

---

## LAUT YANG MENYATUKAN: MENGUNGKAP RUANG-JEJARING LAUT NUSANTARA

**Alex John Ulaen**

*Koordinator Peneliti pada Pusat Kajian Komunitas Adat dan Budaya Bahari,  
Yayasan Marin-CRC, Manado. Pengajar pada Fakultas Ilmu Budaya, 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. 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. Prinsip “merantau” yang masih kuat juga merupakan salah satu alasan perekat integrasi bangsa. Pada prinsipnya, setiap perantau tidak melupakan kampung halamannya meskipun mereka – secara administratif – tercatat sebagai warga di daerah “rantaunya”. Tradisi pulang kampung setiap hari raya keagamaan lebih meramaikan pelayaran serta menghidupi jasa angkutan (laut) yang menghubungkan satu pulau (pelabuhan) dengan pulau (pelabuhan) lainnya.

Kata kunci : Nusantara, Indonesia, Laut, kepulauan, Pelayaran

### Abstract

Maritime transportation has a role in unifying one coastal area with another and allowing population mobility. The arrivals of various communities, both Indonesians and from overseas in the coastal cities of Sulawesi and Maluku have taken place since five centuries ago. One thing can be noted is that the maritime networks did not only facilitate population mobility but also allowing them to be closer to their new host communities. The concept of *merantau* (migrating) that is still strong is one reason for national integration. In principle, migrants would not forget their origins even though they administratively registered as citizens of their migration destination areas. The returning-home tradition in every religious holidays would activate shipping and would benefit shipping enterprises which connect one island (port) with another.

Keywords: Maritime transportation, migration, integration, Sulawesi, Maluku

## PENDAHULUAN

Secara umum, proses integrasi bangsa dipahami sebagai upaya menyatukan bagian-bagian atau wilayah menjadi satu kesatuan yang lebih utuh dan menyatu. Dengan kata lain, proses integrasi berkaitan dengan gagasan “integritas wilayah” (Nainggolan, 2004). Ketika Indonesia berdaulat sebagai satu negara merdeka, penentuan wilayah (laut) masih berdasarkan pada *Staatblad* Nomor 442 tahun 1939, Ordonansi tentang Laut Teritorial dan Lingkaran Maritim (*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonantie*) yang menentukan lebar laut teritorial adalah tiga (3) mil laut. Nanti pada tanggal 13 Desember 1957, pemerintah Indonesia menetapkan batas perairan laut teritorial Indonesia adalah 12 mil laut. Penetapan ini lebih dikenal dengan sebutan Deklarasi Djuanda, dan adanya deklarasi ini pemerintah menunjukkan status Indonesia sebagai negara kepulauan dan perairan laut Nusantara sebagai *mare nostrum* (Djalal, 1979). Salah satu pertimbangan pemerintah adalah “bahwa bagi kesatuan wilayah (teritorial) Negara Republik Indonesia, semua kepulauan itu serta laut yang terletak di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan bulat” (Djalal, 1979). Tidaklah mengherankan apabila sebelum Deklarasi Djuanda, warga Indonesia yang bepergian antar pulau dengan menggunakan perahu layar, harus memiliki “pas jalan” dan “pas berlayar”.

Lepas dari persoalan hukum (laut) di atas yang memisahkan satu pulau dengan pulau lainnya, 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” (Lombard, 1996: 14).

Lebih lanjut, ia memaparkan bahwa ada enam kawasan laut yang menyatukan sejumlah pulau di Nusantara. Mulai dari arah barat Nusantara, yaitu: (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 (Djalal, 1979: 14 – 17).

Catatan ini – seperti yang diminta oleh penyelenggara kegiatan dengan judul: “Laut sebagai Faktor Integrasi” – berusaha menelusuri ruang jejaring pelayaran di Nusantara yang menyatukan daratan yang satu dengan daratan yang lain; serta dampaknya bagi jalinan hubungan antar pulau tersebut yang ditandai oleh gerak mobilitas penduduk dan berdampak pada interaksi antar warga yang mempertanggung integrasi bangsa (Lihat Kerangka Acuan Kegiatan halaman 3).

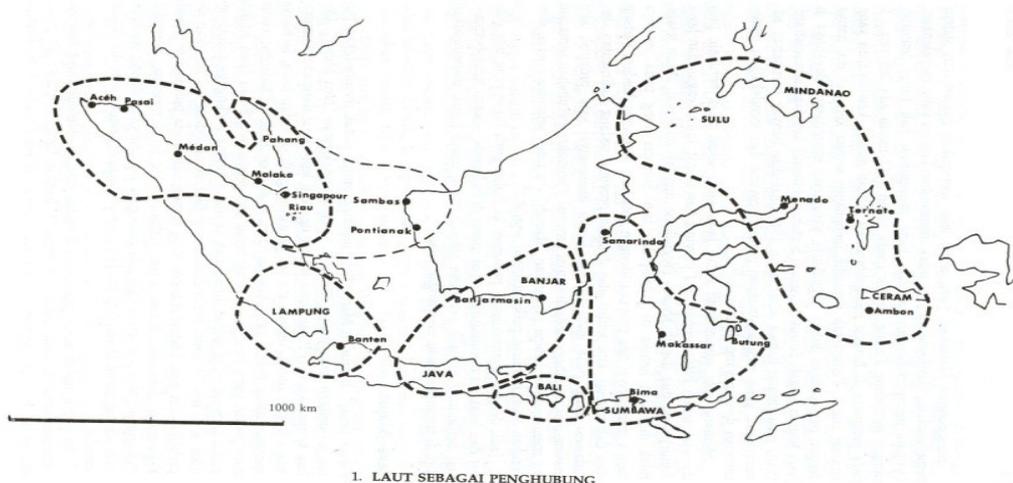
Sebagai pengantar dialog dalam seminar kesejarahan ini, catatan ini sekedar sebuah sketsa atau gambar-kasar dari realita-kesejarahan yang begitu kaya dari keenam kawasan (laut) yang – dari masa ke masa – menghadirkan beragam kisah dan pengalaman kesejarahan anak manu-

sia dan tak mungkin disarikan hanya dalam beberapa halaman. Lagi pula, kajian-kajian sejarah bahari semenjak A.B. Lopian merintisnya, kini telah tersedia sejumlah buku dan artikel yang membahas sejarah bahari di Nusantara baik secara umum maupun parsial baik itu batas wilayah kajian maupun periodenya (Selain Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. EFEQ, KITLV, ANRI, UGM, UNPAD, Komunitas Bambu, Jakarta 2009, karya A.B. Lopian yang dapat tersedia adalah, Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke- 16 dan 17, Komunitas Bambu, 2008; dan Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Jilid 1. Diterbitkan oleh Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia, Jakarta, 1990, dimana beliau tercatat sebagai salah seorang penulisnya. Dapat pula dibaca karya-karya kesejarahan yang semula adalah tesis maupun disertasi yang ditulis dibawah bimbingan beliau, antara lain: Cilacap: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa. Karya Susanto Zuhdi, diterbitkan oleh KPG Jakarta, 2002; masih dari penulis yang sama, Sejarah Buton yang terabaikan. Labu Rope Labu Wana, diterbitkan oleh Rajawali Press, Jakarta, 2010. Karya Edward L. Polinggomang, Makassar

Abad ke-XIX. Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim. Diterbitkan oleh KPG Jakarta, 2002. Masih ada karya anak bimbing perintis kajian sejarah bahari di Indonesia yang tidak sempat dicatat di sini, baik itu tentang pelabuhan dan perniagaan di Sumatera, di Jawa dan di bagian lain Nusantara).

### MENELUSURI “RUANG-JEJARING” LAUT NUSANTARA

Baik tinggalan benda-budaya berupa artefak, gambar-gambar pada batu, relief kapal layar pribumi zaman kerajaan Hindu-Budha di candi Borobudur, dan sebagainya; maupun tinggalan budaya-tak-benda seperti kisah-kisah dalam “ingatan bersama” atau *collective memory* merekam adanya aktivitas-aktivitas penduduk mengarungi selat antar-pulau semenjak Nusantara dihuni manusia. Lukisan-lukisan gua prasejarah di beberapa tempat di Nusantara bagian timur menampilkan coretan dan gambar sampan. Begitu pula dalam perbendaharaan kata-kata Melayu dan bahasa Indonesia mencatat nama-nama beragam macam alat angkut laut seperti, bahtera, balasoa, biduk, janggolan, jukung, jung, kora-kora, lancang, orembai, paduakang, pancalang, pinisi, rorehe, sope, dan sejumlah nama lokal



**Gambar 1**  
Laut Sebagai Penghubung, Enam Kawasan Laut Nusantara. (Lombard, 1996:17)

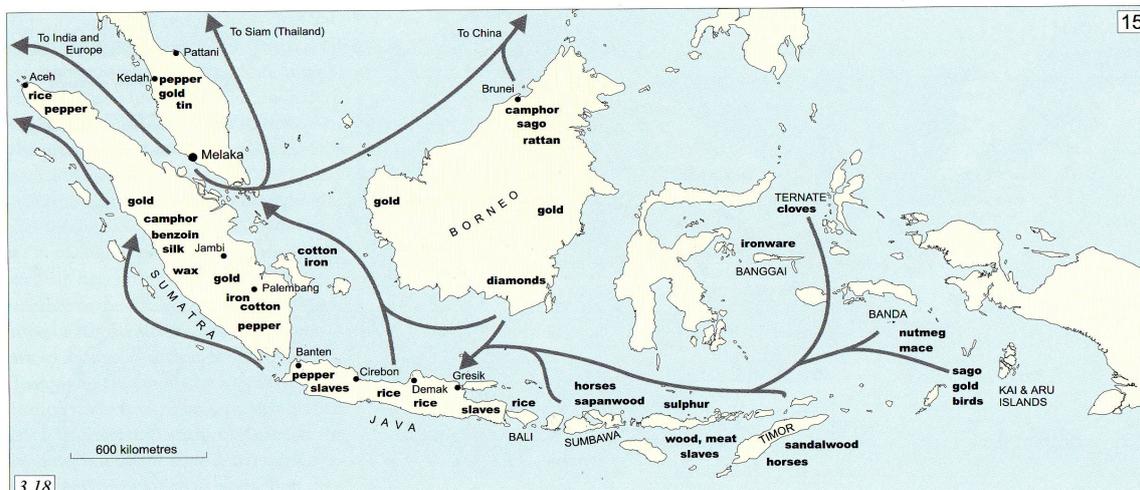
lainnya (Lihat, Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Jilid 1. Diterbitkan oleh Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia, Jakarta, 1990:2-3; A.B. Lopian, Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. EFEQ, KITLV, ANRI, UGM, UNPAD, Komunitas Bambu, Jakarta 2009). Kisah-kisah masa lampau dalam tradisi Melayu yang merekam pelayaran dari daratan Sumatera ke Semenanjung dan pulau sekitarnya, juga menambah deretan bukti adanya kegiatan pelayaran niaga lokal maupun pelayaran samudera.

Robert Cribb dalam *Historical Atlas of Indonesia* (2000:88) menggambarkan route utama ekspor komoditas Nusantara yang dikapalkan dan dibawa dari satu pulau (pelabuhan) ke pulau (pelabuhan) lainnya di Nusantara sebelum diekspor ke mancanegara. Cengkih, Pala, Jagung, Sagu, Emas, Burung, Kuda, Kayu, Belerang, dikapalkan dari kawasan timur Nusantara ke pelabuhan Gresik di pulau Jawa. Padi, lada, budak, dari pulau Jawa dikapalkan ke India; begitu pula halnya dengan beras, lada, emas, kamper, kapur barus, lilin, sutra, kain katun, dari pulau Sumatera dibawa ke India hingga Eropa (lihat Gambar 2 berikut).

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, setiap kawasan Laut Nusantara – yang digambarkan oleh Lombard, menyatukan pesisir pesiri pulau yang satu dengan yang lainnya dalam jejaring pelayaran niaga, disetiap periode. Ciri-cirinya terlihat baik pada alat transportasi yang digunakan, waktu-waktu berlayar, dan sifat pelayaran itu sendiri.

A.B. Lopian dalam “Pelayaran pada Masa Sriwidjaya”( Makalah dibacakan pada Pra-seminar Penelitian Sriwidjaya, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, Jakarta, 1979) menggunakan acuan relief kapal di candi Borobudur serta mengasumsikannya sebagai prototipe angkutan laut pada masa Sriwijaya, selain Jung yang digunakan peniaga Cina yang berlayar ke kerajaan bahari ini. Kajian Yves Manguin mencatat temuan arkeologi (laut) tentang kapal yang digunakan di kerajaan Sriwijaya berukuran sekitar 50 meter panjangnya dan dapat menampung muatan hingga 1000 ton. Ukuran mana menandakan bahwa pada masa Sriwijaya, para peniaga sudah

HISTORICAL ATLAS OF INDONESIA



Gambar 2

Route Utama Ekspor Komoditas Di Nusantara, Ca 1500 (Cribb, 2000:88)

melakukan perjalanan ke pesisir Cina bagian timur dan ke pesisir India. Masa-masa berjayanya kerajaan Sriwijaya, kawasan laut, 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; kawasan Selat Sunda yang menyatukan ujung selatan pulau Sumatera dengan pesisir barat dan utara Jawa Barat; menjadi koridor pelayaran baik pelayaran niaga lokal maupun pelayaran niaga samudera yang ditamainya oleh pelaut dan pedagang India, dan Cina, disusul satu per satu peniaga dari Eropa. Kawasan Laut Jawa yang menghubungkan pesisir utara Jawa dan pulau Madura dengan pesisir selatan Kalimantan kemudian muncul sebagai kawasan niaga yang ramai pada masa jayanya “Pate Unus” dari Jepara dan “Pate Rodim” dari Demak.

Di belahan timur Nusantara, G.E.P. Collins antara lain merekam karakteristik alam dalam judul bukunya *East Monsoon* (Collins, 1937) yang mengisahkan itinerer perahu layar *Mula Mulai* 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 (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; berlanjut dengan

hembusan angin selatan yang akan membawa para pelaut-peniaga berlayar sampai kawasan niaga di belahan barat Nusantara hingga Semenanjung (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 Rahayu 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 Pangermanan, *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 Molucas*. National Maritime Museum Monograph No. 38, London, 1978; dan *The Lambo or Prahau 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, *Prahau 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 Sheng-Lan (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 dengan 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 MASA HINDIA BELANDA

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 – Manado setiap bulan. Menjelang akhir abad ke-19, Pemerintah Hindia Belanda mengoperasikan Perusahaan Pelayaran Kerajaan (*Koninklijk Paketvaart Maatschappij*) disingkat KPM (lihat Poelinggomang, 2002:106–124) dengan pusat-pusat operasinya sebagai berikut:

1. Pulau Jawa, dengan pelabuhan utama Tanjung Priok, Semarang, Surabaya;
2. Wilayah “Timur Besar” (Sulawesi, Maluku dan Irian Jaya), dengan pelabuhan Makassar, Manado, Amboina;
3. Kepulauan Sunda Kecil, dengan pelabuhan Buleleng dan Benoa (Bali), Ampenan dan Labuhanhaji (Lombok), Bima dan Sumbawa Besar, Ende dan Maumere (Flores), Waingapu dan Waikelo (Sumba), Rote dan Sawu;
4. Kalimantan dan Sumatera (termasuk pelabuhan Penang dan Singapura), Banjarmasin, Balikpapan, Tarakan, Samarinda, Nunukan, dll.; Pontianak, Ketapang, Mempawah, Singkawang, Sambas; Muntok,

Palembang, Jambi (Batanghari), Rengat (Sungai Indragiri), Pakanbaru (Sungai Siak), Bagansiapi-api (Sungai Rokan) dan Tanjungbalai (Sungai Asahan), Tanjung Pinang, Belawan Deli, Meulaboh, Singkil, Tapaktuan, Olehlee (Kutaraja), Lhok Seumawe, Sibolga, “Emmahaven” atau Teluk Bayur-Padang, Bengkulu, dan Teluk Betung (lihat, Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Jilid 1, 1990: 102-134).

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 (H.W. Dick, 1975: 71). Tipe perahu yang teregistrasi ini antara lain *pinisi*, *paduwakang*, *lambo*, sedangkan jenis *kora-kora* dari tahun ke tahun semakin berkurang.

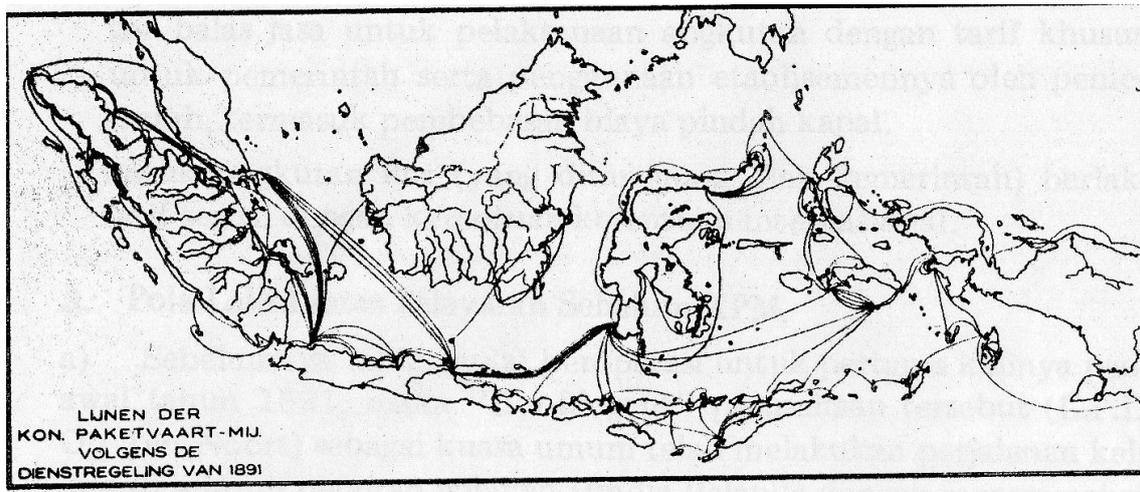
Hal yang perlu dicatat dalam kaitannya dengan keberadaan perahu ini

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 Pelni 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.

### MOBILITAS PENDUDUK ANTAR PULAU (LEWAT LAUT)

Kehadiran jaringan pelayaran yang sudah digambarkan di atas tidak hanya memudahkan perniagaan, dalam hal ini, angku-

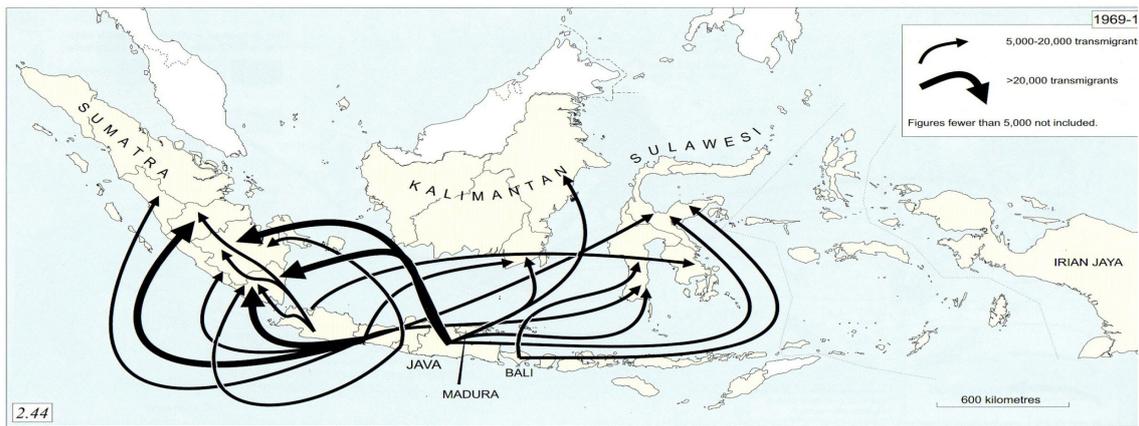


Gambar 3

Route Pelayaran KPM

Sumber: Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia, Jilid 1. 1990: 99A

HISTORICAL ATLAS OF INDONESIA



**Gambar 4**  
Mobilitas Transmigran Periode 1969 – 1978 Lewat Laut (Cribb, 2000:56)

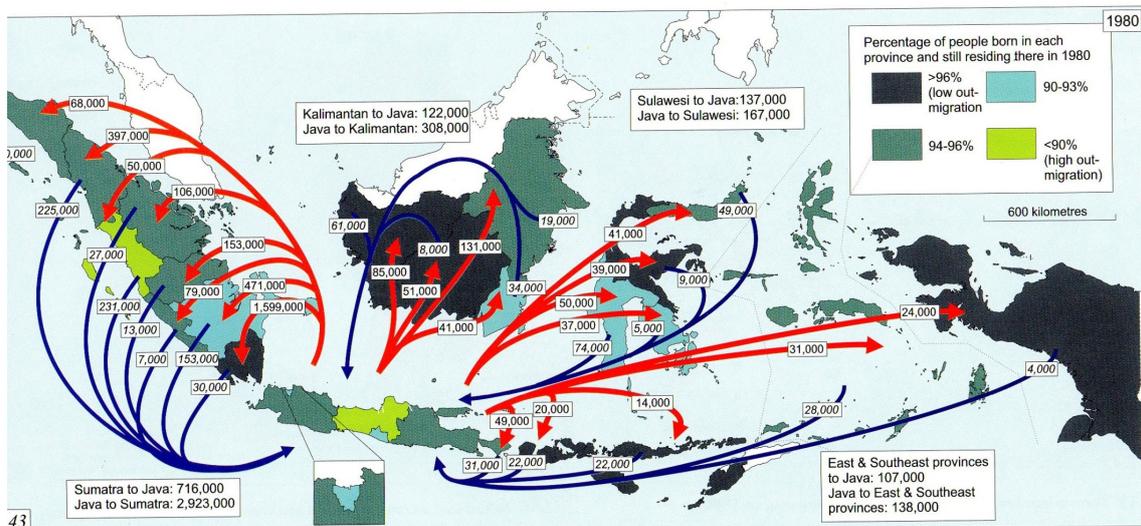
tan barang ekspor maupun impor dan hasil tambang yang ada dan terutama di Kalimantan dan Sumatera, melainkan juga memudahkan penduduk Nusantara bepergian dari satu tempat ke lain tempat, baik itu dalam bentuk migrasi maupun kolonisasi dan kemudian transmigrasi. Kolonisasi di masa Hindia Belanda yang memindahkan penduduk dari Jawa ke Lampung, migrasi-migrasi spontan dan tenaga kerja untuk pertambangan di Sumatera dan Kalimantan, serta transmigrasi (lihat gambar 4).

Gerak mobilitas penduduk yang ada tidak hanya dari pulau Jawa ke luar

Jawa, melainkan juga terjadi sebaliknya. Robert Cribb mencatat gerak tersebut setidaknya hingga tahun 1980, sebagaimana tampak dalam gambar 5.

**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



**Gambar 5**  
Gerak Migrasi Penduduk Hingga Tahun 1980 (Cribb, 2000:55)

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 didatanginya. 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.

Prinsip "merantau" yang masih kuat juga merupakan salah satu alasan perekat integrasi bangsa. Pada prinsipnya, setiap perantau tidak melupakan kampung halamannya meskipun mereka – secara administratif – tercatat sebagai warga di daerah "rantaunya". Tradisi pulang kampung setiap hari raya keagamaan lebih meramaikan pelayaran serta menghidupi jasa angkutan (laut) yang menghubungkan satu pulau (pelabuhan) dengan pulau (pelabuhan) lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdurachman, Paramitha R. 2008. *Bunga Angin Portugis Di Nusantara. Jejak-jejak Kebudayaan Portugis di Indonesia*. LIPI & Yayasan Obor Indonesia.
- Bohm, C.J., MSC & Frits Pangemanan, 2010. *Sejarah Gereja Katolik Maluku Utara 1534 – 2009*. Yogyakarta, Kanisius.
- Collins, James T., 2005. *Bahasa Melayu Bahasa Dunia. Sejarah Singkat*. Jakarta, Yayasan Buku Obor.
- Cribb, Robert, 2000. *Historical Atlas of Indonesia*. Honolulu, University of Hawai'i Press.
- Dick, H.W., 1975. Prahu Shipping In Eastern Indonesia dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, vol. XI, No. 2 Juli 1975 & Vol. XI, No. 3 Nopember.
- Djalal, H. 1979. *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*. Jakarta, BPHN.
- Hanna, Willard A., & Des Alwi, 1996. *Ternate Dan Tidore, Masa Lalu Penuh Gejolak*. Jakarta, Pustaka Sinar Harapan.
- Horrigde, G.A. 1978. *The Design Of Planked Boats Of The Moluccas*. London, National Maritime Museum Monograph No. 38.
- \_\_\_\_\_, 1979. *The Lambo or Prahu Bot*. London. National Maritime Museum Monograph No. 39.
- Jacobs, H. Th. (ed. & transl.). 1975. *The Treatise On The Moluccas*. Roma, Jesus Historical Institute.
- Lapian, A.B. 1979. "Pelayaran pada Masa Sriwidjaya" Makalah dibacakan pada Pra-seminar Penelitian Sriwidjaja, Pusat Penelitian Purbakala dan Peninggalan Nasional, Jakarta.
- dkk. 1990. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia*, Jilid 1. Diterbitkan oleh Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di

- Indonesia, Jakarta.
- Lapian 2008. Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke- 16 dan 17, Jakarta, Komunitas Bambu.
- \_\_\_\_\_, 2009. Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut, Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX. EFEO, KITLV, ANRI, UGM, UNPAD, Jakarta, Komunitas Bambu.
- Leirissa, R.Z., 1994. "Changing maritime trade patterns in the Seram Sea" dalam G.J. Schutte (Ed.) *State And Trade In The Indonesian Archipelago*, Leiden, KITLV Press.
- \_\_\_\_\_, 1996. *Halmahera Timur Dan Raja Jailolo*. Jakarta, Balai Pustaka.
- \_\_\_\_\_, 2000. "The Bugis-Makassarese in the port towns, Ambon and Ternate through the nineteenth century" dalam Roger Tol, Kees van Dijk & Greg Acciaoli (Eds.) *Authority And Enterprise Among The Peoples Of South Sulawesi*. Leiden, KITLV Press.
- Lombard, Denys, 1996. *Nusa Jawa: Silang Budaya. Batas-batas Pempbaratan*. 1996, Jakarta, Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama.
- Mills, J.V.G., (Ed./Transl.) 1990 (1970). *Ying-Yai Sheng-Lan (The Overall Survey Of The Ocean's Shores)* Cambrigde, Published for the Hakluyt Society at the University Press.
- \_\_\_\_\_, 1979. "Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500" Paris, ARCHIPEL, No. 18.
- Nainggolan, Poltak Partogi (Ed.), 2004. *Batas Wilayah dan Situasi Perbatasan Indonesia: Ancaman terhadap Integritas Teritorial*. Jakarta, Tiga Putra Utama.
- Polinggomang, Edward L. 2002. *Makassar Abad ke-XIX. Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta, KPG.
- Rabani, La Ode, 2010. *Kota-Kota Pantai Di Sulawesi Tenggara*. Yogyakarta, Penerbit Ombak.
- Sutherland, Heather, 2000. "Trepang And Wangkang, The China Trade Of Eighteenth-Century Makassar C. 1720s – 1840s" dalam Roger Tol, Kees van Dijk & Greg Acciaoli (Eds.) *Authority And Enterprise Among The Peoples Of South Sulawesi*. Leiden, KITLV Press.
- Tol, Roger, Kees van Dijk & Greg Acciaoli (Eds.) 2000. *Authority And Enterprise Among The Peoples Of South Sulawesi*. Leiden, KITLV Press.
- Ulaen, Alex J., 2003. *Nusa Utara: Dari Lintasan Niaga ke Daerah Perbatasan*. Jakarta, Pustaka Sinar Harapan.
- \_\_\_\_\_, 2010. *Nusa Utara Dalam Peta Sejarah Bahari*. Manado, Marin-CRC.
- Valentijn, F. 1724-1726. *Oud En Nieuw Oost-Indien*. 5 Jilid (dalam 8 bagian). Dordrecht, van Bram.
- van Bemmelen, R.W. 1970. *The Geology Of Indonesia. Vol. IA. General Geology*.
- Whitten, A.J., et.al. 1987. *Ekologi Sulawesi*. Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada Press.
- Yusuf, Chandra Motik (Ed.), 75 Tahun Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA. *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*. Diterbitkan oleh Lembaga Laut Indonesia, 2009:7.
- Zuhdi, Susanto, 2002. *Cilacap: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Jakarta, KPG.
- \_\_\_\_\_, 2010. *Sejarah Buton yang terabaikan*. Labu Rope Labu Wana. Jakarta, Rajawali Press.