

PROSIDING KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

7 - 10 NOVEMBER 2016

“BUDAYA BAHARI DAN DINAMIKA KEHIDUPAN
BANGSA DALAM PERSPEKTIF SEJARAH”

JILID I

SUBTEMA I
JARINGAN PELAYARAN NUSANTARA



PROSIDING KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

7 - 10 NOVEMBER 2016

“BUDAYA BAHARI DAN DINAMIKA KEHIDUPAN
BANGSA DALAM PERSPEKTIF SEJARAH”

JILID I
SUBTEMA I
JARINGAN PELAYARAN NUSANTARA



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
JAKARTA, 7 - 10 NOVEMBER 2016

DIREKTORAT SEJARAH
DIREKTORAT JENDERAL KEBUDAYAAN
KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

PROSIDING KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Persepektif Sejarah
Jakarta, 7 – 10 November 2016

Pengarah

Hilmar Farid (Direktur Jenderal Kebudayaan)

Triana Wulandari (Direktur Sejarah)

Penanggung Jawab

Amurwani Dwi Lestariningsih

Penyusun

Tirmizi

Isak Purba

Esti Warastika

Budi Harjo Sayoga

Pengelola Tata Letak

Haryanto

Bariyo

Maemunah

Dwi Artiningsih

Desain Sampul

Dirga Fawakih

Gambar Sampul

KITLV (Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde)

Diterbitkan oleh

Direktorat Sejarah

Direktorat Jenderal Kebudayaan

Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan

Tahun 2016

ISBN

KATA PENGANTAR

Puji Syukur *Alhamdulillah* Kita panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memudahkan kami dalam menghimpun makalah-makalah yang disajikan dalam Konferensi Nasional Sejarah X yang diselenggarakan oleh Direktorat Sejarah, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, bekerja sama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia di Hotel Grand Sahid Jaya, Jakarta, Indonesia pada tanggal 7-10 November 2016.

Makalah-makalah tersebut berasal dari 60 Pemakalah yang telah lolos seleksi abstrak dan 40 pemakalah ditunjuk oleh panitia pengarah. Makalah merupakan hasil penelitian ilmiah yang orisinal dan belum pernah dipublikasikan. Selain mempertemukan para sejarawan dan berbagai yang menaruh minat dalam kesejarahan, Konferensi menjadi forum diskusi yang dinamis di antara mereka untuk mempertajam dan menyempurnakan konsep, metode dan metodologi.

Himpunan makalah berisi 7 subtema: Jaringan Pelayaran Nusantara; Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari; Laut dalam Dinamika Kekuasaan; Laut dalam Historiografi Sastra dan Seni; Berita Asing tentang Alam Nusantara dalam Peralihan Zaman; Dinamika Antardaerah dan Negara; dan Pemikiran Pendidikan dan Pengajaran Sejarah. Subtema-Subtema ini disatukan dalam tema besar konferensi, yaitu –*“Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah”*.

Karena keterbatasan teknis, himpunan makalah ini jauh dari lengkap. Untuk itu, kami mohon maaf. Pada akhirnya dengan dihimpunnya makalah hasil Konferensi Nasional Sejarah X ini diharapkan dapat mendorong upaya melakukan pengkajian dan evaluasi terhadap berbagai aspek kesejarahan dan penulisan sejarah nasional baik dalam kaitannya dengan pembangunan karakter bangsa maupun dalam pengembangan ilmu sejarah itu sendiri dan mencermati perkembangan pengajaran sejarah

Jakarta, Desember 2016

Panitia Konferensi Nasional Sejarah X



LAPORAN KEGIATAN

Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Dalam Konferensi Nasional Sejarah X Jakarta, 7 November 2016

Yth. Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan;
Yang Kami hormati Ketua Komisi X Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Taufik Abdullah, sejarawan senior Indonesia;
Yang Kami hormati Dr. Hasjim Djalal, diplomat senior kita;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Anthony Reid;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Leonard Y. Andaya;
Yang Kami hormati Ketua Masyarakat Sejarawan Indonesia, Dr. Muklis PaEni;
Yang Kami hormat Persatuan Sejarawan Malaysia;
Yang Kami hormati Historian of Philipine;
Yang Kami hormat Direktur Jenderal Kebudayaan;
Para sejarawan dari seluruh Indonesia dan para undangan yang berbahagia.

*Assalamualaikum Warahmatullah hiwabarokatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera bagi kita semua,
Om suastiastu
Salom...*

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT, atas limpahan rahmat dan barokah-Nya, kita dapat bertemu dalam suasana yang berbahagia ini, dalam Konferensi Nasional Sejarah X.

Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan yang kami muliakan,
Kami sampaikan, bahwa setiap lima tahun sekali Konferensi Nasional Sejarah diselenggarakan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan bekerjasama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia. Konferensi Nasional Sejarah ini diikuti dari berbagai kalangan profesi. Baik dari kalangan dosen-dosen sejarah, guru-guru sejarah, komunitas pengiatan sejarah, maupun mereka yang mempunyai minat dan tertarik untuk mengembangkan sejarah itu sendiri.

Konferensi yang diikuti dari berbagai ragam kalangan ini mencerminkan dari tujuan diselenggarakan kegiatan ini, yaitu ingin mendekati sejarah bukan saja sebagai sebuah ilmu yang jauh di masa lampau, akan tetapi sejarah juga merupakan titik tolak pendidikan karakter bagi generasi mendatang.

Bapak/Ibu hadir yang berbahagia,

Pada tahun ini Konferensi Sejarah Nasional X mengambil tema **-Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Prespektif sejarah**. Sebagai bangsa yang mempunyai lautan dengan bertaburan pulau-pulau, sudah waktunya kita kembali melihat laut sebagai penghubung diantara pulau-pulau itu. Bukti-bukti telah menunjukkan betapa bangsa kita pernah berjaya di laut. Apakah kita hanya ingin mengenang romantisme itu sebagai sebuah kenangan lama saja? Kita punya modal sejarah yang dapat mencermati dan memaknai –masa lalul itu, modal sejarah inilah yang perlu kita gunakan sebagai titik tolak membangun kembali sebagai –bangsa yang jaya di laut. Peran pendidikan amatlah relevan untuk mendekati pada seluruh masyarakat pentingnya budaya bahari dan negara maritim. Baik itu melalui pendidikan formal maupun non formal. Untuk itu dinamika pemikiran dan model-model pembelajaran sejarah mempunyai peran sangat penting dalam rangka mewujudkan bangsa yang kuat di bidang maritim. Kita juga berharap peran serta masyarakat juga penting untuk memberikan pemahaman tentang laut sebagai masa depan. Penguatan karakter bangsa melalui pendidikan sejarah perlu terus didorong agar pemahaman visi kelautan dapat dipahami generasi muda.

Bapak/Ibu hadirin yang berbahagia,

Kali ini konferensi mengangkat tujuh subtema, yaitu 1) Jaringan Pelayaran Nusantara; 2) Sistem Pengetahuan dan Tradisi Bahari; 3) Laut Dalam Dinamika Kekuasaan; 4) Laut Dalam Historiografi Tradisional, Sastra, dan Seni; 5) Berita Asing tentang Alam Nusantara dalam Peralihan Zaman; 6) Dinamika Antardaerah dan Negara; 7) Pemikiran Pendidikan dan Pengajaran Sejarah.

Untuk itu kami mohon kepada Ibu Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan, berkenan untuk membuka konferensi ini.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh

Om Santi---Santi ---Santi Om

Salom

**Menteri Pendidikan dan Kebudayaan
Muhadjir Effendi**



SAMBUTAN PEMBUKAAN

Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan Dalam Konferensi Nasional Sejarah X Jakarta, 7 November 2016

Yth. Bapak Menteri Pendidikan dan Kebudayaan;
Yang Kami hormati Ketua Komisi X Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Taufik Abdullah, sejarawan senior Indonesia;
Yang Kami hormati Dr. Hasjim Djalal, diplomat senior kita;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Anthony Reid;
Yang Kami hormati Prof. Dr. Leonard Y. Andaya;
Yang Kami hormati Ketua Masyarakat Sejarawan Indonesia, Dr. Muklis PaEni;
Yang Kami hormat Persatuan Sejarawan Malaysia;
Yang Kami hormati Historian of Philipine;
Yang Kami hormat Direktur Jenderal Kebudayaan;
Para sejarawan dari seluruh Indonesia dan para undangan yang berbahagia.

*Assalamualaikum Warahmatullah hiwabarokatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera bagi kita semua,
Om suastiastu
Salom...*

1. Pertama-tama ijinlah saya memanjatkan puji syukur kepada Tuhan YME atas segala rahmat dan hidayahnya kita senantiasa diberi kesehatan dan kesempatan sehingga kita dapat bertemu dalam Konferensi Sejarah Nasional X. Injinkanlah pula saya dalam kesempatan ini mengucapkan selamat kepada para sejarawan dari seluruh Indonesia atas terselenggaranya acara ini
2. Dalam kehidupan kita sehari-hari sejarah adalah sesuatu yang penting, tidak saja untuk mengenang masa lalu, tetapi sejarah juga untuk mengingat peristiwa yang dapat memupuk rasa persatuan dan mempertajam visi kedepan.

-
3. Walaupun saya bukan seorang sejarawan, tetapi saya tahu juga kenangan-kenangan yang masih hidup pada bangsa kita. Orang Aceh membanggakan hasil pujangganya seperti Hamzah Fanzuri, Abdullah Al-singkili, maupun Araniri. Pujangga-pujangga itu tidak saja mengembangkan Bahasa Melayu sebagai Bahasa Indonesia, tetapi juga pengetahuan tentang agama, filsafat, juga sejarah.
 4. Di satu saat, ketika Kesultanan Malaka menjadi pusat perdagangan kedua terbesar setelah Konstanstinopel banyak orang-orang Jawa, Sumatera berdagangan di negeri ini. Ketika Kesultanan Malaka jatuh, maka muncullah kerajaan-kerajaan baru. Kesultanan Aceh berdiri, disusul kemudian Kesultanan Demak, serta kerajaan-kerajaan lain di sepanjang pantai utara Jawa. Perluasan pengaruh juga oleh tentara-tentara Kesultanan Pantai Utara Jawa. Pada abad ke-18, kita hidup dalam naungan Negara maritim.
 5. Bila kita bicara sastra klasik itu, saya juga akan diingatkan pada karya-karya sastra Jawa yang diajarkan oleh guru sejarah saya dulu, yaitu tentang Negara Kartagama—tentang Majapahit yang menguasai lautan dan pengaruhnya yang luas dari Sumatera hingga Papua, yang menambah keakraban kita.
 6. Satu karya klasik yang sempat saya baca dan masih saya ingat adalah naskah klasik Tufat Hanafis. Naskah ini juga sangat menarik bercerita tentang berdirinya Kesultanan Melayu Riau. Aliansi Melayu dengan Bugis di Kepulauan Riau. Bagi saya naskah ini sangat menarik, dari naskah ini pula saya mengerti kehebatan Raja Haji pada pertengahan abad ke-18 dapat mengalahkan armada Belanda dan dua kapal besar Belanda ditenggelamkan. Kemudian Raja Haji menyerbu Malaka pada waktu bersamaan Raja Belanda datang. Diceritakan dalam kitab Raja Haji, bahwa saat itu Raja Haji memegang keris di tangan kanan dan kitab agama di tangan kiri. Pada saat itulah Raja Haji tertembak saat diserang oleh Belanda dan gugur dalam serangan itu. Maka diberilah gelar Raja Haji dengan **-Raja Haji Fisabililah**. Saat ini Raja Haji telah ditetapkan sebagai Pahlawan Nasional.
 7. Bukan saja masa lampau kita yang ditandai dengan kebesaran-kebesaran Negara Maritim, tetapi kita juga diingatkan pada kehidupan suatu bangsa yang tradisi kesehariannya tidak lepas dari dunia bahari. Suatu tradisi kemaritiman yang saat itu masih memandang laut sebagai pemisah. Bila sudah begini saya jadi teringat, bahwa laut bukan saja sebagai pemisah bagi kita, akan tetapi laut juga merupakan pemersatuan antara satu pulau dengan pulau yang lainnya.
 8. Kalau kita mengunjungi daerah di pulau-pulau di Indonesia, saya teringat seorang sejarawan kita dengan **-Jaringan Memori Kolektif**. Orang Bugis – Makasar akan diingatkan dengan Gowa-Tallo-Makasar. Orang Banjar diingatkan dengan Demak, bahkan orang Minangkabau mendapat kedalaman Islamnya dari Aceh. Orang Ternate--Maluku akan diingatkan dengan Tuban. Orang-orang Bima diingatkan oleh Riau. Orang Papua diingatkan oleh Ternate. Jaringan memori kolektif ini dibangun dengan tradisi maritim yang kuat. Hubungan antara guru-murid, ulama-umarah, dan jaringan

perkawinan yang sulit untuk lupakan. Jaringan memori kolektif inilah yang telah lama membangun hubungan antarpulau di Nusantara.

9. Pada awal abad ke-19, kehidupan maritim kita mulai merosot. Pada saat itulah kita memulai babak baru. Kita mulai berpindah menjadi Negara yang berorientasi pada dunia pertanian, sebagai Negara Agraris. Suatu kehidupan Negara bertumpu pada budaya darat.
10. Sudah waktunya kita memahami perjalanan kita, modal sejarah kita setidaknya dapat kita maknai sebagai titik tolak untuk membangun visi kedepan kita sebagai bangsa bahari yang tangguh. Laut sebagai penghubung adalah modal dasar untuk memperkuat jaringan ekonomi, budaya, politik, dan sosial bangsa Indonesia sebagai Negara Maritim yang disegani oleh Negara-negara tetangga dan dunia di masa-masa mendatang.
11. Akhirnya saya mengucapkan selamat menjalankan Konferensi Nasional Sejarah. Saya menunggu hasil kongkrit Konferensi ini sebagai sebuah kerja nyata dalam membangun budaya bahari dan negara maritim baik di bidang budaya, pendidikan, ekonomi, sosial, dan politik.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh
Om Santi---Santi ---Santi Om
Salom

Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan
Puan Maharani

RUMUSAN KONFERENSI NASIONAL SEJARAH KE-10
HOTEL GRAND SAHID, JAKARTA
7-10 NOVEMBER 2016

Konferensi Nasional Sejarah ke-10 dengan tema : *-Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah*, berlangsung dari tanggal 7-10 November 2016, bertempat di Hotel Grand Sahid. Konferensi ini diikuti 300 orang peserta yang berasal mulai dari Aceh hingga Papua. Ikut juga sebagai bentuk utusan Persatuan Sejarawan Malaysia (PSM) dan *Philippine Historical Association* (PHA), dan sejumlah pengamat dari kalangan penggiat kajian sejarah. Konferensi membahas 100 makalah tentang berbagai aspek dari dinamika budaya bahari, sejak masa silam, sampai sekarang. Berbagai wacana yang diharapkan untuk masa depan juga disampaikan.

Salah satu daya tarik akademis Konferensi Nasional Sejarah ini ialah empat *keynote address* yang disampaikan oleh tiga ilmuwan terkemuka di dunia akademis internasional. Setelah mengikuti acara dengan cermat dan seksama, serta sambutan dari Presiden Republik Indonesia, yang diwakili oleh Menteri Koordinator Pembangunan Manusia dan Kebudayaan dan pidato Menteri Pendidikan dan Kebudayaan serta wacana yang berkembang dalam diskusi, maka Konferensi Nasional Sejarah ke-10 menghasilkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Sejarah adalah suatu cabang ilmu pengetahuan yang memberikan gambaran peristiwa dan kejadian dalam perjalanan waktu. Sejarah bukanlah sekedar romantisme masa lalu, tetapi wawasan yang bisa juga memberikan perspektif ke depan dengan lebih arif tanpa harus mengulang kesalahan yang pernah terjadi.
2. Tema utama Konferensi Nasional Sejarah disesuaikan dengan cita-cita pembangunan kembali budaya maritim bangsa sebagaimana yang ditekankan oleh Presiden Republik Indonesia, Joko Widodo, tonggak utama kebijakan bangsa menempatkan Indonesia sebagai poros maritim dunia yang terkemuka.
3. Dalam wawasan dunia kemaritiman tanah dan laut adalah satu kesatuan. Adaptasi kehidupan manusia yang bijaksana dalam lingkungan kemaritiman akan menciptakan masyarakat maritim di satu kawasan yang dikenal dengan *-sistem laut* atau *-mikro region* yang saling terhubung dalam membentuk jaringan yang saling bertautan.
4. Negara maritim dan pemupukan budaya bahari adalah wawasan bangsa yang melestarikan dan mengembangkan nilai dan semangat yang menempatkan laut sebagai basis perjuangan bangsa. Dengan semangat merdeka inilah etos kebaharian dari berbagai aspek kehidupan bangsa Indonesia harus selalu sekayuh.
5. Menekankan pentingnya peningkatan peran sejarah dalam penguatan karakter bangsa Indonesia melalui pemikiran pembelajaran sejarah yang dapat mendorong daya aktifitas, kritis dan kemampuan dalam mengelola resiko. Pengajaran sejarah dilakukan dengan mengajak siswa bermain peran lebih efektif dibandingkan mendengar ceramah tentang sejarah. Dengan begini anak-anak dapat menghayati,

meresapi berbagai macam kejadian sejarah baik dalam konteks sejarah nasional Indonesia maupun dalam konteks mengisi perjuangan di era sekarang.

6. Dalam jalur pelayaran dunia yang menghubungkan Timur dan Barat, muncul pusat-pusat pertumbuhan sosial, ekonomi, kebudayaan dan politik yang mempertautkan lautan dan daratan melalui pelabuhan dan perkembangan kota-kotanya. Dinamika kehidupan masyarakat pun menjadi lebih kompleks dengan berbagai aspek dan karakter yang terbentuk sehingga mewujudkan peradaban baru di kota-kota pelabuhan. Karena itulah bisa dikatakan juga betapa pentingnya memahami aspek geografis untuk menguasai pelayaran dan perdagangan. Dalam sejarah pelayaran dan perdagangan, masa keemasan atau *l'ekureun niagal* berlangsung selama abad 15 – 18 Masehi memposisikan Indonesia dalam *–Poros Maritim Dunia*l, di mana rempah-rempah menjadi daya tarik utama.
7. Sistem pengetahuan dan tradisi kebaharian yang dimiliki bangsa Indonesia seperti ilmu astronomi sebagai penunjuk arah, teknologi perkapalan, organisasi pelabuhan, sistem budaya, kepercayaan kelembagaan bahari, tradisi lisan, lembaga budaya serta sistem-sistem budaya dengan kepercayaan masyarakat bahari yang menjadi khazanah kearifan lokal pengetahuan tradisi bahari perlu ditumbuh kembangkan.
8. Laut adalah ajang pergulatan nasib manusia demi peningkatan harkat kemanusiaan melalui pergumulan di laut sepanjang abad dengan berbagai motif dan kepentingannya.
9. Laut adalah pula sumber inspirasi, tidak hanya dalam bidang ekonomi dan sosial-politik, akan tetapi juga dalam corak dan dinamika pemikiran intelektual menjadikan pedoman bagi kehidupan masyarakat bahari, seperti yang termuat dalam historiografi tradisional, sastra dan seni.
10. Berita asing tentang alam Nusantara dalam peralihan zaman yang dibawa oleh para pelawat dari berbagai belahan dunia-pusat-pusat perdagangan, kekuasaan dan penyebaran agama serta kekuasaan menjadi sumber penting dalam rekonstruksi sejarah, khususnya sejarah maritime Indonesia. Karena itulah pemerintah diharapkan dapat memberi perhatian terhadap perlunya sebuah program khusus menyangkut sumber-sumber informasi asing tersebut.
11. Salah satu ciri penting dari dinamika pelayaran laut adalah cairnya wilayah kekuasaan, yang ditunjukkan dalam jaringan Islam Nusantara. Adanya jaringan memori kolektif ditunjukkan oleh hubungan guru dengan murid, di antaranya para ulama yang menyatukan Nusantara. Integrasi ranah peradaban Nusantara dimungkinkan terutama karena ranah ini adalah sebuah *–benua maritim–* yang cair dan mengalir sehingga mendekatkan dan mengintegrasikan tradisi Islam lokal daerah menjadi Islam Nusantara yang *distingtif*.
12. Budaya maritim dan negara maritim hanya bisa dipahami oleh seluruh masyarakat jika melibatkan institusi pendidikan baik melalui pendidikan formal maupun informal. Untuk itu perlu dilakukan perubahan kurikulum, yang berbasis pada karakter bidang maritim.

Rekomendasi:

1. Perlunya pembangunan budaya bahari sebagai landasan dari sebuah Negara maritim yang telah menyatakan laut sebagai pemersatu bangsa.
2. Perlunya paradigma baru dalam merumuskan visi kelautan Indonesia untuk pembangunan manusia. Dinamika laut tidak hanya pada permukaannya tetapi juga kekayaan yang terdapat di dalamnya.
3. Perlunya pemupukan tradisi historiografi Indonesia yang melihat laut sebagai dimensi baru dalam dinamika pembangunan.
4. Perlunya penguatan pendidikan karakter bangsa melalui perubahan dalam proses dalam pembelajaran sejarah dengan menampilkan drama, film dokumenter dan dalam bentuk-bentuk lainnya
5. Perlunya melakukan ‘_revolusi mental’ bangsa melalui kebijakan penataan kembali sistem pendidikan nasional dengan mengedepankan aspek pendidikan kewarganegaraan, yang menempatkan secara proporsional aspek pendidikan sejarah, seperti rekontruksi kreatif sejarah pembentukan bangsa, nilai-nilai patriotisme dan cinta tanah air, serta semangat bela negara dan budi pekerti di dalam kurikulum pendidikan Indonesia.
6. Perlunya strategi kebudayaan untuk mewujudkan cita-cita Indonesia menjadi negara poros maritim.
7. Menghidupkan kembali kegiatan nyata untuk menumbuh kembangkan semangat dan cinta laut seperti Arung Sejarah Bahari (AJARI) yang diikuti generasi muda khususnya mahasiswa dari seluruh Indonesia.

Tim Perumus:**Ketua**

- Prof. Dr. Taufk Abdullah

Sekretaris

- Dr. Restu Gunawan

Anggota

- Hilmar Farid, Ph. D
- Dra. Triana Wulandari, M.Si
- Dr. Mukhlis PaEni
- Dr. Anhar Gonggong
- Prof. Dr. Azyumardi Azra, M.A
- Dr. Saleh As‘ad Djamhari
- Dr. Mohammad Iskandar
- Prof. Dr. Said Hamid Hasan

-
- Prof. Dr. Susanto Zuhdi
 - Prof. Dr. Oman Fathurahman
 - Drs. Agus Santoso, M.Hum
 - Dr. Didik Pradjoko
 - Nurni Wahyu Wuryandari, Ph. D
 - Dr. Achmad Syahid
 - Amurwani Dwi Lestariningsih, M.Hum

DAFTAR ISI

Kata Pengantar

Laporan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan

Sambutan Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan

Rumusan Konferensi Nasional Sejarah X

Subtema 1: Jaringan Pelayaran Nusantara

1. *Nusantara dalam Dinamika Geo-Sejarah dan Budaya: Perjumpaan Budaya dan Peradaban*
2. *Jawa dan Jaringan Perdagangan Maritim di Nusantara Pada Periode Awal Modern*
3. *Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)*
4. *Jaringan Perdagangan Rempah-Rempah*
5. *Pelayaran Nusantara-Hadramaut dan Terbentuknya Identitas Arab Indonesia*
6. *Perkembangan Kota-Kota di Pesisir Timur Pulau Sulawesi Pada Awal Abad XXI*
7. *Sejarah Pelayaran dan Perdagangan di Nusa Tenggara Timur dan Pemberdayaan Masyarakat*
8. *Poros Pelayaran Mandar di Nusantara 1900-1941*
9. *Dari Monopoli Hingga Tender Terbuka: Strategi dan Negosiasi dalam Pelayaran Garam Madura, 1912-1980an*
10. *'Kota Perikanan yang Hilang': Bagan Siapi Api dari Kolonial ke Reformasi*
11. *Aktif dari Hibernasi di Selat Malaka dan Selat Sunda: Nasionalisasi Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Merak, Pelabuhan Panjang dan Pembangunan Awal Palayaran Nasional*
12. *'Mencari Cincin Nabi Sulaiman' di Timur Hindia Belanda: Migrasi Arab di Kepulauan Sunda Kecil, Abad ke-19 dan 20*
13. *Pelabuhan Indramayu Pada Masa Kerajaan Traditional hingga Masa Hindia Belanda*
14. *Pasang Surut Jaringan Transportasi Sungai di Keresidenan Palembang 1900-1942*
15. *Pelayaran dan Perdagangan Gorontalo Abad ke-19*



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Subtema 1: Jaringan Pelayaran Nusantara



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Nusantara dalam Dinamika Geo-Sejarah
dan Budaya: Perjumpaan Budaya dan
Peradaban

Prof. Dr. Susanto Zuhdi



NUSANTARADALAM DINAMIKA GEO-SEJARAH DAN BUDAYA : PERJUMPAAN BUDAYA DAN PERADABAN¹

Susanto Zuhdi

(Universitas Indonesia)

PENDAHULUAN

Makalah ini membahas mengenai -nusantarall sebagai konsep kuno yang dimunculkan kembali pada masa kontemporer Indonesia dan berkonsekuensi kepada hubungan antarbangsa yang pada hakikatnya mempunyai akar sejarah yang dalam untuk sebagian negara-bangsa di Asia Tenggara. Sementara itu dimunculkan pula suatu konsep -Dunia Melayull dari Malaysia dengan tujuan membangun -kembali peradaban (Tamadun Melayu) yang bukan saja di bagian barat Nusantara, melainkan juga meliputi seluruh kepulauan (Ishak (2009) Terdapat dua potensi dalam kaitan itu. Pertama, menjadi faktor perekat karena merupakan modal sejarah yang dapat digunakan untuk membangun kehidupan bersama saling memahami; kedua, menjadi faktor konflik karena apabila terjadi -pelupaanll pada faktor perekat dari sejarah masa lalu itu, maka di situlah potensi tsb akan menampakkan sebagai gejala. Sejarah yang telah tersemai dan mengakar kuat khususnya pada bagian barat Nusantara ditandai oleh kesinambungan kekuasaan Melayu mulai dari Sriwijaya sampai empayar Melaka. Sudah menjadi ingatan kolektif -dan ini mungkin yang menarik bahwa hal itu menjadi kebanggaan orang Malaysia—bahwa Melaka merupakan kelanjutan dari kerajaan besar dan kuat pada zamannya: Sriwijaya. Kurang lebih dari lima abad, kerajaan maritim ini menguasai jalur pelayaran Selat Melaka yang ramai penghubung perdagangan Timur dan Barat. Pelabuhan Sriwijaya di bagian selatan Sumatera adalah pusat pelayaran dan perdagangan yang disukai para pedagang Cina (Wolters 1967).

Berbicara pelayaran berarti berbicara mengenai jalur dan pulau-pulau tempat persinggahan sehingga membentuk jaringan yang pada hakikatnya itulah Nusantara. Istilah Nusantara itu sendiri secara etimologis dari akar kata -nusall artinya pulau (Jawa) dan -antarall berarti pulau-pulau lainnya, pada awalnya merupakan ide Kertanagara pada abad ke-13. Politik ekspansionis raja Singosari itu memperlihatkan ambisi Jawa untuk menguasai daerah-daerah di luar Jawa yang dilanjutkan oleh Majapahit dan terwujud dalam masa pemerintahan Maha Patih (Perdana Menteri) Gajah Mada dengan Raja Hayam Wuruk. Kerajaan Melaka pernah bersinggungan dengan Majapahit dalam masa akhir kejayaannya. Namun begitu Majapahit masih memperlihatkan kekuatannya sehingga menjadi ancaman ketika Melaka sedang mengembangkan dan memperluas wilayah kerajaan khususnya di Selat Melaka. Periode abad ke-15 dan ke-enam belas adalah periode persaingan budaya dan politik yang sengit antara Jawa dengan Melayu Melaka untuk meraih hegemoni di kepulauan Melayu (Adam 2016:lii).

¹ Makalah disampaikan dalam Konferensi Nasional Sejarah X Jakarta, 7-9 November 2016.

Sebagai diingatkan Leopold von Ranke,sejarawan bertugas menulis mengenai –apa yang sesungguhnya terjadi pada masa lalul. Namun bukan saja tugas itu tidak mungkin diwujudkan sejarawan melainkan juga karena sejarah dituntut oleh publik yang menginginkan kebutuhannya dipenuhi. Barangkali itulah yang dimaksud R.G. Collingwood bahwa sejarah sebagai masa lalu yang dihadirkan kembali (*to re-enactment of the past*) untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. kalau demikian berbicara sejarah sesungguhnya berbicara mengenai kekinian atau setidaknya bertolak dari masa kini, atau dengan kata lain –sejarah demi masa kinil. Bagaimana tidak jika kita menyimak perkataan ahli filsafat Bertrand Russel yang mengatakan bahwa sejarah –sesungguhnya baru diciptakan dalam lima yang lalul.

Adalah anakronistis jika menyebut Asia Tenggara sampai dengan akhir abad ke-18, untuk suatu sebagian wilayah daratan dan semenanjung Asia serta pulau-pulau yang berada di antara Samudera Hindia dan Pasifik. Meskipun sebagai istilah yang diterima dan diakui secara umum baru menjelang berakhirnya Perang Asia Timur Raya (1945), Asia Tenggara sebagai geo-politik sesungguhnya sudah terbentuk pada 1871 (Steinberg 1986). Tonggak itu memperlihatkan puncak pencapaian kolonialisme Eropa yang berhasilmembentuk pemerintahan kolonial setelah mengatasi perlawanan daerah dengan melakukan ‘pasifikasi’, sebagai contoh ekspansi Belanda di Indonesia, Inggris di Burma (Myanmar), Perancis di Indochina. Dari bekas wilayah jajahan bangsa Eropa itulah yang kemudian merupakan wilayah dari negara-negara bangsa di Asia Tenggara yang merdeka pasca perang. Salah satu bukti faktor kolonialisme Eropa dalam pembentukan wilayah yang kemudian menjadi wilayah negara bangsa merdeka adalah perjanjian antara Inggris dan Belanda dalam Traktat London 1824, yang memisahkan yang kemudian merupakan wilayah negara Malaysia dan Indonesia.

Nusantara merupakan konsep (yang mengacu pada suatu dunia ide yang ingin diwujudkan ke dalam dunia nyata) merupakan geografi politik dan budaya yang terbentukdi terutama di bagian kepulauan Asia Tenggara, tampaknya menarik ditelusuri dan dijelaskan dalam perspektif dan analisis sejarah maritim. Sejarah dengan menempatkan laut sebagai tema sekaligus pendekatan yang dikerjakan Fernand Braudel, mengenai –*The Mediteranean Seall* (Laut Tengah abad ke-16- dan ke-17) memperlihatkan suatu kajianmengenai kehidupan manusia dalam cakupanyanglebih komprehensif oleh karena pengintegrasian antara ranah daratan dan kelautan terjadi. Ini merupakan salah satu contoh studi sejarah total. Meskipun kajian sejarawan terkemuka itu dianggap terlalu ambisius sehingga kurang berhasil secara metodologis dalam analisis perbandingan (Sutherland 2003), tetapi telah menginspirasi banyak sejarawan yang memilih tema maritim. Murid langsung Braudel yakni Chaudhuri misalnya bahkan hampir secara bulat telah berusaha menggunakan fokus kajian Braudel di Laut Tengah itu untuk diterapkan di Samudera Hindia. Sementara itu Anthony Reid pun telah menerapkan model Braudel suatu –analogi Laut Tengahll untuk kajiannya di Asia Tenggara. Seperti halnya kritik kepada Braudel dan Chaudhuri, kritik kepada Reid juga diberikan oleh sejumlah sejarawan seperti Victor Lieberman, Barbara Andaya, Craig Reynolds dan Sanjay Subrahmanyam (Sutherland 2003:10). Sejarawan Indonesia yang menerapkan –analaogi Laut Tengahll secara langsung atau implisit adalah A.B. Lapien mengenai tema Orang Laut, Bajak

Laut Raja Laut di Laut Sulawesi Abad ke-19 (1987) dan Singgih Tri Sulistyono mengenai Laut Jawa dalam kaitan integrasi ekonomi nasional masa kolonial Hindia Belanda dan Indonesia merdeka (2005).

Studi mengenai Asia Tenggara sangat sulit dilakukan tanpa memahami karakteristik wilayah ini. Sebab sebagian besar Asia Tenggara berciri laut dengan pulau-pulainya (*archipelago*). Meskipun istilah *archipelago* keliru untuk diterjemahkan menjadi -kepulauan, tetapi -salah kaprah itu sudah terlanjur diterima. *Archipelago* menunjuk pada suatu wilayah dengan karakteristik -laut (*pelagos*) menjadi yang -utama (*arche*) (Lapian 1992). Berbicara tentang daratan (*mainland*) sekalipun pasti terintegrasi dengan kepulauan melalui sungai-sungai yang bermuara ke laut. Dengan menelaah lebih jauh mengenai pelayaran maka akan tampak jelas terbentuknya jaringan yang menghubungkan bagian-bagian Nusantara dalam konteks kepulauan maupun wilayah yang lebih luas ke Samudera Hindia, Pasifik, dan Laut China Selatan. Dalam konteks dinamika yang dimaksud, Nusantara merupakan konsep wilayah yang berubah tetapi juga berkesinambungan dan seringkali tumpang tindih dari ideologi-politik ke geografi-politik. Konsep yang pertama menunjuk pada pengertian dunia ide atau lebih pada suatu penggambaran cita-cita daripada kenyataan sebagai realitas, sedangkan konsep kedua menunjuk pada suatu realitas geografi yang ditetapkan kebutuhan politik. Bagi Indonesia Melayu merupakan konsep budaya karena merupakan pengertian suatu suku-bangsa dari sekian ratus suku-bangsa, yang semakin jelas keberadaannya setelah terbentuk negara Indonesia. Benar pula bahwa Melayu merupakan konsep politik dalam arti dahulu pernah menjadi pusat dan wilayah kekuasaan khususnya di bagian barat Nusantara (Moloyu, Sriwijaya). Melayu dalam makna budaya dapat juga dilihat dari bahasa Melayu yang penggunaannya dapat dilacak di kepulauan (Melayu Nusantara), sastra lintas daerah (Sedyawati 2008). Dari kedua identifikasi di atas dapat dimengerti muncul konsep -Melayu-Nusantar.

Indonesia memang merupakan konsep baru yang dirumuskan dan kemudian dihadirkan dalam ruang kehidupan dalam arti geografi (politik), namun bukan berarti dilepaskan dan dijelaskan dari kesinambungan historis. Wawasan Nusantara (Wasantara) yang dimaksud dengan *archipelagic-state* sebagaimana pengakuan UNCLOS (1984) menegaskan bahwa Indonesia merupakan negara dengan karakteristik kepulauan. Terlepas dari makna etimologis yang keliru (Lapian 1992), konsep yang telah diterima bahwa ada hubungan antara -Nusantar dan -Indonesia. Dengan melihat nusantara sebagai konsep ekspansionis dari raja Jawa (Singosari), Kertanegara sampai Gajah Mada (Majapahit), bukankah juga makna tumpang tindih antara konsep budaya dan politik.

Ketika belakangan ini bangsa Malaysia menggaungkan -Dunia Melayu atau -Tamadun Melayu dan kadang-kadang menyebut -Melayu-Nusantar menunjuk pada wilayah kepulauan Asia Tenggara termasuk Semenanjung Malaya dan bagian Malaysia Timur (Sarawak dan Sabah), pada hakikatnya dapat dijelaskan dengan perspektif dan analisis sejarah. Kekhawatiran -terpisahny Malaysia Barat (Semenanjung) dan Malaysia Timur (Sarawak dan Sabah) rupanya merupakan gejala yang dapat dipahami. Terdapat kenyataan geografis yang mencolok yang 'memisahkan' kedua wilayah Malaysia yaitu Kepulauan

Natuna.²Semboyan –Sehati Sejiwall negara Malaysia yang tampaknya semakin digalakkan dalam dekade belakangan ini mencerminkan kekhawatiran terpisahnya dua Malaysia. Akan tetapi merupakan hal yang menarik jika di sisi lain Malaysia pun gencar memperjuangkan eksistensi –Dunia Melayull dalam perwujudan –Peradaban Melayull (*The Malay Civilization*) (Ishak 2007).

NUSANTARA DAN ASIA TENGGARA

Pertanyaan setua apakah pulau-pulau Asia Tenggara dapat ditemukenali, agaknya dapat dijawab yaitu pada akhir pra-sejarah atau setidaknya beberapa milenia terakhir telah dapat ditelusuri bukti-bukti keberadaannya, sebagai akibat dari peristiwa yang telah berlangsung lama (MacKnight 1986: 215). Proses prasejarah yang paling penting dalam menjelaskan nusantara adalah perpindahan orang berbahasa Austronesia.³ Oleh karena karakteristiknya maka pertanyaan yang relevan diajukan adalah setua apakah kegiatan pelayaran nusantara dapat ditetapkan dengan bukti yang ada. Secara lebih luas mengenai penggambaran ini dapat diketahui melalui teori beberapa gelombang migrasi manusia –*out of Africa*ll, secara bergelombang. Sebelum mengelaborasi mengenai pelayaran nusantara, maka perlu untuk menetapkan pengertian nusantara dikaitkan dengan Asia Tenggara sebagai suatu konsep mengenai kawasan. Memang terlihat tumpangtindih (*overlapping*) antara kedua konsep tsb, meskipun pada prinsipnya dapat dibedakan. Sebagai konsep geografis, nusantara merupakan pengertian wilayah berupa kepulauan atau pulau-pulau, dengan gambaran budaya sehingga dapat disebut sebagai –geo-budayall. Sedangkan Asia Tenggara, konsep yang jauh lebih muda dari yang pertama merupakan pengertian –geo-politikll. Asia Tenggara adalah konsep yang lahir dalam masa akhir perang Asia Timur Raya yang dikobarkan Jepang (1942-1945).

Jika Asia Tenggara sebagai suatu konsep wilayah geografi yang tidak memiliki batas-batas yang jelas, seperti dikemukakan Sutherland sebagai –Southeast Asia’s ambiguous bonderiesll (Sutherland 2003:2), apalagi Nusantara sebagai konsep yang jauh lebih tua. Jika analogi dapat diterapkan mengenai konsep –contingent deviciesll ..., maka makna –nusantarall tergantung dalam konteks tertentu.

Dikaji dalam rentang waktu yang panjang, maka akan tampak kesinambungan dan perubahan yang terjadi dalam sejarah mengenai tumbuh dan jatuhnya kekuasaan-kekuasaan Nusantara terutama sampai pada periode ketika terdesak dan jatuh oleh karena ekspansi Barat. Namun hakikat sejarah adalah sesuatu yang bergerak tidak selalu dalam arti konflik atau untung rugi secara ekonomi, tetapi juga merupakan perjumpaan dan interaksi bahkan akulturasi budaya saling berbagi sehingga membentuk peradaban-peradaban tertentu. Terbentuknya geografi sejarah yang pada umumnya terwujud dalam ranah politik perlu didekati dengan budaya

² Wawancara dengan seorang tokoh senior di Bangi, Malaysia, 17 Oktober 2016.

³ Penelitian mengenai migrasi orang Austronesia dalam dekade belakangan ini telah banyak dilakukan oleh Arkenas melalui penggalian manusia yang hidup di gua, pemetaan bahasa dan yang mutakhir melalui tes DNA dari Lembaga Mikrobiologi Eijkman Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo Jakarta .

Akan halnya *nusantara* adalah konsep yang muncul pada abad ke-14 seperti termaktub di dalam Nagarakertagama (1365) atau dalam abad ke-13 dengan istilah berbeda yakni *-dwipantarall*, namun mengandung arti yang sama. Istilah *dwipantara* diketahui melalui inskripsi Camunda tahun 1292, yang menggambarkan masa kejayaan Kertanegara raja Singosari *-[s'] ri [ma]haraja digwi[ja] ya rin sakaloka mawujun yi sakala dwipantarall* (Boechari 2012:337). Arti kata *nusa* dan *dwipa* adalah sama yakni *-pulau* yang dimaksud adalah *-Jawall*. Sedangkan arti *antara* adalah *-[pulau-pulau]* yang lain. Jadi pulau-pulau selain atau yang berada di luar *-Jawall*. Ekspedisi Pamalayu 1295 dikirim Kertanegara untuk mencegah pasukan Khubilai-khan sekaligus untuk memperluas kekuasaannya. Raden Wijaya mengamankan ibukota Singosari dari serangan pasukan Jayakatwang, karena pasukan terbaik Singosari saat itu sedang dikirim ke Melayu (SNI 1977; Boechari, 2012: 213). Adapun istilah nusantara dapat diketahui dari ungkapan Gajah Mada *-lamun huwus alah nusantara insun amukti palapa...ll* (Nagarakertagama).

Jika suatu dunia Nusantara yang dapat diidentifikasi mulai abad ke-13 sampai abad ke-16, sesungguhnya sudah ada *-dunia Melayu* yang lebih dahulu berkembang mengacu padamas Sriwijaya, suatu emporium yang menguasai jalur pelayaran khususnya bagian barat kepulauan dan Selat Malaka yang strategis. Berpusat di Palembang (sekarang) di bagian selatan tenggara Sumatera, Sriwijaya (abad ke-7 sampai ke-11) menjadi pusat komersial yang disukai para pedagang dari Cina dan India. Kerajaan Buddha di Sumatera ini berperan dalam pengembangan ajaran Buddha, khususnya dalam kaitan dengan pelajar yang akan melanjutkan ke perguruan tinggi di Nalanda, India.

Jatuhnya Sriwijaya disebabkan antara lain oleh serangan Kerajaan Cola India dan Majapahit, mengantarkan perjalanan Parameswara yang dalam Sejarah Melayu disebut sebagai Seri Tri Buana ke Melaka dan mendirikan kerajaan Melaka yang dianggap menjadi *-mercu suar* baru dunia Melayu. Kira-kira 3 abad kerajaan Melaka mengalami kejayaan sebagai khususnya dalam mengendalikan perdagangan. Karena itulah Tome Pires pernah mengatakan siapa yang menguasai Melaka dialah yang akan memegang kendali jaringan perdagangan mulai dari Venesia hingga Maluku. Jatuhnya Melaka ke tangan Portugis 1511 dan sejak itu secara bergantian berada pada genggamannya Eropa: Belanda dan akhirnya Inggris, *-kemelayuan* semakin menjadi *-dunia idel* dari suatu cakupan wilayah budaya (tamadun) yang harus ditegakkan. Ungkapan *— Tak Melayu Hilang di Bumi* sepertinya merupakan semboyan yang mengarahkan orang Melayu untuk mewujudkan *_kembali* kejayaan Melayu masa lalu.

NUSANTARA KAWASAN TENGAH DAN TIMUR

Melalui karya gemilang A.B. Lopian mengenai kawasan Laut Sulawesi Abad ke-19, kita mengetahui suatu kehidupan di Laut dengan dinamika mengenai Orang Laut, Bajak Laut, Raja. Lopian menunjukkan bahwa sejarah maritim dalam abad ke-19 ketika kekuasaan Eropa sedang pada puncaknya dalam membentuk administrasi pemerintahan kolonialnya, sesungguhnya menjadi potensi munculnya isu perbatasan pada negara-negara bangsa pasca kolonialisme Eropa di Asia (tenggara). Perbatasan Indonesia dengan Philipina dari perspektif kekinian maka akan berhenti pada batas-batas geografis yang dibuat dengan landasan

berdirinya negara nasional. Akan tetapi jikadilihat dari sejarah kawasan Laut Sulawesi abad ke-19, akan tampaknya betapa sulit menegaskan garis-garis batas itu. Faktornya adalah sejarah dari jaringan maritim yang terbentuk sejak zaman Kesultanan Ternate hingga abad ke-19. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa jaringan pelayaran tradisional itulah yang menjadi faktor perekat keterhubungan antar bagian sekaligus masih hidupnya ingatan kolektif di kalangan masyarakat di kawasan itu.

Sementara itu di bagian timur kawasan Nusantara pun berlangsung pelayaran tradisional yang masih menyisakan ingatan bersama. Perjumpaan Austronesia dan Melanesia telah lama berlangsung di -Dunia Maluku (Andaya 1993). Dinamika geo-sejarah yang terjadi di Maluku (utara) catatan Portugis pada awal dekade kedua abad ke-16. Jacob menghimpun mitos Bikusigara mengisahkan mengenai empat telur ular besar yang kemudian menetas menjadi empat orang. Tiga orang adalah laki-laki yang kemudian menjadi Raja : Bacan, Papua, Butun-Banggawai, dan seorang perempuan menjadi isteri Raja Loloda. Kisah ini hendaknya jangan dilihat dari segi mitos yang tidak dapat dipercaya kebenarannya, melainkan seharusnya ditempatkan ke dalam dunia pengetahuan geografi yang luas. Suatu cakupan wilayah atau geo-budaya yang menggambarkan pertalian keluarga dan kekerabatan masyarakat di kepulauan Maluku dengan Papua Barat. Secara historis dapat dijelaskan mengenai hubungan itu, yakni melalui wilayah kekuasaan Tidore. Seperti ada -kesepakatanll antara Ternate yang bergerak memperluas kekuasaannya ke bagian barat ke Sulawesi, Tidore ke arah timur melalui Kepulauan Raja Ampat dan menjcapai Fak-Fak dan Sorong, hingga Teluk Cenderawasih.

Di kawasan ini tampak juga ada gejala perubahan dari geo-budaya ke ranah politik. Mirkonesia dan Melanesia misalnya belakangan ini menunjukkan gerakan politik, suatu gerakan yang mendukung -Papua Merdeka. Ikatan sejarah yang relatif lemah antara Papua dengan bagian terbesar lainnya dari Indonesia, menyebabkan isu melepaskan diri dari NKRI menjadi kuat.

KEPUSTAKAAN

- Adam, Ahmat (Penyunting), -Pengenalanll dalam *Sulalat u's Salatin*: Yakni per[u]turan segala raja-raja Dialih aksara dan disunting dengan kritis, serta diberi anotasi dan Pengenalan; Dikaji dan diperkenalkan oleh Ahmat Adam, Kuala Lumpur: Yayasan Karyawan, 2016.
- Braudel, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in The Age of Philip II*. Two Volume. Berkeley: University of California Press, 1966.
- Chaudhuri K. N. *Trade and Civilisation in the Indian Ocean An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1989 (First Published 1985)
- _____. *Asia Before Europe Economy and Civilisation of the Indoan Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- Gungwu, Wang. —A Two-Ocean Mediterraneanll dalam Geoff Wade & Li Tana (eds). *Anthony Reid and The Study of Southeast Asian Past*. Singapore: ISEAS Publisher, 2012:69-84.
- Kratoska, Paul, H. Eds. Ramco Raben, Henk Schulte Norldholt eds. *Locating Southeast Asia : Geographies of Knowledge and Politics of Space*. Ohio:

- Ohio University Press Athens, 2006.
- Ishak, Mohd. Arof. *The Malay Civilization*. Kuala Lumpur: Persatuan Sejarah Malaysia, 2007.
 - Lopian, A.B. —Sejarah Nusantara Sejarah Baharil. Pidato Pengukuhan Guru Besar Tidak Tetap FSUI 1992.
 - Macknight, C.C. —Changing Perspectives in Inland Southeast Asia dalam David G. Marr and C.C. Milner eds. *Southeast Asia in 9th to 14th Centuries*. Singapore, Institute of Southeast Asian Studies 1986.
 - Susanti, Ninie, Hasan Djafar, Edhie Wujantoro (penyunting). *Melacak Sejarah Kuno Indonesia Lewat Prasasti: Kumpulan Tulisan Boechari*. Jakarta: KPG, 2012.
 - Sutherland, Heather. —Southeast Asian History and the Mediterranean Analogy dalam *Journal of Southeast Asia Studies*, 34 (1), pp 1-20 February 2003. Printed in the United Kingdom. 2003. The National University of Singapore.
 - _____. —Contingent Devices dalam Kratoska, Paul, H. Eds.
 Ramco Raben, Henk Schulte Nordholt eds. *Locating Southeast Asia : Geographies of Knowledge and Politics of Space*. Ohio: Ohio University Press Athens, 2006, pp 20-59.
 - Zuhdi, Susanto. —Perspektif Melayu-Nusantara Dalam Dialog Kesenjangan Malaysia-Indonesia. Dalam Musni Umar dan Pudentia MPPS, *Membangkitkan Memori Kolektif Kesenjangan Indonesia-Malaysia*. EPG Indonesia- Malaysia. Jakarta, Diterbitkan oleh INSED dan EPG Indonesia bekerjasama dengan Masyarakat Sejarawan Indonesia dan Persatuan Sejarah Malaysia, 2011: 82-96.
 - _____. *Nasionalisme, Laut, dan Sejarah*. Depok: Komunitas Bambu, 2014.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Jawa dan Jaringan Perdagangan Maritim
Di Nusantara Pada Perode Awal Modern

Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

JAWA DAN JARINGAN PERDAGANGAN MARITIM DI NUSANTARA PADA PERODE AWAL MODERN*

Singgih Tri Sulistiyono**

Pendahuluan

Makalah ini mencoba untuk mengkaji peran Jawa dalam jaringan perdagangan maritim di Nusantara pada awal periode modern ketika kekuatan maritim Jawa yang berbasis di kawasan sepanjang pantai utara (pantura) Jawa berhadapan dengan ekspansi kekuatan maritim baru yaitu kekuatan maritim Eropa. Meskipun bukan merupakan sesuatu yang baru, kajian ini barangkali merupakan sesuatu yang menarik dengan mengingat masih banyak orang yang berpendapat bahwa kehidupan masyarakat Jawa pascakerajaan Demak (runtuh 1568) merupakan masyarakat feodal yang seluruhnya berbasiskan kehidupan agraris. Bahkan seorang ahli Indonesia klasik yang sangat terkenal, D.H. Burger, menyatakan bahwa setelah hancurnya armada maritim Demak akibat kegagalannya dalam serentetan penyerangan ke Malaka pada 1511, 1554, dan 1574 armada Jawa sudah lemah sekali ketika Belanda datang.¹

Selanjutnya, keadaan ini diperparah dengan suasana instabilitas politik internal sebagai akibat dari serangkaian konflik suksesi serta serentetan penghancuran kota-kota pantura Jawa oleh kerajaan Mataram. Seperti diketahui bahwa kerajaan Mataram di pedalaman Jawa Tengah telah melakukan penyerangan terhadap kota-kota dagang penting di pantura Jawa Tengah dan Timur yang tidak mau tunduk terhadap kekuasaannya, menyusul keruntuhan kerajaan Demak. Penaklukan itu dilakukan terhadap Demak (1604), Pasuruan (1616), Lasem (1617), Tuban (1617), Tuban (1619), Gresik (1618 dan 1622), Madura (1624), dan Surabaya (1625), serta Pati (1627). Setelah itu Mataram juga memonopoli perdagangan beras yang merupakan sumber kekayaan para pedagang pesisir. Burger menyatakan bahwa sebagai akibat dari berbagai kondisi tersebut telah membuat: „orang-orang Jawa dalam tahun 1657 tidak dapat mengurus sendiri pengiriman beras dengan kapal ke Batavia dan dalam tahun 1677 orang-orang Jawa disebut tidak berkecakapan di laut“. Dalam masa selanjutnya Jawa digambarkan memasuki proses feodalisasi yang sangat akut dengan basis ekonomi agraris yang tertutup dari dunia luar. Jawa mengalami involusi kebudayaan yang memungkinkan bagi lahirnya budaya feodal Jawa yang sangat *sophisticated* dengan hirarkhi yang sangat ketat, baik dalam bidang politik, ekonomi, pergaulan sosial, maupun dalam bidang bahasa. Digambarkan di situ bahwa Jawa telah terisolir dan tertutup dari dunia luar dengan mengembangkan ekonomi subsistensi (*self-sufficient*).² Sementara itu dunia maritim khususnya pelayaran dan perdagangan serta kontrol terhadap laut berada di tangan VOC. Dengan demikian seolah-olah kekuatan maritim orang Jawa yang pernah malang-melintang antara India dan Cina seolah-olah secara mendadak mengalami kehancuran dan kematian dengan hadirnya dominasi VOC.

Deskripsi historis mengenai tragedi maritim di Jawa tersebut perlu direkonstruksi ulang. Andaiapun kekuatan maritim Jawa mengalami perubahan barangkali itu lebih merupakan sebuah proses adaptasi untuk mempertahankan survivalitas mereka. Demikian juga andaiapun mereka mengalami kehancuran barangkali bukan berlangsung seolah-olah

*Makalah disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah X yang diselenggarakan oleh Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia (Jakarta: 7 – 10 November 2016).

**Dosen Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro.

¹D.H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I* (Terjemahan Prajudi Atmosudirdjo) (Jakarta: Pradnjaparamita, 1962), hlm. 46.

²*Ibid.*, hlm. 59, 76 – 91.

secara mendadak namun lebih merupakan sebuah proses yang memakan waktu. Dalam konteks tertentu perubahan itu dapat dilihat terutama bukan sebagai sebuah kematian, namun sebuah proses adaptasi dalam menghadapi situasi baru yang sangat menekan. Selain itu, barangkali tidak semua aspek dalam sektor kemaritiman Jawa mengalami nasib yang tragis. Sektor kemaritiman di sini bisa mencakup pelayaran, perdagangan, perkapalan, kepelautan, perikanan, perompakan, dan sebagainya. Makalah ini mencoba untuk mengkonstruksi peran Jawa dalam konteks jejaring pelayaran dan perdagangan di Nusantara pada masa awal periode modern.

Jawa dalam Dinamika Maritim Nusantara Periode Pra-modern

Peran Jawa dalam dunia maritim di Nusantara sudah muncul sejak masa-masa awal abad masehi. Ketika kerajaan Sriwijaya berkembang pesat di dunia Melayu sejak abad ke-7 masehi, kerajaan-kerajaan di Jawa seperti Tarumanegara dan Kalingga juga berkembang menjadi kerajaan yang memiliki perhatian di bidang kemaritiman. Keadaan ini tampaknya mengalami perkembangan yang pesat terutama semenjak abad ke-10 masehi ketika pusat kerajaan Mataram di Jawa Tengah berpindah ke Jawa Timur. Oleh sebab itu kompetisi dan konflik antara Sriwijaya dan kerajaan-kerajaan di Jawa yang berpusat di Jawa Timur menunjukkan intensitas yang semakin tinggi.

Munculnya kekuatan politik di Jawa Timur memberikan dampak yang signifikan bagi perekonomian daerah di kawasan pantura Jawa bagian timur pada khususnya dan kepulauan Indonesia pada umumnya.³ Berbeda dengan kerajaan Mataram di Jawa Tengah yang diyakini sangat bergantung pada ekonomi pertanian sawah, wilayah pesisir dan lembah-lembah sungai di Jawa Timur, khususnya sungai Brantas, pada waktu itu belum berkembang sebagai daerah-daerah pertanian yang surplus yang dapat mendukung kekuatan politik kerajaan baru ini. Oleh karena itu, sejak periode awal raja-raja di Jawa Timur memberi perhatian yang lebih terhadap perdagangan maritim baik di kawasan timur maupun barat yang berada di bawah kontrol Sriwijaya.

Selama pemerintahan di Jawa Timur dipegang oleh Airlangga (1009 – 1042) dan pemerintahan di Sriwijaya di bawah raja Sanggramawijayottunggawarman terjadilah semacam *gentlement agreement*. Keduanya saling tidak menyerang sehingga konflik antara „dunia Melayu“ dan „dunia Jawa“ mereda. Dalam masa tenang ini Airlangga mulai membangun perekonomian negaranya. Pada waktu itu ekonomi persawahan Jawa Timur yang belum maju sebagaimana Jawa Tengah mulai dibangun dengan membuat bendungan pada Sungai Brantas di daerah Waringin Supto. Di samping sektor ekonomi agraris, Airlangga juga melakukan pembangunan terhadap sektor ekonomi maritim. Pelabuhan Ujung Galuh di muara Sungai Brantas diperbaiki, sedangkan pelabuhan Kambang Putih (Tuban) diberi hak-hak istimewa sehingga perdagangan menjadi ramai. Banyak kapal Sriwijaya yang datang berdagang di pelabuhan ini, demikian juga kapal-kapal India dan Cina.

Peiode damai antara kerajaan Airlangga yang juga dikenal dengan Kerajaan Kahuripan dan kerajaan Sriwijaya ini semakin mantap ketika terjadi perkawinan antara Airlangga sendiri dengan putri dari Sanggramawijayottunggawarman. Demikian juga perdamaian karena perkawinan ini juga menyelimuti hubungan antara Bali dengan kerajaan Jawa Timur.⁴ Masa

³O.W. Wolters, „Studying Srivijaya“, *JMBRAS* 2 (52) (1979), hlm. 6. Lihat juga H.G. Quaritch Wales, „The Extent of Srivijaya’s Influence Abroad“, *JMBRAS* 1 (51) (1978), hlm. 5.

⁴Airlangga adalah putra dari Mahendradatta dengan Dharmodayana Warmadewa (seorang raja Bali). Mahendradatta merupakan adik Dharmawangsa, sedangkan Airlangga adalah menantu sekaligus keponakan Dharmawangsa. Lihat Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia Jilid II* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975), hlm. 96.

damai ini juga ditunjang oleh semacam kesepakatan yang tidak tertulis, atau bahkan mungkin tidak pernah diucapkan, bahwa Sriwijaya dibiarkan berkuasa di kepulauan Indonesia bagian barat, sedangkan Airlangga berkuasa di kepulauan Indonesia bagian timur. Di samping itu, keduanya memiliki hubungan yang sangat luas di bidang pelayaran dan perdagangan.⁵

Pada abad XII Kerajaan Kediri (sebagai pewaris salah satu Kerajaan Kahuripan) mendominasi panggung politik di Jawa Timur dan kepulauan Indonesia bagian Timur khususnya Maluku.⁶ Menurut berita Cina, Kediri merupakan kerajaan yang sangat terorganisir dengan baik. Suatu hal yang menarik perhatian adalah bahwa pada masa pemerintahan raja Sri Gandra (1181-1182) dikenal jabatan „senapati sarwajala“ yang dapat disamakan dengan laksamana laut pada waktu sekarang ini. Adanya jabatan ini dalam struktur pemerintahan kerajaan Kediri mengisyaratkan bahwa kerajaan ini memiliki suatu angkatan laut yang terorganisir dengan baik. Selain itu jaringan perdagangan juga dikembangkan terutama ke Indonesia bagian timur. Daerah ini menjadi penting secara ekonomi dan politik karena merupakan penghasil komoditi yang sangat penting yaitu rempah-rempah. Banyak pedagang Nusantara dan termasuk pedagang Arab serta Gujarat berdagang di kawasan ini. Ternate merupakan salah satu daerah bawahan Kediri.⁷

Kerajaan Kediri runtuh pada tahun 1222 dan muncullah negara baru di Jawa Timur yaitu kerajaan Singasari yang didirikan oleh Ken Arok. Pada masa raja Singasari terakhir (raja Kertanegara yang memerintah tahun 1268-1292) pengaruh kerajaan ini sangat luas di berbagai kawasan Nusantara. Berg berpendapat bahwa ketakutan terhadap ekspansi Mongol merupakan sumber utama politik ekspansi Kertanegara untuk membangun persekutuan dengan berbagai kekuatan di Nusantara seperti Bali, Kalimantan Barat, Semenanjung Melayu (Pahang) dan bahkan hingga Champa.⁸ Namun demikian di wilayah kekuasaannya sendiri ia bertindak sangat tegas terhadap setiap pengkianatan dan upaya-upaya untuk menjegal kebijaksanaan politiknya. Menurut penuturan kitab Negarakertagama, pada tahun 1280 ia telah memadamkan pemberontakan yang dipimpin oleh Mahisa Rangkah. Langkah berikutnya adalah memastikan bahwa Madura berada di bawah komandonya dengan menempatkan orang yang setia menyokong politiknya yaitu Arya Wiraraja.⁹

Apapun usaha Kertanegara untuk membentengi serangan Mongol dengan membangun aliansi di Nusantara tidak berhasil dengan mendaratnya pasukan Mongol di Tuban pada tahun 1293, meskipun sebetulnya kehancuran Kertanegara berasal dari pengkianatan dari

⁵Dari catatan yang dibuat oleh Chao Ju-kua pada pada abad XII diketahui bahwa Sriwijaya „menguasai laut dan mengawasi lalu-lintas asing di Selat Malaka“. Ia juga bercerita bahwa pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya memiliki hubungan dagang dengan Jung-ya-lu (pelabuhan Ujung Galuh, di muara Sungai Brantas). Lihat Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 60.

⁶Leonard Y. Andaya, *Dunia Maluku: Indonesia Timur pada Zaman Modern Awal*, terjemahan Septian Dhaniar Rahman (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 344.

⁷D.G.E Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1975), hlm. 69.

⁸Kubhilai Khan, kaisar Mongol, telah mengirimkan utusannya ke Singasari pada tahun 1280, 1281, 1286 dan terakhir pada tahun 1289, untuk minta pengakuan tunduk dari raja Kertanegara. Armada utusan terakhir yang dipimpin oleh Meng-Ch“i ditolak oleh Kertanegara dengan penghinaan pada muka Meng-Ch“i. Mendengar penghinaan yang dilakukan oleh Kertanegara, Kubhilai Khan sangat marah dan kemudian mengirimkan suatu armada untuk menghukum Kertanegara. Armada yang dikirim tersebut baru sampai di Jawa pada tahun 1293 pada saat Kertanegara sudah tidak berkuasa lagi di Jawa. Lihat Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 108. Lihat juga Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 73.

⁹Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 74.

dalam yang dilakukan oleh Jayakatwang (sisa-sisa keturunan rejim Kediri). Tindakan Jayakatwang ini menyebabkan usaha Singasari untuk menyatukan Nusantara di bawah pimpinannya gagal.

Politik Pan-Nusantara yang dijalankan oleh Kertanegara ini dilanjutkan oleh kerajaan pengganti Singasari yaitu Majapahit, terutama pada masa pemerintahan raja Hayam Wuruk dengan patihnya yang bernama Gajah Mada.¹⁰ Perbedaannya adalah jika pada masa Kertanegara, Pan-Nusantara dicapai dengan jalan diplomasi yang persuasif untuk menyadarkan adanya bahaya luar, dengan cara membina hubungan spiritual, dan lewat perkawinan politis dalam rangka untuk menciptakan front anti ekspansi Mongol di Asia Tenggara, maka Pan-Nusantara jaman Majapahit dilanjutkan dengan peneguhan kekuasaan secara politik dan dalam beberapa kasus juga dengan cara-cara militer. Disebutkan adanya 98 negara vasal Majapahit dalam Kitab Pararaton dan Negarakertagama.¹¹ Juga disebutkan adanya negara-negara sahabat Majapahit seperti Siam, Burma, Champa, Vietnam, Cina, Benggala. Negara-negara sahabat ini memiliki hubungan ekonomi dengan Majapahit.¹² Tentunya hubungan Majapahit dengan daerah-daerah kekuasaannya di Nusantara dihubungkan dengan jaringan maritim lewat aktivitas perdagangan.¹³ Ekspedisi Cheng Ho antara tahun 1405 dan 1433, yaitu ketika Majapahit sudah mulai melemah, mengakui bahwa perdagangan Jawa masih kuat dan bersumber dari kemampuan pelayarannya sendiri. Bahkan misi dagang ke Cina dipandang bertujuan untuk mengembangkan perdagangan lokal mereka sendiri.¹⁴

Ekspansi Majapahit ke kawasan seberang dimulai sekitar tahun 1347. Tentunya armada laut Majapahit secara periodik melakukan kunjungan ke berbagai wilayah di Nusantara untuk memperoleh pengakuan formal atau sekedar pamer kemegahan armada kerajaan sehingga mendorong penguasa lokal untuk memberikan upeti kepada Majapahit mungkin secara sukarela. Sudah barang tentu kekuatan jaringan dan armada dagang Majapahit akan mampu memberikan sanksi kepada penguasa lain yang menunjukkan sikap bermusuhan kepada Majapahit.

Dalam salah satu ulasannya mengenai perkembangan kota Malaka sejak akhir abad XIV, R.J. Wilkinson mengatakan bahwa kota ini berkembang dari sebuah desa nelayan yang

¹⁰Vlekke menunjukkan dengan jelas bahwa cita-cita Gajah Mada untuk menyatukan Nusantara di bawah Majapahit diilhami oleh cita-cita raja Kertanegara pada masa Singasari. Lihat B.H.M. Vlekke, *Nusantara* (The Hague: 1959), hlm. 69. Lihat juga J. Minattur, „Gaja Mada’s Palapa“, *JMBRAS* 1 (1966), hlm. 185-187.

¹¹Antara lain: Palembang, Jambi, Kampar, Siak, Rokan, Lamuri, Barus, Haru di Sumatra; Pahang, Kelang, Sai dan Trengganu di Semenanjung Malaya; Sampit, Kapuas, Barito, Kutai and Sedu di pulau Kalimantan; Butung, Luwuk, Banggai, Tabalong di Sulawesi; Wandan di Maluku; Seran di Irian; Sumba dan Timor di Nusatenggara. Lihat A.B. Lapien, „The maritime network in the Indonesian archipelago in the fourteenth century“, in: SEAMEO Project in Archeology and Fine Arts SPAFA, *Final report: Consultative workshop on research on maritime shipping and trade networks in Southeast Asia* (Cisarua, West Java, Indonesia: 20-27 November 1984) 71-80. Mengenai beberapa catatan mengenai pengaruh Majapahit di Semenanjung Melayu berdasarkan sumber-sumber tradisional lihat C.O. Blagden, „Notes on Malay History“, *JMBRAS* 53 (1909), hlm. 139-162.

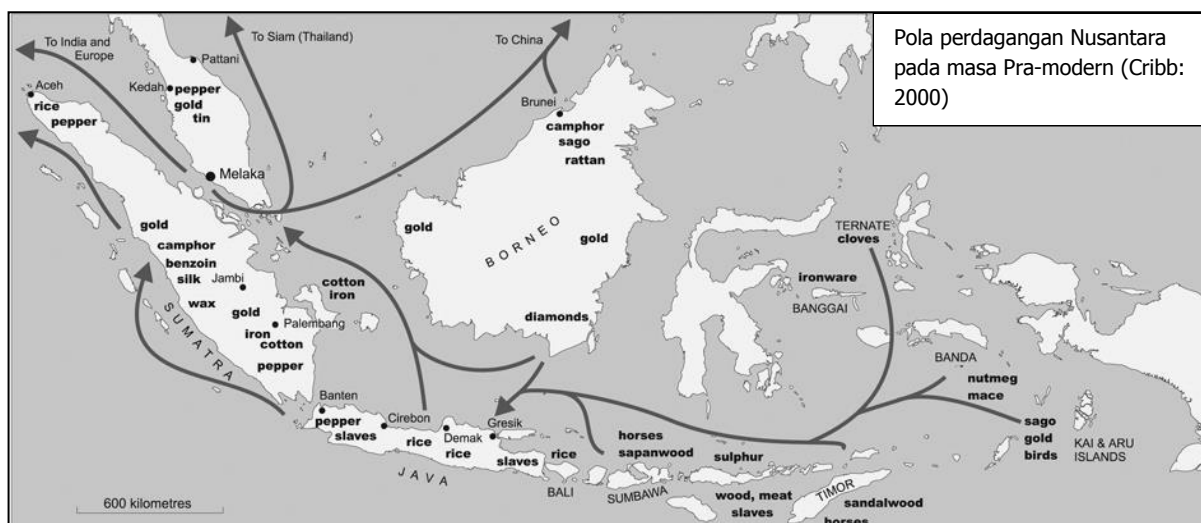
¹²Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 85.

¹³Yang meragukan kebesaran Majapahit antara lain C.C. Berg, „De Sadeng Oorlog en de Myth of Great Majapahit“, *Indonesia* 5 (1951/52), hlm. 385-dst.

¹⁴Haraprasad Ray, „The South East Asian Connection in Sino-Indian Trade“, dalam: Rosemary Scott & John Guy (eds), *South East Asia & China: Art, Interaction & Commerce* (London: SOAS, 1994), hlm. 50.

dihuni oleh suku Sakai-Laut (Orang Laut) menjadi kota perdagangan yang penting adalah sebagai akibat dari ekspansi yang dilakukan oleh kerajaan Majapahit terhadap berbagai kota penting di sekitar Selat Malaka. Dia menggambarkan bahwa secara tiba-tiba Majapahit menempatkan diri sebagai bangsa penakluk di kawasan Asia Tenggara. Dengan menggunakan armadanya, Majapahit telah menyapu sisa-sisa pusat kerajaan Sriwijaya di Palembang. Selain itu armada Majapahit juga melakukan penaklukan terhadap Singapura. Ekspedisi Majapahit juga telah menaklukkan pelabuhan penting di ujung utara Sumatra yaitu Pasai dan selanjutnya Langkasuka (Ligor) di Semenanjung Melayu. Rangkaian penaklukan terhadap kota-kota pelabuhan tersebut (antara tahun 1370-1380) menurut Wilkinson telah mendorong berkembangnya kota Malaka. Perkembangan ini berkaitan dengan migrasi para pedagang dari kota-kota itu menuju ke Malaka dan selanjutnya menjadikannya sebagai kota dagang internasional yang bersifat kosmopolitan. Jadi rangkaian penaklukan Majapahit mendorong perkembangan kota Malaka yang menurut sumber-sumber lokal juga didirikan oleh keturunan orang Majapahit dari Palembang.¹⁵ Dengan demikian dalam perkembangan selanjutnya orang Jawa mendominasi kehidupan kota Malaka ketika Portugis datang pertama kali pada tahun 1509.

Pentingnya transportasi laut dan sungai pada zaman Majapahit bisa diterima secara akal sehat mengingat bahwa wilayah Majapahit khususnya daerah di sekitar ibukota merupakan hutan pegunungan dengan sungai-sungai besar. Di sini peranan sungai Brantas sebagai media transportasi menjadi sangat penting. Pada waktu itu kapal-kapal laut masih bisa berlabuh di pelabuhan Canggü yang merupakan pelabuhan sungai besar yang dekat dengan ibukota Majapahit. Duarte Barbosa yang pernah singgah di Jawa pada perempatan pertama abad XVI mengatakan bahwa di samping memiliki jung-jung untuk pelayaran samudera, orang-orang Jawa juga memiliki kapal yang „*well-built light vessels propelled by oars*“ yang biasanya digunakan untuk aktivitas perompakan.¹⁶ Kemampuan armada dagang Majapahit tidak dapat



diragunakan lagi untuk melayari laut-laut di Nusantara tetapi juga samudera lepas dalam perdagangan internasional. Tome Pires yang datang di Jawa pada awal abad XVI mengatakan bahwa seratus tahun sebelum ia datang, Jawa memiliki kekuasaan yang sangat besar di mana kapal-kapalnya berlayar hingga mencapai Aden dan Majapahit memiliki hubungan dagang utama dengan kerajaan Keling (India), Benggala, dan Pasai (Sumatra). Ia menambahkan bahwa:¹⁷

¹⁵R.J. Wilkinson, „The Malacca Sultanate“, *MBRAS* 61 (1912), hlm. 67-71.

¹⁶B.E. Colless, „Majapahit Revisited: External evidence on the Geography and Ethnology of East Java in the Majapahit Perios“, *JMBRAS* 2 (1975), hlm. 132.

¹⁷*Ibid.*, hlm. 138.

„it had the whole of the trade at that time...gathered together such great merchants with so much trade along its sea coasts, that nowhere else so large so rich was known. Some of them were Chinese, some Arabs, Parsees, Gujaratees, Belgalees and many other nationalities’.

Kerajaan Majapahit berkembang bukan hanya dari basis ekonomi pertanian namun juga pengembangan kegiatan pelayaran dan perdagangan sebagai sebuah negara maritim. Perdagangan laut itu bukan hanya dilakukan antara satu daerah dengan daerah lain di Nusantara, tetapi juga perdagangan internasional dengan kawasan yang lebih luas. Pigeaud menemukan bukti bahwa barang-barang impor telah dikenal oleh masyarakat Majapahit hingga pedalaman, seperti tekstil dari India dan barang-barang dari Cina seperti mata uang, barang-barang pecah belah dan batu mulia.¹⁸ Sementara itu, Chao Ju-Kua memberikan kesaksian bahwa komoditas Cina yang dibeli oleh para pedagang Jawa mencakup emas, perak, sutera, pernis, dan porselin. Begitu berkembangnya daya beli para pedagang Jawa sehingga menyebabkan Kekaisaran Cina pada suatu saat pernah melarang perdagangan dengan Jawa karena menyebabkan terjadinya penyedotan mata uang Cina ke Jawa melalui perdagangan rempah-rempah, khususnya lada.¹⁹

Kontak dagang dengan kawasan yang lebih luas juga dapat dilihat dari hasil penelitian antropologis di Kelantan (Malaysia). Dari hasil-hasil temuan penelitian pada awal abad XX telah membuktikan bagaimana pengaruh magis kekuasaan Majapahit sangat besar di kawasan ini. Di kawasan ini banyak ditemukan „pitis Jawa“ atau „jimat Jawa“ (*Javanese amulets*) atau juga disebut „Pitis Semar“ yang masih diyakini memiliki kekuatan gaib dan memiliki kekuatan untuk menyembuhkan berbagai penyakit. „Jimat Jawa“ berbentuk seperti mata uang perunggu dan/ atau tembaga yang di tengah-tengahnya diberi lobang. Hampir semua „Jimat Jawa“ ini bergambar tokoh-tokoh wayang versi Jawa baik dari cerita Ramayana dan Mahabharata maupun dari cerita Panji yang dipadang memiliki sifat-sifat ketuhanan. Barangkali pada awalnya koin ini betul-betul digunakan untuk transaksi perdagangan, namun pada periode selanjutnya ketika koin ini tidak digunakan lagi dan tentu saja menjadi barang langka, maka selanjutnya koin ini mengalami perubahan fungsi yaitu digunakan untuk tujuan-tujuan magis oleh seorang tabib ataupun dukun sehingga benda ini sering disebut *‘keramat’*. Benda ini digunakan untuk menyembuhkan penyakit, mencari barang berharga yang hilang, dan untuk menyembuhkan orang-orang yang kesurupan jin.²⁰

Seorang pengelana Portugis, Tome Pires, yang berkunjung di pelabuhan-pelabuhan di Jawa pada awal abad XVI mendengarkan dengan telinganya sendiri bahwa kebesaran Majapahit masih beredar di kalangan banyak orang pada waktu itu. Ia mengatakan bahwa:²¹

They say that the island of Java used to rule as far as the Moluccas (Maluco) on the eastern side and (over) a great part of the west; and that it had almost all this for a long time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state.

¹⁸Th. Pigeaud, *Java in the Fourteenth Century: A Study in Cultural History*IV (The Hague: 1960-1963), hlm. 500.

¹⁹Colless, „Majapahit Revisited“, hlm. 138.

²⁰A. Rentse, „Majapahit Amulets in Kelantan“, *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 300-304.

²¹A. Cortesao, *The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512-1515* (London: Hakluyt Society Series, 1944), hlm. 74. Lihat juga Colless, „Majapahit Revisited“, hlm. 124-161.

Kemunduran Majapahit sebagai akibat dari perebutan kekuasaan di antara para keluarga kraton mengakibatkan ketidakmampuannya untuk mengontrol daerah-daerah yang dikuasai.²² Proses itu sejalan dengan berkembangnya agama Islam di pelabuhan-pelabuhan yang dikuasai Majapahit. Kehancuran internal mendorong pelabuhan-pelabuhan itu memisahkan diri dari Majapahit dan mendapatkan vitalitas baru dari semangat agama Islam. Meskipun entitas politik di Nusantara hancur sejalan dengan hancurnya Majapahit pada akhir abad XV namun jaringan-jaringan dagang semakin berkembang justru karena proses sentrifugal kekuatan politik ini. Dalam hubungan ini proses sentrifugal dalam entitas politik justru diikuti oleh proses integrasi ekonomi selama memasuki periode yang oleh Reid disebut sebagai *the Age of Commerce* (1450 – 1680) pada saat pedagang Islam mengambil peran yang sangat penting di kawasan Pantura Jawa dan bahkan di Asia Tenggara.²³

Jawa Memasuki Masa Modern Awal

Pada zaman keemasan Asia khususnya abad XV hingga XVII atau yang oleh Reid disebut sebagai kurun niaga (*the age of commerce*) kawasan pantura Jawa juga mengalami perkembangan yang pesat yang merupakan bagian inheren dari pelayaran dan perdagangan internasional. Pantura Jawa merupakan salah satu bagian penting dari apa yang oleh para sejarawan disebut sebagai the Java Sea zone²⁴ atau pun the Java Sea Networks atau jaringan Laut Jawa.²⁵ Jaringan Laut Jawa mencakup pulau Jawa itu sendiri (khususnya pantura), Bali, Lombok, Sumba, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan, Sumbawa dan Timor. Meskipun kawasan pantura terbagi terutama antara kekuasaan Sunda (Jawa bagian barat) dan Jawa (bagian tengah dan timur) namun secara ekonomi semua kawasan ini memiliki hubungan yang erat. Pada masa kejayaan Demak menyusul runtuhnya Majapahit, hampir seluruh kawasan pantura Jawa berada di bawah kontrol penguasa dan pedagang muslim. Namun demikian, distintegrasi politik kembali terjadi setelah adanya perpecahan kekuatan politik muslim antara Banten, Cirebon, Mataram, dan negara-negara kota di pantura Jawa bagian tengah dan timur hingga kedatangan VOC pada akhir abad ke-16.

Pada kurun niaga, Jawa terutama memasok beras ke luar Jawa seperti Kepulauan Maluku dan bahkan Malaka. Para pedagang Jawa membeli berbagai produk seperti rempah-rempah dan berbagai jenis hasil hutan (kamper, kemenyan, gambir, kayu cendana, dan sebagainya).²⁶ Orang-orang di Jawa tidak mengkonsumsi komoditas ini dalam skala besar tetapi barang tersebut diekspor kembali ke kawasan lain baik ke Cina maupun negara-negara di sebelah barat Selat Malaka. Sebagian pedagang asing datang langsung ke Jawa untuk mengambil komoditi yang dibawa oleh para pedagang Jawa yang mengambil berbagai komoditi yang mereka perlukan untuk dibawa ke Malaka atau ke negeri-negeri di sebelah baratnya hingga mencapai Timur Tengah. Namun sebagian dari mereka cukup datang di

²²Palembang sendiri sebagai bekas pusat kerajaan Sriwijaya diceritakan menjadi sarang dari perompak Cina setelah tahun 1377. Lihat misalnya R.W. McRoberts, „Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony“, *JMBRAS* 1 (59) (1986), hlm. 73.

²³Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450 – 1680*, Volume I: *The Lands below the Winds* (New Haven, London: Yale University Press, 1988). Volume II: *Expansion and Crisis* (New Haven, London: Yale University Press, 1993)

²⁴Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in The Early Southeast Asia* (Honolulu: Univirity of Hawaii, 1985), hlm. 25.

²⁵Singgih Tri Sulistiyono, “The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s – 1970s (Ph.D. dissertation Leiden University, 2003).

²⁶Jawa bagian barat, yaitu Banten juga menghasilkan rempah yang diperdagangkan di Malaka.

Malaka untuk menunggu para pedagang lokal dari Jawa, Bugis, Madura, Banjar, dan sebagainya yang membawa rempah-rempah dan komoditi tropis lainnya. Akhirnya semacam aktivitas barter terjadi, di mana orang-orang lokal memperoleh tekstil, barang logam, perhiasan, dan sebagainya yang dipertukarkan dengan rempah-rempah. Jawa tidak hanya sebagai pemasok komoditas ke daerah lain, tetapi juga sebagai entrepot utama perdagangan antara Kepulauan Maluku dan Malaka yang melibatkan seluruh kawasan Laut Jawa. Jawa bertindak sebagai gudang komoditas impor sebelum disalurkan ke daerah sekitarnya dari luar Jawa seperti Palembang, Lampung, Banjarmasin, Bali dan Lombok, dan pulau-pulau Maluku. Pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa menjadi titik pertemuan bagi para pedagang dari luar Jawa serta partner dagang asing mereka. Dengan demikian pada kurun niaga, perdagangan maritim di kawasan Laut Jawa merupakan bagian inheren dari perdagangan di kepulauan Nusantara yang memiliki tiga sumbu yaitu perdagangan antarpulau, perdagangan intra Asia dan perdagangan internasional.²⁷

Perkembangan perdagangan pantura dengan kawasan lain di Nusantara seiring dengan perkembangan perdagangan di antara pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa itu sendiri. Perdagangan lokal di antara pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa terjadi karena paling tidak didorong dua hal pokok, yaitu: pertama, dalam derajad tertentu adanya spesialisasi produk. Garam dari pantura Jawa bagian tengah dan timur, terasi dari Juana dan Cirebon, kain tradisional dari Jepara, beras dari pedalaman Jawa bagian tengah dan timur yang semuanya merupakan produk yang diperlukan oleh masyarakat dari pelabuhan-pelabuhan lain dan hinterlandnya termasuk Sunda Kelapa. Sebaliknya Sunda Kelapa menyediakan berbagai barang impor untuk diperdagangkan di Jawa. Seperti diketahui bahwa Sunda Kelapa merupakan pelabuhan ekspor-impor yang didatangi para pedagang dari berbagai wilayah seberang dari Sumatra, Kalimantan, Malaka, Makassar, Madura, dan sebagainya. Berbagai jenis tekstil dari India dapat dijumpai di pelabuhan ini dalam jumlah besar.²⁸

Faktor kedua terkait dengan fungsi beberapa pelabuhan khususnya Sunda Kelapa Sunda Kelapa sebagai *major port* yang berfungsi sebagai *collecting port* dan sekaligus sebagai *distribution point* untuk komoditi-komoditi impor dan ekspor setelah hancurnya Demak dan melemahnya posisi Cirebon. Dalam konteks ini, Pelabuhan-pelabuhan kecil di pantura Jawa mengirim berbagai komoditi untuk diekspor melalui Sunda Kelapa seperti garam, beras, berbagai produk ikan olahan, dan sebagainya. Kepulangannya, armada dagang dari pantura Jawa membawa barang-barang impor untuk diperdagangkan di pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa. Selanjutnya perlu dipahami juga bahwa pelabuhan-pelabuhan kecil di sepanjang pantura Jawa juga sangat penting perannya sebagai matarantai jaringan hubungan maritim di kawasan ini. Di samping sebagai pemasok barang kebutuhan sehari-hari bagi kapal atau prahu yang sedang lewat, pelabuhan-pelabuhan kecil itu juga memiliki hinterland yang tentu saja juga membutuhkan barang-barang impor.

Memang agak sulit untuk memperoleh data mengenai volume perdagangan pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa secara persis. Informasi dari van Leur sangat berharga untuk membandingkan volume perdagangan maritim Nusantara dalam bandingannya dengan Asia Tenggara secara umum. Ia memperkirakan bahwa pada abad ke-15 dan 16 perdagangan maritim Asia Tenggara dilayani oleh sekitar 480 kapal besar dan kecil dengan ukuran antara 200 hingga 400 ton. Dari jumlah itu, 330 hingga 340 kapal dengan ukuran sedang menghandel perdagangan antar pulau di Nusantara dan 115 kapal melayani perdagangan India dan Cina. Selain itu ia juga memperkirakan tonase pelayaran pada tahun 1622: Indonesia: 50.000 ton, Cina dan Siam: 18.000 ton, Aceh: 3000 ton, Koromandel: 10.000 ton,

²⁷Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Age of Asia* (Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press, 1998), hlm. 97.

²⁸Pires, *Suma Oriental*, hlm. 237-242.

Belanda: 14.000 ton (kurang dari 15%).²⁹ Pada tahun 1608 misalnya, sebuah kapal VOC mengangkut lada sebanyak 8.440 karung dari pelabuhan Banten.³⁰ Dengan demikian tampak dengan jelas bahwa ketika orang Belanda datang pertama kali ke Nusantara, mereka sebetulnya hanya merupakan minoritas pedagang yang kontribusinya masih sangat kecil.

Integrasi Teritorial Pantura Jawa pada Masa Awal Modern

Ketika memasuki era modern awal yang ditandai dengan kedatangan bangsa-bangsa Barat, kawasan pantura Jawa sudah memiliki pola perdagangan yang relatif mapan. Kawasan pantura Jawa merupakan tulang-punggung jaringan Laut Jawa. Pola perdagangan maritim ini tidak hanya menyangkut perdagangan maritim lokal dan antar pulau di Nusantara, tetapi juga perdagangan internasional. Namun demikian, pola perdagangan maritim ini mengalami berbagai penyesuaian setelah datangnya bangsa-bangsa Barat di Nusantara. Dalam hal ini, para pelaut Barat mengenalkan sistem perdagangan bersenjata yang menjadi pukulan besar bagi pedagang lokal sehingga menimbulkan berbagai penyesuaian.³¹

Penaklukan Malaka pada tahun 1511 memicu perkembangan pusat perdagangan muslim di tempat lain seperti Aceh, Johor, dan Brunei. Pada saat yang sama, ekspansi Portugis juga telah berperan merangsang pertumbuhan banyak emporium sepanjang pantai utara Jawa seperti Demak, Banten, Cirebon, Surabaya, dan sebagainya untuk menggantikan kerajaan pedalaman Majapahit dan Sunda. Perlu dicatat bahwa kehadiran Portugis sebagai pesaing dari para pedagang Muslim di Asia Tenggara secara tidak langsung membantu kebangkitan pantura Jawa setelah jatuhnya kerajaan Majapahit pada akhir abad ke-15. Namun demikian pertumbuhan ekonomi negara-negara pesisir di sepanjang pantura Jawa tidak hanya dipandang curiga oleh Portugis di Malaka, tetapi juga oleh Mataram sebagai kerajaan pedalaman Jawa Tengah yang kuat. Mataram mulai menaklukkan negara-kota di pantura Jawa pada awal abad ke-16 dengan pengecualian Banten.³²

Mataram menghancurkan hampir semua sumber daya ekonomi kota-kota pesisir pantura Jawa yang mengakibatkan eksodus para pedagang ke berbagai pelabuhan di luar Jawa, seperti Makassar dan Banjarmasin.³³ Semua kota perdagangan di sepanjang pantura Jawa menjadi lemah kecuali Banten ketika Belanda mulai memperluas monopoli mereka di kawasan ini pada abad ke-17. Akhirnya kekuatan Barat ini mengendalikankan pusat perdagangan pantura Jawa. Pada tahun 1619, VOC merebut kota Jayakarta, diikuti oleh kota-kota pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa. Di pertengahan abad ke-17, Belanda mengontrol perdagangan hampir seluruh kota pelabuhan di sebelah timur Jayakarta. Hanya melalui perang dan penerapan politik adu domba Belanda akhirnya berhasil menguasai Banten pada 1682. Pelabuhan-pelabuhan lain di Nusantara juga mengalami nasib yang sama. Pada 1641 Malaka pun juga berhasil direbut Belanda dari tangan Portugis.

²⁹Gunder Frank, *ReOrient*, hlm. 100.

³⁰A.B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 120.

³¹Lihat misalnya Pierre-Ives Manguin, „The vanishing jong: Insular Southeast Asian fleet in trade and war (Fifteenth to seventeenth centuries), dalam: Anthony Reid (ed.), *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power, and Belief* (Ithaca-London: Cornell University Press, 1993), hlm. 198-199.

³²Lihat Sulistiyono, “Perkembangan Pelabuhan. Lihat juga Sharon Siddique, *Relics of the past? A sociological study of the Sultanates of Cirebon, West Java* (Ph.D. dissertation, University of Bielefeld, 1977).

³³De Graaf & Th. Pigeaud, *Kerajaan-kerajaan Islam di Indonesia* (Jakarta: Grafiti Pers, 1989), hlm. 24-26.

Perlu dipahami bahwa salah satu tujuan utama pendirian VOC (1602) adalah untuk memperoleh produk yang diinginkan, yaitu rempah-rempah, untuk dapat dijual di Eropa sehingga mendapatkan keuntungan yang baik. Namun demikian, karena bisnis perdagangan maritim jarak jauh membutuhkan investasi yang besar dengan resiko yang sangat tinggi, maka diperlukan keuntungan kotor yang sebesar-besarnya untuk menutup biaya operasional. Alasan itulah yang rupanya mendorong para petinggi VOC untuk merumuskan berbagai kebijakan yang spektakuler antara lain, terlibat dalam perdagangan intra Asia guna memperoleh „alat tukar“ yang dapat digunakan untuk membeli rempah-rempah. Selain itu, karena sering menghadapi monopoli dan perang harga di daerah produsen, akhirnya juga mendorong VOC untuk menegakkan monopoli dengan jalan kekerasan dan perang.

Pada awal pendirian VOC, sebetulnya pantura Jawa belum merupakan kawasan yang penting bagi VOC karena pada waktu itu Jawa belum menghasilkan komoditi yang dibutuhkan Eropa kecuali lada dari Banten dan baru sejak awal abad ke-18 adalah kopi dari Priangan dan itu pun juga harus bersaing dengan kopi Yaman dan Karibia.³⁴ Dengan demikian, pantura Jawa bagian tengah dan timur belum begitu penting bagi VOC. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa arti penting Jawa bagi VOC pada waktu itu lebih terkait dengan kepentingan strategis-politis daripada ekonomis. Hal ini terkait dengan fungsi Batavia sebagai *rendes-vous* bagi jaringan pelayaran VOC di Asia dan bahkan organisasi VOC secara global dikendalikan operasionalnya di Batavia. Dalam konteks inilah Batavia menjadi semakin penting dan harus dilindungi keamanannya oleh VOC.³⁵ Oleh sebab itu bisa dipahami jika selama akhir abad ke-17 dan 18 kebijakan VOC di Jawa banyak ditujukan untuk melindungi Batavia yang pada gilirannya hal ini mempengaruhi ekonomi pantura Jawa dan sekaligus juga mendorong VOC untuk semakin terlibat dalam konflik teritorial dengan kekuatan-kekuatan politik di Jawa.

Serentetan konflik internal di Mataram yang berlarut-larut memungkinkan VOC menguasai setapak demi setapak wilayah pesisir Jawa bagian utara. Pada tahun 1705, atas jasanya membantu menyelesaikan pertikaian suksesi antara Amangkurat III melawan Paku Buwana I (yang didukung Kompeni), daerah Semarang bersama dengan Losari, Tegal, Donan, Cirebon, dan Madura Timur diserahkan kepada Kompeni. Sisa-sisa daerah pasisiran Mataram lainnya akhirnya juga berhasil dikuasai Kompeni pada masa pemerintahan Paku Buwana II ketika Kumpeni membantu menumpas pemberontakan Cina (1740-1743). Melalui perjanjian tanggal 1 Nopember 1743 dan perjanjian 18 Mei 1746, daerah-daerah Pasisiran Mataram yang masih tersisa diserahkan kepada Kompeni.³⁶ Terhadap wilayah pantura Jawa yang telah dikuasainya itu, VOC menggantikan kedudukan Mataram yaitu melakukan monopoli terhadap komoditi yang menjadi kepentingannya seperti beras. Hanya perbedaan yang menyolok adalah bahwa jika pada masa Mataram perkapalan dan armada pribumi dikembangkan untuk kekuatan kerajaan, maka pada masa VOC ini potensi kekuatan laut pribumi di Jawa yang sekiranya akan berpotensi mengancam keberadaan VOC betul-betul

³⁴G.J. Knaap, *Shallow waters, rising tide: Shipping and trade in Java around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 10.

³⁵Penyerangan Mataram terhadap Batavia sebanyak dua kali mungkin memberikan pengalaman berharga bagi VOC betapa berbahayanya jika mereka tidak menguasai kekuatan politik di Jawa.

³⁶Tentang Perang Pacinan lihat Willem G.J. Remmelink, *Perang Cina* (Yogyakarta: Jendela, 2001).

ditindas tetapi yang menguntungkannya masih tetap dipertahankan dan bahkan didorong berkembang.³⁷

Sejak pertengahan abad ke-18 VOC bukan hanya berhasil menguasai seluruh pantai utara Jawa namun juga mulai menjinakkan para penguasa di Mataram terutama setelah Perjanjian Giyanti tahun 1755. Setelah itu pantura Jawa menduduki posisi yang sangat penting dalam konteks kerajaan bisnis VOC secara global. Sebaliknya, penguasaan atas kawasan di Luar Jawa menjadi kurang penting.³⁸ Secara politik, wilayah pantura Jawa mengalami reintegrasi di bawah kekuasaan VOC yang pada gilirannya juga sangat berpengaruh terhadap kegiatan pelayaran dan perdagangan lokal. Agar bisa diatur secara efektif dan efisien, kawasan pantura dibagi menjadi empat provinsi yaitu Banten, Batavia, Cirebon dan Pantai Utara dan Timur Jawa. Di kawasan-kawasan inilah sekitar 30% dari seluruh kekuatan VOC ditempatkan.³⁹

Dengan demikian, sejak pertengahan abad ke-18 secara politis Batavia sudah terlindungi dengan dapat dikuasainya dan dikendalikannya kerajaan Banten dan Mataram. Persoalannya hanya menyangkut upaya untuk kemakmuran dan keberlanjutan serta pembangunan kota Batavia. Pada waktu itu yang dibutuhkan Batavia adalah beras untuk mencukupi konsumsi penduduk dan bahan-bahan bangunan untuk membangun Batavia sebagai pusat VOC di seluruh dunia. Meskipun monopoli beras oleh kerajaan Mataram sudah dipatahkan dengan berhasil dikuasainya pantura Jawa, namun bukan berarti dengan sendirinya ada jaminan bahwa Batavia akan memperoleh beras yang cukup. Oleh sebab itu berbagai kebijakan diambil oleh VOC untuk mengatur perdagangan beras dan bahan bangunan khususnya kayu jati di kawasan pantura Jawa Tengah dan Timur. Dalam hal ini VOC memberikan tugas kepada bupati-bupati pantura untuk menjamin ketersediaan beras dan kayu jati bagi Batavia. Baru setelah Batavia dicukupi, kedua komoditi ini bisa dijual ke kawasan lain.

Jaringan Pelayaran Pantura Jawa

Dalam membahas jaringan perdagangan maritim pantura Jawa, ada beberapa variabel yang perlu dibahas antara lain kondisi alamiah pantura Jawa yang meliputi kondisi pantai, angin musim, kondisi pelabuhan dan produk-produk yang diperdagangkan, para aktor perdagangan, dan kapal atau pun prahu yang digunakan.

Kondisi Pantai

Secara umum hingga abad XIX kondisi fisik pantura Jawa adalah datar dan banyak ditumbuhi pohon-pohon besar. Agak jauh di pedalaman terlihat beberapa puncak gunung. Tinggi puncak-puncak gunung ini bervariasi mulai dari 10.000 sampai 11.000 kaki dan posisi mereka ditandai pada peta yang dibuat oleh orang-orang Barat. Keberadaan puncak gunung ini menjadi tanda alam yang sangat penting bagi pelaut terutama untuk pelayaran prahu dagang tradisional dan nelayan. Selama musim timur awan biasanya menutupi puncak gunung, tetapi di musim barat puncak tertinggi dapat dilihat dari jarak lebih dari 80 mil.

³⁷J.N.F.M. à Campo, „Indonesia as maritime state“, *paper* presented at The First International Conference on Indonesian Maritime History, „The Java Sea Region in an Age of Transition 1870-1970“ (Semarang: 1- 4 Desember 1999), hlm. 11.

³⁸F.S. Gaastra & J.R. Bruijn, „The Dutch East India Company’s shipping, 1602-1795, in a comparative perspective“, dalam: J.R. Bruijn & F.S. Gaastra (eds), *Ships, sailors and spices: East India companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries* (Amsterdam: NEHA, 1993), hlm. 178. Lihat juga F.S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (Zutphen: Walburg, 2002), hlm. 57-65.

³⁹Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 11.

Hampir di sepanjang pantura utara Jawa, sebagian besar garis pantai dapat didekati melalui alur pelayaran dengan kedalaman yang bervariasi antara 8 hingga 15 meter dengan kejauhan yang berbeda-beda pula. Kebanyakan pantai di pantura Jawa berlumpur dan berpasir terutama di dekat mulut sungai. Di beberapa tempat terdapat batu karang yang berbahaya.⁴⁰

Hingga abad XIX pantai sekitar Teluk Jakarta berupa lumpur lunak, meskipun di sekitarnya dijumpai pula dangkalan pasir dan beberapa terumbu karang. Kedalaman alur layar sekitar 15 hingga 20 meter untuk menuju pantai. Secara umum kedalaman 5 meter akan ditemukan pada jarak 1 mil dari pantai. Jalur pelayaran ini cukup terlindung oleh kepulauan Seribu dari ancaman ombak besar selama musim muson barat. Keberadaan gundukan pasir dan terumbu terletak di dekat alur pelayaran biasanya oleh pengelola pelabuhan ditandai dengan pelampung, meskipun seringkali pelampung ini bergeser karena riak. Secara umum, pantai sekitar Jakarta datar, tetapi sekitar 30 mil di luar Jakarta terlihat beberapa puncak tinggi dari Gunung Gede, Pangrango, dan Salak.⁴¹ Puncak-puncak gunung itu dapat digunakan sebagai *seamarks* oleh pelaut yang akan berlabuh di Tanjung Priok. Pada waktu itu selama musim barat puncak ini dapat dilihat dari Teluk Jakarta tetapi jarang terlihat selama musim timur.⁴²

Kondisi pantai daerah sebelah di timur Jakarta tidak jauh berbeda dari pantai sekitar Teluk Jakarta. Beberapa pelabuhan kecil dapat ditemukan di kawasan sebelah timur seperti Cirebon, Tegal, dan Pekalongan. Selama musim barat, Cirebon menjadi tempat berlindung yang aman dari ombak laut yang tinggi. Gunung Ceremai dapat digunakan sebagai tengara untuk kapal yang berlayar di sepanjang pantai ini. Dari Cirebon ke pelabuhan Tegal, kapal harus berlayar sekitar 35 mil dari garis pantai. Daerah pedalaman dari kawasan ini berbukit dan bergunung. Puncak tertinggi adalah Gunung Slamet. Sedikit lebih ke arah timur dan lebih dekat ke laut adalah sebuah bukit yang disebut Gunung Gajah.⁴³

Sekitar 400 km dari Jakarta ke arah timur adalah pelabuhan Semarang yang merupakan pelabuhan terbesar di Jawa Tengah. Antara Tegal dan Semarang, terdapat pelabuhan kecil Pekalongan. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang terbuka yang terletak di mulut sungai kecil. Kadang-kadang kapal mengalami kesulitan untuk memvuang sauh.⁴⁴

Dari Pekalongan ke Semarang dapat dilihat pedalaman yang berupa dataran tinggi. Gunung-gunung yang dapat dilihat dari laut antara lain Gunung Sindoro, Sumbing dan Prahau. Di sebelah selatan, terletak Gunung Semarang atau Gunung Ungaran. Pelabuhan Semarang terletak di Teluk Semarang. Pada akhir abad ke-19, pelabuhan ini memiliki tempat kawasan buang jangkar dengan kedalaman 8 hingga 10 meter dengan jarak sekitar 3 atau 4 mil dari pantai. Sedimentasi dari Sungai Semarang merupakan problem yang selalu dihadapi oleh pelabuhan ini.

Dari Semarang ke Surabaya dengan jarak sekitar 310 km ditemukan juga beberapa pelabuhan kecil kuno seperti Jepara, Juana, Rembang, dan Tuban. Pelabuhan Surabaya masih dikelilingi rawa-rawa. Dasar dari alur pelayaran menuju ke pelabuhan berupa lumpur yang sangat lembut sehingga ketika kapal kandas di kawasan ini hanya sedikit atau tidak

⁴⁰A.G. Findlay, *A directory for the navigation of the Indian Archipelago and the coast of China from the Straits of Malacca and Sunda, and the passage east of Java to Canton, Shanghai, The Yellow Sea, and Korea* (London: Laurie, 1889), hlm. 648.

⁴¹L.J. van Rhijn, *Reis door den Indischen Archipel in het belang der Evangelische zending* (Rotterdam: Wijt, 1851), hlm. 55.

⁴²Findlay, *A directory*, hlm. 639.

⁴³*Ibid.* hlm. 639-654. Shipping along the north coast of Java during the VOC era can be seen for example in G.J. Knaap, *Shallow waters, rising tide: Shipping and trade in Java around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 56-60.

⁴⁴Findlay, *A directory*, hlm. 655.

mengalami kerusakan. Sementara itu di sepanjang pantai di sebelah timur Surabaya, masih ada beberapa pelabuhan kecil yang bertindak sebagai pelabuhan *feeder* Tanjung Perak sebagai pintu gerbang utama untuk ekspor gula, seperti Pasuruan, Probolinggo, Besuki. Di samping itu terdapat pelabuhan Panarukan yang dikenal sebagai pintu gerbang untuk ekspor tembakau.

Kondisi Pelabuhan

Sejak masa prakolonial, kawasan pantai utara pulau Jawa merupakan salah satu kawasan pantai yang paling dinamis di Nusantara. Hal itu bisa dilihat dari jumlah pelabuhan yang muncul dan berkembang di kawasan ini. Tome Pires yang paling tidak telah datang di Jawa pada tahun 1513 mencatat adanya 24 pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa mulai dari Banten hingga Panarukan. Di samping itu di kawasan ini juga berkembang kekuatan ekonomi dan sekaligus kekuatan politik yang berupa kerajaan-kerajaan yang berbasis pada sektor perdagangan maritim, seperti kesultanan Banten, Cirebon, Demak, Tuban, Gresik, dan sebagainya. Mereka memiliki peran penting dalam perkembangan ekonomi dan penyebaran agama Islam di Jawa dan sekitarnya. Di antara sekian banyak pelabuhan yang muncul dan berkembang di pantura Jawa yang dipandang penting antara lain Banten, Jayakarta (Sunda Kalapa), Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang Rembang, Tuban, Gresik, dan Surabaya. Dalam konteks ini, barangkali yang akan diuraikan di sini adalah Sunda Kelapa, Cirebon, pekalongan, Semarang, Rembang, Gresik, dan Surabaya.

Menurut Tome Pires, Sunda Kelapa (Calapa) merupakan pelabuhan utama kerajaan Sunda yang pada awal abad ke-16 beribukota di Dayo. Pelabuhan ini sudah dikelola dengan baik, di samping penanganan manajemen ekonomi, di pelabuhan ini juga didapati adanya institusi peradilan dan juru tulis. Selain itu kota pelabuhan ini sudah memiliki aturan tertulis yang jelas. Digambarkan bahwa semua komoditi yang berasal dari pedalaman kerajaan Sunda diperdagangkan melalui pelabuhan Kalapa ini. Produk utama yang dihasilkan adalah lada, beras, sayuran, dan berbagai bahan makanan. Barang impor utama yang mereka butuhkan antara lain berbagai jenis kain. Jaringan pelabuhan Kalapa ini antara lain mencakup: berbagai pelabuhan di Sumatera (Palembang, Tanjungpura), berbagai pelabuhan di Jawa, Madura, dan Sulawesi.⁴⁵

Pada masa kekuasaan kesultanan Demak, Banten yang merupakan salah satu kota pantai penting milik kerajaan Sunda, berhasil direbut Demak pada tahun 1523 dengan di bawah pimpinan Sunan Gunungjati yang kemudian menjadi penguasa di sini sebagai vasal Demak. Selanjutnya, dari Banten pasukan Islam berhasil menguasai pelabuhan Kalapa pada tahun 1530.⁴⁶ Setelah berhasil dikuasai oleh pasukan Islam, nama kota pelabuhan ini diganti dengan nama Jayakarta. Namun demikian, tidak sampai satu abad supremasi Banten mengontrol Jayakarta. Pada tahun 1619, Jayakarta berhasil direbut oleh VOC dan namanya diganti dengan Batavia. Dermaga di pelabuhan juga dibangun secara bertahap untuk kelancaran kegiatan pelayaran dan perdagangan.⁴⁷ Pada tahun 1770 panjang dermaga pelabuhan Batavia sudah mencapai sekitar 865 meter.⁴⁸

Pelabuhan penting yang terletak di sebelah timur Jakarta adalah Cirebon yang terletak di ujung timur pantai utara Jawa Barat. Pada masa pra-Islam, Cirebon berada di bawah kekuasaan kerajaan Sunda. Pelabuhan Cirebon terletak pada teluk yang terlindungi oleh Semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak dari arah utara dan timur terutama pada musim penghujan. Kondisi geografis semacam ini

⁴⁵Pires, *Suma Oriental*, hlm. 237.

⁴⁶Ribert Cribb, *Historical Atlas of Indonesia* (Electronic version, 2009).

⁴⁷Findlay, *A directory*, hlm. 643.

⁴⁸Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 20.

memungkinkan pelabuhan Cirebon sebagai *ship shelter* (tempat berlindung kapal). Tome Pires, yang pernah mengunjungi Cirebon pada tahun 1513 menyatakan:⁴⁹

„The land of Cherimon is next to Sunda... This Cherimon has a good port and there must be three or four junks there. This palace Cherimon is about three leagues up the river; junks can go in there“

Sementara itu daerah *hinterland* yang mengelilingi Cirebon juga merupakan wilayah yang subur dan kaya dengan bahan mineral. Pedalaman Cirebon merupakan penghasil padi yang melimpah dan pada masa selanjutnya juga merupakan penghasil gula terbesar ke empat di Jawa. Pedalaman Cirebon juga merupakan penghasil kopi dan indigo serta kayu jati yang mutunya sangat bagus. Hal ini bisa dijumpai pada kesaksian Tome Pires: „This Cherimon has a good port... It has a great deal of rice and abundant foodstuffs. This place has better wood for making junks than anywhere else in Java“.⁵⁰

Kawasan ini juga menghasilkan buah-buahan, sayur-sayuran, berbagai macam daging dan hasil laut (seperti terasi dan udang). Bahkan nama Cirebon sendiri berasal dari kata *ci* yang berarti sungai dan *rebon* yang berarti udang kecil. Ditambah lagi letak kota Cirebon yang berseberangan dengan celah gunung (lembah) yang dapat dilewati untuk menuju daerah Priangan yang amat subur yang sejak zaman VOC menghasilkan kopi dengan mutu yang sangat tinggi. Apalagi pelabuhan ini terletak di tengah-tengah jalur pelayaran sepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan.

Sejak akhir abad ke-15 pelabuhan Cirebon telah banyak dihuni oleh para pedagang Islam. Apalagi setelah Portugis menguasai Malaka, beberapa pedagang besar muslim mulai berpindah ke Cirebon. Tome Pires waktu itu memperkirakan bahwa penduduk Cirebon sekitar 1000 orang. Di kota pelabuhan ini tinggal kurang lebih 7 orang pedagang besar, satu di antaranya adalah Pate Quedir seorang bangsawan pedagang yang pernah menjadi kepala perkampungan Jawa di Malaka yang diusir oleh tentara Portugis karena dituduh berkomplot dengan tentara Demak ketika menyerbu Malaka. Banyak pedagang asing yang datang di Cirebon dan sebagian dari mereka menetap di sini seperti Syekh Abdul Kahfi dari Arab yang mendirikan kampung Panjunan. Dari keterangan-keterangan yang diberikan oleh Tome Pires dapat disimpulkan bahwa para penguasa Cirebon pada waktu ia datang adalah para saudagar Islam yang kaya yang memiliki pengaruh bukan hanya di bidang ekonomi tetapi juga politik. Oleh sebab itu Sunan Gunungjati dengan mudah memutuskan hubungan dengan kerajaan Sunda pada pertengahan abad ke-16.

Sejalan dengan perkembangan politik dengan adanya ekspansi VOC di Jawa, maka pada tahun 1681 Mataram yang merasa sebagai pemilik Cirebon menyerahkan kerajaan ini kepada VOC. Pada masa VOC ini perdagangan pribumi mendapatkan pengawasan yang ketat. Dalam suatu perjanjian yang ditandatangani pada tahun 1681 disebutkan bahwa Kumpeni mendapatkan hak monopoli impor pakaian, kapas, opium, dan monopoli ekspor untuk komoditi lada, kayu, gula, dan beras. Tanaman lada yang diusahakan di wilayah Cirebon diatur oleh Kumpeni dan Kumpeni pula yang menetapkan harganya.⁵¹

⁴⁹Sebagaimana dikutip oleh Singgih Tri Sulistiyono, “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon, 1859 – 1930” (Tesis tidak diterbitkan pada Program pasca sarjana Universitas Gadjah Mada, 1994), hlm. 41.

⁵⁰Sebagaimana yang dikutip Sulistiyono, “Perkembangan”, hlm. 43.

⁵¹*Ibid.*, hlm. 139-140.

Sementara itu pelabuhan Semarang barangkali sudah muncul pada sekitar abad ke-9 ketika kerajaan Mataram menjadikannya sebagai salah satu pelabuhan utama kerajaan. Perkembangan pelabuhan Semarang selama masa kerajaan Hindu tidak banyak bisa diketahui karena keterbatasan sumber sejarah. Kisah sejarah mengenai Semarang muncul kembali setelah kedatangan armada Cheng Ho pada tahun 1405. Pada waktu itu Semarang masih merupakan pelabuhan kecil yang terus berkembang sejalan dengan semakin banyaknya masyarakat keturunan Cina yang tinggal di sini. Kehadiran armada Cheng-Ho di Semarang dianggap sebagai benih awal muncul dan berkembangnya pemukiman masyarakat Cina di Semarang.⁵² Beberapa pengikut Cheng Ho yang tidak bisa melanjutkan perjalanan karena sakit akhirnya memilih tinggal di Semarang dan melakukan kawin campur dengan wanita setempat. Setelah itu mereka menjadi cikal bakal masyarakat muslim Cina di Semarang dan meramaikan kegiatan perdagangan di kota pelabuhan ini.⁵³

Ketika Tome Pires tiba di Semarang satu abad kemudian, ia menyaksikan bahwa Semarang sudah merupakan kota yang dikuasai oleh penguasa muslim yang merupakan vasal Kesultanan Demak. Ia juga menggambarkan bahwa Semarang yang berpenduduk sekitar 3000 orang tidak memiliki pelabuhan yang bagus. Namun pelabuhan ini memiliki 3 jung dan 4 atau 5 lanchara. Komoditi dagang yang dihasilkan terutama beras dan bahan makanan lain.⁵⁴

Setelah pusat politik di Jawa bagian tengah berpindah dari Demak ke Pajang lalu Mataram, Semarang akhirnya juga berada di bawah kekuasaan Mataram. Namun demikian pada masa pemerintahan Sultan Amangkurat II (1677 - 1703), tepatnya sejak tanggal 15 Januari 1678 pelabuhan Semarang dikuasai oleh Kumpeni atas jasanya yang telah membantu menumpas pemberontakan Trunajaya. Untuk memperkuat posisinya, VOC juga membuat perbentengan di kawasan pelabuhan Semarang yaitu benteng „De Vijfhoek“ (bersudut lima). Ketika pertama kali menguasai Semarang, VOC melihat bahwa Semarang hanya merupakan pelabuhan prahu yang selalu terancam sedimentasi lumpur dari Sungai Semarang. Oleh sebab itu VOC selalu berusaha memperbaiki pelabuhan Semarang untuk dijadikan sebagai pusat perdagangan di pantura Jawa bagian tengah.

Pelabuhan pantura Jawa bagian timur yang sangat penting adalah Surabaya. Nama pelabuhan Surabaya baru disebut pada abad XIV di dalam kitab *Negara Kertagama*. Kitab ini menceritakan bahwa raja Hayam Wuruk dari Majapahit berkunjung ke Surabaya yang pada waktu itu merupakan ibukota kadipaten Jenggala. Seorang Cina muslim yang bernama Ma-Huan juga menggambarkan kota Surabaya dalam dua kali perjalanannya ke Surabaya selama periode 1413-1415 dan 1421-1422 mendeskripsikan:⁵⁵

„going to southwards from these two village (Tuban and Gresik) a distance of about seven miles one comes to Surabaya, where many rich people are also found. Here are about a thousand families, with Chinese amongst them“

⁵²Lim Thian Joe, *Riwayat Semarang: Dari Djamannya Sam Po Sampe Terhappoesnya Konkoann* (Semarang: Boekhandel Ho Kim Yoe, 1933), 1-2. Lihat juga Donald earl Willmott, *The Chinese of Semarang: A Changing Minority Community in Indonesia* (New York: Cornell University Press, 1960), hlm. 1-3.

⁵³Singgih Tri Sulistiyono, “Contesting the Symbols: Zheng He, Sam Po Kong Temple and the Evolution of Chinese Identity in Semarang”, in: Chia Lin Sien & Sally K. Church (eds), *Zheng He and teh Afro-Asian World* (Melaka – Singapore: PERZIM & International Zgeng He Society, 2012), hlm. 147 – 171.

⁵⁴Pires, *Sume Oriental...*, hlm. 258.

Pada masa peralihan antara periode Majapahit dan periode Islam, Surabaya memainkan peranan yang sangat penting. Aktivitas perdagangan yang telah lama berkembang di kota ini menjadi saluran utama proses masuknya agama Islam. Tidak mengherankan jika pada masa kejayaan Majapahit sudah terdapat komunitas Islam dengan masjid mereka di kota ini.

Pergeseran-pergeseran dinasti di Jawa Tengah dari Demak, Pajang hingga Mataram juga mempengaruhi perkembangan Surabaya. Setelah tampil sebagai kekuatan politik dan militer di Jawa Tengah, Mataram mulai melakukan ekspansi ke kota-kota di pantai utara Jawa Tengah dan Timur. Setelah melalui pertempuran yang melelahkan akhirnya Surabaya bisa ditundukkan Mataram pada tahun 1625 pada saat VOC juga mulai melakukan ekspansi di Tanah Jawa.

Meskipun utusan-utusan dagang VOC sudah dikirim ke Surabaya sejak masa Gubernur Jenderal J.P. Coen, namun politik campur tangan VOC di Surabaya agak lambat. Kesempatan VOC untuk campur tangan di Surabaya sebetulnya ditentukan oleh politik Mataram, bukan kekuatan di Surabaya itu sendiri. Seperti diketahui bahwa sejak tahun 1742, VOC mulai membantu Mataram untuk menumpas pemberontakan Cina. Dalam perjanjian antara Mataram dan VOC pada tahun 1743 antara lain ditetapkan bahwa Madura dan Ujung Timur Jawa dan Surabaya diserahkan kepada Kumpeni termasuk Rembang dan Jepara di Jawa Tengah. Pada masa VOC ini jaringan perdagangan juga berkembang bukan hanya dalam perdagangan antarpulau di Nusantara tetapi juga perdagangan intra Asia yang juga dikembangkan perusahaan multinasional ini.⁵⁶ Pada tahun 1774/1777, dokumen VOC menyebutkan bahwa jaringan pelayaran Surabaya meliputi: pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Bali, Bima, Banjarmasin, Pasir, Mempawah, Sambas, Palembang, Makassar, Mandar, Malaka, Riau, Johor, Makassar, Mandar, dan Trengganu.⁵⁷

Angin Musim

Di samping kondisi alamiah perairan pantai dan pelabuhan yang relatif aman, pelayaran di sepanjang pantai utara Jawa juga dipermudah dengan adanya angin musim yang selalu berubah arah secara reguler. Dari Mei hingga Oktober, angin muson timur atau tenggara bertiup dari daratan Australia. Musim ini merupakan periode ketika kapal-kapal dari daerah



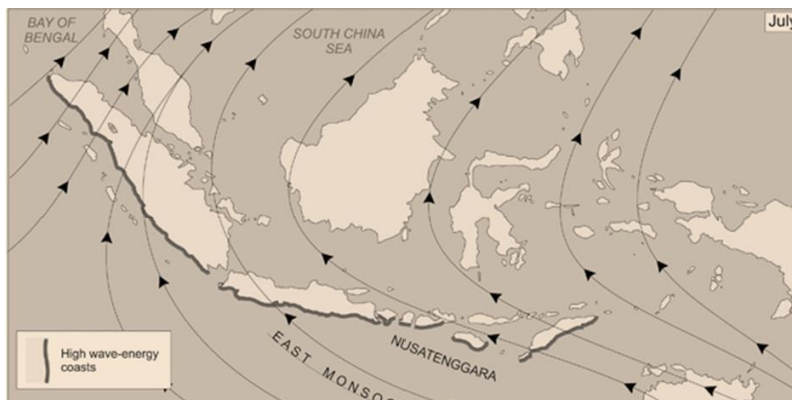
sebelah timur berdatangan. Demikian juga kapal-kapal yang akan menuju ke Sumatera dan Semenanjung Melayu juga harus mulai berangkat. Periode ini merupakan musim kemarau di saat para petani di Jawa panen padi yang menjadi salah

⁵⁶F.S. Gaastra & J.R. Bruijn, "The Dutch East India Company's Shipping 1602-1795 in A Comparative Perspective", dalam: Jaap R. Buijn & Femme S. Gaastra, *Ships, Sailors and Spices: east India Companies and Their Shipping the 16th, 17th and 18th Century* (Leiden: NEHA, Series III, 1993), hlm. 178-180.

⁵⁷F.A. Sutjipto Tjiptoatmodjo, *Kota-kota pantai di sekitar Selat Madura (Abad ke-17 sampai medio abad ke-19)* (Ph.D. dissertation, Gadjah Mada University Yogyakarta, 1983).

satu komoditi penting perdagangan maritim di pantura Jawa.⁵⁸

Dari bulan November hingga April secara umum bertiup musim barat atau baratlaut yang berasal dari daratan Asia yang dapat dimanfaatkan oleh kapal-kapal dari Semenanjung Malaya dan Sumatera untuk kembali ke pantura Jawa. Di antara dua musim yaitu antara April hingga Mei dan Oktober hingga November merupakan musim pancaroba. Meskipun sering terjadi badai, namun kondisinya tidak sedahsyat seperti angin topan yang terjadi di Cina Selatan.



Kondisi Laut Jawa bisa dikatakan cukup bersahabat untuk kapal layar. Di samping menentukan arah pelayaran, pergantian musim ini juga menentukan jenis komoditi yang diperdagangkan.⁵⁹ Angin musim yang berganti arah secara reguler di perairan Nusantara dan sekitarnya telah memungkinkan terjadinya pelayaran antardaerah, antarpulau, dan antarkawasan di Asia Tenggara dan bahkan bersambung dengan kawasan lain yang tersambung dengan sistem angin yang mendukungnya. Dengan demikian hal ini telah memungkinkan Nusantara, khususnya pantura Jawa, menjadi bagian penting dalam sistem perdagangan maritim internasional.

Para Aktor

Para aktor perdagangan maritim di kawasan pantura Jawa paling tidak terdiri dari para pemilik kapal, nahkoda, kapten kapal, pedagang, dan pelaut atau kru kapal. Sudah barang tentu para aktor tersebut tidak selalu merupakan person-person yang berbeda. Di dalam sejarah status-status tersebut bisa dirangkap. Para pemilik kapal sering juga merupakan seorang pedagang yang menyediakan modal dagang akan dijalankan oleh nahkoda dan kru kapalnya. Bisa juga antara pemilik kapal, pedagang, dan kapten dirangkap oleh satu orang saja.

Seperti diketahui bahwa pada masa pramodern, profesi nahkoda dan pelaut tidak diperoleh dengan melalui proses pendidikan formal. Mereka bisa mencapai kompetensi itu melalui praktik langsung di atas kapal untuk menghandel kapal dan mengetahui seluk-beluk rute pelayaran yang aman. Demikian juga keahlian dalam perdagangan di negeri seberang juga bisa diperoleh melalui praktik pengalaman secara langsung. Jadi pada awalnya mereka harus magang dulu untuk berlayar dan berdagang bersama dengan nahkoda yang sudah berpengalaman mereka memperoleh pengetahuan dan ketrampilan melalui proses pewarisan secara lisan dan praktik langsung menjadi pelaut atau pun pedagang. Semakin sering mereka mengikuti pelayaran dan transaksi dagang, maka mereka akan mendapatkan kesempatan lebih banyak belajar. Dengan mengikuti pelayaran, mereka dapat belajar bagaimana memimpin para kru kapal. Mereka juga dapat belajar berdagang untuk meraih keuntungan. Pada waktu itu, hubungan antara aktor-aktor perdagangan maritim itu banyak ditentukan oleh kepercayaan yang dapat dibangun melalui frekuensi pertemuan yang semakin sering antara

⁵⁸Knaap, *Shallow waters*, hlm. 2. In November 1776, the VOC sailing ship „Renswoude“ spent a week voyaging from Jakarta to Semarang. At that time the ship benefited from the north-western monsoon. Approximately 100 men manned the ship.

⁵⁹Knaap, *Shallow Water*, hlm. 53-54

pemilik kapal, pedagang, nahkoda kru kapal dan partner dagang sehingga kepercayaan dapat terbangun dengan baik.⁶⁰

Jaringan pelayaran

Dalam kaitannya dengan perdagangan Nusantara sebagai sebuah sistem, Andre Gunder-Frank dengan mengutip pendapat Das Gupta menyatakan:⁶¹

Essentially it was a pattern of east-west exchange of goods within the Indonesian archipelago with Javanese rice being carried everywhere. The central fact of Indonesia trade was that two major products, pepper and spices, were located at the two extremities of the archipelago. Pepper was produced in Sumatra, Malaya, West Java and Borneo. Spices (cloves, nutmeg, and mace) were available only in the eastern island group of Mollucas and Bandas. Java produced rice, salt, salt-fish and variety of foodstuffs as well as some cotton, thread and textiles....Rice and other Javanese products were carried by Javanese traders and junk-owners to Sumatra to have them exchanged for pepper and other foreign goods. Pepper was then taken to Java and further on to Bali in order to collect in exchange Balinese cotton fabrics which were in great demand in the spice islands. In the final stage the Javanese sailed out to the Mollucas and Bandas carrying rice, and other Javanese products, Balinese cloth, along with Indian textiles and Chinese porcelain, silk and small coins...A marked feature of Indonesian trade was the interweaving of inter-island and international trade.

Ketika VOC mulai beroperasi di Nusantara, pola perdagangan maritim tersebut masih berjalan dengan baik. Pada awal kehadiran mereka di Jawa, berusaha menyesuaikan diri dengan pola perdagangan yang ada. Mereka harus melakukan pendekatan persuasif dengan menjalin hubungan persahabatan yang baik dengan penguasa dengan cara memberikan berbagai persembahan yang pantas karena mereka lah yang memiliki wewenang untuk menentukan siapa saja yang boleh berdagang di wilayahnya. Bahkan mereka pula yang memiliki hak monopoli penjualan terhadap produk utama wilayah kekuasaannya. Ketika VOC datang di Banten, monopoli penjualan lada ada di tangan Sultan. Selain itu VOC juga memperlakukan orang-orang Cina sebagai partner dagang yaitu sebagai agen-agen. Ketika VOC berdagang di Banten, orang-orang Cina yang sudah memiliki semacam lisensi dari penguasa menyediakan komoditi lada untuk VOC. Sebaliknya mereka berharap VOC dapat menukarnya dengan sutra, porselen serta barang-barang lain dari negeri Cina. Dengan cara demikian VOC memperoleh muatan yang memadai.⁶² Situasi semacam ini telah memaksa VOC untuk melakukan perdagangan intra-Asia untuk memperoleh berbagai komoditi yang dapat ditukar dengan lada untuk diangkut ke Eropa. Hal inilah yang menyebabkan

⁶⁰*Ibid.*, hlm. 64.

⁶¹Gunder-Frank, *ReOrient*, hlm. 97-98

⁶²J.Th. Vermeulen, *Tionghoa di Batavia dan Huru Hara 1740* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2010), hlm. 4-7. Ketika berhasil merebut Sunda Kalapa pada tahun 1619, VOC berusaha untuk menarik orang-orang Cina di kota-kota dagang di pantai utara Jawa untuk mau pindah ke Sunda Kalapa (Batavia) dalam rangka menghidupkan perekonomian kota ini. Setelah penghacuran dua kali terhadap kota Jepara, VOC juga mendorong orang-orang Cina di Jepara untuk pindah ke Batavia. Demikian juga setelah penaklukan Banten tahun 1682, para penduduk Cina juga dengan cara tertentu dibuat untuk berpindah ke Batavia.

berkembangnya kenyataan bahwa kehadiran para pedagang Eropa bukan hanya meramaikan perdagangan global namun juga perdagangan intra-Asia.

Permasalahan timbul dengan kehadiran orang asing yang lain seperti Inggris dan Perancis di kawasan pantura Jawa khususnya di Banten. Kehadiran orang-orang Eropa yang lain telah meningkatkan kekuatan tawar-menawar sang Sultan, sehingga harga lada akan membumbung tinggi yang berarti akan mengurangi keuntungan pedagang Eropa. Dalam konteks itu peperangan antara VOC dan dengan penguasa lokal di Nusantara seringkali merupakan peperangan untuk berebut monopoli. Penguasa setempat yang menerapkan monopoli penjualan dilawan VOC dengan memaksakan monopoli pembelian. Pada awalnya hal itu dilakukan dalam rangka menstabilkan harga yang sangat fluktuatif yang merugikan kumpeni-kumpeni Eropa. Dengan monopoli pembelian yang ditegakkan dengan kekerasan senjata, VOC mendapatkan harga yang murah dan dijual dengan harga yang setinggi mungkin sehingga mendapatkan keuntungan yang besar. Namun demikian pola perdangan masih tetap tidak mengalami perubahan yang berarti kecuali perdagangan menjadi semakin ramai karena permintaan rempah-rempah menjadi semakin tinggi dan banyak komoditi Asia yang menjadi alat tukar sehingga perdagangan intra-Asia juga semakin ramai. Dalam kaitan inilah pantura Jawa masih memegang peran penting di bidang perdagangan pada periode awal modern ketika VOC mampu menegakkan kontrol di kawasan ini.

Seperti diketahui pada periode modern awal ini semua kapal dan prahu menggunakan tenaga penggerak angin dengan menggunakan layar atau pun tenaga dayung. Dengan demikian dari kaca mata kekinian semuanya termasuk pelayaran tradisional. Dalam penelitiannya, Knaap mengkategorikan jenis pelayaran pada waktu itu menjadi tiga kategori: kapal VOC, kapal Eropa non-VOC, dan kapal swasta. Kapal swasta bisa saja dimiliki baik oleh penduduk lokal dari berbagai kelompok etnik maupun dari keturunan asing seperti keturunan orang Cina, Arab, Keling, Koja, dan sebagainya. Jalur perdagangan pantura Jawa dan intensitas pelayaran dari ketiga kategori kapal tersebut dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1 Pelayaran Intra-Asia dan Internasional Pantura Jawa, 1774-77 (%)

Asal	Tujuan				
	Java	Maluku	Nusa-tenggara	Kaliman tan	Selat Malaka
Batavia:					
VOC	38,1	8,4	1,4	3,0	6,6
Kapal Eropa	-	-	4,5	6,1	2,3
Swasta	60,9	4,4	6,6	6,6	5,4
Cirebon (swasta)	88,8	-	0,1	0,4	9,7
Semarang (swasta)	75,4	-	0,5	9,2	12,6
Gresik (swasta)	70,7	-	7,8	11,3	10,0
Surabaya (swasta)	59,7	0,2	10,0	11,3	17,4
	Asia Tenggara	China	India	Asia Lain	Eropa
Batavia:					
VOC	-	2,2	12,6	2,2	21,2
Kapal Eropa	6,8	12,1	58,4	-	2,3
Swasta	1,9	1,5	0,9	0,1	-

Sumber: Knaap, *Shallow Waters...*, hlm. 49. (Catatan: kapal-kapal yang berlayar menuju ke Sulawesi dan Sumatra barat serta ke wilayah-wilayah yang tidak diketahui tidak dicantumkan dalam tabel.

Table 1 memberikan gambaran yang cukup jelas mengenai dinamika pelayaran kawasan pantura Jawa. Jalur pelayaran dan perdagangan tersambung baik di antara pelabuhan di pantura Jawa, antara pantura Jawa dengan kawasan lain di Nusantara maupun antara pantura Jawa khususnya Batavia dengan kawasan lain di Asia dan Eropa. Selama periode 1774-77 ketika VOC masih menunjukkan vitalitasnya, pelayaran dari Batavia yang menuju ke pantura Jawa dengan menggunakan kapal-kapal VOC sebanyak 38,1% sedangkan daerah lain paling hanya mencapai 8,4% yaitu pelayaran ke Maluku. Hubungan maritim Batavia dengan pantura Jawa lebih spektakuler lagi jika dilihat peran dari kapal-kapal swasta atau kapal-kapal lokal. Sekitar 60,9% kapal lokal dari Batavia menuju ke pelabuhan-pelabuhan di pantura Jawa. Sementara itu angka tertinggi dari daerah lain hanyalah 6,6% yang diraih oleh Nusantenggara dan Kalimantan. Angka ini hanya sekitar sepersepuluh dari kontribusi pantura Jawa. Angka ini sesungguhnya menunjukkan bahwa peran penduduk lokal baik orang-orang pribumi (yang terdiri dari beberapa etnik) maupun orang-orang keturunan timur asing seperti orang Cina, Arab, dan sebagainya dalam pelayaran lokal di kawasan ini ketika VOC masih memegang dominasi di sektor kemaritiman. Sementara itu pelayaran dengan berbagai wilayah di Asia Tenggara lainnya 8,7% jika dibanding dengan tujuan pelayaran lain di luar negeri.

Dengan membandingkan antara peran pantura Jawa pada masa kurun niaga dan pada masa awal modern terlihat dengan jelas bahwa meskipun peran panturan masih sangat besar dan bahkan semakin besar dalam perdagangan di Nusantara, Asia Tenggara dan bahkan internasional, namun demikian tampaknya terjadi pergeseran peran para aktor pelayaran dan perdagangan. Dalam hal ini peran kapal-kapal swasta yang di dalamnya termasuk kapal-kapal milik pribumi bergeser ke arah perdagangan lokal dan perdagangan Nusantara (termasuk Malaka). Peran mereka dalam pelayaran dengan kawasan lain di Asia menunjukkan prosentase yang marginal. Sebaliknya peran kapal-kapal VOC dan kapal-kapal Eropa lain dalam pelayaran intra-Asia dan pelayaran dengan Eropa menjadi lebih besar. Hal ini terkait dengan kebijakan VOC yang mengontrol secara ketat pembangunan kapal-kapal besar di kawasan pantura Jawa di satu sisi dan semakin berkembangnya kapal-kapal Eropa di sisi yang lain.

Tabel 2 menggambarkan mengenai arah perdagangan secara spesifik anatar Batavia dengan beberapa pelabuhan pelabuhan penting di pantura Jawa.

Tabel 2. Pelayaran Lokal Pantura Jawa, 1774-77 (%)

Asal	Tujuan			
	Batavia	Semarang	Gresik/Surabaya	Madura
Batavia	x	12	8	2
Cirebon	11	10	1	-
Tegal	15	22	1	3
Pekalongan	12	32	2	6
Semarang	9	x	8	19
Jepara	16	16	11	12
Juwana	6	6	9	45
Rembang	15	30	7	17
Gresik	7	11	X	22
Surabaya	4	9	X	21
Bangkalan	2	28	13	X
Sumenep	2	16	29	x
Pasuruan	2	5	11	45
Banyuwangi	-	-	33	24

Sumber: Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 51.

Tabel 2 menunjukkan adanya 3 zona dan sekaligus jaringan perdagangan lokal di sepanjang pantura Jawa, yaitu Jaringan Batavia, Jaringan Semarang, dan Jaringan Surabaya yang ketiganya merupakan pelabuhan internasional.⁶³ Batavia memang merupakan salah satu pusat jaringan pelayaran lokal di pantura Jawa. Namun demikian peran Batavia terutama mencakup kawasan dan pelabuhan-pelabuhan di sebelah timurnya hingga sejauh Surabaya. Semakin ke timur, Batavia tidak memiliki pengaruh yang kuat sejauh pelayaran kapal swasta diperhatikan. Jaringan yang paling kuat dari pelabuhan Batavia terdiri dari dua kelompok. Kelompok yang pertama adalah Cirebon, Pekalongan, dan Tegal. Kelompok kedua adalah Jepara dan Rembang. Kelompok pelabuhan pertama terutama mengirim beras ke Batavia, sedangkan kelompok kedua mengirim produk kayu jati. Dari Batavia mereka membawa berbagai produk impor karena Batavia merupakan pelabuhan internasional.

Sementara itu jaringan Semarang justru mencakup kawasan yang lebih luas, mulai dari Batavia itu sendiri hingga Sumenep di pulau Madura. Di samping letak Semarang yang berada di pertengahan pantura Jawa, pelabuhan ini juga merupakan salah satu pelabuhan internasional yang mengekspor beras dan garam hingga Malaka dan beberapa pelabuhan penting di pulau Sumatra dan bahkan hingga Makassar di pulau Sulawesi. Beras dan garam didatangkan dari berbagai pelabuhan kecil yang berada di dalam jaringan Semarang.

Jaringan Surabaya menunjukkan gambaran yang sangat jelas. Pelabuhan internasional ini merupakan pusat jaringan pelayaran lokal dari kapal-kapal swasta di daerah sekitarnya yang berdekatan yaitu Bangkalan, Sumenep, Pasuruan, dan Banyuwangi serta Bali. Jadi di sini Surabaya berfungsi sebagai pelabuhan distributor komoditi impor dan kolektor barang-barang ekspor bagi pelabuhan-pelabuhan tersebut. Ada sedikit kekecualian di mana Surabaya memiliki hubungan yang erat dengan Rembang, Juana, dan Jepara. Pelabuhan-pelabuhan kecil ini merupakan pemasok kayu jati untuk pembangunan kota Surabaya dan beberapa komoditi unggulan seperti garam, terasi, ikan asin, serta kain tradisional.

Hal menarik yang juga perlu diketahui adalah dengan prahu tradisional jenis apa para pedagang dan pelaut yang berbasis di pantura Jawa. Dalam hal ini penelitian yang telah dilakukan oleh Knaap memberikan gambaran yang cukup jelas. Ada beberapa jenis kapal yang digunakan terutama: mayang, pancalang, gonting, chialoup, dan cunea. Penelitian yang dilakukan Knaap untuk periode 1774-77 di 14 pelabuhan di pantura Jawa (sebagaimana tertera pada Tabel 2) menunjukkan bahwa frekwensi kedatangan kapal-kapal di pelabuhan-

⁶³Singgih Tri Sulistiyono, „Politik kolonial terhadap pelabuhan di Hindia Belanda“, *Lembaran Sastra* 18 (1995), hlm. 86.

pelabuhan tersebut adalah: mayang (51%),⁶⁴ pancalang (15%),⁶⁵ gonting (13%),⁶⁶ chialoup (8%),⁶⁷ cunea (2%).⁶⁸

Hal lain yang cukup menarik dari pelayaran tradisional terkait dengan para pedagang dan pelaut yang terlibat dalam kegiatan itu. Hal ini perlu dipahami untuk melihat apakah periode VOC merupakan lonceng kematian total dari kegiatan kemaritiman masyarakat lokal. Namun demikian dengan melihat adanya kenyataan bahwa pelayaran lokal di pantura Jawa „didominasi“ oleh kapal-kapal swasta atau kapal lokal yang merupakan kapal-kapal tradisional maka tentunya para pelaut dan pedagang lokal juga memiliki peran yang sangat penting.

Tabel 3. Jumlah Pelayaran Swasta dengan Berbagai Pelabuhan Asing, 1774-77

Asal	Tujuan			
	Batavia	Cirebon	Semarang	Surabaya & Gresik
Ambon	20	-	-	-
Bali	25	-	-	96
Banjarmasin	16	2	31	81
Bima	18	-	6	9
Johor/Riau	-	2	28	23
Makassar	45	-	25	7
Mampawah	3	-	22	11
Mandar	12	-	-	-
Melaka	13	13	23	-
Padang	24	-	-	-
Palembang	43	37	58	104
Pasir	11	-	29	12
Sambas	1	-	5	18
Siam	11	-	-	1
Trengganu	-	-	15	17

Sumber: Knaap, *Shallow Waters*, hlm. 51.

⁶⁴Nama prahu mayang terkait dengan kata payang, yaitu sejenis jaring pukat, yang menunjukkan bahwa prahu ini pada awalnya didesain untuk kapal pencari ikan yang kemudian juga bisa difungsikan untuk perdagangan. Mayang merupakan prahu yang memiliki dasar kapal yang datar dan terbuat dari panan kayu. Kapal ini memiliki panjang sekitar 10 hingga 13 meter. Kapal relatif lebar sehingga memiliki ruang yang lebar dan memiliki sekitar 7 hingga 8 tiang. Ini merupakan jenis prahu Jawa yang sangat populer.

⁶⁵Pancalang merupakan jenis kapal tradisional yang berasal dari dunia Melayu. Ini merupakan kapal papan kayu yang memiliki satu layar dengan panjang sekitar 13 hingga 20 meter dengan panjang tiang layar 3 meter.

⁶⁶Gonting sebetulnya merupakan kapal mayang yang bertipe besar dengan tanpa buritan (*stern*) dan haluan (*bow*) yang melengkung sebagaimana kapal mayang. Kapal ini memiliki panjang sekitar 13 hingga 20 meter dan dapat digunakan untuk pelayaran antarpulau.

⁶⁷Chialoup atau shallop merupakan kapal yang model awalnya merupakan kapal Eropa yang di bagian haluan dan buritan ditambah peralatan satu tiang layar atau ada beberapa tambahan layar kecil. Kapal ini dibuat oleh perusahaan Belanda di Rembang dan Lasem.

⁶⁸Cunea merupakan jenis kapal yang berasal dari Cina dengan panjang sekitar 10 hingga 20 meter dengan menggunakan satu layar. Kapal ini beralas datar dengan posisi buritan yang lebih tinggi. Kapal ini kebanyakan juga diproduksi di Rembang dan Lasem.

Satu hal yang menarik adalah bahwa selama akhir abad XVIII beras dari Jawa merupakan komoditi perdagangan yang penting untuk diekspor ke kawasan Selat Melaka. Sebanyak 67% (7.010 pikul) beras dari Cirebon diekspor ke kawasan Selat Melaka. Berturut-turut adalah sebagai berikut: Semarang (36%), Gresik (51%), dan Surabaya (39%). Komoditi gula juga sangat penting dalam perdagangan dengan kawasan Asia Tenggara. Berikut adalah arah kontribusi perdagangan ekspor gula tebu beberapa pelabuhan penting di Jawa dengan kawasan Selat Melaka: Batavia (81%), Semarang (85%), Rembang (100%), Gresik (31%), dan Surabaya (63%). Sementara itu untuk ekspor gula kepala adalah sebagai berikut: Cirebon (99%), Semarang (83%), Gresik (22%), dan Surabaya (21%). Pakaian Jawa juga menjadi barang komoditi yang penting untuk diekspor ke kawasan Selat Melaka: Cirebon (82%), Semarang (63%), Gresik (51%), dan Surabaya (64%).⁶⁹

Catatan Simpul

Dari uraian di atas dapat diambil beberapa catatan penting:

1. Pada zaman pra-modern, pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa sudah memiliki peran yang penting dalam jaringan perdagangan maritim baik di Nusantara maupun perdagangan maritim internasional. Hal itu terkait dengan potensi pulau Jawa yang mampu memproduksi berbagai komoditi yang dibutuhkan oleh perdagangan seperti beras dan produk pertanian, perkebunan, dan kehutanan. Selain itu, pantura Jawa yang memiliki lokasi yang strategis dalam konteks perdagangan di Nusantara juga telah menempatkannya sebagai entrepot dalam perdagangan internasional di Nusantara. Demikian juga penduduk Jawa yang relatif padat juga menjadi potensi pasar yang sangat menarik bagi para pedagang. Potensi yang dimiliki tersebut dapat dimanfaatkan oleh para pelaut Jawa yang telah malang melintang di perairan antara India dan Cina sejak masa pra-modern. Hal itu telah menempatkan Jawa pada posisi penting dalam pola perdagangan maritim yang regional maupun internasional.
2. Menjelang memasuki era modern awal, perdagangan maritim Jawa mulai mengalami kemunduran menyusul kealahannya melawan Portugis dan penghancuran kota-kota pantura Jawa oleh kerajaan Mataram yang bersifat agraris. Orang-orang Barat datang ketika kekuatan maritim Jawa mengalami kemunduran. Namun demikian apa yang terjadi bukanlah kematian kekuatan maritim Jawa.
3. Jaringan pelayaran dan perdagangan maritim di pantura Jawa masih berkembang ketika VOC mengontrol kota-kota dagang di pantura Jawa. Dalam hal ini para pedagang yang berbasis di pantura Jawa melakukan berbagai adaptasi agar mereka masih tetap bertahan.
4. Akibat ekspansi kapal-kapal VOC dan kapal-kapal Eropa lain, terjadilah pergeseran-pergeseran dalam kegiatan maritim Jawa di kawasan Asia. Armada dan pelaut pribumi cenderung tergeser oleh kapal-kapal Eropa untuk hanya melayari rute perdagangan di pantura Jawa sendiri dan jalur perdagangan di Nusantara hingga sekitar Selat Malaka. Sementara itu jalur perdagangan jarak jauh ke Asia dan Eropa lainnya didominasi oleh kapal-kapal Eropa.

⁶⁹Knaap, *Shallow Waters*, hlm, 100 – 112.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Perspektif Geografis Jaringan Pelayaran/ Perdagangan Sumatera (Indonesia Bagian Barat)

Prof. Dr. Gusti Asnan



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

PERSPEKTIF GEOGRAFIS JARINGAN PELAYARAN/PERDAGANGAN SUMATERA (INDONESIA BAGIAN BARAT)*)

Gusti Asnan

Jur. Sejarah, Fak. Ilmu Budaya, Univ. Andalas-Padang

Mobile: 6281363411291

Email: gasnan@yahoo.com

Faktor-faktor geografis, seperti bentuk daerah, letak daerah, posisi astronomis, keadaan topografis, cuaca, kondisi perairan, adanya angin monsoon, arus laut, dlsbnya mempunyai andil yang besar dalam berbagai kegiatan manusia, termasuk aktivitas maritim. Tumbuh dan berkembangnya pusat-pusat aktivitas maritim, munculnya unit-unit politik dalam bentuk kerajaan atau kedatuan maritim serta munculnya kota-kota bandar, dikenalnya dan berkembangnya aspek pelayaran, terbentuknya berbagai jaringan perdagangan, hadir serta maraknya perompakan, dlsbnya sangat ditentukan dan berkaitberkelindan dengan faktor geografis. Tanpa bermaksud mengabaikan keadaan di wilayah yang lain, keterkaitan antara faktor geografis dengan kegiatan maritim ini sangat terlihat di Pulau Sumatera. Faktor-faktor geografis berperan besar dalam kemunculan, perkembangan, kejayaan dan kemunduran aspek-aspek maritim pulau yang juga dinamakan Andalas, Perca, Suwarnabhumi, dan Java Minor itu.

Tidak diragukan lagi, selama ini telah ada sejumlah tulisan yang mencoba mengungkapkkan keterkaitan antara berbagai faktor geografis dengan aspek-aspek maritim Sumatera. Namun, kajian-kajian tersebut umumnya bersifat fragmentaris dan juga tidak atau kurang disertai dan dilengkapi dengan ilustrasi (peta). Padahal unsur yang disebut terakhir ini akan lebih memudahkan pemahaman kita tentang keterkaitan faktor-faktor geografis itu dengan aspek-aspek maritim tersebut.

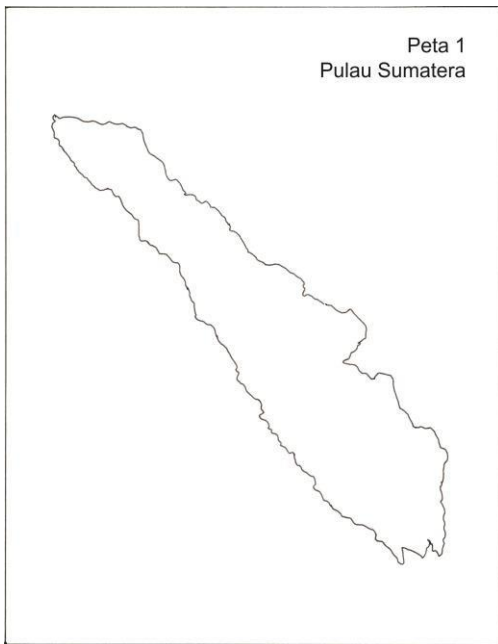
Tulisan ini mencoba menelusuri secara lebih komprehensif keterkaitan antara berbagai aspek maritim Sumatera dengan faktor-faktor geografis pulau tersebut. Di samping itu makalah ini akan disertai dengan berbagai ilustrasi (peta), sebagai “narasi” tambahan guna lebih menjelaskan keterkaitan antara berbagai faktor geografis dengan aspek-aspek maritim salah satu pulau terbesar di Indonesia itu. Sehubungan dengan itu, pertanyaan utama yang ingin dijawab dalam makalah ini adalah bagaimana keadaan geografis dan posisi astronomis Sumatera serta apa arti keadaan dan posisi tersebut bagi muncul dan berkembangnya aspek-aspek maritim pulau itu? Lebih khususnya, pertanyaan-pertanyaan yang ingin dijawab dalam makalah ini antara lain: Apa hubungan antara posisi geografis Sumatra terhadap munculnya pusat-pusat politik (kerajaan atau kedatuan maritim) serta kemunculan sejumlah kota bandar di Sumatera? Bagaimana hubungan antara adanya angin monsoon atau arus laut bagi pembentukan jaringan perdagangan antar-berbagai daerah di Sumatera dan antara daerah-daerah di Sumatera dengan pulau-pulau atau

**) Makalah* Disajikan pada “Konferensi Sejarah Nasional X” di Jakarta, Tanggal 7-10 November 2016 di Jakarta

kawasan-kawasan lain di tanah seberang pulau itu. Apa pula hubungan antara keberadaan perompak dengan lingkungan geografis pulau tersebut?

Seperti disebut sebelumnya, jawaban terhadap berbagai pertanyaan di atas akan disertai dengan ilustrasi (peta). Diharapkan adanya ilustrasi (peta) ini akan membuka atau memberi pemahaman baru dalam rekonstruksi sejarah (maritim) Indonesia, sebuah upaya yang hingga sekarang masih kurang lazim dilakukan sejarawan.

Keadaan (Gambaran) Geografis Sumatera

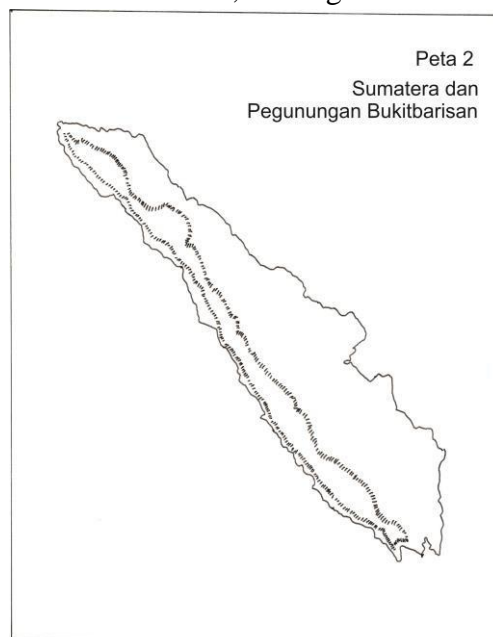


Posisi geografis Sumatera membujur dari arah barat laut ke arah tenggara (Peta 1). Panjang dari ujung yang paling utara (tepatnya ujung paling barat laut) hingga ujung paling selatan (tepatnya ujung paling tenggara) lebih kurang 1.650 km dan lebar antara dua titik paling barat hingga titik paling timur pada bagian yang paling lebar sekitar 350 km. Luas keseluruhan pulau ini adalah sekitar 473.606 km².

Gambaran geografis Sumatera memperlihatkan potret yang tidak simetris antara belahan utara dengan selatan. Bagian utara lebih kurus dan ramping, sedangkan kawasan selatan lebih gendut dan buncit. Ketimpangan gambaran geografis ini juga terlihat antara belahan barat dan timurnya.

Belahan barat Sumatera umumnya sempit dan belahan timur lebar. Perbedaan geografis antara belahan barat dengan timur ini juga menyebabkan terjadinya perbedaan topografis. Belahan barat umumnya berbukit dan berlembah serta kaya akan tanah vulkanik, sedangkan belahan timur umumnya landai dan berawa serta didominasi oleh tanah aluvial.

Seperti disajikan oleh Peta 2, perbedaan topografis yang sangat signifikan antara belahan barat dengan timur ini disebabkan oleh adanya Pegunungan Bukitbarisan yang merentang panjang dari titik paling utara hingga paling selatan Sumatera, sebagaimana yang terlihat pada Peta 3, perbedaan topografis yang tajam antara belahan barat dengan timur ini menyebabkan perbedaan yang sangat kontras antara aliran sungai yang mengalir ke arah barat dan timur. Sungai-sungai yang mengalir ke kawasan barat umumnya kecil,



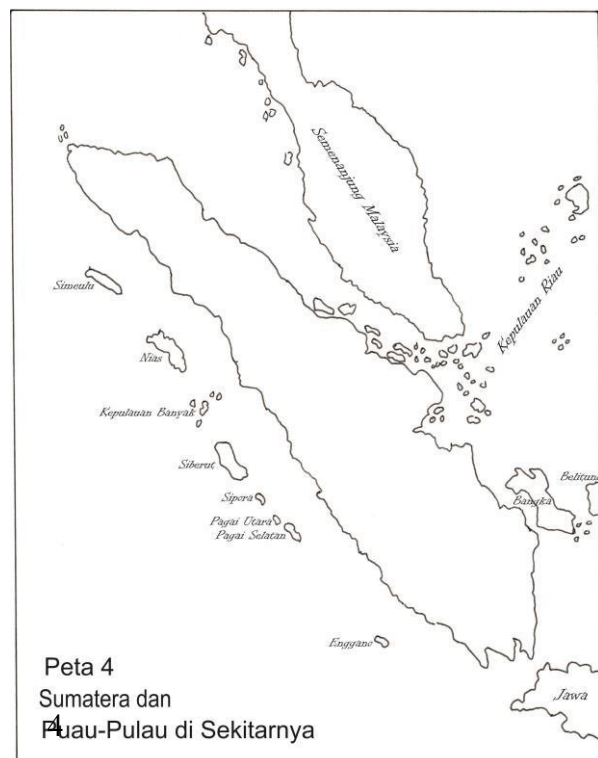
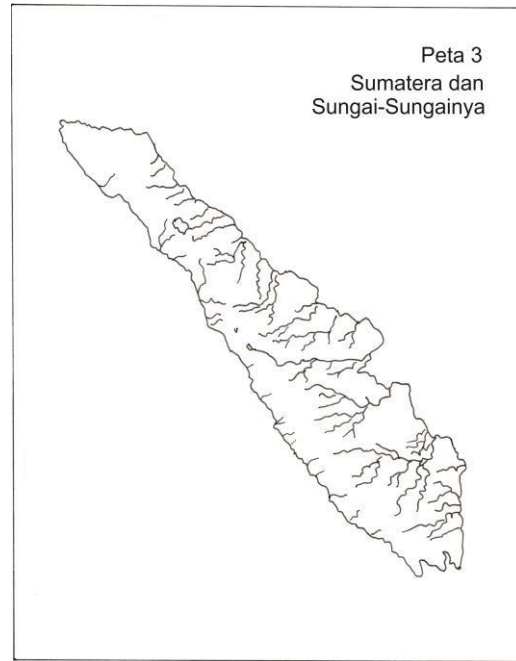
per-

Dan

pendek, berair deras dan tidak dapat dilayari, sedangkan sungai-sungai yang mengalir ke kawasan timur umumnya, besar, panjang, berair tenang dan dapat dilayari (bahkan hingga jauh ke pedalaman). Beberapa sungai besar yang bisa dilayari itu (dari utara) adalah Sungai Rokan, Siak, Kampar, Indragiri/Kuantan, Batanghari, dan Musi.

Perbedaan geografis yang cukup kontras juga terlihat dari “potret” pulau-pulau yang ada di bagian barat dan timur Sumatera. Pulau-pulau di sebelah barat umumnya membentuk garis sejajar dari utara ke selatan. Pulau-pulau itu berlokasi cukup jauh dari pinggir pantai. Jarak rata-rata antara pulau-pulau tersebut dengan pantai barat Sumatera sekitar 150 km. Kalau pun ada sejumlah pulau yang berada dalam jarak yang cukup dekat dengan pesisir barat, maka jumlah pulau itu tidak banyak. Sebaliknya, pulau-pulau yang ada di bagian timur umumnya terkonsentrasi di bagian tengah dan sedikit ke arah selatan. Di kawasan ini pulau-pulau tersebar secara tidak menentu dan nyaris memenuhi kawasan laut. Ada pulau-pulau yang terletak sangat dekat dan ada pulau-pulau yang berlokasi sangat jauh, bahkan hingga ratusan kilometer jaraknya dari pesisir pantai timur (kalau pulau-pulau di Kepulauan Riau kita masukan dan jadikan sebagai “bagian” dari Pulau yang mengelilingi Sumatera). Pulau-pulau di bagian timur ini juga mempunyai ukuran yang sangat bervariasi, ada pulau yang berukuran besar (seperti Pulau Bangka ± 11.910 km²) dan ada pulau-pulau yang kecil ukurannya, yang hanya muncul dalam ukuran beberapa meter pada saat pasang tertinggi. Di samping itu, ada pula banyak pulau atau delta yang berlokasi di muaramuara sungai, dan pulau-pulau itu terbentuk dari lumpur yang dihayutkan sungai dari hulu.

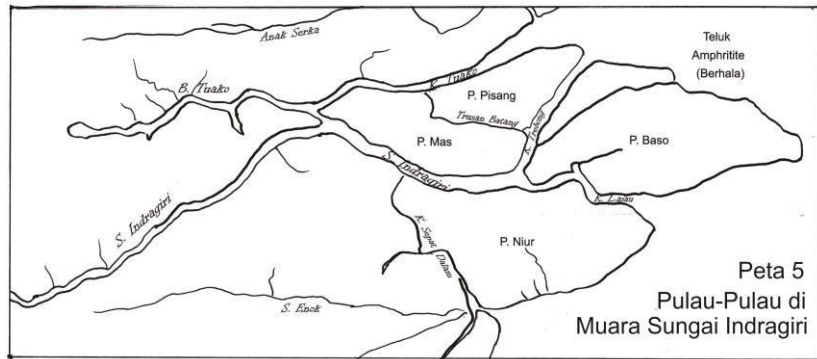
Sebuah kenyataan lain yang cukup kontras bedanya adalah jumlah pulau yang ada di perairan sebelah timur Sumatera jauh lebih banyak bila dibandingkan dengan di bagian barat (2815: 1097). Peta 4 sesungguhnya menyajikan pulau-pulau yang ada di sekeliling Sumatera, tetapi karena keterbatasan penggam-



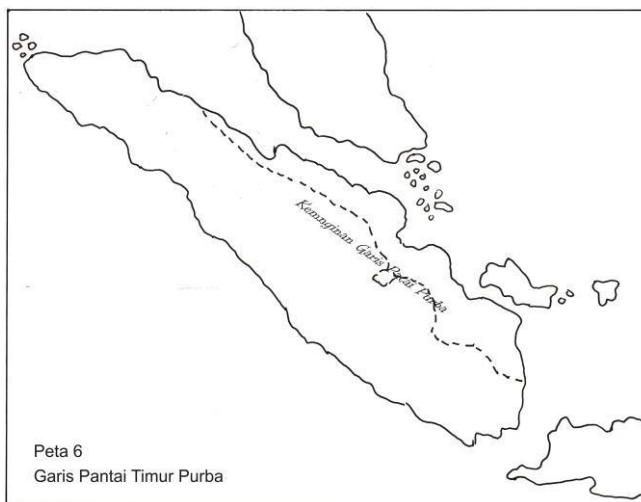
baran, maka tidak semua pulau yang bisa ditampilkan dalam peta ini.

Pulau Sumatera dikelilingi oleh kawasan perairan yang berbagai ragam pula bentuknya. Di bagian barat terdapat samudera luas (Samudera Hindia). Perairan ini merupakan laut terbuka yang memiliki ombak dan gelombang yang besar dan kuat. Rata-rata tinggi gelombang di perairan ini adalah 3-4 meter. Gelombang yang tinggi ini, kemudian ditambah pula oleh tiupan angin yang kencang (pada musim barat rata-rata kecepatan 9-10 knot atau setara dengan 17-19 km/jam) menyebabkan terjadinya ombak kuat dan besar di sepanjang bibir pantai. Hempasan ombak yang kuat dan besar ini kemudian menjadi ancaman yang menakutkan di pantai barat, karena menjadi faktor penyebab abrasi pantai. Abrasi memang terjadi hampir merata di sepanjang pantai barat. Kenyataan ini menyebabkan wilayah pesisir di bagian barat mengalami penyusutan dari tahun ke tahun. Misalnya abrasi ini, misalnya telah mengurangi wilayah pantai kota Padang rata-rata 6 meter setiap tahun. Berbeda dengan kawasan barat, perairan di kawasan timur Sumatera adalah perairan pedalaman. Gelombang dan ombak di kawasan itu tidak setinggi dan sekuat di perairan barat Sumatera. Pada kondisi normal, rata-rata tinggi gelombang di sejumlah perairan di kawasan timur Sumatera ini adalah 1,25 – 1,50 meter, sedangkan rata-rata tinggi gelombang di kawasan Kepulauan Riau, khususnya di Natuna, Matak dan Tarempa sekitar 1,5 – 2 meter.

Laut yang relatif tenang di perairan sebelah timur menyebabkan kawasan pantai di kawasan itu terhindari dari proses abrasi. Bahkan sebaliknya, laut yang tenang tersebut menyebabkan terjadi-

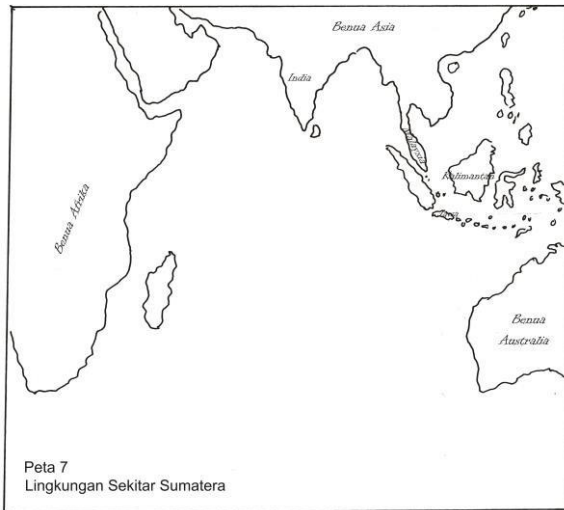


nya endapan lumpur di muara-muara sungai di kawasan tersebut sehingga membentuk pulau (delta). Peta 5 menyajikan sejumlah pulau yang terbentuk dari endapan lumpur yang dibawa dari hulu yang terdapat di muara Sungai Indragiri.



Seiring dengan perjalanan waktu, lumpur yang dihayutkan sungai semakin lama semakin banyak dan masif. Proses ini menyebabkan semakin luasnya kawasan pantai di bagian timur itu. Adanya endapan lumpur yang banyak dan masif tersebut pernah menjadi diskusi yang hangat di masa lampau. Para ilmuwan tersebut mengatakan bahwa sesungguhnya garis pantai timur Sumatera (khususnya di kawasan tengah dan

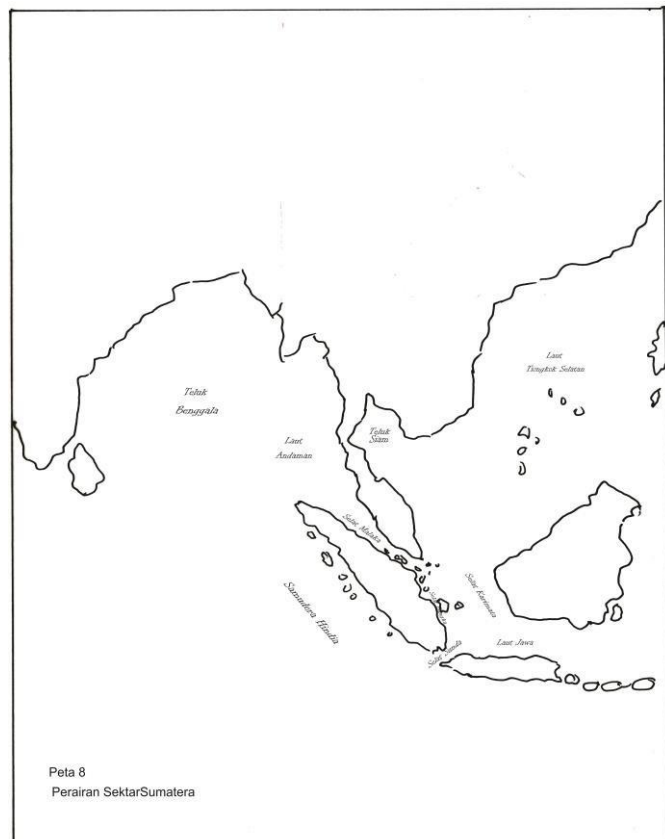
yang sebagian kawasan selatan) pada masa bahuela jauh masuk ke pedalaman dari keadaan dewasa ini. Peta 6 adalah perkiraan garis pantai timur di masa lalu sebagaimana dilukiskan oleh Obdeijn. Menurut ilmuwan yang mempunyai pendapat ini, perluasan daratan di timur Sumatera tersebut men-capai puluhan meter setiap tahunnya.



Pulau Sumatera terletak di bagian barat Nusantara. Peta 7 menyajikan lingkungan geografis Sumatera. Di sebelah timurnya terdapat Semenanjung Malaysia, pulau-pulau Kepulauan Riau, Bangka-Belitung, dan Pulau Kalimantan (serta sejumlah pulau lainnya bila terus ke arah timur, seperti Sulawesi, Kepulauan Maluku hingga Papua). Di bagian selatannya terdapat Pulau Jawa serta sejumlah pulau yang terhimpun ke dalam gugusan pulau-pulau Nusa Tenggara. Di bagian baratnya terhampar lautan luas (Samudera Hindia) yang nun jauh di

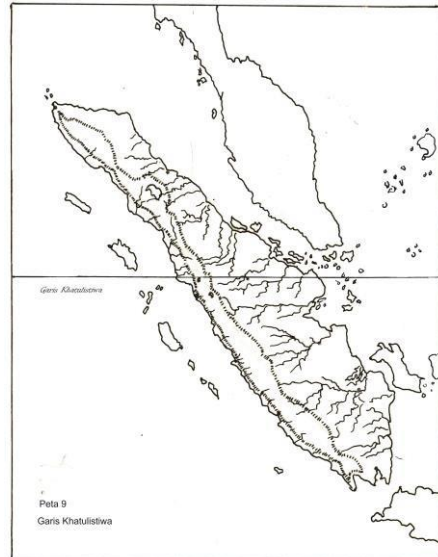
baratnya terdapat pantai timur Benua Afrika. Sedangkan di bagian utaranya ada terdapat bagian utara Semenanjung Malaysia, bagian barat Thailand serta Myanmar. Dalam spasial yang lebih luas, jauh di bagian barat laut terdapat Anak Benua India (bila terus ke arah barat ada Jarizah Arab) dan jauh di timur lautnya terdapat Tiongkok serta Jepang.

Sebagai sebuah pulau, Sumatera dikelilingi oleh sejumlah perairan (selat, laut, dan lautan). Di sebelah timur bagian utara terdapat Selat Malaka (yang memisahkannya dengan Semenanjung Malaysia), di sebelah timur bagian tengah ada Selat Berhala (yang memisahkannya dengan pulau-pulau di Kepulauan Riau), Laut Tiongkok Selatan yang memisahkannya dengan kawasan selatan Indochina serta kawasan selatan Tiongkok, di timur bagian selatan ada Selat Bangka (yang memisahkan Sumatera dengan Pulau Bangka) serta Selat Karimata yang memisahkannya dengan Pulau Kalimantan, di sebelah selatan ada



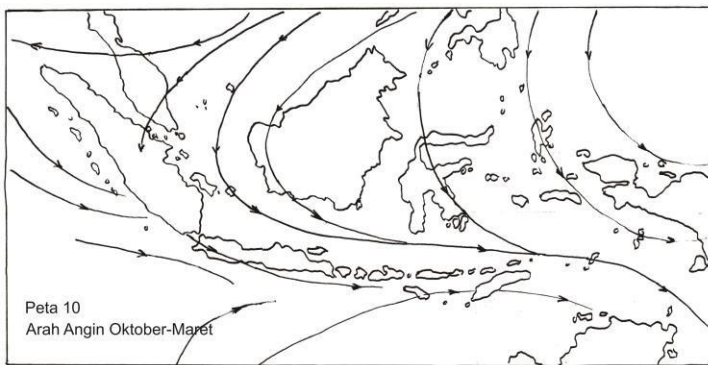
Selat Sunda (yang memisahkannya dengan Pulau Jawa). Seperti yang disebut di atas,, di bagian barat ada Lautan Hindia. Di utara ada Laut Andaman dan Teluk Benggala (yang memisahkannya dengan daratan selatan Asia, mulai dari Myanmar hingga pantai timur Anak Benua India) (Peta 8).

Pulau Sumatera berada pada koordinat $5^{\circ} 40'$ LU hingga $5^{\circ} 59'$ LS dan $95^{\circ} 16'$ hingga $106^{\circ} 45'$ BT. Posisi astronomis seperti ini menyebabkan Sumatera dilalui garis khatulistiwa, dan garis tersebut seakan-akan “memotong” dua pulau tersebut menjadi dua potongan yang hampir sama untuk belahan utara dan belahan selatan (Peta 9).

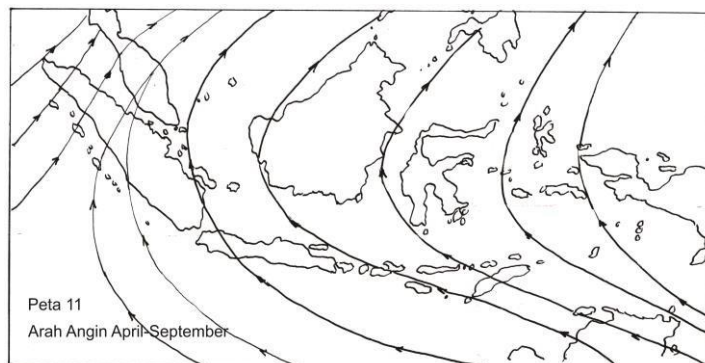


Keadaan geografis, topografis, lingkungan perairan, adanya pulau-pulau di sekitarnya, serta adanya hamparan Benua Asia di bagian utaranya memberi pengaruh yang besar pada arah angin yang bertiup dan arus laut yang bergerak di perairan sekitar Sumatera. Walaupun secara umum jenis dan arah angin yang bertiup di Sumatera hampir sama dengan yang berlaku di Indonesia secara umum, tetapi karena faktor-faktor khusus yang disebabkan oleh lingkungan geografisnya yang disebut di atas terdapat sedikit penyimpangan dari arah angin di Sumatera, terutama di bagian timur sebelah utara (Selat Malaka) dan perairan sebelah barat Sumatera. Perbedaan juga terlihat pada arus laut yang bergerak di sekitar pulau ini, sebuah perbedaan yang cukup signifikan bila dibandingkan dengan pulau-pulau yang lain di Indonesia.

Seperti diketahui, Indonesia umumnya dilalui oleh angin monsoon yang bertiup secara teratur. Angin ini berhembus dan berganti arah dua kali atau polanya berlawanan sepanjang tahun. Menurut teori, antara Oktober - Maret bertiup angin utara dan antara bulan April - Sep-

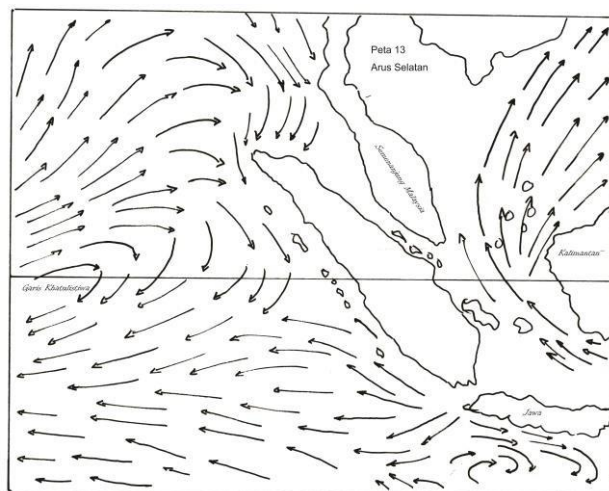
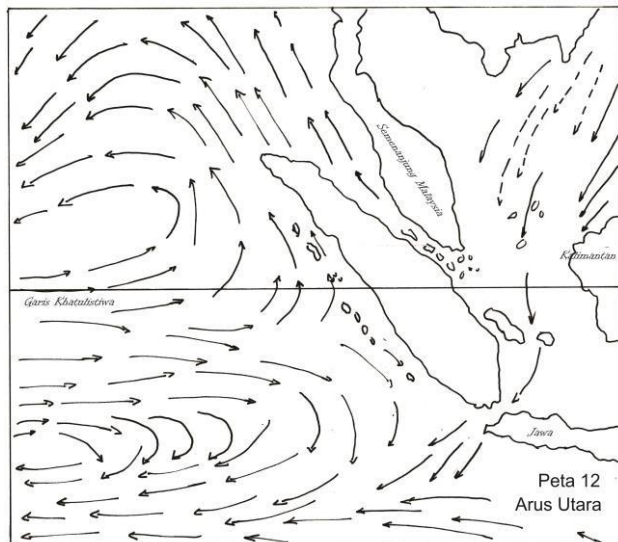


tember bertiup angin selatan. Namun karena berbagai faktor geografis Indonesia, seperti yang disebutkan diatas, maka terjadi sedikit penyimpangan arah angin monsoon ketika dia melintasi Kepulauan Nusantara umumnya dan Su-



matera khususnya. Di laut Tiongkok Selatan misalnya, angin utara tersebut sesungguhnya berhembus dari arah timur laut, dan ketika melintasi garis khatulistiwa, di sekitar Selat Karimata arah angin ini membelok ke timur (tepatnya ke arah tenggara) dan selanjutnya memasuki Laut Jawa. Dan semakin ke timur angin semakin mengarah ke timur sehingga akhirnya disebut sebagai angin barat. Di kawasan Selat Malaka angin ini tetap dari arah timur laut, namun makin ke utara arahnya bergeser ke arah barat barat daya. Di Laut Andaman dan Teluk Benggala (di utara Sumatera) arah angin ini tetap dari timur laut, namun angin yang bertiup lebih dekat ke anak benua India semakin mengarah ke barat barat daya. Di Samudera Hindia sebelah barat Sumatera (bagian utara) juga bertiup angin timur laut, namun ketika melintasi garis khatulistiwa arahnya membelok menuju tenggara, dan semakin ke selatan (tepatnya di selatan Pulau Jawa) angin ini telah berubah menjadi angin barat (Peta 10). Arah angin monsoon ini akan berubah menjadi kebalikan dari deskripsi di atas antara bulan April - September, termasuk juga penyebutan atau namanya di kalangan para pelaut (Peta 11).

Berbeda dengan monsoon, pergerakan arus laut (terutama di kawasan perairan sekitar Pulau Sumatera) memperlihatkan penyimpangan yang cukup tajam. Penyimpangan ini, seperti tersaji pada Peta 12 dan Peta 13, sangat terlihat di perairan Selat Malaka dan kawasan barat Sumatera. Dari kedua peta ini dapat dikatakan bahwa pada puncak musim utara (timur laut), arus laut di Selat Malaka mengarah ke barat laut, untuk selanjutnya berubah ke arah barat ketika memasuki Teluk Benggala. Sedangkan di perairan



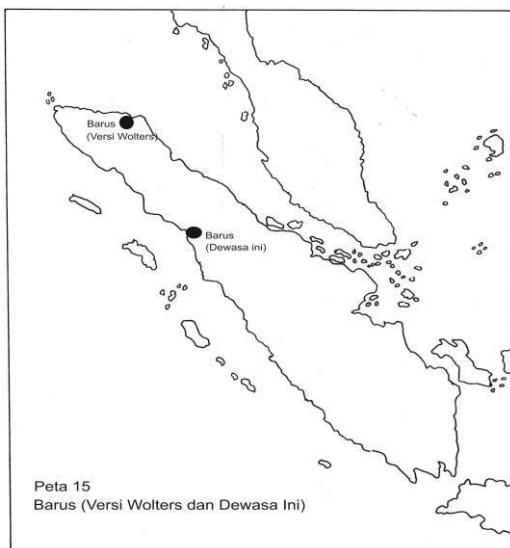
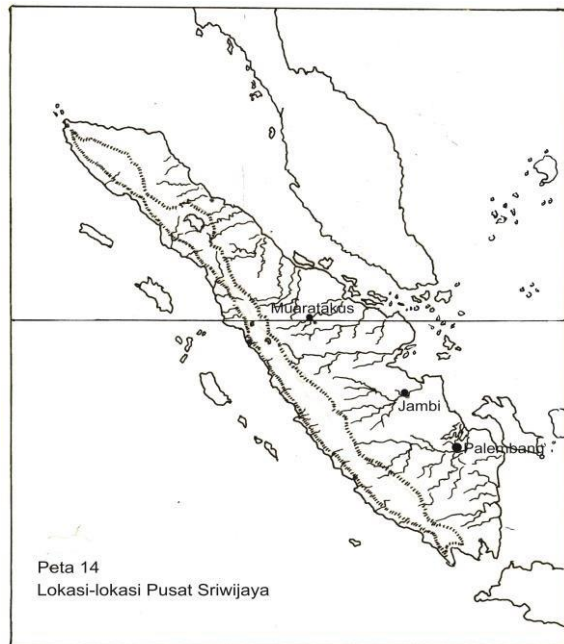
Samudera Hindia sebelah barat Sumatera arus laut ini terbagi dua. Di perairan sebelah utara khatulistiwa, arus laut membelok ke arah utara, sedangkan di belah selatan khatulistiwa arus laut akan membelok ke arah selatan.

Seperti yang telah disebut pada bagian terdahulu, angin monsoon, arus laut, dan juga letak/posisi serta berbagai faktor geografis lainnya sangat besar artinya dalam aktivitas maritim. Bagian berikut akan membicarakan secara lebih detil arti faktor-faktor ini dalam aktivitas maritim Sumatera.

Pusat-pusat Aktivitas Maritim

Kemunculan, perkembangan, dan kemunduran pusat-pusat aktivitas maritim Sumatera, seperti kota bandar dan unit politik, seperti kerajaan dan kedatuan, berhubungan erat dengan faktor-faktor geografis pulau itu. Perjalanan sejarah Sumatera mencatat bahwa pusat-pusat aktivitas maritim pulau tersebut umumnya berlokasi di pesisir (atau kawasan) timur Sumatera. Kalau ada di bagian barat, maka jumlahnya tidak sebanyak di kawasan timur. Dominasi kawasan timur ini tidak hanya terlihat dari banyaknya pusat-pusat aktivitas tersebut saja, tetapi juga dari signifikansi keberadaannya. Dengan kata lain, pusat-pusat aktivitas maritim di kawasan timur jauh lebih penting dan besar perannya dibandingkan dengan pusat-pusat aktivitas yang sama di bagian barat.

Lokasi kerajaan-kerajaan maritim tertua di Sumatera berada di kawasan timur. Hal ini, misalnya terlihat dari sejumlah teori mengenai ibu kota Kerajaan Sriwijaya dan Melayu, atau sejumlah kerajaan-kerajaan lain di masa awal. Sejumlah ilmuwan dengan tegas menyebut nama-nama Palembang, Jambi dan juga daerah Kampar sebagai lokasi kerajaan-kerajaan tersebut (Wolters 1967: 15-29; Slamet Muljana 2008: 22ff, Mochtar Lutfi 1976: 95-102). Seperti terlihat pada Peta 15, semua lokasi pusat-pusat kerajaan itu berada di kawasan timur. Tidak itu saja, Wolters bahkan menyebut bagian utara (timur laut) pantai timur sebagai



lokasi negeri atau kerajaan Barus (Po-shu), suatu daerah penghasil kemeyan dan kapur barus terpenting yang namanya banyak disebut dalam sumber-sumber Tiongkok klasik (Wolters 1965: 169ff). Padahal dewasa ini nama kota atau daerah Barus jelas-jelas berada di bagian utara pantai barat Sumatera (Peta 15).

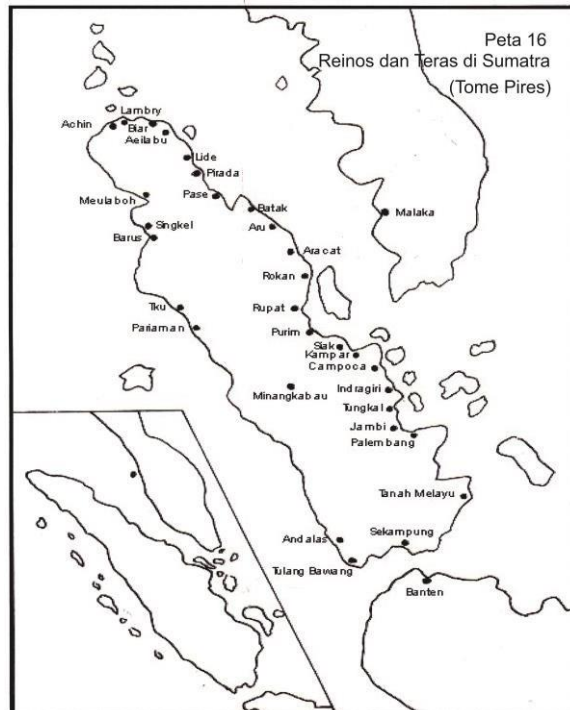
Peranan pantai timur sebagai lokasi pusat aktivitas maritim semakin nampak pada masa moderen awal. Dominannya kawasan timur itu terlihat dari keterangan yang diberikan oleh Tome Pires (Cortesao 1944: 135-65). Dari 29 *reinos* dan *terras* yang disebutnya, sebanyak 22 di antaranya berlokasi di kawasan timur, dan hanya 7 di bagian barat (Peta 16).

Seperti yang disebut di atas, ada hubungan yang erat antara banyaknya pusat aktivitas maritim di pantai timur dengan dengan faktor-faktor geografis daerah itu. Setidaknya ada empat faktor utama yang melatarbelakanginya:

Pertama, kawasan itu berada di Selat Malaka dan Selat Karimata, dua selat yang menjadi “jalan raya” utama para pelaut yang berlayar dari dunia Barat dan Timur atau sebaliknya. Kawasan timur Sumatera ini, lebih tegasnya, berlokasi pada jalur pelayaran utama antara India, dan Arab serta kemudian Eropa di Barat, dengan Campa, Tiongkok, dan juga Jepang di utara, serta Jawa, Kalimantan, Nusa Tenggara, Sulawesi, dan Maluku di timur.

Kedua, adanya angin monsoon dan arus laut. Kawasan timur Sumatera menjadi daerah yang paling tepat untuk menunggu pergantian angin monsoon oleh para pelaut. Para pelaut yang datang dari Tiongkok dan ingin ke Pulau Jawa atau Maluku di akhir musim utara (timur laut) misalnya akan terpaksa menunggu di kawasan timur Sumatera (untuk beberapa bulan) sampai angin utara bertiup lagi dan akan membawanya ke tujuan (Jawa atau kawasan lain di timur Nusantara). Ada banyak pelaut atau pengelana di masa lalu yang terpaksa menunggu di kawasan timur Sumatera untuk beberapa waktu sampai angin yang diinginkan bertiup kembali, salah satu diantaranya adalah Marcopolo. Pengelana bangsa Italia yang memulai pengelanaannya dari Venesia ini pernah menyinggahi beberapa kota Bandar di Sumatera, di antaranya Perlak, Peusangan dan Samudera (Pasai). Dia menghabiskan waktu sekitar lima bulan di daerah tersebut untuk menunggu cuaca (angin) yang tepat untuk menghantarkannya ke daerah tujuan (Tiongkok) (Reid 2010: 9). Pengelana lain yang menyebut bahwa dia singgah di kawasan timur Sumatera adalah Ibnu Batutah. Walaupun tidak dalam waktu yang lama, pengelana asal Maroko ini pernah singgah di Samudera (Pasai). Dia sengaja singgah sebentar saja, karena saat itu - katanya - adalah musim berlayar (Reid 2010:16). Sesungguhnya adalah banyak pengelana atau bahkan biksu yang lain yang singgah dan tinggal dalam waktu yang lama di beberapa kota Bandar atau pusat kerajaan/kedatuan di kawasan timur Sumatera, di antaranya Sulayman dan I-Tsing, dlsbnya.

Ketiga, kawasan timur Sumatera memiliki komoditas perdagangan yang dicari para saudagar dan lak di pasara dunia, seperti dari kapur barus, kemeyan, kayu



gaharu, kayu eboni, emas, lilin, madu, gading gajah, lada, dlsbnya. Barang-barang itu dihasilkan oleh kawasan timur Sumatera. Kalaupun tidak dihasilkan di daerah itu, maka berbagai komoditas perdagangan tersebut didatangkan dari daerah pedalaman-nya.



Keempat, adanya hubungan antara daerah-daerah di pesisir timur dengan daerah-daerah di pedalaman-nya. Hubungan antara daerah pesisir timur dengan daerah pedalaman memang telah terjalin dalam waktu yang lama. Hubungan tersebut telah terbina sejak masa legendaris, dan itu dibuktikan dengan banyaknya cerita rakyat yang menyebutkan adanya mobilitas penduduk pedalaman ke kawasan timur Sumatera dan sebaliknya (Gusti Asnan 2007). Hubungan itu dimudahkan dengan adanya sungai-sungai besar yang bisa dilayari serta tersedianya jalan setapak dari daerah pedalaman serta jalan setapak antar-sungai. Adanya hubungan dengan daerah di pedalaman ini pulalah yang juga menjadi salah satu penyebab, mengapa se-

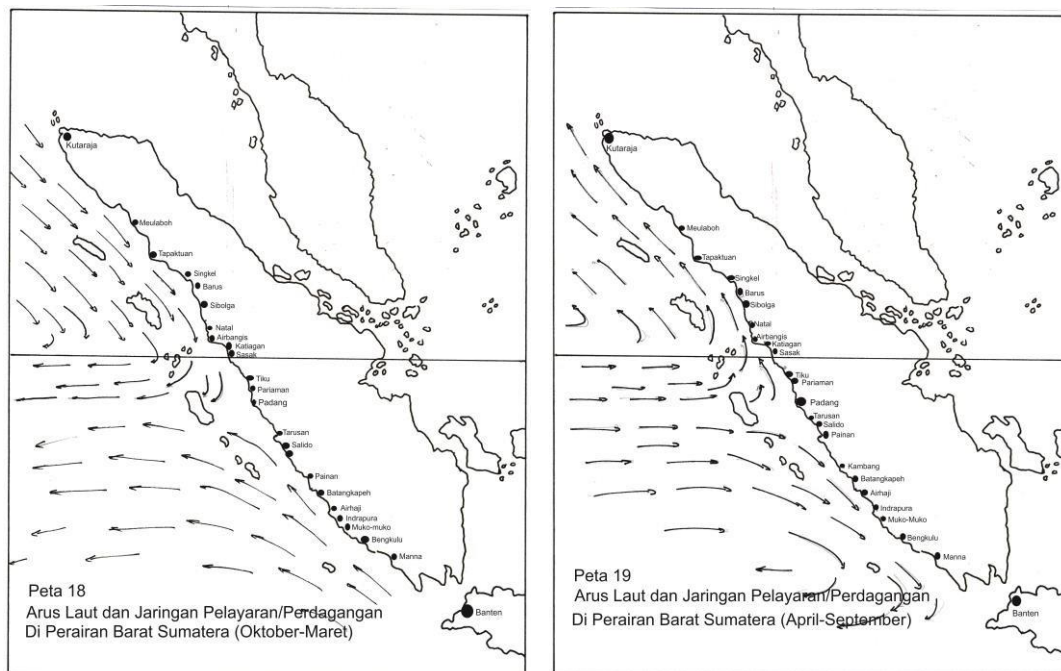
bagian pusat aktivitas maritim di bagian timur Sumatera ini, (seperti tersaji pada Peta 17) berlokasi di pinggir sungai besar (dan cukup jauh masuk ke arah hulu).

Berbeda dengan kawasan timur, di kawasan barat hanya sedikit pusat aktivitas maritim (Peta 16). Di samping alasan berada di kawasan laut bebas dengan ombak yang besar dan ganas, sedikitnya pusat-pusat aktivitas maritim bagian barat Sumatera juga disebabkan oleh karena daerah itu tidak terletak di jalur utama pelayaran dunia (antara dunia Barat dan Timur). Sedangkan aktivitas niaga di kawasan ini juga tidak sebergairah di kawasan timur, apalagi berbagai komoditas di daerah pedalaman cenderung dibawa ke kawasan timur.

Jaringan Pelayaran dan Perdagangan

Aktivitas pelayaran dan perdagangan, dalam artian kontak-kontak pelayaran dan keberadaan “mitra” dagang berbagai daerah di Sumatera sangat dipengaruhi oleh faktor geografis pulau tersebut. Faktor-faktor geografis yang dimaksud antara lain letak daerah dan adanya angin monsoon atau arus laut yang memudahkan aspek pelayaran dan perdagangan antar-daerah bisa terlaksana. Sehubungan dengan itu, masing-masing daerah di Sumatera memiliki pelaut “langganan” yang hampir selalu datang ke atau singgah di daerahnya, serta masing-masing daerah itu memiliki “mitra” dagang yang hampir selalu bertransaksi dengannya.

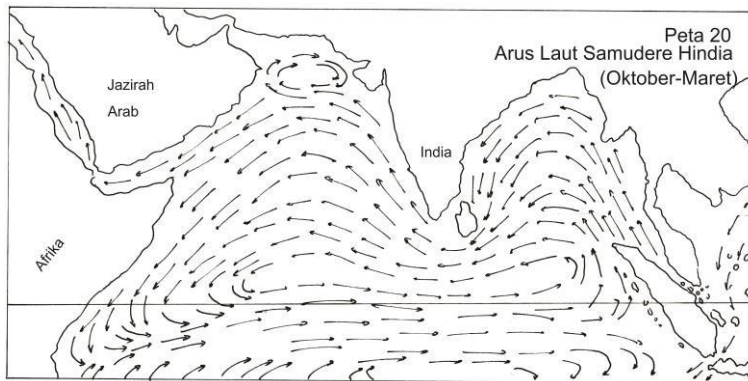
Para pelaut atau saudagar pantai barat bagian utara Sumatera, yang mencakup kota-kota pantai Pariaman Tiku, Sasak, Katiaga, Air Bangis, Natal, Barus, Singkel, Natal, Meulaboh hingga Kutaraja) Bandaaceh) misalnya, mengembangkan jaringan



pelayaran dan perdagangan sendiri. Sumber-sumber VOC menyebutnya dengan jaringan “peper haven”. Aktivitas pelayaran dan perniagaan cenderung dilakukan antar-daerah di kawasan utara saja. Hal ini, di samping disebabkan oleh lokasi daerah mereka yang berdekatan, juga dilatarbelakangi oleh adanya angin monsoon, dan khususnya arus laut yang memudahkan kontak di antara sesama mereka (Peta 18). Kenyataan yang hampir sama, seperti yang digambarkan pada Peta 19 juga terjadi di pantai barat bagian selatan Sumatera, yang meliputi Tarusan, Salido, Painan, Bayang, Airhaji, Indrapura, Muko- muko, dan Bengkulu, serta Manna. Adanya arus laut seperti yang tersaji dalam kedua peta ini memang menjadi salah satu faktor terpenting dalam terbentuknya jaringan pelayaran dan perdagangan di kedua daerah itu.

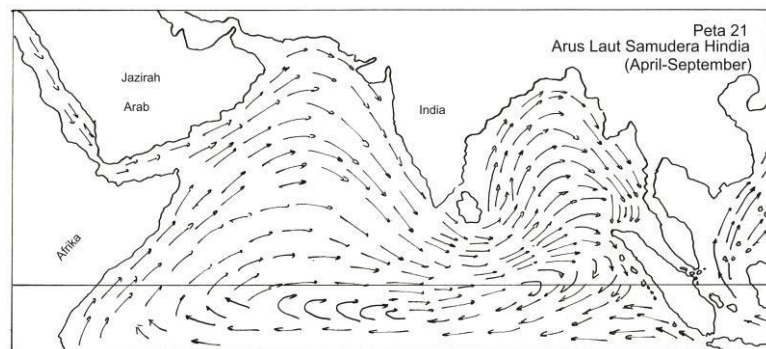
Dalam beberapa cerita rakyat yang berkembang di daerah Pasaman (Airbangis) disebut bahwa daerah itu selalu didatangi oleh pelaut dan saudagar daerah-daerah di utara (Aceh). Para pelaut dan saudagar utara (Aceh) tersebut datang pada bulan-bulan (waktu-waktu) tertentu dengan mudah, karena perahu mereka bergerak (hanyut sendiri) di laut luas, karena ada gerak arus yang membawanya. Sebaliknya mereka juga bisa pulang ke Aceh dengan mudah dengan menggunakan karunia alam (gerak arus laut) pula (“Cerita Nakhoda Sulin” nt.). Di samping itu, adanya “gejala alam” ini, serta adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan itu pulalah yang memudahkan migrasi orang Minangkabau ke Sibolga, Barus, bahkan juga hingga Meulaboh. Bahkan anak suku Anak Jamee yang umumnya memukimi Aceh Selatan dan Aceh Barat dipercayai adalah keturunan para migran Minangkabau yang datang ke daerah itu ratusan tahun yang lalu.

Dalam kawasan yang lebih luas, yang mencakup perairan Samudera Hindia, pengaruh angin monsoon (Peta 20) dan arus laut (Peta 21) juga membuat terciptanya jaringan pelayaran dan perdagangan antara pantai barat Sumatera (khususnya bagian utara) dengan Anak Benua India hingga jazirah Arab. Pergerakan arus laut akan sangat memudahkan para pelaut dan saudagar dari India atau Jarizah Arab mendatangi kawasan barat Sumatera (bagian utara), atau sebaliknya. Ini pulalah



sebabnya mengapa sejak zaman klasik hingga moderen awal terjalin kontak yang akrab antar-pelaut dan pedagang India dengan daerah-daerah di Sumatera bagian barat. Itu pulalah sebabnya mengapa di Barus, Batak, dan Minangkabau terdapat

jejak-jejak pendatang dari India (Guillot 2008: 31ff; Rusli Amran 1981: 44-50)). Itu pulalah sebabnya mengapa setiap tahun, seperti yang disebut Tome Pires, selalu datang para saudagar dari Gujarat ke sejumlah kota pantai di pesisir barat Sumatera (Cortesao 1944: 161).



Faktor geografis juga sangat menentukan pelayaran dan perdagangan di kawasan timur Sumatera. Secara umum, pada masa-masa paling awal dari sejarah maritim Sumatera, jaringan pelayaran dan perdagangan hampir semua pusat aktivitas maritim di kawasan timur Sumatera terpaut dengan Tiongkok. Jaringan tersebut diwujudkan dalam pengiriman utusan (duta) yang juga disertai dengan persembahan berbagai cendera mata, saling kunjung-mengunjungi berbagai jenis kapal, dan kontak dagang (jual beli berbagai komoditas perdagangan), seperti kapur barus dan kemeyan (Wolters 1967: 87-98). Aktivitas ini, tentu sangat didukung oleh adanya angin monsoon yang bertiup secara teratur sepanjang tahun antar kedua daerah.

Pada masa moderen awal, setidaknya sebagaimana dikemukakan oleh Pires, daerah-daerah di bagian timur Sumatera mengembangkan sejumlah jaringan pelayaran dan perdagangan dengan beberapa daerah di tanah seberangnya. *Reinos* (kerajaan) dan *terras* (kedatuan) di kawasan paling utara, mulai dari Aceh hingga Pedir milsanya menjalin jaringan pelayaran dan perdagangan dengan kawasan timur India, Myanmar, Siam dan bagian utara Tanah Semenanjung Malaka. Sementara itu, sejumlah *reinos* dan *terras* yang berlokasi di bagian selatan (hingga Palembang) menumbuhkan jaringan pelayaran dan perdagangan dengan Malaka. Sedangkan sejumlah *reinos* dan *terras* di bagian paling selatan, seperti Tanah Malaiu, Tulangbawang, dan Andalus membentuk jaringan pelayaran dan perdagangan dengan Tanah Sunda dan Jawa secara umum (Cortesao 1944: 139-159).

Di era moderen, setidaknya pada masa-masa awal kehadiran orang Eropa jaringan pelayaran dan perdagangan daerah-daerah di belahan timur Sumatera ini semakin menguat dengan Tanah Semenanjung. Daerah-daerah di bagian utara misalnya membentuk jaringan pelayaran dan perdagangan dengan Pulau Penang dan bagian tengah dengan Malaka, Johor dan kemudian dengan Singapura.

Daerah-daerah di bagian selatan, termasuk juga bagian selatan pantai barat menjalin jaringan pelayaran dan perdagangan dengan Pulau Jawa. Tome Pires menyebut jaringan itu dijalin dengan daerah yang berada di Tanah Sunda (Banten) serta dengan daerah-daerah di pantai utara Jawa (termasuk Cirebon dan Gresik). Faktor angin monsoon dan arus laut mempunyai peranan yang besar dalam pembentukan jaringan pelayaran dan perdagangan ini. Para pelaut dan saudagar di bagian selatan pantai barat Sumatera, dengan arus laut (Peta 23) akan lebih mudah datang ke kawasan barat Pulau Jawa, atau sebaliknya. Dengan memanfaatkan angin monsoon, para pelaut dan saudagar dari bagian selatan kawasan timur Sumatera juga akan lebih mudah datang ke daerah-daerah di utara Pulau Jawa, atau sebaliknya.

Kenyataan ini sesungguhnya telah berlaku sejak masa silam. Kemudahan yang dikaruniai alam ini sebetulnya tidak saja digunakan untuk keperluan pelayaran dan perdagangan, dalam artian untuk keperluan damai saja, tetapi juga untuk kepentingan militer, untuk menyerang suatu daerah oleh sebuah bala tentara. Kita memang belum pernah melihat terjadinya aksi-aksi militer dan pengerahan bala tentara di masa-masa yang jauh di masa silam dari perspektif “kemudahan yang disediakan alam” ini. Misalnya serangan pasukan Chola dari Coromandel terhadap Sriwijaya, atau serbuan Majapahit terhadap Melayu lewat “Ekspedisi Pamalayu”, dan pasti banyak lagi pergerakan tentara di laut yang keberhasilan (atau kegagalannya) ditentukan oleh faktor alam ini. Tidak itu saja, seperti yang akan dibahas di bagian berikut ini. Kemudahan alam ini juga dimanfaatkan oleh para perompak dalam menjalankan aksi lanun mereka dan faktor alam ini pula yang memungkinkan berkembangnya aspek maritim ini.

Bajak Laut

Bajak laut adalah salah satu aspek yang sangat lazim dalam dunia maritim Sumatera. Aspek ini sudah ada sejak masa awal bangkitnya aktivitas maritim di kawasan pulau itu. Sejumlah catatan perjalanan para pengelana, biksu atau pelaut Tiongkok pada parohan kedua milenium pertama telah menyebut adanya aktivitas bajak laut di perairan Sumatera (khususnya kawasan Selatan Malaka dan Selat Karimata). Pires juga menyebut banyaknya aktivitas bajak laut di kawasan itu. Bahkan, juru tulis Portugis di Malaka tersebut dengan tegas mengatakan bahwa sejumlah *reinos* dan *terras* di kawasan timur Sumatera sebagai kerajaan atau kedatuan penyamun, dipimpin oleh seorang raja lanun, dan anak negeri itu adalah para lanun (Corteso 1944: 139ff).

Banyaknya perompak di kawasan itu, juga memiliki hubungan dengan keadaan geografis kawasan tersebut. Kawasan tersebut memiliki pulau-pulau yang banyak dan jarak antara satu pulau dengan pulau lainnya tidak begitu jauh, kawasan pantai atau muara-muara sungai yang relatif tertutup, yang memudahkan para lanun untuk bersembunyi, baik sebelum atau sesudah menyerang mangsanya. Di samping itu, maraknya aksi bajak laut di kawasan tersebut juga disebabkan oleh ramainya lalu lintas pelaut dan saudagar di perairan itu (Gusti Asnan 2016: 87).

Aktivitas bajak laut juga didukung oleh kondisi perairan yang merupakan perairan pedalaman, di mana gelombangnya tidak terlalu tinggi dan airnya relatif tenang. Kondisi perairan seperti ini memudahkan para lanun dalam beroperasi, memudahkan mereka menaiki kapal atau perahu yang disergap, dan memudahkan mereka untuk turun dan melarikan diri setelah melakukan aksi.

Bajak laut di kawasan timur Sumatera tidak saja beroperasi di perairan lepas pantai. Mereka juga sering merampoki perkampungan penduduk yang berada di pinggir pantai, atau juga di aliran sungai yang bermuara di kawasan itu. Untuk mengantisipasi kedatangan atau aksi para begundal laut ini, maka umumnya perkampungan di pesisir timur Sumatera umumnya berlokasi dalam jarak yang cukup jauh dari bibir pantai. Umumnya perkampungan tersebut dibangun di pinggir sungai dengan jarak tertentu dari bibir pantai. Ini pulalah yang menjadi salah satu penyebab bahwa pusat-pusat politik dan ekonomi yang besar di masa klasik (dan juga di zaman modern) berlokasi dalam jarak puluhan kilometer dari bibir pantai.

Kondisi geografis seperti di ataslah salah satu penyebab maka keberadaan dan aksi bajak laut menjadi suatu aspek maritim Sumatera, dan keberadaan serta aksinya nyaris tidak pernah bisa ditumpas hingga saat sekarang.

Penutup

Lingkungan alam sangat besar artinya bagi aktivitas hidup dan kehidupan manusia. Arti dan peran lingkungan alam ini akan semakin besar bila dikaitkan dengan aktivitas maritim. Secara ekstrim, bahkan, bisa dikatakan bahwa hampir semua aktivitas maritim dipengaruhi oleh faktor alam. Semua aktivitas penduduk yang berhubungan dengan laut, mulai dari nelayan sederhana, para pelaut yang melintasi samudera dengan perahu atau kapal, bajak laut, dan sebagainya mesti memperhitungkan keadaan laut dan lingkungan laut.

Selama ini, arti lingkungan laut ini telah diperhatikan oleh sejarawan atau ilmuwan sosial yang mengkaji tentang budaya maritim umumnya dan ejarah maritim berbagai wilayah di Nusantara khususnya. Namun, perhatian dan pengkajian yang lebih mendalam, apalagi khusus belum banyak dilakukan. Diperlukan kajian-kajian yang lebih komprehensif dan sungguh-sungguh dikemudian hari sehingga keterkaitan faktor-faktor alam (geografi) dengan aspek-aspek maritim ini bisa dikemukakan dengan utuh. Di samping itu, untuk lebih memudahkan pemahaman para pembaca, maka diperlukan juga bentuk rekonstruksi yang “baru” dalam penyajian hasil penelitian tersebut. Salah satu bentuk “baru” yang dimaksud adalah dengan mengikutsertakan ilustrasi, baik berupa peta sketsa, atau gambar-gambar, dari gejala alam (geografis) dan kaitannya dengan aspek-aspek maritim yang dikemukakan. Dengan demikian, pemahaman dan apresiasi para pembaca serta peminat sejarah (maritim) di Indonesia akan semakin besar dimasa-masa yang akan datang.

Besarnya pemahaman dan apresiasi anak bangsa terhadap dunia maritim, budaya maritim, serta sejarah maritim ini semakin diperlukan. Hal ini, terutama sekali disebabkan oleh perkembangan terkini, baik secara nasional, regional, atau global. Akhir-akhir ini persoalan kemaritiman semakin hangat dibicarakan. Semakin hangat, dalam artian menjadi “program unggulan” pemerintah yang memegang tampuk kekuasaan di Indonesia sekarang, seperti menjadikan Indonesia sebagai “poros maritim”, pembentukan “tol laut”, dlsbnya. Atau semakin hangatya perairan di rantau Asia Tenggara ini. Hal ini bwerhubungan erat dengan adanya geliat Sang Naga, negara adikuasa baru di dunia, yakni Tiongkok yang mencanangkan “maritime silk road” serta klaimnya yang mengatakan seluruh kawasan laut Tiongkok Selatan sebagai bagian dari wilayah kedaulatannya. Klaim ini menjadi isu panas karena mendapat penolakan dari sejumlah negara serantau (Asean)

atau juga negara adikuasa (Amerika Serikat) yang tidak setuju dengan klaim sang “naga” itu. Kita, bangsa Indonesia, terlibat - secara langsung atau tidak - dalam perkembangan global atau serantau ini. Untuk itulah, perhatian dan pemahaman serta penghargaan dengan dunia maritim kita (Indonesia) perlu ditumbuhkembangkan bagi seluruh anak bangsa. Sejarah, dalam hal ini bisa berperan-serta, dan itu tetapi bukan berarti tidak mungkin. Sejarah telah membuktikan, bahwa sejarah (penulisan sejarah) mampu mengubah sejarah.

Daftar Kepustakaan

“Cerita Nakhoda Suli”, *Naskah Ketikan* (Tidak Diterbitkan)

Corteseo, Armando, *The Suma Oriental of Tome Pires*. London: The Hakluyt Society, 1944.

Dobbin, Christine, *Islamic Revivalism in a Changing Peasant Economy, Central Sumatra, 1784-1847*. London and Malmö: Curzon, 1983.

Gusti Asnan, “Mitologi dan Cerita Rakyat Masyarakat Sungai di Sumatera Tengah” *Laporan Penelitian*, 2007 (tidak diterbitkan).

---,---, *Sungai & Sejarah Sumatera*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.

Muchtar Lutfi et al., *Sejarah Riau*. Pekanbaru: Universitas Riau Press, 1976.

Oki, Akira, “The River Trade in Central and South Sumatra in the 19th Century” dalam Tsuyoshi Kato et al. (eds.), *Environment, Agriculture and Society in the Malay World*. Kyoto: Centre for Southeast Asia Studies, Kyoto University, 1986, hal. 3-48.

Obdeijn, V., “De Geografische Kennis Omtrent Sumatra in de Middleeeuwen” dalam TNKG, LIX, 1942, ha. 45-75.

Reide, Anthony, *Sumatera Tempo Doeloe, Dari Marco Polo sampai Tan Malaka*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2010.

Rusli Amran, *Sumatra Barat Hingga Plakat Panjang*. Jakarta: Penerbit Sinar Harapan, 1981.

Slamet Muljaya. *Sriwijaya*. Yogyakarta: LKiS, 2011.

-----oo0oo-----



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Jaringan Perdagangan Rempah-Rempah

Dr. Edward Poelinggomang



JARINGAN PERDAGANGAN REMPAH-REMPAH

Edward L. Poelinggomang
Universitas Hasanuddin

Pengantar

Jaringan perdagangan rempah-rempah yang dijadikan topik ini didasarkan pada kenyataan kesejarahan bahwa komoditi itu (cengkeh, pala, dan fuli) menjadi anjang perebutan antara sejumlah bangsa untuk dapat memonopoli. Hal ini pertama-tama akan mengarahkan perhatian kita untuk mengetahui apa kegunaan rempah-rempah itu. Pengungkapan kegunaan komoditi itu diharapkan dapat menjelaskan faktor-faktor yang mendasari perjuangan bangsa-bangsa untuk dapat memilikinya dan menguasainya, bahkan memonopolinya demi keuntungan ekonomi melalui proses pemasarannya.

Perdagangan rempah-rempah ini juga telah menumbuhkan jaringan hubungan niaga yang menciptakan persahabatan, persaudaraan, dan persatuan. Hal itulah yang menghantar penduduk di kepulauan ini dapat mempersatukan diri, menjalin kerjasama, membentuk persatuan, yang pada gilirannya pula menyatakan diri sebagai satu bangsa dan membentuk negara kesatuan Indonesia. Tambahan pula perdagangan rempah-rempah ini telah menciptakan pula jaringan hubungan perdagangan yang pada gilirannya melapangkan terjadinya lintas budaya niaga sehingga memungkinkan terjadinya jaringan persahabatan dan kekeluargaan antara mereka yang terlibat dalam dunia perdagangan maritim. Kegiatan perdagangan maritim dalam komoditi itu pula yang mendasari Kenneth R. Hall menempatkan wilayah kepulauan Nusantara menjadi satu zona perdagangan maritim yang disebut “Jaringan Perdagangan Regional Laut Jawa”.(*The Java Sea Regional Trade Network*). Yang dimaksudkan dengan Laut Jawa itu meliputi Laut Jawa, Laut Flores, dan Laut Banda, yaitu kawasan laut yang dikitari oleh pulau-pulau di Nusantara dengan mengecualikan daerah Sumatera bagian utara yang dekat dengan kawasan niaga di bagian barat sehingga dimasukkan pada “Jaringan Perdagangan Regional Teluk Bengal” (*Bay of Bengal Regional Trade Network*).¹

Patut disadari bahwa persatuan Indonesia sebagai satu bangsa terbina lewat kegiatan perdagangan maritim pada jaringan perdagangan regional Laut Jawa yang disponsori oleh

¹ Baca: Kenneth R. Hall, 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press), hlm. 21; Edward L. Poelinggomang, 2002. *Makassar Abad XIX. Study tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: KPG), hlm. 19-20.

Kerajaan Sriwijaya, kerajaan majapahit, Pedagang melayu, dan Kerajaan Makassar. Perdagangan maritim yang dikelolah itu bukan semata mencari dan mengejar keuntungan ekonomi belaka. Mereka bergiat membangun hubungan kekeluargaan, membangun kerjasama, persahabatan, dan persatuan. Itulah sebabnya ketika Proklamasi Kemerdekaan Indonesia dikumandangkan, semua rakyat Nusantara bergandengan tangan menyambutnya dan berjuang mempertahankannya.

Kegunaan Rempah-Rempah

M. Adnan Amal mengungkapkan bahwa orang-orang Maluku menggunakan rempah-rempah sebagai bumbu penyedap masakan. Francis Drake mengungkapkan bahwa hidangan jamuan makan yang disiapkan oleh Sultan Baabullah ketika menjamunya beraroma cengkeh. Selain sebagai bumbu masakan, cengkeh juga digunakan sebagai ramuan untuk pengobatan.² Bagi bangsa Tionghwa yang lebih awal mengetahui dan mengenal kepulauan penghasil rempah-rempah (Makulu), tidak hanya menggunakan sebagai penyedap masakan dan bahan pengobatan, tetapi juga yakin bahwa rempah-rempah dapat meningkatkan kemampuan seksual, melegahkan kerongkongan, dan jika dikunya dalam ruangan akan mengharumkan ruangan. Oleh karena itu pada masa pemerintahan Dinasti Han, hakim diharuskan mengkunya cengkeh agar melegahkan kerongkongan sebelum membaca putusan pengadilan. Demikian pula halnya ketika menghadap kaiser. Para pembesar kekaisaran diharuskan mengkunya cengkeh agar mengharumkan suasana pertemuan dengan kaiser. Mengkunya cengkeh berguna untuk membunuh kuman pada rongga mulut sehingga mencegah sakit gigi, dan dapat digunakan pula sebagai obat penyembuhan sakit gigi dan menghasilkan aroma nafas segar dan menyenangkan

Komoditas ini tersebar ke luar daerah produksinya lewat pedagang Tionghwa namun daerah penghasilnya tetap dirahasiakan. Pemasaran poroduksi itu pada awalnya ke India dan dunia Timur Tengah yang ketika itu berada dalam pengaruh kekuasaan Persia (Iran). Melalui kota pelabuhan di wilayah itu komoditas itu dipasarkan ke dunia Eropa. Nilai jualnya sangat mahal, karena karavan membawanya melalui jalan darat yang berliku dan senantiasa terancam keamanan di perjalanan oleh bangsa Mongol. Nilai jual yang mahal itu mendorong pedagang muslin dari Gujarat dan Bonbay di barat laut India dan pedagang muslim Mamluk

² M. Adnan Amal. 2007. *Kepulauan Rempah-Rempah. Perjalanan Sejarah Maluku Utara, 1250-1950* (Makassar: Nala Cipta Litera), hlm. 228.; Baca juga: Edward L. Poelinggomang, 2013, "Kedudukan Makassar dalam Perkembangan Perdagangan Rempah-Rempah di Maluku", dalam: Dorothea Rosa Herliany, dkk., *Arus Balik Memori Rempah dan Bahari Nusantara. Kolonialisme dan Poskolonialisme*, (Magelang: Samana Foundation), hlm. 291.

dari Mesir bergiat mencari komoditi itu melalui jalur perdagangan maritim. Nilai jual yang mahal itu dapat ditelusuri dari beberapa informasi. Seorang pedagang Arab pernah menyatakan bahwa jikalau ia membawa enam perahu bermuatan rempah-rempah dan dalam perjalanan pulang ia kehilangan lima perahu, namun keuntungan yang diperoleh dari satu perahu yang tinggal itu tetap sangat menguntungkan.³ Pernyataan ini menunjukkan sangat besar keuntungan dalam perdagangan rempah-rempah ketika itu (sekitar abad ke-16). Pernyataan ini tampak senada dengan yang diungkapkan oleh Datu Jamal Ashley Abbas bahwa pada 1600 (abad ke-17) 10 pon cengkeh di Maluku – 1 pon seharga setengah penny – bila dijual di Eropa akan menghasilkan keuntungan sebesar 32.000 persen.⁴ Keuntungan yang menggiurkan dalam perdagangan rempah-rempah itu menyebabkan bangsa Asia dan Eropa berlomba-lomba mencari dan mendapatkan produksi itu.

Bagi orang Eropa komoditi itu sangat bermanfaat, baik menjadi bumbu penyedap masakan, penyegar daging agar tahan lama apabila dihamburkan bubuk cengkeh, dan penggunaan pala untuk mengempukkan masakan daging. Selain itu rempah-rempah juga digunakan sebagai obat menyegarkan dan memperkuat daya tahan tubuh terhadap cuaca dingin dan menjadi ramuan obat yang dapat meningkatkan kemampuan seksual., Mereka juga membuat sebagai pewangian (serbuk cengkeh dihirup agar tubuh memancarkan aroma cengkeh).

Jika dicermati surat dari Tome Pires (seorang ahli obat dari Portugis) kepada raja Portugis, Manuel, yang bertanggal 27 Januari 1516, tampak bahwa rempah-rempah tidak disebut sebagai tanaman obat, meskipun ia berkunjung ke Maluku, khususnya pulau-pulau yang menghasilkan rempah-rempah. Dalam surat itu tercatat 24 jenis tanaman obat yang diketahui dalam perjalanan menjejaki jenis tanaman yang dapat dijadikan obat.⁵ Hal ini dapat menunjukkan bahwa kegunaan rempah-rempah sebagai tanaman obat telah diketahui karena itu telah digagas usaha pencarian daerah produksi tanaman itu.

Zona Perdagangan Maritim Laut Jawa

Menurut Kenneth R. Hall, sekitar abad ke-14 dan permulaan abad ke-15 terdapat lima jaringan perdagangan (*commercial zones*). Pertama adalah jaringan perdagangan maritim Teluk Bengal, yang meliputi pesisir Koromandel di India Selatan, Sri Langka, Birma (kini

³ M. Adnan Amal. 2007. *Op. cit*, hlm. 233

⁴ *Ibid*, hlm. 234.

⁵ Baca: Armando Cortesa, 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Francisco Rodrigues* (London:Robert Maclehose and Co.Ltd. The University Press Glasgow), hlm. 514-518.

Myamar), dan pesisir utara dan barat Sumatera. Kedua adalah zona perdagangan maritim Selat Malaka. Ketiga, zona perdagangan maritim Laut Tiongkok Selatan, meliputi pesisir timur Semenanjung Malaka, Thailand, dan Vietnam Selatan,. Keempat, zona perdagangan maritim Laut Sulu yang meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao, dan pesisir utara Kalimantan, dan kelima adalah zona perdagangan Laut Jawa yang meliputi kepulauan Nusa Tenggara, Kepulauan Maluku, pesisir barat Kalimantan Jawa, bagian selatan Sumatera.⁶

Jauh sebelum jaringan perdagangan regional Laut Jawa terbentuk, kegiatan perdagangan di kawasan itu berada dalam hegemoni Kerajaan Sriwijaya. Kerajaan ini berambisi mengawasi perdagangan maritim antara Tiongkok dan India dengan kawasan barat Nusantara. Kerajaan ini dipandang berhasil mengawasi kegiatan perdagangan maritim di Selat Malaka dan Selat Sunda. Menurut Kenneth R. Hall, penguasa Sriwijaya menaruh perhatian khusus dalam dunia perdagangan maritim dalam membangun ekonomi dan politiknya.

Menurut Abd. Rahman Hamid. Kerajaan Sriwijaya melakukan lima langkah strategik untuk membangun kekuatan dan kekuasaannya. Pertama adalah memudahkan pengaruh dan kekuasaan kerajaan-kerajaan pesisir di Sumatera, Semenanjung Malaka, dan Jawa yang terlibat dalam perdagangan maritim. Kebijakan itu dimaksudkan untuk menjadikan Sriwijaya satu-satunya bandar niaga transito komoditi, khususnya rempah-rempah dan kayu cendana. Yang diekspor ke Tiongkok dan India. Kedua melakukan pengawasan atas jalur pelayaran niaga. Ketiga adalah memantapkan hubungan niaga dan politik dengan negeri-negeri yang telah ditaklukan dengan membangun jejaring hubungan politik dan perkawinan politik; keempat adalah menjalin hubungan niaga dengan Tiongkok yang akhirnya memperoleh “status perdagangan istimewa” dari kekaisaran Tiongkok, dan yang terakhir melaksanakan pengawasan atas wilayah kekuasaannya dengan memanfaatkan sumber daya manusia yang kuat dan berpengalaman di laut, baik mereka yang dinyatakan sebagai pengembara maupun bajak laut.⁷ Namun pergolakan yang terjadi pada abad ke-11 menyebabkan sirna riwayat Kerajaan Sriwijaya.

⁶ Kenneth R. Hall, 1985. *Op.cit.* hlm. 20-25; 224-225; Baca juga: Edward L. Poelinggomang, 2002. *Op.cit.*, hlm. 19-10; Edward L. Poelinggomang, 2015, “Jaringan Maritim dan Silang Budaya Austronesia dan Non-Austronesia”, dalam: Taufik Abdullah dan Mukhlis PaEni, editor, *Dispora Melanesia di Nusantara* (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan), hlm. 270-271.

⁷ Hamid, Abd. Rahman, 2013. *Sejarah Maritim Indonesia* (Yogyakarta: Penerbit Ombak), hlm 53-56.

Dalam perkembangan selanjutnya, menurut Kenneth R. Hall, jaringan perdagangan maritim Laut Jawa berada dalam hegemoni Kerajaan Majapahit. Para pedagang antara pulau dari kerajaan ini yang menguasai perdagangan rempah-rempah. Ketika angin muson barat bertiup pada bulan November, para pedagang mulai meninggalkan negerinya dan berlayar menyusuri kepulauan Nusa Tenggara hingga ke Pulau Timor untuk membeli kayu cendana. Setelah itu berlayar memasuki daerah produksi rempah-rempah, khususnya ke Amboina. Meskipun Amboina bukanlah daerah terpenting penghasil rempah-rempah namun penduduk penghasil rempah-rempah senantiasa membawa dagangannya ke kota niaga itu sehingga menjadi daerah tujuan perdagangan rempah-rempah. Transaksi berlangsung hingga bertiup muson timur. Para pedagang mulai berlayar ke arah barat memasuki wilayah Sulawesi, terus ke zona perdagangan maritim Laut Sulu, kemudian berlayar menyusuri pesisir timur Kalimantan dan selanjutnya ke Malaka. Daerah-daerah di Sulawesi yang dilalui pedagang Jawa, seperti yang disebut dalam kitab Negara Kartagama, karya Mpu Prapanca (1364), adalah Luwu, Bantaeng, Selayar, dan kemudian Makassar. Komoditi rempah-rempah yang diperoleh dari Maluku dan kayu cendana dari Pulau Timor diperdagangkan di Malaka, atau dipertukarkan dengan berbagai jenis tekstil dan permadani yang dibawa oleh pedagang muslim dari zona perdagangan Teluk Bengal.

Disamping pedagang dari Majapahit, terlibat juga sejumlah pedagang Melayu dan pedagang Muslim dari Timur Tengah. Pada dasarnya pedagang Melayu melakukan pelayaran ke Maluku mengikuti jalur yang dilalui pedagang Majapahit. Sementara pedagang Arab berusaha menemukan jalur lain, akhirnya mereka menemukan jalur tersingkat dalam pelayaran ke Kepulauan Rempah-Rempah itu, seperti yang diungkapkan oleh Tome Pires:

Kepulauan Makassar berada di jalur menuju Maluku, yang dicapai lewat pelayaran dari Tanjungpura selama empat atau lima hari. Kepulauan itu terdiri dari banyak pulau dan merupakan negeri besar. Dari sini kita dapat bertolak ke Buton dan Madura dan juga ke utara. Mereka semua masih kafir. Penduduk kepulauan ini melakukan perdagangan dengan Malaka, Jawa, Kalimantan, Siam dan semua tempat antara Pahang dan Siam. Mereka lebih mirip dengan orang Siam daripada ras lain.⁸

Kutipan ini menunjukkan bahwa telah diketahui jalur pelayaran yang paling singkat ke Maluku. Informasi ini diperoleh Tome Pires dari pedagang Melayu sehingga jalur ini telah digunakan mereka. Selain itu juga memberikan petunjuk bahwa pelaut dan pedagang dari Sulawesi Selatan belum terlibat dalam perdagangan rempah-rempah. Hal ini juga diperkuat

⁸ Armando Cortesao, 1944. *Op.cit.* hlm 122. Anthony Reid, 1983., "The Rise of Makassar", dalam: *RIMA* (vol. XVII), hlm. 127.

oleh pernyataan Tome Pires bahwa pedagang Makassar itu selalu mengenakan keris, dan membawa komoditi: beras yang putih dan sedikit emas.

Penemuan jalur baru ke Maluku yang singkat itu berakibat keterlibatan pedagang Melayu semakin meningkat pada satu sisi dan pada sisi lain melemahkan keterlibatan pedagang Majapahit. Patut diakui bahwa ini termasuk salah satu faktor yang melemahkan hegemoni Majapahit dalam dunia perdagangan maritim di zona perdagangan maritim Laut Jawa. Yang pada gilirannya melampirkan tampilnya Makassar sebagai bandar transit perdagangan rempah-rempah pada paruh kedua abad ke-16 hingga terjadinya Perang Makassar 1666-1667; 1668-1669. Tampilnya Makassar itu juga berkaitan erat dengan jatuhnya Malaka ke tangan Portugis pada tahun 1511.

Selain itu menurut catatan Tome Pires, selain pelaut dan pedagang maritim dari Majapahit dan Melayu, tercatat pulau pelaut dan pedagang dari daerah produksi yang datang ke Malaka dengan membawa komoditi rempah-rempah, seperti dari Maluku (yang dimaksudkan dengan sebutan itu adalah pedagang maritim dari Ternate), Banda, dan Aru.⁹ Mereka juga aktif memasarkan produksi daerahnya ke luar dan ke pusat-pusat perdagangan lainnya, seperti ke Kediri (Jawa Timur), Banten, Makassar, dan Malaka.

Keterlibatan Pedagang Eropa

Perdagangan rempah-rempah ke Eropa mengalami kemerosotan akibat berkecamuknya Perang Salib (Perang Sabil) yang berlarut-larut. Pedagang muslim yang sebelumnya menyediakan rempah-rempah untuk pasaran ke Eropa menghentikan kegiatannya, meskipun aktifitas perdagangan itu menjanjikan keuntungan yang menggembirakan. Hal itu mendorong bangsa Portugis dan Spanyol bergiat mencari dan menemukan daerah penghasil rempah-rempah. Persaingan yang ketat antara dua kerajaan di Eropa itu mendorong Paus Alexander VI bergiat mempertemukan mereka. Dalam perundingan itu dicapai kesepakatan yang termuat dalam Perjanjian Tordesilas (1493) yang pada intinya wilayah pelayaran maritim ke arah barat menjadi kawasan pelayaran pedagang Spanyol dan pelayaran ke arah timur adalah kawasan pelayaran Portugis., dengan kata lain pelayaran ke arah Afrika dan Asia adalah kawasan Portugis dan pelayaran ke arah Amerika adalah kawasan Spanyol. Perjanjian ini menunjukkan bahwa laut yang luas (wilayah maritim dunia) terbagi bagi Portugis dan Spanyol.

⁹ Armando Cortesao, 1944. *Op.cit.*, hlm. 268.

Berdasarkan perjanjian itu pelaut dan pedagang Portugis mulai mengarahkan pelayaran maritimnya ke arah timur Eropa. Laksamana Alfonso d'Albuquerque, dengan mengikuti jalur perdagangan yang telah dirintis oleh Vasco da Gama (1498), ia sampai ke daerah India Selatan dan berhasil menaklukkan Goa pada 1509. Dari daerah ini, ia mulai mengirim armada untuk menelusuri jalur perdagangan rempah-rempah, akhirnya diketahui bahwa Malaka adalah pusat percaturan perdagangan rempah-rempah dan produksi tekstil dan permadani dari zona perdagangan maritim Teluk Bengal. Oleh karena itu dilancarkan serangan dan berhasil merebut dan menduduki Malaka pada tahun 1511. Ia kemudian dinobatkan menjadi "Raja Muda" Portugis di Goa untuk mengendalikan pemerintahan dan perdagangan Portugis di seluruh kawasan Asia.

Ketika diketahui bahwa Malaka bukan penghasil rempah-rempah, melainkan hanya merupakan sentra perdagangan komoditi itu, maka kebijakan selanjutnya adalah mengirim satu armada dagang untuk mencari daerah penghasilnya. Pada tahun 1512 dikirimlah satu armada yang terdiri dari tiga kapal dibawah pimpinan Antonio de Abreu untuk mencari letak Kepulauan Rempah-Rempah. Dengan menelusuri jalur pelayaran pedagang Melayu yang telah meninggalkan Malaka, ekspedisi itu akhirnya tiba di Banda. Oleh karena memperoleh rempah-rempah yang banyak, akhirnya De Abreu membeli sebuah junk Cina untuk memuat komoditasnya. Ia mempercayakan pemimpin pelayaran junk itu kepada Francisco Serrao dan menyertakan sejumlah awak Portugis dan penduduk Banda menjadi awak junk itu. Dalam pelayaran balik, junk itu diterpa bandai dan gelombang yang mengakibatkan kerusakan yang berat sehingga terpaksa mendarat di Pulau Penyu, pulau tanpa penghuni. Ketika perahu orang Bajo (*aquatic people*) mengunjungi pulau itu, para awak kapal menyergap. Dalam pembicaraan mereka, disepakati bahwa pelaut Bajo itu bersedia menghantar mereka ke Ambon, dengan syarat perahu mereka tidak disita. Akhirnya Serrao beserta anak buahnya dihantar dan didaratkan di Nusatelo, sebelah barat Pulau Ambon.¹⁰

Berita kehadiran orang Portugis itu akhirnya diketahui oleh Sultan Ternate, Bayanullah, dan Sultan Tidore, Almansyur. Dua sultan itu bergiat mengirim utusan untuk menjemput orang Portugis itu. Namun karena utusan Sultan Ternate lebih cepat tiba sehingga dapat mengangkut Serrao dan sembilan orang Portugis lainnya yang mendampinginya ke Ternate dan mendarat di pelabuhan Talangame. Tampaknya Sultan Ternate bergiat menjemput Serrao itu dengan maksud untuk memanfaatkannya menjadi penasihat dalam

¹⁰ Baca: M. Adnan Amal, 2007., *op.cit.*, hlm. 236-237.

pemerintahannya. Sebaliknya Serrao memanfaatkan peluang itu untuk memperoleh hak monopoli perdagangan rempah-rempah di kerajaan itu. Akhirnya Serrao diterima dengan baik dan menjadi penasihat, dan pemerintah Ternate melapangkan orang Portugis untuk membangun benteng, tempat kedudukannya, yang dikenal dengan Benteng Gamlamo, yang oleh penguasa Portugis diberi nama *Nostra Senhora de Rosario* (Wanita Cantik berkalung Bunga Mawar).

Usaha untuk menemukan Kepulauan Rempah-Rempah juga dicanangkan oleh pelaut dan pedagang Spanyol. Pada tahun 1519, Ferdinan Magellan menghadap raja Spanyol, Charles, memohon persetujuan untuk melakukan pelayaran ke negeri itu. Rencana itu mendapat persetujuan sehingga pada 10 Agustus 1519, armanadanya yang terdiri dari lima kapal, berangkat meninggalkan negerinya dengan berlayar ke arah barat. Akhirnya armada dagang Spanyol itu tiba di Tidore pada 8 November 1521 dengan dua kapal yang dipimpin oleh Gonsalo Carvalhindo, karena dalam proses pelayaran kehilangan tiga kapal dan juga pemimpin ekspedisi, Magellan, terbunuh bersama 60 orang pengikutnya di Pulau Maktan (Piliphina Selatan). Kehadiran mereka disambut gembira oleh Sultan Tidore, Almansyur, sehingga dapat mencapai kesepakatan untuk membeli cengkeh untuk diangkut ke negerinya. Setelah itu melanjutkan pelayaran terus ke arah barat untuk kembali ke negerinya.

Keberhasilan ekspedisi ini kemudian diikuti dengan ekspedisi dagang lainnya. Ekspedisi kedua dipimpin oleh Garcia Jafre de Loasia pada tahun 1525, kemudian menyusul ekspedisi dagang ketiga dipimpin oleh Alfaro de Saanendra (1527), ekspedisi ke empat dipimpin oleh Ruy Lopez de Vellabobos (1542-1546) dan ekspedisi kelima dipimpin oleh Miguel Lopez de Legazpi (1564). Ekspedisi dagang kelima inilah yang berhasil menduduki Piliphina dan menjadikannya sebagai pusat kekuasaan dan perdagangan Spanyol di Asia Tenggara.

Kehadiran Portugis dan Spanyol di pusat produksi rempah-rempah itu bukannya menghadapi hambatan dari penguasa-penguasa lokal, tetapi yang membara adalah konflik antara dua kekuatan dari Eropa itu untuk menguasai perdagangan produksi lokal itu. Bahkan perselisihan yang terjadi antara dua kerajaan itu menciptakan pula konflik yang mengakar antara kerajaan-kerajaan lokal. Jika Portugis menjalin persekutuan yang erat dengan Ternate, maka Spanyol menjalin hubungan yang erat dengan Tidore. Hal itu menyebabkan terjadinya persaingan yang keras antara keduanya untuk memonopoli perdagangan di Maluku.

Keterlibatan Kerajaan Makassar

Perebutan Malaka oleh Portugis berakibat para pelaut dan pedagang Melayu yang berkecimpung dalam perdagangan maritim melakukan eksodus ke arah timur, memasuki kawasan Kalimantan dan Sulawesi. Kehadiran mereka itu berhasil meramaikan dunia perdagangan di wilayah Sulawesi, seperti di Siang, Tanete, Bacokiki, dan Suppa. Hal itu mendorong penguasa Kerajaan Gowa juga berkeinginan untuk bergiat dalam dunia perdagangan maritim. Dibangunlah kota pelabuhan pada muara Sungai Jeneberang dan menjadi pusat pemerintahan kerajaan, yang dinamakan Sombaopu. Kota pelabuhan ini dibangun oleh raja Gowa, Karaeng Tumaparisi Kalonna (1510-1546). Setelah selesai membangun kota benteng itu, ia mulai bergiat memperluas pengaruh kekuasaan terhadap kerajaan-kerajaan yang berorientasi pada dunia perdagangan maritim. Langkah pertama adalah memerangi kerajaan tetangganya, Kerajaan Tallo pada 1528.

Konflik yang terjadi itu berhasil diselesaikan dengan baik karena diketahui bahwa penguasa dua kerajaan itu sesungguhnya berasal dari satu keturunan. Itulah sebabnya diciptakan perjanjian persekutuan mempersatukan dua kerajaan itu, sehingga muncul ungkapan bahwa “dua raja tetapi satu rakyat” (*rua karaeng na sereji ata*). Disepakati juga bahwa yang menjadi raja Gowa memangku jabatan „yang disembah” (sombaya) di kerajaan Gowa-Tallo, dan yang menjadi raja Tallo memangku jabatan “mangkubumi” (*tumabicara buta*) kerajaan Gowa-Tallo.

Persekutuan dua kerajaan itu selanjutnya bergiat memperluas pengaruh kekuasaan terhadap kerajaan-kerajaan yang terlibat dalam dunia perdagangan maritim. Untuk maksud itu diserang dan ditaklukan kerajaan-kerajaan seperti: Siang, Bacokiki, Suppa, Napo, Bantaeng, dan Selayar, dan memaksa mereka menjalin hubungan perdagangan dengan bandar niaga Tallo dan Sombaopu. Namun ketika Karaeng Tunipalangga Ulaweng (1546-1565) menduduki takhta Kerajaan Gowa-Tallo, ia memandang bahwa kerajaan-kerajaan taklukan tidak bergiat memajukan perdagangan kerajaannya sehingga bergiat melancarkan tindakan penaklukan lagi. Kebijakan yang ditempu pada penyerangan berikut ini tidak hanya menaklukan saja, tetapi juga mengangkut orang dan barang dari penghuni bandar niaga dan dimukimkan di wilayah antara Bandar Tallo dan Bandar Sombaopu, kebijakan ini yang saya sebut “Aku bertita dan kamu patuhi” (*Makanama nu mamio*) Akibatnya wilayah antara Tallo dan Sombaopu telah menjadi tempat hunian para pelaut dan pedagang dari berbagai kerajaan taklukan. Dampak lainnya adalah bandar daerah taklukan menjadi sirna dan hanya ada satu

bandar saja yang terpenting dan terbentang antara Sungai Bira di bagian utara dan Sungai Jeneberang di bagian selatan, bandar niaga itu yang dikenal dengan nama Makassar. Sehubungan dengan itu sebutan kerajaan Gowa-Tallo juga mengemban sebutan Kerajaan Makassar. Oleh karena itu pedagang Melayu yang sebelumnya menetap pada bandar-bandar yang ditaklukkan itu datang ke Makassar dan memohon izin menetap dan berniaga di Makassar.

Sejak itu penduduk di bandar ini juga mulai terlibat dalam dunia perdagangan maritim ke Maluku. Jika sebelumnya, pedagang dari daerah ini hanya memperdagangkan beras yang putih dan sedikit emas, maka sejak 1559, kerajaan Makassar mulai mengekspor rempah-rempah ke Malaka. Itu berarti mereka juga sudah terlibat dalam perdagangan maritim ke daerah produksi rempah-rempah. Keterlibatan mereka itu tentu tidak dapat diabaikan dengan pengaruh pedagang Melayu yang telah bereksodus ke negeri mereka. Hal ini pada prinsipnya terjadi karena pemegang kendali politik kerajaan ini menganut politik pintu terbuka dan memegang prinsip “laut bebas” (*mare liberium*).¹¹ Kerajaan Makassar juga mengekspor rempah-rempah ke Manila (Pilipina), wilayah kekuasaan Spanyol, dan ke Macao, koloni Portugis di Cina Selatan. Dalam catatan Cornelis Spelman, diungkapkan bahwa Kerajaan Makassar memiliki logi dagang di Manila, Macao, dan Banda.

Keterlibatan pelaut dan pedagang dari Sulawesi Selatan itu pada dasarnya tidak menimbulkan persaingan yang tidak sehat dengan pedagang asing (Eropa) yang telah lebih dahulu terlibat dalam dunia niaga di Maluku, yaitu orang Portugis di Ternate dan orang Spanyol di Tidore. Bahkan hubungan niaga dengan orang Portugis berlangsung baik, karena sejak 1532, pemerintah Kerajaan Makassar telah mengizinkan pedagang Portugis membangun lojinya di Makassar. Demikian pula dengan pedagang Spanyol; itulah sebabnya Kerajaan Makassar berlapang dada menerima permintaan pemerintah Spanyol di Manila untuk mendirikan lojinya di Makassar pada tahun 1615. Penguasa Makassar sesungguhnya berlapang dada menjalin hubungan dagang dengan siapa saja, baik dengan penguasa di Maluku maupun dengan perdagangan Eropa lainnya. Itulah sebabnya, selain dua perwakilan dagang asing yang telah disebutkan itu, didirikan pula perwakilan dagang asing lainnya di Makassar, seperti loji: Belanda (1607), Inggris (1613), Denmark (1618), dan Cina (1618).

Pihak penguasa Makassar dan pelaut dan pedagangnya membuka diri menjalin hubungan niaga dengan semua pihak, namun pihak pedagang Belanda yang tergabung dalam

¹¹ Baca: Edward L. Poelinggomang, 2002., *op.cit.*, hlm 28-36.

VOC (*Verenigde van het Oost-Indische Compagnie* = Perkumpulan Dagang Hindia Timur) tidak menghendaki keterlibatan pelaut dan pedagang dari Sulawesi Selatan yang ketika itu populer disebut pedagang Makassar. Persoalan ini pasti terkait dengan taktik dagang pedagang Makassar. Van der Chijs mengungkapkan hubungan dagang antara penguasa Makassar dengan penguasa Banda; ia menyatakan bahwa penguasa Makassar, setiap tahun, menyediakan beras, pakaian, dan segala sesuatu yang disenangi oleh penguasa di Banda agar dapat mengumpulkan pala sebanyak mungkin bagi negerinya, sehingga memikat sejumlah pedagang serta dapat memborong dalam jumlah besar; juga tahu bagaimana memberikan hadiah kepada para ulama Banda agar dapat mengeruk keuntungan yang besar.¹² Pola niaga ini menyebabkan mereka bukan hanya memiliki peluang untuk membeli produksi penduduk saja tetapi juga mendapat hadiah balasan yang lebih baik.

Disamping pendapat Van der Chijs itu, F.W. Stapel mengungkapkan bahwa orang Makassar sejak dahulu dikenal sebagai pelaut dan pedagang yang ulung sebelum kedatangan bangsa Barat. Penduduknya melakukan perdagangan maritim ke Maluku dan Timor yang membawa rempah-rempah dan kayu cendana ke Makassar. Setelah itu baru mengangkut barang dagangan itu ke bandar lain, yang berada di bagian barat maupun di bagian utara. Semua pedagang Bugis, Melayu, dan Jawa juga membawa produksinya untuk dipasarkan di Makassar. Penguasa daerah ini masih kafir tetapi sangat pemaaf dan bersikap adil. Semua orang asing diterima dengan baik. Orang Portugis dan Islam bebas mendirikan rumah ibadah.¹³ Selain itu ia juga menyatakan bahwa harga rempah-rempah di Makassar jauh lebih murah jika dibandingkan dengan harga di daerah produksinya.¹⁴ Hal ini yang menjadi dasar pihak VOC selalu bergiat mendesak pihak penguasa Kerajaan Makassar agar melarang penduduknya berniaga ke Maluku.

Penguasa VOC di Maluku bergiat sekuat kemampuannya untuk melakukan monopoli perdagangan rempah-rempah, tetapi tidak mampu membendung kedatangan para pedagang lain yang sejak dahulu terlibat dalam dunia perdagangan maritim di Maluku. Hal itu disebabkan karena penguasa Makassar selalu melindungi pelayaran niaga penduduknya dan semua pedagang Melayu dan lainnya untuk berniaga ke Maluku. Hal itu tercatat dalam Catatan Harian VOC tahun 1624, yang dikutip oleh Jacob Cornelis van Leur sebagai berikut:

¹² J.C. van Leur, 1983. *Indonesian Trade en Society – Essays in Asian Social and Economic History* (Dordrecht: Foris Publication), hlm. 134; Baca juga: Edward L. 2002, *op.cit.*, hlm 29..

¹³ F.W. Stapel, 1922. *Het Bongaais Verdrag* (Leiden: Disertasi Rijksuniversiteit Leiden), hlm. 8;

¹⁴ *Ibid*, hlm 9.

“Semua pedagang Melayu dan asing lainnya, lebih dari enam ratus orang, mempersiapkan diri untuk berlayar lagi mengikuti datangnya muson barat. Kebanyakan dengan perahu kecil (biasa untuk perdagangan rempah-rempah) menuju Amboina dan daerah sekitarnya dengan modal besar yang dapat mereka bawa, sebagian berupa beras, tetapi kebanyakan merupakan alat tukar. Keuntungan tahun lalu mendorong (mereka) untuk tekun dan bersemangat dengan harapan memperoleh keuntungan lebih dari tahun sebelumnya; (dikatakan bahwa) raja mengirim dua orang pemimpin di antara mereka, dengan tanggungjawab utama bila penduduk Amboina dan sekitarnya membutuhkan bantuan, mereka akan menolong seperti dahulu, sesuai dengan kemampuan mereka”.¹⁵

Kutipan ini memberikan gambaran bahwa perdagangan ke Maluku dilaksanakan secara bersama dibawah perlindungan keamanan Kerajaan Makassar. Semua pedagang tanpa kecuali diberikan perlindungan. Kebijakan itu tidak hanya sebagai salah satu faktor pemikat pedagang-pedagang agar selalu datang ke Bandar Makassar dan bersedia membantu pemerintah Makassar mempertahankan kedudukan kekuasaannya dan ekonominya, tetapi juga untuk menunjukkan bahwa kerajaan itu adalah pelindung bagi mereka yang melakukan perdagangan maritim di Maluku secara bebas dan menentang kebijakan monopoli. Kebijakan ini pula telah melapangkan tumbuh-kembangnya persahabatan, persaudaraan, persatuan dan rada simpati antara mereka yang terlibat dalam dunia perdagangan rempah-rempah

Anthony Reid yang bergiat mempelajari dan menganalisis kebijakan perdagangan Kerajaan Mekassar itu, pada akhirnya berkesimpulan bahwa kemajuan yang dicapai oleh Kerajaan Makassar itu adalah kisah keberhasilan yang tidak ada bandingnya dalam sejarah Indonesia.¹⁶ Tidak dapat disangkal bahwa Makassar tampil menjadi pelabuhan transit internasional terpenting di Asia Tenggara pada waktu. Keterlibatan pelaut dan pedagang yang dilindungi Kerajaan Makassar dalam dunia perdagangan rempah-rempah di Maluku menyebabkan pihak VOC tidak dapat sepenuhnya melaksanakan kebijakan monopoli perdagangan komoditi itu karena bangsa Eropa lainnya dapat memilikinya di bandar niaga Makassar. Itulah sebabnya semua penguasa asing memiliki loji di Makassar.

Kebijakan perdagangan maritim yang dilaksanakan oleh Kerajaan Makassar itu berakibat terjadinya konflik yang keras antara keduanya. Menurut Stapel pedagang Makassar dan pedagang Belanda memiliki karakter yang sama. Bagi mereka berlaku ungkapan “menang atau kalah, engkau atau saya” (*er onder of er op, jij of ik*). Konflik itu bermula pada tahun 1615 hingga pecah perang besar pada 1666-1667; 1668-1669, perang yang dikenal

¹⁵ J.C. van Leur. 1983, *op.cit.*, hlm. 195-196; baca juga: Edward L. Poelinggomang, 2002, *op.cit.*, hlm. 34.

¹⁶ Anthony Reid, 1983, *op.cit.*, hlm 117; H.A, Sutherland, 1989, “Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth Century Makassar”, dalam: Frank Broeze, ed. *Brides of the Sea; Port Cities of Asia from the 16th-20th centuries* (Kensington: New South Wales University Press), hlm. 98.

dengan sebutan Perang Makassar. Hasil dari perjanjian perdamaian yang dicapai, yang terpenting dalam hubungan dengan perdagangan rempah-rempah adalah, pelaut dan pedagang Makassar dilarang berlayar ke arah timur (ke dunia perdagangan rempah-rempah). Berdasarkan perjanjian perdamaian yang disebut Perjanjian Bungaya itu, kegiatan perdagangan rempah-rempah menjadi monopoli sepenuhnya VOC. Bahkan Makassar dijadikan pos pengaman untuk melindungi monopoli perdagangannya di Maluku.

Monopoli Kompeni

Setelah Perang Makassar, kota pelabuhan Makassar diredupkan dan dijadikan pos pengaman kebijakan monopoli perdagangan rempah-rempah di Maluku. Sejak itu pusat jaringan pemasaran komoditi itu dikuasai oleh Perkumpulan Dagang Hindia Timur (VOC yang sering disingkat dengan menyebut Kompeni). Jalur pelayaran dan pemasarannya berpusat di Batavia (Jakarta). Armada dagang Kompeni berangkat dari Batavia menuju ke Kepulauan Rempah-rempah melalui Makassar (yang telah digantikan namanya oleh Cornelis Janson Speelman dengan Vlaardingen). Kemudian kembali dengan muatan rempah-rempah dan komoditi lainnya, seperti kapas ke Batavia melalui Vlaardingen. Dari Batavia, komoditi itu dikirim ke Negeri Belanda kemudian dipasarkan di Eropa dengan harga yang tinggi sehingga mendatangkan keuntungan yang besar bagi perkumpulan dagang itu.

Monopoli perdagangan rempah-rempah itu menimbulkan berbagai pergolakan politik yang semakin melemahkan kedudukan kekuasaan VOC dan juga korupsi yang dilakukan oleh pejabat pemerintah VOC. Akibatnya menjelang akhir milenium ke-18, yaitu pada 27 Desember 1799, VOC dinyatakan bangkrut dan menyerahkan wilayah koloninya kepada pemerintah Belanda. Namun pergolakan politik di Eropa ketika itu menyebabkan pihak pemerintah Belanda tidak dapat langsung mengelola pelaksanaan pemerintah. Napoleon Bonaparte memproklamasikan dirinya menjadi kaisar Prancis bergiat mengisolasi Inggris dari daratan Eropa dengan kebijakannya yang dikenal dengan sebutan stelsel kontinental.

Hal itu mendorongnya bergiat menduduki Kerajaan Belanda dan mengangkat Louis Bonaparte menjadi raja Belanda dan menetapkan wilayah koloni Belanda menjadi wilayah koloni Prancis. Kebijakan itu mendorong Inggris bergiat merebut wilayah koloni itu dan berhasil pada tahun 1811. Wilayah itu selanjutnya dikembalikan kepada pihak Kerajaan Belanda pada tahun 1816, sebagai imbalan atas kesediaan pemerintah Kerajaan Belanda untuk menyerahkan sebagian wilayah kerajaannya di bagian selatan kepada Inggris yang

berkeinginan menggabungkan dengan wilayah Prancis bagian selatan dan menjadikan negara baru yang dikenal dengan nama Kerajaan Belgia, yang menjadi basis Inggris dapat masuk ke daratan Eropa.

Pemerintah Belanda kembali bergiat untuk memonopoli perdagangan rempah-rempah untuk pasaran di Eropa. Namun usaha untuk memperoleh keuntungan dari pemasaran rempah-rempah sudah tidak lagi mengiurkan, karena sejak paruh kedua abad ke-18, telah diperkenalkan komoditi baru yang memiliki nilai jual yang tinggi, yaitu teh. Pada awalnya produksi teh hanya ada di Tiongkok, dan ini telah mengundang peredaran dagang oleh bangsa-bangsa di Eropa sehingga usaha monopoli Belanda kurang berhasil, walaupun negara Eropa yang membawa produksi itu ke Eropa dikenakan pajak 100% dari nilai belinya di Tiongkok.

Untuk memulihkan dan membenahi kerugian yang dialami selama pergolakan politik di Eropa, akhirnya pihak pemerintah Belanda tidak hanya ingin bergantung pada keuntungan yang dapat diperoleh dari perdagangan rempah-rempah dan teh di Eropa tetapi bergiat merumuskan gagasan baru yang dapat menguntungkan untuk memperbaiki ekonominya. Akhirnya tampil Johannes Graaf van den Bosch (1780-1844) dengan gagasan stelsel tanaman (*cultuur stelsel*). Gagasan itu diterima oleh raja Belanda sehingga dia dikirim ke Hindia Belanda dan menjabat Gubernur General Hindia Belanda pada periode 1830-1833. Gagasannya adalah setiap desa patut menyisihkan sebagian lahannya untuk ditanami tanaman dagang, seperti: kopi, tebu, dan nila untuk dijual kepada pemerintah dengan harga yang ditentukan oleh pemerintah kolonial..¹⁷

Tinjauan Akhir

Gambaran ringkas yang telah dipaparkan itu menunjukkan bahwa perdagangan rempah-rempah memiliki daya pikat yang tinggi, hal itu tidak hanya berkaitan dengan kegunaannya saja, tetapi juga mimpi akan keuntungan yang berlipat ganda. Oleh karena itu memikat pedagang di berbagai kerajaan untuk dapat meraup untung yang besar. Pada awalnya kegiatan niaga di daerah produksi itu dikuasai oleh pedagang Tiongkok. Mereka yang memasarkan ke dunia Timur Tengah dan India. Pedagang Timur Tengah selanjutnya memasarkan produk itu ke Eropa. Pemasaran itu telah membuat banyak penduduk dunia terpicat untuk mendapatkan komoditi itu.

¹⁷ M.C. Ricklefs, 2008. *Sejarah Indonesia modern, 1200-2008* (Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta), hlm. 260.

Dalam perkembangan kemudian datang pedagang-pedagang muslim yang bergiat menemukan daerah produksi komoditi itu. Pada awalnya diperkirakan daerah penghasilnya adalah Tiongkok, namun ternyata tidak. Pihak pedagang Tiongkok tetap menyembunyikan daerah penghasil rempah-rempah. Namun akhirnya lewat usaha yang sungguh-sungguh mereka menemukan daerah penghasilnya. Kegiatan perdagangan itu akhirnya menciptakan satu jaringan internal yang kuat yang pada abad ke-13 dan ke-14 berada dibawah hegemoni Kerajaan Majapahit. Para pedagang Jawa dari kerajaan itu yang menguasai perdagangan rempah-rempah di Maluku dan memasarkannya ke Malaka. Kegiatan itu kemudian diikuti oleh pedagang Melayu yang dalam perkembangannya mengetahui jalur tersingkat dalam pelayaran ke Maluku. Jalur tersingkat itu adalah jalur pelayaran yang dilaksanakan oleh pedagang dari Timur Tengah. Hal itu berakibat pedagang Jawa tidak dapat menguasai sendiri perdagangan di negeri komoditi itu yang berdampak kemerosotan kegiatan niaganya.

Pemasaran produksi Kepulauan Maluku itu ke bandar niaga lain dilakukan juga oleh pelaut dan pedagang dari Ternate, Banda, dan Aru. Mereka memasarkan produksi mereka ke Gersik, Benten, dan Malaka.

Usaha mencari daerah penghasil rempah-rempah juga muncul dalam masyarakat Eropa. Pedagang Portugis dan Spanyol berlomba-lomba mencari daerah produknya. Akhirnya Portugis menjadikan Goa sebagai pangkal kedudukannya dan selanjutnya menelusuri jalur perdagangannya. Akhirnya merebut dan menduduki Malaka pada 1511. Dampak jatuhnya Malaka ke tangan penguasa asing itu adalah para pelaut dan pedagang Melayu melakukan eksodus ke arah timur, Kalimantan dan Sulawesi. Dari Malaka, pedagang Portugis bergiat mencari kepulauan yang dikenal di Eropa dengan sebutan Kepulauan Rempah-Rempah. Akhirnya dapat menjalin hubungan dengan Kerajaan Ternate pada 1512 namun dalam perkembangannya harus meninggalkan negeri penghasil komoditi idaman itu sehubungan dengan kasus terbunuhnya Sultan Khairun Jamil (1535-1570). Demikian juga Spanyol yang berhasil memasukan daerah Maluku pada tahun 1521 dan menjalin hubungan dengan Kerajaan Tidore. Akibat persaingan yang ketat dengan Belanda akhirnya juga meninggalkan tempat kedudukannya itu pada 1663.

Ketika arus perdagangan rempah-rempah semakin ramai, Kerajaan Makassar juga bergiat terlibat. Keterlibatan itu didukung pula oleh pedagang Melayu dan Jawa yang menyebabkan kegiatan monopoli perdagangan rempah-rempah tidak berlangsung sukses. Bahkan Makassar tampil menjadi bandar transito internasional dalam komoditi rempah-

rempah dan kayu cendana. Hal itu berdampak konflik dengan pihak Belanda (VOC) yang akhirnya melibatkan keduanya dalam perang yang dahsyat, yaitu Perang Makassar (1666-1667; 1668-1669). Kekalahan Kerajaan Makassar dan sekutu-sekutunya melapangkan VOC memonopoli perdagangan rempah-rempah secara penuh sejak 1669.

Sejak itu, baik pada periode VOC (1602-1799) maupun pada periode pemerintah Hindia Belanda (1816-1942) jalur pemasaran produk unggulan Kepulauan Maluku itu dari Maluku menyinggahi Vlaardingen (Makassar) terus ke Batavia dan selanjutnya diangkut ke Negeri Belanda dan dipasarkan di seluruh Eropa.

DAFTAR BACAAN

- Amal, M. Adnan. 2007. *Kepulauan Rempah-Rempah. Perjalanan Sejarah Maluku Utara, 1250-1950*, Makassar: Nala Cipta Litera.
- Andaya, Leonard Y. 1982. *The Heritage of Arung Palakka. A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century*, The Hague: Martinus Nijhoff (VKI No. 91).
- Cortesaio, Armando, 1944. *The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Feansisco Rodrigues*, London: Robert Maclehose and Co.
- Fraassen, Ch. F. van, 1987. *Ternate, de Malukken en de Indonesische Archipel, Van Soa-Organisatie en Vierdeling. Een Studie van Tradisionele Samenleving en Cultuur in Indonesia*, Leiden: Disertasi Rijksuniversiteit Leiden.
- Hall, Kenneth R. 1985. *Maritime Trade and State development in Early Southeast Asia*, Honolulu: University of Hawaii Press.
- Hamin, Abd. Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*, Yogyakarta: penerbit Ombak.
- Herliany, Dorothea Rosa, dkk., 2013. *Arus Balik Memori Rempah dan Bahari Nusantara. Kolonialisme dan Poskolonialisme*, Magelang: Samana Foundation.
- Leur, J.C. van.1983. *Indonesian Trade en Society – Essays in Asian Social and Economic History*, Dordrecht: Foris Publication
- Poelinggomang, Edward L. 2002. *Makassar Abad XIX. Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Poelinggomang, Edward L. 2013, “Kedudukan Makassar dalam Perkembangan Perdagangan Rempah-Rempah di Maluku”, dalam: Dorothea Rosa Herliany, dkk., *Arus Balik Memori Rempah dan Bahari Nusantara. Kolonialisme dan Poskolonialisme*, Magelang: Samana Foundation.
- Poelinggomang, Edward L., 2015, “Jaringan Maritim dan Silang Budaya Austronesia dan Non-Austronesia”, dalam: Taufik Abdullah dan Mukhlis PaEni, editor, *Dispora Melanesia di Nusantara*, Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.
- Reid, Anthony. 1983., “The Rise of Makassar”, dalam: *RIMA* (vol. XVII)
- Ricklefs, M.C. 2008. *Sejarah Indonesia modern, 1200-2008*, Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta.
- Stapel, F.W. 1922. *Het Bongaais Verdrag* , Leiden: Disertasi Rijksuniversiteit Leiden.

Sutherland, H.A. 1989, "Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth Century Makassar", dalam: Frank Broeze, ed. *Brides of the Sea; Port Cities of Asia from the 16th-20th centuries* (Kensington: New South Wales University

Taufik Abdullah dan Mukhlis PaEni, editor, 2015 *Dispora Melanesia di Nusantara*, Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Pelayaran Nusantara-Hadramaut dan
Terbentuknya Identitas Arab Indonesia

Dr. Muhamad Hisyam



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

PELAYARAN NUSANTARA-HADRAMAUT DAN TERBENTUKNYA IDENTITAS ARAB INDONESIA

Muhamad Hisyam

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia

“Dari pola migrasi 5000 tahun SM hingga ekspedisi Fasco da Gama dan teori hukum laut Hugo de Groot serta abad ke 21 ini terdapat satu kesamaan yang fundamental di Asia Tenggara, yaitu migrasi orang, saling pengaruh budaya, pergeseran barang, manifestasi kepentingan dan proyeksi kekuatan dilakukan melalui kawasan maritim.” (Oegroseno, 2016: 19).

Pengantar

Ketika saya mengikuti program Pelatihan Penelitian Ilmu-ilmu Sosial (PLPIIS) di Universitas Hasanuddin (September 1982 s/d Agustus 1983), saya berkesempatan melatih diri meneliti di suatu desa yang unik. Desa itu bernama Cikoang, sebuah desa pantai di Semenanjung Laikang, yang terletak di ujung selatan Sulawesi Selatan. Disebut unik, karena masyarakat dan tradisi di desa ini sangat khas, berbeda dari desa-desa lainnya di daerah itu. Perbedaan paling mencolok, bahwa masyarakat desa itu terbagi menjadi dua golongan, yaitu golongan masyarakat Sayyid dan masyarakat Jawi. Sebagai implikasi dari perbedaan dua kelompok masyarakat itu berkembang tradisi *maudu'*, -dialek setempat untuk kata *maulud*- yaitu memperingati kelahiran nabi Muhammad dengan cara yang berbeda dari kebanyakan masyarakat di daerah lain di Indonesia. Keunikan ini dilatar belakangi oleh faham keagamaan yang dikembangkan oleh tokoh sejarah yang telah menjadi mitos, bernama Sayyid Muhammad Jalaluddin Al-Aidid.¹ Tokoh sejarah ini adalah pendatang dari Hadramaut yang sampai di Desa Cikoang pada sekitar awal abad ke-17, setelah berlayar melewati Aceh, Balik Papan, Makassar, Gowa hingga Desa Cikoang. Menurut legenda desa Cikoang, ketika datang, Sayyid Aidid, dari jauh sudah kelihatan sebuah perahu yang amat indah mendekati pantai, tetapi ketika jarak semakin dekat berubah menjadi sesosok orang berjubah putih duduk di atas sajadah. Aidid diterima sebagai orang suci di desa itu, sehingga dakwah yang ia lakukan dengan cepat diterima oleh orang desa yang masih pagan itu. Kelompok sosial yang

¹Laporan penelitian saya berjudul *Sayyid-Jawi: Studi Jaringan Sosial di Desa Cikoang*, Ujung Pandang, usat Penelitian Ilmu-ilmu Sosial- UNHAS, 1983. Penelitian lebih dalam dilakukan oleh Muhammad Adlin Sila, *Maudu' A Way of Union With God*, ANU Press, Canberra, 2015.

sekarang disebut Sayyid adalah keturunan tokoh ini, sedangkan Jawi adalah penduduk asli, orang Makassar. Tradisi maudu' yang unik merupakan implementasi faham tasawuf Bahrun Nur yang diajarkan oleh Aidid. Keturunan Aidid mengawini ratu Laikang, dan anak keturunannya menjadi penguasa Laikang hingga jaman kemerdekaan.

Makalah ini tidak untuk menarasikan ulang laporan itu, tetapi apa yang menarik di sini adalah bahwa orang Arab Hadrami telah sampai di kepulauan Nusantara sejak sangat lama dan merupakan penyebar Islam paling awal. Bagaimana cara orang Hadrami sampai di Nusantara dapat dipastikan menggunakan alat transportasi laut, karena kurun itu belum dikenal alat transportasi jarak jauh selain perahu dan kapal.

Kehadiran Sayyid Jalaluddin Aidid di Cikoang adalah sebuah contoh kasus kecil dari fenomena besar, yaitu migrasi orang Arab Hadramaut ke Nusantara. Migrasi itu bukan satu dua orang, melainkan kelompok orang dan berlangsung berantai dalam jangka waktu panjang. Jumlah mereka di Indonesia pada waktu Jepang datang (1942) mencapai 80.000 jiwa.² Seperti pada kasus Aidid di Desa Cikoang, kehadiran orang Hadrami menunjukkan adanya beberapa perubahan sosial budaya di masyarakat setempat. Hal ini sudah berlangsung lama, dan tidak kecil sumbangannya terhadap pembentukan faham keagamaan dan tradisi maritim.

Yang menarik, fenomena diaspora Hadrami, bahwa kepergian mereka ke luar dari negaranya, khususnya Asia Tenggara dan Nusantara tidak untuk kembali, melainkan untuk menetap di daerah baru. Kecenderungan ini dibuktikan bahwa di Indonesia masa kini terdapat sejumlah koloni Hadrami tersebar, khususnya di kota-kota pesisir, di Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, NTB, Maluku dan NTT. Dengan menetap itu, orang Hadrami mengawini perempuan setempat, membaaur, berasimilasi, sehingga perasaan sebagai orang asing sedikit demi sedikit terkikis dan lenyap dengan sendirinya. Dalam proses ini tidak boleh tidak terjadi akulturasi budaya, yang di antara bentuk kulturalnya adalah melembaganya Islam sebagai agama masyarakat setempat. Selain itu, dalam perkembangannya masyarakat Hadrami yang sudah berasimilasi dengan penduduk pribumi Nusantara, mengidentifikasi diri sebagai orang pribumi dan ikut berjuang memerdekakan Indonesia.

Berbeda dari perantau Hadrami, orang Eropa yang datang ke Nusantara, seperti Portugis, Belanda dan Inggris tidak meninggalkan bekas konsentrasi masyarakat Eropa dalam bentuk

² Kesheh, 2007: 15.

permukiman (koloni). Orang Eropa itu datang, sama seperti orang Arab, dengan kapal, lalu menguasai wilayah, sumberdaya dan masyarakatnya, lalu kembali ke negerinya dengan membawa material yang menguntungkan. Orang Belanda menganggap bahwa manusia, penduduk asli setempat atau pribumi itu derajatnya lebih rendah dari pada mereka, sehingga tidak mendorong minat berintegrasi. Untuk memenuhi hasrat libidonya, mereka lebih suka memelihara babu,nyai ataupun gundik dari pada mengawini perempuan pribumi secara resmi. Kalau ada anak yang lahir dari cara demikian, dikirim ke panti asuhan, atau dibesarkan oleh ibunya, tanpa pengakuan dari ayahnya.³

Makalah ini menarasikan sejarah orang Arab Hadrami di Indonesia, sejak pelayaran awal mereka di jaman kuno, peran mereka dalam pelayaran di Nusantara dan pengaruh agama, budaya, politik hingga peran perjuangan kemerdekaan Indonesia.

Hadramaut: Negeri asal Orang Arab Hadrami

Hadrami adalah *nisbah* kepada negeri mereka Hadramaut. Negeri ini berada di Yaman bagian selatan, membentang dari barat ke timur di posisi pantai Lautan Hindia. Topografinya berbukit-bukit, tandus, berbatu-batu, beriklim kering dan gersang. Penduduknya terdiri dari beberapa kabilah, yang pada masa lalu saling bersaing antara satu dengan lainnya atau bahkan konflik, walaupun di antara mereka sesungguhnya secara genealogi bersaudara. Pada waktu Islam memasuki daerah ini, keadaan negeri itu sudah seperti sekarang, kering, gersang dan tidak menghasilkan banyak komoditas dagangan yang menguntungkan.

Akan tetapi pada masa lalu, negeri Yaman sebenarnya termasuk negeri yang subur dan makmur.⁴ Pada sekitar lima abad sebelum Masehi, ada dua kerajaan yang tumbuh dalam waktu kurang lebih bersamaan, yaitu Kerajaan Saba dan Minaea. Di bawah kekuasaan dua kerajaan itu terdapat kerajaan yang lebih kecil, yaitu Qataban dan Hadramaut. Kerajaan Qataban eksis antara tahun 400 sampai dengan 50 Sebelum Masehi (SM), sedangkan kerajaan Hadramaut sekitar abad ke-5 hingga abad pertama SM. Sejak abad pertama SM dan seterusnya seluruh wilayah kerajaan-kerajaan itu jatuh ke dalam kekuasaan baru suku Himyar, dan kerajaan mereka dikenal sebagai Kerajaan Himyar.⁵ Kerajaan Himyar berdiri sampai tahun 300 Masehi.

³ Baca Reggie Baay, *Nyai dan Pergundikan di Hindia Belanda*, Jakarta, Komunitas Bambu, 2010.

⁴ Hitti, *History of The Arab*, 61.

⁵ Hitti, hlm. 68-69.

Kerajaan-kerajaan itu telah membangun peradaban yang tinggi di Yaman. Di antara bangunan yang monumental adalah bendung raksasa yang bernama Bendung Ma'rib, yang menimbulkan kemakmuran negeri itu bersama penduduknya. Mereka sudah memiliki peradaban tulis menulis, dan bangunan istana dan puri-puri yang megah. Kemakmuran dan peradaban yang unggul itu menyebabkan Yaman memainkan peran utama dalam perdagangan internasional, baik melalui darat maupun laut. Melalui Laut Merah, mereka mengembangkan perdagangan ke utara, ke Nejed, pantai timur Afrika dan Mesir dan terus menembus daratan sampai ke Laut Tengah. Melalui darat mereka melintasi pesisir Laut Merah, ke Jeddah, juga Mekah terus ke utara sampai ke negeri Irak dan Sam (Syria). Dari hasil pertanian dan perdagangan itu penduduk Yaman menikmati kemakmuran dan kesejahteraan yang lebih baik dari negeri-negeri lain. Perdagangan ke Eropa, khususnya dengan kerajaan Rumawi berjalan dengan baik dan sangat menguntungkan. Barang-barang dari Yaman, terutama rempah-rempah, gaharu dan wewangian, dupa dan sebagainya laku keras di Eropa dengan harga yang baik. Ketika mode pakaian Arab Yaman mulai disukai oleh orang Rumawi, komoditas ini pun mengalir ke Rumawi dengan keuntungan yang tinggi. Ketika itu, kendali perdagangan baik laut maupun darat berada di tangan orang Arab Yaman.

Tetapi politik dagang Arab Yaman rupanya kurang visioner, karena tidak memperhatikan kemungkinan-kemungkinan perubahan yang dapat terjadi di masa depan. Ketika pertukaran dengan Yaman-Rumawi semakin baik, Yaman menaikkan harga komoditasnya, sementara barang-barang produk Rumawi yang masuk ke Yaman atau melewati wilayah Yaman dipungut cukai yang tinggi. Di pihak Arab Yaman, kondisi ini menumbuhkan kemakmuran dan kesejahteraan luar biasa, sehingga bangsa ini mampu membangun negaranya menjadi semakin berperadaban. Di pihak Rumawi, situasi ini menimbulkan banyak kerugian. Kemarahan Rumawi tidak terelakkan. Ketika Rumawi berhasil menguasai Mesir, mereka pun memasuki Laut merah dan menguasai jalur itu. Pelayaran di Laut Merah diambil alih kendalinya oleh bangsa Rumawi. Jalur darat yang menghubungkan Laut Tengah dengan India, yang sering disebut sebagai Jalur Sutra, melewati wilayah Bulan Sabit Subur yang merupakan sengketa berkepanjangan antara Persia dan Rumawi mulai terancam. Di wilayah sekitar Laut Tengah dan Arab orang Rumawi menggeser orang Arab dalam perdagangan maritim.⁶

⁶ *Ibid.*, hlm. 71-73.

Kemunduran perdagangan Arab akibat pergeseran penguasaan perdagangan maritim dari Arab Selatan ke Rumawi masih bisa ditutupi oleh jalur maritim lain yang tetap hidup, yakni jalur laut, pesisir antara Arab dan India. Tetapi ketika bendung besar Ma'rib jebol, kemerosotan Arab Selatan tidak bisa tertolong lagi. Kerusakan pertama bendung itu telah terjadi pada 450 M, tetapi kemudian dapat diperbaiki. Diperkirakan waktunya antara 542-570, terjadi banjir besar yang menyebabkan kehancuran Bendung Ma'rib, sampai tidak lagi bisa diperbaiki hingga sekarang. Peristiwa besar menyedihkan itu terrekam dalam Al-Qur'an Surah Saba/34: 16.⁷ Banjir besar dan runtuhnya Bendung Ma'rib biasa dipakai oleh orang Arab Selatan sebagai penyebab utama seluruh proses panjang kemunduran dan kejatuhan aktivitas perdagangan, pertanian, kemakmuran dan kesejahteraan bangsa Arab Selatan.⁸

Lingkungan Hadramaut sesudah itu agaknya tidak lagi dapat mendukung hajat hidup penduduknya secara memadai. Pada tahun ke-6 setelah hijrah Nabi, penguasa di Yaman, Badhan, gubernur ke-5 Persia di Yaman, masuk Islam. Sesudah itu Yaman berkembang menjadi negeri Muslim. Datangnya agama baru itu menyebabkan peradaban Arab berpindah dari selatan ke Hijaz.⁹ Tetapi bagi Hadramaut masuknya Islam ini menandai kebangkitan kembali peradaban maritim mereka. Sekitar abad 10 M para pedagang Hadrami kembali menjelajahi Afrika Timur dan India Barat, akhirnya sampai ke Asia Tenggara. Mereka mencoba peruntungan dengan berdagang dan mencari kehidupan lain yang lebih baik, yang tidak dapat didapatkan di tanah airnya sendiri.¹⁰

Pelayaran Arab dan Tradisi Merantau orang Hadrami

Lingkungan alam yang gersang menjadi sebab utama penduduk Hadramaut berdiaspora. Selama berabad-abad orang Hadrami telah mempunyai tradisi merantau ke utara di sekitar Laut Merah, pantai Timur Afrika, Mesir dan Hijaz. Keperantauan mereka dimotivasi, terutama oleh minat berdagang yang kuat. Berlayar dan berdagang ke luar mereka rasakan sebagai cara paling tepat untuk memperoleh dan memenuhi hajat hidup, karena bumi dan iklim tanah airnya tidak mendukung produksi bahan kebutuhan hidup yang cukup. Menurut

⁷ Terjemahan Q.S. Saba'/ 34:16 sebagai berikut: "Tetapi mereka berpaling, maka Kami datangkan kepada mereka banjir yang besar dan Kami ganti kedua kebun mereka dengan dua kebun yang ditumbuhi (pohon-pohon) yang berbuah pahit, pohon Atsl dan sedikit dari pohon Sidr."

⁸ Hitti, *op-cit.*, hlm. 80.

⁹ *Ibid.* hlm. 82.

¹⁰ Kesheh, 2015: 9.

Kesheh, perdagangan maritim orang Hadrami sudah ada sejak abad ke-5 SM.¹¹ Sebagian mereka menetap menjadi penduduk Etiopia, Mesir dan Hijaz. Pada masa itu tradisi merantau Orang Hadrami sudah dikenal luas, sehingga mereka dikenal sebagai burung punisia-nya Timur Tengah.¹² Perdagangan maritim mereka yang ke timur, juga disertai dengan pembentukan komunitas-komunitas Hadrami di India, khususnya di Bombay, pulau Ceilon, Malabar, Heiderabad atau Gujarat. Periode antara pertengahan abad ke-15 sampai abad ke-17 dikenal sebagai kurun niaga. Sebagai aktivis perdagangan maritim, orang Hadrami juga ikut memainkan peranan di era niaga itu, sampai ke Nusantara. Dari para pedagang itu orang Hadrami mendengar tentang keindahan negeri kepulauan ini. Ribuan pulau besar dan kecil terserak dari barat ke timur, seakan tanpa batas. Tanahnya subur, suhu udara medium, iklimnya basah, alamnya sangat kaya, rempah-rempah melimpah memanjakan penduduknya. Keindahan Nusantara menimbulkan minat besar bagi penduduk Hadramaut untuk berhijrah ke sana.

Perdagangan maritim dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal besar buatan Eropa yang mereka sebut *markab*. Sedangkan kapal-kapal buatan Arab sendiri disebut *sa'iah*. Kapal buatan Arab dapat dibedakan menurut besar-kecilnya. Kapal terbesar buatan Arab disebut *baglah*, yang lebih kecil disebut *ganjah* dan yang terkecil disebut *sanbuq*. Kapal-kapal itu semua bentuknya sama dan khas. *Baglah*, yang paling besar bisa berbobot sampai 400 ton, tetapi bobot yang lazim 200 ton. Kemudian disebut *sunkan*, jangkar *barusi*, layar *syira* dan dayung disebut *mijdaf*. Perdagangan maritim mereka di barat sampai ke Aden, Laut Merah, pantai timur Afrika, Jeddah dan Mesir, sedangkan ke timur menyusuri pantai ke Teluk Persia, sampai ke India, dan di pantai selatan Arab menyusuri pelabuhan-pelabuhan selain Aden, juga Muskat dan Zafar. Yang di pantai Hadramaut sendiri ada pelabuhan as-Syihir yang besar dan al-Mukalla. Dari pedalaman Hadramaut diangkut ke pelabuhan Al-Syihir hasil bumi seperti kurma, gandum, madu dan cita yang dicelup nila. Komoditas ekspor yang tidak penting tetapi khas, sisik dan sirip ikan. Keduanya dikirim ke Cina dan India.¹³ Menurut Mas'udi, pelayaran kapal-kapal Arab ke timur sampai pula ke Nusantara. Perairan Nusantara adalah tempat bertemunya kapal-kapal dari Siraf dan Oman (Teluk Persia) dengan kapal-kapal dari Cina.¹⁴

¹¹ Kesheh, 2015: 9.

¹² Kesheh, 2015: 2.

¹³ Berg, 1989: hlm. 49-50.

¹⁴ Lopian, 2009: 102.

Sejak awal abad ke-17 dan seterusnya terjadi peningkatan perniagaan yang intensif di wilayah-wilayah pantai India dan Asia Tenggara, Indonesia dan Indocina. Armada-armada maritim Arab melayari lautan Hindia antara Teluk Persia ke India bagian barat, sedangkan perahu dan sampan ramai mengarungi wilayah laut dalam menghubungkan pulau-pulau di Asia Tenggara dan Indonesai, menghubungkan dunia Melayu dan Burma. Baru setelah itu, abad ke-17 keramaian pelayaran tradisional itu berkurang oleh pengaruh jaman “kekaisaran global” (*global empire*) Eropa alias jaman kolonialisme.¹⁵

Bangsa-bangsa Eropa, khususnya Inggris dan Prancis mulai merajai pelayaran di Samudera Hindia sejak awal abad ke-17. Dibukanya Terusan Suez pada tahun 1869 dan semakin meningkatnya pemanfaatan kapal dengan mesin uap, Eropa, khususnya Inggris dan Prancis memainkan peranan sangat penting di Samudera Hindia, mengalahkan Arab dan India. Apa lagi setelah India menjadi koloni Inggris. Pertengahan abad ke-19, kapal uap menggantikan kapal layar. Ketika tranportasi laut masih menggunakan kapal layar, dari Eropa sampai ke Asia Tenggara menghabiskan waktu setahun, bahkan lebih, tergantung arah angin. Dengan kapal uap, waktu tempuh Eropa ke Asia Tenggara sebelum Terusan Suez dibuka, sudah banyak berkurang menjadi sekitar seratus hari. Dibukanya Terusan Suez pelayaran dari Eropa ke Asia Tenggara melewati terusan itu hanya sekitar 30 sampai 45 hari.¹⁶

Gambaran pelayaran di zona laut Arab dan lautan Hindia itu menunjukkan cara bagaimana orang Hadrami mencapai Nusantara. Dulu ketika pelayaran Arab hanya sampai ke India, orang Hadrami menumpang kapal-kapal Arab dari negerinya ke India dulu. Kebanyakan mereka singgah di India untuk beberapa lama, untuk kemudian menumpang kapal India atau Cina menuju Asia Tenggara. Aceh sebagai lokasi paling depan dari kepulauan Nusantara menjadi tempat singgah pertama migran Hadrami. Gerak persebaran Hadrami dari Aceh ke pulau-pulau lain di Nusantara mereka menggunakan perahu-perahu Nusantara. Dari Aceh, lalu ke Palembang, ke Jawa, Madura, Pontianak, dan Makassar, sampai ke Indonesia Timur.

Pada masa sebelum dikenal kapal uap, para perantau Hadrami biasanya menumpang kapal-kapal dagang. Mereka berangkat dari pelabuhan Syihr atau Mukalla menuju Bombay. Dari Bombay mereka menuju ke pulau Ceilon, dan dari sana ke Aceh atau Singapura. Perjalanan dari Hadramaut sampai ke Nusantara bisa memakan waktu berbulan-bulan. Setelah ada kapal

¹⁵ Frost, 2004, “Asia’s Maritime Networks and TheColonial Public Sphere” dalam *New Zealand Journal of Asian Studies*, vol. 6, no. 2 (December 2004) 63-94.

¹⁶ Frost, 2004: hlm. 68.

uap dan Terusan Suez juga sudah dibuka para perantau Hadrami itu kebanyakan memanfaatkan kapal-kapal komersial dari Eropa, seperti Inggris, Belanda atau Prancis. Kapal itu berangkat dari Aden langsung menuju Singapura.¹⁷ Waktu tempuh tentunya juga lebih singkat, kira-kira cukup dua minggu.

Memperhatikan kasus Sayyid Jalaluddin Aidid di Cikoang yang sudah disebut di muka, orang Hadrami sudah sampai di desa itu pada awal abad 17. Dapat dipastikan bahwa Sayyid Jalaluddin Aidid bukan orang pertama yang sampai ke Nusantara. Versi lain dari legenda Aidid, bahwa ia bukanlah *wulaiti* (Arab totok) yang datang dari Haramaut, melainkan seorang peranakan atau *muwalad* Arab di Aceh.¹⁸ Tidak dapat diketahui Aidid merupakan generasi ke berapa dari pendatang Arab pertama di Aceh. Menurut Tibbetts¹⁹ Perdagangan orang Arab ke Nusantara sudah mulai pada abad ke-7 M. Pada abad ke-9 beberapa tempat di Asia Tenggara sudah dikenal oleh orang Arab. Abu Zaid dan Mas'udi dua penulis Arab abad ke-10 menyebut nama tempat seperti Lamuri dan Nias.²⁰ Musafir Eropa dan Arab yang berkunjung ke Asia Tenggara pada sekitar abad ke-13 melaporkan adanya permukiman terbatas pedagang Arab di beberapa kota pusat perdagangan Nusantara.²¹ Tetapi gelombang kedatangan orang Hadrami yang signifikan baru terjadi pada pertengahan akhir abad ke-18. Sejak awal abad ke-19 koloni Arab di pusat-pusat kota perdagangan pantai utara Jawa sudah bermunculan. Menurut catatan pemerintah kolonial Belanda, jumlah orang Hadrami di seluruh wilayah Hindia Belanda pada tahun 1859 ada 7.786 orang, kebanyakan berada di Jawa dan Madura, 4.992 orang dan di luar Jawa dan Madura 2.776 orang. Sensus tahun 1870 ada 12.412, yang di Jawa Madura 7495 orangserta 4917 orang di luar Jawa. Tahun 1885 terdapat 20.501 orang, dan setiap sensus selanjutnya bertambah rata-rata 45 % sampai 96 %. Hingga Jepang datang tahun 1942 diperkirakan jumlah orang Arab di Indonesia mencapai 80.000 orang.²²

Kehidupan Baru di Nusantara

Sudah disebut di atas, sebelum ada kapal uap, orang Arab Hadrami menumpang kapal-kapal layar mereka sampai ke India, atau langsung sampai ke Asia Tenggara. Dari India mereka menumpang kapal-kapal yang ke timur sampai di Aceh atau Singapura, lalu dengan kapal-

¹⁷ Berg, 1989: hlm. 79-80.

¹⁸ Sila, 2015: 31.

¹⁹ Sebagaimana dikutip Kesheh, h. 13

²⁰ Haikal, 1986: 47.

²¹ Kesheh, 2015: 9.

²² Kesheh, 2015: 14-15.

kapal layar Nusantara mereka sampai ke kota-kota yang dituju. Setelah kapal uap beroperasi sebagai angkutan komersial dan Terusa Suez sudah dibuka, beberapa perusahaan pelayaran kapal uap Eropa membuka pengangkutan penumpang di beberapa pelabuhan Arab, seperti Jeddah dan Aden. Orang-orang Hadrami semakin leluasa kesempatannya untuk pergi ke Nusantara. Dengan tabungan yang mungkin telah dipersiapkan sejak lama, mereka bisa membeli tiket kapal, dan berlayarlah ke Asia Tenggara.

Kota apa dan siapa yang dituju, tergantung adanya *lanjaran*, yaitu pemukim Arab Hadrami di Nusantara yang sudah dikenal, baik karena berasal dari satu daerah yang sama, ataupun karena ada hubungan famili. Di tempat baru mereka dijemput di pelabuhan atau mencari sendiri orang-orang yang akan dituju. Ada kalanya pendatang baru itu membawa pesan-pesan atau surat dari keluarga besarnya di Hadramaut, sehingga tidak boleh tidak harus ketemu dengan yang dituju, dan saling merindukan antara yang datang dan yang menyambut. Untuk sementara pendatang baru ditampung di rumah keluarga yang dituju. Jika ada beberapa orang dan mempunyai uang, bisa juga menyewa satu rumah untuk dihuni bersama. Pendatang baru itu biasanya dipekerjakan oleh tuan rumah di tokonya. Kadang-kadang malah dijadikan menantu, jika tuan rumah memiliki puteri yang sudah patut berkeluarga.²³ Di Kepulauan Sunda Kecil, seperti di Sumbawa dan Timor banyak orang Arab Hadrami berusaha di bidang peternakan sapi. Peternak Arab yang sudah cukup mapan dan kaya biasanya memerlukan tenaga kerja, dan pendatang baru langsung mendapatkan kesibukan di peternakan mereka.

Di kalangan orang kaya di Hadramaut, tidak jarang yang sampai ke Indonesia sudah membawa modal. Modal itu diperoleh, misalnya dengan menjual kebun, menjual senjata, kuda atau binatang ternak. Sampai di Indonesia, setelah menemui kerabat atau kenalannya, pendatang baru ini langsung membuka usaha dagang. Yang mampu demikian, biasanya kalangan strata tingkat atas, yaitu golongan *saadah*, atau para sayyid. Di kalangan orang *dhu'afa* pada umumnya harus bersusah payah dahulu, mengumpulkan modal sedikit demi sedikit, dan setelah jumlahnya dianggap cukup untuk membuka usaha, mereka memisahkan diri dari tuannya.²⁴ Mereka tidak canggung berdagang keliling ke desa-desa membawa dagangan yang biasanya dibutuhkan orang Islam di desa-desa, seperti tasbih, kayu siwak, minyak wangi, mushaf al-Qur'an, kitab-kitab agama, sorban dan sejenisnya.

²³ Ada kecenderungan *muwalad* yang mempunyai anak perempuan, mencita-citakan punya menantu *wulaiti*. Lihat Haikal: 1984: 57.

²⁴ Berg, 1989: 80-81.

Pada umumnya, perantau Arab di Nusantara mempunyai budaya hemat. Mereka selalu menabung dari hasil usahanya, walaupun untungnya tidak berlimpah. Hasil tabungan dijadikan modal untuk meningkatkan usahanya. Jikalau sudah sampai bisa disebut kaya atau cukup, mereka tidak melupakan anggota keluarga di tanah leluhurnya. Kadang kala, jika orang sudah cukup kaya dan memerlukan pembantu atau tenaga kerja tambahan akan mengirim uang ke kerabatnya supaya dipakai oleh saudaranya yang masih muda untuk membeli tiket guna berangkat ke Indonesia.

Kebiasaan yang menarik, setidaknya menurut pengamatan Van den Berg, bahwa orang Hadrami di Nusantara itu sangat taat kepada hukum Islam. Penghormatan dan tanggung jawab mereka kepada orang tuanya di tanah leluhurnya sangat diutamakan. Jangan sampai di tanah rantu berkecukupan, tetapi orang tuanya di kampung halamannya kekurangan. Ini merupakan kewajiban moral yang sangat dijaga. Juga terhadap kewajiban membayar zakat. Mereka mengirim kepada kerabatnya melalui jalur biro perdagangan atau dititipkan kepada orang yang hendak pulang ke kampung halamannya di Hadramaut. Juga tidak ditemukan orang Arab yang kecanduan minuman keras atau terlibat pelacuran.²⁵ Namun demikian tidak diingkari, bahwa di beberapa kota terdapat orang Arab Hadrami yang mencari nafkah dengan mempraktikkan sistem riba. Ada semacam *blessing in disguise* dari praktik riba oleh orang Arab ataupun Cina. Di Purwokerto, sekedar contoh, pada akhir abad 19 ada kebiasaan golongan priyayi apa bila mempunyai hajat, misalnya menikahkan anaknya, selalu menyelenggarakan pesta besar, sehari-hari. Karena gaji priyayi tidak banyak, maka untuk menutup biaya pesta itu banyak priyayi berhutang kepada orang Arab dengan sistem riba. Setelah selesai hajatan, ia harus mengembalikan uang kepada kreditur dengan jumlah yang lebih banyak dari jumlah hutangnya. Kadang sampai bertahun-tahun priyayi itu terbelit hutang tidak kunjung sah. Patih Purwokerto ketika itu Raden Aria Wiriaatmaja memperhatikan penderitaan banyak priyayi yang bernasib tragis karena hutang kepada orang Arab dengan sistem riba. Ia berpikir masalah ini akan bisa teratasi apa bila didirikan sebuah bank, khususnya bagi para priyayi. Maka dengan modal uang kas masjid didirikanlah *Credit en Spaar Bank voor Inlandsche Amtenaren* atau Bank Tabungan dan Kredit Untuk Para Priyayi Bumi Putera. Bank inilah yang kemudian berkembang menjadi cikal bakal Bank Rakyat Indonesia (BRI).²⁶

Pelayaran orang Hadrami di Nusantara

²⁵ Berg, 1989: 80.

²⁶ Hisyam, 2001: 117

Pencarian hidup orang Arab Hadrami di Nusantara mayoritas adalah berdagang. Mata dagangan mereka bermacam-macam, selain produk yang khas Arab, juga apa saja yang laku di daerah tempat mukimnya, termasuk produk-produk negeri ini. Ada juga yang hidup dan menjadi kaya dari berdagang tanah. Di Sumbawa beberapa orang Arab Hadrami menjadi peternak yang sukses. Hampir tidak ada orang Arab Hadrami yang menjadi petani.²⁷

Ada juga orang Arab Hadrami yang berusaha di bidang pelayaran. Etos usaha yang ulet dan pandai berhemat orang Arab mendorong mereka menabung. Lama kelamaan dari tabungan itu dijadikan modal untuk membeli kapal (layar). Kapal itu dipakai sebagai alat transportasi komersial, baik untuk angkutan barang maupun penumpang. Sebenarnya sudah lama orang Arab Hadrami di Nusantara terjun di bidang pelayaran, tetapi mulai tumbuh marak di peralihan abad ke-18-19. Pada awal abad ke-19 di beberapa kota pelabuhan, seperti Palembang, Pontianak, Gresik, Surabaya dan Singapura muncul perusahaan-perusahaan milik orang Arab Hadrami di bidang pelayaran. Orang Arab biasanya memimpin sendiri usaha pelayarannya, dan bahkan mengendalikan kapal-kapal mereka sebagai nakhoda, dan pekerja kapal tingkat atas seperti mualim dan kerani. Biasanya, perusahaan pelayaran Arab, nakhoda dan pekerja kapal tingkat atas lainnya juga orang Arab. Tidak ada perusahaan perkapalan Arab yang dinakhodai oleh orang non Arab. Namun demikian ada juga beberapa perusahaan kapal Arab yang mualimnya orang Eropa yang berijazah resmi, tetapi ini karena untuk memenuhi persyaratan kapal yang disewa oleh orang atau perusahaan Eropa.²⁸ Tidak ada orang Arab menjadi awak kapal rendahan. Biasanya tenaga kerja rendahan diserahkan kepada pelaut-pelaut pribumi. Menurut Van den Berg, ada laporan resmi bahwa pelaut-pelaut Arab itu ada yang terlibat dalam bajak laut. Karena pemerintah kolonial Belanda dan Inggris membuat aturan yang ketat dan bersikap tegas, maka bajak laut-bajak laut itu kemudian dapat dikendalikan. Perusahaan-perusahaan pelayaran orang Arab Hadrami kemudian menjadi perusahaan komersial yang sesungguhnya.²⁹ Perusahaan pelayaran itu terus berkembang maju sejalan dengan peningkatan aktivitas perdagangan dan kemakmuran di Nusantara. Perusahaan pelayaran memang rata-rata memperoleh keuntungan besar pada saat itu. Pelayaran Arab Hadrami mencapai masa gemilang selama 10 tahun, antara tahun 1845 sampai 1855.³⁰ Pada sekitar periode ini kapal-kapal perusaha Arab tidak hanya beroperasi di perairan Nusantara. Ada yang berlayar sampai Teluk Persia, Cina dan Jeddah. Pelayaran ke Singapura merupakan

²⁷ Haikal: 1986: 82-84.

²⁸ Berg: 95

²⁹ *ibid*

³⁰ *ibid*

aktivitas keseharian. Sebagaimana perusahaan perkapalan Arab melayani perjalanan haji. Perusahaan pelayaran Arab yang cukup sukses ini merupakan fenomena mengherankan, karena ketika mereka di negeri leluhurnya tidak mengenal usaha di bidang ini. Mereka tahu kapal hanya sebagai penumpang.

Pada tahun 1885, perusahaan pelayaran Belanda membawahi 75 kapal layar buatan Eropa yang dimiliki orang Arab, dan seluruhnya berbobot 16.000 ton. Di samping itu orang Arab memiliki ratusan kapal buatan pribumi.³¹ Akan tetapi kejayaan perusahaan perkapalan orang Arab Hadrami di Nusantara hanya berlangsung sekitar setengah abad. Sejak beroperasi kapal-kapal uap (kapal api) kapal-kapal layar kalah bersaing. Di samping itu kelemahan perusahaan orang Arab pada masa itu tidak mengenal pembukuan. Mereka juga tidak mau berurusan dengan perusahaan asuransi, karena menganggap bahwa asuransi itu haram hukumnya.³² Kapal-kapal milik orang Arab yang tidak bermesin kemudian sedikit demi sedikit mulai tersingkir. Mereka hanya melayani pelayaran yang tidak termasuk jalur umum pelayaran kapal api, dan mengangkut muatan barang yang jenis dan harganya tidak mungkin menjangkau derajat kapal api. Rutenya juga tinggal ke kota-kota kecil atau pulau-pulau terpencil, mengangkut ternak, kuda atau hasil bumi. Pada akhir abad ke-19 perusahaan pelayaran orang Arab tinggal beberapa saja yang beroperasi, sehingga akhirnya bangkrut sama sekali.

Pengaruh Politik dan Agama

Pertama-tama harus dicatat bahwa orang Hadrami yang datang ke Nusantara seratus persen adalah Muslim. Kedekatan negeri mereka dengan tempat lahirnya Islam berpengaruh sangat kuat terhadap kepegangan agama ini. Mereka sudah masuk Islam ketika Nabi Muhammad masih hidup, dan kemudian secara politik hidup di bawah pengaruh kekuasaan Islam yang berpusat di Hejaz. Jikalau masuknya Islam ke Hadramaut sudah sejak jaman Nabi, yaitu abad ke-7 M, dan mereka sampai ke Asia Tenggara pada abad 14/15 M, berarti keber-Islaman mereka sudah berlangsung kurang lebih 700 tahun. Dapat dipastikan bahwa nilai budaya dan tradisi yang berlaku di kalangan orang Hadrami dipengaruhi dengan sangat kuat oleh nilai-nilai Islam.

Walaupun keperantauan orang Hadrami tidak terkhususkan diri untuk menyebarkan agama Islam, tetapi karakter agama ini memungkinkan setiap orang untuk menyiarkan agama.

³¹ *Ibid*, hlm 96.

³² Haikal, hlm. 85

Memang motivasi utama orang Hadrami berhijrah ke Asia Tenggara adalah untuk berdagang, mencari penghidupan yang lebih baik, tetapi karena mereka pada umumnya menetap di tempat yang baru itu (tidak kembali ke Hadramaut), sedikit demi sedikit kedatangan mereka berpengaruh juga kepada masyarakat setempat. Kepengaruhannya mereka didorong oleh pertama-tama persepsi penduduk pribumi terhadap orang baru itu. Sepanjang sejarah interaksi mereka dengan masyarakat pribumi tidak ditemukan bahwa mereka ditolak. Orang pribumi pada umumnya menerima kehadiran orang Hadrami, sekalipun orang pribumi pada umumnya masih kafir. Bisa diduga bahwa profil fisik dan fesyen pakaian orang Arab yang berbeda dari orang pribumi menimbulkan rasa segan atau bahkan hormat. Bisa jadi perasaan segan orang pribumi kepada orang Arab menimbulkan respek, apa lagi setelah mendengar ajaran yang dibawanya berbeda. Memang sulit dibayangkan bagaimana orang Arab yang membawa ajaran Islam itu bisa diterima di lingkungan Istana yang beragama Hindu, tetapi dengan cara pendekatan kekeluargaan dan perkawinan, orang Arab dapat diterima. Di lingkungan masyarakat biasa dakwah orang Arab juga bukan sesuatu yang sulit, karena kedatangan orang Arab itu berarti membebaskan mereka dari hirarkhi kasta (dalam agama Hindu) yang membelenggu. Sejarah Jawa abad ke-15 memperlihatkan adanya sejumlah orang Arab atau keturunan Arab yang mendirikan sejumlah kerajaan (baca pusat kekuasaan) kecil di pantai utara Jawa.³³ Sebagian besar para wali di Jawa adalah orang Arab. Dari sembilan Wali Songo hanya Sunan Kalijaga yang asli orang Jawa. Para wali itu kebanyakan adalah orang Arab atau keturunan Arab yang datang ke Jawa dari Aceh. Sudah disebut di muka, pada abad awal keperantauan mereka ke Asia Tenggara, Aceh merupakan tempat pertama orang Hadrami mendarat di Asia Tenggara.

Transformasi orang Arab Hadrami ke dalam kekuasaan dimungkinkan oleh perkawinan dengan puteri para aristokrat pribumi, dan mungkin juga ditambah dengan kecedekiaan mereka. Mengawini puteri aristokrat dimungkinkan, selain sebab kewibawaan sosial sebagai sayyid juga mungkin oleh ketampanan orang Arab yang beda dari rata-rata orang pribumi. Orang pribumi yang rata-rata berhidung pesek biasanya menyukai orang yang berhidung mancung, dan rata-rata orang Arab berhidung mancung. Apa lagi kalau orang Arab itu bukan totok (*wulaiti*), tetapi Arab keturunan campuran perkawinan antara orang Arab dengan perempuan pribumi (*muwalad*), biasanya lebih menarik profilnya. Di mana-mana, di Nusantara, kalau keturunan Arab mencapai kedudukan raja atau kedudukan ningrat yang berpengaruh secara politik adalah karena perkawinan dengan puteri istana atau ningrat

³³ Berg, 1989: 127.

lainnya. Untuk sekedar menyebut contoh misalnya kesultanan Aceh, Pontianak, Siak, Banjarmasin, Lombok, Ternate, Tidore, Bacan, serta yang sudah disebut pada awal paper ini, Cikoang dan lain sebagainya.³⁴

Dalam tradisi Arab Hadrami, stratifikasi sosial menempatkan sayyid di atas orang biasa (non sayyid). Sebagian orang sayyid adalah ahli agama (alim), tetapi tidak selalu yang ahli agama adalah sayyid. Di luar orang sayyid, orang Arab biasa yang menyandang titel syekh juga mempunyai posisi terhormat di hadapan pribumi. Kedatangan orang Hadrami di Asia Tenggara, walaupun tidak khusus untuk tujuan dakwah, tetapi mereka berdakwah juga. Hal ini disebabkan dalam agama Islam, tiap orang dibebani kewajiban menyampaikan ajakan beragama walaupun sedikit.

Beberapa pengaruh Hadrami di Nusantara dalam bidang agama dapat dilihat, antara lain pada madzhab. Orang Hadrami bermadzhab Syafi'i, dan Islam di Asia Tenggara juga Syafi'i. Di Hadramaut terdapat pejabat agama yang strukturnya berjenjang dari pusat sampai tingkat desa, yaitu kadi, di Indonesia juga terdapat kadi atau di Jawa disebut penghulu dan sejenisnya yang jenjang dan kewenangannya sama dengan kadi di Hadramaut. Pendidikan agama di Hadramaut juga sama dengan yang ada di Indonesia, baik struktur, jenjang, metode maupun isinya. Misalnya Buku-buku agama (kitab) yang dipelajari di Hadramaut, dikenal juga di Jawa sebagai buku-buku pelajaran agama paling populer. Misalnya untuk pelajaran tata bahasa Arab, buku dasar adalah *al-Jurumiyah* dan untuk tingkat lanjutan *Alfiah*. Untuk pelajaran hukum tingkat dasar ada *Safinat al-Najah*, *Taqrib* atau *Fath al-Qarib*, *Minhaj al-Talibin*, *ar-Risalah*, dan Lainnya. Buku-buku itu kebanyakan memang karangan ulama Hadrami, bahkan ada kitab yang dicetak di Batavia dipakai di Hadramaut. Orang Arab Hadrami di Nusantara juga banyak yang mempunyai kemampuan sebagai ulama yang hebat dan menulis kitab. Di antaranya adalah Sayyid Usman di Batavia yang menulis banyak kitab dalam bahasa Arab maupun Melayu dicetak di Batavia, dan dipelajari di pusat-pusat pendidikan agama tersebar di Nusantara. Buku yang dipakai sebagai pedoman bagi penghulu sebagai hukum material bagi Raad Agama dalam memutuskan perkara di mahkamah itu adalah karangan Sayyid Usman, berjudul *Qawanin al-Syar'iyah Li Ahli al-Majialis al-Hukmiyah* (tahun 1886). Menurut catatan Van den Berg, karangan Sayyid Usman berjumlah

³⁴ Beberapa contoh lebih detil bisa dilihat *Ibid*, hlm. 127 – 139.

38.35 Penampilan orang Arab Hadrami dalam masyarakat yang luwes dan diterima oleh orang pribumi, menyebabkan dakwah mereka diterima dan diikuti oleh orang pribumi.

Menurut Crawford³⁶ keberhasilan dakwah Islam di Nusantara didukung oleh penampilan para pendakwah, yang sebagiannya adalah orang Arab. Para dai Arab itu mengidentifikasi diri sebagai sama derajatnya dengan orang pribumi, tidak sombong dan tidak merasa superior. Cara ini berbeda dari sikap para missionaris Kristen yang kebanyakan datang dari Eropa. Mereka rata-rata merasa superior, dan menganggap rendah orang pribumi. Dengan memberi bantuan pakaian, makanan dan uang kepada masyarakat yang menjadi sasaran misionaris, mereka seakan menentukan jalan hidup orang pribumi. Karena perbedaan penampilan dan sikap para penganjur agama Islam dan Kristen itu, menurut Crawford, Islam lebih berhasil, sementara Kristen boleh disebut gagal.³⁷

Adaptasi ke-Araban dan ke-Indonesiaan

Tidak ada perempuan Hadrami yang ikut hijrah dari Hadramaut ke Nusantara. Praktis perantau Hadrami di Nusantara harus menikah dengan perempuan lokal. Generasi pertama anak keturunan mereka mungkin masih merasa sebagai orang Arab, karena di rumah sosialisasi mereka masih cukup besar pengaruh ayahnya. Ayahnya mungkin masih belum bisa menyesuaikan diri dengan adat kebiasaan lokal, terutama bahasa. Mereka juga ingin memelihara identitas ke-Araban-nya terjaga. Oleh karena itu bisa dipahami, apabila mereka mempunyai anak perempuan berkehendak mengawinkan mereka dengan orang asli Hadrami (*wulaiti*), bukan yang lahir di Nusantara. Di kalangan orang sayyid apa lagi. Golongan ini sudah dari Arab-nya mempunyai kepercayaan yang kuat, anak perempuan sayyid atau syarifah hanya boleh menikah dengan orang sayyid pula. Tujuannya agar nasab kesayyidan tidak putus, karena sistem kekerabatan mereka adalah patrilineal. Hanya laki-laki yang dapat menurunkan derajat sayyid, sedangkan perempuan tidak bisa. Tetapi laki-laki sayyid boleh menikah dengan siapa saja, baik syarifah maupun perempuan jawi atau orang lokal. Anak yang lahir dari perkawinan laki-laki sayyid dengan perempuan pribumi pun menjadi sayyid kalau laki-laki atau syariah jika perempuan. Seorang syarifah dijaga betul agar menikah

³⁵ Lihat daftarnya dalam Berg, hlm. 107-108. Tetapi jumlah ini pasti bersifat sementara, sebab ketika Van den Berg melakukan penelitian untuk buku ini tahun 1884-1886, sementara Sayyid Usman masih hidup sampai tahun 1914. Jumlah karya tulis Sayyid Usman menurut sumber lain, adalah 47 buah.

(<http://www.jakarta.go.id/v2/dbbetawi/detail/291/Sayyid-Usman-Bin-Abdullah-Bin-Aqil-Bin-Yahya>)

³⁶ Crawford, John, *History of the Indian Archipelago*, 1820: 275.

³⁷ *Ibid.*

hanya dengan sayyid. Di kalangan golongan sayyid, aturan ini dijaga dengan ketat. Apa bila terjadi pelanggaran atas ketentuan ini sanksinya sangat berat.

Jika gelombang awal migrasi orang Hadrami terjadi pada abad ke-17, maka pada awal abad ke-20 bisa diperkirakan merupakan generasi ke 10. Tetapi kedatangan orang Hadrami itu berlangsung terus menerus sepanjang waktu, sampai datangnya tentara Jepang di Indonesia. Dalam waktu itu asimilasi terus berlangsung, antara pendatang baru dengan pendatang lama atau peranakan. Kecenderungan menikah dengan sesama keturunan Arab, menjadi sebab ciri fisik dan budaya ke-Araban dapat sedikit terjaga. Kecuali di beberapa daerah, seperti di Cikoang, Sulawesi Selatan, sangat sulit membedakan ciri fisik orang keturunan Arab dan Sayyid dengan orang asli setempat. Ini mungkin disebabkan oleh langkanya generasi *wulaiti* yang hadir di daerah itu pada waktu yang panjang.

Dari sistem seperti itu, dapat diperkirakan bahwa golongan orang sayyid lebih dapat mempertahankan keaslian generasi selanjutnya dari pada non sayyid. Adapun golongan non sayyid bebas menentukan pilihan jodohnya, tidak harus mempertimbangkan status sosial, kecuali yang lazim berlaku di antara masyarakat pribumi. Perbedaan ini cukup signifikan mempengaruhi *performance* sosial budaya dari masing-masing golongan. Sampai akhir abad 19 polarisasi terjadi begitu jelas antara golongan sayyid dan non sayyid.

Pada tahun 1905 golongan sayyid mendirikan perkumpulan bernama Jam'iyat al-Khair (perserikatan untuk kebajikan) di Jakarta. Inilah organisasi modern tertua di kalangan umat Islam di Indonesia. Organisasi ini bergerak di bidang dakwah dan pendidikan dan mendirikan sekolah dengan nama yang sama dengan organisasi tersebut. Untuk memenuhi kebutuhan tenaga pengajar, Jam'iyat al-Khair mendatangkan guru dari Mekah, bernama Syeikh Ahmad Surkati al-Anshari.³⁸ Tahun 1911 Surkati bersama dua orang rekannya, yaitu Syeikh Muhammad Abdulhamid al-Sudani dan Syeikh Muhammad Thayyib al-Maghribi Syekh Muhammad Abdulhamid al-Sudani dan Syekh Muhammad Thayyib al-Maghribi tiba di Batavia dan langsung bergabung dengan Jam'iyat al-Khair. Walaupun Surkati belajar di Makkah, tetapi ia tidak lepas dari rekan-rekannya di Al-Azhar, Cairo. Pemikiran reformis Cairo rupanya berpengaruh kuat terhadap pemikiran Surkati. Setelah beberapa waktu Syeikh Ahmad Surkati mengajar di Jam'iyat al-Khair merasa ada kebiasaan yang tidak sejalan dengan pikirannya. Misalnya faham bahwa sayyid itu derajatnya lebih tinggi dari non sayyid, sehingga orang non sayyid harus membiasakan diri memberi penghormatan yang lebih

³⁸ Surkati lahir di Sudan Selatan, belajar agama di Makkah. Ia dikenal sebagai orang alim yang reformis.

kepada sayyid, misalnya dengan keharusan mencium tangannya bila berjabat. Ada beberapa perbedaan yang oleh Syurkati dianggap prinsip, lalu diusulkan supaya bisa dilakukan perubahan. Ia mengeluarkan fatwa yang dikenal sebagai fatwa tentang kafa`ah, yaitu persamaan derajat antara sayyid dan non sayyid. Fatwa itu tidak dapat diterima oleh golongan sayyid. Singkat kisah, antara Surkati dengan sekolah Jam'iyyat al-Khair terjadi konflik yang tidak bisa dipertemukan. Karena perbedaan itu bersifat prinsip, dan Surkati tidak lagi merasa bisa berdamai, sementara itu ia juga dimusuhi oleh pimpinan, maka pada tahun 1914 ia pun mengundurkan diri dari sekolah dan perkumpulan Jam'iyyat al-Khair. Syekh Surkati keluar dari sekolah itu dan mendirikan sekolah tersendiri dan diberi nama Al-Irsyad al-Islamiyah.³⁹ Sekolah ini didukung oleh golongan Arab non sayyid, dan cepat tumbuh di beberapa kota. Untuk menandingi itu golongan sayyid mendirikan organisasi kaum sayyid diberi nama Rabithah al-Alawiyin.

Konflik antara dua golongan tersebut terus berlanjut. Ada upaya-upaya mendamaikan, baik dari unsur sayyid maupun non sayyid, tetapi selalu gagal. Konflik tidak saja antara golongan sayyid dan non sayyid, tetapi juga antara *wulaiti* dan *muwalad*. Sumber daya banyak dikuasai oleh *wulaiti*, begitu pun dalam organisasi, baik di Rabithah maupun di AL-Irsyad. Bersamaan waktunya dengan itu pergerakan kebangsaan Indonesia sedang mulai pasang naik. Pergerakan kebangsaan Indonesia yang mula-mula untuk kemajuan, telah berubah mencita-citakan kemerdekaan di suatu hari. Sudah berdiri Muhammadiyah, Sarekat Islam, Budi Utomo dan sebagainya. Apa yang terpikirkan di benak orang Arab adalah, apakah kiranya yang bisa diperbuat untuk masa depan orang Arab di Indonesia. Apakah patut orang Arab hanya memikirkan nasib dirinya sendiri, tanpa harus ikut memikirkan nasib tanah air. Bagi generasi *muwalad* tegas, Indonesia adalah tanah airnya, tetapi bagi *wulaiti* perasaan itu maju mundur. Apa lagi politik kolonial menempatkan orang Arab sebagai golongan timur asing yang dibuatkan bestuur tersendiri terpisah dari bestuur pribumi. Di pemukiman Arab yang besar dipasang jabatan kapten Arab, di permukiman yang kurang besar dibuat jabatan letnan Arab. Akan tetapi perasaan bahwa *wulaiti* maupun *muwalad* sama-sama Muslim, tidak dapat dihilangkan. Begitu pula antara orang Arab dengan orang asli Indonesia. Malahan dalam urusan sipil orang Arab di mata pemerintah kolonial dianggap sama dengan pribumi. Misalnya dalam Regeeringsreglement (konstitusi Hindia Belanda) tahun 1854, pemerintah kolonial mengatur apa bila terjadi sengketa antara orang-orang pribumi satu sama lain,

³⁹ Tentang ini dapat dibaca selengkapnya dalam Deliar Noer, *Gerakan Modern Islam di Indonesia 1905-1942*, Jakarta, LP3ES. 1984. Lihat juga G.F. Pijper, *Studien over de Geschiedenis van de Islam in Indonesia 1900-1950*, Leiden E.J. Brill, 1977.

mengenai soal perkawinan, pembagian harta, dan sengketa sejenis yang harus diputus menurut hukum Islam, maka pemuka agama memberi keputusan, akan tetapi gugatan untuk mendapat pembayaran yang timbul dari keputusan para pemuka agama itu harus diajukan kepada pengadilan-pengadilan umum (Landraad). Dalam pasal 75 dinyatakan bahwa negara harus menerapkan hukum Islam sepanjang telah menjadi adat dan kebiasaan pribumi, sepanjang hukum itu tidak bertentangan dengan rasa keadilan. Golongan timur asing yang beragama Islam, seperti orang Arab dan India disamakan dengan golongan pribumi yang beragama Islam, dan berlaku ketentuan ini.⁴⁰

Upaya mendamaikan perselisihan di antara orang Arab, baik perorangan maupun organisasi selalu gagal. Indo-Arabische Verbond dan Arabische Verbond didirikan sebagai upaya penyatuan, juga gagal. Tetapi kegagalan-kegagalan itu tidak menyebabkan putus asa. Misalnya Abdurrahman Baswedan seorang tokoh non sayyid berusaha melalui artikel-artikelnya di surat kabar gagasan pentingnya orang Arab di Indonesia bersatu. Mula-mula tanggapan masyarakat Arab macam-macam. Ada yang menentang ada yang setuju. Lama kelamaan mengerucut pada pandangan yang menginginkan bersama adanya penyatuan. Baswedan berusaha mewujudkan gagasannya dengan membentuk panitia kongres yang ia pimpin sendiri. Kongres tersebut berhasil menyetujui terbentuknya organisasi Persatuan Arab Indonesia (PAI). Kongres menyetujui semacam sumpah pemuda Indonesia keturunan Arab. Sumpah itu menyatakan bahwa tanah air peranakan Arab adalah Indonesia. Sebelum itu mereka berkeyakinan bahwa tanah air mereka adalah negeri-negeri Arab. Dan senantiasa berorientasi ke sana. Karena itu mereka harus menghindari kehidupan menyendiri, (tidak mau bergaul dengan orang asli Indonesia). Mereka juga harus memenuhi kewajibannya terhadap tanah air, yaitu Indonesia. Peristiwa ini terjadi pada tanggal 5 Oktober 1934.⁴¹

Berdirinya PAI boleh disebut sebagai era baru anggapan tentang status orang Hadrami di Indonesia. Khususnya di kalangan *muwalad* telah lahir keyakinan bahwa Indonesia adalah tanah air Hadramaut adalah tanah nenek moyang. Akan tetapi kelahiran PAI itu berada di tengah perasaan anti Arab di kalangan pergerakan kebangsaan Indonesia. Di mata pergerakan Indonesia, orang Arab itu licik, pelit, dan merusak orang pribumi dengan ekonomi ribanya.

⁴⁰ Hisyam, 2001: 57.

⁴¹ Mengenai konflik dan integrasi Arab Indonesia serta perjuangan PAI baca Husein Haikal, "Indonesia-Arab dalam Pergerakan Kemerdekaan Indonesia 1900-1942", disertasi Sejarah UI, 1986. Baca juga Natalie Mobini Kesheh, *Hadrami Awakening*, Jakarta, Akbar, 2007.

Cara beragama orang sayyid dipandang konservatif dan hierarchis. Ada kecurigaan di kalangan pergerakan, bahwa PAI tidak akan benar-benar menyatu dengan perjuangan Indonesia. Tetapi dengan keterlibatan PAI dalam politik kebangsaan, akhirnya PAI diterima sebagai bagian dari perjuangan bangsa yang sedang berusaha memerdekakan diri di atas tanah airnya sendiri.

Penutup

Sejarah orang Hadrami di Indonesia telah dimulai sejak jaman sebelum kedatangan orang Eropa. Motivasi kedatangan mereka ke Indonesia adalah untuk mencari kehidupan yang lebih layak. Indonesia adalah negeri dengan berbagai keunggulan dibanding dengan tanah air mereka sendiri, Hadramaut. Oleh karena itu, ketika mereka sampai di Indonesia, dan menemukan keindahan, baik alam maupun penduduknya, mereka tidak ingin pulang ke negeri leluhurnya. Mereka lalu menetap, menikahi perempuan Indonesia, berkeluarga, membentuk koloni, berusaha dan menyebarkan agama. Mereka diterima oleh penduduk asli, bahkan dipandang memiliki kelebihan. Di beberapa daerah, orang Hadrami berhasil mencapai kedudukan politik yang baik, berkat pernikahannya dengan perempuan dari kalangan berkuasa.

Tetapi ada stratifikasi sosial yang dibawa dari negeri asalnya yang sangat sulit berubah di Indonesia, yaitu anggapan bahwa sayyid mempunyai kedudukan yang lebih tinggi dari siapapun dalam masyarakat. Keluhuran kaum sayyid karena meyakini bahwa mereka adalah keturunan Nabi Muhammad, pembawa risalah Islam. Keyakinan ini mengakibatkan masalah tersendiri ketika menghadapi perubahan di lingkungan orang Hadrami sendiri. Perpecahan di kalangan Hadrami tak terhindarkan. Konflik yang bersumber pada keyakinan agama itu diperparah oleh perbedaan status yang membedakan Hadrami asli (*wulaiti*) dan peranakan (*muwalad*). Konflik tajam berlangsung, dan persaingan muncul dalam organisasi yang berbeda antara sayyid-non sayyid dan *wulaiti-muwalad* sampai suatu hari mereka mempertanyakan “siapakah sebenarnya mereka?” Bukankan orang sayyid dan non sayyid sama-sama Muslim? *Wulaiti* maupun *muwalad* sama-sama hidup di tanah Indonesia? Di sini mereka makan, minum, berusaha dan kawin dengan perempuan pribumi yang telah memberikan segalanya untuk kebahagiaan keluarga yang terbentuk? Bukankah pihak-pihak yang bertikai itu sama-sama tidak ingin pulang ke tanah airnya, Hadramaut dan ingin mati di sini? Alangkah janggalnya jika mereka mengembangkan kebangsaan yang berorientasi ke Arab, meninggalkan negeri dan penduduk yang telah memberi kesempatan mereka hidup

dengan tenang dan bahagia. Perdebatan demi perdebatan, polemik dan diskusi di antara mereka, akhirnya menemukan rumusan identitas yang paling tepat dan hakiki, bahwa mereka adalah orang Indonesia, dan harus berjuang bersama rakyat Indonesia yang tengah berjuang untuk merdeka.

Wa Allahu A'lam bish-shawab.

DAFTAR PUSTAKA RUJUKAN

Amaruli, Rabith Jihan, "Hadrami Diaspora in Karimun Jawa: Between Identity Maintenance and Assimilation" dalam *Humanika*, dalam *Humanika*, Vol. 19 No. 1, 2014

Azra, Azyumardi, *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII, Melacak Akar-akar Pembaruan Pemikiran Islam di Indonesia*, Bandung, Mizan, 1994.

Berg, LWC. Van den, *Hadramaut dan Koloni Arab di Nusantara*, Jakarta, INIS, 1989.

Baay, Reggie, *Nyai dan Pergundikan di Hindia Belanda*, Jakarta, Komunitas Bambu, 2010.

Crawfurd, John, *History of the Indian Archipelago*, Edinburg, 1820

Freitag, Ulrike, "Researching Muslim Worlds: regions and disciplines" dalam *Programatic Text*, No. 6, 2013.

Frost, Mark Ravinder, "Asia's Maritime Networks and The Colonial Public Sphere" dalam *New Zealand Journal of Asian Studies*, vol. 6, no. 2 (December 2004), (63-94)

Haikal, Husein, "Indonesia-Arab dalam Pergerakan Kemerdekaan Indonesia 1900-1942", disertasi Sejarah UI, 1986.

Hisyam, Muhamad, *Caught Between Three Fires: The Javanese Pangulu Under The Dutch Colonial Administration 1900 – 1942*, Jakarta, INIS, 2001.

Hisyam, M. *Sayyid-Jawi: Studi Jaringan Sosial di Desa Cikoang*, Ujung Pandang, Pusat Penelitian Ilmu-ilmu Sosial- UNHAS, 1983.

Ewald, Janet J., "Crossers of The Sea: Slaves, Freedmen, and Other Migrants In The Northwestern Indian Ocean, c. 1750 – 1914", *American Historical Review*, February, 2000, pp. 69-91.

Hisyam, Muhamad, *Sayyid-Jawi, Studi Kasus Jaringan Sosial di Desa Cikoang*, PLPIIS Universitas Hasanuddin, Ujung Pandang 1983.

Hitti, Phillip K, *History of The Arabs*, Jakarta, Serambi, 2010.

Kesheh, Natalie Mobini, *Hadrami Awakening*, Jakarta, Akbar, 2007.

Lapian, Adrian.B., *Orang Laut Bajak Laut Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad ke-XIX*, Jakarta, Komunitas Bambu, 2009.

Manger, Leif, *The Hadrami Diaspora: Community-Building on the Indian Ocean Rim*, Berghahn Books, New York • Oxford, 2010.

Noer, Deliar, *Gerakan Modern Islam di Indonesia 1905-1942*, Jakarta, LP3ES. 1984.

Oegroseno, Arif Havas, *Pengelolaan Kawasan Maritim dan Perbatasan Indonesia Dalam Kerangka Kerjasama Regional Asia Tenggara*, LIPI Sarwono Memorial Lecture XVI Tahun 2016, Jakarta, LIPI Press, 2016.

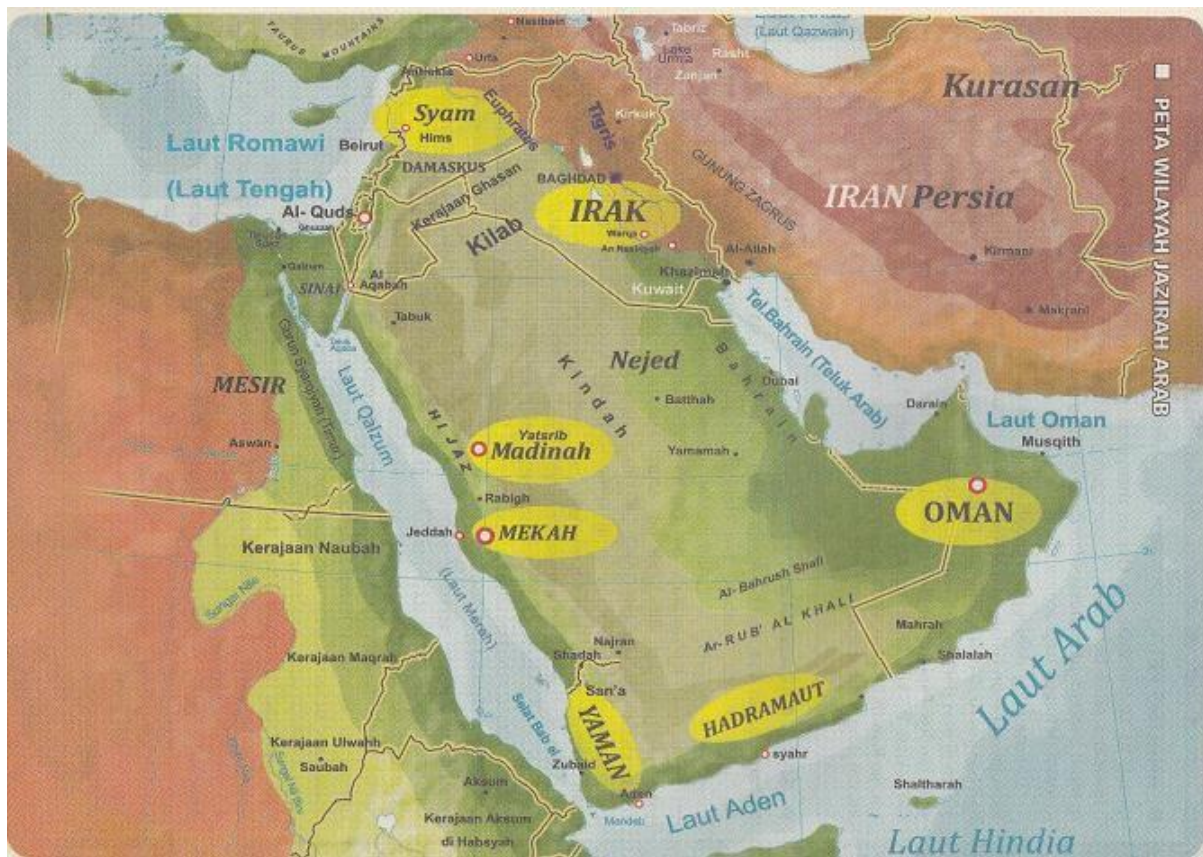
Pijper, G.F. *Studien over de Geschiedenis van de Islam in Indonesia 1900-1950*, Leiden E.J. Brill, 1977.

Reid, Anthony, *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680*, Yayasan Obor Indonesia, 1992.

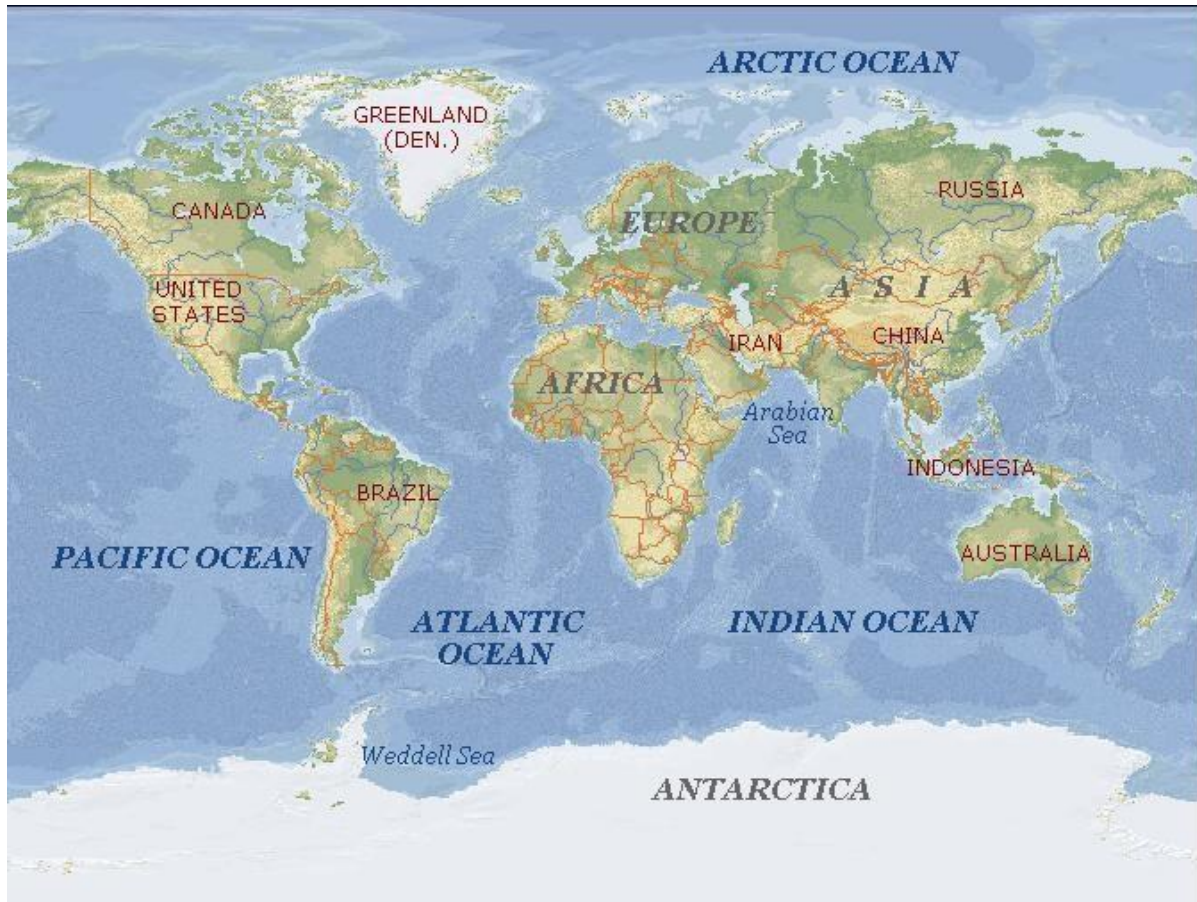
Sila, Muhammad Adlin, *Maudu' A Way of Union With God*, ANU Press, Canberra, 2015.

Slama, Martin, "Indonesian Hadhramis and the Hadhramaut: "An Old Diaspora and its New Connections" dalam *Antropologi Indonesia* , Vol. 29, No. 2, 2005.(107-113)

LAMPIRAN 1: PETA POSISI HADRAMAUT



LAMPIRAN 2: PETA DUNIA





Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Perkembangan Kota-Kota di Pesisir Timur Pulau Sulawesi Pada Awal Abad XXI

La Ode Rabani, M.Hum



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

PERKEMBANGAN KOTA-KOTA DI PESISIR TIMUR¹ PULAU SULAWESI PADA AWAL ABAD XX

Oleh: La Ode Rabani
Jurusan Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya,
Universitas Airlangga, Surabaya
Email : rabani7@gmail.com

Abstract

Makalah ini menganalisis perkembangan kota-kota di pesisir timur, Pulau Sulawesi pada awal abad XX. Kota-kota yang dibahas adalah kota Kendari, Baubau, Bungku, Kolonodale, dan Luwuk. Kelima kota itu berkembang di pesisir. Terdapat empat faktor yang mendorong perkembangan kota-kota tersebut, yakni *pertama*, terlibatnya masyarakat lokal dan penguasanya dalam aktivitas perdagangan dan pelayaran yang berlangsung secara intensif di pesisir Timur, pulau Sulawesi. *Kedua*, geografi kota yang terletak di sisi Barat Laut Banda yang dikenal luas dan berobak besar memaksa para pelayar dan pedagang memilih melayari pesisir Timur Sulawesi. Situasi ini memberi kesempatan yang luas kepada kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi terintegrasi dengan kota-kota lain yang mengembangkan perdagangan. Posisi kota-kota yang dekat dengan pusat produsen rempah-rempah dunia (Kepulauan Maluku). *Ketiga*, basis ekonomi kota yang digerakan oleh mayoritas penduduknya umunya hidup dalam tradisi maritim yang kuat, sehingga perkembangan infrastruktur ekonomi mengarah pada ekonomi maritim. *Keempat*, konektivitas antar wilayah dapat dijangkau dengan mudah hanya melalui laut. Karakteristik perkembangan kota seperti itu menghasilkan tipologi baru, yakni kota maritim. Kota maritim di Indonesia, masih jarang dikembangkan, padahal konsep kota maritim sangat mungkin cocok untuk Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dan sebagian besar aktivitas ekonomi banyak berpusat dan dilakukan di pesisir dan hubungan antar kota umumnya dilakukan melalui laut sebagai infrastruktur jalan dan fasilitas kota.

Kata kunci: *Perkembangan, pelayaran dan perdagangan, integrasi, laut, dan kota maritim*

¹ Makalah dipresentasikan pada Konferensi Nasional Sejarah (KNS) X di Jakarta, 7-10 November 2016

A. Pengantar

Negara Indonesia adalah negara yang memiliki wilayah laut yang Luas. Lebih luas lautnya daripada daratnya, seperti kata bapak sejarawan maritim Indonesia, A.B Lapien. Lapien juga mengatakan bahwa laut memiliki peran penghubung antara pulau yang satu dengan pulau yang lain.² Dengan pemahaman seperti itu, bila pernyataan A.B Lapien dielaborasi lebih jauh, maka laut tidak saja menghubungkan antarpulau, tetapi juga menghubungkan manusianya (sosial). Manusia dalam rangka memperluas wilayah (politik), mengembangkan kebudayaan (peradaban dan kekerabatan), dan melakukan pemenuhan kebutuhan hidupnya, seperti aktivitas ekonomi dengan mengembangkan aktivitas perdagangan dan pelayaran.

Sejarah perdagangan bangsa Indonesia seperti yang dikemukakan oleh J.C. van Leur bahwa perdagangan dan pelayaran di Nusantara berlangsung antar pulau dan terhubung antara satu dengan yang lainnya. Hubungan ini membawa konsekuensi pada adanya saling mempengaruhi pada aspek kebudayaan dan kemasyarakatan.³ Hubungan kekerabatan komunitas antara pulau yang satu dengan pulau yang lain juga demikian kental, sehingga tidak mengherankan jika terdapat komunitas yang berasal dari pulau lain di pulau tertentu seperti di Sulawesi dan pulau-pulau besar lainnya. Sebagai contoh, di Pulau Sulawesi terdapat pemukiman orang-orang Melayu (kota Makassar), orang-orang Jawa, dan orang-orang Bugis, Buton, dan Bajo di pesisir Utara dan Timur Pulau Sulawesi. Keberadaan mereka membuktikan hubungan antar pulau itu berlangsung intensif.

Hubungan intensif antar pulau yang melibatkan banyak komunitas menjadi salah satu ciri berlangsungnya proses kekotaan suatu wilayah. Wilayah-wilayah yang menjadi ruang perjumpaan seringkali ditandai oleh adanya konsentrasi orang dan pemukiman yang terus meluas secara morfologis, serta penambahan penduduk yang terus meningkat. Wilayah seperti itu biasanya menjadi kota ketika

² A.B. Lapien, —_Some Explorations in the History of The Maritime World of Southeast Asia, in *Dalam Sunaryo Purwo Sumitro (Peny.), Dari Samudra Pasai Ke Yogyakarta, Persembahan Kepada Teuku Ibrahim Alfian*, (Jakarta: Sinergi Press-Yayasan Masyarakat Sejarawan Indonesia, 2002).

³ J.C.van Leur, *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History* (Leiden: Foris Publication, 1953).

kebutuhan warganya terpenuhi. minimal di dekat sumber air bersih. Pertanyaannya adalah bentuk kota seperti apakah yang dihasilkan oleh aktivitas di mana laut sebagai jalan raya (penghubung) utama?

Untuk menjawab permasalahan itu, tulisan ini mendeskripsikan perkembangan kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi sebagai (ruang) kajian ini. Adapun temporal (waktu) adalah awal abad XX di mana kota-kota di Indonesia dan di pesisir timur, pulau Sulawesi menampilkan sifat kekotaannya yang mapan. Pembahasan dimulai dengan mendeskripsikan wilayah geografis penelitian (*space of town*) di pesisir Timur Pulau Sulawesi yang membentang di sepanjang sisi Barat Laut Banda. Kemudian, mengidentifikasi ruang kota dan aktivitas ekonomi yang berlangsung di pesisir Timur Pulau Sulawesi, dan bagian akhir dari makalah membahas tentang kecenderungan tipologi kota seperti apakah yang tumbuh dan berkembang di ruang geografis seperti di pesisir Timur Pulau Sulawesi.

B. Konteks Geografi Pesisir Timur Pulau Sulawesi: Latar Sejarah dan Geografis

Pada bulan Agustus, tahun 2015, saya hendak melakukan perjalanan darat dari kota Luwuk menuju Kolonodale (kini Ibukota Kabupten Morowali Utara).⁴ Informasi pun saya himpun dari berbagai sumber. Saya mulai bertanya pada petugas jalan yang memakai label dinas perhubungan dan polisi yang menjaga lalulintas darat di kota Luwuk. Mereka sama-sama menjawab, antara Luwuk dan Kolonodale belum terhubung dengan jalan darat. Perjalanan darat ke Kolonodale hanya bisa dilakukan sampai di Baturube. Dari Baturube sampai Kolonodale harus menggunakan transportasi laut dengan perjalanan kurang lebih 4 jam. Itupun tergantung kondisi ombak laut Banda yang bersahabat atau tidak.

Sebagai peneliti, saya agak ragu dengan informasi dari petugas di Kota Luwuk itu. Sayapun menuju ke Dinas Tata Kota Kabupaten Banggai, di kota

⁴Kolonodale adalah kota kecil di teluk Tolo, Sisi Barat Laut Banda. Wilayah ini adalah pusat kerajaan Mori dan menjadi kota Kolonial sejak awal abad XX seiring dengan pembukaan pelabuhan yang disinggahi oleh KPM. Edward L. Poelinggomang, *Kerajaan Mori, Sejarah Sulawesi Tengah* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008). Pembaca juga bisa melihatnya dalam peta terlampir.

Luwuk, dengan pertanyaan yang sama, bagaimana melakukan perjalanan darat menuju Kolonodale? Jawaban petugas di Dinas Tata Kota, sama dengan yang diberikan polisi dan pegawai Departemen Perhubungan yang menjaga lalu lintas yang saya temui paginya. Saya pun memutuskan untuk mencari informasi tambahan sekaligus terakhir, yakni ke terminal antarkota di Luwuk dan dengan menanyakan hal yang sama. Hasilnya, sama, belum ada jalan yang menghubungkan antara Luwuk dan Kolonodale, padahal sama-sama di pesisir Timur pulau Sulawesi. Tentu saja sambil heran, ini sudah tahun 2015 dan usia NKRI sudah 70 tahun, belum bisa membangun jalan darat antar kota-kota di pesisir Timur Pulau Sulawesi. Hal itu berarti pula bahwa laut masih memainkan fungsinya sebagai penghubung yang diandalkan.

Kawasan pesisir Timur di Pulau Sulawesi yang dimaksud dalam makalah ini meliputi wilayah Banggai (Luwuk) dan kepulauannya di pulau Peleng dan Banggai, Kolonodale dan Bungku di teluk Tolo dan sekitarnya, Kendari, Muna, dan Buton di Sulawesi Tenggara, serta pulau-pulau sekitarnya seperti Kepulauan Tukang Besi, Menui Kepulauan, Wawonii, dan lainnya.⁵ Khusus wilayah yang belum berkembang menjadi -kota besar, akan dilihat sebagai pendukung wilayah -kota besar di pesisir Timur Pulau Sulawesi.⁶ Wilayah yang membentang di pantai Timur Sulawesi ini terintegrasi dengan kawasan lainnya seperti ke Kepulauan Maluku sebagai daerah produsen rempah-rempah, Bitung sebagai penghasil kopra yang terkoneksi dengan laut Sulu di Filipina sebagai salah satu pusat teripang, serta kota Pelabuhan Makassar yang oleh pemerintah kolonial Belanda dijadikan sebagai -pelabuhan bebas sejak tahun 1847 untuk menyaingi Singapura yang dikendalikan kolonial Inggris.⁷

⁵ Lihat peta 1

⁶ Kota-kota yang termasuk dalam makalah ini adalah kota Luwuk, Kolonodale, Bungku, Kendari, Muna, dan Baubau. Pembahasan atas kota-kota itu tidak akan dilihat satu persatu, tetapi akan dibahas sebagai satu-kesatuan yang diikat oleh aktivitas Maritim yang sama, yakni, pelayaran, perkapalan, dan perdagangan. Pada titik tertentu juga karena faktor politik. Komoditas dan posisi geografisnya yang menguntungkan menjadi stimulus yang melatari tumbuh dan berkembangnya kota-kota di pesisir Timur, Pulau Sulawesi.

⁷ Edward L. Poelingomang, *Makassar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 27.

Sebagai sebuah kebijakan yang diimplementasikan setengah hati oleh Pemerintah kolonial Belanda, meminjam istilah Edward Poelinggomang, maka secara teoritis memberi dampak pada pelabuhan bebas Makassar dan para pedagang di Sulawesi. Hal itu terjadi karena kelangsungan perdagangan -tradisionall yang berubah, yakni berubahnya pola transaksi dan kontrol kekuasaan yang dimainkan oleh pemerintah Kolonial Belanda. Sebelumnya, transaksi selalu dilakukan bebas dengan para pedagang yang berada di bawah kontrol Inggris, tanpa pajak. Ketika pemerintah kolonial Belanda memberlakukan kebijakan pelabuhan bebas, maka berubah menjadi perdagangan yang berbayar (berpajak) sebagai akibat dari pemberlakuan perdagangan bebas yang setengah hati. Belanda masih memonopoli perdagangan rempah di pelabuhan Makassar, mengenakan pajak pada perdagangan senjata, dan kewajiban membayar pajak bagi perahu.⁸

Pada perkembangannya, kebijakan itu mempengaruhi wilayah sekitarnya, khususnya yang berkaitan dengan wilayah-wilayah sebagai produsen komoditas yang masuk ke pelabuhan Makassar. Kebijakan pengenaan pajak dan monopoli perdagangan komoditas di -pelabuhan bebasll Makassar oleh Belanda membawa implikasi pada menguatnya pusat-pusat ekonomi baru di pantai Timur Sulawesi yang sejalan dengan mulai dieksploitasinya komoditas hutan, perkebunan, dan hasil tambang.

Kondisi di atas nampaknya menjadi titik balik dari terjadinya penguatan aktivitas perdagangan di pantai Timur Sulawesi Timur. Identifikasi awal dan informasi yang berasal dari laporan pemerintah Kolonial Belanda pada abad XIX hingga awal abad XX mengakui bahwa daerah itu sangat subur dan dapat dikembangkan menjadi daerah perkebunan, terutama di Banggai, Kolodale, dan Bungku. Buton relatif tidak subur, namun pada tahun 1920an ditemukan asphalt sehingga mendukung perkembangan ekonomi penguasa dan masyarakat di wilayah itu.⁹ Muna menjadi penghasil kapok, kayu jati, rotan, dan mutiara. Kendari sebagai penghasil komoditas yang berasal dari hasil laut Lola, Teripang,

⁸ Poelinggomang, *Makassar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*.

⁹ A Ligtoet, —Beschijrijving En Geschiedenish van Boeton, *BKI I* (1878): 1-.

dan ikan yang berasal dari nelayan Bajo dan Bugis. Para pedagang Bugis menjadi penampung dan kemudian diperdagangkan komoditas seperti teripang dan lola. Komoditas itu ada yang dijual ke Makassar, sebagian lainnya dijual kepada para pedagang China.¹⁰ Surplus komoditas yang terjadi pada sebagian wilayah Sulawesi Timur membutuhkan sarana transportasi. Sarana transportasi ini dipenuhi oleh orang-orang yang bermukim di pulau Buton dan sekitarnya seperti dari Kadatua, Siompu, Kepulauan Tukang Besi, Katobengke, dan lainnya.

C. Perdagangan dan Pelayaran Masyarakat Masyarakat di Pesisir Timur Pulau Sulawesi

Aktivitas perdagangan dan pelayaran di Nusantara sudah berlangsung lama dan dilakukan antarpulau. J.C. van Leur dalam Disertasinya di Universitas Leiden (1934) menemukan aktivitas pelayaran dan perdagangan yang dilakukan oleh orang-orang Nusantara secara aktif jauh sebelum kehadiran orang-orang Eropa. Pada perkembangannya pun, perdagangan dan perkapalan Eropa tidak mampu mematikan aktivitas pelayaran dan perdagangan orang-orang pribumi di Nusantara.¹¹ Orang-orang Melayu, Jawa, Madura, Bugis, Makassar, Mandar, Buton, dan Bajau telah intensif melakukan aktivitas perdagangan dan pelayaran.

Pada perkembangannya, perdagangan dan pelayaran di kawasan timur Nusantara dilakukan oleh orang-orang Bugis, Makassar, Mandar, Madura, Bajau, dan Buton. Belum diperoleh jawaban pasti mengapa orang-orang Melayu dan Jawa perannya makin berkurang selama sejak abad XIX hingga periode-periode kemudian. Apakah terkait dengan orientasi ekonomi yang berubah atau karena hal lainnya.

Periode awal abad XX di Nusantara ditandai dengan meningkatnya perdagangan dan pengangkutan komoditas ke pasar dunia yang dilakukan oleh

¹⁰Heather Sutherland and P.J.M. Nas, —Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth Century Makassar, in *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning* (Dordrecht: Foris Publication, 1985). Gerrit Knaap and Heather Sutherland, *Mansoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar* (Leiden: KITLV Press, 2004).

¹¹ J.C.van Leur, —Eenige Beschouwingen Betreffende den Ouden Aziatischen Handell (Leiden: Leiden University, 1934).

orang-orang Eropa (Inggris) dan terutama Belanda. Perusahaan perkapalan Belanda yang mengangkut komoditas seperti KPM menjadi tulang punggung dalam mengalirkan komoditas ke pasaran dunia yang ada di Asia, Afrika, dan Eropa.¹² Bersamaan dengan itu, perusahaan pengangkutan tersebut menjalankan fungsi juga dengan mengangkut penumpang ke Asia Barat untuk melakukan ibadah Haji dan mengangkut orang-orang Eropa (Belanda) untuk melakukan wisata (traveling) ke Nusantara.¹³

Terdapat dua gangguan serius dalam perdagangan dunia pada awal abad XX yaitu Perang Dunia I dan krisis ekonomi (depresi ekonomi) pada tahun 1930. Sebelum perang dunia I, ekonomi dunia dan perusahaan perkapalan Belanda yang mulai dioperasikan pada akhir abad XIX sedang giat-giatnya membuka rute perdagangan di berbagai kawasan di Nusantara. Frekuensi kunjungan kapal KPM ditambah untuk mengangkut barang dan penumpang. Rekaman data statistik yang dimuat dalam statistiek *Paketsvaart Maatschappij* dari berbagai tahun memuat data ribuan sarana transportasi dan muatannya di berbagai pelabuhan.¹⁴ Satu di antara data itu adalah data perahu layar yang jumlahnya ribuan perahu yang singgah di pelabuhan dalam jangka waktu satu tahun. Apabila data itu benar adanya, maka dapat dipastikan bahwa pengangkut utama komoditas ke pelabuhan utama adalah perahu layar. Hanya saja tonase komoditas yang diangkut lebih besar kapal KPM. Argumen ini sejalan dengan pendapat Singgih Tri Sulistiyono bahwa kehadiran KPM di Nusantara tidak mematikan pelayaran rakyat yang telah berkembang sebelumnya.¹⁵

¹² KPM beroperasi dalam pengangkutan penumpang dan komoditas menjelang akhir abad XIX dengan rute ke daerah-daerah yang memiliki pelabuhan dan komoditas eksport. Umumnya, wilayah-wilayah disinggahi KPM memiliki pelabuhan dan merupakan wilayah kota.

¹³ M. Dien Majid, *Berhaji di Masa Kolonial* (Jakarta: CV. Sejahtera, 2008). Lihat juga, J. M. Plante Febure, *Illustrated Guide to East Java* (Batavia: Official Tourist Bureau, 1910). Juga J. H. De Bussy, *Guide Through Netherlands India (Compiled by Order of the Koninklijke Paketsvaart Maatschappij* (Amsterdam: Royal Packet Steam Navigation Co., 1911).

¹⁴ *Handelsvereniging Makassar Jaarverslag over 1921, 1921*. Lihat juga, J.N.F.M.a Campo, *Koninklijke Paketsvaart Maatschappij, Stoomvaart En Staatvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914* (Verloren: Hilversum, 1992).

¹⁵ Singgih T. Sulistiyono, — *The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in*

Pelayaran dan perdagangan di Pesisir Timur Pulau Sulawesi berdasarkan catatan sejarah sudah berlangsung jauh sebelumnya. Hanya saja kawasan ini jarang dikenal dan dibaca dalam arsip pemerintah kolonial. Penyebab dari kurang dikenalnya kawasan ini adalah karena menjadi sarang bajak laut, pusat aktivitas perompakan, dan menjadi daerah yang sulit ditaklukan. Khusus argumen yang saya sebut terakhir, bisa jadi karena besarnya tantangan yang dihadapi ketika berlayar di kawasan ini, yakni ganasnya ombak laut Banda dan ancaman perompakan yang sewaktu-waktu terjadi. Dua pos pemerintah kolonial di Buton dan teluk Kendari, hingga akhir abad XIX dan tahun-tahun pertama abad XX, belum mampu mengatasi aktivitas perompakan di wilayah ini. Demikian halnya kekuasaan penguasa lokal yang belum tunduk hingga tahun 1909.¹⁶

Situasi seperti itu bagi pesisir timur, pulau Sulawesi di satu sisi merupakan suatu kerugian karena secara formal tidak terintegrasi dengan aktivitas perdagangan yang lebih luas. Akan tetapi, di sisi lain, situasi itu dimanfaatkan untuk menjalankan ekonomi ilegal. Perputaran nilai perdagangan di ruang ekonomi ilegal ini jauh lebih menguntungkan karena harga pasar merupakan harga tertinggi, tidak dikenai pajak, dan para pedagang memiliki kesempatan untuk menjual barang dagangannya berdasarkan harga tertinggi.¹⁷ Sistem ekonomi seperti ini bisa berkembang di pesisir timur pulau Sulawesi karena tiga hal, yakni kemampuan navigasi dan banyaknya pulau-pulau yang tersebar di kawasan itu, sehingga menjadi tempat berlindung dan bersembunyi dari berbagai macam gangguan. Selain itu, terbatasnya kapal dan tenaga patroli yang dimiliki

Indonesia, 1870s-1970s'1 (Leiden University, 2003). Berbeda dengan Singgih, Howard W. Dick memandang bahwa kehadiran KPM ikut meruntuhkan pelayaran dan perdagangan lokal. Howard W. Dick, *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi Dan Regulasi* (Jakarta: LP3ES, 1990).

¹⁶ Esther J. Velthoen, —Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905, in *Pirates, Ports, and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, ed. John Kleinen and Manon Osseweijer (Singapore: ISEAS, 2010), 200–205. Lihat Juga, Esther J. Velthoen, —Memetakan Sulawesi Tahun 1950-An, in *ANTARA DAERAH DAN NEGARA: INDONESIA TAHUN 1950-AN, Pembongkaran Narasi Besar Integrasi Bangsa* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia-KITLV, 2011), 196–216.

¹⁷ Penelitian mengenai perdagangan ilegal yang baik dan lengkap di sekitar perbatasan telah dilakukan oleh Eric Taglicozzo. lihat Eric Tagliacozzo, *Secret Trades, Porous Borders, Smuggling and States along a Southeast Asia Frontier, 1865-1915* (New Haven and London: Yale University Press, 2005).

pemerintah kolonial Belanda dan luasnya wilayah yang harus dijaga menjadi hambatan tersendiri dalam penegakan kebijakan dalam perdagangan kolonial. Oleh karena itu, perdagangan dan pelayaran di ruang tidak resmi (ilegal) terjadi secara luas sejak awal abad XX, khususnya di pesisir Timur, pulau Sulawesi dan sekitarnya.

Data tentang takluknya Kesultanan Bone oleh pemerintah kolonial Belanda melalui ekspedisi militer (1905), Kesultanan Buton (1906), Kerajaan Muna (1907), Kerajaan Laiwoei (1909) yang ditandai dengan penandatanganan *Korte Verklaring* pada 2 Agustus 1918 memberi makna bahwa wilayah Sulawesi menjadi wilayah paling akhir ditaklukan melalui program *pax-nerlandica*.¹⁸ Hal itu terjadi karena sejumlah keterbatasan dan kuatnya penolakan atas kehadiran pemerintah Kolonial di kawasan itu. Seiring takluknya kawasan ini, maka penataan wilayah administratif juga dilakukan di mana pemerintah Belanda melanda membentuk Afdeling Sulawesi Timur pada tahun 1911-1924 dan pada tahun 1925-1942, dibentuk lagi Afdeling Buton dan Laiwoei. Penataan wilayah ini sebagaimana umum terjadi dalam sistem birokrasi pemerintah kolonial adalah untuk memudahkan pengawasan dan penarikan pajak di daerah yang dikontrol langsung oleh pegawai pemerintah dalam jabatan sebagai kontroleur.

Data komoditas dan potensi perdagangan yang dilaporkan oleh pegawai kontroleur sebagaimana termuat dalam memori serah terima jabatan (*memorie van overgave*) dapat disampaikan bahwa komoditas umumnya bervariasi. Hasil hutan berupa rotan, damar, kayu (jati, besi, dll), sedang hasil perkebunan berupa kopra, kapuk, beras, kemiri, cengkeh, pala, dan sebagainya. Untuk hasil laut dapat berupa sirip ikan hiu, lola, teripang, dan mutiara. Komoditas-komoditas ini sebagian besar dipasarkan kepada para pedagang Inggris dan atau dibeli oleh orang-orang Arab dan Cina untuk selanjutnya diperdagangkan di Singapore. Perdagangan ke Singapore menggunakan kapal-kapal lokal seperti Wangkang, atau kapal jenis lain yang dibawa oleh orang-orang Makassar, Bugis, Buton, Bajau, dan Mandar.

¹⁸ Esther Velthoen, —Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905 (Murdoch University, 2002).

Para pedagang dari pesisir Timur pulau Sulawesi ini selain mengandalkan hasil komoditas lokal, juga mengambil barang dagangan dari wilayah lain seperti cengkeh, pala, dan kopra di kepulauan Maluku, Halmahera, Jailoli, dan Galela. Mereka juga mencari mutiara hingga ke Kei kepulauan dan lau Arafuru. Lola dan teripang dicari di Nusa Tenggara hingga perairan Australia utara. Komoditas itu kemudian dikumpulkan dan diangkut ke pasar yang menawarkan harga tertinggi. Komoditas laut biasanya dijual ke para pedagang Cina dan Inggris, Sementara hasil hutan dijual kepada para pedagang Arab, Melayu, dan pribumi di Makassar dan Jawa Timur.

Pengaruh perdagangan dan pelayaran di pesisir timur Sulawesi dapat dilihat dari berbagai sudut pandang. Akan tetapi dalam konteks makalah ini, pengaruh itu dilihat dari sisi ekonomi dan sosial. Kedua sisi itu dikaitkan dengan konteks perkembangan kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi yang tumbuh dan berkembang sejalan dengan aktivitas perdagangan yang didukung oleh konektivitas pelayaran yang semakin intensif ke daerah-daerah yang secara ekonomis menguntungkan. Secara ekonomi, pesisir timur pulau Sulawesi memiliki komoditas perdagangan yang laku di pasar dunia. Kawasan ini lebih mudah dijangkau dengan jalan laut, meskipun harus beradaptasi dengan gelombang laut Banda.

Dari sisi sosial, wilayah pesisir timur pulau Sulawesi menjadi ruang yang perlindungan dan kehidupan. Sebagian besar wilayahnya subur dan memungkinkan pengembangan pertanian dan perkebunan. Artinya, wilayah ini menjanjikan berlangsungnya kehidupan dan tersedianya bahan pangan yang memadai. Wilayah itu adalah di Bungku, Kendari, sebagian pulau Buton, Sebagian Pulau Muna, Kolonodale, dan Luwuk-Banggai. Kawasan ini bisa menjadi ruang perlindungan karena beberapa kekacauan yang terjadi di Sulawesi sejak perang Gowa melawan aliansi Bone dengan VOC bersama sekutunya, perang Sulawesi pada tahun 1820an, dan kekacauan lainnya sebagian terlindung di pesisir Timur Sulawesi. Dampak dari kondisi itu adalah bertambahnya penduduk, terjadinya heterogenitas penduduk, dan perluasan pemukiman. Artinya, proses pemantapan wilayah sebagai kota terus berlangsung. Hal itulah yang melandasi perkembangan kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi.

D. Perkembangan Kota-Kota di Pesisir Timur Pulau Sulawesi

Kota-kota yang tumbuh dan berkembang di pesisir timur Pulau Sulawesi sebagaimana yang ditegaskan dalam makalah ini adalah kota Luwuk, Kolonodale, Bungku, Kendari, Baubau. Kota Luwuk merupakan bekas wilayah kerajaan Tompotika yang tunduk pada kerajaan Banggai dan berpuat di pulau Banggai, terpisah dari pulau Sulawesi. Perkembangan kota Luwuk ke arah lebih modern dimulai ketika pemerintah kolonial membangun infrastruktur jalan dan pelabuhan di teluk Lalong, kota Luwuk. Sebagai wilayah yang subur, luwuk telah menjadi lumbung padi, pusat produksi kopra, kayu, kemiri, kakao, dan teripang. Hasil-hasil itu menjadikan Luwuk sebagai kota yang dikembangkan dengan desain kolonial.

Kota dengan ciri khas kolonial di pesisir Timur Sulawesi Timur lainnya adalah kota Baubau, Kendari, dan Kolonodale. Kota Bungku baru mendapat pengaruh karakteristik Kolonial ketika wilayah itu menjadi salah satu penghasil biji besi (nikel). Sebelumnya, Bungku mengandalkan komoditas hasil hutan dan laut. Sedangkan kelapa juga ada, namun tidak sebanyak yang ada di pulau Buton dan Luwuk. Seperti diketahui bahwa kota-kota yang berkembang di pesisir timur Pulau Sulawesi ini adalah daerah yang memiliki otoritas lokal. Kota Baubau berkembang di wilayah pemerintahan Kesultanan Buton.¹⁹ Kota Kendari berkembang di wilayah kerajaan Laiwoei.²⁰ Kota Bungku dan Kolonodale berkembang di wilayah kekuasaan kerajaan Mori.²¹ Dan, kota Luwuk berkembang di wilayah kerajaan Banggai.²²

¹⁹ Susanto Zuhdi, G.A. Ohorella, and D. Said, *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton* (Jakarta: Depdikbud, 1996). Lihat juga, J.W. Schoorl, —Power, Ideology and Change in the Early State of Buton, in *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, ed. G.J. Schutte (Leiden: KITLV Press, 1994), 17–59. Juga; Pim Schoorl, *Masyarakat, Sejarah, Dan Budaya Buton* (Jakarta: Djambatan, 2003).

²⁰ Basrin Melamba, Azis Abdul Salahuddin, and La Janu, *Kota Lama Kota Baru Kendari. Kajian Sejarah Sosial, Politik, Dan Ekonomi* (Kendari: Teras bekerjasama dengan LAT dan Lembaga Pengembangan Pengkajian Sejarah dan Kebudayaan Sultra, 2011). Lihat juga Anwar Hafid dkk., *Sejarah Kota Kendari* (Kendari: Pemkot Kendari dan FKIP Univ. Haluoleo, 2006). Juga, La Ode Rabani, *Kota Kota Pantai Di Sulawesi Tenggara* (Yogyakarta: Ombak, 2010).

²¹ Poelinggomang, *Kerajaan Mori, Sejarah Sulawesi Tengah*.

²² C. Bosscher and P.A. Matthijssen, —Schetsen van de Rijken van Tomboekoe En Banggai, in *Tijdschrift Voor Indische Taal-, Land-, En Volkenkunde* Vol. II (1854). Lihat

Kota-kota itu berada dalam satu kawasan geografis yang saling terhubung satu sama lain. Dalam keadaan tertentu saling tergantung satu sama lain. Kawasan ini pada abad XV-XVII berada dalam wilayah pengaruh Kesultanan Ternate. Gowa beberapa kali ingin menguasai kawasan ini, akan tetapi selalu gagal, karena kuatnya pengaruh Ternate dengan bantuan VOC dan kuatnya pengaruh kerajaan Bone.²³ Pada perkembangan selanjutnya, kota Kendari pada tahun 1830an menjadi pusat pos militer pemerintah kolonial Belanda di bawah kendali J.N. Vosmaer. Kota yang berpusat di sisi teluk Kendari ini dimaksudkan untuk mengontrol aktivitas Bajak laut di perairan itu dan menjadi pos perdagangan.²⁴ Konsekuensi dari fungsi itu, maka Kendari dikembangkan menjadi kota yang memenuhi kebutuhan warganya, Eropa dan para pedagang. Pelabuhan Kendari dibangun dan jaringan jalan juga dikembangkan ke daerah-daerah yang menguntungkan secara ekonomi, terutama ke Wawotobi sebagai pusat beras.

Realitas di atas memberi indikasi kuat bahwa daratan (penghasil) komoditas tidak berarti apa-apa pada periode itu (awal abad XX) apabila tidak terhubung dengan pesisir timur Pulau Sulawesi sebagai ruang (kota) yang mengalirkan komoditas ke pasar global. Paling tidak terkoneksi dengan kota yang relatif ramai. Kota-kota yang ramai adalah Baubau di pulau Buton, Luwuk di pesisir Timur Pulau Sulawesi, dan kota Kendari di teluk Kendari. Kota-kota ini ramai karena selain dilayari oleh perusahaan pelayaran kolonial, KPM, juga memiliki tempat berlabuh yang aman. Ketiga kota berlokasi di teluk sehingga memberi keamanan dan kenyamanan bagi para pelayar dan pedagang. Kota yang juga berada di teluk adalah kota Kolonodale di teluk Tolo. Kota ini tidak berkembang sebaik tiga kota lainnya (Baubau, Kendari, dan Luwuk) karena akses

juga, Haryanto Djalumang, *Sejarah Kota Luwuk* (Luwuk: Yayasan LP3M Insan Cita dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Banggai, 2013). Juga, Bosscher and Matthijssen, —Schetsen van de Rijken van Tomboekoe En Banggai.¶

²³ Untuk melihat seberapa besar pengaruh Gowa dan Ternate di pesisir Timur pulau Sulawesi sebagaimana yang dimaksud dalam makalah ini dapat dilihat pada Perjanjian Bungaya tahun 1667 yang kemudian diperbaharui pada tahun 1824. Lihat Leonard Y. Andaya, *Warisan Arung Palakka, Sejarah Sulawesi Selatan Abad Ke-17* (Makassar: Ininnawa, 2004).

²⁴ J.N. Vosmaer, —Korte Beschrijving van Het Zuid-Oostelijk-Schiereiland van Celebes,¶ *Verhandelingen van Het Bataviaasch Genootschap van Kunsten En Wetenschappen* 17 (1839). Lihat juga, Velthoen, —Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905.¶

ke kota ini selain kurang efektif, juga karena harus masuk ke dalam teluk yang relatif jauh (lihat peta).

Sebagian kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi memiliki tingkat aksesibilitas yang relatif rendah terutama dalam pelayaran dan perdagangan. Kota-kota itu adalah Bungku dan Kolonodale. Kedua kota pada periode awal abad XX sangat tergantung dari kota lainnya yang memiliki infrastruktur pelayaran dan perdagangan yang memadai. Orang-orang Buton, Bugis, Makassar, Madura, Mandar, dan Bajau menjadi penyambung konektivitas antar kota-kota di pesisir Timur Sulawesi dengan perahu layarnya secara intensif. Berbagai komoditas yang dihasilkan oleh kota-kota di pesisir Timur Sulawesi diangkut dan dipasarkan ke kota lainnya. Implikasi dari hadirnya komunitas masyarakat lain di pesisir Timur Sulawesi, terutama di wilayah yang memiliki aksesibilitas yang relatif rendah mendorong perkembangan kota lebih luas dan sekaligus memperkenalkan hal-hal baru dalam di dalam ruang sosialnya. Pendapatan dari perdagangan itu digunakan untuk memperbaiki dan melengkapi kebutuhan keluarga, masyarakat dan infrastruktur wilayah kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi.

Komoditas, perahu, dan para pedagang menjadi kontributor utama dalam memacu laju perkembangan kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi. Pemerintah kolonial memberi sumbangsih pada desain dan tata kota serta sebagian infrastrukturnya. Pertukaran yang melibatkan orang-orang lokal dan ditambah dengan intervensi kekuasaan kolonial dengan menguasai sumber-sumber ekonomi serta mengontrol secara politik suatu wilayah, ikut memacu perkembangan kota yang lebih terarah, meskipun tidak berjalan sesuai harapan. Perdagangan dan pelayaran yang berlangsung di luar kontrol pemerintah terus terjadi hingga menjelang akhir masa kolonial. Kondisi itu memberi informasi bahwa tidak semua perdagangan berjalan di jalur resmi. Kedua jalur tetap memberi sumbangan pada perkembangan kota, karena yang tidak resmi tetap terikat pada aturan-aturan lokal yang disepakati dengan otoritas lokal, sering kali tidak tercatat, hanya berdasarkan ingatan dan kebiasaan yang berulang (tradisi). Dengan demikian tampak bahwa kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi mengalami perkembangan berarti ketika aktivitas perdagangan dan pelayaran mengalami penguatan dan pada saat yang sama pemerintah kolonial sedang mengembangkan

sektor ekonomi baru, yakni perdagangan komoditas (hutan, perkebunan, pertambangan, hasil laut, dan budidaya (peternakan) mutiara.

E. Tipologi Kota Maritim di Pesisir Timur Pulau Sulawesi: Sebuah Catatan Akhir

Bertolak dari pemaparan di atas, maka makalah ini menemukan kuatnya faktor aktivitas maritim yang mempengaruhi perkembangan kota-kota di pesisir Timur pulau Sulawesi. Perdagangan komoditas hanya bisa melalui laut dengan jasa perahu layar yang membawanya ke pelabuhan-pelabuhan atau pasar-pasar utama komoditas. Sejumlah barang yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan warga kota juga hanya bisa dipenuhi melalui jembatan yang bernama perahu layar yang menghubungkan antar kota-kota di pesisir timur pulau Sulawesi.

Orang-orang di kota-kota itu juga dalam melakukan mobilitas baik pergi maupun datang juga mengandalkan akses laut, karena hal itu yang paling memungkinkan untuk dilakukan. Indonesia yang memiliki wilayah yang luas, telah menghadirkan beberapa tipologi dan karakteristik kota, seperti kota pedalaman, kota kerajaan, kota kolonial, kota pelabuhan, kota pantai, dan kota pesisir. Tipologi kota-kota itu telah mewarnai pengetahuan kita hingga kini. Tiga tipologi kota yang saya sebut terakhir juga masih sering terjadi perdebatan dalam pendefinisian, meskipun secara konseptual sangat jelas antar ketiganya. Sudut pandang peneliti atas ketiga tipologi kota menjadi penentu, karakteristik kota yang mana yang pas untuk wilayah kota yang diteliti.

Dalam konteks kota-kota di pesisir timur Pulau Sulawesi sebagaimana temuan awal riset ini adalah mengarah pada tipologi kota Maritim. Kota maritim berkembang karena dominannya aktivitas maritim yang mempengaruhi perkembangan kota. Hampir seluruh konektivitas yang mendukung perkembangan kota, umumnya dimediasi oleh laut. Kota maritim tampaknya akan menjadi pengikat atau melebur sebagian tipologi kota pantai, kota pelabuhan, dan kota pesisir. Konsep kota maritim belum dikenal di Indonesia, meskipun negara ini sangat luas dengan ribuan pulau dengan pusat pemukiman terbanyak di sekitar pantai. Barangkali kesuburan tanahnya dan hadirnya tanaman ekspor dan bernilai tinggi yang mereduksi budaya kita dari maritim ke agraris. Oleh karena itu, pada

periode tertentu, suatu kota bisa jadi memiliki karakteristik berbeda-beda dalam tiap periode perkembangannya. Untuk kota-kota di pesisir Timur pulau Sulawesi pada awal abad XX mewakili tipologi kota maritim, karena hampir seluruh aktivitas masyarakatnya mengandalkan laut sebagai penunjangnya.

Daftar Pustaka

- Andaya, Leonard Y. *Warisan Arung Palakka, Sejarah Sulawesi Selatan Abad Ke-17*. Makassar: Innawa, 2004.
- Boscher, C., and P.A. Matthijssen. –Schetsen van de Rijken van Tomboekoe En Banggai.¶ *Tijdschrift Voor Indische Taal-, Land-, En Volkenkunde* Vol. II (1854).
- Bussy, J. H. De. *Guide Through Netherlands India (Compiled by Order of the Koninklijke Paketvaart Maatschappij*. Amsterdam: Royal Packet Steam Navigation Co., 1911.
- Campo, J.N.F.M.a. *Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Stoomvaart En Staatvorming in de Indonesische Archipel 1888-1914*. Verloren: Hilversum, 1992.
- Dick, Howard W. *Industri Pelayaran Indonesia, Kompetisi Dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES, 1990.
- Djalumang, Haryanto. *Sejarah Kota Luwuk*. Luwuk: Yayasan LP3M Insan Cita dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kab. Banggai, 2013.
- Febure, J. M. Plante. *Illustrated Guide to East Java*. Batavia: Official Tourist Bureau, 1910.
- Hafid dkk., Anwar. *Sejarah Kota Kendari*. Kendari: Pemkot Kendari dan FKIP Univ. Haluoleo, 2006.
- Handelsvereniging Makassar Jaarverslag over 1921*, 1921.
- Knaap, Gerrit, and Heather Sutherland. *Mansoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar*. Leiden: KITLV Press, 2004.
- Lapian, A.B. –_Some Explorations in the History of The Maritime World of Southeast Asia.¶ In *Dalam Sunaryo Purwo Sumitro (Peny.), Dari Samudra Pasai Ke Yogyakarta, Persembahan Kepada Teuku Ibrahim Alfian,*. Jakarta: Sinergi Press-Yayasan Masyarakat Sejarawan Indonesia, 2002.
- Leur, J.C.van. –Eenige Beschouwingen Betreffende Den Ouden Aziatischen Handel.¶ Leiden University, 1934.
- . *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History*. Leiden: Foris Publication, 1953.

- Ligtvoet, A. -Beschrijving En Geschiedenish van Boeton. || *BKII* (1878): 1-.
- Majid, M. Dien. *Berhaji Di Masa Kolonial*. Jakarta: CV. Sejahtera, 2008.
- Melamba, Basrin, Azis Abdul Salahuddin, and La Janu. *Kota Lama Kota Baru Kendari. Kajian Sejarah Sosial, Politik, Dan Ekonomi*. Kendari: Teras bekerjasama dengan LAT dan Lembaga Pengembangan Pengkajian Sejarah dan Kebudayaan Sultra, 2011.
- Poelinggomang, Edward L. *Kerajaan Mori, Sejarah Sulawesi Tengah*. Jakarta: Komunitas Bambu, 2008.
- . *Makassar Abad XIX, Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002.
- Rabani, La Ode. *Kota Kota Pantai Di Sulawesi Tenggara*. Yogyakarta: Ombak, 2010.
- Schoorl, J.W. -Power, Ideology and Change in the Early State of Buton. || In *State and Trade in the Indonesian Archipelago*, edited by G.J. Schutte, 17–59. Leiden: KITLV Press, 1994.
- Schoorl, Pim. *Masyarakat, Sejarah, Dan Budaya Buton*. Jakarta: Djambatan, 2003.
- Sulistiyono, Singgih T. -The Java Sea Network: Patterns in The Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s. || Leiden University, 2003.
- Sutherland, Heather, and P.J.M. Nas. -Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth Century Makassar. || In *The Indonesian City: Studies in Urban Development and Planning*. Dordrecht: Foris Publication, 1985.
- Tagliacozzo, Eric. *Secret Trades, Porous Borders, Smuggling and States along a Southeast Asia Frontier, 1865-1915*. New Haven and London: Yale University Press, 2005.
- Velthoen, Esther. -Contested Coastlines: Diasporas, Trade and Colonial Expansion in Eastern Sulawesi 1680-1905. || Murdoch University, 2002.
- Velthoen, Esther J. -Memetakan Sulawesi Tahun 1950-An. || In *ANTARA DAERAH DAN NEGARA: INDONESIA TAHUN 1950-AN, Pembongkaran Narasi Besar Integrasi Bangsa, 196–216*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia-KITLV, 2011.
- . -Pirates in Periphery: Eastern Sulawesi 1905. || In *Pirates, Ports, and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*, edited by John Kleinen and Manon Osseweijer, 200–221. Singapore: ISEAS, 2010.
- Vosmaer, J.N. -Korte Beschrijving van Het Zuid-Oostelijk-Schiereiland van Celebes. || *Verhandelingen van Het Bataviaasch Genootschap van Kunsten En Wetenschappen* 17 (1839).
- Zuhdi, Susanto, G.A. Ohorella, and D. Said. *Kerajaan Tradisional Sulawesi Tenggara: Kesultanan Buton*. Jakarta: Depdikbud, 1996.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Sejarah Pelayaran dan Perdagangan Di Nusa Tenggara Timur dan Pemberdayaan Masyarakat

Malkisedek Taneo, M.Si



Sejarah Pelayaran dan Perdagangan di Nusa Tenggara Timur dan Pemberdayaan Masyarakat Pesisir

A. Pendahuluan

Sejarah mencatat bahwa kehidupan bahari bangsa Indonesia sudah lahir jauh sebelumnya, hal ini dibuktikan dengan adanya temuan-temuan situs prasejarah maupun sejarah. Pada masa pra sejarah masyarakat Indonesia sudah memiliki pranata yang memungkinkan terjadinya hubungan perdagangan itu, demikian juga bahwa orang Indonesia masa dulu sudah mendapat manfaat dari aktivitas perdagangan yang memanfaatkan laut sebagai medium pengangkutannya.

Bangsa Indonesia dengan karakteristik sosial budaya kemaritiman, bukanlah merupakan fenomena baru. Fakta sejarah menunjukkan bahwa fenomena kehidupan kemaritiman, pelayaran dan perdagangan beserta kelembagaan formal dan informal yang menyertainya merupakan kontinuitas dari proses perkembangan kemaritiman Indonesia masa lalu. Keperkasaan dan kejayaan nenek moyang kita di laut haruslah menjadi penyemangat generasi sekarang dan yang akan datang. Bentuk implementasinya masa kini, bukan hanya sekedar berlayar, tetapi bagaimana bangsa Indonesia wilayahnya adalah dua per tiga adalah lautan dapat dimanfaatkan demi kesejahteraan pembangunan bangsa.

Nusa Tenggara Timur merupakan daerah kepulauan yang memiliki wilayah laut yang luas dengan pelabuhan-pelabuhan yang sangat mendukung aktivitas pelayaran dan perdagangan di Nusa Tenggara Timur. Dari segi pelayaran Nusa Tenggara Timur memiliki letak yang sangat strategis karena terletak di jalur perdagangan menuju Maluku yang pada zaman dahulu merupakan daerah penghasil rempah-rempah. Nusa Tenggara Timur memiliki pelabuhan tradisional yang sangat penting dalam aktivitas perdagangan di Nusa Tenggara Timur.

Indonesia memiliki luas laut lebih banyak dibandingkan dengan luas daratan namun kehidupan masyarakat pesisir belum dioptimalkan dengan baik. Bukan hanya itu hasil laut belum dimanfaatkan secara baik sehingga kehidupan masyarakat yang tinggal di daerah pesisir jauh dari kehidupan yang sejahtera bahkan ada yang dikategorikan sebagai masyarakat yang miskin. Perlu adanya upaya yang tepat sasaran untuk memberdayakan masyarakat pesisir.

B. Pembahasan

1. Sejarah Pelayaran dan perdagangan di Nusa Tenggara Timur

Nusa Tenggara Timur merupakan wilayah kepulauan yang memanjang dari Barat ke Timur yang jaraknya tidak berjauhan. Terdiri dari atas 1.192 buah besar dan 473 buah pulau yang belum memiliki nama. Wilayah kepulauan ini memiliki letak yang sangat strategis dari segi pelayaran, karena kepulauan Nusa Tenggara Timur secara tradisional terletak pada jalur perdagangan menuju kepulauan Maluku yang di masa lalu merupakan penghasil rempah-rempah sebagai salah satu komoditi perdagangan kuno. Selain itu juga wilayah Nusa Tenggara Timur merupakan persimpangan jalan bagi kapal penangkap teripang dari Sulawesi Selatan ke pantai utara Benua Australia.

Letak Nusa Tenggara Timur yang tidak terlalu jauh dari benua Australia, sehingga mempengaruhi keadaan iklim di Nusa Tenggara Timur. Secara klimatologis Nusa Tenggara Timur tergolong beriklim semi kering dimana dalam setahun hanya 3-4 bulan penghujan dan 7-9 bulan musim kemarau. Kisaran curah hujan 800- 3.000 mm/tahun dengan lama hari hujan rata-rata 100 hari hujan dalam setahun. Suhu minimum dan maksimal berkisar antara 23^o- 34^o C. Kelembaban nisbi 60 %. Musim penghujan umumnya antara bulan Desember sampai Maret dan musim kemarau antara April sampai November.

Nusa Tenggara termasuk dalam zona jaringan perdagangan laun Jawa. Juga Nusa Tenggara terletak di antara zona-zona perdagangan yang ramai seperti Makasar dan Maluku. Dengan demikian maka Nusa Tenggara tidak dapat diabaikan dalam hubungan perdagangan yang lebih luas di kepulauan. Di Nusa Tenggara Timur (Timor) cendana merupakan bahan perdagangan yang menarik. Cendana banyak digunakan untuk kerajinan atau obat-obatan di Cina dan India. Perdagangan cendana di Timor sudah ada jauh sebelum kedatangan bangsa Portugis. Keterangan awal mengenai perdagangan cendana di Timor dikemukakan oleh W. P Groeneveldt dalam tulisannya (1880) mengutip sumber Cina tahun 1436 disebutkan antara lain: Kih-ri Timun (sebutan untuk Timor) menghasilkan tidak lain daripada cendana. Gunung-gunung yang ditutup oleh pohon-pohon cendana. Tanah yang subur, udara panas di siang hari dan dingin di malam hari. Disana terdapat 12 pelabuhan dagang yang masing-masing berada dibawah seorang kepala. Van Leur (1954) telah menduga bahwa perdagangan antara Jawa dan Timor telah berlangsung sangat tua. Pedagang India telah mencapai kepulauan Indonesia termasuk pulau Jawa pada awal abad masehi. Melihat kenyataan pelayaran pada waktu itu dan pulau-pulau di

kepulauan Nusa Tenggara hanya dipisahkan oleh selat yang sempit, maka pelaut-pelaut kuno yang mencapai pulau Jawa tidak menutup kemungkinan telah mencapai pulau Timor dan Sumba. Wilayah Nusa Tenggara Timur di masa lalu juga menjadi penghasil komoditi perdagangan dunia kuno yang penting yakni cendana dan lilin. Dengan demikian wilayah Nusa Tenggara Timur sangat ramai dilalui kapal dagang, disamping karena hasil cendana dan lilin, letaknya sangat strategis di pinggir jalan dagang dan banyak memiliki pelabuhan-pelabuhan alam cocok untuk tempat persinggahan kapal layar yang tersebar di berbagai pulau. Kapal-kapal dagang itu datang membawa barang-barang dagangan seperti muti, gading, sutra, kain patola, keramik dan peralatan dari besi yang kemudian ditukarkan dengan barang dagangan setempat, terutama cendana dan lilin. Disamping itu Nusa Tenggara Timur menjadi tempat transit bagi kapal dagang dan nelayan sementara menunggu angin yang cocok untuk melakukan pelayaran.

Sebagai wilayah kepulauan yang terdiri dari 1.192 buah pulau, secara alamiah, Nusa Tenggara Timur memiliki banyak pelabuhan alam yang sangat berperan dalam perkembangan sejarah pelayaran dan perdagangan di Nusa Tenggara Timur. Pelabuhan – pelabuhan alam tersebut tersebar di berbagai pulau di Nusa Tenggara timur. Pelabuhan-pelabuhan tersebut antara lain: Raijua, Biu, Ega, Mesara, Banyo, Marapo, Ndao, Oenggae, Pepela, Oelaba, Batutua, Mokdale, Usulan, Landu, Lohae, Lendeiki, Ananlouw dan Safadao, Hansisi, Oeasa dan Akle. Di pulau Timor ada pelabuhan Tablolong, Namosain, Kupang, Kelapa Lima, Oeloh, Pariti, Sulamu, Barate, Naikliu, Soliu, Kolbano, Nunkolo, Wini, Boking, Motadikin, Oepoli, Atapupu, Tenau. Di Flores ada pelabuhan Rinca, Komodo, Manga, Lohayong, Pamakayo, Lewoleba, Lamalerap, Wipukang, Larantuka, Mborong, Labuan Bajo, Aimere dan masih banyak pelabuhan yang lainnya. Diantara banyak pelabuhan yang tersebar di Nusa Tenggara Timur ada 12 pelabuhan tradisional yang terkenal di Nusa Tenggara Timur antara lain: Atapupu, Mena, Wini, Oekusi, Soliu, Naikliu, Kupang, Hanbo, Tarbo, Teres, Nunkolo, Boking, Motadikin (Ataupah dalam Widyatmika, 2008: 3).

Beberapa pelabuhan yang masih digunakan oleh masyarakat sebagai jalur transportasi untuk menyebrang ke pulau-pulau yang lain. Selain itu juga pelabuhan juga dijadikan sebagai tempat wisata. Pelabuhan tersebut antara lain: Papela, Tablolong, Namosain, Tenau, Atapupu, Labuan Bajo, Rinca, Aimere, Atapupu, Namosain, Kupang. Keberadaan pelabuhan-pelabuhan yang masih bertahan sampai sekarang sebagai bukti sejarah bahwa di jaman dahulu jalur

pelayaran dan perdagangan sangat ramai di daerah pantai. Sebagaimana dikatakan oleh Van Leur bahwa aktivitas perdagangan di pantai seperti benang emas yang membentang sepanjang pantai.

Informasi mengenai perdagangan di Nusa Tenggara Timur (Timor) khususnya perdagangan cendana muncul pada abad ke 17. Tahun 1618 disebutkan, Timor gunungnya ditutupi oleh pohon-pohon cendana, yang dipotong untuk kayu api dan baunya yang keras sering membuat orang sakit. Negeri ini sangat panas. Tempat pasar jauh dari kota, apabila perahu/ kapal dagang datang raja turun ke pantai beserta keluarganya. Pajak harus dibayar setiap hari.

Penduduk membawa kayu cendana untuk ditukar dengan barang yang dibawa oleh saudagar yang datang. Keterangan terakhir ini memberikan petunjuk bahwa keramaian jula-beli di Timor umumnya terjadi di pantai jauh dari pusat-pusat kekuasaan yang terletak di pedalaman dan perdagangan sepenuhnya dikontrol oleh penguasa.

Dapat dikatakan bahwa Nusa Tenggara menjadi tempat persinggahan yang penting. Dalam rangka perdagangan antara Malaka daerah Indonesia bagian Barat dan Maluku daerah Indonesia Timur. Maka Nusa Tenggara merupakan daerah antara yang penting artinya. Terdapat dua jalur yang menjadikan Nusa Tenggara memiliki peranan dalam perdagangan.

1. Jalur Utara

Menurut ceritera rakyat Sikka bahwa dahulu penduduk daerah Uma Ili (Pantai Selatan Flores) keadaannya sangat subur. Disini datang orang Solor berdagang gading yang didatangkan dari Sumatera, Malaysia, Thailand. Gading sebagai alat untuk mengukur status sosial masyarakat. Pedagang-pedagang yang datang dari Malaka singgah di Solor selama menunggu berakhirnya musim barat, karena pada saat itu menjadi sulit untuk melakukan pelayaran di pantai utara Timor. Ramainya aktivitas perdagangan di Solor seperti yang digambarkan oleh Tome Pires bahwa Solor sebagai pulau yang sangat besar, memiliki raja yang menyembah berhala, dan terdapat banyak pelabuhan, menghasilkan banyak bahan makanan, buah asam, dan belerang. Bahan-bahan ini banyak diambil oleh para pedagang dari Malaka. Sebelum Solor, Bima merupakan pelabuhan dagang yang penting pada masa itu. Tempat antara Bima dan Solor merupakan jalur yang luas menuju penghasil cendana di pulau Timmor dan Sumba atau Maluku sebagai penghasil rempah-rempah.

Menurut Tome Pires, Bima memiliki banyak pelabuhan, banyak air dan bahan makanan. Bima berada di jalan maritime dari Malaka dan Pulau Jawa ke Maluku. Bima menghasilkan banyak bahan makanan, asam, kayu sapan, daging, ikan, dan kain tenun. Bahan-bahan tersebut dijual ke Malaka untuk dikirim ke Tiongkok. Orang-orang yang pergi ke Maluku mampir di Bima membeli kain dan kemudian dijual di Banda atau Maluku. Pada waktu itu Bima merupakan satu pusat perniagaan dalam sebuah lalulintas padat yang mencakup seluruh Laut Selatan. Pelayaran melalui Bima- Solor merupakan jalur utara dari perdagangan di Nusa Tenggara, juga dapat berhubungan dengan tempat-tempat di selatan atau Timor.

2. Jalur Selatan

Untuk datang ke daerah selatan, dari utara dapat menyeberangi Laut Sabu. Mula-mula berlabuh di Atapupu atau Lifao. Dari sini terus menyusur pantai barat Timor ke selatan menuju Kupang, dan dari Kupang menuju pelabuhan-pelabuhan di pantai selatan Timor. Maka selain jalur perdagangan utara, terdapat pula jalur perdagangan yang ramai di bagian selatan. Petter Spillet mencatat suatu keterangan dari seorang Johor pencari Teripang pada abad ke 17 menyebutkan bahwa mereka dalam pelayarannya berangkat dari selat Malaka, menyusur laut Jawa, kemudian masuk ke selat Lombok, menyeberang ke laut Timor terus menuju pantai utara Australia. Dalam pelayaran ini tentunya Kupang sebagai tempat persinggahan yang penting. Letak Kupang juga nampak strategis diantara tempat-tempat dibagian barat kepulauan dan Maluku atau Australia. Hogendorp dari laporannya (abad 18) menyebutkan bahwa pelabuhan yang terbaik di Timor adalah Kupang dan Dili. Di sepanjang pantai banyak pedagang Melayu dan pedagang asing yang datang. Aka dapat dimengerti jika Kupang menjadi sasaran Kommpeni Belanda untuk menempatkan pusa kekuasaan di Nusa Tenggara. Demikian Nusa Tenggara telah menjadi bagian dari jaringan perdagangan yang luas di kepulauan.

Nusa Tenggara menjadi jembatan penghubung yang ramai. Bima, Solor, Tanjung Karang, Kupang merupakan pusat-pusat yang banyak dikunjungi, terletak di jalur utara dan selatan Nusa Tenggara dengan daerah atau negeri-negeri diluar seperti Malaka, Jawa, Makasar di barat, Maluku, Banda, Australia dan Timor. Selain itu aktivitas pedagang Portugis, Kompeni Belanda di Timor ikut memberi arti bagi perdagangan di Nusa Tenggara.

Dapat dipahami bahwa aktivitas perdagangan di Kupang terutama berfungsi sebagai pengumpul kayu cendana dan lilin dari penduduk. Maka daerah lain seperti Solor dan Waingapu dapat memberikan tempat bagi bahan perdagangan yang lain. Penduduk Solor disebut banyak melakukan penangkapan ikan paus. Kedudukan Solor sebagai tempat persinggahan untuk menuju ke pusat rempah-rempah di Maluku dan dapat mengambil cendana di Timor. Hasil-hasil penting dari kepulauan Solor adalah karet, teripang, sarang burung. Hasil tersebut dapat dikirim melalui Kupang atau Ende. Sebaliknya pedagang-pedagang dari Jawa, Makasar, Buton membawa beras, barang-barang dari tanah gelas, besi, minuman keras, kain lena. Berbeda dengan Solor, di Sumba terdapat perdagangan kuda yang dilakukan oleh orang Arab (pemborong kuda), Jawa. Mereka membangun kandang-kandang sementara di Sumba.

Seperti halnya aktivitas perdagangan di pantai, jalur perdagangan di darat memerlukan sarana pengangkutan. Sebagai alat angkutan penting untuk datang ke pedalaman atau pantai adalah kuda. Perjalanan ini tidak tergantung pada arah angin, tetapi pada keadaan jalan-jalan yang dapat dilalui dengan kuda. Keadaan jalan darat kurang baik, sehingga membutuhkan banyak kuda untuk membantu aktivitas pengangkutan barang. Selain kuda juga tenaga manusia (budak) juga penting dalam pengangkutan barang.

Dalam sistem perdagangan berlaku sistem perdagangan tukar (*barter*) terutama yang berhubungan dengan penduduk pedalaman. Namun tidak semua daerah menggunakan system tukar. Di pusat pelabuhan seperti Ampenan, Bima, Kupang, Waingapu sudah terdapat uang yang digunakan sebagai alat tukar. Di Lombok dan Bima sudah menggunakan uang *kepeng*. Sementara di Kupang sudah beredar uang kertas Belanda (*papieren geld*), uang peran, dan emas pada pertengahan abad ke 19. Melihat pola perdagangan tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat dua sistem transaksi yakni barter di daerah pedalaman dan sistem mata uang terutama di daerah pantai.

Pada tahun 1830-an kekuatan politik di Timor semakin mendapat desakan dari penguasa Eropa. Dengan kata lain interaksi antara raja-raja pribumi dan pemerintahan Belanda semakin meningkat. Memahami tingkat hubungan tersebut maka keadaan dibedakan menjadi tiga kategori yakni: 1) kerajaan-kerajaan dan pulau yang langsung berada dibawah kekuasaan kolonial Belanda termasuk pusat kota Kupang, Atapupu dan pulau-pulau didekatnya, 2) kerajaan dan pulau-pulau yang mengakui/ tunduk pada kekuasaan kolonial

seperti Sonebait kecil, Taebenu, Tonei, Pulau-pulau di sekitar Timor (Semau, Rote, Sabu, Sumba, Solor, Alor dan Ende), 3) kerajaan dan pulau yang merdeka yakni Amarasi, Amanuban, Amanatun, Sonebait, Amfoang, Weweku Wehali.

Selain aktivitas perdagangan di Kupang juga terdapat di daerah kerajaan merdeka secara bebas dan terutama di sekitar pantai. Perdagangan terutama dilakukan oleh pedagang Cina dari Kupang ke berbagai pelosok dan sekitar pantai. Adanya interaksi dengan pedagang asing memunculkan fungsi-fungsi perantara dalam perdagangan. Di daerah Timor yang bertindak sebagai perantara adalah orang Cina. Pedagang Cina sebagai perantara antara kepentingan pedagang asing dan penduduk pribumi. Disini orang Cina muncul sebagai perantara atau agen dari pelabuhan atau kepala-kepala penduduk dalam perdagangan. Mereka memiliki kapal pengangkut barang. Beberapa tempat agen perantara disebut *anakhoda*.

2. Pemberdayaan Masyarakat Pesisir

Secara etimologis pemberdayaan berasal dari kata dasar “daya” yang berarti kekuatan atau kemampuan. Bertolak dari pengertian tersebut maka pemberdayaan dapat dimaknai sebagai suatu proses menuju berdaya, atau proses untuk memperoleh daya/ kekuatan/ kemampuan, dan atau proses pemberian daya/ kekuatan/ kemampuan dari pihak yang memiliki daya kepada pihak yang kurang atau belum berdaya.

Menurut Widjaja (2003: 169) pemberdayaan masyarakat merupakan upaya meningkatkan kemampuan dan potensi yang dimiliki masyarakat sehingga dapat mewujudkan jati diri, harkat dan martabatnya secara maksimal untuk bertahan dan mengembangkan diri secara mandiri baik dibidang ekonomi, social dan budaya. Pemberdayaan masyarakat merupakan proses pembangunan sumber daya manusia/ masyarakat itu sendiri dalam bentuk penggalian kemampuan pribadi, kreativitas, kompetensi dan daya pikir serta tindakan lebih baik dari waktu sebelumnya. Pemberdayaan masyarakat sangat penting mengingat pertumbuhan ekonomi dan teknologi yang semakin pesat serta tantangan Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) akan sangat mempengaruhi kemampuan tiap individu dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Adanya pemberdayaan masyarakat bertujuan untuk:

- a. Melahirkan individu-individu yang mandiri dalam masyarakat
- b. Menciptakan lingkungan yang memiliki etos kerja yang baik sehingga mampu menciptakan kondisi kerja yang sehat dan saling menguntungkan

- c. Menciptakan masyarakat yang memiliki kesadaran tinggi akan potensi diri dan lingkungan sekitar dengan baik
- d. Melatih dan memampukan masyarakat untuk melakukan perencanaan dan pertanggungjawaban atas tindakan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya
- e. Menambah kemampuan berpikir dan bernegosiasi atau mencari solusi terhadap permasalahan-permasalahan yang mungkin ditemui di lingkungannya
- f. Memperkecil angka kemiskinan dengan cara meningkatkan potensi dan kemampuan dasar yang dimiliki oleh masyarakat

Pada hakikatnya pemberdayaan merupakan penciptaan suasana atau iklim yang memungkinkan potensi masyarakat berkembang (*enabling*). Logika ini didasarkan pada asumsi bahwa tidak ada masyarakat yang sama sekali tanpa memiliki daya. Setiap masyarakat pasti memiliki daya, akan tetapi kadang-kadang mereka tidak menyadari atau daya tersebut masih belum diketahui secara eksplisit. Oleh karena itu daya harus digali dan kemudian dikembangkan. Jika asumsi ini berkembang maka pemberdayaan adalah upaya untuk membangun daya, dengan cara mendorong, memotivasi dan membangkitkan kesadaran akan potensi yang dimiliki serta berupaya untuk mengembangkannya. Di samping itu hendaknya pemberdayaan jangan menjebak masyarakat dalam perangkap ketergantungan (*charity*), pemberdayaan sebaliknya harus mengantarkan pada proses kemandirian.

Menurut Kartasasmita (1995: 95) upaya yang harus dilakukan untuk memberdayakan masyarakat antara lain:

- a. Menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan masyarakat untuk berkembang. Kondisi ini berdasarkan asumsi bahwa setiap individu dan masyarakat memiliki potensi yang dapat dikembangkan. Hakekat dari kemandirian dan keberdayaan masyarakat adalah keyakinan dan potensi kemandirian tiap individu perlu untuk diberdayakan. Proses pemberdayaan masyarakat berakar kuat pada proses kemandirian tiap individu yang kemungkinan meluas ke keluarga serta kelompok masyarakat baik ditingkat lokal maupun nasional.
- b. Memperkuat potensi atau daya yang dimiliki oleh masyarakat dengan menerapkan langkah-langkah nyata, menampung berbagai masukan, menyediakan sarana dan prasarana yang baik, maupun sosial yang dapat diakses oleh masyarakat lapisan paling bawah. Terbentuknya akses pada berbagai peluang akan membuat masyarakat makin

berdaya seperti tersedianya lembaga pendanaan, pelatihan dan pemasaran. Dalam upaya pemberdayaan masyarakat ini yang penting antarlain adalah peningkatan mutu dan perbaikan sarana pendidikan dan kesehatan serta akses pada sumber-sumber kemajuan ekonomi seperti modal, teknologi, informasi, lapangan kerja dan pasar.

- c. Memberdayakan masyarakat dalam arti melindungi dan membela kepentingan masyarakat yang lemah. Dalam proses pemberdayaan masyarakat harus dicegah jangan sampai lemah bertambah lemah atau mungkin terpinggirkan dalam menghadapi yang kuat. Oleh karena itu perlindungan dan pemihakan kepada yang lemah amat mendasar sifatnya dalam konsep pemberdayaan masyarakat. Melindungi dan membela harus dilihat sebagai upaya untuk mencegah terjadinya persaingan yang tidak seimbang dan eksploitasi atas yang lemah.

Tahapan-tahapan yang perlu dilakukan dalam pemberdayaan masyarakat

- a. Seleksi lokasi dimana diadakan kegiatan pemberdayaan
- b. Sosialisasi yang bertujuan untuk terjadinya komunikasi antara masyarakat dan pihak pelaksana pemberdayaan
- c. Proses pemberdayaan masyarakat itu sendiri, yang terdiri dari: perencanaan, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi.

Sebagian besar wilayah Nusa Tenggara Timur adalah lautan dengan potensi laut yang sangat baik. Namun potensi laut tersebut belum dikembangkan secara maksimal. Potensi laut yang sangat baik tersebut terkadang tidak dikelola dengan baik oleh masyarakat yang tinggal di pesisir. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan sarana dan prasarana serta modal serta rendahnya pengetahuan untuk mengelolah potensi laut tersebut. Di satu sisi potensi laut yang ada dimanfaatkan oleh sebagian masyarakat tetapi yang menjadi kendala adalah modal serta pemasaran potensi laut yang sudah dikelola tersebut.

Masyarakat pesisir dianggap sebagai masyarakat yang miskin dan terbelakang sehingga setiap program yang direncanakan oleh pemerintah seolah-olah luput dari masyarakat pesisir. Kemiskinan dan keterbelakangan masyarakat pesisir merupakan persoalan yang berlarut-larut dan sulit untuk dicari solusi. Semestinya bangsa ini berbangga diri memiliki masyarakat yang rela mencurahkan hidup dan matinya untuk mengelola sumber daya kemaritiman. Mengingat pembangunan kemaritiman bagi bangsa ini merupakan modal besar dan peluang lebar untuk menuju persaingan ekonomi global.

Dengan memberdayakan masyarakat pesisir dari kemiskinan dan keterbelakangan adalah langkah yang sangat mendasar dalam tahap awal pembangunan kemaritiman. Namun, pada kenyataannya langkah tersebut belum menunjukkan suatu perubahan. Kurangnya akses pendidikan dan kesehatan bagi masyarakat pesisir adalah suatu pertanda bahwa nasib mereka masih berada dalam ketidakjelasan, sehingga akibatnya sumber daya masyarakat (SDM) yang mereka miliki sangat minim dalam mengelola kekayaan laut yang melimpah. Bukannya tidak memiliki usaha yang keras dan keinginan yang gigih dalam memajukan sosial-ekonominya. Tapi, karena keterbatasan pendidikan, informasi dan teknologi yang membuat mereka harus menerima apa adanya. Dari sinilah pentingnya perhatian berbagai pihak, baik itu konsultan pemberdayaan, aktivis LSM, peneliti, politisi, dan khususnya para penentu kebijakan untuk segera menguak nasib buram masyarakat pesisir. Sebab, diakui atau pun tidak keterpurukan masyarakat pesisir kurang begitu diwacanakan atau dimunculkan kepermukaan, apa karena letak geografisnya yang terisolir, atau karena tertutup oleh permasalahan-permasalahan aktual yang bersifat sementara, sehingga berbagai pihak melupakan masyarakat yang terpinggirkan; masyarakat yang telah lama menahan sakit berkepanjangan. Realitas banyak terjadi diberbagai wilayah pesisir lainnya. Kelemahan-kelemahan tersebut biasanya terletak pada terbatasnya sarana dan prasarana ekonomi, rendahnya kualitas SDM, teknologi penangkapan ikan yang terbatas kapasitasnya, akses modal dan pasar produk ekonomi lokal yang terbatas, tidak adanya kelembagaan sosial-ekonomi yang dapat membangun masyarakat dan belum adanya komitmen pembangunan kawasan pesisir secara terpadu.

C. Penutup

Nusa Tenggara termasuk dalam zona jaringan perdagangan laun Jawa. Juga Nusa Tenggara terletak diantara zona-zona perdagangan yang ramai seperti Makasar dan Maluku. Dengan demikian maka Nusa Tenggara tidak dapat diabaikan dalam hubungan perdagangan yang lebih luas di kepulauan. Wilayah Nusa Tenggara Timur di masa lalu juga menjadi penghasil komoditi perdagangan dunia kuno yang penting yakni cendana dan lilin. Dengan demikian wilayah Nusa Tenggara Timur sangat ramai dilalui kapal dagang, disamping karena hasil cendana dan lilin, letaknya sangat strategis di pinggir jalan dagang dan banyak memiliki pelabuhan-pelabuhan alam cocok untuk tempat persinggahan kapal layar yang tersebar di berbagai pulau.

Masyarakat pesisir yang seringkali dianggap sebagai masyarakat miskin dan terbelakang. Oleh karena itu masyarakat pesisir harus berdayakan melalui berbagai program sehingga masyarakat bisa mendapat kehidupan yang layak. Perlu adanya strategi pemberdayaan yang tepat sasaran dan merata. Pemberdayaan masyarakat perlu mendapat perhatian dari berbagai pihak khususnya pemerintah agar dalam menerapkan berbagai kebijakan harus memperhatikan kehidupan masyarakat pesisir.

Daftar Pustaka

- Bappenas. 1999. Pengembangan Ekonomi Masyarakat di Daerah. Laporan *Pilot Project* Program Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir.
- Bappenas. 2000. Pengembangan Ekonomi Masyarakat di Daerah. Laporan Program Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir.
- Departemen Kelautan dan Perikanan. 2001. Pedoman Umum Pemberdayaan Ekonomi Masyarakat Pesisir.
- Kartasmita, Ginjar. 1995. Pemberdayaan Masyarakat Sebuah Tinjauan Administrasi Pidato Pengakuan Jabatan Guru Besar Dalam Ilmu Administrasi Pada Fakultas Ilmu Administrasi. Malang : Brawijaya Universitas
- Parimarta, I Gde. 2002. Perdagangan Dan Politik Di Nusa Tenggara 1815-1915. Jakarta: Djambatan
- Suhendra. 2006. Peranan Birokrasi Dalam Pemberdayaan Masyarakat. Bandung: Alfabeta
- Widyatmika, Munandjar, 2007. Cendana dan Dinamika Masyarakat Nusa Tenggara Timur. Kupang: Penerbitan Pusat Pengembangan Madrasah NTT



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

POROS PELAYARAN MANDAR DI NUSANTARA 1900-1941

Abd. Rahman Hamid, M. Si



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

POROS PELAYARAN MANDAR DI KEPULAUAN NUSANTARA 1900-1941¹

Abd. Rahman Hamid

Mahasiswa Program Doktor Ilmu Sejarah Universitas Indonesia

1. Pengantar

Kondisi wilayah Indonesia yang separuhnya laut ditaburi pulau-pulau mengindikasikan pentingnya pelayaran dan perniagaan. Peran pelaut, dalam konteks ini, sangat penting menghubungkan kebutuhan penduduk di pulau-pulau yang terpisah. Aktivitas tersebut melahirkan suku-suku bahari seperti Bugis, Makassar, Mandar, Buton, dan Madura (Dick 1975: 72-73). Semuanya, kecuali Madura, dari Sulawesi dengan sebaran Bugis dan Makassar di pantai selatan dan timur (Teluk Bone), Mandar di pantai barat, dan Buton di pantai tenggara.

Pemukiman pelaut Mandar, dari Teluk Mandar sampai Teluk Mamuju, dibasahi perairan Selat Makassar. Hal itu memberi akses yang luas bagi mereka memanfaatkan potensi sumber daya maritim dalam profesi nelayan dan pelayar-pedagang. Melalui profesi terakhir, sumber daya agraris Mandar berguna bagi penduduk lain di Kepulauan Nusantara. Profesi dan kepentingan tersebut hanya dapat dilakukan dengan dukungan alat transportasi laut. Karena itu, laut dan perahu merupakan bagian paling penting dalam kehidupan pelaut Mandar sebagaimana ungkapan berikut: *sisara' pai mata malotong anna mapute, anna sisara' lopi, anna to Mandar* (nanti berpisah mata hitam dari putihnya, barulah laut, perahu dan orang Mandar berpisah) (Rahman 1988: 78).

Pencapaian kemajuan kegiatan maritim Mandar terutama paruh pertama abad ke-20, ditandai produksi berbagai jenis perahu dagang dan wilayah jangkauan pelayaran yang luas meliputi hampir seluruh Nusantara. Bagaimana kemajuan tersebut dicapai? Untuk menjawabnya, ada dua konsep yang akan dijelaskan di sini, yakni wira-samudra dan wira-niaga. Konsep pertama menyangkut pengorganisasian pelayaran, meliputi teknologi perahu, sistem navigasi, dan pengelolaan pelayaran. Konsep kedua mengenai penyelenggaraan perniagaan, dengan fokus pada jenis komoditas, distribusi, dan metode jual beli. Penjelasan tersebut diharapkan memberikan penerangan mengenai peran pelaut Mandar dalam membangun poros maritim Nusantara.

¹ Makalah disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah X di Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta, 7-10 November 2016.

2. Wira-samudra

Setiap tahun diproduksi sekitar 100 perahu berbagai jenis dan ukuran di Pambauwang (Medeelingen 1909: 674). Bila kebutuhan perahu meningkat dan tidak dapat dikerjakan oleh tukang lokal, pemilik perahu mendatangkan tukang dari Ara Bulukumba. Selain masa produksi lebih cepat, karena mereka datang rombongan antara 10-20 orang, sewa tukang Ara lebih murah dari tukang Mandar.² Dari segi kualitas hasil kerja, tukang Mandar lebih baik sehingga lebih mahal sewanya (Nooteboom 1940: 33).³

Kayu yang digunakan membuat perahu, selain dari daerah Mandar dan Luwu, juga didatangkan dari Kalimantan dan Maluku (Kepulauan Kei) (Medeelingen 1909: 674; Pemberita Makassar 15/2/1922). Kayu dari luar Pambauwang, khususnya Kalimantan, dibawa oleh pelaut saat berdagang di sana, dan kembali membawa (membeli) kayu untuk dijual kepada pembuat perahu di Pambauwang. Pola ini membuat industri pembuatan perahu dan perdagangan berkembang pesat, yang menjadikan Pambauwang berkembang menjadi salah satu pusat pelayaran terpenting di Mandar (Vuuren 1920: 208; Sailing Direction 1937: 466).

Sampai pada 1940an terdapat enam jenis perahu dagang Mandar yaitu: *padewakang*, *palari*, *lete*, *lambo*, *pakur*, dan *sandeq*. Dari teknik pembuatannya, seperti pada umumnya dikenal di Nusantara (Lapian 2008: 18-21), perahu Mandar dibagi atas dua: perahu lesung dan perahu papan. Bentuk badan dan perut perahu lesung ramping, sehingga diperlukan cadik pada kedua sisi (kanan dan kiri) sebagai penyeimbang. Karena itu, ia dikenal sebagai perahu bercadik. Yang termasuk jenis ini ialah *pakur* (1-4 ton) dan *sandeq* (1-3 ton). Selanjutnya, perahu papan, dengan bentuk badan dan perut lebih besar dan lebar memiliki keseimbangan yang baik untuk berlayar, sehingga tidak dilengkapi cadik. Jenis perahu dimaksud ialah *padewakang* (15-30 ton), *palari* (10-20 ton), *lete* (15-30 ton), dan *lambo* (15-30 ton) (Vuuren 1917a: 108; Nooteboom 1940: 25).

Semua jenis perahu menggunakan layar, yang terbuat dari *karoro*. Perahu bercadik banyak digunakan menangkap ikan, membawa penumpang, dan muatan jarak dekat. Perahu papan umumnya digunakan dalam pelayaran dan perniagaan antarpulau dan jarak jauh. Dua perahu dagang tua, *pakur* dan *padewakang*, awalnya menggunakan layar *taja* (layar segi empat), hanya dapat berlayar dengan angin buritan. Pada 1930an, bersamaan dikenalnya *sandeq*, *pakur* menggunakan layar *nade* (segi tiga). Sementara *padewakang* mulai

² Sejauh kajian ini belum diketahui sewa pembuatan perahu di Mandar. Pada 1930an, sewa tukang perahu Bulukumba untuk pembuatan sebuah *palari*, dengan kapasitas **600 pikol (38 ton)**, sekitar f.2.000,- (Turpijn 1933: 118).

³ Wawancara dengan Baharuddin Lolo (usia 88 tahun) di Bababulo Majene, 4/2/2016.

menggunakan layar model *pinisi* pada akhir abad ke-19,⁴ dengan ciri-ciri 2 tiang dan 7 layar (2 layar besar bagian tengah, 2 layar pembantu di ujung atas layar besar, dan 3 layar kecil di depan). Dengan model layar itu, perahu dapat berlayar dengan angin sakal (teknik *bilu* dan *sa'bang*) dan angin buritan (teknik *туру*).

Perahu dagang baru, yang digunakan pada 1930an, ialah *lete* dan *lambo*. *Lete* diadaptasi dari perahu Madura *lete-lete* (Horridge 1986: 30). Yang berbeda terutama pada bentuk geladak dan jumlah layar. Geladak *lete-lete* berbentuk segi tiga, sedangkan *lete* berbentuk datar. Keduanya menggunakan satu layar utama di bagian tengah. *Lete-lete* dilengkapi satu atau dua layar bantu di haluan dan buritan, yang tidak dimiliki oleh *lete*. Kemudian, *lambo* diadopsi dari perahu Buton (Horridge 1985: 46), menggunakan layar *nade* sejak 1930an.

Berbeda dengan *lambo*, bentuk layar *lete* tidak mendukung untuk berlayar dengan angin sakal. Layar sulit diperbaiki bila terjadi kerusakan berat. Tiang layar atas (*baugang*), yang melintang dari haluan ke tengah, dipasang mati dan hanya bisa diturunkan di darat. Daya tampung ruang kargo *lete* lebih kecil dari *lambo*. Kedudukan geladaknya rendah, sehingga muatan mudah basah bila perahu diterpa gelombang. Karena itu, sebagian *lete* diubah menjadi *lambo*. Meskipun demikian, ketika angin buritan baik, *lete* lebih cepat dari seluruh perahu papan di Mandar (Nooteboom 1940: 30-32). Penggunaan *lete* dan *lambo* ini menggeser peran penting padewakang dalam pelayaran Mandar di Kalimantan timur, Sulawesi, Jawa timur, dan Kepulauan Maluku (Dick 1975: 74).

Kapasitas dan sistem navigasi berpengaruh pada jumlah personil dan pengaturan perahu. Satu perahu terdiri atas empat personil: nakhoda, juru mudi, juru batu, dan sawi. Pemimpin tertinggi adalah nakhoda. Dia bertanggungjawab terhadap semua dalam pelayaran. Itulah sebabnya, dalam tradisi maritim Sulawesi, calon nakhoda dipersyaratkan: (1) memiliki senjata, (2) rajin, teliti, dan pandai berlayar, (3) mampu mengawasi dan membela kelasinya dalam kebenaran, (4) siap menerima nasihat, (5) berlaku jujur, dan (6) memiliki kesabaran dan disegani (Hamid 2015: 165).⁵ Pada perahu dagang jarak jauh (antarpulau), selain *nakhoda* laut yang mengatur pelayaran, juga terdapat *nakhoda darat* untuk mengurus kepentingan perahu di darat (Rinkes dkk 1927: 37). Pendidikan dan kemampuan komunikasi menjadi pertimbangan penting untuk menjadi nakhoda darat.

⁴ Perahu dan layar *pinisi*, mengikuti pendapat Pelras (2006), mulai dikenal pada akhir abad ke-19, dan memperoleh bentuknya yang seperti sekarang pada awal abad ke-20.

⁵ Persyaratan ini disarikan dari Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa (pasal 6), yang disusun oleh Tobing (1977), yang antara lain bersumber dari lontar Mandar. Lihat hlm.30.

Setelah nakhoda, terdapat juru mudi yang bertanggungjawab mengemudikan perahu. Pada perahu kecil, seperti pakur dan sandeq, tidak ada personil khusus sebagai juru mudi. Tugasnya dijalankan oleh nakhoda. Berbeda dengan juru mudi, tugas juru batu diberikan pada seorang awak. Personil terakhir ialah sawi. Jumlahnya disesuaikan dengan kapasitas perahu. Semakin besar perahu, semakin banyak pula sawinya. Perahu dagang besar seperti padewakang memiliki 5-10 sawi. Jumlah tersebut dikurangi 3 sawi pada palari. Khusus pakur dan sandeq, jumlah sawi 1-2 orang (Vuuren 1917a: 109). Kemudian, jumlah sawi lete dan lambo 3-5 orang. Pembagian tugas tersebut bertujuan memudahkan pengaturan dan pada prakteknya semua personil bertanggungjawab terhadap keselamatan pelayaran.

Perahu berangkat dari dua pelabuhan utama Mandar, Pambauwang dan Majene. Pelabuhan pertama tepat berada di Selat Makassar, sedangkan yang kedua di kawasan Teluk Mandar. Posisinya sangat strategis terhadap angin musim dan gelombang. Angin musim barat mulai berhembus bulan November dan mantap pada Januari-Februari. Angin musim timur (tenggara) mulai bertiup Mei dan stabil pada Juni-September. Angin musim selalu disertai gelombang besar, dari tengah laut ke tepi pantai (pelabuhan). Pambauwang paling aman untuk perahu berlabuh di musim timur, sedangkan Majene lebih aman pada musim barat.

Surat kabar *Pemberita Makassar* (16/12/1924) mengabarkan pada 11 Desember 1924 sekoci KPM S.S. Rens, yang berlabuh di pelabuhan Pambauwang, diterpa angin kencang dan gelombang besar sehingga terdampar di pantai. Setelah kapten kapal meminta bantuan kepada *maradia*, sekocinya dapat diselamatkan dalam keadaan rusak. Sumber yang sama juga memberitakan pada 31 Juli 1929 terjadi kecelakaan perahu di kawasan Teluk Mandar. Perahu (bernama) *Bago* milik orang Majene, dengan nakhoda Madilolo (Kanna Djohara), belum lama lepas jangkar dari Bababulo menuju Barru, diterpa badai dan gelombang ditengah laut, depan pantai Soreang. Nakhodanya berhasil menyelamatkan diri, tetapi 5 kelasi dan perahunya sulit ditolong. Dua hari kemudian, perahu itu terdampar di pantai dengan kondisi rusak berat, dan semua kelasinya selamat (Pemberita Makassar 7/8/1929).

Jalur pelayaran Mandar, dari Pambauwang dan Majene, dibagi atas tiga bagian. *Pertama*, jalur pesisir pantai barat Sulawesi, ke utara menuju pelabuhan Mamuju dan Donggala, dan ke selatan menuju pelabuhan Pare-Pare dan Makassar. *Kedua*, jalur antarpulau dalam kawasan Selat Makassar, yakni antara pantai barat Sulawesi, pantai timur (Pegatan) dan selatan (Kota Baru) Kalimantan, dan pantai utara Jawa timur (Kalimas-Surabaya, Gresik, Probilonggo, dan Banyuwangi). *Ketiga*, jalur lintas Selat Makassar, menuju pantai tenggara Sulawesi, Kepulauan Maluku, Kepulauan Nusa Tenggara, pantai utara Jawa bagian tengah

(Semarang) dan barat (Batavia), pantai barat Sumatra (Padang), dan Selat Malaka (Singapura).

Pangaturan waktu berlayar berbeda setiap musim. Perahu berangkat awal musim barat (November) ke kawasan timur. Masa berlayar musim ini lebih lama (4-5 bulan), karena perahu berkeliling pulau-pulau di Maluku (dan pantai barat Papua) menjual barang dan mencari muatan. Pada awal musim timur, perahu kembali ke Sulawesi. Muatannya dijual di pelabuhan Makassar, selanjutnya berlayar ke Mandar. Waktu tunggu di Mandar dimanfaatkan oleh awak perahu beristirahat dan merawat perahu. Kemudian berlayar ke kawasan barat Nusantara.

Pelayaran ke barat dimulai menjelang akhir musim timur. Berbeda dengan musim timur, pada musim ini pelaut menjual muatan perahu langsung kepada pedagang di suatu pelabuhan. Mereka berada di sana paling lambat dua minggu, kemudian pulang ke Mandar menjual sebagian muatan atau menurunkan kebutuhan rumah tangga mereka di kampung. Paling lama satu minggu di kampung, dan perahu kemudian berlayar ke kawasan timur Nusantara.

Pengaturan waktu berlayar menunjukkan kemampuan pelaut Mandar memanfaatkan angin musim dan potensi niaga. Begitu pula perahu yang digunakan sesuai dengan daya muat dan daya jangkau. Perahu berkapasitas kecil, seperti *pakur* dan *sandeq*, tidak mampu membawa banyak muatan, sehingga secara ekonomis kurang menguntungkan. Perahu berkapasitas besar, seperti *padewakang*, *palari*, *lete*, dan *lambo*, tidak efisien untuk kepentingan pelayaran jarak dekat. Singkatnya, perahu kecil untuk pelayaran jarak dekat, sedangkan pelayaran jarak jauh menggunakan perahu berkapasitas besar.

Aspek lain yang amat penting ialah pengetahuan mengenai ruang samudra. Pelaut Mandar, khususnya Pambauwang, memiliki “rekaman” keadaan alam yang cukup detail dalam setahun, mengikuti kalender Masehi, dalam *lontara Pattappingang*. Selain arah dan taksir kecepatan angin, di sini diterangkan juga keadaan hujan dan gelombang, sebagai dasar waktu mulai berlayar. Setelah perahu berlayar, pantang bagi pelaut untuk mengubah haluan, apalagi kembali ke pelabuhan. Tantangan alam, yang menyertai pelayaran mereka, dalam pandangan pelaut tidak untuk dihindari, tetapi dimanfaatkan untuk mencapai tujuan, seperti ungkapan berikut: *tania tau passobal moaq mappelinoi, lembong ditia mepadzottong lawuang*, yang artinya “bukanlah seorang pelaut jika menanti redanya ombak, karena justru ombaklah [yang] mengantar kita mencapai tujuan” (Mandra 2010: 20-21). Ungkapan tersebut menunjukkan sifat otonom pelaut Mandar. Tetapi, meskipun mereka bebas menentukan waktu berlayar sesuai tujuannya, namun tetap dalam struktur pelayaran musiman.

3. Wira-Niaga

Seluruh dataran pantai Mandar merupakan kebun kelapa, demikian catatan asisten residen Mandar Rijdsdijk (1935: 7). Penanaman pohon kelapa merupakan satu-satunya usaha yang paling penting di pesisir, dan bahkan Mandar disinyalir sebagai “pulau kelapa” dari Sulawesi (Leyds 2006: 65, 137-139).⁶ Data Komisi Penentuan Pajak tahun 1939 menunjukkan 658.220 pohon kelapa sedang berbuah milik pribumi, tersebar pada empat wilayah: Polewali 331.079, Majene 170.926, Mamuju 154.865, dan Mamasa 1.330, dan sekitar 25.000 pohon kelapa bukan milik pribumi. Diperkirakan satu juta pohon kelapa yang sedang berbuah di seluruh Mandar.

Buah kelapa diolah menjadi kopra dan minyak kelapa. Kopra diekspor ke Pare-Pare, Makassar, Kalimantan, Jawa, dan Singapura, sedangkan minyak kepala banyak untuk kebutuhan sendiri. Berkaitan dengan Kalimantan, sampai dasawarsa kedua abad ke-20, perahu-perahu Mandar sibuk melayani pengangkutan kopra dan minyak kelapa ke pantai timur Kalimantan. Setelah mampu menghasilkan kebutuhan sendiri, perdagangan reguler dipertahankan pada jalur Bababulo (Mandar) ke Kota Baru dan Pegatan (Vuuren 1917b: 331; Pemberita Makassar 15/2/1922). Sementara itu, kopra dari Pasangkayu (Mamuju) dipasarkan ke Donggala dan Makassar. Selain penduduk setempat, perdagangan kopra di sana juga dijalankan oleh saudagar Tionghoa (Pemberita Makassar 13/6/1935). Minyak kelapa Mandar sangat diminati di Makassar, karena wangi dan tahan lama (Indonesia Timoer 21/12/1948).

Komoditas niaga kedua ialah beras. Ada dua metode untuk memperoleh komoditas ini. *Pertama*, perahu mengambil (membeli) padi di Pare-Pare, Barru, dan Pangkajene kemudian dibawa ke Bababulo dan Luaor diolah menjadi gabah dan beras oleh perempuan setempat.⁷ Hasilnya dijual ke pasar Pambauwang, Majene, Tinambung, dan Balanipa (Leyds 2006: 73). *Kedua*, perahu memuat beras di Pare-Pare, Barru, dan Pangkajene. Dalam hubungan ini, Pare-Pare merupakan pelabuhan utama beras di pantai barat Sulawesi, sehingga dikenal dengan “negeri beras”. Sebagian besar beras didatangkan dari Sidenreng, hasil panen bulan Agustus. Daerah lain yang menyuplai beras ke Pare-Pare ialah Pinrang

⁶ Hal itu juga dikemukakan oleh J. Mewengkan, ketika ikut dalam rombongan Presiden Negara Indonesia Timur, Tjokorde Gde Rake Sukawati, ke Mandar pada 29 November – 4 Desember 1948, bahwa hasil kopra dari Mandar diduga paling banyak dari seluruh daerah di Sulawesi Selatan (Indonesia Timoer 21/12/1948). Sebagai ilustrasi, nilai jual kopra di Makassar tahun 1911, dari Mandar yakni f.819.000, sementara dari Selayar f.602.825 (lihat *Jaar verslag van de kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1911*, h.12, 15). Dua daerah tersebut merupakan penghasil kopra terbesar di Sulawesi Selatan.

⁷ Menurut keterangan Baharuddin Lolo (wawancara 8/5/2016), selain pedagang Mandar ke daerah penghasil padi, ada pula pedagang/petani dari Pare-Pare datang mencari perahu untuk memuat padinya ke Bababulo dan Luaor untuk diolah menjadi beras.

(Djampoe dan Langga), Barru, Pangkajene (Segeri dan Mandalle), dan Soppeng. Beras dari Pare-pare dibawa ke Kalimantan, Palu, Donggala, dan Makassar (Pemberita Makassar 17/5/1915; Beukering 1935: 1264). Selain ke Pare-Pare, mengikuti catatan kepala onderafdeling Pangkajene, Los (2004: 29,46), sebagian besar beras Pangkajene diangkut oleh perahu Mandar setiap tahun ke Mandar dan Kalimantan (Pemberita Makassar 12/10/1923).

Komoditas niaga dari hasil industri rumah tangga ialah kain tenun, diproduksi oleh perempuan di Majene, Pambauwang, Balanipa, Sendana, dan Mamuju. Kain tenun merupakan cabang industri utama di Majene, dengan kualitas sangat baik, menggunakan pola kristal Eropa pada bagian bawah (Medeelingen 1909: 665). Kain yang diproduksi di Balanipa terbuat dari benang dan sutra, diantaranya motif berlian yang disebut *tjore bassa*. Jenis ini paling mahal di Mandar yakni f.15, dengan harga jual di Padang f.20-f.25 f per lembar. Kain motif lain (*tjoera bassa* dan *tjoera baroe*), yang juga diproduksi di luar Balanipa, dibeli oleh pedagang Pambauwang antara f.1,25 sampai f.6 dan dijual di Padang dengan harga f.2 sampai f.15 per lembar (Vuuren 1917a: 113-114). Dibandingkan dengan Majene, Balanipa, dan Pambauwang, kualitas kain dari Sendana sangat rendah. Dalam sebuah catatan disebutkan kemajuan daerah ini sangat lambat sampai dasarwasa pertama abad ke-20. Bahkan karena kondisi itu, sebagian penduduknya pindah ke Majene (Medeelingen 1909: 682).

Berbeda dengan padi dari daerah Bugis yang diolah kemudian menjadi “beras Mandar”, kain tenun Mandar di pantai barat Sumatera (Padang), Penang, dan Singapura dikenal dengan “sarung Bugis” (Turpijn 1933: 118). Ada dua sebab itu terjadi. *Pertama*, pedagang Mandar, khususnya di Padang, tinggal di kampung Batipoe, dikenal sebagai kampung Bugis, sehingga komoditas niaganya disebut sarung Bugis. *Kedua*, dalam sistem pencatatan barang, pelaut Mandar menggunakan aksara lontar atau *Boegineesche letters* (Vuuren 1917a: 115), sehingga orang lain mengidentifikasinya sarung Bugis. Sarung Mandar yang diperdagangkan di daerah-daerah itu, dengan kualitas baik (halus dan kuat), berasal dari Balanipa dibawa oleh perahu dari Pambauwang (Rijdsdijk 1935: 8; Masri 1959: 58).

Leyds (2006) menyebutkan kain Mandar diutamakan dalam adat di pantai barat Sumatra. Bahan benang kain itu didatangkan dari sana ke Mandar. Perdagangan ini sudah cukup lama. Surat kabar lokal, *Padangsche nieuws* (29/9/1860; 13/10/1860) dan *Sumatra courant* (15/9/1866), memberitakan pada paruh kedua abad ke-19, sarung dan ikan kering diperdagangkan di pantai barat Sumatra menggunakan perahu padewakang. Perahu tiba di sana bulan September dan Oktober, menjelang akhir musim timur, dan kembali ke Mandar bulan November ketika mulai bertiup angin barat. Seiring kemajuan pelayaran modern, pelaut Mandar memanfaatkan kapal KPM dan tetap memperhatikan angin musim. Pada bulan

Juli perahu dari Mandar ke Batavia. Ketika perahu tiba di sana, sebagian awaknya menggunakan KPM ke Padang untuk berniaga, dan sebagian menjaga perahu dan mencari muatan baru di Batavia. Setelah barang terjual dan mulai bertiup angin barat, mereka kembali ke Batavia dengan KPM. Di sana mereka bergabung dengan yang lain, lalu kembali ke Mandar (Vuuren 1917a: 113,115).

Komoditas niaga perahu Mandar ke Maluku terutama kain dan ikan kering serta tali jangkar dan senar ikan. Kualitas kain yang dijual lebih rendah dengan harga yang murah dibandingkan kain yang dijual di Padang, Penang, dan Singapura. Perahu Mandar juga membawa barang-barang dari Jawa dan Singapura, seperti barang manufaktur, gerabah, barang pecah-belah (gelas), alat-alat rumah tangga, dan bahan makanan. Perahu singgah di berbagai pulau untuk menjual barang kepada penduduk, sepanjang route pelayaran, seperti Kepulauan Banggai di Sulawesi timur serta Kepulauan Sula, Bacan, Tidore, dan Ternate di Maluku utara (De Sumatra Post 2/2/1918).

Perahu lain menuju pulau-pulau di Maluku selatan, seperti Ambon, Saparua, Seram, Kepulauan Aru, Kepulauan Kei, dan Kepulauan Tanimbar. Perahu juga sampai di pulau-pulau di pantai barat Papua, yang tidak langsung dibawah pemerintah Belanda. Barang yang dilarang oleh Belanda, seperti senjata api dan mesiu, dibawa dan dijual kepada penduduk di sana (Bataviaasch Nieuwsblad 7/10/1939). Mereka dikenal menjual barang baik dan murah. Kedatangan mereka kerap dinantikan oleh penduduk, seperti kabar berikut “tidak lama mulai bertiup angin barat, mereka akan mengatakan orang Mandar segera datang ke sini dan memang, dengan muatan perahu penuh mereka ke pelabuhan” (De Sumatra Post 16/4/1936).

Komoditas niaga Mandar ditukar dengan produk lokal (Maluku dan Papua), seperti kopra, cengkih, pala, damar, tanduk rusa, teripang, kulit penyu, kerang, lola, dan burung cenderawasih. Khusus kulit penyu, sebagian diperoleh langsung oleh pelaut dengan cara menangkap penyu dan mengambil kulitnya. Damar dibeli di pulau Seram. Pada akhir musim timur, mereka kembali ke Sulawesi. Barang-barang yang mereka bawa dijual kepada pedagang Cina dan Eropa di Makassar. Pada kesempatan ini, mereka membeli barang-barang kebutuhan rumah tangga untuk dibawa ke Mandar (De Sumatra Post 2/2/1918; 16/4/1936). Pada masa kedatangan perahu, tidak hanya pelabuhan yang ramai, tetapi juga pasar di Pambauwang. Suasana ini juga terjadi di pelabuhan dan pasar Majene pada musim barat. Penduduk datang ke pasar membawa barang untuk ditukar dengan barang-barang yang dibawa oleh perahu (Pemberita Makassar 9/1/1929).

Selain kopra, beras, dan kain, komoditas lokal lain ialah damar, rotan, kopi, dan kapok berkualitas baik dijual ke Pare-Pare dan Makassar. Selanjutnya, perahu membeli atau

memuat beras dari Pare-pare ke daerah lain. Begitu pula di Makassar, hasil penjualan barang digunakan membeli barang kebutuhan penduduk di Maluku dan Papua barat. Komoditas lain, seperti tikar rotan, keranjang anyaman, dan jaring ikan, dijual di pasar Pambauwang, Majene, Tinambung-Balanipa, Campalagian, dan Mappili.

Sumber modal niaga, di luar sewa pengangkutan muatan, berasal dari awak perahu dan modal yang ditiptkan oleh pedagang (termasuk pemilik perahu) yang tidak ikut berlayar. Semua modal dicatat secara rapi oleh nakhoda dalam buku perahu. Modal pinjaman dibagi kepada semua awak perahu. Rijdsijk (1935: 9) mencatat bahwa setiap perahu dagang dari Pambauwang mengelola modal 30-40 ribu gulden setiap musim pelayaran.

Daerah Pambauwang, khususnya Bababulo dan Luaor, merupakan tempat tinggal orang-orang pribumi kaya, yang mengelola bisnis pelayaran dan perniagaan. Salah satunya ialah Haji Gassing di Bababulo, yang sedang membuat 4 perahu dagang amat besar. Dia giat memberikan penerangan kepada penduduk mengenai cara berdagang, seperti dilakukan oleh pedagang lain di sana. Upaya tersebut melahirkan kultur niaga pada penduduknya, seperti warta berikut: “pendoedoek disana kebanyakan orang jang suka didalam hal dagang” (Pemberita Makassar 29/12/1924).

Pelaut Pambauwang sangat mahir mengelola pelayaran niaga. Sebelum perahu berangkat diadakan musyawarah di antara awak perahu dan pedagang. Nakhoda, yang memimpin musyawarah, memberikan kesempatan kepada semua pedagang mengambil petak dengan sistem undian. Hasil undian berlaku untuk satu musim pelayaran, kemudian diundi lagi pada musim berikutnya. Tujuannya untuk mengurangi dominasi pedagang tertentu di perahu. Setelah memperoleh petak, para pedagang diberikan kesempatan mengisinya. Jenis komoditas dan jumlah modal dapat berbeda, tetapi petak sama seperti telah ditentukan. Hanya nakhoda yang memiliki petak lebih besar, atau dua kali lebih besar, dari semua pedagang (De Sumatra Post 2/2/1918).

Ketika perahu tiba di pelabuhan, nakhoda mengarahkan setiap pedagang menjual sendiri barangnya dan membeli barang baru untuk dijualnya di daerah tujuan berikutnya. Semua barang yang dibeli dilaporkan kepada nakhoda. Setelah satu musim berlayar, nakhoda dan seluruh pedagang berkumpul membicarakan hasil usaha. Setiap pedagang menyerahkan 5% keuntungan kepada nakhoda untuk sewa perahu. Jumlah sewa tidak sama bagi semua pedagang, meskipun menempati petak yang sama hasil undian. Bagi awak perahu yang mengelola modal pinjaman terlebih dahulu (1) mengembalikan modal awal, lalu (2) memberikan $\frac{1}{2}$ keuntungan kepada pemilik modal, dan (3) memberikan $\frac{1}{4}$ bagiannya kepada

nakhoda (De Sumatra Post 2/2/1918; Vuuren 1917a: 113).⁸ Jadi, sewa perahu tidak berlaku bagi pedagang yang tidak untung. Dengan sistem ini, pedagang yang tidak untung masih punya modal untuk ikut dalam perniagaan berikutnya. Kultur ini menjadi salah satu faktor pendukung kelangsungan perniagaan maritim Mandar.

4. Simpulan

Pelayaran Mandar berpusat di pelabuhan Pambauwang dan Majene, digerakkan oleh pelaut Pambauwang (Bababulo dan Luaor). Dua pelabuhan itu menjadi kawasan paling makmur di Mandar. Perahu dagang yang tiba di sana, dari kawasan timur dan barat Nusantara, berpengaruh pada ramainya kegiatan jual beli di pasar. Puncak keramaian mengikuti pola angin musim dan kedudukan pelabuhan. Pasar Pambauwang sangat ramai pada musim timur dan pasar Majene ramai pada musim barat.

Puncak kemajuan pelayaran niaga dicapai pada paruh pertama abad ke-20 (sebelum 1942) karena ditopang konsep wira-samudra dan wira-niaga. Berbagai jenis perahu dan sistem navigasi digunakan, dihasilkan oleh pelaut Mandar serta adaptasi (*lete* Madura) dan adopsi (*lambo* Buton) dari suku bahari lain. Pilihan waktu berlayar disesuaikan kebutuhan niaga, dan tetap dalam struktur pelayaran musiman. Perbedaan kebutuhan penduduk dan distribusi komoditas niaga di berbagai pulau Nusantara dikelola secara efektif dalam perniagaan maritim. Usaha tersebut ditopang oleh kemampuan (*ability*) dan keberanian (*courage*) mengambil sikap dan risiko berlayar (wira-samudra) dan berniaga (wira-niaga).

⁸ Sistem usaha pelayaran dan niaga ini diolah dari hasil wawancara dengan mantan pemilik perahu dan nakhoda di Bababulo, Baharuddin Lolo, pada 4/2/2016 & 8/5/2016.

REFERENSI

- Beukering, J.A. van. "De rijstsituatie in Zuid-Celebes". *Economische Weekblad voor nederlandsch-Indie*, 16 Agustus 1935. Batavia: Koninklijke Boekhandel en Drukkerijen G.Kolff & Co. (h.1263-1265).
- Dick, H.W. 1975. "Prahu shipping in eastern Indonesia (part I). *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. Canberra: Australian National University. (hlm.69-107).
- Lapian, A.B. 2008. *Pelayaran dan perniagaan Nusantara abad ke-16 dan 17*. Depok: Komunitas Bambu.
- Leyds, W.J. 2006. *Memori asisten residen W.J. Leyds* (terjemahan Hanoch Luhukay & B.E. Tuwanakotta).
- Los, M.A. 2004. *Memori van overgave onderafdeling Pangkajene* (terjemahan BAPD Sulawesi Selatan).
- Hamid, A.R. 2015. *Sejarah maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Horridge, A. 1985. *The Prahu: traditional sailing boat of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
- _____. 1986. *Sailing craft of Indonesia*. Singapore: Oxford University Press.
- Masri, A.W. 1959. "Sosiografi masyarakat Mandar". *Naskah ketikan*. Sociography Survey of Indonesia (Bibliographic Series) Vol. III.
- Medeelingen. 1909. *Medeelingen betreffende eenige mandarsche Landschappen*. Bijdragen tot de Taal,-Land-en Volkenkunde van Nederlandsche Indie, 62: p.646-746.
- Nooteboom, C. 1912. "Nota van Toelichting betreffende het Landschap Balangnipa". *TBG*, jilid XLI.
- _____. 1940. "Vaartuigen van Mandar". *TBG*, 80, p.22-33.
- Pelras, C. 2006. *Manusia Bugis*. (terjemahan Abdul Rahman Abu dkk). Jakarta: Nalar.
- Rahman, DM. 1988. "Puang dan Daeng; kajian sistem nilai budaya orang Balanipa Mandar". *Disertasi doktor*. Ujung Pandang: Universitas Hasanuddin.
- Rijdsdijk, L.C.J. 1935. *Nota betreffende het landschap Pembauang*. MvO Serie 1e Reel. No.33. Jakarta: ANRI.
- Rinkes, D.A, dkk. 1927. *Het Indische boek der zee*. Leiden: G. Kolff & Co.
- Sailing Direction. 1937. *Sailing direction for Celebes, Southeast Borneo, Java, and islands east of Java*. Washington: Government Office United State.
- Tobing, PH.O.L. 1977. *Hukum pelayaran dan perdagangan Amanna Gappa*. Ujung Pandang: Yayasan kebudayaan Sulawesi Selatan.
- Turpijn, J. "Boegineesche handelsprauwen". *Economisch Weekblad voor nederlandsch Indie*. 28 Juli 1933. Batavia: Koninklijke Boekhandel en Drukkerijen G.Kolff & Co. (hlm.118-120).
- Vuuren, L. van. 1917a. "De prauwvaart van Celebes", *Koloniale Studien*, p.107-116.
- _____. 1917b. "De prauwvaart van Celebes", *Koloniale Studien*, p.229-339.
- _____. 1920. *Het Gouvernement van Celebes*. Deel 1. Den Haag: Encyclopaedisch Bureau.

Surat Kabar

De Sumatra Post (tahun 1918, 1936)

Indonesia Timor (tahun 1949)

Padangsche Nieuws (tahun 1860)

Pemberita Makassar (tahun 1915, 1922, 1923, 1924, 1929, 1935)

Sumatra Courant (tahun 1866)



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Dari Monopoli Hingga Tender Terbuka:
Strategi dan Negosiasi dalam Pelayaran
Garam Madura, 1912-1980-an

Imam Syafi'i



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

Dari Monopoli Hingga Tender Terbuka: Strategi dan Negosiasi dalam Pelayaran Garam Madura, 1912-1980-an

Oleh: Imam Syafi'i

Pusat Penelitian Politik
Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia
P2P - LIPI

Abstrak

Sejak lama garam telah menjadi salah satu komoditas penting di dalam aktivitas perdagangan laut di Nusantara. Pada saat monopoli dilakukan oleh perusahaan dagang Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), pengangkutan garam dilakukan oleh orang-orang Cina dengan cara menyewa perahu-perahu penduduk setempat. Seiring dengan terbentuknya Pemerintah Hindia Belanda pada awal abad ke- 19, produksi dan distribusi garam menjadi hak monopoli pemerintah dengan peraturan-peraturan yang lebih ketat. Secara bersamaan, Madura ditunjuk menjadi pusat produksi dan distribusi garam ke berbagai wilayah di Hindia Belanda. Kebijakan monopoli pengangkutan garam oleh Pemerintah Hindia Belanda secara bersamaan ditandai dengan perkembangan teknologi kapal uap. Melalui Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) dan Madoera Strootram Maatschappij (MSM) Pemerintah Hindia Belanda memberikan hak sepenuhnya pengangkutan garam dari Madura ke berbagai wilayah Nusantara. Pada perkembangannya, pengangkutan KPM dan MSM dianggap tidak efektif dan efisien sehingga Pemerintah melalui perusahaan garam membentuk armada sendiri bernama Oost-Java Zeevervoer (OJZ). Namun demikian, hal ini tidak banyak mengurangi besarnya biaya pengangkutan sehingga Pemerintah Hindia Belanda mempertimbangkan penghapusan monopoli dan memberlakukan sistem tender terbuka dengan melibatkan pengangkutan oleh perahu tradisional Madura. Tulisan ini menjelaskan dalam perspektif historis aktivitas pengangkutan garam sejak kebijakan monopoli hingga kebijakan tender terbuka yang tidak sekedar memiliki makna politik dan ekonomi. Lebih dari itu, terdapat strategi kebudayaan dalam tradisi pengangkutan orang-orang Madura dengan perahu khas mereka seperti Janggolan dan Golekan yang secara aktif mampu memaksa Pemerintah Hindia Belanda untuk melibatkan mereka secara langsung.

Kata Kunci: Monopoli, Tender Terbuka dan Pelayaran Garam Madura

A. Pendahuluan

Pelepasan hak monopoli garam 1957 oleh Pemerintah Indonesia memiliki arti penting bagi aktivitas pengangkutan garam yang dilakukan oleh masyarakat Madura. Kegiatan pengangkutan garam jauh lebih aktif dan mandiri dibandingkan masa-masa pemberlakuan sistem monopoli dan sistem kongsi di awal abad ke- 20. Para pengusaha lokal semakin leluasa mencari dan menciptakan jaringan

perdagangan garam mereka, dan tentunya masih berdasarkan pengalaman yang didapat sebelumnya.

Sepanjang sejarahnya, aktivitas pengangkutan garam pemerintah dan garam rakyat telah menciptakan dinamika yang menarik. Sekalipun sejak dekade terakhir abad ke-20 transportasi garam dimonopoli oleh Pemerintah Hindia Belanda, aktivitas pengangkutan garam lokal selalu berperan aktif melalui cara-cara tradisionalnya. Para pengusaha lokal mampu mengatasi tekanan monopoli yang mengharuskan Pemerintah Hindia Belanda mengubah kebijakan monopoli menjadi sistem kongsi (tender terbuka). Sistem kongsi ini mendorong pengangkutan garam yang dilakukan oleh pengusaha lokal menggunakan perahu-perahunya semakin tinggi.

Di dalam aktivitas pembuatan garam, peran pengusaha pengangkutan garam juga sangat penting. Pengusaha pengangkutan ini seringkali menjadi orang yang sama sebagai pemilik modal dalam pembuatan garam. Kekuatan modal mereka menjamin aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam yang memiliki diversitas kesempatan kerja dan padat karya berlangsung. Di dalam aktivitas ini juga terdapat petani, buruh tani, buruh angkut dan yang bekerja di perahu pengangkutan garam. Untuk para pekerja di perahu pengangkutan, mereka merupakan orang-orang yang akan menjamin garam sampai pada tempat tujuan di berbagai wilayah Indonesia melalui pelayaran laut. Pada perkembangan selanjutnya, aktivitas pengangkutan garam melalui laut ini memberikan kesempatan bagi mereka untuk melakukan mobilitas ke tempat-tempat baru dan akhirnya peluang membangun ekonomi komunitas baik berdasarkan ikatan kekerabatan ataupun ikatan desa.

Hubungan antara aktivitas pengangkutan garam dan tingkat mobilitas serta peluang membangun ekonomi komunitas ini masih sedikit dibahas. Penelitian Imam Syafi'i¹ tentang persaingan pengangkutan garam sebagai bagian dari realitas ekologi pesisir belum sepenuhnya menjelaskan terbentuknya jaringan ekonomi dan usaha mempertahankan jaringan ekonominya. Kuntowijoyo di dalam penelitiannya tentang perubahan masyarakat agraris Madura menekankan

¹Imam Syafi'i, "Persaingan Pengangkutan Garam di Selat Madura Tahun 1924-1957" (Jurnal Citra Lekha, Vol. XVII, No. 1 Februari 2013: 85-104.

perkembangan geografis dan demografis Madura juga kurang memperhatikan hubungan tersebut sekalipun di dalam tulisannya telah membahas tentang industri garam Madura.² Tulisan lain seperti Huub de Jonge³ dan Parwoto⁴ juga tidak mengambil fokus hubungan tersebut. Baik Huub de Jonge dan Parwoto lebih melihat pengaruh kuasa Negara terhadap perkembangan industri pembuatan garam terutama pada era kolonial. Sementara itu, tulisan Yety Rochwulaningsih⁵ yang mengambil studi kasus petani garam di Rembang, melihat dinamika pembuatan garam telah lama terjerat sistem kapitalisme yang membuat petani garam berada pada posisi ekonomi yang marjinal dan subsisten.

Tulisan ini menjelaskan strategi dan negoisasi para pengangkut garam Madura melalui cara-cara sosial-kultur mereka di dalam menghadapi sistem monopoli pengangkutan yang diterapkan Pemerintah Hindia Belanda sejak abad ke awal abad ke-20. Strategi-strategi yang mereka terapkan kemudian mampu memaksa Pemerintah Hindia Belanda untuk mengganti sistem monopoli dengan tender terbuka. Hal ini memiliki arti bahwa peningkatan aktivitas pengangkutan garam berbanding lurus dengan meningkatnya mobilitas masyarakat Madura ke berbagai wilayah di luar Madura sehingga mereka mampu menciptakan peluang membangun ekonomi komunitas berdasarkan identitas kekerabatan maupun identitas kedaerahan (desa). Sreseh Sampang dan Talango Sumenep merupakan dua wilayah yang menjadi fokus kajian ini. Dua wilayah ini sejak lama memiliki peran penting di dalam aktivitas pengangkutan garam yang dilakukan oleh masyarakat Madura. Hampir tidak ada pengangkutan garam yang dilakukan selain dari masyarakat kedua wilayah ini, dan hingga saat ini aktivitas tersebut masih berlangsung walaupun dalam skala yang lebih kecil.

Secara historis pola-pola yang berkembang dari aktivitas pengangkutan garam memperlihatkan keterlibatan penduduk lokal dalam pengangkutan garam

²Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura 1850- 1940* (Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002).

³Huub de Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura". Ahmala Arifin (ed.), *Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura* terjemahan Arief B Prasetyo (Yogyakarta: LKIS, 2012).

⁴Parwoto, "Monopoli Garam di Madura 1905-1920" (Tesis Magister Ilmu Sejarah pada Fakultas Ilmu Budaya UGM, 1996).

⁵Yety Rochwulaningsih, "Marginalisasi Petani Garam dan Ekspansi Ekonomi Global" (Bogor: Disertasi Doktoral Sosiologi Pedesaan pada Pascasarjana Institut Pertanian Bogor, 2008).

sejak masa monopoli pengangkutan, sistem kongsi hingga pelayaran mandiri. Polanya, memiliki kecenderungan evolusi seperti laju peluru balistik. Perry Anderson menjelaskan evolusi dengan pola balistik ini menciptakan jalur lengkung peluru menuju sasaran.⁶ Laju melengkung merupakan bentuk adaptasi mereka yang dipengaruhi faktor endogen yang bersumber pada sistem kekerabatan dan tradisi mereka, serta eksogen yang bersumber pada perkembangan dari luar terutama teknologi Eropa dan kekuatan modal orang Cina. Selain itu, Frank Broeze menyebutkan bahwa jaringan dan pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah tertentu, khususnya di masyarakat pesisir memberikan pengaruh terhadap kehidupan masyarakat lainnya. Dalam konteks ini, ada tiga aspek yang dapat dilihat. *Pertama*, melihat perkembangan suatu wilayah berdasarkan dimensi internal dan eksternal. *Kedua*, melihat hubungan antara wilayah pesisir dengan wilayah pemasok lainnya. *Ketiga*, melihat hubungan kekuasaan (politik, ekonomi dan sosial) dari kelompok elite dengan kelompok lainnya. Ketiga aspek ini harus dibaca bersamaan dalam melihat pertumbuhan wilayah garam, masyarakat petaninya, dan termasuk masyarakat lain di wilayah lain.

B. Metode

Melalui metode sejarah, sumber-sumber yang digunakan dalam artikel ini berasal dari arsip perusahaan garam yang menjadi koleksi dari Kantor Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur. Arsip-arsip tersebut merupakan surat-surat dari aktivitas perusahaan yang terdiri dari lima buku inventaris meliputi: *Opium en Zoutregie* (1937-1942), *Senbai Kyoku* (1942-1945), Jawatan Regi Candu atau Republik (1945-1949), Jawatan Regi Candu II (1949-1952) dan PGSN (1952-1961). Data arsip juga didapatkan di Kantor Arsip Nasional Republik Indonesia di Jakarta seperti *Staadsblad van Nederlandsch-Indie*, Lembaran Negara tentang Penghapusan Monopoli Garam No. 82/1957 dan beberapa Peta serta Koran sejaman di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia. Selain itu, sumber

⁶Peter Burke, *Sejarah dan Teori Sosial* terjemahan Mestika Zed dan Zulfani (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011), hlm. 214.

penulisan ini berasal dari hasil wawancara mendalam kepada beberapa informan pelaku pengangkutan garam yang dilakukan pada tahun 2012.

C. Pembahasan

Madura: Tanah Garam

Pembuatan garam di Madura berkembang lebih intensif sejak Pemerintah Hindia Belanda menerapkan monopoli pada abad ke- 19. Situasi ini kemudian memungkinkan upaya perluasan pembuatan ladang-ladang garam baru pada masa-masa setelahnya. Pada awalnya, garam diproduksi melalui sistem sewa yang memosisikan Pengusaha Cina sebagai penyewa tanah-tanah pegaraman dari penguasa lokal Madura. Pada sistem ini, Pengusaha Cina juga memiliki otoritas untuk mengawasi aktivitas produksi agar tidak terjadi penyelewengan yang telah diatur melalui sistem monopoli.

Pada abad setelahnya, yaitu pada abad ke- 20, sistem ini dianggap kurang ideal sehingga Pemerintah Hindia Belanda menerapkan kebijakan monopoli yang memiliki pengaruh terhadap perubahan mendasar dari sistem lama. *Pertama*, monopoli telah meminggirkan peran pengusaha Cina dan memosisikan Pemerintah Hindia Belanda sebagai satu-satunya produsen garam yang berpusat di Madura. *Kedua*, Sistem monopoli juga menjadikan penggarapan tambak garam sebagai nilai ekonomi penting pulau Madura sebagai produsen atau pemasok utama garam ke wilayah-wilayah yang dikuasai Belanda di Nusantara.⁷ *Ketiga*, Monopoli juga berarti modernisasi tata kelola pembuatan garam yang bertujuan untuk memudahkan pengawasan terhadap produksi garam. Caranya adalah Pemerintah Hindia Belanda menentukan lokasi-lokasi pembuatan garam di Madura, Jawa dan daerah-daerah lain. Setiap pelanggaran-pelanggaran terhadap kebijakan ini akan dikenai sanksi berat seperti penggantian kerugian dan penyitaan barang.⁸

Untuk mendukung upaya monopoli, Pemerintah Hindia Belanda membentuk dinas khusus yakni perusahaan garam (*zoutregie*). Melalui *zoutregie*,

⁷M. C Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern: 1200- 2004* (Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2005), hlm. 286.

⁸Huub de Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura". *Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura* terjemahan Arief B Prasetyo (Yogyakarta: LKIS, 2012), hlm. 32-33.

Pemerintah Hindia Belanda memegang hak tunggal untuk memproduksi hingga proses penjualan garam. Sementara, rakyat tetap dapat melakukan produksi garam setelah mendapat izin dari pemerintah melalui izin yang dikenal dengan istilah *pepel*. Situasi ini kemudian menciptakan dua jenis pegaraman di Madura yaitu pegaraman rakyat yang disebut *paderen* dan pegaraman milik Pemerintah Hindia Belanda.

Pusat produksi garam terdiri dari tiga wilayah penting yakni di Sampang, Pamekasan dan Sumenep yang terletak di tepian Selat Madura yang dikenal dengan istilah *zoutlanden* yang berarti tempat pembuatan garam.⁹ Berdasarkan catatan yang dikutip dari laporan Residen Madura J G van Heyst tahun 1928, Pegaraman Sumenep merupakan lahan yang paling baik di antara yang lain. Hal ini dikarenakan wilayah Madura bagian timur merupakan wilayah yang kering yang memiliki empat bulan tanpa curah hujan dan memiliki musim kemarau cukup panjang. Pada musim peralihan dari kemarau ke musim penghujan terkadang masih kering sehingga kristalisasi garam semakin cepat.¹⁰ Selain itu, setidaknya terdapat dua faktor alami yang menjadikan Madura sebagai tempat ideal untuk melakukan produksi garam. *Pertama*, pantai selatan merupakan wilayah pesisir yang memiliki kadar garam yang tinggi. *Kedua*, pengaruh angin gending dari Probolinggo yang berembus dari arah selatan ke wilayah Madura mempercepat proses kristalisasi air laut menjadi garam.

Faktanya, jumlah garam yang diproduksi dari pegaraman rakyat selalu lebih tinggi dibandingkan produksi yang dihasilkan oleh pegaraman Pemerintah Hindia Belanda.. Meskipun pada tahun 1918 dan 1925 Pemerintah Hindia Belanda membangun dua pegaraman baru di Nembakor Barat seluas 465 Ha dan Gresik Putih seluas 329 Ha, sebagian besar produksi garam dihasilkan dari pegaraman rakyat.¹¹ Pada tabel 1, laporan Residen J. G van Heyst tahun 1928 menunjukkan bahwa antara tahun 1922 hingga 1926, kebutuhan garam Pemerintah sebagian besar didapatkan dari pegaraman rakyat. Hanya sebagian kecil dari persediaan garam dapat dipenuhi oleh produksi dari garam pemerintah.

⁹Parwoto, *loc. Cit.*

¹⁰ANRI, *Memori Serah Jabatan 1921-1930: Jawa Timur dan Tanah Kerajaan* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1978), hlm. CXLV.

¹¹Ibid.

Dalam tabel tersebut kita juga dapat melihat peningkatan kapasitas produksi dari pegaraman pemerintah dari tahun ke tahun. Hal ini sebagai konsekuensi logis dari upaya Pemerintah Hindia Belanda menambah luas pegaraman yang langsung dikelola oleh dinas *zoutregie*.

Tabel 1
Produksi Garam Madura tahun 1922-1933 (dalam ton)

Tahun	Garam Rakyat	Garam Pemerintah	Jumlah
1922	97.626	3.709	101.335
1923	84.188	5.475	89.663
1924	71.082	7.503	78.585
1925	219.769	34.754	254.523
1925	219.769	34.754	254.523
1926	185.416	35.262	220.678
1929	-	-	486.907
1930	-	-	313.579
1931	-	-	212.373
1932	-	-	207.619
1933	-	-	84.601

Sumber: Laporan Residen Madura J. G van Heyst 9 April 1928 (1922-1926) dan Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar (1929-1933) (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

* 1 *Koyang* = 30 *pikul* = 1,8 ton = 1800 kg

Data-data produksi garam Madura memasuki periode kolonial akhir, terutama dalam rentang waktu 1942 hingga 1947 relatif sulit ditemukan. Hal ini mungkin dapat terjadi karena pada masa-masa peralihan tersebut, aktivitas pembuatan garam di Madura terganggu akibat suasana politik yang kurang stabil. Berdasarkan informasi yang disampaikan oleh surat kabar harian yang terbit di Surabaya “Pelita Rakjat” tanggal 21 Februari 1948, kita dapat melihat bahwa pada periode tersebut perusahaan garam sempat ditutup dan dibuka kembali pada tahun 1948.¹²

Masa-masa setelah tahun 1948, produksi garam kembali normal dengan dikembangkannya metode baru di dalam produksi garam. Melalui metode baru ini, produksi garam meningkat bahkan lebih banyak dibandingkan produksi tahun 1941 sebelum perang yakni 380.000 ton. Pada tahun 1948, produksi garam yang terakumulasi dari pegaraman rakyat dan pegaraman pemerintah sebanyak 381.000

¹²*Pelita Rakjat*, edisi 21 Februari 1948. Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD). Diakses pada 27 Desember 2012 pukul 19.06 wib.

ton. Data ini mungkin lebih sedikit dibandingkan dengan produksi yang sesungguhnya dikarenakan dalam rentang waktu 1942-1947, perusahaan garam lebih banyak melakukan perdagangan secara diam-diam untuk menghindari penyitaan dari tentara NICA.¹³

Pada masa-masa setelahnya, di era republik, produksi garam kemudian semakin mengalami peningkatan sejak tahun 1961 sebagai dampak dari perluasan pegaraman milik pemerintah dan semakin meningkatnya usaha pegaraman yang dilakukan oleh rakyat semenjak pelepasan kebijakan monopoli tahun 1957. Produksi garam kemudian semakin mengalami peningkatan semenjak diberlakukan kebijakan rasionalisasi perusahaan garam tahun 1974 dengan total luas lahan pegaraman 6000 Ha yang meliputi Pegaraman I di Sumenep memiliki dua halaman pembuatan garam utama seluas 1.470 Ha, Pegaraman II di Pamekasan memiliki luas 980 Ha, Pegaraman III di Sampang dengan dua halaman utama memiliki luas 1.150 Ha, Pegaraman IV Nembakor di Sumenep memiliki dua halaman utama seluas 1.180 Ha, Pegaraman V di Gresik Manyar dengan dua halaman utama seluas 415 Ha dan Pegaraman VI Gresik Putih di Sumenep dengan luas 555 Ha.¹⁴

Dalam sejarah perdagangan garam, tahun 1949 hingga 1952 dapat dikatakan sebagai masa keemasan. Selain karena produksi garam mengalami peningkatan, pelepasan monopoli pengangkutan garam menjadi sistem terbuka juga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap kinerja perdagangan garam. Data perdagangan tahun 1952 menyebutkan, garam Madura diekspor ke Jepang sebanyak 102.000 ton dengan persediaan nasional sebanyak 500.000 ton untuk kebutuhan selama 2,5 tahun.¹⁵

Perihal ekspor garam Madura ke Jepang juga dapat dilihat di dalam arsip perusahaan tertanggal 20 November 1952. Dalam arsip tersebut tercatat Indonesia menawarkan harga sebesar US \$ 7 hingga US \$ 14 per ton. Namun, Jepang melalui Japanese Monopoly mampu membeli garam Madura sebesar \$ 9 dengan catatan garam ekspor tersebut memiliki kandungan NaCl sebesar 94 persen. Pada arsip yang sama, tercatat juga bahwa Jepang sudah melakukan kontrak pembelian

¹³Tim Penyusun *Sejarah P.N. Garam tahun 1961-1981* (Kalianget: PT Garam, 1993), hlm 5-9.

¹⁴Ibid, hlm. 9 dan 41.

¹⁵Ibid, hlm. 13

garam (*egyptisch zout*) sebanyak 10.000 ton dengan kandungan NaCL 94-95 persen dengan harga \$ 9,30.¹⁶

Bagaimanapun, pembuatan garam dari era kolonial hingga era republik merupakan penghasilan utama baik bagi pemerintah maupun masyarakat Madura. Pada tahun 1916 hingga 1920, monopoli pembuatan garam di Madura mampu menyumbangkan keuntungan kepada Pemerintah Hindia Belanda dibandingkan dari sektor pertanian. Pada tahun ini, penghasilan dari pembuatan garam empat kali dari penghasilan dari sektor pertanian dengan keuntungan monopoli garam sebesar 16 juta gulden. Bagi pemilik tanah pegaraman situasi ini artinya membuka peluang untuk mereka memiliki gaya hidup yang berbeda dan lebih baik.¹⁷ Sementara, pendapatan para buruh sebesar *f* 60 per tahun atau lebih banyak daripada pendapatan keluarga petani di Jawa dengan rata-rata *f* 45 setiap tahun.¹⁸ Hingga tahun 1917, pembuatan garam di Madura tercatat sebanyak 150.000 orang yang memiliki pendapatan berbeda-beda tergantung jenis dan tingkat jabatannya.¹⁹

Meneguhkan Kuasa: Hak Monopoli untuk KPM, OJZ dan MSM

Pada praktiknya, perdagangan garam memiliki sifat dua arah yaitu perdagangan garam di darat dan perdagangan garam di laut. Namun demikian, Knaap (1996) menyebutkan bahwa sumber-sumber sejarah yang menggambarkan tentang aktivitas perdagangan garam di darat relatif lebih sulit untuk dikemukakan. Sementara, sumber-sumber sejarah yang menyebutkan aktivitas perdagangan garam di laut justru relatif lebih mudah untuk diikuti.²⁰

¹⁶Kepala Kantor Penjualan Hasil Tambang Negeri kepada Kepala Kantor Pusat Perusahaan Garam dan Soda Negeri tanggal 20 November 1952 tentang Penjualan 50.000 ton garam ke Jepang dari November 1952 sampai Juni 1953 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

¹⁷Kuntowijoyo, *op. Cit.*, hlm. 397 dan 406.

¹⁸Peter Boomgaard, *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795-1880* terjemahan Monique Soesman dan Koesalah Soebagyo Toer (Jakarta: KITLV dan Djambatan, 2004), hlm. 206-207.

¹⁹Parwoto, *op. cit.*, hlm. 15.

²⁰Gerrit J Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 121.

Tabel 2
Daftar Harga Garam Briket (*briketzout*) dan Garam lepas (*loszout*) di wilayah monopoli setelah pemotongan harga tahun 1935.

Daerah Penjualan	Harga			
	Verpakt zout Per Briket (<i>briketzout</i>)	Garam Lepas (<i>loszout</i>)		
		25 kg	50 kg	100 kg
Jawa dan Madura	<i>f</i> 0,08	-	<i>f</i> 1,75	-
Pantai Barat Sumatera	<i>f</i> 0,10	-	<i>f</i> 2,25	-
Tapanuli	<i>f</i> 0,10	-	-	-
Bengkulu	<i>f</i> 0,08	-	-	-
Distrik Lampung	<i>f</i> 0,08	-	-	-
Palembang	<i>f</i> 0,08	-	<i>f</i> 3	-
Jambi	<i>f</i> 0,10	-	<i>f</i> 3	-
Pantai Timur Sumatera	<i>f</i> 0,10	-	-	<i>f</i> 4
Riau	<i>f</i> 0,10	-	<i>f</i> 3	-
Bangka	<i>f</i> 0,08	-	<i>f</i> 3	-
Kalimantan Barat	<i>f</i> 0,08	-	<i>f</i> 3	-
Kalimanta Timur	<i>f</i> 0,08	<i>f</i> 1,55	-	-
Manado	<i>f</i> 0,10	-	<i>f</i> 2-3	-
Maluku	<i>f</i> 0,10	-	-	-

Sumber: Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1935, hlm. 11-12 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Sumber sejarah menarik terkait perdagangan garam yang berasal dari Madura adalah catatan otobiografi yang ditulis oleh seorang pedagang di Pariaman pada abad ke- 19 seperti yang diungkap oleh Tsuyoshi Kato (1986). Melalui otobiografi pedagang bernama Muhammad Saleh, Kato memperlihatkan aktivitas perdagangan garam di Sumatera yang berasal dari Madura. Kebijakan monopoli garam yang diterapkan Pemerintah Hindia Belanda melarang penduduk Pariaman membuat garam sehingga garam didatangkan dari Madura selama setahun sekali. Garam dari Madura diangkut dari pantai menggunakan pedati ke gudang atau langsung ke toko-toko yang telah ditunjuk. Muhammad Saleh serta dua rekan Cina bernama Kapitan Cia Biau dan Cia Khe Tieng menjadi pelaksana monopoli di tempat tersebut dengan keuntungan yang didapat sebesar *f* 800. Sebagai seorang pemegang hak jual beli garam dari Pemerintah Hindia Belanda, Muhammad Saleh memerlukan sekitar 140 pekerja setiap hari untuk melakukan kegiatan bongkar muat garam di pelabuhan. Para pekerja tersebut meliputi pemilik sampan, kuli pengemasan garam ke dalam karung yang berjumlah 60 orang dengan 2 mandor, 25 orang kuli pengangkut garam dari pedati ke gudang dengan seorang mandor, 20 orang untuk melakukan penimbangan

jumlah garam dan 2 orang kuli pemecah garam. Para kuli tersebut menerima upah harian sebesar *f* 5.²¹

KPM pertama kali mendapatkan hak monopoli pengangkutan garam pada tahun 1894 atau tiga tahun setelah perusahaan plat merah Kerajaan Belanda ini dioperasikan untuk pertama kalinya pada tahun 1891. Hal ini sejalan dengan keinginan Kerajaan Belanda untuk menguasai seluruh pelayaran di Hindia Belanda dengan cara mengambalalih jalur pelayaran yang dikuasai oleh perusahaan pelayaran lain atau dengan cara membuka jalur pelayaran baru.²²

Berdasarkan arsip-arsip perusahaan garam tahun 1924, KPM melakukan pengangkutan garam sebanyak 11.700 *koyang* dengan tujuan pelabuhan-pelabuhan di wilayah lain di antaranya; Pelabuhan Indramayu sebanyak 450 *koyang*, Pelabuhan Cirebon 250 *koyang*, Pelabuhan Tegal 1900 *koyang*, Pelabuhan Pekalongan 1650 *koyang* dan Pelabuhan Semarang 5200 *koyang*. Untuk pengangkutan ini, perusahaan garam mengeluarkan biaya sebesar *f* 268.861,50. Selain itu, arsip yang sama menyebutkan perbedaan jumlah upah yang diterima oleh kuli pembongkaran (*koelieloonen*) di pelabuhan-pelabuhan Jawa Timur seperti di Pelabuhan Panarukan, upah kuli pembongkaran mendapatkan upah sebesar *f* 1,60 per *koyang* sementara di Pelabuhan Pasuruan upah yang diterima sebesar *f* 0,75 per *koyang*.²³

Pada perkembangannya, KPM semakin meningkatkan kapasitas pengangkutan garam terutama untuk garam kemasan ke wilayah-wilayah yang lebih luas. Pada tahun 1939, KPM mengangkut garam ke pelabuhan-pelabuhan yang tersebar di Jawa, Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi. Hingga bulan oktober tahun tersebut, garam kemasan yang telah diangkut oleh KPM sebanyak 9.525 ton, pada bulan November sebanyak 8.719 ton dan bulan Desember sebanyak 7.141 ton.²⁴

²¹Tsuyosi Kato, "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX" dalam Akira Nagazumi, *Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial-Ekonomi Abad XIX dan XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986), hlm. 94 dan 113-114.

²²Edward L. Poelingomang, *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002), hlm. 121-124.

²³Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 10; 17 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

²⁴Surat Mr. G. Sanderse kepada *Hoofd der Opium en Zoutregie* tahun 1939 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur). Penurunan kapasitas pengangkutan antara bulan Oktober, November dan Desember lebih kepada jadwal produksi garam. Puncak pengangkutan garam terjadi antara bulan

Pusat pengangkutan garam yang dilakukan oleh KPM selalu berpusat di Pelabuhan Kalianget. Hal ini merupakan konsekuensi dari kebijakan Monopoli yang memosisikan Pelabuhan Kalianget sebagai pelabuhan utama pengangkutan garam dari Madura. Catatan-catatan yang dikeluarkan oleh perusahaan garam pada tahun 1952 seluruhnya dilakukan di Pelabuhan Kalianget. Pengangkutan-pengangkutan garam yang dilakukan tidak di Pelabuhan Kalianget, biasanya dilakukan oleh perusahaan-perusahaan swasta ataupun yang dilakukan oleh OJZ yang memang memiliki pelabuhannya sendiri sekalipun juga masih berada di sekitar Kalianget.²⁵ Pada tahun 1952, total garam yang telah diangkut oleh KPM melalui Pelabuhan Kalianget sebesar 11.955 ton dengan rincian di Jawa sebanyak 5000 ton, Kalimantan 700 ton, Sumatera 5800 ton dan Sulawesi bagian utara 455 ton.²⁶

Pada era yang sama dengan kemunculan KPM, Pemerintah Hindia Belanda mengembangkan jaringan kereta api di Madura untuk meningkatkan proses distribusi garam. Melalui perusahaan swasta bernama MSM, jaringan kereta api dibangun membentang di bagian selatan pulau dari Kalianget pusat pembuatan garam menuju Kamal yang merupakan pelabuhan yang berhadapan langsung dengan pelabuhan di Surabaya yaitu Tanjung Perak. Pemerintah Hindia Belanda memberikan hak monopoli pengangkutan garam kepada MSM antara tahun 1902-1908. Dalam rentang waktu tersebut, MSM telah tercatat melakukan pengangkutan garam briket dari gudang Krampon ke Surabaya sebesar 20690 *koyang* serta dari pegaraman Mangoenan ke pabrik-pabrik yang berada di Kalianget sebesar 10032,22 *koyang*.²⁷

Kenyataannya, biaya yang diperlukan untuk pengangkutan garam oleh KPM dan MSM dianggap masih terlalu tinggi. Pemerintah Hindia Belanda kemudian menyewakan pengangkutan garam kepada perusahaan pengangkutan

Juni hingga September bersamaan dengan musim panen. Sementara persediaan garam untuk diangkut pada bulan-bulan terakhir di setiap tahunnya merupakan persediaan garam dari hasil panen musim sebelumnya atau yang telah diolah menjadi garam kemasan di pabrik-pabrik di Krampon dan Kalianget.

²⁵Surat Kepala Perusahaan Negeri tentang Pertelaan Pengangkutan Garam dari Kalianget dan tempat lain di Madura tahun 1951 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

²⁶Surat Mr. G. Sanderse kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri tahun 1952 tentang tuntutan pengangkutan garam oleh KPM (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

²⁷M Masykur Ismail, "Kereta Api di Madura Tahun 1896-1929" (Skripsi Pada Ilmu Sejarah FIB Universitas Airlangga, 2007), hlm. 80.

Eropa yang lain yaitu P. Landberg and Sons.²⁸ Namun hal ini juga tidak dapat membantu mengurangi tingginya biaya operasional pengangkutan garam. Oleh karenanya, Pemerintah Hindia Belanda meminta perusahaan garam untuk membentuk dinas pengangkutan resmi, yaitu OJZ.

Pembentukan OJZ bermula dari keputusan Gubernur Hindia Belanda tahun 1911 saat memberi kuasa kepada perusahaan garam untuk membeli sebuah kapal penarik dan lima kapal cunia yang masing-masing mampu memuat 50 *koyang*. Namun, dinas pengangkutan garam secara resmi terbentuk pada tanggal 6 juni 1912 yang pada masa kemerdekaan bernama Pengangkutan Laut Djawa Timur (PLDT) dan sejak tanggal 21 Oktober 1952 menjadi Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali (PPLK).²⁹

Kapal ss Regina merupakan aset pertama yang dimiliki oleh OJZ yang melakukan pengangkutan garam dari gudang-gudang ke Pelabuhan Kalianget yang selanjutnya dikirim ke berbagai wilayah lain di luar Madura. Pada awalnya, OJZ membuka rute-rute pengangkutan garam yang tidak dapat dilakukan oleh KPM atau merintis rute-rute baru. Berdasarkan laporan Residen Madura W. H Ockers tahun 1930, OJZ melakukan pengangkutan garam baik garam lepas maupun garam briket ke gudang-gudang garam yang ada di wilayah-wilayah Pantai Jawa.³⁰

Pembentukan armada OJZ tentunya membantu menekan biaya operasional pengangkutan garam yang sebelumnya dilakukan oleh KPM. Perbandingan biaya operasional antara KPM dan OJZ dapat dilihat melalui surat Kepala Pengangkutan Garam tahun 1924. Kapal *sleepboot* milik KPM memiliki jumlah personel sebanyak 19 orang dengan total gaji f 13200 setiap tahun. Sementara, gaji personel untuk kapal “Regina” milik OJZ hanya sebesar f 10200 per tahun. Artinya setiap tahun terdapat f 3.000 biaya yang dapat dihemat. Surat yang sama menyebutkan perbedaan biaya pengangkutan yang dilakukan oleh KPM sebesar f

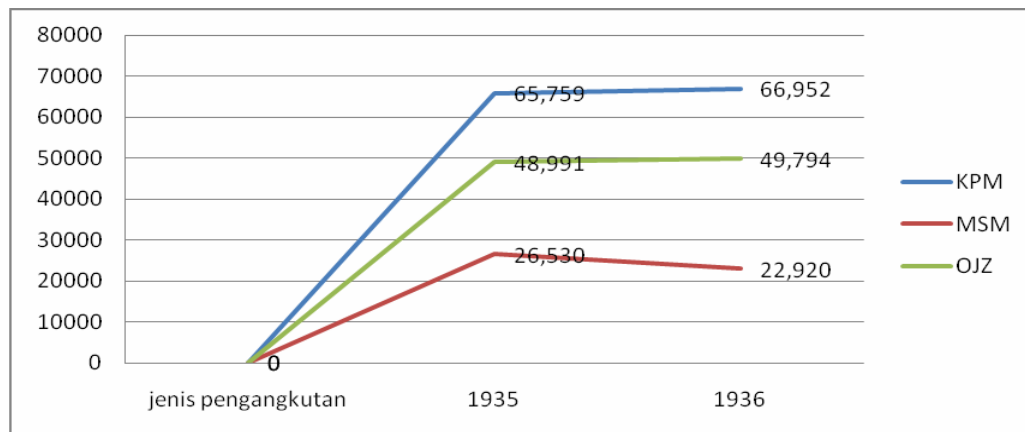
²⁸Kurt Stenroos, “The Janggolan: Opportunity And Changing Perspectives in A Pesisir Society. Port, Ships and Resources: Maritime History of Indonesia in the Age of Transition, 1870 until Present”, Royal Institute of Linguistics and Anthropology No. 15 (Leiden: 22-26 January 2001), hlm. 7-8.

²⁹Surat dari J. H Buitink Kepala Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali kepada Kepala Perusahaan Pembikinan Garam di Kalianget tanggal 18 November 1952 tentang perubahan nama PLDT menjadi PPLK (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

³⁰ANRI, *op. cit.*, hlm. CLXXXVI.

268.861,50. Namun, perhitungan yang dilakukan oleh perusahaan untuk biaya pengangkutan OJZ dengan jumlah dan tujuan yang sama ke pelabuhan-pelabuhan tersebut sebesar f 159.003,00 dengan potensi penghematan sebesar f 109.858,50.³¹

Gambar 1
Grafik Pengangkutan garam lepas dan briket tahun 1935 dan 1936 (dalam Ton)



Sumber: *Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1935*, hlm. 39 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Namun demikian, keberadaan OJZ tidak serta merta mengurangi kuota pengangkutan garam KPM. Sejak tahun 1912 hingga tahun 1940 atau selama 28 tahun operasional, OJZ hanya mendapat kesempatan kurang lebih 50 persen dari total pengangkutan garam. Hal ini sangat mungkin terjadi karena kapasitas armada³² yang dimiliki oleh OJZ tidak mampu menandingi KPM atau masih melekatnya hak-hak istimewa yang dimiliki oleh KPM sebagai armada resmi kerajaan. Catatan-catatan pengangkutan garam tahun 1935 dan 1936 memperlihatkan bahwa KPM masih memiliki kontrak pengangkutan garam lebih besar daripada OJZ dan MSM (lihat gambar 1). Pada tahun 1935, jarak yang telah ditempuh ketiga dinas pengangkutan tersebut mencapai 113.135 mil laut dengan total muatan seperti garam, batu bara dan barang lain sebanyak 94.723 ton. Pada tahun 1936, jarak yang ditempuh meningkat menjadi 119.331 mil laut dengan

³¹Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 13 dan 17 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

³²Hingga tahun 1940, armada yang dimiliki OJZ berkapasitas 7.000 Ton kemudian turun menjadi 1.320 ton pada tahun 1947. Laporan Soewahjo yang menjabat Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negara pada tahun 1958 tentang uraian pelayaran PGSN (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

total muatan 94.857 ton. Dari jumlah muatan tersebut, muatan garam lepas sebanyak 57.430 ton dan garam briket sebanyak 27.630 ton.³³

Biaya operasional pengangkutan garam yang dilakukan oleh MSM juga dianggap terlalu tinggi. Pemerintah Hindia Belanda sempat menginginkan untuk melakukan nasionalisasi terhadap MSM. Namun rencana ini tidak dapat terlaksana dan Pemerintah Hindia Belanda lebih memilih untuk mencabut hak monopoli pengangkutan pada tahun 1908. Akibat pencabutan hak monopoli ini, MSM kemudian mengalami kerugian besar yakni f 600.000 setiap tahun. Sejak tahun 1950, 1951 dan 1952, catatan perusahaan terkait pengangkutan garam hanya dilakukan oleh KPM, PLDT, Perahu Layar dan Prahoto dan tidak lagi menyebutkan keterlibatan MSM.³⁴

Untuk menutupi kerugian, MSM berupaya mengoptimalkan pengangkutan penumpang dan membuka armada selain kereta seperti bus di darat dan kapal di laut. Pada tahun 1923 MSM telah membuka rute pelayanan antara Pulau Madura dan Surabaya menggunakan kapal motor bernama *Madoera* dan *Pandora*. Selain itu, MSM juga membuka pelayanan rute Madura dengan Panarukan menggunakan kapal motor bernama *Bodemeijer*. Di tahun yang sama, MSM telah memiliki 6 kapal Motor, 16 perahu dan 2 sampan. Untuk armada di darat, MSM menambah jumlah armada bus untuk memasuki persaingan transportasi rute-rute pendek antar wilayah di Madura. Laporan Residen Madura W. H. Ockers pada tahun 1930 menyebutkan MSM memiliki 25 armada bus dari total 53 bus yang beredar di Madura. Sementara, 19 armada bus dikuasai oleh pengusaha etnis Cina bernama Sam Lie dan 9 armada bus dikuasai oleh pengusaha etnis Cina yang lain.³⁵

Tingginya biaya yang dikeluarkan untuk KPM dan MSM pada akhirnya memunculkan alternatif-alternatif baru di antaranya kemungkinan untuk dilakukan tender terbuka yang melibatkan perahu-perahu layar Madura atau dengan meningkatkan kapasitas OJZ. Dua alternatif baru di dalam pengangkutan garam ini kemudian diterapkan secara bersamaan sehingga pengangkutan garam tidak

³³*Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1935*, hlm. 39. (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

³⁴Singkatan Ichtisar Dari Perusahaan Garam Negeri tahun 1950, 1951 dan 1952 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

³⁵ANRI, *op. cit.*, hlm. CXLIII.

hanya dilakukan oleh KPM dan MSM, juga dilakukan oleh OJZ dan perahu layar yang dikelola oleh masyarakat maritim Madura.

Tabel 3
Realisasi Pengangkutan Garam tahun 1961-1981

Tahun	Pengangkutan Garam (ton)		General Kargo PN. Garam
	Armada OJZ	Perahu Layar (sewa)	
1961	115.310,182	-	-
1962	79.378,552	-	46.016,473
1963	77.378,550	-	55.204,990
1964	62.762,662	-	66.726,670
1965	54.764,534	-	51.338,496
1966	56.841,788	-	32.928,858
1967	52.092,650	-	31.610,395
1968	28.721,323	-	28.722,809
1969	27.009,940	-	12.165,799
1970	21.283,673	-	29.395,330
1971	53.106,000	-	60.520,000
1972	51.495,289	-	49.858,005
1973	106.640,484	31.363,383	5.950,460
1974	98.476,840	-	18.799,649
1975	106.891,284	-	7.975,595
1976	88.900,035	-	606.075,00
1977	122.150,000	-	16.012,105
1978	98.750,000	12.550,160	5.513,750
1979	115.851,352	18.882,427	1.005,100
1980	118.108,000	40.498,757	616,505
1981	125.500,000	84.564,000	3.356,619

Sumber: Tim Penyusun (1993 : 46)

Seiring dengan perubahan konstelasi politik, KPM dan MSM kemudian tidak lagi memiliki peran penting di dalam pengangkutan garam memasuki masa Republik. Hanya OJZ dan Perahu Layar Madura yang kemudian menjadi armada yang melakukan pengangkutan garam Madura ke berbagai wilayah-wilayah di Indonesia. Sementara, kebijakan tender terbuka dan diikuti dengan pelepasan monopoli dalam pembuatan garam semakin meningkatkan intensitas pengangkutan garam yang dilakukan oleh armada-armada perahu layar Madura. Mereka tidak hanya melakukan pengangkutan garam ketika armada mereka disewa oleh OJZ, namun secara mandiri melakukan pengangkutan garam ke berbagai wilayah-wilayah di Indonesia dengan menciptakan pasar sendiri yang terkadang berbeda sama sekali dengan target pasar dari perusahaan garam resmi milik pemerintah.

Pada tabel 3, dapat dilihat bahwa sepanjang tahun 1961 hingga tahun 1981 armada perahu layar yang disewa oleh OJZ pada tahun 1973 sebanyak 31.363,383

Ton dan 1978 hingga tahun 1981 berturut-turut sebanyak 12.550,160 Ton, 18.882,427 Ton, 40.498,757 Ton, dan 84.564 Ton. Selama rentang waktu 21 tahun antara 1961 hingga 1981 seperti yang nampak dalam tabel di atas, memperlihatkan pencabutan hak monopoli garam oleh pemerintah telah merangsang para pembuat dan pengangkut garam memilih untuk menciptakan pasarnya sendiri. Pilihan ini tentunya merupakan konsekuensi logis bahwa menciptakan pasar sendiri memberikan peluang untuk mendapatkan keuntungan yang lebih besar daripada sekedar mengambil sewa pengangkutan garam kepada perusahaan garam.³⁶

Layar Terkembang, Samudra Membentang: Jaringan Perdagangan, Integrasi Wilayah dan Ekonomi Maritim Madura

Pada tahun 1980, Kuntowijoyo berhasil mempertahankan disertasinya yang berjudul *Social change in an agrarian society: Madura 1850-1940* di Universitas Columbia yang kemudian diterjemahkan dan diterbitkan pada tahun 2002 dengan judul *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura 1850- 1940*. Tulisan ini mengulas tentang pengaruh kondisi geografis dan demografis selama periode kolonial di dalam menentukan arah gerak perubahan masyarakat Madura—yang oleh Kuntowijoyo disebut sebagai masyarakat tegalan, baik dari sisi sosial-budaya, ekonomi dan politik. Dalam salah satu subbabnya, Kuntowijoyo juga menjelaskan tentang industri garam yang dianggap sebagai salah satu penghasilan utama Pemerintah Hindia Belanda terutama sejak kebijakan monopoli. Namun demikian, hal ini terasa bias, karena pembahasan garam di dalam disertasi Kuntowijoyo yang menjelaskan tentang terbentuknya masyarakat ekologi tegalan dianggap kurang relevan karena industri garam terbentuk dari ekologi pesisir.³⁷

Sejak lama, masyarakat di tepian Selat Madura sangat bergantung kepada aktivitas pembuatan garam. Pengalaman panjang mereka sebagai pembuat garam tidak hanya dapat dilihat dari arsip-arsip kolonial namun juga terekam di dalam tradisi lisan dalam bentuk cerita rakyat yang masih diyakini oleh sebagian masyarakat Madura. Dalam konteks ini, dua cerita rakyat yang menceritakan

³⁶Wawancara dengan H Fausi, Madura, 2 Oktober 2012.

³⁷Kuntowijoyo, *op. Cit.*, hlm. 181

pengalaman panjang pembuatan garam di Madura yaitu cerita tentang Pangeran Anggasuta di Kalianget Sumenep dan Cerita Gajah Putih di Sreseh Sampang.

Pertama, Cerita tentang Pangeran Anggasuta terekam di dalam tradisi Sedekah Bumi dan Upacara *Nyadar* yang terus dilangsungkan setiap tahun sekali oleh petani-petani garam di Desa Pinggirpapas. Desa Pinggirpapas merupakan salah satu desa di Sumenep yang menjadi pusat pembuatan garam. Bagi Masyarakat Sumenep, Desa Pinggirpapas merupakan tanah leluhur yang menjadi lokasi pertama pembuatan garam. Sementara, menurut Werdisastra seperti yang dikutip oleh Latif Bustami, tanah pegaraman di Pinggirpapas tersebut merupakan tanah leluhur yang terkait peperangan yang dilakukan oleh Kerajaan Sumenep dengan Kerajaan Bali. Tokoh peperangan tersebut yang terkenal adalah Syech Anggasuta.³⁸

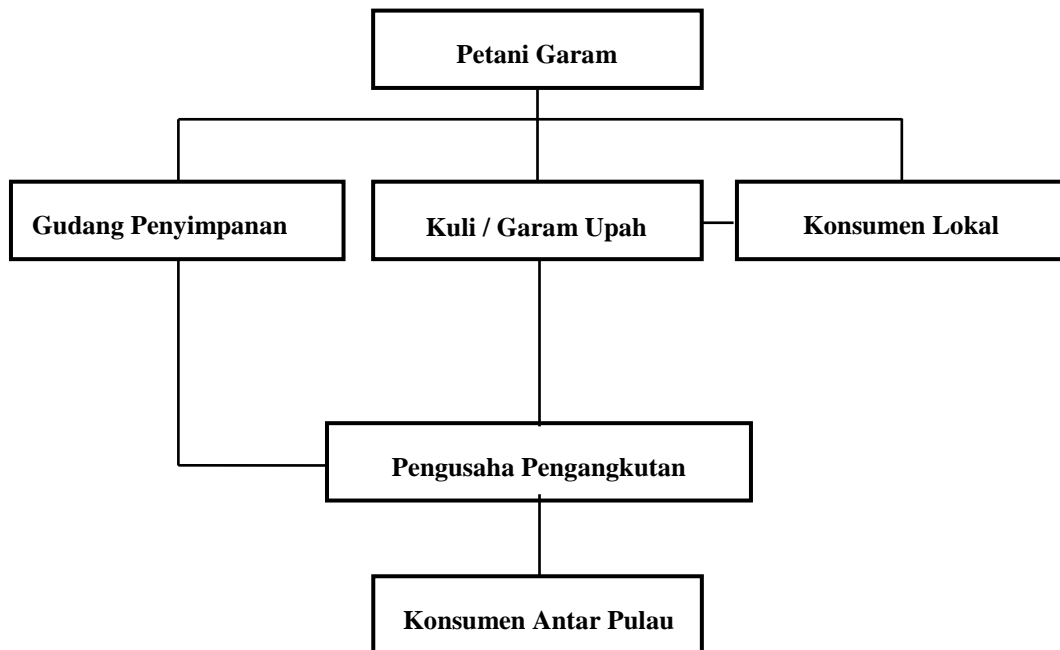
Kedua, cerita rakyat yang berkembang di Sreseh Sampang tentang Gajah Putih. Diceritakan bahwa awal mula terbentuknya Desa Labuhan Sreseh berawal dari sebuah pelayaran saudagar kaya melintas di Selat Madura yang melihat rombongan Gajah Putih di darat. Saudagar tersebut memerintahkan rombongan untuk berlabuh dan menangkap Gajah Putih tersebut yang kemudian menetap dan mendirikan perkampungan di sana. Meskipun cerita Gajah Putih tidak begitu familiar seperti cerita rakyat Pangeran Anggasuta, cerita Gajah Putih ini dapat merepresentasikan masyarakat Sreseh yang sejak lama melakukan pengangkutan garam dengan perahu layar jika kita menginterpretasikan Gajah Putih itu sebenarnya tumpukan garam yang telah dipanen yang terlihat seperti gajah putih dari kejauhan.

Selain tentang kedua cerita rakyat tersebut, sistem pengetahuan tradisional di dalam membaca gejala alam menjadi bagian penting di dalam aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam di Madura. Istilah bintang *morteka* dan bintang *nanggala* tidak hanya menjadi penanda alami mereka terkait pergantian musim kemarau dan penghujan, juga sebagai bagian dari sistem navigasi selama mereka melakukan pelayaran. Kesamaan-kesamaan penyebutan istilah perbintangan, sistem angin dan rute-rute tradisional pelayaran mereka merupakan

³⁸Latif Bustami, “*Mosem Nemor Bhajra, Mosem Nembara’ Laep Respon Petani Garam Madura Terhadap Gross Stress*” (2000: 245).

sistem pengetahuan bersama yang memperlihatkan bahwa mereka merupakan entitas besar sebagai masyarakat pesisir Madura.

Gambar 2
Jalur Tata Niaga Garam Rakyat Setelah Tahun 1957



Keterlibatan masyarakat di sepanjang tepian Selat Madura di dalam aktivitas pembuatan dan pengangkutan garam memungkinkan terbentuknya konektivitas wilayah-wilayah pembuatan garam di Madura dengan wilayah-wilayah di luar Madura. Bulan Mei merupakan awal mula garam diproduksi di ladang-ladang pegaraman. Para pemilik modal yang seringkali merupakan orang yang sama sebagai pemilik perahu memberikan modal kepada petani untuk memproduksi garam mereka. Dalam hubungan ini, mereka diikat melalui perjanjian tradisional yaitu sistem *telon*. Petani penggarap mendapatkan sepertiga dari total produksi yang mereka hasilkan di akhir musim. Biasanya, sepertiga garam ini dibayarkan dalam bentuk uang tunai sesuai harga yang telah ditentukan atau petani mengambil resiko yang sama dengan pemilik perahu dengan

menitipkan garam mereka kepada pengusaha pengangkutan untuk dijual kembali di daerah lain (lihat gambar 2).³⁹

Bulan Mei tahun 1970 hingga 1980-an juga berarti kesibukan-kesibukan dimulai. Garam mulai diangkut dari tanah-tanah pegaraman ke tempat-tempat penyimpanan atau langsung diangkut perahu *pengombal* ke perahu yang lebih besar melalui sungai-sungai seperti Marengan dan Sarokka di Sumenep serta Sungai *Raja* di Sreseh-Sampang. Proses pengangkutan ini melibatkan banyak buruh angkut baik laki-laki dan perempuan dengan upah sebesar Rp. 350,00 per ton atau upah garam sebanyak 25 hingga 30 kg. Upah dalam bentuk garam akan dijual kembali untuk kebutuhan industri pengasinan ikan skala kecil yang tersebar di wilayah-wilayah pantai di Madura.⁴⁰

Berdasarkan catatan perdagangan H. Sirat, perahu *pengombal* memiliki kapasitas muat sebesar 50 hingga 70 ton. Pada tahun 1986, H. Sirat mendapatkan kontrak pengangkutan sebesar 410 sak (1 sak kurang lebih 25 hingga 30 kg) dari tanah pegaraman ke gudang penyimpanan di Kalianget dengan biaya sewa perahu *pengombal* adalah Rp. 3500 per ton.⁴¹

Pola lainnya perahu *pengombal* mengangkut garam langsung ke perahu-perahu yang lebih besar seperti Janggolan dan Golekan atau Lete-Lete. Perahu Janggolan dan Golekan kemudian akan mengangkut garam ke berbagai wilayah lain di Indonesia seperti Bali, Besuki, Probolinggo, Pasuruan, Surabaya, Kalimantan, Sulawesi dan Sumatera melalui Selat Madura melalui dua rute tradisional. Rute pertama garam diangkut dari pelabuhan-pelabuhan pantai di sekitar Kalianget seperti di Pulau Talango dan Pulau Giligenteng Sumenep menuju wilayah Sapeken, Bali, Sulawesi dan Kalimantan menggunakan perahu Golekan dan Lete-Lete yang memiliki kapasitas 50-80 ton.

Rute ini di mulai dari Selat Madura membelah Laut Jawa menuju Kalimantan, Sulawesi dan Bali. Mereka berasal dari desa-desa di Pulau Talango dan Pulau Giligenteng. Pertama kali H. Sirat yang berasal dari Talango bekerja sebagai pengangkut garam pada tahun 1965 sebagai anak buah kapal. Namun,

³⁹Wawancara dengan H. Fauzi di Sreseh Sampang, 2 Oktober 2012 dan Maksum di Sreseh Sampang, 5 November 2012.

⁴⁰Wawancara dengan H. Sirat di Talango Sumenep, 4 November 2012

⁴¹Catatan Perdagangan H. Sirat tahun 1985-1986.

sejak tahun 1976, H. Sirat mulai mengusahakan pengangkutan garam sendiri. Pada rentang waktu tersebut, H. Sirat melakukan beberapa kali pengangkutan garam ke Banjarmasin, Sampit dan Bali dengan kapasitas angkut sebesar 200 hingga 300 ton dalam sekali pelayaran. H. Sirat membeli garam dari petani sebesar Rp. 10.000 per ton kemudian dijual kembali di wilayah Sapeken atau Bali sebesar Rp. 20.000 per ton sementara di Banjarmasin dan Sampit sebesar Rp. 30.000 per ton. Berdasarkan pengalaman H. Sirat, garam yang dijual seringkali digunakan oleh pembeli dengan berbagai keperluan seperti untuk pengolahan ikan di Sapeken atau untuk sekedar bahan campuran pembasmi hama di sawah di Banjarmasin atau Sampit.⁴²

Rute kedua garam diangkut melalui pelabuhan tradisional yang terletak di muara Sungai Raja Sreseh Sampang menuju pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Kalimantan dan Sumatera dengan kapasitas angkut sebesar 60-100 ton.⁴³ Rute ini dimulai dengan menyusuri Selat Madura menuju Surabaya kemudian memasuki Laut Jawa melewati Gresik, Lamongan, Tuban, Jepara, Semarang, Cirebon, Jakarta dan Sumatera. Untuk pertama kalinya pada tahun 1976, Sa'i dan Maksum melakukan pengangkutan garam pesanan orang Cina di Jakarta dari Sreseh dengan perahu janggolan dengan masing-masing membawa 80 ton. Pada kesempatan yang lain Sa'i dan Maksum juga melakukan pengangkutan garam ke Sumatera yaitu Bangka Belitung dan Palembang. Bagi mereka menjual garam ke Sumatera lebih menguntungkan karena garam Madura dapat dijual dengan harga yang jauh lebih tinggi dibandingkan dengan harga yang diperoleh di Jakarta.⁴⁴

Pada gambar 3 terlihat bagaimana rute pengangkutan garam baik yang dilakukan oleh KPM, OJZ dan perahu layar Madura tersebar ke berbagai wilayah-wilayah lain di Indonesia. Catatan historis juga menyebutkan bahwa perahu-perahu baik dari wilayah Sumenep dan Sampang pernah melakukan pelayaran hingga Singapura.⁴⁵ Bahkan, Stenroos menyebutkan bahwa perahu yang berasal dari Sreseh Sampang telah mengangkut garam sejak era kolonial hingga akhir

⁴²Wawancara dengan H. Sirat dan H. Musahran di Talango Sumenep, 4 November 2012.

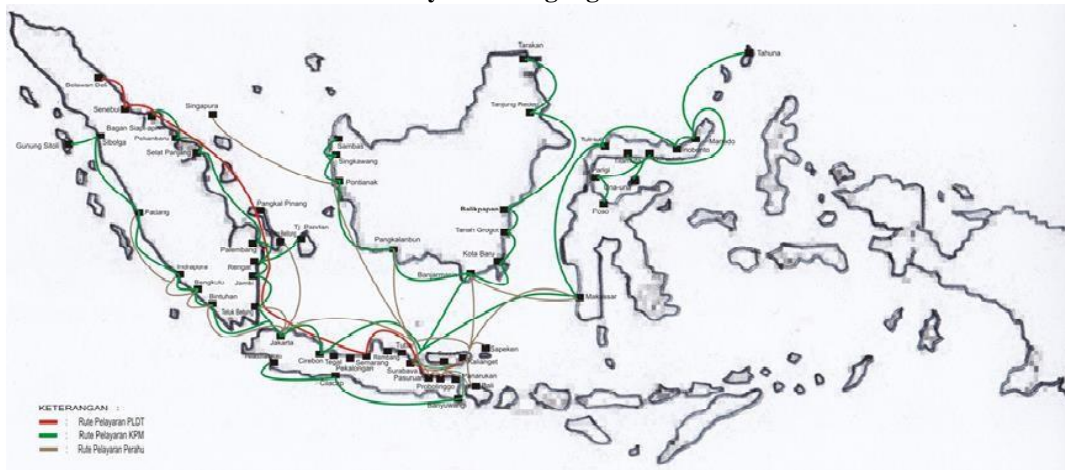
⁴³Wawancara dengan H. Sirat di Talango Sumenep, 4 November 2012 dan Maksum di Sreseh Sampang, 5 November 2012.

⁴⁴Wawancara dengan Maksum dan Sa'I di Sreseh Sampang, 5 November 2012.

⁴⁵ANRI, *op. Cit.*, hlm. CXLIII.

tahun 1960-an.⁴⁶ Keterlibatan mereka tentunya merupakan keberlanjutan dari pelayaran tradisional yang telah berlangsung sejak lama. Dalam konteks yang lebih besar, rute panjang hingga Singapura menggambarkan bahwa mereka lebih memilih melakukan perdagangan dengan Cina melalui Singapura terutama pada dekade kedua abad ke- 19 ketika Pemerintah Hindia Belanda menerapkan liberalisasi pelayaran dan perdagangan.⁴⁷

Gambar 3
Rute Pelayaran Pengangkutan Garam



Sumber: Diolah berdasarkan catatan kontrak perdagangan perusahaan garam pemerintah tahun 1951-1952 dan beberapa sumber lainnya

Pada era Republik, tantangan mulai muncul sejak tahun 1977 ketika pemerintah menerapkan kebijakan untuk melakukan standarisasi kualitas garam yang beredar di masyarakat. Hal ini bersamaan dengan ditunjuknya perusahaan garam pemerintah untuk menjaga stabilisasi dan standarisasi garam nasional. Situasi ini awalnya tidak menguntungkan bagi para petani garam yang hampir dipastikan tidak mampu memenuhi standar yang dibuat oleh pemerintah. Namun demikian, sistem ini tidak serta merta membunuh usaha petani maupun pengangkut karena pasar yang mereka ciptakan dalam rentang waktu yang lama masih menerima garam mereka.

Stenroos menyebutkan bahwa kebijakan stabilisasi dan standarisasi persediaan garam nasional memosisikan para pengusaha pengangkut garam mulai

⁴⁶Kurt Stenroos, *op. Cit.*, hlm. 11-12.

⁴⁷Edward L Poelingomang, *op. Cit.*, hlm. 143-144 dan 153-155.

terjepit sehingga mulai beralih kepada pengangkutan kayu dari Sumatera dan Kalimantan.⁴⁸ Namun, beralih kepada pelayaran kayu bukan merupakan satu-satunya opsi yang dipilih oleh para pengangkut garam. Hal ini dikarenakan bersamaan dengan dikeluarkannya kebijakan stabilisasi dan standarisasi persediaan garam nasional, pemerintah juga mengeluarkan kebijakan revolusi biru atau motorisasi pelayaran tradisional yang memosisikan pekerjaan sebagai nelayan tangkap ikan lebih menguntungkan.

Artinya, revolusi biru memberikan peluang kepada para pelaku pengangkutan garam untuk beralih menjadi nelayan tangkap ikan. Dalam konteks ini, perubahan orientasi ekonomi pengangkut garam menjadi nelayan terlihat jelas dari perpindahan ibukota Kecamatan di Desa Sreseh (terletak di wilayah pegaraman dan muara Sungai Raja) menuju Desa Labuhan yang sejak tahun 1980-an berkembang menjadi pusat pemukiman dan ekonomi nelayan tangkap. Sementara, opsi ekonomi yang lain sebagian dari mereka memilih bertahan dengan cara-cara lama atau memanfaatkan jaringan mereka terdahulu untuk mendapatkan pekerjaan di wilayah-wilayah yang sebelumnya menjadi tujuan pengangkutan garam.⁴⁹

Nama-nama seperti Muhammad di Bangka Belitung, Rasyid di Lampung dan Mat Imam di Kep. Seribu merupakan diaspora orang-orang Madura yang memilih menetap di wilayah baru. Mereka kemudian menjadi pintu masuk untuk pemuda-pemuda lain di desa mereka mencoba peruntungan di tanah seberang sekalipun sebagian di antara mereka melakukan pekerjaan yang tidak lagi berorientasi ke laut.⁵⁰ Contoh lain adalah Bahri yang menetap di Kep. Karimunjawa. Bahri berasal dari Pulau Raas Sumenep yang terakhir kali mengangkut garam sebanyak 40 ton menggunakan perahu golekkan menuju Pontianak pada tahun 1970-an. Pada pelayaran terakhirnya, Bahri mengalami kerugian dikarenakan harga garam yang seharusnya Rp 5 per kg hanya laku terjual Rp 2 per kg. Kerugian ini membuat Bahri mengurungkan niatnya untuk

⁴⁸Kurt Stenroos, *op. cit.*, hlm. 11-12.

⁴⁹Wawancara dengan H. Sirat dan H. Musahrani di Talango Sumenep, 4 November 2012.

⁵⁰Wawancara dengan Maksud dan Sa'i di Sreseh Sampang, 5 November 2012.

pulang ke Madura dan memilih menetap di Kep. Karimunjawa sebagai pengangkut kopra.⁵¹

Penggambaran lain tentang pola resiliensi ekonomi para pengangkut garam berdasarkan jaringan kekerabatan dapat dilihat di dalam kajian Stenroos. Stenroos menyebutkan seorang pengangkut garam dari Sreseh bernama H. Sidik memiliki kehidupan ekonomi yang baik yang dapat membeli rumah di Kalibaru, dekat Tanjung Priok. H. Sidik memiliki jaringan bisnis di Jawa Barat yang dikelola oleh anaknya bernama H. Ruffi'in setidaknya hingga tahun 1990-an. Pada saat garam mulai panen, H. Ruffi'in kembali ke Sreseh dan menghubungi agen dan nahkoda yang masih memiliki ikatan keluarga dengannya untuk segera melakukan pengangkutan garam yang sudah dipesan di Jakarta. Di Jakarta H. Ruffi'in memiliki agen untuk mengurus pemesanan garam yang merupakan keponakannya sendiri, agen di Cirebon adalah saudara ipar dan hampir semua nahkoda perahunya merupakan kerabat dan orang-orang yang dekat dengannya.⁵²

D. Kesimpulan

Garam merupakan komoditas penting bagi sebagian besar masyarakat yang tinggal di tepian Selat Madura. Sejak diberlakukannya sistem monopoli oleh Pemerintah Hindia Belanda hingga masa-masa setelahnya, garam menjadi sumber penghasilan utama Madura. Pembuatan dan pengangkutan garam kemudian menjadi aktivitas ekonomi padat karya yang melibatkan banyak pekerja termasuk para pengangkut garam yaitu para pelaut Madura yang berlayar menggunakan perahu Janggolan, Golekan ataupun Lete-Lete. Aktivitas pengangkutan garam kemudian menciptakan konektivitas dan menjadi media diaspora orang-orang Madura ke berbagai wilayah Indonesia. Mereka menciptakan peluang membangun jaringan ekonomi antar pulau dari pengalaman panjang mereka berdasarkan ikatan kekerabatan maupun ikatan desa. Sebuah jaringan ekonomi maritim yang

⁵¹Wawancara dengan Bahri di Kep. Karimun Jawa Jepara, tanggal 11 Mei 2013. Sementara itu, berdasarkan penetapan Pemerintah, harga garam kualitas I adalah Rp. 7 per kg dan garam kualitas II adalah Rp. 5. Artinya, garam yang dijual Bahri adalah garam dengan kualitas II. Terkait harga garam yang ditetapkan pemerintah tahun 1977-1981, lihat Tim Penyusun, *op. Cit.*, hlm. 56.

⁵²Kurt Stenroos, *loc. cit.*

terbentuk dari semakin intensifnya pembuatan dan pengangkutan garam di dalam ekologi pesisir Madura.

E. Daftar Pustaka

Buku

- ANRI, *Memori Serah Jabatan 1921-1930: Jawa Timur dan Tanah Kerajaan* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1978).
- Edward L. Poelinggomang, *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002).
- Gerrit J Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java Around 1775* (Leiden: KITLV Press, 1996).
- Huub de Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura". Ahmala Arifin (ed)., *Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura* terjemahan Arief B Prasetyo (Yogyakarta: LKIS, 2012).
- Huub de Jonge, "Monopolisasi dan Perlawanan: Negara dan Petani Garam di Madura". *Garam, Kekerasan dan Aduan Sapi: Esai-esai tentang Orang Madura dan Kebudayaan Madura* terjemahan Arief B Prasetyo (Yogyakarta: LKIS, 2012).
- Imam Syafi'i, "Persaingan Pengangkutan Garam di Selat Madura Tahun 1924-1957" (Jurnal Citra Lekha, Vol. XVII, No. 1 Februari 2013: 85-104).
- Kuntowijoyo, *Perubahan Sosial Dalam Masyarakat Agraris: Madura 1850-1940* (Yogyakarta: Mata Bangsa, 2002).
- Kurt Stenroos, "The Janggolan: Opportunity And Changing Perspectives in A Pesisir Society. Port, Ships and Resources: Maritime History of Indonesia in the Age of Transition, 1870 until Present", Royal Institute of Linguistics and Anthropology No. 15 (Leiden: 22-26 January 2001)
- Latif Bustami, "*Mosem Nemor Bhajra, Mosem Nembara' Laep Respon Petani Garam Madura Terhadap Gross Stress*" (2000: 245).
- M Masykur Ismail, "Kereta Api di Madura Tahun 1896-1929" (Skripsi Pada Ilmu Sejarah FIB Universitas Airlangga, 2007).
- M. C Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern: 1200- 2004* (Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta, 2005).
- Parwoto, "Monopoli Garam di Madura 1905-1920" (Tesis Magister Ilmu Sejarah pada Fakultas Ilmu Budaya UGM, 1996).

Peter Boomgaard, *Anak Jajahan Belanda: Sejarah Sosial dan Ekonomi Jawa 1795-1880* terjemahan Monique Soesman dan Koesalah Soebagyo Toer (Jakarta: KITLV dan Djambatan, 2004).

Peter Burke, *Sejarah dan Teori Sosial* terjemahan Mestika Zed dan Zulfani (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2011).

Tim Penyusun *Sejarah P.N. Garam tahun 1961-1981* (Kalianget: PT Garam, 1993).

Tsuyosi Kato, "Rantau Pariaman: Dunia Saudagar Pesisir Minangkabau Abad XIX" dalam Akira Nagazumi, *Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial-Ekonomi Abad XIX dan XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986).

Yety Rochwulaningsih, "Marginalisasi Petani Garam dan Ekspansi Ekonomi Global" (Bogor: Disertasi Doktoral Sosiologi Pedesaan pada Pascasarjana Institut Pertanian Bogor, 2008).

Arsip

Arsip Wawancara Imam Syafi'i tahun 2012-2013.

Catatan Perdagangan H. Sirat 1985-1986 (Arsip Pribadi H. Sirat)

Pelita Rakjat, edisi 21 Februari 1948. Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie (NIOD). Diakses pada 27 Desember 2012 pukul 19.06 wib.

Kepala Kantor Penjualan Hasil Tambang Negeri kepada Kepala Kantor Pusat Perusahaan Garam dan Soda Negeri tanggal 20 November 1952 tentang Penjualan 50.000 ton garam ke Jepang dari November 1952 sampai Juni 1953 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Singkatan Ichtisar Dari Perusahaan Garam Negeri tahun 1950, 1951 dan 1952 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat dari J. H Buitink Kepala Perusahaan Pengangkutan Laut dan Kali kepada Kepala Perusahaan Pembikinan Garam di Kalianget tanggal 18 November 1952 tentang perubahan nama PLDT menjadi PPLK (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat *de Inspecteur Voor de Vervoeren*, 1924, hlm. 10; 17 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat Kepala Perusahaan Negeri tentang Pertelaan Pengangkutan Garam dari

Kalianget dan tempat lain di Madura tahun 1951 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat Laporan Soewahjo yang menjabat Kepala Perusahaan Garam dan Soda Negara pada tahun 1958 tentang uraian pelayaran PGSN (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat Mr. G. Sanderse kepada *Hoofd der Opium en Zoutregie* tahun 1939 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Surat Mr. G. Sanderse kepada Kepala Perusahaan Garam Negeri tahun 1952 tentang tuntutan pengangkutan garam oleh KPM (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).

Verslag Betreffende de Opium en Zoutregie en de Zoutwinning over het jaar 1935 (Arsip Daerah Provinsi Jawa Timur).



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

**‘Kota Perikanan yang Hilang’: Bagan Siapi
Api dari Kolonial Ke Reformasi**

**Azmi Fitrissia, Ph.d dan Wannofri
Samry, Ph.D**



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

**‘KOTA PERIKANAN YANG HILANG’:
BAGAN SIAPI API DARI KOLONIAL KE REFORMASI
Oleh: Azmi Fitriasia, Ph.D dan Wannofri Samry, Ph.D**

Abstrak

Bagan Siapi Api merupakan sebuah kawasan yang terletak di pantai timur Sumatera. Kota ini pernah mengalami kejayaan dalam bidang perikanan. Jaringan perdagangan ikan Bagan Siapi Api pada zaman kolonial meliputi benua Asia. Tetapi terjadi kemunduran semenjak tahun 1940-an. Bahkan tidak berkembang lagi sebagai kota pelabuhan. Semenjak tahun 1970-an kota ini seakan menjadi ‘kota yang hilang’, Ia hampir tidak dikenal lagi oleh masyarakat Indonesia.

Fokus kertas kerja ini melihat periodisasi perkembangan dan kemunduran Bagan Siapi Api dalam periode Kolonial Belanda dan Indonesia merdeka. Pertanyaan yang penting adalah bagaimana perkembangan dan kemunduran itu terjadi?. Bagaimana merevitalisasi kota ini?

Kertas kerja ini merupakan studi sejarah dengan pendekatan sosial ekonomi. Dimana perkembangan ekonomi memberi pengaruh besar terhadap dinamika kota. Sumber-sumber yang akan digunakan dalam kertas kerja ini terdiri dari sumber pemerintah kolonial dan pribumi baik tulisan, foto maupun sumber lisan.

Keyword : Bagan Siapi Api, perikanan, ekonomi, kolonial, Indonesia

I. PENDAHULUAN

Pantai Timur Sumatera meski telah dikenal oleh orang Eropa sejak kontak pertama dengan Asia Tenggara, namun perubahan drastis pada wilayah ini terjadi sekitar abad 19 (paska perjanjian Inggris dengan Belanda 1871).¹ Wilayah ini semakin terbuka, bukan saja dalam bidang perkebunan, tapi meluas ke sektor lainnya. Satu diantara daerah perikanan yang mendapatkan perhatian besar dari kolonial Belanda adalah Bagan Siapi-Api.²

Bagan Siapi-Api menjadi daerah penghasil ikan terpenting di Hindia Belanda semenjak tahun 1890-an. Laporan serah terima jabatan C. J. J van Naar mulai mencatat bahwa tahun 1898 telah diekspor ikan dari Bagan Siapi-Api sebanyak 12.729.123 ton.³ Jumlah ini terus meningkat pada tahun-tahun berikutnya. Jenis produksi yang diekspor

¹ William Joseph O’Malley, “Indonesia di Masa Malaise: Suatu Studi terhadap Sumatera Timur dan Yogyakarta di tahun 1930-an”, dalam *Majalah Prisma no. 8*, 8 Agustus 1983.

² Wilayah pantai Sumatera yang penting karena kekayaan ikan dan tempat persinggahan bagi kapal-kapal pada masa kolonial adalah Sabang dan Langsa (Atjeh Onderhoorigheden), Padang dan Pariaman (Sumatra Westkust), Sibolga (Tapanuli), Deli, Serdang, Langkat, Asahan, Tanjung Pinang, Karimun, Lingga (Riaou en Onderhoorigheden), Bengkalis, Bagan Siapi-Api, Palembang (Palembang), Muntok, Utara Bangka, Pangkal Pinang, Selatan Bangka, Tanjung Pandan (Bangka en Onderigheden), Teloek Betoeng (Lampongsche Districten), dan Kroe (Bengkoelen) lihat dalam *Statistiek van De Scheepvaart in Nederlansch-Indie over Het Jaar 1935*, (Batavia : Gedrukt door Drukkerij F. B. Smits, 1936), hlm. 176.

³ *MvO Onderafdeeling Bagan Siapi-Api. Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera*, J. C. C. van Naar, 1934-1946.

terutama ikan kering, ikan asin, udang kering, dan trasi. Kemudian catatan A.F.A. Van Zijel de Jong menguraikan tentang ekspor ikan segar ke Singapura dan Kuala Lumpur tahun 1929.⁴ Di Hindia Belanda Pulau Jawa paling banyak mengkonsumsi ikan Bagan Siapi-Api.⁵ Sementara Pulau Madura dan Bagan Siapi-Api bersifat tukar produksi.⁶ Bahan pengawet ikan-garam sebagian besar didatangkan dari Madura. Hal yang sama sebenarnya juga berlangsung untuk beberapa wilayah di Asia. Tenaga kerja industri perikanan umumnya didatangkan dari Fukian-Cina. Sebagian besar penduduk Bagan Siapi-Api tahun 1930 adalah buruh Cina.⁷ Begitu juga ‘garam gelap’ datang dari Eden-Saudi Arabia, beras diimpor dari Thailand dan Burma. Bagan Siapi-Api berubah menjadi ‘kota ikan’ dengan multi etnis, dimana orang Tionghoa paling dominan.⁸ Kedudukannya telah disamakan dengan Bergen-Nourwegia, bahkan sebuah sumber menilai pelabuhan penangkapan ikan terbesar di dunia.⁹ Bagan Siapi-Api awal abad 20 akhirnya bertumbuh dengan ruang-ruang kota yang hampir secara keseluruhan diawali dan mendukung sektor perikanan. Bagan Siapi-Api satu-satunya tempat dengan penerangan listrik dan saluran air pada kompleks perumahan penduduk.¹⁰ Sejumlah besar sepeda di jumpai bukan hanya di Tanah Putih Ibu Kota Bagan Siapi-Api, tapi juga di kampung-kampung. Hal yang menarik kiranya mengapa kemudian terjadi kemunduran perikanan di Bagan Siapi-Api? Seterusnya bagaimana merevitalisasi kota ikan Bagan Siapi Api?

II. KOTA PERIKANAN BAGAN SIAPI -API

II. A. PERTUMBUHAN INDUSTRI PERIKANAN

Pertumbuhan perikanan di Bagan Siapi-Api terutama disebabkan potensi alam dan lingkungan Bagan Siapi-Api. Demikian juga beberapa kebijakan kolonial seperti aturan penangkapan, investasi, tenaga kerja-migrasi, sistem tender garam dan perdagangan. Baiklah kita lihat potensi alam dan lingkungan Bagan Siapi-Api.

⁴ *MvO*, De Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera, A. F. A van Zijel de Jong, 1929.

⁵ Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*. Yogyakarta: Yayasan Pustaka Nusantara-Perwakilan KITLV, 1996. hlm.173.

⁶ Pieter Creutzberg & J. T. M van Laanen, *Sejarah Statistiek Ekonomi Indonesia*. (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987), hlm. 52.

⁷ Data tahun 1920 jumlah penduduk Bagan Siapi-Api 29.897 orang dan tahun 1931 melonjak menjadi 43.640 orang. Diolah dari data ENI Tweed Drukmenegesteld Door Mr dr Paulus ond Hoofdaenbtenaar J. Martinus Nishoft, Leiden, 1917, hlm 103, *MvO* . A. Te Velde tahun 1925 dan Tideman “ Land and Volk Bengkalis ‘ dalam *TNAG*, 1930, hlm. 816

⁸ *MvO* Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatra, van Baakbergen, 1931. Lihat juga *MvO* A. Te Velde tahun 1925, *ENI* Tweed Drukmenegesteld Door Mr. Dr. Paulus and Hoofdeanbtenaar J. Martinus Nishort Leiden, 1917, hlm 103.

⁹ The Siauw Giap, “Socio – Economic Role Of The Chinese in Indonesia, 1820-1940” dalam Angus Maddison, Ge Prince ed. *Economic Growth in Indonesia 1820-1940*. (Netherlands : Forris Publications Holland, 1989). hlm. 179

¹⁰ G. Messet..... hlm. 126

Bagan Siapi-Api yang menjadi bagian dari *Afdelling Bengkalis Residensi* Pantai Timur Sumatera sesungguhnya hanyalah sebuah *onderafdeeling* yang terdiri dari 3 (tiga) onderdistrik.¹¹ Namun wilayah ini merupakan daerah pantai dan muara sungai di Selat Malaka.¹² Sungai penting yang mengalir di wilayah ini meliputi Sungai Kubu, Sungai Rokan, Sungai Sinaboi, Sungai Dacon, dan Sungai Besar. Diantara sungai-sungai tersebut Sungai Rokan merupakan sungai yang paling besar. Sungai ini bisa dilayari dengan baik dalam semua kondisi.¹³ Tempat pendaratan di Pantai Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, terutama di daerah Sungai Kubu (sebelah Utara Sungai Rokan). Afdeeling Bengkalis secara umum kaya dengan hutan, Onderafdeeling Bagan Siapi-Api kaya rotan, lilin, madu, dan kurang lebih 80 jenis kayu.¹⁴

Berdasarkan topografi dasar lautnya, pantai Bagan Siapi-Api tergolong Paparan Sunda.¹⁵ Pada umumnya, laut di Paparan Sunda berpantai landai, topografi dasar laut yang rata, berlumpur, dan dangkal. Ciri lain dari Paparan Sunda adalah tingkat kekeruhan air yang cukup tinggi. Kadar seston di perairan Paparan Sunda rata-rata lebih tinggi dari kadar seston di perairan laut di Indonesia Timur. Di perairan Paparan Sunda kecerahan terendah 2m tertinggi 20m. Di perairan laut dalam Indonesia timur terendah 5m, dan tertinggi selalu di atas 20m.¹⁶

Barangkali dapat disebutkan makin kaya suatu perairan dengan plankton maka makin kaya pula sumber daya ikan daerah itu.¹⁷ Pola persebaran plankton sangat mempengaruhi pola persebaran ikan. Fitoplanton hidup hampir di setiap permukaan laut sampai kedalaman sekitar 100 m, yakni yang masih terdapat energi

¹¹ *Besluit*, No. 4, 1 November 1898. *Bijblad op Het Staatblad van Nederlandsche Indie*, No. 7000, 1909

¹² D.G. Stibbe....., hlm.44

¹³ *MvO De Onderafdeeling Bagan Siapi-api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust Van Sumatera*, van A. Te Velde, 5 Januari 1925

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Perairan Indonesia dapat dikelompokkan atas tiga golongan Paparan Paparan Sunda, Paparan Sahul dan laut dalam Indonesia. Paparan Sunda meliputi perairan yang menghubungkan pulau-pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan dengan daratan Asia, yakni yang meliputi laut Cina bagian selatan, Selat Malaka, Laut Jawa dan Teluk Thailand dalam A. Soegiarto dan S. Birowo, "Atlas Oseanologi Perairan Indonesia dan Sekitarnya", jilid 1 (Jakarta: Lembaga Oseanologi Nasional-LIPI, 1975), hlm.5. dalam Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*. (Yogyakarta : Yayasan Pustaka Nusantara dan KITLV, 1996) hlm. 24

¹⁶ *Ibid*.

¹⁷ Berdasarkan berbagai studi tentang biologi laut, secara garis besar binatang laut dapat dikelompokkan ke dalam tiga kelompok. Selain plankton, dua kelompok lainnya adalah bentos, dan nekton. Bentos adalah binatang-binatang yang terikat pada dasar laut. Sedangkan nekton adalah binatang-binatang yang berenang, mempunyai gerak sendiri. De Zeen van Nederlandsch Oost-Indie, (Laiden: Brill, 1992), hlm 215; H.C Delsmen dan J.D F Handenberg, *de Indische Zeevisschen en Zeevisscherij*, (Batavia-Centrum : Visser, 1934), hlm 20-22. *Ibid.*, hlm.27. Lihat juga E.H. G Dobby, *Southeast Asia*. University of London Press LTD warwick Square, London, E C4,..... hlm. 360

matahari.¹⁸ Fitoplanton, zooplankton bahan makanan utama bagi berbagai jenis ikan. Diperkirakan bahwa kurang lebih $\frac{3}{4}$ produksi protein di laut terdapat pada zooplankton.¹⁹

Volume Zooplankton (cc/1000m³) di laut Cina Selatan misalnya rata-rata relatif tinggi, yakni 273 cc. Di sebelah laut pulau Bangka ke arah Sumatera terutama Bengkulu/ Bagan Siapi-Api kepadatannya justru lebih dari 500cc. Tingginya populasi plankton di perairan Paparan Sunda disebabkan oleh melimpahnya bahan makanan di dalam air, yang terbawa dari berbagai senyawa dari daerah hulu sungai, dan juga oleh karena proses pengadukan. Perairan muara sungai Rokan misalnya merupakan muara sungai yang paling kaya mengandung plankton.²⁰ Begitu pula pengaruh arus gelombang sangat kuat ke arah Sabang/ Singapura mendorong kembali ke muara lebar sungai Rokan, pada gelombang surut ikan kembali terdorong menuju laut.²¹

Sudut pandang geo-ekonomi menunjukkan wilayah ini potensial bagi perdagangan. Perairan ini berperan sebagai penghubung antara “negeri di atas angin” (yakni sub-benua India di sebelah barat laut, persis dan negeri Arab, pulau Jawa dan pulau-pulau Nusantara lainnya sebelah timur (negeri di bawah angin), dan Muangthai, Vietnam serta Asia Timur di sebelah Utara. Oleh sebab itu sejak dahulu penguasaan perairan tersebut merupakan tujuan utama dari setiap kekuatan politik yang muncul di sini dari masa ke masa.²²

Potensi dasar Bagan Siapi-Api mendorong kolonial Belanda memberlakukan kebijakan keimigrasian. Berdasarkan pengalaman Deli penduduk pribumi relatif sulit dijadikan tenaga buruh.²³ Kebijakan migrasi Cina akhirnya mendatangkan orang Cina Hokkian, Tanwa atau Amoy dan Orang Cina Tiaucu dari Teng Hai dan Hai Jip.

¹⁸ Plankton, Het Nederlandsche Zeewezen, 1911, hlm.180-183; De Zeeen...., 1992. hlm. 214-215. Masyhuri, *Ibid*.

¹⁹ A. Soegiarto dan S. Birowo, Atlas, 1, 1975, hlm. 59. Masyhuri....., hlm. 28

²⁰ Secara Individual, Muara sungai Rokan sangat kaya akan Ikan, meskipun jumlah spesies di daerah ini tidak banyak bila dibandingkan dengan spesies di daerah tropis umumnya. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di daerah ini, Hardenberg mencatat ada 149 jenis spesies ikan. Dari jumlah ini sebanyak 80 spesies yang dapat ditemukan setiap saat di daerah muara sungai, dan dari 80 spesies ini sebanyak 50 spesies yang dikenal secara umum. Sementara spesies sisanya merupakan tamu-tamu musiman. D.J.F Hardenberg, "The Fishfauna Of the Rokan Mouth, *Treubia*, 13, 1931, hlm.98 dalam Masyhuri....., hlm.30.

²¹ C.J Bottemanne, "De Indische Zeevisscherij" dalam *Kolonial Tijdschrijf*, Vierent-Twintigste Jaargang, 1935, hlm.444. lihat juga G. Masset, "Het Visscherijbedrijf te Bagan Siapi-Api" dalam *de Indische Gids*., negen en Vijftigste jaargang, 1937. hlm. 131.

²² A.B.lapian, "Jambi dalam Jaringan Pelayaran dan perdagangan Masa Awal"- (makalah Seminar Sejarah Melayu Kuno kerjasama pemda Tingkat I propinsi Jambi dengan Kantor Wilayah Depdikbud 7-8 Desember 1992.

²³ Karl J. Pelzer, (terje) *Toean Keboen dan Petani : Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*. (Jakarta: Sinar Harapan, 1985), hlm. 19.

Juga ada beberapa orang Shantung datang bersama dari Hailam dan Kanton.²⁴ Buruh industri perikanan Cina ini datang dengan kontrak penyalur yang dimotori orang Cina juga melalui Singapura. Sebenarnya kedatangan orang Cina lebih awal yaitu abad 1 Masehi. Kedatangan orang Cina ini melalui kontak dagang dengan penduduk pribumi. Mereka dengan sekoci membeli ikan di Malaka. Demikian pula hubungan penduduk pribumi dengan Siam mengakibatkan migrasi spontan orang Cina. Namun kebijakan migrasi Belanda abad 19 paling besar. Mereka kemudian membentuk perkampungan-perkampungan di Bagan Siapi-Api seperti di Senaboi, Panipahan dan Ibukota Bagan Siapi-Api.²⁵

Orang-orang Cina secara ekonomis merupakan kelompok terpenting Di Bagan Siapi-Api. Pada umumnya terlibat dalam sektor penangkapan ikan atau perikanan.²⁶ Selain itu mereka juga terlibat pada sektor pendukung perikanan seperti pabrik es, pabrik peti trasi, galangan kapal, dan pengangkutan. Sebagian kecil lainnya bekerja pada usaha panglong, dan perkebunan. Pada sektor penangkapan ikan mereka menjadi investor, pedagang ikan, pemilik alat penangkap dan nelayan buruh.²⁷ Para investor sering disebut *patcher* yang juga pemborong garam dan pedagang besar. Para *patcher* menyalurkan modal mereka diantaranya kepada pemilik alat tangkap. Pemilik alat tangkap ini dikenal dengan sebutan *toke*. Orang-orang pribumi dikatakan sebagai nelayan tetapi sulit ditangkap kategorisasinya.²⁸ Karena disebutkan hanya menyetorkan hasil tangkapannya kepada nelayan Cina. Berkemungkinan mereka hanya nelayan yang hanya memiliki alat tangkap sederhana dan mengoperasikannya sendiri. Keterbatasan ini mempersulit gambaran organisasi penangkapan ikan milik pribumi. Sungguh berbeda, karena banyak sumber menyebutkan tentang organisasi penangkapan milik orang-orang Cina.²⁹

Di Bagan Siapi-Api organisasi penangkapan ikan orang Cina disebutkan bangliau. Bangliau adalah suatu organisasi yang terdiri dari para *toke* sebagai kepala dan buruh-buruh nelayan. *Toke* bangliau merupakan pemilik perahu dan jala sedangkan nelayan buruh sebagai penyedia tenaga bagi penangkapan dan pengolahan ikan. Para *toke* tergabung dalam kongsi.

²⁴ J. Tideman, hlm 803. Lihat Juga Victor Purcell, *The Chinese In Southeast Asia*. (London, Kuala Lumpur, Hongkong : oxford University press, 1965), hlm. 388

²⁵ G. Masset,, hlm. 129

²⁶ Victor Prcell, *Ioc. Cit.*

²⁷ Para investor sering disebut *patcher*. *Patcher* di samping pelepasan uang, mereka juga pemborong garam yang ditunjuk oleh pemerintah kolonial. Mereka menyalurkan modal kepada pedagang ikan dan pemilik alt tangkap yang dikenal dengan istilah *toke*. *Toke* sendiri selain sebagai kepala bangliau adalah kreditor bagi nelayan buruh H.

²⁸ *MvO* H.D Moyelfoldt,.....1937.

²⁹ H. Ten. Hage,, hlm. 110.

Kongsi Bantong merupakan lembaga terkuat di Bagan Siapi-Api yang memiliki 14 galangan kapal.³⁰

Di perairan Bagan Siapi-Api kurang lebih 25 jenis alat tangkap dioperasikan.³¹ Semua jenis alat tangkap jermal paling dominan.³² Angka statistik tidak periodik ditemukan. Informasi P.N van Kempen menyebutkan bahwa pada akhir abad ke 19 di Bagan Siapi-Api beroperasi sebanyak 500 buah jaring apung sementara jermal hampir memenuhi seluruh perairan daerah ini.³³ Pada kolonial verslag tahun 1909 tertulis pada wilayah ini telah dioperasikan sebanyak 5000 buah tongkang dari berbagai berat.³⁴ Tahun 1927 dijelaskan bahwa pemerintah kolonial Belanda telah memberi izin pula bagi 339 jermal dan 535 bubu.³⁵

Kehadiran Belanda di Sumatera Timur secara tidak langsung telah membongkar kekayaan alam yang terpendam. Produk ekspor tembakau misalnya bagian terpenting.³⁶ Ditinjau dari sudut pandang biaya pengangkutan hasil industri perikanan Bagan Siapi-Api akan lebih ringan dengan hidupnya sektor industri, pertanian dan perkebunan di Pantai Timur Sumatera. Begitu pula keberadaan Inggris di Singapura juga cukup berarti bagi wilayah ini.³⁷ Sebagai pelabuhan internasional, telah merubah jalur dan jaringan perdagangan abad ke-19.³⁸ Awal abad ke-20 Inggris mengembangkan pelabuhan Singapura sebagai tempat penjualan hasil produksi pertanian maupun pertambangan Malaya dan Muangthai. Jalan sungai

³⁰ *MvO De Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oost-kust van Sumatera, van C. Baakberger, 1931*

³¹ J.F.F. Handberg, "the Fish-fauna...., 1931, hlm. 81. Dalam Masyhuri, *op. cit.*, hlm.46. Sumber lain yang juga berbicara tentang ini adalah *Kolonial Verslag, 1909. MvO Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera Th. W. Grondijs, 7 April 1926. MvO Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatra A. Nijs 1926, MvO Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera A. F.A van Zijel de Jong, 1929.*

³² Jenis alat lainnya seperti bubu, bagan, pancing rawai (rawe atau jala dorong), payang pinggir, jaring, tuba, guguh, bangpo/ kelong, tempirai, tenggalak, ambai, jala pukut (songkok), pengerih, tampoh dan jaring apung serta tingkah (tongkang). Mochtar Ahmad, "Tehnologi Bahri", dalam S. Budi Santoso dkk, *Masyarakat Riau dan Kebudayaannya*" (Pekanbaru: Pemerintah Propinsi Daerah Tk I Riau, tanpa tahun), hlm. 206

³³ Tentang harga jermal merupakan yang termahal dari semua jenis alat tangkap yaitu Jermal besar f6400, jermal kecil f3850. Lihat dalam P. N van Kempen, "Aanteekeninggen..." 1909 dalam Masyhuri, hlm.46.

³⁴ *Kolonial Verslag, 1909, hlm. 271.* Lihat Juga H. Ten. Hage, "Verbetering der Visserij op Java de Buitenbezittingen" dalam *TEG. Eerste Jaargang, 1910, hlm. 110.*

³⁵ *MvO A.F.A van Zijel de Jong.....1929*

³⁶ Lebih jauh baca Karl. J. Pelazer (terj), *op. cit.*, hlm. 51-64. juga Thee Kian -Wie, *Plantation Agriculture and Exsport Gront an Economic History of East Sumatera, 1863-1942* (tanpa kota terbit : LEKNAS LIP, 1977). hlm. 1-43

³⁷ Safian Hussain, Mohd Tahni ahmad, John jaafar, *Sejarah Kesusteraan Melayu.* Jilid I. (Kuala Lumpur :Dewan Bahasa dan Pustaka Kementrian Pelajaran Malaysia, 1981), hlm.5.

³⁸ William Joseph O'Malley, "Indonesia Di Masa Malaise: Suatu Studi Terhadap Sumatera Timur dan Yogyakarta", dalam *Majalah Prisma*, no. 8, 1983, hlm. 39.

yang sebelumnya menjadi penghubung antara Malaya dan Singapura secara perlahan ditambah dengan jalur kereta api. Begitu pula Singapura dilengkapi dengan tempat pendaratan pesawat udara, sehingga Singapura menjadi pelabuhan perantara terbesar di dunia.³⁹ Mengalahkan posisi pelabuhan lain di Asia Tenggara termasuk pelabuhan-pelabuhan Hindia Belanda.

Faktor jarak yang dekat dan keberadaan pelabuhan Singapura menjadikan hasil produksi Bagan Siapi-api dipasarkan ke wilayah lain di Indonesia dan ke luar negeri. Ekspor terpenting Bagan Siapi-Api adalah ikan kering, ikan asin, udang, terasi, kulit udang, sirip ikan sebagai rubuk bagi tanaman lada, ikan busuk (makan babi), gelembung dan kerang. Namun dari semua itu yang terbesar diekspor adalah ikan kering, ikan asin, udang, dan trasi. Produksi Bagan Siapi-Api dikirim ke Jawa, Madura, dan beberapa daerah lainnya di wilayah Hindia.⁴⁰ Sementara ekspor ke luar negeri meliputi, Singapura, Penang, Malaka, Siam dan Cina terutama Hongkong dan Amoi.⁴¹ Namun sejauh ini data rincian jumlah ekspor Bagan Siapi-Api ke tiap-tiap negara-luar negeri pertahun belum terungkap.

Ada beberapa faktor yang mendukung terjadinya jaringan ini seperti misalnya adanya hasil produksi daerah yang menjadi konsumen. Madura merupakan satu daerah sumber garam industri perikanan Bagan Siapi-Api. Siam misalnya selalu menjadi pemasok bagi kebutuhan beras selain Rangon. Walaupun pada akhirnya ekspor ikan terhenti ke Siam akibat cukai impor tinggi.⁴² Perdagangan beras antara Siam dan Bagan Siapi-Api, begitu dengan Cina melibatkan pedagang Singapura.⁴³ Selama tahun 1928 dan tahun 1929 impor beras dari Siam masing-masing tercatat 9.928.800 (f 1.489.370) dan 4.427.100 senilai f664.065 harga beras impor ini di Bagan Siapi-Api berkisar antara f6 sampai f10. Dibandingkan dengan harga beras lokal tidak beda jauh (1,5 / pikul). Tahun 1930 juga tercatat impor beras sebanyak 45.908 karung(100kg) senilai f 646.620. Selain beras juga diimpor bahan makanan, berbagai barang rumah tangga, minyak bumi, bensin, dan barang-barang lain milik Dinas PU⁴⁴. Total ekspor industri perikanan Bagan Siapi-Api menunjukkan awal perkembangan tahun 1900.

³⁹ Suwirjadi, *Negeri Melaju*. (Jakarta, Amsterdam: Djambatan, 1952), hlm,17

⁴⁰ Th. J. Odenkirshen, "Ned Indie Bezit in Bagan Siapi-Api een Groot Visscherijbedrijit, Dat Voor Een Groot Gedeelte in de Behoef te van Ned-Indie Voorziet. De Totale Uitvoer Uit Bagan Siapi-Api van Naar Plaatsen Gelegen Binnen Ned-Indie VoltgNiernevens" dalam *Economic Weekblad*, 3e jargang No. 48, November 1934, hlm 187. Lihat juga H. Ten Hage, *Loc. Cit. MvO A. A van Zijel de Jong.....1929., MvO C. Baakbergen.....1931, MvO A. te Velde.....1925.*

⁴¹ Th. J. Odenkirshen, *Ibid.*, lihat juga G. Masset,....., hlm. 134. Lihat juga "Encyclopedia hlm. 103.

⁴² G. Masset....., hlm. 132

⁴³ *MvO* van C. Baakbergen.....1931.

⁴⁴ *Ibid.*

Terus menanjak menuju pertumbuhan rata-rata hingga tahun 1930.⁴⁵ untuk lebih jelas dapat lihat tabel berikut.

Tabel 2.1. Eksport ikan Bagan Siapi Api tahun 1898-1930

No	Tahun	Ikan Kering	Ikan Masin	Udang Kering	Belacan	Jumlah /kg
1.	1898	12,728,123	?	?	?	12,728,123
2.	1899	12 578,435	?	252,251	129,009	12,968,695
3.	1900	12,078,635	?	268,998	193,946	12,541,579
4.	1901	18,023,359	?	390,647	69,980	19,104,986
5.	1902	19,747,028	403,696	1,600,000	?	43,349,218
6.	1903	23,850,350	?	1,447,770	2,051,400	26,541,410
7.	1904	25,170,663	412,844	639,660	?	29,138,328
8.	1905	25,170,663	520,395	2,765,932	?	29,843,549
9.	1906	23,893,188	683,555	4,152,491	?	31,234,077
10.	1907	23,237,984	863,555	6,657,334	?	31,216,197
11.	1908	20,428,178	1,225,158	7,114,658	?	29,986,441
12.	1909	20,037,538	1,253,190	8,333,105	19,152,000	31,463,419
13.	1910	18,236,729	1,177,582	10,172,691	19,600,000	28,795,579
14.	1911	18,271,017	?	9,381,268	12,790,000	57,948,280
15.	1912	19,200,000	?	3,193,242	21,500,000	59,800,000
16.	1913	20,400,000	?	1,126,502	21,500,000	33,990,000
17.	1914	40,700,000	?	900,000	19,100,000	64,450,000
18.	1915	47,600,000	?	800,000	8,400,000	71,500,000
19.	1916	19,200,000	1,400,000	?	?	8,700,000
20.	1918	?	?	?	10,300,000	8,700,000
21.	1919	?	?	1,250,000	9,700,000	10,300,000
22.	1920	22,800,000	9,600,000	1,000,000	18,092,846	43,770,000
23.	1921	22,670,000	9,700,000	1,200,000	10,550,000	42,720,000
24.	1922	47,056,500	18,900,000	1,070,000	11,990,000	94,631,363
25.	1923	21,280,000	10,550,000	666,000	13,360,000	43,080,000
26.	1924	21,690,000	11,990,000	830,000	14,350,000	47,340,000
27.	1925	24,060,000	13,370,000	852,000	12,670,000	51,470,000
28.	1926	?	?	800,000	17,500,000	14,350,000
29.	1927	?	?	1,670,000	17,350,000	24,000,000
30.	1928	?	?	?	50,000	17,500,000
31.	1929	?	?	680,000	?	52,160,000
32.	1930	?	?	?	?	48,530,000

Sumber: Diolah dari C. J. J. Naar, 1946. "Memorie van Overgave, de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkulu, Gouverneur Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Indonesia. Jakarta., Baakbergen, C. 1931. "Memorie van Overgave de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkulu, Gouverneur Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Indonesia. Jakarta., Th. W. Grondijs., 1926. "Memorie van Overgave, de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkulu, Gouverneur Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Indonesia. Jakarta., Zijel De Jong, A. F. A. van. 1929. "Memorie van Overgave de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkulu, Gouverneur Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., *Majalah TBB*, 1912, hlm. 422, *Nederlands Indie*. 1911. *Kolonial Verslag*. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta, hlm. 248., *Nederlands Indie*. 1914. *Kolonial Verslag*. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta, hlm.116-117., *Nederlands Indie*. 1915. *Kolonial Verslag*. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., hlm. 208., *Nederlands Indie*. 1916. *Kolonial Verslag*. hlm.206 Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., *Nederlands Indie*. 1917. *Kolonial Verslag*., hlm. 24. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., *Nederlands Indie*. 1923. *Kolonial Verslag*. hlm. 16. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., *Nederlands Indie*. 1924. *Kolonial Verslag*. hlm.190. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., *Nederlands Indie*. 1925. *Kolonial Verslag*. hlm.195.Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

Kemudian berdasarkan variasi ekspornya terlihat kuantitas terbanyak adalah ikan kering. Disusul trasi, udang kering dan ikan asin. Kecuali Jawa dan Madura wilayah lain sangat terbatas statistik kronologi produksi pertahun. Tetapi menurut A.Te.Velde pasar di Jawa-Hindia Belanda memiliki daya serap paling tinggi bagi produksi ikan Bagan Siapi-Api

⁴⁵ *Kolonial Verslag*, 1917, hlm 206.

semenjak tahun 1924 bahkan setelah tahun 1930.⁴⁶ Pemasaran ikan ke luar telah menggunakan kapal milik kolonial Belanda, milik asing seperti Cina, Inggris, Jerman dan Jepang.⁴⁷ Alat transportasi yang digunakan untuk daerah pedalaman seperti sampan dan perahu motor rata-rata dikuasai oleh Belanda dan orang Cina.⁴⁸

Sirkulasi kapal-kapal pengangkut produksi relatif cukup dan bergerak dalam periode waktu yang tetap. Tahun 1926 di sungai Rokan masih terdapat 5 kapal motor di desa-desa pantai yang melayani serbuan kapal yang akan ditarik ke laut, 150 sampan nadi, 300 bedar toke Cina (perahu muat besar terutama bagi pengangkutan pelabuhan) dan sekoci, serta oleh 2 perahu Cina (sambungan mingguan di Singapura)⁴⁹. *MvO* Bengkalis menguraikan 4 buah KPM kecil dan 4 buah KPM 1 yang melayari laut.⁵⁰ Kapal-kapal ini ada yang bermuatan 100 dan 200 tonase, dan berukuran 1400 ton.⁵¹ Data statistik kapal-kapal di Hindia Belanda tahun 1930 menunjukkan jumlah kapal-kapal yang datang ke pelabuhan Bagan Siapi-Api dapat digolongkan atas kapal-kapal uap, kapal motor dan kapal layar. Kapal-kapal ini milik Belanda (KPM), Inggris (Ho Hong S.S. Co. , Hoe Aik St dan lain-lain) Cina dan Siam. Jumlah keseluruhan kapal-kapal yang berlayar keluar negeri dan singgah di Bagan Siapi-Api adalah 265 terdiri dari 39 kapal uap, 226 kapal layar. Untuk kapal yang berlayar hanya di dalam negeri sebanyak 2040 terdiri atas 210 kapal uap, 55 kapal motor dan 1775 kapal layar. Dengan demikian sebanyak 2305 kapal singgah di Bagan Siapi-Api.⁵² Pelaku perdagangan di Bagan Siapi-Api seperti Kolonial Belanda, orang Cina, Inggris, Siam, Singapura, Malaya (Malaka dan Penang), Jepang, Jerman dan penduduk pribumi. Kehadiran Belanda memberikan kebebasan bagi orang-orang asing terlibat dalam perdagangan. Hal ini didorong oleh kepentingan yang tersembunyi Belanda, keuntungan akan pajak. Namun Orang Cina dianggap Belanda sebagai kelompok yang tepat untuk menyelesaikan masalah perpajakan.

Secara temporal keterlibatan orang Cina dalam perikanan di Bagan Siapi-Api telah berlangsung sebelum kedatangan Kolonial Belanda. Mereka bukan saja sebagai pedagang pengecer, nelayan buruh tetapi tampil sebagai pemilik modal. Kemudian meskipun

⁴⁶ Sutejo K. Widodo, "Kajian Awal Terhadap Perikanan Laut Bagan Siapi-Api tahun 1940-1990: suatu Studi Perkembangan Center Periphery". *Makalah*, (Seminar Sejarah Ekonomi Indonesia di fakultas Sastra Universitas Gadjadara Yogyakarta), 25 Mei 1996. hlm.7.

⁴⁷ Samengesteld bij het Hoofdkantoor van Scheepvaart, *Statistik van De Scheepvaart in Nederlandsch-Indie Overheat Jaar 1930*. (Batavia : Gedrukt bij Rouyok & co., 1931) hlm. 36.

⁴⁸ *MvO* A. Te Velde.....1925

⁴⁹ *MvO* van Baakbergen.....1931

⁵⁰ *Mvo* A. F.A van Zijel de Jong,1929

⁵¹ "Bagan Siapi-Api, het Groote Visschersdrop op Sumatera" dalam *TNAG*. Deel. XXVI, 1909, hlm. 844. Lihat juga *MvO* A. F. A Van Zijel de Jong.....1929.

⁵² Semengested Bij Het Hoofkantoor van Scheepvaart....., hlm.35.

disebutkan pedagang dari Malaka dan dari Singapura tapi pelakunya tetaplah dari etnis Tionghoa. Jauh lebih dominan dari orang-orang Inggris, Jepang, Jerman yang terlibat dalam pengangkutan atau perdagangan.⁵³ Pedagang pribumi-orang Melayu hanyalah terlibat dalam perdagangan di daerah pedalaman, itupun modalnya dari para pedagang Cina.⁵⁴ Pedagang Cina melalui sistem uang muka telah berhasil memikat orang-orang pribumi untuk bekerja sama.⁵⁵ Seperti penduduk pribumi menangkap ikan pada mulut sungai Rokan, akhirnya hasil tangkapan ikan diserahkan kepada orang Cina.⁵⁶

II. B. DINAMIKA SEKTOR PERIKANAN BAGAN SIAPI API

Ketika pemerintah menerapkan monopoli garam tahun 1920 mulai terjadi perubahan besar dalam kepemilikan modal di Bagan Siapi-api. Para *patcher* garam mulai tidak memiliki kekuatan jaringan dalam pemberian kredit. Peranan dari para *patcher* digantikan oleh kehadiran Bank Bagan Maju. Namun setelah terjadi aktivitas pinjam meminjam Bank Bagan Maju dilanda depresi tahun 1930. Pinjaman yang diberikan kepada nelayan drastis turun jumlahnya. Kerugian Bank Bagan Maju mencapai f214 tahun 1931. Tahun 1934 Bank Bagan Maju diubah menjadi Lembaga Pengkreditan Rakyat Umum berdasarkan lembaran negara 1934 No 82. Nelayan-nelayan diwajibkan menyumbangkan 2 sen (f 0,02) pada setiap pembelian 100 kg garam mulai tahun 1935.⁵⁷ Kredit ini juga diberikan kepada nelayan yang tidak memiliki alat tangkap bubu, cici, bango, koleng tanpa penutup atap. Pada tahun 1935 disebutkan bahwa Lembaga Pengkreditan Rakyat kembali memperoleh keuntungan bruto. Namun dibandingkan dengan jumlah nelayan Bagan Siapi-Api dengan dana yang beredar pada masyarakat nelayan belum memperlihatkan tingkatan kecukupan.⁵⁸ Ini mendorong semakin terjadinya pengurangan jumlah bangliau atau individu yang melakukan pengolahan perikanan. Lebih-lebih disebutkan bahwa keberadaan kolonial Belanda telah mengiringi kehadiran cukai yang sangat dibenci.

⁵³ *MvO*. A. H. Nijs.....1926

⁵⁴ R. Broersma (1922), *Ookust van Sumatra De Ontwikkeling van net Gewst, deel II* (The Hague, Charles Dixon – Deventer, 1922). hlm. 280. dalam Edi Sumarno..... hlm. 27. lihat juga *Kolonial Verslag*, 1922, hlm 112.

⁵⁵ Memori, G. W. Pundersima.....1933. Lihat Juga *Kolonial Verslag*, 1923, hlm. 16 .

⁵⁶ *MvO*. H. D.Moyelfoldt.....1937. Lihat juga *MvO*. C. Baakbergen.....1931

⁵⁷ *MvO*. Oderaafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatra, van J.C.C Naar, 1934-1946. hlm. 62.

⁵⁸ Tahun 1931 Jumlah penduduk Bagan Siapi-Api 43.640 orang terdiri atas 26.360 Cina dan 26.244 pribumi dan 26 orang Eropah. Diolah dari data *Encyclopaedie Van Nederlansch Indie* (Leiden : Martinus Nisjhoft, 1917). hlm. 103. *MvO* Onderafdeeling Bagan Sipai-Api, Afdeeling Bengkalis , A te Velde.....1925. J Tideman,hlm. 816.

Kemudian perolehan kredit sangat berhubungan dengan ikatan kelompok tertentu dengan pejabat-pejabat pemerintah setempat.⁵⁹ Namun demikian produksi ikan *Onderafdeeling* Bagan Siapi-Api meskipun menunjukkan penurunan drastis pada tahun 1930 tapi kembali naik pada tahun-tahun sesudah depresi.

Bagan Siapi-Api tetap menjadi wilayah pemasok ikan terpenting di Hindia Belanda. Majalah *Economisch Weekblad* tahun 1934 mencatat lebih dari 50% kebutuhan Ikan Hindia Belanda tahun 1932 dan 1933 masih dipenuhi *Onderafdeeling* Bagan Siapi-Api.⁶⁰ Sesuatu yang cukup memprihatinkan hanyalah kehadiran sejumlah ikan impor ke Hindia Belanda. Hal ini berdampak terhadap perdagangan ikan, terutama harga. Di Jawa beredar ikan Jepang, Malaka dan Siam.⁶¹ Ikan Siam mengalami penurunan baru bulan Agustus / November 1934.⁶²

Kemudian, kolonial Belanda mengembangkan konsep perikanan berskala besar. Konsep ini dipecah dalam tiga pokok kebijaksanaan. Pertama, penyewaan laut bagi orang-orang asing. Kedua, usaha menggali informasi tentang sumber-sumber kekayaan laut melalui penelitian dengan tujuan akhir swasembada perikanan. Ketiga, penerapan intensifikasi.⁶³ Paket yang pertama semata demi pemasukan keuntungan kolonial Belanda. Paket kedua cenderung lebih bijaksana. Pada paket ketiga upaya penekanan biaya.. Perikanan rakyat di Bagan Sipai-Api semakin diarahkan penangkapan pinggir pantai. Begitupun dalam hal pengelolaan masih ditekankan untuk memanfaatkan metode tradisional. Tak mengherankan munculnya nelayan Jepang di perairan Indonesia. Nelayan Jepang beroperasi dengan teknologi yang lebih maju, dengan menggunakan kapal mesin dan tempat pendinginan ikan (*muro ami*). Tahun 1925 semakin banyak mereka mulai berdatangan.⁶⁴ Dari tahun 1927 sampai 1935 misalnya terdapat 47 kongsi yang mengajukan permintaan izin untuk melakukan penangkapan ikan. Jumlah kongsi nelayan Jepang ini tampak bertambah terus dan banyak pula kongsi yang beroperasi di perairan Indonesia tanpa izin pemerintah.⁶⁵ Barangkali hal ini karena

⁵⁹ Masyhuri,hlm., 23.

⁶⁰ Th. J. Odenkirchen, "De Invoer van Gedroogde en Gezouten Visch uit Britsch Malaka in Ned-Indie" dalam *Economisch Weekblad*, no.48, 30 November 1934, hlm. 187.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *MvO*. Durren,1934

⁶³ Dr. C. J. Bottemanne, "De Indische Zeevisscherij" dalam *Kolonial Tijdschrif*, Vier-en- Twintigste Jaargang, 1935, hlm. 447.

⁶⁴ *Kolonial Verslag*, 1925. Kolom. 195.. Masyhuri,hlm. 37.

⁶⁵ *Ibid.*, hlm. 37.

pengembangan perikanan mayang di Jawa yang telah cukup menyita perhatian dan dana serta tidak memberikan hasil yang sesuai hingga tahun 1935-an.⁶⁶

Di Bagan Siapi-Api modernisasi bidang perikanan disesuaikan dengan kebijaksanaan intensifikasi. Perluasan bidang perikanan yang baru sedikit mengabaikan persoalan modernisasi yang bersifat ekstensifikasi membutuhkan biaya besar sedangkan kepentingan Kolonial Belanda akan pajak sangat utama. Pengekangan langkah penangkapan ikan pada pinggir pantai ini jelas semakin memperkecil kesempatan pengembangan hidup nelayan umumnya. Secara kuantitas pada masa depresi di Bagan Siapi-Api terjadi penurunan alat tangkap yang beroperasi, hanya 150 perahu, 205 jermal besar (Jermal ikan dan udang), 47 jermal kecil, 461 bubu, 124 cici dan 71 tanpo.⁶⁷ Penggunaan alat tangkap sederhana terlihat melebihi penggunaan jermal sebagaimana tahun sebelumnya.⁶⁸ Entah dari mana bermula pada masa depresi di Bagan Siapi-Api dikenal sebuah alat tangkap baru yang disebut cici. Alat ini lebih murah dan mudah dipindahkan.⁶⁹ Kehadiran perikanan cici didukung pemerintah Kolonial Belanda. Pemerintah Belanda melakukan pembatasan ijin bagi alat tangkap jermal serta memberlakukan pembagian wilayah laut antar bubu, jermal dan cici⁷⁰.

Dalam hal pengawetan yang terbatas pada metode tradisional juga terjadi permasalahan. Pemalsuan dalam pengolahan ikan.⁷¹ Permasalahannya adalah harga garam. Setelah tahun 1930 terus meningkat⁷². Seperti dilihat dalam tabel berikut

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ *MvO* H. D. Moyelfoldt,1937. Sebelum tahun 1927 tercatat sekitar 5000 alat tangkap beroperasi. Tahun 1927 atas izin Belanda beroperasi 339 jermal dan 535 bubu. Lihat *Kolonial Verslaq*, 1909. hlm. 271

⁶⁸ *MvO* H. D. Moyelfoldt,1937

⁶⁹ Ada beberapa nama bagi alat tangkap ini seperti Jicing, cici dan jicij. Tetapi diperkirakan memiliki maksud yang sama *Ibid.*

⁷⁰ *MvO*. Van Duren1934.

⁷¹ *Ibid.*, hlm. 89

⁷² ARNAS. Bt 30 Sept 1931 no. 33, Bijlarge (Bt. 19 Sep. 1930, no 10). Pada tahun 1916 harga garam murah untuk pengawetan ikan sebesar 3 sen. Pada tahun 1920 harganya telah naik menjadi 4 sen dan pada tahun 1924 naik lagi menjadi 4,5 sen. Tampaknya pada tahun 1930 terjadi pula kenaikan harga garam untuk ikan. *Ibid.*, hlm. 36.

Tabel 2.2. Harga garam 1931-1935 di Bagan Siapi-Api

Tahun	Harga garam per 100 kg
1931	?
1932	f5,35-f5,55
1933	?
1934	f4
1935	f4

Sumber : Diolah Kolonial Studien tahun 1935. hlm. 113,115, MvO C. J.J van Naar 1931-1946. hlm. 95. G. masset, "Het Visscherijbedrijf the Bagan Siapi-Api dalam *de Indische Gid*, Nagen en Vijftigste jaargang, (1937, hlm. 131)

Kenaikan harga garam disebabkan oleh iklim yang lembab. Begitu pula kegagalan *volsraad* tahun 1932 dalam percobaan pembuatan garam dapur⁷³. Faktor ini menimbulkan pertentangan bagi kebijaksanaan monopoli garam. Atas dasar kebutuhan garam pemerintahan Belanda meneruskan kebijaksanaan impor garam. Table jumlah impor garam

Tabel 2.3. Impor Garam ke Bagan Siapi-Api 1927-1935

Tahun	Jumlah impor
1927	18.977 ton
1928	19.301 ton
1929	20.925 ton
1930	24.740 ton
1931	20.119 ton
1932	17.030 ton
1933	18.108 ton
1934	17.031 ton

Sumber : C.W.Boon, "de Zoutregie" Dlm.Kolonial Studien, (1935). Hlm. 114

Kebijaksanaan impor garam tidak berpengaruh terhadap penurunan harga garam. Kualitas garam di Hindia Belanda disebutkan cenderung lebih rendah.⁷⁴ Hingga tahun 1936 meskipun garam Hindia Belanda melebihi angka lain, namun akibat persaingan dengan asing semuanya menjadi tidak berarti.⁷⁵ Begitu juga impor garam hanya lebih menguntungkan pemerintah dan pengusaha pemborong garam ketimbang menyelamatkan industri perikanan. Harga garam yang mencekik tidak begitu tertolong dengan penyeludupan garam yang terbatas.⁷⁶ Para anggota *volskraad* menyatakan banyak nelayan kembali ke Cina dan pindah ke Straits Settlement, karena harga garam kecil.⁷⁷ Demikian pula dengan

⁷³ C. W. Boon, "De Zoutregie". Dalam *Kolonial Studien*, 1935. hlm. 115

⁷⁴ *Ibid*

⁷⁵ *MvO*. De Onderafdeeling Bagan Sipai-Api Adeeling Bengkalis Gouvernement Oostkust van Sumatera, J. C.C. Van Naar, *loc. cit.*

⁷⁶ *Ibid*.

⁷⁷ Harga garam kasar pemerintah f 0,043 per kg berbanding f 0,015 per kg di Malaya. Lihat *Ibid*.

peningkatan jumlah pengangguran dan kehancuran usaha perikanan.⁷⁸ Baru tahun 1934 terjadi penurunan, tahun 1939 sebanyak 21,5 mm kg atau 76,5% garam Hindia Belanda dipakai di Bagan Siapi-Api.⁷⁹ Meskipun demikian belum mendukung argumen terjadinya peningkatan jumlah produksi

III. REVITALISASI KOTA PERIKANAN BAGAN SIAPI API

III. A. MASALAH PENANGKAPAN IKAN

Endapan lumpur selain memberikan pengaruh yang besar terhadap ekosistem ikan⁸⁰ juga mengganggu jalur pelayaran dari dan ke Pelabuhan Bagan Siapi Api. Di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, gejala hambatan lumpur bermula pada suku pertama abad ke-20. Gejala lumpur terutama dilihat di kawasan Kubu Air Batang Kumu yang bersempadan dengan Laut Napangga-utara *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api. Seterusnya, sebuah danau jernih yang di sebelah utaranya bersempadan dengan dataran tinggi Kota Pinang beransur-ansur berubah menjadi paya.⁸¹ Begitu juga, pada Sungai Rokan Kiri dan Rokan Kanan yang menuju sungai induk bermata air di Bukit Barisan mudah sekali mengalami perubahan bentuk dan telah berlaku pengendapan.⁸² Kawasan Tanah Putih sampai muara Sungai Rokan digenangi lumpur.⁸³ Seluruh garis pantai dari daratan *Afdeeling* Bengkalis mahupun pantai dari pulau-pulau yang termasuk wilayah ini merupakan timbunan lumpur. Berbanding tahun 1893, Pulau Halang Besar dan Pulau Kecil telah berubah menjadi lebih besar. Begitu pula, di persekitaran muara Bagan Siapi Api mulai terlihat adanya pulau-pulau baru muncul. Satu antaranya ialah Pulau Pandamaran yang menjadi lebih besar

⁷⁸ J. Tideman,..... hlm. 808

⁷⁹ Bijblad op Het Staasblad van Nederladsche Indie, no. 13280, 1934. "Het Zoutverbruik in Ned-Indie ini de Periode 1928-1939" dalam *Economisch Weekblad*, 10e Jaargang, No. 5, Januari, 1941. hlm. 170-17

⁸⁰ Larva merupakan ikan yang baru menetas. Anak ikan ini mempunyai ukuran 2.5mm-3mm. Penggunaan alat tangkapan ikan seperti alat tangkapan ikan jermal mempunyai kesan yang buruk terhadap ekosistem ikan. Alat tangkapan ikan seperti ini dapat menjaring anak ikan bahkan bibit ikan (larva). Akibatnya, cadangan ikan dan udang menjadi berkurang bahkan terputusnya generasi kekayaan ikan di Selat Melaka. Lihat Mochtar Ahmad dan Hamdan Alawi (ed), 2003. *Guide for Sampling and Identification of Fish Larva in The Straits of Malacca*. Pekanbaru: UNRI Press, hlm. 39-40. R. J. Wilkinson, H. Berkeley, and H. C. Robinson, 1994. *Report on the Fishing Industry of the Strait Settlements and Federated Malay States on the West Coast of the Paninsula*. Kuala Lumpur : Federal Government Printing Office, p.p.-33-34. Dlm. John. G. Butcher, "The Salt Farm and Fishing Industry of Bagan Siapi Api". Dlm. *Majalah Indonesia*, no. 2, 1996, hlm.106.

⁸¹ A. Te Velde, 5 Januari 1925. "Memorie van Overgave, De Onderafdeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust Van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁸² A. L. J. Sunier, 1913. "Nawoord over de Vischindustrie te Bagan Siapi Api". Dlm. *TBB*, no. 44, hlm. 61.

⁸³ G .W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, Afdeeling Bengkalis, Gouvernements Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

pada jalan masuk Sungai Rokan yang disebabkan endapan.⁸⁴ Begitu pula pada permukaan pulau ini telah ditumbuhi pokok api-api (*avicennia*). Pada tahun 1933, pantai menjadi semakin cetek dan ditutupi endapan lumpur sehingga barat daya Bandar Bagan Siapi Api.

Keadaan ini diakibatkan oleh penebangan dan pemotongan hutan yang tidak bersesuaian dengan peraturan. Bermula dari tahun 1876, Belanda memberikan keizinan kepada syarikat untuk melakukan penebangan hutan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api⁸⁵ bagi tujuan eksport. Seterusnya, para pengusaha *panglong*⁸⁶ di *Afdeeling* Bengkalis yang merupakan orang Cina terus memberikan ufti kepada petugas Belanda agar usaha mereka tidak dihalangi untuk memotong hutan.

Daripada maklumat deskriptif untuk tahun 1916, iaitu berlaku peningkatan dalam penggunaan kayu.⁸⁷ Kayu ini telah digunakan untuk memenuhi keperluan industri perikanan dan penebangan hutan sebagai bahagian daripada eksport *panglong*. Pokok jenis *rhizophora* telah digunakan untuk membuat alat tangkapan jermal. Bayangkan ribuan jermal telah dibina, termasuk lantai pengering, gudang yang luas, dan kotak-kotak untuk penyimpanan belacan yang akan dipasarkan. Pancang jermal memerlukan kayu yang keras dan kuat, sehingga kadangkala harus memotong beberapa petak kawasan hutan.⁸⁸ Industri perikanan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api amnya menggunakan alat tangkapan jermal, sehingga ribuan ekar hutan telah dipotong bagi keperluan ini.⁸⁹

⁸⁴ John. G. Butcher, "The Salt Farm and Fishing Industry of Bagan Siapi Api". Dlm. *Majalah Indonesia*, no. 2, 1996, hlm. 107.

⁸⁵ Kekayaan hutan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api cukup beragam; rotan, lilin, madu, dan lebih kurang 80 jenis kayu. Jenis kayu yang komersial dan laku di pasar dunia termasuk jati, meranti, balam, pulai, dan nibung. D. G. Stibbe, 1919. *ENI*. Leiden : N.V.V.H. E. J. Brill-'S Gravenhage/Martinus Nijhoff, hlm. 153.

⁸⁶ *Panglong* adalah usaha penebangan kayu, biasanya menebang batang pokok besar dan menggergajinya sesuai ukuran. Usaha ini telah bermula sejak 1876. Biasanya kayu yang dipotong dalam ukuran 5 meter. Umumnya menjadi balok, papan gudang, kayu bakar, kayu pancang, pembuatan kotak belacan dan tiang alat tangkapan jermal serta kayu arang. Jenis kayu yang dipotong kayu jati, meranti, punan, balam, pulai dan lain-lain sekitar 60 jenis. Di kawasan Bagan Siapi Api baik tumbuh balam merah (jenis kayu baik untuk pembuatan kapal dan perahu, balam putih (sama dengan di atas kegunaannya, tunasnya menghasilkan minyak), bakau sebanyak empat jenis iaitu perpat, api-api, susup dan tera bakau, gerunggang sama dengan atas kayu meranti banyak tumbuh dekatnya. Seterusnya, kayu yang baik bagi perahu kecil, kelat, rumah dan kapal, Kayu kempas, sangat keras tidak banyak digunakan namun sangat mahal. Leban merupakan jenis kayu sangat baik untuk perahu, sedangkan kayu medang ketanah/pelara, meranti bakau, rasak adalah baik untuk tanggul dan jeti. Kayu selumar baik untuk dayung dan tiang jeti, sama dengan kayu simasam dan kayu sund. G .W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, *Afdeeling* Bengkalis, *Gouvernements Oostkust van Sumatera*". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., A. F. A van Zijel de Jong, 1929. "Memorie van Overgave. de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkalis, *Gouvernement Oostkust van Sumatera*". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁸⁷ *Indisch Verslag Tahun 1931-1 Tekst van Het Verlag van Bestuur en Staat van Nederlands Indie over Het Jaar 1930*. Gedruk ter Algemeene Landrukerij -1931/1932. 'S-Garvenhage, hlm.153.

⁸⁸ C. Baakbergen, 1931. "Memorie van Overgave, de *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, *Afdeeling* Bengkalis, *Gouvernement Oostkust van Sumatera*". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁸⁹ F. J. J. Dootjes, 1930. *Kroniek 1929*. Oostkust van Sumatra-Institut, hlm. 92.

Selain keadaan di atas, permasalahan gelombang badai (beno) yang muncul di Rokan (di arus hilir) telah menjadi masalah yang berterusan dalam pelayaran.⁹⁰ Badai ini berlaku selama tiga hari selepas bulan purnama. Badai besar mencapai Pulau Perdamaran sekitar 10 km, di arus hulu Bagan Siapi Api juga sekitar 10 km arus hulu Tanah Putih. Badai gelombang tinggi ini mencapai ketinggian dua meter dengan kecepatan lapan batu per jam pada siang hari apabila angin laut pasang.⁹¹ Kawasan beno di Sungai Kampar lebih mudah dilayari berbanding beno yang berlaku pada Sungai Rokan.

Semenjak tahun 1913, upaya untuk mengatasi pengendapan lumpur di muara Sungai Rokan telah dimulai, namun tidak selesai.⁹² Pada satu bahagian, masalah ini dipandang sebagai kewajipan pemerintah, akan tetapi Belanda menumpukan masalah ini kepada syarikat perikanan apabila berlaku perjanjian pemborongan kawasan perairan. Sementara syarikat perikanan telah pula dibebankan dengan biaya penerangan kerana mereka menginginkan dihapuskan undang-undang penerangan tiap-tiap jermal.⁹³ Akibatnya sehingga tahun 1933 tidak pernah dilakukan tindakan pengerukan lumpur di muara Sungai Rokan.

⁹⁰ G. W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, Afdeeling Bengkalis, Gouvernements Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁹¹ A. F. A van Zijel de Jong, 1929. "Memorie van Overgave, de Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁹² A. F. A van Zijel de Jong, 1929. "Memorie van Overgave, de Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

⁹³ Penerangan kawasan perairan wujud pada tahun 1931, sebanyak lima lampu suluh diperuntukkan di Teluk Bagan Siapi Api. Penerangan ini dibiaya oleh Kongsi perikanan Cina Tjeng Goen. Kongsi ini dibebankan biaya sebanyak f 5,000 setiap tahun. C. Baakbergen, 1931. "Memorie van Overgave, de Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., G .W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, Afdeeling Bengkalis, Gouvernements Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., Durren, 1934. "Memorie van Overgave, de Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia.

Jadual 3.1 Eksport ikan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api antara tahun 1931-1938.

Tahun	Jumlah dalam tan			
	Ikan kering	Kulit udang	Belacan	Seluruh
1931	-	-	-	20,119 *
1932	17,260^	7,100^	15,490^	0.639,775#
			20,119*	15,490^
1933	21,460^	5,170^	15,090^	0.567,240#
			17,030*	17,030*
1934	17,760^	5,180^	12,690^	39,320^
1935	23,310^	5,180^	23,000^	45,940^
1936	-	-	11,300^	39,790^
1937	-	-	-	?
1938	-	-	-	-
				39,200#

Sumber : Diolah daripada C. J. J. van Naar, 1936-1941, "Memorie van Overgave *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". hlm. 101. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., F. J. J. Dootjes, 1933. "Visscherij". Dlm. *Kroniek 1932*. Oostkust van Sumatra-Instituut, hlm.114., F. J. J. Dootjes, 1948. *Kroniek 1941-1946*. Mededeling no. 32. Oostkust van Sumatra-Institut, hlm 203., Indisch Verslag Tahun 1933-1, hlm.187.

Catatan : *Indies Verslag #Dootjes ^Naar

Dalam jadual 3.1 menunjukkan ada perbezaan dalam jumlah eksport ikan yang telah diproses. Daripada keempat-empat sumber yang digunakan hanya satu yang kelihatan sangat berbeza, iaitu data yang ditulis Dootjes pada tahun 1932. Data ini meragukan kerana hasil pengeluaran dari *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api tidak mencapai satu tan pada tahun 1931 dan tahun 1932. Namun tiga sumber seterusnya walaupun terdapat perbezaan namun masih dapat untuk dilogikakan. Namun secara keseluruhan dilihat pada tahun 1931 berlaku penurunan drastik jumlah pengeluaran ikan dari *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api.⁹⁴ Berbanding eksport ikan yang telah diproses dari *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api pada tahun 1930 yang jumlahnya 48,530 tan. Hal ini disebabkan berkurangnya jumlah nelayan dan penurunan jumlah modal. Akan tetapi semenjak tahun 1932, eksport ikan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api kembali mengalami peningkatan. Hal ini disebabkan berlaku perubahan dalam alat tangkapan. Nelayan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api beralih menggunakan alat tangkapan ikan cici. Eksport ikan yang telah diproses paling banyak pada tahun 1934. Peningkatan eksport ikan yang telah diproses pada tahun 1934 tidaklah

⁹⁴ F. J. J. Dootjes, 1932. *Kroniek 1931*. Oostkust van Sumatra-Instituut, hlm. 9.

terlalu tinggi daripada tahun sebelumnya. Apabila dibuat purata eksport ikan antara tahun 1898-1930 dapat kesimpulan sekitar 36,064 tan. Sedangkan purata eksport ikan yang telah diproses antara tahun 1931-1938 hanya 25,163 tan. Akan tetapi angka purata eksport ikan dari *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api antara tahun 1931-1938 mengalami peningkatan apabila data tahun 1936 dan 1937 ditemukan, kerana data tahun 1938 menunjukkan eksport yang hampir sama dengan eksport ikan yang telah diproses pada tahun 1935.

Meskipun berlaku kemerosotan ekonomi,⁹⁵ secara keseluruhan industri perikanan di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api masih menjadi kawasan pengeksport ikan paling banyak di Hindia Belanda. Majalah *Economisch Weekblad* tahun 1934 mencatat lebih daripada 50 peratus keperluan ikan Hindia Belanda tahun 1932 dan 1933 masih dihasilkan oleh *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api.⁹⁶ Industri perikanan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api masih menjadi andalan di Hindia Belanda. Seterusnya, apabila dibandingkan berasaskan jenis eksport terlihat penurunan eksport belacan. Hal ini disebabkan masih tingginya harga garam yang diberikan oleh pemerintah Belanda kepada nelayan.⁹⁷ Berkemungkinan adanya persaingan harga belacan antara *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api dengan Semenanjung Tanah Melayu/Malaya kerana harga garam yang ditentukan oleh British untuk industri perikanan jauh lebih murah.⁹⁸ Harga garam kasar pemerintah yang dikenakan di Hindia Belanda ialah f 0,043 per kg, sedangkan di Semenanjung Tanah Melayu f 0,015 per kg.⁹⁹ Seterusnya, berlakunya penurunan eksport ikan dari *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api setelah kemelesetan ekonomi akibat daripada masalah gangguan pelayaran kerana endapan lumpur, dan peristiwa angin taufan.¹⁰⁰

Pada jadual di atas maklumat harga ikan kering dan belacan pada pelabuhan Batavia, Cirebon dan Semarang antara f 3 – f 5.50. Sedangkan harga ikan belacan cenderung sama kecuali untuk kawasan Surabaya lebih mahal f 1. Hal ini mungkin disebabkan bekalan

⁹⁵ *Indisch Verslag Tahun 1933-1 Tekst van Het Verslag van Bestuur en Staat van Nederlands Indie over Het Jaar 1932*. Gedruk ter Algemeene Landrukerij -1933/1934. 'S-Garvenhage., hlm. 187.

⁹⁶ Th. J. Odenkirchen, 30 November 1934. "De Invoer van Gedroogde en Gezouten Visch uit Britisch Melaka in Ned- Indie". Dlm. *Economisch Weekblad*, no. 48, hlm. 1875.

⁹⁷ C. J. J. van Naar, 1934-1946, "Memorie van Overgave. Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia, Jakarta.

⁹⁸ Ikan dari Belawan juga mengalami masalah. Ikan yang akan dihantar ke Jepun dan China terperangkap di Penang. Nelayan minta perlindungan pemerintah dari persaingan, akan tetapi tidak dapat pertolongan. Sebanyak 6,000 kg ikan ditolak dan hancur. F. J. J Dootjes, 1935. "Veeteelt, Visscherij en Boshwezen". Dlm. *Kroniek 1934*. Oostkust van Sumatra-Instituut, hlm.136.

⁹⁹ G. W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, Afdeeling Bengkalis, Gouvernements Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

¹⁰⁰ Anon. 4 Januari 1938. "Bagan Siapi Api Akibat Angin Ribut: Kerugian Ditaksir Kira-Kira f 30.000". Dlm. *Oostkust*.

ikan kering dan belacan ke kawasan tersebut. Harga ikan kering dan belacan yang tinggi bererti bekalan ikan yang datang ke kawasan tersebut lebih terhad.

Setelah zaman kemelesetan ekonomi, kejayaan industri perikanan di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api mula menampakkan tanda-tanda penurunan. Endapan lumpur di muara dan pantai mulai menjadi permasalahan. Oleh itu, penjajah Belanda mulai memikirkan semula mengenai pengeluaran ikan di Hindia Belanda. Berasaskan kepada kapitalisasi dibina kembali kerangka pemikiran mengenai permasalahan perikanan di Hindia Belanda. Kerangka besar ini dikenal dengan pengembangan perikanan berskala besar.¹⁰¹ Pemikiran ini dipecahkan dalam tiga pokok polisi. Pertama, penyewaan laut secara lebih luas kepada pihak asing,¹⁰² kedua, usaha mencari maklumat tentang sumber-sumber kekayaan laut melalui penyelidikan dengan tujuan akhir swasembada perikanan, dan, ketiga, pelaksanaan intensifikasi.¹⁰³ Rancangan yang pertama dan ketiga dalam masa singkat menghasilkan devisa bagi penjajah, sedangkan pandangan pemikiran kedua merupakan sumber pengeluaran. Impak daripada polisi ini bagi perikanan di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api ialah semakin diarahkan kepada batas penangkapan pinggir pantai. Begitu juga, di kawasan ini masih digunakan kaedah tradisional dalam industri perikanan.

Seperti yang telah dijelaskan di bahagian awal bab ini, di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api, bidang perikanan disesuaikan dengan kerangka pemikiran yang ketiga, iaitu polisi *intensifikasi*.¹⁰⁴ Perluasan kawasan tangkapan ikan ke perairan Selat Melaka mengikut polisi kedua, iaitu penyewaan laut kepada syarikat asing. Keizinan bahagi nelayan peribumi tidak dijelaskan, akan tetapi kemampuan teknologi tinggi yang digunakan nelayan Jepun dan asing lainnya tidak akan dapat dikalahkan nelayan peribumi. Keupayaan nelayan peribumi dalam bidang perikanan terhad di kawasan perikanan pinggir pantai.

Setelah kemelesetan ekonomi, apabila dilihat berasaskan kepada alat tangkapan, maka perikanan di pinggir pantai di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api berlaku penurunan jumlah alat tangkapan ikan. Berbanding dengan tahun 1927 berlaku penurunan penggunaan alat tangkapan. Alat tangkapan jermal dipasang di sepanjang pinggir pantai, sekitar

¹⁰¹ C. J. Bottemanne, 1935. "De Indische Zeevisscherij". Dlm. *KT*, no. 24, hlm. 44

¹⁰² Nawayanto, 2010. *Matahari Terbit dan Tirai Bambu: Persaingan Dagang Jepang-Cina*. Yogyakarta: Ombak, hlm. 55.

¹⁰³ Durren, 1934. "Memorie van Overgave, De Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta., C. J. Bottemanne, 1935. "De Indische Zeevisscherij". Dlm. *KT*, no. 24, hlm. 447.

¹⁰⁴ *Intensifikasi* bererti pengembangan perikanan tanpa melakukan perluasan kawasan penangkapan, akan tetapi memaksimumkan potensi kawasan yang sebelumnya sahaja. Sedangkan *ekstensifikasi* adalah kebalikan daripada *intensifikasi*.

terdapat 5,000 tongkang.¹⁰⁵ Nelayan Bagan Siapi Api lebih banyak menggunakan bubu dan cici karena harganya yang murah berbanding jermal. Selepas tahun 1930, harga garam terus mengalami peningkatan.¹⁰⁶ Harga garam tahun 1931-1935 cukup tinggi berkisar f4.

Masalah dalam industri perikanan semakin mencemaskan karena situasi politik tahun 1943-1970. Perpindahan kekuasaan dan ketidakstabilan politik telah mengganggu eksport ikan Bagan Siapi Api. Pergantian kuasa kepada Jepun berpengaruh terhadap ekonomi Indonesia. Pada masa ini timbul permasalahan dalam kewangan, wang yang beredar sangatlah sedikit. Begitu juga, nilai wang lebih rendah daripada barang keperluan sehari-hari, sehingga rakyat mengalami penderitaan yang luar biasa.¹⁰⁷ Sistem pengaturan kewangan tidak berjalan lagi. Seterusnya, tidak ada bank hingga tingkat desa (Son Cho). Sedangkan, pada kuasa Belanda di *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api terdapat bank yang boleh memberikan pertolongan kepada nelayan. Di Sumatera sahaja, bank hanya terdapat di Palembang, Padang dan Medan.¹⁰⁸ Apabila Jepun menubuhkan SDB (Southern Development Bank) tidak berlaku pinjaman modal dalam bidang perikanan. Dana yang dikeluarkan daripada SDB hanya ditujukan bagi perlombongan timah, industri, pertanian, kehutanan, pengangkutan, kebudayaan, dan insuran.¹⁰⁹ Pinjaman dana perikanan paling banyak diberikan kepada Negara Jepun dan sebahagian kecil untuk Filipina. Dengan demikian, industri perikanan tidak mendapatkan perhatian oleh penjajah Jepun termasuk di kawasan Bagan Siapi Api.

Setelah kemerdekaan Indonesia, keadaan ekonomi belum stabil. Pada saat kemerdekaan Indonesia, pendatang Cina di Bagan Siapi Api tidak mengakui kemerdekaan Indonesia, mereka tidak sedar diri kerana di tanah air Indonesia berani mengibarkan bendera

¹⁰⁵ Nederlands Indie. 1909. *Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag*, hlm. 271. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

¹⁰⁶ ARNAS. Bt 30 Sept 1931 no. 33, *Bijlage* (Bt. 19 Sep. 1930, no 10). Pada tahun 1916 harga garam murah untuk pengawetan ikan sebesar 3 sen. Pada tahun 1920 harga garam telah naik menjadi 4 sen dan pada tahun 1924 naik lagi menjadi 4,5 sen. Tampaknya pada tahun 1930 terjadi pula kenaikan harga garam untuk ikan. C. J. J. van Naar, 1934-1946, "Memorie van Overgave. *Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera*", hlm. 62. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

¹⁰⁷ S. Yoshimasa, 1996. "The Monetary Policy in the Netherland East Indies under the Japanese Administration". Dlm. *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde, Japan, Indonesia and The WARMyths and Realities*, 152, no. 4. Leiden, hlm. 702.

¹⁰⁸ *Ibid.*, hlm. 706.

¹⁰⁹ Data pelaburan yang dilakukan Jepun sebanyak 60 peratus ditempatkan pula untuk Pulau Jawa. Sedangkan untuk wilayah Sumatera hanya berjumlah 6.2 peratus; 29.4 peratus ditujukan untuk mengembangkan bidang pertanian dan perladangan. Hikita Yasuyuki, 1996. "Japanese Companies' in Road into Indonesia under Japanese Military Domination". Dlm. *Bijdragen tot de Taal-, Land -en Volkenkunde, Japan, Indonesia and the WARMyths and Realities* 152, no. 4, Leiden, hlm. 659.

Thailand, Tiongkok, dan Belanda.¹¹⁰ Pada bulan Mac-Oktober 1946, Bagan Siapi Api mengalami kekacauan. Pendatang Cina merasa sangat kuat kerana perbandingan jumlah pendatang Cina dengan peribumi sangat menyolok; 13,000 Cina dan 3,000 orang penduduk peribumi. Menurut laporan phisik Belanda, kebanyakan nelayan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api menghentikan penangkapan ikan.¹¹¹ Penangkapan ikan mengalami masalah di jalan pelayaran republik-Angkatan Laut Republik Indonesia (ALRI). Pasukan TRI *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api bergabung dengan TRI Pekanbaru untuk menghentikan kekacauan.

Setelah pengakuan kedaulatan Indonesia oleh Belanda, maka dilaksanakan ‘nasionalisasi ekonomi dan Program Banteng serta pembatasan terhadap pendatang Cina dalam bidang ekonomi’.¹¹² Akan tetapi arah pengeluaran kawasan Riau sepertinya lebih kepada bidang perladangan dan pemotongan hutan mengalami peningkatan. Sehingga pemberontakan komunis kondisi perikanan Bagan Siapi Api tidak dapat dipastikan. Nelayan Bagan Siapi Api dipengaruhi kondisi nasional tahun 1965.¹¹³

III. B. ORDE BARU DAN REVITALISASI KOTA

Industri perikanan di muara Bagan Siapi Api¹¹⁴ mengalami penurunan yang drastik. Begitu pula kawasan ini telah menjadi kampung-kampung nelayan miskin.¹¹⁵ Ada beberapa alasan berlakunya keadaan ini. Masalah ekologi; kawasan Bagan Siapi Api semakin jauh dari tepi

¹¹⁰ Anon, 17 Februari 2005. “Ribuan Warga Tionghoa Rayakan Chue Kau di Bagan Siapi Api”. Dlm. *Detikcom*.

¹¹¹ Remco Raben, 2006. “Anti Chinese and Violence in Indonesia Revolution. Kertas Kerja dalam Konfrensi and Workshop International : Dekolonisasi dan Posisi Etnis Tionghoa Indonesia 1930-1n-1960-an di Padang, 18-21 Jun, hlm. 4.

¹¹² Mestika Zed dan Emizal Amri (ed), 1994. *Sejarah Sosial Ekonomi*. Jilid II. Padang: Laboratorium Jurusan Sejarah Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial IKIP Padang, hlm. 307.

¹¹³ *Wawancara* dengan Zulkifli, Siak, 66 tahun, Ketua Lembaga Adat Melayu, Anak Camat di Bagan Siapi Api. Ayahnya dibunuh ketika peristiwa konflik Cina-Melayu pada tahun 1946. Siak, 5 April 2013

¹¹⁴ Pada tahun 1998 dan 1999 berlaku perubahan pentadbiran, iaitu *Kabupaten* Bengkalis dibahagi menjadi dua; *Kabupaten* Bengkalis dan *Kabupaten* Rokan Hilir. Apabila diperbandingkan maka *Kabupaten* Rokan Hilir tidak jauh berbeza kawasannya dengan *Onderafdeeling* Bagan Siapi Api. *Kabupaten* Rokan Hilir meliputi tiga *kecamatan*, iaitu *Kecamatan* Bangko, *Kecamatan* Kubu dan *Kecamatan* Tanah Putih. *Kecamatan* Bangko dengan ibu pejabat *kecamatan* Bagan Siapi Api mempunyai luas 2,528.35 km² dibahagi kedalam 31 *desa/kelurahan*. *Kecamatan* Kubu dengan ibu pejabat *kecamatan* Teluk Merbau mempunyai luas 3,023.50 km² dengan luar Bandar sebanyak 19. *Kecamatan* Tanah Putih dengan ibu pejabat *kecamatan* Sedingin mempunyai luas 3,329.65 km² terbahagi kepada 19 *desa/kelurahan*. Lihat Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, 1982. *Daftar Nama-Nama Kecamatan dan Ibu Kota Kecamatan Serta Jumlah Desa dalam Daerah Kabupaten Bengkalis*. Bengkalis: Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, hlm. 11.

¹¹⁵ Kemiskinan banyak dirasakan oleh nelayan buruh. *Wawancara* dengan Intip, Bagan Siapi Api, 51 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. *Wawancara* dengan Junaidi, Bagan Siapi Api, 38 tahun, nelayan. Bagan Siapi api, 30 Mei 2013. *Wawancara* dengan Tohir, Bagan Siapi Api, 65 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api 31 Mei 2013. *Wawancara* dengan Ijul, Bagan Siapi Api, 39 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. *Wawancara* dengan Zainuddin, Bagan Siapi Api, 48 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.

laut.¹¹⁶ Lumpur daripada Sungai Rokan telah menghasilkan daerah berlumpur-rawa yang luas. Sisa-sisa jermal telah mengakibatkan kecekatan yang luar biasa. Pelabuhan yang dibina dalam semasa penjajahan menjadi puing-puing dan telah menjadi daratan dan perumahan penduduk.¹¹⁷ Hal ini telah menjadi cabaran besar bagi perikanan pinggir pantai.

Apabila tahun 1970-an bermulanya era baru kedua dengan dimulainya masa pemerintahan *Orde Baru*¹¹⁸ tidak bererti adanya pencerahan bererti bagi Bagan Siapi Api. Walaupun period kuasa ini disebut-sebut sebagai era kedua industri perikanan di Indonesia dengan pertumbuhan yang tinggi dalam penggunaan teknologi mesin ¹¹⁹: *purse seiner* dan *trawler* untuk penangkapan ikan di Selat Melaka. Akan tetapi nelayan Bagan Siapi Api tidak mampu berjaya di wilayah laut sendiri.¹²⁰ Kemampuan nelayan Bagan Siapi Api lebih terhad berbanding nelayan dari kawasan lain. Peningkatan dalam penggunaan teknologi penangkapan ikan tidak memberikan impak yang luar biasa terhadap industri perikanan Bagan Siapi Api. Sebaliknya nelayan Bagan Siapi Api mendapatkan cabaran dalam pertumbuhan perikanan di kawasan ini.¹²¹ Nelayan Bagan Siapi Api telah mengadu tentang pencurian ikan di perairan Bagan Siapi Api oleh nelayan yang berasal dari Belawan-Medan dan Aceh. Nelayan asal *Provinsi Sumatera Utara* dan Aceh tersebut menggunakan pukat harimau *trawl*. Begitu pula, nelayan Bagan Siapi Api tidak berpuas hati terhadap keberanian nelayan Thailand dan Malaysia menunda ikan di kawasan perairan Bagan Siapi Api.¹²² Berasaskan laporan SEAPA setiap tahun, sebanyak 3,000 kapal nelayan haram Thailand menangkap ikan di Selat Melaka, Laut Cina Selatan, dan Laut Arafura.¹²³

¹¹⁶ Wawancara dengan Jumadi, Bagan Siapi Api, 54 tahun, tauke, Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. Wawancara dengan Rafi Udin, Bagan Siapi Api, tauke. Bagan Siapi Api, 30 Mei 2013.

¹¹⁷ Azmi Fitriisa, 11 Jun 2011. *Laporan Penelitian Lapangan*. Bagan Siapi Api.

¹¹⁸ Antara tahun 1966-1998 birokrasi kelihatan memihak pada kekuatan sosial dan politik yang dominan. Kemenangan parti golkar pada empat kali pemilu ialah kerana peranan birokrasi. Jakarta merupakan pusat kekuasaan dan pentadbiran pemerintahan. Perubahan politik kekuasaan yang berlaku sehingga tahun 1998 sama ada usaha mempertahankan kemerdekaan Indonesia daripada pencerobohan dan usaha 'demokratisasi' hanya mengakibatkan sedikit pergeseran dalam pembahagian pentadbiran kawasan. Sehingga tahun 1998, Indonesia terbahagi atas 27 *provinsi*. Miftah Thoha, 1992. "Internalisasi Birokrasi Pemerintah Indonesia". Dlm. Sapta Nirwandar and Ibrahim Tadju (ed). *Birokrasi dan Administrasi Pembangunan : Beberapa Pemikiran Pemecahan*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan, hlm. 57-59.

¹¹⁹ Suadi, Mac 2006. "Menelusuri Pola Pertumbuhan Industri Perikanan Laut Indonesia : Beberapa Catatan". Dlm. *Inovasi*, Vol. 6/XVIII.

¹²⁰ Sutejo K. Widodo, 1996. "Kajian awal terhadap Perikanan Laut Bagan Siapi Api Tahun 1940-1990: Suatu Studi Perkembangan Center dan Peripheri". Kertas Kerja dalam Seminar Sejarah Ekonomi Fakultas Sastra UGM. 25 Mei, hlm. 3.

¹²¹ Djasmin, 24 Januari 2011. "Jejak Perikanan International dan Pelabuhan Bagan Siapi Api yang Terlupakan". Dlm. *Baganinthewold.*, Asmari Rahman, 1 Ogos 2010. "Bagan Siapi Api". Dlm. *Kompasianer*.

¹²² Anon, 25 Jun 2005. "Kota Bagan Siapi Api Terancam Mati". Dlm. *Akhbar Kompas.*, Purnimasari, 5 Julai 2011. "Menelusuri Jejak Surga Ikan di Indonesia, Panipahan-Sinaboi (1)". Dlm. *Akhbar Riau Post*.

¹²³ Suadi, Mac 2006. "Menelusuri Pola Pertumbuhan Industri Perikanan Laut Indonesia : Beberapa Catatan". Dlm. *Inovasi*, Vol. 6/XVIII.

Teknologi moden yang digunakan nelayan dalam penangkapan ikan telah menimbulkan masalah serius. Selat Melaka kehabisan sumber perikanan. Teknologi perikanan terutama kapal mesin mengakibatkan nelayan pantai mengalami kemerosotan tangkapan.¹²⁴ Nelayan Bagan Siapi Api tidak lagi dapat menikmati hasil kekayaan lautnya.¹²⁵ Banyak berlaku kebangkrapan dan kalangan nelayan Bandar Bagan Siapi Api. Begitu pula, banyak perpindahan daripada nelayan bermodal. Jumlah nelayan di Bandar Bagan Siapi Api menurun sehingga 40 orang nelayan sahaja. Begitu juga, purata hasil ikan yang diperoleh nelayan turun drastik menjadi 50-90 kg/hari.¹²⁶ Menurunnya tangkapan ikan juga mempengaruhi industri ikan masin dan belacan yang sebelumnya menjadi sumber ekonomi utama kawasan Bandar Bagan Siapi Api *Kecamatan Bangko*.¹²⁷ Berasaskan data Dinas Perikanan *Kabupaten Bengkalis*,¹²⁸ pada tahun 1996, pengeluaran ikan sebanyak 84,934 tan terus menurun sekitar 70,000 tan setiap tahun. Lebih daripada separuhnya berasal dari Pulau Halang dan Panipahan di *Kecamatan Kubu*.

Permasalahan utama yang mempengaruhi tidak berlakunya peningkatan kembali industri perikanan Bagan Siapi Api kerana wujudnya polisi *dualisme Orde Baru* dalam bidang perikanan.¹²⁹ Pertama, sokongan yang lebih luas oleh pemerintah terhadap penggunaan teknologi mesin dalam penangkapan ikan (penangkapan ikan ke tengah laut), dan kedua, budidaya (usaha) udang.¹³⁰ Perikanan sebagai salah satu industri di pesisir

¹²⁴ Sutejo K. Widodo, 1996. "Kajian awal terhadap Perikanan Laut Bagan Siapi Api Tahun 1940-1990: Suatu Studi Perkembangan Center dan Peripheri". Kertas Kerja dalam Seminar Sejarah Ekonomi Fakultas Sastra UGM. 25 Mei, hlm. 9.

¹²⁵ Purnimasari, 5 Julai 2011. "Menelusuri Jejak Surga Ikan di Indonesia, Panipahan-Sinaboi (1)". Dlm. *Akhbar Riau Post*.

¹²⁶ *Wawancara* dengan Junaidi, Bagan Siapi Api, 36 tahun, nelayan. Bagan Siapi Api, 30 Mei 2013. *Wawancara* dengan Tohir, 65 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. *Wawancara* dengan Ijul, Bagan Siapi Api, 39 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. *Wawancara* dengan Imran, Bagan Siapi Api, 52 tahun, nelayan menengah. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.

¹²⁷ Anon, 25 Jun 2005. "Kota Bagan Siapi Api Terancam Mati". Dlm. *Akhbar Kompas*

¹²⁸ Kabupaten Bengkalis terbahagi atas 14 kecamatan. Sebanyak 11 kecamatan sebahagian kawasannya merupakan desa pantai, antara kawasan yang paling banyak nelayannya adalah Bengkalis, Pulau Rupa, Selat Pajang, Bangko, dan Kubu.

¹²⁹ H. Subrata, *et. al.* tanpa tahun terbit, *25 Tahun Pembangunan Pemerintah Orde Baru 2*. Jakarta : Gramedia, hlm. 27-30. Pada masa *Orde Baru* tidak ada Jabatan khusus yang menguruskan Perikanan. Pengurusan sektor perikanan termasuk dalam Jabatan Pertanian yang dipimpin Menteri Pertanian. Sektor Perikanan dan Kelautan mulai mendapat perhatian lebih ketika Presiden Abdurrahman Wahid dengan lahirnya Departemen Ekplorasi Laut berasaskan pada Keputusan Presiden 136/1999, atau Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Suadi, Mac 2006. "Menelusuri Pola Pertumbuhan Industri Perikanan Laut Indonesia : Beberapa Catatan". Dlm. *Inovasi*, Vol. 6/XVIII.

¹³⁰ Suadi, Mac 2006. "Menelusuri Pola Pertumbuhan Industri Perikanan Laut Indonesia : Beberapa Catatan". Dlm. *Inovasi*, Vol. 6/XVIII. Ada beberapa polisi dalam perikanan laut yang bertujuan meningkatkan pengeluaran dan kesejahteraan nelayan. Bermula daripada Peraturan no. 64, 18 Disember 1957 tentang pelaksanaan penyerahan sebahagian urusan perikanan laut pemerintahan pusat terhadap *Provinsi Sumatera Tengah*. Pada tahun 1972, Gubernur *Provinsi Riau* mengeluarkan keputusan pembentukan unit desa perikanan *Provinsi Riau*. Anon, 1972. *Berita Daerah Provinsi Riau*, no. 19.

nampak masih sangat kecil-sepuluh peratus dari anggaran pertanian dan berada di bawah bidang lainnya dalam tempoh lebih dari satu abad terakhir.¹³¹ Padahal pertumbuhan industri perikanan yang utama dan paling menguntungkan daripada kawasan Bagan Siapi Api selama ini ialah perikanan pinggiran pantai (perikanan pesisir).¹³² Dengan demikian, ekosistem perikanan pesisir pula tidak banyak mendapat perhatian pemerintah Indonesia. Seterusnya, pembangunan di Indonesia pula secara keseluruhan kurang mempertimbangkan ekosistem ikan di kawasan pesisir yang sangat memerlukan kelestarian hutan.¹³³ Kawasan hutan di sepanjang Sungai Rokan tidak banyak lagi akibat perdagangan kayu balak.¹³⁴

Pada masa *Orde Baru*, Bagan Siapi Api nyaris terasing daripada dunia luar. Bandar Bagan Siapi Api hanya dapat dijangkau dari jalur laut. Untuk menuju Pelabuhan Bagan Siapi Api maka dilakukan pelayaran dari Pelabuhan Dumai¹³⁵ dan Pelabuhan Tanjung Balai Asahan (Sumatera Utara) sahaja. Pada tahun 1980, apabila melalui Pelabuhan Dumai dicapai dengan pelayaran kapal lebih kurang tujuh atau sembilan jam. Seterusnya, untuk menjangkau kawasan sekitar Bagan Siapi Api seperti Sidinginan, Pujad, Ujung Tanjung, Ujung Batu, Pulau Halang, Panipahan, dan lain-lain digunakan perahu-perahu kecil.

¹³¹ Begitu pula, antara tahun 1970-1996 kredit yang diberikan untuk bidang perikanan hanya 0.02 peratus dari keseluruhan kredit. Mulyadi, S, 2005. *Ekonomi Kelautan*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada, hlm. viii.

¹³² Kekayaan ikan di pantai sangat bergantung pada keadaan kawasan daratan. Ini kerana sebahagian besar sumber makanan dibawa oleh aliran sungai. Akan tetapi di kawasan Bagan Siapi Api, terdapat banyak pertentangan dalam tujuan pembangunan daerah. Kawasan hutan terus menerus mengalami penyusutan.

¹³³ Pembangunan dalam sektor kehutanan menekankan 'pemulihan melalui program penanaman hutan kembali, dan penghijauan. Pada tahun 1962-1972 dilakukan penanaman semula hutan kembali seluas 76,000 ekar dan penghijauan seluas 470,000 ekar. Akan tetapi peningkatan dalam pengeluaran kayu sangat diusahakan pula. Peningkatan hasil penebangan hutan tahun dari tahun 1973/1974-1988/1989 mengalami kenaikan sebanyak 213.3 peratus. Ini catatan rasmi pemerintah Indonesia. Belum lagi data di lapangan penebangan hutan yang tidak mendapat keizinan pemerintah. Eksploitasi dalam bidang kehutanan dapat dilihat daripada program HPH (Hak Penggunaan Hutan) yang diserahkan kepada perusahaan swasta. Untuk *Provinsi Riau*, pada Pembangunan Lima Tahun II (Pelita II) terdapat 33 perusahaan pengelola hutan. Walaupun telah dikelompokkan atas bidang pengusahaan yang dilakukan akan tetapi aktiviti ini telah menurunkan secara drastik jumlah hutan di kawasan ini. Dalam catatan CEPF (Critical Ecosystem Partnership Fund) ada enam ancaman terhadap hutan; sedikitnya *political will*, kemiskinan, nepotisme, penegakan hukum yang tidak berfungsi, dorongan yang kuat terhadap pemotongan hutan dan perubahan fungsi hutan, dan dorongan terhadap konservasi tidak cukup. H. Subrata, *et. al.* tanpa tahun terbit, *25 Tahun Pembangunan Pemerintah Orde Baru 2*. Jakarta : Gramedia, hlm. 34., H. Subrata, *et. al.* tanpa tahun terbit, *25 Tahun Pembangunan Pemerintah Orde Baru 3*. Jakarta : Gramedia, hlm. 111. CEPF, 2011. Critical/Ecosystem Partnership Fun; Ekosistem Hutan Sumatera Didalam 'Hotspot' Keanekaragaman Hayati Sundaland Indonesia, hlm. 8-9.

¹³⁴ Azmi Fitriisa, 11 Jun 2011. *Laporan Penelitian Lapangan*. Bagan Siapi Api,.

¹³⁵ Pelabuhan Dumai mula berkembang kerana eksport minyak ke luar negara. Pada tahun 1963, Pertamina sebagai perusahaan negara mengurus komoditi minyak yang terdapat di *Kecamatan Mandau - Bandar Dumai Kabupaten Bengkalis* secara besar-besaran. Seterusnya, Pelabuhan Dumai pula menjadi pelabuhan pengangkutan penumpang dalam dan luar negara dan merupakan satu antara pelabuhan strategik di Indonesia. Lihat Badan Perencanaan Pembangunan daerah Tingkat I Bengkalis Bekerjasama dengan Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, 1983. *Kabupaten Bengkalis dalam Angka Tahun 1982*. Bengkalis: Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, hlm. 5., Lihat pula "Pelabuhan Dumai : Informasi 25 Pelabuhan Strategis Indonesia", hlm. 3.

Pada tahun 1995/1996, setelah selesai dibina jambatan Sungai Rokan, hubungan jalan darat dari dan ke Bagan Siapi Api dapat dilakukan. Jalur pengangkutan darat semakin dibuka. Kawasan Bagan Siapi Api mulai dibangunkan semula apabila Bagan Siapi Api dijadikan ibu pejabat *Kabupaten* Rokan Hilir yang merupakan pemecahan daripada *Kabupaten* Bengkalis *Provinsi* Riau.¹³⁶ Bandar Bagan Siapi Api dapat dilalui dengan menggunakan motosikal, kereta dan bas awam. Apabila menuju Bandar Bagan Siapi Api dari Bandar Pekanbaru sejauh 450 kilometer memerlukan masa enam jam. Demikian pula, apabila melakukan perjalanan dengan jalan darat dari Dumai diperlukan masa dua jam.¹³⁷ Walaupun demikian, perjalanan jalur darat menuju Bandar Bagan Siapi Api masih tidak selamat. Perjalanan dengan menggunakan kenderaan darat menuju Bagan Siapi Api sangat bahaya, sepanjang jalan kita akan berhadapan dengan perompak kerana Bandar Bagan Siapi Api lebih termasyhur sebagai sarang penyamun. Begitu pula, jalan-jalan menuju Bandar Bagan Siapi Api banyak rosak teruk. Sepanjang 71 kilometer lebuh raya dari kawasan Ujung Tanjung menuju Bagan Siapi Api sangat rosak. Lapisan tipis aspal terkikis habis, hanya terdapat tanah dan kerikil. Lubang-lubang menghiasi jalan, perjalanan yang seharusnya dapat ditempuh dalam waktu 30 menit dari Bandar Pekanbaru menjadi lebih lama. Begitu pula, pada sisi kanan dan kiri jalan Ujung Tanjung ke Bandar Bagan Siapi Api merupakan tanah kosong tanpa penerangan jalan. Infrastruktur sesuai dengan kepantasan tidak dapat dipenuhi Bandar Bagan Siapi Api. Sarana yang buruk ini telah menyebabkan kemunduran perekonomian Bandar Bagan Siapi Api.¹³⁸

¹³⁶ Autonomi Daerah meningkatkan status lima kecamatan menjadi satu *kabupaten*, iaitu *Kabupaten* Rokan Hilir, yang sebelumnya merupakan kawasan *Kabupaten* Bengkalis. *Kabupaten* Rokan Hilir penduduknya berjumlah sekitar 421,994 jiwa dan mempunyai kawasan seluas 8,881.6 km². *Kabupaten* Rokan Hilir bermulakan daripada tiga *kenagarian*, iaitu *Kenagarian* Bangko, Kubu dan Tanah Putih. Seterusnya berasaskan Peraturan Daerah *Kabupaten* Rokan Hilir no. 24/2002, tanggal 05 October 2002, dikembangkan menjadi lima kawasan *kecamatan* dan akhirnya dibahagikan lagi menjadi 11 *kecamatan*. *Kecamatan* Bangko dengan ibu pejabat Bagan Siapi Api mempunyai empat *kelurahan* dan 18 desa, *Kecamatan* Kubu (ibu pejabat Teluk Merbau) mempunyai satu *kelurahan* dengan 13 desa, *Kecamatan* Tanah Putih (ibu pejabat Seinginan) mempunyai dua *kelurahan* dengan delapan desa, *Kecamatan* Bagan Sinembah (ibu pejabat Baganbatu) dengan 14 desa, *Kecamatan* Rimba Melintang dengan 8 desa, *Kecamatan* Pasir Limau Kapas (ibu pejabat Panipahan) dengan empat desa, *Kecamatan* Sinaboi (ibu pejabat Sineboi) dengan 4 desa, *Kecamatan* Bangko Pusako (ibu pejabat Bangko kanan) dengan sembilan desa, *Kecamatan* Tanah Putih Tanjung Melawan (ibu pejabat Melayu Besar) dengan empat desa, *Kecamatan* Simpang Kanan (ibu pejabat Simpang Kanan) dengan 4 desa, *Kecamatan* Pujud dengan delapan desa. Lihat Pemerintah Indonesia. Undang-Undang. Republik Indonesia, no. 53. Tahun 1999., Pemerintah Daerah Tingkat II Rokan Hilir, 2003. *Profil Kabupaten Rokan Hilir*. Rokan Hilir : Pemerintah Daerah Tingkat II Rokan Hilir, hlm. 5.

¹³⁷Djasmin, 20 Disember 2010. "Pemusnahan Bangunan Kuno Gaya Tradisional Tionghoa dan Melayu di Bagan Siapi Api". Dlm. *Baganintheworld*.

¹³⁸Anon, 25 Jun 2005. "Kota Bagan Siapi Api Terancam Mati". Dlm. Akhbar *Kompas*., Pemerintah Indonesia. Undang Undang Republik Indonesia, no. 53 Tahun 1999., Peraturan Daerah Kabupaten Rokan Hilir, no. 24. Tahun 2002, 05 Oktober 2002.

Pelabuhan Bagan Siapi Api hanya sebagai saluran penghubung Bandar Bagan Siapi Api dengan kawasan persekitaran, kegiatan penyeberangan antara Bagan Siapi Api dengan pulau-pulau kecil.¹³⁹ Biasanya, kapal berlayar antara pulau-pulau tersebut mempunyai jalur pelayaran antara Bagan Siapi Api-Pulau Halang, Bagan Siapi Api-Kubu, Bagan Siapi Api-Sungai Daun dan Bagan Siapi Api-Panipahan. Begitu pula, Kubu-Panipahan, dan Panipahan-Tanjungbalai Asahan. Penyeberangan antara pulau tersebut sebagian besar masih dipengaruhi oleh pasang surut air laut.¹⁴⁰

Pada umumnya, pelabuhan-pelabuhan di Rokan Hilir merupakan pelabuhan kecil. Pelabuhan Bagan Siapi Api yang dibina oleh Belanda sejak seratus tahun yang lalu tidak dapat lagi dikembangkan. Bertambahnya parah kecatatan telah mengakibatkan berlakunya pergeseran kedudukan pelabuhan. Pelabuhan Bagan Siapi Api yang lama telah menjadi kawasan perumahan penduduk. Pembinaan Pelabuhan Bagan Siapi Api yang baharu adalah terhad. Pelabuhan Bagan Siapi Api yang baharu dibina lebih empat kilometer dari Pelabuhan Bagan Siapi Api lama yang dibina penjajah Belanda. Justeru, di Rokan Hilir semakin diperkembangkan pelabuhan lain seperti Sinaboi dan Panipahan. Pelabuhan Sinaboi dan Panipahan yang dibina untuk menjadi pelabuhan lintas batas yang melayani pengangkutan penumpang dari dan ke luar negara terutama ke beberapa pelabuhan di Malaysia seperti Port Klang.¹⁴¹

Secara fizikal infrastruktur Pelabuhan Bagan Siapi Api terhad dan sederhana akibat daripada ketidakjelasan dalam pengurusan pelabuhan. Selama ini pengurusan Pelabuhan Bagan Siapi Api diserahkan kepada Berhad Pelindo (Pelabuhan Indonesia). Pemerintah Daerah Kabupaten Rokan Hilir tidak dapat mengambil daripada Berhad Pelindo pengurusan

¹³⁹Kumpulan pelabuhan berasaskan Surat Keputusan Bersama daripada Menteri Perdagangan, Kewangan dan Perhubungan 18 Jun 1969. Pelabuhan dari sudut perdagangan dibahagi tiga, iaitu: 1. Pelabuhan laut yang dibuka untuk perdagangan luar negara, mencakup 48 pelabuhan. 2. Pelabuhan pantai yang dibuka untuk perdagangan luar negara bagi barang-barang tertentu, mencakup 28 pelabuhan. Pelabuhan laut yang terbuka bagi perdagangan luar negara umum *transshipment* melalui Singapura mencakup enam pelabuhan. Pelabuhan Bagan Siapi Api yang baharu semula merupakan pelabuhan laut yang terbuka bagi perdagangan luar negara. Idris, 18 November 2010. "Normal, Penyeberangan Antar Pulau", Lihat juga S. Soeparna, *Sedjarah Perkembangan Pelayaran Indonesia*, hlm. 12.

¹⁴⁰Di *Provinsi* Riau terdapat pelabuhan-pelabuhan antaranya Bagan Siapi Api, Tanjung Lumba-Lumba, Panipahan, Sinaboi, Dumai, Tanjung Medang, Sungai Pakning, Bengkalis, Teluk Kedabo, Selat Panjang, Siak Sri Indrapura (buatan), Penjalai, Pekanbaru, Parigiraja, Sungai Guntung, Kuala Gaung, dan lain-lain. Pelabuhan yang menjadi besar ialah Pelabuhan Dumai. S. Soeparna, *Sedjarah Perkembangan Pelayaran Indonesia*, hlm. 12., Anon, 1975. "Daftar Pelabuhan di Indonesia". Dlm. Statistik Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Indonesia. Statistik Perhubungan, hlm. 4. Koleksi Perpustakaan Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

¹⁴¹Anon, 26 Februari.2006. Perkembangan fasiliti pelabuhan Bagan Siapi Api dalam bentuk KSO antara PT Pelabuhan 1 dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Rokan Hilir. Hal ini dimulakan pelabur dari Malaysia dengan tujuan membuka jalur perdagangan, dan wisata. Lihat Den, 16 Jun 2008. "Pelayaran Baru Port Dickson-Bagan Siapi Api". Dlm. *Metrotv News*.

Pelabuhan Bagan Siapi Api.¹⁴² Pejabat pentadbiran pelabuhan yang hanya sebuah bangunan kecil daripada kayu yang berlantaikan semen seakan-akan sedikit masa lagi tumbang.¹⁴³

Pelabuhan sudah mulai kelihatan mati, kegiatan perdagangan sudah pindah ke Pelabuhan Dumai. Pelabuhan Bagan Siapi Api yang baharu agak jauh dari laut. Selain itu, penduduk persekitaran lebih suka menggunakan pelabuhan sendiri yang terletak di belakang rumah mereka. Sehingga, kapal yang berlabuh di Pelabuhan Bagan Siapi Api yang baharu ini hanyalah kapal penumpang yang berukuran kecil dan sebahagian daripada kapal nelayan.¹⁴⁴ Pelabuhan Bagan Siapi Api menjadi salah satu pelabuhan yang dipertimbangkan ditutup untuk import oleh pemerintah kerana dijangka sering menjadi pintu masuk barangan haram.¹⁴⁵ Mulai daripada penyeludupan bahan keperluan pokok sehingga barang-barang haram lainnya.¹⁴⁶ Hal ini diakibatkan oleh kemudahan pelabuhan yang terhad atau Pelabuhan Bagan Siapi Api tidak mempunyai peralatan yang lengkap dan petugas pelabuhan yang mencukupi.¹⁴⁷ Pelabuhan Bagan Siapi Api hanya dipergunakan untuk eksport; menghantarkan keperluan bahan makanan bagi penduduk dipersekitaran Bagan Siapi Api seperti beras, minyak masak dan lain-lain. Justeru, Pelabuhan perikanan nusantara ditumpukan pada Pelabuhan Belawan-Medan.

Keadaan Bagan Siapi Api pada masa ini semakin tidak menjanjikan masa depan yang cerah kerana sebahagian besar warga telah kehilangan pekerjaan akibat matinya industri limbungan kapal dan surut drastiknya industri perikanan. Para pembuat perahu yang dahulu dengan mudah dapat ditemukan di sepanjang tepian Sinaboi, Panipahan ataupun Pulau Halang kini semakin sukar untuk diperoleh. Limbungan kapal tradisional di Bagan Siapi Api hanya tinggal 15 buah.¹⁴⁸ Sebahagian besar penduduk Cina yang masih bertahan hidup di Bandar Bagan Siapi Api mengalihkan usaha mereka kepada usaha lain seperti pemuliharaan

¹⁴² Dutayaya, 29 Jun - 2 Julai 2012. "Pelabuhan Bagan Siapi Api". Dlm. *Kunjungan Dinas Perhubungan ke Kabupaten Rokan Hilir; Masalah Penyeludupan Narkoba*.

¹⁴³ Azmi Fitriasia, 11 Jun 2011. *Laporan Penelitian Lapangan*. Bagan Siapi Api.

¹⁴⁴ *Ibid.*

¹⁴⁵ Anon, 24 Oktober 2008. "Bagan Siapi Api Dipertimbangkan Ditutup untuk Import". Dlm. *Akhbar Kompas*.

¹⁴⁶ Pada hal Pejabat Imigrasi Bagan Siapi Api merupakan salah satu daripada 14 Pejabat Imigrasi di jajaran Pejabat Wilayah Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Riau. Pejabat ini merupakan salah satu Pejabat Imigrasi tertua yang didirikan pada tahun 1952. Pada awal pembukaannya di tahun 1950, Pejabat Imigrasi Bagan Siapi Api merupakan bahagian daripada wilayah kerja Jawatan Imigrasi Tanjung Pinang. Berasaskan Keputusan Menteri Kehakiman R.I, No. M.03-PR.07.01 15 April 1991 tentang Organisasi dan Tata Kerja Pejabat Imigrasi, antara lain menyebutkan kawasan kuasa Pejabat Imigrasi Bagan Siapi Api terdiri daripada tiga *kecamatan*, iaitu *Kecamatan Bangko*, *Kecamatan Kubu* dan *Kecamatan Tanah Putih*, Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) Laut lainnya iaitu Sinaboi dan Panipahan. Anon, 14 Januari 2014. Kantor Imigrasi Klas II Bagan Siapi Api. Dlm *BON*.

¹⁴⁷ Pegawainya berjumlah 11 orang. *Ibid.*

¹⁴⁸ Ms, 20 Disember 2004. "Industri Galangan Kapal Bagan Siapi Api Terancam Gulung Tikar". Dlm. *Developer*.

burung walet.¹⁴⁹ Usaha ini dimulakan pada tahun 1980-an dan semakin berkembang semenjak tahun 1990-an. Mereka banyak membina bangunan khas untuk pembiakan burung walet. Alasan ekologis-iklim tropik Bagan Siapi Api telah mendukung perkembangbiakan haiwan ini. Sisi-sisi jalan ini dipadati bangunan dengan ketinggian dua-lima lantai. Bangunan ini dibuat sebagai sarang burung walet, sehingga burung walet dapat membiak dengan cepat. Selain pembiakan burung walet untuk dituai sarangnya, pendatang Cina yang bertahan di Bandar Bagan Siapi Api juga bekerja pada bidang pelancongan. Salah satu aktiviti yang menjadi tujuan pelancongan ke Bandar Bagan Siapi Api ialah ritual bakar tongkang.

IV. SIMPULAN

Pertumbuhan Bagan Siapi Api sebagai kota ikan dalam disain kebijakan eksploitasi kolonial. Sebagai bagian dari rancangan kapitalisme Bagan Siapi Api dibuka bagi investasi swasta. Investor datang dari kalangan Eropah dan Cina. Guna mengatasi tenaga kerja datangkan buruh dari Cina. Bagan Siapi Api bertumbuh menjadi Kota dengan karakteristik perikanan. Akan tetapi eksploitasi yang berlebihan telah mengakibatkan singkatnya masa jaya produksi perikanan. Tahun 1920-an mulai terjadi sedimentasi. Walaupun dinamika produksi perikanan pantai bertahan hingga tahun 1980-an tapi dalam beban ekologi yang berat. Kebijakan pemerintah Orde Baru tidak menyentuh permasalahan perikanan pantai. Bahkan menambah masalah dengan penggarapan lahan perikanan di laut dalam tanpa pertimbangan matang akan resiko ekologi perikanan. Bagan Siapi Api dalam perancangan yang ambigu; kota perikanan, kota wisata atau kota perdagangan. Kenyataannya Bagan Siapi Api menjadi kota daratan dengan beban ekologi pesisir. Persoalannya potensi perikanan merupakan sumberdaya yang dapat diperbaharui. Geografi Bagan Siapi Api di perairan Selat Malaka merupakan jalur layar penting di dunia. Sayang untuk dibiarkan. Revitalisasi kota Bagan Siapi Api perlu dilakukan dalam desain kawasan Selat Melaka dalam sektor perdagangan.

Daftar Pustaka

A.B.Lapian, "Jambi dalam Jaringan Pelayaran dan perdagangan Masa Awal"- (makalah Seminar Sejarah Melayu Kuno kerjasama pemda Tingkat I propinsi Jambi dengan Kantor Wilayah Depdikbud 7-8 Desember 1992.

¹⁴⁹ JP/Hasyim Widhiarto. 20 Oktober 2010. "Historic Bagan Siapi Api: A Model City for Pluralism". Dlm. *Jakarta Post*.

- A. F. A van Zijel de Jong, 1929. "Memorie van Overgave, de Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- A. L. J. Sunier, 1913. "Nawoord over de Vischindustrie te Bagan Siapi Api". Dlm. *TBB*, no. 44.
- Anon, 17 Februari 2005. "Ribuan Warga Tionghoa Rayakan Chue Kau di Bagan Siapi Api". Dlm. *Detikcom*.
- Anon. 4 Januari 1938. "Bagan Siapi Api Akibat Angin Ribut: Kerugian Ditaksir Kira-Kira f 30.000". Dlm. *Oostkust*.
- Anon, 25 Jun 2005. "Kota Bagan Siapi Api Terancam Mati". Dlm. *Akhbar Kompas*.,
- Anon, 1972. *Berita Daerah Provinsi Riau*, no. 19.
- Anon, 24 Oktober 2008. "Bagan Siapi Api Dipertimbangkan Ditutup untuk Import". Dlm. *Akhbar Kompas*.
- Anon, 1975. "Daftar Pelabuhan di Indonesia". Dlm. Statistik Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Indonesia. Statistik Perhubungan
- Arkip, Resident Oostkus van Sumatera, 10 September 1940., De Commies-Redacteur Bij Het Kabinet van en Gouverneur General, pada 10 September 1940.,
- Arkip, Het Hoofd van Plaatselijk Bestuur-Dr. J.E.Nieuwenhuis, 7 September 1940., De Residentie Oostkust van Sumatera, 25 September 1940.,
- Arkip, De Procureur-Generaal-Block, 21 November 1940., Arkip, De Procureur-Generaal-Block, 2 hari bulan Disember 1940. Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- Asmari Rahman, 1 Ogos 2010. "Bagan Siapi Api". Dlm. *Kompasianer*.
- Angus Maddison, ed. *Economic Growth in Indonesia 1820-1940*. (Netherlands : Forris Publications Holland, 1989).
- Azmi Fitriasia, 11 Jun 2011. *Laporan Penelitian Lapangan*. Bagan Siapi Api.,
Bijblad op Het Staatblad van Nederlandsche Indie, No. 7000, 1909
Bijblad op Het Staasblad van Nederladsche Indie, no. 13280, 1934.
- C. J. Bottemanne, "De Indische Zeevisscherij" dalam *Kolonial Tijdschrijf*, Vierent-Twigtste Jaargang, 1935,
- C. W. Boon, "De Zoutregie". Dalam *Kolonial Studien*, 1935.
- D.G.Stibbe, *ENI*. Tweed Drukmengesteld Door Mr dr Paulus ond Hoofdaenbtenaar J. Martinus Nishoft, Leiden, 1917,
- Djasmin, 24 Januari 2011. "Jejak Perikanan International dan Pelabuhan Bagan Siapi Api yang Terlupakan". Dlm. *Baganintheworld*.,
- Dutayaya, 29 Jun - 2 Julai 2012. "Pelabuhan Bagan Siapi Api". Dlm. *Kunjungan Dinas Perhubungan ke*
- Djasmin, 20 Disember 2010. "Pemusnahan Bangunan Kuno Gaya Tradisional Tionghoa dan Melayu di Bagan Siapi Api". Dlm. *Baganintheworld*.
- EPF, 2011. Critical/Ecosystem Partnership Fun; Ekosistem Hutan Sumatera Didalam 'Hotspot' Keanekaragaman Hayati Sundaland Indonesia,
- Durren, 1934. "Memorie van Overgave, De Onderafdeeling Bagan Siapi Api, Afdeeling Bengkalis Gouvernement Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.,
- F. J. J Dootjes, 1935. *Kroniek 1934*. Oostkust van Sumatra-Instituut.
- F. J. J. Dootjes, 1930. *Kroniek 1929*. Oostkust van Sumatra-Institut
- G. Masset, "Het Visscherijbedrijf te Bagan Siapi-Api" dalam *de Indische Gids*., negen en Vijftigste jaargang, 1937
- G .W. Punderisma, 2 Mei 1933. "Memori, Afdeeling Bengkalis, Gouvernements Oostkust van Sumatera". Koleksi Arkip Nasional Republik Indonesia. Jakarta.

- Hikita Yasuyuki, 1996. "Japanese Companies' in Road into Indonesia under Japanese Military Domination". Dlm. *Bijdragen tot de Taal-, Land –en Volkenkunde, Japan, Indonesia and the WARMyths and Realities* 152, no. 4, Leiden,
- H. Subrata, *et. al.* tanpa tahun terbit, *25 Tahun Pembangunan Pemerintah Orde Baru 2*. Jakarta : Gramedia,
- H. Subrata, *et. al.* tanpa tahun terbit, *25 Tahun Pembangunan Pemerintah Orde Baru 3*. Jakarta : Gramedia,
- H. Ten. Hage, "Verbetering der Visserij op Java de Buitenbezittingen" dalam *TEG*. Eerste Jaargang, 1910.
- Idris, 18 November 2010. "Normal, Penyeberangan Antar Pulau"., *Kabupaten Rokan Hilir Indisch Verslag Tahun 1931-1 Tekst van Het Verlag van Bestuur en Staat van Nederlands Indie over Het Jaar 1930*. Gedruk ter Algemeene Landrukerij -1931/1932. 'S-Garvenhage,
- JP/Hasyim Widhiarto. 20 Oktober 2010. "Historic Bagan Siapi Api: A Model City for Pluralism". Dlm. *Jakarta Post. Besluit*, No. 4, 1 November 1898.
- John. G. Butcher, "The Salt Farm and Fishing Industry of Bagan Siapi Api". Dlm. *Majalah Indonesia*, no. 2, 1996, hlm.106.
- Kantor Imigrasi Klas II Bagan Siapi Api. Dlm *BON*.
- Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, 1983. *Kabupaten Bengkalis dalam Angka Tahun 1982*. Bengkalis: Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis.
- Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis, 1982. *Daftar Nama-Nama Kecamatan dan Ibu Kota Kecamatan Serta Jumlah Desa dalam Daerah Kabupaten Bengkalis*. Bengkalis: Kantor Statistik Kabupaten Bengkalis,
- Karl J. Pelzer, (terje) *Toean Keboen dan Petani : Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria*. (Jakarta: Sinar Harapan, 1985),
- Majalah Prisma no. 8*, 8 Agustus 1983.
- Masyhuri, *Menyisir Pantai Utara*. Yogyakarta: Yayasan Pustaka Nusatama-Perwakilan KITLV, 1996.
- Mestika Zed dan Emizal Amri (ed), 1994. *Sejarah Sosial Ekonomi*. Jilid II. Padang: Laboratorium Jurusan Sejarah Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial IKIP Padang,
- Metrotv News*.16 Jun 2008
- Mochtar Ahmad, " Tehnologi Bahri", dalam S. Budi Santoso dkk, *Masyarakat Riau dan Kebudayaanannya*" (Pekanbaru: Pemerintah Propinsi Daerah Tk I Riau, tanpa tahun)
- Mochtar Ahmad dan Hamdan Alawi (ed), 2003. *Guide for Sampling and Identification of Fish Larva in The Straits of Malacca*. Pekanbaru: UNRI Pres.
- Ms, 20 Desember 2004. "Industri Galangan Kapal Bagan Siapi Api Terancam Gulung Tikar". Dlm. *Developer* .
- Mulyadi. S, 2005. *Ekonomi Kelautan*. Jakarta : PT. RajaGrafindo Persada,
- MvO De Onderafdeeling Bagan Siapi-api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust Van Sumatera*, van A. Te Velde, 5 Januari 1925
- MvO Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust van Sumatera Th. W. Grondijs*, 7 April 1926.
- MvO Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust van Sumatra A. Nijs* 1926,
- MvO Onderafdeeling Bagan Siapi-Api. Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust van Sumatera*, J. C. C. van Naar, 1934-1946.
- MvO, De Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust van Sumatera*, A. F. A van Zijel de Jong, 1929.
- MvO Onderafdeeling Bagan Siapi-Api, Afdeeling Bengkalis, Gouvernment Oostkust van Sumatra*, van Baakbergen, 1931.

- MvO. Onderafdeeling Bagan Siapi-Api. Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera, H. D. Moyelfoldt, 1937.
- MvO. Onderafdeeling Bagan Siapi-Api. Afdeeling Bengkalis, Gouvernement Oostkust van Sumatera, Durren, 1934.
- Nawyanto, 2010. *Matahari Terbit dan Tirai Bambu: Persaingan Dagang Jepang-Cina*. Yogyakarta: Ombak,
- Nederlands Indie. 1909. Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- Nederlands Indie. 1917. Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- Nederlands Indie. 1922. Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- Nederlands Indie. 1923. Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- Nederlands Indie. 1925. Binnenlandsch Bestuur. Kolonial Verslag. Koleksi Arkip Republik Nasional Republik Indonesia. Jakarta.
- “Pelabuhan Dumai : Informasi 25 Pelabuhan Strategis Indonesia”
- Pemerintah Indonesia. Undang-Undang. Republik Indonesia, no. 53. Tahun 1999.,
- Pemerintah Daerah Tingkat II Rokan Hilir, 2003. *Profil Kabupaten Rokan Hilir*. Rokan Hilir : Pemerintah Daerah Tingkat II Rokan Hilir,
- Peraturan Daerah Kabupaten Rokan Hilir, no. 24. Tahun 2002, 05 Oktober 2002.
- Pieter Creutzberg & J. T. M van Laanen, *Sejarah Statistiek Ekonomi Indonesia*. (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1987)
- Purnimasari, 5 Juli 2011. “Menelusuri Jejak Surga Ikan di Indonesia, Panipahan-Sinaboi (1)”. Dlm. *Akhbar Riau Post*.
- R. Broersma (1922), Oostkust van Sumatra De Ontwikkeling van net Gewst, deel II (The Hague, Charles Dixon – Deventer, 1922).
- Remco Raben, 2006. “Anti Chinese and Violence in Indonesia Revolution. Kertas Kerja dalam Konferensi and Workshop International : Dekolonisasi dan Posisi Etnis Tionghoa Indonesia 1930-1n-1960-an di Padang, 18-21 Jun.
- R. J. Wilkinson, H. Berkeley, and H. C. Robinson, 1994. *Report on the Fishing Industry of the Strait Settlements and Federated Malay States on the West Coast of the Paninsula*. Kuala Lumpur : Federal Government Printing Office,
- Safian Hussain, Mohd Tahni ahmad, John jaafar, *Sejarah Kesusteraan Melayu*. Jilid I. (Kuala Lumpur :Dewan Sutejo K. Widodo, “Kajian Awal Terhadap Perikanan Laut Bagan Siapi-Api tahun 1940-1990: suatu Studi Perkembangan Center Periphery”. *Makalah*, (Seminar Sejarah Ekonomi Indonesia di fakultas Sastra Universitas Gadjad Mada Yogyakarta), 25 Mei 1996.
- Sapta Nirwandar dan Ibrahim Tadju (ed). *Birokrasi dan Administrasi Pembangunan : Beberapa Pemikiran Pemecahan*. Jakarta : Pustaka Sinar Harapan
- Semengested Bij Het Hoofkantoer van Scheepvaart., *Statistik van De Scheepvaart in Nederlandsch- Indie Overheat Jaar 1930*. (Batavia : Gedrukt bij Rouyok & co., 1931)
- Semengested Bij Het Hoofkantoer van Scheepvaart., *Statistik van De Scheepvaart in Nederlandsch- Indie Overheat Jaar 1935*. (Batavia : Gedrukt bij Rouyok & co., 1936)
- S. Yoshimasa, 1996. “The Monetary Policy in the Netherland East Indies under the Japanese Administration”. Dlm. *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde, Japan, Indonesia and The WARMyths and Realities*, 152, no. 4. Leiden,

- Suadi, Mac 2006. "Menelusuri Pola Pertumbuhan Industri Perikanan Laut Indonesia : Beberapa Catatan". Dlm. *Inovasi*, Vol. 6/XVIII.
- Sutejo K. Widodo, 1996. "Kajian awal terhadap Perikanan Laut Bagan Siapi Api Tahun 1940-1990: Suatu Studi Perkembangan Center dan Peripheri". Kertas Kerja dalam Seminar Sejarah Ekonomi Fakultas Sastra UGM. 25 Mei,
- Suwirjadi, *Negeri Melaju*. (Jakarta, Amsterdam: Djambatan, 1952)
- Tideman " Land and Volk Bengkalis " dalam *TNAG*, 1930
- Thee Kian –Wie, *Plantation Agriculture and Exsport Gront an Economic History of East Sumatera*, 1863-1942 (tanpa kota terbit : LEKNAS LIP, 1977).
- Th. J. Odenkirshen, "Ned Indie Bezit in Bagan Siapi-Api een Groot Visscherijbedrijit, Dat Voor Een Groot Gedeelte in de Behoef te van Ned-Indie Voorziet. De Totale Uitvoer Uit Bagan Siapi-Api van Naar Plaatsen Gelegen Binnen Ned-Indie VoltgNiernevens" dalam *Economic Weekblad*, 3e jargang No. 48, November 1934,
- Victor Purcell, *The Chinese In Southeast Asia*. (London, Kuala Lumpur, Hongkong : oxford University press, 1965)
- Wawancara dengan Zulkifli, Siak, 66 tahun, Siak, 5 April 2013.
- Wawancara dengan Intip, Bagan Siapi Api, 51 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013. Wawancara dengan Junaidi, Bagan Siapi Api, 38 tahun, nelayan. Bagan Siapi api, 30 Mei 2013.
- Wawancara dengan Tohir, Bagan Siapi Api, 65 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api 31 Mei 2013. Wawancara dengan Ijul, Bagan Siapi Api, 39 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.
- Wawancara dengan Zainuddin, Bagan Siapi Api, 48 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.
- Wawancara dengan Jumadi, Bagan Siapi Api, 54 tahun, tauke, Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.
- Wawancara dengan Rafi Udin, Bagan Siapi Api, tauke. Bagan Siapi Api, 30 Mei 2013.
- Wawancara dengan Junaidi, Bagan Siapi Api, 36 tahun, nelayan. Bagan Siapi Api, 30 Mei 2013.
- Wawancara dengan Ijul, Bagan Siapi Api, 39 tahun, nelayan buruh. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.
- Wawancara dengan Imran, Bagan Siapi Api, 52 tahun, nelayan menengah. Bagan Siapi Api, 31 Mei 2013.
- William Joseph O'Malley, " Indonesia Di Masa Malaise: Suatu Studi Terhadap Sumatera Timur dan Yogyakarta", dalam *Majalah Prisma*, no. 8, 1983,



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November

Aktif dari Hibernasi di Selat Malaka dan
Selat Sunda: Nasionalisasi Pelabuhan
Belawan, Pelabuhan Merak, Pelabuhan
Panjang dan Pembangunan Awal
Pelayaran Nasional

Radjimo Sastro Wijono, M.Hum



**AKTIF DARI HIBERNASI DI SELAT MALAKA DAN SELAT SUNDA;
Nasionalisasi pelabuhan Belawan, pelabuhan Merak-pelabuhan Panjang, dan
pembangunan awal pelayaran nasional**

**Radjimo Sastro Wijono¹
Masyarakat Sejarawan Indonesia Cabang Banten**

Tulisan ini akan menjelaskan sejarah tiga pelabuhan dalam lintasan tiga kekuasaan. Selat Sunda dan Selat Malaka merupakan jalur perdagangan internasional yang ramai, dan keberadaan pelabuhan-pelabuhan di tepian pantainya menjadi buktinya. Sejak pemerintahan militer Jepang berkuasa dan memprioritaskan politik daripada sosial ekonomi, dan situasi ini terus berlangsung sampai masa awal pemerintahan Republik Indonesia, aktivitas pelabuhan di dua jalur pelayaran strategis ini bisa diumpamakan mengalami hibernasi. Perdagangan mengalami penurunan drastis dan aktivitas pelabuhan (sosial ekonomi) mulai aktif kembali pada tahun 1960an, dan pelayaran nasional mulai dikembangkan.

Tulisan ini merupakan hasil dari kajian yang masih berlangsung, dengan memfokuskan pada pertanyaan: Mengapa setelah merdeka pada sektor maritim (khususnya sosial-ekonomi) mengalami kelambatan? Studi sejarah sosial ekonomi-politik ini menggunakan pendekatan multidimensional. Guna menjawab pertanyaan tersebut, penulis mencari jawabnya dengan mencari sumber-sumber sejamin di kantor arsip (nasional dan daerah), sumber arsip online, perpustakaan nasional, koleksi pribadi, dan studi lapangan.

Temuan tulisan ini mengatakan, nasionalisasi sebagai sebuah tahapan penting dalam sejarah ekonomi-politik negara Indonesia memiliki kisah-kisah heroik yang khas di masing-masing daerah. Nasionalisasi pada sektor maritim ini menjadi sebuah kajian yang penting untuk memahami perkembangan awal sejarah kedaulatan laut Indonesia. Fondasi yang dimiliki dalam sektor maritim ini menjadi penentu perkembangan pelayaran nasional, termasuk aktivitas pelayaran di tepian pantai Selat Malaka dan Selat Sunda. Terjadinya perlambatan pelayaran dan mobilitas warga pada masa setelah merdeka dapat dijelaskan dengan beberapa faktor: *pertama*, politik nasional dan internasional; *kedua*, transisi kekuasaan yang tidak diiringi dengan SDM; ekonomi, jejaring perdagangan nasional dan global; *keempat*, infrastruktur pelabuhan yang tidak mendukung. Pada perkembangan selanjutnya, kekuasaan Orde Baru yang memprioritaskan pembangunan ekonomi menjadikan aktivitas pelabuhan semakin ramai. Salah satunya adalah adanya pinjaman asing dalam pembangunan pelabuhan. Dari temuan sementara ini memunculkan pertanyaan: Apakah jalur pelayaran yang dibangun sama dengan apa yang dilakukan dengan periode sebelumnya?

Kata kunci: *transisi kekuasaan, nasionalisasi, sejarah pelayaran nasional, selat sunda, selat malaka*

¹ Sejarawan dan pekerja sosial-budaya tinggal di Banten. Untuk berkomunikasi dapat menghubungi radjimo@gmail.com

Pengantar

Cukup beralasan kiranya, pemerintah sekarang mengedepankan laut dalam orientasi pembangunannya dengan jargon laut menyatukan bukan memisahkan. Dari catatan masa lalu, salah satu konstruksi sejarah yang menyatakan bahwa laut menyatukan adalah yang dibuat oleh AB Lopian tentang kawasan laut Sulawesi abad ke XIX. Menurut pionir sejarah maritim ini, perhatian terhadap aspek maritim bukan lagi merupakan hal yang pantas dilakukan, melainkan menjadi sesuatu yang mendapat prioritas istimewa (Lopian 2011:2-3) Begitu juga dengan studi Denys Lombard dalam *Nusa Jawa: Silang Budaya I*, yang membagi enam wilayah pelayaran di Nusantara, dengan disertai sebuah peta (2000: 12-17). Sejak jaman prasejarah hubungan antarpulau lebih mudah melalui laut dibandingkan dengan hubungan di darat, dan sampai abad ke-18 perhubungan lewat darat mulai dianggap penting.

Perhubungan di sektor laut tidak hanya antarpulau di Nusantara, namun juga dengan negeri lain. Menurut van Leur hubungan dengan India, terjadi sebelum adanya catatan sejarah (1950:90). Selain berlayar menyisiri pantai, memanfaatkan arah angin dan teknologi perkapalan dengan berat sampai ratusan ton dan memuat 200 orang para pelayar mengarungi samudra (van Leur 1950:66-67). Pada catatan sejarah awal, berupa prasasti dan kronik Cina (abad ke-9), menyebutkan adanya hubungan antara Sriwijaya dengan India dan Cina (Muljana 2006).

Perhubungan laut antarpulau di wilayah Asia Tenggara pada abad ke 14 sampai ke 17 dikenal sebagai zaman perdagangan (Reid, 1999:1-3). Interaksi perdagangan antarpulau memunculkan pelabuhan dan juga kota pelabuhan, bahkan perdagangan antarpulau juga melahirkan maupun menguatkan kerajaan. Perdagangan ini pula memicu munculnya kompetisi antar kongsi dagang maupun antarpenguasa kerajaan lokal. Perdagangan yang terus berkembang antar Eropa dan Asia serta Asia memicu munculnya monopoli, termasuk VOC dan kemudian dilanjutkan oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda di Nusantara, bahkan mempraktikkan kolonialisme. Kolonialisme ini menemukan bentuk ‘_sempurna’ pada akhir abad ke-18, saat dilibatkannya peran swasta ke dalam kolonialisasi.

Keberhasilan masa tanam paksa (1830-1870) telah meningkatkan citra Hindia Belanda sebagai daerah penghasil komoditi yang laku di dunia, dan secara khusus kolonial Hindia Belanda menemukan pola eksploitasi daerah koloninya. Pada periode selanjutnya marak persewaan tanah dengan hak *erfpacht* atau hak guna usaha, juga hak konsesi sebagai bentuk eksploitasi agraria. Dengan hak konsensi ini, pemegang konsesi bisa disebut menggantikan pemerintah dalam melaksanakan hak-hak penguasa yang tertuang dalam hak publik (*publiek-rechten*). Pemegang konsesi bukan negara atau terkait dengan negara secara

langsung melainkan swasta, hak-hak itu berubah menjadi hak privat (*privaat rechten*). Dengan kata lain, tindakan yang diambil oleh pemegang konsesi melalui kewenangan yang dilimpahkan kepadanya oleh pemerintah mewakili tindakan pemerintah yang bersifat hak-hak publik atau demi kepentingan publik. Dengan demikian, ada dua makna dasar yang terletak di balik hak konsesi. *Pertama*, konsesi selalu diberikan oleh pemerintah karena merupakan wujud pelimpahan hak-hak publik yang menjadi kewenangan dan tanggungjawab pemerintah. Pemegang konsesi memiliki kewenangan yang sangat besar sebagai pengganti pemerintah dalam hal materi dan objek usahanya. *Kedua*, objek konsesi yang menguasai hajat hidup orang banyak atau memenuhi kepentingan umum dasar. Dari dua arti tersebut, konsesi yang diberikan oleh Pemerintah Hindia Belanda selama akhir abad XIX menunjukkan adanya pelimpahan kewenangan dan tanggungjawab penguasa koloni kepada pemilik modal swasta yang mampu menebusnya, dengan memenuhi persyaratan yang diberikan lewat kontrak atau perjanjian konsesi (*concessie overeenkomst*). Karena sifatnya yang mengambil alih *publiekrechtelijke*, konsesi memiliki bentuk monopoli atas objek yang ditransaksikan. Objek konsesi yang dilimpahkan oleh pemerintah kolonial kepada investor setidaknya terdiri atas tiga sektor: transportasi, kehutanan, dan pertambangan. *Ketiga*, dengan sedikit pengecualian transportasi, merupakan hak kewenangan negara. Sektor transportasi khususnya keretaapi, hanya menyisakan bagian kecil bagi peran negara yang tetap memiliki peran serta dalam bentuk perusahaan kereta api negara atau *Staatsspoor* yang didirikan pada tahun 1866. Di samping itu, transportasi laut, yaitu perkapalan, juga menjadi objek dari hak konsesi pemerintah (Wasino, dkk 2014:54-55).

Perdagangan yang mengangkut komoditi perkebunan telah memunculkan pelabuhan besar di Jawa, dan periode selanjutnya diikuti pelabuhan di luar Jawa (khususnya di Sumatra). Pengaruh lain dari perekonomian yang ditunjang oleh perdagangan komoditi perdagangan adalah munculnya kota-kota pelabuhan, dan kota-kota penyangganya. Contoh yang jelas di Sumatra relasi antara pelabuhan, perkebunan dan kota adalah antara Pelabuhan Belawan-Perkebunan Deli & Langkat-Kota Medan.

Pelabuhan menjadi sarana penting guna mobilitas orang dan barang sejak jaman pra-sejarah sampai masa akhir kolonial di Hindia Belanda. Pada masa kolonial, yang diiringi dengan perkembangan teknologi, sebagai titik temu antara manusia berbagai suku bangsa ini perkembangannya sangat monumental, dan sampai sekarang masih difungsikan seperti sejak awal diciptakan. Sebagai aset ekonomi, pelabuhan juga menjadi tempat terjadinya peristiwa penting dalam sejarah bangsa. Dalam tulisan ini akan dipaparkan tiga pelabuhan yang berperan penting pada masa kolonial dan sampai sekarang masih berfungsi, bahkan perannya

semakin ditingkatkan. Pelabuhan Belawan di Kota Medan merupakan sarana ekonomi yang dibuat oleh perusahaan swasta, yang didukung oleh pemerintah kolonial Hindia Belanda guna menunjang kegiatan ekonomi di Sumatra bagian utara. Pelabuhan Pajang sampai tahun 1978 merupakan sarana penghubung di ujung selatan Pulau Sumatra dengan Ujung Barat Pulau Jawa, pelabuhan Merak. Pelabuhan pajang kini menjadi pelabuhan samudra yang khusus melayani petikemas. Pelabuhan Merak, sejak awal dibangun sampai sekarang berfungsi sebagai penghubung Jawa bagian barat dengan Sumatra bagian selatan.

Pada masa perubahan kekuasaan (*across order*), sebagai aset dan fasilitas ekonomi yang vital tentu menjadi bagian yang tak terpisahkan dalam proses peralihan kepemilikan. Pergantian kepemilikan dari pemerintah Hindia Belanda ke Republik Indonesia dikenal istilah nasionalisasi. Bagaimana pelabuhan sebagai fasilitas utama dalam aktivitas kemaritiman berganti, dari milik kolonial menjadi milik nasional? Dilandasi pertanyaan tersebut, tulisan sejarah lintas kekuasaan ini akan menjelaskan proses peralihan dan pengaktifan kembalinya pelabuhan. Sudah menjadi pengetahuan umum, pergantian kepemilikan aset ekonomi dari Hindia Belanda ke Republik Indonesia melewati pendudukan Jepang, yang berorientasi pada ekonomi perang dan situasi perang ini bagi aset ekonomi seperti pelabuhan mati suri dari kegiatan ekonomi (terberhibernasi). Selain akan menjelaskan proses, tulisan ini juga akan menjelaskan pengaktifan kembali pelabuhan dari terberhibernasi.

Ekonomi masa akhir kolonial dan pembangunan pelabuhan

Akhir abad ke-19 di Hindia Belanda perusahaan yang beroperasi di Hindia-Belanda semakin banyak, begitu juga penanaman modalnya. Pada sektor perkebunan, terdapat paling tidak lima lembaga keuangan utama yang membiayai perusahaan pertanian/perkebunan (*agricultural enterprise*) dan perusahaan-perusahaan yang lain adalah *Nederlandsch-Indische Handelsbank*, *Koloniale Bank*, *Internationale Crediet- en Handelsvereniging*, *Dorrepaal Co.*, dan *Handelsvereniging*. Pemodal lebih banyak menanamkan untuk perkebunan gula, yang telah berkembang dan mulai menjadi pesaing bagi pertanian bahan pangan khususnya padi. Tentu saja lahan sawah untuk disewa dan ditanami tebu menjadi semakin meningkat (Booth, 1990:389).

Pada transportasi laut dapat dikatakan bahwa pada tahun-tahun pertama abad ke-20 sudah ada kesibukan pelayaran ke dan dari Indonesia yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan pelayaran beberapa negara. Pelayaran antarpulau secara teratur dipelihara oleh kapal-kapal KPM. Pelayaran yang sibuk dan teratur itu memperlihatkan bahwa pada hakekatnya Indonesia sudah mempunyai hubungan pada waktu itu dengan benua-benua

Eropa, Asia dan Amerika. Hubungan melalui jalur laut itu mendorong dikembangkannya pelabuhan-pelabuhan seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, Ujung Pandang, Padang, Belawan, dan Sabang. Banyak pengalaman telah diperoleh dalam hal-hwal pelayaran, perniagaan dan beberapa bidang lainnya. Dengan pelayaran modern, dengan menggunakan teknologi kapal uap², dari dan ke Indonesia yang dimulai sesudah pertengahan abad ke-19, ekonomi modern Indonesia telah menggabungkan diri dengan ekonomi-ekonomi maju di luar Indonesia (Sukatn 1991:18-21).

Meski demikian, kontrol atas perdagangan asing pulau-pulau luar Jawa tidak berarti pemerintah Hindia Belanda merupakan sebuah ekonomi yang terintegrasi. Perdagangan antarpulau masih diorientasikan ke luar negeri, dan perdagangan antar Sumatra, Kalimantan, dan Sulawesi hubungan dagang yang terjalin masih terbatas. Ekonomi lokal kota di luar Jawa lebih pada subsisten dan sedikit penduduk kota yang jumlahnya sedikit lebih mempraktikkan perdagangan intern. Apalagi di Jawa masih sedikit menghasilkan industri manufaktur, yang bisa diperdagangkan dengan pulau di luarnya (Dick dalam Lindblad 2002:45). Gambaran ekonomi antarpulau pada masa akhir kolonial ini dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 1. Rasio Perdagangan antarpulau dengan perdagangan luar negeri di Indonesia pada tahun 1914-1939 (jutaan \$) dan 1955 (jutaan Rp)

Tahun	Pendapatan antarpulau	Pendapatan luar negeri	Rasio (%)
1914	62	1114	5/5
1921	247	2440	10
1929	310	1393	12
1939	211	1291	17
1955	10400	17973	58

Sumber: (Korthals Atles, 1991 dalam Thomas Lindblad, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia*)

² Kapal uap pertama kali berlayar ke Timur dari Kota Den Holder, Belanda pada 18 Mei 1871 yang bernama Willem III tidak berhasil. Tak sampai 24 jam, kapal terbakar dan semua penumpang dapat diselamatkan. Pada tanggal 10 September 1871 kapal Prins van Oranje berhasil berlabuh di Jakarta, dengan menempuh waktu 40 hari. Penggunaan kapa uap dalam pelayaran dari Belanda ke Indonesia dan sebaliknya mendaftarkan era baru bagi perniagaan. Penambahan ruang dan waktu tempuh yang lebih cepat dengan kapal ini menjadi primadona sarana transportasi perdagangan (Sukatn 1991:5-9).

Pembangunan pelabuhan Belawan³

Bila waktu itu para pembuka perkebunan di Sumatra Timur mudah menyerah, maka tidak akan ada pelabuhan Belawan yang sekarang menjadi faktor penting jaringan global di wilayah barat Republik Indonesia. Betapa tidak, pelabuhan Belawan merupakan pengganti dari pelabuhan Labuhan Deli. Beberapa sumber mengatakan pada akhir abad ke-19, kebutuhan pelabuhan ekspor-impor yang dapat disinggahi kapal bertonase besar sudah mulai terkendala masuk maupun keluar di pelabuhan Labuhan Deli.⁴ Tidak mau berlama-lama menghadapi kendala tersebut, parapengusaha perkebunan yang sudah menikmati keuntungan usahanya mencari lokasi baru guna tempat sandarnya kapal pengangkut hasil perkebunan. Satu syarat utama pelabuhan yang baik ialah terletak di perairan yang mampu disinggahi berbagai jenis angkutan air, dan didapatilah Belawan. Lokasinya kurang-lebih 4 km dari Labuhan Deli, dan terletak di Pulau sungai Belawan yang bermuara ke Selat Malaka. Tahun 1890 Pelabuhan Belawan dibuka oleh *Deli Maatschappij*.⁵ Tahun-tahun selanjutnya, pelabuhan Belawan dirawat agar fungsinya bisa optimal (Lekkerkerker 1916:294 dalam Sastro 2016). Dengan demikian, pelabuhan Belawan sebagai pengganti pelabuhan Labuhan Deli dalam aktivitas ekspor-impor berlanjut sampai akhir kekuasaan kolonial. Buktinya, aktivitas pelabuhan Belawan meningkat seiring peningkatan hasil perkebunan. Komoditas ekspor dari Labuhan pada waktu itu antara lain lada, beras, tembakau, ikan kering, kapur barus, hasil hutan dan emas dan sebagainya. Sumber lain menyebutkan komoditas ekspor itu antara lain lada, rotan, kuda, buah pinang, tembakau, gambir, getah perca, lilin, wajan dan gading gajah. Sementara komoditas impornya antara lain tekstil, candu (opium), barang pecah-belah, senapan dan mesiu dan sebagainya (Reid, 1968:30 dalam Supriyono 2016).

³ Sub-bab ini sebagian disarikan dari tulisan penulis dalam Laporan Penelitian Sejarah Pelabuhan Belawan oleh Wasino & Tim Pusat Studi Sejarah dan Tradisi Lisan, Universitas Negeri Semarang, 2016 (sampai makalah ini dipresentasikan masih dalam proses pembuatan buku).

⁴*Plantation Agriculture and Export Growth an Economic History of East Sumatra, 1863-1942*. Jakarta: LEKNAS LIPI. Panangian Panggabean. 1988. *Lahirnya Kota Medan Sebagai Pelabuhan Ekspor Hasil-hasil Perkebunan 1863-1940*. Tesis: Program Pascasarjana Universitas Gadjah Mada. Tengku Luckman Sinar. 2011. *Sejarah Medan Tempo Doeloe*. Medan: Sinar Budaya Grup; Thee Kian Wie. 1977. Nasrul Hamdani. 2012. *Komunitas Cina di Medan:...* Jakarta: NIOD & LIPI.

⁵*Departement der Burgelijke Openbare Werken Mededelingen en Rapporten Havenwezen Nederlandsch-Indisch Havens Deel I*. (Batavia, 1920), hlm. 68.



Gambar 1: Labuhan Deli Tahun 1890an

Sumber: tropenmuseum.nl dalam Supriyono 2016

Oleh karena itu, relasi antara pelabuhan Belawan, Kota Medan, dan usaha perkebunan di Deli sangat erat dan saling terkait. Secara teknis, penghubung ketiga lokasi tersebut adalah sarana transportasi keretaapi, yang mengangkut tembakau dan hasil kebun lainnya. Komoditi perkebunan telah menjadikan daerah Deli sebagai tempat tumbuhnya kehidupan baru pada masa itu. Bagi orang yang bekerja di perkebunan, Deli merupakan tempat belajar hidup yang keras. Orang yang kuat akan dapat bertahan hidup dan sukses, sedangkan orang yang lemah akan meninggalkan daerah ini setelah beberapa waktu, atas kemauan sendiri atau dipecat. Mobilitas orang dari berbagai etnis sangat tinggi ke Deli, baik di awal pembukaan lahan maupun setelah perkebunan beroperasi (Broersma 1919 dalam Bremen 1997:84 dalam Sastro 2016). Deli yang berubah menjadi perkebunan milik pemodal besar Eropa pada abad ke-19 menjadi tempat usaha produksi kapitalis, yang dijalankan dengan menghalalkan praktik diskriminasi, penindasan, dan menjerat buruh yang kebanyakan dari Cina dan Jawa (Bremen: 1997:103-140 dalam Sastro 2016). Operasi perkebunan yang dipraktikkan dengan cara kekerasan tak dipungkiri menghasilkan komoditi tembakau yang menjadikan nama Deli dikenal seluruh dunia.

Reaksi awal para pembuka lahan pada masa perintisan perkebunan nyaris putus asa. Namun setelah ditemukan inovasi cara pengelolaan lahan, hasil perkebunan yang diharapkan seperti mimpi yang terwujud. Pembukaan lahan dengan menunggu masa siap tanam dengan pemberian pupuk telah menjadikan mobilitas daerah hulu ke hilir sungai semakin meningkat. Perkebunan yang semula dibuka di lahan-lahan dekat sungai semakin melebar ke pedalaman. Pada tahun 1873 untuk pertama kali hasil perkebunan dari Sumatra Timur diangkut ke Eropa lewat Penang. Pelayaran pertama yang membawa kesan positif ini menjadikan konsumen Eropa ketagihan terhadap tembakau Deli. Aktivitas perkebunan meningkat, dan ini memicu

tumbuhnya Kota Medan yang ditunjang fasilitas pendukung aktivitas perkebunan. Kegiatan ekonomi dari swasta ini pun tak lepas dukungan dari pemerintah kolonial, termasuk pembangunan fasilitas kota. Misalnya, pada tahun 1883 Kota Medan mendapat kantor pos; dan pada 1886 beroperasi telepon beserta telegraf. Pada 1888 dibuka Chartered Bank, dan tak lama setelah itu berdiri NHM tahun 1892 (Bremen 1997:49-50 dalam Sastro 2016).

Tembakau yang *menyulap* Deli menjadi tempat banyak orang mencari keuntungan, tentu saja menarik orangkaya menanamkan modalnya. Misalnya, pada tahun 1883 orang kaya Eropa menggagas pembangunan jalan keretaapi, dan tiga tahun setelah itu *Deli Spoorweg-Maatschappij* berhasil melakukan perjalanan pertamanya. Di tahun yang tak jauh berbeda, di Medan telah berdiri 60 toko, yang sebagian besar milik orangkaya Cina. Kesultanan yang memiliki kekuasaan dan kekayaan pindah ke Kota Medan, dengan mendirikan istana megah yang tak jauh dengan pusat-pusat bisnis. Tentu beralasan bila pada tahun 1887 Kota Medan ditetapkan sebagai ibukota residensi Sumatra Timur oleh Pemerintah Kolonial Hindia Belanda (Bremen 1997:49-50 dalam Sastro 2016). Hal ini menunjukkan, kekuasaan kolonial semakin kuat di daerah Sumatra Timur karena ditunjang keberhasilan perusahaan tembakau. Urbanisasi tak terelakkan, hingga terjadi perubahan demografi penduduk, mobilitas sosial berjalan cepat, perekonomian tumbuh pesat, pendidikan mulai mendapat tempat, dan politik menjadi lahan baru (Hamdani 2012:61 dalam Sastro 2016).

Pembangunan awal pelabuhan Belawan dikenal Gudang Merah, namun seiring meningkatkan perdagangan diperlukan perluasan pelabuhan dan fasilitasnya. Akibatnya, pada satu sisi banyak barang ekspor yang menumpuk di gudang-gudang pelabuhan menunggu diangkut ke kapal-kapal besar, dan pada sisi yang lain banyak kapal-kapal besar yang membawa barang-barang impor tertahan di luar pelabuhan menunggu giliran bongkar-muat. Kapal-kapal besar waktu tunggunya menjadi lama, dan beralih ke pelabuhan Penang, Sabang, Singapura bahkan Tanjung Priok, bahkan ke Singapura. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, gubernemen melaksanakan pembangunan dan perluasan pelabuhan, khususnya wilayah *waterfront* (wilayah perairan pelabuhan) yaitu diperlebar lagi sepanjang 500 m.⁶ Sementara untuk mengimbangi semakin banyaknya bangunan-bangunan pergudangan swasta, pada tahun 1903 gubernemen juga memperluas bangunan-bangunan douane. Upaya gubernemen tidak dapat menyelesaikan masalah, karena ramainya alur keluar-masuk barang yang tidak sebanding dengan ruang yang ada (Supriyono 2016).

⁶Departement BOW, *Op.cit.*, hlm. 3; Lihat juga Departement van BOW, "Nederlandsch-Indische Havens", *Haveenwezen no 5*, teks I, Batavia: (1920:68-69).

Sementara itu, pada tahun 1905 muncul usulan agar dibuka jalur KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*),⁷ yang akan melintasi jalur pantai Sumatera Timur. Kapal-kapal uap KPM yang besar itu akan menyusur pantai Timur Sumatera dari selatan ke utara dengan titik akhirnya di pelabuhan Sabang. Sebagai tujuannya adalah untuk mengangkut produk-produk khususnya perkebunan dari wilayah Deli dan Aceh dan pelabuhan-pelabuhan lain di sepanjang selat Malaka. Barang-barang itu terlebih dahulu dikumpulkan di berbagai pelabuhan di sepanjang pantai Timur Sumatera dengan menggunakan kapal-kapal kecil atau kapal-kapal tradisional (pribumi)⁸ (Supriyono 2016).

Perdagangan dan mobilitas manusia yang terus meningkat memunculkan gagasan pada tahun 1913 untuk mengembangkan Pelabuhan Belawan atau Gudang Merah menjadi pelabuhan samudera. Gagasan ini direalisasikan dengan pembuatan rencana pembangunan pelabuhan samudera Belawan, yang letaknya juga di pulau Belawan, tepat di suatu tempat yang bernama Ujung Baru.⁹ Dengan pembangunan dermaga baru yang selesai pada tahun 1927, kapasitasnya untuk berlabuh (sandar) kapal menjadi tiga kali lipat.¹⁰ Pembangunan berlanjut pada tahun 1930 berupa pembangunan dermaga khusus untuk sandar kapal-kapal pengangkut batubara,¹¹ dan sebelumnya pada 1927 juga dibangun gudang-gudang yang lebih besar dengan luas keseluruhan 60.000 m² (Airries, 1989:100 dalam Supriyono 2016). Pengembangan pelabuhan samudera Belawan oleh pemerintah Hindia Belanda ini menunjukkan bahwa gubernemen sebagai kapitalisme negara lebih bersifat reaksioner dibandingkan dengan para pengusaha swasta (kapitalisme swasta) dan kemudian para pengusaha swasta juga diuntungkan karena biaya operasional menjadi lebih murah dan proses produksi termasuk transportasi menjadi lebih cepat. Dengan demikian kerja sama kapitalisme negara dan swasta Barat di Sumatera Timur merupakan kunci sukses dari perkembangan Sumatera Timur dalam bidang ekonomi pada zaman kolonial Belanda (Supriyono 2016).

⁷ KPM adalah sebuah perusahaan pelayaran yang berkedudukan hukum di Amsterdam, namun kantor pusat operasinya berada di Batavia pada zaman Kolonial Belanda. Perusahaan ini mulai beroperasi Hindia Belanda (Indonesia) pada tahun 1888.

⁸ Departement der Burgerlijke Openbare Werken, Op.cit., "hlm. 69; Lihat juga Departement BOW, *Belawan Ocean-haven*, I, Mededeelingen van het Departement der Burgerlijke Openbare Werken / Teks, Batavia: Afdeeling Havenwezen. (1917:4-5).

⁹ Departement der Burgerlijke Openbare Werken, Op.cit., "hlm. 69; Lihat juga Departement BOW, *Belawan Ocean-haven*, I, Mededeelingen van het Departement der Burgerlijke Openbare Werken / Teks, Batavia: Afdeeling Havenwezen. (1917: 69).

¹⁰ *Verslag van de Handelsvereniging te Medan* (Medan: Deli Courant, 1920), hlm. 170-171.

¹¹ *Verslag van de Handelsvereniging te Medan* ..hlm. 170-171; Lihat juga *Arsip Departemen van BOW*, "Stukken betreffende haven Belawan Rapporten over 1923 (1919-1923)(1923)", Tahun 1923, No. 7579, Koleksi Arsip nasional Republik Indonesia (ANRI)



Gambar 2. Pemandangan Pelabuhan Samudra Belawan dan Stasiun Kereta Api Belawan Tahun 1920

Sumber: tropenmusuem.nl dalam Supriyono 2016

Pembangunan pelabuhan Merak dan Panjang¹²

Pemerintah kolonial Belanda menganggap penting hubungan Pulau Jawa dan Sumatra bagian selatan perlu dilakukan, dan yang memungkinkan untuk menghubungkan dua pulau yang terkolonial ini adalah jalur laut. Salah satu sarana penting untuk penghubung adalah keberadaan pelabuhan sebagai penunjangnya. Pada tahun 1912 dibangunlah pelabuhan Merak, di ujung barat pulau Jawa. Pengelolaan Angkutan Penyeberangan seperti Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang dikelola oleh oleh *Staatsspoorwegen* milik Belanda (Dirjen Perhubdar, 2005:4). Perusahaan ini adalah perusahaan kereta api swasta yang didirikan untuk mengelola kereta api jalur Tanah Abang ke Merak, dan untuk menunjang kelancaran distribusi barang dan orang. Kegiatan yang dilakukan pada masa ini adalah untuk membantu penyaluran barang yang dikirim dari kereta api yang akan di bawa ke luar negeri.

Dijadikannya Merak sebagai lokasi pelabuhan, tidak terlepas dari 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 Kilo Meter 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

¹² Sampai batas akhir makalah ini ditulis, saya belum mendapatkan data yang lebih komprehensif tentang sejarah pembangunan dua pelabuhan ini.

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. Semetara itu, penghubung di ujung selatan Pulau Sumatra adalah pelabuhan Panjang, Bandar Lampung dibangun tak lama berselang dengan Pelabuhan Merak. Sejak awal dibangun dikenal sebagai penghubung dengan Pulau Jawa. Namun, pada tahun 1978 fungsi pelabuhan sebagai penghubung Pulau Jawa dipindah ke Pelabuhan Srengsem, dan pindah lagi ke Pelabuhan Bakuheni lima tahun kemudian.

Pengelolaan pelabuhan pada masa kolonial

Menurut Wasino dkk (2014:128-174), perusahaan yang ada pada masa kolonial Hindia Belanda dibagi menjadi dua (pemerintah dan swasta), dan perusahaan pemerintah dalam pengelolaannya terbagi menjadi dua perusahaan yang berstatus IBW (*Indische Bedrijven Wet*) dan ICW (*Indische Competabiliteit Wet*).

Pelabuhan termasuk perusahaan yang berstatus ICW, yang merupakan satu kesatuan organisasi produksi yang dioperasikan pemerintah, dan tidak selalu berorientasi pada profit. Dalam penganggarannya, perusahaan ICW itu masuk dalam anggaran departemen yang bersangkutan. Salah satu di antaranya adalah *Havenwezen* (kepelabuhanan) yang dibentuk pada bulan Maret tahun 1911 dan berada di bawah naungan Departemen BOW (*Burgelijke Openbare Werken*).¹³ Regulasi selanjutnya, berdasarkan keputusan gubernemen tanggal 17 Agustus 1924 No. 6 (*Staatsblad* No. 378) ditentukan adanya usaha pelabuhan (*bedrijfshaven*), yang pengelolaannya mengacu pada prinsip bahwa pengeluaran dalam rangka pengelolaan pelabuhan, termasuk beban modal (*kapitaalslasten*) harus ditutup dari pemasukan pengoperasian pelabuhan. Berbagai pendapatan dari pengoperasian pelabuhan yang dikelola oleh Kantor Douane dari *Departement Financien* (Departemen Keuangan) adalah berasal dari aktivitas pelayaran, perdagangan dan lain- lainnya (Wasino dkk 2014:156-157).

¹³ Departement der Burgerlijke Openbare Werken, *Mededeelingen en rapporten (Reeks 5, Havenwezen)*, Batavia: Departement der Burgerlijke Openbare Werken, Afdeeling Havenwezen, 1917, hlm. 36.

Perusahaan pelabuhan (*bedrijfshaven*) meliputi pelabuhan Tanjung Priuk, Semarang, Surabaya, Makasar, Belawan Emmahaven, Cilacap, Cirebon, Pekalongan, Tegal, Pasuruhan, Probolinggo, Panarukan, Banyuwangi, Palembang, Asahan, Bengkulu, Sibolga, Banjarmasin, Benoa, Ambonia dan Menado, Oosthaven atau Telukbetung (*Staatsblad 1928 No. 195*) dan pelabuhan Jambi (*Staatsblad 1929 No. 3*). Sementara pelabuhan-pelabuhan yang masih berada langsung di bawah pengelolaan Departement van BOW adalah pelabuhan Bengkulu, Cirebon, Menado dan Sibolga. Sementara itu, kepada pemerintah provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur diserahkan pengelolaan pelabuhan-pelabuhan kecil yang terletak dalam wilayah administrasi mereka masing-masing kecuali untuk pelabuhan Semarang, Tegal, Pekalongan. Cilacap, Surabaya, Pasuruhan, Probolinggo, Panarukan, Banyuwangi, dan wilayah-wilayah pelabuhan yang termasuk di dalamnya (*Staatsblad 1928 No. 557, Staatsblad 1929 No. 227 dan Staatsblad 1928 No. 558*) (Wasino dkk 2014:157).

Penyelenggaraan manajemen pelabuhan pada zaman kolonial Belanda pertama-tama dapat diketahui dari adanya kantor *tol* atau *boom*. Kantor itu mempunyai fungsi sebagai pos douane, yaitu tempat pemeriksaan perahu-perahu atau kapal-kapal beserta muatannya baik yang masuk atau keluar pelabuhan. Di samping itu hampir di setiap pelabuhan terdapat dua dinas terpenting sebagai berikut (Wasino dkk 2014:159-164):¹⁴

- a. *De dienst van den waterstaat en 's-lands burgerlike openbare werken* (dinas pekerjaan umum, pemeliharaan jalan, jembatan, tanggul dan lain-lain). Sebagai tugasnya adalah membangun dan memelihara obyek-obyek pelabuhan, termasuk pengoperasian *stoomkraan* (derek mesin uap) berkekuatan 25 ton yang ada di pelabuhan. Pada waktu itu pemeliharaan penerangan di pelabuhan menjadi tanggungan *Gemeente*.
- b. *Dienst scheepvaart* (dinas pelayaran) dan *In- en uitvoerrechten* (pajak impor-ekspo) dan *accijnen* (cukai). Dinas pelayaran ini misalnya memberi tugas kepada sahandar (*havenmeester*) dalam pengaturan lalu lintas dan tempat berlabuh kapal-kapal.

Meskipun sudah terdapat manajemen pelabuhan, tetapi masih terdapat instansi-instansi lain yang berkepentingan dalam pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan yaitu:¹⁵

- a. Departemen BOW yang menempatkan seorang direktur di pelabuhan Semarang dan yang wilayah kerjanya juga meliputi pelabuhan-pelabuhan kecil di sekitarnya antara lain Rembang, Pekalongan, Tegal dan lainnya. Tugas dari direktur pelabuhan antara

¹⁴ Departement der Burgerlijke Openbare Werken, *Nederlandsch-Indische havens*, Dl. I, Batavia: Departement der Burgerlijke Openbare Werken, 1920, hlm. 89 dst.

¹⁵ "Nederlandsch Indische havens" dalam *Havenwezen No. 5*, hlm.174.

lain membuat perencanaan pembangunan pelabuhan, pemeliharaan, eksploitasi dan perluasan pelabuhan.

- b. *Departement der Marine* (semacam departemen kelautan), yang menempatkan seorang *Havenmeester* (syahbandar) dengan tugas-tugas sebagai berikut:
 - 1) Menyediakan dan mengatur tempat berlabuh bagi kapal-kapal yang datang mengatur pemberangkatan kapal-kapal yang akan berangkat.
 - 2) Menyediakan penerangan di wilayah pelabuhan, tetapi sejak tahun 1930 diserahkan kepada perusahaan listrik ANIEM.
 - 3) Menyediakan kebutuhan akan air, khususnya untuk kapal-kapal.
 - 4) Menjaga keamanan dan ketertiban di wilayah pelabuhan, khususnya di wilayah perairan pelabuhan.
- c. *De Dienst der Staatsspoorwegen* (Dinas Kereta Api), yang berkepentingan dalam pembuatan dan pengoperasian jaringan jalan kereta api di wilayah pelabuhan atau spoorwegemplacement.
- d. *Der Dienst der In-en Uitvoerrechten en Accijnzen* (Dinas Pajak Ekspor-Import dan Cukai) dari departemen Financien (keuangan), yang menempatkan pegawai-pegawainya untuk memeriksa, menghitung dan memajaki serta mengatur penyimpanan barang-barang di gudang-gudang dalam wilayah pelabuhan. Namun demikian sejak 1915 penyimpanan barang-barang digudang tidak diurus lagi oleh pegawai-pegawai *douane*, tetapi diserahkan kepada pemerintah, yang dalam hal ini dilaksanakan oleh pengelola pelabuhan (*havenbestuur*) yang kemudian untuk sebagian besar disewakan kepada swasta, termasuk dalam pengelolaannya.
- e. Dewan Daerah (*Locale Raad*), sejauh bersangkutan dengan masalah-masalah yang berada dalam batas wilayah pelabuhan. Namun demikian sejak tahun 1915 tidak lagi ikut terlibat dalam masalah-masalah pelabuhan, kecuali dalam hal perundang-undangan dari wilayah pelabuhan.
- f. Departemen *Binnenlandsch Bestuur* (Dalam Negeri), sejauh dalam hal penyerahan tanah untuk kepentingan pelabuhan. Sejak tahun 1917 departemen B.B. sudah terlepas sama sekali dari urusan pelabuhan, karena tanah-tanah pelabuhan telah diserahkan secara resmi kepada departemen BOW.

Oleh karena terdapat instansi pemerintah maupun swasta yang berkepentingan dalam pengelolaan dan pengusahaan pelabuhan, maka diperlukan wadah yang menjembatani kepentingan-kepentingan tersebut agar bisa dilakukan pengelolaan secara integral. Sehubungan dengan hal itu di sejumlah pelabuhan di Hindia Belanda kemudian

didirikan apa yang disebut dengan *Commissie van Bijstand*. Komisi ini dibentuk berdasarkan keputusan Gubernur yaitu: di Tanjung Priok (Keputusan Gubernur 9 Januari 1912 No. 34), Semarang (Keputusan Gubernur 21 Oktober 1912 No. 68), Belawan (Keputusan Gubernur 13 Mei 1918 No. 42), Makasar (Keputusan Gubernur 24 Juli 1913), Surabaya (Keputusan Gubernur 12 Desember 1914 No. 54), Cilacap (Keputusan Gubernur 24 April 1915 No. 67), Emmahaven (Keputusan Gubernur 2 Mei 1917 No. 27), Palembang (Keputusan Gubernur 12 April 1920 No. 12), Cirebon (Keputusan Gubernur 29 Mei 1924 No. 42), dan Manado (Keputusan Gubernur 14 Oktober 1924 No. 27).

Bisa dikatakan bahwa *Commissie van Bijstand* juga berfungsi sebagai semacam dewan musyawarah dan pertimbangan dalam pengembangan pelabuhan. Komisi itu diketuai oleh Direktur Pelabuhan, sedangkan anggota-anggotanya terdiri dari:

- a. *Havenmeester* (Syahbandar)
- b. Pegawai tinggi (senior) dari dinas impor-ekspor dan cukai.
- c. Dewan lokal (Raad Gemeente) dimana suatu pelabuhan itu berada
- d. Tiga orang yang ditunjuk Gubernur Jenderal yang merupakan perwakilan dari perusahaan dagang dan pelayaran besar.
- e. Lembaga/ perusahaan yang berkaitan dan berkepentingan langsung dengan pelabuhan, misalnya dari perusahaan kereta api.
- f. Hal yang sama dari perseroan terbatas (PT) atau firma asing, sejauh berkebangsaan Belanda.

Pada sejumlah pelabuhan, khususnya yang termasuk *bedrijfshaven*, terdapat berbagai bidang, yang dibagi lagi dalam dinas-dinas sebagai berikut:¹⁶

1. Bidang umum terdiri dari :
 - a. Pemadam kebakaran
 - b. Dinas kebersihan
 - c. Pemeliharaan pelabuhan
 - d. Penerangan jalan
 - e. Kapal hela/tunda dan pintu air
2. Bidang pertanahan (*grond bedrijf*) terdiri dari :
 - a. Pemeliharaan bidang tanah pelabuhan
 - b. Pemeliharaan jalan

¹⁶“Nederlandsch Indische havens”, dalam *Havenwezen No. 5*, deel I, hlm.165.

- c. Pemeliharaan bangunan dan tempat tinggal
- 3. Bidang pengairan terdiri dari:
 - a. Retribusi air
 - b. Pemeliharaan pipa air (*leideng*)
 - c. Distribusi air, khususnya untuk kapal-kapal
- 4. Bidang perlistrikan terdiri dari
 - a. Pembangkit (*Electriciteit/stroom*)
 - b. Penyambungan tenaga listrik
 - c. Penyambungan lampu-lampu listrik
- 5. Bidang Derek (*kraan*) terdiri dari:
 - a. Pelayanan dan pemeliharaan stoom dan elektrische kraan
 - b. Pemeliharaan derek tangan (*handkraan*)
- 6. Pergudangan terdiri dari :
 - a. Pemeliharaan gudang dan lapangan penimbunan barang
 - b. Pemeliharaan gudang entrepot
 - c. Penerangan dan penjagaan gudang
- 7. Bidang usaha pasar: yaitu pemeliharaan kios dalam wilayah pelabuhan
- 8. Transport terdiri dari:
 - a. Pemeliharaan dan pengoperasian *steekwagen*
 - b. Pemeliharaan dan pengoperasian mobil angkut
- 9. *Steenwinning*, yaitu bidang penyediaan batu-batu yang sewaktu-waktu digunakan untuk kepentingan pelabuhan.

Masa Hibernasi dan perubahan kekuasaan

Ekonomi jaman Jepang

Pemerintahan pendudukan Jepang menghadirkan kebijakan ekonomi yang secara radikal berbeda dengan masa sebelumnya. Jepang mengalihkan orientasi ekonomi Indonesia dari pasar negara-negara Barat ke Asia dalam konteks pembentukan Kawasan Kemakmuran Bersama Asia Timur Raya dengan Jepang sebagai pusatnya. Reorientasi dilakukan dengan mengeluarkan berbagai kebijakan dalam mengelola Indonesia sebagai wilayah pendudukan melalui struktur birokrasi yang telah diciptakan dengan tujuan menempatkan Indonesia dalam rangka memenuhi kebutuhan-kebutuhan Jepang sebagai negara industri dan kepentingan militer nya, serta mendukung kemandirian kawasan Asia Timur Raya.

Reorientasi ini dipandang perlu karena tatanan ekonomi Indonesia kolonial harus disinergikan dengan wilayah-wilayah pendudukan lainnya. Kebijakan yang dikeluarkan pemerintahan pendudukan Jepang menghadirkan dua efek yang berbeda pada sektor-sektor tertentu. Pada sektor yang dianggap vital bagi kebutuhan Jepang, kebijakan-kebijakan Jepang didesain untuk memberi dorongan dan insentif kearah perkembangan agar dapat berfungsi secara maksimal bagi kepentingan Jepang. Kebijakan Jepang pada sektor pertambangan memberikan ilustrasi yang baik mengenai hal ini, khususnya tambang minyak, batubara, mangaan, dan bahan-bahan mineral lain yang dibutuhkan industri dan mesin perang Jepang. Selain kebijakan pada sektor pertambangan, ilustrasi lain yang sangat menonjol dari kebijakan pendudukan Jepang yang dimaksudkan memberi dorongan pada perkembangan khususnya peningkatan hasil eksploitasi adalah dalam kaitan dengan perusahaan hutan. Kebijakan Jepang dalam sektor manufaktur khususnya tekstil pun memperlihatkan fenomena serupa. Jepang bermaksud membangun kemandirian wilayah Indonesia dalam konteks pemenuhan kebutuhan tekstil bagi kepentingan domestik untuk mengatasi sulitnya impor tekstil (Wasino dkk 2014:379-380).

Sektor transportasi Jepang menyadari peran vital infrastruktur dan alat-alat angkutan baik darat maupun maritim bagi kepentingan mobilitas pasukan dan perlengkapan militer Jepang, serta pegangkutan komoditas antara Indonesia dengan Jepang, serta antar wilayah pendudukan. Jepang melalui kebijakannya bermaksud memberi dorongan bagi perkembangan sektor ini melalui program pembuatan kapal, meskipun dalam sektor perkeretaapian terdapat kontradiksi akibat tumpang tindih kepentingan ekonomi dan militer. Kebijakan Jepang dalam bidang transportasi diarahkan untuk mengatasi problem komunikasi yang berat baik angkutan darat maupun laut. Ketika memulai pemeritahan pendudukan, Jepang menghadapi permasalahan serius terkait dengan prasarana dan sarana transportasi akibat kebijakan politik bumi hangus yang diterapkan pemerintah Hindia Belanda. Terkait dengan infrastruktur transportasi darat, politik bumi hangus pemerintah Hindia Belanda yang dilaksanakan oleh pasukan KNIL (*Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger*) dan sukarelawan yang dimobilisasi untuk tujuan ini telah menghancurkan 46 buah jembatan, merusak sejumlah jalur kereta api yang strategis dan vital, diantaranya yang menghubungkan ke arah Pelabuhan Tanjung Priuk di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, dan Pelabuhan Cilacap di pesisir selatan Jawa Tengah juga termasuk yang dirusak (Kurosawa, 1997:115 dalam Wasino dkk, 2014:361). Demikian pula, sejumlah armada kapal ditenggelamkan ke dasar laut. Fasilitas pelabuhan seperti dermaga, galangan kapal dan gudang-gudang termasuk target yang dihancurkan dengan tujuan awal untuk menghambat

gerak pasukan musuh. Pembumihangusan juga dilakukan dengan maksud menghindarkan penggunaan infrastruktur dan fasilitas-fasilitas yang vital ini untuk mendukung kepentingan pihak musuh (Wasino dkk 2014: 361).

Kesulitan angkutan laut yang dihadapi Jepang juga terkait dengan hilangnya maskapai pelayaran Belanda (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij/ KPM*) dan perusahaan-perusahaan pelayaran swasta lainnya yang pada masa sebelum perang melayani jaringan transportasi maritim di Hindia Belanda. Pelayaran pribumi enggan mengoperasikan armadanya secara sukarela untuk menggantikan maskapai Belanda dan maskapai-maskapai pelayaran asing lainnya karena takut perahu dan kapal mereka disita oleh pihak militer Jepang (Tri Sulistiyono, 203:210 dalam Wasino dkk, 2014:363). Permasalahan tersebut diupayakan pemecahannya dengan berbagai kebijakan yang dikeluarkan pemerintah pendudukan Jepang agar keadaan dapat secepatnya kembali normal.

Pada sektor transportasi laut, pada awal masa pendudukan pemerintah Jepang harus bersandar pada kapal-kapal perang dan maskapai pelayaran Jepang sendiri. Namun demikian, untuk dimobilisasi jumlah kapal Jepang sangat terbatas dibanding kebutuhan yang ada, baik untuk kepentingan angkutan militer maupun angkutan sipil. Untuk menangani masalah transportasi laut, Jepang membentuk Departemen Perkapalan (*Zosenkyoku*) (Wasino dkk, 2014:365).

Pengelolaan sistem transportasi kereta api, yang terkait dengan pelabuhan, seluruh perusahaan kereta api peninggalan Belanda yang berjumlah 24 buah, termasuk salah satunya adalah perusahaan kereta api milik negara (*Staatsspoorwegen*), termasuk jalur keretaapi Tanahabang-Merak, digabung menjadi satu dengan kantor pusat berada di Bandung. Pemerintah pendudukan Jepang juga mengeluarkan kebijakan pembagian wilayah kerja perkeretaapian. Perkeretaapian Sumatera dibagi menjadi tiga wilayah, yakni Sumatera Selatan (*Nanbu Sumatora Tetsudo*), Sumatera Barat (*Seibu Sumatora Tetsudo*), dan Sumatera Utara (*Kiata Sumatora Tetsudo*). Secara prinsip system pembagian ini dilakukan dengan menggabungkan bekas wilayah operasi Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) dan Atjehstaatsspoorwegen (ASS) (TTBN 1997:143-144).

Baik perusahaan negara maupun swasta pada masa pendudukan Jepang menjalankan kegiatan dalam konteks ekonomi perang. Keduanya beroperasi berdasar garis kebijakan pelipatgandaan hasil bumi yang diperlukan untuk mendukung industri dan kepentingan militer Jepang. Dalam konteks demikian, kebutuhan dan kepentingan militer menempati prioritas pertama, sedangkan kepentingan lain berada di bawahnya. Keberadaan perusahaan-perusahaan Jepang pada masa pendudukan memperlihatkan bahwa dalam sektor tambang,

kehutanan, listrik dan gas, serta perkebunan, fungsi produksi dapat dijalankan. Demikian pula, dalam sektor transportasi darat dan laut, perusahaan-perusahaan yang ada tetap dapat menjalankan fungsi dalam mendukung distribusi barang keperluan dan penumpang. Dari segi penampilan (*performance*), fungsi-fungsi tersebut tentu saja tidak dapat dipersamakan dengan capaian dan peran yang dimainkan pada masa damai karena perusahaan-perusahaan tersebut dihadapkan kepada kesulitan-kesulitan yang lebih besar berupa kekacauan perang, terbatasnya jangkauan pasar, dan terbatasnya fasilitas produksi, distribusi dan infrastruktur pendukung (Wasino dkk 2014:434-435).

Proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia yang dikumandangkan Sukarno-Hatta tidak hanya menuntut kedaulatan politis, namun juga menuntut kedaulatan ekonomis. Pada praktiknya, dekolonialisasi melahirkan perubahan-perubahan dalam pola pikir dan tindak masyarakat terjajah. Di awal menata ekonomi nasional, pemerintah Indonesia mengeluarkan kebijakan-kebijakan untuk membangun ekonomi nasional dengan memprioritaskan kelompok pribumi. Semangat zaman yang hendak dimunculkan adalah kemandirian dan kemajuan anak-anak negeri terlepas dari bayang-bayang dominasi ekonomi pengusaha asing (penjajah). Selain kebijakan, muncul juga langkah-langkah untuk menaggulangi situasi ekonomi-politik yang cepat berubah, dan sering juga disebut Indonesianisasi, seperti yang dikatakan John O. Sutter dalam disertasinya, sebagai gerakan nasionalisme ekonomi. Kebijakan dan tindakan ekonomi rakyat Indonesia di lima tahun awal ini bisa dikatakan belum tertata rapi dan sporadis. Indonesianisasi sebagai upaya untuk menguasai sektor ekonomi nasional ke tangan penduduk pribumi pada praktiknya melahirkan indonesianisasi ini memunculkan politik pribumisasi. Secara faktual, pribumisasi artinya anti asing (barat dan timur). Peristiwa sejarah ini yang disebut Ralph Anspach sebagai pribumisasi: sebuah proses kontrol atas kekayaan dan sumber-sumber pendapatan yang didistribusikan kepada anggota masyarakat nasional sebagai identitas ekonomi nasional suatu bangsa. Bisa dikatakan, pergerakan ekonomi dan perdagangan hanya pelengkap terbawah dari gerakan revolusi saat itu. Gerakan paling dominan adalah politik, dan gerakan di bawahnya adalah pendidikan, sosial (pendidikan, rumah sakit, dsb), dan terakhir adalah ekonomi. Tak aneh bila kesadaran penjajahan ekonomi muncul setelah Indonesia merdeka, bahwa ekonomi negara dikuasai oleh bangsa asing. Dalam tingkatan orang asing, orang Belanda dan Eropa menempati urutan pertama, orang Cina diurutan kedua, dan pribumi menempati urutan terakhir. Tak dipungkiri, ada pribumi yang menjadi pengusaha, namun jumlahnya tak banyak (Wasino dkk 2014:608-609).

Pada era revolusi ini, aktivitas ekonomi di dua wilayah kekuasaan sangat terbatas. Belanda menguasai sebagian kota-kota besar, dan Republik Indonesia menguasai perdesaan.

Ciri khasnya adalah adanya blokade, khususnya yang Angkatan Laut Belanda, yang mengakibatkan perhubungan wilayah Republik dengan sekitarnya menjadi terhalang. Pada wilayah Republik, desa-desa di sekitar kota menahan suplai bahan makanan ke kota. Konter blokade ini dipicu oleh Aksi Militer Belanda 1947, yang menjadikan Republik mengontrol daerah-daerah penghasil hasil pangan di Jawa. Blokade tandingan dari Republik ini sangat mempengaruhi Belanda, apalagi akses menuju desa juga terbatas, sehingga pajak pemasukan wilayah Belanda dari perdesaan ikut pula terhenti (Wasino, dkk 2014:608-609).

Thee Kian Wie menyebut, perekonomian nasional masih dikuasai oleh ekonomi kolonial dan beberapa pengusaha etnis Cina. Dengan demikian, perekonomian periode ini masih meneruskan dominasi ekonomi kolonial Hindia Belanda (Thee 2010:55-79 dalam Wasino, dkk 2014:554).¹⁷ Apa yang telah dilakukan dalam lima tahun pertama kemerdekaan merupakan langkah-langkah praktis untuk menunjukkan bahwa pemerintah nasional telah mulai berfungsi. Menjadi logis kiranya, bila langkah pertama yang dilakukan pemerintah dalam bidang ekonomi adalah pengambilalihan fasilitas umum yang sebelumnya dikuasai pemerintah pendudukan Jepang, seperti transportasi, listrik, perkebunan, logistik dan pertambangan (Sutter 1959:293-314 dalam Wasino dkk 2014:555). Struktur dual/plural ekonomi yang berlangsung sampai tahun 1950 menempatkan kekuatan ekonomi utama dipegang oleh orang asing dan bukannya oleh pribumi telah menjadi dorongan utama bagi tokoh-tokoh pergerakan nasional untuk berupaya membuat beberapa kebijakan yang bertujuan mengubahnya. Kebijakan yang dilakukan pada lima tahun awal ini merupakan titik awal dari Indonesianisasi, yang mulai dilaksanakan pada tahun 1957. Upaya-upaya untuk mengubah struktur kekuasaan ekonomi pada masa awal pasca kemerdekaan ini oleh John O. Sutter dinamakan Indonesianisasi¹⁸, yaitu dorongan semangat untuk meningkatkan partisipasi dan mengangkat peran warga Indonesia, khususnya pribumi, ke dalam kegiatan-kegiatan perekonomian nasional (Wasino dkk 2014:556).

¹⁷ Menurut Presiden Sukarno, setelah kemerdekaan, idealnya melakukan revolusi di segala bidang atau revolusi multi-kompleks: revolusi ekonomi, sosial, budaya, dan politik. Revolusi multi-kompleks inilah yang akan menggenapkan revolusi nasional, sehingga menjadi bangsa yang berdaulat di bidang politik, berdikari di bidang ekonomi, dan berkepribadian. Yang disebut revolusi ekonomi, yakni merombak struktur ekonomi, termasuk bentuk kepemilikan alat produksi dan struktur distribusi dari surplus ekonomi, agar melahirkan struktur ekonomi yang demokratis dan berkeadilan sosial. Dengan demikian, masyarakat adil dan makmur pun bisa diraih. Guna menciptakan revolusi ekonomi terdapat dua tugas pokok: *pertama*, mengubah struktur ekonomi kolonial menjadi ekonomi nasional; dan *kedua*, mentransformasikan ekonomi nasional menjadi ekonomi 'pasal 33 UUD 1945' sebagai basis melahirkan masyarakat adil dan makmur. Ciri utama ekonomi kolonial sebagai berikut: Indonesia hanya dijadikan penyedia bahan baku bagi keperluan negeri imperialis; Indonesia menjadi penyedia tenaga kerja murah bagi perusahaan negeri imperialis; Indonesia hanya dijadikan pasar bagi penjualan produk dari negeri-negeri imperialis; dan Indonesia menjadi tempat penanaman modal asing.

¹⁸ Variasi istilah yang mempunyai arti sama Indonesianisasi.

Pendudukan Jepang dan masa revolusi kemerdekaan secara nyata telah merubah nasib masyarakat Indonesia, ke arah yang lebih sengsara. Krisis ekonomi yang serius pada tahun 1950an itu kemudian diperparah dengan terjadinya gejolak politik berupa pemberontakan bersenjata yang terjadi di beberapa daerah seperti di Aceh, Jawa Barat, Sulawesi Selatan, Sumatera Barat, dan Maluku. Meskipun gejolak-gejolak politik ini dapat dipadamkan, dengan ditebus biaya yang sangat besar, baik berupa korban jiwa maupun harta benda, persoalan ekonomi negara tetap menjadi masalah sampai periode ini berakhir (Thee, 2005: xxii).

Aktif dari hibernasi¹⁹

Pembangunan awal pelayaran nasional

Pasca kemerdekaan, Pelabuhan Merak ikut digunakan dalam perjuangan kemerdekaan, sehingga Hindia Belanda dalam pengelolaannya sangat selektif dalam menyeberangkan penumpang atau barang. Karena ada ketakutan jika digunakan oleh pihak yang melawan meluaskan pengaruhnya. Namun pada masa itu diceritakan bahwa rakyat pribumi yang mendapat izin menyeberang dari pemerintah Hindia Belanda diberlakukan ketentuan yang ketat misalnya mereka yang diseberangkan, bukanlah tokoh-tokoh politik tertentu atau yang berpotensi menyebarkan paham nasionalisme, kecuali mereka yang berstatus tahanan, dengan pengawasan ketat mereka diseberangkan (Dahlan, 2005:10 dalam Syamsu, 2011).

Begitu juga dengan pelabuhan Belawan, menjadi medan pertempuran. Selama tahun 1946, di Sumatera hanya pelabuhan Belawan yang berhasil dikuasai dan diduduki oleh Belanda (Poesponegoro, 2008: 277 dalam Bahaudin 2016). Dikarenakan perairan teritorial Sumatera yang sangat luas, maka pihak Belanda tidak mampu melakukan pengawasan yang ketat. Hasil-hasil ekspor Sumatera terutama karet "sheet" yang diselundupkan ke luar, terutama ke Singapura, mencapai jumlah puluhan ribu ton. Selama tahun 1946 saja barang-barang yang diterima oleh Singapura dari Sumatera seharga Straits \$ 20.000.000, sedangkan yang berasal dari Jawa hanya Straits \$ 1.000.000. Sebaliknya barang-barang yang dikirim ke Sumatera dari Singapura seharga Straits \$ 3.000.000 dan dari Singapura ke Jawa seharga Straits \$ 2.000.000 (*Mimbar Indonesia, 3-1-1947* dalam Bahaudin 2016).

Politik blokade Belanda terhadap kegiatan perdagangan Indonesia terutama ekspor dan impor sangat dirasakan oleh masyarakat di Sumatera Utara terutama untuk mendapatkan barang-barang kebutuhan dasar sehari-hari baik berupa pakaian maupun beras dan juga gula.

¹⁹ Sub-bab ini sebagian disarikan dari tulisan penulis dalam Laporan Penelitian Sejarah Pelabuhan Belawan oleh Wasino & Tim Pusat Studi Sejarah dan Tradisi Lisan, Universitas Negeri Semarang, 2016 (sampai makalah ini dipresentasikan masih dalam proses pembuatan buku).

Blokade Angkatan Laut Belanda ini dilakukan dengan menutup (memblokir) pintu keluar-masuk perdagangan Indonesia terutama melalui jalur laut dan pelabuhan-pelabuhan penting. Blokade ini dilakukan mulai bulan November 1945. Blokade itu dilakukan Belanda dengan alasan mencegah masuknya senjata dan peralatan militer ke Indonesia yang dapat memperkuat perlawanan-perlawanan pihak republik dalam perjuangan mempertahankan kemerdekaan dan kedaulatan wilayahnya. Alasan lain Belanda melakukan blokade ekonomi ialah mencegah pengeluaran hasil-hasil perkebunan milik Belanda dan milik asing lainnya serta melindungi bangsa Indonesia dari tindakan-tindakan dan perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh bukan bangsa Indonesia. Dengan adanya blokade tersebut menyebabkan Barang-barang ekspor Indonesia terlambat terkirim. Barang-barang dagangan milik Indonesia tidak dapat di ekspor bahkan banyak barang-barang ekspor Indonesia yang dibumi hanguskan. Indonesia juga kekurangan barang-barang import yang sangat dibutuhkan. Dampaknya inflasi semakin tak terkendali sehingga menyebabkan rakyat susah memenuhi kebutuhan dasarnya. Blokade Angkatan Laut Belanda telah menghalangi hubungan dagang antara wilayah Sumatera dengan Singapura dan Malaysia (*Waspada*, 21-4-1948 dalam Bahauddin 2016). Pada tanggal 23 Mei 1948 sebuah kapal dagang yang datang dari Singapura dengan muatan bahan bakar minyak berupa solar dan bensin milik penduduk ditembaki oleh Angkatan Laut Belanda hingga akhirnya kapal tersebut terbakar. Selain itu pada tanggal 26 Mei 1948 sebuah tongkang milik seorang Tionghoa bernama Gon Sui Tjaow yang bertolak dari Bengkalis menuju Bagan Siapi-api ditengah perjalanan dihadap oleh Angkatan Laut Belanda dan kemudian dibawa ke perairan Riau (*Waspada*, 8-5-1948 dalam Bahauddin 2016).

Tahun 1958-1965 dalam kehidupan masyarakat Indonesia merupakan sebuah periode peningkatan instabilitas politik yang tinggi pada satu sisi dan merupakan periode kinerja ekonomi yang buruk pada sisi yang lain. Tingkat faktor produktivitas ekonomi yang sudah menurun sejak tahun 1940an tidak dapat dipulihkan kembali pada periode 1950-1967. Kegagalan melakukan pemulihan ekonomi Indonesia pada periode ini karena besarnya tantangan yang dihadapi dan tidak siapnya orang Indonesia untuk menghadapi tugas besar itu. Pemerintah Indonesia pada waktu itu mewarisi sebuah ekonomi dan infrastruktur yang rusak berat dan diantaranya potensi untuk mengeksport beragam komoditas yang telah berkurang drastis (Zanden, 2012: 290 dalam Bahauddin 2016).

Akibat memburuknya perdagangan laut Indonesia, nilai ekspor Indonesia cenderung menurun pada rata-rata tingkat tahunan 0,4% antara 1950 dan 1968. Dari 1966-1967 nilai ekspor mengalami kenaikan 8% dari US \$ 714 juta menjadi US \$ 770 juta berkat naiknya harga minyak bumi sampai 11% (Lembaga Pertahanan Maritim, 1968: 2-3 dalam Bahauddin

2016). Rata-rata laju pertumbuhan volume ekspor selama 1950-1966 adalah 0,8% setahun. Sejak tahun 1967 laju pertumbuhan jauh lebih tinggi, rata-rata 19,7% per tahun selama 1966-1970. Fluktuasi besar dalam harga komoditas internasional yang cenderung menurun dan ditafsirkan pada tingkat rata-rata tahunan 0,8% antara 1950 dan 1960 kebanyakan ditunjukkan oleh nilai ekspor. Nilai impor juga mengalami kecenderungan menurun, terutama terjadi pada tahun 1952, 1956, dan 1961. Setelah tahun 1966 suatu masa pertumbuhan yang bertahan dimulai dan impor tumbuh dengan rata-rata laju tahunan 21% selama 1966-1970 (Rosendale, 1975: 53 dalam Bahauddin 2016). Kondisi ekonomi khususnya yang berkaitan dengan kegiatan ekspor impor, juga berpengaruh pada aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di pelabuhan-pelabuhan besar di Indonesia, tidak terkecuali di pelabuhan Belawan (Bahauddin 2016).

Sebagai jejak semangat kolonial, pelabuhan Belawan berkembang seiring dengan aktivitas yang dijalannya. Tentu saja sekarang tidak tersisa semangat kolonial, berganti oleh semangat pembangunan nasional. Secara teoritis pelabuhan merupakan bagian dari mata rantai transportasi laut. Barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti moda darat (truk atau kereta api). Sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan bongkar akan dimuat lagi ke kapal. Teori pelabuhan sebagai *interface* ini telah dijalankan pelabuhan Belawan, baik pada masa kolonial sampai sekarang. Perbedaan antarmasa dalam menjalankan fungsi keekonomian tersebut adalah pada kuantitas dan kualitas aktivitas keekonomiannya. Indikator utama untuk melihat kuantitas dan kualitas pelabuhan adalah keluar-masuknya kapal, yang disertai aktivitas bongkar-muat.

Ketika digulirkannya undang-undang nasionalisasi perusahaan asing tahun 1959, pengelolaan pelabuhan beralih di bawah pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tahun inilah diambil sebagai patokan peletakan dasar-dasar kepemilikan Indonesia di bidang kepelabuhanan. Beralihnya pelabuhan menjadi perusahaan nasional di awal belum banyak ada perubahan yang signifikan.

Sektor perhubungan laut di awal Orde Baru mulai dianggap penting, sebagai penunjang pemeliharaan logistik nasional. Gambaran awal tentang arti penting perhubungan laut pada masa Orde Baru ini tertuang dalam buku putih *Jalur Perhubungan Laut dalam Pelita I*, dan capaian yang diraih pada Pelita I dilaporkan pada pidato kenegaraan Presiden Soeharto dihadapan sidang DPR RI tanggal 14 Agustus 1974. Pidato tahunan yang bertepatan dengan berakhirnya Pelita I memaparkan, proyek-proyek perintis yang dilakukan melalui udara maupun laut telah memberi nafas dan kegairahan baru di daerah-daerah dan pulau-pulau yang selama ini seolah tertidur (WEM Dirjen Perla 1977:2-3 dalam Sastro 2016).

Pembangunan awal di sektor perhubungan ini memiliki arti penting dalam meletakkan dasar pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunananisme di seluruh tanah air.

Arus pelayaran penumpang dalam waktu Sembilan tahun terakhir meningkat. Menyikapi hal ini Dirjen Perhubungan Laut Haryono Nimpuno mengharapkan adanya penambahan dermaga, terminal, dan armada pengangkut. Jumlah angkutan penumpang nasional sejak tahun 1963 sebanyak 266.353 orang dan pada tahun 1974 menjadi 368.951 orang. Dengan peningkatan ini pihak Perla mengharapkan peningkatan armada sebesar 138 ribu dwt, yang terdiri kapal berbobot 750 – 2.500 dwt dan mempunyai angkutan penumpang dalam kabin , ruang khusus, dan penumpang dalam dek (*Waspada*, 23-5-1975 dalam Sastro 2016).

Sistem trayek yang berlaku terdiri dari 61, yang menghubungkan 52 pelabuhan wajib singgah dan 37 pelabuhan fakultatif. Sampai tahun 1974 dalam meningkatkan armada pelayaran telah dilakukan rehabilitasi 67 kapal nusantara dengan berat 100.034 dwt. Ratio peningkatan armada pada awal Orde Baru ini 3,7 ton/dwt/tahun. Pelayaran samudra nasional pada Repelita I kapal-kapal yang dioperasikan berstatus sewa beli (*charter*). Dengan armada 57 kapal yang berkapasitas 507.000 dwt, pelayanan mencakup 30 %. Pertambahan armada di tiap tahunnya telah meningkatkan volume angkut pelayaran nasional dan luar negeri. Melalui *freight conference* pelayaran ke luar negeri lebih teratur misalnya, Indonesia-Jepang, Indonesia-Australia, Indonesia-Amerika Serikat, Indonesia-beberapa negara Eropa. Pelayaran luar negeri juga melayani pelayaran tidak teratur (*tramper*), misalnya beberapa pelabuhan di Indonesia dengan Hongkong. Target peningkatan pelayaran ini adalah mencapai saham 40% pelayaran ke luar negeri, sesuai *International convention a code of conduct for liner conference* (WEM Dirjen Perla 1977:8 dalam Sastro 2016).

Pada Repelita I armada pelayaran khusus yang melayani barang seperti kayu gelondongan, minyak bumi, nikel, bauksit, dan batu bara tren perkembangannya naik. Pada pertengahan tahun 1968 pada angkutan ini tersedia 23 kapal dengan kapasitas angkutnya 500.000 dwt, dan pada tahun 1973 menjadi 1.422.000 dwt. Namun demikian, meski trennya naik, pelibatan kapal dalam negeri angkanya masih kecil (WEM Dirjen Perla 1977:8 dalam Sastro 2016).

Guna menunjang pelayaran, pemerintah Indonesia membeli dua buah kapal dari Jepang, yang diserahterimakan di pelabuhan Tanjung Priok. Pembelian ini merupakan program kerjasama ekonomi kedua Negara untuk tahun 1972/973. Kedua kapal pemasang lampu laut yang diberi nama Mesa dan Mithuna berbobot 600 ton dengan daya tamping 34

awak kapal. Tak lama berselang, 2 kapal datang dari Jepang (*Waspada*, 29-4-1975 dalam Sastro 2016).

Indonesia akan menambah 45 kapal penangkut kayu untuk mengangkut kayu gelondongan Indonesia ke luar negeri, khususnya ke Jepang. Hal ini untuk mempersiapkan 20% persen ekspor kayu, yang tidak bisa lagi dilakukan hanya dengan 27 kapal (hanya 5% yang mampu diangkut) (*Waspada*, 9-5-1975 dalam Sastro 2016).²⁰

Mengacu pada surat No. Dal 10/27/17 yang ditetapkan tanggal 8 Mei 1976 Dirjen Perla memutuskan tidak akan mengeluarkan ijin usaha baru bagi pelayaran nusantara umum, pelayaran khusus, dan pelayaran khusus lepas pantai. Bagi perusahaan yang sudah memiliki ijin prinsip, surat itu juga menekankan agar merealisasikan sarana angkutan sesuai ketentuan yang berlaku selambat-lambatnya enam bulan kedepan. Himbauan tersebut juga memberi ancaman sanksi bila tidak merealisasikan dalam jangka waktu enam bulan maka ijin akan dicabut dan tidak bisa diperpanjang lagi (*Waspada*, 12-5-1976 dalam Sastro 2016).

Pelayaran nasional

Tidak ada relasi yang paralel antara pelayaran nusantara di jaman kolonial, Orde Lama, dan Orde Baru. Seolah aktivitas pelayaran di tiga masa tersebut mengalami hubungan yang terputus. Pada masa kolonial, di kepulauan Indonesia baru pada akhir abad ke-19 Belanda mulai memperhatikan masalah pelayaran antara-pulau yang pada waktu itu lebih dikuasai Inggris. Langkahnya, Belanda mendirikan sebuah perusahaan pelayaran yang melayani rute seluruh wilayah kepulauan. Perusahaan Belanda ini lebih dikenal dengan singkatannya - KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*). Perusahaan ini selama kurang lebih setengah abad memainkan peranan penting dalam menyelenggarakan hubungan maritim di Nusantara. Situasi ini mengakibatkan banyak perusahaan kecil tidak dapat bersaing lagi, kecuali beberapa perusahaan yang menjadi pelengkap (*feeder*) dalam trayek pelayaran yang tidak dilayani KPM. Secara umum hampir seluruh Nusantara disinggahi kapal KPM, sehingga perusahaan ini menjadi pendukung pemerintah kolonial untuk menguasai ekonomi Nusantara

²⁰ Menurut Biro Pengabdian Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro, Jepang sampai awal tahun 1975 menjadi Negara terbesar dalam penanaman modal asing di Indonesia, baik dilihat dari proyek yang ditangani maupun jumlah modal yang ditanam. Sejak 1969 - 1975 jumlah penanaman modal asing sebanyak 780 proyek., yang terdiri dari 436 proyek dari Asia, 177 proyek dari Eropa, 124 proyek dari Amerika, 42 proyek dari Australia. Dari 436 proyek dari Asia, Jepang berperan sebanyak 182 proyek dengan nilai 1.084,6 juta dollar, disusul kemudian Amerika Serikat dengan modalnya 974 juta dollar. Jumlah total modal asing yang masuk selama 6 tahun Orde Baru ini sebanyak 3,882,1 juta dollar (*Waspada*, 14-5-1975 dalam Sastro 2016).

alam satu sistem perekonomian dan sekaligus mempersatukan wilayah ini ke dalam satuan pemerintahan Hindia-Belanda (Lapian 1996 dalam Sastro 2016).

Pada perubahan kekuasaan selanjutnya, arti penting pelayaran ini kurang dianggap penting pada awalnya. Baru kemudian di tahun 1970an, Dirjen Perla Haryono Nimpuno menganggap bahwa pelabuhan merupakan prasarana pengembangan daerah belakang, karena merupakan pintu gerbang penunjang armada nasional dan matarantai pemindahan transportasi dari darat ke laut maupun sebaliknya. Pelabuhan juga dapat melihat dinamika masyarakat, pada tahun 1974-1975 arus barang meningkat di pelabuhan-pelabuhan nasional sebanyak 49%. Dengan situasi ini, menurutnya dinamika pembangunan meningkat signifikan karena peran penting pelabuhan (*Waspada*, 10-6-1976 dalam Sastro 2016).

Menurut catatan Darwin Sinurat yang dimuat harian *Waspada* 20 September 1977 dengan judul *Peta dunia pelayaran di pelabuhan Belawan masih terdapat garis2 kabur*, termuat data pelayaran tahun 1975 dan 1976. Dengan catatan dalam dua tahun tersebut yang didapatkan dari data instansi terkait dan pemangku kepentingan, Darwin Sinurat mengatakan bahwa usaha pelayaran nasional memiliki tren naik. Misalnya, perbandingan kapal nasional dengan kapal asing pada tahun 1975 1:9 dan pada tahun 1976 naik menjadi 1:7. Meski naik, namun masih ada beberapa catatan guna peningkatan pelayaran nasional, dan peran pemerintah lebih ditingkatkan lagi. Berbicara masalah majunya sebuah perusahaan pelayaran, dengan mengutip penuturan Syahbandar pelabuhan Belawan ByPitna mengenai pemilihan kapal, Darwin mengatakan bahwa ada beberapa pertimbangan yang biasa dijadikan patokan: segi ekonomis, regulasi, lamanya berlayar, dan daya tampung kapal. Dengan demikian, semakin banyak kapal disewa/dipilih, maka akan berkembang perusahaan pelayaran tersebut. Berkembang tidaknya perusahaan pelayaran waktu itu dapat dilihat dari beberapa indikasi: bertambahnya armada, kesejahteraan karyawan, dan kelancaran pembayaran upah buruh bongkar-muat.

Pelayaran kapal juga menjadi unsur penting kewibawaan sebuah bangsa di hadapan dunia internasional, baik pelayaran swasta maupun Negara. Misalnya, ditahannya kapal Lancer di Penang beberapa waktu yang lalu, maka Negara harus ikut campur dalam menyelesaikannya, dalam hal ini KBRI membantu menyelesaikan karena kapal tersebut menggunakan bendera merah-putih. Pada tahun ini yang tergabung dalam Indonesia National Lines (INL) adalah Djakarta Lloyd sebanyak 18 kapal, Gensi Lloyd sebanyak 9 kapal, Samudra Indonesia sebanyak 6 kapal, Admiral Line sebanyak 6 kapal, Karana Line 2 kapal, dan Trikora Lloyd yang belum diketahui jumlah kapalnya. Selain agensi di atas, berarti kapal asing (*Waspada*, 20-9-1977 dalam Sastro 2016).

Menurut Dirjen Perla Laksamana Haryono Nimpuno pelayaran di Indonesia masih sangat bergantung pada negara lain. Sementara di dalam negeri juga menjadi penentu, tapi belum signifikan karena masih ada masalah utama yang mengganggu perdagangan yaitu uang siluman. Pelayaran nusantara tidak hanya urusan perdagangan, tetapi juga wawasan nusantara. Artinya, tidak semata ekonomi tetapi juga politik dan sosial dalam menilai pelayaran nusantara. Kendala utama pelayaran nusantar adalah pengadaan armada perbaikan dan docking kapal, perawatan kapal, sumberdaya manusia, dan sistem operasional di pelabuhan (*Waspada*, 6-7-1977 dalam Sastro 2016). Pernyataan Perla didukung oleh Menteri Perhubungan Emil Salim bahwa biaya pelayaran masih tinggi, menghambat pelayaran nusantara. Meski demikian, kecenderungan usaha pelayaran terus menaik. Buktinya, pengajuan usaha pelayaran terus ada dan tidak ada perusahaan pelayaran yang gulung tikar. Berkenaan permasalahan pelayaran, menteri mengakui pelayaran RLS belum optimal. Kadang ada kapal, tetapi tidak ada barang, dan sebaliknya (*Waspada*, 6-7-1977 dalam Sastro 2016).



Gambar 4. Armada pelayaran antarpulau di Indonesia tahun 1970an

Sumber: Bambang Kesowo, dkk. *40 Tahun Indonesia Merdeka* dalam Sastro 2016.

Pada tanggal 11 Mei 1978 pemerintah membuka jalur pelayaran perintis di seluruh Indonesia, termasuk di Pantai Barat Sumatra. Jumlah trayek perintis secara nasional berjumlah 22, dengan 174 pelabuhan yang disinggahi. Tujuan pelayaran perintis adalah

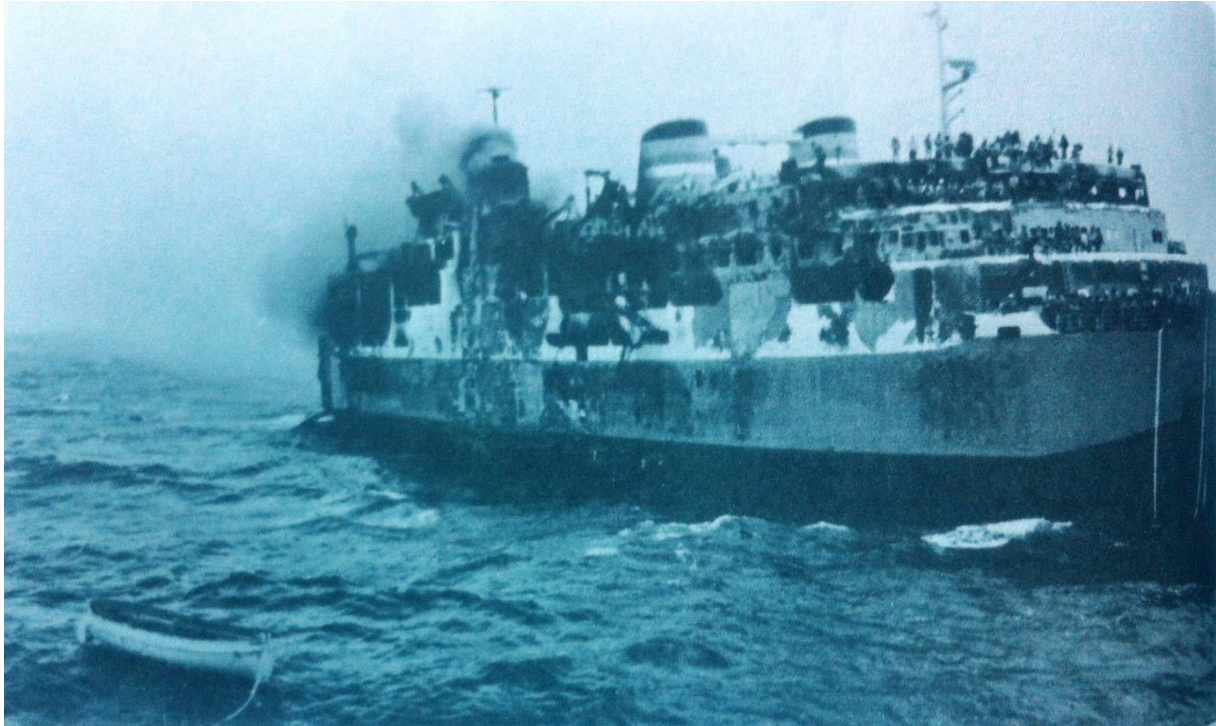
mengundang pelaku bisnis swasta, meningkatkan kegiatan ekonomi masyarakat, dan membuka daerah yang terisolasi. Armada perintis yang melalui pelabuhan Belawan adalah kapal KM Baruna Chandra (Teluk Bayur-Tanjung Priok), KM Dukuh (Teluk Bayur-Singkel-Pulau Banyak-Tapak Tuan-Sinabang-Meulaboh-Susoh-Kreung Raya-Belawan, KM Babut (pulau-pulau Mentawai), KM Mendal (Sibolga-Sitoli-Teluk Dalam-Pulau Tello-Teluk Bayur). Sebagai pelayaran perintis yang tidak mengejar keuntungan, waktu tempuh dalam perjalanan yang dilaluinya sangatlah lama. Misalnya, trayek pulang-pergi antara Teluk Bayur-Mukomuko-Bengkulu-Engganp-Bintuhan-Krueng-Tanjung Priok memakan waktu 19 hari (1330 mil). Pada trayek yang lain, Teluk Bayur-Singkel-Pulau Banyak-Tapak Tuan-Sinabang-Meulaboh-Susoh-Krueng Raya-Belawan mencapai 23 hari (2073 mil). Begitu juga trayek pelayaran Teluk Bayur ke pulau-pulau di Mentawai memakan waktu 10 hari (830 mil), seperti Teluk Bayur-Sikakap; Teluk Bayur-Si Uban; Teluk Bayur-Siberut; Teluk Bayur-Utara Siberut; Teluk Bayur-Tua Paget.

Pada awal pelayaran perintis ini jalur yang ramai adalah Sinabang, Meulaboh, terutama bila musim panen cengkeh. Pelayaran perintis ini juga sering disebut kapal semen, karena seringnya membawa barang semen. Kehadiran mereka mengalahkan operasi kapal-kapal lokal. Menurut Perwira kapal KM Dukuh, jalur perintis ini masih kurang dilengkapi dengan fasilitas pelayaran yang memadai di pelabuhan. Misalnya, lampu dan rambu-rambu laut. Kondisi ini rawan terhadap kecelakaan seperti di Pulau Banyak yang di bibir pantainya terdapat karang. Di pelabuhan Tapak Tuan, meski sudah ada daftar internasional (*Admirally List*) No. Suar 1284, namun masih tidak dilengkapi dengan lampu suar di pintu masuk. Hal ini menjadikan kapal akan kesulitan bila bersandar pada malam hari, apalagi ukuran dermaga hanya 8 m. Tak berbeda dengan pelabuhan Meulaboh yang memiliki No. Suar 1392. Kondisi di dua pelabuhan tersebut berbalik dengan pelabuhan Susoh, yang hanya memiliki lampu suar, tetapi tidak memiliki No. Suar. Dari seluruh pelabuhan di Pantai Barat Sumatra yang dianggap ideal kondisinya adalah Sinabang, yang memiliki No Suar 1274. Namun pelabuhan ini masih minim rambu-rambu. Sementara itu, Kakanwilhubla I Muhidin mengharapkan agar kapal perintis ini tidak menimbulkan efek terhadap pelayaran lokal yang telah ada. Apabila pelayaran perintis berhasil, maka yang ditunjuk sebagai agennya adalah PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) (*Waspada*, 16-5-1978 dalam Sastro 2016).

Selama Pelita I telah terjadi beberapa praktik penyimpangan trayek pelayaran. Ketua INSA²¹ Sally Moelyono memaklumi kondisi ini. Hal ini karena perdagangan yang menyangkut 9 bahan pokok belum mantap, maka penyimpangan trayek biasa terjadi. Tarif angkutan nusantara ditetapkan pada tahun 1974 dan setahun setelahnya dinaikkan menjadi 21%. Meski begitu tidak sebanding dengan kenaikan biaya yang setahunnya naik 31,73%. Hal ini menjadikan perusahaan pelayaran lesu darah. Hubungan dengan Singapura yang terjalin sejak tahun 1974 sampai tahun 1977 telah membawa arti bagi usaha pelayaran, khususnya yang melewati pelabuhan Belawan. Pada tahun pertama, muatan Indonesia-Singapura yang berjumlah 2.917.496 ton, sejumlah 954.078 ton barang diangkut oleh kapal Indonesia. Pada tahun selanjutnya, muatan yang diangkut sejumlah 2.574.695 ton dan yang diangkut kapal Indonesia sejumlah 1.096.034 ton. Jumlah muatan yang tidak seimbang pada dua tahun di awal ini dikarenakan dalam perjanjian belum ada kesepakatan yang dikhendaki pihak Indonesia. Pada tahun 1976 jumlah barang yang diangkut kapal Indonesia lebih banyak 863.398 ton dan kapal Singapura 538.475 ton. Begitu juga tahun 1977 muatan barang yang diangkut kapal Indonesia 831.550 ton dan kapal Singapura 703.231 ton. INSA mencatat *load factor* tahun 1976-1977, juga jumlah kapal yang jalan, kapal yang rusak (*Waspada*, 29-5-1978 dalam Sastro 2016). Capaian angka tersebut terus meningkat di tahun selanjutnya.

Upaya pembenahan trayek dilakukan pada tahun 1980. Dirjen Perla yang mengeluarkan SK trayek pelayaran baru mendapat protes dari 22 perusahaan pelayaran. Alasannya, perusahaan akan merugi bila trayek baru tersebut dijalankan. SK yang semestinya mulai berjalan pada Oktober 1980 ditunda pelaksanaannya guna persiapan dari pihak perusahaan pelayaran. Protes trayek baru tersebut diwakili oleh Sekretaris Jenderal INSA Harris SH. Alasan ekonomi tersebut tidak bisa ditanggapi oleh Dirjen Perla, karena belum terbukti kerugiannya (*Waspada*, 5-11-1980 dalam Sastro 2016).

²¹INSA didirikan pada 6 September 1967. Menurut www.insa.or.id INSA adalah asosiasi perusahaan pelayaran di Indonesia yang diakui oleh pemerintah berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan DP No. 10/7/9 tanggal 6 September 1967 yang dikukuhkan oleh Menteri Perhubungan Keputusan No. KP.8/AL.308 / Phb-89 tanggal 28 Oktober 1989.



Gambar 5. KM Tampomas II terbakar di laut Jawa

Sumber: Tim Penulis. *30 Tahun Indonesia Merdeka* dalam Sastro 2016.

Peran penting pelayaran lokal sangat dibutuhkan guna menyingkap isolasi daerah terpencil di seluruh tanah air dalam membina pembangunan ekonomi regional dan wilayahnya. Dengan demikian, usaha pemerataan pembangunan, kemakmuran, dan pemenuhan kebutuhan fisik rakyat tidak bisa dilaksanakan tanpa meningkatkan peranan armada kapal lokal di seluruh nusantara. Demikian pendapat Ketua Umum Dewan Pimpinan Pusat INSA Boedihardjo Sastrohadiwirdjo. Berkaitan peran pemerintah dalam melindungi pengusaha nasional dalam usaha pelayaran, Boedihardjo mengungkapkan cukup baik dengan sistem *cabottage* terhadap perusahaan asing, yang lebih kuat. Pelayaran lokal dibatasi dengan ukuran maksimum 175 BRT dan jarak jelajah 500 mill. Pembatasan ini terdesak oleh pelayaran nusantara dan pelayaran rakyat (*Waspada*, 13-11-1980 dalam Sastro 2016).

Dalam sidang paripurna nota keuangan RAPBN 1983 dihadapan anggota DPR-RI Presiden Soeharto menyampaikan hasil pembangunan di bidang perhubungan yang dilaksanakan selama ini dapat dinikmati oleh masyarakat, dan dengan dukungan sektor perhubungan ini diharapkan tercipta keseimbangan dan keselarasan pertumbuhan di berbagai bidang dan aspek pembangunan. Secara nasional, sasaran kegiatan di bidang perhubungan diarahkan untuk menunjang kelancaran arus barang, mobilitas penumpang dan penyampaian berita. Dalam tahun ketiga Pelita III jasa perhubungan laut meningkat menuju integrasi

pelayaran nusantara dan khusus. Termasuk juga pelayaran lokal, rakyat dan pelayaran perintis telah dapat dilakukan secara terpadu dengan rute yang lebih menyebar (*Waspada*, 8-1-1983 dalam Sastro 2016). Pemerintah selanjutnya mengupayakan perkembangan pelayaran nasional, yang tentu saja tidak mudah.

Upaya yang dilakukan pemerintah Orde Baru dalam mengembangkan pelayaran nasional memang agak terlambat. Namun bila dirunut ke belakang pemerintahan sebelumnya juga memiliki peran penting dalam pembangunan pelayaran nasional. Sebagai negara kepulauan Indonesia Presiden Soekarno memerlukan armada dagang yang kuat dan tangguh. Untuk itu, presiden membentuk Kementerian Pelayaran dan menunjuk Ali Sadikin sebagai menterinya. Diberikan amanah, Ali Sadikin langkah awalnya meminta nasihat pada orang-orang dari kalangan usaha perhubungan laut. Salah satunya kepada Soedarpo Sastrosatomo, yang menjelaskan bahwa bongkar-muat kapal dan keagenan merupakan sumber devisa, karena keduanya dibayar sebagai bagian muatan, tetapi harus menyerahkan pendapatan itu kepada Lembaga Alat-alat Pembayaran Luar Negeri untuk ditukar dengan rupiah dengan kurs resmi yang rendah. Selain itu, juga perlu membeli kapal, guna menunjang pemindahan barang antarpulau maupun Negara. Dari pembicaraanya dengan beberapa kalangan pebisnis, Ali Sadikin menghadap presiden. Pertemuan guna membahas pelayaran nasional dengan presiden kemudian menghasilkan Dekrit Pemerintah No. 5 Tahun 1964 yang menetapkan bahwa semua kegiatan pelayaran harus dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran: keagenan, bongkar-muat, dan pergudangan. Ia juga merasionalisasi jumlah perusahaan pelayaran dan menciptakan kantor pemesanan untuk menjamin faktor muatan bagi perusahaan-perusahaan pelayaran dalam perdagangan domestik maupun luar negeri. Bersamaan dengan itu, ia memberlakukan peraturan agar setiap perusahaan pelayaran, domestik maupun luar negeri, memiliki surat izin bongkar-muat, dan inilah asal mula SKU yang ‘tidak populer‘ (surat izin muat— dibatalkan dengan Inpres No. 4/1985). Tentang cerita pemesanan muatan: semua muatan untuk proyek pemerintah harus diangkut di bawah bendera Indonesia, dan jika kapal berbendera asing mencoba mengangkut muatan demikian, kepadanya tidak akan diberikan SKU (Thee 2003:149-150 dalam Sastro 2016). Cerita lain tentang pembentukan pelayaran nasional, karena aturan tidak segera rampung, Ali Sadikin setelah ditunjuk menjadi menteri berdiskusi dengan Dr. Leimena. Lewat beberapa proses, lahirlah PP No. 6 Tahun 1964, dan mendapat dukungan penuh dari presiden. Langkah-langkah ke arah terciptanya pelayaran nasional dilaksanakan dengan tidak sedikit kendala. Menurut Dirut PT Samudra Indonesia saat itu, Ali Sadikin pada hakikatnya adalah Bapak Pelayaran Nasional. Namun sayang, pada

kebijakan yang ditetapkan Sadikin seperti dilecehkan oleh pemerintahan selanjutnya (Anwar 2004:242 dalam Sastro 2016).

Pelayaran samudra

Pelayaran samudra di Indonesia memiliki sejarah yang panjang. Sudah dijelaskan sebelumnya bahkan menghadapi hibernasi sejak jaman Jepang, pelayaran samudra mengalami penurunan sejak bercokolnya kekuasaan kolonial. Pada waktu Belanda menguasai Indonesia menjadi kekuasaan maritim di dunia. VOC ini, Serikat Dagang Belanda yang membangun imperium maritim terbesar di dunia dengan ibukotanya Batavia. Dan Batavia ini menyebabkan lahirnya Java-centrisme, semua diukur untuk kepentingan Jawa. Jadi VOC itu mengirimkan pembunuh keluar Jawa untuk menundukkan luar Jawa. Dari luar Jawa membawa harta di bawa ke Jawa. Ini Perbuatan VOC. Tetapi kemudian VOC bangkrut, kapal-kapalnya pada tenggelam karena korupsi para pejabat, dengan mengangkut barang-barang berlebihan. Bangkrut VOC, kemudian muncul pemerintah Hindia Belanda, karena sudah tidak mempunyai kekuasaan laut lagi. Pertahanan Hindia Belanda itu didasarkan pada pertahanan Darat. Dan pertahanan Darat dipertahankan sistemnya pada sekarang ini. Padahal sistem pertahanan Indonesia harus pertahananan laut. Salah satu bukti kelemahan pertahanan Darat untuk negara maritim. Pada tahun 1812, waktu Hindia Belanda dikurung oleh Inggris dari laut, dalam beberapa hari angkat tangan. Waktu diserang oleh Jepang pada 1942 dalam beberapa hari juga angkat tangan (Ananta Toer 1999 dalam Sastro 2016).

Pada pemerintahan Orde Baru pelayaran nusantara memiliki catatan penting pada tahun 1982. Armada pelayaran Indonesia menguasai 50% angkutan barang jurusan Indonesia-Eropa, 41,5% jalur pelayaran ke Jepang. Dengan enam perusahaan pelayaran samudra, dengan 55 unit kapal bertotal kapasitas 580.483 dwt. Keenam perusahaan tersebut: Jakarta Lloyd, Gesuri Lloyd, Trikora Lloyd, Samudra Indonesia, Admiral Lines, dan Karana Lines. Sementara itu, jumlah ekspor komoditi pertanian Indonesia lewat pelabuhan Belawan ke Singapura terbilang kecil, dibandingkan ke negara lain. Pada tahun 1980 97.425 ton dan setahun setelahnya turun menjadi 83.666 ton. Nilai tersebut berbeda dengan ekspor ke Amerika Serikat, pada tahun 1980 mencapai 176.784 ton, dan setahun kemudian naik menjadi 211.603 ton (*Waspada, 7-4-1982* dalam Sastro 2016).

Pada pertengahan bulan November 1980 telah ditandatangani kerjasama antara pelabuhan Belawan dan pelabuhan Tacoma, Amerika Serikat. Perjanjian ini menjadikan Belawan sebagai salah satu sentra pengumpulan karet di Indonesia yang diperdagangkan di Amerika Serikat. Untuk perdagangan karet dunia, Belawan bersaing dengan Singapura dan

Port Klang, Malaysia. Pelabuhan Tacoma pada tahun 1979 menerima impor karet sebesar 169301 ton, yang 68,5% berasal dari Indonesia. Menyambut kerjasama ini, Gapkindo (Gabungan pengusaha karet Indonesia) mengharapkan penyempurnaan berbagai fasilitas di pelabuhan:

1. Untuk transit diberikan fee time storage selama 30 hari;
2. Pengaturan dukungan feeder liner dari Pekanbaru dan angkutan darat dari Aceh;
3. Kemudahan-kemudahan fasilitas untuk pemuatan karet tujuan Tacoma;

Selain itu, perlu disinergikan terminal-terminal transit untuk pelabuhan lainnya (*Waspada*, 20-11-1980 dalam Sastro 2016). Kapal liner Indonesia ke Timur Tengah Service Amrta V tiba di Belawan dengan bongkaran beras 7500 ton asal Karachi, Pakistan. Beras tersebut merupakan balasan (*return cargo*) setelah membongkar barang eksport Indonesia ke Timur Tengah. Dengan demikian pelayaran kapal armada liner Indonesia-Timur Tengah tidak pernah kosong muatan (*Waspada*, 13-8-1981 dalam Sastro 2016). Pelayaran internasional tidak asing bagi masyarakat Indonesia. Dengan penataan yang mengarah pada pelayanan semua pihak, tiap tahun memiliki catatan yang mengangumkan. Peran penting pelabuhan Belawan sebagai pintu utama Indonesia di bagian barat-utara tidak bisa dikesampingkan, dalam meningkatkan perdagangan dan berhubungan baik dengan negara lain.

Sementara itu, pengelolaan pelabuhan yang semula di bawah perusahaan perkerataapian Hindia Belanda tahun 1956 pengelolaan pelabuhan diserahkan kepada pemerintah Republik Indonesia, dan Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) yang awal mengelolanya. Dalam kondisi peralihan tersebut, hanya memiliki tiga buah kapal dan melanjutkan program yang telah disusun oleh Hindia Belanda. Pada awal masa Republik ini fungsi pelabuhan Merak dan Panjang lebih banyak digunakan untuk mobilitas warga, khususnya transmigrasi. Jawatan Kereta Api membuka lagi perjalanan kapal dari Merak ke Panjang (1952), maka bertambah lancar arus Transmigran spontan itu dari Jawa Tengah dan Jawa Timur (Syamsu Rijal 2011). Pengelolaan pelabuhan berganti di bawah pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tahun inilah diambil sebagai patokan peletakan dasar-dasar kepemilikan Indonesia di bidang kepelabuhanan. Lalu 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. Pelabuhan Merak menjadi agak sedikit aktivitasnya dalam status peralihan ini, namun sedikit-demi sedikit berbenah, alih teknologi,

terbukti dengan laporan jenis komoditi yang dibongkar di Pelabuhan Merak tahun 1969 (Syamsu Rijal 2011).

Pengelolaan pelabuhan

Di awal masa transisi dari Orde Lama ke Orde Baru, pengelolaan pelabuhan masih didasari pada Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 1961 yang dimuat dalam *Lembaran Negara No. 128 Tahun 1961*. Isinya, nama Perusahaan Pelabuhan Negara diganti menjadi Perusahaan Negara Pelabuhan Daerah I atau lebih dikenal dengan singkatan PN Pelabuhan Daerah I, dengan pejabat pimpinannya seorang direktur. Orde Baru menganggap bahwa pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara. Pelabuhan yang baik dan rapi dengan fasilitas yang modern akan dapat menggambarkan sebagian dari keadaan dalam negara bersangkutan, dan sebaliknya. Arti penting pelabuhan ini kemudian diterjemahkan negara dengan menguasainya: negara pemiliknya, bukan perorangan atau swasta. Pemerintah yang menentukan pengaturan, pengelolaan, maupun pengusahaannya. Sesuai UUD 1945, jadi pelabuhan merupakan kategori proyek vital yang harus dikuasai negara (WEM Dirjen Perla 1977:100 dalam Sastro 2016). Berdasarkan pemikiran tersebut, pemerintah mengeluarkan regulasi PP No. 1 Tahun 1969, yang berisi tentang penetapan Pembinaan dan Pengembangan Pelabuhan diatur oleh pemerintah yang dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan. Pada departemen ini ditentukan garis-garis besar bagaimana cara mengusahakan semua pelabuhan dalam menunjang pembangunan nasional guna menyejahterakan rakyat. Berada di bawah kementerian adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan sebagai pengelola pelabuhan di Indonesia. Dengan PP No. 18 ini penguasa tertinggi di pelabuhan adalah komandan pengusaha pelabuhan, yang di dalamnya tergabung syahbandar sebagai staf operasi. Regulasi masa pertama Orde Baru menetapkan administrator pelabuhan selaku penanggung jawab utama di pelabuhan. Sesuai hierarki kelembagaan yang berlaku pada masa Orde Baru, Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dibantu tim penasehat Badan Musyawarah Pelabuhan (BMP), dan Administrator Pelabuhan berada di bawah Pengawasan Kepala Daerah Pelayanan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Pelayaran I, Departemen Perhubungan.

Setelah perubahan struktur organisasi di pelabuhan berdasarkan PP No.1 Tahun 1969 dan PP No. 18/1969 nama Penguasa Pelabuhan (*Port authority*) berubah menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Kelembagaan sektor perhubungan laut pada masa awal Orde Baru berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan laut, Departemen Perhubungan. Legalitas tugas pokok, fungsi, dan wewenang Dirjen Perhubungan Laut diatur

dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. Km 14/U/Phb-73. Menurut SK Menhub tanggal 30 Januari 1973 tugas pokok Dirjen Perla adalah melaksanakan sebagian tugas Departemen Perhubungan yang diselenggarakan dalam suatu manajemen operatif: melaksanakan operasional sektor perhubungan laut guna terciptanya sistem transportasi laut yang mantap, dan mampu meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Fungsi Dirjen Perla menurut SK Menhub yang dikeluarkan di tahun akhir Pelita I tersebut yaitu: memberikan nasehat kepada menteri, melaksanakan kegiatan operasional, mengadakan pengaturan yang bersifat teknis dan melaksanakan kegiatan-kegiatan taktis lainnya. Kegiatan taktis ini meliputi: pembinaan dalam pelaksanaan operasional terhadap unsur-unsur pemerintah dan *market force* di bidang perhubungan laut, di antaranya: angkutan laut, perkapalan pelayaran, kepelabuhanan-pengerukan, navigasi, serta pengembangan perhubungan laut. Sementara itu, wewenang Dirjen Perla mencakup: pengintegrasian perencanaan umum departemen perhubungan laut, penyelenggaraan sistem laporan, pembinaan & pengarahan operasional terhadap unit-unit usaha negara & swasta yang bergerak di bidang perhubungan laut, menyelenggarakan penelitian, dan pengamanan laut. Dalam melaksanakan tugasnya, Dirjen Perla dibantu jajaran di bawahnya: Direktorat Angkutan Laut, Direktorat Perkapalan-Pelayaran, Direktorat Pelabuhan-Pengerukan, Direktorat Navigasi, Litbang Perhubungan Laut, Lembaga Pendidikan Perhubungan Laut, Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai, unit-unit vertikal di daerah dan unit-unit usaha negara (WEM Dirjen Perla 1977:4-6 dalam Sastro 2016). Kelembagaan di awal masa kekuasaan Orde Baru ini corak sentralis dan hierarkis mulai terlihat. Dari sini kekuasaan mulai ditata guna mempersiapkan pembangunan ekonomi di sektor kelautan.

Perkembangan ekonomi Perusahaan Negara, termasuk BPP, yang dalam kacamata komersil tidak memberikan keuntungan yang signifikan begitu juga pelayanan yang diberikan membuat pemerintah mengubah kelembagaan BPP ke Perum. Untuk menuju perubahan ini diperlukan persiapan fisik dan landasan hukum serta anggaran. Ada dua anggaran yaitu eksploitasi yang didapatkan dari pelabuhan dan inovasi yang didapatkan dari pelabuhan dan atau pemerintah. Rencana perubahan ini meliputi 9 pelabuhan: Belawan, Palembang, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Ujung Pandang, Pontianak, dan Ambon. Secara prinsip, perbedaan BPP dan Perum: keuangan & manajemen yang lebih mandiri. Perubahan ini secara kelembagaan sebagai upaya untuk lebih efisien dalam menjadikan aset negara dijadikan aset ekonomi. Kelembagaan baru ini pengelolaannya masih dilakukan oleh negara, modal dari negara dan swasta, serta memiliki orientasi komersil (*Waspada*, 24-2-1977 dalam Sastro 2016).

Badan Perusahaan Pelabuhan menjadi Perusahaan Umum berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1983. Dalam peraturan tersebut disebutkan pelabuhan sebagai salah satu unsur penunjang kelancaran angkatan laut telah ditata kembali baik status pembinaannya maupun pengelolannya. Seluruh pelabuhan yang diusahakan di Indonesia, dibagi dalam empat kelompok yang pengusahaannya dan akan diselenggarakan secara profesional. Dengan menerapkan prinsip-prinsip manajemen profesional dan prinsip-prinsip ekonomi perusahaan, pelabuhan berbentuk Badan Usaha Milik Negara dengan status Perusahaan Umum (Perum) di bawah Departemen Perhubungan. Belawan masuk dalam Perum Pelabuhan I bersama 18 pelabuhan lainnya yang berada di Sumatera Utara, Aceh dan Riau. Pejabat pimpinan dari Perum Pelabuhan I ini terdiri dari beberapa orang direksi, sedangkan pelabuhan cabangnya dipimpin oleh kepala cabang, namun jabatan administrator pelabuhan tidak dihilangkan. Sebagai Kepala Cabang Pelabuhan Belawan yang pertama setelah berjalannya Perum Pelabuhan ini adalah Soetrisno Muali yang telah dilantik pada tanggal 26 Juli 1984.

Keberadaan Perumpel yang dalam situasi perekonomian tanpa rejeki (*booming*) minyak sangat diperlukan untuk efisiensi dan peniadaan distorsi, dan nampaknya lembaga perusahaan negara Perum, termasuk Perumpel I, masih dirasakan belum membawa keuntungan komersil dan peniadaan distorsi. Pembentukan kelembagaan selanjutnya, Perusahaan Umum Pelabuhan I menjadi PT (Persero) Pelabuhan Belawan I. Perubahan kelembagaan pelabuhan merupakan hampir menyeluruh pada Badan Usaha Milik Negara pada awal 1990an. Menurut Wibisono, perubahan kelembagaan ini merupakan kerancuan berpikir antara prinsip pelayanan publik dan sarana pendapatan negara (1992: 23 dalam Sastro 2016). Perubahan kelembagaan ini juga mengarah pada privatisasi aset negara, yang didasari pada kenyataan kerugian yang banyak dihadapi BUMN. Gagasan privatisasi dimulai tahun 1987, dengan keikutsertaan BUMN dalam pasar modal di dunia, guna mencari modal. Kerugian BUMN dalam periode 1969-1997 sangat memprihatinkan. Kontribusi BUMN terhadap keuangan negara dalam bentuk deviden/dana pembangunan semesta/bagian laba pemerintah di luar Bank Indonesia pada tahun 1995 terkategori kecil (Rp 1,1 triliun) dari total asset sebesar 320,1 triliun. *Return of Asset* (ROA) BUMN di luar Bank Indonesia dan sebelum pajak pada tahun yang sama menunjukkan angka 3,22% (Ruru 1977:5 dalam Ali & Lino 2013:159-160 dalam Sastro 2016).

Organisasi dan manajemen Orde Baru menunjukkan kecenderungan karakter sebagai berikut: *Pertama*, kekuasaan terpusat (sentralisasi). Hal ini terlihat dari sejumlah perundang-undangan yang dikeluarkan. Pokok regulasi yang dikeluarkan diundangkan guna

mengarahkan segenap kekuatan daerah untuk melayani pusat kekuasaan; kedua kekuasaan eksekutif yang kuat. Meski dalam pemerintahan menganut sistem trias politika, namun pada masa ini sistem dan organisasi dan manajemen pemerintahan dititikberatkan pada kekuasaan eksekutif. Luasnya kekuasaan eksekutif ini dapat dilihat dari model manajerial yang diterapkan oleh birokrasi yang mencakup wilayah administrasi, regulasi, dan keuangan. Dari sini dapat dipahami, bila Orde Baru dikenal sebagai pengembalian pembangunanisme (*developmentalism*), maka pada sektor perhubungan laut juga termasuk di dalamnya. Perubahan regulasi yang mengakomodasi pada kepentingan pasar, tentunya akan diikuti dengan prasarat lainnya untuk melayani kepentingan pasar.

Simpulan

Peralihan kepemilikan fasilitas ekonomi yang sudah ada sejak pra-sejarah, dari pemerintah kolonial ke pemerintah nasional, memiliki pola yang bisa dilihat dari asal kepemilikan dan pengelolaannya. Pelabuhan pada masa colonial merupakan salah satu perusahaan yang dimiliki pemerintah, baik di level lokal maupun pusat, yang pengelolaannya tidak mengutamakan profit. Pergantian kekuasaan dari Hindia Belanda ke Pendudukan Jepang menjadikan fasilitas ekonomi ini seperti mati suri dari aspek ekonomi. Fungsi utama sebagai jalur perdagangan berganti menjadi fungsi politis, dan ini berlanjut sampai masa Orde Lama. Meski ada upaya untuk mengembalikan aktif sebagai fungsi keekonomian, namun pemerintah Orde Lama belum mampu mewujudkannya.

Peralihan dari Orde Lama ke Orde Baru menjadikan pelabuhan seolah hidup kembali, setelah menurun pada periode sebelumnya. Dengan memiliki kekautan legitimasi politis, langkah selanjutnya yang diambil pemerintah Orde Baru adalah membuat landasan hukum terhadap perubahan yang akan diinginkan dari periode sebelumnya, yang memiliki aspek pada perubahan kelembagaan. Pada sektor perhubungan laut, perubahan regulasi dan kelembagaan dimulai sejak tahun 1969. Perubahan kelembagaan meliputi tiga masa, yang berpengaruh terhadap kelembagaan kepelabuhanan di Indonesia pada masa Orde Baru. Pertama, tahun 1969 dengan melahirkan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP); kedua, tahun 1985 dengan melahirkan Perusahaan Umum Pelabuhan; dan ketiga, tahun 1991-1994 dengan melahirkan Perseroan Terbatas Pelabuhan. Untuk pelabuhan Belawan, dengan tiga masa perubahan kelembagaan di masa Orde Baru ini berarti melewati masa pengelolaan di bawah BPP, Perumpel I, dan PT. Pelindo I. Tiga masa perubahan kelembagaan ini mengarah pada semakin kuatnya terhadap kepentingan pasar. Aspek pembangunan ekonomi lebih diutamakan, dibanding aspek kehidupan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

(hanya buku dan karya ilmiah, untuk arsip dan sumber sejaman dicantumkan pada *footnote* atau pada *body text*)

Buku & Karya Ilmiah

Bahauddin. 2016. *Dinamika Pelabuhan Belawan Pasca Kemerdekaan sampai 1969*. Semarang: Laporan penelitian Pusat Studi Sejarah dan Tradisi Lisan.

Booth, Anne. 1990. *Foreign Trade and Domestic Development in The Colonial Economy*.

Bremen, Jan. 1997. *Menjinakkan sang Kuli: Politik Kolonial pada awal abad ke-20*. Jakarta: Grafiti.

Dahlan, Halwi. 2005. *Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni 1912-2004: Suatu Tinjauan Sejarah dan Perkembangan*. Bandung: Laporan Penelitian Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional

Dick, Howard. 2000. *„Munculnya Ekonomi Nasional, 1808-1990, dalam Thomas Lindblad, Fondasi Historis Ekonomi Nasional*. Yogyakarta: PSAT & Pustaka Pelajar.

Kesowo, Bambang. 1990. *40 Tahun Indonesia Merdeka (1975-1985)*. Jakarta: Jayakarta Agung Offset.

Kurasawa-Inomata, Aiko, 1997. *–Rice Shorthage and Transportation*||, dalam Peter Post and E. Touwen-Bouwsma (ed), *Japan, Indonesia and the War: Myths and Realities*, Leiden: KITLV Press, 1997.

Lapian, AB. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu. 1996. Peta Pelayaran Nusantara dari Masa ke Masa, dalam *Jurnal Jati II, Desember 1996*. 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, da Raja laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi abad XIX*. Depok: Kobam

Laura, Ann Stoler. 1984. *Capitalism and Confrontation in Sumatra's History, 1870-1979*. New Haven: Yale University Press.

Lekkerkerker, C. 1916. *Land en volk van Sumatra*. Leiden: N.V. Boekhandel en Drukkerij Voorheen E.J. Brill.

- Lombard, Denys. 2000. Dalam *Nua Jawa: Silang Budaya I*. Jakarta: Gramedia.
- Sastro, Radjimo Wijono. 2016. *Dari BPP ke Pelindo I:...* Semarang: Laporan penelitian Pusat Studi Sejarah dan Tradisi Lisan.
- Sukaton, SU. 1991. *Masa Kapal Uap; Dibukanya Pelayaran Modern ke dan dari Indonesia*. Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta.
- Supriyono, Agus. 2016. *Pelabuhan Belawan pada Masa Kolonial Belanda*. Semarang: Laporan penelitian Pusat Studi Sejarah dan Tradisi Lisan.
- Sutter, John O. 1959. *Indonesianisasi: Politics in a Changing Economy, 1940-1955*, New York: Desertasi Cornell University
- Syamsu Rijal, Andi. 2011. *Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Bakuheni di Selat Sunda Tahun 1912-2009*. Depok: Tesis Dep. Sejarah UI
- Thee Kian Wie. 2010. -Understanding Indonesia: the Role of Economic Nationalism, dalam *Journal of Indonesian Social Sciences and Humanities Vol. 3, 2010*.
- Tri Sulistiyono, Singgih . 2003. -The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870-1970s, *PhD Thesis*.
- TTBN. 1997. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia*, Jilid 1, Bandung: Penerbit Angkasa.
- Wasino, dkk. 2014. *Sejarah Nasionalisasi Aset-aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementrian BUMN.
- WEM (Warta Ekonomi Maritim) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- xxxx. *Perhubungan Laut & Gerak Pembangunan Periode 1974-1976*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

‘Mencari Cincin Nabi Sulaiman’ di
Timur Hindia Belanda: Migrasi Arab di
Kepulauan Sunda Kecil, Abad ke-19
dan 20

Tika Ramadhini, S.Hum, BA History



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

Pendahuluan

Latar Belakang

Sejarah diaspora merupakan salah satu genre akademik yang termasuk „muda“, walaupun diaspora sendiri telah terjadi dan menarik perhatian umat manusia sejak berabad-abad silam. Secara umum, sejarah macam ini mulai muncul dan menjadi populer sekitar tahun 1980-an.¹ Perubahan besar peta dunia pada dekade ini mungkin turut memunculkan ketertarikan baru pada suatu fenomena lama: pergerakan manusia.

Studi diaspora paling masif dan jamak ditemukan hingga detik ini ditulis untuk kasus orang Yahudi dan Armenia; yang mana turut membentuk citra bahwa diaspora selalu merupakan sesuatu yang terjadi karena adanya masalah mayoritas versus minoritas; atau karena adanya paksaan dan kekerasan, seperti yang mungkin hampir tiap hari kita lihat dalam berita teraktual tentang pengungsi dari Suriah di Eropa. Konsep diaspora sendiri terbukti berwajah ganda dan memiliki berbagai definisi, karena tiap diaspora selalu dianggap unik, seperti layaknya tiap peristiwa sejarah di dunia. Terdapat konteks yang spesifik untuk tiap kisah diaspora, seperti misalnya diaspora orang Arab di Hindia Belanda, atau secara umum di Asia Tenggara. Diaspora orang Arab ini bisa menjadi contoh untuk satu bentuk migrasi yang berbeda dari orang Yahudi dan Armenia.

Orang Arab di Hindia Belanda, yang seringkali disebut sebagai „orang Hadhrami“, telah menempati region ini sejak masa yang lampau, dan menariknya masih dapat ditemukan keturunannya hingga hari ini. Nama Hadhrami sering disematkan karena mayoritas orang Arab di Hindia Belanda memang berasal dari Hadhramaut (sekarang Yaman), walaupun ada pula orang Arab yang berasal dari tempat-tempat lain. Dalam catatan administrative Hindia Belanda, orang Arab berada di bawah golongan *Vreemde Oosterlingen* atau Timur Asing, bersama dengan orang Cina dan komunitas lain yang lebih kecil jumlahnya.

Orang Arab memang banyak ditemukan di kota-kota yang merupakan bagian dari jalur perdagangan di Asia Tenggara sejak jaman kurun niaga. Namun, jumlah orang Arab yang menetap (bukan hanya migrasi musiman untuk berdagang lalu pulang) baru signifikan di abad ke-19, ketika terjadi perpindahan kekuasaan dari *Vereenigde Oost Indische Compagnie*

¹ Clarence-smith, William G. *Hadhramaut and The Hadhrami Diaspora in the Modern Kolonial Era: An Introductory Survey* in Ulrike Freitag and William G. Clarence-Smith, *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen in The Indian Ocean 1750-1960's*, (Leiden: Brill, 1997): 1.

(VOC) ke pemerintahan Hindia Belanda. Orang Arab berperan penting dalam perkembangan dan kontrol pelayaran intra-pulau di tahun-tahun awal berdirinya negara kolonial.² Pada tahun 1850-an, terdapat 7.768 orang Arab di Hindia, dan terus meningkat menjadi dua kali lipat dalam waktu 20 tahun setelahnya. Di awal abad ke-20, 24.484 adalah jumlah total orang Arab di seluruh Hindia Belanda.³

Walaupun tidak sebanyak buku sejarah yang telah ditulis tentang diaspora orang Cina di Hindia Belanda, cukup banyak juga sejarawan yang sudah membahas tentang migrasi orang Arab di Hindia Belanda; terutama tentang settlement mereka di kota-kota besar seperti Surabaya, Batavia dan Aceh. Tiga kota ini memang merupakan daerah dengan jumlah orang Arab terbanyak di Hindia Belanda.⁴ Di sisi lain, ceritera migrasi mereka ke daerah lain di Hindia Belanda belum banyak diketahui, padahal ada pula *settlement* Arab di Hindia Belanda selain tiga kota besar tersebut. Engseng Ho, dalam bukunya *The Graves of Tarim*, mengisahkan juga tentang empat orang sayyid yang datang ke Trengganu, Aceh dan Kalimantan pada abad ke-17.⁵ Keberadaan mereka di bagian timur Hindia Belanda, seperti misalnya di Kepulauan Sunda Kecil, juga masih merupakan zona yang perawan untuk dieksplor lebih jauh.

Kepulauan Sunda Kecil, atau *Kleine Soenda Eilanden* dalam bahasa Belanda, adalah nama yang diberikan untuk rangkaian pulau-pulau yang berada di bagian timur Pulau Jawa; mulai dari Bali hingga Timor. Di masa kini, wilayah ini terbagi menjadi tiga provinsi di Indonesia, namun dulunya merupakan dua residensi di bawah kuasa pemerintah kolonial Hindia Belanda: *Residentie Timor en Onderhorigheden* dan *Residentie Bali en Lombok*. Siapa yang mengira bahwa di abad ke-19, ternyata telah terdapat sekitar seratus orang Arab yang bermukim di Bali?⁶ Jumlah orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil ternyata terus meningkat di paruh kedua abad ke-19, hingga pada awal abad ke-20 jumlahnya telah menyentuh angka ribuan.⁷

² Mandal, Kumar S. *Finding Their Place: A History of Arabs in Java Under Dutch Rule 1800-1924*. Dissertation from Columbia University, 1996. 1.

³ *Regeeringsalmanak* 1900, (Batavia: Landsdrukkerij, 1905) : 4-5., Van den Berg, L.W.C. *Orang Arab di Nusantara* (Jakarta:Komunitas Bambu, 2010) 96-98.

⁴ Van den Berg, *Orang Arab*, 108-109.

⁵ Ho, E. *The graves of Tarim : Genealogy and mobility across the Indian Ocean* (Berkeley, University of California Press, 2006): 116-120

⁶ *Regeeringsalmanak* 1867, (Batavia: Landsdrukkerij, 1905).

⁷ *Regeeringsalmanak* 1867, (Batavia: Landsdrukkerij, 1905). *Regeeringsalmanak* 1915, (Batavia: Landsdrukkerij, 1916).

Adanya settlement orang Arab di kepulauan bagian timur Hindia Belanda ini membuka petunjuk bagi sejarah migrasi serta pergerakan dan pelayaran orang Arab di Hindia Belanda, dan region Asia Tenggara secara general, pada masa yang disebut-sebut sebagai titik balik dari globalisasi modern. Kemajuan teknologi komunikasi dan transportasi dengan pembangunan rel kereta api, pembukaan terusan Suez, dan penemuan kapal uap di abad ke-19, membuka berbagai kemungkinan baru untuk membuat manusia yang berada di dua tempat yang terpisah menjadi lebih terkoneksi. Makalah ini mencoba menjawab pertanyaan tentang bagaimana pola migrasi orang Arab ke kepulauan Sunda Kecil di abad ke-19 dan awal abad ke-20; termasuk di dalamnya bagaimana profil mereka, bagaimana mereka berlayar dan rutenya, serta dimana wilayah mereka bermukim. Pertanyaan seputar mengapa orang Arab datang ke wilayah ini juga dibahas dalam uraian faktor *penarik* dan *pendorong* terkait migrasi mereka. Selain itu, makalah ini turut mencoba menjawab permasalahan bagaimana mereka dapat beradaptasi dan berperan dalam lingkungan masyarakat lokal di kepulauan Sunda Kecil.

Historiografi dan Penjabaran Konsep

Penelitian ini memang masih bersifat *preliminary*, karena penelitian sebelumnya tentang orang Arab di region ini masih sangat sedikit. L.W.C. Van den Berg dalam karya klasiknya tentang orang Arab Hadhramaut, „Orang Arab di Nusantara“, menyinggung sedikit tentang berkembangnya settlement di luar pulau Jawa dan Sumatera, termasuk Kepulauan Sunda Kecil pada kisaran tahun 1870an. Namun, ia tidak membahas tempat-tempat tersebut karena dianggap belum signifikan pada masa itu.⁸ Karya yang secara spesifik membahas orang Arab di wilayah ini adalah sebuah makalah pendek oleh William Clarence-Smith yang berjudul *Horse-Trading: The Economic Role of Arabs in Nusa Tenggara 1800-1940*.⁹ Tulisan ini membahas tentang naik-turun perdagangan kuda dari kepulauan Sunda Kecil oleh pedagang-pedagang Arab.

Kekosongan dalam historiografi tentang migrasi orang Arab di kepulauan Sunda Kecil, atau secara umum bagian timur Indonesia, menjadikan makalah ini penting. Selama ini, migrasi orang Arab di Hindia Belanda seringkali dilabeli sebagai „Trade Diaspora“. Trade diaspora adalah fenomena lintas budaya dalam jaringan yang saling terhubung oleh komunitas komersial yang membentuk jaringan perdagangan. Pedagang yang tinggal di kota asing

⁸ Van Den Berg menerbitkan bukunya pada tahun 1889 setelah melakukan penelitian di Hadhramaut dan Hindia Belanda selama 5 tahun.

⁹ Clarence-Smith, William G. „Horse-trading: The Economic Role of Arabs in Nusa Tenggara, 1800-1940“. Paper presented in International Workshop on Southeast Asian Studies no 17. Leiden, 8-12 December 1997

menyerap budaya dan kegiatan komersil *host* nya, lalu kemudian berfungsi sebagai broker untuk memfasilitasi perdagangan lintas budaya antara masyarakat lokal dengan pedagang asing. Pemukimannya dapat ditemukan di kota-kota pelabuhan yang terbentuk sepanjang rute perdagangan.¹⁰ Dalam trade diaspora, umum pula ditemukan *preachers* yang ikut dalam jalur migrasi ini. Hal ini cocok dengan narasi tentang pedagang-pedagang yang dianggap ikut berperan dalam penyebaran agama di Nusantara. Bagaimana dengan migrasi orang Arab di kepulauan Sunda Kecil? Apakah polanya sama dengan trade diaspora pada umumnya di daerah lain Hindia Belanda, mengingat keunikan daerah kepulauan ini dibandingkan dengan wilayah lain, seperti misalnya Jawa?

Salah satu keunikan wilayah ini adalah bentuk geografis yang terpisah sekaligus terhubung oleh laut-laut, yang membentuk kekhasan budaya di tiap pulau. Salah satu yang paling stereotipikal mungkin adalah perbedaan mayoritas keyakinan, seperti Hindu di Bali, Islam di Lombok dan Sumbawa, serta Kristen di Flores dan Timor. Bagaimana orang Arab beradaptasi dalam lingkungan seperti ini menjadikan kajian tentang migrasi menjadi menarik, serta berpotensi untuk studi lain yang menarik; seperti misalnya mengeksplor kembali teori klasik tentang konsep *Plural Society*-nya J.S. Furnivall. Apakah orang Arab di kepulauan Sunda Kecil juga hidup berdampingan tapi terpisah-pisah? Sejauh apa kontak lintas kultural dapat terjadi dalam masyarakat di wilayah seperti kepulauan Sunda Kecil?

Kepulauan Sunda Kecil dalam makalah ini dianggap sebagai satu kesatuan karena berbagai pertimbangan. Diantaranya, dan yang paling praktikal, adalah karena sumber yang dipakai kebanyakan merupakan sumber Belanda yang seringkali melihat daerah ini sebagai satu kesatuan. Selain itu, daerah ini juga terhubung satu sama lain dalam jalur perdagangan sejak masa Tome Pires; serta sudah cukup umum dibahas sebagai satu kesatuan dalam karya-karya akademis dengan tema terkait ekonomi dan pelayaran perdagangan.¹¹

Sumber dan Arsip

Seperti mencari dinosaurus, penelitian ini meluangkan banyak waktu untuk „eks kavasi“ orang Arab dalam berbagai dokumen dan arsip. Analisis dan pemetaan pola migrasi orang Arab dilakukan berdasar data dari arsip yang terdapat di Arsip Nasional Belanda dan Perpustakaan Universitas Leiden. Arsip-arsip Hindia Belanda yang digunakan antara lain adalah *Memorie van Overgave, Politieke Verslagen van Buitengewesten van Bali en Lombok dan Timor en*

¹⁰ Syed Farid Alatas, *Hadhramaut and the Hadhrami Diaspora: Problems in Theoretical History* in Ulrike Freitag and William G. Clarence-Smith, *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen*: 24.

¹¹ Touwen, Jeroen. *Extremes in the Archipelago: Trade and Economic Development in the Outer Islands, 1900-1942*. Leiden: KITLV, 2001. Parimartha dll.

Onderhorigheden, Koloniaal Verslag, Regeeringsalmanak, serta beberapa arsip Konsulat Belanda di Jeddah. Selain itu, makalah ini juga menggunakan data dari catatan perjalanan pegawai kolonial dan misionaris yang tersimpan di Perpustakaan Leiden, seperti tulisan J. A. Kruyt, J.J. Van Alphen, J. Jaspers, B. Vrijburg dan H. Zollinger. Dalam jumlah yang lebih kecil, penulis juga berkonsultasi pada beberapa koran terbitan Hindia Belanda dan karya sastra sejamin.

Kemunculan Orang Arab di Arsip Belanda

Kemungkinan besar orang Arab telah berkunjung ke Kepulauan Sunda Kecil jauh lebih dulu dari Tome Pires (1515)¹² karena jalur perdagangan mereka di Nusantara yang sudah terbentuk sejak abad ke-9. Komoditas yang diproduksi wilayah ini cukup menjadi magnet bagi para pedagang, seperti kayu cendana, kayu sappan, kuda, dan beras. Region ini juga terkoneksi dengan Jaringan Perdagangan Pulau Jawa yang menghubungkan Sumatra, Jawa, Kalimantan dan Maluku.¹³ Namun, data yang pasti tentang orang Arab di kepulauan Sunda Kecil sejak jaman itu memang belum ditemukan, sehingga tidak ada yang tahu dengan pasti bagaimana jalur pelayaran perdagangan orang Arab di wilayah Kepulauan Sunda Kecil, apalagi informasi pemukiman mereka.

Dibanding tiba-tiba muncul sebagai pemukim di akhir abad ke-19, terdapat kemungkinan bahwa mereka telah datang sebelumnya namun tidak tercatat, walau dalam jumlah yang lebih kecil. Akan tetapi, jika dianalisa dari jumlah penduduk, memang benar bahwa populasi orang Arab terus bertambah di akhir abad ke-19 menuju awal abad ke-20. Pencatatan yang dilakukan oleh pemerintah kolonial pun bersifat sangat general, hanya berupa catatan berapa jumlah kampung, nama kepala kampung serta populasinya secara umum. Tidak ada pembedaan berdasarkan jenis kelamin, lama mereka tinggal, serta yang paling penting: tidak dibedakan antara Arab totok atau yang sudah merupakan orang Arab peranakan yang lahir di Hindia Belanda. Pencatatan berfungsi hanya sebagai pembeda satu komunitas dengan orang asli, dimana suatu komunitas dapat menjadi „asing“ di satu masyarakat.

Pencatatan orang Arab Kepulauan Sunda Kecil yang kurang jelas berdampak pula pada kejelasan mengenai pola dan jalur pelayaran mereka. Bagaimana pola kedatangan mereka ke

¹² Pires, Tome. *The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Fransisco Rodriguez*. Liechtenstein: Kraus Reprint Limited, 1967.

¹³ K.R Hall, “*The Opening of Malay World to European Trade in The Sixteenth Century*”, *JMBRAS*, 58, : 86-89.

kepulauan ini? Apakah mereka tinggal permanen atau musiman? Dan tentunya, dari mana mereka datang? Apakah mereka berlayar dari Arab langsung menyeberangi Samudera Hindia, melewati Selat Malaka, Laut Jawa, lalu ke pulau-pulau seperti Bali, Lombok dan Sumbawa?

Catatan kolonial pertama yang menyebutkan tentang pemukiman sekelompok orang Arab ditemukan di Bali, daerah Taliwang, pada tahun 1810.¹⁴ Namun, kemunculan mereka secara regular dalam arsip Belanda, seperti dalam *Memorie van Overgave* maupun *Regeeringsalmanak*, belum terjadi sampai dengan paruh kedua abad ke-19. Di masa ini, mulai dilakukan pencatatan jumlah jiwa, atau sensus berdasarkan kelompok etnik secara berkala. Kemunculan orang Arab di arsip Belanda sejak masa ini harus dilihat tidak hanya semata sebagai perihal administratif semata, melainkan sebagai bentuk perubahan status orang Arab sebagai *legal alien* di negara yang baru saja terbentuk. Ekspansi kekuatan kolonial yang tadinya hanya berpusat di Jawa, mulai menyentuh daerah *Outer Islands* seperti Kepulauan Sunda Kecil. Dalam negara baru ini, orang Arab merupakan komunitas yang penting bagi pemerintah kolonial.

Berdasarkan data yang dihimpun dari *Regeeringsalmanak*, berikut table jumlah orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil:

Table 1. Jumlah Orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil 1867-1915, plus 1923 and 1929

Years	Timor en Onderhorigheden	Bali en Lombok	Total
1867	13	100	113
1871	No data	311	311
1880	28	201 (only covers Buleleng and Jembrana)*	229
1885	104	170 (only covers Buleleng and Jembrana)*	274*
1901	95 (only covers Kupang) *	136 (only covers Singaradja) *	201 *
1905	296	325	621
1910	284	635	919
1915	313	704	1017
1923	No data*	1023	1023*
1929	3007	No data*	3007*

Sumber: *Regeeringsalmanak* 1867, 1871, 1880, 1885, 1905, 1915 dan *Memorie van Overgave* 1923, 1929

¹⁴ Clarence-Smith, William G. "Horse-trading: The Economic Role of Arabs in Nusa Tenggara, 1800-1940". Paper presented in International Workshop on Southeast Asian Studies no 17. Leiden, 8-12 December 1997: 4.

Regeeringsalmanak sebelum tahun 1867 sudah mencatat adanya kampung Muslim di Bali, namun tidak ada jumlah penduduknya secara spesifik. Baru pada tahun 1867 ada penghitungan khusus untuk orang Arab dan masuk sebagai salah satu entry di *regeeringsalmanak*. Data seperti ini sebenarnya selalu dapat ditemukan di arsip Belanda seperti *regeeringsalmanak*, namun belum ada yang secara khusus membahas jumlah penduduk Arab di kepulauan Sunda Kecil. Seperti yang tertera di table, di awal paruh kedua abad ke-19 terdapat 113 orang Arab, dan 1017 orang di awal abad ke-20. Walaupun jumlah orang Arab di wilayah ini mungkin tidak sebanyak di Batavia atau Surabaya, perkembangannya cukup lumayan: sepuluh kali lipat jumlah populasi dalam rentang waktu lima puluh tahun. Jumlah di tahun 1929 bahkan menunjukkan 3007 orang hanya dari residensi Timor saja.

Orang Arab di abad ke-19 kemudian diatur untuk hidup dalam kampung-kampung yang sudah dibuat oleh pemerintah Hindia Belanda, dan dikepalai oleh seorang kepala distrik Arab. Terkadang kampung Arab dihuni oleh bangsa Arab dengan etnis-etnis lain yang beragama Islam seperti orang Bengal dan Bugis. Selain itu, terdapat pula kampung khusus untuk orang Cina. Peraturan untuk hidup di dalam kampung berdasarkan etnis ini juga diterapkan di kota-kota besar lainnya seperti Batavia dan Surabaya.¹⁵ Di Jawa, kampung Arab pertama didirikan pada tahun 1818, sedangkan peraturan untuk hidup di dalam kampung Arab baru ada tahun 1883 di Kepulauan Sunda Kecil. Kampung Arab pertama ini didirikan di Buleleng.¹⁶ Menyusul kampung di Buleleng, didirikan kampung Arab di Ampenan (1895) dan Denpasar (1908).

Pertama-tama, jabatan kepala orang Arab (*hoofd der Arabieren*) bernama „Kepala orang Timur Asing Non-Cina“. Dalam perkembangannya, jabatan ini diubah namanya menjadi „Kepala Orang Arab“ atau „Letnan Arab“. Hal ini menunjukkan bahwa orang Arab memang menjadi signifikan sebagai pendatang yang bermukim di wilayah ini di masa yang lebih mutakhir dibanding orang Cina, tepatnya pada periode akhir dari abad ke-19. Diterapkannya kebijakan kampung etnis, atau yang lebih dikenal dengan nama *wijkenstelsel* dan maraknya pembentukan kampung Arab di Kepulauan Sunda Kecil bisa dilihat sebagai bentuk tanggapan pemerintah kolonial untuk lonjakan orang Arab yang berlayar dan tinggal di daerah ini setelah tahun 1870-an.

¹⁵ Jonge, Huub de, *Dutch Colonial Policy Pertaining to Hadhrami Immigrants*, in Ulrike Freitag and William G. Clarence-Smith, *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen*.

¹⁶ *Regeeringsalmanak* 1885, (Batavia: Landsdrukkerij, 1885) : 208-209.

Secara umum, berikut adalah gambaran umum tempat pemukiman orang Arab berdasarkan tempat-tempat yang merupakan kampung Arab yang tercatat di *regeeringsalmanak*.

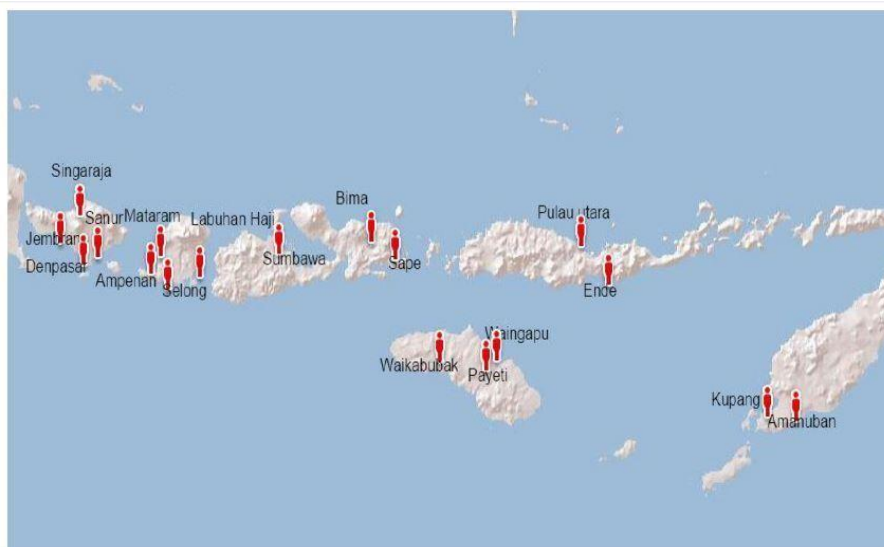
Table 2. Pertumbuhan Kampung Arab 1880-1940

	1880	1910	1940
Timor en Onderhorigheden		-Kupang -Labuhan Sumbawa -Taliwang -Bima	-Kupang -Labuhan Sumbawa -Taliwang -Bima -Waingapu -Ende
Bali en Lombok	-Pabean Buleleng	-Pabean Buleleng -Ampenan -Labuhan Hadji -Negara -Sanur	-Pabean Buleleng -Ampenan -Labuhan Hadji -Negara -Sanur -Mataram -Selong -Denpasar

Sumber: Regeeringsalmanak 1880, 1910, 1940

Selain kampung-kampung resmi yang tercatat di Regeeringsalmanak, seringkali ada orang Arab yang tinggal di luar kampung, atau disebut dalam tempat yang tidak tercatat sebagai salah satu kampung Arab seperti Amanuban dan Waikabubak.¹⁷ Kebijakan kampung Arab memang akhirnya dihapuskan di abad ke-20. Tempat-tempat pemukiman orang Arab yang dapat terlacak di akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 tergambar di peta berikut ini:

Map 1. Peta Pemukiman Orang Arab



¹⁷ ARA, rapport controleur engelenberg 28-10 to 4-11-1894 (MvK Vb.28-11-1896, MR 1074) in Parimartha *Perdagangan dan Politik*: 368

Seperti yang dapat dilihat di table dan peta, lokasi pemukiman mereka cukup menyebar di berbagai pulau, dengan konsentrasi paling banyak di Lombok dan Bali. Lokasi kampung-kampung yang tercatat di arsip ini dapat memberi gambaran tentang bagaimana mereka datang dan tinggal di wilayah yang terletak di ujung timur Hindia Belanda ini. Hampir semuanya tinggal di kota pelabuhan, atau dekat dengan pelabuhan; menunjukkan karakteristik dari diaspora pelayaran perdagangan. Setelah membuat peta ini, rasa penasaran sempat muncul juga: orang Arab macam apa yang datang ke daerah-daerah tertentu di kepulauan Sunda Kecil pada masa itu, dan mengapa?

Menyeberangi Samudra Hindia: Faktor Penarik dan Pendorong di balik Pemukiman Arab

Kemajuan teknologi pada abad ke-19 di bidang transportasi dengan penemuan kapal uap turut mempengaruhi pergerakan manusia di dunia. Perjalanan jadi lebih cepat dan mudah karena jarak tempuh yang lebih pendek dan jangkauan yang lebih jauh. Pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 juga mempercepat jarak tempuh dari Arab ke Hindia Belanda.¹⁸ Sebelumnya, bila ingin berlayar ke Hindia Belanda, dari Hadhramaut orang harus berangkat dari pelabuhan Al Mokalla dan As Syihr, dua pelabuhan utama Hadhramaut, dan transit di Bombay atau Ceylon sebelum akhirnya bisa mencapai Singapur dan Malaka. Karena jarak yang jauh, di tengah-tengah perjalanan, seperti ketika transit, mereka harus menunggu lama untuk kembali berlayar karena membutuhkan angin yang baik, berhubung belum menggunakan kapal uap. Banyak dari mereka yang memilih untuk tinggal di India saja atau pergi ke Afrika karena selain lebih murah, juga tersedia pelayaran bolak balik sepanjang tahun, memudahkan mereka jika ingin mudik.¹⁹ Bila dikorelasikan dengan kenaikan jumlah orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil setelah tahun 1870-an, baik Terusan Suez dan kapal uap dapat menjadi factor pendorong bagi orang Arab untuk berlayar sedikit lebih jauh dari rute biasanya, menuju kepulauan bagian timur di Hindia Belanda.

Faktor lain yang turut mendorong migrasi orang Arab ke Kepulauan Sunda Kecil adalah keadaan di Hadhramaut sendiri. Hadhramaut memang bukan negeri yang subur dan prosper. Belum lagi keadaan sulit yang ada di Hadhramaut, dimana tanah tidak begitu subur untuk menghasilkan komoditi yang menjual. Daerah Arab Selatan ini pernah menjadi penghasil

¹⁸ Mobini-Kesheh, Natalie. *The Hadrami Awakening: Community and Identity in the Netherlands East Indies, 1900-1942*. (New York: Cornell University, 1999) : 21.

¹⁹ Van den Berg, *Orang Arab*, 33-39.

kopi terbesar di abad ke-18, namun tidak lagi di akhir abad ke-19. Pergantian kekuasaan dan serangan dari Turki dan Inggris dalam perebutan wilayah di awal abad ke-20 juga menjadi faktor pendorong mereka untuk mencoba peruntungan ke daerah lain.²⁰

Kisah populer yang paling dahulu muncul terkait orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil justru berasal dari Bali. Bali mungkin adalah tempat pertama yang ditinggali orang Arab di wilayah ini, tepatnya di Air Kuning, Jembrana. Hingga hari ini, masih terdapat komunitas keturunan Arab di Jembrana yang bicara dengan dialek Pontianak, yang dipercaya merupakan keturunan dari Syarif Abdullah bin Yahya Al Qodri, adik dari Sultan Pontianak di akhir abad ke-18, Sultan Syarif Abdurrahman Al Qodri. Dikisahkan, pada tahun 1799 ketika pemerintah kolonial Hindia Belanda menggantikan VOC mengambil alih kekuasaan Kesultanan Pontianak, Al Qodri dan pengikutnya, terutama para *sayyid*, berlayar ke Bali dan diterima oleh Raja Jembrana.²¹ Dalam buku I Gde Parimartha juga disinggung bahwa orang Arab sudah ada yang tinggal di Jembrana bersama dengan orang Islam lainnya seperti orang Makassar dan Bugis sejak tahun 1798, setelah VOC runtuh.²²

Ekspansi bisnis menjadi motif utama yang terlihat melatarbelakangi kedatangan mereka ke kepulauan Sunda Kecil. Akhir abad ke-18, dengan runtuhnya VOC, peluang bisnis di Hindia menjadi lebih terbuka. Kekosongan peran sebagai middlemen untuk berbagai komoditas merupakan kesempatan bagi para pedagang Arab. Apalagi di akhir abad ke-19, pemerintah Hindia Belanda merubah system kepemilikan tanah, yang seringkali disebut sebagai sistem „ekonomi liberal“ dalam historiografi Indonesia. Perubahan system tanah dan pajak memungkinkan orang asing dan perusahaannya untuk menggunakan tanah untuk bisnis di Hindia Belanda.²³ Sistem sebelumnya yang terpusat di inner Islands juga mulai tergantikan dengan perhatian pemerintah kolonial yang mulai menjangkau Outer Islands.²⁴ Sistem ini membuka kesempatan baru bagi yang ingin mencoba peruntungan ekonomi di Hindia Belanda, termasuk di Kepulauan Sunda Kecil. Hal ini menjadi salah satu factor penarik kedatangan orang Arab ke bagian timur Hindia Belanda.

Selain itu, di masa ini banyak perusahaan dagang multinasional yang didirikan, seperti The Danish Asiatic Company; The Jardine Matheson and Co.; dan Burd and Co. Perusahaan

²⁰ Nelly Hanna (2005). *Society and Economy in Egypt and the Eastern Mediterranean, 1600–1900: Essays in Honor of André Raymond*. American Univ in Cairo Press.

²¹ Usman, S. *Sejarah pemerintahan kesultanan dan kota Pontianak*. (Pontianak: Romeo Grafika, 2000) : 54.

²² Parimartha, I Gde. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*, (Jakarta: Penerbit Djambatan, 2002): 196.

²³ Sartono Kartodirdjo, *Sejarah Perkebunan Indonesia*, (Yogyakarta: Aitya Media, 1991): 80.

²⁴ Touwen, Jeroen. *Extremes in the Archipelago: Trade and Economic Development in the Outer Islands, 1900-1942*. (Leiden: KITLV, 2001): 71.

dagang ini melakukan bisnis ekspor-impor untuk memenuhi kebutuhan intra-pulau maupun internasional.²⁵ Perusahaan pelayaran perdagangan milik Belanda juga didirikan di masa-masa ini, *Koninklijke Pakketvaart Maatschappij*. Persaingan bisnis juga menjadi salah satu factor pendorong bagi pedagang-pedagang Arab yang tinggal di kota besar seperti Batavia dan Surabaya untuk datang dan mengekstrak langsung komoditi dari produsennya. Seperti misalnya, perdagangan kuda dari Bima dan Sumbawa yang ditekuni orang Arab sejak awal abad ke-19 mulai mendapatkan kompetitor dari pihak Belanda di akhir abad ke-19.²⁶ Pemilihan tempat tinggal di lokasi-lokasi sentra penghasil kuda seperti Sumba, Bima dan Sumbawa menjadi contoh dari reaksi mereka terhadap perubahan di akhir abad ke-19 ini. Selain bermigrasi untuk mendapatkan komoditi langsung dari tempatnya, ada pula orang-orang Arab yang mulai berbisnis sebagai produsen dan membuka peternakan kuda di Kepulauan Sunda Kecil.²⁷

Disamping bisnis komoditi, bisnis di bidang jasa juga menjadi salah satu faktor penarik kedatangan orang Arab ke wilayah ini. Bisnis haji mulai berkembang di akhir abad ke-19, dengan makin banyaknya jumlah jamaah haji dari Hindia Belanda yang mulai mengalahkan jumlah jamaah dari British India yang selalu memimpin pada periode-periode sebelumnya.²⁸ Selain perdagangan kuda dan komoditi lainnya, bisnis haji menjadi salah satu alasan dibalik tinggalnya orang Arab di daerah Lombok, Bima dan Sumbawa.

Dari arsip konsulat Jeddah, ditemukan bahwa banyak orang Arab, terutama Arab peranakan, yang bekerja sebagai *muthawif*, atau lebih dikenal dengan istilah *syekh haji*. Orang-orang Arab ini menguasai sedikit bahasa Melayu sehingga bisa bekerja sebagai syekh yang berfungsi sebagai pemandu bagi para jamaah dari Hindia Belanda. Selain menjadi pemandu di tanah suci, mereka juga memiliki semacam agen perjalanan yang menjual tiket untuk para Jamaah. Pekerjaan ini begitu populer hingga pemerintah Belanda harus membatasi jumlah syekh haji dan membuat daftar hitam bagi syekh yang berbuat curang.²⁹ Di awal abad ke-20 telah banyak syekh haji yang bekerja untuk jamaah dari Sumbawa, Lombok dan Bima.³⁰ Para syekh haji biasanya datang dari Mekkah menggunakan kapal menuju ke daerah operasinya. Bila ia mendapatkan ijin untuk bekerja sebagai syekh haji di Sumbawa, maka ia akan tinggal

²⁵ Parimartha, *Perdagangan dan Politik*: 201.

²⁶ Clarence-Smith, *Horse Trading*, 14.

²⁷ NL-HaNA, Kolonieen / *Memories van Overgave*, 2.10.39, inv.nr. 341.

²⁸ NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 133. *Bedevaartverslag*

²⁹ NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 147. NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 143. *Lijst van de Voornamste Moethawwifs der Djawa Pelgrims*. NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 147. *Lijst van Pelgrimssjeichs*

³⁰ NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 143. *Lijst van Pelgrimssjeichs een wie geen visum heeft*.

di Sumbawa menunggu musim haji berikutnya.³¹ Kapal berangkat dari pelabuhan Jeddah menuju Hindia Belanda.

Namun, apakah semua orang Arab, baik dari Jeddah, Hadhramaut maupun daerah lain, memang langsung datang ke Kepulauan Sunda Kecil?

Jika dilihat dari sumber informasi dan arsip yang ada, sebagian besar orang Arab yang bermigrasi merupakan pedagang. Seperti keluarga Al Djuffri yang juga menjadi kepala kampung di Sumba, ia juga merupakan keluarga dari pebisnis besar di Surabaya yang mengeksplor kuda Sumba.³² Kebanyakan dari orang Arab ini bermigrasi ke Kepulauan Sunda Kecil dari tempat lain di Hindia Belanda, terutama Surabaya dan Batavia, demi melebarkan sayap bisnis ke bagian timur Hindia Belanda, baik musiman maupun untuk waktu yang lebih permanen.

Selain keluarga Al Djuffri, banyak pula kepala kampung Arab di Kepulauan Sunda Kecil yang memiliki relasi keluarga dengan pedagang di Jawa maupun di daerah lain di region ini. Berikut adalah daftar nama kepala kampung Arab:

Table 3. Daftar Nama ‘Hoofd der Arabieren’ 1880-1941

Name of the Head of the Kampongs	Location
Syekh Abubakar, Syekh Ahmad bin Abdullah Maasar	Lombok, Buleleng
Syekh Saleh, Syekh Nazar bin Salim Al Katiri	Kupang, Taliwang
Sayyid Abdulgadir, Sayyid Husin Ahmad bin Al Habsyi	Ende, Selong
Sayyid Abdurrachman, Sayyid Husin bin Al Idrus	Bima, Singaradja
Syekh Alwi bin Umar Al Djuffri	Waingapu
Sayyid Husin Molahela	Mataram
Syekh Awat bin Islam bin Majaze	Selong
Syekh Abdul Kadir bin Mohammad Basarahil	Kupang
Sayyid Muksin bin Sumit	Buleleng
Sayyid Ibrahim bin Abdullatif	Selong
Syekh Islam bin Salim Al Hajri	Denpasar
Syekh Ahmad bin Soengkar	Mataram

³¹ NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 143. *Letter from Adviseur van Indlandsche Zaken to the consul*

³² Clarence-Smith, *Horse Trading*, 8-9.

Sumber: Regeeringsalmanak 1867, 1880, 1885, 1900, 1901, 1905, 1910, 1915, 1924, 1939, 1940, 1941

Dari table diatas tampak bahwa banyak dari mereka yang bergelar *sayyid*, yang mencerminkan status yang terpandang di negara asalnya.³³ Keluarga-keluarga ini seringkali tidak berdiam di satu tempat, satu orang bisa menjadi kepala dua kampung, atau dua orang dari keluarga yang sama menjadi kepala di dua kampung yang berbeda; contohnya seperti keluarga Maasar di Lombok dan Buleleng serta Al Katiri di Taliwang dan Kupang. Tiga nama keluarga yang pernah menjadi kepala kampung Arab ini juga dikenal sebagai keluarga *sayyid* yang ternama di Hadhramaut; Al Habsyi dari Khala Rasyid; Al-aydrus dari al-Hazm, Baur, Salilah, Sibbi dan ar-Ramlah; dan Al Djuffri dari Zi Asbah. Nama-nama keluarga yang menjadi kepala kampung ini juga dikenal sebagai keluarga yang sukses di bidang bisnis dan seringkali berpengaruh di bidang politik di Hindia Belanda.

Relasi keluarga pedagang Arab yang bermukim di daerah yang berbeda-beda di wilayah Kepulauan Sunda Kecil ini membentuk jaringan pelayaran antar pulau, terutama dalam transportasi komoditi dagang di Kepulauan Sunda Kecil, yang kemudian juga terhubung dengan pelayaran ke Jawa dan Sumatera. Secara singkat terdapat dua pola pelayaran yang dilakukan oleh orang Arab yang bermigrasi ke Kepulauan Sunda Kecil; langsung dan musiman seperti pelayaran haji, serta; tidak langsung dan bersifat *intra-island* sebagai bentuk perluasan peta pelayaran komunitas Arab dalam Hindia Belanda ke wilayah timur di akhir abad ke-19.

Peranan dalam Masyarakat Lokal: Adaptasi dan Interaksi di Lingkungan Baru

*Asalnya konon Allah Taala marah
Perbuatan sultan Raja Tambora
Membunuh Tuan Haji menumpahkan darah
Kuranglah pikir dan kira-kira
Haji Mustafa konon namanya
Rum yang mulia nama negerinya
Dengan sayid Madinah sama turunnya
Di tanah Tambora tempat singgahnya³⁴*

³³ Sayyid adalah gelar yang diberikan kepada keluarga yang masih dapat melacak garis keturunan dari Nabi Muhammad. Di Indonesia, sebutan „habib“ juga seringkali diberikan kepada seorang sayyid. Empat strata masyarakat Arab dari Hadhramaut abad ke-19 yang digolongkan oleh Van den Berg: *Sayyid, Tribes, Middle Class dan Slaves*.

³⁴ Passages number 27 and 28. Chambert-Loir, Henry. *Syair Kerajaan Bima*. (Jakarta: Lembaga Penelitian Perancis untuk Timur Jauh, 1982): 101

Potongan syair diatas diambil dari *Syair Kerajaan Bima*, yang menjelaskan tentang sebab dari erupsi Gunung Tambora tahun 1885. Menurut syair diatas, penyebabnya adalah perbuatan Sultan yang membunuh seorang Muslim dari Arab bernama Haji Mustafa. Syair Kerajaan ini ditulis oleh penyair kerajaan yang mendaulat dirinya sebagai „pegawai agama“ (*a dedicated believer*).³⁵ Kisah tentang letusan gunung Tambora diceritakan cukup banyak (syair nomor 12-85). Walaupun mungkin tidak mengandung detail sejarah yang tepat, namun syair ini memberi gambaran bagaimana hubungan antara masyarakat lokal dengan pendatang Arab; tentang bagaimana seorang haji Arab digambarkan sebagai orang suci atau keramat di Bima.

Peranan atau interaksi orang Arab dengan masyarakat lokal di Kepulauan Sunda Kecil adalah sesuatu yang terbentuk dari pelayaran perdagangan di abad ke-19. Pembahasan mengenai hal ini menjadi integral ketika membahas tentang sejarah pelayaran mereka ke bagian timur Hindia Belanda. Bermodalkan sumber-sumber Belanda yang terbatas, subbab ini berupaya untuk sejauh apa interaksi yang terbentuk dalam pelayaran perdagangan Arab di wilayah ini.

Sejauh apa interaksi orang Arab dengan masyarakat lokal? Apakah mereka hanya tinggal di dalam kampung Arab saja? Seorang dokter Belanda yang mengunjungi Sumbawa pada tahun 1912, melaporkan bahwa orang Arab hanya tinggal di kota pelabuhan, namun selalu mengadakan perjalanan ke desa-desa untuk membeli kuda.³⁶ Laporan lain menyebutkan mereka juga pergi ke pulau-pulau lain untuk membeli komoditi dan memilih untuk tinggal di pusat perdagangan seperti Kupang.³⁷ Laporan-laporan ini sejalan dengan catatan arsip dan tulisan Van de Berg.

Namun, beberapa laporan lain menunjukkan kenyataan yang berbeda. Seorang kontrolir Belanda tahun 1894, melaporkan sudah ada 30 orang pedagang yang tinggal di desa pedalaman di Lombok.³⁸ Laporan misionaris menyebutkan bahwa ada pula orang Arab yang punya toko di desa bernama Waikabubak dan Memboro, Sumba. Pemukiman orang Arab mungkin lebih ekstensif daripada yang kita kira karena telah menjangkau bagian yang lebih terpencil dari yang ditunjukkan di statistik arsip, demikian pula dengan interaksinya dengan penduduk lokal yang mungkin lebih jauh dari yang dibayangkan sebelumnya.

³⁵ Chambert-Loir, *Syair Kerajaan Bima*: 14.

³⁶ B. Vrijburg, *'Mijn Reis Naar En Op Soembawa'*.

³⁷ Jasper, *Het eiland Soembawa*: 90

³⁸ ARA, rapport controleur engelenberg 28-10 to 4-11-1894 (MvK Vb.28-11-1896, MR 1074) in Parimartha *Perdagangan dan Politik*: 368.

Sebuah laporan misionaris menuliskan kekhawatiran terhadap penetrasi orang Arab di desa-desa yang mulai menikahi gadis lokal dan membuat mereka pindah agama. Ada pula perempuan yang diajak tinggal di kampung Arab setelah menikah.³⁹ Kampung Arab yang terletak di pesisir ini dilaporkan memiliki keadaan yang lebih bersih daripada kampung penduduk lokal.⁴⁰ Rumah mereka biasanya terbuat dari bambu disertai kandang kuda untuk menyimpan kuda yang akan dijual. Di depan rumah terdapat teras kecil untuk tempat transaksi penjualan.⁴¹ Sedangkan di kota besar seperti Denpasar, atau kampung lain yang lebih tua, biasanya memiliki fasilitas yang lebih lengkap; seperti Dutch-Arab School di Kupang dan Labuan Sumbawa yang didirikan tahun 1929, serta rumah sakit untuk orang asing di Waingapu.⁴² Sedangkan di kota besar macam Denpasar, orang Arab telah ikut dalam perayaan Galunggung bersama dengan masyarakat lokal dan asing lainnya. Disebutkan bahwa orang Arab bersama dengan orang Cina dan warga lokal ikut serta dalam parade kota.⁴³

Di awal abad ke-20 mereka juga mulai aktif dalam kegiatan politik. Seperti yang telah ditulis Natalie Mobini-Kesheh tentang „kebangkitan“ orang Arab di Hindia Belanda, gejala serupa juga mulai muncul di Kepulauan Sunda Kecil, dimana mulai muncul aktivitas politik yang terkait dengan gerakan yang bersifat nasional. Sarekat Islam membuka cabang-cabangnya di Lombok dan Bali pada tahun 1920 dan ada orang Arab yang menjadi anggotanya. Di Klungkung, bahkan seorang Arab bernama Syekh Abdullah Assegaf menjadi komisaris SI.⁴⁴ Selain SI, partai politik Arab yang pertama, Partai Arab Indonesia (PAI) membuka cabangnya di Lombok pada tahun 1938. Ketua cabangnya bernama Oemar Molachela, yang didukung oleh Awad bin Hajaze, kepala kampung Labuan Hadji, dan Hasan Bafadal, seorang Arab dari Ampenan. Rapat PAI yang pertama dilakukan di tiga tempat: Ampenan, Labuan Hadji, and Kupang.⁴⁵

³⁹ J.J. Van Alphen „Wat kan er in „t belang van Sumba door ons gedaan worden?“, Waingapu, 2 June 1886. In End, T. *Gereformeerde zending op Sumba, 1859-1972 : Een bronnenpublicatie* (Raad voor de Zending der Ned. Hervormde Kerk, 1987): 94-95.

⁴⁰ Nationaal Archief Den Haag, Ministerie van Koloniën: *Memories van Overgave*, nummer toegang 2.10.39, inventarisnummer 344.

⁴¹ Roos, S. *Bijdrage tot de kennis van taal, land en volk op het eiland Soemba* (Batavia: Bruining & Wijt, 1872): 31-32.

⁴² NL HaNa, 2.10.39., inv. 343., Verpleger D.H. Krijger aan Deputaten Sumba-Zending, Payeti, 25 July 1927 in End, *Gereformeerde zending op Sumba*: 257.

⁴³ *Reis naar Bali en Lombok (van 8 tot 24 juli 1918)*. (1918) : 5.

⁴⁴ Brotosoehardjo, Perhimpunan Centraal-Sarekat Islam, & Perhimpunan Sentral-Sarekat Islam. *Takwim Sarekat Islam* (Soerabaia: Perhimpunan Centraal-Sarekat Islam, 1920): 219, 215, 223.

⁴⁵ Aliran Baroe, „PAI di Lombok“, August 1938.

Kegiatan dan interaksi orang Arab yang cukup ekstensif ini menggambarkan adaptasi mereka yang cukup baik di Kepulauan Sunda Kecil. Hal ini mungkin didukung oleh posisi mereka di masyarakat yang dianggap berpengaruh. Seperti yang dilaporkan oleh Jasper, orang Arab cukup berpengaruh terutama di Sumbawa dan Bima. Mereka dilaporkan berpengaruh dalam keraton dan keluarga kerajaan, bahkan ada seorang pengusaha kuda yang merupakan salah seorang yang dipercayai Sultan Sumbawa.⁴⁶ Selain itu, raja-raja di Bali dan Lombok juga cukup mempercayai orang Arab, membuat mereka dapat tinggal dan berbisnis tanpa gangguan. Disebutkan bahwa mereka lebih populer dibanding orang Cina. Kedekatannya dengan penguasa lokal serta imaji yang ditunjukkan sebagai seorang Muslim yang baik, atau „keturunan Nabi“, membuat mereka mendapatkan cukup keuntungan sebagai pedagang dan menyebarkan pengaruh budaya.

Orang Arab dan Peranannya: Perdagangan

Dari arsip, banyak ditemukan jejak kejayaan orang Arab sebagai pedagang kuda di wilayah Sunda Kecil. Seperti yang sudah dijelaskan di subbab sebelumnya, jalur perdagangan dan migrasi mereka berkembang di abad ke-19 di wilayah Kepulauan Sunda Kecil. Beberapa buku dan makalah telah membahas tentang perdagangan kuda, dan menyinggung sedikit tentang adanya orang Arab dalam pasar ini.⁴⁷ Tidak jelas kapan mereka mulai terjun dalam bisnis ini. Di tahun 1840 orang Arab sudah menjadi pengusaha kuda tersukses, walaupun masih terbilang cukup baru dibanding „pemain lama“ dalam pasar Sunda Kecil seperti pedagang Bugis, Mandar, bahkan Belanda.⁴⁸

Menurut Jasper, kunci kesuksesan orang Arab adalah koneksi yang bagus di Jawa dan Sumatera, serta membeli dan menjual kuda dengan harga yang paling murah. Mereka mengembangbiakkan sendiri, atau mencari sendiri kuda-kudanya hingga ke desa-desa di Sumba, Bima dan Sumbawa, lalu diekspor karena kuda sangat dibutuhkan untuk transportasi. Setidaknya ada 2,500 kuda dari Sumbawa dikirim ke Jawa pada tahun 1880. Di tahun 1914,

⁴⁶ Jasper, *Het eiland Soembawa*: 94, 101, 117, 169.

⁴⁷ Peter Boomgaard “Breeds of Empire, Horse Breeding, Long Distance Trading and Royal Courts in Indonesian history 1500-1900” and Bernice de Jong Boers “The Arab of Indonesian Archipelago: Famed Horse Breeds of Sumbawa” in Bankoff, G., Swart, Sandra, & Boomgaard, P. *Breeds of empire : The 'invention' of the horse in Southeast Asia and Southern Africa, 1500-1950* (Copenhagen: NIAS Press, 2007): 33-50, 51-64.

⁴⁸ Clarence-smith, *Hadhramaut and The Hadhrami Diaspora in the Modern Kolonial Era*: 12-13.

8,474 kuda yang berasal dari Flores, Timor dan Sumbawa dikirim ke Semarang dan Surabaya.⁴⁹

Orang Arab mendominasi perdagangan di Sumbawa, Bima, Sumba, Flores dan Timor, namun kalah oleh orang Cina di Bali dan Lombok yang menguasai pasar ternak.⁵⁰ Namun, jika mempertimbangkan usia bisnis orang Arab yang baru masuk secara besar-besaran di paruh kedua abad ke-19, kualitas entrepreneurial orang Arab sangat lumayan, walaupun belum bisa mengalahkan pedagang Cina secara keseluruhan yang merupakan pemain lama.

Salah satu „kisah sukses“ yang tercatat dalam arsip Belanda adalah dari seorang sayyid pengusaha bernama Al Djuffri, yang membuka perusahaan dagang di Waingapu. Pada tahun 1940, ia merupakan orang Timur Asing dengan kepemilikan kuda terbanyak se-Sumba, dengan 6000 kuda yang ditenak di tanah sewa. Di dalam arsip, kuda-kuda miliknya dilabeli „Al Djuffri“ sebagai pembeda dari kuda „Sumba Timur“ dan „Sumba Barat“. Namanya juga disebut dalam arsip sebagai penguasa kuda Flores karena sayyid Alim Al Gadri (pengusaha kuda di Flores) adalah anak buahnya.⁵¹ Al Djuffri juga merupakan pionir yang berhasil mengembangkan ternak kuda silang antara kuda Australia dengan kuda Sumba di tahun 1868.⁵² Hingga kini konon katanya beberapa *traits* dari kuda Australia masih bisa ditemukan di kuda Sumba. Al Djuffri dan pengusaha Arab lainnya berhasil tidak hanya sebagai *middlemen* tapi juga produsen dalam perdagangan kuda di Kepulauan Sunda Kecil. Menambahkan argumen Jasper, rahasia sukses pedagang Arab di Sunda Kecil yang lain adalah inovasi dan tentunya kedekatan dengan sultan lokal.

Al Djuffri, dan pedagang Arab secara umum, merupakan saingan terbesar Belanda. Belanda sempat mencoba mengembangkan kuda seperti yang dilakukan Djuffri di tahun 1917 dengan menggunakan kuda Arab, namun upayanya gagal. Akhirnya mereka mengikuti jejak Al Djuffri dengan menggunakan kuda Australia, namun tidak pernah bisa mengungguli bisnis Al Djuffri. Disebut-sebut bahwa perdagangan kuda sepenuhnya berada di tangan orang Arab.⁵³

Dalam persaingan bisnis, pemerintah kolonial juga memanfaatkan regulasi administratif seperti *wijkenstelsel* dan *passenstelsel* untuk membantu mengontrol pergerakan orang Arab. Selain harus tinggal di kampung Arab, orang Arab di Hindia Belanda juga harus memiliki

⁴⁹ Jasper, *Het eiland Soembawa*: 92. Clarence-Smith. *Horse Trading*: 14.

⁵⁰ NL-HaNA, Kolonieën / *Memories van Overgave*, 2.10.39, inv.nr. 356.

⁵¹ NL-HaNA, Kolonieën / *Memories van Overgave*, 2.10.39, inv.nr. 341. *Verslag Van Archiefondersoek over Sumba*: 45.

⁵² NL-HaNA, Kolonieën / *Memories van Overgave*, 2.10.39, inv.nr. 341.

⁵³ NL-HaNA, Kolonieën / *Memories van Overgave*, 2.10.39, inv.nr. 340. Hoekstra, P. *Paardenteelt op het eiland Soemba*. (Batavia: Departement van Landbouw en Visserij in Indonesie, 1948): 42

paspor yang disebut *toelating-kaart* (paspor tinggal, semacam visa yang berlaku 6 bulan) serta paspor untuk keluar dari kampungnya dan berpergian, yang dinamakan *reispass*. *Reispass* hanya bisa digunakan untuk tinggal di tempat lain selama 24 jam, selain itu mereka juga harus melapor dan merekues paspor setiap kali akan datang atau pergi.⁵⁴

Prosedur wajib ini banyak diprotes karena bukan hanya merepotkan, namun secara umum juga mengurangi mobilisasi mereka. Pencatatan dan aturan kolonial ini dilakukan pemerintah kolonial dalam mengontrol legal alien seperti orang Arab dan Cina, namun disaat yang sama juga membantu perusahaan Belanda dalam persaingan perdagangan dan pelayaran. Pedagang-pedagang Timur Asing terhambat pergerakannya. Pada akhir abad ke-19, pedagang Arab menguasai hampir setengah dari bisnis perkapalan.⁵⁵ Dengan pengaturan ini, kapal-kapal KPM dapat lebih leluasa bergerak, dibandingkan dengan pelayaran kapal Arab yang terhambat. Belanda juga mencoba memperluas jaringan KPM di Sunda Kecil dengan membuat pos Buleleng untuk perdagangan intra-island, dan membuka jalur pelayaran bulanan antara Jawa-Makassar yang berhenti di Kepulauan Sunda Kecil.⁵⁶

Peranan lain orang Arab terkait perdagangan kuda mungkin adalah sebagai pemicu bagi pergerakan manusia dari desa ke kota. Banyak penduduk desa pergi ke kota pelabuhan untuk bekerja sebagai kuli, seiring dengan naiknya jumlah pedagang kuda Arab.⁵⁷ Orang desa datang ke kota untuk menjual kudanya atau bekerja sebagai kuli pada para pedagang. Pergerakan ini juga terjadi antar pulau, misalnya dari Solor ke Kupang untuk bekerja pada pedagang kuda.⁵⁸ Pergerakan ini memicu integrasi masyarakat ekonomi tradisional dengan sistem ekonomi modern, yang turut dipengaruhi para pedagang Arab.

Selain mendominasi perdagangan kuda, orang Arab juga ambil bagian dalam perdagangan barang kelontong, walaupun bidang ini sebenarnya didominasi orang Cina. Dalam memoir yang ditulis Mick Versluys berjudul „*Njonja Aspiran: Lief en Leed in de Residentie Timor en Onderhorigheden*“, disebutkan bahwa ada seorang Arab yang bekerja sebagai penyuplai

⁵⁴ Staatsblad 1872 no.40. Ardhana, P. *Penataan Nusa Tenggara pada masa kolonial 1915-1950* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2005): 193

⁵⁵ Parimartha, *Perdagangan dan Politik*: 187

⁵⁶ Ibid, 201. Ardhana, P. *Penataan Nusa Tenggara pada masa kolonial 1915-1950* (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2005): 193

⁵⁷ Parimartha, *Perdagangan dan Politik*: 224.

⁵⁸ Forbes, Henry, A. *Het Verre Oosten : Reisindrukken van mevrouw Henry Forbes*. (Amsterdam: Van Kampen & Zoon, 1888): 40-42.

kebutuhan pokok di Kupang.⁵⁹ Memoir ini berisi cerita dan ilustrasi selama sang penulis tinggal di Kupang 1940-1942.

Orang Arab dan Peranannya: Budaya

Terkait Islam ataupun pengaruh lainnya, subbab ini berusaha menelusuri apakah ada pengaruh atau peranan, maupun pertukaran nilai budaya, antara orang Arab dengan masyarakat lokal terkait dengan diaspora mereka di Kepulauan Sunda Kecil.

Dalam laporan Jasper, ia menuliskan bahwa orang Arab cukup berpengaruh dalam kesultanan Sumbawa, serta masyarakat lokal disana. Menurut hasil observasinya, terdapat beberapa *traits* yang dipelajari orang Sumbawa dari pendatang. Orang Sumbawa belajar tentang etos dan kerja keras dari orang Makasar dan Bugis, sedangkan dalam kereligiusan, mereka mengidolakan orang Arab. Jasper menambahkan bahwa orang Sumbawa melihat orang Makassar dan Bugis sebagai orang yang kuat, perkasa dan berkemauan keras, dibanding religius.⁶⁰

Banyak buku telah membahas peran dan pengaruh Makasar dalam penyebaran Islam di Bima dan Sumbawa. Keduanya membina hubungan dekat dan pernah menjadi subordinat dari kesultanan Makasar di abad ke-17. Bima dan Sumbawa juga sebelumnya berada di bawah wilayah administratif *Celebes en Onderhorigheden*, sebelum dipindahkan ke *Timor en Onderhorigheden*. Tapi benarkah keadaan tersebut membuat orang Arab tidak memiliki pengaruh dan peran sedikitpun dalam keislaman di Sumbawa dan Bima, serta Lombok?

Kembali ke laporan Jasper tentang Sumbawa, ia melanjutkan tentang kekesalannya karena harus menunggu sultan hingga waktunya buka puasa karena saat itu bulan Ramadhan, walaupun ia telah sampai di keraton sejak siang, karena saat itu bulan Ramadhan. Menurut Jasper, kebiasaan ini baru dilakukan sultan karena kedatangan dan pengaruh orang Arab di keraton, bahkan sampai membuat tamu harus menunggu hingga waktunya berbuka puasa. Keraton juga menggunakan bahasa Arab. Menurutnya, sultan telah sepenuhnya dibawah pengaruh orang Arab.⁶¹

⁵⁹ Versluys, M. (1945). *Njonja Aspiran : Lief en leed in de residentie 'Timor en Onderhorigheden'*. Microfilm KITLV M Meta 0626: 69, 81.

⁶⁰ Jasper, *Het eiland Soembawa*: 102.

⁶¹ *Ibid.*, 101-102.

Posisi penting yang dimiliki orang Arab di masyarakat Bima dan Sumbawa juga disinggung oleh Zollinger dalam tulisannya, dan menurutnya sangat terkait dengan letusan gunung Tambora tahun 1815.

“Terjadi peningkatan pengaruh religius, terutama Islam, setelah bencana tersebut. Mungkin ada koneksi antara orang yang baru saja mengalami bencana alam dengan keinginan untuk mempercayai agama sebagai upaya distraksi dari perasaan sedih, serta untuk memperbaiki keadaan.”⁶²

Menurutnya, situasi ini sangat menguntungkan orang Arab yang dianggap sebagai „Muslim yang sebenarnya“ untuk mendapatkan posisi penting di masyarakat serta untuk mempromosikan bisnis haji.⁶³

Bicara tentang haji, orang Arab mungkin merupakan aktor yang paling berpengaruh dalam mempromosikan ritual ini. Merembahnya bisnis haji di pertengahan abad ke-19 juga menjangkau kepulauan Sunda Kecil. Telah banyak pula muthawif dan syekh haji dari Sumbawa, Bima dan Lombok pada awal abad ke-20. Pada tahun 1920, bahkan telah ada muthawif perempuan dari Sumbawa.⁶⁴ Hal ini menunjukkan bahwa haji telah semakin populer di kepulauan Sunda Kecil.

Dalam konteks yang lebih besar, orang Arab dengan bisnis hajinya telah berpengaruh dalam memicu pembentukan kelas baru di dalam masyarakat, misalnya dalam kasus Tuan Guru Haji di Lombok. Tuan Guru adalah gelar kehormatan yang diberikan pada seseorang yang dianggap terpelajar, berpengaruh dan memiliki pengetahuan tentang Islam.⁶⁵ Seseorang yang terpelajar dan berpengaruh tidak berhak disebut sebagai „Tuan Guru Haji“ sebelum ia menunaikan ibadah haji. Ketika seseorang pulang dari ibadah haji, banyak yang kemudian dianggap „memiliki kekuatan gaib“ atau dianggap setengah sakti, yang mana membuat pemerintah kolonial cukup khawatir. Dikisahkan pada masa itu, banyak dari orang Lombok yang sangat mementingkan haji, banyak dari mereka bahkan lebih memilih untuk pergi haji

⁶² Zollinger, H. *Verslag van eene reis naar Bima en Soembawa, en naar eenige plaatsen op Celebes, Saleijer en Floris, gedurende de maanden Mei tot December 1847*, (Batavia: Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, 1851): 169.

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 147. NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 143. *Lijst van de Voornamste Moethawwifs der Djawa Pelgrims*. NL-HaNA, Consulaat Djeddah, 2.05.53, inv.nr. 147. *Lijst van Pelgrimssjeichs*

⁶⁵ Jamaluddin. *Sejarah sosial Islam di Lombok tahun 1740-1935: Studi kasus terhadap tuan guru* (Jakarta: Puslitbang Lektur dan Khazanah Keagamaan Kementerian Agama, 2011): 3.

daripada membiayai biaya sekolah untuk anaknya, terutama bila mereka ingin disebut sebagai Tuan Guru.⁶⁶

Sebutan gelar Tuan Guru sepintas mirip dengan terminasi *syaiikh* dalam bahasa Arab, yang diberikan pada seorang yang dianggap sebagai pemimpin atau berpengetahuan tentang Islam. Walaupun sekilas mirip, namun Tuan Guru Haji tidak hanya berbeda dalam kriteria (harus sudah menunaikan ibadah haji), tapi juga fungsi khususnya di masyarakat. Terdapat tiga jenis Tuan Guru Haji⁶⁷; yang pertama adalah seseorang dengan kekuatan ajaib, misalnya kekuatan untuk menyembuhkan atau meramal masa depan. Jenis kedua adalah Tuan Guru yang berfungsi seperti ulama pada umumnya, mengajarkan interpretasi Al Quran, shariah, ritual dan tasawuf. Sedangkan jenis yang terakhir berfungsi seperti guru mengaji untuk belajar membaca Al-Quran.⁶⁷

Terdapat pula kemungkinan bahwa ada orang Arab yang bekerja menyebarkan agama di Kepulauan Sunda Kecil. Sebuah laporan menyebutkan bahwa ada orang Arab yang menyebarkan Islam di pedalaman Bima, desa Dongo, yang dianggap terencil oleh pemerintah colonial.⁶⁸ Sementara itu di Bali, juga terdapat kisah legenda penyebar Islam yang mirip Wali Songo, bernama Wali Pitu. Diantara ketujuh wali tersebut, setidaknya empat merupakan keturunan Arab sayyid: Habib Umar Maulana Yusuf Al-Maghribi, Habib Ali Bin Abu Bakar Bin Umar Bin Abu Bakar Al Khamid, Habib Ali Bin Zaenal Abidin Al Idrus, dan Habib Ali Bin Umar Bafaqih. Tempat-tempat suci terkait dengan Wali Pitu tersebar di beberapa tempat di Bali, seperti makam habib di Tabanan dan Klungkung yang terbuka bagi para peziarah sejak tahun 1950an.

Kisah legenda seperti Wali Pitu mungkin seringkali dianggap sebagai mitos atau kepercayaan warga setempat belaka, dibanding suatu fakta sejarah. Menurut Zuhri, fenomena seperti Wali Pitu yang muncul di awal abad ke-20, memiliki kemungkinan timbul di tempat-tempat dimana suatu kepercayaan merupakan minoritas. Membentuk *„images of sainthood’* dianggap penting untuk menjaga tradisi keislaman di Bali diantara mayoritas orang yang beragama Hindu.⁶⁹ Namun, seperti potongan Syair Kerajaan Bima, kisah legenda ini juga dapat ditelaah sebagai bentuk refleksi bagaimana orang Arab berinteraksi dan berperan di lingkungan lokal; bagaimana seorang sayyid atau keturunan Arab dapat dianggap sebagai orang yang layak mendapatkan posisi yang baik di tengah masyarakat.

⁶⁶ Ibid, 87-88.

⁶⁷ Ibid, 126-127.

⁶⁸ Zollinger, *Verslag van Eene Reis*: 128.

⁶⁹ Zuhri, S. "Inventing Balinese Muslim Sainthood". *Indonesia and the Malay World*, 41(119), 2013: 11.

Jika harus menghitung dampak dan pengaruh dari masing-masing kelompok, orang-orang dari Celebes mungkin akan tetap dianggap sebagai pemeran utama dalam diskursus tentang penyebaran Islam di Kepulauan Sunda Kecil, dibandingkan orang Arab yang banyak datang baru setelah abad ke-19. Namun, mengabaikan sama sekali pengaruh dan peranan orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil dalam hal budaya, dan terutama Islam, adalah bentuk simplifikasi dari interaksi masyarakat lokal dan pendatang yang jauh lebih kompleks, serta merupakan simplifikasi dari eksistensi orang Arab di kepulauan tersebut yang seringkali hanya dibatasi pada dikotomi kotak „ekonomi atau budaya“. *Trade diaspora* membawa tidak hanya pedagang namun juga „penceramah“ dan sufi ke kepulauan yang merupakan bagian dari jalur lalu lintas perdagangan ini. Peranan orang Arab yang bermigrasi ke Kepulauan Sunda Kecil mungkin tidak melampaui peran pendahulunya dalam hal Islamisasi, namun mereka cukup signifikan dalam pembentukan identitas Islam di kepulauan ini, terutama di Bima, Sumbawa, Lombok dan juga Bali.

Kesimpulan

Abad ke-19 membuka peluang yang menarik bagi orang Arab untuk „mencari cincin Nabi Sulaiman“ di tempat nun jauh di ujung timur Hindia Belanda; mulai dari perubahan kekuasaan di Hindia Belanda dan Hahramaut; sistem ekonomi Hindia yang berubah; hingga pelayaran yang lebih mudah dan cepat dengan adanya kapal uap; dan pembukaan Terusan Suez. Dimotori oleh motif ekonomi, sebagian dari mereka berlayar dari Hadhramaut, sebagian dari Hidjaz, dan sebagian lagi datang dari tempat pemukiman yang lebih dulu berkembang seperti Surabaya dan Batavia. Tujuan ekspansi bisnis di Kepulauan Sunda Kecil yang membuat mereka bermukim di berbagai tempat di region ini, bukan hanya sebagai pedagang namun juga produsen, mendorong terbentuknya pelayaran orang Arab antar pulau, yang juga terhubung dengan wilayah lain di Hindia Belanda.

Komunitas ini terbukti cukup sukses dalam beradaptasi di lingkungan masyarakat etnik yang berwarna-warni di Kepulauan Sunda Kecil. Mereka cukup berperan dalam perdagangan, terutama perdagangan kuda, serta menyebarkan pengaruh dalam budaya haji dan nilai Islam dengan cara aktif bersosialisasi di lingkungan kerajaan lokal. Memanfaatkan modal kultural dengan mempopulerkan image mereka sebagai „Muslim yang baik“ dan aspek kedekatan hubungan darah dengan Nabi Muhammad, membantu mereka dalam mencari tempatnya di lingkungan masyarakat, terutama di daerah-daerah dimana mereka memiliki kepercayaan

yang sama seperti Bima, Sumbawa dan Lombok. Peranan mereka sebagai broker terbukti mencakup ekonomi maupun budaya.

Dengan mendiskusikan kepulauan ini sebagai satu kesatuan, makalah ini berkontribusi dalam memberikan gambaran yang umum tentang sejarah pelayaran dan diaspora orang Arab di Kepulauan Sunda Kecil yang belum pernah dilakukan sebelumnya. Tentunya melihat sejarah diaspora ini dari perspektif lain, seperti sumber lokal atau sumber Arab, akan menjadi kemungkinan riset yang amat menarik di masa mendatang.

BIBLIOGRAPHY

Archival Materials

Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Koloniën: *Memories van Overgave*, nummer toegang 2.10.39. Inventarisnummer 340-359.

Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Koloniën: Politieke Verslagen en Berichten uit de Buitengewesten, nummer toegang 2.10.52.01, inventarisnummer 62.

Nationaal Archief, Den Haag, Nederlands Consulaat (1873-1930) en Gezantschap (1930-1950) te Djeddah (Turkije/Saoedi-Arabië), nummer toegang 2.05.53, inventarisnummer 133, 134, 143, 147.

Koloniaal Verslag 1870-1915

Regeeringsalmanak van Nederlands-Indie 1867-1942. Batavia: Landsdrukkerij

Staatsblad van Nederlands-Indie 1872-1875.

Books and Travelogues

Abushouk, Ahmed Ibrahim, and The Arab-Yemenis in Southeast Asia: Identity Maintenance or Assimilation? *The Hadhrami Diaspora in Southeast Asia: Identity Maintenance or Assimilation?* Social, Economic and Political Studies of the Middle East and Asia; Vol. 107. 14700330X. Leiden [etc.]: Brill, 2009.

Algadri, H. *Dutch policy against Islam and Indonesians of Arab descent in Indonesia*. Jakarta: Pustaka LP3ES, 1994.

Brotosoehardjo, Perhimpunan Centraal-Sarekat Islam, & Perhimpunan Sentral-Sarekat Islam. *Takwim Sarekat Islam*. Soerabaia: Perhimpunan Centraal-Sarekat Islam, 1920

Chambert-Loir, Henri. *Syair Kerajaan Bima*. Naskah Dan Dokumen Nusantara; 3 048796085. Jakarta [etc.]: Lembaga Penelitian Perancis Untuk Timur Jauh cole Fran aise D'Extr Eme-Orient, 1982.

Forbes, Henry, A. *Het Verre Oosten: Reisindrucken van mevrouw Henry Forbes*. Amsterdam: Van Kampen & Zoon, 1888.

Freitag, Ulrike and William G. Clarence-Smith (eds.). *Hadhrami Traders, Scholars and Statesmen in The Indian Ocean 1750s-1960s*. Leiden: Brill, 1997.

Hitchcock, Michael. *Islam and Identity in Eastern Indonesia*. Hull: The University of Hull Press, 1996.

Ho, Engsong, and Ho, E. *The Graves of Tarim*. 1st ed. University of California Press, 2006.

Jacobsen, Frode F. *Hadhrami Arabs in Present Day Indonesia: An Indonesia Oriented Group with An Arab Signature*. New York: Routledge, 2009.

Jamaluddin. *Sejarah sosial Islam di Lombok tahun 1740-1935: Studi kasus terhadap tuan guru* (Jakarta: Puslitbang Lektur dan Khazanah Keagamaan Kementerian Agama, 2011).

J.J. Van Alphen „Wat kan er in „t belang van Sumba door ons gedaan worden?“, Waingapu, 2 June 1886.

Jasper, J. *Het eiland Soembawa en zijn bevolking*. Batavia: Kolff, 1908.

Kartodirdjo, Sartono. *Sejarah Perkebunan Indonesia*. Yogyakarta: Aitya Media, 1991.

McCabe, Harlaftis and Minoglou (eds.). *Diaspora Entrepreneurial Networks*. New York: Berg, 2005.

Kruyt, A. *Verslag van een reis door Timor*. Leiden: Brill, 1921.

Mobini-Kesheh, Natalie. *The Hadrami Awakening : Community and Identity in the Netherlands East Indies, 1900-1942*. New York: Cornell University, 1999

Parimartha, I Gde. *Perdagangan dan Politik di Nusa Tenggara 1815-1915*. Jakarta: Djambatan, 2002.

Pires, Tome. *The Suma Oriental of Tome Pires and The Book of Fransisco Rodriguez*. Liechtenstein: Kraus Reprint Limited, 1967.

Reis naar Bali en Lombok (van 8 tot 24 juli 1918). 1918

Roos, S. *Bijdrage tot de kennis van taal, land en volk op het eiland Soemba*. Batavia: Bruining & Wijt, 1872.

Snouck Hurgronje, C., Gob e, Emile, & Adriaanse, Cornelis. *Ambtelijke adviezen van C. Snouck Hurgronje 1889-1936. Dl. 3.*'s-Gravenhage: Nijhoff, 1959.

Tagliacozzo, Eric (ed.). *Southeast Asia and The Middle East: Islam, Movement and the Longue Duree*. Stanford: Stanford University Press, 2009.

Touwen, Jeroen. *Extremes in the Archipelago: Trade and Economic Development in the Outer Islands, 1900-1942*. Leiden: KITLV, 2001.

Tekst Van B. Vrijburg, Gouvernements Veearts, Getiteld 'Mijn Reis Naar En Op Soembawa', Betreffende Herinneringen Aan Een Dienstreis in Opdracht Van Het Departement Van Landbouw. 1912. Collectie Familie Hogestijn-Vrijburg

Verpleger D.H. Krijger aan Deputaten Sumba-Zending, Payeti, 25 July 1927

Verslag Van Archiefonderzoek over Sumba, Met Correspondentie, Aantekeningen, Kaarten En Overzichten; Met Een Afschrift Van De Memorie Van Overgave Van De Controleur Van West-Soemba, 1933-1936, G.H.M. Riekerk, Riekerk, George Herman Marius Collectie George Herman Marius Riekerk.

Versluys, M. *Njonja Aspiran : Lief en leed in de residentie 'Timor en Onderhorigheden'*. Microfilm KITLV M Meta 0626, 1945.

Zollinger, H. *Verslag van eene reis naar Bima en Soembawa, en naar eenige plaatsen op Celebes, Saleijer en Floris, gedurende de maanden Mei tot December 1847* (Verhandelingen van het Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen ; dl. 23: 4 862869781). Batavia: Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, 1851.

Dissertations, Journals and Papers

Clarence-Smith, William G. "Horse-trading: The Economic Role of Arabs in Nusa Tenggara, 1800-1940". Paper presented in International Workshop on Southeast Asian Studies no 17. Leiden, 8-12 December 1997.

Hoekstra, P. *Paardenteelt op het eiland Soemba*. (Batavia: Departement van Landbouw en Visserij in Indonesie, 1948

Mandal, Sumit Kumar. "Finding Their Place: A History of Arabs in Java Under Dutch Rule 1800-1924". Dissertation from Columbia University, 1996.

Mobini-Kesheh, "Hadhrami above all else: the Indies Hadhramis and the Rise of Nationalism", Paper presented in International Workshop on Southeast Asian Studies no 17. Leiden, 8-12 December 1997

Rabani, Laode and Artono, "Komunitas Arab: Kontinuitas dan Perubahannya di kota Surabaya 1900-1942" in *Masyarakat dan Budaya* Vol. 27, 1997.

Zuhri, S. Inventing Balinese Muslim Sainthood. *Indonesia and the Malay World*, 41(119). 2013. Page 1-13.

Newspapers

Aliran Baroe (1938-1941).



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Pelabuhan Indramayu Pada Masa Kerajaan Traditional Hingga Masa Hindia Belanda

Dini Nurlelasari, M.Hum



PELABUHAN INDRAMAYU PADA MASA KERAJAAN TRADISIONAL HINGGA MASA HINDIA BELANDA

Dini Nurlelasari
Universitas Padjadjaran

ABSTRAK

Indramayu merupakan salah satu wilayah di Pesisir Utara Jawa Barat yang dulu terkenal dengan sebuah pelabuhan yang bernama Cimanuk. Nama Cimanuk ini merupakan nama sungai di Indramayu, namun pada perkembangan selanjutnya pelabuhan ini disebut Pelabuhan Indramayu. Pelabuhan Indramayu ini sangat dekat letaknya dengan Pelabuhan Cirebon yang lebih besar dan lebih terkenal, namun bukan berarti Pelabuhan Indramayu ini tidak memiliki peran penting dalam jalur antar pulau (*short distance sea route*). Mulai dari masa Kerajaan Sunda, VOC, hingga Hindia Belanda Pelabuhan Indramayu menunjukkan eksistensinya sebagai salah satu pelabuhan di Jawa, meskipun bukan pelabuhan besar dan bukan pelabuhan utama. Nama Cimanuk disebut dalam catatan Perjalanan Tome Pires. Pada masa VOC dalam *Dagh Register* pun tercatat berbagai kegiatan perekonomian di pelabuhan ini. Hal tersebut menandakan bahwa terdapat berbagai kegiatan yang menyangkut pelayaran di Pelabuhan Indramayu. Selain itu Pelabuhan Indramayu juga menjadi salah satu titik yang dilewati dalam pelayaran. Untuk itu ada tiga permasalahan yang akan dibahas dalam makalah ini, yaitu: (1) Bagaimana fungsi Pelabuhan Indramayu di tengah-tengah pelabuhan lain di Pulau Jawa? (2) Bagaimana perkembangan Pelabuhan Indramayu dari masa Kerajaan Tradisional hingga masa Hindia Belanda? (3) Apa saja faktor yang menyebabkan berakhirnya eksistensi Pelabuhan Indramayu? Untuk menjawab tiga persoalan tersebut dibutuhkan kajian secara historis dengan menggunakan metode sejarah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Indramayu merupakan pelabuhan dengan daya tampung yang sangat terbatas dibandingkan dengan pelabuhan lain di Pulau Jawa. Rute perdagangan jarak dekat lebih sering dilakukan daripada perdagangan jarak jauh. Faktor geografis dan kebijakan pemerintah menjadi faktor utama berakhirnya eksistensi Pelabuhan Indramayu.

Kata Kunci: Pelabuhan, Indramayu, Cimanuk, Eksistensi

PENDAHULUAN

Pelayaran dan perdagangan internasional maupun antarpulau di Indonesia mengalami perkembangan yang pesat dan meluas pada abad ke-15 dan ke-16. Laut Jawa menjadi jalur utama yang menghubungkan pelayaran dan perdagangan antarpulau di Indonesia sehingga Laut Jawa sering disebut Laut Nusantara (Daliman. 2012: 6-7). Pelabuhan Indramayu berada di Sungai Cimanuk yang langsung bermuara ke Laut Jawa sehingga ikut merasakan keuntungan dari ramainya jalur utama ini. Pelabuhan Indramayu mengawali eksistensinya sebagai salah satu pelabuhan milik Kerajaan Sunda. Meskipun pelabuhan utama Kerajaan

Sunda adalah Banten dan Sunda Kelapa, namun perdagangan di Sungai Cimanuk (Indramayu) sudah cukup ramai (Cortesao, 2014: 241).

Ada dua catatan tertua yang menuliskan tentang Pelabuhan Indramayu. Pertama dituliskan dalam buku *Shun-feng siang-sung* (Angin Baik sebagai Pendamping) yang berasal dari tahun 1430 dan ditulis oleh orang Cina. Dalam buku tersebut terdapat nama Tanjung *Ciao-c'iang-wan* atau Tanjung Indramayu yang menunjukkan sebuah tempat di muara Sungai Cimanuk (Kasim, 2011: 77). Catatan kedua adalah *Suma Oriental* karya Tome Pires yang menyatakan bahwa *Chemano* (Cimanuk) merupakan pelabuhan milik Raja Sunda yang tinggal di Kota Dayo¹. Selain itu, Raja Sunda menguasai beberapa kota, tanah, dan beberapa pelabuhan selain Cimanuk (Cortesao, 2015: 242).

Pelabuhan Indramayu yang terdapat di Sungai Cimanuk merupakan batas paling timur Kerajaan Sunda. Banyak orang mengatakan bahwa Kerajaan Sunda menguasai setengah Pulau Jawa. Bahkan para pejabat di bawah Raja Sunda menyatakan kekuasaan mereka mencapai seperdelapan pulau dengan luas lingkaran 300 *league* (Cortesao, 2015: 232). Hal ini dipertegas oleh Raffles bahwa wilayah Sunda terletak sekitar sepertiga jarak total Jawa dari batas paling Barat. Sunda dan Jawa dipisahkan oleh sungai yang disebut *Chiamo* atau *Chenan* (Keterangan tersebut berasal dari catatan yang dibuat Jono de Barros, Decadas, p.76-77, vol.4, bagian pertama, 8vo, Lisbon 1777 dalam Raffles, 2014: xxx). Penduduk asli pulau Jawa mengira bahwa Sunda dan Jawa berada pulau yang berbeda karena ada sungai Cimanuk yang memisahkan keduanya. Akan tetapi, orang asing yang pernah datang ke tempat ini akan melihat bahwa kedua tempat tersebut berada di pulau yang sama (Cortesao, 2015: 234-235). Dari keterangan ini dapat dibayangkan bahwa lebar Sungai Cimanuk cukup panjang sehingga penduduk pribumi mengira bahwa Sungai Cimanuk seperti laut yang memisahkan Sunda dan Jawa.

Pelabuhan Indramayu merupakan pelabuhan keenam yang sedikit berbeda dengan pelabuhan lain. Di pelabuhan milik Kerajaan Sunda yang lain sering digunakan jung (kapal) untuk merapat, sedangkan Indramayu hanya memiliki tiang pelabuhan (Cortesao, 2015: 241-242). Informasi yang terakhir sepertinya Tome Pires dapatkan dari orang lain yang mengetahui tentang keadaan Indramayu dan ia tidak melihatnya secara langsung. Dari informasi tersebut dapat dibayangkan bahwa Pelabuhan Indramayu tidak sebesar pelabuhan

¹ Kota Dayo adalah tempat di mana raja paling banyak menghabiskan waktunya dalam setahun. Kota besar ini memiliki rumah-rumah yang dibangun dengan baik menggunakan daun kelapa dan kayu. Orang-orang menyebutkan bahwa Sang Raja memiliki rumah yang sangat bagus, dibangun menggunakan 330 pilar kayu setebal tong anggur, setinggi 5 depa dan dihiasi ukiran yang sangat indah di bagian atasnya. Perjalanan ke kota ini memakan waktu dua hari dari pelabuhan utama bernama Sunda Kelapa (Calapa) (Cortesao, 2015: 235).

lain. Prof. Hosein Djayadiningrat menyatakan bahwa Tome Pires tidak menyebutkan pelabuhan lain milik Kerajaan Sunda di mana banyak kaum muslim berkumpul selain Indramayu. Akan tetapi, pelabuhan milik Raja Sunda yang paling maju adalah pelabuhan Banten, karena banyak dikunjungi pedagang asing yang mengalihkan perdagangannya dari Malaka ke Banten. Selain itu Tome Pires tidak membandingkannya dengan Pelabuhan Cirebon karena pada saat ia datang, Pelabuhan Cirebon sudah lepas dari Kerajaan Sunda dan lebih terpengaruh Kerajaan Demak (Lubis dkk, 2003: 88-89).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Tahap pertama yang dilakukan dalam metode sejarah adalah heuristik yang merupakan sebuah tahapan atau kegiatan menemukan dan menghimpun sumber, informasi, jejak masa lampau (Herlina, 2011: 7-15). Tahap kedua adalah kritik baik secara internal maupun eksternal. Setelah berhasil mengumpulkan sumber kritik harus dilakukan agar penulis tidak menerima begitu saja apa yang tercantum dan tertulis pada sumber-sumber tersebut (Sjamsuddin, 2012: 103).

Tahap ketiga ini disebut interpretasi yang bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu sintesis dan analisis. Interpretasi sering disebut biangnya subjektivitas karena dalam proses ini masuk pemikiran-pemikiran penulis atas suatu fakta sejarah. Fakta-fakta tersebut dirangkai menjadi suatu rentetan tak terputus dari suatu peristiwa. Dalam penulisan sejarah subjektifitas itu diakui, namun subjektifitas itu harus dihindari (Kuntowijoyo, 2013: 78). Tahap keempat adalah penulisan yang disebut historiografi yang merupakan tahapan terakhir dalam metode sejarah. Dalam tahap ini yang diperlukan adalah kemampuan menulis. Seperti diungkapkan oleh Mary Fulbrook, "*To write history requires a leap of the imagination. To write history requires a degree of creativity. To write history requires active, critical powers of selection, analysis, representation*" (Fulbrook, 2002: 53). Sebuah tulisan yang kreatif tentu membutuhkan kecerdasan dan imajinasi. Kecerdasan di sini berarti bersikap kritis pada setiap sumber disertai dengan analisis yang tajam. Imajinasi di sini berarti penulis harus mampu membayangkan bagaimana sebuah peristiwa terjadi sehingga menghasilkan sebuah historiografi yang baik.

ISI

Fungsi Pelabuhan Indramayu

Pelabuhan Indramayu merupakan pelabuhan sungai yang terletak di muara Sungai Cimanuk. Pelabuhan Indramayu menjadi titik berkumpul dari pedalaman Jawa ataupun dari luar Pulau Jawa. Penghubungnya adalah Laut Jawa dan Sungai Cimanuk. Laut Jawa menjadi penghubung dari luar Pulau Jawa sedangkan Sungai Cimanuk sendiri menjadi penghubung antara daerah pedalaman dengan Pelabuhan Indramayu. Komoditas dari pedalaman Jawa bagian barat diangkut menggunakan perahu melalui Sungai Cimanuk menuju ke Pelabuhan Indramayu, kemudian dikirimkan ke luar Pulau Jawa. Sebaliknya Komoditas dari luar Jawa diangkut menggunakan perahu menuju Pelabuhan Indramayu, kemudian di sini terjadi transaksi perdagangan dengan pedagang dari pedalaman.

Fungsi Pelabuhan Indramayu ini sama seperti pelabuhan pada umumnya. Menurut A.B. Iapian (1977) "...pelabuhan merupakan penghubung antara seberang laut dengan daerah pedalaman dalam suatu interaksi, khususnya perdagangan maritim. Perkembangan pelabuhan sering diikuti munculnya kota-kota pelabuhan di kawasan pesisir, juga menambah intensitas komunikasi para saudagar di pelabuhan" (Hamid, 2013: 14).

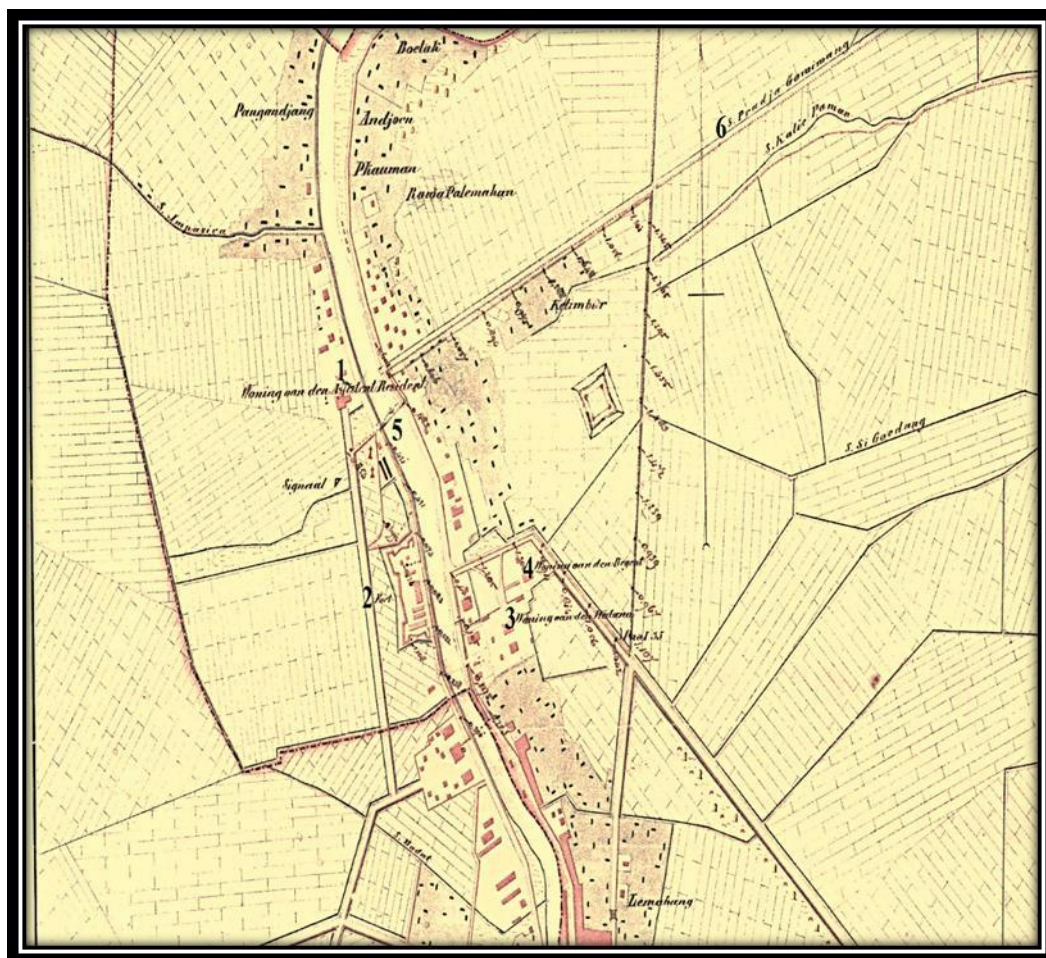
Hubungan antara pedalaman dan pesisir dengan pelabuhan sebagai titik pertemuan telah terjadi sejak dulu. Pada masa Kerajaan Sunda yang berpusat di Pakuan Pajajaran terdapat sebuah jalan darat yang menghubungkan pusat kerajaan dengan daerah bawahannya. Dari Pakuan Pajajaran terdapat jalur ke arah timur dan barat. Indramayu menjadi salah satu tempat yang dihubungkan oleh jalan tersebut, tepatnya menghubungkan Karangsambung (tepi sungai Cimanuk) dengan Pakuan Pajajaran (Notosusanto dan Poesponegoro, 1993²: 390). Kemudian dari Karangsambung ke Pelabuhan Indramayu dihubungkan oleh Sungai Cimanuk. Hal ini terus berlangsung hingga masa Pemerintahan Hindia Belanda. Pada tahun 1804 transportasi dari Karangsambung ke Indramayu masih menggunakan perahu. Biaya yang dibutuhkan untuk mengangkut barang dengan perahu adalah sebesar 15 *stuiver*² untuk setiap pikul. Selain itu pada tahun 1806 pengangkutan kopi dari priangan juga melewati Sungai Cimanuk. Kopi yang disimpan di gudang Karangsambung kemudian diangkut dengan perahu lewat Cimanuk ke pelabuhan (de Haan, 1912³: 648 & 717; Hardjasaputra dan Haris (eds.), 2011: 27, 81).

Sungai Cimanuk di Indramayu yang terletak di sebelah utara Cirebon ini menjadi salah satu sarana lalu lintas yang mulai dibangun dari dan ke Cirebon sebelum tahun 1528

² 1 *stuiver* = 2 sen

(Hardjasaputra dan Haris (eds.), 2011: 67). Sungai Cimanuk ini juga menghubungkan daerah pesisir hingga pedalaman daerah Cirebon (Zuhdi, 1996: 91; Bochari dan Wiwi, 2001: 41-42). Hingga pada saat Kerajaan Mataram memperluas kekuasaannya ke sebelah barat Pulau Jawa, Sungai Cimanuk tetap menjadi salah satu sarana transportasi yang digunakan. Pada tahun 1632 Mataram mengangkut bahan makanan dan mengirimkan tentara dari Ukur dan Sumedang ke Pesisir Pantai Utara lewat Sungai Cimanuk dan bersiap-siap di Pelabuhan Indramayu. Hal ini berdasarkan laporan orang Belanda yang berpatroli, kemudian melihat Pasukan Mataram sudah mendirikan pos di Pelabuhan Indramayu (de Haan, t.t.³: 73 & 82).

Gambar 1: Peta Pusat Kota Indramayu Sekitar Pelabuhan Tahun 1859



Keterangan:

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. Tempat tinggal Asisten Residen Indramayu | 4. Tempat tinggal Regent/Bupati |
| 2. Fort Indramayu | 5. Jembatan |
| 3. Tempat tinggal Wedana | 6. Kanal Pradja Goemiwang |

Sumber: Diolah dari *Kaart Platte Grond van Indramayoe*. Arsip Kartografi Republik. Daftar Arsip Peta Departement van Oorlog Afdeeling 4 Hoofdkantoor der Genie. HB. 753. Jakarta: Arsip Nasional RI.

Letak Pelabuhan Indramayu yang berada di Sungai Cimanuk ini memberikan kelebihan dan kekurangan tersendiri. Sungai yang agak jauh ke dalam merupakan tempat paling baik untuk berlabuh. Akan tetapi ukuran lebar sungai menjadi batasan dalam perkembangan pelabuhan tersebut. Keadaan pelabuhan yang berada di sungai menjadi semakin dangkal karena endapan tanah dari pegunungan di sekitarnya. Gosong pasir di muara sungai dan batu karang di luar teluk sering menjadi penghalang kapal-kapal untuk berlabuh. Penghalang ini kadang dijadikan sebagai pertahanan dari kapal asing yang bermaksud jahat. Akan tetapi penghalang ini dapat dilewati oleh pelaut yang berpengalaman dan telah mengenal alur pelayaran, sehingga kapal bisa berlabuh. Cara lain untuk mengatasi gosong laut dan karang adalah dengan mengirimkan sampan-sampan kecil ke pelabuhan. Setiap pelabuhan harus memiliki daya tarik agar kapal asing mau singgah. Daya tarik tersebut bisa berupa pasar yang ramai tempat perdagangan hasil hutan dari pedalaman (Lapian, 2008: 95-96).

Fungsi lain dari Pelabuhan Indramayu adalah sebagai tempat perdagangan. Berdasarkan catatan perjalanan Tome Pires, Pelabuhan Cimanuk adalah salah satu pelabuhan milik Kerajaan Sunda yang merupakan tempat perekonomian utama Indramayu. Di tempat ini sering terjadi kontak antara pribumi, terutama orang Sunda dan Jawa. Kegiatan perekonomian di Pelabuhan Indramayu ini membawa keuntungan secara langsung bagi Indramayu. Hal ini terbukti dengan pendapat Tome Pires dalam kisah perjalanan yang dituliskannya bahwa Indramayu memiliki kota yang besar dan bagus (Cortesao, 2015: 242).

Kegiatan perdagangan di Pelabuhan Indramayu ini terus berlangsung hingga masa Hindia Belanda. Pelabuhan Indramayu tidak hanya menerima komoditas dari luar Jawa tapi mengirimkan komoditas dari pedalaman Jawa juga. Ramainya perdagangan di sini sempat membuat perdagangan di pelabuhan lain tersaingi sehingga sekitaran Pelabuhan Indramayu kerap didatangi bajak laut. Berdasarkan surat tanggal 7 Oktober 1811 dari *Landdrostambt* Karawang dikabarkan bahwa Pangkalan Laut Indramayu dan seluruh pesisirnya dipenuhi oleh kapal bajak. Para bajak laut dari Linga, Terengganu, Johor, dll itu menutup mulut sungai Kandanghaur, Pamanukan, Ciasem, dan lainnya agar tidak ada perahu nelayan yang berani melaut (de Haan, 1912⁴: 610).

Pada 7 Januari 1681 Cirebon mengadakan perjanjian pertama dengan VOC. Perjanjian ini isinya banyak membahas kegiatan ekonomi tapi mulai mengindkasikan usaha VOC untuk menguasai wilayah Cirebon (Hardjasaputra dan Haris (eds.), 2011: 106-108). Hingga akhirnya pada tahun 1705, VOC benar-benar menguasai Cirebon sehingga berhak atas pendapatan dari semua pelabuhan antara Karawang sampai Ujung Timur Jawa, termasuk

Pelabuhan Indramayu (Lubis, 2000: 96). Sejak 1743-1746 Daerah-daerah pesisir utara yang berada di bawah kekuasaan VOC telah berkembang (Ricklefs, 2010: 212). Perkembangan yang dimaksud di sini adalah dalam bidang perdagangan. Setiap daerah pesisir yang telah dikuasai VOC biasanya didirikan sebuah pelabuhan yang di dalamnya terdapat gudang penyimpanan barang-barang dagang milik VOC. Di Cimanuk (Indramayu) terdapat gudang milik VOC yang berada di dalam benteng (*fort*) (Kartodirdjo, 1988: 247). Keberadaan gudang tersebut menandakan bahwa VOC betul-betul mengurus pelabuhan sepanjang Pesisir Utara Jawa. Salah satu tindakan VOC pada tahun 1790 dibawah perintah Residen Cirebon, G. F. Gockinga adalah memperbaiki pelabuhan dan bangunan yang ada di Cirebon dan Indramayu. Perbaikan tersebut menghabiskan biaya sebesar f 52728. Biaya tersebut didapatkan tidak hanya dari pemerintah tapi dari pihak swasta juga (de Haan. 1912⁴: 211).

Gambar 2: *Het Gezigt van Comp^e Posthouwery en Pakhuysen op Indramajoe Leggende op het Grotte Eyland Iava 1772-1775*



Sumber: Koleksi Foto PNRI. No Inventaris BWNXXII. Jakarta: Perpustakaan Nasional RI.

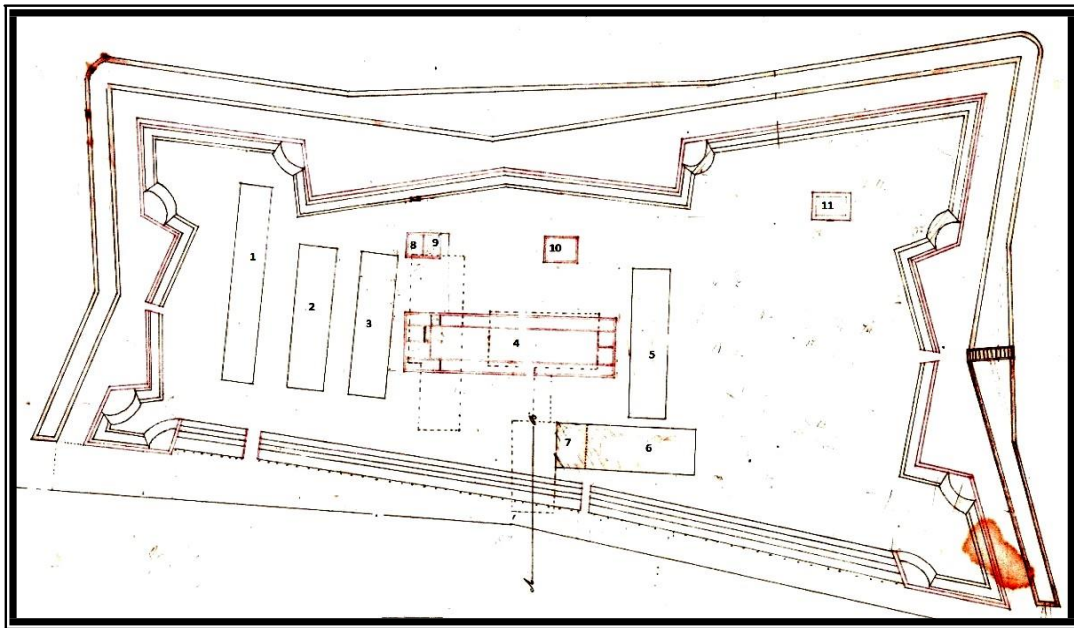
Hasil alam yang dihasilkan Kerajaan Sunda dan dijual ke daerah lain diantaranya adalah merica, cabai jawa, buah asam, beras, anggur dan buah-buahan, sayur-mayur, daging, babi, kambing, domba dan sapi yang jumlahnya sangat banyak. Barang hasil buatan orang

Sunda yang diperjualbelikan adalah berbagi kain khas yang sering dikirimkan ke Malaka. Kerajaan Sunda juga sering memperjualbelikan budak-budak pria dan wanita, baik yang berupa orang lokal maupun yang dibawa dari luar seperti dari Kepulauan Maladewa. Beberapa budak lokal yang diperjualbelikan berasal dari Indramayu. Budak dari Indramayu ini tidak hanya dijual ke Malaka tapi ada juga yang dijual kepada para elite di Priangan (Cortesao, 2015: 236).

Sejak tahun 1630 ada beberapa perubahan komoditas utama yang dijual dari Jawa. Hal ini disebabkan oleh banyaknya petani yang dulu menanam lada kemudian menanam tebu. Hasil penjualan gula memberikan lebih banyak keuntungan dari pada lada. Gula tebu ini pada awalnya menjadi bahan ekspor utama ke Cina dan Jepang dari Asia Tenggara selama abad ke-17, karena orang Cina yang memperkenalkan cara menyuling tebu menjadi gula (Reid, 2014: 36). Padahal tebu sudah ditanam sebelum Belanda datang di sepanjang Pantai Utara dari Jakarta hingga Jepara. Akan tetapi budidaya gula pada saat itu belum dimaksimalkan (Furnivall, 2009: 43). Setelah budidaya gula dikembangkan secara serius di Pulau Jawa, maka Pelabuhan Indramayu yang merupakan pelabuhan terdekat dengan Batavia di sebelah timur menjadi pelabuhan pengekspor padi dan gula.

Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda Pelabuhan Indramayu merupakan Pelabuhan Kelas 3, sedangkan Pelabuhan Cirebon termasuk dalam golongan Pelabuhan Kelas 2 dan Pelabuhan Batavia (Tanjung Priuk) termasuk Pelabuhan Kelas 1 (*Extract uit het register den besluiten van den Directeur van Onderwijs en Eeredienst No. 25423, 1915 dalam Quarantaine en Epidemievoorschriften in Nederlandsch Indie, 1920*). Klasifikasi pelabuhan tersebut untuk mengatur jumlah barang yang dapat diekspor atau diimpor dari pelabuhan tersebut. Pelabuhan Indramayu merupakan pelabuhan kecil sehingga jumlah barang yang dapat ditampung hanya sedikit, sedangkan Pelabuhan di Batavia merupakan pelabuhan besar yang dapat menampung barang lebih banyak. Berdasarkan *Ordonantie 31 Mei 1858, Staatsblad 1858 No. 65* Indramayu menjadi pelabuhan untuk perdagangan terbuka. Akan tetapi pada perkembangan selanjutnya kegiatan ekspor dan impor di Pelabuhan Indramayu dibatasi. Hal ini diatur dalam *Ordonantie 25 September 1875, Staatsblad 1875 No. 207*. Pembatasan kegiatan ekspor impor ini sengaja dilakukan oleh pemerintah agar kegiatan perdagangan dipusatkan ke pelabuhan yang lebih besar seperti ke Cirebon, Batavia, atau Semarang. Berdasarkan *Ordonantie 1 Oktober 1882, Staatsblad No. 240* kegiatan ekspor impor difokuskan ke pelabuhan besar (Kok, 1931: 95-97).

Gambar 3: Denah Fort Indramayu No 1739



Keterangan:

- | | |
|--|--|
| 1. Gudang 1 | 7. Tempat Penimbangan Barang |
| 2. Gudang 2 | 8. Tempat Penyimpanan Keperluan Rumah Tangga |
| 3. Gudang 3 | 9. Dapur |
| 4. Barak tempat tinggal pegawai | 10. Dapur Utama |
| 5. Gudang 4 | 11. Rumah |
| 6. Gudang penyimpanan sebelum barang ditimbang | |

Sumber: *Plan van Het Fort Indramijoe. Departement van Burgerlijke Openbare Werken Seri Grootte Bundel tahun 1854-1933 No. 1739 B No.2, Jakarta: Arsip Nasional RI.*

Gambar 4: Denah Fort Indramayu No 1749



Sumber: Diolah dari *Plan van Het Fort Indramijoe. Departement van Burgerlijke Openbare Werken Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 1749 BB No.2, Jakarta: Arsip Nasional RI

Perkembangan Pelabuhan Cimanuk

Sejak masa Kerajaan Sunda hubungan dagang dengan pedagang asing telah terjalin, salah satunya adalah dengan bangsa Cina. Hubungan perdagangan antara Cina dan Jawa sejak tahun 1450-1567 berada dalam keadaan menggantung karena perdagangan antar keduanya hanya melalui pelabuhan perantara. Setelah tahun 1567, saat Mu-Tsung menjadi Kaisar Cina kapal-kapal diperbolehkan berdagang secara legal. Setidaknya ada 8 kapal yang diijikan secara legal berdagang secara langsung mengantarkan barang dagangan ke Kerajaan Sunda, yaitu: empat kapal ke Banten, tiga kapal ke pelabuhan lain yang berada di bawah kekuasaan Kerajaan Sunda salah satunya Cimanuk (Indramayu), dan satu kapal khusus ke Sunda Kelapa. Jawa bagian Barat merupakan tempat yang lebih dulu mendapat keuntungan dari kunjungan langsung jung-jung Cina yang lebih besar, sebab Jawa di bagian timur pada saat itu sedang mengalami ketidakstabilan (Reid, 2004: 106).

Perkembangan selanjutnya pada masa VOC tercatat dalam *Dagh Registeer* tahun 1636 bahwa dalam satu tahun ada tiga kapal dari Indramayu ke Batavia mengangkut

berbagai barang dagangan seperti sayuran, rotan, dan kayu (van Leur, 1955: 174-175). Menurut Valentijn, pada tahun 1670 Indramayu tergolong salah satu tempat penting di Jawa. Perdagangan di Indramayu cukup besar dan hampir sama dengan perdagangan di daerah Rembang yang sering mengirimkan kerajinan ukiran kayu ke Batavia dan beberapa tempat lain (Dasuki, 1977: 28). Pengiriman barang dagang ke Batavia pada masa VOC ini terus berkembang pesat. Pada tahun 1764 di bawah pimpinan Ngabehi Wiralodra, Indramayu setiap tahun harus mengirimkan 4 pikul indigo dan 8 pikul benang katun. Menurut laporan Pangeran Cirebon dan Pangeran Gebang, barang-barang dari Indramayu itu dikirim setiap tahun ke Batavia beserta 200 orang budak. Budak-budak itu terdiri atas 50 orang dari Sultan Anom, 50 orang dari Sultan Sepuh, Panembahan Cirebon 45, Gabang 35 orang, dan Indramayu sendiri 20 orang. Mereka pergi ke Batavia saat angin timur dan kembali ke Indramayu pada saat angin barat (*De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indie 1765-1780*⁸: 193).

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda, Indramayu sudah terkenal sebagai lumbung padi. Pada tahun 1911 Indramayu bisa menghasilkan beras sebanyak 30.187 ton (*Directeur Der Burgerlijke Openbare Werken*, 1912: 107). Pelabuhan Indramayu sendiri pada tahun 1912 dapat mengekspor beras sebanyak 22.768 ton (Blink, 1914: 238). Belum banyak data yang ditemukan mengenai lalu lintas di Pelabuhan Indramayu. Akan tetapi dalam tabel berikut ini dapat diketahui mengenai lalu lintas kedatangan kapal uap dan kapal layar ke Indramayu. Dari data berikut dapat diketahui bahwa Indramayu merupakan pelabuhan dengan daya tampung yang paling sedikit dibandingkan dengan pelabuhan lain yang ada di Jawa pada saat itu.

Tabel: Lalu Lintas Pelabuhan di Pelabuhan Utama di Hindia Belanda
(Penghitungan jumlah kapal yang datang dan isi dalam M³ pada tahun 1903 dan 1912)

Pelabuhan	1903					1912				
	Kapal Uap		Kapal Layar		Total isi dlm 1000 M ³ . pada thn 1903	Kapal Uap		Kapal Layar		Total isi dlm 1000 M ³ . pada thn 1912
	Jml	Isi dlm 1000 M ³	Jml	Isi dlm 1000 M ³		Jml	Isi dlm 1000 M ³	Jml	Isi dlm 1000 M ³	
Anyer Lor	-	-	-	-	-	245	593	204	89	602
Batavia	147	149	5.988	106	4.101	1.712	7.836	3.378	132	7.908
Indramayu	-	-	-	-	-	89	703	517	26	729
Cirebon	462	1.709	880	73	1.782	708	4.133	535	49	4.182
Tegal	232	971	746	46	1.018	476	3.155	713	48	3.204
Pekalongan	174	753	832	23	813	341	2.290	719	25	2.340
Semarang	697	3.221	3.802	71	3.407	1.112	6.754	1.770	114	6.872
Surabaya	828	3.236	28.438	424	3.779	1.128	6.342	13.872	319	6.678
Pasuruan	185	1.194	2.339	83	1.278	219	1.839	2.348	66	1.905
Probolinggo	143	929	3.411	96	1.035	217	1.906	3.066	98	2.005
Panarukan	122	684	3.878	68	778	180	1.499	3.705	79	1.578
Banyuwangi	172	464	1.656	38	520	202	1.181	1.105	26	1.207
Cilacap	73	401	-	-	401	271	1.146	-	-	1.146

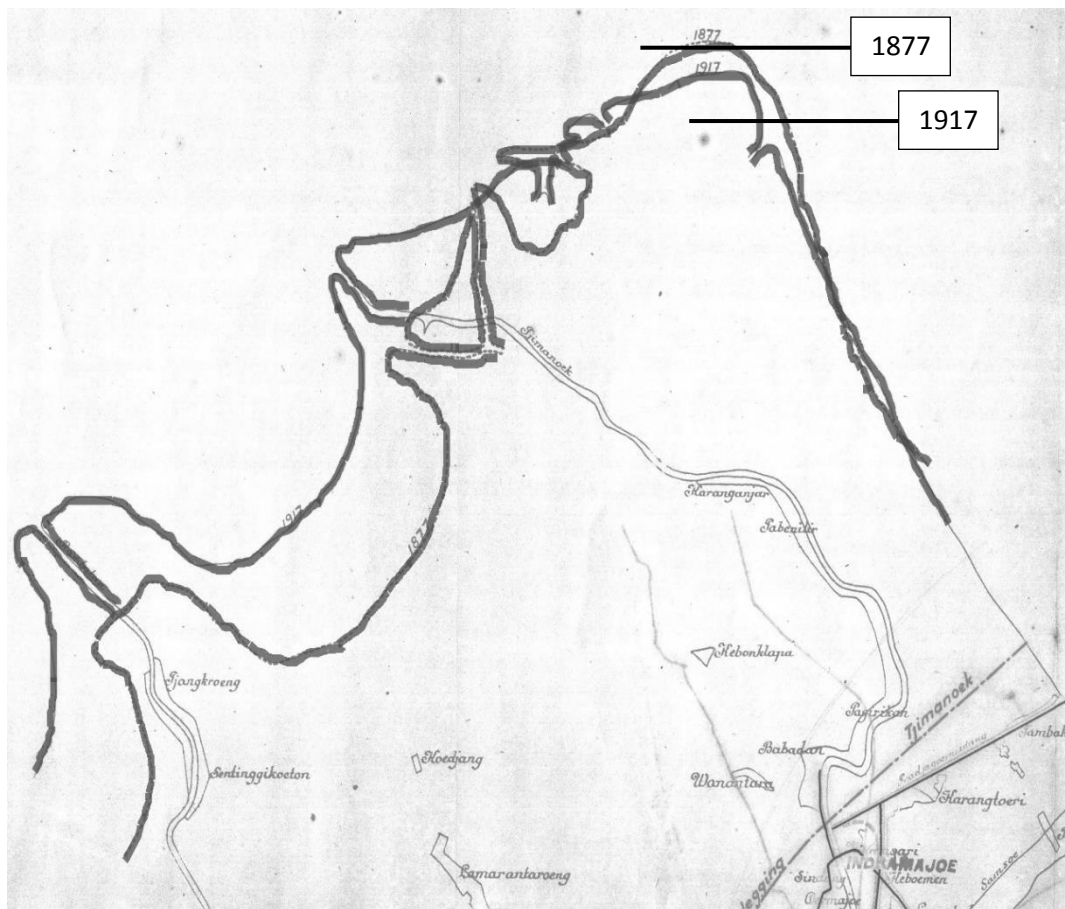
Sumber: Diolah dari H. Blink. 1914. *Nederlandsch Oost-Indie Als Productie- en Handelsgebied*. Herderstraat 5, „s-Gravenhage: Mouton & Co. Halaman 316.

Faktor-Faktor Penyebab Berakhirnya Eksistensi Pelabuhan Indramayu

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa komoditas dari daerah pedalaman diangkut ke kota di daerah pesisir untuk dipasarkan. Pengangkutan komoditas itu dilakukan melalui sungai-sungai yang menghubungkan daerah pedalaman dengan daerah pesisir. Sungai-sungai yang ada berperan sebagai jalan yang dapat dilalui dengan jung dari daerah pedalaman ke daerah pesisir (Nugraha, 2012: 23). Pada perkembangan selanjutnya keadaan sungai di Pulau Jawa hanya memberikan sedikit keuntungan dalam masalah transportasi, karena anak sungai yang sempit, permukaan tanah yang bergalur-galur, arus yang deras, dan tanah endapan. Akan tetapi, beberapa anak sungai termasuk Cimanuk masih dapat dilalui oleh perahu

(Cabaton, 2015: 281). Seiring berjalannya waktu Sungai Cimanuk tidak dapat digunakan lagi sebagai prasarana karena tanah endapan di sungai semakin banyak dan menyulitkan perahu untuk melewatinya. Selain itu endapan tanah tidak hanya terjadi di sungai tapi di pesisir Pantai Indramayu pun demikian. Dari tahun ke tahun endapan tanah tersebut memperluas daratan Indramayu. Berikut gambaran perubahan daratan Indramayu dari tahun 1877-1917 yang ikut mempengaruhi perkembangan Pelabuhan Indramayu.

Gambar 5: Peta Perubahan Tanah di Indramayu dari tahun 1877-1917



Sumber: Diolah dari *Overzichtskaart Nieuwe Tjimanoeckmond*. Departement van Burgerlijke Openbare Werken: *Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 511, Jakarta: Arsip Nasional RI.

Munculnya kereta api di sekitar Cirebon juga berpengaruh terhadap jalur transportasi Indramayu. Jalur kereta api Semarang-Cirebon sepanjang 275 km dibangun pada tahun 1893. Baru pada tahun 1906 transportasi kereta api ke Cirebon mulai dibuka. Penambahan jalur Cirebon-Cikampek dengan melewati Indramayu dibangun pada tahun 1909 (Zuhdi, 1996: 92). Baru pada 3 Juli 1912 jalur Cikampek-Cirebon dibuka. Ada juga jalur trem dari Indramayu ke Jatibarang sepanjang 84 km, jaringan tersebut merupakan jaringan kelas dua yang dioperasikan dengan trem dan dibangun dengan lebar rel normal yaitu 1,067 m

(Abdullah dan Lopian. 2012⁵: 168-173). Jalur-jalur tersebut mempengaruhi pengangkutan barang dari pedalaman ke Pelabuhan Indramayu maupun sebaliknya.

Dengan demikian sekitar tahun 1920-an daerah-daerah di Indramayu telah dilalui oleh jalur kereta, jalur trem, dan jalan mobil. Pada tahun 1921 pemerintah Hindia Belanda lewat *Departement Burgerlijk Openbare Werken* telah mendata beberapa jalan di Indramayu yang menghubungkan antara satu tempat dengan tempat lain. Jalan-jalan tersebut memiliki peran penting bagi berbagai kegiatan di Indramayu. Jalan tersebut dilewati oleh gerobak orang, gerobak barang, bahkan ada beberapa mobil pribadi yang melewati jalan di Indramayu. Akan tetapi kebanyakan jalan tersebut dilalui oleh gerobak barang yang bisa digunakan pada malam hari dan bisa memuat barang sekitar 600-700 kg (*Departement van Burgerlijke Openbare Werken: Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 2705, Jakarta: Arsip Nasional RI).

Pemerintah Indramayu sudah mencoba untuk membenahi Pelabuhan Indramayu agar bisa beroperasi sebagaimana mestinya. Pengajuan untuk pemeliharaan pelabuhan, salah satunya dengan cara pengerukan endapan sudah diajukan. Mereka juga mengajukan agar transportasi darat yang bisa menghubungkan pedalaman dengan pelabuhan Indramayu diperbaiki bahkan diperbesar daya tampungnya. Salah satunya adalah daya tampung trem dari Jatibarang ke Indramayu. Pengajuan ini memakan biaya yang cukup besar, sehingga pemerintah pusat menolak permintaan tersebut. Pemerintah pusat lebih setuju untuk mengalihkan kegiatan di Pelabuhan Indramayu ke Pelabuhan Cirebon yang memiliki daya tampung lebih besar dan biaya perawatan yang tidak terlalu besar dibandingkan dengan perawatan Pelabuhan Indramayu. Dengan memfokuskan kegiatan di Pelabuhan Cirebon maka pengeluaran pemerintah akan semakin sedikit dan pendapatan akan semakin besar. Oleh karena itu kebijakan pemerintah dalam perkembangan Pelabuhan Indramayu menjadi faktor penting selain dari faktor geografis Pelabuhan Indramayu itu sendiri (Reitsma, 1920: 133-134).

Gambar 6: Sungai Cimanuk di Indramayu Tahun 1911



Sumber: *Sungai Cimanuk di Daerah Indramayu. Jawa Barat. Catalog Photography*. Album 90 B. No. Inventaris 1636.5. Jakarta: Perpustakaan Nasional RI.

Awal abad ke-20 perahu-perahu Tongkang (Bugis) masih bisa masuk ke tengah kota di Pabrik Cimanuk I sekarang. Akan tetapi meletusnya Perang Dunia ke-2 membuat pelabuhan Indramayu semakin ditinggalkan (Dasuki, 1977: 125-127). Endapan tanah yang terjadi di Pelabuhan Indramayu merupakan gejala umum yang juga terjadi di pelabuhan lain. Akan tetapi letak Pelabuhan Indramayu yang berada di Sungai Cimanuk ini menyebabkan semakin sempit jalur yang bisa dilalui oleh kapal. Endapan yang terjadi di Indramayu bisa diatasi namun membutuhkan biaya yang besar. Selain itu Pelabuhan Indramayu merupakan pelabuhan dengan daya tampung yang terbatas. Kondisi tersebut mempengaruhi terhadap kebijakan yang diputuskan oleh pemerintah untuk Pelabuhan Indramayu.

KESIMPULAN

Sejak masa Kerajaan Sunda, Pelabuhan Indramayu bukan sebuah pelabuhan besar. Hal tersebut tidak banyak berubah karena pada masa Pemerintahan Hindia Belanda, Pelabuhan Indramayu merupakan pelabuhan dengan daya tampung yang terbatas dibandingkan dengan pelabuhan lain di Pulau Jawa. Perdagangan jarak dekat lebih sering dilakukan dibandingkan dengan perdagangan jarak jauh. Pengiriman barang dagang dari Indramayu banyak dikirimkan ke Batavia, sedangkan pengiriman terjauh yang dapat diketahui adalah ke Malaka. Pelabuhan Indramayu pada awalnya mengirimkan berbagai komoditas dari pedalaman. Pada perkembangan selanjutnya komoditas yang paling banyak diekspor adalah beras dan gula. Puncak eksistensi Pelabuhan Indramayu ini adalah sejak masa VOC hingga pertengahan masa pemerintahan Hindia Belanda. Faktor geografis menjadi

faktor utama berakhirnya eksistensi Pelabuhan Indramayu. Keadaan tersebut menjadi alasan pemerintah untuk tidak mengembangkan Indramayu menjadi pelabuhan yang lebih besar.

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa faktor geografis dan kebijakan pemerintah merupakan faktor yang sangat mempengaruhi perkembangan sebuah pelabuhan. Perubahan alam bisa menghambat perkembangan sebuah pelabuhan. Hambatan tersebut dapat diatasi oleh teknologi namun memerlukan biaya yang cukup besar dan teknologi yang terus berkembang mengikuti perubahan alam yang terus terjadi. Pemerintah merupakan pelaku utama dalam pengembangan sebuah pelabuhan. Kebijakan yang diambil oleh pemerintah menjadi keputusan akhir apakah pelabuhan tersebut dapat dikembangkan lebih jauh ataupun tidak.

DAFTAR SUMBER

Arsip dan Sumber Resmi Tercetak

- Blink, H. 1914. *Nederlandsch Oost-Indie Als Productie- en Handelsgebied*. Herderstraat 5, „s-Gravenhage: Mouton & Co.
- De Jonge, J. K. dan M. L. van Deventer. 1884. *De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indie 1765-1780*, VIII. Batavia: „s-Gravenhage, Martinus Nijhoff.
- Departement van Burgerlijke Openbare Werken: Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 2705, Jakarta: Arsip Nasional RI.
- Directeur Der Burgerlijke Openbare Werken*. 1912. *Rijwegen of Spoorbanen?* Weltevreden: G. Kolff & Co.
- Kaart Platte Grond van Indramayoe*. Arsip Kartografi Republik. Daftar Arsip Peta *Departement van Oorlog Afdeeling 4 Hoofdkantoor der Genie*. HB. 753. Jakarta: Arsip Nasional RI.
- Kok, Johannes Adrian. 1930. *De Scheepvaartbescherming in Nederland en in Nederlandsch Indie*. Leiden: N. V. Leidsche Uitgeversmaatschappij.
- Overzichtskaart Nieuwe Tjimanoeekmond*. *Departement van Burgerlijke Openbare Werken: Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 511, Jakarta: Arsip Nasional RI.
- Plan van Het Fort Indramijoe*. *Departement van Burgerlijke Openbare Werken Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 1749 BB No.2, Jakarta: Arsip Nasional RI.
- Plan van Het Fort Indramijoe*. *Departement van Burgerlijke Openbare Werken Seri Grootte Bundel* tahun 1854-1933 No. 1739 B No.2, Jakarta: Arsip Nasional RI.
- Reitsma, S.A. 1920. *Mededeelingen, Administratieve Dients. No. 1 Indische Spoorweg-Politiek, Deel VII*. Weltevreden: Albrecht & Co.

Foto

- Koleksi Foto PNRI. No Inventaris BWNXXII. Jakarta: Perpustakaan Nasional RI.
- Sungai Cimanuk di Daerah Indramayu. Jawa Barat. *Catalog Photography*. Album 90 B. No. Inventaris 1636.5. Jakarta: Perpustakaan Nasional RI.

Buku

- Abdullah, Taufik dan A. B. Lopian (eds.). 2013. *Indonesia dalam Arus Sejarah*. Jilid V. Jakarta: PT. Ichtiar Baru van Hoeve.
- Bochari, Sanggupri dan Wiwi Kuswiah. 2010. *Sejarah Kerajaan Tradisional Cirebon*. Jakarta: CV. Suko Reo Bersinar.

- Cabaton, Antoine. 2015. *Jawa, Sumatera, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda*. Terj. Abmi Handayani dkk. Yogyakarta: Ombak.
- Cortesao, Armando (ed.). 2015. *Suma Oriental Karya Tome Pires: Perjalanan dari Laut Merah ke Cina dan Buku Francisco Rodrigues*. Terj. Adrian Perkasa dan Anggita Pramesti. Yogyakarta: Ombak.
- Daliman, A. 2012. *Islamisasi dan Perkembangan Kerajaan-Kerajaan Islam di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Dasuki, H. A. 1977. *Sejarah Indramayu*. Indramayu: Pemerintah Kabupaten Derah Tingkat II Indramayu.
- de Haan. 1912. *Priangan-De Preanger Regentschappen onder het Nederlandsch Bestuur tot 1811*. Vierde Deel (IV). Batavia: Bataviaasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen.
- _____. 1912. *Priangan-De Preanger Regentschappen onder het Nederlandsch Bestuur tot 1811*. Deerde Deel (III). Terj. Sulaeman Anggapradja. Batavia: G. Kolff & Co Batavia.
- Fulbrook, Mary. 2002. *Historical Theory*. London & New York: Routledge.
- Furnivall, J. S. 2009. *Hindia Belanda-Studi Tentang Ekonomi Majemuk*. Terj. Sjamsudin Berlian. Jakarta: Freedom Institute.
- Hamid, Abd. Rahman. 2013. *Sejarah Maritim Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Hardjasaputra, A. Sobana, dan Tawalinuddin Haris (eds.). 2011. *Cirebon dalam Lima Zaman (Abad ke-18 hingga Pertengahan Abad ke-20)*. Bandung: Dina Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat.
- Herlina, Nina. 2011. *Metode Sejarah*. Bandung: Satya Historika.
- Kartodirjo, Sartono. 1988. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900-dari Emporium sampai Imperium*. Jilid 1. Jakarta: PT. Gramedia.
- Kuntowijoyo. 2013. *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara: Abad ke-16 dan 17*. Yogyakarta: Komunitas Bambu.
- Lubis, Nina Herlina dkk. 2003. *Sejarah Tatar Sunda*. Jilid I dan II. Bandung: Satya Historika.
- Lubis, Nina Herlina. 2000. *Tradisi dan Transformasi Sejarah Sunda*. Bandung: Humaniora Utama Press.
- Notosusanto, Nugroho dan Marwati Djoened Poesponegoro. 1993. *Sejarah Nasional Indonesia*. Jilid II. Jakarta: Balai Pustaka.

- Nugraha, Awaludin. 2012. *Industri Indigo dan Kehidupan Sosial Ekonomi di Keresidenan Cirebon 1830-1864*. Jatinangor: Sastra Unpad Press.
- Raffles, Thomas Stamford. 2014. *The History of Java*. Terj. Eko Prasetyaningrum, Nuryati Agustiin, dan Idda Qoryati Mahbubah. Jakarta: PT. Buku Seru.
- Reid, Anthony. 2004. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*. Terj. Sori Siregar, Hasif Amini, dan Dahris Setiawan. Jakarta: LP3ES.
- _____. 2014. *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga 1450-1680-Jilid I: Tanah di Bawah Angin*. Terj. Mochtar Pabotinggi. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Ricklefs, M. C. 2010. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: PT. Serambi Ilmu Semesta.
- Sjamsuddin, Helius. 2012. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak.
- van Leur, J. C. 1955. *Indonesia Trade and Society*. Indonesia: W. van Hoeve The Hague.
- Zuhdi, Susanto (ed.). 1996. *Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutra-Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah*. Jakarta: Depdikbud RI.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Pasang Surut Jaringan Transportasi Sungai di Keresidenan Palembang 1900- 1942

Nanda Julian, S.Pd



PASANG SURUT JARINGAN TRANSPORTASI SUNGAI DI KERESIDENAN PALEMBANG 1900-1942

**Oleh: Nanda Julian
(Mahasiswa Pascasarjana Ilmu Sejarah Universitas Indonesia)**

Tulisan bertemakan sejarah ini akan fokus pada jaringan transportasi sungai yang ada di Keresidenan Palembang pada masa pemerintahan Kolonial Hindia-Belanda. Permasalahan utama yang akan dibahas adalah bagaimana keadaan transportasi sungai yang ada di Keresidenan Palembang antara tahun 1900-1942, terutama ketika masa keemasan dan masa suram ketika harus bersaing dengan mulai berkembangnya jaringan transportasi darat. Sungai punya peran yang vital dalam kehidupan manusia di Palembang. Teknologi kapal bermesin masuk ke Palembang sekitar pertengahan kedua abad 19, dan mulai berkembang pada awal abad 20. Keberadaan kapal-kapal tersebut menggeser dominasi kapal dan perahu tradisional, walaupun tidak sampai menghentikan usaha perkapalan dan transportasi tradisional itu sendiri. Hingga menjelang tahun 1930, kapal dan perahu masih menjadi satu-satunya moda transportasi utama. Tetapi pasca tahun 1930 keadaan transportasi sungai di Palembang mengalami kemunduran. Ada tiga sebab utama yang menjadi indikasi penyebab kemunduran tersebut yaitu: pembangunan sarana transportasi darat, perubahan gaya hidup masyarakat, dan krisis malaise yang melemahkan perekonomian. Tulisan ini akan coba menjelaskan aspek-aspek mengenai pelayaran tersebut lewat metode sejarah. Sumber utama dalam tulisan ini adalah sumber primer seperti koran sezaman dan arsip pemerintah Kolonial, disamping itu tulisan ini juga menggunakan sumber-sumber sekunder lain seperti buku, jurnal, dan laporan penelitian.

Kata kunci: Transportasi Sungai, Kapal dan Perahu, Palembang, Kolonial Belanda

a. Pengantar

Wilayah Palembang berada di bagian selatan Sumatra, letaknya agak menjorok ke pedalaman pulau. Untuk bisa mencapai wilayah ini perlu menyusuri sungai Musi sejauh kurang lebih 80 mil menuju pedalaman. Disamping itu butuh kepiawaian untuk mencapai wilayah ini, banyaknya anak sungai bisa saja menyebabkan kapal dan perahu tersesat untuk menuju Palembang.¹ Letaknya yang menjorok ke pedalaman membuat wilayah ini sebenarnya agak susah untuk dicapai, tetapi mengapa wilayah Palembang merupakan wilayah yang ramai dikunjungi bahkan jauh sebelum abad ke 20. Wolters (2011) bahkan menjelaskan bahwa wilayah ini telah ramai dikunjungi oleh banyak pedagang sejak abad ke 3 Masehi,

¹ Lihat O.W. Wolters, A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra- A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region, Indonesia, No. 27 (Apr., 1979). Published by: Southeast Asia Program Publications at Cornell University

beberapa abad sebelum penguasaan Sriwijaya.² Bahkan pada saat transisi antara dua kekuatan politis Kerajaan Sriwijaya dan Kesultanan Palembang, wilayah ini tetap diperhitungkan sebagai basis dagang yang penting walaupun pada saat yang bersamaan dikatakan sebagai sarang para bajak laut yang kejam.³

Salah satu aspek yang menyebabkan wilayah ini ramai selain karena letaknya yang strategis adalah, wilayah Palembang merupakan penghasil beragam komoditas yang mahal di pasaran. Pada masa Sriwijaya wilayah ini terkenal dengan komoditas lada. Lada merupakan komoditas utama di wilayah Aceh dan Banten namun sebenarnya wilayah pedalaman Palembang juga memiliki komoditas serupa yang dipasarkan di pelabuhan Palembang.⁴ Kemudian pada masa Kesultanan Palembang wilayah ini kembali terkenal sebagai penghasil lada dan timah (terutama di wilayah Pulau Bangka yang ketika itu merupakan bagian dari Kesultanan Palembang).⁵ Selanjutnya pada pertengahan dan akhir abad ke 19, wilayah ini terkenal pula dengan komoditas kopi robusta serta penemuan sektor pertambangan terutama batu bara dan minyak bumi. Inilah beberapa faktor yang menyebabkan wilayah Palembang memiliki daya tarik untuk dikunjungi para pedagang dan hal ini terjadi sebelum pemerintah Kolonial berkuasa di Palembang.⁶

Masyarakat Palembang sendiri sangat bergantung pada keberadaan sungai-sungai yang menjadi urat nadi perekonomian di wilayah itu. Wilayah Palembang dialiri oleh sungai utama yaitu Sungai Musi yang panjangnya +700 km (+550 km yang bisa di layari) dan mengalir dari hulu di sekitar Bengkulu menuju muaranya di Selat Bangka.⁷ Sungai Musi memiliki sembilan cabang yang membentuk aliran sungai besar lainnya, dan belum lagi ratusan anak sungai kecil yang menyebar ke seluruh wilayah Keresidenan Palembang.⁸ Oleh

² Bahkan sejak abad ke 3 Masehi pula komoditas pala dan cengkeh tidak diperdagangkan langsung dari tempat pemasoknya namun diangkut ke Bandar-bandar dagang di Nusantara, untuk wilayah Sumatra diangkut menuju Palembang. Lihat A.B. Lopian, 2009, "Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX", Depok: Komunitas Bambu. Hal 64-65.

³ Lihat Liang Liji, 2012, "Dari Relasi Upeti ke Mitra Strategis, 2000 Tahun Perjalanan Hubungan Tiongkok-Indonesia", Jakarta: Kompas. Hal: 262-264.

⁴ Lihat O.W. Wolters, 2011, "Kemaharajaan Maritim Sriwijaya dan Perniagaan Dunia Abad III - Abad VII", Depok: Komunitas Bambu. Hal: 64.

⁵ Lihat Mashyuri, 1993, "Perdagangan Lada dan Perubahan Sosial di Palembang 1790-1825" Tesis tidak terbit pada Departemen Ilmu Sejarah Universitas Indonesia.

⁶ Adrian B. Lopian, 2008, "Pelayaran dan Perniagaan di Nusantara Abad ke 16 dan 17", Depok: Komunitas Bambu. Hal: 95-97.

⁷ Lihat P. De Roo De Faille, 1971, "Dari Zaman Kesultanan Palembang", Jakarta: Bhratara. Hal: 16.

⁸ anak-anak sungai tersebut yaitu: Sungai Komerling, Sungai Ogan, Sungai Lematang, Sungai Lakitan, Sungai Rupit, Sungai Batanghari Leko, Sungai Rawas, Sungai Beliti, dan Sungai Kelingi. Sungai-sungai inilah yang menjadi sarana transportasi utama selama berabad-abad di Palembang sebelum dibangunnya sarana transportasi darat. Lihat Drs. Makmun Abdullah, dkk, 1985, "Kota Palembang Sebagai Kota Dagang dan Industri", Jakarta: Depdikbud. Hal: 4-5.

sebab itu penguasaan terhadap transportasi sungai sangat penting untuk menguasai perekonomian wilayah ini. Sungai sendiri sebenarnya berpengaruh tidak hanya pada perekonomian, namun berpengaruh pada hampir keseluruhan kehidupan manusia di Palembang. Bisa dikatakan dari sungailah mereka hidup dan membentuk peradaban.⁹ Wilayah nusantara sendiri sejatinya terbagi atas dua pola wilayah yaitu negara laut-persungaian dan negara persawahan dataran rendah. Pola yang pertama tersebut yang menghasilkan kehidupan maritim dan budaya bahari.¹⁰ Termasuk dalam hal ini adalah wilayah Palembang, wilayah ini sangat lekat dengan budaya bahari sungainya.

Disamping itu transportasi persungaian di wilayah ini lebih dulu berkembang sebelum perkembangan transportasi darat. Ada beberapa kajian yang mengatakan bahwa perkembangan teknologi dalam transportasi sungai membawa dampak yang signifikan pada perkembangan ekonomi wilayah tersebut bahkan melebihi perkembangan pada sektor transportasi darat. James Mak & Gary W. Walton dalam studinya mengenai perkembangan kapal uap di wilayah persungaian Amerika menjelaskan bahwa investasi dalam transportasi sungai lebih efektif memotong tarif distribusi daripada jaringan kereta api.¹¹ Ada persamaan yang terjadi di Palembang dimana sebenarnya perkembangan dalam modernisasi dan teknologi perkapalan di wilayah sungai-sungai Palembang memberikan efek yang baik pada perkembangan perekonomian. Namun sayangnya perkembangan bukan jadi satu-satunya hal yang terjadi pada transportasi sungai dimana juga terjadi kemunduran pada sektor ini. Penyebab utamanya yaitu pembangunan sarana transportasi darat (jalan, jembatan, dan rel kereta), perubahan gaya hidup pada masyarakat Palembang, dan imbas dari malaise pada tahun 1930.

Maka untuk mengungkap hal itu semua, Penelitian ini akan menggunakan metode sejarah¹² dengan beberapa tahap, dimana tahap awal dari metode tersebut adalah heuristik atau pengumpulan data. Data utama untuk menunjang penelitian ini adalah sumber-sumber

⁹ Bahkan kebanyakan pemukiman di wilayah Palembang dibangun dipinggiran sungai, beberapa rumah ada yang permanen, namun beberapa rumah lagi ada bisa berpindah atau lebih dikenal dengan rumah rakit. Rumah rakit dulunya banyak dimiliki oleh orang-orang cina, karena selain sebagai tempat tinggal rumah tersebut berfungsi sebagai kedai atau toko yang mereka usahakan. Lihat Antoine Cabaton, 2015, "Jawa, Sumatra, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda", Yogyakarta: Penerbit Ombak. Hal: 331-332.

¹⁰ Lihat Susanto Zuhdi, 2014, "Nasionalisme, Laut, dan Sejarah", Depok: Komunitas Bambu. Hal: 62-63.

¹¹ Transportasi sungai hanya perlu pengadaan kapal saja, sedangkan untuk kereta api harus menanamkan banyak modal pada jaringan rel dan pengadaan kereta apinya. Lihat James Mak & Gary W. Walton, "Steamboats and the Great Productivity Surge In River Transportation", Source: The Journal of Economic History, Vol. 32, No. 3 (Sep., 1972), Published by: Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association. Hal: 620-623.

¹² Helius Sjamsudin, 2007. "Metodologi Sejarah". Yogyakarta : Penerbit Ombak.

primer seperti arsip dan koran sezaman, penggunaan sumber-sumber sekunder juga diperlukan seperti buku, jurnal, dan penelitian baik dalam bentuk tesis maupun disertasi. Tahap selanjutnya yaitu melakukan kritik sumber terhadap data-data yang didapat. Tahap ketiga dilakukan interpretasi atas data-data yang layak digunakan sebagai sumber. Tahap yang terakhir adalah penulisan sejarah atau historiografi, dimana data-data yang telah ditafsirkan tadi dituangkan kedalam sebuah tulisan.

b. Modernisasi Perkapalan di Palembang Pada Akhir Abad 19

Teknologi perkapalan masuk ke Palembang sekiranya pada pertengahan abad ke 19. Sebelum itu perahu dan kapal tradisional banyak mendominasi wilayah perairan Palembang. Penggunaan kapal jukung dan kajang sangat umum di perairan Palembang pada abad 19 terutama untuk rute-rute yang jauh (Antar sungai-sungai besar dan juga antar pelabuhan besar di luar Palembang, misalnya menuju Bangka atau Jawa). Namun untuk rute-rute pendek seperti antar kota yang berdekatan dalam Keresidenan, rakit-rakit dari bamboo dan batang pohon masih populer di Palembang. Penguasaan pelayaran pada pertengahan pertama abad ke 19 lebih banyak dikuasai oleh keluarga Arab, disamping karena kedekatan mereka dengan keluarga Kesultanan, mereka juga memiliki armada kapal yang banyak dan melayani rute-rute yang jauh hingga pedalaman Palembang.¹³ Namun dominasi orang-orang Arab dibidang perdagangan dan pelayaran mulai berkurang, terutama ketika pemerintah Kolonial Belanda berkuasa di Palembang. Perlahan-lahan dominasi etnis ini digantikan oleh peran orang orang Cina yang juga mengusahakan bisnis yang sama namun lebih modern.

Modernisasi perkapalan pertama di Palembang terjadi ketika kongsi pelayaran *Nederlands Stroomvart Maatschappij* mulai mengoperasikan beberapa kapal uapnya di perairan sungai Palembang pada tahun 1870an. Hanya saja rute-rute yang ditawarkan masih antar pelabuhan besar seperti Palembang-Singapura dan Palembang Batavia dengan durasi yang cukup lama antara sekali atau dua kali dalam satu bulan. Pengoperasian kapal-kapal uap dari kongsi Eropa tersebut bisa dikatakan sedikit tersebut cukup untuk mematikan bisnis pelayaran kongsi-kongsi Arab. Namun sebenarnya beberapa kongsi Arab seperti *Assegaf* dan *Almunawar* juga mengadopsi teknologi perkapalan yang serupa hanya saja trayek yang mereka ambil tidak terlalu menguntungkan yaitu rute Palembang-Bangka (Pelabuhan

¹³ Kongsi pelayaran keluarga Arab yang terkenal ketika itu di Palembang adalah milik Said Aboe Bakar bin Ahmad, lihat Nanda Julian Utama, 2015, "Perebutan Ruang Sungai di Palembang 1900-1930", Makalah disampaikan pada seminar "The Third Graduate of History" Universitas Gajah Mada, Tanggal 3-4 November 2015. Hal: 6-7.

Muntok).¹⁴ Tipe kapal bermesin selanjutnya yang dioperasikan di Palembang adalah tipe *stroomwheel* atau kapal roda lambung. Kapal ini bisa masuk lebih jauh ke pedalaman Palembang bahkan hingga wilayah Muara Enim dan Lahat. Pada awalnya kapal-kapal ini didatangkan dari Eropa, namun karena mahalnnya pengadaan kapal jadi, akhirnya didatangkan perbagian saja dimana perakitannya dilakukan di pelabuhan Palembang. Kongsi pelayaran yang mengoperasikan kapal jenis ini adalah *NV. Industrielle Maatschappij*, kongsi ini juga mendapat sokongan dari beberapa petinggi pemerintah Kolonial terutama dalam masalah perakitan dan pembuatan kapal.¹⁵

Modernisasi dalam pelayaran terutama pengenalan teknologi dalam perkapalan ini sangat penting dalam rangka menunjang kepentingan ekonomi di Palembang. Sungai-sungai di Palembang sendiri bisa dikatakan ekstrim, arus di wilayah Hilir tenang namun semakin ke hulu sisi sungai semakin menyempit dan deras serta sering ditemui kelokan-kelokan tajam. Pelayaran sungai sendiri sangat tergantung dengan debit air sungai, dimana untuk dapat berlayar hingga ke pedalaman. Waktu terbaik untuk melayari sungai adalah ketika musim hujan dimana debit air sungai yang naik, sedangkan debit air akan berkurang drastis pada musim kemarau.¹⁶ Tipe kapal-kapal tradisional seperti jukung dan jung tadi akan sangat kesulitan untuk melakukan pelayaran ke wilayah pedalaman Palembang pada waktu yang tidak baik ini, dimana kekuatan kapal dan perahu mereka yang manual tersebut sulit untuk menghindari dari rintangan atau kesulitan dalam melawan derasnnya arus sungai di wilayah pedalaman. Oleh sebab itulah perkembangan ekonomi sangat tergantung dengan lancarnya arus lalu lintas pelayaran ketika itu.¹⁷

¹⁴ Lihat Jeroen Peeters, 1997, "Kaum Tuo-Kaum Mudo, Perubahan Religius di Palembang 1821-1942", Jakarta: INIS. Hal 59-60.

¹⁵ Bantuan untuk kongsi ini terutama datang dari W. Cremer (Sepupu Menteri Jajahan) yang memberikan modal terutama untuk pembangunan tempat perakitan kapal di pelabuhan Palembang. Tempat inilah yang nantinya akan menghasilkan beberapa kapal-kapal bermesin yang disesuaikan dengan wilayah persungai di Palembang. Ibid. Hal: 60-61

¹⁶ Pada musim kemarau beberapa bagian sungai akan mengalami pendangkalan, lambung kapal dan perahu yang terlalu besar akan sangat kesulitan untuk berlayar, terutama sungai-sungai yang berada di pedalaman. Namun hal ini tidak berpengaruh di sekitar wilayah muara dan kota Palembang, karena sungai di wilayah ini relative lebar dan luas. Belum lagi ditambah dengan berbagai rintangan seperti batang dan ranting pohon yang tersangkut dari dasar sungai jika terjadi pendangkalan. Lihat J. L. Van Sevenhoven, 1971, *Lukisan Tentang Ibukota Palembang*, Jakarta: Penerbit Bharata. Hal: 11.

¹⁷ Terutama sebelum jalan darat berkembang, satu-satunya cara menuju wilayah yang kaya akan komoditas alam di wilayah pedalaman Palembang adalah melalui sungai, maka dari itu sungai sangat penting dalam arus distribusi komoditas tersebut untuk dipasarkan ke kota Palembang. Lihat Bambang Purwanto, 1998, "The Economic Integration of Different Ecological Zones In Southern Sumatra In The Late Colonial Period", Yogyakarta: Jurnal Humaniora No. 7. Hal: 14-15.

Maka dari itu keberadaan kapal-kapal berteknologi mesin ini sangat dibutuhkan di wilayah Palembang. Kapal-kapal berteknologi mesin ini dari segi desain sangat mendukung terciptanya pelayaran sungai yang efisien. Contohnya terlihat desain kapal yang ramping dan datar pada di bawahnya yang memungkinkan pelayaran tetap terjadi walaupun debit air berkurang.¹⁸ Tetapi yang paling penting dalam penggunaan teknologi kapal bermesin ini adalah mempersingkat waktu pelayaran. Dibutuhkan waktu hingga satu bulan (tergantung debit air) untuk berlayar dari pelabuhan Palembang menuju wilayah Lahat (pedalaman) menggunakan kapal-kapal tradisional. Namun dengan kapal-kapal teknologi bermesin waktu tempuh antara Palembang-Lahat bisa ditekan paling lama satu minggu. Masalahnya teknologi kapal bermesin juga memiliki kekurangan disamping menawarkan berbagai kelebihan. Pertama, biaya operasional dan pengadaan kapal yang tinggi.¹⁹ kedua adalah bobot angkut yang bisa dikatakan lebih kecil dari pada kapal-kapal tradisional yang sama besarnya.²⁰

c. Masa Keemasan Pelayaran di Palembang

Penggunaan kapal-kapal berteknologi mesin di Palembang mulai intens terjadi pada awal abad ke 20. Palembang menjadi produsen berbagai komoditas penting dipasaran lokal dan dunia seperti karet, kopi, dan barang-barang tambang (batu-bara dan minyak bumi) pada saat itu. Terutama dalam hal penanaman kopi dan karet yang punya andil signifikan pada peningkatan taraf hidup masyarakat Palembang. Hal ini disebabkan karena struktur perkebunan dan perdagangan kedua komoditas tersebut agak berbeda dengan dengan wilayah lain di luar Palembang. Istilah perkebunan rakyat menjadi hal yang umum ketika itu, dimana hampir sebagian besar perkebunan karet dan kopi dikuasai oleh masyarakat Palembang sendiri.²¹

¹⁸Salah satu contoh penggunaan kapal-kapal bermesin yang efisien adalah di Sungai Merah, AS. Penggunaan kapal uap di wilayah itu memungkinkan terjadinya pelayaran walaupun debit air berkurang, hal ini dikarenakan bagian bawah kapal yang datar. Lihat Marrion H. Heriot, *Steamboat Transportation on the Red River*, 1940, Source: *Minnesota History*, Vol. 21, No. 3, Published by: Minnesota Historical Society Press. Hal: 245-246.

¹⁹Bahkan pada awal-awal pengadaannya beberapa perusahaan Belanda membutuhkan modal-modal dari pemerintah. Lihat Peeters, *Op.Cit.* Hal 60.

²⁰bobot angkut kapal-kapal roda lambung hanya sekitar 10 ton, bandingkan dengan kapal jung Arab yang memiliki bobot hingga 20 ton untuk pelayaran lokal. Lihat Supriyanto, 2013, “Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864”, Yogyakarta: Ombak. Hal: 90-91.

²¹Istilah perkebunan rakyat adalah perkebunan yang dikelola oleh rakyat bukan oleh perusahaan-perusahaan swasta, semisal yang ada di wilayah Sumatra timur. Selain Palembang ada beberapa wilayah lain yang juga memiliki banyak perkebunan rakyat terutama dalam perkebunan karet seperti Jambi dan Banjarmasin. Lihat Bambang Purwanto, “Ekonomi Karet Rakyat di Indonesia, tahun 1890-an Sampai 1940”, dalam J. Thomas Linblad (ed), 2002, “Fondasi Historis Ekonomi Indonesia”, Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 205-211.

Namun persoalannya adalah hampir keseluruhan letak dari seluruh komoditas tersebut berada di wilayah pedalaman Palembang. Akses untuk memasarkan komoditas-komoditas tersebut hanya bisa dilakukan lewat pelayaran-pelayaran sungai. pada penjelasan sebelumnya, kapal-kapal bermesin mulai merambah Palembang, dan pada awal abad 20 menjadi transportasi yang dominan di Palembang sebelum berkembangnya transportasi darat. Persaingan yang ketat dalam bidang pelayaran ini kemudian timbul dan lebih banyak terjadi antara kongsi-kongsi Eropa dan Cina. Terutama setelah *Koninklijke Pakeetvaart Maatschappij* (KPM) mulai merambah perairan Palembang. KPM yang berdiri pada tahun 1888, dan mengambil alih kontrak pelayaran dari kongsi-kongsi sebelumnya. Selain itu KPM juga mendapat bantuan modal dan juga bantuan politis dari pemerintah Kolonial Belanda, sehingga kedudukannya dalam persaingan di wilayah Hindia-Belanda relatif terkendali.²²

Rute trayek KPM yang melewati Palembang adalah jalur 4, 4a, 4c, 4f, dan jalur pelayaran sungai. Rutenya sendiri adalah Jalur No. 4 yaitu jalur Jawa-Muntok-Palembang-Jambi dengan durasi 1 minggu sekali. Kemudian jalur 4a juga seminggu sekali dengan rute Palembang-Batavia. Jalur 4c seminggu sekali dengan rute Singapura-Palembang pulang-pergi. Kemudian jalur 4f dengan rute Batavia-Menggala-Palembang pulang-pergi dengan waktu dua minggu sekali. Sedangkan untuk wilayah sungai sendiri rute yang ditempuh meliputi Palembang-Sekayu-Muara Klungi pulang-pergi satu minggu sekali.²³ Disamping itu KPM juga berencana membangun semacam perwakilannya di Palembang yang sebelumnya belum ada yaitu direncanakan di wilayah Tengkuruk.²⁴ Hal ini untuk memperkuat kedudukannya di wilayah Palembang. Hanya saja sebenarnya rute-rute yang diambil oleh KPM adalah rute-rute menuju pelabuhan besar, intensitas pelayaran lokal atau sungai sendiri sebenarnya lebih banyak diambil alih oleh kongsi pelayaran Cina dan Bumiputra.

Jumlah kapal-kapal bermesin terutama roda lambung yang ada di Palembang sendiri hingga tahun 1908 adalah sekitar 16 kapal, dimana 10 diantaranya dimiliki oleh kongsi pelayaran Cina dan sisanya dimiliki oleh kongsi pelayaran Bumiputra.²⁵ Kongsi pelayaran Cina bisa dibidang cerdas dalam melihat situasi persaingan kala itu, khusus yang terjadi di Palembang dimana mereka sebenarnya mengusahakan berbagai trayek pelayaran yang

²²Lihat Singgih Tri Sulistiyono, 2004, "Pengantar Sejarah Maritim Indonesia", Jakarta: Dirjen Pendidikan Tinggi Depdiknas. Hal: 162-164.Singgih

²³*Ibid.* Hal: 214-215.

²⁴Lihat Surat Kabar *Kemoedi* Tanggal 2 Agustus 1926.

²⁵Angka ini bahkan terus bertambah dimana dari 47 kapal roda lambung yang beroperasi di Palembang hingga tahun 1920an, sebagian besar milik kongsi pelayaran Cina. Lihat Mestika Zed, 2003, "Kepialangan Politik dan Revolusi di Palembang 1900-1950", Jakarta: LP3ES. Hal: 95-96.

sebetulnya belum diusahakan oleh kongsi-kongsi Eropa terutama KPM. Jadi mereka lebih menempatkan diri mereka menjadi partner dari kongsi tersebut dari pada mengambil resiko persaingan.²⁶ Bahkan kongsi-kongsi pelayaran milik orang-orang Cina ini juga telah sadar terhadap perkembangan usaha mereka dimana terdapat dua kongsi pelayaran yaitu *Hoa Siang Koe Ek Maatschappij* dan *Tiong Hoa Phang Giap Kongsie* yang kemudian disatukan menjadi satu kongsi dagang yaitu *NV Tiong hoa loen Tjoen Maatschappij*.²⁷

Selama medio tahun 1900-1925, aktifitas pelayaran di Palembang mengalami masa-masa perkembangan yang baik. Arus lalu lintas pelayaran sungai yang ramai mulai dari pedalaman ke pelabuhan Palembang dan dari pelabuhan Palembang ke wilayah luar Palembang. Untuk itulah pemerintah Kolonial juga berusaha memperbaiki sarana dan prasarana yang ada. Direktur B.O.W (pelabuhan) Palembang menganggarkan dana sekitar f.20.000 untuk merenovasi *steiger* di pelabuhan & memperluas *loods-loodsnya* agar pelabuhan bisa menampung lebih banyak kapal.²⁸ Selain itu pemerintah kota (*Geemente*) juga berencana menambahkan armada kapal penyebrangan publik untuk rute dalam kota yaitu Sekanak-kertapati.²⁹ Jumlah kapal-kapal yang berlayar ke wilayah Palembang juga terus menanjak signifikan hingga tahun 1925 (Lihat Tabel)

Tabel Jumlah Kapal-kapal bermesin yang masuk ke Palembang 1917-1926.

Tahun	Jumlah Kapal	Dalam m3 (meter kubik)
1917	815	1.086.170
1920	1.132	1.950.875
1923	1.172	2.875.807
1925	1.565	4.542.628

(Sumber: Surat Kabar Boemi Melajoe, 11 Agustus 1927)

Lalu-lintas pelayaran yang ada di sungai-sungai Palembang juga bukan hanya semata-mata milik perdagangan saja. Namun ada beberapa aspek lain yang juga mengandalkan lalu lintas pelayaran sungai, misalnya untuk naik Haji. Wilayah Palembang merupakan salah satu basis pelabuhan haji di wilayah Sumatra selain Padang dan Aceh,³⁰ disamping itu jamaah

²⁶ Kebanyakan dari kongsi-kongsi pelayaran dan dagang milik Cina tetap menggunakan jasa KPM terutama pada pengiriman barang ke rute-rute yang telah KPM tetapkan dari pada berusaha untuk membuat trayek sendiri untuk menyaingi KPM. Lihat Surat Kabar Kemoedi, 3 Juli 1926.

²⁷ Surat Kabar Hanpo, 18 Juli 1926.

²⁸ Surat Kabar Boemi Melajoe, 12 Februari 1927.

²⁹ Surat Kabar Pertja Selatan, 19 Juli 1926.

³⁰ Lihat Dien Majid, 2008, "Berhaji di Masa Kolonial", Jakarta: CV. Sejahtera. Hal: 84-85.

haji dari wilayah ini juga dikategorikan banyak.³¹ Mereka biasanya diberangkatkan oleh kongsi-kongsi pelayaran Haji dari pelabuhan Palembang, tetapi ada juga kongsi-kongsi atau agensi haji ini yang menawarkan penjemputan dari wilayah Uluu atau pedalaman. Salah satu agensi haji yang mengusahakan hal semacam ini adalah milik Haji Tohir.³²

Selain itu keberadaan berbagai perusahaan pertambangan di wilayah Palembang juga meramaikan lalu-lintas di perairan sungai Palembang. Temuan barang tambang di Palembang sendiri terjadi pada tahun 1889 di desa Seminyak Muara Enim dan pada tahun 1897 sekitar Palembang tengah. Sejak saat itu perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang tambang mulai tumbuh di Palembang, semuanya dikuasai oleh pemerintah Kolonial dan perusahaan Amerika Serikat.³³ Beberapa dari perusahaan besar tersebut adalah *Bataafsche Petroleum Maatschappij* (BPM) dan *Standar Oil* (yang nantinya akan berubah menjadi STANVAC). Keduanya memiliki pabrik pengolahan minyak di pinggiran sungai Musi. Mereka memiliki kapal-kapal angkut minyak yang yang nantinya akan diedarkan ke wilayah Jawa dan Singapura.³⁴ Namun terkadang perusahaan-perusahaan minyak tersebut juga memakai jasa kongsi pelayaran misalnya perusahaan minyak di Muara Enim yang menggunakan jasa *Industrielle Maatschappij* pada tahun 1903, tetapi rupanya pernah terjadi insiden kecelakaan yang melibatkan kongsi pelayaran tersebut, sehingga kapal dengan muatan minyak tersebut tenggelam di sungai Musi.³⁵ Selain kapal-kapal angkut minyak, perusahaan-perusahaan tersebut juga memiliki kapal-kapal angkut untuk para buruhnya (kapal RO) dengan rute-rute pendek penyeberangan sungai.³⁶

³¹ Jamaah Haji asal Palembang selama tahun 1900-1930 adalah terbesar yang kedua setelah jamaah haji asal Sumatra Barat (Padang). Lihat Husni Rahim, 1998, "Sistem Otoritas dan Administrasi Islam, Studi tentang Pejabat Agama pada Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang", Jakarta: Penerbit Logos. Hal: 186-187.

³² Surat Kabar Kemoedi, 16 Oktober 1926.

³³ Lihat Djoko Darmono (eds), 2009, "Mineral dan Energi Kekakayaan Bangsa: Sejarah Pertambangan dan Energi Indonesia", Jakarta: Penerbitan & Publikasi Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral. Hal: 85-87.

³⁴ Lihat Ida Liana Tanjung, "The Indonesianization of The Symbols of Modernity in Plaju (Palembang), 1930-1960s, dalam Colombijn, Freek dan Joost Cote (ed), 2015, "Cars, Conduits, and Kampongs, The modernization of the Indonesian City, 1920-1960", Leiden: Brill. 302-303

³⁵ Tenggelamnya kapal angkut minyak tersebut dimiliki oleh *Industrielle Maatschappij* dengan nama kapal "Geneffe". Kapal Geneffe yang karam ini sangat mengganggu lalu lintas pelayaran sungai ada waktu itu, karena bangkainya masih terlihat di permukaan sungai. *Industrielle maatschappij* sendiri seakan lepas tangan dengan kejadian ini karena merasa biaya operasional pengangkutan bangkai kapal tersebut terlalu besar dan meminta bantuan pada pemerintah terutama dinas angkatan laut Hindia Belanda. Lihat ANRI, Algemene Secretarie, Department Der Marine Bijlagen No. 13.449, 18 November 1904.

³⁶ Lihat Surat Kabar Pertja Selatan, 26 Juli 1926.

d. Kemunduran Pelayaran Sungai di Palembang

Masa-masa keemasan pelayaran sungai di Palembang tidak berlangsung lama. Kemajuan ekonomi yang melebihi ekspektasi menyebabkan terjadinya perkembangan pada sektor transportasi darat terutama jaringan kereta api. Di sisi lain terjadi perubahan gaya hidup dan orientasi yang signifikan diantara masyarakat Palembang akibat dari modernisasi ekonomi yang terjadi pada dua dasawarsa awal abad ke 20. Ada tiga asumsi awal mengapa terjadi kemunduran pada sektor pelayaran sungai pasca tahun 1925. *Pertama*, akibat pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat yang signifikan ketika itu misalnya pembangunan jalan, jembatan, dan rel kereta api. *Kedua*, terjadi perubahan gaya hidup masyarakat yang seakan menjauh dari sungai, buktinya adalah dengan semakin banyak persebaran kendaraan darat yang terjadi di Palembang. Dan yang *ketiga*, adalah akibat dari krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1929 yang melemahkan sektor perkebunan dan berimbas terhadap turunnya durasi distribusi menggunakan transportasi sungai.

Pembangunan yang mengubah wajah Palembang yang sebelumnya merupakan “kota air” menjadi kota daratan adalah penimbunan sungai-sungai menjadi jalan. Contoh yang paling terkenal adalah penimbunan sungai Tengkuruk (Sekarang menjadi jalan Jendral Sudirman) dan sungai Kapuran menjadi jalan umum pada masa Kolonial. Penimbunan tersebut hanya terjadi di wilayah seberang Ilir, sedangkan di seberang Ulu tidak dilakukan hal yang sama. Di seberang Ulu dibangun jembatan-jembatan penghubung antar kampung melintasi sungai-sungai kecil disana. Jembatan ini dibangun sangat rendah, jadi ketika air sedang naik atau pasang perahu-perahu ukuran kecil tidak bisa masuk ke pedalaman sungai. Selain jembatan kecil, pemerintah Kolonial juga membangun jembatan besar, salah satu yang terkenal adalah *Wilhemina Brug* yang menghubungkan Seberang Ulu dengan Kertapati.³⁷

Disamping pembangunan jembatan, pemerintah Kolonial juga mulai mengembangkan sektor jaringan kereta api yang mulai beroperasi pada tahun 1927. Jaringan kereta api tersebut terbentang dari Kertapati hingga wilayah Teluk Betung Lampung sepanjang 387 km, dan semata-mata dibangun untuk mengarah arah komoditas terutama perkebunan Palembang ke wilayah pelabuhan Tanjung Priok, Batavia.³⁸ Hal ini sangat melemahkan distribusi angkutan komoditas tersebut menggunakan kapal-kapal bermesin di Palembang. Bisnis kereta api ini secara bertahap kemudian menggantikan transportasi sungai, kasus serupa bukan hanya

³⁷Lihat Dedi Irwanto. M. Santun, 2011, “Venesia Dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang Dari Kolonial Sampai Pasca Kolonial”, Yogyakarta: Ombak. Hal: 44-47.

³⁸Ibid. Hal: 69-72.

terjadi di Palembang namun juga terjadi di pantai utara Jawa. Padahal jika dibandingkan dengan tarif, ongkos angkut menggunakan kereta api lebih mahal, namun transportasi ini punya keunggulan pada waktu tempuh yang jauh lebih singkat dari kapal, serta tidak bergantung pada kondisi alam.³⁹

Penyebab lain mundurnya sektor transportasi sungai adalah perubahan gaya hidup dan orientasi masyarakat Palembang dalam melihat sungai. Kemajuan ekonomi yang signifikan kembali menjadi dasar perubahan ini, peningkatan taraf hidup dan pendapatan membuat masyarakat Palembang cenderung menjadi konsumtif terutama dengan pembelian kendaraan darat. Tercatat ada sekitar 300 mobil di Palembang pada tahun 1922, angka ini kemudian melonjak menjadi sekitar 1.400 mobil pada tahun 1924. Bahkan setahun kemudian yaitu 1925 jumlah mobil di Palembang kembali melonjak tajam menyentuh angka lebih dari 3.750 mobil. Pada tahun 1930 persebaran mobil di wilayah Palembang kembali bertambah menjadi 6.462 mobil. Jumlah tersebut belum dihitung dengan persebaran kereta angin atau sepeda di Palembang yang mencapai 19.000 sejak diimpor antara tahun 1910-1929.⁴⁰

Maraknya Persebaran kendaraan darat ini kemudian membawa dampak pada perubahan orientasi masyarakat Palembang yang tadinya merupakan masyarakat sungai menjadi masyarakat yang lebih dekat dengan daratan. Antara tahun 1900-1920 keberadaan kendaraan darat belum mengganggu eksistensi dari kendaraan sungai. Namun pasca tahun 1925 masyarakat cenderung lebih suka bepergian menggunakan mobil. Selain karena prestise, penggunaan mobil juga jauh lebih efisien memangkas waktu tempuh. Padahal ukuran mobil hanya seukuran pedati, tapi keunggulannya terletak pada kecepatan, misalnya jarak tempuh 100 km pergi-pulang dengan mobil hanya butuh waktu sehari saja sedangkan dengan transportasi lain bisa memakan waktu yang lebih lama.⁴¹ Disamping itu agaknya para pengusaha dan pedagang dalam sektor perkebunan di Palembang enggan melakukan pengembangan usaha dalam memajukan transportasi air, dimana banyak masyarakat Palembang lebih banyak membeli mobil dari pada membeli atau memperbaiki kapalnya. Padahal bisnis transportasi ini sangat strategis untuk dikembangkan, terlebih lagi sebagai

³⁹ Lihat Howard Dick, "Munculnya Ekonomi Nasional 1808-1990an", dalam dalam J. Thomas Linblad (ed), 2002, "Fondasi Historis Ekonomi Indonesia", Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 35-36.

⁴⁰ Lihat Bambang Puwanto, Op.cit. Hal: 219-220. Peeters, Op.Cit. Hal: 135-136. J.W.J Wellan, 1932, "Zuid-Sumatra Economisch Overzicht Van De Gewesten Djambi, Palembang, De Lampoengsche Districten En Bengkoelen", Wageningen: H . Veenman & Zonen. Hal: 489.

⁴¹ Zed, Op.Cit. hal: 110-112.

penunjang distribusi usaha mereka yang lebih banyak mempercayakan pada golongan asing.⁴²

Pukulan telak lain dalam bisnis pelayaran sungai di Palembang adalah akibat atau dampak dari terjadinya malaise (krisis ekonomi tahun 1929-1930. Krisis ini membawa dampak yang buruk pada bisnis perkebunan karet di Palembang. Banyak pemilik tanah perkebunan yang merugi karena harga jual karet yang begitu rendah.⁴³ Namun sayangnya, kebanyakan dari mereka tidak bisa memprediksikan kapan dan mengapa harga karet bisa turun drastis seperti demikian. Sebenarnya harga penurunan harga karet bisa dirasakan sejak tahun 1928, tetapi puncaknya memang terjadi pada tahun 1929. Padahal beberapa tahun sebelumnya mereka sempat menikmati hidup mewah akibat tanaman karet. Perubahan gaya hidup yang konsumtif secara berlebihan yang menjadikan sebagian besar masyarakat Palembang turut masuk lingkaran krisis disebabkan simpanan uang mereka lebih banyak digunakan untuk membeli hal-hal yang berkaitan dengan prestise dari pada investasi jangka panjang.⁴⁴

Krisis yang menyerang sektor industri dan perkebunan ini juga secara tidak langsung juga melemahkan bisnis transportasi sungai di Palembang. Salah satu perusahaan pelayaran milik kongsi Eropa yang merugi adalah *Rotterdam Lloyd's* yang memiliki trayek hampir ke setiap pelabuhan di Sumatra. Akibat malaise ini, kongsi ini harus menghapuskan beberapa trayek yang sepi untuk menutupi kerugiannya. Rute yang dipertahankan oleh trayek ini hanya rute Palembang-Belawan dan menghapus rute yang berada di pantai barat Sumatra (Zed, 2003:116-117).

Selain itu dampak krisis malaise ini juga menyerang kongsi-kongsi pelayaran lokal, seperti armada kapal roda lambung. Terjadi perbedaan yang sangat mencolok antara jumlah penumpang sebelum tahun 1930 dengan setelah tahun 1930. Bahkan pada tahun 1932 trayek yang diusahakan firma Haji Akil pernah hanya memuat dua penumpang saja dengan rute Palembang-Muara Bliti. Di setiap dusun biasanya kapal melakukan perhentian, namun jumlah penumpang yang didapat tempat tidak sesuai harapan, rata-rata penumpang yang naik kembali ke kapal tersebut antara 4-5 penumpang dan tanpa bawaan dagangan seperti yang lazim terjadi pada sebelum tahun 1930. Setelah sampai di Muara Bliti biasanya telah

⁴² Surat Kabar Pertja Selatan 15 Juli 1926

⁴³ Lihat Mestika Zed, "Ekonomi Dualistis Palembang Pada Periode Akhir Kolonial", dalam J. Thomas Linblad (ed), 2002, "Fondasi Historis Ekonomi Indonesia", Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hal: 304-305

⁴⁴ Surat Kabar Moesi, Tanggal 11 Mei 1928.

menunggu banyak sekali truk-truk didominasi oleh komoditas karet untuk dibawa ke Palembang, beserta penumpang yang ingin melakukan perjalanan pulang ke Palembang. Namun pada pasca tahun 1930 hanya sedikit sekali truk yang datang melakukan pengiriman atau bongkar muat barang dari Palembang. Bahkan pada tahun 1932 kapal roda lambung yang dimiliki oleh firma Haji Akil pernah hanya memuat 3 keranjang kopi saja.⁴⁵ Selain itu persaingan dengan kereta api juga sulit sekali dibendung oleh para pemilik bisnis pelayaran. Secara berangsur-angsur kongsi-kongsi pelayaran mulai menarik kapal mereka. pada tahun 1937 jumlah kapal yang melewati sungai Lematang telah berkurang sebanyak 50% dibanding dengan tahun sebelum 1930. Bahkan ditahun yang sama sudah tidak ditemukan kembali keberadaan kapal uap di Sungai Ogan. Bisnis pelayaran hanya bertahan di tempat-tempat yang tidak dilalui oleh kereta api dan yang belum banyak dibangun jalan darat seperti di sungai Musi (Pelayaran skala besar masih terjadi seperti pengiriman muatan minyak dan kapal angkut besar) dan sungai Rawas tetapi dengan intensitas yang jauh berkurang setelah masa keemasannya sebelum tahun 1930.⁴⁶

e. Kesimpulan

Modernisasi dalam sektor perkapalan di Palembang pada akhir abad ke 19 sangat menunjang sektor perekonomian yang juga sedang berkembang pesat ketika itu. Pada akhir abad ke 19 hingga awal abad 20 transportasi utama di Palembang hanyalah transportasi sungai. keadaan ini semakin ditunjang dengan keadaan alam Palembang yang memang terdiri beberapa sungai besar dan ratusan sungai kecil. Masuknya kapal-kapal bermesin ini bisa memotong waktu tempuh ke pedalaman Palembang jadi lebih singkat, sehingga arus distribusi barang dan orang-perorangan jadi lebih cepat. Namun sayangnya era kemajuan sektor transportasi sungai di Palembang mencapai batasnya setelah tahun akhir tahun 1920an. Beberapa faktor menjadi dasar penurunan intensitas pelayaran di sungai Palembang. *Pertama*, pembangunan sarana dan prasarana darat yang signifikan seperti jalan, jembatan, dan rel kereta api. *Kedua*, perubahan orientasi dan gaya hidup masyarakat Palembang yang mulai menjauhi sungai. Hal ini terbukti dari persebaran kendaraan darat yang marak ketika itu. *Ketiga*, pengaruh dari krisis ekonomi yang melemahkan sektor perkebunan berdampak pada turunnya permintaan distribusi barang dan orang di Palembang menggunakan transportasi sugai setelah tahun 1930. Disinilah tampak semacam pasang-surut dalam sektor

⁴⁵Surat Kabar Pertja Selatan 24 Maret 1932.

⁴⁶Peeters, 1997, Op.Cit. Hal : 134-135.

transportasi sungai di Palembang, dimana kapal dan perahu bermesin di Palembang mencapai puncak kejayaannya dari tahun 1900-1930 dan meredup pada tahun berikutnya. Dampak dari perubahan orientasi masyarakat sungai ke masyarakat darat ini bahkan terasa hingga sekarang, dimana identitas budaya sungai di Palembang sangat redup dibanding budaya daratan yang terus dikembangkan.

DAFTAR RUJUKAN

Arsip

ANRI, Algemene Secretarie, Department Der Marine Bijlagen No. 13.449, 18 November 1904

Surat Kabar

Surat Kabar Boemi Melajoe 1927.

Surat Kabar Moesi 1928.

Surat Kabar Hanpo 1926.

Surat Kemoedi 1926.

Surat Kabar Pertja Selatan 1926, 1932.

Buku dan Jurnal

Abdullah, Drs. Makmun, dkk. 1985. "Kota Palembang Sebagai Kota Dagang dan Industri". Jakarta: Depdikbud.

Cabaton, Antoine. 2015. "Jawa, Sumatra, dan Kepulauan Lain di Hindia Belanda". Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Colombijn, Freek & Joost Coté. 2015. "Cars, Conduits, and Kampongs, The Modernization of the Indonesian City 1920-1960". Leiden: KITLV.

Damono, Djoko (eds). 2009. "Mineral dan Energi Kekakayaan Bangsa: Sejarah Pertambangan dan Energi Indonesia". Jakarta: Penerbitan & Publikasi Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral

Faille, P. De Roo De. 1971. "Dari Zaman Kesultanan Palembang", Jakarta: Bhratara.

Herion, Marrion H... "Steamboat Transportation on the Red River". Source: Minnesota History, Vol. 21, No. 3 (1940). Published by: Minnesota Historical Society Press.

Lapian, Adrian B.. 2008. "Pelayaran dan Perniagaan di Nusantara Abad ke 16 dan 17". Depok: Komunitas Bambu

----- . 2009. "Orang Laut, Bajak Laut Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. Depok: Komunitas Bambu.

- Liji, Liang. 2012. "Dari Relasi Upeti ke Mitra Strategis, 2000 Tahun Perjalanan Hubungan Tiongkok-Indonesia". Jakarta: Kompas.
- Linblad, J. Thomas (ed). 2002. "Fondasi Historis Ekonomi Indonesia". Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mak, James & Gary W. Walton, "Steamboats and the Great Productivity Surge In River Transportation", Source: The Journal of Economic History, Vol. 32, No. 3 (Sep., 1972), Published by: Cambridge University Press on behalf of the Economic History Association.
- Majid, Dien. 2008. "Berhaji di Masa Kolonial". Jakarta: CV. Sejahtera.
- Masyhuri. 1983. "Perdagangan Lada dan Perubahan Sosial di Palembang 1790-1825". Tesis tidak terbit pada Departemen Sejarah Universitas Indonesia.
- Peeters, Jeroen. 1997. "Kaum Tuo – Kaum Mudo, Perubahan Religius di Palembang 1821-1842". Jakarta: INIS.
- Purwanto, Bambang. 1998. "The Economic Integration of Different Ecological Zones In Southern Sumatra In The Late Colonial Period", Yogyakarta: Jurnal Humaniora No. 7.
- Rahim, Husni. 1998. "Sistem Otoritas dan Administrasi Islam, Studi Tentang Pejabat Agama Masa Kesultanan dan Kolonial di Palembang". Jakarta: Logos.
- Santun, Dedi Irwanto Muhammad. 2011. "Venesia Dari Timur: Memaknai Produksi dan Reproduksi Simbolik Kota Palembang Dari Kolonial Sampai Pasca Kolonial". Yogyakarta: Penerbit: Ombak.
- Sevenhoven, J. L. Van. 1971. "Lukisan Tentang Ibukota Palembang". Jakarta: Penerbit Bharata
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2004. "Pengantar Sejarah Maritim Indonesia". Jakarta: Dirjen Pendidikan Tinggi Depdiknas.
- Supriyanto, 2013, "Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Palembang 1824-1864", Yogyakarta: Ombak
- Sjamsudin, Helius. 2007. "Metodologi Sejarah". Yogyakarta : Penerbit Ombak.
- Utama, Nanda Julian. 2015. "Perebutan Ruang Sungai di Palembang". Makalah disampaikan pada seminar Third Graduate of History Universitas Gadjah Mada.
- Wellan, J.W.J. 1932. "Zuid-Sumatra Economisch Overzicht Van De Gewesten Djambi, Palembang, De Lampoengsche Disctricten En Bengkoelen", Wageningen: H . Veenman & Zonen.

Wolters, O.W.. "A Note on Sungsang Village at the Estuary of the Musi River in Southeastern Sumatra- A Reconsideration of the Historical Geography of the Palembang Region. Indonesia". No. 27 (Apr., 1979). Published by: Southeast Asia Program Publications at Cornell University

Wolters, OW.. 2011. "Kemaharajaan Maritim dan Perniagaan Dunia Abad III-VII", Depok: Komunitas Bambu.

Zed, Mestika. 2003. "Kepialangan Politik dan Revolusi Palembang 1900-1950". Jakarta:LP3ES.

Zuhdi, Susanto. 2014. "Nasionalisme, Laut, dan Sejarah". Depok: Komunitas Bambu.



Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan
Republik Indonesia

Konferensi Nasional Sejarah X

Hotel Grand Sahid Jaya Jakarta
7-10 November 2016

Pelayaran dan Perdagangan Gorontalo: Abad ke-19

Hasanuddin



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X

PELAYARAN DAN PERDAGANGAN GORONTALO: ABAD KE-19¹

Hasanuddin

Balai Pelestarian Nilai Budaya Manado
Jalan Katamso, Bumi Beringin Lingkungan V
Telepon (0431) 855311 / Faksimile. (0431) 864926
Pos-el: anwar.hasanuddin@yahoo.com

Abstrak

Jaringan perdagangan yang dinamis dengan tersedianya komoditas, terutama emas dan kopra telah menarik banyak pedagang dan beberapa di antaranya mendirikan perusahaan dagang di Gorontalo. Kemajuan pelayaran dan perdagangan telah menarik para bajak laut. Beberapa di antaranya juga sebagai penyelundup komoditas perdagangan. Dalam hal ini, pelayaran dan perdagangan mendorong kemajuan suatu daerah dengan struktur sosial dan politiknya mengalami perubahan dan mempengaruhi kehidupan masyarakat. Faktor dari luar dengan kehadiran kolonial Hindia Belanda dan para pedagang membawa ideologi, sistem dan berbagai unsur lainnya membawa kegoncangan dalam sistem yang lama. Akibatnya muncul berupa reaksi, adaptasi dan penolakan terhadap unsur dari luar menciptakan dinamika kehidupan masyarakat. Dinamika pelayaran niaga telah membentuk kaum pedagang sebagai suatu komunitas, dan mengembangkan perkampungan sendiri seperti Bugis, Donggala, Tamalate, Minahasa, Cina, dan Arab yang secara langsung menciptakan perluasan Kota Gorontalo. Perkampungan kaum pedagang telah memberi arti pada perkembangan keragaman sosial di Gorontalo. Penulisan ini menggunakan studi pustaka, yaitu mengumpulkan data-data sejarah dengan menguraikan suatu peristiwa ke dalam bagian-bagiannya untuk memahami jaringan pelayaran dan perdagangan abad ke-19, dan proses keragaman sosial penduduk di Gorontalo.

Kata Kunci: Pelayaran, Perdagangan, Gorontalo, Pemerintah Hindia Belanda

1. Pendahuluan

Dewasa ini kajian tentang sejarah Indonesia lebih banyak didominasi oleh peristiwa-peristiwa yang terjadi di dalam kehidupan politik kerajaan-kerajaan di Nusantara. Walaupun disadari Indonesia merupakan sebuah wilayah yang terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil, serta membentang dari timur ke barat.² Kondisi ini mempengaruhi keadaan masyarakat yang mendiami wilayah Indonesia, sehingga muncul berbagai suku bangsa yang memiliki ciri khas tersendiri baik dari segi tradisi maupun pola kehidupan sosial. Wilayah Indonesia yang sebagian besar berbatasan dengan laut menyebabkan sebagian masyarakatnya melakukan kegiatan dengan mencari kehidupan dari laut.

¹ Disampaikan pada Konferensi Nasional Sejarah (KNS) X dengan tema “Budaya Bahari dan Dinamika Kehidupan Bangsa dalam Perspektif Sejarah (*Maritime Culture and the Dynamics of Nation Life in Historical Perspectives*)”. Jakarta, 7-10 November 2016.

² Indonesia adalah negara kepulauan yang wilayahnya sepanjang 3.000 mil laut berupa hamparan laut luas dari Sabang sampai Merauke, dan dari Miangas sampai Rote. Indonesia memiliki 17.000 lebih pulau dengan 6 juta km² lebih luas laut disekelilingnya, dan termasuk Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang dikelilingi 95.181 km garis pantai. Faktor ini menyebabkan Indonesia termasuk dalam negara kepulauan terbesar di dunia. Lihat Wahyono Suroto Kusumoprojo. 2009. *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Teraju, hlm. 46.

Bangsa Indonesia mulai memahami arti penting kawasan maritim, karena luas wilayah lautnya lebih besar dari wilayah daratannya. Hal ini memberi petunjuk bahwa meskipun sekian abad kerajaan-kerajaan terpencar di kepulauan Nusantara tapi secara ekonomi, sosio-kultural dan politik sebenarnya mereka telah “bergabung” atau “digabungkan” dalam satuan-satuan yang lebih besar.³ Menurut Lopian, perhatian terhadap aspek maritim bukan lagi merupakan hal yang pantas dilakukan, namun sesuatu yang wajib dan menjadi prioritas utama.⁴

Gorontalo terletak di utara Pulau Sulawesi, dalam konteks jalur pelayaran dan perdagangan cukup strategis, karena di bagian barat terletak Kalimantan, di bagian timur terdapat Ternate, di bagian utara terdapat Kepulauan Sulu (Philipina), dan di bagian selatan terletak Makassar. Secara umum wilayah Gorontalo disatukan dengan Laut Sulawesi dan Teluk Tomini. Selain itu, letak pelabuhan yang strategis berada di teluk dan merupakan tempat pertemuan antara laut, darat, Sungai Bone dan Sungai Bolango. Fungsi pelabuhan dapat dengan mudah memindahkan muatan dari laut, darat, dan sungai. Letak pelabuhan Gorontalo diperkuat oleh Charles M. Cooley bahwa dalam hubungan lalu lintas pelayaran dan perdagangan inilah yang menjadi faktor utama Gorontalo mengalami kemajuan perdagangannya.⁵ Faktor geografis dan ekologis mendukung pelabuhan Gorontalo sebagai pelabuhan dinamis, karena kapal dapat secara mudah berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin, dan arus kuat.

Dalam jaringan pelayaran dan perdagangan menjadi kriteria dasar dipenuhi Gorontalo adalah hubungan antara pasar dunia dengan pasar domestik. Selain itu, hubungan Gorontalo dengan daerah sekitarnya (*city periphery*) di kawasan Teluk Tomini, Limboto, Suwawa, Bone, Bolango, Buol, dan ToliToli. Dalam konteks keluar-masuknya barang di daerah-daerah tersebut telah membentuk jalur-jalur transportasi dan terciptanya pusat-pusat pengumpulan barang dagangan. Faktor terciptanya hubungan interaksi antar-pelabuhan telah menjadikan Gorontalo sebagai pusat perdagangan di Teluk Tomini.

Kemajuan perdagangan ditentukan pula adanya komoditas perdagangan utama. Produk emas, budak, kulit kerang, kayu cendana, kopi, damar, rotan, dan kopra menyebabkan Gorontalo menjadi daerah penting dan menarik para pedagang Bumiputra, Cina, Eropa, dan kolonial Belanda. Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang dilakukan para pedagang Bumiputra serta asing ikut mendorong kemajuan Gorontalo. Tidak mengherankan komoditas

³ Adrian B. Lopian. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu, hlm. 1.

⁴ Adrian B. Lopian. 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu, hlm. 2.

⁵ Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto. 1984. *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta: Balai Pustaka, hlm. 213.

tersebut menjadi penting bagi para pedagang yang kemudian diangkut ke Makassar, Singapura, dan negeri-negeri Eropa lainnya.⁶ Kegiatan perdagangan maritim mengalami problem akibat munculnya kegiatan para bajak laut dari Tobelo dan Mangindano. Bajak laut disebut sebagai orang yang melakukan berbagai tindakan kekerasan di laut, tanpa mendapat wewenang dari pemerintah untuk melakukan tindakan perompakan.⁷

Hubungan komunikasi melalui pelayaran dan perdagangan sangat penting karena jalur-jalur komunikasi menarik para pedagang dari berbagai suku bangsa menetap dan mendirikan perkampungan di Gorontalo. Faktor ini menciptakan interaksi antara penduduk setempat dan pendatang yang saling mempengaruhi satu sama lain, dan memberi peran penting dalam kemajuan masyarakat Gorontalo. Kondisi ini jelas membawa situasi baru dimana perjumpaan-perjumpaan intensif antara pendatang baru dan penduduk setempat telah menciptakan komunitas sosial yang menjembatani sebuah proses kultural yang dinamis. Hal ini terjadi karena masing-masing komunitas membawa ideologi, sistem kepercayaan, sistem politik, dan berbagai unsur kebudayaan lainnya seperti adat istiadat, kesenian, kesusastraan, etos ekonomi, teknologi, dan sebagainya.

Penulisan ini mencoba menjawab pertanyaan bagaimana kegiatan pelayaran dan perdagangan di Gorontalo. Kemudian bagaimana kekuasaan *Olongia* (raja) Gorontalo dalam menghadapi kebijakan politik dan ekonomi kolonial Hindia Belanda. Meskipun tidak semua peristiwa tercantum dalam tulisan ini, namun diharapkan dapat menelusuri kegiatan pelayaran dan perdagangan di Gorontalo pada abad ke-19, dan dapat menjadi acuan bagi kebijakan pembangunan masa kini dan akan datang.

2. Hubungan Dagang Gorontalo dengan Pedagang Bumiputra dan VOC

Pada akhir abad ke-16, kegiatan pelayaran dan perdagangan di Gorontalo telah dilakukan oleh para pedagang Bugis dan Makassar. Kegiatan mereka ternyata menjadi urat nadi bagi perekonomian di kawasan utara Sulawesi sampai ke daerah pedalaman. Beberapa diantaranya menggunakan kapal-kapal tradisional, sedangkan kapal-kapal lebih besar seringkali disewakan kepada para pedagang Cina, dan kemudian barang dagangan diangkut langsung ke Cina.⁸

⁶ G.W.W.C Baron van Hoevel. 1891. "Onder Rechtstreeksch Bestuur Is Gebracht", *De Assistant-Residentie Gorontalo*. Leiden: E.J Brill, hlm. 19. Lihat juga B.J. Haga. 1931. *De Lima-pahalaä (Gorontalo): Volksordening, Adatrecht en Bestuurpolitiek*. LXXI. Bandoeng: A.C Nix, hlm. 50.

⁷ Adrian B. Lapian. 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan ...*, hlm. 163.

⁸ S.C.J.W van Musschenbroek. 1880. "Toelichtingen Behoorende Bij de Kaart van de Bocht van Tomoni of Gorontalo en Aangrezende Landen", *Tijdschrift van het Nederlandsch Aandrijkskundig Genootschap (TNAG)*, IV, hlm. 2.

Selain itu, mereka juga menguasai produk serbuk emas dan kulit kerang yang kemudian diangkut ke Ternate.⁹

Aktivitas pedagang Bugis dan Makassar mendorong VOC melakukan monopoli perdagangan. Pada 27 September 1677, Gubernur Maluku Robertus Padtbrugge bersama pembesar Kesultanan Ternate ke Gorontalo. Di Gorontalo, Padtbrugge menekan *Olongia* Gorontalo melalui kesepakatan Perjanjian Bungaya tanggal 18 Nopember 1667 yakni Sultan Gowa mengakui hak-hak Ternate atas semua daerah Sulawesi yang letaknya antara Pulau Selayar dan Manado, serta semua tanah yang terbentang sampai Mandar (Pasal 17). *Olongia* Gorontalo mengakui kekuasaan Sultan Ternate, dan tunduk kepada Gubernur Maluku di Ternate.¹⁰

Kemudian disepakati perjanjian antara lain Sungai Gorontalo harus dibuka bagi pelayaran kapal milik VOC (Pasal 1); Gorontalo harus menyeter produk kelapa, kentang, gandum, ubi, dan katun (Pasal 2); dan Gorontalo harus menyeter produk damar, rotan, keranjang, dan bahan tali (Pasal 4). Masalah perompakan juga menjadi pembahasan bagi Gubernur Maluku. Padtbrugge menyatakan bahwa para perompak yang berkeliaran di Teluk Tomini sulit ditaklukan oleh raja-raja di wilayah Teluk Tomini. Untuk mengamankan, VOC mengontrol langsung Gorontalo. Kemudian *Olongia* Gorontalo diwajibkan menjaga keamanan di wilayah perairannya, dan bagi perompak yang ditangkap harus diserahkan kepada VOC.¹¹

Setelah pertemuan tersebut, kemudian Padtbrugge kembali mengajukan perjanjian pada 25 Maret 1678, dan memaksa *Olongia* Bya mengakui isi perjanjian memuat 24 pasal, antara lain Gorontalo mengakui kekuasaan VOC (Pasal 1, 2); pedagang VOC dibebaskan melakukan perdagangan budak (Pasal 15); Gorontalo harus menjual kulit kerang kepada VOC seharga 48 *stuiver* perpikul, dan dilarang memasarkan ke tempat lain (Pasal 16); Gorontalo dilarang melakukan hubungan dagang dengan pedagang Bumiputra dan Eropa, jika mengadakan hubungan dagang harus sepengetahuan penguasa VOC di Ternate (Pasal 17); dan para pedagang VOC dibebaskan berdagang, bebas cukai berlabuh di pelabuhan, dan mendapat perlindungan dari *olongia* (Pasal 23).¹² Perjanjian ini merupakan awal kekuasaan VOC dengan menempatkan perwakilan dan pasukannya untuk mengatur kepentingan politik dan ekonominya di Gorontalo.

⁹ Christian Pelras. 2006. *Manusia Bugis*. Jakarta: Nalar kerjasama Forum Jakarta-Paris École française d'Extrême-Orient. (Translation of The Bugis. Oxford: Blackwell, 1996), hlm. 144.

¹⁰ Leonard Y. Andaya. 2015. *Dunia Maluku: Indonesia Timur Pada Zaman Modern Awal*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, hlm. 98. Tentang Perjanjian Bungaya disepakati antara Karaeng Popo atas nama Kerajaan Gowa dan Speelman atas nama VOC. Tentang Perjanjian Bungaya, lihat Leonard Y. Andaya. 2004. *Warisan Arung Palakka: Sejarah Sulawesi Selatan Abad Ke-17*. Makassar: Inninawa, hlm. 385-388.

¹¹ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah Kerajaan Gorontalo*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, hlm. 74-75.

¹² Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 76-81.

Perjanjian ini mendapat penolakan dari *olongia* dan pembesar kerajaan Gorontalo. Tindakan VOC yang menebang pohon rempah-rempah, seperti pala dan fuli. Kemudian kapal-kapal VOC yang menyusuri pantai dan Sungai Gorontalo seringkali mencegat dan merampas perahu-perahu Gorontalo, tindakan ini menimbulkan kebencian bagi *olongia* dan pembesar kerajaan Gorontalo.

Kegiatan perdagangan menjadi dinamis setelah ditemukannya jalur pelayaran yang menghubungkan antara Teluk Tomini dengan Laut Sulawesi. Jalur dari Teluk Tomini terus ke arah utara melayari Danau Limboto hingga mencapai jalur penyeberangan di Teluk Kwandang yang menghubungkan pantai utara Laut Sulawesi. Jalur ini merupakan jalan pintas yang relatif lebih mudah dibandingkan harus mengarungi laut mengitari semenanjung Sulawesi bagian utara.¹³ Jalur ini dimanfaatkan oleh para pedagang baik dari Buol, Toli-Toli, dan Mandar maupun dari Ternate, Banggai, Parigi, dan daerah-daerah di Teluk Tomini.

Awal abad ke-18, para pedagang Bugis dan Makassar melakukan hubungan dagang dengan bangsawan Gorontalo, mereka menjual atau menukar barang dagangannya, seperti sutera, tekstil, porselin, dan garam. Sebaliknya, barang dagangannya ditukar dengan emas. Masuknya pedagang Mandar membawa perdagangan di Gorontalo semakin berkembang. Terjalannya hubungan dagang dengan bangsawan Gorontalo menarik para pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar mendirikan pemukiman di Gorontalo. Namun, banyaknya perompakan kapal dagang VOC di perairan Gorontalo, menyebabkan para pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar yang bermukim di Gorontalo dituduh terlibat dalam setiap perompakan.

Gubernur Maluku memerintahkan *Olongia* Gorontalo – berpengaruh di kawasan Teluk Tomini – untuk menjaga keamanan di wilayah kekuasaannya. Walaupun *Olongia* Gorontalo menyetujuinya, tetapi sebagian besar bangsawan menolaknya. Para bangsawan menyadari tekanan politik VOC melalui perjanjian sangat merugikan ekonomi Gorontalo. Mereka lebih diuntungkan berdagang dengan pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar daripada dengan VOC. Tidak mengherankan beberapa bangsawan memberikan kemudahan bagi para pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar dalam melakukan perdagangan dan memberi perlindungan.

Perdagangan semakin dinamis setelah pedagang Cina mulai tertarik berdagang di Gorontalo. Pedagang Cina membawa barang dagangan berupa candu, senjata api, dan mesiu kemudian dijual kepada pedagang Bugis, dan dibeli oleh bangsawan Gorontalo. Candu menjadi komoditas penting dalam kehidupan bangsawan. Selain itu, pedagang Mangindano membawa

¹³ Christian Pelras. 2006. *Manusia Bugis. ...*, hlm. 7.

senjata api dan mesiu, kemudian dijual kepada *syahbandalie* (syahbandar) Gorontalo. *Syahbandalie* kemudian menyerahkannya kepada *Olongia* Gorontalo.¹⁴

Pada 8 Desember 1728, ditemukan sumber-sumber emas di perbatasan antara Gorontalo dan Kaidipang. Produk emas menarik beberapa penduduk Gorontalo melakukan migrasi untuk bekerja di penambangan emas. Umumnya produk emas dijual kepada pedagang Cina dengan harga 13 ringgit untuk 2 keping emas. Selanjutnya produksi emas diangkut ke Manado dan dijual dengan harga 12,5 ringgit untuk 1,5 keping emas. Perdagangan emas memberi keuntungan cukup besar menarik para pedagang Mandar dan Weda ke Kaidipang.¹⁵

Berita tentang penemuan dan perdagangan emas menarik perhatian Gubernur Maluku, Jacob Christiaen Pielat untuk menguasainya. Pada 31 Januari 1729, Pielat mengeluarkan keputusan melarang pedagang Bumiputra dan pedagang Cina ke daerah-daerah penambangan emas.¹⁶ Dalam mengawasi perdagangan emas, VOC mendirikan pos-pos di Gorontalo.¹⁷ VOC menjalankan monopoli perdagangan emas dengan mengeluarkan keputusan bahwa semua produk emas harus dijual kepada pos VOC dan dihargai *f* 10 per real. Murahannya harga yang ditentukan VOC mendorong meningkatnya penyelundupan emas. Sebagian besar produk emas diselundupkan oleh pedagang Bugis.¹⁸ Tahun 1737-1778, VOC mengeksport emas rata-rata lebih dari 50 kg setiap tahunnya atau hanya seperdelapan dari jumlah produk emas.¹⁹

Semakin meningkatnya penyelundupan emas menyebabkan Gubernur Maluku mengambil tindakan dengan melarang *olongia* dan bangsawan Gorontalo berdagang emas. Beberapa bangsawan Gorontalo yang terlibat penyelundupan emas menukarnya dengan barang dagangan pedagang Bugis, seperti sutera, tekstil, tembikar, barang-barang mewah, dan bahan makanan terutama garam.²⁰ Selain produk emas, terdapat perdagangan budak dalam jumlah besar. Sebagian besar budak berasal dari daerah pedalaman Gorontalo,²¹ dan sejumlah besar budak dari Tomini yang diangkut ke Gorontalo.²² Umumnya para budak dipasarkan ke Ternate dan Ambon.²³ Perdagangan budak memberi banyak keuntungan bagi VOC, kemudian para pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar ikut melakukan perdagangan budak. Pada tahun 1729,

¹⁴ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 160.

¹⁵ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 124-126.

¹⁶ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 126-127.

¹⁷ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy and Environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930*. Leiden: KITLV, hlm. 41.

¹⁸ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto, Bone, Boalemo en Katinggola of Andagile: geographische, statistische, historische en ethnographische aanteekeningen", *Tijdschrijt voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde (TBG)*, XIX, hlm. 116.

¹⁹ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 93-98.

²⁰ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 127.

²¹ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ...", hlm. 67.

²² David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 208.

²³ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ...", hlm. 68.

VOC meningkatkan patroli keamanannya dan menambah pasukan garnisun untuk mengawasi dan menangkap para pedagang yang melakukan penyelundupan emas dan budak.²⁴

Walaupun mendapat pengawasan dari VOC, tahun 1750-an pedagang Mandar dipimpin Daeng Mapata menjalin hubungan dagang dengan *Olongia* Botutihe dan bangsawan Gorontalo. Daeng Mapata mengangkut barang dagangan berupa senjata, amunisi, dan candu. Kemudian ditukar dengan produk emas, kayu, lilin, madu, damar, getah, dan rotan.²⁵

Pada akhir abad ke-18, VOC mengalami kebangkrutan disebabkan merajalelanya korupsi yang berdampak pada krisis keuangannya. Setelah bangkrutnya VOC, terjadi proses penguatan peran Pemerintah Hindia Belanda dalam mengatur dan mendominasi kerajaan Gorontalo. Bahkan Pemerintah Hindia Belanda semakin kuat, dalam rangka melakukan eksploitasi dan monopoli perdagangan.

3. Eksploitasi dan Monopoli Perdagangan Emas

Setelah menguasai Gorontalo, Pemerintah Hindia Belanda lebih banyak mencurahkan perhatiannya pada pengaturan monopoli perdagangan terutama emas. Selama abad ke-19 terdapat perluasan produksi tambang-tambang emas setelah ditemukannya kandungan emas di wilayah Gorontalo. Pemerintah Hindia Belanda kemudian mengeluarkan kebijakan untuk mengatur dan memonopoli emas. Tahun 1823 dan 1828, produksi emas di Paguat di bawah kekuasaannya. Selain itu, Pemerintah Hindia Belanda mendapat pajak penyerahan emas dari tambang-tambang di Gorontalo. Pada tahun 1830, telah dilakukan ekspor emas pasir, perak, dan tembaga ke Singapura dan Belanda.²⁶

Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan melalui perjanjian dengan menekan *Olongia* Gorontalo. Pada umumnya isi perjanjian jelas memuat kepentingan politik dan ekonominya secara sepihak dengan cara memperluas kepentingannya untuk monopoli perdagangan, penyerahan wajib, dan pajak pelabuhan. Meski revisi demi revisi dilakukan dengan maksud lebih memperkuat cakupan penguasaan Pemerintah Hindia Belanda.

Pada 31 Desember 1819, terdapat perjanjian antara Asisten Residen Gorontalo, Samuel Mollet dengan *Olongia* Gorontalo, Muhijuddin Muhammad Jair Iskandar Monoarfa. Inti perjanjian adalah penyerahan produk tambang-tambang emas dan kopi.²⁷ Pada 9 Januari 1828, kembali dilakukan perjanjian dengan *Olongia* Gorontalo, Mohammad Iskandar Pui Monoarfa memuat 15 pasal, antara lain *olongia* dan pembesar kerajaan Gorontalo wajib menyerahkan emas setiap tahunnya, dan dilaksanakan setiap tiga tahun sekali sebanyak 700 real dengan

²⁴ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 197.

²⁵ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 166.

²⁶ *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

²⁷ Bundel Ternate Nomor 131.

kadar 19 karat. Untuk tahun 1829-1830 akan datang, penyerahan emas dilakukan tiga bulan sekali (Pasal 9). *Olongia* dan penduduk Gorontalo diwajibkan menyerahkan 700 real emas, sedangkan penghasilan lainnya bebas untuk diperdagangkan (Pasal 10). *Olongia* dan pembesar kerajaan Gorontalo mengizinkan penduduk Bone, Bintauna, Suwawa, dan Boalemo menambang emas di Molosifa di bawah pengawasan kerajaan Gorontalo (Pasal 15).²⁸

Demikian sejumlah pasal dari perjanjian 9 Januari 1828, Pemerintah Hindia Belanda lebih banyak mencurahkan perhatiannya pada pemasukan produk emas yang dihasilkan Gorontalo. Pada masa pemerintahan *Olongia* Lihawa Monoarfa, kembali menekan *Olongia* Gorontalo melalui perjanjian 16 Januari 1831 yang intinya *olongia* dan pembesar kerajaan wajib menyerahkan 700 real emas kepada Pemerintah Hindia Belanda.²⁹ Setiap penyerahan wajib emas dihargai *f* 16 per real.³⁰

Meski perjanjian di atas bersifat tambahan dari perjanjian sebelumnya, tetapi jelas bahwa emas menjadi komoditas utama yang diwajibkan Pemerintah Hindia Belanda. Tampak sekali bagaimana perhatian serius Asisten Residen Gorontalo, Willem Laurens van Guericke yang sangat tegas memerintahkan *Olongia* Iskandar Monoarfa dan *Olongia* Lihawa Monoarfa untuk menyerahkan emas seberat 700 real pertahun dan menarik pajak emas kepada penduduk. Keseriusan ini disebabkan emas merupakan komoditas ekspor yang laku dan harganya dinamis di pasaran Eropa,³¹ sehingga tidak mengherankan jika Pemerintah Hindia Belanda memaksa *Olongia* Gorontalo untuk menyelesaikan penyerahan emasnya. Bahkan tahun 1836, penyerahan emas dinaikkan menjadi 776 real setiap tahunnya.³²

Pada tahun 1834, Pemerintah Hindia Belanda memerintahkan pendaftaran leveransi emas di Limboto, Boalemo, Bone, Bolango, dan Atinggola. Demikian pula di Sumalata yang mulai melakukan penambangan emas pada tahun 1831. Perdagangan emas dilakukan tahun 1831, 1832, 1833 dan 1845. Pada tahun 1833, Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan untuk monopoli perdagangan emas dengan mengatur harga emas, pajak penghasilan emas, dan perak.³³

²⁸ Sartono Kartodirdjo, dkk. 1973. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia-Belanda Tahun 1839-1848*. Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 5. Jakarta: ANRI, hlm. 374-377.

²⁹ Sartono Kartodirdjo, dkk. 1973. *Ikhtisar Keadaan Politik ...*, hlm. 377-378.

³⁰ Sartono Kartodirdjo, dkk. 1971. *Laporan Politik Tahun 1837 (Staatkundig Overzicht van Nederlandsch Indie, 1837)*. Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 4. Jakarta: ANRI, hlm. 158

³¹ Sartono Kartodirdjo. 1993. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional, Dari Hindiaisme Sampai Nasionalisme*. 2. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm. 13.

³² Sartono Kartodirdjo, dkk. 1971. *Laporan Politik Tahun 1837 ...*, hlm. 173.

³³ *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

Pemasukan pajak penambangan emas tahun 1842 sebesar 799 real, tahun 1843 sebesar 662 real, tahun 1844 sebesar 750 real,³⁴ dan tahun 1866 meningkat menjadi 1.500 real.³⁵ Walaupun Pemerintah Hindia Belanda melaksanakan monopoli perdagangan emas, namun produk emas sebagian besar diselundupkan ke Singapura, dan diperkirakan empat kali lebih besar dari jumlah yang dikirim ke Belanda.³⁶ Kegiatan penyelundupan emas dikuasai para pedagang Bugis. Faktor ini juga disebabkan kegiatan penambangan emas umumnya dikuasai oleh orang-orang Bugis dari Bone secara berkelompok.³⁷

4. Perdagangan Regional

Hubungan dagang Gorontalo dengan para pedagang pribumi lebih terpusat pada pelayaran antar-pulau. Faktor ini didukung oleh tersedianya berbagai jenis komoditas perdagangan yang menciptakan kegiatan ekspor dan impor. Komoditas perdagangan adalah emas (*aurum*), kopi (*Coffea*), damar (*Agathis alba*), rotan (*Calamus*), kopra, indigo (nila), kayu cendana, teripang, kulit penyu, dan berbagai kerang laut lainnya. Semua komoditas tersebut di ekspor, sedangkan barang impor berupa kain menduduki peringkat utama.³⁸

Kegiatan perdagangan di Gorontalo umumnya dikuasai oleh pedagang Bugis.³⁹ Mereka membawa serbuk emas, kayu cendana, sarang burung, dan cangkang penyu. Setelah kembali dari Singapura membawa opium Cina, peralatan dapur Cina, sutera mentah Cina, kain wol Eropa, dan komoditas lainnya.⁴⁰ Demikian pula pedagang Mandar membawa kain, candu, dan beras ke Gorontalo. Kemudian mengangkut damar, lilin, teripang, sagu, dan kulit kerang.⁴¹

Ramainya kegiatan perdagangan menyebabkan meningkatnya perompakan di perairan Gorontalo, walaupun telah dilakukan kontrol ketat oleh patroli kapal perang Belanda.⁴² Peristiwa perompakan juga dialami rombongan Monoarfa (*Olongia* Gorontalo), Lihawa (*Olongia* Paguat), Koemis Porpiser, dan dua *jogugu* Gorontalo dan Paguat bertemu dengan bajak laut dari Tobelo di Bumbula. Bajak laut Tobelo menyerang kapal *Olongia* Monoarfa, namun berhasil digagalkan oleh rombongan Monoarfa. Peristiwa perompakan di Bumbula

³⁴ W. R. van Hoevell. 1850. "Lets Over de Goudgraverijen in de Residentie Menado", *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie (TNI)*, Vol. 12, hlm. 266.

³⁵ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ...", hlm. 91-92.

³⁶ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 93-96.

³⁷ W. R. van Hoevell. 1850. "Lets Over de Goudgraverijen ...", hlm. 266.

³⁸ Antoine Cabaton. 2015. *Jawa, Sumatra & Kepulauan Lain di Hindia Belanda*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, hlm. 383. Lihat juga G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ...", hlm. 94.

³⁹ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 87.

⁴⁰ Christian Pelras. 2006. *Manusia Bugis. ...*, hlm. 362.

⁴¹ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 322-323.

⁴² Sartono Kartodirdjo, dkk. 1971. *Laporan Politik Tahun 1837 ...*, hlm. 158.

menyebabkan *Olongia* Monoarfa meminta bantuan orang-orang Bugis untuk mengusir para perompak di perairan Gorontalo.⁴³

Pada tahun 1820, Pemerintah Hindia Belanda meningkatkan patroli kapal perangnya di perairan Gorontalo. Semakin ketatnya pengawasan patroli menyebabkan bajak laut Tobelo melakukan persekutuan dengan bajak laut Mangindano.⁴⁴ Walaupun dilakukan kontrol yang ketat, namun kegiatan perompakan masih sering terjadi di perairan Gorontalo. Laporan umum Asisten Residen Gorontalo tercatat tahun 1824, 1832, 1833, dan 1834 terdapat perompakan dalam jumlah yang cukup besar. Asisten Residen Gorontalo, Willem Laurens van Guericke mengirim surat kepada Gubernur Jenderal Hindia-Belanda, J.C Baud di Batavia. Van Guericke melaporkan tentang kegiatan para bajak laut Tobelo dan Mangindano yang selalu merompak di perairan Gorontalo. Kemudian Van Guericke meminta bantuan untuk menumpas para bajak laut karena mengganggu perdagangan di Gorontalo. Laporan Van Guericke ditanggapi J.C Baud dengan mengirim sebuah kapal perang untuk mengawasi perairan Gorontalo.⁴⁵

Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan bagi jenis kapal atau perahu layar pedagang Bumiputra diwajibkan untuk memiliki dokumen surat ijin berlayar tahunan (*jaarpas*). Kebijakan ini bertujuan untuk mengontrol pelayaran Bumiputra dan mencegah tindakan perompakan terhadap kapal-kapal Belanda dan Eropa.⁴⁶ Setelah ketatnya kontrol dilakukan patroli kapal perang menyebabkan para bajak laut Tobelo dan Mangindano mulai meninggalkan perairan Gorontalo, dan mengalihkan kegiatannya di pantai timur Sulawesi.

Laporan Asisten Residen Gorontalo mencerminkan kegiatan perdagangan di pelabuhan Gorontalo mengalami pasang surut. Pada tahun 1822, kapal kora-kora dari Ternate mengangkut arak, garam, minyak lampu, dan kayu bakar. Tahun 1829, kapal schoener dan galai dari Maluku mengangkut beras. Tahun 1831, pelaut D. Ibengst dengan kapal schoener "Carolina Jacoba" dari Manado mengangkut cuka, kayu bakar, kopi, minyak lampu dan beras. Saudagar Oemar dengan perahu padewakang mengangkut ikan asin, garam, mori, batik, dan lain-lain. Selanjutnya G. Semet dengan galai mengangkut arak, dan T. Deighton dengan schoener "Sirius" mengangkut candu semuanya dari Ternate. Tahun 1832, S. Loedouk dengan schoener "Augusta" dari Manado mengangkut arak. I.F. Rauch dengan perahu padewakang

⁴³ *Laporan Raja Bolango Abdullatif bin Muhammad Saleh Tilahungga Wadipalapa*. Jakarta: Perpustakaan Nasional, III D, 1/22.

⁴⁴ Esther Velthoen. 2010. "Pirates in the Periphery: Eastern Sulawesi 1820-1905", *Pirates, Ports, And Coats In Asia* (Historical and Contemporary Perspectives). John Kleinen dan Manon Osseweijer (ed.). Series on Maritime Issues and Piraty in Asia. Singapore: IIAS/ISEAS, hlm. 204.

⁴⁵ C.B.H von Rosemberg. 1865. *Reistogten in de afdeeling Gorontalo, gedaan op last der Nederlandsch Indische regering*. Amsterdam: Muller, hlm. 15.

⁴⁶ Singgih Tri Sulistiyono. 2012. "Dinamika Kemaritiman Dan Integrasi Negara Kolonial", *Indonesia dalam Arus Sejarah, Kolonisasi dan Perlawanan*. Jakarta: PT. Ichtar Baru van Hoeve bekerjasama Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI, hlm. 103.

dari Manado mengangkut cuka, kayu bakar, kopi dan beras; sedangkan N.L. Pilenkahu dengan schoener “Maria Antonetta” dari Manado mengangkut besi dan candu, serta kembalinya mengangkut emas dan chitzen.

Pada tahun 1828, terdapat arus kapal atau perahu yang datang dan berangkat dari Manado, Banggai, Togian, Paduakang, Donggala, Saluan, Toribuloe, Ternate, Moutong, Salangka, dan Kema. Begitupula komoditas yang diangkut berupa beras, rempah-rempah, teh, besi, candu, arak, cuka, garam, minyak lampu, mori, dan batik.⁴⁷

Tahun 1833 N.L. Pilenkahu dengan schoener “Maria Antonetta” dari Manado mengangkut arak, beras, cuka, kayu bakar, kopi dan garam, serta kembalinya mengangkut emas dan cat. Sedangkan I.N. Weijdemul dengan schoener “Pijdong” dari Manado mengangkut arak, cuka dan beras. Tahun 1834 A. Cornelis dengan schoener “Maria Anthonetta” dari Manado mengangkut garam, kopi dan candu. Untuk Ahala dengan kapal kora-kora dari Manado mengangkut besi, dan lain-lain. Begitupula D. Ibengst dengan schoener “Carolina Jacoba” dari Manado mengangkut arak dan beras. Pada tahun 1839 oleh Kamoos dengan kapal kora-kora membawa beras dari Manado.⁴⁸

Data diatas mencerminkan bahwa jenis kapal yang masuk dan keluar di pelabuhan Gorontalo umumnya menggunakan kapal schoener, perahu padewakang, kora-kora, dan galai. Para pedagang sebagian besar berlayar dari Manado dan Ternate dengan mengangkut komoditas seperti arak, beras, garam, minyak lampu, cuka, candu, besi, mori, dan kayu bakar di angkut ke Gorontalo, setelah keluar dari pelabuhan Gorontalo mengangkut emas.

Selain komoditas hasil bumi, perdagangan senjata berupa tombak, kanon, keris, peluru, dan kelewang telah dilakukan tahun 1827. Pada tahun 1831-1833 terdapat pengiriman senjata ke Manado, Bangka, Moutong, Donggala, dan Boalemo. Tahun 1839-1840 kembali dikirim senjata ke Togian, Kwandang, Donggala, Banggai, dan Todjo.⁴⁹ Walaupun permintaan pengiriman senjata mengalami peningkatan, namun pihak kolonial Hindia Belanda mengontrol atau mengawasi pengiriman senjata. Pengiriman senjata telah membuktikan bahwa terdapat penduduk Gorontalo yang bermata pencaharian sebagai pandai besi.

Peraturan pelayaran sangat menentukan kebijakan Pemerintah Hindia Belanda dalam usahanya untuk mensukseskan eksplotasi di Gorontalo. Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan Surat Keputusan Gubernur Jenderal No. 32 tanggal 27 April 1847 tentang peraturan pelaksanaan pendataan kapal dan perahu yang berlabuh dan bertolak di pelabuhan

⁴⁷ *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

⁴⁸ *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

⁴⁹ *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

Gorontalo, batas wilayah pelabuhan, dan kegiatan ekspor-impor.⁵⁰ Kebijakan ini bertujuan agar lebih memudahkan dan memusatkan kegiatan perdagangan Bumiputra yang berada di bawah pengawasannya. Selain itu dapat mencegah terjalannya hubungan perdagangan dengan bangsa Eropa, khususnya Inggris yang juga melakukan perdagangan di Gorontalo.

Laporan Musshenbroek menyatakan bahwa sejumlah kapal dan perahu secara rutin mengunjungi Gorontalo untuk mengambil muatan di luar waktu berlayar ke New Guinea. Kapal-kapal Inggris juga tampak sedang mencari muatan di Gorontalo, dan ketika berangkat kapal-kapal milik Inggris penuh dengan muatan yang berlimpah. Selain itu, kapal perang dan sejumlah kapal jelajah milik Belanda sering menyinggahi Gorontalo.⁵¹

Demikian pula perdagangan budak, sampai tahun 1850 perbudakan masih dominan di daerah Gorontalo dan kegiatan perdagangan budak dilakukan dalam jumlah yang besar.⁵² Pada tahun 1856, Asisten Residen Bastiaan van Baak menyatakan bahwa jumlah penduduk Gorontalo sekitar 40.000 jiwa, dan sepertiga berada dalam perbudakan.⁵³ Pada tahun 1859, Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan untuk menghapus sistem perbudakan di Gorontalo.⁵⁴ Walaupun perbudakan telah dilarang, namun pedagang Bugis masih melakukan perdagangan budak.⁵⁵

Komoditas lainnya berupa kopi merupakan barang dagangan yang laku dipasaran. Pada 9 Januari 1828, Pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan kebijakan monopoli perdagangan kopi dengan mengajukan perjanjian kepada *Olongia* Gorontalo. Perjanjian antara lain keuntungan produksi kopi diserahkan seperempat bagian untuk Pemerintah Hindia Belanda; kewajiban pajak produksi kopi dapat juga ditukar dengan uang. Setiap tahunnya harga kopi ditentukan oleh Pemerintah Hindia Belanda, tahun 1828 harga kopi dinilai sebesar *f* 16/pikul 125 lt. Kopi kurang berkualitas dihargai *f* 12/pikul 125 lt (Pasal 11).⁵⁶

Perdagangan kopi sebagian besar dikuasai oleh para pedagang Bugis.⁵⁷ Pada umumnya kopi diangkut dan dipasarkan di Manado. Jumlah ekspor kopi ke Manado, tahun 1864 sebesar 610 pikul, tahun 1865 mengalami peningkatan sebesar 820 pikul, dan tahun 1866 meningkat menjadi 1.074 pikul. Pada akhir tahun 1866, harga kopi di Gorontalo mengalami kenaikan yang sebelumnya *f* 16 per pikul menjadi antara *f* 35 sampai *f* 50 per pikul.⁵⁸

⁵⁰ Edward L. Poelinggomang. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, hlm. 79.

⁵¹ S.C.J.W van Musschenbroek. 1880. "Toelichtingen Behoorende Bij de Kaart ...

⁵² G.J.F. Riedel. 1870. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ..., hlm. 67.

⁵³ B. J. Haga. 1931. *De Lima-pahalaä (Gorontalo): Volksordening ...*, hlm. 10.

⁵⁴ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 43.

⁵⁵ Christian Pelras. 2006. *Manusia Bugis. ...*, hlm. 360.

⁵⁶ Sartono Kartodirdjo, dkk. 1973. *Ikhtisar Keadaan Politik ...*, hlm. 376.

⁵⁷ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ..., hlm. 85-87.

⁵⁸ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ..., hlm. 88.

Kegiatan pelabuhan Gorontalo mengalami kemajuan setelah dikunjungi kapal-kapal dagang, terutama jenis kapal padewakang Bugis. Kapal padewakang dari Surabaya umumnya membawa muatan katun dan gula dalam bentuk kaleng ukuran 15 dan 25 *bahar*. Selain itu, agen perusahaan dagang juga mengumpulkan barang ekspor seperti rotan dan damar, kemudian diangkut dengan kapal uap menuju Makassar. Bagi kapal padewakang Bugis mengangkut beras, rotan, damar, dan komoditas lainnya.⁵⁹ Kayu cendana diangkut oleh kapal-kapal Jepang dengan muatan sekitar 1.300 ton, dan dibeli dengan harga murah.⁶⁰

Produk damar dan rotan mengalami peningkatan setelah pedagang Cina dan Eropa memborong damar dan rotan.⁶¹ Komoditas rotan di ekspor sekitar 2.000 pikul dan harga *f* 11.000, sedangkan damar diekspor sekitar 21.000 pikul dengan harga *f* 350.000 setiap tahunnya.⁶² Pada tahun 1870-an, permintaan rotan mengalami peningkatan cukup besar, sehingga rotan umumnya didatangkan dari daerah Tojo, Togian, dan Parigi. Faktor ini mendorong meningkatnya volume perdagangan di Gorontalo.⁶³ Pada tahun 1870-1873, para pedagang Bugis dan Makassar membeli produk damar dan rotan dalam jumlah besar. Sebuah tulisan dalam koran *De Java Bode* menunjukkan jumlah ekspor dari pelabuhan Gorontalo terus meningkat sejak tahun 1870.⁶⁴

Pada tahun 1873, Gorontalo dimasukkan sebagai pelabuhan panggilan untuk layanan kapal uap reguler *Royal Dutch Packet-Boat Company* dan *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM). Salah satu alasan peningkatan pelabuhan Gorontalo adalah tingginya perdagangan rotan, damar, dan kopra dari daerah-daerah Teluk Tomini di angkut ke pelabuhan Gorontalo. Pada tahun 1879, Pemerintah Hindia Belanda kemudian melakukan relaksasi pembatasan bea cukai untuk menarik perdagangan di kawasan Teluk Tomini ke pelabuhan Gorontalo.⁶⁵

Perdagangan antarpulau awalnya dikuasai oleh perahu-perahu pedagang Bugis. Setelah Pemerintah Hindia Belanda memberikan kebijakan monopoli KPM, pedagang Cina mulai mengalihkan perhatiannya ke KPM. Pedagang Cina memilih KPM karena mampu mengangkut komoditas perdagangan terutama kopra dalam jumlah besar dengan waktu yang efisien. Meski KPM memiliki monopoli pelayaran, tetapi pelayaran yang dikuasai pedagang Bugis tetap menjadi saingan KPM. Beberapa kapal Bugis yang semula menguasai pelayaran niaga, secara perlahan mengangkut kopra secara estafet. Monopoli pengangkutan antarpulau yang dilakukan

⁵⁹ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 22-23.

⁶⁰ A Ph. Van Aken. Mei 1932. "Memorie Van Overgave Resident Van Manado", dalam *Koleksi NAN No. 306*.

⁶¹ G.W.W.C Baron van Hoevel. 1891. "Onder Rechtstreeksch Bestuur Is ...", hlm. 15.

⁶² B.J. Haga. 1931. *De Lima-pahalaä (Gorontalo): Volksordening, ...*, hlm. 75.

⁶³ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 83.

⁶⁴ "Theorie en Praktijk", *De Java Bode*, tanggal 19 Juni 1890, lembar ke-1.

⁶⁵ *Koloniaal Verslag*, Tahun 1874, hlm. 101. Lihat juga David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 457.

pedagang Bugis semakin kuat setelah munculnya perdagangan kopra,⁶⁶ sehingga tahun 1889 terjadi lonjakan ekspor kopra sebesar 11.853 pikul.⁶⁷ Data ini menunjukkan bahwa armada pelayaran Bumiputra terutama pedagang Bugis, masih bertahan bahkan mengalami perkembangan selama masuknya kapal uap. Kapal layar dapat beroperasi baik di jalur pelayaran kapal uap maupun di pelabuhan kecil yang sulit dijangkau kapal uap.

Pelayaran jalur Gorontalo mendapat perhatian Pemerintah Hindia Belanda, sejak dikeluarkannya Surat Keputusan 15 Juli 1888 tentang pembentukan sebuah perusahaan angkutan negara. Munculnya perusahaan pelayaran berskala besar memberi dampak positif bagi Gorontalo dengan lebih memperluas jaringan komunikasi dengan daerah-daerah lainnya. Sejak 4 September 1888 dibuka perusahaan KPM,⁶⁸ dan membuka jalur baru pelayaran Gorontalo, Manado, Kema, Ternate.⁶⁹

KPM mengangkut kopra, kayu cendana, damar, dan rotan dari Gorontalo sebagai tempat pengumpulan dan penimbunan barang ekspor bagi wilayah di Teluk Tomini.⁷⁰ Setelah komoditas kopra terkumpul, kemudian diangkut KPM menuju Makassar. Beberapa kopra di Makassar di ekspor ke Amerika dengan kapal-kapal milik Silver JPL Klaveness.⁷¹ Selain KPM, perahu-perahu dari Banggai dan daerah-daerah di Teluk Tomini mengangkut kopra, damar, dan rotan ke pelabuhan Gorontalo. Komoditas perdagangan di Gorontalo umumnya di ekspor ke Eropa, Singapura, India-Inggris, Cina, Surabaya dan Makassar.⁷²

Pelabuhan Gorontalo mengalami kemajuan setelah Kontrolir A.K Derx mengusulkan agar pelabuhan Gorontalo dikembangkan menjadi pelabuhan samudera. Tujuannya agar kapal-kapal besar dapat merapat ke dermaga dan kegiatan bongkar-muat dapat langsung dari darat tanpa tergantung dari perahu-perahu tongkang tradisional. Selain itu, dapat disinggahi kapal-kapal perang yang dikirim untuk mengatasi penyelundupan dan perompakan, dan mengurangi biaya harga barang-barang impor. Pada bulan Agustus 1878, usul Derx disetujui oleh Pemerintah Hindia Belanda.⁷³ Pada tahun 1890, Gorontalo menjadi salah satu pelabuhan perdagangan penting di kawasan timur Indonesia setelah Makassar.⁷⁴

⁶⁶ Rasyid Asba. 2007. *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, hlm. 134-135.

⁶⁷ G.W.W.C Baron van Hoevel. 1891. "Onder Rechtstreeksch Bestuur Is ...", hlm. 14.

⁶⁸ Edward L. Poelinggomang. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi Kebijakan ...*, hlm. 121.

⁶⁹ Edward L. Poelinggomang. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi Kebijakan ...*, hlm. 129.

⁷⁰ "Brieven Uit De Groote Oost" *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 1 Desember 1928, lembar ke-17.

⁷¹ "KPM en Noord Celebes", *Soerabajasch Handelsblad*, 16 Desember 1935, lembar ke-2.

⁷² "Uit Indischeblad", *De Locomotief*, 31 Januari 1890, lembar ke-2. Lihat juga B.J. Haga. 1931. *De Lima-pahalaä (Gorontalo): Volksordening, ...,* hlm. 50.

⁷³ Harto Juwono dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah ...*, hlm. 324-325.

⁷⁴ *Koloniaal Verslag*, Tahun 1874, hlm. 101. Lihat juga David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 457.

Kemajuan jaringan perdagangan yang dinamis telah menarik beberapa perusahaan dagang mendirikan kantornya di Gorontalo. Tujuannya adalah dapat memonopoli komoditas hasil pertanian dan hutan, serta menyediakan bahan-bahan kebutuhan penduduk. Beberapa perusahaan dagang seperti Firma Gebr. Bauermann dan Parmentier, W.B. Ledebor & Co, Moluksche Handels-Vennootschap dan Borsumij. Di kawasan pelabuhan terdapat perusahaan dagang "Handelvereeniging Gorontalo" dan "Firma Gebroeder Sie Boen Tiong". Kedua perusahaan ini mendirikan gudang-gudang penampungan bagi komoditas ekspor terutama damar, rotan, dan kopra. Umumnya komoditas damar, rotan, dan kopra di monopoli oleh perusahaan Firma Gebr. Bauermann & Parmentier.⁷⁵

Firma Gebr. Bauermann dan Parmentier merupakan perusahaan Eropa milik Bauerman. Perusahaan Bauerman memiliki kontrak dengan perusahaan dagang Amsterdam. Sejak tahun 1893, Firma Bauermann dan Parmentier mengganti nama perusahaannya menjadi NV. Perusahaan Dagang Gorontalo.⁷⁶ Selain barang ekspor, barang impor terutama kain dikuasai perusahaan Nederlandsch Handels Maatschappij.⁷⁷

5. Kota dan Penduduk Gorontalo

Dampak pelayaran dan perdagangan menciptakan penduduk Gorontalo yang heterogen. Faktor ini disebabkan *Olongia* Gorontalo terbuka menerima kedatangan berbagai suku bangsa dan bangsa asing. Daerah Gorontalo yang wilayahnya masih luas dengan jumlah penduduk yang relatif kecil mendorong para pendatang untuk membuka pemukiman dan dikembangkan menjadi perkampungan yang sesuai dengan nama daerah asalnya. Sebagai masyarakat yang bersifat pluralistik – karena terdiri dari berbagai suku bangsa, ras, dan agama, sistem politik di Gorontalo cukup terbuka dalam mengakomodasi berbagai kepentingan untuk kemajuan perdagangannya. Perkenalan antarsuku bangsa memberi kemungkinan terbukanya komunikasi dan pertukaran berbagai pengalaman dari daerahnya.

Para imigran dan pedagang dari Bugis, Makassar, Mandar, Donggala, Minahasa, Cina, Arab, dan Eropa memberi nuansa tersendiri bagi perkembangan penduduk Gorontalo. Sebagai gambaran penduduk Gorontalo berjumlah 6.352 jiwa, 145 di antaranya orang Eropa, 666 orang Cina, dan 327 orang Arab.⁷⁸ Para pedagang Bugis umumnya menetap di muara Sungai Bone, dan berkembang menjadi kampung Bugis. Pada tahun 1824, populasi penduduk kampung Bugis sebanyak 691 jiwa, mengalami peningkatan tahun 1843 sebanyak 1.217 jiwa, kemudian

⁷⁵ G.W.W.C Baron van Hoevel. 1891. "Onder Rechtstreeksch Bestuur Is ...", hlm. 16. Lihat juga *Inventaris Arsip Gorontalo 1810-1865*. Jakarta: ANRI.

⁷⁶ *De Locomotief*, 3 Agustus 1894, lembar ke-1.

⁷⁷ C. van der Hart. 1853. *Reize Rondom het Eiland Celebes en naar der Moluksche Eilanden*. s'Gravenhage: K. Fuhri, hlm. 227.

⁷⁸ Antoine Cabaton. 2015. *Jawa, Sumatra & Kepulauan Lain ...*, hlm. 382.

mengalami penurunan tahun 1852 menjadi 750 jiwa, dan kembali meningkat tahun 1865 sebanyak 1.823 jiwa.⁷⁹ Bagi kolonisasi Cina dan Arab mendirikan pemukiman di sekitar muara Sungai Bolango dan dikembangkan sebagai daerah perdagangan.

Kemajuan niaga bukan hanya menarik kaum pedagang, tetapi juga membuka pemukiman-pemukiman baru. Selain orang Eropa sebagai aparat pemerintah sipil, terdapat juga sejumlah keluarga bangsawan Gorontalo. Keluarga bangsawan termasuk yang dipersamakan klasnya dengan orang Eropa, pemukiman mereka dibagi atas dua kampung yakni kampung Eropa dan kampung Indo-Eropa.⁸⁰ Sejumlah kecil orang Eropa dan yang dipersamakan terdiri atas pejabat, pedagang, dan industrialis. Demikian pula penduduk pribumi berasal dari Jawa, Ternate, Minahasa, dan Tidore sejak dahulu telah menikmati hak istimewa yang dibebaskan dari pajak dan kerja wajib.⁸¹

Bagi golongan orang Eropa terutama Belanda, berada pada kompleks perkantoran terletak di tengah kota sebagai pusat pemerintahan administratif *Assisten Residentie* meliputi Kantor Asisten Residen, Controleur, Hooft Agent Stad Politie, Nederlandsch-Indische Handels-Bank, Copra Fonds, Telepon, Pos dan Telegrap, Keuangan, dan Kesehatan. Dalam kawasan tersebut terdapat pejabat dan pegawai rendahan maupun anggota militernya mendirikan pemukiman khusus dengan pos keamanan terletak di tepi jalan besar kota dan terpisah dari pemukiman pribumi.

Berkembangnya perekonomian dan bertambahnya laju pertumbuhan penduduk Gorontalo, menyebabkan Pemerintah Hindia Belanda memandang perlu adanya pembagian administratif baru dalam mengatur kehidupan perkotaan. Kebijakan Pemerintah Hindia Belanda adalah menetapkan batas-batas Kota Gorontalo secara resmi. Batas-batas ini kemudian dijadikan sebagai wilayah ibukota *Afdeeling* Gorontalo. Pada tahun 1894, Kota Gorontalo diresmikan sebagai ibukota *Afdeeling* Gorontalo.

6. Penutup

Kegiatan pelayaran dan perdagangan awalnya dikuasai oleh *Olongia* Gorontalo melalui *sahbandalie* (syahbandar) sebagai penghubung kepentingan para pedagang, mengatur pajak masuk dan keluar pelabuhan, serta mengawasi perdagangan. Setelah masuknya kekuasaan kolonial Belanda yang menerapkan kekuasaan politik dan ekonominya melalui berbagai perjanjian dengan *Olongia* Gorontalo. Kesepakatan perjanjian menguntungkan kolonial Hindia Belanda dan segera melakukan berbagai tindakan eksplotasi yang dapat mendatangkan

⁷⁹ David Henley. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy ...*, hlm. 196.

⁸⁰ "Brieven Uit De Groote Oost", *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 1 Desember 1928, lembar ke-17.

⁸¹ G.J.F. Riedel. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto ...", hlm. 64-66.

berbagai keuntungan, baik berupa monopoli perdagangan, penyerahan wajib, maupun pajak pelabuhan dan ekspor-impor.

Kebijakan kolonial Hindia Belanda walaupun telah memonopoli perdagangan menunjukkan bahwa pelayaran dan perdagangan terutama dilakukan pedagang Bugis, Makassar, dan Mandar tampak merupakan kegiatan yang memungkinkan bagi kemajuan Gorontalo. Letak geografis yang strategis sebagai daerah transit pusat perdagangan dan tersedianya tanah yang subur menghasilkan komoditas perdagangan menarik para pedagang ke Gorontalo. Beberapa pedagang bermukim dan mendirikan perkampungan di kawasan ini seperti kampung Bugis, Cina, dan Arab memiliki potensi besar dalam mengembangkan usaha perdagangan dengan cara memanfaatkan jaringan pelayaran dan perdagangan yang secara otomatis memberi potensi besar bagi kemajuan Gorontalo.

DAFTAR PUSTAKA

ANRI

Bundel Ternate, Nomor 131.

Arsip yang Diterbitkan

Inventaris Arsip Gorontalo, 1810-1865. Jakarta: ANRI.

Kartodirdjo, Sartono, dkk. 1971. *Laporan Politik Tahun 1837 (Staatkundig Overzicht van Nederlandsch Indie, 1837)*. Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 4. Jakarta: ANRI.

----- . 1973. *Ikhtisar Keadaan Politik Hindia-Belanda Tahun 1839-1848*. Penerbitan Sumber-Sumber Sejarah No. 5. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.

Koloniaal Verslag, Tahun 1874.

Artikel/Buku

Andaya, Leonard Y. 2004. *Warisan Arung Palakka: Sejarah Sulawesi Selatan Abad Ke-17*. Makassar: Inninawa.

----- . 2015. *Dunia Maluku: Indonesia Timur Pada Zaman Modern Awal*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Asba, Rasyid. 2007. *Kopra Makassar Perebutan Pusat dan Daerah: Kajian Sejarah Ekonomi Politik Regional di Indonesia*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

Cabaton, Antoine. 2015. *Jawa, Sumatra & Kepulauan Lain di Hindia Belanda*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.

Haga, B. J. 1931. *De Lima-pahalaä (Gorontalo): Volksordening Adatrecht en Bestuurspolitiek*, LXXI. Bandoeng: A.C Nix.

Hart, C. van der. 1853. *Reize Rondom het Eiland Celebes en naar der Moluksche Eilanden*. s'Gravenhage: K. Fuhri.

Henley, David. 2005. *Fertility, Food and Fever: Population, Economy and Environment in North and Central Sulawesi, 1600-1930*. Leiden: KITLV.

Hoevel, G. W. W. C Baron van. 1891. "Onder Rechtstreeksch Bestuur Is Gebracht", *De Assistant-Residentie Gorontalo*. Leiden: E.J. Brill.

Hoevell, W. R. van. 1850. "Lets Over de Goudgraverijen in de Residentie Menado", *Tijdschrift voor Nederlandsch-Indie (TNI)*, Vol. 12.

- Juwono, Harto dan Yosephine Hutagalung. 2005. *Limo Lo Pohalaa: Sejarah Kerajaan Gorontalo*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru: Sejarah Pergerakan Nasional, Dari Hindiaisme Sampai Nasionalisme*. 2. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Kusumoprojo, Wahyono Suroto. 2009. *Indonesia Negara Maritim*. Jakarta: Teraju.
- Lapian, Adrian B. 2008. *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad Ke-16 dan 17*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- . 2011. *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- Musschenbroek, S.C.J.W van. 1880. "Toelichtingen Behoorende Bij de Kaart van de Bocht van Tomini of Gorontalo en Aangrenzende Landen, *Tijdschrift voor Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap (TNAG)*, Jilid IV.
- Pelras, Christian. 2006. *Manusia Bugis*. Jakarta: Nalar kerjasama Forum Jakarta-Paris.
- Laporan Raja Bolango Abdullatif bin Muhammad Saleh Tilahunnga Wadilapa*. Perpustakaan Nasional, III D, 1/22.
- Poelinggomang, Edward .L. 2002. *Makassar Abad XIX. Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Marwati Djoened Poesponegoro dan Nugroho Notosusanto. 1984. *Sejarah Nasional Indonesia III*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Riedel, G.J.F. 1869. "Het landschappen Holontalo, Limoeto, Bone, Boalemo en Katinggola of Andagile: geographische, statistische, historische en ethnographische aanteekeningen", *Tijdschrijt voor Indische Taal-, Land- en Volkenkunde (TBG)*, XIX.
- Rosemberg, C.B.H von. 1865. *Reistogten in de afdeeling Gorontalo, gedaan op last der Nederlandsch Indische regering*. Amsterdam: Muller.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 2012. "Dinamika Kemaritiman Dan Integrasi Negara Kolonial", *Indonesia dalam Arus Sejarah, Kolonisasi dan Perlawanan*. Jakarta: PT. Ichtisar Baru van Hoeve bekerjasama Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Van Aken, A Ph. Mei 1932. "Memorie Van Overgave Resident Van Manado", *Koleksi NAN* No. 306.

Velthoen, Esther. 2010. "Pirates in the Periphery: Eastern Sulawesi 1820-1905", *Pirates, Ports, And Coats In Asia* (Historical and Contemporary Perspectives). John Kleinen dan Manon Osseweijer (ed.). Series on Maritime Issues and Piracy in Asia. Singapore: IAS/ISEAS.

Surat Kabar

"Uit Indischeblad", *De Locomotief*, 31 Januari 1890, lembar ke-2.

"Theorie en Praktijk", *De Java Bode*, tanggal 19 Juni 1890, lembar ke-1.

De Locomotief, 3 Agustus 1894, lembar ke-1.

"Brieven Uit De Groote Oost", *Bataviaasch Nieuwsblad*, tanggal 1 Desember 1928, lembar ke-17.

"KPM en Noord Celebes", *Soerabajasch Handelsblad*, 16 Desember 1935, lembar ke-2.



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN
KEBUDAYAAN



KONFERENSI NASIONAL SEJARAH X
7 - 10 NOVEMBER 2016