebih suka membeli bunga pala dari pada biji pala. Oleh sebab itu orang Banda mengeluarkan peraturan, bahwa bunga pala hanya dapat diperoleh apabila dibeli bersama dengan biji pala, dengan perbandingan 7 bahar biji pala untuk 1 bahar bunga pala. Nilai cengkih pun menurun jika dibanding dengan bunga pala. Pada tahun 1600 nilainya masih sama, tetapi pada tahun 1603 perbandingan nilai antara cengkih dengan bunga pala adalah 7 : 10 yakni 7 bahar bunga pala sebanding dengan 10 bahar cengkih.

jika pelayaran orang-orang Banda dari Malaka ke Maluku (Banda) melalui pesisir Timur Sumatera kemudian ke pantai Utara Jawa dan seterusnya ke Bali-Lombok-Nusa Tenggara Maluku Tenggara dan masuk ke Banda, maka Portugis atas saran Tome Pires menggunakan jalur lain yakni dari Malaka menuju Kalimantan Selatan kemudian menyeberang ke Sulawesi Selatan (Makassar) dan terns berlayar ke Maluku. Jalur pelayaran Portugis ini mendorong tumbuhnya pelabuhan Makassar menjadi sebuah emporium) di Timur Indonesia. Karena sesudah Portugis orang-orang

Belanda dan Inggris juga meliwati jalur pelayaran yang sama, bahkan kemudian diikuti oleh pelaut-pelaut Nusantara lainnya.

Seperti diketahui pelaut bangsa Asing pertama yang sampai ke Banda adalah dua buah kapal Portugis yang dipimpin oleh Antonio de Abreu dan Francisco Serrau. Setelah membeli pala dalam jumlah yang besar, mereka kemudian meninggalkan Banda Neira. Dalam buku harian kapal, Francisco Serrau mengisahkan bahwa ;

“Dalam pelayaran kapal yang sarat dengan muatan pala kembali dari Banda, Nahkoda Ismail yang kami bawah dari Malaka mengarahkan pelayaran kami ke pulau Licipara di Kepulauan Peny. Di Licipara ini kami mengalami musibah, karena kapal kami kandas. Komi benar-benar tidak dapat berbuat apa-apa. Tetapi pada saat itu, Nahkoda Ismail Dan anak buah kapal yang kami bawah dari Banda menyarankan agar kami menunggu. Biasanya disekitar pulau tersebut selalu beroperasi bajak laut dari Makassar dan Bugis. Kenyataannya memang demikian. Tak lama setelah mereka mengatakan itu sebuah kapal bajak laut kelihatan akan menyerang kami. Kami menunggu dan membiarkan mereka datang lebih dekat Begitu mereka mendekat kami melepaskan tembakan dan menaklukkan mereka. Bajak laut sangat kaget dengan bunyi senapan yang baru pertama kali digunakan. Setelah mereka menyerah kapal mereka kami rampas dan muatan pala yang diangkut dari Banda di

pidahkan ke kapal yang dirampas itu. Atas saran dari anak buah kapal dari Banda akhirnya kami menuju Hitu di pulau Ambon. Tampaknya beberapa hari sebelum kami tiba di Hitu, Sultan Rolief dari Ternate telah mengirim Pangeran Fuliba (saudara kandung) dengan sembilan korakora untuk menjemput kami. Sultan Ternate ternyata telah mendengar kedatangan orang kulit putih yang belum pernah dilihat dan mau mengetahui sebagai pemakal cengkik dan pala di negerinya).

Tampaknya kesengsaraan Fancisco Serrau dan anak buahnya selama pelayaran dari negerinya ke Kepulauan Banda memperoleh keuntungan yang besar di darat. Namun bukan Banda atau Hitu yang dipilih menjadi pangkalan operasi untuk masa-masa mendatang, tetapi Ternate di Maluku Utara. Untuk mendapatkan pala dari Banda, Portugis membeli dari para pedagang regional.

Kepulauan Banda tetap terbuka untuk berbagai bangsa yang datang mengaduh nasib mencari keuntungan. Pada tahun 1599 pelaut dan pedagang Belanda tiba di Kepulauan Banda. Menyusul kemudian para pelaut Inggris yang tiba pada tahun 1601. Pelaut Belanda yang datang dengan dua buah kapal yakni Gelderland dan Zeeland berlabuh di lepas pantai Orantata, sebuah kota kecil di Pulau Banda Besar pada Maret 1599. Berbagai persyaratan ditawarkan oleh para Orang Kaya dan Syahbandar, jika Belanda ingin membeli pala dari rakyat Banda. Jacob van Heemskerck yang memimpin armada dagang Belanda menyatakan persetujuan atas syarat-

syarat yang diajukan yakni secara berkala harus memberikan hadiah berupa cermin, pisau, gelas kristal, beludru merah dan meriam kecil dan bahan mesiuinya kepada Orang Kaya dan membayar upeti kepada Syahbandar (penguasa pelabuhan). Heemskerk kemudian membuka dua buah pos dagang (loji) dan menugaskan kepada para pedagang yang ikut serta dengannya untuk mengelola dan memulai tawar menawar untuk pembelian pala, bunga pala dan cengkih, baik dari orang-orang Banda maupun pedagang regional yang berada di Banda Neira.

Dalam percaturan niaga di Banda Neira, orang-orang Banda menganut prinsip perdagangan bebas. Mereka bebas menjual kepada pedagang mana saja yang berani membeli dengan harga tinggi. Demikian pula pelayaran pengangkutan cengkih dan pala. Sementara Belanda menghendaki prinsip monopoli pembelian dan pengangkutan. Perbedaan prinsip inilah yang menimbulkan konflik, tidak saja antara Orang Banda dengan Belanda tetapi juga antara Belanda dengan pedagang-pedagang regional, seperti Jawa, Bugis dan Makassar. Dibandingkan dengan para pedagang Portugis dan Asia lainnya yang secara tetap berdagang dengan orang Banda, haruslah diakui bahwa Inggris terutama Belanda memang berupaya matimatian untuk menguasai kepulauan tersebut. Saling ancam sangat sering terjadi antara kedua pendatang Eropa itu. Namun Belanda yang secara terus menerus memperkuat armada perangnya berhasil menaklukan kepulauan yang kaya akan buah pala itu pada tahun 1621. Penduduknya sebagian diasingkan ke Batavia 15) dan sebagian besar lainnya melarikan diri ke pulau Seram, ke pulau pulau antara Seram bagian Timur, sampai

ke pulau Kei Besar di Maluku Tenggara. Namun sebagian kecil penduduknya tetap bertahan di Kepulauan Banda dan tunduk kepada kekuasaan Belanda. Mereka inilah yang melanjutkan tradisi masyarakat Banda baik sebagai petani pala maupun sebagai pelaut pelaut yang tangguh.

Kepulauan Banda dengan penduduk yang sangat minim itu, kemudian oleh Belanda (VOC) didatangkan penghuni penghuni baru dari Jawa, Bali, dan beberapa daerah lain di Nusantara. Kepulauan yang kaya akan buah pala itu, oleh VOC kemudian di bagi-bagikan menjadi 68 persil atau yang disebut "Perken" (perkebunan) yang masing-masing persil berukuran antara 12-30 Ha. Kepada setiap pemilik perkebunan (*perk*) oleh VOC disediakan 25 orang budak).

Kejatuhan Banda tidak berarti musnah pula tradisi orang Banda sebagai pelaut yang tangguh, sebab beberapa sumber menyatakan bahwa orang-orang Banda yang mengungsi ke pulau Kei Besar (Banda Eli) sering melakukan pelayaran ke kepulauan Banda untuk menjual atau menukar beberapa peralatan masak dari tembikar kepada penduduk di Banda Neira. Bahkan diantara mereka ada yang menetap di Banda sebagai orang-orang bebas. Mereka inilah bersama pribumi Banda yang berstatus budak yang melanjutkan tradisi maritim di kepulauan Banda hingga saat ini. Namun harus diakui, bahwa tradisi kemaritiman itu bukan lagi sebagai pelaut-pelaut yang melayari samudera, namun sebagai nelayan-nelayan yang sangat cekatan dan trampil dalam menangkap ikan.

Penutup

Kepulauan Banda telah tercatat dalam buku Nagarakertagama sebagai kepulauan yang terpenting dalam perdagangan internasional, pada Abad 15 Karena merupakan penghasil rempah-rempah pala dan fuli. Incaran kepulauan Banda dilakukan oleh berbagai bangsa dengan berbagai cara. Sebut saja ekspedisi Christopher Colombus yang di biyai ratu Isabela dan raja Spanyol untuk mencari kepulauan ini tapi pada akhirnya hanya menemukan kepulauan Caribian-West Indies yang justru Colombus terkenal dengan teori Bumi Bulat dan hanya menemukan dunia baru (daratan Amerika). Ekspedisi kedua dilakukan oleh Vasco da Gama yang sebetulnya berlayar telah menuju Banda Naira dengan megintari tanjung harapan tetapi gagal menemukan kepulauan Banda. Dan atas bantuan seorang nahkoda Melayu bernama Ismail memandu kapal Portugis yang di pimpin Antonio de Abreu dan Fransisco Serrao menemukan kepulauan Banda pada bulan November 1511.

Selain itu juga Banda Naira telah tercatat dalam sebuah peristiwa sejarah terbesar pada tahun 1667 atas persetujuan Belanda dan Inggris. Perjanjian Bereda menjadi alternatif penyelesaian di mana kepemilikan atas pulau Run penghasil rempah-rempah Belanda menukanya dengan New Amsterdam atau nama indianya Manhattan(sekarang New York).

Rekonstruksi sejarah masa lalu Maluku termasuk kepulauan Banda menjadi sangat penting guna menambah dan melengkapi pengetahuan masyarakat tentang Maluku dan Banda yang melengkapi sejarah Maritim.

Acuan

- Ch.D. Ponto et al, 1997 ; Sejarah Pelayaran Niaga Di Indonesia, Jilid I, Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta.
- Des Alwi, 2005 ; Sejarah Maluku: Banda Naira, Ternate, Tidore dan Ambon, Gramedia, Jakarta.
- Kartodirdjo Sartono et al, 1987 ; Pengantar Sejarah Indonesia Baru (1500-1900) Dari Emporium ke Imperium, Gramedia, Jakarta.
- Leirissa, R.Z., 1995 ; Emporium Banten : Suatu Kajian Historiografi, Makalah, Puslitakernas, Pemda Serang.
- , 1997 ; Ternate Dalam jalur Sutra, Makalah, Membangun Kembali Peradaban Bahari, Fakultas Sastra Universitas Indonesia, Jakarta.
- Lapian A.B, 1992 ; Sejarah Nusantara Sejarah Bahari : Pidato Pengukuhan Guru Besar Luar Biasa, Fakultas Sastra Universitas Indonesia, Jakarta.
- , 1997 ; Dunia Maritim Asia Tenggara, Artikel, Dalam Sejarah Indonesia Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing, PPKB Lemlit Universitas Indonesia, Jakarta.

Penulis:

Mesak Wakim, S.Pd
Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Ambon

PEMETAAN SEJARAH DI KABUPATEN KAPUAS, PROVINSI KALIMANTAN TENGAH

oleh Neni Puji Nur Rahmawati

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan data-data sejarah yang ada di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah yang selanjutnya digambarkan menjadi peta sejarah. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi 4 (empat) tahap, yaitu: *heuristik*, kritik, interpretasi dan historiografi. Data sejarah yang dikumpulkan meliputi: peristiwa sejarah, tempat bersejarah, bangunan bersejarah dan tokoh bersejarah. Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa data sejarah yang ada di Kabupaten Kapuas diantaranya: *peristiwa sejarah* (sejarah berdirinya Kota Kuala Kapuas, sejarah Tumbang Anoi), *tempat bersejarah* (situs betang Sei Pasah, Barimba), *bangunan bersejarah* (Gereja Kalimantan Evangelis di Kelurahan Barimba, Gereja Imanuel Mandomai, Masjid Jami' Al-Ikhlash, Sandung di Sei Pasah dan di Kecamatan Mantangai), *tokoh bersejarah* (Hausmann Baboe).

Kata Kunci: sejarah, Kabupaten Kapuas

Pendahuluan

A. Latar Belakang dan Masalah

Bangsa Indonesia terdiri dari beraneka ragam kelompok etnis yang mendiami ribuan pulau besar dan kecil yang tersebar di seluruh nusantara sehingga agama, bahasa, adat-istiadat dan sejarah yang terdapat di negara Indonesia pun menjadi beraneka ragam. Keanekaragaman tersebut telah memperkaya khasanah budaya dan sejarah bangsa Indonesia yang sekaligus membedakan bangsa Indonesia dengan bangsa lain. Tiap-tiap kelompok etnis mempunyai adat-istiadat, budaya dan sejarah yang membedakan antara satu kelompok etnis dengan kelompok etnis yang lain. Kebudayaan-kebudayaan daerah inilah yang kelak akan membentuk kebudayaan nasional Indonesia, walaupun setiap kelompok etnis tetap terikat pada adat-istiadat dan tradisi yang masih berlaku dalam lingkungan etnis masing-masing. Demikian pula halnya di Pulau Kalimantan, pulau ini merupakan pulau terbesar kedua setelah Pulau Papua. Di Pulau Kalimantan ini terdapat banyak sekali ragam budaya dan sejarah daerah yang sampai saat ini masih tetap dimiliki dan dihayati oleh masyarakat pendukungnya.

Untuk memahami tentang kawasan lindung (budaya dan sejarah) suatu daerah, pengetahuan tentang lokasi di mana suatu kebudayaan dan sejarah itu berada sangat diperlukan. Dengan mengetahui keberadaan atau lokasi dari obyek yang dimaksud, seseorang akan lebih mudah untuk merunut ataupun menelusuri lebih jauh tentang obyek-obyek sejarah daerah tersebut. Selain itu, pemahaman sejarah yang baik adalah dasar bagi terjadinya proses perubahan yang bersifat membangun dalam setiap dinamika pola-pola kehidupan yang dimiliki oleh masyarakat. Untuk itu, sebagai salah satu upaya untuk membangun pengetahuan dan pemahaman tentang sejarah yang baik, perlu dilakukan upaya *critical review* (pengkajian kembali secara kritis). Salah satu upaya tersebut adalah melalui proses pemetaan sejarah.¹

Untuk memperkaya *data base* mengenai pemetaan budaya/sejarah/etnis, maka Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Wilayah Kalimantan perlu melakukan pemetaan sejarah di wilayah kerjanya yaitu seluruh Pulau Kalimantan (Kalimantan Barat, Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur) secara bertahap. Pada kesempatan ini wilayah pemetaannya dipilih salah satu Kabupaten di Kalimantan tengah, yaitu Kabupaten Kapuas. Dari permasalahan yang telah diuraikan tersebut, dapat disampaikan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: "*Bagaimana Gambaran Peta Sejarah di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah?*"

B. Batasan Operasional dan Ruang Lingkup

Pengertian *peta* dan *pemetaan* dalam proses penelitian ini perlu dibedakan, yaitu:

a. Pengertian "peta"²

Peta adalah merupakan bidang datar dan obyek yang digambarkan pada **peta** umumnya terletak pada permukaan bumi, sehingga digunakan skala dan sistem proyeksi untuk menggambarkan keadaan yang sesungguhnya. **Peta** adalah alat penting dalam perencanaan lingkungan. Sedikitnya ada tiga alasan sebagai berikut: (1) **peta** sebagai penyimpanan data, (2) **peta** sebagai alat analisis, (3) **peta** dapat menyampaikan informasi kepada pengguna (*users*). **Jenis peta berdasarkan isinya dibedakan menjadi:**

- ***Peta umum***, yaitu peta yang menggambarkan segala sesuatu yang terdapat pada suatu daerah yang dipetakan, misalnya: peta topografi (peta yang menggambarkan bentuk/*relief* permukaan bumi), peta chorografi (peta yang menggambarkan sebagian atau seluruh permukaan bumi yang bercorak umum dan berskala kecil, misalnya peta dunia dan atlas).
- ***Peta khusus atau peta tematik***, yaitu peta yang menggambarkan suatu aspek atau kenampakan tertentu di permukaan bumi (misalnya: peta curah hujan, peta pariwisata, peta sejarah, peta penduduk).

Berdasarkan pada pengertian peta di atas, maka peta yang dihasilkan dari proses pemetaan ini tergolong pada **peta khusus atau peta tematik, yaitu "peta budaya dan sejarah di Kabupaten Kapuas"**.

b. Pengertian "pemetaan"³

Pemetaan adalah sebuah proses pengumpulan, pengolahan dan penyajian data sejarah ke dalam peta, baik yang bersifat analog (tercetak) maupun digital. Kegiatan pendataan meliputi keletakan obyek sejarah pada permukaan bumi, data atribut dan data visual (berupa foto, gambar, sketsa dan *image*) dari suatu obyek sejarah yang divisualisasikan menggunakan simbol-simbol: titik, garis dan area.

Adapun ruang lingkup dalam penelitian ini meliputi obyek-obyek sejarah yang meliputi unsur-unsur fisik dan non fisik yang berhubungan dengan tokoh, peristiwa penting atau informasi sejarah lainnya, beserta lokasinya. Yang termasuk kategori sejarah⁴ ada tiga, yaitu: kategori peristiwa, kategori manusia/tokoh, kategori benda/bangunan bersejarah.

C. Tujuan dan Manfaat

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk mengetahui data-data sejarah yang

ada di Kabupaten Kapuas, baik mengenai peristiwa-peristiwa bersejarah, gedung/bangunan bersejarah, tempat-tempat bersejarah maupun tokoh-tokoh bersejarah. Secara khusus, pemetaan ini bertujuan untuk mengidentifikasi, menginventarisasi dan menyusun peta sejarah di Kabupaten Kapuas berdasarkan aspek-aspek sejarah di daerah tersebut. Sasaran akhir yang ingin dicapai dari hasil pemetaan ini adalah terciptanya *Peta Sejarah di Kabupaten Kapuas Provinsi Kalimantan Tengah*.

Manfaat dari pemetaan ini, diharapkan dapat memperkaya *data base* mengenai informasi kesejarahan di wilayah Kalimantan. Selain itu hasil dari pemetaan ini dapat digunakan sebagai referensi bagi penulisan-penulisan selanjutnya yang terkait dengan tulisan ini. Hasil dari pemetaan ini juga bisa direkomendasikan sebagai materi muatan lokal dalam proses pengajaran dan pendidikan bagi sekolah-sekolah.

D. Metode Penelitian

Untuk mencapai tujuan penelitian, maka diperlukan metode penelitian yang tepat. Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang meliputi 4 (empat) tahap, yaitu: *heuristik*, kritik, interpretasi dan historiografi. Heuristik merupakan proses mencari, menemukan dan menghimpun sumber sejarah. Kritik merupakan proses penyeleksian sumber. Interpretasi dilakukan untuk merangkai fakta sejarah menjadi kesatuan yang harmonis dan masuk akal. Historiografi merupakan tahap terakhir dalam metode sejarah. Historiografi merupakan hasil penafsiran pada sejumlah fakta yang telah disusun secara kronologis menjadi suatu kesatuan peristiwa sejarah yang jelas dan selaras.

II. SEKILAS MENGENAI KABUPATEN KAPUAS

Kabupaten Kapuas dengan ibu kota Kuala Kapuas adalah Daerah Otonom, sebagaimana dimaksud dalam UU Nomor 27 / 1959 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Kalimantan Tengah. Setelah adanya perubahan kabupaten di Kalimantan Tengah, maka luasnya adalah 14.999 km². Jumlah kecamatannya adalah 14 buah.

Ibu kota Kabupaten Kapuas adalah Kuala Kapuas. Kuala artinya delta. Kota Kuala Kapuas adalah kota yang amat indah, karena berada pada tepi sungai pada simpang tiga. Pada malam hari, lampu-lampu dari permukiman penduduk ditepian sungai yang amat luas (lebar mencapai 2 kilometer) berkerlap-kerlip dipantulkan oleh air sungai disertai saupan angin yang sejuk yang membawa nuansa magis.

Kota ini terbangun sejak lama sebelum adanya ibu kota Kalimantan Tengah Palangka Raya. Kota ini berasal dari pelabuhan perdagangan skala kecil antarpulau dan antardaerah. Dewasa ini jalan lintas Kalimantan membuka isolasi Kabupaten Kapuas ke wilayah lainnya di Kalimantan. Pembangunan Kota Kuala Kapuas cukup intensif khususnya kawasan permukiman dan wilayah kota baru yang mencakup gedung pemerintahan dan infrastruktur lainnya. Kota Kuala Kapuas adalah gerbang Selatan Propinsi Kalimantan Tengah. Pemekaran Wilayah Kabupaten Kapuas pada tahun 2002 yang terdiri dari tiga Kabupaten yaitu Kapuas, Pulang Pisau dan Gunung Mas yang berarti diikuti pula oleh jumlah penduduk terpecah menjadi tiga kabupaten.

III. PEMETAAN SEJARAH DI KABUPATEN KAPUAS

A. Peristiwa Sejarah

1. Sejarah Berdirinya Kota Kuala Kapuas

Kota Kuala Kapuas dibangun jauh sebelum adanya Ibukota Provinsi Kalimantan Tengah (Palangka Raya). Kabupaten Kapuas adalah salah satu dari kabupaten otonom eks daerah Dayak Besar dan Swapraja Kotawaringin yang termasuk dalam wilayah Karesidenan Kalimantan Selatan. Suku Dayak Ngaju merupakan penduduk asli Kabupaten Kapuas.

Pemukiman betang di Sungai Pasah, merupakan satu-satunya bukti sejarah di Kota Kuala Kapuas yang masih ada. Tahun 1806 dijadikan sebagai tonggak sejarah berdirinya Kota Kuala Kapuas.

Akhir tahun 1950-an Kepala Kantor Persiapan Kabupaten Kapuas Wedana F. Dehen memasuki masa pensiun dan diserahkan kepada Markasi (Mantan Anggota Dewan Daerah Dayak Besar). Kemudian pada bulan Januari 1951 Markasi diganti oleh Patih Barnstein Baboe. Rabu 21 Maret 1951 di Kuala Kapuas dilakukan peresmian Kabupaten Kapuas oleh Menteri Dalam Negeri dan sekaligus melantik para Anggota DPRD Sementara yang terdiri dari wakil partai politik dan organisasi non-politik dari Masyumi, Parkindo, PNI, Muhammadiyah dan lain-lain. Pada saat itu bupati belum terpilih dan sementara diserahkan kepada Patih Barnstein Baboe selaku kepala Eksekutif.

Dalam sejarah perkembangan pemerintahan selanjutnya, kehidupan masyarakat dan pembangunan di daerah Kabupaten Kapuas berdasarkan Undang-undang No. 5 Tahun 2002, Kabupaten Kapuas dimekarkan menjadi tiga kabupaten yaitu Kabupaten Kapuas sebagai kabupaten induk dengan 12 kecamatan, Kabupaten Pulang Pisau dengan 6 kecamatan dan Kabupaten Gunung Mas dengan 6 kecamatan.

2. *Tumbang Anoi*

Perjanjian Tumbang Anoi merupakan sebuah perjanjian penting yang ada di Pulau Kalimantan, karena perjanjian inilah persatuan Suku Dayak semakin dalam dengan filsafat Huma Betang. Musyawarah perdamaian Tumbang Anoi merupakan peristiwa bersejarah. Peristiwa ini mempunyai makna penting bagi suku-suku Dayak karena musyawarah ini dapat menyatukan pegangan sehingga pertumpahan darah di antara masyarakat Dayak dapat dihindari. Pertemuan Damai dari 1 Januari 1894 hingga 30 Maret 1894, di Rumah Betang Damang Batu' di Tumbang Anoi menghasilkan beberapa keputusan, yaitu:

1. Menghentikan permusuhan antar sub-suku Dayak yang lazim di sebut 3H (*Hakayou* = saling mengayau, *Hapunu*' = saling membunuh, dan *Hatetek* = saling memotong kepala) di Kalimantan (Borneo pada waktu itu).
2. Menghentikan sistem *Jipen*' (hamba atau budak belian) dan membebaskan para Jipen dari segala keterikatannya dari *Tempu* (majikannya) sebagai layaknya kehidupan anggota masyarakat lainnya yang bebas.
3. Menggantikan wujud Jipen yang dari manusia dengan barang yang bisa di nilai seperti *balanga'* (tempayan mahal atau tajau), *halamaung*, *lalang*, tanah / kebun atau lainnya.
4. Menyeragamkan dan memberlakukan hukum adat yang bersifat umum, seperti : bagi yang membunuh orang lain maka ia harus membayar *Sahiring* (sanksi adat) sesuai ketentuan yang berlaku. pada yang digunakan lawannya manusia.
5. Memutuskan agar setiap orang yang membunuh suku lain, ia harus membayar *Sahiring* sesuai dengan putusan sidang adat yang diketuai oleh Damang Batu'. Semuanya itu harus di bayar langsung pada waktu itu juga, oleh pihak yang bersalah.
6. Menata dan memberlakukan adat istiadat secara khusus di masing-masing daerah, sesuai

dengan kebiasaan dan tatanan kehidupan yang di anggap baik.

B. Tempat Bersejarah

1. Lokasi/Situs Betang Sei Pasah

Sei Pasah adalah nama desa di wilayah Kecamatan Kapuas Hilir, Kabupaten Kapuas, Pada tahun 1806 di lokasi ini pernah didirikan pemukiman Rumah Betang di Sei Pasah yang merupakan tonggak berdirinya Kota Kuala Kapuas oleh Malik gelar Raksapati, dan pada tahun 1859 rumah betang itu ditinggalkan karena suasana bergolak. Pemukiman betang di Sungai Pasah, merupakan satu-satunya bukti sejarah di Kota Kuala Kapuas yang masih ada. Lokasi bekas rumah betang Sei Pasah ini terletak di tepi ruas jalan Trans Kalimantan. Pada saat sekarang ini rumah betang tersebut sudah musnah, tinggal sejarah dan bekas lokasinya saja. Namun, Pemerintah Kabupaten Kapuas berencana membuat kawasan bekas Betang Sei Pasah yang terletak di Kecamatan Kapuas Hilir ini menjadi objek wisata.

2. Barimba

Barimba adalah nama desa di wilayah Kecamatan Kapuas Hilir, Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah, Indonesia. Barimba merupakan salah satu tempat bersejarah bagi Kabupaten Kapuas. Di daerah inilah pertama kalinya, Temenggung Dayak beserta rakyatnya di Kristenkan oleh Belanda. Kristenisasi daerah Barimba ini dilakukan oleh Perhimpunan Pekabaran Rhein (RMG) mulai tahun 1836. Perhimpunan ini meninggalkan Barimba pada tahun 1926. Di daerah ini pada awal tahun 1930-an pernah dibangun rumah sakit oleh misionaris. Rumah sakit ini melayani warga masyarakat sekitar dan juga memiliki tempat penampungan bagi penderita kusta yang disebut Kampung Kabulat. Terdapat situs-situs bersejarah berupa gereja-gereja tua dan peninggalan Suku Dayak sebelum masuknya agama modern. Pada tahun 1929, Muhammadiyah mendirikan cabangnya di Kuala Kapuas (yang saat itu berada di Barimba). Sejak saat itu mulailah dilakukan penyebaran agama Islam di kawasan Kuala Kapuas dan sekitarnya.. **Bangunan Bersejarah**

1. Gereja Kalimantan Evangelis

Gereja Kalimantan Evangelis yang terletak di Kelurahan Barimba, Kecamatan Kapuas Hilir

Sejarah Gereja Kalimantan Evangelis (GKE) dengan sendirinya merupakan bagian dari sejarah Gereja di Barat, terutama di Jerman, Swiss dan Belanda, dengan bekerjanya Lembaga-lembaga misionaris seperti Zending Barmen, Zending Basel dan Klasis Amsterdam di wilayah Kalimantan ini. Pekabaran Injil di tanah Kalimantan telah dilakukan sekitar tahun 1835 oleh



4. Sandung



Sandung, berupa rumah kecil sebagai tempat untuk menyimpan tulang belulang manusia yang telah meninggal dari leluhur dan diangkat dari kubur dengan ritual adat Dayak yakni Tiwah oleh pihak keluarga. Setelah diangkat dan melalui ritual adat, tulang belulang tersebut disimpan di tempat yang diberi nama "Sandung" oleh Suku Dayak. Banyak keluarga yang menyimpan tulang belulang leluhurnya di sandung tersebut. Biasanya di kiri dan kanan sandung ada beberapa patung (biasanya dinamakan *sapundu*) dari kayu ulin bulat yang diukir dan dipahat menyerupai manusia. Masyarakat Dayak Ngaju sangat menjaga dan memelihara tradisi tersebut sampai dengan saat ini.

Sedangkan sandung yang terkenal di Kabupaten Kapuas adalah sandung yang terletak di Desa Sei Pasah, Kecamatan Kapuas Hilir dan di Desa Pulau Kaladan, Kecamatan Mantangai.

Sandung di Ds.Sei Pasah, Kec. Kapuas Hilir dan di Ds.Pulau Kaladan, Kec.Mantangai.

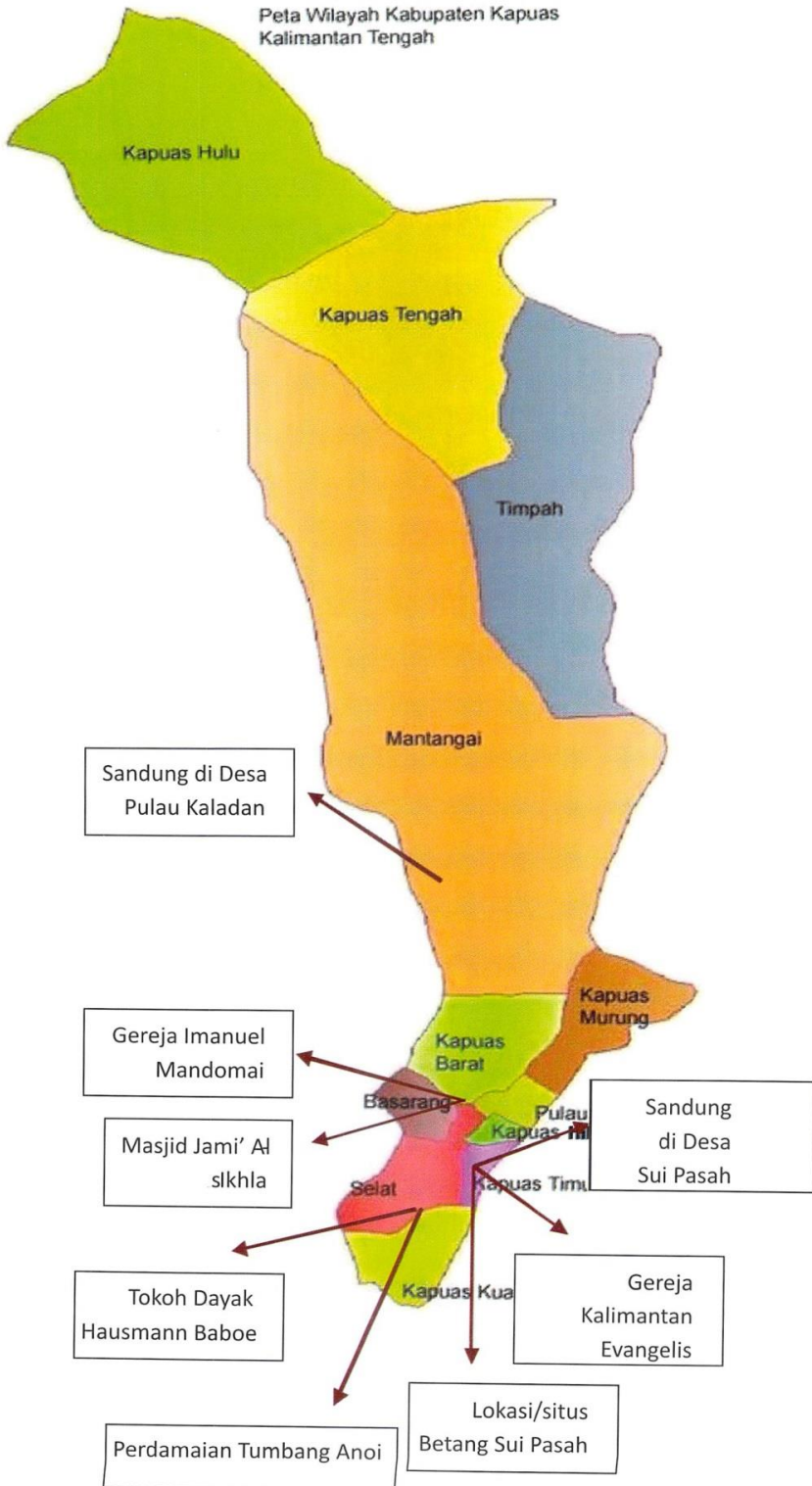


D. Tokoh Bersejarah
- *Hausmann Baboe*

Salah satu tokoh lokal yang dianggap penting dalam sejarah di Kabupaten Kapuas adalah Hausmann Baboe. Hausmann Baboe diabadikan menjadi sebuah nama jalan di Kota Palangka Raya. Hausmann Baboe lahir di Kampung Hampatung Kuala Kapuas sekitar tahun 1885 yang merupakan

cucu dari pendiri Kampung Hampatung Temanggung Ambo Nikodemus yang merupakan seorang Temanggung yang sangat terkenal di kalangan pemerintah Belanda saat itu. Hausmann Baboe pada waktu itu mendirikan Pakat Dayak untuk memajukan orang Dayak baik secara ekonomi dan pendidikan. Organisasi Pakat Dayak menginginkan kesejajaran Orang Dayak dengan orang Eropa. Hal inilah membangkitkan semangat Pakat Dayak dan Husmann Baboe untuk bersama tolong menolong mengejar pendidikan bagi orang Dayak.

Adapun peta sejarah di Kabupaten Kapuas bisa digambarkan sebagai berikut:



IV. PENUTUP

1. Kesimpulan

Dari kegiatan penelitian tentang "Pemetaan Sejarah di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah" ini, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kabupaten Kapuas merupakan salah satu dari 14 kabupaten/kota yang ada di Provinsi Kalimantan Tengah yang beribukota di Kuala Kapuas. Kota Kuala Kapuas dibangun jauh sebelum adanya Ibukota Provinsi Kalimantan Tengah (Palangka Raya).
2. Data-data sejarah yang ada dan pernah ada di Kabupaten Kapuas, di antaranya:
 - Peristiwa sejarah (sejarah berdirinya Kota Kuala Kapuas, sejarah Tumbang Anoi)
 - Tempat bersejarah (situs Betang Sei Pasah, Barimba)
 - Bangunan bersejarah (Gereja Kalimantan Evangelis di Kelurahan Barimba, Gereja Imanuel Mandomai, Masjid Jami' Al-Ikhlash, Sandung di Sei Pasah dan di Kecamatan Mantangai)
 - Tokoh bersejarah (Hausmann Baboe)

2. Saran

Sehubungan telah dilakukannya penelitian mengenai Pemetaan Sejarah di Kabupaten Kapuas, Provinsi Kalimantan Tengah, maka dapat disarankan hal-hal sebagai berikut:

1. Perlunya data-data mengenai sejarah di setiap daerah di Indonesia dipetakan oleh Departemen Kebudayaan dan Pariwisata melalui Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional ataupun oleh Pemerintah Daerah setempat. Hal ini dimaksudkan agar data-data sejarah yang ada di setiap daerah bisa diketahui dan dikenal.
2. Hasil dari pemetaan sejarah ini bisa dikembangkan untuk penelitian-penelitian lain terutama mengenai obyek-obyek sejarah di Kabupaten Kapuas yang lebih fokus dan mendalam, karena pemetaan sejarah ini masih bersifat inventarisasi dan identifikasi sederhana.
3. Hal ihwal mengenai sejarah daerah sebaiknya dijadikan materi muatan lokal yang diajarkan di sekolah pada masing-masing daerah, agar para siswa dapat mengenal budaya dan sejarah daerahnya masing-masing.

Catatan:

¹Andri W.P, dkk. 2008. *Peta Tematik Kebudayaan dan Sejarah Pemerintahan Kalimantan Barat*. Pontianak: BPSNT Pontinak, Hal. 2

²<http://nationalinks.blogspot.com/2009/03/definisi-peta.html>. Diunduh: Senin, 8 Maret 2010

³Gatot Gautama, dkk. 2006. *Pedoman Sistem Informasi Geografis Untuk Pemetaan Sejarah*. Hal. 5

⁴Gatot Gautama, dkk. *Ibid*. Hal. 4

V. DAFTAR PUSTAKA

- Angie Rohan, BA. 1995. **Tumbang Anoi Dalam Kenangan**. Tidak diterbitkan.
- Dunis Iper, dkk. 1997. **Petatah-Petitih Dalam Bahasa Dayak Ngaju**. Jakarta: Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa.
- Nila Riwut (Penyunting). 2003. **Maneser Panatau Tatu Hiang. Menyelami Kekayaan Leluhur**. Pengayaan Adat Istiadat dan Budaya Suku Dayak, dari Buku Kalimantan Memanggil dan Kalimantan Membangun, Dilengkapi Kumpulan Dokumen dan Catatan-Catatan Tjilic Riwut. Palangkaraya: Penerbit Pusakalima.
- Marko Mahin, 2006. **Hausmann Baboe**. *Tokoh Pergerakan Rakyat Dayak Yang Terlupakan*.
- Gatot Gautama, dkk. 2006. **Pedoman Sistem Informasi Geografis Untuk Pemetaan Sejarah**. Depbudpar: Direktorat Geografi Sejarah, Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala.

Penulis:

Neni Puji Nur Rahmawati

Peneliti muda pada Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Pontianak, Wilayah Kalimantan.

MAKASSAR: DARI SOMBAOPU – UJUNGPANDANG - MAKASSAR DINAMIKA PERKEMBANGAN SEBUAH KOTA

Rismawidiawati

Kota Makassar berkembang dari wilayah pemukiman nelayan menjadi kota metropolitan. Perkembangannya banyak dipengaruhi oleh perkembangan Kerajaan Gowa. Sejak abad XVI pusat pemerintahan dipusatkan di Sombaopu, dan setelah Kerajaan Gowa takluk, pusat itu kemudian dipindahkan ke Makassar, tempat Benteng Ujung Pandang. Pada tahun 1906 kota ini kemudian di jadikan Kota Madya. Pada tahun 1974 kota ini semakin diperluas dan kota Makassar kemudian berubah menjadi Ujung Pandang. Pada masa akhir pemerintahan Habibie, Ujung Pandang kemudian diubah kembali menjadi Makassar

Pendahuluan

Makassar, nama yang diberikan untuk ibukota Propinsi Sulawesi Selatan, asal usulnya masih menjadi perdebatan. Selain sebagai ibukota, Makassar juga merujuk pada etnis yang menghuni jazirah bagian Selatan Pulau Sulawesi Selatan, selain suku Bugis, Mandar, dan Toraja. Berdasarkan sumber-sumber luar tentang Sulawesi Selatan, tidak banyak yang diketahui tentang wilayah ini. Istilah Makassar muncul untuk pertama kalinya dari buku *Negarakerlagama*, yang ditulis oleh Prapanca di abad XIV.

Dalam buku Nagara Kertagama dituliskan:

*“Muwah tangi gurun sanusa mangaran ri Lombok mirah,
Lawan tikang-I saksak-adi nikalun kahaijan kabeh,
Muwah tanahi bantayan pramuka bantayan len Luwuk,
Tekengundha makatrayadi nikanang sanusa pupul
Ikang saka sanusa nusa Makassar butun banggawi,
Kunir galiyau mwangi salaya sumba solot muar,
Muwah tikang-I wandhanambwanathawa maloko wwanin,
Ri serani timur makadiningangeka nusa tutur”*

Terjemahannya:

*Juga gurun di pulau yang bernama Lombok-Merah,
Terutama daerah Sasak yang makmur dikuasai semuanya,
Di Wilayah Bantaeng, terutama Bantaeng serta Luwuk,
Sampai Udamakatraya dan lain-lain pulu yang berdekatan,
Tersebut pula pulau-pulau seperti Makassar, Buton, Banggawi, Kunir, Galiyan,
serta Selayar, sumba, Solot, Muar
Lagi pula Wandam, Ambon atau Maluku, Wanin,
Seram, Tomir dan pulau-pulau lainnya berdekatan.”*

Demikian pula tulisan dari Tome Pires dalam buku *Suma Oriental* yang mencoba menggambarkan tentang letak Makassar. Tome Pires menulis tentang Makassar sebagai berikut:

“Kepulauan Macacar (Makassar) terdapat kira-kira empat atau lima hari pelayaran lewat pulau yang baru kita sebut (Borneo atau Kalimantan), di tengah jalan (dari

Malaka) ke Maluku ... Ujungnya yang satu hampir mencapai Buton, di atasnya Madura, yang satu lagi meluas sampai jauh ke utara. Orangnya semua kafir; di situ terdapat lima puluh orang raja lebih. Pulau itu berdagang dengan Malaka, Jawa, Borneo, negeri Siam dan juga semua tempat yang terdapat antara Pahang dan negeri Siam ... Mereka punya bahasa sendiri, lain daripada yang lain. Semua orang gagah dan suka berperang. Di situ terdapat banyak bahan makanan. Orang-orang dari pulau itu adalah perampok yang paling besar di dunia, kekuatannya besar dan perahunya banyak. Mereka berlayar untuk merampok dari negeri mereka sampai ke Pegu, dan dari negeri mereka sampai ke Maluku, Banda dan di semua pulau disekitar Jawa ... Ada pasarnya kemana mereka mengirim barang-barang rampokannya dan menjual budak yang ditangkapnya. Mereka berlayar keliling pulau Sumatra. Pada umumnya mereka bajak laut. Oleh orang Jawa mereka disebut Bajuss (Bajo) dan orang Melayu menyebut mereka Celates (orang Selat). Barang mereka bawa ke Jumaia (?), di dekat Pahang, tempat mereka berjualan dan mengadakan pasar terus menerus. Mereka membawa beras yang putih sekali dan sedikit emas. Mereka membawa pulang kain bertangis, kain dari Cambia dan sedikit dari Benggala dan Keling bersama banyak luban jawi dan dupa. Pulau itu banyak penduduknya, banyak dagingnya, perbekalan berlimpah-limpah. Orangnya semuanya memakai keris, dan mereka kuat-kuat semua. mereka berlayar kian ke mari dan di takuti di mana-mana, sebab memang semua perampok patuh kepada mereka, sebab memang pantas dipatuhi.

Dari kedua tulisan di atas, tidak diketahui dengan pasti apakah Makassar itu sebuah kota atau sebuah wilayah yang luas. Dalam buku catatan Kerajaan Gowa yang membicarakan peristiwa penting yang terjadi sampai tahun 1700, tidak ditemukan satu kata pun tentang Makassar yang berindikasi sebuah Kota. Dalam catatan itu, Benteng Ujung Pandang selalu disebutkan untuk merujuk apa yang kita kenal dengan nama Makassar sekarang ini.

Terlepas dari kedua buku di atas, lain pula pandangan Sagimun. Menurutnya ada beberapa kekeliruan yang selama ini dilakukan oleh banyak pakar tentang Kerajaan Gowa, terutama tentang letak ibukotanya. Menurut beliau, ibukota Kerajaan Gowa sampai takluknya Kerajaan Gowa pada VOC pada tahun 1667 lewat Perjanjian Bungaya, bukan lah Makassar. Makassar ketika itu belum lah menjadi satu tempat besar, terlebih jika dikatakan ibu kota Kerajaan Gowa. Menurutnya, ibukota Kerajaan Gowa pada waktu itu adalah Somba Opu.

Ada hal menarik yang coba disampaikan oleh Sagimun, bahwa upaya mengaburkan letak atau kedudukan ibukota Kerajaan Gowa adalah ulah dari Belanda. Di satu pihak Kebesaran nama Sombaopu dipudarkan, sementara di pihak lain ia memperkenalkan Makassar, kedudukan Benteng Ujungpandang tempat para pegawai Belanda menjalankan kekuasaannya.

Munculnya Makassar

Seperti yang telah dibahas sebelumnya, Makassar diduga kuat muncul setelah Benteng Ujung Pandang, yang kemudian diganti namanya menjadi Benteng Rotterdam mulai dikuasai oleh Belanda. Kota ini mulai menunjukkan kemajuan ketika dikuasai oleh VOC lewat perang yang diakhiri dengan Perjanjian Bungaya pada tahun 1667. Penghancuran Benteng Sombaopu oleh Belanda pada tahun 1669, berdampak sangat luas dan panjang bagi kemunculan kembali Kerajaan Gowa. Penghancuran benteng Somba

Opu secara langsung mematikan perekonomian Kerajaan Gowa, karena dalam perkembangan berikutnya pusat perdagangan beralih ke Pelabuhan Makassar, tempat Benteng Ujung Pandang berdiri. Kehancuran Kerajaan juga diperburuk ketika Belanda mengambil peran sangat penting dalam urusan istana kerajaan.

Hancurnya Benteng Sombaopu, sebagai pusat perdagangan dan juga pusat pemerintahan Kerajaan Gowa, telah memungkinkan munculnya Makassar sebagai sebuah pusat perdagangan dan sekali gus sebagai pusat pemerintahan VOC di Makassar. Hampir seluruh permasalahan dalam wilayah Sulawesi Selatan diselesaikan di Makassar, yaitu di Benteng Rotterdam, terlebih Arung Palakka, sekutu Bone dalam membebaskan Kerajaan Bone dari kekuasaan Gowa, juga berkedudukan di sekitar Makassar, yaitu di Bontoala.



Sumber: Makalah Heather Sutherland pada Seminar Internasional di Hotel Makassar Golden, Mei 2009.

Pendirian benteng-benteng adalah bagian dari upaya yang dilakukan oleh para

penguasa Kerajaan Gowa untuk memperkuat Kerajaan Gowa dari berbagai ancaman. Usaha-usaha yang dilakukan oleh Belanda untuk menguasai pelabuhan Sombaopu, dan berita-berita yang diterima oleh penguasa-penguasa Gowa atas sepak terjang yang dilakukan oleh Belanda di Melaka, telah menjadi catatan tersendiri bagi raja-raja Gowa untuk mengantisipasi kedatangan Belanda. Pada waktu Belanda menguasai Melaka pada tahun 1641, salah satu tempat pengungsian mereka adalah Makassar. Mereka diterima dengan sangat baik oleh penguasa Makassar, karena jauh sebelumnya keberadaan orang Portugis dapat berterima. Jumlah orang Portugis yang bermukim di Makassar semakin bertambah, dan hal ini membuat orang-orang Belanda semakin marah. Atas desakan orang-orang Portugis, mungkin menjadi salah satu sebab didirikannya benteng Ujung Pandang. Dalam salah satu catatan dikatakan bahwa pada tanggal 9 Agustus 1643, atas perintah dari raja Gowa, Sultan Alauddin, Benteng Ujung Pandang mulai didirikan di sebuah tempat yang terletak di agak menonjol dan ditumbuhi banyak pohon pandang. Oleh karena itu, tempat ini dikenal dengan sebutan Ujung Pandang.

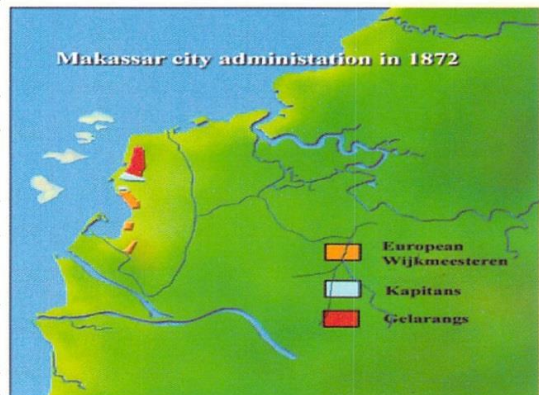
Pada waktu Kerajaan Gowa jatuh ke tangan VOC, kota Makassar tempat Benteng Sombaopu berada, mulai berkembang. Hal ini tidak terlepas dari usaha yang dilakukan oleh VOC untuk memajukan Makassar. Makassar akhirnya berkembang dengan pesat. Makassar kini mulai menunjukkan geliat perkembangan ekonomi, selain sebagai tempat pemerintahan VOC.

Korupsi yang merajalela dan biaya perang yang demikian besar yang harus dikeluarkan oleh VOC dalam usahanya membangun monopoli di Nusantara, akhirnya VOC tidak sanggup lagi mengatasi persoalan keuangan. Akhirnya Pemerintah Belanda mengambil alih wilayah kekuasaan VOC dan menyatakan bahwa VOC dinyatakan bangkrut pada tanggal 31 Desember 1799.

Di abad XIX, ada satu kebijakan baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Hindia Belanda di Makassar. Pemerintah Hindia Belanda mencoba untuk memperluas wilayah kekuasaannya dan ini berdampak pada hubungan yang kurang baik dengan kerajaan-kerajaan yang ada di Sulawesi Selatan.

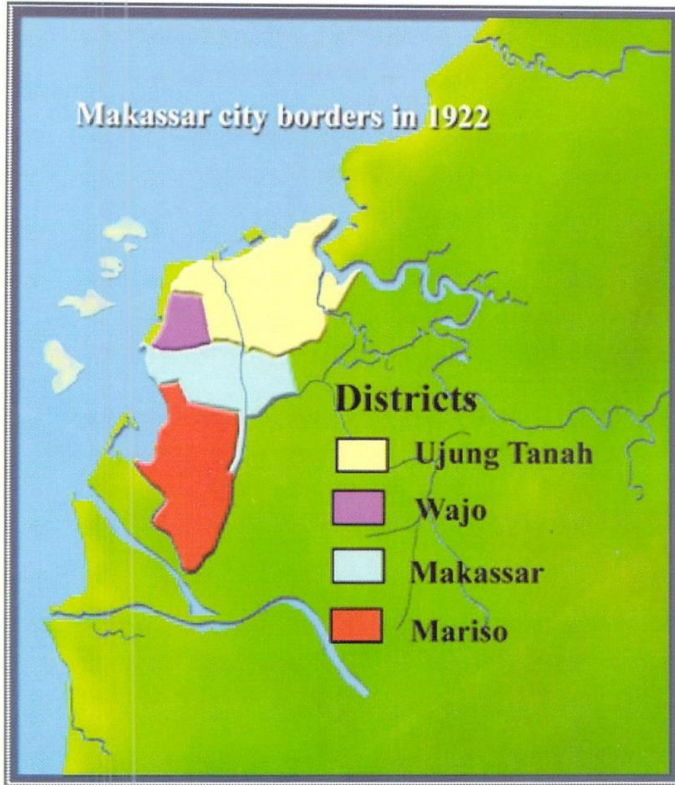
Setelah kekuasaan Bone dilucuti oleh Inggris dalam perang yang terjadi pada tahun 1814, penguasa Bugis yang selama ini bertempat tinggal di Bontoala, harus kembali ke Bone. Pada waktu Belanda kembali berkuasa pada tahun 1816, Pemerintah Hindia Belanda menata kembali wilayah Makassar.

Daerah-daerah pemukiman ditata dengan baik. Orang-orang Eropa hampir keseluruhan bertempat tinggal di sekitar Benteng Rotterdam. Di luar dari benteng terdapat pemukiman-pemukiman orang-orang timur asing lainnya, termasuk orang-orang Cina. Pemukiman mereka ini dikenal dengan istilah *Vlaardingen*. Para Gallarang bertempat tinggal di luar dari daerah itu.



Sumber: Makalah Heather Sutherland pada Seminar Internasional di Hotel Makassar Golden, Mei 2009.

Pada tahun 1905, Pemerintah Hindia Belanda memutuskan untuk menaklukkan Sulawesi Selatan. Pemerintah Hindia Belanda khawatir akan usaha-usaha yang dilakukan oleh Inggris untuk memperluas wilayah pengaruh dan kekuasaannya. Akhirnya Sulawesi Selatan berhasil ditaklukkan. Keberadaan Pemerintah Hindia Belanda semakin mapan.



Perkembangan ekonominya semakin membaik. Penduduk Makassar dalam kurun waktu itu meningkat sebanyak tiga kali lipat, dan wilayah kota diperluas ke semua penjuru. Pada tahun 1906 ketika itu Makassar dideklarasikan sebagai Kota Madya. Perubahan itu menunjukkan bahwa kota ini semakin maju dan penduduknya semakin bertambah. Pada tahun 1920-an, kota ini menjadi kota besar kedua yang terdapat di luar Jawa.

Pada tahun ini wilayah Makassar di bagi atas empat, yaitu Ujung Tanah, Wajo, Mariso dan Makassar sendiri.

Sumber: Makalah Heather Sutherland pada Seminar Internasional di Hotel Makassar

Golden, Mei 2009.

Perkembangan kota Makassar memiliki daya tarik sehingga banyak orang yang bermukim di tempat ini. Kedatangan mereka ke Makassar juga disebabkan karena pergolakan-pergolakan yang terjadi di daerah pedalaman Sulawesi Selatan. Pada waktu wilayah ini dijadikan sebagai Ibu Kota Negara Indonesia Timur pada tahun 1946, kota ini semakin ramai dan fasilitas kota semakin membaik. Oleh karena mereka yang berpendidikan masih sangat kurang, maka didatangkanlah banyak tenaga-tenaga siap pakai dari berbagai wilayah yang ada di Indonesia timur ketika itu. Ada yang didatangkan dari Kalimantan, Manado dan juga dari Ambon. Keadaan ini menjadikan penduduk kota Makassar semakin multi-etnik.

Pada waktu terjadi perlawanan Kahar Mudzakkar di pedalaman Sulawesi Selatan, banyak penduduk yang mencari tempat yang aman, salah satu tempat yang dituju adalah kota Makassar. Demikian pula ketika terjadi Gerakan DII-TII. Hal ini mengakibatkan jumlah penduduk kota Makassar semakin padat. Muncul pemukiman-pemukiman baru yang tidak tertata rapi. Selain itu, jumlah penduduk yang semakin bertambah berdampak pula pada sektor keamanan, yang dirasakan juga semakin tidak aman. Oleh karena itu, pemerintah wilayah Makassar melakukan kebijakan baru mengenai penduduk dan juga penataan wilayahnya.

Pada tahun 1971, Walikota Makassar H.M.Dg. Patompo melakukan terobosan dengan usaha untuk memperluas wilayah kota Makassar. Salah satu cara yang digunakan adalah dengan melakukan pembicaraan khusus kepada tiga bupati yang bertetangga dengan Makassar, yaitu Kolonel Inf. Mas'ud di Kabupaten Gowa, Kolonel Inf. Kasim DM, bupati di Kabupaten Maros, dan juga Kolonel Inf. H.M. Arsyad B., di Kabupaten Pangkep.

Pembicaraan yang dilakukan oleh Walikota Makassar ketika itu tidak menemukan banyak hambatan. Mereka kemudian menyepakati untuk melepaskan beberapa wilayah dan dimasukkan ke wilayah Makassar. Sehubungan dengan pelepasan beberapa wilayah milik Kabupaten Pangkep, Maros, dan Gowa itu, nama Makassar juga harus diubah karena dipandang nama itu lebih mengarah ke etnis. Akhirnya disepakati untuk mengubah nama Makassar menjadi Ujung Pandang. Pertambahan penduduk Makassar berdampak pada perluasan wilayah kota Makassar. Makassar sedikit demi sedikit menjadi semakin besar.

Kesimpulan

Kota Makassar mulai berkembang luas ketika Belanda menduduki Benteng Ujung Pandang yang kemudian diganti namanya menjadi Fort Rotterdam. Pelabuhan Somba Opu, ibukota Kerajaan Gowa juga dihancurkan ketika VOC memutuskan untuk menghancurkan benteng Somba Opu. Perkembangan Makassar didukung pula makin bertambahnya jumlah penduduk karena situasi politik yang tidak menentu di daerah pedalaman Sulawesi Selatan. Pada waktu Belanda menguasai seluruh wilayah Sulawesi Selatan lewat serangan yang dilakukan pada tahun 1905, Makassar menjadi pusat pemerintahan yang semakin penting. Kota Makassar kemudian diubah kembali namanya menjadi Ujung Pandang ketika Makassar diperluas dan mengambil beberapa wilayah Kabupaten Gowa, Pangkep, dan juga Maros. Nama ini kemudian diubah kembali menjadi Makassar diakhir masa pemerintahan Habibie.

Daftar Pustaka

- Andaya, Leonard Y., *The Heritage of Arung Palakka A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*, VKI deel 90, Leiden: The Hague – Martinus Nijhoff, 1981.
- Hall, D.G.E. *Sejarah Asia Tenggara*, Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1979.
- Limbugau, Daud "Perjalanan Sejarah Kota Maritim Makassar Abad 19-20, dalam Mukhlis, *Persepsi Sejarah Kawasan Pantai*, Ujung Pandang: P3MP UNHAS, 1989.
- Ligtvoet, A., "Transcriptie van het Dagboek der Vorsten van Gowa en Tallo, met Vertalung en Aanteekeningen," dalam *BKI deel V*, 1880.
- Mappangara, Suriadi. *Kerajaan dan Bangsawan Bone di Tengah Perubahan Rezim 1811 – 1946*, Yogyakarta: Disertasi di Universitas Gadjah Mada, 2010.
- Mattulada, *Menyusuri Jejak Kehadiran Makassar dalam Sejarah 1510-1700*, Ujung pandang: Bhakti Baru-Berita Utama, 1982.
- Patunru, Abdul Razak Daeng. *Sejarah Gowa*, Ujung Pandang: YKSS, 1993.
- Poelinggomang, Edward L. "Benturan Budaya Kerajaan Kerajaan Maritim di Sulawesi Selatan", makalah dalam Temu Ilmiah Regional Kesejarahan, Kepurbakalaan dan Kepariwisata di Sulawesi Selatan pada tanggal 16-17 Maret 1993 di Aula Benteng Ujung Pandang,

Poelinggomang, Edward L. "Makassar Abad XIX Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim", Jakarta : Gramedia, 2002.

Riana, I Ketut *Nagara Krtagama* (Masa Keemasan Majapahit) (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2009),

M.D., Sagimun. Sultan Hasanuddin Menentang VOC (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Proyek Biografi Pahlawan Nasional, 1975.

Lontarak

Lontarak Rumpaqna Bone.

Lontarak Bilang Raja-Raja Gowa dan Tallo

Penulis:

Rismawidiawati, S.Sos.

Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Makassar

Jl. Sultan Alauddin Km. 7 Makassar

E-mail: rismawidiawati@yahoo.co.id

NILAI STRATEGIS JARINGAN JALAN KERETA API BAGI PERTAHANAN HINDIA BELANDA

Iwan Hermawan

Abstrak

The main purpose of the Railway Network construction is for the benefit of transporting crops. In addition, it is also directed to military purposes, as part of a military defense strategy on the island of Java.

After Bandung became center of the Dutch defense in Java, the existence of the railway transport modes have strategic value. Its presence supports the mobility of military forces, supplies and equipment for war. For certain conditions and emerge, train be used to evacuate civilians and government to a safe and protected place.

Kata Kunci :

Jalan Kereta Api, Strategi Militer, Kota Bandung

Pendahuluan

Pembangunan Jalan raya Pos dari Anyer sampai Panarukan yang digagas dan dilakukan oleh Gubernur Jenderal HW Daendels ditujukan sebagai upaya memperlancar transportasi dan komunikasi Militer Belanda yang dipusatkan di kota-kota Pelabuhan Utama, yaitu Batavia, Semarang dan Surabaya karena mobilitas pasukan sangat diperlukan ketika menghadapi peperangan. Namun sayang, lancarnya komunikasi dan transportasi militer melalui darat di pulau Jawa tidak menjadikan pasukan Belanda mampu menahan gerak maju pasukan Inggris. Pada akhirnya Belanda harus mengakui keunggulan pasukan Inggris yang dipimpin oleh Lord Minto pada tanggal 4 Agustus 1811. Kekalahan tersebut mengharuskan Belanda angkat kaki dari Pulau Jawa dan menyerahkan kekuasaannya kepada pihak Inggris (Kunto, 1984:162).

Kekalahan dari Inggris tersebut terus membayangi pimpinan militer dan sipil di Hindia Belanda. Hal tersebut melahirkan rencana pemindahan pusat militer dari kota-kota pesisir ke pedalaman namun harus tetap dapat memberikan perlindungan kepada Ibukota dari serangan musuh. Rencana ini memperlihatkan bahwa pemusatan pasukan pertahanan harus ditempatkan jauh dari pantai, terlindung dan mudah dijangkau. Selain itu, keberadaannya masih tetap dapat melindungi kawasan terluar sehingga diperlukan pasukan militer yang mempunyai mobilitas tinggi. Mobilitas pasukan hanya bisa dicapai jika sarana transportasi dan komunikasi memadai.

Setelah melalui pertimbangan matang, terutama didasarkan pada aspek geografis dan geostrategis maka pada akhir abad ke-19 kawasan Dataran Tinggi Bandung dipilih sebagai pusat pertahanan Hindia Belanda, dimana kekuatan pasukan militer dipusatkan. Sebagai langkah awal, pada tahun 1896, pemerintah kolonial Belanda menetapkan Cimahi sebagai Garnisun militer Belanda. Langkah berikutnya, adalah memindahkan Departemen Pertahanan (*Departement van Oorlog/DVO*) dari Batavia ke Bandung. Pada awal abad ke-20, persiapan pemindahan pusat militer Hindia Belanda ke Bandung terus dilakukan. Gedung Departemen Pertahanan mulai dibangun di Bandung pada tahun 1908. Departemen Pertahanan secara bertahap telah memindahkan personilnya ke Bandung sejak tahun 1916 dan mulai menetap pada tahun 1920 (Kunto, 1984:250-251). Sejak saat

itu, Departemen Pertahanan berpusat di Bandung dan Panglima KNIL (*Legercommandant Koninklijke Nederlands-Indiisch Leger*) juga berkantor di Bandung.

Sebagai pusat kekuatan militer Hindia Belanda di Nusantara, Bandung menjadi pilihan Gubernur Jenderal Tjarda van Starckenborgh saat mengungsikan pemerintahan sipil dari Batavia di akhir Februari 1942 ketika posisi Belanda semakin terdesak oleh bala tentara Jepang. Pemilihan tersebut dilakukan setelah melalui pertimbangan matang, terutama didasarkan pada tingkat keamanan yang lebih baik dibanding kota-kota lainnya di Nusantara.

Kedudukan Bandung sebagai “kunci” terakhir pemerintahan sipil dan pertahanan militer kolonial Belanda di Nusantara merupakan salah satu alasan penyerbuan Jepang ke Bandung setelah sebelumnya berhasil menduduki Batavia (Suganda, 2008:108). Pasukan Belanda harus mengakui keunggulan pasukan Tentara ke-16 bala tentara Jepang yang dipimpin oleh Letnan Jenderal Hitoshi Imamura setelah melalui pertempuran sengit dan memakan korban jiwa yang tidak sedikit. Melalui perjanjian yang berlangsung di Pangkalan Udara Kalijati, Subang pada tanggal 8 Maret 1942 Belanda akhirnya menyerah tanpa syarat kepada Jepang dan penyerahan kedaulatan dari pemerintah kolonial Belanda kepada pasukan Jepang dilakukan pada tanggal 10 Maret 1942 di Balaikota Bandung.

Berkenaan dengan rencana pemindahan pusat pertahanan ke Bandung, Belanda berupaya melengkapi berbagai fasilitas pendukung, termasuk sarana transportasi yang menghubungkan Bandung. Menjelang pemindahan pusat pertahanan ke Bandung, pemerintah Belanda melalui perusahaan Kereta Api (*Staats Spoorwegen*) pada pertengahan abad ke-19 mulai membangun jaringan jalan Kereta Api menuju Bandung yang kemudian dilanjutkan ke Cilacap yang merupakan pintu masuk pulau Jawa di bagian Selatan. Pembangunan jaringan jalan kereta api tersebut selain diperuntukkan untuk kepentingan perekonomian, yaitu memperlancar pengangkutan hasil perkebunan, juga dapat berfungsi sebagai sarana transportasi militer. Hal ini sesuai dengan yang dikemukakan oleh Kartodirdjo (1987) bahwa “Perluasan jaringan jalan Kereta Api didasarkan bukan hanya pada kepentingan ekonomi semata, melainkan juga menyangkut masalah pasifikasi (penguasaan) daerah yang banyak mengalami pergolakan dan pembukaan daerah-daerah dari isolasi” (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997:69).

Pada tulisan ini diuraikan bagaimana keberadaan Jalan Kereta Api mempunyai nilai strategis bagi pertahanan pemerintah kolonial Belanda. Untuk membahasnya dipergunakan pendekatan keruangan yang merupakan pendekatan khas geografi.

Pembangunan Jalan Kereta Api

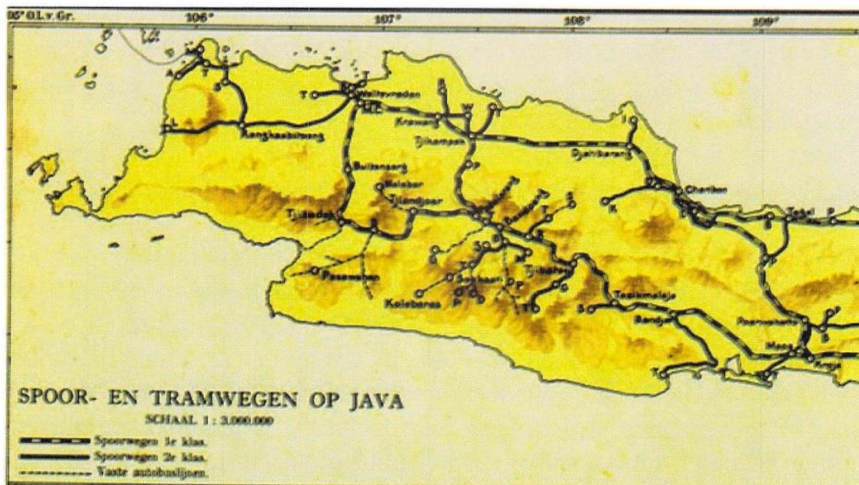
Sejarah perkereta-apian di Indonesia tidak terlepas dari usaha pemerintah Kolonial Belanda dalam memperlancar transportasi dan komunikasi antar kota. Keberadaannya dapat mendukung keberhasilan politik Tanam Paksa yang diberlakukan Belanda di tanah Jawa pada abad ke-19, sehingga jalur jalan kereta api dibangun untuk tujuan pengangkutan hasil perkebunan dari daerah penghasil ke perkotaan atau pelabuhan. Keberadaannya telah mampu mempercepat pertumbuhan kota-kota perkebunan yang berada di pedalaman pulau Jawa. Selain itu, pembangunan Jalan Kereta Api juga diarahkan untuk memperlancar mobilitas pasukan militer. Hal ini tercermin dalam salah satu syarat pemberian konsesi pembangunan Jalur rel Kereta Api kepada pihak swasta agar disesuaikan dengan arahan Menteri Urusan Jajahan Hindia Belanda, Fransen van De Putte yang menginginkan agar Jalur rel Kereta Api Semarang – Solo – Yogyakarta

diperluas dengan lintas cabang di Kedungjati menuju Ambarawa. Permintaan ini didasarkan, bahwa di Ambarawa terdapat Benteng Willem I yang mempunyai arti penting bagi militer Belanda (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 :53).

Pembangunan Perkereta-apian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di desa Kemijen, Jum'at tanggal 17 Juni 1864, oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh 'Naamlouze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij' (NV. NISM) yang dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada hari Sabtu, 10 Agustus 1867. Keberhasilan swasta, NV. NISM membangun jalan Kereta Api antara Kemijen-Tanggung, yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang - Surakarta (110 Km), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan Kereta Api di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan kereta api antara 1864 - 1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 km, tahun 1870 menjadi 110 km, tahun 1880 mencapai 405 km, tahun 1890 menjadi 1.427 km dan pada tahun 1900 menjadi 3.338 km (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997)

Pembangunan Perkereta-apian di wilayah Jawa bagian Barat walau bukan yang pertama di Nusantara, namun keberadaannya mempunyai nilai strategis bagi pertumbuhan perekonomian kota-kota perkebunan di pedalaman Pulau Jawa, karena keberadaan kereta api dapat mempermudah pengangkutan hasil perkebunan dan pertanian yang sebelumnya sulit untuk dilakukan. Sebagai salah satu contoh, Bandung berkembang pesat setelah dibangunnya jalur Kereta Api Batavia – Bandung – Cilacap dan menjadi kota persinggahan bagi para penumpang dari Batavia yang menuju ke Surabaya, karena di Bandung mereka melakukan alih kereta (*stop over*) (Kunto, 1984:101).

Pembangunan perkereta-apian di Jawa Bagian Barat selain ditujukan untuk maksud Ekonomi juga dimaksudkan untuk kepentingan pertahanan, yaitu untuk menunjang mobilitas pasukan militer seiring dengan dijadikannya Bandung sebagai Pusat Pertahanan Hindia Belanda pada penghujung abad ke 19 dan diproyeksikan menjadi Pusat



Peta Rel Kereta Api di Jawa Barat 1938
(Sumber : <http://Aleut.wordpress.com>)

pembangunan perkereta-apian di wilayah barat Pulau Jawa dimulai dengan dibangunnya Jalan Kereta Api yang menghubungkan Batavia (Jakarta) dengan Buitenzorg (Bogor) oleh NV NISM, sebuah perusahaan swasta yang mendapat konsesi pembangunan Jalan Kereta Api Semarang – Solo - Yogyakarta. Pembangunannya dimulai pada tanggal 15 Oktober 1869 yang ditandai oleh Upacara yang dihadiri oleh Gubernur Jenderal P. Myer. Dalam pembangunannya, Jalan Kereta Api Batavia – Buitenzorg dilakukan dalam tiga kelompok, yaitu bagian Batavia sepanjang 9.270 m, bagian Mister Cornellis (Jatinegara) sepanjang 20.892 m, dan bagian Buitenzorg sepanjang 28.344 m. Pembangunan di semua bagian dilakukan secara serentak, namun karena berbagai alasan akhirnya pembangunan Jalur tersebut dibangun secara bergelombang dan dibuka untuk umum juga secara bergelombang. Pada tanggal 31 Januari 1883, secara resmi Jalur Batavia – Buitenzorg dibuka pemakaiannya untuk umum secara keseluruhan. Pada tahun 1913, secara resmi Jalur ini dibeli oleh *Staats Spoorwegen* (Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah) dari NV NISM walaupun kesepakatan harga sudah disepakati sejak tahun 1881 dan rencana pembelian sudah muncul pada tahun 1877 saat SS akan membangun Jalur Rel Kereta Api Buitenzorg – Bandung. Dengan beralihnya kepemilikan jalur Batavia – Buitenzorg, maka jalur Batavia – Bandung sampai Cilacap dikelola oleh *Staats Spoorwegen* (Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997 :56-75)

Ruas Jalan Kereta Api, Batavia – Buitenzorg merupakan merupakan jalur penting bagi upaya pengembangan perkereta-apian di Jawa Barat. *Staats Spoorwegen* melanjutkan pembangunan Jalur jalan kereta api ke Sukabumi terus ke Cianjur dan Bandung. Pada tahun 1884 Jalan Kereta Api sudah menghubungkan Batavia – Bandung dan untuk pertama kalinya pada tanggal 17 Mei 1884 kota Bandung disinggahi oleh Kereta Api, sedangkan Stasiun Bandung baru resmi dioperasikan pada tanggal 16 Juni 1884 (Suganda, 2008:194-195; Kunto, 1984:97).

Tidak hanya sampai di Bandung, pembangunan Jalan Kereta Api terus dilakukan oleh *Staats Spoorwegen* ke arah timur. Sepuluh tahun kemudian, tepatnya pada tanggal 1 November 1894 jalan rel Kereta Api secara resmi menghubungkan kota Bandung dengan kota Cilacap yang merupakan pelabuhan laut di pantai selatan Jawa (Suganda, 2008:116). Jalur ini sekaligus menghubungkan Batavia - Bandung – Yogyakarta – Surabaya dengan angkutan Kereta Api (Kunto, 1984:115-116) dan Bandung sebagai tempat penggantian kereta (*stop over*), baik untuk penumpang asal Batavia maupun penumpang asal Surabaya atau Yogyakarta. Perjalanan dari Bandung ke Surabaya dilayani oleh dua formasi kereta cepat, yaitu kereta cepat malam (*Nacht Trein*) dan kereta cepat siang atau *Eendagsche* (sehari perjalanan) (Kunto, 1984:101).

Pada pengerjaan pembangunan Jalan Kereta Api ruas Bogor – Sukabumi – Cianjur - Bandung, walau dikerjakan oleh Perusahaan Negara, *Staat Spoorwegen* namun tetap bekerja sama dengan pengusaha perkebunan setempat. Hal ini terlihat dalam pembangunan jalur Sukabumi – Cianjur, tepatnya di perbukitan Gunung Keneng desa Cibokor Cianjur yang medannya cukup berat karena harus membobok bukit untuk dijadikan terowongan. Pembangunan terowongan tersebut disanggupi oleh pengusaha perkebunan teh Cibokor, yaitu Van Beckman. Kesanggupan tersebut didasarkan pada rasa optimisnya bahwa keberadaan jalur Kereta api akan mempermudah pengangkutan hasil perkebunan. Pembangunan terowongan Lampegan yang panjangnya sekitar 670 meter dengan tinggi 6 meter dan lebar bagian bawah 4 meter berlangsung selama tiga tahun, yaitu dari tahun 1879 sampai tahun 1882. Sekitar 200 meter ke arah timur dari mulut

terowongan Lampegan didirikan Stasiun Lampegan (Suganda, 2009:195,205). Stasiun ini jelas diperuntukkan bagi stasiun untuk memuat hasil perkebunan Cibokor untuk selanjutnya diangkut ke gudang-gudang di pelabuhan.

Selain melalui Buitenzorg – Sukabumi – Cianjur, jalan Kereta Api Batavia – Bandung juga dibangun melalui Cikampek dan Purwakarta. Jalur jalan Kereta Api ini mempunyai panjang 175 km yang terbagi menjadi Jalur datar Batavia – Purwakarta sepanjang 102 km, Jalur Pegunungan Purwakarta – Padalarang sepanjang 56 km dengan kelandaian 16%, serta Jalur Padalarang – Bandung sepanjang 17 km dengan kelandaian 10%. Secara resmi, jalur Kereta Api Batavia – Bandung lewat Cikampek mulai dibuka pada tanggal 2 Mei 1906, satu bulan setelah diresmikannya *Gemeente Bandung* pada tanggal 1 April 1906. Keberadaan Jalur ini sekaligus mempersingkat waktu perjalanan Batavia - Bandung menjadi 2 jam 45 menit yang sebelumnya melalui Sukabumi – Cianjur mencapai sekitar 6 jam (Kunto, 1984:101; Suganda, 2008:200-201).

Selesainya ruas jalan Kereta Api Batavia – Bandung melalui Cikampek menjadikan assibilitas dari dan menuju Bandung semakin terjamin. Waktu tempuh Batavia – Bandung menjadi lebih singkat, yaitu sekitar 2 jam 45 menit yang sebelumnya mencapai 6 jam dengan angkutan Kereta Api melalui Jalur Sukabumi dan 2 hari lebih dengan mempergunakan kereta kuda melalui Jalan Raya Pos. Kondisi ini menjadikan keberadaan Bandung semakin strategis dari segala sisi kehidupan, termasuk sisi militer karena jika diperlukan maka pasukan militer yang dipusatkan di Bandung dapat dengan cepat membantu pertahanan di Batavia.

Pemindahan pusat pertahanan ke Bandung mendorong pemerintah Hindia Belanda membangun berbagai fasilitas pendukung militer di kota Bandung. Secara bertahap *Artillerie Constructie Winkel* (ACW) yang didirikan di Surabaya pada tahun 1808 dipindahkan ke Bandung pada tahun 1918; *Projectiel Fabriek* (PF) yang didirikan tahun 1808 di Semarang dipindahkan ke Bandung pada tahun 1923; Instalasi *werkplaats voor Draagbare Wapenen* (WDW) yang didirikan tahun 1845 di Jatinegara dipindah ke Bandung pada tahun 1922; *Pyrotechnische Werkplaats* (PW) yang didirikan pada tahun 1850 di Surabaya dipindahkan ke Bandung pada tahun 1924. Semua Instalasi Industri Pertahanan tersebut dilebur menjadi satu, yaitu *Artillerie Inrichtingen* (AI) yang dibangun di kawasan Kiaracandong Bandung (Kunto, 1984; Suganda, 2008).

Analisis Peranan Keberadaan Jalan Kereta Api terhadap Pertahanan Hindia Belanda

Strategi merupakan cara atau upaya untuk mencapai tujuan dengan memanfaatkan secara maksimal sarana/prasarana yang tersedia [<http://cenya95wordpress.com>]. Melalui konsep strategi tersebut, kekurangan atau kelemahan, bahkan kesulitan bukan alasan untuk tidak tercapainya tujuan, namun semua kekurangan dan kelemahan harus menjadi potensi bagi tercapainya tujuan.

Akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20, teori Geostrategis masih didominasi oleh teori kekuatan lautan yang mengemukakan bahwa lautan merupakan jalan penghubung antar satu benua dengan benua lain yang jaraknya berjauhan sehingga negara yang mampu menguasai lautan, maka dia akan menguasai dunia. Kekalahan dari Inggris pada tahun 1811 menghasruskan Belanda angkat kaki dari Nusantara. Kondisi ini memunculkan rencana untuk memindahkan pusat pertahanan ke tempat yang tersembunyi di pedalaman

namun tetap dapat melindungi pusat pemerintahan di Batavia.

Bandung berada di daerah pedalaman dengan kondisi Geografis yang ekstrim, yaitu berada di daerah cekungan yang dikelilingi oleh pegunungan tinggi dengan puncak-puncaknya yang tinggi dan lembahnya yang dalam. Kawasan ini merupakan zona depresi antar montana yang memisahkan Pegunungan Utara dan Pegunungan Selatan Pulau Jawa (Bemmelen, 1949). Pada awalnya Bandung dianggap oleh Belanda kurang memiliki nilai strategis jika dibandingkan dengan kota-kota pelabuhan di Utara pulau Jawa. Namun pandangan tersebut mulai berubah ketika Daendels menjabat sebagai Gubernur Jenderal di Hindia Belanda. Dia mulai mempertimbangkan pentingnya posisi Bandung bagi pertahanan Hindia Belanda. Hal ini terlihat dari pembangunan jalan raya pos dari Anyer sampai Panarukan yang rutenya melalui dataran tinggi Bandung walaupun medannya sangat berat.



Gambar 5: Bangunan Pertahanan di Desa Cipada Kecamatan Cikalongwetan, Bandung Barat. Dari sini dapat diamati jalan raya Cianjur-Bandung dan Purwakarta-Bandung serta Jalur Kereta Api Batavia-Bandung
(Sumber: <http://www.bentengindonesia.org.php>)

Uraian tersebut menunjukkan kondisi alam dengan topografi ekstrim yang pada awalnya dianggap sebagai kelemahan karena sulit dijangkau namun justru menjadi faktor pendukung bagi pertahanan karena posisinya yang terlindung dan jauh dari pantai.

Berdasarkan teori Aristoteles, bahwa barang siapa yang tidak berani menyerang lawannya, berarti dia akan menjadi mangsa lawannya tersebut (Hidayat dan Mardiyono, 1983:40). Hal inilah menjadi alasan bagi pemerintah Belanda berupaya memperkuat pasukan militernya di Bandung, yaitu dengan cara memusatkan pasukan militer sekaligus mendekatkan fasilitas pendukung kekuatan militer, yaitu dengan cara memindahkan pabrik senjata dan mesiu yang tersebar di berbagai kota di pulau Jawa dan memusatkannya dalam satu atap, yaitu *Artillerie Inrichtingen (AI)* yang dibangun di kawasan Kiaracandong Bandung. Selain itu, pembangunan infrastruktur komunikasi dan transportasi guna menjamin kelancaran pengiriman informasi dan pasukan militer juga terus ditingkatkan, serta memanfaatkan berbagai moda transportasi, termasuk moda transportasi Kereta Api.

Pembangunan jaringan Jalan Kereta Api yang menghubungkan Bandung, selain sebagai upaya memperlancar pengangkutan barang dan penumpang, kereta api juga dapat dimanfaatkan untuk mengangkut pasukan dan logistik, karena sesuai dengan teori strategi di atas untuk mencapai tujuan segala potensi harus dimanfaatkan, dalam hal ini termasuk pemanfaatan kereta api untuk kepentingan pertahanan. Kondisi ini dapat terlihat dari diambil alihnya jalur utama kereta api di pulau Jawa yang sebelumnya sebagian dikuasai oleh pihak swasta tujuannya tiada lain agar perjalanan kereta api tidak terputus-putus karena harus berganti kereta sesuai pengelolanya. Hal ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Mahan maupun Mac Kinder, bahwa komunikasi dan pergerakan sangat penting dalam peperangan (Hidayat dan Mardiyono, 1983:70).

Hindia Belanda di Pulau Jawa ke Bandung di dasarkan pada posisi geografis dan geostrategis Bandung yang menguntungkan, yaitu dikelilingi oleh pegunungan tinggi dan terjal yang dapat menjadi benteng alam ketika diserang musuh. Kondisi ini diperkuat dengan akses masuk Bandung yang minim mempermudah militer mengawasi gerak maju pasukan musuh yang bergerak masuk menuju Bandung.

Pembangunan jaringan Jalan Kereta Api Batavia – Bandung yang hampir sejajar dengan jalan raya yang telah ada (jalan raya pos) menunjukkan bahwa selain diarahkan untuk memudahkan pengangkutan bahan bangunan ketika membangun jalan keret api juga diarahkan sebagai bentuk efektifitas pertahanan karena dengan keberadaan jalan kereta api yang sejajar dengan jalan raya akan memudahkan pengawasan militer terhadap berbagai pergerakan yang menuju atau keluar Bandung. Pengawasan tersebut dilakukan melalui bangunan-bangunan pertahanan yang sengaja dibangun di daerah perbukitan sekitar Bandung.

Penutup

Sebelum Daendels datang ke Indonesia dan menjadi gubernur Jenderal, Bandung hanyalah kampung kecil di tengah belantara tropik pulau Jawa dan menjadi bawahan distrik Ujung Brung. Pembangunan Jalan Raya Pos Anyer – Panarukan yang melalui Bandung telah menjadikan kawasan ini strategis dan Ideal sebagai pertahanan terakhir jika diserang musuh.

Pembangunan jaringan Jalan Kereta Api yang getol dilakukan pemerintah kolonial Belanda di pertengahan abad ke-19 ditujukan tidak hanya untuk kepentingan ekonomi semata, yaitu memudahkan pengangkutan hasil perkebunan, namun juga diarahkan untuk meningkatkan pertahanan karena kelancaran komunikasi dan transportasi sangat diperlukan dalam peperangan. Pengungsian warga sipil dan pemerintahan ke tempat yang relatif lebih aman dan terlindung merupakan salah satu fungsi yang diharapkan dapat dilakukan oleh Kereta Api, selain fungsi pertahanan lainnya yaitu sebagai sarana pengangkut massal pasukan militer dan perlengkapan perang yang menyertainya.

Setelah selesai pembangunan Jaringan Jalan kereta Api Batavia – Bandung pada tahun 1884, pembangunan jaringan jalan kereta api dilanjutkan ke Cilacap, pelabuhan samudera di selatan Jawa, yang secara resmi mulai digunakan untuk angkutan umu pada tanggal 1 November 1894. Tidak lama berselang, tepatnya tahun 1896 Cimahi ditetapkan sebagai lokasi Garnisun militer Belanda. Selanjutnya pada awal dekade abad ke-20, sesuai dengan saran HF Tillema agar pusat pemerintahan dipindah ke Bandung, maka pada tahun 1916 pembangunan Departemen Pertahanan (*Departement van Oorlog/DVO*) mulai dipindah ke Bandung, dan pada tahun 1920 pemindahan tersebut selesai. Keberadaan pusat pertahanan di Bandung, juga diperkuat dengan dipindahkannya pabrik kesenjataan dan peralatan militer yang sebelumnya tersebar di beberapa kota di pulau Jawa, yaitu Batavia, Semarang, dan Surabaya ke Bandung yang dinaungi oleh satu Industri Pertahanan, yaitu *Artillerie Inrichtingen (AI)*. Pemindahan pabrik persenjataan dan peralatan militer tersebut dilakukan secara bertahap dan selesai pada tahun 1924 (Kunto, 1984, 1986; Kartodiwirio, 2006; Suganda, 2009).

Pembangunan jalan kereta api menuju Bandung tidak berhenti hanya melalui Boitenzorg – Sukabumi – Cianjur, karena dibangun juga jalur jalan Kereta Api Batavia – Bandung melalui pantai utara Jawa Barat, yaitu melalui Cikampek – Purwakarta –

Padalarang. Jalur jalan kereta api ini semakin mempersingkat hubungan transportasi Batavia – Bandung yang sebelumnya lebih dari dua hari bila mempergunakan kereta kuda, kemudian sekitar enam jam dengan menggunakan kereta api jalur Boitenzorg – Sukabumi – Cianjur, menjadi hanya 2 jam 45 menit.

Secara Geografis dan Geostrategis, pembangunan Jaringan Jalan Kereta api mempunyai nilai strategis bagi pertahanan Hindia Belanda di pulau Jawa, karena menurut Mahan maupun Mac Kinder, pergerakan yang cepat sangat diperlukan oleh pasukan militer apalagi ketika menghadapi peperangan (Hidayat dan Mardiyono, 1983:70). Selain itu, keberadaan angkutan massal yang cepat akan dapat dengan segera mengungsikan warga sipil dan pemerintahan ketika posisi semakin terdesak.

Daftar Pustaka

- Bandung Tempo Doeloe* dalam <http://www.cingciripit.wordpress.com> [diakses : 28-03-2010]
- Bemmelen, R.W.V. 1949. *The geology of Indonesia*, The Hague : Martinus Nijhoff.
- Bunker Cipada* dalam <http://www.bentengindonesia.org/benteng.php> [diakses : 03-03-2011]
- Daljoeni, N. 1991. *Dasar-dasar Geografi Politik*. Bandung : Alumni.
- Hidayat, Imam dan Mardiyono. 1983. *Geopolitik*. Surabaya : Usaha Nasional
- Kartodiwirio, Sudarsono K. 2006. *Bandung : Kilas Peristiwa di mata Filatelis Sebuah Wisata Sejarah*. Bandung : Kiblat Buku Utama.
- Kodam III Siliwangi* dalam <http://1.bp.blogspot.com> [diakses : 20-02-2011]
- Konsepsi Strategi Militer untuk Mewujudkan Hannas yang Tangguh* dalam <http://ceny95.wordpress.com> [diakses : 10-12-2010]
- Kunto, Haryoto. 1984. *Wajah Bandung Tempo Doeloe*. Bandung : Granesia
- Kunto, Haryoto. 1986. *Semerbak Bunga di Bandung Raya*. Bandung : Granesia
- Pemerintah kota Cimahi. *Sejarah kota Cimahi* dalam <http://www.cimahikota.go.id> [diakses : 09-03-2011]
- Suganda, Her. 2008. *Jendela Bandung : Pengalaman bersama Kompas*. Jakarta : Penerbit buku Kompas
- Sumaatmadja, N. 1988. *Studi Geografi, Suatu pendekatan dan Analisa Keruangan..* Bandung : Alumni.

Penulis:

Dr. Iwan Hermawan

Balai Arkeologi Bandung

e-mail : iwan1772@yahoo.com

Pendahuluan

Jauh sebelum Pelabuhan Merak dibangun, tepatnya ketika Kesultanan Banten mencapai puncak kejayaan, pelabuhan Banten menjadi bagian dalam jaringan perdagangan internasional. Ketika itu Wilayah Lampung menjadi bagian dari wilayah kekuasaan Kesultanan Banten. Lampung menjadi *feri-feri*/pemasok kebutuhan Banten. Perkembangan selanjutnya, Lampung bisa berdiri sendiri lepas dari Banten, bahkan lepas dari bagian Sumatera Selatan bersama dengan Palembang dan Bengkulu. Itu menggambarkan adanya perubahan, dinamika dan perkembangan.

Sewaktu Belanda berkuasa, salah satu sarana untuk melancarkan tujuannya adalah transportasi. Transportasi adalah alat utama dalam menunjang aktivitas perpindahan barang/komoditi masa itu, salah satunya adalah kereta api dan jalur laut. Di wilayah Banten, Pemerintah Hindia Belanda memberikan kuasa kepada sebuah perusahaan kereta api yang bernama *Staats Spoorwegen*. Maka dibangunlah Pelabuhan Merak di ujung rel kereta jalur Tanah Abang, Jakarta-Merak, Banten pada tahun 1912. Pelabuhan ini menunjang kegiatan Hindia Belanda dalam ekspor dan impor barang dari Indonesia ke luar negeri masa itu.

Pasca kemerdekaan Republik Indonesia, pengelolaan pelabuhan berganti-ganti mengikuti perkembangan politik pemerintahan. Sampai tahun 1948, di Pelabuhan Merak masih beraktifitas kegiatan ekspor barang ke luar negeri. Sementara itu Pemerintah Republik Indonesia baru membuka secara resmi jalur Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung tahun 1952. Belanda menyerahkan pengelolaan pelabuhan kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1956. Ketika nasionalisasi perusahaan asing dikeluarkan pemerintah Republik Indonesia tahun 1959, pengelolaan Pelabuhan Merak beralih ke Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Tahun 1970, Departemen Perhubungan mulai membangun Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Sebagai pelabuhan bayangan, sementara Pelabuhan Bakauheni dibangun, dioperasikanlah Pelabuhan Srengsem yang posisinya berdekatan dengan Pelabuhan Panjang. Pelabuhan Bakauheni kemudian beroperasi tahun 1980 sebagai pelabuhan penyeberangan khusus ferry yang berpasangan dengan Pelabuhan Merak.

Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung, masing-masing memiliki wilayah belakang (*hinterland*). Karakteristik Jakarta dan Jawa Barat terlihat dalam aktifitas muat barang di Pelabuhan Merak, demikian pula halnya di Pelabuhan Bakauheni, Palembang dan Bengkulu sebagai daerah belakang Lampung yang dulunya satu wilayah dalam Provinsi Sumatera Selatan.

Ketika publikasi mengenai Pelabuhan Merak dan Bakauheni marak atau menjadi sorotan publik yang dimuat di berbagai media, seperti media elektronik dan media cetak khususnya mengenai penumpukan kendaraan di kedua pelabuhan tersebut, serta terakhir mengenai pembangunan Jembatan Selat Sunda. Hal ini menarik minat penulis untuk menggali ada apa sebenarnya dengan jalur ini. Apakah hanya karena pelabuhan ini beroperasi khusus di Selat Sunda (Selat ini memiliki posisi yang strategis menyatukan dan melayani dua pulau besar dan utama di Indonesia yaitu Pulau Jawa dan Sumatera),

bagaimana dinamikanya sejak mulai dibangun (1912) sampai sekarang (2009).

Inspirasi penulisan ini tidak terlepas dari ajakan AB Lopian, bahwa pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah itu. Hal ini terkait dengan keberadaan kedua Pelabuhan ini di Selat Sunda, aktivitasnya ternyata bukan saja menyatukan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, tetapi juga menyimpan potensi yang pernah tercatat dalam sejarah sebagai Selat yang memiliki pelabuhan internasional, dan satu satunya pelabuhan tersibuk di Indonesia dimana kehadiran pelabuhan-pelabuhan ini mewarnai perkembangan kedua wilayah tersebut.

Dalam mengkaji keberadaan kedua pelabuhan ini, sebagai suatu kawasan dan aktifitas, perlu ditinjau kondisi masa lalunya sebagai pijakan ke masa sekarang. Berkaitan dengan hal itu, maka ada beberapa kondisi menarik dan penting untuk di bahas yang timbul dari masalah yang dialami di Selat Sunda pada jalur Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni, yaitu pertama posisinya di jalur internasional belum dioptimalkan, dan kedua, dinamika aktivitas pelabuhan (pasang surut aktivitas barang dan jasa, penumpukan, cuaca, dsb) yang berpengaruh pada wilayah belakangnya.

Menurut Prof. Dr Susanto Zuhdi bentuk tulisan ini dapat dikategorikan sebagai kajian sejarah ekonomi maritim. Sejarah maritim karena membahas tentang sebuah aktifitas di laut. Walaupun lebih banyak di darat (dari proses produksi, transportasi ke pelabuhan dan kegiatan di pelabuhan adalah aktivitas di darat) namun tidak dapat dipungkiri bahwa kegiatan di pelabuhan sebagai fokus, baru dikatakan bermakna pelabuhan jika berada di air dan yang menghubungkan adalah kapal yang ada di laut. Pelabuhan selalu terkait dengan laut/sungai, walaupun yang menggunakannya atau beraktivitas di laut tersebut hanya menggunakan laut sebagai tempat menyeberang saja, karena tidak selalu daerah pesisir mendorong penghuninya untuk memanfaatkan laut bagi kelangsungan hidupnya, demikian pula sebaliknya. Pada kenyataannya, Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung, ditempatkan sebagai salah satu mata rantai jaringan perekonomian di Selat Sunda.

Sedangkan sudut pandang ekonominya terwakilkan ketika membicarakan perkembangan dan dinamikanya, ada peningkatan dan ada penurunan kuantitas yang berpengaruh pada wilayah tertentu, khususnya untuk wilayah *hinterland* masing-masing (*cath area*). Arus dan volume pertukaran barang yang terjadi adalah merupakan kegiatan ekonomi, dengan kekhususan pada ilmu ekonomi regional, yaitu suatu cabang dari ilmu ekonomi yang dalam pembahasannya memasukkan unsur perbedaan potensi satu wilayah dengan wilayah lainnya. Dengan ini, akan memudahkan penggambaran kondisi kedua wilayah yang saling berhubungan dan saling membutuhkan satu sama lain. Kajian ini lebih memfokuskan pada perbedaan sumber daya pada aktivitas interaksi, dengan memperhatikan beberapa unsur seperti transportasi (pelayaran dan transportasi darat), *infrastruktur* (layanan sarana dan prasarana pelabuhan), demografi (kondisi alam), dan pemukiman (dukungan masyarakat termasuk daerah belakangnya).

Jika memperhatikan tema penulisan sejarah maritim dengan obyek pelabuhan sebagai sasaran, tentu tidak akan terlepas dari keberadaan organisasi dan manajemen pengelolaan yang mengatur aktivitas di pelabuhan. Dalam mengkaji organisasi inilah digunakan metodologi struktural, karena organisasi memiliki struktur. Metodologi struktural, pada perinsip fundamentalnya adalah bahwa pengertian (atau istilah) struktur

sosial tidak berkaitan dengan realitas empiris, melainkan dengan model-model yang dibangun menurut realitas empiris tersebut. Riset ini terlihat dengan bentuk-bentuk analisis struktural yang dipergunakan dalam berbagai bidang yang berbeda-beda. Hal ini memandang struktur sosial sebagai kesatuan yang ketat (*tightly structured*) dimana fokus rekonstruksinya pada gerak dinamika, pada kajian ini perkembangan pelabuhan. Di dalamnya menepohong perubahan waktu, kondisi, dan wilayah yang berjalan sedikit demi sedikit dalam waktu yang panjang. Dalam hal ini metodologi struktural dapat digunakan dalam memahami kategori pelabuhan.

Kajian ini mencoba melihat kajian yang telah dilakukan oleh Braudel melihat Laut Mediterania, Chauduri melihat Laut Asia Tenggara, AB Lapian dengan aktivitas di Laut Sulawesi, Singgih yang melihat jaringan pelayaran di Laut Jawa, dan Susanto Zuhdi dengan teropong aktivitas di pelabuhan Cilacapnya, yang semuanya menyoroiti masalah maritim. Namun ada beberapa segi dari komitmen yang sudah tidak berlaku lagi sepenuhnya dijamin sekarang, seperti yang dikemukakan oleh Braudel tentang ketergantungan jadwal pelayaran pada angin musim, sekarang sudah bisa diatasi dengan penemuan mesin kapal.

Selain itu tentunya penelitian ini juga menggunakan metode sejarah sebagai alat untuk mencoba merekonstruksi kembali. Penggunaan metode kuantitatif '*quanto-history*' (Sejarah kuantitatif) atau sering dinamakan dengan '*Cliometrics*' (jenis sejarah yang banyak menggunakan data statistik salah satu bentuknya adalah 'sejarah ekonomi', yang lebih menekankan pada pengukuran kinerja ekonomi secara keseluruhan. Sebagaimana yang dicontohkan oleh Fernand Braudel, yang menggambarkan ekonomi Mediterania (kawasan Laut Tengah) di akhir abad ke-16. Pada penelitian di kawasan Selat Sunda ini, data statistik yang tersedia di institusi terkait, sangat membantu mendeteksi data keluar masuk kapal dan penumpang ada dalam statistik laporan Departemen Perhubungan, sedangkan data kependudukan ada dalam statistik pemerintah daerah, serta data keseluruhan kegiatan dikelola oleh Badan Pusat Statistik Republik Indonesia.

II

Sejauh-jauh kapal berlayar, sekali kelak pasti masuk juga ke pelabuhan. Pepatah ini menyiratkan bahwa Pelabuhan adalah salah satu sarana penghubung tersebut menjadi "gate" (pintu gerbang) keluar masuknya kebutuhan barang dan jasa ke dalam dan ke luar. Selanjutnya Pelabuhan, adalah merupakan sesuatu yang berkaitan dengan daratan, air (laut, sungai, selat) dan kapal/perahu/ferry serta penumpang/barang. Oleh karena itulah maka pelabuhan dianggap sebagai faktor utama tumbuh kembangnya sebuah daerah. Untuk menjalankan fungsinya dengan baik, pelabuhan laut harus memiliki kedalaman tertentu, serta dilengkapi dengan sejumlah fasilitas dasar seperti derek untuk memuat dan mengangkat barang serta gudang tempat penyimpanan.

Menurut Adrian B. Lapian, pelabuhan yang satu berbeda dengan pelabuhan yang lain. Ramai tidaknya pelabuhan tergantung dari berbagai faktor, salah satu diantaranya yang adalah faktor ekologi. Pelabuhan bukan saja tempat berlabuh, tetapi tempat bagi kapal berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin, dan arus yang kuat seperti yang tersirat dalam arti *harbour* (Inggris) dan *haven* (Belanda). Bandar (*harbour*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal. Sedangkan Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap

gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal akan bertambat untuk bongkar muat barang. Pelabuhan memiliki Gudang laut (*trasito*) dan memiliki tempat-tempat penyimpanan dimana kapal akan bongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

III

Pulau Jawa dan Sumatera pada awalnya dihubungkan oleh daratan. Daratan penghubung itu dinamakan *Sunda Tumor* atau *Dome Sunda* yang bersifat fulkanik. Suatu Letusan itu meneggelamkan Dome Sunda, sehingga jadilah Selat Sunda. Sesudahnya selalu ada bagian yang timbul dan tenggelam sebagai akibat vulkanisme, gunung api inilah dinamakan Krakatau. Gunung Krakatau di Selat Sunda meletus pada tanggal 26 dan 27 Agustus 1883. Letusan yang hebat meninggalkan kaldera luas. Pada tahun 1927 gunung ini bekerja lagi, sehingga anak Krakatau timbul dan tenggelam kembali pada tahun 1928. Pada tahun 1941 bekerja lagi sehingga Anak Krakatau mencapai 132 meter.

Selat Sunda merupakan selat yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera di Indonesia, serta menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia. Pada titik tersempit, lebar selat Sunda hanya sekitar 30 km. Beberapa pulau kecil terletak di selat ini, diantaranya pulau Krakatau, Pulau Krakatau Kecil, Pulau Sertung, Pulau Sebesi, Pulau Sebuku, Pulau Siuntjal, Pulau Legundi. Sebagai salah satu dari dua lintasan utama yang mengalir dari Laut China Selatan menuju Samudera Hindia (satunya lagi ialah Selat Malaka), Selat Sunda merupakan jalur pelayaran penting dan jalur ini termasuk jalur pelayaran Internasional.

Selat Sunda inilah yang membatasi Banten di ujung Barat Pulau Jawa dan Lampung di Ujung Selatan Pulau Sumatera. Berbagai tulisan menggambarkan masa lalu Banten yang gemilang, pada masa kejayaan Kesultanan Banten, hingga menjadi pelabuhan "Internasional". keberadaan pelabuhan di Banten yang sudah sejak abad ke XV sudah tercatat dalam laporan-laporan para pengelana Eropa. Seperti misalnya catatan Barros mengenai kedatangan Henrique Lame pada tahun 1422 ketika menghadap "raja Sunda" untuk mengadakan perjanjian, dan peristiwa penguasaan Faletehan atas Banten Girang. Banten Girang, letaknya lebih kurang 10 kilometer ke arah pedalaman (hulu) di tepi sungai Ci Banten, daerah pinggiran selatan Kota Serang sekarang. Demikian pula catatan Coute mengenai kedatangan Francisco de Sa ke Sunda pada tahun 1527 untuk mendirikan Benteng seperti yang dijanjikan "raja Sunda" sebelumnya. Dijelaskan bahwa Banten memiliki tempat berlabuh yang cukup besar. Dapat dikatakan bahwa sebelum Islam, daerah pesisir Banten sudah merupakan bandar internasional, karena terbukti sudah dikunjungi oleh pendatang luar Nusantara. Seperti yang diberitakan dari catatan Tome Pires sekitar tahun 1513, Banten waktu itu merupakan bagian dari wilayah Kerajaan Sunda yang Hindu dan berupa kota pelabuhan di ujung barat serta merupakan kota pelabuhan pertama yang dikunjungi Tome Pires dalam perjalanan menyusuri pesisir utara Pulau Jawa. Kota pelabuhan ini dinilainya sebagai kota yang baik (*a good city*). Pelabuhan Banten dianggap sebagai pelabuhan penting di Kerajaan Sunda, karena biasa berlabuh beberapa kapal *junk*. Di pelabuhan ini tersedia barang dagangan berupa beras, bahan makanan, dan lada dalam jumlah banyak sekali. Dari berita tersebut tergambar bagaimana posisi Banten sebagai Kota Pelabuhan sangat penting di Nusantara.

Walaupun hal ini tidak terkait langsung dengan Pelabuhan Merak yang lahir kemudian, namun memberikan gambaran posisi Banten di jalur Internasional, dan

gambaran komoditi yang ada di Banten masa itu, bahkan pada masa awal keberadaan Pelabuhan Merak, ikut menunjang aktifitas ekspor dan import Hindia Belanda tahun 1912 sampai tahun 1954.

Pelabuhan Merak dibangun sejak 1912 oleh Hindia Belanda melalui sebuah perusahaan pengelolaan kereta api (*Staats Spoorwegen*), setahun sebelum Pelabuhan Kamal dibangun 1913. Masa ini Pelabuhan Merak digunakan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai pendukung jalur kereta api Tanah Abang (Jakarta) dengan Merak di Banten. Sampai pada masa Pasca Kemerdekaan, ketika nasionalisasi perusahaan asing digulirkan, pengelolaan Pelabuhan Merak diambil alih oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1959.

Menurut sebuah penelitian, dijadikannya Merak sebagai lokasi pelabuhan, tidak terlepas dari beberapa pertimbangan; *Pertama*, posisi Merak waktu itu jika dilihat dari ketersediaan sarana transportasi sangat berdekatan dengan Pulau Sumatera dibandingkan dengan daerah lainnya di pantai Utara di Pulau Jawa yaitu sejauh 105.79 Km dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang. *Kedua*, karena jarak yang dekat itulah maka otomatis jarak tempuh menjadi semakin dekat. Pemerintah Hindia Belanda memandang hal ini sebagai keuntungan dalam ekonomi maupun politik, misalnya untuk meredam jika ada pemberontakan atau bentuk perlawanan lainnya; *Ketiga*, keadaan geografis di Merak sangat memungkinkan untuk menjadi sebuah pelabuhan sebab secara alami didukung oleh palung laut serta adanya pulau-pulau yang dapat menahan hempasan ombak dari Samudera Hindia yang masuk ke Selat Sunda; *Keempat*, secara politis lainnya Merak dapat menjadi tempat pengalihan terhadap aktivitas masyarakat pribumi agar tidak menumpuk di Pelabuhan Tanjung Priok; *Kelima*, karena posisinya yang strategis maka Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang sekaligus merupakan tempat untuk memantau dan mengawasi aktivitas pelayaran yang melintas di Selat Sunda terutama kapal-kapal dagang yang merupakan saingan pemerintah Hindia Belanda. Hal ini mengindikasikan arti penting jalur ini.

IV

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, disamping komoditi perkebunan seperti tembakau, tanaman rakyat lainnya seperti kayu jati, garam, dan lain-lain, wajib membayar pajak (lihat lampiran 1). Untuk itulah maka dalam rangka mendukung produksi tersebut diperlukan jalur transportasi yang memperlancar arus distribusi perdagangan. Karena realitasnya ketika ada produksi, pasti akan memerlukan distribusi untuk sampai ke konsumen.

Ketika Hindia Belanda mengakhiri kekuasaan Kesultanan Banten, Belanda menjadikan wilayah ini menjadi daerah perkebunan dan mensuplay kebutuhan Hindia Belanda. Beberapa komoditi perkebunan seperti kopi, lada, tembakau, dan tebu mewarnai kehidupan masyarakat Banten. Untuk itu dibangunlah berbagai fasilitas penunjang seperti Jalan, jalur kereta api, dan pelabuhan. Pelabuhan Merak adalah salah satunya fasilitas tersebut. Aktifitas Pelabuhan Merak masa itu menunjang transportasi keluar masuk kebutuhan Hindia Belanda, termasuk mendukung program transmigrasi dari Jawa ke Lampung, yang sudah dimulai sejak tahun 1905. Kedatangan transmigran yang membuka lahan pertanian dan perkebunan, wilayah ini berkembang pesat. Diantaranya dengan komoditi kopi, cengkeh, lada, dan tanaman pertanian peladangan padi, jagung, dan sayur-sayuran. Keberhasilan ini dibuktikan dengan makin

bertambahnya transmigran spontan yang datang atas kemauan sendiri.

Sejak beroperasinya Pelabuhan Merak 1912 sampai 1956, pengelolaan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang dikelola oleh *Staats Spoorwegen* milik Belanda. *Staats Spoorwegen* adalah perusahaan swasta (perseroan) dari Belanda yang khusus mengurus bidang perkeretaapian. Perusahaan ini adalah perusahaan kereta api swasta yang didirikan untuk mengelola kereta api yang didanai oleh pemerintah, semacam Badan Usaha Milik Negara sekarang. Pemerintah Hindia Belanda memberikan kesempatan kepada perusahaan ini untuk mengelola jalur kereta api Tanah Abang ke Merak, sehingga untuk menunjang kelancaran distribusi barang dan jasa, maka dibangunlah pelabuhan pada ujung rel Jakarta-Merak ini, yang kemudian dinamakan Pelabuhan Merak. Kegiatan yang dilakukan pada masa awal ini adalah untuk membantu penyaluran barang yang dikirim dari kereta api yang akan di bawa ke luar negeri. Berikut data ekspor barang di Pelabuhan Merak di Keresidenan Banten antara bulan Agustus s.d. Desember 1948 (lihat lampiran 2). Data tersebut menunjukkan situasi ekspor tahun 1948, dimana komoditi kopra lebih mendominasi kegiatan ekspor tersebut.

Jika melihat fungsi Pelabuhan Merak pada masa ini, dapat dikategorikan sebagai pelabuhan umum dan internasional, karena dapat melakukan aktivitas ekspor dan impor barang, seperti halnya pada masa kejayaan Kesultanan Banten. Hanya saja yang membedakan adalah karena masa lalu tersebut bisa dikunjungi oleh berbagai negara, sedangkan pada masa pengelolaan Hindia Belanda ini, di monopoli oleh perusahaan Belanda untuk kepentingan sendiri. Alur kerja yang diterapkan di pelabuhan masa ini disesuaikan dengan sarana dan prasarana yang tersedia yaitu pada saat angkutan barang atau truk dan kendaraan yang membawa barang menurunkan muatannya di dermaga dekat kapal berlabuh, selanjutnya barang tersebut diangkat ke atas kapal dengan menggunakan tenaga-kuli angkut. Sedangkan bagi penumpang, pengangkutannya seperti layanan penumpang kapal laut pada umumnya.

Pasca kemerdekaan, Pelabuhan Merak ikut digunakan dalam perjuangan kemerdekaan. Kondisi ini membuat Hindia Belanda dalam pengelolaannya sangat selektif dalam menyeberangkan penumpang atau barang. Meskipun demikian pada tahun 1951, Presiden Sukarno menggunakan Pelabuhan Merak untuk naik Kapal korvet "Banteng" bersama rombongan. Setahun setelah peristiwa ini dirintis *lah* peresmian transportasi antar daerah yaitu Banten dengan Lampung pada tahun 1952 (lihat lampiran 4), mengingat keterkaitan kedua daerah dan juga saling memenuhi kebutuhan masing-masing sangat kuat. Peristiwa ini ditandai dengan pelayaran kapal "Taliwang" yang tercatat dalam rintisan sejarah Republik Indonesia, sebagai alat perhubungan pertama (yang diresmikan) oleh pemerintah Republik Indonesia yang menghubungkan Merak dan Panjang, 1952. Walaupun pada masa sebelumnya ketika Hindia Belanda melaksanakan program transmigrasi dari Jawa ke Lampung telah menyeberangkan ribuan orang melalui Pelabuhan Merak ke Lampung. Dengan keberadaan jalur ini membuat transportasi dan hubungan antara kedua daerah menjadi semakin lancar.

Setelah pengelolaan oleh Hindia Belanda tahun 1956 pengelolaan pelabuhan diserahkan terimakan dari pihak Hindia Belanda ke pihak Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dalam kondisi peralihan tersebut, hanya memiliki tiga buah kapal dan melanjutkan program yang telah disusun oleh Hindia Belanda. Hal ini tidak mengejutkan karena PJKA adalah perpanjangan tangan dari perusahaan Hindia Belanda, artinya program yang di laksanakan masih kurang berpihak pada orang Indonesia.

Keberadaan pelabuhan Merak dan Panjang dibuktikan dalam sebuah penelitian tentang transmigrasi, "bahwa telah dilakukan perjalanan transmigran (dari Jawa Tengah dan Timur), lebih banyak sesudah Jawatan Kereta Api membuka lagi perjalanan kapal dari Merak ke Panjang (1952), maka bertambah lancar arus Transmigran spontan itu". Keterangan ini membuktikan bagaimana Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang masa itu menjadi sangat penting dalam pengembangan wilayah di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Ketika digulirkannya undang-undang nasionalisasi perusahaan asing tahun 1959, pengelolaan pelabuhan beralih di bawah pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Mulailah diambil kebijakan dasar-dasar kepemilikan Indonesia di bidang kepelabuhanan. Berdasarkan Surat Keputusan menteri Perhubungan No. U.14/9/7-Phb tanggal 24 Agustus 1965 diadakan pengalihan dari Direktorat Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan Sungai, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Walaupun di Pelabuhan Merak menjadi agak sedikit aktivitasnya dalam status peralihan ini, namun sedikit-demi sedikit berbenah dan beralih teknologi, terbukti dengan laporan jenis komoditi yang dibongkar di Pelabuhan Merak tahun 1969 (Lampiran 5). Data tersebut menunjukkan bahwa barang yang dibongkar di Pelabuhan Merak, menjelaskan karakter daerah belakang Pelabuhan Panjang. Dari grafik tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 1969, tercatat hanya satu jenis barang yang dibongkar di pelabuhan Merak yaitu Ikan Asin sebanyak 1.288 Ton. Hal ini disebabkan karena masa ini aktivitas dari Pelabuhan Panjang, Lampung, hanya terkonsentrasi pada kegiatan pengiriman ikan asin yang akan meng^{suplay} kebutuhan Banten dan Kota Jakarta. Kondisi ini termasuk dipengaruhi oleh masa peralihan teknis dan manajemen dari pengelolaan PJKA yang *nota bene* masih membawa pengaruh Hindia Belanda ke BPP yang masih menyesuaikan dengan kondisi baru. Oleh karena itu fungsi dan pelayanan yang diberikan belum maksimal.

Jenis komoditi di monopoli oleh produksi ikan asin, dengan volume yang besar. Pada periode ini hanya dengan tiga buah kapal hasil nasionalisasi yang beroperasi. Ketiga kapal tersebut diberi nama Karimun, Krakatau, dan Bukit Barisan. Dengan keberadaan ke tiga kapal tersebut, mampu beroperasi mendukung kebutuhan daerah tersebut. Selain itu barang yang di muat dari Pelabuhan Merak dari tahun 1969 sampai 1972 dapat dilihat pada (lampiran 6).

Grafik di atas menunjukkan penurunan volume barang yang dimuat dari Pelabuhan Merak, dimana pada tahun 1969 telah mencapai 55.153 ton, tahun berikutnya turun drastis menjadi 7.115 ton barang, demikian pula tahun berikutnya mengalami penurunan yaitu 297 ton, mencapai titik terendah. Kemudian tahun 1972 mulai kembali membaik dengan muatan barang sebesar 2.746. Jika dibandingkan antara yang dimuat dan bongkar maka tergambar perbedaan jenis komoditi yang saling melengkapi, walaupun volumenya beragam. Grafik barang yang dimuat tersebut lebih jelas jenisnya pada grafik berikut;

Jenis barang yang dibongkar yaitu hasil perikanan, garam, kacang, jagung, minyak goreng, gula pasir, kopi, lada, cengkeh, dll. Sedangkan barang yang dimuat adalah benang kapas, minyak kelapa sawit, sabun, kertas, tembakau, kain batik, minyak tanah textil dll. Jika dirata-ratakan maka dapat diprediksi bahwa barang yang dibongkar dari Pelabuhan

Panjang, Lampung adalah barang yang sifatnya hasil perikanan, pertanian, perkebunan dan industri olahan rumah tangga. Sebaliknya untuk barang yang dimuat dari Merak, Banten dengan daerah belakang Jawa Barat dan Jakarta, dimuat jenis barang hasil industri pabrikan, tembakau, dan bahan bakar. Hal ini menjadi gambaran karakter daerah belakang masing-masing pelabuhan.

Pada masa pengelolaan Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry, 1970/1971 (dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan. No.SK. 234/U/1970 pada tanggal 22 Juni 1970), manajemen organisasi di Pelabuhan Merak adalah merupakan langkah awal bagi penguatan peletakan dasar-dasar yang kuat untuk pertumbuhan Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry. Walaupun dengan tenaga personil yang sangat minim dan juga dihadang dengan hambatan lain yaitu belum adanya pembagian tugas dan wewenang yang jelas antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut masa itu, khususnya pada masalah pembinaan teknis dan nautis dari kapal-kapal pedalaman serta pengawasan/ketertiban lalu lintas sungai, terusan dan danau. Tapi tetap berjalan dan beroperasi sesuai kemampuan, seperti muat barang dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang.

Tahun 1970, mulai dirintis pembangunan Pelabuhan Bakauheni beserta jalan dari Bandar Lampung ke Bakauheni, Lampung Selatan. Pertimbangannya berdasarkan data resmi laporan Departemen Perhubungan menunjukkan bahwa hal ini dilakukan berdasarkan pertimbangan hasil penghitungan waktu dan biaya yang dibutuhkan jika Pelabuhan Merak berpasangan dengan Pelabuhan Panjang dibandingkan dengan posisi yang direncanakan di Bakauheni. Hasilnya jalur Merak Bakauheni lebih hemat bahan bakar dan waktu.

Pembangunan di Pelabuhan Merak adalah pembangunan dermaga tempat parkir kapal *ferry* dan naik turun penumpang, sedangkan di Pelabuhan Bakauheni selain dermaga juga dibangun terminal Rajabasa serta Jalan Raya Bakauheni. Dalam paket pembangunan ini termasuk diantaranya pengadaan kapal ferry jenis *RoRo* (*Roll of Roll on*) yang kemudian diberi nama Jatra I dan Jatra II milik ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan). Paket pembangunan ini mendapat bantuan dari pemerintah Jepang.

Sejak tahun 1970 sampai 1973, komoditi lain-lain mendominasi, hal ini karena arus barang campuran dari dan ke Merak lebih banyak dibutuhkan masa ini yaitu masa awal orde baru. Jadi jalur ini (Merak-Panjang) adalah jalur nasional yang mengakomodir daerah belakang Banten (Pulau Jawa) dan daerah belakang Lampung (Pulau Sumatera) (lihat lampiran 7). Grafik ini menggambarkan bahwa kegiatan bongkar di Pelabuhan Merak untuk komoditi Kapas, terjadi peningkatan yang sangat tajam pada tahun 1974. Sejalan dengan program PELITA (Pembangunan Lima Tahun) oleh pemerintah, dimana fase ini sektor pertanian, perkebunan dan industri makin digalakkan. Sehingga makin meningkatnya kebutuhan akan kapas dari Pulau Jawa (Jakarta) yang kemudian barangnya di *suplay* dari berbagai daerah, termasuk Sumatera. Berbagai pabrik tekstil yang ada di Banten dan Jakarta.

Khusus mengenai benang, tentu tidak terlepas dari bentuknya setelah diolah, jadilah macam macam bentuk salah satunya kain atau tekstil. Tentunya hal ini diarahkan kepada pabrik-pabrik tekstil. Tahun 1960-an, sesuai dengan iklim ekonomi terpimpin, pemerintah Indonesia membentuk Organisasi Perusahaan Sejenis (OPS) yang antara lain seperti OPS Tenun Mesin; OPS Tenun Tangan; OPS Perajutan; OPS Batik; dan lain

sebagainya yang dikoordinir oleh Gabungan Perusahaan Sejenis (GPS) Tekstil dimana pengurus GPS Tekstil tersebut ditetapkan dan diangkat oleh Menteri Perindustrian Rakyat. fase perkembangan industri tekstil Indonesia diawali pada tahun 1970-an industri TPT Indonesia mulai berkembang dengan masuknya investasi dari Jepang di sub-sektor industri hulu (*spinning* dan *man-made fiber making*). Tahun 1986, industri TPT Indonesia mulai tumbuh pesat dengan faktor utamanya adalah adanya iklim usaha kondusif, seperti regulasi pemerintah yang efektif yang difokuskan pada ekspor non-migas. Dari garafik tersebut di atas menyiratkan bahwa terjadi fluktuasi bongkar barang pada tahun 1970, sedangkan tahun 1971 mengalami penurunan yang sangat drastis.

Pada tahun 1973 Pengelolaan Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Merak, diserahterimakan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan SKB (Surat Kesepakatan Bersama) Nomor 13/PHB/XII-73 tanggal 30 Desember 1973. Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Pada masa ini kondisi bongkar barang di Pelabuhan Merak kembali mengalami kurang stabil, dimana barang yang dibongkar hanya satu macam saja, yaitu jenis barang campuran yang menunjuk pada jenis barang yang tidak ada di daftar tersebut seperti sayur-sayuran dan bahan keperluan rumah tangga lainnya. Tahun 1974 kemudian mulai kembali stabil dengan kembalinya berbagai jenis barang kebutuhan lainnya.

Pada saat PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan mengambil alih pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Merak tahun 1977, mereka melihat bahwa ada kekhususan yang seharusnya dimiliki pelabuhan ini. Karena posisinya di jalur Utama Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, jadi harus difokuskan pada pelayaran kapal ferry saja. Di bawah PT. ASDP ini, Pelabuhan Merak mencapai perkembangan yang cukup berarti seperti berhasilnya dibangun dermaga untuk kapal jenis *RoRo* dan Kapal Cepat. PT. ASDP.

Fluktuasi volume bongkar dan muat karena sebagian besar barang-barang berat dan hasil produksi pabrikan didatangkan dari Pulau Jawa melalui Pelabuhan Merak, sedangkan bahan-bahan makanan dan perkebunan *disupply* dari Pelabuhan Panjang dengan wilayah *hinterlandnya*.

Pelabuhan Srengsem adalah pelabuhan sementara sebelum Pelabuhan Bakauheni beroperasi, Pelabuhan Bakauheni didirikan karena perhitungan ekonomi dan efisiensi penggunaan jarak serta waktu tempuh. Karena perbandingannya cukup jauh dari Jarak 105.79 Kilo Meter Merak-Panjang dengan waktu tempuh 6 Jam, dibandingkan dengan Merak-Bakauheni hanya 27,56 Kilo meter dengan waktu tempuh 2 jam. Dengan beroperasinya Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Srengsem tidak beroperasi lagi, sedangkan Pelabuhan Panjang tetap sebagai pelabuhan umum.

Pembangunan di Pelabuhan Merak adalah pembangunan dermaga tempat parkir kapal *ferry* dan naik turun penumpang, sedangkan di Pelabuhan Bakauheni selain dermaga juga dibangun terminal Rajabasa serta Jalan Raya Bakauheni. Dalam paket pembangunan ini termasuk diantaranya pengadaan kapal *ferry* jenis *RoRo* yang kemudian diberi nama Jatra I dan Jatra II milik ASDP. Paket pembangunan ini mendapat bantuan dari pemerintah Jepang.

Pada tahun 1973 Pengelolaan Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Merak, diserahterimakan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat dengan SKB (SuratKesepakatan Bersama) Nomor 13/PHB/XII-73 tanggal 30 Desember 1973. Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Di bawah ASDP, Pelabuhan Merak mencapai perkembangan yang cukup berarti seperti berhasilnya dibangun dermaga untuk kapal jenis RoRo dan Kapal Cepat. ASDP pertama kali mengelola Pelabuhan Merak adalah untuk melanjutkan pengoperasian pelabuhan sebagai sarana penyeberangan antara pulau sambil menunggu selesainya pelaksanaan pembangunan dermaga serta fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan lainnya.

Pada masa ini, Pelabuhan Merak dan Bakauheni berfungsi sebagai pelabuhan penunjang penyeberangan dari Pulau Jawa ke Sumatera, begitupun sebaliknya. Sekitar tahun 1977 ini adalah masa awal perkembangan Pembangunan Lima Tahun (Pelita), dimana pemerintah orde baru mencanangkan program peningkatan di bidang pertanian yang mendukung sektor industri. Karena itulah sebabnya pemerintah menentukan hierarki pelabuhan mana yang direncanakan akan berperan sebagai '*collecting centres*' (tempat mengumpulkan bahan produksi), atau mana yang sebagai '*feeder points*' atau pelabuhan penunjang saja.

Sedangkan pelabuhan Panjang di Provinsi Lampung yaitu letaknya paling ujung tenggara Pulau Sumatera. Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan alam yang cukup terlindungi dari gelombang laut, dan sesuai hirarkinya merupakan pelabuhan internasional karena terbuka untuk lalu lintas barang perdagangan luar negeri. Provinsi Lampung merupakan pintu gerbang utama lalu lintas Pulau Sumatera. Potensi *hinterland* selalu tumbuh dan berkembang untuk mendukung pertumbuhan ekonomi baik pengelolaan hutan, pertanian, perkebunan serta industri dan bahan galian.

Pelaksanaan pembangunan nyaris menggunakan waktu sepuluh tahun dan pada tahun 1980 resmiah beroperasi dermaga baru Pelabuhan Merak serta Pelabuhan Bakauheni. Pada saat Pelabuhan Bakauheni ini dalam pembangunan, untuk sementara jalur pelabuhan ke Panjang dipindahkan ke Srengsem/pelabuhan bayangan (dekat Pelabuhan Panjang). Sedangkan di Pelabuhan Merak, dermaga sementara yang digunakan adalah di posisi "pelabuhan PJKA" yang kemudian menjadi Dermaga IV.

Sejak Beroperasinya Pelabuhan Bakauheni tahun 1980, tiap tahun kapal-kapal yang beroperasi makin hari makin bertambah jumlahnya. Namun keluhan dari masyarakat tentang pelayanan kapal adalah banyaknya kapal yang sudah berumur tua, namun masih digunakan. Mengenai hal ini dijelaskan oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia Ferry bahwa sebuah kapal kelayakannya tidak bisa dilihat dari tahun pembelian atau produksinya, karena mereka memiliki sistem manajemen/peraturan pemeliharaan kapal yang ketat dan diikuti oleh sistem pengawasan yang berencana dan berlapis. Kapal yang siap beroperasi harus memiliki sertifikat kelayakan yang dikeluarkan oleh unsur pengawasan *independent*, sehingga hasil yang diperoleh bisa dipertanggungjawabkan.

Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kemudian pada tahun 1987 status Perusahaan menjadi PERUM ASDP Cabang Merak berdasarkan PP Nomor 8 Tahun 1986 yang dikeluarkan pada tanggal 4 Februari 1986 (efektifnya 1 April 1987). Selanjutnya pada tahun 1989, keluar Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.23 Tahun 1989 tanggal 31 Mei 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal dan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berubah berdasarkan fungsinya masing-masing yaitu Prasarana, Sarana Lalu Lintas dan Angkutan sehingga terbentuklah Direktorat Bina 8 istem Prasarana (BSP), Direktorat Keselamatan Teknis dan Sarana (KTS), dan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan (LLA), dimana Angkutan sungai, Danau dan Perberangan merupakan Sub Direktorat dari masing-masing direktorat tersebut. Pada tahun 1992 status perusahaan yang semula berbentuk PERUM berubah menjadi PT. ASDP (Persero) berdasarkan PP Nomor 15 Tahun 1992 yang dikeluarkan oleh pemerintah pada tanggal 17 Maret 1992.

Tahun 2004 *corporate Identity* berubah dari PT. ASDP (Persero) menjadi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kemudian tahun 2005, perubahan organisasi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 43 Tahun 2005. Selanjutnya pada tahun 2008 sampai sekarang (2010), transformasi bisnis ditandai dengan perubahan *corporate Identity* menjadi PT. Indonesia Ferry (Persero), disertai dengan redefinisi visi, misi dan logo perusahaan serta modernisasi operasional menuju standar internasional.

Penambahan dermaga diharapkan bisa memecahkan persoalan klasik yang kerap terjadi di pelabuhan Merak, yakni macet dan sering menumpuknya kendaraan yang akan menyeberang. Selain itu dikatakan bahwa 15 persen dari 24 kapal ro-ro (*roll on roll off*) di Merak berada dalam kondisi kritis. Kondisi kapal-kapal itu masih di bawah standar yang ditetapkan PT. ASDP dalam melayani jasa penyeberangan Pelabuhan Merak-Bakauheni. Itulah kendala-kendala yang dihadapi pelabuhan Merak.

Gerak dan aktivitas bidang pelayaran pada Pelabuhan Merak-Bakauheni pada tahun 2000 sampai 2007, yang hanya memiliki 4 (empat) pasang dermaga, dermaga Merak I-Bakauheni I, Merak II-Bakauheni II, Merak III-Bakauheni III, dan Merak IV-Bakauheni IV. Pada tahun yang sama, beroperasi 24 kapal (lintas Merak-Bakauheni). Perbedaan intensitas Kapal Cepat dan Kapal Ro-Ro, disebabkan karena pelabuhan ini lebih mengutamakan pelayanan pada pengangkutan barang atau truk/mobil. Sehingga kapal cepat yang khusus untuk penumpang, dari tahun ke tahun jumlahnya makin sedikit. Data lain menunjukkan bahwa kapal cepat yang sebelumnya berjumlah 14, turun menjadi 12 buah pada tahun 2007, dan pada tahun 2009 hanya tinggal 3 Kapal cepat yang beroperasi Merak-Bakauheni, tapi dibidang sarana pelabuhan, terjadi penambahan sampai dermaga V (lima).

Kehadiran sebuah pelabuhan pada suatu daerah akan menjadikan daerah tersebut terbuka, sibuk, maju, dan berkembang. Dampak lainnya adalah daerah tersebut menjadi tempat bertemu dan berkumpulnya manusia yang beragam etnis yang kemudian membentuk pola kemasyarakatan heterogen. Dari semuanya pemerintah daerah memperoleh PAD (Pendapatan Asli Daerah) dari aktivitas di dalam maupun di luar pelabuhan untuk pelaksanaan pembangunan wilayahnya, walaupun sepiintas terlihat jarang mobil atau truk yang tinggal atau menikmati kondisi di Ibu Kota Banten.

Kehadiran Pelabuhan Penyeberangan Merak juga memberi dampak yang luas terhadap masyarakat sekitarnya. Beragamnya etnis di sekitar pelabuhan memunculkan beragam pula warung-warung makan bahkan restoran yang menyajikan menu khas daerah tertentu. Pengoperasian kapal-kapal selama 24 jam penuh menyebabkan orang yang membutuhkan tempat istirahat akan mencari penginapan yang memang banyak terdapat di

sekitar pelabuhan. Beragamnya manusia beragam pula kebutuhannya sehingga pedagang mulai dari kaki lima sampai pemilik supermarket turut menghiasi keramaian sebuah kota pelabuhan. Rangkaian data dan informasi di atas menjadi fakta terjadinya proses ekonomi antara pemenuhan kebutuhan di daerah belakang Pelabuhan Merak dan daerah belakang Pelabuhan Bakauheni. Karakter, fungsi dan peran tergambar dalam suatu jaringan perdagangan melalui Selat Sunda.

V

Banten, bukan nama baru dalam sejarah Indonesia, ketenarannya pada masa Kesultanan Banten, dimana Pelabuhan Banten menjadi pelabuhan Internasional masa itu. Walaupun kondisi Banten menurun dan Lampung kemudian beranjak mandiri dan berkembang, posisi Banten menjadi baik ketika tahun 1912 Hindia Belanda melalui perusahaan kereta api *Staats Sporwegen* membangun pelabuhan Merak di Banten. Pelabuhan ini mendukung kegiatan transportasi ekspor dan impor Hindia Belanda. Melalui fasilitas inilah mereka membawa keluar hasil perkebunan, pertanian, dan lain-lain ke luar negeri. Membuka pelabuhan di Merak, Banten masa itu bukan hadir begitu saja, tapi karena posisinya yang strategis di jalur pelayaran internasional.

Pasca kemerdekaan Republik Indonesia 1954, selepas Hindia Belanda, pengelolaan Pelabuhan Merak dipegang oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), yang merupakan perusahaan perpanjangan tangan Hindia Belanda. Setelah pemerintah Republik Indonesia menggulirkan nasionalisasi semua perusahaan asing tahun 1959, Pelabuhan Merak dikelola oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Sejak inilah pengelolaannya lebih dikhususkan ke fungsi penyebaran.

Sebuah pelabuhan pasti memiliki pasangan di daerah yang lain. Demikian pula dengan Pelabuhan Merak. Tahun 1948 masih beraktifitas ekspor untuk keperluan Hindia Belanda. Wilayah yang sejak masa Kesultanan Banten terhubung dengan Banten adalah Lampung. Sejak tahun 1905, Hindia Belanda sudah membuat program transmigrasi dari Jawa Tengah dan Jawa Timur ke Lampung, tentunya naik Kereta Api ke Merak, dan dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang di Lampung. Panca kemerdekaan hubungan ini diresmikan oleh pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1952, yaitu hubungan antara Pelabuhan Merak di Banten dengan Pelabuhan Panjang di Lampung.

Lampung yang dahulunya menjadi *feri-feri* (daerah hisapan, pemasok kebutuhan) Banten, mengalami peningkatan yang pesat akhirnya menjadi Provinsi Lampung pada tanggal 18 Maret 1964. Salah satu yang menonjol di Lampung adalah program transmigrasi oleh pemerintah Hindia Belanda. Keberhasilannya mengakibatkan hari demi hari makin berkembang dan transmigrasi spontan atau atas kemauan sendiri *pun* makin mengalir ke Lampung. Tentunya aktifitas ini didukung oleh Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang, di Lampung.

Perkembangan organisasi dan pembangunan fisik pelabuhan sejak tahun 1970, Departemen Perhubungan masa itu membentuk Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dimulailah rancangan pembangunan Pelabuhan Bakauheni di Lampung Selatan, satu paket dengan pembangunan jalan dari Bandar Lampung ke Bakauheni. Sementara itu di dekat Pelabuhan Panjang di Lampung, dioperasikan pelabuhan bayangan yang bernama Pelabuhan Srengsem sebagai persiapan Pelabuhan Bakauheni. Dimulailah program yang mengkhususkan pada penyeberangan kapal ferry dari dan ke Pelabuhan Merak-Pelabuhan Srengsem. Hal ini dilakukan karena Pelabuhan Panjang adalah pelabuhan

umum.

Pelabuhan Bakauheni dioperasikan tahun 1980. Pilihan lokasi Bakauheni ini diambil oleh pemerintah karena memperhitungkan jarak, waktu dan biaya. Dengan melihat konteks ini, artinya ini adalah telah terjadi interaksi dua wilayah/pulau yang berbeda, dipersatukan oleh satu selat (Selat Sunda), saling memenuhi kebutuhan satu sama lain. Interaksi ini adalah proses ekonomi, saling melengkapi antara Pelabuhan Bakauheni dengan daerah-daerah belakangnya (Sumatera umumnya lewat lintas Sumatera) dan khususnya Sumatera Selatan. Serta Pelabuhan Merak di Banten, dengan daerah *hinterlandnya*, yang umum Pulau Jawa, dan khususnya Jawa Barat dan Jakarta. Dalam mengamati dan mendalami konteks ini, dipakai pendekatan **Ilmu Ekonomi Regional** dimana fokusnya pada analisis interaksi antar daerah dan pengembangan daerah dalam lingkup kajian sejarah ekonomi maritim. Dari data yang ada disimpulkan bahwa dari tiga jenis hubungan antara kota/pelabuhan dengan wilayah belakangnya, yaitu generatif, parasitif, dan *enclave*, tipe kota/pelabuhan yang generatiflah yang cocok dengan tipe Pelabuhan Merak dan Bakauheni yaitu kota yang menjalankan bermacam-macam fungsi untuk dirinya sendiri maupun untuk daerah belakangnya, saling menguntungkan dan mengembangkan.

Seperti telah dikemukakan sebelumnya bahwa wilayah perairan Indonesia sebagai kesatuan dari berbagai macam satuan bahari (*sea system*), maka dalam melihat proses integrasi perlu dipahami berdasarkan sejarah masing-masing. Akhirnya dua pulau yang

embangan ekonomi
uhan di Lampung
beserta daerah belakangnya. Namun melihat kebelakang yang pada posisinya lebih menurun dari pelabuhan internasional menjadi pelabuhan penyeberangan saja. Selain itu tantangan ke depannya dengan akan dibangunnya Jembatan Selat Sunda, menjadikan Pelabuhan Merak harus lebih berbenah dengan bercermin pada masa lalu untuk kesuksesan di masa depan.

semoga tulisan ini bisa memotivasi penulisan-penulisan selanjutnya dan sesungguhnya Pelabuhan Merak-Bakauheni di Selat Sunda telah membawa misi pemersatu bangsa, seperti semboyannya "we bridge the nation", "Bangga Menyatukan Nusantara".

Daftar Pustaka

I. Buku

- Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2008
- Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Burke, Peter, *Sejarah dan Teori Sosial*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, (terjemahan) Meztika Zed), 2001
- Chamroel Djafri, *Gagasan Seputar Pengembangan Industri Dan Perdagangan TPT (Tekstil dan Produk Tekstil)*, Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API) dan Cidesindo, Jakarta:2003
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005

- Djnen, dkk, *Geografi Indonesia Alam Indonesia*, Jilid I, Cetakan IX, Kinta: Jakarta, 1977
- Ensiklopedi Nasional Indonesia, PT. Cipta Adi Pustaka, Jakarta: 1990, Jilid 12
- Ismeth S. Abidin, *Proyeksi (media Informasi Bappeda Prov. Banten)*, Majalah, Peningkatan Peran Pelabuhan Panjang untuk menyongsong Pasar bebas, triwulan II 2008
- Kamto Utomo, *Desertasi, Masyarakat Transmigran Spontan di Daerah W. Sekampung (Lampung)*, Fakultas Pertanian Bogor, 1957
- Levi-Strauss, C, *Antropologi Struktural*, Yogyakarta: 2007, Kreasi Wacana, Edisi Kedua.
- Tarigan, Robinson, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Edisi Revisi, Bumi Aksara, Medan: 2005.
- Triatmodjo, Bambang, *Pelabuhan*, Beta Offset, Cetakan-7: Yogyakarta. 2007
- Wibisono, Sonny Chr., "Kegiatan Perdagangan di Bandar banten dalam Lalu-lintas Perdagangan Jalur Sutra", dalam Sri Sutjiatiningsih, "*Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutra*", Kumpulan makalah, 1986, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Zuhdi, Susanto, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG, 2002.

II. Hasil Penelitian

- Halwi Dahlan, *Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni 1912-2004: Suatu Tinjauan Sejarah dan Perkembangan*, Laporan Penelitian, Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2005.
- Suharto, *Disertasi, Banten Masa Revolusi, 1945-1949 Proses Integrasi Dalam NKRI*, UI, 2001.
- Sulistiyono, S.T, *Disertasi, The Java Sea Network: Patterns in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s*.

III. Serial

Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, peraturan Menteri

- Naskah Keputusan Direksi PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Persero), Nomor, KD. 68/IIK.001/ASDP-2002, tanggal 2 Mei 2002.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, CV. Novindo Pustaka Mandiri: Jakarta, 2010.

IV. Artikel/Majalah

- Dermaga, *Majalah Informasi Pelabuhan Indonesia III*, Majalah Bulanan, oktober 2009.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Transportasi Sungai, I. Danau, dan Penyeberangan, Jakarta, 2005.
- Pelabuhan Tanjung Priok, *Majalah, "131 Tahun Pelabuhan Tanjung Priok: Gerbang Ekonomi Nasional"* Pelabuhan Tanjung Priok 1877-2008, 2008
- Proyeksi, *Media Informasi Bappeda Provinsi Lampung*, Edisi IV (triwulan kedua), 2008.

V. ARSIP

- Koleksi Arsip Provinsi Banten**, Kebun kelapa di Banten 1947 dengan sisa-sisa kulit kelapa yang berserakan, KIT JB No. 0630/063.
- Koleksi Arsip Provinsi Banten**, Kapal korvet "Banteng" yang membawa rombongan Presiden Soekarno di Pelabuhan Merak, 1951, Dipenra JB No. 5101/148.
- Koleksi Arsip Provinsi Banten**, "Taliwang" tercatat dalam rintisan sejarah RI, sebagai alat perhubungan pertama menghubungkan Merak dan Panjang, 1952
- Koleksi Arsip Provinsi Banten**, Selamat datang 2-5-'52, terlaksananya Perhubungan

Merak – Panjang, 1952.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Laporan Residen Banten tentang perkebunan tebu di afdeling Lebak, dimana pengairannya menggunakan aliran sungai Cisangu dan setiap tahun diadakan penanaman kembali sebanyak 2000 pohon, disertai peta lokasi perkebunan, 16 April 1913, 4 halaman, Binnenland Bestuur No. 2400.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Peta Topografi Karesidenan Banten, 1922, 1 lembar, Peta Topografi 1899-1960, No. 161.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Kereta api membawa 1500 penumpang emigran asal Jawa ke Banten.

Penulis:

Andi Syamsu Rijal, M.Hum

Kasi Pemetaan Wilayah dan Bangunan Bersejarah

Direktorat Geografi Sejarah

Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala

Email: rijal_nd@yahoo.com

LAMPIRAN:

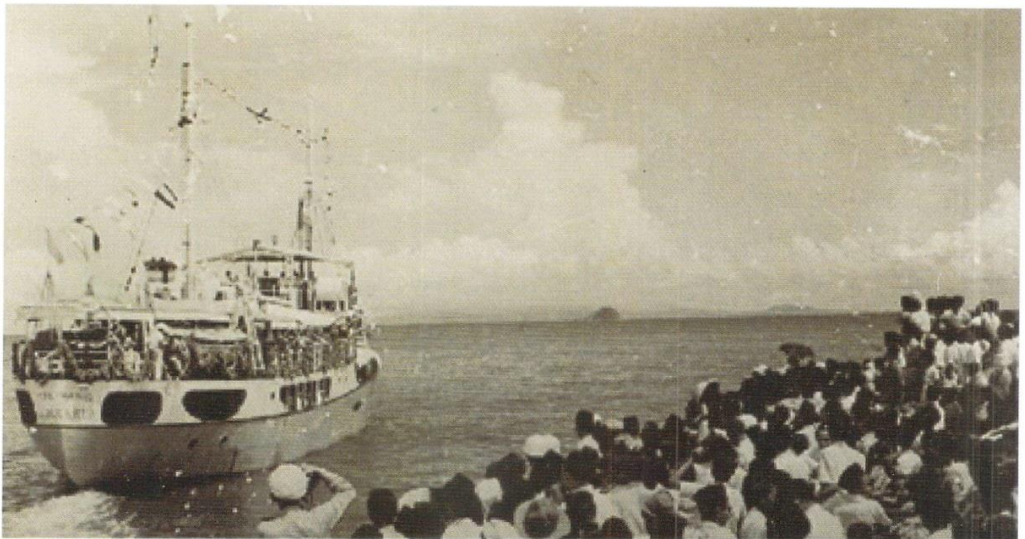
Tabel Ekspor Barang Pelabuhan Merak di Keresidenan Banten
antara Bulan Agustus S.D. Desember 1948

NO	Nama Barang	Banyaknya	Kesatuan	Harga (Rp)
1	Emping belinjo	475.756	Ton	5.036.552,-
2	Kopra	501.150.840	Ton	3.041.412,50
3	Minyak Kelapa	493.755	Ton	2.961.551,-
4	Gula kelapa	472.365	Ton	7.253.339,-
5	Karet sheet	74	Ton	207.500,-
6	Cengkeh	5.915	Ton	194.225,-
7	Lada	19.767	Ton	271.810,-
8	Minyak alang-alang	150	Liter	15.000,-
9	Pinang	44.884	Ton	52.064,-
10	Babi	557	Ekor	280.910,-
11	Kulit kerbau	3.992	Helai	178.450,-
12	Kulit kambing	7.230	Helai	75.460,-
13	Tembakau	250	Keben	62.500,-
14	Dendeng babi	140	Kg	4.600,-
15	Kapuk	13	Ton	80.000,-
16	Sarang burung	323	Kg	24.225,-
17	Minyak Kenanga	231	Kg	50.600,-
18	Kelapa	30.800	Ton	62.150,-
19	Kapur	19	Ton	101.350,-
20	Rotan	1	Ton	2.000,-

Sumber: Berau Republik Indonesia, "Laporan Umum tentang Banten, Februari 1948", Djakarta, *Inventaris BPKNIP*, No. 53.



Kapal korvet “Banteng” yang membawa rombongan Presiden Soekarno di **Pelabuhan Merak**, 1951
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten: Dipenra JB No. 5101/148)



Kapal “Taliwang” tercatat dalam rintisan sejarah RI, sebagai alat perhubungan pertama menghubungkan Merak dan Panjang, 1952. (Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten)



Direktorat Geografi Sejarah
Kompleks Kemendikbud, Gedung E, Lantai 8
Jalan Jend. Sudirman-Senayan- Jakarta

ISSN 2089-2454



9 772089 245467