
LAUT YANG MENYATUKAN: MENGUNGKAP RUANG-JEJARING LAUT MALUKU

Alex John Ulaen

Universitas Sam Ratulangi, Manado

Abstrak

Transportasi laut berperan dalam menyatukan pesisir yang satu dengan pesisir yang lain dan memungkinkan adanya gerak perpindahan penduduk. Kehadiran berbagai kelompok komunitas baik Nusantara maupun mancanegara di kota-kota pelabuhan di Sulawesi dan Maluku yang terjadi sejak lima abad yang lalu, membenarkan pernyataan Lombard bahwa "...Laut yang tampaknya memisahkan, sebenarnya juga mempersatukan". Jika warga dari berbagai komunitas etnis Nusantara hidup bertetangga di kota-kota pelabuhan atau telah kawin-mawin di tempatnya yang baru dengan penduduk setempat, dipandang sebagai salah satu penanda bahwa tindakan mereka telah mengintegrasikan dirinya dalam komunitas yang ada, maka pertanyaannya adalah: bukankah ini juga merupakan pertanda awal dari sebuah proses integrasi yang lebih luas, yakni dalam kehidupan berbangsa-bernegara? Jika para pelaut peniaga membentuk jaringan komunikasi karena saling membutuhkan, menyatu dalam organisasi seperti Roepelin karena kesamaan profesi serta kepentingan, bukankah hal itu dapat pula dipandang sebagai akar-akar dari proses integrasi bangsa? Adanya jaringan pelayaran antar pulau tidak sekedar memfasilitasi gerak perpindahan orang, tetapi mendekatkan mereka satu dengan yang lainnya di tempat yang baru, memungkinkan setiap warga masuk dan menyatu dengan komunitas yang didatanginya.

Kata kunci: transportasi laut, integrasi negara-bangsa, Indonesia

Abstract

Maritime transportation has the role of unifying one coast with another and allowing population mobility. The existence of various communities from Nusantara or overseas in coastal cities in Sulawesi and Maluku since five centuries ago confirms what Lombard wrote, "...Sea seems to to separate but also unify." If members of various ethnic communities from Nusantara live side by side in coastal cities or have married each other in their new places with local population can be seen as a sign that they have integrated themselves to the existing communities, the question is: is this not an early sign of wider integration process, namely in nation-state? If sailors-traders formed a communication networks because they needed each other organized themselves in organizations such as the Ropelin because of being in similiar profession and mutual needs, is that not the roots of national integration? The existence of of inter-island shipping does not only to facilitate population mobility but to bring closer one with another in new places, allowing new member to enter and to integrate with the existing community.

Keywords: maritime transportation, nations-state integration, Indonesia

PENDAHULUAN

Denys Lombard, seorang sejarawan dalam *NUSA JAWA: SILANG BUDAYA* menyatakan:

“...Laut yang tampaknya memisahkan, sebenarnya juga mempersatukan. Hubungan ekonomi dan kebudayaan lebih sering terjalin di antara pantai yang satu dan pantai yang lain daripada di antara suatu daerah dan daerah lain di pulau yang sama” (Denys Lombard, 1996: 14).

Lebih lanjut, ia memaparkan adanya enam kawasan laut yang menyatukan sejumlah pulau di Nusantara. Mulai dari arah barat Nusantara, yakni (1) Kawasan Selat Malaka yang menyatukan pulau Sumatera bagian utara dan pesisir timur dengan semenanjung Malaka, kepulauan Riau hingga Sambas dan Pontianak di pesisir barat Kalimantan; (2) Kawasan Selat Sunda yang menyatukan ujung selatan pulau Sumatera dengan pesisir barat dan utara Jawa Barat; (3) Kawasan Laut Jawa yang menghubungkan pesisir utara Jawa dan pulau Madura dengan pesisir selatan Kalimantan; (4) Kawasan Laut sekeliling pulau Bali yang menghubungkan pesisir timur pulau Jawa dengan pulau Bali dan pulau Lombok; (5) Kawasan Laut Makassar yang menghubungkan pulau-pulau Sumbawa dan Flores di selatan dengan pesisir Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara hingga Samarinda dan pesisir timur pulau Kalimantan; dan (6) Kawasan Laut Maluku dan Laut Sulawesi yang menghubungkan kepulauan Maluku, pesisir timur pulau Sulawesi hingga kepulauan Sulu dan pesisir selatan Mindanao (Denys Lombard, 1996: 14-17).

Catatan ini – seperti yang diminta oleh panitia – berusaha memaparkan jaringan pelayaran Sulawesi dan Maluku dan dampaknya bagi jalinan hubungan antar pulau tersebut (dalam mempertanggung integrasi bangsa) (lihat Kerangka Acuan Kegiatan halaman 3). Sebagai pengantar dialog (interaktif) kesejarahan, catatan ini sekedar sebuah sketsa atau

gambar-kasar dari realita-kesejarahan yang begitu kaya dari sebuah kawasan (laut) yang – dari masa ke masa – menghadirkan beragam kisah dan pengalaman kesejarahan anak manusia dan tak mungkin disarikan hanya dalam beberapa halaman. Apabila, ada banyak hal yang tercecceh dan tak sempat tergoreskan dalam “sketsa” ini, hal itu kiranya dapatlah dimaklumi.

MENELUSURI “RUANG-JEJARING” SULAWESI-MALUKU

Dari “ingatan-bersama” (*collective memory*) yang diwariskan secara temurun maupun rekaman para pemerhati, penyiar agama, pelaut-pengembara, pejabat kolonial dan ilmuwan, akan terbaca-jelas betapa dari masa ke masa, kawasan Laut Maluku – yang menghubungkan pesisir timur pulau Sulawesi dengan kepulauan Maluku – diramaikan oleh jaringan pelayaran yang ditandai oleh ciri-ciri tertentu disetiap periode. Ciri-cirinya terlihat baik pada alat transportasi yang digunakan, waktu-waktu berlayar, dan sifat pelayaran itu sendiri.

G.E.P. Collins setidaknya merekam karakteristik alam dalam judul bukunya *East Monsoon* (Collins, 1937) yang mengisahkan itinerer perahu layar *Mula Mula* milik pak Haji Badong. Memang, seperti halnya dengan kawasan lainnya di lintasan katulistiwa, iklim di (laut) Maluku dikenal dengan sebutan “iklim muson” (“Iklim yang ditandai oleh pergantian arah angin dan musim hujan atau kemarau selang lebih kurang enam bulan, mengikuti posisi matahari pada bulan Juni dan Desember, terdapat di daerah tropis dan subtropis yang diapit oleh benua dan samudera” KBBI, 1989:591 (lema “monsun”). Peralihan dari muson basah (Oktober – April) ke muson kering (Juni) dengan hembusan angin barat laut dimanfaatkan oleh para pelaut berlayar dari sisi barat ke timur kawasan ini (Laut Maluku). Sebaliknya, peralihan dari muson kering ke muson basah dengan hembusan angin

tenggara kemudian timur laut merupakan kesempatan bagi para pelaut berlayar dari sisi timur ke sisi barat kawasan Laut Maluku (lihat, selain buku teks geografi, antara lain R.W.van Bemmelen, *THE GEOLOGY OF INDONESIA*, 1970 dan A.J. Whitten, et.al. *EKOLOGI SULAWESI*, 1987. Lihat juga Edward L. Poelinggomang, *MAKASSAR ABAD XIX*. KPG 2002). Dan sangatlah ekspresif ketika Paramita Abdurachman, seorang sejarawan senior spesialis Maluku dan Portugis di Indonesia dalam salah satu artikelnya menggunakan judul: *NEW WIND, NEW FACES, NEW FORCES* (Abdurachman, 2008), menggambarkan kehadiran setiap penguasa baru di “Kepulauan Raja-raja” (“Kepulauan Raja-raja” (*Jaza’irul Muluk* atau *Jazirat-al-Muluk* yang berarti *The Land of Many Kings*). Lihat, C.J. Bohm MSC & Frits Pangemanan, *SEJARAH GEREJA KATOLIK MALUKU UTARA 1534 – 2009*. Kanisius, 2010:9) ini berkorelasi dengan iklim (dan perputaran angin).

Ciri lainnya adalah alat transportasi yang digunakan. Pada periode-periode awal kedatangan bangsa barat di kawasan ini, *Kora-kora* – dalam berbagai ukuran merupakan alat transportasi utama yang digunakan oleh para raja (kemudian Sultan) di kawasan Laut Maluku. Kesaksian dan berbagai deskripsi tentang alat transportasi yang disebut *Kora-kora* ini terbaca dalam banyak dokumen asing, antara lain yang diterjemahkan dan diedit oleh H.Th. Jacobs dari berbagai dokumen Spanyol dan Portugis dan kemudian diterbitkan dengan judul, *The Treatise on the Moluccas* (Jacobs, 1975); dan karya (monumental) Valentijn (Valentijn, 1924-6). Tentu saja, selain *Kora-kora*, terdapat berbagai tipe alat transportasi laut (perahu), *Orembai* dan *Jungku* di pulau-pulau selatan & tenggara Maluku; *Giop* di Halmahera; *Padewakang*, *Pinisi* di Sulawesi Selatan (Karya yang menyajikan informasi lengkap tentang tipe-tipe alat transportasi laut di kawasan ini antara lain dari G.A. Horridge,

THE DESIGN OF PLANKED BOATS OF THE MOLUCCAS. National Maritime Museum Monograph No. 38, London, 1978; dan *THE LAMBO OR PRAHU BOT*. National Maritime Museum Monograph No. 39, London, 1979). Kehadiran bangsa asing turut menambah keanekaragaman alat transportasi laut, seperti terbaca dalam berbagai tulisan, antara lain dalam artikelnya H.W. Dick, *Prahu Shipping in Eastern Indonesia* (Dick, 1975).

Meskipun artikel Dick ini membahas periode sebelum dan sesudah kemerdekaan, dan kaya informasi tentang jaringan pelayaran dan perniagaan di kawasan timur Indonesia, namun dapat pula ditemukan keterangan tentang masa-masa sebelumnya. Keterangan tentang jaringan pelayaran dari Sulawesi ke kawasan timur diperkaya pula oleh karya Heather Sutherland, “*Trepang and wangkang, the China trade of eighteenth-century Makassar c. 1720s – 1840s* (Sutherland, 2000: 73 – 94).

Berbeda dengan keterangan yang terbaca dalam dua artikel di atas, karya R.Z. Leirissa, lebih spesifik mengisahkan jaringan pelayaran dan perniagaan antar pulau di Maluku (Leirissa, 1996: 41 – 56) maupun tentang perubahan pola-niaga-bahari di Laut Seram (Leirissa, 1994: 99 – 114). Pada awal abad ke- 19, pihak Inggris menjalin hubungan-niaga dengan Nuku dan adiknya Zainalabidin. Lebih lanjut, Leirissa memaparkan kehadiran pelaut-peniaga Cina, Bugis-Makassar, Jawa dan Melayu di Ternate. Sehingga pihak penguasa kolonial harus mengangkat pejabat yang bergelar *Kapitein der Chineezen* untuk komunitas Cina, *Kapitein der Makassaren* untuk komunitas Bugis-Makassar, dan *Kapitein der Burgerij* untuk komunitas “Borgo” (*Burgerij*). Di kepulauan Seram, terutama di pesisir utara pulau Seram dan pulau-pulau kecil sekitarnya, terjalin hubungan erat antara “penguasa negeri” dengan para peniaga. Kekayaan para penguasa negeri terukur dari kepemilikan perahu. Dokumen sejarah merekam

bahwa pada tahun 1771, para penguasa negeri-negeri Kilbon, Kilawaru, Kiltai dan Kuaus beberapa kali mengirim ekspedisi ke Bali. Setiap pelayaran mereka mengirim tiga hingga empat buah *Jungku* beserta muatannya. Keadaan seperti itu berlanjut hingga dekade-dekade pertama abad ke- 19. Karya Leirissa juga mencatat jumlah pemilikan perahu dagang berupa *Jungku* yang dimiliki oleh para penguasa negeri di Seram timur dan berniaga dengan tujuan pulau Bali (Leirissa, 1996: 45-47).

Jaringan pelayaran dari satu tepian ke tepian lain turut mempengaruhi perkembangan “kota-kota niaga” atau tepatnya “kota-kota pelabuhan” (lihat antara lain karya Edward Polinggomang *MAKASSAR ABAD XIX*. KPG 2002; karya La Ode Rabani, *KOTA-KOTA PANTAI DI SULAWESI TENGGARA*. Penerbit Ombak, 2010; dan karya R.Z. Leirissa, “*The Bugis-Makassarese in the port towns, Ambon and Ternate through the nineteenth century*” dalam Roger Tol, Kees van Dijk & Greg Acciaioli (Eds.) *AUTHORITY AND ENTERPRISE AMONG THE PEOPLES OF SOUTH SULAWESI*. KITLV Press, 2000: 241 – 255). Di berbagai kota pelabuhan dapat ditemukan “perkampungan” dengan nama tempat asal pemukim, semisal “kampung Makassar”, “kampung Bugis”, dan sebagainya yang dapat ditemukan di kota Ternate serta beberapa tempat lainnya. Begitu pula sebaliknya. Selain itu, dapat ditemukan misalnya, Labuan Bajo di beberapa pulau di kawasan timur Indonesia. Labuan Papua di pesisir utara pulau Seram. Dan masih ada nama-nama lainnya di sepanjang pesisir yang mengindikasikan kehadiran warga komunitas luar yang pernah menetap – dan menetap sementara maupun berkunjung – di tempat itu.

Aktivitas pelayaran dan perniagaan ini kemudian menciptakan sebuah “Ruang-jejaring” yang ditandai dengan tradisi-Melayu. Bahasa Melayu menjadi

lingua franca bagi para peniaga. Bahasa-bahasa setempat juga mulai menyerap kata-kata Melayu dalam percakapan sehari-harinya (lihat, James T. Collins, *BAHASA MELAYU BAHASA DUNIA. Sejarah Singkat*. Yayasan Buku Obor, 2005, serta sejumlah artikel dari penulis yang sama tentang Bahasa Melayu). Berbagai dokumen dan catatan pada jamannya juga ditulis dalam aksara Arab dan dikenal dengan sebutan Arab-Melayu. Antara lain, “Naskah Ridjali” yang banyak digunakan oleh François Valentijn (lihat pula keterangan yang sama dari Willard A. Hanna & Des Alwi, *TERNATE DAN TIDORE, Masa Lalu Penuh Gejolak*. Pustaka Sinar Harapan, 1996:3). “Ruang-jejaring Melayu” ini tidak hanya sebatas Sulawesi dan Maluku atau seperti yang digambarkan oleh Lombard dalam peta-ruang-laut *La Mer de Molluque* (Lombard, 1996: 17); tetapi jangkauannya hingga pesisir utara pulau Mindanao, dengan adanya “jaringan niaga Sulu – Butuan – Ternate” (Ulaen, 2010). “Ruang-jejaring (niaga) Melayu” ini tampak dan dipertegas pula oleh jaringan pelayaran peniaga-peniaga Tionghoa, sebagaimana dilaporkan oleh Ma Huan (lihat J.V.G. Mills (Ed./Transl.) *YING-YAI SHENGLAN (THE OVERALL SURVEY OF THE OCEAN'S SHORES)* Cambridge, Published for the Hakluyt Society at the University Press. Dan karya lainnya dari penulis yang sama, “*Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500*” ARCHIPEL, No. 18, 1979). Baik para pelaut Cina, maupun pelaut Eropa, ketika melayari kawasan ini (bagian timur Nusantara), menggunakan jasa pelaut Melayu sebagai pemandu (Penggunaan jasa pelaut Melayu sebagai pemandu juga dapat dibaca dalam laporan perjalanan ekspedisi Magellan yang ditulis oleh Antonio Pigaffeta).

Kehadiran pelaut Eropa di kepulauan Maluku menandai “Ruang-jejaring Niaga” yang ada dengan ciri kolonial, dimana setiap usaha niaga disertai pula den-

gan upaya-upaya penaklukan. Salah satu cirinya adalah penerapan *surat izin berlayar (zijlpas)* oleh VOC terhadap perahu layar dan peniaga. Pada masa yang bersamaan, pelayaran niaga yang dilakoni oleh peniaga-peniaga Cina tetap berlanjut terutama di bagian selatan kepulauan Maluku dan berpusat di pelabuhan Makassar, terutama mengumpulkan hasil laut berupa *teripang*, seperti yang dideskripsikan oleh Sutherland (Roger Tol, dkk., 2000: 73 – 94).

“RUANG-JEJARING PELAYARAN NUSANTARA”

Pada awal abad ke- 19, (1827) pemerintah Hindia Belanda dengan *Nederlandsch Handel-Maatschappij* disingkat NHM mengusahakan pelayaran dari Batavia – Makassar – Maluku. Kemudian disusul dengan kehadiran *Stoompaketvaart* atau pelayaran Kapal api yang juga melayari jalur Batavia – Semarang – Surabaya – Makassar – Ambon – Ternate – Kema – Menado setiap bulan. Menjelang akhir abad ke-19, Pemerintah Hindia Belanda mengoperasikan Perusahaan Pelayaran Kerajaan (*Koninklijk Paketvaart Maatschappij*) disingkat KPM (lihat Poelinggomang, 2002:106 –124).

Kehadiran dan berjayanya perusahaan pelayaran ini tidak melumpuhkan pelayaran rakyat baik yang beroperasi antar kota pelabuhan di Sulawesi dan Maluku. Pada paroh pertama abad ke- 20, perahu yang tercatat (terregistrasi) di Sulawesi sebanyak 1665 perahu pada tahun 1935 dan 2168 perahu pada tahun 1956/7. Di Maluku, tercatat sebanyak 345 perahu pada tahun 1935 dan 357 perahu pada tahun 1956/7 (Dick,1975:71). Tipe perahu yang terregistrasi ini antara lain *pinisi*, *paduwakang*, *lambo*, sedangkan jenis *kora-kora* dari tahun ke tahun semakin berkurang.

Hal yang perlu dicatat dalam kaitannya dengan keberadaan perahu ini adalah inisiatif dari Nadjamoeddin Daeng Malewa pada tahun 1935 yang mengorganisir para nakhoda perahu layar ini

dalam organisasi yang disebut *Roekoen Pelayaran Indonesia* disingkat Roepelin. Organisasi mana setahun kemudian mendapat subsidi dari pemerintah Hindia Belanda (Dick, 1975:78).

Pada masa Pemerintahan Orde Baru, PT Pelnit mulai memperluas jaringan pelayarannya ke Sulawesi dan Maluku. Meskipun belum sepenuhnya menyamai jaringan pelayaran seperti yang dilayari oleh KPM, menghubungkan kota pelabuhan antar propinsi dan pulau di Sulawesi dan Maluku. Selain itu, dengan perkembangan teknologi, hampir sebagian besar perahu layar menggunakan mesin. Bahkan ada yang sama sekali menggunakan mesin dan tidak lagi mengandalkan layar. Perahu-perahu motor inilah yang menghubungkan kota-kota kecamatan yang memiliki fasilitas pelabuhan yang tersebar di pesisir Sulawesi dan Maluku.

CATATAN AKHIR

Transportasi laut berperan dalam menyatukan pesisir yang satu dengan pesisir yang lain dan memungkinkan adanya gerak perpindahan penduduk. Kehadiran berbagai kelompok komunitas baik Nusantara maupun mancanegara di kota-kota pelabuhan di Sulawesi dan Maluku yang terjadi sejak lima abad yang lalu, membenarkan pernyataan Lombard yang dikutip pada awal catatan ini, bahwa “...Laut yang tampaknya memisahkan, sebenarnya juga mempersatukan”. Jika warga dari berbagai komunitas etnis Nusantara hidup bertetangga di kota-kota pelabuhan atau telah kawin-mawin di tempatnya yang baru dengan penduduk setempat, dipandang sebagai salah satu penanda bahwa tindakan mereka telah mengintegrasikan dirinya dalam komunitas yang ada, maka pertanyaannya adalah: bukankah ini juga merupakan pertanda awal dari sebuah proses integrasi yang lebih luas, yakni dalam kehidupan berbangsa-bernegara? Jika para pelaut peniaga membentuk jaringan komunikasi

karena saling membutuhkan, menyatu dalam organisasi seperti Roepelin karena kesamaan profesi serta kepentingan, bukankah hal itu dapat pula dipandang sebagai akar-akar dari proses integrasi bangsa? Hal yang dapat dicatat adalah, adanya jaringan pelayaran antar pulau tidak sekedar memfasilitasi gerak perpindahan orang, tetapi mendekatkan mereka satu dengan yang lainnya di tempat yang baru. Memungkinkan setiap warga masuk dan menyatu dengan komunitas yang di datangnya. Dan, tidak hanya sebatas itu. Dengan kehadiran pelaut peniaga mancanegara di kawasan ini, membuat mereka mengenal orang lain selain warga komunitasnya sendiri. Mengenal berbagai tradisi dan peradaban yang hadir bersamaan dengan para pelaut peniaga tadi.

DAFTAR PUSTAKA

- Denis Lombard. 1996. *Nusa Jawa Silang Budaya, Batas-batas Pembaratan*. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- G.E.P. Collins. 1937. *East Monsoon*. New York, Charles Scribner's Sons, 1937
- R.W.van Bemmelen. 1970. *The Geology Of Indonesia*.
- A.J. Whitten, et.al. 1987 *Ekologi Sulawesi*.
- Edward L Poelinggomang. 2002. *Makassar Abad XIX*. Jakarta: KPG
- Paramitha R. Abdurachman. 2008. *Bunga Angin Portugis di Nusantara, Jejak-Jejak Kebudayaan Portugis di Indonesia*. Jakarta: LIPI & Yayasan Obor Indonesia.
- C.J. Bohm MSC & Frits Pangemanan., 2010. *Sejarah Gereja Katolik Maluku Utara 1534-2009*. Yogyakarta: Kanisius.
- H.Th. Jacobs, (ed. & transl.) 1975. *The Treatise on Moluccas*. Roma: Jesus Historical Institute.
- F. Valentijn. 1924. *Oud En Nieuw Oost-Indien*.
- G.A. Horrigde. 1978. *The Design Of Planked Boats Of The Moluccas*. London: National Maritiem Museum Monograph No. 38.
- G.A. Horrifde. 1979. *The Lambo Or Prahobot*. London: National Maritiem Museum Monograph No. 39. 9
- H.W. Dick. November 1975. *Prahu Shipping In Eastren Indonesia dalam Buletin Of Indonesian economic Studies*, vol.XI, No. 2 Juli 1975 & Vol. XI, No. 3.
- Heather Sutherland. 2000. *Trepang and wangkang, the China trade of eighteenth-century Makassar c. 1720s-1840s*" dalam Roger tol, Kees van Dijk & Greg Acciaioli (Eds.) *Authority And Enterprise Among The Peoples Of South Sulawesi*. Leiden: KITLV Press.
- R.Z. Leirissa. 1996. *Halmahera Timur dan Raja Jailolo*. Jakarta: Balai Pustaka.
- R.Z. Leirissa, 1994. *Changing Maritime trade patterns in the Seram Sea* dalam G.J. Schutte (Ed.) *State And Trade In The Indonesian Archipelago*. Leiden: KITLV Press.
- Laode Rabbani. 2010. *Kota-kota Pantai di Sulawesi Tenggara*. Yogyakarta Penerbit Ombak.
- R.Z. Leirissa. 2000. *The Bugis-Makassarese in the port towns, Ambon and Ternate trough the nineteenth century* dalam Roger Tol, Kees van Dijk & Greg Acciaioli (Eds.) *Authority and Enterprise Among the Peoples of South Sulawesi*. Leiden: KITLV Press.
- James T. Collins. 2005. *Bahasa Melayu Bahasa Dunia. Sejarah Singkat*. Jakarta: Yayasan Buku Obor.
- Willard A. Hanna & Des Alwi, 1996. *Ternate Dan Tidore, Masa Lalu Penuh Gejolak*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- A.J. Ulaen. 2010. *Nusa Utara Dalam Peta Sejarah Bahari*. Marin-CRC.
- J.V.G Mills (Ed./Transl.). *Ying-Yai Sheng-LAN (The Overall Survey Of Ocean's Shores)*. Cambridge, Published for the Hakluyt Society at the University Press.
- J.V.G Mills. 1979. *Chinese Navigators in Insulinde abaout A.D. 1500* Archipel, no. 18.