

Diaspora Maritim

by Singgih Tri S

Submission date: 06-Dec-2018 11:27AM (UTC+0700)

Submission ID: 1051693744

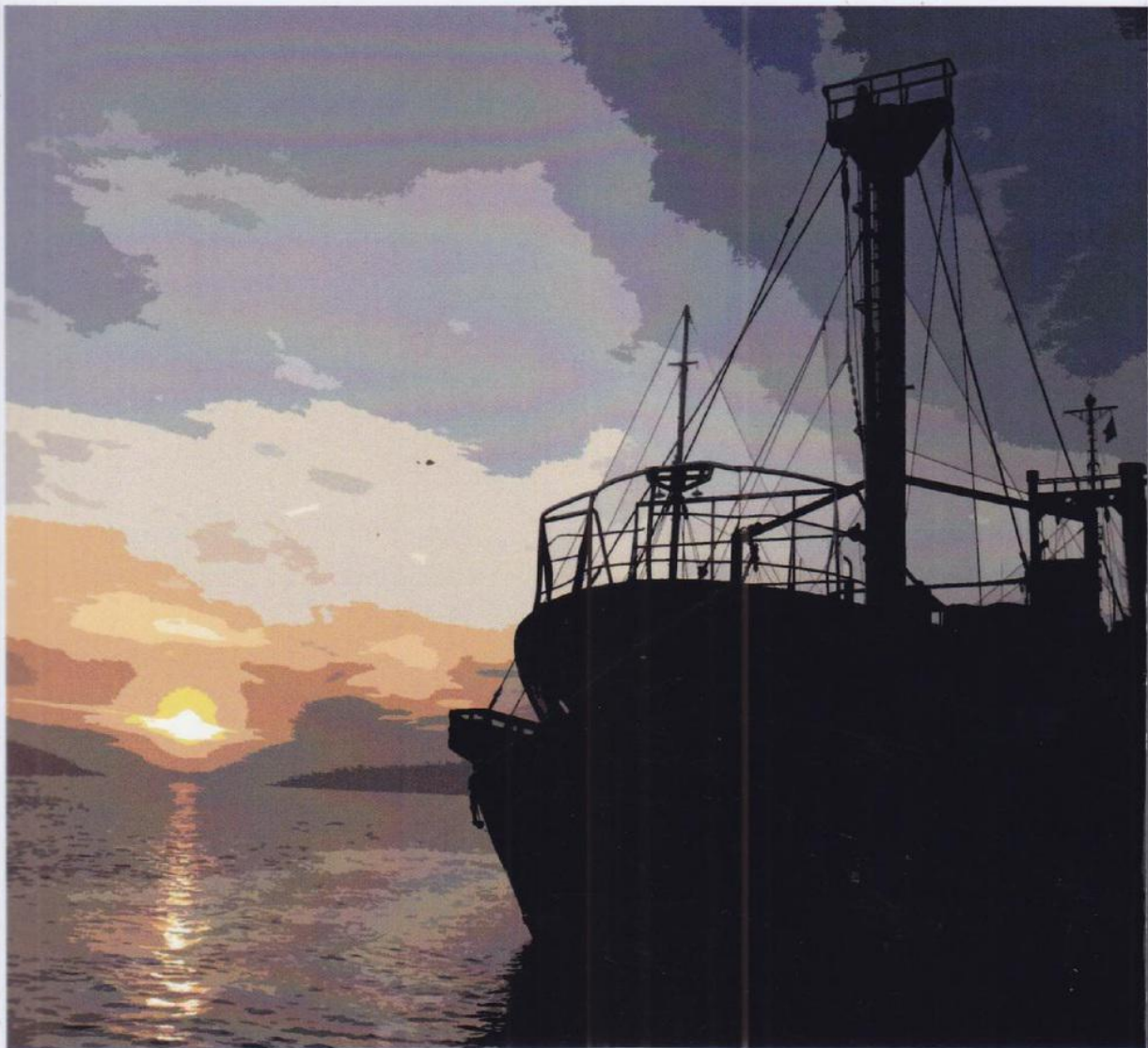
File name: C2_Turnitin_Diaspora_Maritim.pdf (5.51M)

Word count: 60035

Character count: 381356

DIASPORA MARITIM

DAN PROSES FORMASI "KEINDONESIAAN"



SINGGIH TRI SULISTIYONO



BADAN INFORMASI
GEOSPASIAL

DIASPORA MARITIM DAN PROSES FORMASI *Keindonesiaan*

Nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa penjelajah yang telah melakukan diaspora paling spektakuler dalam sejarah manusia sebelum zaman modern. Hal ini berarti juga menempatkan wilayah Nusantara sebagai negeri diaspora (*land of diaspora*).

Buku ini mengupas tuntas diaspora tersebut.



BADAN INFORMASI GEOSPASIAL (BIG)
JL. Raya Jakarta-Bogor Km. 46.
Cibinong-Bogor 16911
PO.Box 46.CBI
Tel. (021) 875 2062-2063.
Faksimile. (021) 875 2064.
Website : <http://www.big.go.id>



**DIASPORA MARITIM DAN PROSES FORMASI
'KEINDONESIAAN'**

Penulis: Singgih Tri Sulistiyono

Editor: Mulyanto Darmawan, Sri Daryaka, Fakhruddin Mustofa
Desain sampul: Ellen Suryanegara

Diterbitkan oleh Badan Informasi Geospasial
Jl. Raya Jakarta – Bogor Km 46
Cibinong, Bogor
www.big.go.id

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari penerbit

Cetakan Pertama, Desember 2015

Perpustakaan Nasional: Katalog Dalam Terbitan (KDT)
Diaspora Maritim dan Proses Formasi 'Keindonesiaan', tahun
2015/penulis, Singgih Tri Sulistiyono. ---Cet 1.---Cibinong:
Badan Informasi Geospasial, 2015.
vi + 367 hlm: 15 X 23 cm

ISBN : 978-602-9439-66-3

DIASPORA MARITIM DAN PROSES FORMASI 'KEINDONESIAAN'

Singgih Tri Sulistiyono

**Diterbitkan oleh:
BADAN INFORMASI GEOSPASIAL
2015**



I. Tujuan

Buku ini sebetulnya merupakan bagian dari sebuah penelitian yang cukup 'luas' dalam upaya untuk meninjau kembali mengenai semangat 'keindonesiaan' yang akhir-akhir ini menghadapi ujian yang cukup berat.¹ Suatu hal yang sangat ganjil adalah bahwa ancaman terhadap 'keindonesiaan' itu masih terus muncul ketika usia NKRI (Negara Kesatuan Republik Indonesia) sudah semakin dewasa, yaitu lebih dari tujuh dekade, dan dalam suasana ekonomi makro yang konon semakin berkembang (masuk dalam jajaran negara-negara G 20) serta dalam situasi dunia yang konon juga semakin menghargai eksistensi formal negara, hak asasi manusia, dan tentu saja juga dalam suasana perkembangan teknologi informasi yang semakin canggih.

Ada cukup alasan bagi orang untuk membuat sinyalemen bahwa perekat 'keindonesiaan' mulai rapuh dan mengalami proses deteriorasi. Barangkali timbul pertanyaan: hal apakah yang menjadi perekat bangsa Indonesia dan apa fungsi perekat itu dalam proses formasi dan perkembangan bangsa Indonesia? Elemen perekat ini sangat penting karena apa yang disebut sebagai bangsa Indonesia sebetulnya terbentuk dari berbagai kelompok etnik, sosial, agama, ras yang berbeda-beda yang pada masa pra-Indonesia tidak jarang menimbulkan berbagai konflik yang serius. Padahal dalam banyak kasus justru eksklusivitas ras dan etnik lah yang menjadi perekat dalam proses formasi sebuah bangsa. Dalam kaitannya dengan pertanyaan mengenai apa yang menjadi perekat proses formasi bangsa Indonesia, para pemimpin awal pergerakan nasional mensitir pendapat Ernest Renan bahwa keinginan bersama (untuk menjadi sebuah bangsa) yang menjadi perekat kebangsaan itu sendiri. Ia mengatakan bahwa *a nation is a soul, a spiritual principle*.² Pada awal abad XX misalnya, sudah ada komitmen di antara tokoh-

¹Konflik-konflik politik yang mengancam persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia saat ini adalah masih belum tuntasnya persoalan disintegrasi bangsa sebagaimana yang (pernah) terjadi di Aceh, dan Maluku, serta masih terjadi di Papua. Apapun alasannya, konflik-konflik yang berpotensi meruntuhkan integrasi bangsa itu merupakan cermin kerapuhan nasionalisme dan patriotisme bangsa Indonesia. Belum lagi adanya berbagai konflik sosial yang sewaktu-waktu dapat mencuat ke permukaan sebagaimana yang pernah terjadi di Kalimantan, Poso, Ambon dan sebagainya. Fenomena yang tidak kalah membuat hati menjadi terusik adalah adanya praktik-praktik korupsi dan 'mafianisme' dalam kehidupan bersama sebagai sebuah komunitas bangsa yang mencerminkan adanya 'proses pembusukan' (*rotting process*) yang jika tidak segera diantisipasi akan betul-betul menghancurkan diri sendiri.

²Carlton J.H. Hayes, *The Historical Evolution of Modern Nationalism* (New York: Macmillan, 1955), hlm. 181.

tokoh pergerakan nasional yang sedang belajar di Nederland bahwa Indonesia merdeka adalah tanah air semua bangsa pribumi di Hindia. Pada waktu itu diyakini bahwa perbedaan suku bangsa tidak seharusnya merintang perkembangan identitas Indonesia.³ Sebaliknya, jika keinginan dan komitmen tersebut luntur atau bahkan tidak ada lagi, maka perekat itu tentu akan luntur dan menghilang juga. Ada juga argumentasi bahwa munculnya keinginan bersama tersebut dilahirkan dari persamaan nasib yaitu sebagai sesama rakyat jajahan kolonialis Belanda.⁴ Nasib yang sama sebagai masyarakat terjajah pada gilirannya juga melahirkan keinginan yang sama untuk bebas dari kolonialisme serta membangun kehidupan bersama sebagai bangsa yang adil dan makmur sebagaimana yang selalu didengung-dengungkan Bung karno: “cita-cita kita semua adalah kemakmuran rakyat”.⁵ Hal itu pun sudah termaktub di dalam Pembukaan UUD 1945.

Sementara itu Drake menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor yang menjadi katalisator atau perekat integrasi bangsa Indonesia, yaitu: penulisan sejarah sebagai memori kolektif, simbol budaya milik bersama, pemerataan dalam pembangunan ekonomi, dan hubungan antar wilayah dalam negara itu. Keempat elemen katalisator saling mempengaruhi dan saling bersinergi.⁶ Namun demikian kejadian-kejadian beberapa dekade terakhir ini menunjukkan bahwa internalisasi sejarah sebagai memori kolektif dan penciptaan simbol-simbol bersama tidak menghalangi keinginan beberapa wilayah untuk tetap berusaha memisahkan diri dari NKRI. Dengan demikian tinggal dua faktor katalisator lainnya, yaitu pemerataan dalam pembangunan ekonomi dan hubungan antarwilayah. Faktor pemerataan pembangunan ekonomi (spasial dan vertikal) memang sangat penting dalam memperkuat integrasi kebangsaan. Ketidakmerataan dalam pembangunan ekonomi seringkali dijadikan sebagai alasan bagi daerah-daerah yang memiliki potensi kekayaan alam untuk memisahkan diri dari pemerintah NKRI. Namun demikian, hal itu terutama hanya menyangkut masa ketika sebuah negara-bangsa sudah terbentuk.

³Hans van Miert, *Dengan Semangat Berkobar: Nasionalisme dan Gerakan Pemuda di Indonesia, 1918-1930* (terjemahanSudewo Satiman) (Jakarta: KITLV-Hasta Mitra-Pustaka Utan Kayu, 2003), hlm. 30.

⁴Soekarno, *An Autobiography as Told to Cindy Adams* (Indianapolis: Bobbs-Merrill, 1965), hlm. 32-33.

⁵Lihat T. Mangunsumbogo (ed.), *Fakta dan Dokumen-dokumen untk Menyusun Buku “Indonesia Memasuki Gelanggang Internasional”: Periode IV: 1950-1955* (Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, 1958), hlm. 27.

⁶Christine Drake, *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies*. (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989), hlm. 16.

Untuk selanjutnya, hubungan antarwilayah juga sangat penting dalam formasi sebuah negara-bangsa yang berasal dari berbagai kelompok suku bangsa. Dalam hal ini, komunikasi lintasbudaya menjadi faktor yang sangat signifikan dalam proses formasi bangsa Indonesia, termasuk formasi keindonesiaan. Terkait dengan komunikasi lintasbudaya dalam sejarah Indonesia itu, peran diaspora tentu sangat signifikan. Oleh karena itu buku ini mencoba untuk meninjau kembali fenomena diaspora itu dalam konteks formasi dan enhansi (penguatan) keindonesiaan.

B. Persoalan Keindonesiaan

Tujuan utama penulisan buku ini adalah untuk menyediakan perspektif tertentu dalam memahami konsep 'keindonesiaan' (*indonesianess*) melalui narasi dan eksplanasi historis. Eksplanasi semacam itu masih sangat diperlukan oleh berbagai elemen masyarakat Indonesia pada saat ini ketika negara ini mendapatkan 'tekanan' ganda baik dari gelombang globalisasi maupun 'lokalisasi'. Selama ini perspektif 'keindonesiaan' seringkali dipahami secara berbeda-beda di antara berbagai kelompok sosial dan etnik dan antara penguasa dengan masyarakat serta antara pemerintah pusat dengan daerah-daerah. Tidak mustahil bahwa selama ini kadang-kadang perbedaan itu dapat menjadi akar konflik dan bahkan pertumpahan darah.⁷ Sudah barang tentu bukan maksud buku ini untuk mengindoktrinasi perspektif keindonesiaan itu. Buku ini lebih diproyeksikan untuk dapat digunakan dalam upaya memberikan pencerahan bahwa apa yang kemudian disebut sebagai negara, bangsa, dan masyarakat Indonesia sebetulnya merupakan hasil proses sejarah yang panjang yang melibatkan semua elemen sosial di kepulauan Indonesia.⁸ Salah satu kekuatan historis yang mendorong terjadinya proses sejarah terbentuknya keindonesiaan itu sendiri adalah fenomena diaspora yang memungkinkan terjadinya *cross-cultural communications* (komunikasi lintas budaya) di antara elemen-elemen sosial budaya yang kemudian menjadi bagian dari apa yang disebut komunitas bangsa Indonesia. Hubungan lintasbudaya itu bisa berupa dialog, kompetisi, konflik, akomodasi, akulturasi, asimilasi, dan sebagainya yang secara pasang-surut selalu menemukan bentuk-bentuk keseimbangan baru dalam relasi-relasi sosial, budaya, dan

⁷Belum ada yang menghitung secara lengkap berapa jumlah konflik sosial dan resistensi serta gerakan separatisme yang terjadi di Indonesia sejak proklamasi kemerdekaan hingga saat ini. Drake pernah menghitung bahwa selama 20 tahun pertama sejak proklamasi kemerdekaan telah terjadi tidak kurang dari 21 resistensi dan pemberotakan daerah di Indonesia. Lihat Christine Drake, 'The spatial pattern of national integration in Indonesia', *Transaction Institute of British Geographers* [New Series] 6 (1981), hlm. 471-472.

⁸Andre Gunder-Frank, *Reorient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley-Los Angeles-London: University of California Press, 1998), hlm. 97-98.

politik.⁹ Proses menjadi Indonesia (*process to become Indonesia*) itu sesungguhnya merupakan hasil dialog di dalam proses sejarah dan sekaligus hasil dialog dengan sejarah, meskipun menurut Ben Anderson konsep 'Indonesia' itu sendiri merupakan konsep yang baru ditemukan pada abad XX.¹⁰

Meskipun negara Indonesia telah berdiri lebih dari tujuh dekade sejak proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945, namun sebetulnya formasi dari apa yang disebut sebagai bangsa dan komunitas Indonesia masih terus dalam proses. Artinya, 'proses menjadi Indonesia' dalam konteks sosio-kultural masih terus berlangsung dan sulit diprediksikan kapan proses itu akan berakhir, atau mungkin akan merupakan sebuah proses tanpa akhir. Ben Anderson memformulasikan proses formasi komunitas dan bangsa Indonesia itu dengan konsep yang menarik, yaitu *imagined community* dan bahkan *imagined nation*.¹¹ Ini berarti bahwa apa yang disebut sebagai komunitas dan bangsa Indonesia merupakan sebuah masyarakat dan bangsa yang dibayangkan atau dicita-citakan yang dalam hal ini berbeda dengan komunitas dan bangsa secara realitas empirik. Tentu sebuah cita-cita memerlukan proses untuk mencapainya. Pencapaian sebuah cita-cita dan tujuan akan memberikan dua kemungkinan: berhasil atau gagal. Jika cita-cita itu berhasil maka ada sinkronisasi antara negara Republik Indonesia (RI) sebagai wadah dan bangsa sebagai isi. Sebaliknya, jika proses itu mengalami kegagalan maka proses pembentukan komunitas dan bangsa Indonesia itu tidak seiring dengan proses pembentukan negara RI yang pada gilirannya akan menyebabkan runtuhnya negara RI atau setidaknya apa yang disebut sebagai negara RI tidak sama dengan seperti ketika pertama kali berdiri tahun 1945, misalnya jika Papua, Aceh, Kalimantan, atau wilayah lainnya memisahkan diri NKRI.

Proses menjadi komunitas dan bangsa Indonesia (*process to become Indonesian community and nation*) terkait erat dengan tumbuhnya rasa keindonesiaan atau rasa menjadi bagian yang inheren dari bangsa Indonesia dan bahkan ini juga terkait erat dengan rasa memiliki (*sense of belonging*) di setiap anggota komunitas bangsa Indonesia. Rasa memiliki (Jawa: *handarbeni*) terkait dengan perasaan mencintai (Jawa: *hanresnani*) dan kerelaan untuk memepertahankannya (Jawa: *hangrungkebi*) dari segala macam tantangan yang dipandang destruktif yang akan menghancurkannya. Munculnya gerakan

⁹Singgih Tri Sulistiyono, "Sejarah Maritim Nusantara: Perkembangan dan Prospeknya", Makalah dipresentasikan pada *Seminar Arkeologi Maritim* yang diselenggarakan oleh Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lambungmangkurat (Jakarta: 15 Januari 2008).

¹⁰Benedict R. O'G Anderson, *Imagined community: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism* (London: Verso, 1983), hlm. 19.

¹¹*Ibid.*, hlm. 224.

untuk memisahkan diri dari negara RI, apapun alasannya, barangkali merupakan sebuah refleksi bagaimana *'sense of Indonesianess'* masih di dalam persoalan yang serius.

Apa yang selama ini menjadi persoalan adalah bahwa fenomena resistensi daerah dan gerakan separatisme yang terjadi di berbagai daerah seringkali hanya dilihat dari perspektif 'pusat' yang dalam hal ini adalah pemerintah RI di Jakarta. Setiap bentuk resistensi dan separatisme dipandang sebagai manifestasi sikap tidak loyal dan pengingkaran terhadap 'konsensus luhur' dari para *founding fathers* yang telah merintis berdirinya negara RI. Logika kekuasaan pemerintah pusat seringkali didasari atas premis bahwa represi atau pemadaman terhadap setiap resistensi dan separatisme daerah merupakan sebuah misi untuk menegakkan 'konsensus luhur', menegakkan negara RI tersebut. Jadi setiap tindakan represif pemerintah pusat mendapatkan justifikasi dari premis berpikir seperti itu. Dalam melakukan represi, hampir tidak pernah terekspose bahwa pemerintah pusat melakukan mawas diri untuk menjawab pertanyaan mengapa resistensi dan gerakan separatisme itu terjadi.

Adalah sangat menarik untuk melihat pertentangan perspektif lokal dan nasional ataupun antara daerah dan pusat dalam kaitannya dengan persoalan bagaimana negara RI itu dipertahankan. Pemerintah pusat tampaknya selalu menganggap bahwa proses-proses konsensus yang bermuara pada proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945 merupakan sebuah konsensus final yang merupakan harga mati yang harus dipertahankan. Selama periode 2010 hingga 2013 MPR (Majelis Permusyawaratan Rakyat) sangat gencar untuk menyosialisasikan apa yang disebut sebagai empat pilar bernegara yaitu Pancasila, UUD 1945, Bhinneka Tunggal Ika, dan NKRI. Bahkan ketua MPR RI, Taufik Keimas, menginginkan pembentukan lembaga atau badan khusus untuk memasyarakatkan empat pilar kenegaraan tersebut.¹² Wacana NKRI, Pancasila, dan UUD 1945 sebagai konsensus final sebetulnya sudah dikumandangkan para calon presiden pada Pemilihan Umum Presiden tahun 2009. Ketiga calon presiden pada waktu itu, yaitu Megawati Sukarnoputri, Susilo Bambang Yudhoyono, dan Jusuf Kalla mengungkapkan dalam debat calon presiden itu bahwa NKRI merupakan konsensus final dan harga mati.¹³ Beberapa hari setelah peringatan pidato hari lahir Pancasila, kembali mantan presiden Megawati menyatakan bahwa empat pilar berbangsa, yaitu Pancasila, UUD 1945, Bhinneka Tunggal Ika, dan NKRI, harus segera direvitalisasi kembali. Hal itu disampaikan ketika melihat

¹²Lihat misalnya "MPR : Perlu Badan Khusus Pemasyarakatan Empat Pilar", dalam: <http://www.antaraneews.com/berita/255378/mpr--perlu-badan-khusus-pemasyarakatan-empat-pilar> (Dikunjungi tanggal 12 Oktober 2015).

¹³NKRI Harga Mati', dalam: <http://mediacenter.kpu.go.id/berita/758-nkri-harga-mati.html> (Dikunjungi tanggal 13 November 2015).

kelambanan pemerintah dalam menangani kasus NII (Negara Islam Indonesia) pada waktu itu.¹⁴

Wacana bahwa NKRI sebagai konsensus final dan harga mati tersebut diyakini antara lain karena didorong oleh perasaan memiliki nasib yang sama pada zaman kolonial sebagai masyarakat yang terjajah yang menginginkan sebuah negara yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur sebagaimana yang tertuang dalam konstitusi 1945. Dibayangkan pada waktu itu bahwa negara yang akan dibangun itu adalah negara yang mampu dan mau melindungi segenap bangsa, seluruh tumpah darah, menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran umum, serta mencerdaskan kehidupan bangsa. Itu sudah menjadi semacam kontrak sosial.¹⁵ Seringkali tindakan represif pemerintah hanya didasarkan atas sebagian saja dari semangat itu, yaitu mempertahankan sampai titik darah penghabisan terhadap konsensus tahun 1945 itu, tanpa kesediaan untuk melihat apakah fungsi negara yang dicita-citakan itu sudah berjalan sesuai dengan konsensus dan harapan itu. Padahal dari perspektif daerah-daerah, justru fungsi dan manfaat negara RI itu sendiri yang lebih penting, bukan kesepakatannya itu sendiri. Barangkali sering timbul pertanyaan apa untungnya ikut Indonesia jika harus dieksploitasi dan melarat. Bukankah tidak lebih baik untuk berdiri sendiri atau ikut bergabung negara lain yang lebih makmur dan adil?¹⁶ Dengan demikian mungkin sudah waktunya bagi pemerintah pusat melakukan pendekatan kesejahteraan dan kemakmuran serta keadilan daripada pendekatan represif baik secara politik maupun militer. Kesadaran semacam ini yang perlu dibangun melalui narasi historis mengenai keindonesiaan. Kesadaran semacam ini sebetulnya juga merupakan bagian dari apa yang disebut konsensus dan cita-cita luhur pada tahun 1945 itu.

Tampak ada perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat yang tidak semua tertangkap oleh para elite pemerintahan bahwa rasa 'keindonesiaan' dan nasionalisme tidak dapat lagi semata-mata dibangkitkan melalui romantisme sejarah, misalnya: dengan menyatakan bahwa 'kita merupakan sebuah bangsa yang memiliki nasib yang sama sebagai bangsa terjajah' sebagaimana yang dulu sering didengung-dengungkan

¹⁴Mega: Revitalisasi Empat Pilar Berbangsa", dalam: http://m.mediaindonesia.com/index.php/read/2011/05/09/224642/284/1/Mega_Revitalisasi_Empat_Pilar_Berbangsa Dikunjungi tanggal 12 Oktober 2014).

¹⁵Lihat misalnya William Chang, 'kontrak sosial telah Berlalu?', dalam: http://www.unisosdem.org/ekopol_detail.php?aid=8852&coid=3&caid=31 (Dikunjungi 16 Oktober 2015).

¹⁶Hal ini terlihat bahwa hampir setiap gerakan separatisme selalu memiliki dalih karena daerah yang bersangkutan merasa telah diabaikan dan dimiskinkan oleh pemerintah pusat.

oleh tokoh-tokoh nasionalis seperti Sukarno.¹⁷ Memang fenomena penjajahan itu pada umumnya dialami bersama oleh elemen bangsa Indonesia, meskipun tentu saja tidak semua kelompok sosial di kepulauan Indonesia pada waktu itu merasa dijajah. Pemerintah kolonial sendiri sengaja menciptakan sistem hukum yang 'pilih kasih' yang didasarkan atas garis rasial dan status. Dengan cara begitu, mereka mencoba untuk menciptakan masyarakat kolonial dengan semangat *apartheid*. Dalam Pasal 109 Peraturan Pemerintah (Regeering Reglement) tahun 1854 misalnya, ditetapkan adanya pembedaan golongan masyarakat: golongan Eropa dan orang-orang yang dipersamakan dengan Eropa di satu pihak, dan Pribumi di pihak lain. Pada awalnya, kategori Pribumi juga mencakup orang-orang pendatang dari Asia seperti orang Cina, India, Arab, dan sebagainya. Namun kemudian mereka dipisahkan menjadi kelompok sendiri dengan sebutan golongan Timur Asing yang menduduki kelas ke dua setelah golongan Eropa. Jadi kriteria etnik dan ras dijadikan dasar dari struktur hukum masyarakat kolonial.¹⁸ Dengan demikian pada waktu itu masyarakat Indonesia memang sedang menghadapi ketidakadilan struktural yang sengaja diciptakan oleh penguasa kolonial yang menempatkan rakyat pribumi pada posisi yang paling hina dalam struktur masyarakat kolonial. Secara kultural, kebijakan semacam ini telah menjadikan rakyat pribumi mengidap *minderwardigheidscomplex*, semacam sindrom rendah diri yang kronis. Mereka yang memiliki keturunan dan status yang diuntungkan oleh sistem kolonialisme tentu saja tidak merasa terjajah dan bahkan ikut merasa menjadi penjajah. Kolonialisme telah menciptakan basis masyarakat yang penuh antagonistik.

Dalam hal ini perlu dicatat bahwa perasaan senasib sebagai bangsa yang pernah dijajah itu bisa bersifat kontekstual. Barangkali dulu pada zamannya terutama pada generasi sebelum perang dunia, perasaan keindonesiaan dapat ditumbuhkan hanya dengan romantisme sejarah semacam itu, namun pada saat ini ketika zaman telah berubah, generasi telah berganti, maka romantisme sejarah itu tidak dapat lagi sepenuhnya digunakan untuk melanggengkan rasa keindonesiaan. Banyak aspek praksis yang justru menjadi pertimbangan penting, yaitu bagaimana negara RI yang pernah diperlakukan sebagai hasil konsensus luhur yang dibela bersama itu mampu memberikan kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negaranya. Keinginan itu merupakan hal yang sangat wajar. Sebagai bangsa yang pernah merasakan pahit dan getir penjajahan yang cukup lama mereka membayangkan bahwa negara Indonesia yang

¹⁷ Menurut Anderson bahwa Presiden Sukarno secara sungguh-sungguh selalu menyatakan bahwa 350 tahun kolonialisme telah melahirkan Indonesia. Anderson, *Imagined community*, hlm. 224.

¹⁸Lihat V.J.H. Houben, 'Java in the 19th Century: Consolidation of A Territorial State', dalam: Howard Dick, *The Emergence of A National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000* (Leiden: KITLV Press, 2002), hlm. 61.

menggantikan negara kolonial itu mampu memberikan kemakmuran secara ekonomi, kemerdekaan secara politik, dan *dignity* serta kebanggaan secara kultural sebagaimana yang pernah dengung-dengungkan oleh Bung Karno. Harapan-harapan sosialistik mengenai tujuan negara baru yang hendak didirikan sangat mewarnai ide para *founding fathers* ketika mereka menyiapkan berdirinya Republik Indonesia.¹⁹

Problematika aktual lain yang selama dekade terakhir ini semakin menggejala adalah berkembangnya sentimen kedaerahan, isu tentang putra daerah, etnisitas, konflik sektarian dan agama, yang semuanya itu tampaknya juga merupakan antesenden bagi proses formasi keindonesiaan. Selama periode reformasi ini mungkin tidak terhitung jumlah kasus konflik mulai dari konflik antar kelompok sosial dan etnik serta agama hingga gejala pembersihan etnik.²⁰ Sudah barang tentu secara deduktif orang bisa berdalih bahwa fenomena sosial seperti itu tidak akan terjadi jika keadilan, kesejahteraan, dan kemakmuran dapat dirasakan oleh masyarakat dan rasa keindonesiaan dimiliki oleh segenap elemen masyarakat Indonesia.

Dengan demikian dapat digawisbawahi beberapa persoalan aktual yang krusial yang dihadapi oleh masyarakat Indonesia, antara lain bahwa berdirinya negara RI pada tahun 1945 sebagai suatu kesatuan politik yang formal belum sepenuhnya diikuti oleh proses formasi menjadi komunitas dan bangsa Indonesia sehingga rasa keindonesiaan pun masih menjadi persoalan. Berbagai kejadian yang berupa konflik antaretnik, resistensi dan gerakan separatisme menunjukkan bahwa rasa keindonesiaan (andai sudah ada) pada situasi tertentu dan/atau untuk kepentingan tertentu masih dikorbankan demi kepentingan etnik, lokalitas, primordialisme, dan berbagai jenis kepentingan yang lain. Selain itu dalam sepanjang sejarah Indonesia, pendekatan yang dilakukan oleh pemerintah pusat untuk mengatasi persoalan disintegrasi sosial-budaya dan nasional lebih menekankan pada pendekatan keamanan dan politik. Pendekatan keamanan dan represi justru akan menyebabkan disintegrasi bangsa secara politik dan 'disindonesianisasi' secara sosial budaya. Dalam hal ini sudah waktunya bagi pemerintah sekarang untuk lebih menekankan pendekatan kesejahteraan dan keadilan dalam menyelesaikan konflik dan ancaman disintegrasi dan gejala 'disindonesianisasi'.

Demikian juga penekanan secara politik dan militer serta indoktrinasi dalam menginternalisasikan perasaan keindonesiaan perlu diganti dengan pendekatan sosial

¹⁹Singgih Tri Sulistiyono, "Oaring between Two Reefs: Globalization and the Dilema of the Reformation of Higher Education in Indonesia", makalah dipresentasikan pada *the International Symposium on the Cultural Changes in Asia at Toyo University* (Tokyo: 10 November 2007).

²⁰Lihat misalnya R.E. Elson, *The Idea of Indonesia: Sejarah Pemikiran dan Gagasan* (terjemahan Zia Ansor) (Jakarta: Serambi, 2009), hlm. 433-434.

budaya. Dalam hal ini semestinya pembelajaran sejarah kebangsaan di sekolah dan di berbagai lembaga pendidikan formal lainnya sangat penting. Persoalannya adalah materi pembelajaran sejarah yang seperti apa yang secara efektif mampu menumbuhkembangkan perasaan keindonesiaan, karena selama ini siswa-siswa di sekolah sudah mendapatkan pelajaran sejarah. Secara garis besar materi pembelajaran sejarah untuk mengembangkan rasa keindonesiaan adalah materi yang menggambarkan *'a process to become Indonesia'*, sebuah proses yang panjang yang merupakan suatu *inevitably historical process* yang 'mengharuskan' berbagai kelompok sosial dan etnik menjadi bangsa Indonesia, bukan bangsa lain.

Dengan demikian *'process to become Indonesia'* bukanlah baru dimulai sejak zaman pergerakan nasional, apalagi dimulai sejak proklamasi 17 Agustus 1945. Narasi dan eksplanasi tentang *'process to become Indonesia'* perlu dimulai sejak zaman kuno hingga periode kekinian. Dekolonisasi 17 Agustus 1945 hanyalah merupakan salah satu tonggak terpenting saja dalam *'process to become Indonesia'* itu, yaitu berdirinya negara RI. Peristiwa itu hanyalah merupakan satu titik saja dari sebuah *evolutionary process* dari sebuah proses yang namanya *'a process to become Indonesian'* (sebagai komunitas dan bangsa). Tidak dapat dipungkiri memang kolonialisme sangat mewarnai *'process to become Indonesia'* itu terutama ketika para kolonialis Barat mengapling-ngapling batas-batas fisik dan politik siapa yang akan menjadi kawula Hindia Belanda (lalu menjadi warga negara Indonesia), siapa yang menjadi kawula British Malaysia (lalu menjadi warga negara Malaysia), dan sebagainya.²¹ Namun sekali lagi peristiwa proklamasi kemerdekaan itu hanyalah merupakan sebagian kecil saja dari *long-term evolutionary process of becoming Indonesia*.

Oleh karena proses formasi keindonesiaan itu tidak hanya dimulai sejak tahun 1945 dan bahkan bukan sejak abad XX, namun sudah dimulai sebelum itu maka pembangkitan semangat keindonesiaan melalui sejarah juga perlu ditampilkan melalui deskripsi dan eksplanasi sejarah yang panjang juga.

C. Kerangka Konseptual: Diaspora dan Formasi Keindonesiaan

²¹Menurut Ricklefs, Pemerintah kolonial Belanda tidak menciptakan Indonesia, mereka hanya menentukan batas-batas wilayah saja, lihat M.C. Ricklefs, *A history of Modern Indonesia since ca. 1300* (London: Macmillan, 1981), hlm. 138. David Henley mengatakan bahwa dengan menetapkan batas-batas wilayah, pemerintah Hindia Belanda telah menentukan siapa yang menjadi bangsa Indonesia dan siapa yang bukan, lihat David. Henley, *Nationalism and regionalism in a colonial context: Minahasa in the Dutch East Indies* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 5.

Tema utama yang akan dijadikan sebagai unit analisis dalam buku ini adalah gejala historis yang disebut diaspora dalam kaitannya dengan formasi keindonesiaan. Dalam hal ini konsep keindonesiaan atau *Indonesianess* mencakup cara berpikir, merasa, dan bertindak dari orang-orang yang berasal dari berbagai daerah, kelompok etnik, latar belakang sosial-budaya dan ekonomi yang berbeda-beda di Indonesia tetapi memiliki perasaan yang sama sebagai bagian dari sebuah komunitas dan bangsa Indonesia. Dalam konteks itulah sesungguhnya pengalaman sejarah sebagai *common experience* merupakan faktor yang penting dalam proses formasi keindonesiaan tersebut. Pengalaman bersama sebagai sebuah komunitas baik dalam kejayaan dan kehancuran, kemenangan dan kekalahan, perjuangan dan keberhasilan akan membangkitkan rasa bersama dalam kehidupan bersama sebagai sebuah komunitas bangsa.²²

Dalam hal ini, fenomena diaspora di kepulauan Nisantara merupakan kekuatan sejarah yang memberikan kontribusi terhadap proses formasi keindonesiaan pada masa modern ini. Hal ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Gilroy: "*modernity is inevitably a trans-cultural, international, diasporic, and hybrid formation*".²³ Di Indonesia, kajian mengenai diaspora ini belum banyak dilakukan, namun pada level internasional, sejak satu dekade yang lalu fenomena diaspora merupakan suatu topik yang cukup mendapatkan perhatian terutama dari kalangan sejarawan, sosiolog, dan pakar-pakar di bidang yang lain. Diaspora atau sering pula disebut dengan *diaspora flow* merupakan suatu proses di mana sejumlah besar orang bermigrasi dan menetap di daerah atau negeri lain. Memang pengertian konsep diaspora hampir sama dengan konsep 'migrasi'. Namun demikian konsep migrasi merupakan konsep yang lebih luas, yaitu mengacu kepada setiap perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain untuk kepentingan menetap baik sementara maupun seterusnya.

Diaspora berasal kata benda dalam bahasa Yunani '*diaspora*' yang kemudian menjadi '*dispersion*' dalam bahasa Inggris yang bermakna leksikal pencar atau penyebarluasan. Bentuk verba dari kata diaspora adalah '*diaspeiro*', yaitu menyebar ke luar negeri ataupun menyebar ke sekitar.²⁴ Pada saat ini para ilmuwan sosial menggunakan istilah 'diaspora' untuk merujuk kepada para migran yang tinggal di daerah perantauan dan melahirkan

²²Dalam studi mengenai integrasi nasional di Indonesia, Drake menyatakan bahwa salah satu komponen yang sangat penting dalam memupuk integrasi nasional adalah pengalaman sejarah yang sama karena dalam sejarah dapat ditemukan akar bersama dalam budaya, politik dan ekonomi. Lihat Christine Drake, *National Integration*, hlm. 16.

²³P. Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness* (Cambridge Massachusetts: Harvard University Press, 1993), hlm. 127.

²⁴Robert K. Arakaki, 'Theorizing on the Okinawan Diaspora', in: Ronald Y. Nakasone (ed.), *Okinawan Diaspora* (Honolulu: University of Hawa'i Press, 2002), hlm. 26.

generasi-generasi baru di perantauan yang semuanya tetap menjaga hubungan kekeluargaan dengan dan melakukan kunjungan berkala terhadap satu sama lain dan daerah asal mereka. Di dalam sejarah dunia, terdapat beberapa diapora besar dari berbagai bangsa dan ras seperti diapora orang-orang Yahudi dari Palestina karena pergolakan politik dan perang, orang Negro dari Afrika karena perbudakan, orang Irlandia, orang Armenia, orang India dan sebagainya. Dalam hal ini, diaspora juga bisa berskala kecil seperti diaspora orang Palestina di berbagai negara Arab.²⁵ Demikian juga fenomena diaspora ini sudah dilakukan oleh kelompok manusia sejak zaman kuno. Diaspora rumpun Austronesia yang merupakan salah satu nenek moyang bangsa Indonesia sudah dilakukan dari daratan Asia ke Nusantara sejak 4000 tahun sebelum masehi.²⁶

Pada zaman globalisasi ini pergerakan manusia dan barang, modal, jasa serta informasi yang menembus batas-batas keruangan telah mengurangi kesenjangan antara satu tempat dengan tempat lain dan melahirkan pembentukan dan penyebaran masyarakat diaspora. Dalam sejarah dunia wacana diaspora seringkali menimbulkan pengalaman yang tidak mengesankan, misalnya mengenai pengalaman orang yang terjebak di antara antara budaya asing, perbedaan antara realitas dan apa yang dibayangkan, pengalaman pahit untuk menyesuaikan dengan budaya masyarakat setempat setelah pindah dari satu tempat ke tempat lain yang memiliki perbedaan ras, budaya, bahasa, dan lain-lain sebagai orang buangan, budak, pengungsi, pencari suaka, pekerja migran, korban politik, pedagang, penaklukan militer, dan sebagainya. Demikian juga para pendatang seringkali menghadapi persoalan status yang inferior, hak-hak politik yang dikebiri, dan sebagainya. Persoalan itu juga muncul di Indonesia selama ini antara 'pribumi' dan 'non-pribumi', 'putra daerah' dan non-putra daerah', dan sebagainya.

Menurut Manning, istilah 'diaspora' yang berasal dari bahasa Yunani pada waktu itu sebetulnya secara eksklusif digunakan untuk menggambarkan persebaran orang-orang Yahudi ke seluruh penjuru dunia. Seperti diketahui bahwa setelah ekspansi kerajaan Babilonia, sebagian besar orang-orang Yahudi yang tinggal di Palestina diangkut dan dijadikan budak di kerajaan ini. Selanjutnya setelah Babilonia runtuh, mereka menyebar ke berbagai penjuru pantai Laut Tengah termasuk wilayah Yunani. Namun demikian dalam studi modern konsep ini pada awalnya merupakan konsep untuk mengkaji persebaran jutaan orang-orang Afrika ke seluruh penjuru dunia sebagai akibat dari perbudakan. Studi itu dimulai sejak pertengahan tahun 1960-an yang dipelopori oleh

²⁵Patrick Manning, *The African Diaspora: A History through Culture* (New York: Colombia University Press, 2003), hlm. 2.

²⁶Lihat Bernard H.M. Vlekke, *Nusantara: Sejarah Indonesia* (terjemahan Samsudin Berlian) (Jakarta: KPG, 2008), hlm. 7-12. Lihat juga misalnya Robert Cribb, *Historical Atlas of Indonesia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 2000), hlm. 30.

George Shepperson dan Joseph E. Harris. Selanjutnya berkembang berbagai kajian untuk persebaran berbagai bangsa di dunia.²⁷

Kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara sendiri tidak luput dari kajian diaspora. Meskipun pada awalnya kajian terhadap orang-orang Cina di seberang tidak menggunakan konsep diaspora namun dari sisi substansi juga mengkaji salah satu aspek diaspora yaitu kehidupan di luar daerah asal mereka, misalnya karya Victor Purcell,²⁸ Fitzgerald,²⁹ Wang Gungwu,³⁰ dan sebagainya. Di samping orang-orang Cina, berbagai penelitian mengenai diaspora juga dilakukan terhadap beberapa kelompok perantau di Asia Tenggara seperti orang Arab, India, Bangladesh, Tamil, dan sebagainya.

Sementara itu kajian diaspora sebagai fenomena historis itu sendiri belum banyak dilakukan terhadap berbagai kelompok sosial dan etnik di kepulauan Indonesia. Karya pionir yang berupa artikel mengenai diaspora orang-orang Bugis-Makassar di kepulauan Indonesia ditulis oleh Leonard Y. Andaya sebagai sebuah artikel pada tahun 1995. Ia mengatakan bahwa upaya yang dilakukan oleh orang-orang Eropa untuk mendominasi kehidupan ekonomi di kawasan Asia Tenggara selama periode modern awal menyebabkan gangguan dalam kehidupan masyarakat, terutama pada masyarakat Asia Tenggara kepulauan. Dia mengatakan bahwa salah satu contoh yang paling spektakuler dalam kasus ini adalah diaspora Bugis-Makassar dari Sulawesi Selatan. Selama sekitar dua abad mereka tersebar ke Sumbawa, Lombok, Bali, Jawa, Sumatera, Semenanjung Melayu, dan Kalimantan Barat. Orang Makassar adalah kelompok diaspora yang paling tangguh, dengan eksodus ribuan orang yang dipimpin oleh mantan para pejabat tinggi kerajaan setelah kesultanan Makassar ditundukkan VOC.³¹ Meskipun pada awalnya disambut hangat, status para pemimpin dan jumlah mereka yang besar menyebabkan masalah di daerah yang mereka datangi. Kegagalan mereka untuk dapat menetap dengan baik di perantauan menyebabkan kelompok orang Makassar ini menjadi ancaman besar bagi harapan VOC terhadap stabilitas di perairan Indonesia. Ini merupakan salah satu alasan mengapa Belanda melancarkan ekspedisi militer lagi terhadap Makassar pada tahun 1667. Sementara itu diaspora Bugis lebih berhasil. Keberhasilan mereka lebih disebabkan oleh

²⁷Manning, *The African Diaspora*, hlm. 2.

²⁸Victor Purcell, *The Chinese in Southeast Asia* (Oxford: Oxford University Press, 1951).

²⁹Charles Patrick Fitzgerald, *The Third China : the Chinese Communities in South-East Asia* (Whitcombe and Tombs, 1965).

³⁰Wang Gungwu, *The Chinese Minority in Southeast Asia* (Chopman Enterprises, 1978).

³¹Lihat L. Nagtegaal, *Riding the Dutch tiger: The Dutch East Indies Company and the northeast coast of Java 1680-1743* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm 21.

situasi historis dan keunikan orang-orang Bugis untuk melakukan pembaharuan. Mereka menjadi kelompok diaspora yang mapan di dunia Melayu dan pantai timur Sumatra.³²

Karya pionir kedua ditulis oleh Cummings mengenai diaspora orang-orang Melayu di Makassar selama abad XVI dan XVII. Ia menjelaskan bahwa aneksasi Melaka oleh Portugis pada tahun 1511 menimbulkan diaspora Melayu di seluruh kepulauan Indonesia. Orang-orang Melayu mencari tempat hidup baru dengan membawa budaya yang maju dan agama Islam. Orang-orang Melayu sering menjadi sekutu dekat yang salah satunya dengan melalui pernikahan dengan keluarga penguasa setempat. Ia memberikan gambaran dari sejarah komunitas Melayu di Makassar dan hubungannya dengan para penguasa dan pemerintahan Gowa di Makassar. Di daerah perantauan ini orang-orang Melayu juga terlibat dalam konflik antara Gowa dengan VOC meskipun antara keduanya masih tetap ada batas-batas yang jelas.³³

Perlu disebutkan di sini pula bahwa upaya untuk mengkaji fenomena diaspora di Nusantara juga dilakukan oleh Muchlis Paeni. Dalam tulisan populer yang singkat, ia mencoba untuk mengaitkan antara fenomena diaspora Bugis-Makassar dengan kebangkitan nasional. Satu hal yang sangat menarik adalah bahwa fenomena diaspora telah terbukti menjadi wahana *cross-cultural communication* di antara berbagai kelompok etnik di Nusantara. Hasil dari hubungan lintas budaya ini adalah terbentuknya sikap saling pengertian dan bahkan juga terbentuknya identitas baru rasa keindonesiaan yang sangat menonjol. Dalam hubungan ini, Paeni menemukan fenomena yang menarik bahwa dr. Wahidin Sudiro Hoesodo yang merupakan tokoh kebangkitan nasional merupakan keturunan campuran antara Makassar dan Jawa. Seperti diketahui bahwa sejak abad XVII orang-orang Makassar melakukan diaspora ke Mataram di bawah pimpinan Karaeng Galesung. Dr. Wahidin merupakan keturunan diapsora yang dididik dalam lingkungan budaya Jawa.³⁴

Banyak tokoh dari kelompok etnik pendatang yang mampu membangun kebersamaan dengan etnik setempat seperti cerita penyebar Islam dari Minangkabau yang bernama Datuk Ri Bandang yang menyebarkan Islam di kawasan Sulawesi dan Maluku. Demikian juga cerita tradisional Jawa juga mengenal Fatahillah yang berasal dari Aceh semasa kerajaan Demak. Hal itu memang dimungkinkan karena perdagangan dan

³²Leonard Y. Andaya, 'The Bugis-Makassar Diasporas', *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*; vol. 68 (1995), afl. 1, hlm. 119-138. Lihat juga Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in the World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), hlm. 159-167.

³³W. Cummings, 'The Melaka Malay Diaspora in Makassar, c. 1500-1669', *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 71 (1998), issue 1, hlm. 107-122

³⁴Lihat Muchlis Paeni, *Diaspora Bugis-Makassar dan Kebangkitan Nasional* (Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2008), hlm. 44-45.

pelayaran yang telah berkembang di kepulauan Nusantara sebelum datangnya bangsa-bangsa Barat.³⁵

Untuk selanjutnya studi historis tentang fenomena diaspora di Indonesia belum berkembang secara optimal. Padahal mengingat faktor historis dan geografis mestinya kepulauan Indonesia merupakan *'land of diaspora'* meskipun mungkin dalam skala yang tidak sebesar sebagaimana yang terjadi pada diaspora orang-orang Afrika dan orang-orang Yahudi. Demikian juga diaspora yang terjadi di kawasan kepulauan Indonesia tentu saja bukan merupakan diaspora antarnegara tetapi dapat dipandang sebagai diaspora internal di kawasan kepulauan Indonesia dan sekitarnya. Namun demikian justru fenomena historis diaspora internal itulah yang menarik untuk diteliti dalam kaitannya dengan proses tumbuhnya rasa keindonesiaan di Nusantara. Kajian seperti ini sangat menarik sejalan dengan perkembangan penggunaan konsep diaspora itu sendiri yang tidak lagi terutama terkait dengan pergolakan politik dan perang sebagaimana yang terjadi pada komunitas Yahudi ataupun perbudakan sebagaimana yang terjadi pada orang-orang Afrika, namun konsep diaspora telah berkembang sebagai konsep baru yang sangat menantang.

Sejalan dengan arus mobilitas manusia yang semakin tinggi dalam proses globalisasi menyusul perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi transportasi dan komunikasi yang semakin canggih, ilmu-ilmu sosial dan kajian budaya saat ini ditantang untuk mengembangkan cara berpikir dan asumsi untuk mengungkap bukan hanya tentang komunitas lintas-budaya atau *multi-cultural community* secara kontemporer tetapi juga tentang masa lalu mereka yang terkait dengan relasi kekuasaan, masyarakat pinggiran dan perbatasan, tentang penyebaran kebudayaan, komunikasi dan penerjemahan, pemberontakan dan revolusi, dan sebagainya. Isu-isu yang begitu beragam yang terkait dengan diaspora tentu saja memerlukan penjelasan kembali dari teori-teori ilmu sosial termasuk juga penjelasan dari kajian historis. Hal itu juga akan membuka kajian-kajian historis dengan perspektif baru mengenai isu-isu yang sebetulnya sudah sangat populer seperti gelombang migrasi, pembentukan identitas, struktur komunitas perantauan termasuk struktur mentalitas mereka, nasionalisme, kolonialisme, neo-kolonialisme, gender, tenaga kerja, dan sebagainya.³⁶

³⁵Lihat misalnya J.C. van Leur, *Indonesian trade and society: Essays in Asian social and economic history* (Dordrecht/Providence: Foris, 1983).

³⁶Genevieve Fabre & Klaus Benesch, 'Introduction, The Concept of African Diaspora (s): A Critical Reassessment', dalam: Genevieve Fabre & Klaus Benesch (eds), *African Diasporas in the New and Old World: Consciousness and Imagination* (Amsterdam-New York: Rodopi, 2006), hlm. xiii-xiv.

Penelitian ini akan berfokus pada kaitan antara fenomena diaspora yang terjadi di kepulauan Indonesia dengan tumbuhnya identitas keindonesiaan. Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa secara historis dan geografis kepulauan Indonesia dapat disebut sebagai *'land of diaspora'*, negeri tempat diaspora. Diaspora merupakan bagian yang inheren dalam sejarah Indonesia. Diaspora kelompok-kelompok sosial, etnik, dan ras sangat mewarnai perjalanan sejarah Indonesia. Beberapa di antara mereka dapat disebutkan antara lain: Aceh, Melayu, Batak, Jawa, Madura, Banjar, Bugis, Makasar, Buton, Bali, Ambon, Papua, Cina, Arab,³⁷ India, Belanda, dan sebagainya. Fenomena ini telah menjadikan Indonesia sebagai masyarakat multietnik (*multiethnic society*).³⁸ Dalam penelitian ini diaspora tidak hanya dilihat sebagai fenomena perpindahan penduduk saja (atau yang secara umum disebut dengan konsep migrasi) tetapi juga isu-isu yang terkait terutama dengan hubungan lintas budaya dengan segala kompleksitasnya seperti tentang jaringan bisnis (pelayaran dan perdagangan), relasi kekuasaan dan politik (termasuk di dalamnya kompetisi, konflik, peperangan, dan sebagainya serta gerakan nasionalisme sejak abad XX), formasi dan transformasi identitas, dan berbagai media hubungan lintas budaya seperti pendidikan, partai politik, perkawinan campuran, dan sebagainya. Mengingat begitu luas cakupan studi ini maka perlu dilakukan kajian studi kasus misalnya tentang diaspora orang Jawa, Bugis-Makassar, Madura, Batak, Bali, Papua, Banjar, Ambon, Buton, dan sejenisnya.

Kajian diaspora di kepulauan Indonesia ini barangkali akan memberikan pencerahan bagi proses formasi identitas keindonesiaan. Hal itu terkait erat dengan kenyataan historis bahwa diaspora merupakan salah satu arus utama (*mainstream*) dalam sejarah Indonesia. Dalam kaitannya dengan kedudukan kepulauan Indonesia sebagai *'land of diaspora'*, maka apa yang disebut sebagai 'orang asli' atau 'penduduk asli', yang sering menjadi akar permasalahan konflik antaretnik, ras, dan provinsialisme perlu ditinjau kembali.

Dalam konteks sejarah diaspora di Nusantara, barangkali tidak ada orang asli di Nusantara. Jika ada orang asli Nusantara, barangkali berbagai jenis manusia purba itulah

³⁷Kajian mengenai diaspora orang-orang Arab (khususnya Hadramaut) di Asia Tenggara termasuk Indonesia pernah diterbitkan oleh Abushouk dan Ibrahim. Lihat Ahmed Ibrahim Abushouk dan Hassan Ahmed Ibrahim (eds), *The Hadhrami Diaspora in Southeast Asia: Identity Maintenance or Assimilation?* (Leiden-Boston: Brill, 2009).

³⁸ Masyarakat multietnis merupakan masyarakat yang terdiri atas lebih dari satu kelompok etnis, yang berbeda dengan masyarakat yang secara etnis homogen. Pada kenyataannya memang hampir semua negara di dunia merupakan negara multietnis. Pada tahun 1993 misalnya, hanya sekitar 20 dari 180 negara berdaulat di dunia ini merupakan negara nasional dengan etnik yang homogen (etnis minoritas kurang dari 5 persen dari total penduduk). Lihat David Welsh, "Domestic politics and ethnic conflict", dalam: Michael E. Brown, *Ethnic Conflict and International Security* (Princeton: Princeton University Press, 1993), hlm. 43-60.

yang paling tua menghuni Nusantara. Bahkan berdasarkan penelitian, mereka pun juga bukan ‘penduduk asli’ Nusantara tetapi berasal dari daratan Asia ataupun Afrika. Hal yang sama juga terjadi pada berbagai suku bangsa yang ada di Nusantara yang semuanya merupakan pendatang dari daratan Asia. Barangkali persoalannya adalah siapa yang datang terlebih dahulu. Seperti diketahui bahwa diaspora Austronesia dan Papua-Melanesia datang secara bergelombang ke Nusantara. Menurut Robert Cribb, diaspora bangsa Austronesia yang mencapai jangkauan separoh lebih lingkaran bumi ini merupakan migrasi manusia yang paling spektakuler di dunia para era pra-modern.³⁹ Ada kemungkinan bahwa meskipun mereka masih memiliki hubungan serumpun, karena keterpisahan waktu yang lama dan tempat yang jauh maka tidak mustahil terjadi konflik di antara pendatang lama dan pendatang baru. Hal ini tidak hanya terjadi di kalangan keturunan Austronesia tetapi juga di kalangan Papua Melanesia di Papua. Namun demikian semua itu sebetulnya merupakan bagian dari proses sosial dalam sejarah yang menghasilkan akomodasi, akulturasi, ataupun asimilasi yang menghasilkan keseimbangan-keseimbangan baru dalam kehidupan bersama sebagai sebuah komunitas. Demikian juga diaspora internal di lingkungan kepulauan Nusantara antara satu pulau ke pulau lain, antara satu daerah ke daerah lain terjadi sepanjang sejarah Indonesia yang selalu menimbulkan dinamika dan keseimbangan serta adaptasi baru dan proses formasi dan transformasi identitas sebagai sebuah komunitas. Munculnya identitas keindonesiaan sejak awal abad XX sebetulnya juga merupakan bagian dari proses dinamika dalam konteks diaspora internal selama berada di bawah kekuasaan pemerintah kolonial Belanda. Dalam hal ini, fenomena diaspora tidak hanya menghasilkan serpihan-serpihan komunitas yang terkotak-kotak seperti mozaik, namun juga menghasilkan masyarakat hibrida yang lebih cair terhadap identitas keindonesiaan sejauh identitas keindonesiaan itu bisa dipupuk dengan baik. Jika tidak bisa dipupuk dengan baik maka yang akan terjadi adalah pembentukan kembali identitas baru yang mungkin tidak sejalan dengan arus identitas keindonesiaan yang dibayangkan.⁴⁰

Kedatangan bangsa Belanda dan bangsa-bangsa Eropa lainnya ke Nusantara dari salah satu sisi juga merupakan satu fenomena diaspora maritim. Sebetulnya orang-orang Nusantara sudah biasa mengenal dan berinteraksi sosial dengan para pendatang baru seperti orang-orang India sejak awal abad masehi, orang-orang Arab dan Persia sejak masa penyebaran Islam. Salah satu hal yang membedakan antara diaspora orang-orang Barat

³⁹Cribb, *Historical Atlas*, hlm. 30.

⁴⁰Hibriditas sebuah komunitas merupakan hasil dari percampuran budaya di mana para pendatang bertemu dengan komunitas lokal dalam konteks migrasi. Lihat Umi Manickam Khattab, “Who are the Diasporas in Malaysia? The Discourse of Ethnicity and Malay(sian) Identity”, *Sosiohumanika* 3 (2) 2010, hlm. 162.

dengan diaspora-diaspora sebelumnya adalah bahwa orang-orang Barat tidak sekedar berdagang ataupun menetap di daerah-daerah baru tetapi melakukan kolonisasi. Mereka memaksakan monopoli, merampas, menduduki, dan mengeksploitasi serta menyedot kekayaan daerah-daerah itu untuk dikirim ke *motherland* (negeri induk). Jadi mereka membawa model diaspora baru yang dilengkapi dengan alat-alat kekerasan baik dalam sistem teknologi militer maupun teknologi sosial. Model diaspora kolonisasi yang merupakan produk dari kapitalisme modern di Eropa pada waktu itu telah menciptakan segregasi yang jelas antara *the colonizer* dengan *the colonized*. Barangkali istilah 'orang Indonesia asli' mungkin merupakan turunan dari konsep yang dikembangkan oleh pemerintah kolonial Belanda yaitu konsep 'Inlanders' untuk memisahkannya secara jelas dengan 'Holanders' atau 'Europeanen' secara umum. Sementara itu untuk menciptakan situasi yang penuh dengan fragilitas di dalam masyarakat, pemerintah kolonial Belanda menciptakan konsep *Vreemde Oosterlingen* (Timur Asing) yang di dalamnya antara lain terdapat orang Cina, India, Arab, dan sebagainya. Sebetulnya sebelum Belanda datang, apa yang kemudian disebut sebagai kelompok Timur Asing ini sudah berdiaspora di Nusantara sejak ratusan bahkan ribuan tahun sebelum Belanda datang. Mereka telah membangun relasi-relasi sosial yang menghasilkan proses akomodasi dan akulturasi seperti dapat dilihat dalam dunia perdagangan, sistem politik, penyebaran agama, transformasi identitas, dan kebudayaan material seperti bangunan candi, masjid, wihara, kelenteng dan sebagainya. Para diaspora Cina misalnya, memiliki kontribusi yang signifikan dalam dalam formasi masyarakat Nusantara muslim pada waktu itu.⁴¹ Mungkin warisan ungkapan 'wong Cina' yang mengandung konotasi tertentu dan mengandung ekspresi dendam lahir dari masa kolonialisme Belanda ketika mereka ditempatkan sebagai bagian tertentu dari mesin eksploitasi kolonial.

Fragilitas sosial juga diciptakan atau mungkin diperkuat di kalangan 'inlanders' sendiri. Meskipun secara legal formal berbagai kelompok etnik di Hindia Belanda dikategorikan dalam kelompok 'inlanders' namun karena kondisi pluralitas yang ada, pemerintah kolonial berusaha memecah-belah mereka dengan menciptakan batas-batas yang tegas antara kelompok etnik yang satu dengan yang lain yang antara lain dapat dilihat dari segregasi tempat tinggal di kota-kota yang dikuasai Belanda.⁴² Pemerintah kolonial Belanda juga membuat batas-batas administratif yang berbasiskan etnisitas dan kemudian orang Belanda menyebut dengan istilah '*plaatselijke bevolking*' (penduduk setempat). Konsep inilah yang patut diduga mengalami metamorfosis menjadi istilah

⁴¹H.J. de Graaf, dkk., *Cina Muslim di Jawa Abad XV dan XVI: Antara Historisitas dan Mitos* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2004), hlm. 14-17.

⁴²Lihat Johannes Widodo, *The Boat and the City: Chinese Diapora and the Architecture of Southeast Asian Coastal City* (Singapore: Marshall Cavendish Academic, 2004).

³ 'putra daerah' yang mempertajam garis primordial dan provinsialisme pada masyarakat Indonesia saat ini. Dikotomi antara Jawa dan Luar Jawa pada masa pascakemerdekaan yang seringkali menjadi isu politik untuk melakukan resistensi dan separatisme barangkali juga merupakan warisan kolonial yang secara administratif membagi wilayah Hindia Belanda secara garis besar menjadi dua, yaitu *Java & Madoera* dan *Buiten Gewesten (Buiten Bezittingen)*.⁴³ Fragilitas itu juga dikondisikan dengan pembentukan serdadu-serdadu berdasarkan etnisitas. Resistensi di suatu daerah akan dipadamkan oleh serdadu-serdadu yang berasal dari kelompok etnik lainnya sehingga sentimen dan antipati antaretnik menjadi terkondisikan.⁴⁴

Apapun kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah kolonial, proses diaspora internal di kalangan berbagai kelompok sosial dan etnik di Hindia Belanda terus berlangsung. Dalam hal ini kota-kota yang berkembang baik sebagai pusat pemerintahan maupun sebagai pusat ekonomi dan perdagangan serta pendidikan menjadi pusat-pusat diaspora. Hal ini menjadi salah satu faktor yang memungkinkan terjadinya relasi sosial di antara berbagai kelompok ras, etnik dan status yang pada gilirannya memberikan kontribusi tertentu dalam menimbulkan perasaan saling memahami dan proses pembentukan semangat keindonesiaan. Proses itu terus berlanjut hingga masa pascakemerdekaan dan bahkan hingga saat ini dengan irama pasang-surut dari waktu ke waktu.

D. Substansi Buku

Buku ini mencakup lingkup spasial dan temporal yang cukup panjang oleh sebab itu secara garis besar akan dibagi menjadi dua bagian utama. Bagian pertama akan mengkaji tentang sejarah perkembangan diaspora dan migrasi yang terjadi di kepulauan Indonesia baik diaspora eksternal yang dilakukan oleh bangsa-bangsa lain seperti India, Cina, Arab, dan sebagainya, maupun diaspora internal yang dilakukan oleh berbagai kelompok suku bangsa di kepulauan Indonesia. Pembahasan tentang sejarah diaspora di Nusantara ini mencakup periode yang panjang sejak periode awal hingga saat ini. Masa yang panjang itu barangkali dapat dibagi menjadi beberapa periode, yaitu periode Nusantara kuna (hingga

⁴³ Pembagian ini bisa dilihat antara lain dalam sumber-sumber statistik seperti *Koloniaal Verslag*.

⁴⁴ Serdadu Belanda yang dikirim untuk bertempur dalam Perang Aceh misalnya, antara lain terdiri dari serdadu Jawa dan Ambon. Kebanyakan dari mereka merupakan anggota dari apa yang disebut sebagai satuan tentara Marsose yang sangat terlatih, dipersenjatai sangat modern, dan terkenal sangat kejam. Lihat Paul van 't Veer, *Perang Belanda di Aceh* (Penerjemah Aboebakar) (Banda Aceh: Dinas P dan K daerah Istimewa Aceh, 1977), hlm. 205-210.

abad V), periode kerajaan-kerajaan Hindu dan Budha (abad VI-XV), periode kerajaan Islam (abad XV-XVII), periode dominasi kolonial (abad XVII-XIX), periode Kebangkitan nasional (Abad XX) hingga menjelang kemerdekaan. Setelah itu buku ini juga akan memberikan refleksi mengenai masa depan Indonesia dalam kaitannya dengan persoalan diaspora dan integrasi nasional.

Pada periode awal akan digambarkan tentang serangkaian diaspora yang dilakukan oleh nenek moyang bangsa Indonesia baik Austronesia maupun Papua Melanesia. Pada intinya bahwa mereka bukanlah penduduk asli dari kepulauan Nusantara. Mereka semua adalah para pendatang. Oleh karena datang secara bergelombang dengan rentang waktu ribuan tahun maka antara satu gelombang diaspora dengan gelombang yang lain menjadi terpisah dan membentuk kelompok etnik yang berbeda-beda. Keterpisahan jarak dan waktu di antara gelombang diaspora tersebut menjadi penyebab bagi berkembangnya ratusan kelompok etnik di Nusantara. Kelompok yang datang terlebih dahulu mungkin mengklaim daerah yang mereka tempati sebagai hak mereka. Namun pada prinsipnya mereka semua adalah para pendatang, bukan orang asli Nusantara. Sudah barang tentu konflik-konflik dapat terjadi dan para pendatang baru yang biasanya membawa teknologi baru dapat mendesak kelompok yang lebih awal ke daerah pedalaman.

Memasuki abad masehi, orang-orang yang mendiami Nusantara itu tidak hanya menggantungkan diri pada perekonomian subsisten. Mereka mulai terlibat dengan perdagangan internasional antara Cina dan India yang melewati Nusantara. Kemampuan mengarungi samudera menjadi modal penting dalam aktivitas perdagangan. Namun demikian pelayaran dan perdagangan ini tidak semata-mata menjadi media membangun relasi dengan India dan Cina, tetapi juga menjadi media melakukan relasi di antara berbagai suku bangsa yang mendiami Nusantara. Jaringan pelayaran dan perdagangan ini tidak hanya melibatkan penduduk Nusantara yang tinggal di pantai, tetapi juga berbagai kelompok etnis yang ada di pedalaman khususnya yang tinggal di kawasan lembah sungai.⁴⁵ Sejalan dengan perkembangan perdagangan maritim itu, masuk pula pengaruh agama Hindu dan Budha yang ternyata tidak hanya terbatas pada masyarakat pantai tetapi juga pedalaman. Beberapa pusat politik di Nusantara kemudian memanfaatkan perkembangan ekonomi dan agama baru untuk membangun kekuatan politik yang lebih besar untuk menguasai potensi ekonomi yang sedang berkembang. Dengan demikian para migran yang terpisah-pisah secara geografis memperoleh momentum untuk melakukan kontak dan komunikasi melalui perdagangan, penyebaran agama, dan politik. Melalui

⁴⁵ Kenneth R. Hall, *Maritime trade and state development in early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 9-14.

saluran ini pula diaspora internal di Nusantara juga terjadi sehingga proses komunikasi lintas budaya dan proses kembali saling mengenal terjadi.

Pada masa penyebaran Islam, proses tersebut berjalan terus. Meskipun di banyak tempat secara umum kekuatan Hindu dan Budha digantikan oleh Islam, hubungan lintas budaya di antara kelompok etnik dan kelompok sosial di Nusantara terus berjalan melalui jaringan perdagangan, interaksi politik dengan segala bentuknya, diaspora maritim, dan sebagainya. Bahkan jangkauan diaspora maritim semakin meluas bukan hanya meliputi kawasan Nusantara bagian barat saja tetapi juga bagian timur hingga Maluku bahkan Papua.⁴⁶ Meskipun secara bergelombang silih berganti, komunitas-komunitas di Nusantara semakin banyak memiliki pengalaman sebagai suatu komunitas politik baik pada zaman Mataram, Sriwijaya, Majapahit, Demak, Aceh, Makassar, Bali dan sebagainya yang sesungguhnya pada tahap tertentu bukan hanya merupakan *ethno-state polity* tetapi sudah menembus pada batas-batas etnisitas, *supra ethno-state polity*.

Pada periode berikutnya ketika bangsa-bangsa Barat mulai berdatangan di Nusantara, proses-proses penyebaran agama, diaspora maritim, dan hubungan-hubungan politik masih terus berlangsung. Bahkan kedatangan dan monopoli VOC justru mendorong beberapa suku bangsa tertentu melakukan diaspora ke berbagai wilayah yang lebih luas sehingga proses hubungan lintas budaya di antara kelompok etnik di Nusantara semakin luas pula. Kota-kota pelabuhan dan perdagangan pada waktu itu menjadi arena komunikasi lintas budaya bagi masyarakat plural. Berbagai bentuk hubungan sosial baik yang berupa kompetisi, konflik, dan akomodasi terjadi baik secara internal di antara berbagai suku bangsa yang ada maupun secara eksternal dengan kekuatan Belanda serta berbagai kekuatan asing lainnya.

Pembentukan pemerintah kolonial Belanda memberikan pengalaman yang lebih mendalam bagi berbagai kelompok sosial dan etnik untuk bersama-sama menjadi kawula dari sebuah negara kolonial yang besar. Jika konflik sosial dan politik pada masa sebelumnya masih banyak diwarnai oleh konflik-konflik kepentingan baik antar kelompok etnik maupun antara kelompok etnik tertentu dengan Belanda, namun pada periode ini tampaknya konflik-konflik itu mulai mengerucut antara masyarakat Nusantara (yang terdiri dari berbagai kelompok etnik) dengan Belanda sebagai representasi dari pemerintah kolonial. Hal itu sejalan dengan melemahnya dan bahkan hancurnya kekuatan-kekuatan politik lokal. Pengalaman bersama sebagai masyarakat kolonial inilah yang sejak awal abad XX seringkali dijadikan sebagai bahan kampanye untuk membangkitkan semangat nasionalisme oleh tokoh-tokoh pergerakan

⁴⁶ Lihat misalnya Muridan Widjojo, *The Revolt of Prince Nuku: Cross-cultural Alliance-Making in Maluku, c 1780-1810* (Leiden-Boston: Brill, 2009).

nasional. Hal itu lepas dari kenyataan bahwa tidak semua kelompok sosial merasa terjajah karena ada kelompok-kelompok tertentu yang masih merupakan bagian dari mesin eksploitasi kolonial. Isu ini menjadi salah satu faktor perpecahan dan konflik pada periode akhir pemerintah kolonial Belanda dan pada awal revolusi kemerdekaan Indonesia.

Satu persoalan yang menarik pada periode akhir pemerintahan kolonial Belanda adalah mengapa muncul gerakan perlawanan terhadap kekuatan kolonial dan muncul semangat nasionalisme Indonesia yang begitu kuat? Di samping pengerucutan konflik antara masyarakat kolonial yang merepresentasikan kawula Hindia Belanda yang multi-etnik dengan negara kolonial sebagai representasi Belanda, juga karena perkembangan diaspora dengan segala kompleksitasnya dan jaringan yang terbangun di antara kelompok sosial dan etnik. Proses itu berjalan seiring dengan perkembangan di bidang transportasi (darat dan laut), komunikasi, perdagangan, pendidikan, formasi dan transformasi identitas, informasi (surat kabar, majalah) yang pada gilirannya juga mendorong berkembangnya diaspora. Di samping itu masuknya paham-paham baru tentang nasionalisme, sosialisme, dan Pan-Islamisme juga ikut mempertajam konflik tersebut. Barangkali fenomena inilah yang menjadi salah satu penggerak perkembangan nasionalisme Indonesia yang pada awalnya dipelopori oleh kaum intelektual dan berbagai bentuk resistensi terhadap kolonial Belanda secara massal serta semakin bersemayamnya rasa keindonesiaan.⁴⁷

Meskipun masyarakat Indonesia mengalami penderitaan fisik yang sangat berat pada masa pendudukan Jepang, namun rasa tampaknya perkembangan rasa keindonesiaan dapat tumbuh dengan baik. Sekali lagi masyarakat Indonesia memiliki pengalaman yang secara umum sama sebagai kawula dari pemerintahan pendudukan Jepang yang bersifat militeristik yang sangat kejam. Namun demikian di tengah-tengah kekejamannya, Jepang menanamkan semangat patriotisme dan nasionalisme dengan cara membangun semangat anti-Barat dengan cara harus siap berperang jika kekuatan Barat menyerang daerah mereka. Berbagai persiapan perang pun dilakukan seperti dengan mengadakan latihan-latihan perang secara massal yang sama sekali belum pernah dilakukan oleh pemerintah kolonial Belanda, mendirikan berbagai organisasi semi-militer seperti PETA (Pembela Tanah Air) serta organisasi massa dan kepemudaan yang diberi latihan disiplin militer seperti Seinendan, Keibodan, Fujinkai, dan sebagainya. Di samping itu janji-janji pemerintah pendudukan Jepang untuk memberikan kemerdekaan kepada masyarakat Indonesia telah memberikan harapan mengenai berdirinya negara Indonesia merdeka.

⁴⁷ J.D. Legge, *Intellectuals and Nationalism in Indonesia: A Study of the Following Recruited by Sutan Sjahrir in Occupied Jakarta* (Jakarta-Kuala Lumpur: Equinox, 2010), hlm. 33-38. Lihat juga W.F. Wertheim, *Indonesian Society in Transition* (The Hague/Bandung: Van Hoeve, 1959), hlm. 44-51.

Simbul-simbul dan kelengkapan juga telah dipersiapkan seperti bendera, lagu kebangsaan, bahasa, konstitusi, dan sebagainya sehingga menyemaikan rasa keindonesiaan yang luar biasa besarnya. Pada zaman pendudukan Jepang ini, mobilitas populasi juga terjadi dalam kaitannya dengan pelaksanaan kebijakan Perang Pasifik. Banyak pemuda yang dikirim ke luar daerah untuk kepentingan Romusha dan mobilisasi tentara Jepang seperti Heiho.⁴⁸ Diaspora ini juga memberikan pengalaman-pengalaman baru berkehidupan bersama yang akan menjadi basis bagi proses pembentukan komunitas Indonesia di masa-masa selanjutnya.

A. Geografis dan Ekologis

68 Kepulauan Indonesia yang terletak di antara benua Asia dan Australia, yang merupakan kawasan kepulauan (*insular regions*) yang paling besar di dunia, memiliki luas sekitar enam juta mil persegi, 2/3 di antaranya berupa laut. Jarak antara batas wilayah barat dengan timur sekitar 6.400 km, melebihi jarak antara London dengan Moskow. Jarak ini sama dengan 1/8 lingkaran bumi. Sementara itu jarak antara wilayah yang paling utara dan wilayah paling selatan sekitar 2.500 km.¹ Di dalam wilayah yang luas ini terdapat perbedaan potensi daerah yang berbeda-beda baik dari segi ekonomi maupun kebudayaan. Wilayah yang luas ini dihuni oleh bermacam-macam etnik yang terdiri dari etnik yang sangat besar seperti Jawa, etnik yang cukup besar seperti Aceh, Batak, Minangkabau, Madura, Sunda, Bali, Bugis, Toraja, Ambon, dan ratusan etnik kecil yang lainnya.²

Tidak dapat disangkal bahwa faktor-faktor geografis, ekonomis, dan historis secara bersama-sama mendorong perkembangan pelayaran dan perdagangan di kepulauan Nusantara. Secara geografis letak Indonesia yang berada di suatu iklim yang menyebabkan laut bagian dalamnya mudah dilayari, karena di kawasan ini musim dan cuaca relatif lebih tepat bisa diramalkan. Hal ini sangat berbeda dengan daerah-daerah di daratan Benua Asia, yang cuacanya selalu berubah-ubah dan sulit diperhitungkan (diduga). Pulau-pulau yang tersebar dalam deretan panjang dalam wilayah Indonesia dapat dicapai dengan perahu layar oleh para pelaut pada jaman kuno. Mereka dapat berlayar sampai ke ujung timur nusantara pada musim Angin Barat dan sampai ke ujung barat pada musim Angin Timur. Dengan menyusuri pantai-pantai dan selat-selat yang kecil mereka dapat merambah pulau-pulau di wilayah perairan Nusantara bahkan sampai ke daratan Benua Asia. Hal itu juga didukung oleh keadaan laut-laut bagian dalam yang tenang, suatu laut tengah yang dikelilingi oleh pulau-pulau dari samudera yang luas. Iklim di wilayah Indonesia dari barat sampai ke timur

¹Arthur S. Walcott, *Java and Her Neighbours: A Traveller's Note in Java, Celebes, the Moluccas and Sumatra* (New York and London: The Knickerbocker Press, 1914), 1. Lihat juga Tomy H. Purwaka, *Pelayaran Antarpulau Indonesia: Suatu Kajian tentang Hubungan antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayaran* (Jakarta: Bumi Aksara, 1993), 4. Lihat juga NV Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *KPM: Official Year Book 1837 - 1938* (Batavia: De Unie Batavia Centrum), hlm. 37.

²Lihat Christine Drake, *National Integration in Indonesia: Patterns and Policies* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1989), hlm. 6.

relatif sama dengan variasi musim dan cuaca yang tidak menonjol dan jarang dikacaukan oleh badai. Itulah sabuk zamrud katulistiwa yang sangat menarik bangsa-bangsa asing untuk datang dan menguasainya³

B. Sistem Angin dan Komunikasi Lintas Budaya

Dalam sumber-sumber sejarah kita hanya sedikit menangkap latar belakang sosial orang-orang yang mengorganisasikan aspek nautikal dari perdagangan jarak jauh di lautan. Tome Pires, seorang pengelana Portugis misalnya, hanya sedikit berbicara mengenai masalah navigasi. Namun demikian suatu fakta yang tidak bisa dibantah adalah bahwa ramainya pelabuhan dan perdagangan jelas dilakukan oleh pelaut-pelaut yang profesional. Bahkan orang-orang Portugis dan Belanda mempekerjakan orang-orang pribumi sebagai pemandu ke daerah-daerah tujuan mereka. Portugis mempekerjakan orang India, sedangkan orang Belanda mempekerjakan orang Malindi.

Pelayaran antara Timur Tengah dengan Cina lewat Indonesia merupakan perjalanan laut yang rumit. Akan tetapi dengan adanya perdagangan sejak dinasti Sung diduga telah diciptakan adanya teori navigasi untuk menyeberangi laut Cina. Sebagaimana pengetahuan teoritis para nahkoda di Lautan Hindia memperoleh kemampuan navigasi mereka secara turun-temurun, yaitu menggunakan tanda-tanda fisik yang dipadukan dengan pengalaman, misalnya tentang warna dan jenis air laut dan daratan (gunung). Gejala-gejala alam yang jelek seperti ikan-ikan yang mengintari, burung-burung, perubahan-perubahan angin, semuanya membawa pesan yang penting.

Bagian ini sedikit akan menguraikan salah satu laut di perairan Indonesia yang memiliki peranan yang besar dalam sejarah Indonesia yaitu Laut Jawa. Laut Jawa telah lama menjadi semacam 'Mediterranean Sea' bagi kepulauan Indonesia. Hal ini sesuai pula dengan yang dikatakan oleh Anstey:⁴

'The Java Sea is the connecting link between all the East Indian islands, and in it the trade routes between the West and the Far East and the Far East cross and recross. Were not North Java over-shadowed by Singapore, it would stand out as a very great entrepot for the trade between the East and the West'

³H. Blink, *Nederlandsch-Oost en West Indie: Geographisch, Ethnographisch, en Economisch Beschreven, Deel I* (Leiden: E.J. Brill, 1907), 2. Lihat juga misalnya Ahmad, *Berkeliling Hindia: Mengaroeng Laoetan Hindia Melajari Selat Soenda* (Batavia Centrum: Balai Poestaka), hlm. 3.

⁴V. Anstey, *The trade of the Indian Ocean* (London-New York-Toronto: Longman Green & Co., 1929).

Kondisi alamiah pantai-pantai di kawasan laut Jawa bervariasi. Laut di sepanjang pantai Utara Jawa pada umumnya berpasir dan berlumpur bahkan meluas masuk ke muaramuara sungai.⁵ Di pantai timur Sumatra, yaitu dari Selat Sunda yang sempit sampai Selat Karimata sebelah timur Belitung dataran pasir dan lumpur itu semakin meningkat.⁶ Di pantai Selatan Kalimantan sampai Ujung Sambas ditemukan lapisan lumpur dan pasir yang semakin ke timur semakin masuk ke dasar laut.⁷ Pulau-pulau kecil yang tersebar dalam laut Jawa adalah: di sebelah timur Madura Pulau Kangean dan Sapudi; sepanjang pantai Utara Jawa yaitu, Pulau Seribu, Karimunjawa, Bawean dan kepulauan Boom; kemudian antara Madura dengan ujung Borneo terdapat kepulauan Salembau, Arends dan Laut Kecil.⁸

Seperti telah diuraikan pada bagian sebelumnya bahwa musim angin di Nusantara, khususnya di kawasan Laut Jawa sangat menguntungkan bagi aktivitas pelayaran. Oleh karena dekat dengan garis pantai Pulau Jawa, maka arah angin musiman terutama angin timur baik angin darat maupun angin laut sampai jarak yang jauh dari pantai (kira-kira 14 mil laut) bisa berubah-ubah karena keadaan ekologi pulau tersebut. Di bagian barat Laut Jawa termasuk Kepulauan Seribu musim angin barat dan timur dalam kondisi yang normal masing-masing berlangsung selama 6 bulan. Yang pertama berlangsung antara bulan Mei sampai Oktober bergerak dari arah Tenggara dan Timur dengan kecepatan tertinggi pada bulan Agustus. Pengaruh angin ini dirasakan mulai dari pantai timur Afrika hingga di perairan Jepang dan Filipina.⁹ Yang kedua berlangsung antara bulan Desember sampai April dan arah angin bergerak dari Barat dan Barat Laut dengan kecepatan tertinggi terjadi pada bulan Januari dan Pebruari. Bulan Nopember adalah bulan pancaroba atau peralihan, arah angin bertiup dari segala arah dan berubah-ubah, tetapi yang dominan tetap Angin Barat,

⁵Alexander George 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* (Londod: Richard Holmes Laurie, 1889), hlm. 632-667.

⁶*Ibid.*, 40-57.

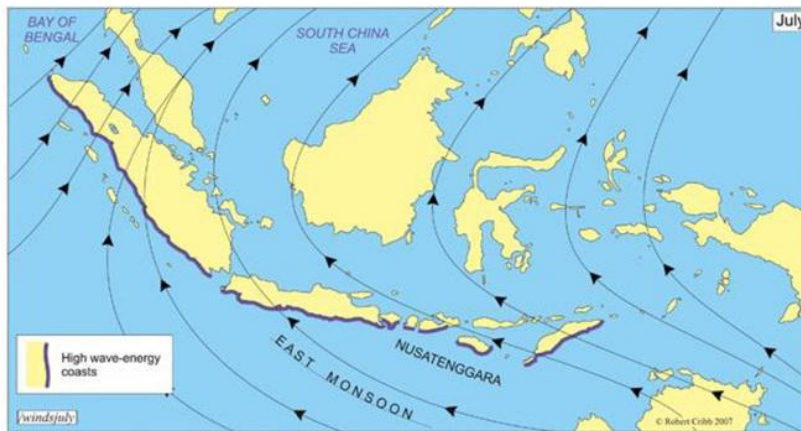
⁷*Ibid.* hlm, 703-706. Lihat Allied Geographical Section, Southwest Pacific Area, *Terrain Handbook 63: Bandjermasin (SE Borneo)*, 30 March 1945.

⁸Lihat Ministerie van Marine, *Zeemansgids voor den Oost Idischen Archipel* ('sGravenhage : Mouton & co, 1903), hlm. 308.

⁹C. Northcote Parkinson, *Trade in the Eastern Seas* (Cambridge: Cambridge University Press, 1937), hlm. 98.

kecepatan angin tertinggi adalah Angin Barat; tetapi tidak pernah mencapai angka 5, sedangkan Angin Timur lebih rendah, tetapi arahnya lebih konsisten. Musim angin Barat yang ada di Indonesia dikenal dengan musim penghujan ini semakin ke timur semakin lemah, sehingga curah hujan di kawasan Timur Indonesia juga relatif lebih rendah daripada kawasan Barat. Sebaliknya angin musim timur yang di Indonesia dikenal dengan istilah musim kemarau disamping arah angin lebih konsisten juga berlangsung relatif lebih lama daripada angin musim barat.¹⁰ Di kawasan Laut Jawa pada musim angin barat bercuaca basah dan banyak curah hujan, sedangkan pada angin musim timur cuaca kering dan berkabut.¹¹

Peta 2.1. Arah Angin pada Bulan Juli



Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

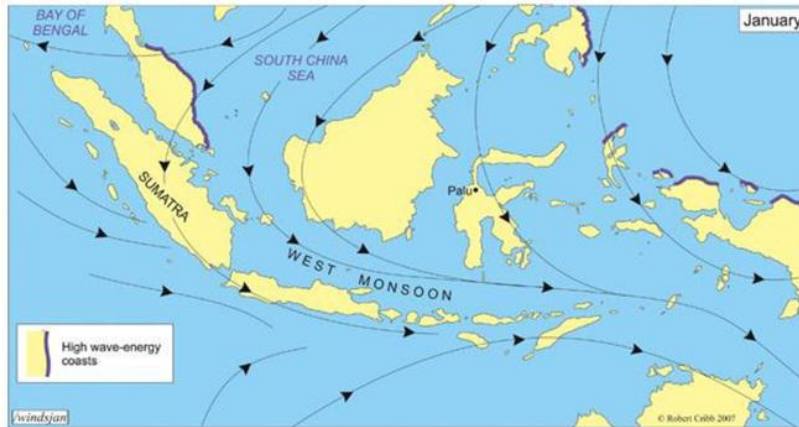
Bulan April dan Nopember adalah bulan peralihan musim atau pancaroba. Di sebagian Laut Jawa sampai kira-kira di cakrawala Batavia pancaroba itu mulai bulan April, tetapi Angin Barat masih tetap dominan, sedang pada bulan Nopember angin Barat bertiup semakin kuat dan mencapai puncak kecepatan pada bulan Januari dan Pebruari, kemudian melemah pada bulan Maret. Pengaruh angin darat dan laut bisa mencapai Pulau Noordwachter di sebelah utara Kepulauan Seribu yang kecepatan keduanya relatif sama. Dalam musim angin Timur awan sangat tipis dan langit di cakrawala tertutup kabut pada

¹⁰ Lihat C.C. Mcknight, 'The nature of early maritime trade: some points of analogy from the eastern part of the Indonesian archipelago', *World Archeology*, Vol. 5, No. 2, October 1973 (London: Routledge & Kegan Paul, 1973), hlm. 201.

¹¹ *Ibid.*, 313. Lihat juga Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie, deel II* (Leiden: Martinus Nijhoff, 1919), hlm. 810.

jam-jam menjelang pagi hari. Beberapa jam setelah matahari terbit kabut itu terangkat ke atas langit menjadi awan.

Peta 2.2. Arah Angin pada Bulan Januari



Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

Pada musim angin barat yang mulai pada bulan Desember dan mencapai kecepatan tertingginya pada bulan Januari dan Pebruari hujan deras biasanya terjadi pada malam hari. Namun demikian pada musim itu langit bisa menjadi amat cerah walau awan tidak menghilang sama sekali. Di kawasan bagian timur musim angin Timur lebih kuat dan berlangsung lebih lama sampai kurang lebih di cakrawala Mandalika pada bulan April sudah didominasi oleh Angin Timur, dan pada bulan Mei sampai Oktober Angin Timur bertiup keras yang berlangsung terus-menerus. Bulan Nopember adalah musim pancaroba dengan angin yang berubah-ubah dari segala arah, baik angin darat maupun angin laut. Pada musim pancaroba inilah pengaruh angin darat dan angin laut sangat dirasakan pengaruhnya oleh makhluk hidup termasuk manusia. Selama masa angin Timur langit pada malam hari biasanya diliputi kabut yang berlangsung sampai matahari terbit dan kemudian sesudah itu berubah menjadi cerah. Kabut itu nampak tebal pada waktu bertiup angin dari arah tenggara karena membawa banyak debu. Sedemikian tebalnya sehingga laut yang dekat dengan pantai, gunung-gunung di sepanjang Jawa bagian tengah tidak terlihat. Di samping itu langit yang cerah berbintang jarang terlihat. Pada musim Angin Barat lebih sering terjadi langit berkabut tetapi awan hujan tampak lebih tebal.¹²

¹² Lihat Ministerie van Marine, *Zeemansgids*, hlm. 314. Lihat juga Stibbe, *Encyclopaedie*, hlm. 212.

Pada bagian tengah Laut Jawa sampai kira-kira cakrawala ujung selatan, pancaroba sudah mulai pada pertengahan kedua bulan Maret, dan berlangsung sampai akhir April, angin bergerak lamban berubah-ubah dan sering berputar-putar. Dari bulan Mei sampai awal Oktober musim angin Timur dalam keadaan mapan dan angin bertiup konsisten dari arah timur dan tenggara dengan kecepatan tertinggi pada bulan Agustus. Pada bulan Oktober arah angin sudah mulai berubah-ubah sampai bulan Nopember sampai bulan pancaroba. Pada bulan Desember mulai musim Angin Barat dan angin mulai bertiup secara konstan, serta mencapai kecepatan tertingginya pada bulan Pebruari dan Januari. Pada musim Angin Barat curah hujan di Laut Jawa tidak sederas di daratannya, sebaliknya pada musim Angin Timur curah hujan di laut lebih tinggi. Pasang naik air laut di kawasan Laut Jawa pada umumnya berlangsung sehari pada bulan purnama dan tidak begitu tinggi yaitu tidak pernah mencapai lebih dari 2 meter. Di sepanjang pantai Kalimantan pasang naik air laut semakin menurun dari arah barat ke timur dan mencapai tingkat terendahnya pada muara sungai Jelahi. Di bagian barat Laut Jawa pasang naik air laut berkisar antara 2 sampai 3 kaki, tetapi semakin ke timur semakin tinggi dan bisa mencapai 6 kaki di ujung timur. Sebaliknya pasang surut di kawasan Laut Jawa tidak nampak menonjol dan sulit dideteksi.

C. Potensi Ekonomi Maritim Kepulauan Indonesia

Keadaan ekonomi penduduk di wilayah kepulauan Indonesia sangat bervariasi demikian juga produk-produk yang dihasilkannya. Kekayaan alam yang melimpah sangat mendorong minat pedagang-pedagang asing untuk datang. Sebagai contoh sejak jaman kuno Jawa adalah pengeksport utama komoditi beras. Pulau-pulau di wilayah timur Nusantara terkenal sebagai penghasil rempah-rempah, sedangkan Sumatera yang memproduksi lada ikut meramaikan perdagangan dunia antara dunia Barat dan Timur. Bahkan seandainya pada jaman itu Australia dan Irian secara ekonomis telah berkembang maka wilayah kepulauan Indonesia, sehubungan dengan letaknya, tentu telah memainkan peranan yang penting, khususnya perdagangan dan pelayaran antara Asia dan Australia. Namun demikian pada kenyataan arah pelayaran dan perdagangan pelaut-pelaut di wilayah itu bergerak menuju negeri-negeri di pantai daratan Asia, dan Jawa memainkan peranan yang penting sebagai katalisator antara

pulau-pulau di wilayah Nusantara (timur) dengan negeri-negeri daratan Asia (barat). Baru pada akhir abad XIX peranan Australia mulai tampak.¹³

Pulau Jawa yang letaknya di tengah-tengah deretan pulau-pulau bagian selatan Nusantara juga memiliki pelabuhan-pelabuhan alam yang baik dengan jalur-jalur hubungan ekonomi ke daerah-daerah pedalaman. Inilah sebabnya mengapa Jawa pada jaman kuno merupakan pulau yang pertama-tama para pelaut dan pedagang menguasai wilayah Nusantara dengan Palembang sebagai pos utamanya.¹⁴ Dalam perkembangan berikutnya yaitu pada jaman pertengahan pelayaran di Laut Jawa banyak didominasi oleh pedagang-pedagang asing dan bahkan berhasil menyebarkan agama dan kebudayaannya (Islam). Oleh karena itu sebagian pedagang dan pelaut mulai mengalihkan aktivitas ekonominya pada sektor pertanian dan sebagainya di daerah pedalaman. Sementara orang-orang Madura yang daerahnya kurang subur, dan Orang Bugis dari Sulawesi Selatan yang daerahnya menjadi pusat pelayaran dan perdagangan di wilayah itu dan sekitarnya tetap memilih Jawa sebagai tujuan perdagangan utamanya sebelum mengunjungi pulau-pulau yang lain. Demikian juga orang-orang Melayu dari pantai barat dan Timur Sumatra juga lebih memilih Jawa sebagai pusat perdagangannya karena di daerahnya sendiri banyak didominasi oleh orang-orang Cina, India, dan Arab. Dengan demikian pada jaman pertengahan di Indonesia, Jawa dengan penduduknya yang padat tetap merupakan pulau yang paling berkembang dan menjadi pusat lalu-lintas pelayaran dan perdagangan di Nusantara.¹⁵

Tercerai-berainya kepulauan Nusantara menjadi pulau-pulau yang kehilangan perkembangan ekonominya atas penduduk pribumi di kebanyakan daerah, terutama sebagai akibat tidak berkembangnya daerah-daerah pedalaman menjadi pusat-pusat atau kota-kota

¹³ H. Blink, 'De Pacific in haar economisch-geographische opkomst en tegenwoordige beteekenis', in *Tijdschrift voor Economische Geographie*, Jrg. 13, No. IX en X (15 September -15 Oktober 1922), hlm. 325 - 330. Lihat juga P.W. Klein, *Indonesia sebagai Titik Putar dalam Perdagangan Dunia* (ABN - AMRO Bank).

¹⁴ D.H. Burger, *Sociologisch-Economisch Geschiedenis van Indoesie* (Wageningen: Bommelt, 1975), 65. Lihat juga Kenneth R Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), 20-25. Lihat juga A.B. Iapian, 'The Maritime Network in the Indonesian Archipelago in the Fourteenth Century', dalam SEAMEO Project in Archeology and Fine Art SPAFA, *Final Report: Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and Trade Network in Southeast Asia* (Cisarua, Jawa Barat, Indonesia, 20-27 November 1984), hlm. 71-80.

¹⁵ Lihat misalnya Gerrit J. Knaap, *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java around 1775* (Leiden: Verhandelingen Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde No. 172, 1996), 9-18. Lihat juga Donald Macintyre, *Sea Power in the Pacific: A History from the Sixteenth Century to the Present Day* (London: Arthur Baker Limited, 1972), hlm. 35-48.

perdagangan dengan jaringan transportasi yang memadai. Hanya di sebagian daerah di pedalaman Jawa hal itu terjadi dan itu sejauh sebagai pemenuhan tuntutan tukar-menukar barang. Oleh karena itu dalam perkembangan selanjutnya pedagang-pedagang asinglah (India, Cina, Arab, Persia) yang masuk menerobos ke pedalaman dan di mana mereka berada melalui perdagangan selalu mengeksploitasi penduduk pribumi. Dari mereka inilah, terutama dari orang-orang Arab, bangsa Eropa mengenal produk-produk atau komoditas perdagangan dari kepulauan Nusantara. Yang pertama adalah bangsa Portugis, yang dengan semangat ekspansi dan interpreneurshipnya berhasil merintis hubungan dagang antara Eropa dan Nusantara. Kemudian disusul oleh orang-orang Belanda pada tahun 1598. Lebih-lebih setelah berdirinya VOC pada tahun 1602 dengan sistem monopolinya, perdagangan di sebagian besar pulau-pulau di Indonesia dapat dikuasai.¹⁶ Pada jaman VOC itu Jawa menjadi pusat perdagangan orang-orang Eropa dengan mendirikan benteng-benteng sebagai tempat tinggal mereka. Melalui Tanjung Harapan kemudian ke Selat Sunda di Jawa Barat mereka dengan mudah memasuki wilayah perairan di seluruh Nusantara. Sumatera pada awalnya kurang diperhatikan oleh orang-orang Eropa karena pantai-pantainya masih sulit didekati, penduduknya jarang, dan hubungan dengan daerah pedalaman belum memungkinkan. Lebih-lebih Kalimantan (Borneo pada jaman Kolonial), walaupun pantainya sangat luas tetapi sulit dirambah karena sebagian besar terdiri dari rawa-rawa, penduduknya juga jarang sehingga tidak menjanjikan keuntungan untuk dijadikan sebagai pusat perdagangan. Di pulau-pulau yang lain sebetulnya juga terdapat pusat-pusat perdagangan yang strategis dan mempunyai hubungan dengan Pulau Jawa, namun pulau-pulau itu biasanya berpenduduk jarang dan daerah-daerah pedalamannya kurang mempunyai potensi ekonomi. Pada waktu itu Kumpeni Belanda belum banyak menaruh perhatian terhadap Makasar yang sebetulnya juga mempunyai hubungan dagang dengan Jawa dan letak geografisnya juga strategis.¹⁷ Pada jaman VOC (1602-1799) itulah sifat atau karakter perdagangan di Indonesia berubah secara mendasar. Apabila pada jaman sebelumnya masih terdapat kebebasan dalam berdagang di mana semua pelabuhan yang ada di Nusantara secara bebas bisa dimasuki kapal-kapal dagang dari negeri dan bangsa manapun juga, pada jaman VOC para raja atau penguasa daerah melalui kontrak-kontrak

¹⁶ Blink, *De Pacific*, hlm. 4.

¹⁷ H.J. de Graaf, *Geschiedenis van Indonesie* (Bandung/'s Gravenhage: W. van Hoevel), hlm. 174.

dengan Kompeni wajib menyerahkan barang-barang dagangan yang dihasilkan di daerah masing-masing kepada Kompeni.

Di Maluku monopoli Kompeni itu berjalan paling ketat, sedangkan di Sumatera dan Kalimantan serta Sulawesi hanya terjadi di beberapa daerah pantai. Akan tetapi di Jawa monopoli itu paling menguntungkan, karena sejak awalnya Kompeni di Jawa juga melakukan kegiatan politik yang ekspansif. Bukan hanya menjalankan monopoli di pelabuhan-pelabuhan sepanjang pantai utara Jawa, tetapi secara berangsur-angsur menganeksasi seluruh daerah di sepanjang pantai utara pulau itu. Batavia diambil-alih Kompeni pada tahun 1618. Kemudian Banten yang pernah membantu Kompeni merebut Jayakarta (sebelum diubah namanya menjadi Batavia oleh Belanda) dari Pangeran Jayakarta pada tahun 1628. Demikian juga daerah taklukannya Lampung pada tahun 1633. Daerah-daerah di sepanjang pantai utara Jawa Tengah dan Jawa Timur yang pada masa pemerintahan Raja Mataram Sultan Agung (1613-1645) masih merupakan wilayah pasisiran Mataram, pada masa pemerintahan raja-raja penggantinya juga dianeksasi Kompeni.

Pertama-tama terjadi pada masa pemerintahan Sultan Amangkurat II (1677 - 1703), yang menyerahkan daerah antara Citarum sampai Cipamanukan dan penyerahan secara sewa pelabuhan muara Semarang dan Jepara kepada Kompeni karena jasanya yang telah membantu menumpas pemberontakan Trunajaya. Dalam hal ini politik intervensi Kompeni dalam urusan intern di kraton Mataram, khususnya dalam konflik-konflik antar bangsawan, merupakan cara yang ampuh untuk menguasai Mataram. Pada tahun 1705, karena berjasa membantu menyelesaikan pertikaian antara Amangkurat III melawan Paku Buwana I (yang didukung Kompeni), maka daerah Losari, Donan, Cirebon, Semarang dan Madura Timur diambil alih Kompeni sebagai imbalannya. Sisa-sisa daerah pasisiran Mataram lainnya akhirnya juga berhasil dikuasai Kompeni pada masa pemerintahan Paku Buwana II. Hal itu terjadi sehubungan dengan jasa yang besar Kompeni pada masa pemerintahan Paku Buwana II dalam menumpas pemberontakan Cina (1740-1743). Melalui perjanjian tanggal 1 Nopember 1743 dan perjanjian 18 Mei 1746, maka daerah-daerah Pasisiran Mataram yang masih tersisa diserahkan kepada Kompeni. Daerah-daerah itu adalah Brebes, Tegal, Pemalang, Batang, Kendal, Pekalongan, Demak, Kudus, Tuban, Sedayu, Sidoarjo, Bangil, Pasuruhan, Malang dan Madura.

Pada masa Tanam Paksa, pelabuhan-pelabuhan utama di Jawa, yaitu Batavia, Surabaya, Semarang, demikian juga Cirebon dan Cilacap, digunakan sebagai pelabuhan-pelabuhan ekspor bagi produk-produk tanaman gubermen (untuk Tanam Paksa) yang laku di

pasaran Eropa. Pada masa itu pula pemerintah kolonial giat membangun sarana infrastruktur jaringan transportasi antara kota-kota pelabuhan dengan daerah-daerah pedalaman yang menghasilkan produk-produk ekspor. Namun demikian dalam rangka memperluas tanaman gubermen dan didorong oleh kekhawatiran terhadap saingan-saingan bangsa barat yang mulai menaruh perhatian terhadap kawasan Asia Tenggara, pemerintah kolonial Belanda mulai melaksanakan politik pasifikasi (penaklukan-penaklukan) di luar Jawa dengan mengirim ekspedisi-ekspedisi militer. Setelah melibatkan diri dalam perang Banjarmasin (1859 - 1862) melawan Pangeran Antasari, Belanda akhirnya berhasil menguasai Kalimantan bagian selatan dan Timur. Untuk daerah Bali, Belanda mengirim tiga kali ekspedisi militer yang besar sehingga akhirnya daerah ini juga jatuh ke tangan Belanda. Namun demikian ekspedisi militer ke Bali lebih didorong oleh kekhawatiran atas Inggris yang mulai mendekati Bali dari Australia melalui jalur diplomasi. Di samping itu selat Bali merupakan jalur pelayaran yang ramai antara Singapura dan Australia. Sumatera Selatan (termasuk Palembang) dan Sumatera Timur berhasil dikuasai Belanda melalui traktat Sluk pada tahun 1858, sementara Inggris yang sebelumnya bebas berdagang (secara gelap) di hampir seluruh Sumatra, menarik dirinya ke Singapura.

Demikian juga Deli yang membawa Belanda terjerumus dalam perang yang berkepanjangan menghadapi perlawanan rakyat Aceh yang menentang Belanda. Sesudah dihapuskannya kultur stelsel pada tahun 1870 maka di Hindia Belanda mulai dengan jaman baru yaitu politik kolonial liberal yang ditandai dengan dikeluarkannya Undang-undang Agraria pada tahun itu juga. Pada masa ini perusahaan-perusahaan perkebunan dan pertambangan swasta sangat memainkan peranan yang penting dalam perekonomian kolonial. Di Jawa, perkebunan gula mempunyai andil terbesar atas produk-produk ekspor kolonial, sedangkan di Sumatera khususnya Palembang terkenal dengan ekspor katunnya dan Deli menghasilkan tembakau. Kondisi fisik pelabuhan-pelabuhan khususnya di Jawa dikembangkan sedemikian rupa sehingga banyak menarik minat pengusaha-pengusaha swasta Belanda dan Eropa lainnya untuk menanamkan modal dengan membuka kantor-kantor dagang dan perusahaan-perusahaan pelayaran.

Pada masa depresi tahun 1930-an, daerah-daerah yang kaya ini pula yang harus menanggung akibatnya. Sektor perkebunan mendapat pukulan yang paling berat pada masa bencana depresi ini karena harga komoditi perkebunan untuk pasaran ekspor menurun

dengan drastis.¹⁸ Mereka mengalami defisit yang luar biasa sehingga harus mengurangi tenaga buruh. Sudah barang tentu pengurangan tenaga buruh ini menyebabkan pengangguran di kalangan penduduk pribumi yang merupakan mayoritas tenaga buruh di perkebunan-perkebunan. Jumlah pengangguran yang membengkak yang merupakan beban sosial tersendiri yang sangat memperparah keadaan perekonomian yang sudah parah.

Pengurangan tenaga buruh di perkebunan-perkebunan di Sumatra menyebabkan terjadinya arus balik eksodus para kuli dari Sumatra ke Jawa. Sudah barang tentu hal ini semakin membebani ekonomi pulau Jawa.¹⁹ Namun demikian bencana ekonomi ini terutama dialami oleh sektor perkebunan yang memiliki orientasi pada ekspor. Pada masa lima tahun pertama depresi (1935), nilai ekspor Indonesia yang didominasi oleh komoditas perkebunan merosot sekitar 60%.²⁰ Meskipun menjelang saat berakhirnya pemerintah kolonial Belanda di Indonesia nilai ekspor mulai menemukan kembali momentumnya, namun angka itu pun tidak mampu mencapai nilai 50% dari angka tahun 1925.²¹

Setelah mendapatkan hantaman selama depresi tahun 1930-an, kemudian disusul dengan pukulan pada masa revolusi (1945-1949) dan instabilitas politik selama tahun 1950-an dan 1960-an, struktur spasial perkembangan ekonomi di Indonesia masih menunjukkan pola lama, kurang mengalami perkembangan struktural yang berarti. Dalam tulisannya mengenai mengenai integrasi ekonomi di Indonesia, Howard Dick berbicara mengenai distribusi spasial perkembangan ekonomi Indonesia berdasarkan GNP dari masing-masing

¹⁸ Tentang Depresi tahun 1930-an dan dampak-dampaknya bagi Indonesia lihat misalnya Ge Prince, 'Dutch economic policy in Indonesia, 1870-1940', dalam Angus Madisson & Ge Prince, *Economic growth in Indonesia, 1820-1940* (Dordrecht-Holland: Foris Publications, 1989), hlm. 214. Lihat Division of Commerce of the Department of Agriculture, Industry and Commerce Buitenzorg (Java), *Report on commerce in Netherland India for the year 1930* (Batavia: Government Printing Service), 1. Bart van Ark, 'The volume and price of Indonesian exports, 1823 to 1940: The long-term trend and its measurement', dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. 24, No. 3, Desember 1988, hlm. 96. Lihat juga Sumitro Djojohadikusumo, *Persoalan Ekonomi di Indonesia* (Jakarta: Indira, 1953), 15. Lihat juga Th. J. Odenkirchen, 'The influence of the depression on the importation of certain groups of articles into the Netherlands Indies', dalam *Economic Bulletin of Netherlands India*, No. 1, December, 1934, hlm. 318-320.

¹⁹Howard W. Dick, 'Interislands trade, economic integration and the emergence of the national economy', dalam Anne Booth, Anna Widemann, W.J.O'Malley, *Indonesian economic history in the Dutch colonial era* (New Haven: Yale University, 1990), hlm. 312.

²⁰Tentang data statistik yang lebih lengkap lihat Korthal Altes, *Changing Economy in Indonesia, Vol. 12a; General trade statistics 1822-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1991), hlm. 53-75. Lihat juga J. Th. Lindblad, 'The contribution of foreign trade to colonial state formation in Indonesia, 1900-1930', dalam Robert Cribb (ed), *The late colonial state in Indonesia, 1880-1942* (Leiden: KITLV Press, 1994), hlm. 95, 104.

²¹ Korthals Altes, *Changing Economy*, hlm. 53-75.

propinsi berdasarkan sumber statistik tahun 1990. Berdasarkan data ini Dick menunjukkan andil tiap-tiap propinsi, pulau, dan kelompok pulau dalam aktivitas ekonomi secara nasional. Jawa dan Bali memiliki andil lebih dari 50% aktivitas ekonomi. Sumatera menduduki ranking kedua yaitu seperempat dari total gross national product. Sementara itu Kalimantan hanya menyumbang 9%, yaitu sedikit di bawah dari Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Sisanya, yaitu Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara, dan Irian Barat yang luasnya mencapai sekitar separoh dari wilayah Indonesia, hanya menyumbangkan 7%. Oleh karena itu Dick menyimpulkan bahwa ditinjau dari dimensi spasial ekonomi Indonesia kurang seimbang di mana Jawa dan Bali sebagai pusat utama. Hal ini memberikan kesan adanya polarisasi dalam perekonomian Indonesia dan kurang menunjukkan adanya interaksi antara satu bagian dengan yang lainnya.²²

D. Para Penghuni Awal

1. Keanekaragaman Suku bangsa

Kajian geomorfologi menjelaskan bahwa garis geofisika kawasan kepulauan Nusantara telah terbentuk selama sekitar sepuluh juta tahun sebelum homo sapien- nenek moyang langsung dari manusia modern - muncul dalam apa yang sekarang disebut sebagai bangsa Indonesia. Para paleontolog banyak yang percaya bahwa homo sapien atau hominid ini berevolusi di Afrika dan menyebar dari sana ke seluruh dunia. Sisa-sisa fosil di lembah sungai Brantas di Jawa Tengah dan Jawa Timur memberikan petunjuk bahwa keberadaan hominid dari sudah ada sejak sekitar 1,8 juta tahun yang lalu. Penemuan sisa-sisa manusia purba (yang kemudian disebut sebagai 'Manusia Jawa') oleh Eugene Dubois di Trinil di Jawa Timur pada tahun 1891 ini memiliki peran dalam mengarahkan perhatian para ilmuwan di luar Eropa dan Timur Tengah dalam pencarian mereka terhadap asal-usul manusia.

Dalam hal ini apakah 'Manusia Jawa' merupakan nenek moyang manusia pertama (Homo sapiens) dari masyarakat di kepulauan Indonesia masih belum dapat dipastikan, meskipun sisa-sisa manusia Jawa lainnya ditemukan sampai sekitar 100.000 tahun yang lalu yang mewakili masa transisi antara Homo erectus dan manusia awal yang sesungguhnya, yang jejaknya yang paling awal berasal dari sekitar 40.000 tahun yang lalu. Para paleontolog

²² Howard W. Dick, 'The Emergence of a National Economy, 1808-1990s', dalam: J.Th. Lindblad (ed), *Historical Foundations of A National Economy in Indonesia, 1890-1990s* (North-Holland, Amsterdam, Oxford, New York, Tokyo: Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen Verhandelingen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, deel 167, 1996), hlm. 23-25.

² juga menyatakan bahwa tidak ada alasan untuk meragukan bahwa mereka merupakan manusia pertama dari kelompok etnis yang luas yang sekarang kita sebut Australo-Melanesia dan bahwa mereka adalah nenek moyang dari Melanesia di Papua Nugini, suku Aborigin Australia dan masyarakat kecil Negrito di Semenanjung Melayu dan Filipina.

Para pakar geomorfologi menyatakan bahwa iklim global telah berubah beberapa kali selama 40.000 tahun terakhir dan perubahan ini memiliki pengaruh yang besar terhadap manusia purba. Sebagai pemburu dan pengumpul, mereka mungkin melakukan yang terbaik di hutan yang relatif terbuka, sepanjang pantai dan di pinggiran hutan hujan tropis. Oleh karena kenaikan permukaan air laut setelah berakhirnya zaman es terakhir, yaitu sejak sekitar 17.000 tahun yang lalu, ² pemukiman manusia tampaknya telah terkonsentrasi di kawasan yang kering di bagian timur Nusantara. Pada sekitar tahun 7000 SM di dataran tinggi New Guinea, Melanesia mereka membuat terobosan teknologi dengan pembangunan pertanian berdasarkan talas, tebu, pandan dan pisang. Kawasan pertanian berkelanjutan dihuni oleh penduduk yang jauh lebih padat dibandingkan dengan kawasan berburu dan mengumpulkan makanan. Terobosan teknologi ini semakin memperkuat kehadiran Melanesia di bagian timur Nusantara.

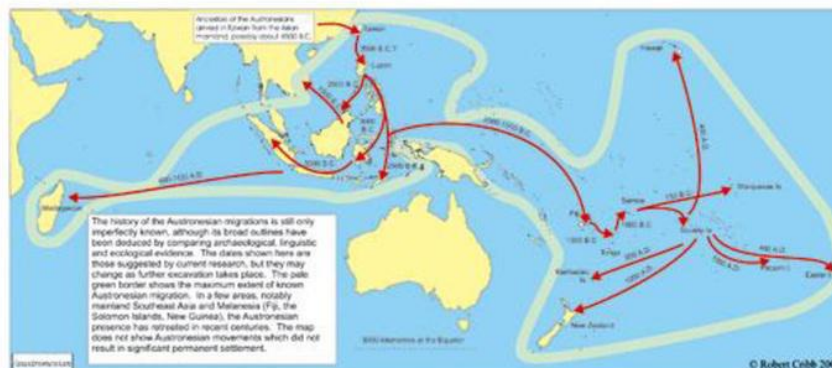
Sebaliknya, bagian barat dan tengah kepulauan Nusantara mungkin memiliki penduduk relatif sedikit di sekitar 3000 SM, ketika orang-orang Mongoloid dari Taiwan, yang disebut sebagai bangsa Austronesia, mulai bergerak ke selatan dalam jumlah yang cukup besar. Orang-orang Austronesia membawa teknologi mereka seperti kemampuan untuk membuat tembikar, kano cadik, dan busur dan anak panah, serta babi peliharaan, unggas dan anjing, dan mereka membudidayakan beras dan tanaman sejenis gandum (*millet*), bersama dengan tanaman lainnya. Pada waktu itu beras dan ² *millet* cocok untuk ditanam di daerah beriklim tropis dan sub-tropis, dan pada awalnya mereka tampaknya tidak menjadi penghuni tetap di kepulauan Indonesia. Kebiasaan makan orang Austronesia dari daerah asal mereka adalah ² talas, sukun, pisang, ubi, sagu dan kelapa.

Gelombang migrasi besar Austronesia terpecah menjadi dua di pantai New Guinea. Sebagian dari mereka melanjutkan migrasi ke timur mencapai Fiji dan Tonga sekitar tahun 1500 SM dan terus merambah kawasan Pasifik untuk menghuni Polinesia yang mencakup daerah yang luas membentang sejauh Selandia Baru, Pulau Paskah dan Hawaii. Gelombang diaspora Austronesia yang menuju ke barat akhirnya menguasai Jawa, Sumatera, Kalimantan dan Semenanjung Malaya. Beberapa di antara mereka menetap di daratan Asia Tenggara dan menjadi nenek moyang bangsa Champa yang masih merupakan minoritas kecil di selatan

Vietnam. Pada masa selanjutnya, serangkaian diaspora yang dimulai sekitar abad kelima Masehi dan berakhir di kedua belas, orang-orang Austronesia menetap pulau yang tidak berpenghuni itu yaitu Madagaskar. Suatu hal yang sangat menarik adalah bahwa ternyata penyebaran bangsa Austronesia ini membentang lebih dari setengah lingkaran bumi dan hal ini merupakan salah satu diaspora manusia yang paling spektakuler sebelum zaman modern.

Tidak ada informasi yang memadai mengenai bagaimana hubungan antara orang-orang Melanesia dan Austronesia di era awal, namun demikian dengan melihat penampilan fisik orang Indonesia modern bukan dapat diambil suatu kesimpulan bahwa telah ada pencampuran genetik yang cukup besar di beberapa daerah di mana orang-orang Indonesia banyak memiliki penampilan fisik yang beraneka ragam seperti kulit gelap, mata bulat dan keriting rambut Melanesia dan kulit kuning, mata dan rambut lurus Mongoloid dari Austronesia. Pada saat ini Indonesia mengenal puluhan kelompok etnis utama dan ratusan kelompok etnis kecil meskipun belum ada sistem formal resmi yang dapat digunakan untuk mengklasifikasikan kelompok-kelompok ini. Namun demikian penampilan fisik, bahasa, agama, nama pribadi, tempat lahir dan kebiasaan sosial dapat digunakan secara longgar untuk membedakan antara orang-orang sesuai dengan keadaan. Klasifikasi etnis formal diterapkan terutama kepada keturunan imigran yang baru saja tiba, terutama Cina, Arab dan Eropa.

Peta 2.3. Radius Diaspora Austronesia



Sumber: Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesia History*

Sayang sekali bahwa penelitian sejarah mengenai diaspora Austronesia masih belum diketahui secara lengkap, meskipun secara luas telah disimpulkan dengan membandingkan arkeologi, bukti linguistik dan ekologi. Dalam hal ini periode kedatangan mereka di

Nusantara dan kawasan sekitarnya masih menjadi bahan perdebatan. Barangkali pendapat-pendapat abaru akan mencul di amsa yang akan datang.

2. Keragaman Bahasa

¹² Pada awalnya para diaspor Austronesia di Nusantara mungkin berbicara dalam satu bahasa. Namun demikian, selama berabad-abad kelompok-kelompok diaspora yang berbeda-beda kehilangan kontak dengan satu sama lain sehingga semakin lama bahasa mereka semakin berkembang dan timbul perbedaan-perbedaan di antara bahasa mereka. Bahasa dapat berubah dengan cepat meskipun kemunculan dialek masih dengan mudah dapat saling dimengerti dalam beberapa abad. Namun demikian hampir tidak ada catatan dari proses perubahan bahasa di Nusantara sebelum 1800. Pada masa Indonesia modern sekarang ini, masih terdapat sekitar 200 rumpun bahasa Austronesia dan lebih dari 150 rumpun bahasa Papua (Melanesia). Sebagian besar ahli bahasa telah dapat mengelompokkan bahasa-bahasa di Nusantara ke dalam kelompok yang lebih besar yang hampir pasti mengindikasikan keturunan dari leluhur yang memiliki kesamaan bahasa. Kedekatan antara bahasa memberikan peneliti beberapa petunjuk pada sejarah awal dari para penuturnya.

Hubungan dekat antara orang yang berbicara bahasa Madura ¹⁸⁸ (baik yang berada di Pulau Madura maupun yang di daerah tetangganya di kawasan Jawa Timur) dengan bahasa Melayu, misalnya, menunjukkan bahwa pulau itu pertama kali lebih memiliki hubungan dekat dengan para migran dari Sumatera daripada pendatang dari daratan Jawa. Kelangsungan hidup bahasa Papua di pulau-pulau Timor dan tetangganya mendukung bukti-bukti arkeologi bahwa daerah ini merupakan pusat penting dari orang-orang Melanesia sebelum kedatangan Austronesia. Ada suatu fakta yang menarik di mana sejumlah masyarakat hutan yang masih terisolasi yaitu suku bangsa Badui di Jawa Barat, Kubu di Sumatra Selatan dan Penan di Kalimantan masih dapat berbicara dalam bahasa masyarakat di sekitarnya menunjukkan bahwa mereka tidak mungkin telah tertutup di masa lalu sebagaimana mereka sekarang.

³ Pada suatu masa daerah Sumatra Selatan telah memiliki bahasa yang beragam sebagaimana halnya daerah Sumatra Utara dan Semenanjung Melayu utara, namun sejak abad ke-7 hingga abad ke-11 telah datang pengaruh kuat dari budaya kerajaan maritim Sriwijaya yang berbasis di Palembang. Sangat mungkin bahwa banyak kelompok-kelompok etnis kecil yang diserap ke dalam komunitas berbahasa Melayu selama berabad-abad. Aceh umumnya diklasifikasikan sebagai bahasa Austronesia, tetapi beberapa sarjana

menunjukkan bahwa mungkin menjadi bahasa daratan Asia Tenggara di mana tata bahasa dan kosa kata Austronesia telah dipertahankan dengan baik.

Meskipun kerajaan kecil muncul di pulau Kalimantan dari waktu ke waktu, terutama pada muara sungai-sungai besar, namun pulau ini tidak pernah menjadi pusat kerajaan besar dan memiliki usia yang panjang seperti Sriwijaya dan pulau ini masih tetap bahasa-bahasa yang kompleks. Namun demikian kompleksitas itu tidak selalu berarti masyarakat yang terisolasi. Masyarakat pantai utara Borneo selalu berada dalam kontak yang teratur dengan keturunan Austronesia lainnya di Champa yang terletak di pantai yang sekarang berada di antara wilayah negara Vietnam dan China. Bahkan bahasa Manya'an yang terletak di Kalimantan tenggara memiliki kaitan tertentu dengan bahasa Malagasi di Madagaskar.

Terutama semenjak abad ke-15, Melayu telah menjadi bahasa dominan dari daerah pesisir di kawasan Nusantara. Dominasi ini sebagian untuk berkaitan dengan aktivitas komersial yang sejak munculnya kekuatan-kekuatan Islam di Timur Tengah dan daerah-daerah di sebelah timurnya. Dalam hubungan itu Bahasa Melayu merupakan bahasa yang paling penting bagi perdagangan di Nusantara. Selain itu bahasa Melayu juga sangat berperan penting dalam proses penyebaran agama Islam di kawasan nusantara. Melayu adalah bahasa kerajaan Muslim besar di wilayah, kesultanan Melaka di Semenanjung Melayu, dan itu menjadi bahasa utama Islam karena sudah menyebar ke arah timur.

Sama seperti bahasa Melayu tersebar luas di sepanjang pantai Selat Malaka berkat untuk kerajaan berturut-turut di wilayah tersebut, begitu pula bahasa Jawa mendominasi kawasan yang padat penduduknya yaitu di Jawa Tengah dan Jawa Timur, di mana serangkaian kerajaan berbasis pertanian dikembangkan sejak abad ke-8. Jawa adalah bahasa yang rumit, tidak hanya gramatikal tetapi juga sosial: kosakata yang digunakan oleh pembicara bahasa Jawa tergantung pada status pembicara dalam kaitannya dengan orang yang sedang dihadapi. Oleh karena itu, penggunaan Bahasa Jawa yang benar hanya mungkin dilakukan bila posisi sosial dari pengguna menjadi jelas. Untuk pedagang Nusantara, Jawa terlalu kompleks untuk penggunaan sehari-hari, sementara Melayu menjadi bahasa utama Islam. Pada masa prakolonial, orang Jawa memiliki pengaruh yang cukup besar pada bahasa lain di kepulauan Nusantara dalam kosa kata, namun demikian Bahasa Jawa itu sendiri tidak menyebar sebagai bahasa komunikasi di luar batas teritorial kerajaan Jawa.

Stratifikasi sosial yang melekat dalam bahasa Jawa tetap berlaku selama era kolonial. Hubungan antara Belanda dan agen utama mereka Jawa, kuasi-feodal pejabat daerah yang disebut bupati, adalah bersifat ambigu: para pejabat Belanda memperlakukan para bangsawan

Jawa dalam beberapa hal sebagai pihak yang superior, namun dalam beberapa hal sebagai bawahan. Dalam hubungan ini, Belanda akhirnya memilih bahasa Melayu sebagai bahasa administrasi dan hukum yang tidak menimbulkan kendala stratifikasi sosial. Fakta ini tidak mengurangi peran bahasa Jawa di Nusantara. Bahasa Jawa seringkali masih digunakan untuk melengkapi bahasa Melayu dengan kosakata dan bentuk tata bahasa yang diperlukan untuk mengungkapkan konsep-konsep administrasi yang lebih kompleks.

Tahap perkembangan besar ke dua dalam penggunaan Bahasa Melayu bermula dari munculnya industri penerbitan berbahasa Melayu di awal abad ke-20. Sebagian industri ini berada di tangan pengusaha Cina yang berbahasa Melayu. Publikasi yang mereka hasilkan membantu bagi tersebarnya Bahasa Melayu secara luar di Nusantara. Di samping itu publikasi penerbitan berbahasa Melayu ini juga menjadi media untuk memperluas berbagai topik yang bisa dibahas dengan menggunakan bahasa ini, baik ekonomi, politik, sosial maupun budaya.

Pada tahun 1928, gerakan nasionalis Indonesia menggunakannya Melayu sebagai bahasa negara yang di masa yang akan datang diusahakan menjadi negara Indonesia merdeka. Para nasionalis itu menyebutnya sebagai Bahasa Indonesia yang bahan-bahannya berasal dari Bahasa Melayu. Mereka memilihnya karena itu sudah banyak dikenal dan tidak memiliki kekakuan hirarkis sebagaimana bahasa Jawa. Bahasa Indonesia menjadi bahasa utama modernitas bagi masyarakat Indonesia.

Sejak abad ke-17, banyak bahasa di Nusantara telah punah. Beberapa diantara bahasa-bahasa itu punah sama sekali. Hal itu terkait dengan persoalan politik dan kekerasan. Peristiwa kekerasan yang dilakukan oleh Belanda di Kepulauan Banda pada tahun 1621 misalnya, menyebabkan pemusnahan sebagian besar masyarakat adat dan kepunahan bahasa mereka, kecuali di beberapa desa kecil yang didirikan oleh orang-orang buangan di Kepulauan Kai. Namun demikian, lebih banyak lagi berbagai jenis bahasa yang telah hilang sebagai dampak dari integrasi masyarakat kecil dalam masyarakat yang lebih luas baik pada level regional, nasional dan global. Hingga saat terakhir ini, hanya 13 bahasa Indonesia yang memiliki satu juta atau lebih penutur asli. Para ahli bahasa mengkhawatirkan bahwa bahasa yang dituturkan oleh kuran dari jumlah tersebut akan rentan terhadap kepunahan.

Setelah mencapai kemerdekaannya pada tahun 1945, Indonesia telah terus berubah dan berkembang. Ejaan telah direformasi untuk menghapus sejumlah pengaruh bahasa Belanda, dan tata bahasa dan kosa kata yang telah sangat diperluas baik oleh hasil kerja dari komisi bahasa nasional dan oleh penemuan dan pinjaman dari masyarakat Indonesia. Bahasa

Indonesia sekarang merupakan bahasa tunggal dari sistem pendidikan dan sangat mendominasi media, radio dan televisi serta cetak. Bahasa nasional Malaysia, Bahasa Kebangsaan, juga merupakan versi modern dari bahasa Melayu. Bahasa Melayu ditetapkan sebagai bahasa nasional baik di Singapura dan Brunei (meskipun di Singapura hampir tidak pernah digunakan dalam urusan publik).

3

MENUJU NEGARA LINTAS ETNIK: PERDAGANGAN, DIASPORA, DAN KOMUNIKASI LINTAS BUDAYA

A. Kontak Awal dengan Dunia Luar

Bagian ini akan mengkaji tentang kontak dan komunikasi awal orang-orang Nusantara dengan masyarakat luar Nusantara. Sebagaimana telah dijelaskan pada bagian sebelumnya bahwa menjelang abad maschi, keturunan rumpun bangsa Austronesia dan Melanesia telah berkembang di kepulauan Nusantara. Karena diaspora secara bergelombang, kelompok-kelompok mereka telah membangun komunitas-komunitas yang terpisah dari dimensi waktu dan tempat sehingga melahirkan berbagai suku bangsa yang memiliki identitas yang berbeda-beda. Kontak dan komunikasi masih tetap dimungkinkan terutama karena perubahan-perubahan yang terjadi pada level global dalam kaitannya dengan aktivitas dan rute perdagangan dunia. Perubahan-perubahan itu telah memungkinkan keterlibatan masyarakat Nusantara dalam aktivitas perdagangan global itu. Satu hal yang menarik adalah bahwa keterlibatan masyarakat Nusantara itu tidak semata-mata sebagai objek namun justru sebaliknya menjadi subjek yang aktif.

1. Respon terhadap Perubahan Global

Faktor geografis dan ekologis telah memungkinkan dan bahkan mendorong kawasan Nusantara menjadi kawasan yang terbuka bagi berbagai bangsa untuk melakukan transaksi dan *exchange* (pertukaran). Pada awalnya motif-motif ekonomilah yang mendorong terjadinya transaksi tersebut. Selanjutnya hubungan-hubungan ekonomi itu juga telah menjadi media bagi pertukaran budaya. Bahkan perubahan-perubahan budaya itu barangkali lebih besar jika dibandingkan dengan perubahan-perubahan di bidang ekonomi itu sendiri.

Beberapa abad menjelang kelahiran Isa Almasih, perdagangan lintas benua antara Asia dan Eropa telah berkembang dengan baik. Perdagangan ini telah menghubungkan pusat-pusat kebudayaan kuno yang sangat penting di kedua benua itu antara lain negeri Cina, Turkistan, India, Babilonia, Persia, Mesir, Yunani, dan Romawi. Route perdagangan yang berkembang pada waktu itu melewati jalan darat yang menghubungkan antara Cina dan Eropa. Oleh karena perdagangan pada waktu itu dilakukan secara berkelompok-kelompok atau kabilah-kabilah maka seringkali route perdagangan darat dengan melintasi

Asia Tengah ini disebut sebagai jalan kabilah yang merupakan rute trans-kontinental antara Asia dan Eropa.¹

Pada awal abad masehi, terjadi perpindahan route perdagangan trans-Asia dari route darat berubah ke route laut. Hal ini berhubungan dengan perkembangan keadaan yang tidak aman pada route darat karena gangguan dari suku-suku nomaden di Asia Tengah. Dengan demikian resiko perjalanan sangat tinggi yang seringkali tidak sepadan dengan keuntungan yang diperoleh. Perubahan route darat ke route laut juga disebabkan oleh beberapa hal antara lain: penemuan jenis kapal yang lebih besar yang sudah mampu mengangkut penumpang 600 orang, angin tropik yang bertiup secara teratur yang memungkinkan hubungan periodik antara Asia dan Eropa atau intra Asia, spirit penyebaran agama Budha yang sangat tinggi yang berani menghadapi segala resiko dalam petualangan mencari daerah baru, dan permintaan barang-barang mewah dari Romawi yang terus meningkat sebagai akibat perkembangan ekonomi Romawi yang semakin baik sedangkan *supply* lewat route darat terputus.²

Ada beberapa ciri atau sifat utama perdagangan Asia kuno ini, antara lain adalah menggunakan sistem *commenda*, yaitu suatu sistem perdagangan di mana antara pemilik modal memberikan modalnya baik berupa kapal dengan perlengkapannya dan modal untuk membeli dan menjalankan komoditi dagangnya kepada pedagang kelontong untuk dijalankan ke pasar-pasar baik internasional maupun lokal dengan perjanjian pembagian keuntungan sesuai dengan kesepakatan. Jadi ada dua kelas pedagang yaitu kaum pemodal dan kaum pedagang itu sendiri. Komoditi yang diperjualbelikan adalah barang-barang yang bisa menghasilkan untung yang tinggi karena biaya operasional yang tinggi (perjalanan yang panjang dan penuh dengan resiko). Barang-barang ini biasanya tidak boleh mengambil tempat ruang kapal yang banyak namun bernilai tinggi seperti seperti emas, tenun, senjata, dan sebagainya. Selain itu juga dikenal adanya sistem *verslag*, yaitu para pedagang memberikan uang muka terlebih dulu kepada para pengrajin komoditi untuk kemudian dalam jangka waktu tertentu barang tersebut diambil oleh pemberi uang muka tersebut. Jadi sudah ada ikatan antara pedagang dengan produsen, sehingga ketika kapal

¹ Lihat K.N. Chauduri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985) 172. Lihat juga D. Macintyre, *Sea Power in the Pacific: A History from the Sixteenth Century to the Present Day* (London: Barker, 1972), hlm. 9.

² D.H. Burger, *Sejarah Sosiologis Ekonomis Indonesia 1* (Jakarta: Prajnaparamita, 1975), hlm. 1-40.

¹ datang muatan sudah siap. Dengan cara demikian pedagang tidak akan rugi waktu yang berarti juga rugi biaya. Sementara itu peranan bangsawan dan penguasa pelabuhan sangat besar dalam proses perdagangan. Mereka menarik pajak, meminta upeti, memonopoli komoditi tertentu bahkan dalam banyak hal mereka juga menjadi pemodal dalam usaha perdagangan.

Suatu hal yang menarik adalah mengapa para penguasa pesisir tertarik pada perdagangan. Ada beberapa alasan antara lain mereka memperoleh pendapatan dari dunia perniagaan itu sendiri. Biasanya para penguasa yang tergantung pada surplus agraris selalu terancam oleh dua hal yaitu uang tunai dan peralatan militer. Dalam hal ini dunia perniagaan akan mampu memenuhi tuntutan kebutuhan ini. Dengan ikut andil dalam perdagangan berarti penguasa telah mengembangkan ekonomi pasar. Ini berarti akan meningkatkan pendapatan mereka. Sementara itu dunia perniagaan juga memungkinkan para penguasa untuk mendapatkan komoditi yang prestisius yang sangat penting untuk legitimasi kekuasaan dan kewibawaan. Jika penguasa pedalaman memanfaatkan surplus kekayaan dengan membangun monumen-monumen keagamaan yang megah maka penguasa pesisir mengoleksi barang-barang import yang mewah.³

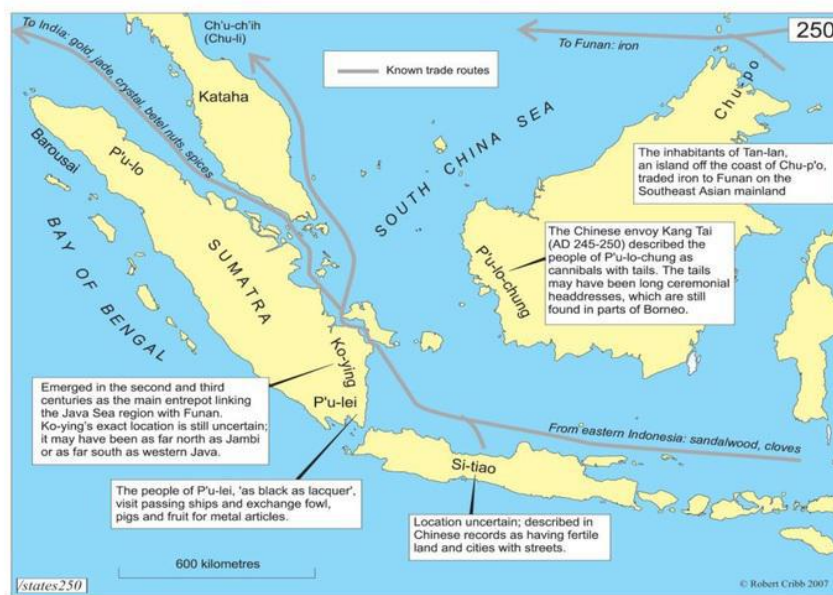
Ditinjau dari segi perkembangan kebudayaan, aktivitas perdagangan memiliki andil yang besar dalam penyebaran kebudayaan. Sebagai saluran perkembangan agama dan kebudayaan. Dampaknya di bidang kebudayaan justru sepuluh kali lebih penting dari pada di bidang ekonomi itu sendiri. Perubahannya hanya bersifat kuantitatif saja. Lain hanya dengan dampak perkembangan kebudayaan yang diakibatkan oleh kegiatan perdagangan telah mampu mengubah wajah masyarakat Asia khususnya yang terlibat dalam perdagangan internasional pada waktu itu. Barangkali aktivitas perdagangan maritim telah menimbulkan pengaruh berpuluh-puluh kali lipat di bidang kebudayaan dan agama daripada di bidang ekonomi itu sendiri. ¹ Namun demikian perdagangan itu sendiri juga dipengaruhi oleh bentuk-bentuk kebudayaan yang muncul, misalnya permintaan komoditi emas, rempah-rempah, kemenyan, sutra, juga berhubungan dengan perkembangan kebudayaan waktu itu.⁴

³ Chauduri, *Trade and Civilization*, hlm.1-50.

⁴ Tentang peranan kegiatan perdagangan dalam perkembangan kebudayaan lihat misalnya P.D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 2002), hlm. 1-38. Lihat juga J.H. Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and exchange in Pre-Modern Times* (New York-Oxford: Oxford University Press, 1993).

Menjelang abad masehi, ketika perdagangan antara dunia timur dan dunia barat mulai berkembang, orang-orang Nusantara sudah terbiasa dengan aktivitas pelayaran. Dengan demikian tidak mengherankan jika nenek moyang bangsa Indonesia segera dapat mengambil bagian penting dalam proses perdagangan itu. Dalam hubungan itulah bisa dipahami jika pada awal abad masehi telah muncul berbagai titik pusat perdagangan di jalur-jalur perdagangan internasional seperti di daerah pantai di pulau Sumatra, Jawa, dan Kalimantan.⁵ Pusat-pusat perdagangan pada pada awal abad-abad permulaan masehi dapat dilihat pada Peta 3.2.

Peta 3.1 Kesatuan-kesatuan Politik pada Awal Abad Masehi



Sumber: C. Robert Cribb, *Digital Historical Atlas of Indonesia*

Indonesia memiliki posisi geografis yang sangat strategis yaitu terletak dalam jalur perdagangan internasional lewat laut (jalan Sutra) antara dua negara adidaya pada waktu itu yaitu India dan Cina. Suatu hal yang bukan merupakan kebetulan jika bangsa Indonesia pada waktu bisa memanfaatkan potensi ini untuk melibatkan diri secara aktif dalam perdagangan itu. Hubungan dagang antara Indonesia dengan India lebih dahulu

⁵ Lihat W.F. Wertheim, *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change* (The Hague: Van Hoeve, 1969) 1-8. Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), hlm. 2.

berkembang daripada hubungan dagang antara Indonesia dan Cina.⁶ Namun demikian kapan aktivitas perdagangan tersebut persisnya mulai dilakukan sangat sulit untuk ditentukan. Meskipun begitu, bukti-bukti historis menunjukkan bahwa sejak abad ke-2 masehi sudah ada hubungan dagang antara Indonesia dan India. Selanjutnya sejak abad ke-5 juga sudah mulai ada utusan diplomatik ke negeri Tiongkok. Tentu saja hubungan itu bermula dari proses perdagangan. Reid mengatakan bahwa dunia perniagaan selalu menjadi sesuatu yang vital di kawasan ini.⁷

Peta 3.2 Rute Perdagangan dan Komoditi Dagang sekitar Abad ke-15



Sumber: C. Robert Cribb, *Digital Historical Atlas of Indonesia*

Komoditi perdagangan yang diperdagangkan pada waktu itu adalah lada, cengkih, pala, kayu cendana, beras, kain, dan sebagainya. Adapun etnik yang terlibat dalam kegiatan itu misalnya: Jawa, Melayu, Ambon, Ternate, Bugis, Makassar, Banjar, India, arab, dan sebagainya. Beberapa bandar penting di Indonesia pada waktu itu adalah Ternate, Tidore, Hitu, Palembang, Jambi, Pasai, Pidie, Aceh, Gresik, Tuban, Demak, Jepara, Banten, dan sebagainya. Pada waktu itu Malaka juga merupakan pelabuhan transit yang penting di Asia Tenggara.⁸

⁶ J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society* (The Hague: Van Hoeve, 1955), 89-90. Lihat juga O.W. Walter, *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 31.

⁷ A. Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Vol. II: *Expansion and crisis* (New Haven: Yale University Press, 1993), hlm.

⁸ *Ibid.*, hlm.1-61. Mengenai penulisan sumber-sumber tradisional kerajaan Malaka lihat misalnya T. Iskandar, 'Three Malay Historical Writing in the First Half of the 17th Century', *JMBRAS* 2 (40) (1967), hlm. 38- 53. Lihat juga R.J. Wilkinson, 'The Malacca Sultanate', *JMBRAS* 61 (1912), hlm. 5- 71.

¹ Pada masa itu India dan Cina merupakan dua negara adidaya yang maju dan kaya. Di antara keduanya terjalin hubungan perdagangan yang erat yang pada gilirannya juga melibatkan negara-negara di sekitarnya termasuk kerajaan-kerajaan di kepulauan Nusantara. Rempah-rempah (lada, cengkeh, pala) dari Maluku, Aceh, Sumatra Selatan, Jawa Barat, merupakan komoditi yang digemari orang di mana-mana. Kayu cendana dari Nusa Tenggara dan kapur barus dari Sumatra serta kemenyan yang banyak didapat di hutan-hutan di Kalimantan, Sumatra, dan Sulawesi sangat disukai oleh orang-orang India dan Cina untuk kepentingan upacara-upacara keagamaan mereka. Sebaliknya, komoditi dagang dari negeri Cina juga disenangi oleh masyarakat Indonesia terutama untuk kepentingan *prestise* kalangan masyarakat menengah ke atas. Komoditi dari negeri Cina yang sangat populer dalam masyarakat Indonesia adalah barang-barang porselain seperti piring, mangkok, cangkir, jambangan dan sebagainya. Di samping itu, produk Cina yang juga termashur di Nusantara adalah kain sutra Cina yang terkenal sangat halus namun juga terkenal sangat mahal sehingga hanya para bangsawan dan orang kaya saja yang mampu membelinya. Sementara itu pada pedagang dari India memperdagangkan kain mori yang juga berkualitas bagus. Jadi spesialisasi dalam produksi ini telah mendorong proses perdagangan yang cukup ramai di jalur maritim antara India dan Cina. Selain itu berbagai bangsa di Asia juga ikut meramaikan jalur perdagangan ini seperti orang-orang Arab, Iran, Turki, dan sebagainya.⁹

B. Subjek yang Proaktif

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa meskipun Nusantara memiliki posisi yang strategis yang mengundang para pendatang, tetapi bukan berarti bahawa masyarakat Nusantara menjadi objek yang pasif. Hasil-hasil kebudayaan yang berkembang di Nusantara menunjukkan tentang adanya peran yang signifikan orang-orang lokal dalam proses akulturasi kebudayaan di kawasan ini.

¹ Sumber historis tentang hubungan dagang antara Nusantara dengan India pada taraf awal biasanya didasarkan atas kitab-kitab sastra dan keagamaan Hindu/ dan atau Budha yang diperkirakan ditulis dengan menggunakan pengetahuan-pengetahuan yang faktual pada jamannya, seperti kitab Jataka yang memuat kisah perjalanan sang Budha Gautama. Kitab ini misalnya menyebutkan Svarnabhumi (negeri emas) yang oleh para peneliti bisa

⁹ Lihat misalnya Curtin, *Cross-Cultural Trade*, 109-127. Lihat juga Soeroto, *Sriwijaya Menguasai Lautan* (Bandung, Jakarta: Sanggabuwana, 1976), hlm. 11.

¹ dikonotasikan dengan pulau Sumatra. Istilah yang hampir sama maknanya juga disebutkan dalam kitab Ramayana yang menyebutkan adanya tempat yang bernama Swarnadwipa (pulau emas) yang lazim digunakan untuk menyebut pulau Sumatra juga.

Diceritakan dalam kitab ini bahwa raja Ayodya, Rama, telah menyuruh bala tentara kera untuk mencari istrinya, Sita, yang telah diculik oleh raja Alengka, Rahwana, ke negeri-negeri di sebelah timur India antara lain ke Swarnadwipa dan Yavadwipa (sebutan yang lazim untuk pulau Jawa). Adanya nama-nama Yavadwipa dan Swarnadwipa dalam kitab-kitab itu menunjukkan bahwa orang-orang India sudah memiliki pengetahuan tentang Nusantara. Hampir bisa dipastikan hal ini merupakan hasil dari hubungan dagang yang sudah berjalan sebelumnya. Oleh karena kitab-kitab ini ditulis pada sekitar awal abad masehi, maka hubungan dagang tersebut tentunya sudah berjalan pada masa sebelum itu. Pada abad ke-2 masehi hubungan dagang antara Nusantara dan India sudah relatif intensif sehingga pada abad ke-5 masehi pengaruh perdagangan itu telah menembus pada segi-segi kehidupan sosial, kebudayaan dan agama penduduk Nusantara dengan munculnya kerajaan-kerajaan yang menunjukkan pengaruh kebudayaan Hindu dan Budha.¹⁰ Oleh karena itu tidak mengherankan jika pada periode itu telah muncul beberapa kerajaan yang menunjukkan adanya pengaruh luar (terutama India) seperti kerajaan Kutai di Kalimantan Timur dan Tarumanegara di Jawa Barat. Jadi sekitar abad V masehi, aktivitas perdagangan telah melahirkan pengaruh di bidang sosial dan budaya bahkan di bidang politik. Hal ini menunjukkan betapa aktivitas perdagangan telah menjadi penggerak dinaika masyarakat Nusantara pada waktu itu. Meskipun demikian belum ada bukti yang kuat bahwa kerajaan-kerajaan Nusantara awal itu (seperti Kutai dan Tarumanegara) telah menunjukkan dirinya sebagai negara maritim.

Salah satu motif mengapa pada awal abad masehi orang-orang India melakukan ekspansi dagang ke Dunia Timur adalah berkaitan dengan hilangnya sumber perdagangan emas India yang berasal dari Asia Tengah menjelang abad masehi sebagai akibat dari gerakan bangsa-bangsa di Asia Tengah yang menyebabkan alur perdagangan ini terputus. Selanjutnya, India mengimpor mata uang emas dalam jumlah besar dari kekaisaran Romawi. Namun demikian perdagangan ini akhirnya dilarang Kaisar Vespasianus (69-79 Masehi) karena mengalirnya mata uang emas dalam jumlah besar ke luar negeri akan membahayakan ekonomi negara. Oleh karena itu orang-orang India harus mencari sumber

¹⁰ G. Coedes, *The Indianised States of Southeast Asia* (Kuala Lumpur: University of Malaya Press, 1968), hlm. 20.

¹ emas di daerah lain. Menarik sekali bahwa dalam kitab-kitab sastra diceritakan mengenai negeri emas di daerah timur yang ternyata kemudian menghasilkan rempah-rempah. Oleh karena itu wajar jika para pedagang India kemudian melakukan ekspansi perdagangan ke timur.¹¹ Belum diketahui secara pasti apakah para pedagang India merasa kecewa ketika mendapati bahwa Dunia Timur tidak terutama menghasilkan emas tetapi justru menghasilkan berbagai produk tropis yang juga dibutuhkan dalam perdagangan internasional seperti kayu cendana, kapur barus, cengkeh, lada, dan sebagainya.¹²

⁸ Sementara itu hubungan dagang antara Nusantara dan Cina baru dimulai ketika hubungan dagang antara Nusantara dan India telah terpolakan. Perhatian Cina terhadap aktivitas perdagangan penduduk Nusantara seiring dengan periode perluasan kekaisaran Cina ke selatan meskipun hal ini berjalan secara lamban.¹³ Seperti diketahui bahwa tradisi Cina untuk mengembangkan aktivitas perdagangan dengan kawasan yang terletak di sebelah baratnya (Asia Tengah, Asia Barat, dan Eropa) lewat jalan darat lebih dahulu berkembang. Pada awal abad masehi, sebagian dari perdagangan itu sudah melalui jalan perdagangan maritim antara India dan Asia Tenggara yang sudah terlebih dahulu berkembang meskipun selanjutnya dari Asia Tenggara ke Cina perdagangan dilakukan lewat darat ke Cina melalui Funan. Masih diperlukan waktu yang lama bagi Cina untuk bisa mengambil bagian secara aktif dalam perdagangan maritim di Asia Tenggara. Bahkan perhatian Cina sendiri terhadap perdagangan maritim Asia Tenggara sangat kurang. Mereka berurusan dengan Asia Tenggara (khususnya Funan) sejauh ada sangkut-pautnya dengan perdagangan Asia Barat.¹⁴ Dengan demikian pengetahuan mereka tentang 'Dunia Selatan' sangat kurang jika dibandingkan dengan pengetahuan mereka tentang 'Dunia Barat'. Bahkan baru abad V atau sesudahnya mereka memiliki pengetahuan tentang Nusantara.¹⁵

⁸ ¹¹ Lihat Coedes, *The Indianised States*, hlm. 20. Lihat juga D.G.E. Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1988), hlm. 16.

¹² A. Das Gupta, 'The Maritime Trade of Indonesia, 1500-1800', in: A. Das Gupta & M.N. Pearson (eds), *India and the Indian Ocean, 1500-1800* (Calcuta: Oxford University Press, 1987), hlm. 243.

⁸ ¹³ J.H. Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times* (New York, Oxford: Oxford University Press, 1993), hlm. 84-85.

¹⁴ O.W. Wolter, *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 43.

¹⁵ W.P. Groeneveldt, *Historical Notes on Indonesia & Malaya Compiled from Chinese Sources* (Jakarta: Bhratara, 1960), hlm. 1-2.

Wolters menunjukkan bukti-bukti bahwa pelayaran niaga melintasi Laut Cina Selatan untuk pertama kalinya terjadi antara abad III dan V masehi. Namun demikian, bukti yang pasti mengenai aktivitas ini baru terjadi pada abad V masehi. Hal ini bisa disimpulkan dari perjalanan dua orang pendeta agama Budha yaitu Fa Hsien dan Gunavarman.¹⁶ Pada waktu itu Fa Hsien menumpang kapal India. Dalam permulaan hubungan dagang dengan Cina, siapa yang sesungguhnya memiliki inisiatif dalam kegiatan perdagangan itu? Mampukah orang-orang Nusantara membawa barang-barang dagangannya ke Cina untuk dijual di sana? Seperti diketahui bahwa sebelum menjalin hubungan dagang dengan Cina, para pedagang Nusantara telah berpengalaman dalam pelayaran dan perdagangan dengan negeri-negeri di Asia Tenggara dan India. Berdasarkan struktur perdagangan Asa kuno, maka dapat dipastikan bahwa armada dagang Nusantara sudah biasa mencapai kawasan dagang di sebelah barat Semenanjung Malaya, bahkan I-Tsing dalam perjalanannya ke India menumpang kapal Sriwijaya. Sudah tentu ada juga pedagang-pedagang Nusantara yang hanya beroperasi di perairan Nusantara dan Selat Malaka, untuk selanjutnya produk dari Nusantara dibawa oleh pedagang-pedagang lain ke negeri-negeri di sebelah barat Malaka. Dalam hubungan itulah maka ketika pedagang-pedagang dari Cina mulai berkembang, sesungguhnya orang-orang Nusantara sudah memiliki pengalaman berdagang dan berlayar dengan negeri-negeri asing. Namun demikian selama berabad-abad sebelumnya perdagangan Cina - Asia Barat telah didominasi orang-orang India sehingga sejalan dengan berkembangnya perdagangan Cina -

¹⁶ Kisah perjalanan Fa Hsien dibukukan dengan judul *Fo-kuo-chi* (Catatan negeri-negeri Budha). Pendeta Cina Fa Hsien bertolak dari Sri Langka pada tahun 413. Ia menempuh seluruh perjalanan pulang dengan melalui laut. Dalam perjalanannya, kapal yang ditumpangnya terserang badai sehingga terpaksa berlabuh di negeri Yeh-po-ti (oleh para peneliti, tempat ini dikonotasikan dengan Yavadwipa meskipun tidak harus berarti pulau Jawa. Namun demikian sebelum ditemukan sumber-sumber yang lebih kuat, kami menduga bahwa Yeh-po-ti adalah Jawa). Sesudah tinggal selama lima bulan, ia meneruskan perjalanan ke Cina dengan menumpang kapal lain. Dalam pelayaran dari Yeh-po-ti ke Cina ini Fa-Hsien mendengar percakapan di antara para penumpang bahwa pelayarannya telah melampaui batas waktu berlayar yang lazim untuk mencapai Kanton. Fa Hsien juga menceritakan bahwa para penumpang sudah merasa khawatir bahwa kapal mereka kehilangan arah. Dari kesaksian Fa Hsien tersebut cukup jelas bahwa suatu pelayaran langsung (tanpa singgah di pelabuhan tertentu) dari Yeh-po-ti ke Kanton pada masa itu sudah lazim karena orang sudah tahu berapa lama perjalanan yang harus ditempuh. Sementara itu pendeta Gunavarman menceritakan perjalanannya dari She-po atau pulau Jawa. Pada mulanya nahkoda merencanakan untuk singgah di sebuah kerajaan kecil, namun karena nagin sedang baik maka diputuskan untuk berlayar langsung Cina. Ada juga cerita bahwa pada tahun 449 kaisar Wen Ti (424-453) mengirim utusan ke She-po. Selain itu diceritakan pula bahwa ia sebetulnya juga memiat untuk menjemput Gunavarman di She-po. Lihat S. Kartodirdjo, M.D. Poespongoro, N. Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 14-15. Lihat juga N.K.S. Irfan, *Kerajaan Sriwijaya* (Jakarta: Girimukti Pusaka, 9183), hlm. 35.

⁸ Nusantara, maka tentunya terjadi persaingan antara pedagang Nusantara dan pedagang India. Namun demikian hal ini tergantung pada jangkauan pedagang Nusantara. Jika pedagang Nusantara hanya menjadi *feeder* pedagang India maka kemungkinan besar terjadi kerjasama. Namun demikian jika para pedagang Nusantara juga berdagang langsung ke Cina maka tentunya terjadi persaingan.

² Hampir bisa dipastikan bahwa pada awal abad V telah ada orang-orang Nusantara yang datang berlayar/ berdagang langsung ke Cina. Sebuah berita Cina menceritakan bahwa pada bulan keempat tahun 430 datangnya utusan dari Ho-lo-tan, sebuah negeri di Shê-p'o (Jawa). Jadi jelas bahwa utusan itu datang dari Nusantara yang membawa kain dari India dan Gandhara. Secara berturut-turut, Ho-lo-tan mengirimkan utusan ke Cina pada tahun 430, 433, 434, 436, 437, dan 452.¹⁷ Diperkirakan bahwa Holotan (atau Aruteun) merupakan pendahulu kerajaan Taruma sebelum kerajaan ini mendapat pengaruh Hindu. Berita Cina mengenai Taruma sendiri terutama terjadi setelah periode Ho-lo-tan.¹⁸ Dari berbagai berita Cina dapat disimpulkan bahwa bahwa pada abad V masehi orang-orang Nusantara sudah memiliki hubungan dagang langsung dengan Cina. Hubungan dagang itu bahkan lebih banyak merupakan hasil dari inisiatif orang Nusantara dengan melihat banyaknya utusan dagang ke Cina tersebut. Sementara itu kaisar Cina hanya sesekali mengirimkan utusan ke negeri-negeri di Nusantara dan itupun banyak berurusan dengan soal agama dan politik. Baru dalam tahap berikutnya, datang juga para pedagang Cina ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Setelah penduduk Nusantara dapat berdagang langsung dengan Cina, maka ia mendapat kedudukan yang penting dalam jaringan perdagangan dan pelayaran internasional. Kapal-kapal Indonesia lalulalang melayari perairan antara India dan Cina. Pada abad VII masehi seorang pendeta Budha dari Cina yang bernama I-tsing bertolak ke India dari Indonesia dengan menumpang kapal Sriwijaya.¹⁹

¹⁷ Wolters, *Early Indonesian*, hlm. 164.

¹² ¹⁸ Utusan terakhir kerajaan To-lo-mo ke Cina tahun 669. Sesudah itu nama To-lo-mo tidak terdengar lagi. Mungkin sekali kerajaan ini ditaklukkan oleh Sriwijaya. Dalam prasasti Kota Kapur yang berbahasa Melayu Kuno dan berhuruf Pallawa disebutkan bahwa pada tahun 686 tentara Sriwijaya berangkat menyerang *Bhumi Jawa* yang tidak tunduk kepada kerajaan Sriwijaya. Mengenai hal ini lihat Irfan, *Kerajaan Sriwijaya*, 39-41. Lihat juga C.O. Blagden, 'The Kota Kapur (Western Bangka) Inscription', *JMBRAS* 64 (1913), hlm. 69-71.

¹⁹ Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 19.

⁶ Munculnya kerajaan Sriwijaya sebagai kerajaan maritim hampir bisa dipastikan berkaitan erat dengan perdagangan internasional antara India dan Cina dan perdagangan regional di antara daerah-daerah di Nusantara, antara daerah di Nusantara dan kawasan Asia Tenggara dan antara daerah di Nusantara dengan Cina. Dengan kemampuan untuk mengelola aktivitas perdagangan yang berlalu-lalang di kawasan Nusantara bagian barat, pada puncak perkembangannya Sriwijaya mampu mengontrol kawasan Selat Malaka dan

Selat Sunda. Seperti diketahui bahwa jika suatu negara hidup dari perdagangan berarti penguasanya harus menguasai jalur-jalur perdagangan dan pelabuhan-pelabuhan tempat barang-barang dagangan itu ditimbun untuk diperdagangkan. Tindakan yang demikian ini jelas memerlukan kontrol langsung dari penguasa. Kesetiaan dan kontrol langsung merupakan persoalan yang sangat penting dalam negara maritim. Oleh karena itu Sriwijaya mengembangkan politik yang berorientasi pada kontrol atas sumber-sumber perdagangan.²⁰

Peta 3.3 Wilayah Perairan yang Dikontrol oleh Sriwijaya Abad VIII



Sumber: C. Robert Cribb, *Digital Historical Atlas of Indonesia*

²⁰ Pierre-Yves Manguin, 'Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered', *JMBRAS* 1 (66) (1993), hlm. 33.

Peta 3.3 menunjukkan bahwa wilayah perairan yang secara efektif didominasi oleh kerajaan Sriwijaya terutama mencakup kawasan Selat Malaka dan Selat Sunda. Kawasan perairan ini merupakan pintu gerbang utama dalam perdagangan maritim antara Cina dan negeri-negeri di sebelah barat. Tampaknya memang kekuasaan efektif kerajaan Sriwijaya tidak begitu luas namun kawasan perairan yang dikuasainya merupakan kunci-kunci perdagangan global. Jangkauan perdagangan kerajaan Sriwijaya itu sendiri sebetulnya lebih luas jika dibandingkan dengan wilayah yang dikuasainya. Armada dagang Sriwijaya telah mencapai Cina di sebelah timur dan Madagaskar di sebelah barat.

Mungkin Sriwijaya sendiri tidak begitu strategis letaknya karena agak jauh dari Selat Malaka, namun dengan kekuatan armadanya ia menguasai daerah-daerah yang potensial untuk menjadi pesaingnya dan dapat mengontrol jalur perdagangan yang berada di bawah kekuasaannya dari perompakan dan kemungkinan agresi dari negara lain. Dengan cara ini ia menyalurkan perdagangan ke pelabuhan-pelabuhan yang dikuasainya. Dengan begitu Sriwijaya telah menjadi sumber perdagangan yang penting antara Cina dan India. Suatu yang menarik adalah bahwa untuk kepentingan perdagangannya, Sriwijaya rela mengakui Cina sebagai negara besar yang berhak untuk diberi upeti. Dengan cara demikian Sriwijaya akan merasa aman akan bahaya ekspansi militer Cina yang sudah meramah ke Vietnam dan Funan. Selain itu kapal-kapal Sriwijaya juga akan mendapatkan perlakuan yang lebih baik di pelabuhan-pelabuhan di Cina.²¹

Perdagangan internasional Sriwijaya dengan Cina dan India telah memberikan keuntungan yang besar kepada kerajaan Sriwijaya sehingga raja Sriwijaya terkenal sebagai raja yang sangat kaya. Sumber-sumber Cina juga memberikan gambaran yang berasal dari cerita-cerita masyarakat di Sriwijaya bahwa pada setiap ulang tahunnya, raja Sriwijaya membuang sebungkah emas ke dalam kolam. Apakah cerita itu benar atau tidak, namun yang jelas bahwa kekayaan raja Sriwijaya telah banyak dibicarakan orang. Dengan kemampuannya mengamankan alur pelayaran di kawasan selat Malaka, maka Sriwijaya yang berpusat di Palembang ini pada abad XIII mampu menguasai titik-titik simpul perdagangan antara lain P'eng-feng (Pahang), Teng-ya-nung (Trengganu), Ling-Ya-su-

²¹ Wolters, *Early Indonesian*, hlm. 152.

chia (Langkasuka), Chi-lan-tan (Kelantan), Fo-lo-an (Kuala Berang), Tan-ma-ling (Tambralingga, Ligor), Chia-lo-si (Grahi, Teluk Brandon.), Sin-t'o (Sunda).²²

Sebagai sebuah negara maritim, Sriwijaya telah mengembangkan strateginya untuk bertahan dan sekaligus untuk meneguhkan dan mengembangkan kekuasaannya. Di satu pihak untuk survivalitas kekuasaannya, ia telah mengembangkan diplomasi internasional dengan negara-negara adidaya di sekitarnya yang diperkirakan memiliki kemampuan untuk menghancurkannya, yaitu India dan Cina. Diplomasi dengan India, misalnya, dilakukan dengan pendirian sebuah wihara di Nalanda atas permintaan raja sriwijaya yang bernama Balaputadewa. Sementara itu dengan Cina, Sriwijaya telah mengirimkan utusan yang pada intinya mengakui kekuasaan kekaisaran Cina yang patut mendapatkan upeti. Setiap saat ada ancaman terhadapnya, Sriwijaya selalu memohon bantuan Cina. Di pihak lain untuk meneguhkan dan mengembangkan kekuasaannya, Sriwijaya melakukan penguasaan-penguasaan terhadap simpul-simpul perdagangan dan arus perdagangan yang ada dengan menggunakan berbagai cara termasuk cara ekspedisi militer.²³

Ketika orang-orang Cina sudah mulai ramai datang sendiri ke pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya, peranan para pedagang Sriwijaya tentunya menghadapi saingan yang berat dan terancam untuk menjadi pedagang lokal yang melayani pedagang asing. Ini terjadi karena para pedagang Cina membawa sendiri komoditi dari negerinya ke pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya. Di samping itu, dengan semakin banyaknya pedagang Cina yang datang di pelabuhan-pelabuhan itu telah mendorong perkembangan pelabuhan yang bersangkutan. Dalam hubungan itu daerah-daerah taklukan Sriwijaya di Selat Malaka mulai mengirimkan utusannya sendiri ke Cina yang tentu saja oleh Cina diterima dengan baik. Secara ekonomi akan sangat menguntungkannya yaitu semakin banyak upeti yang diterima, sedangkan secara politik kondisi yang demikian itu menguntungkan Cina karena negara yang besar di Asia Tenggara telah terpecah-belah sehingga tidak ada kemungkinan menjadi ancaman bagi Cina, bahkan sebaliknya akan semakin mudah bagi Cina untuk sewaktu-waktu menaklukkannya.

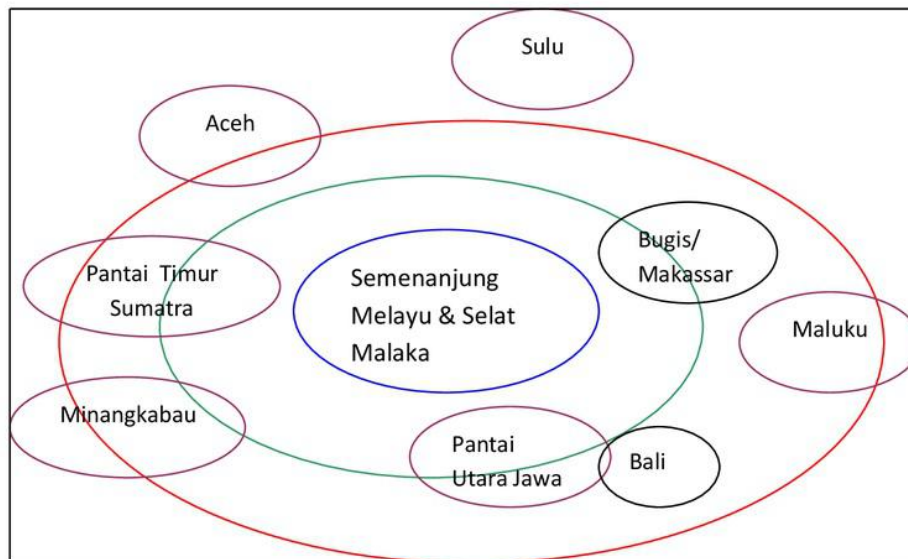
²² Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, 59. Lihat juga R. Braddell, 'An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 1-71.

²³ J.W. Christie, 'Asia Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali', in: H.P. Ray (ed.), *Archeology of Seafaring: The India Acean in the Ancient Period* (Delhi: Pragati, 1999), hlm. 221-222.

C. Jaringan Dagang, Diaspora, dan Komunikasi Lintas Budaya

Sejaka zaman awal abad masehi kawasan Malaka yang terletak di bagian barat kepulauan Nusantara memiliki letak yang strategis dalam pelayaran dan perdagangan internasional.²⁴ Secara geografis, zone Selat Malaka sesungguhnya terletak di tengah-tengah kawasan Asia Tenggara. Secara histories kawasan ini merupakan pusat aktivitas di Asia Tenggara karena merupakan pintu gerbang dan sekaligus *rendezvous* penting dalam hubungan perdagangan antara Barat dan Timur. Orang Melayu yang merupakan kelompok social yang dominan di kawasan ini memiliki sifat diaspora (suka merantau) sehingga justru memperkuat jaringan komersial di sekitar Selat Malaka. 'Melayu circle' itu bisa dilihat dari gambar 3.1.²⁵

Gambar 3.1 Lingkaran Melayu



Pada abad-abad permulaan sejarah, Palembang (Sriwijaya) muncul sebagai pusat dari zone perdagangan Malaka. Pada abad VI Kerajaan Sriwijaya mengembangkan dirinya sebagai kerajaan maritim. Sejak jaman prasejarah, penduduk kawasan 'Melayu Circle' merupakan pelayar yang sanggup mengarungi lautan lepas. Laut dan selat yang membentang di hadapan mereka tidak dipandang sebagai penghalang, namun justru sebagai penghubung antara pulau-pulau di Nusantara sehingga laut berfungsi sebagai

²⁴ K.R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu, Hawaii: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 20-25.

²⁵ Lihat Yumio Sakurai, 'An Essay on Historical Structure of Southeast Asia', *Seminar proceeding Toward 'An Integrated Approach to Global Area Studies'*, Tokyo: 1999.

1 pemersatu di antara suku-suku bangsa yang ada. Bahkan bisa dikatakan bahwa hubungan antara daerah pantai dengan pedalaman lebih sulit jika dibandingkan dengan hubungan antar pulau dengan melalui laut. Dalam hubungan itulah bisa dipahami jika pada awal abad masehi telah muncul berbagai titik pusat perdagangan di daerah pantai di pulau Sumatra, Jawa, dan Kalimantan.²⁶

1 Zone Selat Malaka memiliki posisi geografis yang sangat strategis yaitu terletak dalam jalur perdagangan internasional lewat laut (jalan Sutra) antara dua negara adidaya pada waktu itu yaitu India dan Cina. Suatu hal yang bukan merupakan kebetulan jika orang-orang Nusantara pada waktu bisa memanfaatkan potensi ini untuk melibatkan diri secara aktif dalam perdagangan itu. Hubungan dagang antara Nusantara dan India lebih dahulu berkembang daripada hubungan dagang antara Indonesia dan Cina.²⁷ Namun demikian kapan aktivitas perdagangan tersebut persisnya mulai dilakukan sangat sulit untuk ditentukan. Meskipun begitu, bukti-bukti historis menunjukkan bahwa sejak abad ke-2 masehi sudah ada hubungan dagang antara Indonesia dan India. Selanjutnya sejak abad ke-5 juga sudah mulai ada utusan diplomatik ke negeri Tiongkok. Tentu saja hubungan itu bermula dari proses perdagangan. Reid mengatakan bahwa dunia perniagaan selalu menjadi sesuatu yang vital di kawasan ini.²⁸

6 Komoditi perdagangan yang diperdagangkan pada waktu itu adalah lada, cengkih, pala, kayu cendana, beras, kain, dan sebagainya. Adapun etnik yang terlibat dalam kegiatan itu misalnya: Jawa, Melayu, Ambon, Ternate, Bugis, Makassar, Banjar, India, Arab, dan sebagainya.²⁹

2 Pada masa itu India dan Cina merupakan dua negara adidaya yang maju dan kaya. Di antara keduanya terjalin hubungan perdagangan yang erat yang pada gilirannya juga melibatkan negara-negara di sekitarnya termasuk kerajaan-kerajaan di kepulauan

11
26 Lihat W.F. Wertheim, *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change* (The Hague: Van Hoeve, 1969), hlm. 1-8. Sartono Kartodirdjo, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notokusanto, *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), hlm. 2.

93
27 J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society* (The Hague: Van Hoeve, 1955), hlm. 89-90. Lihat juga O.W. Walter, *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 31.

5
28 Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce Vol.II*, hlm. 1.

29 Lihat misalnya Reid, *Southeast Asia Vol. Two*, hlm. 1-61. Mengenai penulisan sumber-sumber tradisional kerajaan Malaka lihat misalnya T. Iskandar, 'Three Malay Historical Writing in the First Half of the 17th Century', *JMBRAS* 2 (40) (1967), hlm. 38- 53. Lihat juga R.J. Wilkinson, 'The Malacca Sultanate', *JMBRAS* 61 (1912), hlm. 5- 71.

¹⁰ Nusantara. Rempah-rempah (lada, cengkeh, pala) dari Maluku, Aceh, Sumatra Selatan, Jawa Barat, dan Semenanjung Melayu, merupakan komoditi yang digemari orang di mana-mana. Kayu cendana dari Nusa Tenggara dan kapur barus dari Sumatra serta kemenyan yang banyak didapat di hutan-hutan di Kalimantan, Sumatra, dan Sulawesi sangat disukai oleh orang-orang India dan Cina untuk kepentingan upacara-upacara keagamaan mereka. Sebaliknya, komoditi dagang dari negeri Cina juga disenangi oleh masyarakat Nusantara terutama untuk kepentingan *prestise* kalangan masyarakat menengah ke atas. Komoditi dari negeri Cina yang sangat populer dalam masyarakat Nusantara adalah barang-barang porselain seperti piring, mangkok, cangkir, jambangan dan sebagainya. Di samping itu, produk Cina yang juga termashur di Nusantara adalah kain sutra Cina yang terkenal sangat halus namun juga terkenal sangat mahal sehingga hanya para bangsawan dan orang kaya saja yang mampu membelinya. Sementara itu para pedagang dari India memperdagangkan kain mori yang juga berkualitas bagus. Jadi spesialisasi dalam produksi ini telah mendorong proses perdagangan yang cukup ramai di jalur maritim antara India dan Cina. Selain itu berbagai bangsa di Asia juga ikut meramaikan jalur perdagangan ini seperti orang-orang Arab, Iran, Turki, dan sebagainya.³⁰

Salah satu motif mengapa pada awal abad masehi orang-orang India melakukan ekspansi dagang ke Dunia Timur adalah berkaitan dengan hilangnya sumber perdagangan emas India yang berasal dari Asia Tengah menjelang abad masehi sebagai akibat dari gerakan bangsa-bangsa di Asia Tengah yang menyebabkan alur perdagangan ini terputus. Selanjutnya, India mengimpor mata uang emas dalam jumlah besar dari kekaisaran Romawi. Namun demikian perdagangan ini akhirnya dilarang Kaisar Vespasianus (69-79 Masehi) karena mengalirnya mata uang emas dalam jumlah besar ke luar negeri akan membahayakan ekonomi negara. Oleh karena itu orang-orang India harus mencari sumber emas di daerah lain. Menarik sekali bahwa dalam kitab-kitab sastra diceritakan mengenai negeri emas di daerah timur yang ternyata kemudian menghasilkan rempah-rempah. Oleh karena itu wajar jika para pedagang India kemudian melakukan ekspansi perdagangan ke timur.³¹ Belum diketahui secara pasti apakah para pedagang India merasa kecewa ketika mendapati bahwa Dunia Timur tidak terutama menghasilkan emas tetapi justru

³⁰ Lihat misalnya Curtin, *Cross-Cultural Trade*, 109-127. Lihat juga Soeroto, *Sriwijaya Menguasai Lautan* (Bandung, Jakarta: Sanggabuwana, 1976), hlm. 11.

³¹ Lihat Coedes, *The Indianised States*, hlm. 20. Lihat juga D.G.E. Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1988), hlm. 16.

1 menghasilkan berbagai produk tropis yang juga dibutuhkan dalam perdagangan internasional seperti kayu cendana, kapur barus, cengkeh, lada, dan sebagainya.³²

8 Sementara itu hubungan dagang antara Nusantara dan Cina baru dimulai ketika hubungan dagang antara Nusantara dan India telah terpolakan. Perhatian Cina terhadap aktivitas perdagangan penduduk Nusantara seiring dengan periode perluasan kekaisaran Cina ke selatan meskipun hal ini berjalan secara lamban.³³ Seperti di ketahui bahwa tradisi Cina untuk mengembangkan aktivitas perdagangan dengan kawasan yang terletak di sebelah baratnya (Asia Tengah, Asia Barat, dan Eropa) lewat jalan darat lebih dahulu berkembang. Pada awal abad masehi, sebagian dari perdagangan itu sudah melalui jalan perdagangan maritim antara India dan Asia Tenggara yang sudah terlebih dahulu berkembang meskipun selanjutnya dari Asia Tenggara ke Cina perdagangan dilakukan lewat darat ke Cina melalui Funan. Masih diperlukan waktu yang lama bagi Cina untuk bisa mengambil bagian secara aktif dalam perdagangan maritim di Asia Tenggara. Bahkan perhatian Cina sendiri terhadap perdagangan maritim Asia Tenggara sangat kurang. Mereka berurusan dengan Asia Tenggara (khususnya Funan) sejauh ada sangkut-pautnya dengan perdagangan Asia Barat.³⁴ Dengan demikian pengetahuan mereka tentang 'Dunia Selatan' (*Nanyang*) sangat kurang jika dibandingkan dengan pengetahuan mereka tentang 'Dunia Barat'. Bahkan baru abad V atau sesudahnya mereka memiliki pengetahuan tentang Nusantara.³⁵

Wolters menunjukkan bukti-bukti bahwa pelayaran niaga melintasi Laut Cina Selatan untuk pertama kalinya terjadi antara abad III dan V masehi. Namun demikian, bukti yang pasti mengenai aktivitas ini baru terjadi pada abad V masehi. Seperti diketahui bahwa sebelum menjalin hubungan dagang dengan Cina, para pedagang Nusantara telah berpengalaman dalam pelayaran dan perdagangan dengan negeri-negeri di Asia Tenggara dan India. Berdasarkan struktur perdagangan Asa kuno, maka dapat dipastikan bahwa armada dagang Nusantara sudah biasa mencapai kawasan dagang di sebelah barat

6
8
³² A. Das Gupta, 'The Maritime Trade of Indonesia, 1500-1800', in: A. Das Gupta & M.N. Pearson (eds), *India and the Indian Ocean, 1500-1800* (Calcuta: Oxford University Press, 1987), hlm. 243.

³³ J.H. Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times* (New York, Oxford: Oxford University Press, 1993), hlm. 84-85.

³⁴ O.W. Wolter, *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 43.

³⁵ W.P. Groeneveldt, *Historical Notes on Indonesia & Malaya Compiled from Chinese Sources* (Jakarta: Bhratara, 1960), 1-2.

¹ Semenanjung Malaya, bahkan I Tsing dalam perjalanannya ke India menumpang kapal Sriwijaya. Sudah tentu ada juga pedagang-pedagang Nusantara yang hanya beroperasi di perairan Nusantara dan Selat Malaka, untuk selanjutnya produk dari Nusantara dibawa oleh pedagang-pedagang lain ke negeri-negeri di sebelah barat Malaka. Dalam hubungan itulah maka ketika pedagang-pedagang dari Cina mulai berkembang, sesungguhnya orang-orang Nusantara sudah memiliki pengalaman berdagang dan berlayar dengan negeri-negeri asing. Namun demikian selama berabad-abad sebelumnya perdagangan Cina - Asia Barat telah didominasi orang-orang India sehingga sejalan dengan berkembangnya perdagangan Cina - Nusantara, maka tentunya terjadi persaingan antara pedagang Nusantara dan pedagang India. Namun demikian hal ini tergantung pada jangkauan pedagang Nusantara. Jika pedagang Nusantara hanya menjadi *feeder* pedagang India maka kemungkinan besar terjadi kerjasama. Namun demikian jika para pedagang Nusantara juga berdagang langsung ke Cina maka tentunya terjadi persaingan.

Hampir bisa dipastikan bahwa pada awal abad V telah ada orang-orang Nusantara yang datang berlayar/ berdagang langsung ke Cina. Sebuah berita Cina menceritakan bahwa pada bulan keempat tahun 430 datangnya utusan dari Ho-lo-tan, sebuah negeri di Shê-p'o (Jawa). Jadi jelas bahwa utusan itu datang dari Nusantara yang membawa kain dari India dan Gandhara. Secara berturut-turut, Ho-lo-tan mengirimkan utusan ke Cina pada tahun 430, 433, 434, 436, 437, dan 452.³⁶ Diperkirakan bahwa Holotan (atau Aruteun) merupakan pendahulu kerajaan Taruma sebelum kerajaan ini mendapat pengaruh Hindu. Berita Cina mengenai Taruma sendiri terutama terjadi setelah periode Ho-lo-tan.³⁷ Dari berbagai berita Cina dapat disimpulkan bahwa bahwa pada abad V masehi orang-orang Nusantara sudah memiliki hubungan dagang langsung dengan Cina. Hubungan dagang itu bahkan lebih banyak merupakan hasil dari inisiatif orang Nusantara dengan melihat banyaknya utusan dagang ke Cina tersebut. Sementara itu kaisar Cina hanya sesekali mengirimkan utusan ke negeri-negeri di Nusantara dan itupun banyak berurusan dengan soal agama dan politik. Baru dalam tahap berikutnya, datang juga para pedagang Cina ke pelabuhan-pelabuhan di Nusantara. Setelah penduduk Nusantara dapat berdagang

³⁶ Wolters, *Early Indonesian*, hlm. 164.

³⁷ Utusan terakhir kerajaan To-lo-mo ke Cina tahun 669. Sesudah itu nama To-lo-mo tidak terdengar lagi. Mungkin sekali kerajaan ini ditaklukkan oleh Sriwijaya. Dalam prasasti Kota kapur disebutkan bahwa pada tahun 686 tentara Sriwijaya berangkat menyerang *Bhumi Jawa* yang tidak tunduk kepada kerajaan Sriwijaya. Mengenai hal ini lihat Irfan, *Kerajaan Sriwijaya*, 39-41. Lihat juga C.O. Blagden, 'The Kota Kapur (Western Bangka) Inscription', *JMBRAS* 64 (1913), hlm. 69-71.

¹ langsung dengan Cina, maka ia mendapat kedudukan yang penting dalam jaringan perdagangan dan pelayaran internasional. Kapal-kapal Indonesia lalulalang melayari perairan antara India dan Cina. Pada abad VII masehi seorang pendeta Budha dari Cina yang bernama I-tsing bertolak ke India dari Indonesia dengan menumpang kapal Sriwijaya.

Munculnya kerajaan Sriwijaya sebagai kerajaan maritim hampir bisa dipastikan berkaitan erat dengan perdagangan internasional antara India dan Cina dan perdagangan regional di antara daerah-daerah di Nusantara, antara daerah di Nusantara dan kawasan Asia Tenggara dan antara daerah di Nusantara dengan Cina. Dengan kemampuan untuk mengelola aktivitas perdagangan yang berlalu-lalang di kawasan Nusantara bagian barat, pada puncak perkembangannya Sriwijaya mampu mengontrol kawasan Selat Malaka dan Selat Sunda. Seperti diketahui bahwa jika suatu negara hidup dari perdagangan berarti penguasanya harus menguasai jalur-jalur perdagangan dan pelabuhan-pelabuhan tempat barang-barang dagangan itu ditimbulkannya untuk diperdagangkan. Tindakan yang demikian ini jelas memerlukan kontrol langsung dari penguasa. Kesetiaan dan kontrol langsung merupakan persoalan yang sangat penting dalam negara maritim. Oleh karena itu Sriwijaya mengembangkan politik yang berorientasi pada kontrol atas sumber-sumber perdagangan.³⁸ Mungkin Sriwijaya sendiri tidak begitu strategis letaknya karena agak jauh dari Selat Malaka, namun dengan kekuatan armadanya ia menguasai daerah-daerah yang potensial untuk menjadi pesaingnya dan dapat mengontrol jalur perdagangan yang berada di bawah kekuasaannya dari perompakan dan kemungkinan agresi dari negara lain. Dengan cara ini ia menyalurkan perdagangan ke pelabuhan-pelabuhan yang dikuasainya. Dengan begitu Sriwijaya telah menjadi sumber perdagangan yang penting antara Cina dan India. Suatu yang menarik adalah bahwa untuk kepentingan perdagangannya, Sriwijaya rela mengakui Cina sebagai negara besar yang berhak untuk diberi upeti. Dengan cara demikian Sriwijaya akan merasa aman akan bahaya ekspansi militer Cina yang sudah meramah ke Vietnam dan Funan. Selain itu kapal-kapal Sriwijaya juga akan mendapatkan perlakuan yang lebih baik di pelabuhan-pelabuhan di Cina.³⁹

Dengan kemampuannya mengamankan alur pelayaran di kawasan selat Malaka, maka Sriwijaya yang berpusat di Palembang ini pada abad XIII mampu menguasai titik-titik simpul perdagangan antara lain P'eng-feng (Pahang), Teng-ya-nung (Trengganu),

³⁸ Pierre-Yves Manguin, 'Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered', *JMBRAS* 1 (66) (1993), hlm. 33.

³⁹ Wolters, *Early Indonesian*, hlm. 152.

1 Ling-Ya-ssu-chia (Langkasuka), Chi-lan-tan (Kelantan), Fo-lo-an (Kuala Berang), Tan-ma-ling (Tambralingga, Ligor), Chia-lo-si (Grahi, Teluk Brandon.), Sin-t'o (Sunda).⁴⁰

Sebagai sebuah negara maritim, Sriwijaya telah mengembangkan strateginya untuk bertahan dan sekaligus untuk meneguhkan dan mengembangkan kekuasaannya. Di satu pihak untuk survivalitas kekuasaannya, ia telah mengembangkan diplomasi internasional dengan negara-negara adidaya di sekitarnya yang diperkirakan memiliki kemampuan untuk menghancurkannya, yaitu India dan Cina. Diplomasi dengan India, misalnya, dilakukan dengan pendirian sebuah wihara di Nalanda atas permintaan raja Sriwijaya yang bernama Balaputadewa. Sementara itu dengan Cina, Sriwijaya telah mengirimkan utusan yang pada intinya mengakui kekuasaan kekaisaran Cina yang patut mendapatkan upeti. Setiap saat ada ancaman terhadapnya, Sriwijaya selalu memohon bantuan Cina. Di pihak lain untuk meneguhkan dan mengembangkan kekuasaannya, Sriwijaya melakukan penguasaan-penguasaan terhadap simpul-simpul perdagangan dan arus perdagangan yang ada dengan menggunakan berbagai cara termasuk cara ekspedisi militer.⁴¹

Ketika orang-orang Cina sudah mulai ramai datang sendiri ke pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya, peranan para pedagang Sriwijaya tentunya menghadapi saingan yang berat dan terancam untuk menjadi pedagang lokal yang melayani pedagang asing. Ini terjadi karena para pedagang Cina membawa sendiri komoditi dari negerinya ke pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya. Di samping itu, dengan semakin banyaknya pedagang Cina yang datang di pelabuhan-pelabuhan itu telah mendorong perkembangan pelabuhan yang bersangkutan. Dalam hubungan itu daerah-daerah taklukan Sriwijaya di Selat Malaka mulai mengirimkan utusannya sendiri ke Cina yang tentu saja oleh Cina diterima dengan baik. Secara ekonomi akan sangat menguntungkannya yaitu semakin banyak upeti yang diterima, sedangkan secara politik kondisi yang demikian itu menguntungkan Cina karena negara yang besar di Asia Tenggara telah terpecah-belah sehingga tidak ada kemungkinan menjadi ancaman bagi Cina, bahkan sebaliknya akan semakin mudah bagi Cina untuk sewaktu-waktu menaklukkannya. Dengan demikian kedudukan Sriwijaya sebagai pusat jaringan perdagangan 'Melayu Circle' menjadi lemah.

⁴⁰ Lihat juga R. Braddell, 'An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 1-71.

⁴¹ J.W. Christie, 'Asia Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali', in: H.P. Ray (ed.), *Archeology of Seafaring: The India Ocean in the Ancient Period* (Delhi: Pragati, 1999), hlm. 221-222.

B.3 Perebutan Hegemoni Selat Malaka

Sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya, berkembangnya kerajaan Sriwijaya di Sumatra sejalan dengan berkembangnya kerajaan-kerajaan di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Terdapat berbagai pendapat di sekitar hubungan antara kerajaan Sriwijaya dengan kerajaan-kerajaan di Jawa Tengah dan Jawa Timur. Bentuk-bentuk hubungan itu bisa berupa hubungan darah (dinasti) atau justru sebaliknya persaingan dan konflik antar dinasti. Demikian juga bentuk-bentuk hubungan itu bisa berupa kerjasama dan persaingan dalam bidang politik dan ekonomi.⁴² Dalam hubungan ini bentuk hubungan antara kerajaan-kerajaan di Jawa Tengah dan Jawa Timur dengan Sriwijaya lebih ditekankan pada bentuk kerjasama dan konflik yang silih berganti yang bersumber dari kepentingan ekonomi dan politik.

Persaingan dan konflik antara Sriwijaya dan kerajaan-kerajaan di Jawa memperlihatkan tensinya yang tinggi ketika pusat kerajaan Mataram pindah ke Jawa Timur. Raja yang memindahkan itu adalah Sendok (929-947) yang dianggap sebagai pendiri dinasti baru (wangsa Isyana) yang memerintah di Jawa Timur sampai 1222. Dalam hubungannya dengan kerajaan Sriwijaya (yang diperintah oleh dinasti Syailendra), salah satu alasan kepindahannya dari Jawa Tengah ke Jawa Timur adalah untuk menjauhi Sriwijaya dalam kaitannya dengan konflik yang sudah ada atau ketakutannya kepada Sriwijaya yang mungkin telah mencoba untuk menghidupkan tuntutan-tuntutan Syailendra atas kekuasaan di Jawa Tengah. Munculnya Jawa Timur sebagai pusat kerajaan besar menimbulkan konsekuensi logis terhadap perekonomian baik bagi daerah itu maupun bagi kawasan Nusantara secara umum.⁴³ Seperti diketahui bahwa berbeda dengan kawasan pusat kerajaan Mataram di Jawa Tengah yang sudah memiliki kemapanan dalam perekonomian persawahan, daerah-daerah pantai dan delta di Jawa Timur belum merupakan daerah pertanian yang intensif yang bisa menghasilkan surplus pangan untuk menopang

⁴² Secara garis besar ada beberapa pendapat mengenai Dinasti Syailendra ini. J.L. Moens dan para sarjana India berpendapat bahwa Syailendra berasal dari India. Coedes berpendapat bahwa Syailendra berasal dari Funan. Sementara itu Buchori berpendapat bahwa Syailendra merupakan orang Indonesia asli. Di pihak lain Irfan berpendapat bahwa Syailendra berasal dari Sriwijaya yang kemudian menaklukkan dinasti Sanjaya, penguasa Mataram, dan selanjutnya memerintah Jawa Tengah namun dengan administrasi yang terpisah dengan Sriwijaya. Lihat Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, 75-77. Lihat J.L. Moens, *Buddhisme di Jawa dan Sumatra dalam Masa Kejayaan Terakhir* (Jakarta: Bhratara, 1974).

⁴³ Dalam persoalan ini masih ada perdebatan apakah Sriwijaya yang menaklukkan Jawa Tengah ataukah dinasti Syailendra di Sriwijaya merupakan bagian dari dinasti yang memerintah di Jawa Tengah. Lihat misalnya O.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.

kekuatan politik kerajaan baru ini. Oleh karena itu sejak awal perkembangannya, raja-raja di Jawa Timur mengembangkan perhatian untuk perdagangan seberang lautan. Hubungan-hubungan dagang dijalin baik dengan kawasan Nusantara bagian timur (seperti Maluku) maupun dengan kawasan Nusantara bagian barat (seperti dengan Sumatra dan Semenanjung Melayu).⁴⁴

Pada waktu dinasti Isyana di bawah pemerintahan raja Dharmawangsa (985-1006) upaya-upaya yang ekspansif telah dilakukan terhadap Sriwijaya sebagai bagian dari persaingan dalam hegemoni perdagangan. Usaha terbesar yang dilakukan oleh Dharmawangsa adalah serangan-serangannya kepada Sriwijaya yang pada waktu itu masih sangat kuat. Serangannya atas Palembang selama pemerintahannya telah menempatkan Sriwijaya dalam posisi yang berbahaya.⁴⁵ Hanya dengan menjalin hubungan baik dengan kerajaan Cola di India dan kekaisaran Cina, akhirnya Sriwijaya dapat memukul balik serangan Dharmawangsa. Bahkan setelah berkonspirasi dengan salah satu kerajaan bawahan Dharmawangsa (yaitu kerajaan Wurawari) serangan balasan Sriwijaya dapat menghancurkan kraton Dharmawangsa dan bahkan berhasil membunuhnya tahun 1006 dalam peristiwa yang disebut *pralaya*.⁴⁶

Jika hubungan baik dengan kekaisaran Cina bisa diketahui dari intensitas kedatangan utusan Sriwijaya di istana kaisar dan permohonan mereka untuk melindungi kerajaan Sriwijaya, maka hubungan yang baik antara Sriwijaya dengan kerajaan Cola dibuktikan dengan pembangunan sebuah Wihara Budha oleh raja Sriwijaya yang bernama Chulamaniwarmadewa pada tahun 1008. Raja Chola menghadiahkan hasil pajak tahunan sebuah desa besar untuk memeliharanya. Fungsi dari wihara ini terutama adalah untuk tempat ibadah agama Budha bagi saudagar Sriwijaya yang datang di India. Sudah tentu hal ini membuktikan betapa pentingnya hubungan dagang secara langsung antara Sriwijaya dengan India.⁴⁷

Hubungan baik antara Sriwijaya dan kerajaan Chola tidak berlangsung lama. Perluasan kekuatan di laut dari kerajaan Chola untuk memperluas hegemoni perdagangan laut selalu menjadi obsesi sebuah kerajaan maritim. Pada tahun 1007 kerajaan Chola sudah mulai melakukan serangan-serangan ke timur. Pada tahun 1025 pusat kerajaan

⁴⁴ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 64-65.

⁴⁵ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 66.

⁴⁶ Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 96.

⁴⁷ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 56.

¹ Sriwijaya-pun mendapat giliran serangan yang melumpuhkan. Dalam serangan yang berikutnya yaitu tahun 1027, raja Sriwijaya yang bernama Sanggramawiyottunggawarman dapat ditawan. Tidak diketahui secara pasti bagaimana nasib raja Sriwijaya ini. Serangan-serangan kerajaan Chola selanjutnya diarahkan ke daerah-daerah kekuasaan Sriwijaya di Semenanjung Malaya.⁴⁸

¹ Lemahnya Sriwijaya setelah rangkaian serangan yang dilakukan oleh kerajaan Chola menimbulkan dua hal penting. *Pertama*, raja pengganti Dharmawangsa yaitu Airlangga (1019-1042) dapat merebut kembali daerah yang hilang setelah peristiwa penghancuran kraton Dharmawangsa pada tahun 1006. *Kedua*, rentetan serangan kerajaan Chola kemungkinan memberikan kesadaran kepada penguasa Sriwijaya bahwa betapapun baiknya persahabatan yang dibangun dengan kerajaan Chola dapat sewaktu-waktu berubah menjadi perang dan penaklukan. Oleh karena itulah terjadilah semacam *gentlement agreement* di antara dua kekuatan utama di Nusantara ini untuk tidak bermusuhan karena masing-masing sama-sama lemahnya. Situasi ini berkembang lebih baik ketika dua kekuatan besar ini mengadakan aliansi dalam menghadapi kekuatan kerajaan Chola dengan mengadakan perkawinan antara raja Airlangga sendiri dengan saudari raja Sri Dewa yang sedang memerintah, yang berarti putri dari raja Sanggramawijayottunggawarman. Ada semacam kesepakatan bahwa Airlangga berkuasa di kawasan Nusantara bagian timur sedangkan Sriwijaya berkuasa di bagian barat meskipun kerajaan ini tidak bisa mencapai kejayaan seperti sebelum serangan Chola.⁴⁹ Demikian juga ada bukti-bukti bahwa Jawa juga tetap menjalin hubungan perdagangan dengan kawasan Nusantara bagian barat.⁵⁰

Kemajuan yang telah dicapai oleh kerajaan Kediri di Jawa Timur sebagai kekuatan laut dan perdagangan telah merangsang perkembangan perekonomian di Nusantara. Sudah barang tentu kerajaan Sriwijaya juga ikut menikmati perkembangan ini sehingga memungkinkannya masih dapat bertahan dan bahkan kembali berkembang. Pada permulaan abad XIII ada berita ¹ Cina yang menceritakan bahwa Kerajaan Sriwijaya masih memiliki tidak kurang dari 15 daerah bawahan yang terletak di Sumatra, Semenanjung Malaya, dan Jawa Barat. Meskipun demikian kekuasaannya tidak pernah menyamai apa

⁴⁸ Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 58.

⁴⁹ Setelah periode itu kerajaan Sriwijaya mengalami kemuduran yang semakin parah. Utusan Sriwijaya yang terakhir yang tercatat ke Cina datang pada tahun 1178. Setelah itu tidak ada lagi utusan Sriwijaya. Ini membuktikan bahwa pada abad XII kerajaan Sriwijaya sudah demikain lemah. Kerajaan-kerajaan bekas bawahan Sriwijaya mulai mengirimkan utusan sendiri dan atas kehendak sendiri.

⁵⁰ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 58.

yang telah dicapai sebelum serangan Chola. Bahkan pada akhir abad XIII rupanya kerajaan Sriwijaya benar-benar lemah seiring dengan gerakan dari daerah-daerah bawahan Sriwijaya yang melepaskan diri dari Sriwijaya dan berdiri sendiri. Tampaknya kekuatan pusat Sriwijaya sudah tidak mampu lagi mengontrol daerah kekuasaannya. Pada akhir abad XIII bahkan Palembang dimasukkan dalam daftar daerah bawahan San-fo-tsi (Sriwijaya) sedangkan Melayu tidak termasuk di dalamnya. Anehnya bahwa Jambi (pusat kerajaan Melayu) mengirimkan utusannya sendiri ke Cina. Banyak ahli sejarah menginterpretasikan bahwa pusat kerajaan Sriwijaya telah pindah atau direbut oleh Melayu. Demikian juga hal yang menarik adalah bahwa ekspedisi Kertanegara dari Singasari pada tahun 1275 tidak diarahkan ke Palembang melainkan ke Melayu.⁵¹

Gelombang ekspansi Jawa naik kembali ketika Kertanegara menjadi raja di Singasari. Dengan meneruskan tradisi politik Jawa yang bersikap anti dominasi kekaisaran Cina, Kertanegara berusaha meluaskan pengaruhnya untuk membangun persekutuan politik dan militer dengan kerajaan-kerajaan lain di Nusantara dengan menyadari bahwa Cina merupakan kekuatan besar yang harus dihadapi bersama. Seperti diketahui bahwa setelah Kertanegara naik tahta pada tahun 1268 ia memiliki ambisi untuk menjadikan Singasari sebagai kekuatan baru di Nusantara. Perdana menteri ayahnya, Raganata, yang berkeberatan atas politik Kertanegara, diberi jabatan lain dan posisinya diganti oleh Aragani dan Kebo Tengah yang juga dijadikan sebagai penasihat politik utama raja. Kerajaan Sriwijaya, yang demi alasan keamanan hampir selalu menjalin hubungan baik dengan Cina atau bahkan kadang-kadang meminta perlindungan Cina, dipaksa bersekutu dengan Kertanegara dengan mengirimkan ekspedisi Pamalayu. Dengan demikian ada upaya-upaya untuk menyatukan dunia perdagangan Melayu dan Jawa dalam rangka menghadapi Cina.⁵²

Jika pada masa Singasari persekutuan kerajaan-kerajaan di Nusantara hendak dirintis dengan jalan yang relatif damai karena menghadapi ekspansi Mongol, maka pada masa Majapahit persatuan hendak ditegakkan dengan cara-cara yang lebih keras dengan kekuatan militer. Jika upaya Kertanegara untuk merintis 'persekutuan suci' Nusantara didasarkan pada bahaya ekspansi luar, maka Majapahit melakukan hal yang sama dengan didorong terutama oleh ambisi-ambisi internal yang melihat kelumpuhan politik pusat-

⁵¹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 60.

⁵² Tentang persaingan dunia Melayu dengan Jawa lihat misalnya C.D. Cowan, 'Continuity and Change in the International History of Maritime South East Asia'.

⁶ pusat dagang di Nusantara sebagai motivasi untuk menempatkan mereka di bawah panji-panji kebesaran dan kesatuan Majapahit. Setelah Sriwijaya lemah secara internal, Majapahit dapat 'mewarisi' sebagian besar wilayah kekuasaannya.

C. Dari Ethno-state ke Cross-Ethno State (Mataram, Sriwijaya, Majapahit)

Selama abad VIII terjadi perkembangan terjadi perkembangan dua geo-politik yang sangat krusial di wilayah Nusantara. Sebagai hasil dari perkembangan sebelumnya, Selat Malaka secara berangsur-angsur berkembang sebagai kekuatan kunci dalam aktivitas perdagangan internasional antara India dan Cina. Dalam hubungan ini kerajaan sriwijaya yang terletak di Sumatra Selatan tampil berkembang sebagai kekuatan politik dan militer yang mampu mengontrol rute perdagangan internasional itu. Di kawasan lain, telah muncul pula beberapa kekuatan politik di Jawa. Mula-mula adalah kerajaan Tarumanegara pada abad V Masehi dan Keling pada abad-abad berikutnya, namun sejarahnya belum banyak terungkap karena keterbatasan sumber sejarah yang ditemukan. Pada abad VIII di kawasan subur Jawa Tengah yang berpenduduk padat telah muncul pula kerajaan besar yang sangat berpengaruh baik secara militer maupun politik di Jawa.

Dilihat dari lokasi pusat kerajaannya sebetulnya Sriwijaya bisa dikatakan kurang strategis karena tidak terletak persis di jalur perdagangan Selat Malaka. Jarak antara ujung Semenanjung Malaya dengan Palembang masih sekitar 500 KM, jarak yang cukup jauh untuk pelayaran perahu. Namun demikian kelemahan geografis ini bisa ditutup oleh Sriwijaya dengan penguasaannya atas hinterland yang kaya akan bahan makanan, hasil hutan, dan tambang emas yang sangat dibutuhkan dalam perdagangan internasional pada waktu itu. Dengan kekayaannya itu Sriwijaya mampu mengembangkan kekuatannya untuk mengontrol jantung Selat Malaka. Selain itu sistem angin muson yang bertiup di kawasan Asia Tenggara memaksa kapal layar untuk mencari persinggahan beberapa lama sebelum melanjutkan perjalanan selanjutnya dan Sriwijaya merupakan satu-satunya kekuatan besar di kawasan itu.⁵³

⁵³ Ada teori lain yang didasarkan atas perkembangan geo-morfologis Selat Malaka, yang mengatakan bahwa kemunculan Sriwijaya berkaitan dengan mulai bisa dilayarnya Selat Malaka yang menyebabkan perhubungan lewat Tanah Genting Kra menjadi mati. Pada waktu itu kawasan Semenanjung Malaya hingga pulau Bangka masih dangkal dan berawa-rawa sehingga sulit dilayari. Dengan demikian pelayaran India-Cina harus lewat Selat Bangka. Dengan demikian perubahan geomorfologi ini kemudian memunculkan kerajaan Sriwijaya. Lihat J. van der Horst, 'Lintas Perdagangan India – Cina atau Berdiri dan Runtuhnya Kerajaan Sriwijaya', *Jambatan* 2 (8), 1990, hlm. 1-5. Teori ini sangat menarik, namun perlu diuji lebih jauh mengenai sejarah geo-morfologi Selat Malaka secara mendalam.

Adalah sangat menarik bahwa kemunculan Sriwijaya ini juga berkaitan dengan meningkatnya permintaan komoditas obat-obatan, wangi-wangian untuk kepentingan upacara keagamaan dan parfum serta rempah-rempah selama kekaisaran Cina diperintah oleh dinasti Tang dan Song sejak abad VII Masehi.⁵⁴ Dalam hal ini para pedagang Sriwijaya mampu merespon secara positif terhadap kesempatan perdagangan ini, sebab berbagai kawasan di Nusantara merupakan produsen komoditas-komoditas yang dibutuhkan oleh pasar internasional itu. Lagi pula tidak ada perdagangan maritime antara India dan Cina pada waktu itu yang tidak memerlukan pelabuhan-pelabuhan perantara seperti Palembang, Malaka, dan beberapa pelabuhan di daratan Asia Tenggara. Bahkan pola ini berlangsung terus pada abad-abad sesudahnya.

Kerajaan Sriwijaya adalah suatu kerajaan pantai, negara perniagaan dan negara yang berkuasa di laut. Sebagai kerajaan pantai, ibukota Sriwijaya memang terletak di tepi air, penduduknya terpencar di luar kota, atau tinggal di atas rakit-rakit yang beratapkan alang-alang. Jika sang raja keluar, ia naik perahu dengan dilindungi payung sutera dan diiringi dengan orang-orang yang membawa tombak emas. Tentaranya sangat baik dan tangkas dalam peperangan, baik di darat maupun di laut, keberaniannya tidak ada bandingnya. Bahkan dikatakan oleh Macintyre bahwa warga negara Sriwijaya merupakan komunitas yang termiliterisir (*militarized community*).⁵⁵ Keberadaan Sriwijaya dapat dilacak dari berita Tionghoa yang menyebutkan bahwa di Sumatra pada abad ke-7 sudah ada kerajaan-kerajaan antara lain To-lang-po-hwa (Tulangbawang di Sumatra Selatan), Mo-lo-yeu (Melayu di Jambi), Ki-li-p'i-che atau Che-lifo-che (Crivijaya).⁵⁶

Kekuatan Sriwijaya bersumber dari beberapa hal antara lain kemampuan untuk mengelola pelabuhan dagang sebagai pelabuhan internasional yang mampu menarik para pedagang untuk singgah dan berdagang di situ. Selain itu, kekuatan Sriwijaya juga terletak pada penguasaannya atas hinterland sebagai pemasok komoditas perdagangan dan tenaga kerja untuk pengembangan kota pelabuhan. Selain itu kekuatan Sriwijaya juga ditentukan oleh kemampuannya untuk menanamkan pengaruhnya atas *orang laut* yang memiliki fungsi

⁵⁴ Haraprasad 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. 41-54.

⁵⁵ D. Macintyre, *Sea Power in the Pacific: A History from the Sixteen Century to the Present Day* (London: Barker, 1972), hlm. 11.

⁵⁶ Slamet Muljana, *Kuntala, Sriwijaya dan Suvarnabhumi* (Jakarta: Yayasan Idayu, 1981), 30-131. Lihat juga O.W. Wolters, 'Studying Srivijaya', *JMBRAS* 2 (1979), hlm. 1-40.

strategis bik dari segi politik maupun ekonomi. Untuk memperkuat posisinya, sriwijaya juga menjalin hubungan baik dengan kekaisaran Cina dengan harapan luput dari invasi Cina dan para pedagang sriwijaya akan memperoleh perlakuan yang baik di pelabuhan-pelabuhan Cina.⁵⁷

Namun demikian kejayaan Sriwijaya terutama disebabkan oleh kemampuannya untuk mengendalikan dan menguasai Selat Malaka, yang paling sedikit selama lima belas abad mempunyai arti penting dalam sejarah dan yang merupakan jalur perdagangan internasional Asia Timur ke Asia Barat dan Eropah.⁵⁸ Dengan kata lain bahwa selama kejayaannya Sriwijaya merupakan pusat perdagangan penting yang pertama pada jalan ini, bahkan merupakan kerajaan maritim terbesar di Asia Tenggara. Menurut berita Cina diperoleh informasi bahwa Sriwijaya adalah salah satu pusat perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina yang terpenting.⁵⁹ Setelah mengalami kemunduran dan bahkan menghilang dari panggung sejarah Indonesia, peranan Sriwijaya sebagai kerajaan maritim digantikan oleh keajaan-keajaan maritim atau kota-kota pelabuhan lainnya. Dua kota pelabuhan besar terakhir yang bisa dikatakan menggantikan posisi Sriwijaya adalah Batavia (sekarang Jakarta) dan Singapura.

Letak geografis Sriwijaya dengan wilayah kekuasaannya yang strategis, khususnya selat Malaka merupakan suatu modal yang baik untuk turut serta dalam perdagangan internasional yang mulai berkembang antara India dengan daratan Asia Tenggara. Berita Cina menyebutkan bahwa adat di Kan-to-li sama dengan adat di Kamboja dan Campa. Ini berarti bahwa bagi orang-orang Cina keadaan di ketiga tempat tadi sama. Besar kemungkinan bahwa dunia perdagangan di Sumatera sejak semula telah terlibat langsung dengan perdagangan di India. Letak Selat Malaka mengundang perdagangan di daratan Asia Tenggara untuk meluas ke Selatan. Pada saat negeri Cina terbuka untuk hasil-hasil Asia Tenggara, suatu hal yang baru terjadi setelah perdagangan dengan India berkembang, yaitu penduduk Sumatera khususnya di pantai Timur, bukan awam lagi

⁵⁷ Cribb, *Historical Atlas*, hlm. 76.

⁵⁸ K.N. Chauduri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), hlm. 172. Lihat juga H. Ray, 'The South East Asian Connection in Sino-Indian Trade', dalam: R. Schott & J. Guy, *South East Asia & China: Art, Interaction & Commerce* (London: University of London, 1995), hlm. 41-54.

⁵⁹ D. H. Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I* (Jakarta: Pradnjaparamita, 1962), hlm. 26, 77.

dalam perdagangan internasional.⁶⁰ Seorang sejarawan bernama Coedes memprediksi bahwa ada hubungan antara perkembangan kerajaan Sriwijaya dengan ekspansi agama Islam dalam periode permulaan. Sebagai akibat dari penaklukan-penaklukan oleh bangsa Arab di Timur-Tengah seperti negeri Arab, Suriah, Mesir dan Mesopotamia, maka jalan laut melalui Asia Selatan menjadi jalan perdagangan biasa yang menggantikan jalan darat.⁶¹ Kerajaan-kerajaan ini menjadi pendorong kemajuan lalu-lintas laut di Asia Tenggara yang besar. Kondisi kemajuan lalu lintas laut ini membuat kerajaan Sriwijaya memperoleh keuntungan cukup besar. Berdasarkan prasasti kota kapur Sriwijaya adalah sebuah nama kerajaan di Sumatera Selatan dengan pusat di Palembang, dekat sungai Musi.⁶² Prasasti yang ditemukan pada umumnya berasal dari abad ke-7 atau ke-8, yaitu masa awal tumbuhnya Sriwijaya sebagai suatu kekuatan. Dari prasasti itu timbul kesan bahwa masa itu adalah masa penaklukan di mana tentara Sriwijaya bergerak di seluruh negeri dalam suatu usaha ekspansi.⁶³

Di samping sebagai pusat perdagangan dan pelayaran, dapat diketahui pula bahwa Sriwijaya juga merupakan pusat pengembangan dan kegiatan ilmiah agama Budha. Menurut berita seorang pendeta Budha dari Tiongkok bernama I-tsing, yang dalam tahun 671 berangkat dari Kanton ke India, ia singgah terlebih dahulu di Sriwijaya selama enam bulan untuk belajar tata bahasa Sansekerta. Kemudian ia singgah di Malaka selama dua bulan, baru kemudian melanjutkan perjalanannya ke India untuk tinggal selama sepuluh tahun. Pada tahun 685 ia kembali ke Sriwijaya dan tinggal selama empat tahun untuk menerjemahkan berbagai kitab suci Budha dari bahasa Sansekerta ke dalam bahasa Tionghoa. Ini membuktikan betapa pentingnya Sriwijaya sebagai pusat untuk mempelajari Budha Mahayana.⁶⁴ Diinformasikan juga bahwa seorang guru terkenal yang bernama

⁶⁰ K.R. Hall, 'Economic History of Early Southeast Asia', dalam N. Tarling (ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia, Vol. I, From early Times to c. 1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1994), hlm. 196-202. Lihat juga Marwati Djoened Poesponegoro dkk., *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1984), hlm. 76.

⁶¹ Chauduri, *Trade and Civilization*, hlm. 172.

⁶² Pierre-Yves Manguin, 'Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered', *JMBRAS* 1 (66) (1993), hlm. 23-46. Lihat juga G. Coedes & L. Ch. Damais, *Sriwijaya: History, Religion and Language of Early Malay Polity* (Kuala Lumpur: MBRAS Monograph No. 20). Lihat juga A. Diller, 'Sriwijaya and the First Zeros', *JMBRAS* 1 (68) (1995), hlm. 53-66.

⁶³ Hall, 'Economic History', hlm. 196-202.

⁶⁴ D.G.E. Hall, *Sejarah Asia Tenggara* (Surabaya: Usaha Nasional, 1988), hlm. 41. Hall, 'Economic History', 196-202. Lihat juga Marwati Djoened Poesponegoro dkk., *Sejarah Nasional Indonesia II* (Jakarta: Balai Pustaka, 1984), hlm. 76.

¹ *Sakyakirti*, pendeta yang hendak ke India dianjurkan untuk lebih dahulu belajar ke Sriwijaya sekitar satu dua tahun.⁶⁵

¹ Temuan arkeologis di daerah bekas kerajaan Sriwijaya, antara lain bangunan-bangunan stupa (di Muara Takus) yang sangat mungkin berasal dari abad ke VII, menunjukkan bahwa masyarakat kerajaan Sriwijaya memeluk agama Budha. Palembang menurut pandangan I-tsing merupakan tempat yang penting dalam sejarah terutama sebagai pusat ziarah pemeluk-pemeluk agama Budha. Di Telaga Batu banyak didapatkan batu-batu yang bertulisan *Siddhayatra* atau perjalanan suci yang berhasil, dan dari bukit Seguntang di sebelah barat Palembang didapatkan sebuah arca Budha dari batu yang besar sekali dan yang berasal dari sekitar abad ke-6.⁶⁶ Dengan demikian dapat disimpulkan wawasan bahari, bahkan yang berskala internasional telah dimiliki oleh sebagian penduduk Indonesia pada waktu itu, khususnya yang diwakili oleh masyarakat kerajaan Sriwijaya.

¹ 2. Ekspansi Maritim

¹ Politik ekspansi untuk mengembangkan wilayah dan menaklukkan kerajaan lain di Sumatra dilakukan kerajaan Sriwijaya secara intensif pada abad ke-7, yaitu pada tahun 690 M. Hal ini diperkuat dengan adanya prasasti dari kerajaan Sriwijaya, yang semuanya ditulis dengan huruf Pallawa dalam bahasa Melayu kuno. Prasasti Kedukan Bukit (dekat Palembang) yang berangka tahun 680 M misalnya, menceritakan tentang kemenangan penaklukan beberapa daerah dan kemakmuran Sriwijaya.¹² Menurut Boechori prasasti ini digunakan untuk memperingati usaha penaklukan daerah sekitar Palembang oleh Dapunta Hyang dan pendirian ibu kota baru yang kedua di tempat ini. Dari beberapa prasasti lainnya yang ditemukan juga menunjukkan bahwa Sriwijaya telah meluaskan wilayah kekuasaannya mulai dari daerah Melayu di sekitar Jambi sekarang sampai di pulau Bangka dan daerah Lampung Selatan dalam tahun 686, serta usaha menaklukkan pulau Jawa yang menjadi saingannya dalam bidang pelayaran dan perdagangan. Penaklukan pulau Bangka diduga erat berhubungan dengan penguasaan perdagangan dan pelayaran internasional di Selat Malaka. Dengan dikuasainya negara-negara di sekitar pulau Bangka, maka Sriwijaya

⁶⁵ B.B. Utomo, 'Sriwijaya di Palembang sebagai Pusat Agama Buddha', dalam: M. Faizal Iskandar, *Sriwijaya dalam Perspektif Archeologi dan Sejarah* (Palembang: PEMDA Sumatra Selatan, 1993), B7-1 - B7-10. Soekmono, *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia II* (Yogyakarta: Kanisius, 1992), hlm. 37.

⁶⁶ Boechari, 'Hari Jadi Kota Palembang Berdasarkan Prasasti Kedukan Bukit', dalam: M.F. Iskandar, *Sriwijaya dalam Perspektif*, Ai-1 - A1-13. Lihat juga Soekmono, *Pengantar Sejarah II*, hlm. 37, 60.

¹² Boechari, 'Hari Jadi Kota', Ai-1 - A1-13. Lihat juga Soekmono, *Pengantar Sejarah II*, hlm. 37.

1 sepenuhnya dapat menguasai lalu lintas perdagangan dan pelayaran dari negara-negara Barat ke Cina. Sebaliknya, perahu-perahu asing terpaksa harus berlayar melalui Selat Malaka dan Selat Bangka yang dikuasai oleh Sriwijaya. Keuntungan Sriwijaya dari perahu asing berlimpah-limpah. Kecuali keuntungan dari penarikan bea-cukai, Sriwijaya masih memperoleh keuntungan lain dari perdagangan. Dari berita yang ditulis I-tsing dapat diketahui bahwa kapal-kapal asing itu datang di Kedah dan Melayu pada waktu-waktu tertentu. Mereka tinggal di kedua tempat itu selama beberapa lamanya sambil menunggu datangnya angin baik (buritan), sebelum melanjutkan perjalanan ke tempat tujuannya masing-masing. Selama tinggal di pelabuhan, kapal-kapal dagang itu berkesempatan membongkar dan memuat barang-barang dagangan. Sementara itu dari daerah Sriwijaya sendiri dihasilkan penyu, gading, emas, perak, kemenyan, kapur barus, damar, lada, dan lain-lain. Barang dagangan tersebut dibeli oleh pedagang asing atau ditukar dengan porselin, kain katun, dan kain sutera.¹³

Kapal-kapal yang melalui Selat Malaka singgah dulu di pelabuhan untuk mengambil air minum dan barang perbekalan lainnya. Beberapa pelabuhan di pantai selat ini penting artinya sebagai pelabuhan perbekalan, oleh karena itu Sriwijaya berusaha memonopoli dan menguasai daerah pesisir di kedua belah pantai Selat Malaka.¹⁴ Usaha yang dilakukan Sriwijaya adalah menaklukkan beberapa daerah seperti Jambi, daerah Lampung, Semenanjung Malaka, tanah genting Kra. Pulau Sailan juga diduduki oleh Sriwijaya setelah berperang dengan raja Cola (India) dalam abad ke-11. Sebelumnya yaitu pada tahun 767 Sriwijaya berhasil menundukkan Tonkin (Indocina, di Hindia Belakang).¹⁵

1 Sebagai kerajaan maritim, Sriwijaya menggunakan politik laut yaitu dengan mewajibkan kapal-kapal untuk singgah di pelabuhannya. Politik Sriwijaya ini dikenal dengan menggunakan model “paksaan menimbun barang”. Disamping itu raja Sriwijaya juga mempunyai kapal-kapal sendiri. Dengan demikian maka harta benda raja serta kaum bangsawan berasal dari perdagangan sendiri, bea-bea yang dipungut dari perdagangan yang melalui kerajaan, dari rampasan hasil peperangan, dan pembajakan laut.¹⁶

¹³ Poesponegoro dkk., *Sejarah Nasional*, hlm. 60-61.

¹⁴ Lihat A.G. Frank, *Reorient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley-Los Angeles-London: University of California Press, 1998), hlm. 92-101.

¹⁵ O.W. Wolters, *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Çriwijaya* (Ithaca, NY: Cornell University Press, 1967), hlm. 152. Lihat juga R. Cribb, *Historical Atlas of Indonesia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 2000), hlm. 74-78.

¹⁶ Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis*, hlm. 26.

1 Pada abad ke-13 posisi Sriwijaya sebagai kerajaan maritim masih cukup kuat. Hal ini dibuktikan dengan adanya buku “Chu-fan-chi” yang ditulis tahun 1225 oleh Chau-ju-kua. Buku itu menceritakan bahwa di Asia Tenggara ada dua kerajaan yang terkemuka dan kaya, pertama ialah Jawa dan yang kedua ialah Sriwijaya. Tentang Sriwijaya dikatakan oleh Chau-ju-kua, bahwa Kien-pi (Kampe di Sumatra Utara) dengan kekuatan senjata telah melepaskan diri dari Sriwijaya, dan telah pula mengangkat rajanya sendiri, termasuk sebagian dari Jazirah Malaka. Meskipun demikian Sriwijaya masih merupakan kerajaan yang menguasai bagian Barat kepulauan Indonesia dan tidak kurang dari lima belas negeri menjadi fasal San-fo-tsi (Sriwijaya). Wilayahnya meliputi Pong-fong (Pahang), Tong-ya-nong (Trengganau), Ling-ya-si-ka (Lengkasuka), Kilan-tan (Kelantan), Fo-lo-an (?), Ji-lu-t’ing (Jelutong), Ts’ien-mai (?), Pa-ta’ (Batak), Tan-ma-ling (Tamralingga, Ligor), Kia-lo-hi (Grahi di Utara Semenanjung Malaka), Pa-lin-fong (Palembang), Sin-t’o (Sunda), La-wu-li (Lamuri, Aceh), Si-lan (Sailan ?), termasuk negara Sunda di Jawa Barat, Nilakant. Pada permulaan abad ke-13 Sriwijaya masih merupakan kekuatan besar. Chau-ju-kua tidak memasukkan Melayu dan Jambi ke dalam daftarnya. Dari daftar ini jelas bahwa Sriwijaya dalam permulaan abad ke-13 masih tetap menguasai sebagian besar Sumatra, Jazirah Malaka dan bagian barat pulau Jawa (Sunda).¹⁷ Chau-ju-kua mengatakan bahwa Sunda pemerintahannya tidak teratur dan banyak penduduk yang menjadi bajak laut, sehingga menyebabkan tidak ada kapal dagang yang berani berlabuh di sana. Semua perdagangan antara Tiongkok dan India harus melalui San-fo-tsi, negeri penguasa selat Malaka yang tidak ada saingannya. Sebagai akibat penguasaan selat Malaka yang menghubungkan tidak saja India dan Tiongkok, tetapi juga negeri-negeri Barat, maka San-fo-tsi memiliki potensi ekonomi yang cukup besar. Chau-ju-kua juga menyebut Sho-po dan Su-ki-tan yang oleh Hirth dan Rockhill diidentifikasi dengan Jawa dan Jawa Tengah. Di antara negeri-negeri yang tunduk pada Su-ki-tan ialah Huang-ma-chu dan Niu-lun yang ditempatkan di Maluku. Di samping itu mereka menafsirkan Si-lung sebagai Seram, Ji-li-hu sebagai Jailolo dan Tan-yu sebagai Ternate. Alasan mereka menempatkan nama-nama itu di Maluku, ialah berita yang menyebutkan bahwa makanan penduduknya ialah “sha-hu” yang berupa tepung, yang diambil dari bagian dalam dari pohon tua. Ucapan Cina sha-hu tidak salah untuk diidentifikasi dengan sagu yang memang digemari oleh orang-

¹⁷ W.P. Groeneveld, *Historical Notes on Indonesia and Malaya Compiled from Chinese Sources* (Jakarta: Bhratara, 1960), hlm. 65-66. Lihat juga Soekmono, *Pengantar Sejarah II*, 60. Lihat juga Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 55-56.

orang Indonesia bagian timur. Berita Tionghoa dari buku Tao-i-chi-liao ditulis oleh Wang-ta-yuan.¹⁸

Pada abad ke-13 ini juga tidak menutup kemungkinan bahwa Sriwijaya masih mengawasi kedua Selat Malaka dan Sunda. Belum sampai putus pengawasannya, kekuasaan Sriwijaya telah musnah. Catatan Chou-ju-kua tentang ibu kota Sriwijaya merupakan semacam tipe kota air penuh anak sungai, penduduk bertempat tinggal di kapal atau rumah-rumah yang dibangun di atas rakit seperti Mrohaung, kota tua Arakan, Bangkok sekarang dan banyak kota-kota tua yang lain yang sama dengan zaman Funan. Tetapi catatan Cina menyebutkan bahwa Palembang tidak lama menjalankan pengawasan ketat atas daerah-daerah yang ada di bawah kekuasaannya seperti pernah dilakukan dulu. Kampar di pantai timur Sumatra telah mengangkat rajanya sendiri dan bahkan Jambi telah mengirim utusannya sendiri ke Cina. Chou-ju-kua tidak memasukan Jambi ke dalam daftar daerah-daerah yang ada di bawah kekuasaan San-fot-si. Cukup aneh, Palembang sendiri termasuk dalam daftar itu. Karena itu timbul pertanyaan apakah pada waktu itu pusat kekuasaan Sriwijaya bukan lagi di Palembang melainkan di Jambi.¹⁹

Pelayaran yang teratur antara Sriwijaya dengan pulau-pulau di Indonesia dilakukan antara Malaka dan Anam. Di samping itu Sriwijaya juga menyelenggarakan pelayaran-pelayaran ke India. Pada masa itu, pelayaran dalam Indonesia saja, yaitu dari Maluku ke Malaka, sudah merupakan suatu prestasi yang besar, karena jaraknya cukup panjang yaitu seperdelapan dari lingkaran bumi.²⁰

Demikian kuatnya Sriwijaya sehingga mempunyai kekuasaan yang cukup luas mulai dari Selat Malaka hingga Selat Sunda. Sriwijaya berusaha mempertahankan hegemoni perdagangan atas Indonesia, dengan mengawasi dan menguasai kedua Selat itu, yang harus dilalui oleh semua perjalanan laut antara India dan Cina. Perkembangan navigasi Arab, dan perdagangan antara India dan Cina, bersama-sama memberikan arti penting baru bagi selat itu. Di sini, Sriwijaya menjadi pelabuhan yang wajar bila disinggahi oleh kapal-kapal dari Cina pada musim timur laut. Rupanya pada waktu inilah, berkembang perdagangan laut sekaligus dalam mempertahankan hubungan teraturnya dengan India dan Cina. I-tsing

¹⁸ S. Sjafei, 'Catatan Mengenai Jalan Pelayaran Perdagangan ke Indonesia Sebelum Abad ke-16', *Indonesian Journal of Cultural Studies* (1982), hlm. 56.

¹⁹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 60.

²⁰ Lihat W.F. Wertheim, *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change* (The Hague: van Hoeve, 1969), hlm. 89-90.

¹ mengatakan bahwa berlayar dari Cina ke Sriwijaya dengan kapal saudagar Persia, maka pelayaran lanjutannya ke India dengan kapal Raja Sriwijaya. Untuk itu rupanya beralasan hipotesa yang mengatakan bahwa prasasti-prasasti tahun 683 dan 686 menunjukkan pada babakan penting tertentu dalam usaha Raja Jayanasa (atau Jayanaga), menaklukkan Melayu dan mungkin juga Taruma, dan menciptakan keadaan politik yang membuat Palembang sampai abad XIII menjadi pusat kekuatan kerajaan maritim di pulau-pulau itu.²¹

Banyak utusan yang dikirim dari Sriwijaya dan Jawa ke Tiongkok, misalnya dalam abad ke-7 dari Sriwijaya dan dalam abad ke-8 dari Jawa. Utusan-utusan ini membawa barang-barang yang berharga ke Tiongkok sebagai tanda kebaktian atau upeti. Kaisar Tiongkok juga sebaliknya memberi barang-barang yang cukup mewah. Selain itu utusan-utusan dari Indonesia diberi kesempatan berniaga. Kemudian utusan-utusan tadi diikuti oleh saudagar-saudagar swasta. Penulis sejarah bangsa Tionghoa mengerti, bahwa penyampaian upeti itu berlangsung karena ada keuntungan. Pada tahun 1443 (?) Gubernur Canton melaporkan, bahwa utusan Indonesia memakan biaya negara terlalu banyak, sehingga Kaisar Tiongkok memberi toleransi kepada Sriwijaya untuk menyampaikan upeti cukup satu kali dalam setahun.²²

Kelangsungan kerajaan Sriwijaya lebih tergantung dari pola perdagangan yang berkembang, sedangkan pola-pola tertentu tidak sepenuhnya dapat dikuasanya. Terbukti ketika orang Cina mulai ikut berdagang di kawasan Selatan, peranan Sriwijaya berkurang sebagai pangkalan utama perdagangan antara Asia Tenggara dengan Cina. Peranan ini semakin berkurang hingga Cina membawa sendiri keperluan mereka ke negerinya. Tempat-tempat penghasil barang dagangan yang semula mengumpulkan barang dagangan mereka ke pelabuhan di daerah kekuasaan Sriwijaya, tidak perlu lagi berbuat demikian karena para pedagang Cina menyinggahi pelabuhan-pelabuhan mereka. Pada Abad XII daerah-daerah taklukan Sriwijaya di sepanjang pesisir selat Malaka mulai bertindak sebagai negeri yang langsung memberikan upeti kepada negeri Cina. Kemunduran Sriwijaya juga disebabkan oleh timbulnya bentrokan dengan kerajaan Mataram Jawa Timur pada abad XI. Dengan demikian menjadi jelas bahwa posisi

²¹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 42, 60.

²² Tentang utusan-utusan Sriwijaya ke kekaisaran Cina lihat Muljana, *Kuntala, Sriwijaya*, hlm. 12-131.

¹ Sriwijaya tidaklah sama kedudukannya di Asia Tenggara dengan satu dua abad sebelumnya. Kerajaan-kerajaan lain di Indonesia mulai berusaha memperoleh hegemoni yang berada di tangan Sriwijaya.

Meskipun demikian pada abad XIII Sriwijaya masih dapat berkembang sebagai pusat perdagangan dan pelayaran yang besar dan kuat, serta menguasai bagian besar Sumatera, Semenanjung tanah Melayu, dan sebagian Jawa Barat. Bahkan kerajaan ini menguasai laut dan mengawasi lalu lintas pelayaran asing di Selat Malaka. Jika ada kapal melalui Selat Malaka tanpa singgah, lalu diserang dan semua penumpangnya dibunuh.

Kerjasama dengan Cola pada awalnya berjalan dengan baik. Sebagai contoh Raja Balaputra dari Sriwijaya membangun di Negapatam di pantai Coromandel, sebuah candi Bhuda yang diberi nama Vihara Chulamaniwarmadewa. Raja Chola menghadiahkan hasil pajak tahunan sebuah desa besar untuk memeliharanya. Seperti pemberian Nalanda sebelumnya yang di Negapatam dibangun untuk melengkapi sebuah tempat bagi saudagar Sriwijaya yang berdiam dan memuja menurut kepercayaan agama mereka sendiri. Ini membuktikan pentingnya hubungan dagang antara Palembang dan Pantai Coromandel, yang membawa perkembangan perdagangan barang kelontong India di Asia Tenggara.²³ Dalam hal ini kerajaan Cola tentu juga memiliki minat untuk menguasai perdagangan yang berlangsung di antara wilayah India dan Sriwijaya.²⁴

¹ Dalam memberikan hadiah yang berupa uang, raja-raja Negapatam menyatakan bahwa Raja Sriwijaya itu termasuk keluarga Syailendra. Sayangnya tidak ada sebuah catatan pun yang tersisa pada masa pemerintahannya, meskipun kerajaan tersebut berada dalam puncak kekuasaan dan prestise. Justru informasi yang berkaitan dengan nama raja-raja diketahui dari sumber Cina. Jadi orang Cina mencatat utusan yang diterima tahun 1008 dari putera Chulamaniwarmadewa, Maravijayottunggawarman, tetapi tidak menyebut tahun kematian ayahnya. Dari sumber luar lain juga datang informasi yang menarik bahwa Sriwijaya masih tetap menjadi pusat agama Budha yang dikenal Atisa. Riwayat hidup Atisa di Tibet menyebut Sumatra menjadi pusat terbesar agama Budha dan Dharmakirti merupakan sarjana terbesar masa itu.²⁵

²³ Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional*, hlm. 55.

²⁴ Soeroto, *Sriwijaya Menguasai Lautan* (Bandung, Jakarta: Sanggabuwana, 1976), hlm. 34-35.

²⁵ N.K.S. Irfan, *Kerajaan Sriwijaya* (Jakarta: Giri Pusaka, 1983), 89-93. Lihat juga Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 56.

Dari sudut pandang ekonomi, di mana sumber-sumber ekonomi kerajaan Sriwijaya terutama berasal dari perdagangan dan pelayaran, menjadi semakin jelas bahwa kerajaan itu memang merupakan kerajaan maritim yang besar. Sedang dari sisi politik, ekspansi Sriwijaya yang berhasil menguasai kerajaan-kerajaan atau kota-kota pelabuhan di sekitarnya juga semakin menunjukkan adanya kecenderungan itu. Pada sisi yang lain, walaupun masih terbatas pada wilayah Indonesai, khususnya Sumatra dan selat Sunda, kekuasaan Sriwijaya yang berlangsung cukup lama bisa dianggap sebagai proses integrasi secara ekonomi dan politik. Dengan demikian tidak bisa dipungkiri bahwa kelangsungan hubungan politik dan perdagangan di antara daerah-daerah bekas wilayah kekuasaan Sriwijaya di kemudian hari merupakan warisan kekuasaan politik dan ekonomi Sriwijaya sebagai kerajaan maritim.

A. Persaingan Dunia Maritim Selat Malaka dan Laut Jawa

Usaha Sriwijaya untuk menaklukkan bumi Jawa dapat pula ditafsirkan sebagai usaha memasukkan Selat Sunda ke dalam kekuasaan Sriwijaya.²⁶ Namun demikian dari sisi yang lain dapat ditafsirkan sebagai ekspansi ekonomi dan politik yang membawa dampak baik negatif maupun positif. Dampak negatifnya terutama adalah yang diderita oleh pihak yang kalah dalam konflik bersenjata dan akhirnya menjadi daerah yang dijajah atau diintegrasikan ke dalam negara pihak pemenang, sedangkan dampak positifnya adalah terjadinya interaksi ekonomi, khususnya melalui jalur perdagangan dan pelayaran yang lebih intensif.

Dalam hubungannya dengan Jawa, Sriwijaya telah berusaha untuk menundukkan 'Bhumi Jawa'. Diperkirakan Bhumi Jawa yang akan ditundukkannya adalah Tarumanegara. Meskipun demikian dari sejarah Jawa Barat sendiri tidak ada keterangan dari abad ke-7 mengenai peristiwa tersebut.²⁷ Bahkan menurut berita Tiongkok, To-lo-mo (Taruma Negara) dalam tahun 669 masih mengirim utusannya ke Tiongkok. Dengan demikian bisa ditafsirkan akan adanya indikasi persaingan antara kedua negara tersebut, yang disebabkan oleh keinginan masing-masing untuk menguasai laut sekitar pulau Bangka yang menjadi simpang tiga jalan pelayaran antara Indonesia-Tiongkok-India. Alasan ini pulalah yang lebih dulu membuat Sriwijaya terdorong untuk merebut

²⁶ Sjafei, 'Catatan Mengenai', hlm. 52.

²⁷ Mengenai ekspansi Sriwijaya dalam kaitannya dengan penyebaran agama Budha Mahayana lihat H.G.Q. Wales, 'The Extent of Sriwijaya's Influence Abroad', *JMBRAS* 1 (51) (1978), hlm. 5-12.

¹ Palembang dan Jambi, dua pelabuhan laut penting yang terletak di sisi barat jalan pelayaran.²⁸

Walaupun tidak ada sumber atau prasasti dari Jawa Barat mengenai usaha ekspansi Sriwijaya atas Jawa (Taruma Negara), akan tetapi dalam prasasti Kota Kapur yang berangka tahun 686 Masehi antara lain disebutkan mengenai usaha Sriwijaya untuk menaklukkan Bhumi Jawa yang tidak tunduk kepada Sriwijaya.²⁹ Menurut G. Coedes, prasasti ini dibuat pada saat tentara Sriwijaya baru saja berangkat untuk berperang melawan Jawa yaitu kerajaan Taruma. Pendapat itu didukung oleh Satyawati Sulaeman, yang memperkirakan bahwa prasasti itu merupakan bukti usaha Sriwijaya untuk pertama kalinya menundukkan Jawa yang sudah berlangsung sejak abad V.³⁰ Persaingan antara Sriwijaya dan Jawa juga terjadi pada masa Marawijayotunggawarman. Dia tidak mau mengakui kekuasaan Dharmawangsa, melainkan mengikuti jejak Balaputradewa, yaitu melalui persekutuan atau mencari persahabatan dengan Kerajaan Colamandala (India). Akan tetapi Buchari berpendapat lain, yaitu bahwa prasasti kota Kapur dikeluarkan setelah tentara Sriwijaya kembali dari usahanya menaklukkan daerah Lampung Selatan.

Konflik Sriwijaya dan Jawa pada abad ke-10 pernah membawa Sriwijaya dalam keadaan bahaya besar hingga tahun 1006. Pada waktu itu duta Sriwijaya yang menghadap ke Istana Kaisar tahun 988 dan kembali tahun 990, ketika tiba di Canton mendengar bahwa negerinya sedang diserang oleh orang-orang Jawa. Oleh karena itu setelah menunggu satu tahun di Canton, ia baru bermaksud berlayar pulang. Akan tetapi ketika baru tiba di Champa ia mendengar kabar buruk mengenai situasi negerinya, sehingga ia memutuskan untuk kembali lagi ke Cina. Kepada Kaisar Cina ia meminta agar dikeluarkan suatu pernyataan atau dekrit yang menempatkan negerinya di bawah pengawasan kaisar Cina. Akan tetapi sebelum dikeluarkannya pernyataan dan tindakan dari kaisar Cina, pada tahun 992 pasukan angkatan laut Jawa sudah muncul kembali menyerang Sriwijaya. Konflik besenjata itu dikobarkan oleh raja Jawa Timur yang bernama Dharmawangsa pada abad ke-11, yang mempunyai tujuan untuk menghancurkan Sriwijaya dan membuat Jawa berkuasa di pulau itu. Sedikit sekali diketahui tentang peperangan laut tersebut,

²⁸ Soekmono, *Pengantar Sejarah II*, hlm. 37.

²⁹ Ulasan tentang prasasti kota kapur lihat misalnya C.O. Blagden, 'The Kota Kapur (Western Bangka) Inscription', *JMBRAS* 64 (1913), hlm. 68-71.

³⁰ Irfan, *Kerajaan Sriwijaya*, hlm. 54-57. Lihat juga Poesponegoro dkk., *Sejarah Nasional II*, hlm. 55-56.

meskipun dapat diketahui bahwa untuk beberapa tahun serangan orang Jawa itu membuat Palembang dalam keadaan bahaya maut. Namun demikian keberuntungan masih berpihak kepada Sriwijaya yang masih mampu bertahan menghadapi serangan pasukan dari Jawa, dan lebih dari itu berhasil mengusir armada Jawa tersebut. Bahkan akhirnya dengan memperkuat armada perangnya, Sriwijaya melakukan serangan balasan besar-besaran. Hasilnya memang merupakan petaka bagi Jawa Timur, karena di samping istananya dihancurkan, raja Darmawangsa juga terbunuh dalam serangan itu.³¹ Kerajaan maritim Jawa Timur sementara lenyap, dan wilayahnya diambil oleh sejumlah pemimpin perang, yang masing-masing menjadi unggul di daerahnya sendiri-sendiri.³²

Keberhasilan Sriwijaya dalam peperangan yang panjang dengan Dharmawangsa diperkirakan disebabkan oleh beberapa hal. Pertama adalah karena bantuan dari raja-raja bawahan Sriwijaya di semenjung Melayu, sehingga ia mampu membangun armada perang yang besar. Kedua adalah karena hubungan baik dan bersahabat dengan Cina di satu pihak dan dengan Chola di India di pihak lain. Jika tidak ada bantuan kepada Sriwijaya, maka serangan Jawa tentu akan membawa akibat yang berbeda. Dalam mengirimkan upeti ke Cina tahun 1003 misalnya, Raja Sriwijaya mengumumkan bahwa beliau telah mendirikan candi Budha untuk mendoakan kehidupan Kaisar. Menurut berita dalam bahasa Tionghoa pada tahun 1200 Masehi dapat diperkirakan bahwa kerajaan Kediri pada waktu itu yang telah mengalahkan kerajaan Sriwijaya.³³

Pada tahun 1275 mulailah terjadi arus balik dalam persaingan antara kerajaan Jawa dan Sumatra (Sriwijaya) yang ditandai dengan apa yang disebut dengan istilah ekspedisi "Pamalayu". Ekspedisi itu adalah suatu pelayaran armada perang dari Jawa Timur ke Sumatra dengan membawa panji-panji merah dan putih.³⁴ Angkatan perang ini bertolak dari Tuban, yang diperkirakan sebagai pelabuhan besar di Jawa Timur dan masih mengalami kejayaannya pada jaman Islam kemudian. Sebagai hasil dari ekspedisi ini adalah bahwa pada tahun 1286 sebuah negara Melayu yang terbesar di Sumatera pada waktu itu ternyata tidak mampu menghadapi serangan dari armada perang kerajaan Jawa.

³¹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 55-66.

³² Y. Achadiyati (ed.), *Sejarah Peradaban Manusia Zaman Sriwijaya* (Jakarta: Gita Karya), hlm. 17-18.

³³ Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis*, hlm. 29.

³⁴ Irfan, *Kerajaan sriwijaya*, hlm. 94-103.

Bahkan lebih celaka lagi pada tahun 1300 Sriwijaya kehilangan Tanah Genting Kra karena direbut oleh raja Siam.³⁵

Pada kurang lebih tahun 1325 peranan Sriwijaya sebagai suatu pusat internasional sudah berakhir. Bahkan pada tahun 1365 kerajaan ini telah benar-benar menjadi daerah taklukan Jawa. Pada tahun 1377 Sriwijaya mencoba memberontak, akan tetapi berhasil ditumpas oleh suatu armada Jawa sehingga tidak berdaya lagi dan akhirnya runtuh. Akan tetapi sesudah tahun 1377 timbullah kekacauan sehingga pasukan-pasukan Jawa tak dapat bertahan di sana. Daerah itu ditinggalkan tak terurus, sehingga orang-orang Tionghoa yang berada di sana merebut kekuasaan pemerintahan. Seorang panglima bangsa Tionghoa, yang bertahun-tahun lamanya hidup mengembara di laut, lalu menempati negeri tadi dengan beberapa ribu orang Tionghoa pengikutnya sebagai kepala negeri. Sriwijaya menjadi negara Tionghoa kecil yang sebenarnya hanya merupakan suatu sarang perompak.³⁶ Demikianlah keadaannya pada kurang lebih tahun 1400, dan ini pulalah akhir riwayat kerajaan Sriwijaya yang mengharukan sesudah berdiri tujuh abad lamanya. Di Jawa Timur, pada kurang lebih tahun 1300, muncul kerajaan Majapahit yang melebarkan sayap kekuasaannya dengan cepat dan mencapai puncak kemegahannya pada tahun 1365.³⁷

Pasang surut persaingan beberapa abad antara Sriwijaya dengan Jawa bisa diinterpretasikan sebagai dinamika perkembangan politik militer yang berusaha saling menghancurkan dan menguasai. Namun demikian hal itu juga dianggap sebagai pendorong bagi kedua belah pihak untuk selalu membangun kekuatan armada laut, yang bisa dikatakan merupakan tradisi kerajaan-kerajaan maritim Indonesia pada jaman pra-kolonial. Di samping itu terdapat indikasi akan adanya interaksi kultural yang mungkin berlangsung pada masa-masa jeda atau gencaan senjata. Dari peninggalan budaya Sriwijaya misalnya, ternyata diketahui akan adanya hubungan yang erat antara Sriwijaya dengan dinasti Syailendra di Jawa. Diperkirakan kesenian jaman wangsa Syailendra sejak Balaputradewa telah dibawa dan dikembangkan di Sriwijaya. Selain itu, di Gunung Tua (Padang Sidempuan) ditemukan arca perunggu yang langgamnya sesuai benar dengan langgam Jawa Tengah. Pada lapiknya ada tulisan yang menyatakan bahwa arca itu dibuat

³⁵ Burger, *Sejarah Ekonomis Sosiologis*, hlm. 30.

³⁶ R.W. McRobert, 'Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony', *JMBRAS* 1 (59) (1986), hlm. 73.

³⁷ Poesponegoro, dkk., *Sejarah Nasional II*, hlm. 71.

oleh Mpu Surya pada tahun 1024.³⁸ Tentang Sunda diceritakan lebih lanjut, bahwa bandarnya baik sekali, ladanya dari jenis yang paling baik, rakyatnya bertani dan rumahnya bertonggak. Sayang bahwa di sana banyak perampok, sehingga perdagangan tidak lancar.

A. Majapahit dan Dinamika Maritim di Nusantara

Seperti sudah disinggung sebelumnya bahwa selama pemerintahan di Jawa Timur dipegang oleh Airlangga dan pemerintahan di Sriwijaya di bawah raja Sanggramawijayottunggawarman terjadilah semacam *gentlement agreement* di mana 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 Sapto. 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-kapal Sriwijaya yang datang berdagang di pelabuhan ini, demikian juga kapal-kapal India dan Cina.

Peiode damai antara kerajaan Airlangga dan 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.⁶⁷ Masa 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.⁶⁸

³⁸ Soekmono, *PengantarSejarah II*, hlm. 55.

⁶⁷ Seperti diketahui bahwa Airlangga adalah putra dari Mahendradatta dengan Dharmmodayana Warmadewa (seorang raja Bali). Mahendradatta sendiri merupakan adik Dharmawangsa, sedangkan airlangga adalah menantu sekaligus keponakan Dharmawangsa. Lihat Kartodirdjo, Poesponegoro, Notosusanto, *Sejarah Nasional II*, hlm. 96.

⁶⁸ Dari 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.

Sebelum mengundurkan diri sebagai raja untuk kemudian menjadi pertapa, Airlangga membagi kerajaan menjadi dua bagian yaitu Jenggala dan Panjalu (Kediri) untuk menghindari perang saudara. Meskipun demikian perang itu tetap terjadi dengan kemenangan dan kekalahan yang silih berganti hingga akhirnya pada abad XII Kediri mendominasi panggung politik di Jawa Timur dan kepulauan Indonesia bagian Timur. 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.⁶⁹

Kerajaan Kediri runtuh pada tahun 1222 dan muncullah negara baru di Jawa Timur yaitu kerajaan Singasari yang didirikan oleh Ken Arok. Di bidang kebudayaan dan kepercayaan telah muncul perkembangan yang menarik yaitu arsitektur yang menampilkan unsur Jawa yang dominan dan sinkretisme agama Syiwa dan Budha. Pada masa raja Singasari terakhir (raja Kertanegara yang memerintah tahun 1268-1292) sinkretisme agama Syiwa-Budha mencapai titik perkembangan yang lebih sempurna. Kertanegara melakukan pemujaan terhadap Syiwa dan Budha dengan inti penyembahan nenek moyang ala Jawa yang agung. Dengan melakukan pemujaan ini ia yakin bahwa kemakmuran akan bisa dicapai oleh rakyatnya dan menjadikan Singasari sebagai kekuatan baru untuk menjadikan seluruh Nusantara di bawah lindungan Singasari.

Berg berpendapat bahwa sesungguhnya ketakutan terhadap ekspansi Mongol yang merupakan sumber utama politik ekspansi Kertanegara.⁷⁰ Oleh Kertanegara, ancaman

⁶⁹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 69.

⁷⁰ Kubhilai 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.

¹ Mongol hendak dihadapi dengan membentuk persekutuan suci kerajaan-kerajaan di Nusantara dengan melalui media penyembahan Siwa-Budha dan pengagungan nenek moyang. Pada tahun 1275, di bawah selubung upacara pengabdian Budha Bhairawa, ia melaksanakan rencana ekspansinya untuk menyatukan Nusantara dalam rangka menghadapi Mongol. Rencana Kertanegara adalah membentuk persekutuan Nusantara dan mengerahkan kekuatannya untuk melawan Mongol dengan cara kekuatan magisnya sebagai Budha Bhairawa. Untuk itu ia menjalin persahabatan dengan Champa yang terbukti telah terancam Mongol. Hadiah patung Amoghapasa kepada Sumatra pada tahun 1286 menunjukkan ekspor kesaktiannya sendiri kepada daerah yang juga diancam oleh ekspansi imperialisme Mongol.⁷¹ Jadi Kertanegara membina persekutuan suci Nusantara dalam menghadapi ancaman Mongol dengan cara membina hubungan spiritual dengan masing-masing kerajaan di Indonesia.

Suatu hal yang menarik adalah bahwa jika politik untuk membuat persekutuan suci Nusantara itu dilakukan dengan cara persahabatan dan damai lewat media magico-religious, maka di wilayah de facto 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.¹ Langkah berikutnya adalah memastikan bahwa Madura berada di bawah komandonya dengan menempatkan orang yang setia menyokong politiknya yaitu Arya Wiraraja.⁷²

Berg juga berpendapat bahwa tidak ada bukti Kertanegara melakukan penaklukan militer. Selain menjalin hubungan persahabatan dengan Melayu, ia juga menjalin persekutuan dengan Bali, Kalimantan Barat, Semenanjung Melayu (Pahang). Apapun usaha Kertanegara untuk membentengi serangan Mongol dengan membuat persekutuan suci Nusantara tidak berhasil dengan mendaratnya pasukan Mongol di Tuban pada tahun 1293, meskipun sebetulnya kehancuran Kertanegara berasal dari pengkianatan dari dalam yang dilakukan oleh Jayakatwang (sisa-sisa keturunan rejim Kediri). Tindakan Jayakatwang ini menyebabkan usaha Singasari untuk menyatukan Nusantara di bawah pimpinannya gagal. Dalam hubungan itu, adalah merupakan suatu yang menarik bahwa Hall mengusulkan

⁷¹ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 73.

⁷² Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 74.

¹ Kertanegara sebagai seorang pahlawan nasional.⁷³ Dalam konteks penyatuan Nusantara ini jelas terlihat bahwa ia mungkin lebih bijaksana daripada Gajah Mada yang menggunakan cara-cara militer dan kekerasan.

Politik Pan-Nusantara yang dijalankan oleh Kertanegara ini dilanjutkan oleh Majapahit terutama pada masa pemerintahan raja Hayam Wuruk dengan patihnya yang bernama Gajah Mada.⁷⁴ 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 dan magis dalam rangka untuk menciptakan front anti ekspansi Mongol di Asia Tenggara, maka Pan-Nusantara jaman Majapahit dilakukan dengan cara-cara militer dan penaklukan.² Di dalam kitab Pararaton dan Negarakertagama disebutkan sekitar 98 daerah vassal Majapahit antara 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.⁷⁵

Di samping itu juga diinformasikan mengenai negara-negara sahabat Majapahit seperti Siam, Burma, Champa, Vietnam, Cina, Benggala. Negara-negara sahabat ini memiliki hubungan ekonomi dengan Majapahit.⁷⁶ Meskipun daftar kerajaan yang berada di bawah kekuasaan Majapahit itu banyak yang meragukan, namun demikian tidak ada alasan untuk meragukan bahwa tempat-tempat yang disebutkan dalam daftar itu telah dihubungkan dengan jaringan maritim lewat aktivitas perdagangan.⁷⁷ Bahkan ekspedisi Cheng Ho antara tahun 1405 dan 1433, yaitu ketika Majapahit sudah mulai melemah, mengakui bahwa perdagangan Jawa masih kuat dan bersumber dari kemampuan

⁷³ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 77.

⁷⁴ Vlekke 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.

⁷⁵ Lihat A.B. Lopian, '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.

⁷⁶ Hall, *Sejarah Asia Tenggara*, hlm. 85.

⁷⁷ Yang meragukan kebesaran Majapahit antara lain C.C. Berg, 'De Sadeng Oorlog en de Myth of Great Majapahit', *Indonesia* 5 (1951/52), hlm. 385-dst.

2 pelayarannya sendiri. Bahkan misi dagang ke Cina dipandangnya bertujuan untuk mengembangkan perdagangan lokal mereka sendiri.⁷⁸

Kampanye Majapahit untuk melakukan ekspansi ke kawasan seberang dimulai sekitar tahun 1347. Politik ekspansi ini telah diletakkan oleh Mahapatih Gajah Mada. Dalam sumber-sumber tradisional ia diceritakan telah mengucapkan sumpah untuk tidak makan buah palapa atau tidak akan menikmati kesenangan hingga seluruh wilayah Nusantara berada di bawah kekuasaan Majapahit. Sebagaimana dikatakan sebelumnya bahwa bagaimana persisnya wilayah kekuasaan kerajaan Majapahit masih merupakan kontroversi. Namun demikian hampir tidak bisa diragukan bahwa tentunya armada laut Majapahit secara periodic melakukan kunjungan ke berbagai wilayah di Nusantara untuk memperoleh pengakuan formal atau sekedar pamer kemegahan armada kerajaan sehingga mendorong penguasa local untuk memberikan upeti kepada Majapahit mungkin secara sukarela sebagaimana Majapahit juga melakukan hal yang sama kepada kekaisaran Cina meskipun tanpa diminta. 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 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. Selain itu ekspedisi Majapahit juga telah menaklukkan pelabuhan penting di ujung utara Sumatra yaitu Pasai dan selanjutnya Langkasuka (Ligor). 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 cosmopolitan. Jadi rangkaian penaklukan Majapahit

⁷⁸ Ray, 'The South East Asian Connection', hlm. 50.

mendorong perkembangan kota Malaka yang menurut sumber-sumber local juga didirikan oleh keturunan orang Majapahit dari Palembang.⁷⁹

Ada pula yang menyangsikan apakah memang betul bahwa Majapahit merupakan kerajaan maritime mengingat ibukota majapahit itu sendiri tidak terletak di tepi pantai, tetapi berada di pedalaman. Berdasarkan catatan Ma Huan yang menyertai ekspedisi Cheng Ho pada waktu Majapahit masih berdiri dapat diketahui adanya informasi bahwa Majapahit memiliki empat kota penting yaitu *Tu-Pan* (Tuban), *Ko-erh-his* (Gresik), *Su-erh-pa-ya* (Surabaya), dan ibukota *Man-che-po-I* (Majapahit). Ma Huan juga menggambarkan berbagai tempat yang merupakan pintu gerbang menuju ibukota Majapahit. Ia mengatakan bahwa dari Surabaya kapal-kapal kecil dapat berlayar sejauh 70 hingga 80 *li* (sekitar sepertiga mile) hingga mencapai pelabuhan Canggü sebagai tempat berlabuh. Selanjutnya perjalanan menuju ke arah baratdaya selama satu setengah hari akan mencapai ibukota Majapahit.⁸⁰ Dari keterangan Ma Huan tersebut dapat disimpulkan bahwa memang betul ibukota Majapahit berada di pedalaman namun sebagian perjalanannya masih bisa ditempuh dengan menggunakan kapal kecil. Dari segi geo strategi, letak ibukota yang demikian ini justru sangat menguntungkan mengingat bahwa ibukota kerajaan yang berada di tepi pantai akan lebih rentan terhadap serangan musuh dari laut yang sangat terbuka. Hal ini juga sama dengan Cina yang meskipun ibukotanya ada di pedalaman namun tidak selalu berarti menjauhkan diri dari aktivitas kebaharian. Selain itu Majapahit juga memiliki pelabuhan-pelabuhan penting sebagai pusat kegiatan kemaritiman seperti Tuban, Canggü, Gresik, Surabaya, dan sebagainya.

Pentingnya transportasi laut dan sungai 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 tentunya sungai ini lebih besar daripada sekarang yang mengalami pendangkalan akibat *deforestation* menyusul ekspansi lahan pertanian baru. 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

⁷⁹ R.J. Wilkinson, 'The Malacca Sultanate', *MBRAS* 61 (1912), hlm. 67-71.

⁸⁰ Colless, 'Majapahit Revisited', hlm. 130.

2 Jawa juga memiliki kapal yang *'well-built light vessels propelled by oars'* yang biasanya digunakan untuk aktivitas perompakan.⁸¹ Kemampuan armada dagang Majapahit tidak dapat diragukan 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 :⁸²

'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'.

Peta 3.4 Wilayah Kekuasaan majapahit



Sumber: Robert Cribb, *Digital Atlas of Indonesian History*

12 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 berpendapat bahwa barang-barang impor telah dikenal oleh masyarakat Majapahit hingga pedalaman seperti tekstil dari India dan barang-barang dari Cina seperti mata uang, barang-

⁸¹ Colless, 'Majapahit Revisited', hlm. 132.

⁸² Colless, 'Majapahit Revisited', hlm. 138.

⁷ barang pecah belah dan batu mulia.⁸³ 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 pernah melarang perdagangan dengan Jawa karena menyebabkan terjadinya penyedotan mata uang Cina ke Jawa melalui perdagangan rempah-rempah, khususnya lada.⁸⁴

Penelitian antropologis di Kelantan (Malaysia) telah membuktikan bagaimana pengaruh magis dari kekuasaan Majapahit sangat besar di kawasan ini. Di kawasan ini banyak ditemukan 'pitis Jawa' atau 'jimat Jawa' (*Javanese amulets*) atau bahkan 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.⁸⁵

⁸ Perlu diingat bahwa Tome Pires yang berkunjung di pelabuhan-pelabuhan di Jawa pada awal abad XVI mendengarkan dengan telinganya sendiri bahwa kebesaran Majapahit sudah beredar di kalangan banyak orang pada waktu itu. Ia mengatakan bahwa:⁸⁶

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

⁸³ Th. Pigeaud, *Java in the Fourteenth Century: A Study in Cultural History IV* (The Hague: 1960-1963), hlm. 500.

⁸⁴ Colless, 'Majapahit Revisited', hlm. 138.

⁸⁵ A. Rentse, 'Majapahit Amulets in Kelantan', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 300-304.

⁸⁶ A. 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 B.E. Colless, 'Majapahit Revisited: External evidence on the Geography and Ethnology of East Java in the Majapahit Periods', *JMBRAS* 2 (1975), hlm. 124-161. Lihat juga Wertheim, *Indonesian Society*, hlm. 52-53.

² *long time past until about a hundred years ago, when its power began to diminish until it came to its present state.*

Kemunduran Majapahit sebagai akibat dari perebutan kekuasaan di antara para keluarga kraton mengakibatkan ketidakmampuannya untuk mengontrol daerah-daerah yang dikuasai.⁸⁷ 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 nasional 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.

⁸⁷ Palembang 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.

4

DARI IDENTITAS PARTIKULAR KE IDENTITAS MASSAL (ABAD XIV-XVII)

A. Islam dan Semangat Merantau

Sebetulnya sudah sejak abad VII, ketika kerajaan Sriwijaya mulai berkembang, para pedagang muslim mulai malang-melintang di perairan Nusantara. Diberitakan bahwa Khalifah Usman, pengganti Nabi Muhammad, telah mengirimkan utusan ke Cina untuk memberitakan tentang adanya kekhalifahan Islam di Jasirah Arab. Tidak mustahil juga bahwa hubungan antara kawasan Arab dengan Cina sudah dimulai pada masa-masa sebelumnya terutama dalam rangka perdagangan internasional antara barat dan timur. Dalam buku Hsin-Tang-shu (Sejarah Dinasti Tang) dan Sung-shih (Sejarah Dinasti Sung) diceritakan bahwa kapal-kapal Ta-shih (Arab) juga berdatangan di Cina dan di pelabuhan-pelabuhan Sriwijaya, dan bahkan di setiap kota dagang telah ada pemukiman-pemukiman Islam.¹ Menurut sumber-sumber Cina dari Dinasti Tang itu dikatakan bahwa pada abad VII telah ada pemukiman Arab di Baros yaitu sebuah kota pelabuhan kecil yang terletak di pantai barat laut Sumatra Utara. Para musyafir Arab sendiri telah menyumbangkan catatannya sebagai sumber sejarah. Pada waktu itu, mereka mentransliterasikan nama Sriwijaya menjadi Syarbazah atau Sribuza dan dikatakan sebagai kerajaan terbesar di daerah Zabaj (Jawa). Mereka menyebut kawasan Nusantara pada waktu itu dengan 'Kepulauan Jawa' atau dengan sebutan *Zabaj*.² Di Jawa, bukti archeologis tertua ditemukan di Leran (Gresik) yaitu berupa batu nisan seorang muslimah yang bernama Fatimah binti Maimun. Belum jelas betul apakah Fatimah merupakan penduduk pribumi yang sudah memeluk agama Islam ataukah seorang wanita dari keluarga pedagang berkebangsaan Arab. Demikian juga masyarakat muslim juga sudah merupakan salah satu kelompok sosial yang cukup penting di ibukota kerajaan Majapahit. Hal ini bisa dilihat dari peninggalan arkeologis yang merupakan makam Islam juga ditemukan di Trowulan, Mojokerto, bekas ibukota Majapahit.

Sudah barang tentu keberadaan para muslim pedagang pada waktu itu masih merupakan minoritas. Namun demikian kemunculan muslim pedagang di perairan Asia Tenggara ini membawa dampak yang signifikan bagi perkembangan dunia perdagangan di

¹Nia Kumia Sholihat Irfan, *Kerajaan Sriwijaya* (Jakarta: Girimukti Pasaka, 1983), hlm. 64.

²O.W. Wolters, *early Indonesian Commerce* (Ithaca, New York: Cornell University Press, 1967), hlm 269.

Nusantara. Adalah sangat beralasan untuk menghubungkan perkembangan kerajaan-kerajaan maritim di Nusantara dengan ekspansi agama Islam selama kekhalfahan Rosyiddin, kekhalfahan Umayyah, dan kekhalfahan Abassiyah. Sebagai akibat dari penaklukan dan perluasan agama Islam di Timur Tengah, Afrika Utara, Persia, Asia Tengah dan Selatan maka negara Islam yang besar yang mendorong hubungan-hubungan dagang melalui laut menjadi lebih berkembang menggantikan jalan perdagangan lewat daratan. Kemakmuran yang dicapai oleh kekhalfahan Islam dan Romawi di satu pihak dan perkembangan kekaisaran Cina di lain pihak telah menjadi tenaga penggerak bagi perdagangan di kawasan Laut Hindia dan Nusantara. Apalagi ketika pengaruh Islam mencapai Semenanjung India, khususnya di kota-kota pantai yang sejak pra-Islam telah menjalin hubungan dagang dengan Nusantara seperti Gujarat, peranan pedagang Islam di kawasan Nusantara khususnya dan Asia Tenggara pada umumnya menjadi semakin penting.

Kedudukan dan peranan yang semakin penting dari saudagar-saudagar Islam dalam perdagangan di Nusantara memprekondisikan agama ini semakin menjadi identitas sosial dari sekelompok pedagang tertentu. Pada saat peranan mereka menjadi semakin kuat, solidaritas social mereka juga semakin tumbuh ketika harus berhadapan dengan kenyataan adanya kelompok social lain di luar mereka yaitu para penguasa dan pedagang Hindu yang hingga abad XV masih memegang tampuk pimpinan politik di banyak daerah di Nusantara. Sifat agama Islam sebagai agama dakwah juga mempercepat proses penyebaran agama ini bukan hanya di kalangan pedagang tetapi juga di kalangan para penguasa kota-kota pelabuhan. Tentu saja kietertarikan para penguasa pesisir untuk memeluk agama Islam barangkali bukan hanya sekedar daya tarik syariah agama ini tetapi juga daya tarik ekonominya. Ketika para pedagang Islam mulai mendominasi perdagangan di pelabuhan mereka, maka pilihan untuk mengikuti agama Islam juga akan memberikan keuntungan secara ekonomis karena akan lebih banyak menarik saudagar-saudagar muslim untuk berdagang di daerah kekuasaannya.

Jadi memang pada awalnya penyebaran Islam banyak terjadi di kalangan pedagang itu sendiri. Namun demikian pada tahap selanjutnya penyebaran agama Islam juga merambah di kalangan penguasa politik. Dalam hubungan ini tidak mengherankan jika kerajaan-kerajaan yang bercorak Islam pada awalnya muncul di kawasan pantai seperti kerajaan Pasai, Malaka, Demak, Cirebon, Banten, dan sebagainya. Seperti diketahui bahwa para penguasa pesisir bukan hanya berkuasa di bidang politik tetapi juga di bidang perdagangan. Kota-kota pelabuhan sebagai *melting pot* di samping memebrikan wahana bagi terjadinya komunikasi lintas budaya (*cross-cultural communication*) di antara kelompok-kelompok social yang

berinteraksi juga menyediakan ruang social (*social space*) untuk perubahan dan pembaharuan-pembaharuan. Ada kemungkinan bahwa Islam sebagai system kepercayaan baru memiliki potensi di samping sebagai wahana terbentuknya sebuah solidaritas social baru juga dapat menimbulkan perpecahan-perpecahan dalam masyarakat terutama antara kekuatan yang protagonis dan antagonis. Sudah barang tentu munculnya kelompok antaginis dan protagonist itu tidak dapat dilepaskan dari kepentingan masing-masing kelompok sosial. Pada saat saudagar Islam (seperti orang-orang Gujarat, Benggala, Malaka, Sumatra, dan sebagainya) mulai mendominasi perdagangan di sebuah kota pelabuhan, barangkali memeluk agama Islam merupakan pilihan yang elegan baik dipertimbangkan dari segi politik maupun ekonomi. Dalam hubungan ini barangkali Islam mampu memberikan nilai-nilai yang dapat memberikan dukungan dan pembenaran dari status social mereka. Tentu saja perkembangan semacam itu akan menjadi ancaman bagi penguasa pedalaman yang masih memeluk agama Hindu. Islam akhirnya juga menjadi lambang kekuatan-kontra dalam menghadapi kekuasaan pusat yang masih berideologi Hindu. Para penguasa pesisir yang menjadi protagonist agama Islam pada abad XV dan XVII antara lain Tuban, Demak, Banten, Cirebon, dan sebagainya.³

Pada akhirnya proses perubahan ini dipercepat dengan semakin melemahnya kekuatan kerajaan Hindu-pedalaman sebagai akibat dari intrik-intrik internal. Pada saat seperti itu para penguasa pesisir yang sudah memeluk agama Islam tinggal mematangkan proses pembusukan kekuasaan Hindu-pedalaman bagaikan buah mangga yang sudah ranum sehingga sedikit goyangan pada dahan akan menyebabkan kejatuhannya. Hal semacam itu telah dialami oleh kesultanan Tuban, Demak, Cirebon dan Banten.

Tuban merupakan sebuah bagaimana contoh yang tipikal mengenai proses perubahan dari kota pelabuhan yang sangat penting sejak masa kerajaan-kerajaan Hindu di Jawa Timur menjadi pelabuhan yang juga penting pada awal berkembangnya kerajaan-kerajaan Islam di pantai utara Jawa. Tuban sebetulnya merupakan kota yang sudah tua. Pada abad XI Tuban sudah merupakan pemukiman yang penting. Dari berbagai prasasti yang dikeluarkan oleh raja Erlangga pada abad XI dapat disimpulkan bahwa Tuban (pelabuhan Kambangputih) merupakan salah satu pelabuhan utama kerajaan Majapahit selain pelabuhan Ujung Galuh (di dekat Mojokerto). Jika pelabuhan Ujung Galuh lebih sering digunakan untuk pelayaran domestik, maka pelabuhan Tuban lebih banyak digunakan untuk pelayaran internasional.

³Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium sampai Imperium Jilid I* (Jakarta: Gramedia, 1988), hlm. 20.

¹¹ Fungsi sebagai pelabuhan internasional inilah yang memungkinkan Tuban menjadi kota yang bersifat kosmopolitan. Pada masa raja Erlangga banyak orang asing yang berdatangan di Tuban untuk berdagang. Bangsa-bangsa asing yang datang di Tuban antara lain Orang India Utara, India Selatan, Srilangka, Burma, Kamboja, dan Champa. Dengan demikian tampak dengan jelas bahwa pada waktu itu Tuban telah menjadi kota niaga dan bahkan juga kota pertahanan untuk menghadapi serangan dari luar sebelum masuk ke pedalaman. Peranan semacam itu terus berlangsung hingga masa kejayaan Majapahit pada abad XIV-XV.

⁷ Pada masa kejayaan Demak, sikap Tuban mendua. Di samping mengakui Demak sebagai kesultanan Islam, Tuban juga masih menjaga hubungan baik dengan Majapahit. Hal ini bisa dipahami karena letak Tuban tidak begitu jauh dari Majapahit sehingga masih ada kemungkinan Majapahit akan menghancurkannya jika Tuban melakukan penentangan secara frontal sebagaimana yang terjadi terhadap Juana. Setelah Majapahit hancur, Tuban masih tetap mengakui Sultan Demak sebagai Maharaja wilayah-wilayah Islam bahkan ketika Sultan Hadiwijaya memindahkan kratonnya di Pajang, Tuban masih mengakuinya. Namun demikian setelah Pajang dijatuhkan oleh Mataram, Tuban berusaha berdiri sendiri sebagai negara merdeka. Tuban merupakan kekuatan pantai utara Jawa yang menentang penaklukan Mataram. Beberapa kali Tuban diserang oleh Mataram sejak masa pemerintahan Senopati yaitu tahun 1587, 1598 dan 1599. Namun demikian baru tahun 1619, Tuban betul-betul takluk kepada Sultan Agung dari Mataram. Setelah itu bupati-bupati Tuban diangkat oleh Mataram.

Reputasi Tuban sebagai kota dagang di pantai utara Jawa masih bertahan hingga abad XVI ketika Islam memperoleh pijakan yang kuat di kota-kota di sepanjang pantai utara Jawa. Jaringan perdagangan Tuban mencakup daerah-daerah dari Malaka hingga Maluku. Termasuk Makassar, Banjarmasin, Palembang, Jambi. Bahwa Tuban memiliki hubungan dagang yang dengan Maluku dapat diketahui dari sebuah catatan Portugis bahwa ketika ada pedagang Portugis pada akhir abad XVI yang berusaha menemui Raja Tuban dalam usahanya untuk mencari pemandu setempat untuk mengantarkannya ke Maluku, Raja Tuban lancar berbahasa Portugis. Ia menyarankan agar pedagang Portugis itu tidak usah datang ke Maluku dan cukup menunggu di Tuban, karena tiga bulan lagi akan datang lebih dari 40 jung dari Maluku dengan membawa rempah-rempah. Ini berarti bahwa Tuban telah menjalin hubungan dagang secara reguler dengan Maluku dan Malaka.

Komoditi dagang yang diperdagangkan di pasar lokal di Tuban antara lain lada (yang didatangkan dari Banten dan Palembang), bermacam-macam jenis burung, tulang penyu, cula badak, gading, mutiara, kayu cendana, rempah-rempah, kapur baru, dan sebagainya. Pada masa Majapahit komoditi dagang lokal yang paling utama adalah beras. Sementara itu barang impor yang paling disukai masyarakat setempat adalah porselen pola biru dari Cina, gading, kain sutera bersulam emas, dan manik-manik. Kelompok orang kaya di Tuban juga menyukai bahan pakaian impor yang mahal seperti dari Cina. Selera tinggi ini sudah muncul sejak jaman Majapahit hingga abad XVI ketika agama Islam berkembang di kota ini. Komoditi lain yang juga diperjualbelikan oleh masyarakat Tuban pada abad XVI adalah emas, perak, berbagai macam piring dari emas dan perak, kain damas, dan barang-barang pecah belah dari porselen.

B. Proses Pengagamaan: De-elitisasi Keberagamaan

Salah satu hal yang paling menonjol dalam perkembangan kedwixsaraan naskah Nusantara adalah pengaruh penyebaran agama Islam dalam kehidupan masyarakat. Namun demikian harus diingat bahwa hubungan lintas budaya antara Islam dengan berbagai kesatuan budaya lokal yang ada tidak banyak diwarnai oleh dominasi budaya asing atas budaya lokal. Proses-proses itu banyak diwarnai oleh dialog dan upaya saling memperkaya unsur budaya baru.

Meskipun barangkali dalam beberapa kasus komunikasi lintas budaya itu pada awalnya diwarnai oleh konflik secara politik dan militer, namun kemudian biasanya diikuti oleh kontak budaya yang bersifat damai.⁴ Konflik-konflik politik dan militer (perang) dalam sejarah Indonesia tidak hanya terjadi antara kekuatan politik dan militer pribumi dengan dengan kekuatan kolonial (terutama Belanda dan Inggris) tetapi juga terjadi di antara kekuatan-kekuatan kerajaan tradisional, misalnya antara Majapahit-Bali, Majapahit-Sriwijaya, majapahit-Pasai, Ternate-Tidore, dan sebagainya. Konflik dan peperangan seringkali juga diikuti oleh asimilasi dan akulturasi. Hal ini dapat dilihat dari kontak-kontak budaya antara budaya Jawa yang dibawa oleh penguasa Majapahit dengan budaya-budaya di daerah-daerah yang berada di bawah kekuasaan Majapahit, misalnya Bali, Banjar, Kelantan, Pasai, dan sebagainya. Banyak daerah yang pernah dikuasai oleh Majapahit mengadopsi kebudayaan Jawa sebagai unsur yang 'adiluhung' seperti yang terjadi di Bali. Banyak juga para penguasa lokal yang memiliki kebanggaan dengan mengaku sebagai keturunan

¹⁵⁷ ⁴Berbagai konflik politik dan militer dalam kaitannya dengan penyebaran Islam di Jawa lihat misalnya H.J. De Graaf, *Kerajaan-kerajaan Islam di Jawa* (Jakarta: Grafiti, 1985).

bangsawan Majapahit atau sekedar memiliki hubungan darah dengan penguasa Majapahit.⁵ Bahkan kekuatan magis Majapahit juga dirasakan oleh masyarakat di daerah yang jauh dari pusat kekuasaannya di Jawa. Penggalan archeologis di Kelantan (Malaysia) telah membuktikan bagaimana pengaruh magis kekuasaan Majapahit sangat besar di kawasan ini. Di kawasan ini banyak ditemukan 'pitis Jawa' atau 'jimat Jawa' (*Javanese amulets*) yang diduga kuat pada jamannya diyakini memiliki kekuatan gaib dan bisa menyembuhkan berbagai penyakit.⁶

Proses-proses perjumpaan antara Islam dengan budaya lokal itu juga ditentukan oleh berbagai corak budaya lokal itu sendiri tempat Islam mencoba memperoleh pijakan. Jika di kawasan pesisir, agama Islam memperoleh pijakan yang kuat dalam wujudnya yang relatif puritan, maka di kawasan pedalaman Jawa, Islam harus banyak berdialog dengan budaya dan sistem kepercayaan lokal yang sudah berurat-berakar kuat dalam masyarakat. Dengan begitu lahirlah wajah Islam yang lebih heterodok dan sinkretik yang berbeda dengan Islam pesisir yang lebih ortodok dan puritan.

Satu hal yang menarik adalah bahwa ketika Islam berhadapan dengan masyarakat yang sudah memiliki kebudayaan yang sudah *established*, Islam biasanya tidak menegakkan syariah secara ortodok. Bahkan ada kecenderungan Islam mengadopsi simbol-simbol dan unsur-unsur budaya lokal yang memiliki nilai-nilai dan posisi strategis dalam konteks dakwah. Dengan demikian terlihat dengan jelas juga bahwa ada kebutuhan bagi Islam, sebagai pendatang baru, untuk mendapatkan pengakuan dari masyarakat lokal yang telah memiliki sistem kepercayaan yang sudah kuat seperti agama Hindu dan Budha. Bahkan juga ada kebutuhan bagi Islam dan tokoh-tokohnya untuk dapat membangun *image* di kalangan masyarakat bahwa Islam dan tokoh-tokohnya memiliki kelebihan-kelebihan dibandingkan dengan agama-agama dan tokoh-tokoh yang ada sebelumnya. Dalam hubungan itu telah beredar di kalangan masyarakat Jawa misalnya, bahwa para anggota Wali Sembilan (khususnya Sunan Kalijaga) merupakan pencipta wayang kulit sebagaimana dapat dijumpai hingga saat ini. Demikian juga ia diidentifikasi sebagai tokoh yang menggubah syair-syair Jawa (*macapat*) dan tembang-tembang religius dalam Islam di Jawa. Namun demikian tidak ada bukti yang kuat mengenai hal itu, kecuali tradisi lisan yang berkembang di dalam masyarakat secara turun-temurun. Apa yang perlu dipahami adalah bahwa cerita-cerita itu dapat memperkuat *image* tentang kehebatan Islam dan tokoh-tokoh Islam dalam masyarakat

⁶A. Rentse, 'Majapahit Amulets in Kelantan', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 300-304.

Jawa. Dengan demikian boleh jadi bahwa cerita tentang Wali Sembilan menjadi lebih 'berwibawa' daripada cerita mengenai tokoh-tokoh lokal yang lahir pada masa sebelumnya, misalnya cerita tentang Ken Arok, Mpu Barada, Aji Saka, dan sebagainya.

Kajian historis barangkali juga akan menampakkan adanya upaya kelompok Islam (terutama dari kalangan elite) untuk mendapatkan posisi yang terhormat dalam struktur sosial dan wacana budaya dalam masyarakat di mana Islam harus berjuang untuk mendapatkan pijakan yang kuat. Di dalam masyarakat Jawa misalnya, para elite agama Islam terutama yang memiliki pesantren menggunakan gelar 'kyai'. Gelar 'kyai' ini bukan merupakan gelar yang lazim dipakai di dunia Islam di Timur Tengah. Gelar ini pada awalnya merupakan gelar yang dipakai oleh para tokoh masyarakat secara umum, orang sakti, dukun, tabib, dan sebagainya. Bahkan gelar 'kyai' seringkali juga digunakan untuk menyebut nama senjata, seperti keris Kyai Setan Kober, tombak Kyai Pleret, tombak Kyai Baru Klinthing, dan sebagainya. Bahkan kerbau bule milik kasunanan Surakarta yang dipercaya memiliki kekuatan magis mendapat julukan 'Kyai Slamet'.

Kata 'kyai', barangkali berasal dari kata 'ki' dan 'yayi'. 'Ki' merupakan sebutan untuk tokoh (laki-laki) yang dianggap 'sesepuh' dan memiliki kedudukan khusus dalam masyarakat. Sementara itu 'yayi' mempunyai arti saudara (biasanya saudara raja dan/ atau bangsawan). Dengan demikian gelar 'kyai' yang merupakan perpaduan perpaduan antara unsur dunia kraton dan dunia di luar kraton/ pedesaan. Dengan demikian sepertinya gelar 'kyai' bagi para elite agama Islam merupakan gelar kehormatan yang diakui baik dari kalangan kraton maupun masyarakat di luar kraton. Bahkan sebutan 'gus' (untuk laki-laki) dan 'ning' (untuk perempuan) juga diberikan kepada anak-anak kyai. Sebutan itu merupakan sesuatu yang khas dalam dunia pesantren yang memberdakan dengan dunia di luarnya dan dengan demikian juga menambah kewibawaannya. Kewibawaan para kyai (khususnya di pesantren) juga ditegakkan melalui konstruksi sub-kultur pesantren yang menempatkan kyai memiliki otoritas puncak bagaikan raja-raja kecil. Hal ini terutama bersumber dari praktik amalan tarekat yang mendudukan kyai sebagai *mursyid* (orang yang sudah tercerahkan) dan santri sebagai murid (orang yang berkehendak untuk dicerahkan).

Gejala semacam itu ternyata tidak hanya dijumpai di Jawa. Hal yang agak serupa juga dijumpai di daerah Lombok. Di daerah ini Para tokoh para tokoh agama Islam (terutama yang memiliki pesantren) mendapatkan sebutan 'Tuan Guru'. Kata 'guru' jelas bukan berasal dari bahasa Arab tetapi berasal dari bahasa Sanskerta yang artinya sejajar dengan pandita atau resi yang tugasnya memberi pelajaran keagamaan kepada murid. Sementara itu sebutan 'tuan'

merupakan sebutan untuk orang-orang yang terhormat. Dengan demikian sekali lagi Islam mengadopsi simbol pra Islam yang berguna untuk memberikan posisi yang lebih kuat terhadap Islam untuk memperoleh pijakan dalam masyarakat.

Kondisi yang bervariasi juga harus dihadapi oleh Islam ketika berhadapan dengan masyarakat Jawa di pedalaman. Dalam kasus tertentu, Islam harus menghadapi *enclaves* kepercayaan lama yang menjadi semacam 'benteng' untuk bertahan bagi ekspansi agama Islam. Barangkali mereka sudah melihat bahwa di daerah-daerah lain, benteng pertahanan kepercayaan Hindu telah runtuh sehingga mereka harus bertahan secara berhadap-hadapan dengan Islam. Hal ini dijumpai pada masyarakat di daerah Merapi-Merbabu yang pada masa awal penyebaran Islam menjadi mandala atau pusat pendidikan kepercayaan agama Hindu.⁷

Dalam kaitannya dengan penyebaran agama Islam, dialog budaya itu berlangsung dengan memakan waktu yang cukup panjang. Kerajaan Samudera Pasai yang diakui sebagai kerajaan Islam tertua di Nusantara misalnya baru muncul setelah kurang lebih 500 tahun sejak Islam mulai diperkenalkan di berbagai pelabuhan di Sriwijaya. Proses dialogis itu antara lain dapat dilihat dari adanya upaya untuk menjelaskan makna dan maksud ajaran agama baru ini (Islam) dengan menggunakan berbagai media yang sudah berkembang sebelumnya, yaitu huruf *Pasca Pallava* (misalnya aksara Lontara Jangang-jangang dari Makassar, Lontara Uki Sulapa Eppa dari Bugis,⁸ huruf Jawa dari Jawa, Ulu dari Bengkulu, dan sebagainya) atau mereka mengembangkan media baru *Pasca Arab*, misalnya penggunaan huruf Pegon di Jawa, huruf Jawi di Sumatra, huruf Serang di Bugis dan Makassar, dan sebagainya.

Terdapat beberapa kemungkinan berkembangnya kondisi sosio kultural bagi munculnya kedwixsaraan naskah-naskah Nusantara. Pertama, baik produksi maupun reproduksi naskah-naskah dwixsara Nusantara berkaitan dengan adanya arus utama (*mainstream*) kebudayaan dan agama Islam yang menyebar atau disebarkan oleh para pendakwah sebagai *cultural agents*. Dalam hubungan ini ada beberapa fenomena yang menarik. Ketika agama Islam mencoba untuk mendapatkan pijakan di daerah-daerah yang sudah memiliki sistem sosial, kepercayaan, dan filsafat, yang sudah kuat yang didukung oleh kekuatan politik yang

⁶⁷ ⁷² Mamlahatun Buduroh, 'Naskah Damar Jati Edisi Teks, Terjemahan Disertai Tinjauan Isi dan Aksara' (Thesis pada Program Pascasarjana Departemen Susastra Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, 2006), hlm. 101.

³⁴ ⁸ Mukhlis Paeni, dkk., *Katalog Induk Naskah-naskah Nusantara Sulawesi Selatan* (Jakarta: Kerjasama antara Arsip Nasional Republik Indonesia – The Ford Foundation – Universitas Hasanuddin – Gadjah Mada University Press, 2003), hlm. v.

established seperti di Jawa Tengah dan Jawa Timur, maka terdapat kecenderungan munculnya proses 'pribumisasi' atau 'lokalisasi' ajaran agama Islam. Berbagai naskah berhuruf Jawa yang ditulis oleh para pujangga kraton dan penulis lainnya memperlihatkan dengan jelas bagaimana ajaran Islam diformulasikan kembali dengan berbagai upaya 'penyesuaian' dengan kepercayaan pra-Islam (Hindu, Budha, ataupun kepercayaan asli masyarakat lokal). Hal ini jelas terlihat dalam *Wirid Hidayat Jati* yang ditulis oleh R.Ng. Ronggowarsito.⁹

Nuansa ajaran Islam tertentu juga dimanfaatkan untuk legitimasi kekuasaan dinasti Mataram melalui penulisan Babad Tanah Jawi. Di dalam kitab ini diungkapkan bahwa raja-raja Mataram bukan hanya digambarkan sebagai keturunan tokoh-tokoh sakti yang bersumber dari cerita Mahabarata, tetapi juga nabi-nabi dalam agama Islam. Gelar 'Kalipatullah Sayidin Panatagama' yang disandang oleh raja-raja Mataram barangkali juga dimaksudkan untuk menempatkan para ulama, yang seringkali melakukan resistensi melawan penguasa, sebagai subordinasi raja-raja Mataram.¹⁰

Produksi dan reproduksi naskah Jawa yang berisi ajaran Islam dapat dijumpai pada Naskah Rambang. Naskah ini merupakan naskah dwiaksara di mana teks utama (*main text*) beraksara Jawa sedangkan teks tambahan (*additional text*) yang diletakkan di samping kanan dan kiri marjin (*godhekan*) serta yang diletakkan di atas atau di bawah baris dalam teks (*jambulan* dan *jenggotan*) beraksarakan huruf pegon ataupun huruf Jawa. Naskah dwiaksara ini memperlihatkan bagaimana penulisnya mencocok untuk memformulasikan ajaran agama Islam baik fikih maupun tauhid dan tasawuf ke dalam sistem pemahaman yang 'diselaraskan' dengan unsur-unsur kepercayaan Jawa dan aliran Islam yang bersifat heterodoks. Hal ini terlihat dengan jelas misalnya dalam suatu ungkapan yang tertera dalam kitab itu yang berbunyi '*sing sapa wruh in awake, wruh in pangerane*', artinya barang siapa yang mengetahui dirinya, akan mengetahui Tuhannya.¹¹

Hal yang berbeda terjadi ketika ajaran agama Islam mencoba untuk memperoleh pijakan di daerah pesisir di mana pengaruh Hindu sangat tipis yang kebanyakan dihuni oleh

⁹Lihat Simuh, *Wirid Hidayat Jati* (Jakarta: Universitas Indonesia Press).

¹⁰G. Moedjanto, *Konsep Kekuasaan Jawa: Penerapannya oleh Raja-raja Mataram*. (Yogyakarta: Kanisius, 1987), hlm. 87. Lihat juga Soemarsaid Moertono, *Negara dan Usaha Bina-Negara di Jawa Masa Lampau: Studi tentang Masa Mataram II, Abad XVI sampai XIX*. Terjemahan Yayasan Obor Indonesia (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1985).

¹¹ Menurut masyarakat setempat, *rambang* berarti melihat dalam air atau mengaca dalam air. Hal ini mengandung maksud jika orang membaca kitab ini, maka orang itu akan bisa mengaca diri artinya mengetahui diri sendiri dan untuk selanjutnya jika orang mengetahui diri sendiri, maka orang itu akan mengetahui adanya Tuhan.

masyarakat pedagang yang relatif memiliki mobilitas tinggi, kosmopolitan, dan egaliter. Dalam situasi sosial, kultural, dan ekonomi yang semacam itu Islam dapat diterima secara lebih murni. Hal ini sejalan dengan ekspansi para pedagang Islam yang menguasai jalur-jalur perdagangan di Nusantara. Dengan demikian memeluk agama Islam akan memberikan keuntungan politis kepada penguasa dan ekonomis bagi para pedagang Islam. Dalam hubungan ini, apa yang terjadi lebih bersifat Islamisasi pribumi dan Islamisasi lokal daripada pribumisasi Islam dan lokalisasi Islam.

Di daerah-daerah pesisir dan pesantren, pada awalnya agama atau ajaran Islam relatif diterima apa adanya dalam bentuk yang lebih puritan. Meskipun hal itu juga bergantung kepada para pendakwahnya. Teks Al-Quran dan Hadits Nabi serta kitab-kitab yang ditulis oleh ulama-ulama klasik (Kitab Kuning) dimaknai dan diterangkan dengan bahasa lokal dengan menggunakan media aksara *Pasca Arab*. Barangkali hal ini merupakan bagian dari proses sosialisasi dan enkulturasi nilai-nilai dan hukum-hukum Islam dalam kehidupan masyarakat. Hal ini dapat dijumpai pada naskah ajaran Islam yang ditulis dan/ atau dicetak dalam aksara Arab yang digunakan sebagai bahan ajar di berbagai pesantren di pesisir. Jenis-jenis kitab semacam ini dimaknai dan dipahami dengan menggunakan media aksara Pegon. Pada awalnya mereka menggunakan huruf Pegon untuk mengkespresikan bahasa Jawa, namun kemudian sejalan dengan berkembangnya bahasa Indonesia, banyak santri yang lebih senang menggunakan bahasa Indonesia. Bahkan pada masa kemudian banyak santri yang menggunakan huruf latin untuk memaknai kitab beraksara Arab dengan sistem *jenggotan*, *jambulan*, dan *godhekan*.

Di daerah Bengkulu, khususnya pada kompleks budaya Ulu, ajaran agama Islam direproduksi dengan menggunakan aksara yang sudah biasa dipakai oleh masyarakat setempat. Dalam kasus naskah dwiaksara yang ditemukan di kawasan budaya Ulu, teks ajaran agama Islam ditulis dalam aksara Jawi dan dijajarkan dengan naskah yang berhuruf Ulu dengan menggunakan bahasa lokal. Seperti diketahui aksara Ulu ini merupakan huruf *Pasca Pallava* yang berkembang sejalan dengan merebaknya pengaruh India di Nusantara.

Tidak terdapat bukti yang kuat untuk mengatakan bahwa kawasan Bengkulu yang terletak di pantai barat Sumatra pernah dikuasai oleh kerajaan Sriwijaya sehingga dapat diduga bahwa berkembangnya huruf Ulu ini merupakan hasil pengaruh kerajaan maritim yang terletak di pantai timur Sumatra ini. Ada analisis yang lebih kuat mengatakan bahwa Bengkulu dan kawasan pantai barat Sumatra merupakan bagian dari zone perdagangan Teluk Benggala (yang mencakup pantai Koromandel di India Selatan, Srilangka, Myanmar, dan

pantai timur dan utara Sumatra) sehingga pengaruh India dapat datang secara langsung di kawasan ini.¹² Dengan demikian sebelum pengaruh Islam mendapatkan pijakan yang kuat di kawasan Bengkulu aksara Ulu sudah biasa digunakan untuk menulis atau mengekspresikan pemikiran, mendeskripsikan adat-istiadat, dan berbagai persoalan yang bersumber pada masyarakat dan kebudayaan setempat.¹³

Sementara itu penyebaran Islam di Sulawesi Selatan sangat menarik dalam kaitannya dengan *cross cultural communication* di antara kelompok etnik yang mendiami wilayah Nusantara. Berbeda dengan dengan wilayah Semenanjung Malaya, Sumatra dan Jawa di mana peran ulama Timur Tengah menjadi figur utama dalam proses penyebaran Islam, para pendakwah Islam awal di Makassar justru dari kelompok etnik lain di Nusantara yaitu orang dari Minangkabau yang dipimpin oleh Datuk ri Bandang dan Datuk Sulaeman yang dipercaya sangat sakti.¹⁴ Namun demikian dalam tradisi lisan di Jawa, Datuk ri Bandang ini merupakan santri dari Sunan Giri.¹⁵ Namun demikian cerita-cerita rakyat mengenai konversi penguasa Makassar ke dalam Islam juga banyak diwarnai oleh kisah-kisah yang menunjukkan adanya argumentasi-argumentasi yang rasional ketika penguasa Makassar harus menghadapi pilihan antara masuk Islam dan Nasrani.¹⁶

Apa yang sangat menarik dari proses penyebaran Islam di Sulawesi Selatan adalah penyerapan unsur-unsur luar yang begitu jelas yang selanjutnya diolah sedemikian rupa sehingga seolah-olah menjadi milik lokal. Gejala ini dapat dilihat dari eksistensi aksara lontara yang merupakan genre *Pasca Pallava*. Anehnya, tidak ada bukti yang kuat bahwa pengaruh India memiliki posisi yang signifikan dalam masyarakat Sulawesi Selatan. Bahkan juga tidak ditemukan sisa-sisa kerajaan Hindu ataupun Budha di kawasan ini. Pertanyaannya adalah bagaimana mungkin aksara *Pasca Pallava* lontara dapat berkembang di Sulawesi

¹²K.R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 20-25. Bukti yang kuat mengenai pengaruh India di pantai barat Sumatra ditemukan di Barus yang sudah menjalin hubungan dagang dengan India dan Funan jauh sebelum dominasi pengaruh Islam. Daerah ini sebagai penghasil kapur barus (*camphor*) yang sangat dicari oleh pedagang India dan Cina. Lihat Kenneth R. Hall, 'Economic History of Early Southeast Asia', dalam: Nicolas Tarling (ed.), *The Cambridge History of Southeast Asia, Vol. I, From Early Times to c. 1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1994), hlm. 195.

¹³Lihat misalnya M. Ikram, dkk., *Bunga Rampai Melayu Bengkulu* (Bengkulu: Dinas Pariwisata Bengkulu, 2004), hlm. 61-88.

¹⁴Barbara Watson Andaya, 'Religious Development in Southeast Asia, c. 1500-1800', dalam Nicolas Tarling (ed.), *The Cambridge History*, hlm. 524

¹⁵Sartono Kartodirdjo, Nugroho Noto Susanto, Marwati Djoened Poesponegoro, *Sejarah Nasional Indonesia III* (Jakarta: Balai Pustaka, 1977), hlm. 26.

¹⁶Anthony Reid, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara* (Jakarta: LP3ES, 2004), hlm. 182-203.

Selatan? Ada kemungkinan sebelum aksara *Pasca Arab* banyak dikenal di Nusantara, aksara *Pallava* dan berbagai varian *Pasca Pallava* menjadi 'huruf perantara' di antara para pedagang. Sementara itu bahasa Melayu menjadi 'bahasa perantara' atau *lingua franca*.¹⁷

Meskipun begitu, aksara *Pasca Arab* juga berkembang pada masyarakat Bugis dan Makassar. Mereka menyebut aksara ini dengan nama aksara Serang. Sudah barang tentu aksara Serang ini berkembang sejalan dengan proses penyebaran Islam di kawasan ini. Dengan kelompok masyarakat yang sudah menguasai huruf Hijaiyyah dalam memahami sumber-sumber hukum Islam (Al Qur'an, Hadits, dan karya ulama klasik), penguasaan aksara Serang tidak akan menjadi persoalan. Dengan demikian aksara Serang menjadi media ekspresi bagi masyarakat mengenai berbagai hal tentang agama Islam. Sementara itu bagi masyarakat yang sudah terbiasa dengan pemakaian huruf Lontara, juga mengekspresikan ide mereka dengan menggunakan aksara ini. Dalam hubungan ini dapat dipahami jika aksara Lontara digunakan secara lebih bervariasi bukan hanya untuk menulis hal-hal yang bersifat tradisi non-Islam, tetapi juga untuk hal-hal yang berhubungan dengan agama Islam.¹⁸ Dapat diduga bahwa pengguna aksara *Pallava* ini adalah segmen masyarakat yang barangkali lebih akrab dengan tradisi 'pra-Islam' daripada dengan budaya Islam yang puritan.

Untuk selanjutnya, orang Sulawesi Selatan (Bugis, Makassar, Mandar, Buton, dan sebagainya) menyebarkan agama Islam ke berbagai wilayah di kawasan kepulauan Indonesia bagian timur seperti kepulauan Maluku, Tanimbar, Aru, Nusa Tenggara, dan sebagainya. Di kawasan ini mereka membangun koloni-koloni dan menyebarkan agama Islam. Bahkan di daerah Bima ditemukan varian aksara Lontara yang merupakan perpaduan antara Lontara Bugis dan Makassar. Sudah barang tentu fenomena ini akan memperkaya khasanah berkembangnya naskah dwiaksara Nusantara.

Kedua, bahwa kedwixsaraan dalam naskah Nusantara mencerminkan *cultural contact* di antara kebudayaan lokal yang ada di Nusantara. Menarik sekali bahwa fenomena ini juga berkaitan dengan penyebaran agama Islam. Ternyata penyebaran agama Islam sebagai *mainstream* dalam kebudayaan Nusantara tidak selalu dapat diterima sepenuhnya. Bahkan

¹⁷Edi Sedyawati, misalnya, menyatakan adanya sejumlah sistem aksara yang pernah berkembang di Nusantara yang dapat dikelompokkan ke dalam sejumlah gugusan yang masing-masing beranggotakan dua atau lebih sistem aksara yang saling terkait dalam kemiripan atau kedekatan dan itu disebabkan oleh hubungan historis yang terjadi di antara kelompok-kelompok etnik yang bersangkutan. Gugusan-gugusan itu adalah: Jawa Kuno-Bali-Jawa, Bugis-Makassar, Batak dengan segala variannya, incung dan variannya, Jawi-Pegon. Lihat Edi Sedyawati, *Budaya Indonesia*, hlm. 216-217.

¹⁸Lihat misalnya Mukhlis Paeni, *Katalog Induk Naskah-naskah Nusantara Sulawesi Selatan* (Jakarta: ANRI-The Ford Foundation-Universitas Hasanuddin-Gadjah Mada University Press, 2003).

sebaliknya hal itu menimbulkan penentangan terhadap gelombang penyebaran Islam. Dalam hal ini kelompok-kelompok sosial tertentu yang tidak mau menerima Islam dan masih memegang teguh kepercayaan lama seperti Hindu, Budha, ataupun kepercayaan lokal yang lain untuk mencoba 'membendung' penyebaran Islam. Salah satu contoh menarik dari naskah dwiaksara semacam ini adalah Naskah Darma Jati yang ditulis dengan menggunakan aksara Buda yang ditemukan di wilayah Merapi-Merbabu. Sejak jaman Majapahit kawasan ini tampaknya menjadi tempat yang penting sebagai mandala untuk menggodog pengetahuan para calon pendeta dalam agama Hindu.¹⁹

Adalah sangat menarik bahwa Naskah Darma Jati ini diperkirakan ditulis pada awal abad ke-18 ketika sastra Jawa yang bercorak keislaman sangat berkembang baik di kalangan kraton maupun di kalangan masyarakat umum, khususnya di wilayah pesisiran. Dengan demikian tentu ada kecenderungan pengaruh Islam menjadi semakin meresap dalam kehidupan masyarakat Jawa di pedalaman.²⁰ Bagi kelompok masyarakat yang masih menganut sistem kepercayaan pra-Islam (seperti Hindu dan Budha), perkembangan tersebut tentunya memberikan motivasi tertentu untuk mempertahankan ajaran dan komunitasnya dengan upaya untuk mewariskan ajaran-ajarannya kepada komunitas mereka. Penulisan naskah yang berisi ajaran agama merupakan cara yang cukup efektif untuk proses pewarisan itu. Dalam kerangka sosio-kultural inilah barangkali kemunculan naskah dwiaksara Darma Jati dapat dipahami.

Di dunia pesantren, baik yang berada di pesisiran maupun pedalaman, naskah-naskah ataupun teks-teks tercetak yang berisi ajaran Islam seperti Al Quran dan Hadits nabi serta kitab-kitab kuning karangan ulama-ulama klasik mendapat posisi yang istimewa dan bahkan disakralkan. Oleh karena itu kitab-kitab tersebut masih dipelihara dalam bentuk aslinya yaitu menggunakan aksara Arab. Namun demikian, dalam memahami kitab-kitab yang beraksara dan berbahasa Arab ini para kyai dan santri memberikan makna dan penjelasan di dalam teks tersebut dengan menggunakan aksara yang dipahami oleh para santri yang dalam hal ini adalah huruf *Pegon* (dengan bahasa Jawa) dan dalam perkembangan selanjutnya dengan aksara Latin (dengan bahasa Jawa) dan kemudian dengan aksara Latin dengan menggunakan bahasa Indonesia.

¹⁹Mamlatun Buduroh, 'Naskah Damar Jati Edisi Teks, Terjemahan Disertai Tinjauan Isi dan Aksara' (Thesis pada Program Pascasarjana Departemen Susastra Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, 2006), hlm. 101.

²⁰*Ibid.*, hlm. 95.

C. Diapora Perdagangan

Perkembangan jalur perdagangan juga mendorong pertumbuhan kota-kota pantai yang berfungsi bukan hanya sebagai tempat berlindung kapal (*shelter for ship*) atau *harbor* tetapi juga sebagai *port*. Fungsi *port* atau bandar bukan hanya semata-mata sebagai pelabuhan, yaitu tempat berlabuhnya kapal, tetapi juga sebagai pusat transaksi bisnis di antara para pedagang yang oleh Weber disebut sebagai *market place*.²¹ Kebanyakan tempat-tempat berlabuh (*anchoring places* atau *afsheep plaatsen*, Belanda) bukan hanya sekedar sebagai *harbor* dalam kaitannya dengan fungsi fisik yaitu tempat perlindungan kapal saja tetapi juga sebagai *port* atau bandar dalam kaitannya dengan fungsi ekonomi atau sebagai pusat perdagangan.²²

Fungsi pelabuhan dan bandar yang lebih memiliki fungsi di bidang ekonomi memiliki dampak yang luar biasa terhadap perkembangan kota pelabuhan itu sendiri. Dalam hal ini kota pelabuhan bukan hanya sebagai *market place* tempat terjadinya transaksi bisnis, tetapi juga menjadi tempat bermukim bagi para kelompok pedagang dari berbagai bangsa dan kelompok etnik baik yang berasal dari daerah-daerah di kepulauan Nusantara maupun dari daerah-daerah di luar Nusantara. ¹⁸⁵ Salah satu faktor yang memungkinkan terjadinya hal ini adalah ketergantungan mereka terhadap angin muson yang bertiup secara reguler pada bulan-bulan tertentu dalam satu tahun.²³ Dengan demikian para pedagang asing yang telah menyelesaikan urusan bisnis memiliki kesempatan untuk membangun perkampungan-perkampungan untuk kalangan mereka sendiri.

Angin muson memberi kesempatan kepada berbagai kelompok pedagang untuk saling berinteraksi baik di antara mereka sendiri maupun dengan kelompok pedagang lain dan bahkan dengan masyarakat lokal. Mengingat pada awalnya para pedagang perantau ini kebanyakan adalah kaum laki-laki maka bukan merupakan sesuatu yang mustahil jika kemudian terjadi amalgamasi atau perkawinan campuran antara pedagang asing dengan

²¹Max Weber, *The City* (New York: The Free Press, 1966).

²²Lihat Frank Broeze, "Introduction", dalam: Frank Broeze & Peter Reeves (eds), *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from 16th-20th Century* (Kinshington: New South Wales University, 1989), hlm. 30.

²³Pada bulan Oktober hingga Desember di Nusantara bertiup angin Muson Barat Laut. Selama bulan Januari hingga April bertiup Muson Utara atau masa pancaroba. Sementara itu pada bulan Mei hingga September bertiup Muson Timur Laut, sedangkan pada bulan Juni hingga Agustus bertiup Muson Tenggara yang juga merupakan musim pancaroba. Lihat Edward L. Poelingomang, 'Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19', *Disertasi* Vrije Universiteit Amsterdam, 1991, hlm. 21.

perempuan-perempuan lokal. Pires memberikan gambaran mengenai bandar Malaka pada awal abad XVI sebagai kota yang *'incomparable in the world'*. Ia menghitung sekitar 84 bahasa digunakan sebagai alat komunikasi di kota ini. Ia juga menyebut orang-orang yang berasal dari kepulauan Nusantara antara lain orang dari Pasai, Pedir, Tanjungpura, Bangka, Lingga, Maluku, Banda, Bima, Timor, Madura, Jawa, Sunda, Palembang, Jambi, Muara Tungkal, Indragiri, Menangkabau, Siak, Aru, dan sebagainya.²⁴ Pemukiman-pemukiman asing juga dapat dijumpai di Makassar sebagai kota dagang terbesar di kawasan kepulauan Nusantara bagian timur.²⁵

Ricklefs merekonstruksi jalur-jalur perdagangan di Nusantara berdasarkan informasi yang telah dideskripsikan oleh Pires. Daerah pantai timur Sumatra mengekspor emas, kapur barus, lada, sutera, damar dan hasil hutan lainnya, madu, lilin, belerang, besi, rotan, beras, budak dan sebagainya ke Malaka guna mendapatkan komoditas tekstil dari India. Sementara itu daerah Jawa Barat (Sunda) memperdagangkan lada, asam Jawa, budak, emas, dan berbagai bahan pangan lainnya dengan Malaka untuk mendapatkan tekstil dari India. Demikian juga daerah Jawa Tengah dan Timur juga mengimpor tekstil India dengan kualitas yang baik dan barang-barang dari Cina yang berasal dari Malaka untuk ditukar dengan beras dan bahan pangan lainnya, emas, budak, dan sebagainya. Daerah ini juga merupakan *transit point* bagi perdagangan dengan kepulauan Indonesia bagian timur. Malaka bukan satu-satunya partner dagang bagi daerah-daerah di kepulauan Nusantara. Perdagangan di antara daerah-daerah dan pulau-pulau di Nusantara juga berkembang. Jawa Barat juga memiliki hubungan dagang dengan pantai barat Sumatra yang menghasilkan emas, kapur barus, madu, dan sebagainya. Sementara itu daerah Jawa Tengah dan Jawa Timur juga mendatangkan komoditas kapas, madu, lilin, rotan, lada, dan emas dari Sumatra Selatan. Daerah Lombok, Bali, dan Sumbawa mengekspor bahan-bahan pangan, budak, dan kuda ke Jawa untuk ditukar dengan tekstil kasar Jawa. Sementara itu daerah Timor dan Sumba mengekspor kayu cendana ke berbagai wilayah di Nusantara terutama Jawa untuk kemudian diperdagangkan ke daerah lain. Di samping itu juga terjadi hubungan dagang antara Timor dan Sumba dengan Maluku. Dalam hal ini Maluku mengekspor pala, cengkih, dan bunga pala untuk ditukar dengan tekstil

²⁴Armando Cortesao (penerjemah dan editor), *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* (New Delhi and Madras: Asian Educational Services, 1990), hlm. 118-119 & 268. Mengenai studi yang lebih kontemporer mengenai perbandingan antara kota Malaka dan Penang selama abad ke-18 hingga abad ke-19, lihat Bordin Hussin, *Trade and Society in the Straits of Melaka: Dutch Melaka and English Penang, 1780-1830* (Singapore – Copenhagen: NUS Press-NIAS Press, 2007).

²⁵Anthony Reid, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara* (Jakarta: LP3ES, 2004), hlm. 132-164.

kasar Sumbawa, mata uang Jawa, dan perhiasan-perhiasan kecil dari India. Perdagangan antara Kalimantan Selatan dan Jawa memperdagangkan bahan-bahan pangan, intan, emas, kapur barus yang ditukar dengan tekstil India. Sementara itu jaringan perdagangan antara Sulawesi Selatan dengan daerah-daerah Jawa, Brunei, Semenanjung Malaya, dan Siam memperdagangkan budak, beras, emas, damar, tekstil India, dan sebagainya.²⁶

Pada masa penyebaran agama dan kebudayaan Islam yang kemungkinan besar sudah dimulai pada saat kekuatan-kekuatan politik Hindu dan Budha masih mengalami kejayaan, perdagangan laut juga telah dimanfaatkan untuk mengembangkan pengaruh agama dan kebudayaan baru itu. Dalam waktu yang panjang, proses ini telah memprekondisikan munculnya berbagai kekuatan politik dan ekonomi Islam yang tersebar di berbagai kawasan di Nusantara sejak abad ke-13 hingga berkembangnya dominasi kolonialisme Barat. Selama periode itu, berbagai bekas pusat kekuatan politik dan ekonomi Islam dapat dijumpai di Sumatra (Samudera Pasai, Aceh, Palembang, dan berbagai wilayah di pantai barat di pulau itu), Jawa (Demak, Cirebon, Banten, Jepara, dan sebagainya), Kalimantan (Banjarmasin, Sambas, dan sebagainya), Kepulauan Maluku (Ternate, Tidore, dan sebagainya), Sulawesi (Goa, Bone, Wajo, Soppeng, dan sebagainya), termasuk juga di kawasan Nusa Tenggara seperti kesultanan Bima.

Kedudukan dan peranan yang semakin penting dari saudagar-saudagar Islam dalam perdagangan di Nusantara secara bertahap memprekondisikan agama ini menjadi identitas sosial dari sekelompok pedagang tertentu. Pada saat peranan mereka menjadi semakin kuat, solidaritas sosial mereka juga semakin tumbuh ketika harus berhadapan dengan kenyataan adanya kelompok sosial lain di luar mereka yaitu para penguasa dan pedagang Hindu yang hingga abad XV masih memegang tampuk pimpinan politik di berbagai daerah di Nusantara. Sifat agama Islam sebagai agama dakwah juga mempercepat proses penyebaran agama ini bukan hanya di kalangan pedagang tetapi juga di kalangan para penguasa kota-kota pelabuhan. Tentu saja ketertarikan para penguasa pesisir untuk memeluk agama Islam barangkali bukan hanya sekedar daya tarik syariah agama ini tetapi juga daya tarik ekonominya. Ketika para pedagang Islam mulai mendominasi perdagangan di pelabuhan mereka, maka pilihan untuk mengikuti agama Islam juga akan memberikan keuntungan secara ekonomis karena akan lebih banyak menarik saudagar-saudagar muslim untuk berdagang di daerah kekuasaannya.

²⁶M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern, 1200 – 2004* (Jakarta: Serambi, 2005), hlm. 58 – 59.

Jadi memang pada awalnya penyebaran Islam banyak terjadi di kalangan pedagang itu sendiri. Namun demikian pada tahap selanjutnya penyebaran agama Islam juga merambah di kalangan penguasa politik. Dalam hubungan ini tidak mengherankan jika kerajaan-kerajaan yang bercorak Islam pada awalnya muncul di kawasan pantai seperti kerajaan Pasai, Malaka, Demak, Cirebon, Banten, dan sebagainya. Seperti diketahui bahwa para penguasa pesisir bukan hanya berkuasa di bidang politik tetapi juga di bidang perdagangan. Kota-kota pelabuhan sebagai *melting pot* di samping memberikan wahana bagi terjadinya komunikasi lintas budaya (*cross-cultural communication*) di antara kelompok-kelompok sosial yang berinteraksi juga menyediakan ruang sosial (*social space*) untuk perubahan dan pembaharuan-pembaharuan. Ada kemungkinan bahwa Islam sebagai sistem kepercayaan baru memiliki potensi di samping sebagai wahana terbentuknya sebuah solidaritas sosial baru juga dapat menimbulkan perpecahan-perpecahan dalam masyarakat terutama antara kekuatan yang protagonis dan antagonis. Sudah barang tentu munculnya kelompok antagonis dan protagonis itu tidak dapat dilepaskan dari kepentingan masing-masing kelompok sosial. Pada saat saudagar Islam (seperti orang-orang Gujarat, Benggala, Malaka, Sumatra, dan sebagainya) mulai mendominasi perdagangan di sebuah kota pelabuhan, barangkali memeluk agama Islam merupakan pilihan yang elegan baik dari pertimbangan politik maupun ekonomi. Dalam hubungan ini barangkali Islam mampu memberikan nilai-nilai yang dapat memberikan dukungan dan pembenaran dari status sosial mereka. Tentu saja perkembangan semacam itu akan menjadi ancaman bagi penguasa pedalaman yang masih memeluk agama Hindu. Islam akhirnya juga menjadi lambang kekuatan antagonistik dalam menghadapi kekuasaan pusat yang masih bercorak Hindu. Para penguasa pesisir yang menjadi protagonis agama Islam antara abad ke-15 dan ke-17 antara lain Tuban, Demak, Banten, Cirebon, dan sebagainya.²⁷

Pada akhirnya proses perubahan ini dipercepat dengan semakin melemahnya kekuatan kerajaan Hindu-pedalaman (seperti Majapahit) sebagai akibat dari intrik-intrik internal. Pada saat seperti itu para penguasa pesisir yang sudah memeluk agama Islam tinggal mematangkan proses pembusukan kekuasaan Hindu-pedalaman bagaikan buah mangga yang sudah ranum sehingga sedikit goyangan pada dahan akan menyebabkan kejatuhannya. Hal semacam itu telah dialami oleh kesultanan Tuban, Demak, Cirebon dan Banten.

²⁷ Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium sampai Imperium Jilid I* (Jakarta: Gramedia, 1988), hlm. 20.

Di samping wacana politik yang berkembang di seputar awal dominasi Islam, periode ini juga menyaksikan agama dan kebudayaan Islam bersentuhan dengan budaya dan kepercayaan lokal yang sudah berkembang sebelumnya. Di samping itu, periode ini juga banyak diwarnai oleh hubungan-hubungan ekonomi, sosial dan budaya di antara berbagai kelompok etnik yang ada di Nusantara. Dengan demikian hubungan lintas budaya sekali lagi bukan hanya terjadi antara para pendatang asing dengan orang-orang Nusantara tetapi juga di antara orang-orang Nusantara itu sendiri yang terdiri dari beratus-ratus suku bangsa.

Hampir sama seperti ketika agama Hindu dan Budha datang di Nusantara, para pendakwah agama-agama ini tidak datang pada suatu masyarakat yang masih barbar. Berdasarkan peninggalan-peninggalan sejarah dari periode Hindu dan Budha dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perpaduan antara budaya pendatang dengan budaya lokal sehingga menghasilkan budaya lokal yang semakin diperkaya. Proses perpaduan budaya ini telah melahirkan bentuk budaya yang relatif berbeda dengan budaya Hindu dan/ atau Budha yang terdapat di India. Bangunan candi Borobudur dan Prambanan, pertunjukan wayang yang melakonkan cerita Mahabarata dan Ramayana misalnya, memiliki ciri khas yang berbeda dengan yang ada di India. Dengan demikian peranan unsur-unsur *local genius* sangat penting dalam pembentukan budaya Nusantara.²⁸

Berbeda dengan apa yang dihadapi oleh agama Hindu dan Budha ketika pertama kali berkembang di Nusantara, agama Islam harus berhadapan dengan berbagai kelompok masyarakat dan kebudayaan yang lebih bervariasi. Pertama, Islam berhadapan dengan masyarakat yang belum banyak terpengaruh oleh agama Hindu dan Budha terutama dalam sistem sosial dan politik seperti masyarakat di kawasan Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Nusa Tenggara. Di daerah yang demikian ini agama Islam puritan lebih dapat berkembang dengan didukung oleh sistem politik Islam yang relatif kuat. Kedua, Islam berhadapan dengan masyarakat pantai yang meskipun dalam sistem sosialnya dipengaruhi oleh agama Hindu namun secara politik segera bermetamorfose ke dalam Islam seiring dengan perkembangan pelayaran dan perdagangan di kawasan Asia Tenggara yang telah didominasi oleh pedagang muslim sejak masa akhir kerajaan Majapahit di Jawa.²⁹ Islam dijadikan

²⁸Edi Sedyawati menggambarkan proses ini dengan menunjukkan bahwa masyarakat Nusantara pada waktu itu memiliki kemampuan untuk menjemput 'bola' peradaban dari luar untuk kemudian dikembangkannya sendiri. Lihat Edi Sedyawati, *Budaya Indonesia: Kajian Arkeologi, Seni, dan Sejarah* (Jakarta: Rajawali Press, 2006), hlm. 318, 395. Lihat juga misalnya Barbara Watson Andaya & Yoneo Ishii, 'Religious Developments in Southeast Asia', in Nicolas Tarling (ed.), *The Cambridge History*, hlm. 525.

²⁹Barbara Watson Andaya, 'Religious Development in Southeast Asia, c. 1500-1800', dalam: Nicolas Tarling (ed.), *The Cambridge History*, hlm. 517-518.

sebagai simbol perlawanan terhadap kekuatan politik lama yang didasarkan atas pengaruh agama Hindu dan Budha. Hal ini dapat dijumpai di kawasan pantai di Sumatra dan pantai utara Jawa.

Ketiga, Islam berhadapan dengan masyarakat yang telah memiliki sistem sosial dan budaya yang relatif mapan, yaitu pengaruh Hindu dan Budha dalam bentuk sinkretisme dengan unsur-unsur kepercayaan lokal. Hal ini terutama dapat dijumpai pada masyarakat di pedalaman Jawa. Informasi mengenai berbagai tipe masyarakat di nusantara pada waktu penyebaran Islam dapat diperoleh dari kesaksian Ma Huan yang pernah berkunjung ke berbagai wilayah di Nusantara pada awal abad ke-15. Ia menyebutkan adanya tiga jenis masyarakat, yaitu muslim dari Barat, penyembah berhala (Hindu dan Budha), dan masyarakat lokal yang masih menganut kepercayaan nenek moyang.³⁰ Hampir bisa dipastikan bahwa berbagai tipe masyarakat lokal itu juga akan mempengaruhi corak masyarakat Islam yang dihasilkan dari proses Islamisasi.

Salah satu aspek yang menarik dalam dunia perniagaan di Nusantara adalah bahwa aktivitas ekonomi ini telah mendorong terjadinya diaspora berbagai kelompok etnik yang tinggal di Nusantara. Dunia pelayaran dan perniagaan telah menempatkan mereka sebagai salah satu rumpun bangsa-bangsa yang paling *mobile* di dunia.³¹ Sebagai salah satu bukti adalah bahwa kota-kota pelabuhan di Nusantara bersifat kosmopolitan yang dihuni oleh berbagai kelompok etnik. Di kota-kota pelabuhan tersebut dapat dijumpai kampung Arab, Melayu, Keling, Koja, Banjar, Wajo, Palembang, Johor, Malaka, Bugis, Ambon, Jawa, dan lain-lain.³² Salah satu kelompok etnik yang paling *mobile* adalah orang Bugis dan Makassar.³³

³⁰M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern*, hlm. 31 – 32.

³¹Lihat R. Cribb, *Historical Atlas of Indonesia*, hlm. 30.

³²Singgih Tri Sulistiyono, 'Southeast Asian Maritime Silkroad and Trade Activities: Patterns of Trade around the Strait of Malacca before the Coming of Europeans', paper presented on *the International Symposium on the 14th Century Asian Overseas Trades and the Excavated Cultural Heritage of the Shinn Underwater Site* (Mok-Po: Korea National Maritime Museum, 17-19 November 2006), hlm. 11-12.

³³Lihat Abdul Rasyid & Restu Gunawan, *Makassar sebagai Kota Maritim* (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2000, hlm. 70. Lihat misalnya Andi Ima Kesuma, *Migrasi dan Orang Bugis* (Yogyakarta: Ombak, 2004).

D. Kekuatan Baru dan Gerakan Sentripetal: Kasus Diaspora Makassar

Pada tahun 1660, ketika hubungan antara Makassar dan VOC mengalami ketegangan yang luar biasa, William Mainstone, seorang pedagang Inggris di Makassar pernah meramalkan bahwa jika VOC menyerang dan menguasai Makassar maka semua perdagangan negeri ini akan berakhir. Dia mengatakan: 'Daerah pedesaan akan ditinggalkan penduduknya, orang Portugis akan disingkirkan, orang Melayu melarikan diri, orang-orang Manila pergi ke Siam sehingga tidak ada lagi perdagangan.'³⁴ Memang benar bahwa setelah VOC mampu menundukkan Makassar pada tahun 1667, VOC memaksa penguasa Makassar untuk menandatangani Perjanjian Bongaya yang isinya sangat merugikan. Perjanjian itu antara lain memaksa orang Makassar untuk tidak berlayar dan berdagang ke Maluku dan hanya VOC yang berdagang di sana, penguasa Makassar harus mengusir semua orang Eropa yang berdagang di Makassar dan orang Belanda saja yang boleh melakukan perdagangan di Makassar dan bebas dari segala kewajiban, Makassar diwajibkan untuk membayar kerugian perang, pelayaran orang Makassar dibatasi termasuk pemberian surat berlayar untuk mereka dan sebagainya.³⁵

Meskipun masih terjadi perlawanan pada tahun 1668 untuk menentang perjanjian tersebut, namun kekuatan VOC dapat menindasnya dan perjanjian itu disahkan kembali tahun 1669. Poelinggomang mengatakan bahwa dengan adanya pemaksaan monopoli ini kegiatan perdagangan Makassar memudar dan lesu.³⁶ Hal ini juga berarti bahwa jaringan perdagangan Makassar yang telah berkembang lebih dari satu abad sebelumnya menghadapi tantangan yang berat.³⁷ Makalah ini akan mengkaji pasang surut jaringan perdagangan dan pelayaran Makassar dan respon masyarakat pribumi dalam menghadapi situasi baru yang berkembang dari dominasi Belanda sejak jatuhnya kerajaan Makassar hingga akhir pemerintah kolonial Belanda di Indonesia.

³⁴Lihat John Villiers, 'Makassar: The Rise and Fall of an East Indonesian Maritime Trading State, 1512-1669', dalam: J. Kathirithamby-Wells & John Villiers, *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise* (Singapore: Singapore University Press), hlm. 156.

³⁵Leonard Y. Andaya, *The Heritage of Arung palakka: A History of South Sulawesi (Celebes) in the Seventeenth Century* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1981), hlm. 100-101.

³⁶Edward L. Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19* (Disertasi pada Vrije Universiteit Amsterdam, 1991), hlm. 38.

³⁷Jaringan perdagangan Makassar sebelum jatuh ke tangan VOC digambarkan dengan baik oleh Cornelis Speelman, lihat J. Noorduyn, 'De Handelsrelaties van het Makassarse Rijk volgens de Nototie van Cornelis Speelman uit 1670', *Nederlandse Historische Bronnen III* (Amsterdam: Verloren, 1981), hlm. 99-124.

1. Jatuhnya Makassar dan Diaspora Perdagangan

Hingga akhir abad XV Makassar belum merupakan pusat perdagangan di Indonesia Timur.³⁸ Pelabuhan ini hanya merupakan *rendezvous* bagi pedagang Jawa yang sedang dalam perjalanan lalu-lalang ke kepulauan Maluku dan sekitarnya untuk menacari rempah-rempah. Perubahan besar segera terjadi pada abad XVI ketika terjadi eksodus pedagang muslim dari Malaka yang direbut oleh Portugis pada tahun 1511 menuju ke Makassar. Seperti diketahui bahwa telah terjadi perseteruan yang sengit antara Portugis dan pedagang muslim di Asia ketika Portugis mengibarkan Perang Salib di lautan semenjak penjelajahan mereka ke dunia timur. Menetapnya para pedagang muslim di Makassar merupakan fondasi bagi terbentuknya sebuah pelabuhan entrepot baru di Nusantara bagian timur. Rupa-rupanya kerajaan lokal Goa dan Tallo dapat menangkap kesempatan ini dengan mengorganisir mereka dalam rangka untuk menjadikan Makassar sebagai pusat pengumpulan dan distribusi rempah-rempah.³⁹ Untuk membuat para pendatang betah tinggal di Makassar, mereka mendapatkan jaminan tertulis atas keselamatan dan keamanan dari penguasa. Tidak seperti sebelumnya yang hanya berpangku tangan menunggu pedagang yang datang, kerajaan Goa-Tallo juga mengirinkan orang-orangnya ke Maluku untuk melakukan perdagangan dan barter dengan produsen rempah-rempah secara langsung.⁴⁰

Jaringan perdagangan yang demikian ini jelas merupakan ancaman bagi Portugis yang memiliki ambisi untuk menguasai jalur perdagangan rempah-rempah. Namun demikian pada abad XVI Portugis kurang memiliki kekuatan untuk memaksakan monopoli karena mereka kekurangan kapal dan angkatan laut untuk melakukan patroli pada perairan yang luas antara di kawasan Nusantara khususnya di perairan sekitar Maluku. Bahkan pada tahun 1641 Malaka yang dikuasai Portugis berhasil direbut oleh Belanda. Sangat menarik bahwa sekali lagi Makassar bertindak sebagai penampung para pedagang pengungsi sebagaimana ketika

³⁸Hall mencatat bahwa sebelum datangnya bangsa-bangsa Eropa, Makassar belum merupakan pusat jaringan perdagangan. Pada waktu itu ada beberapa jaringan dagang atau zone perdagangan di Asia Tenggara dan sekitarnya yaitu: Jaringan Teluk Benggala (mencakup pesisir India Selatan, Srilangka, Birma, pesisir utara dan barat Sumatra), Jaringan Selat Malaka, Jaringan Teluk Tonkin (mencakup: pantai timur Semenanjung Malaya, Thailand, dan Vietnam Selatan), Jaringan Laut Zulu (meliputi pesisir barat Luzon, Mindoro, Cebu, Mindanao dan sekitarnya), dan Jaringan Laut Jawa (yang mencakup Jawa, Kalimantan, Sumatra Selatan, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi Selatan, bahkan hingga Maluku. Lihat Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1985), hlm. 24.

³⁹Heather Sutherland, 'Eastern Emporium and Company Town: Trade and Society in Eighteenth-century Makassar', dalam: Frank Broeze, *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th - 20th Century* (Kensington: New South Wales University Press, 1989), hlm. 100.

⁴⁰Philip D. Curtin, *Cross-Cultural Trade in World History* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), hlm. 160.

11 Malaka direbut oleh Portugis tahun 1511. Pada saat itu pedagang Portugis-lah yang mengungsi ke Makassar. Tidak kurang dari 3000 orang pengungsi Portugis kemudian bertempat tinggal di pelabuhan Makassar. Demikian juga orang-orang India juga banyak yang bermukim di sini dan menjadi salah satu kelompok 'moneylender' dan pedagang yang utama di kota ini. Beberapa kerajaan yang berdaulat di Asia juga mengirimkan perwakilan mereka ke Makassar seperti dari Aceh dan Golconda (India) untuk membantu warga mereka yang berdagang di kota ini. Dengan cepat Makassar tumbuh sebagai kota dagang yang kaya yang didasarkan pada kebijakan terbuka untuk pedagang asing sebagaimana kerajaan Malaka pada dua abad sebelumnya.⁴¹ Para pedagang Melayu yang keluar dari Malaka setelah direbut Portugis (1511), bahkan kemudian orang Portugis itu sendiri yang diusir oleh Belanda dari Malaka (1641), para pedagang lokal, pedagang Denmark, dan Inggris, semuanya terlibat aktif dalam perdagangan tekstil India dengan rempah-rempah Maluku yang harus berhadapan dengan sistem monopoli VOC.

Dasar-dasar kemajuan ekonomi Makassar pada waktu itu tidak hanya terletak pada posisinya yang strategis sebagai intrepôt perdagangan yang menghubungkan kawasan dagang (*commercial zone*) Laut Jawa, Selat Makassar, Laut Sulawesi, Laut Banda, dan jaringan perdagangan lokal lainnya serta berhubungan erat dengan perdagangan jarak jauh (*long distance trade*) dengan Cina dan India bahkan Eropa, tetapi juga sebagai produsen komoditi perdagangan penting seperti beras.⁴² Jangkauan jaringan perdagangan telah mencapai hampir seluruh kawasan Nusantara, Australia Utara, kepulauan Filipina, Makao, Cina, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya.⁴³

6 Sebagai masyarakat yang bersifat pluralistik (karena terdiri dari banyak kelompok suku bangsa, ras dan agama), sistem politik di Makassar cukup terbuka dalam mengakomodasikan berbagai kepentingan untuk kemajuan perdagangannya.⁴⁴ Keterbukaan ini juga bisa dilihat dari kesediaan penguasa setempat untuk menerima apa yang dalam masyarakat modern disebut sebagai 'modernisasi'. Mereka berusaha untuk mendapatkan kemajuan dari teknologi dan hal-hal baru yang dipandang bermanfaat dari orang-orang asing yang datang di

⁴¹Curtin, *Cross-Cultural Trade*, hlm. 160.

⁴²Lihat Heather Sutherland, 'Ethnicity, Wealth and Power in Colonial Makassar: A Historiographical Reconsideration', dalam: Peter J.M. Nas (ed.), *The Indonesia City: Studies in Urban Development and Planning* (Dordrecht-Holland: Foris Publications, 1986), hlm. 37-55.

⁴³Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan*, hlm. 37-38.

⁴⁴Tentang pluralisme masyarakat Makassar pada waktu itu lihat Anthony Reid, 'Pluralism and Progress in Seventeenth-century Makassar', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 156 (3) (2000), 433-449. Lihat juga, Sutherland, 'Ethnicity, Wealth', hlm. 37-55.

⁶ Makassar. Dua tokoh terkenal yang memiliki sikap progresif seperti ini adalah Karaeng Matoaya dan Pattingalloang. Mereka tidak malu-malu untuk mengambil apa saja yang dipandang berguna untuk kemajuan mereka dari pengetahuan para pengunjung Makassar termasuk teknik pembuatan kapal Eropa dan Cina, pembuatan dan penggunaan peta nautis yang waktu itu sudah lazim digunakan pelaut Eropa, mencetak uang logam, dan sebagainya.⁴⁵ Masa pemerintahan Matoaya (1593-1610) juga merupakan periode ketika Makassar mengadopsi Islam. Dari satu sisi, Islamisasi di Makassar merupakan bagian dari politik pembangunan perdagangan yang sangat genius, sebab sebagian besar perdagangan di Nusantara waktu itu berada di tangan orang-orang Islam. Sudah barang tentu pengadopsian unsur budaya asing bukan hanya untuk kepentingan mode dan imitasi tetapi juga untuk memenuhi kebutuhan lokal. Bugis dan Makassar menciptakan sendiri alfabet untuk membuat bahasa mereka sebagai simbol yang mudah dipahami oleh semua kelompok pedagang baik untuk kepentingan hukum maupun bisnis. Mereka memiliki alfabet yang relatif sama meskipun bahasanya sangat berbeda.⁴⁶

Kemajuan yang dicapai Makassar dan sistem perdagangan 'bebas' yang dianut olehnya telah dipandang dengan penuh kekhawatiran oleh VOC yang sedang bergiat untuk menegakkan sistem monopoli perdagangan rempah-rempah di Nusantara. Oleh VOC, jaringan perdagangan Makassar ini dipandang sebagai penghalang utama untuk menegakkan monopoli rempah-rempah. Para pedagang Makassar mampu menembus monopoli Belanda yang telah ditegakkan di Maluku. Oleh sebab itu perdagangan Makassar dianggap sebagai pelanggaran atas hak monopoli Belanda dan oleh sebab itu mereka dipandang sebagai pedagang gelap yang harus diberantas. Berpuluh-puluh tahun Belanda menunggu waktu yang tepat untuk menghabisi Makassar yang dipandang sebagai dalang ancaman monopoli Belanda di Maluku. Berpuluh-puluh tahun pula kekuatan Belanda selalu mengalami kegagalan untuk mencegah para pedagang Makassar menguasai kawasan perairan penghasil rempah-rempah itu. Baru pada akhir tahun 1660-an VOC, dengan bantuan Bone, berhasil menguasai perairan ini dengan cara menghancurkan secara langsung kekuatan kerajaan gabungan Gowa-Tallo

⁴⁵Makassar dan Aceh merupakan dua kerajaan pra-kolonial Indonesia yang memiliki uang emas mereka sendiri.

⁴⁶Lihat Curtin, *Cross-Cultural Trade*, 162. Lihat juga Anthony Reid, 'A Great Seventeenth Century Indonesia Family: Matoaya and Pattingalloang of Makassar', *Majalah Ilmu-Ilmu Sosial Indonesia* 8 (1981), hlm. 12-23.

dan Wajo.⁴⁷ Meskipun perang Makassar telah berakhir dengan Perjanjian Bongaya, namun persetujuan di antara dua pihak masih terus berlangsung. Apalagi VOC selalu berusaha untuk mencegah setiap usaha untuk membangkitkan kembali kekuasaan Bugis - Makassar di manapun.

Penguasaan Makassar oleh VOC menimbulkan dampak yang luar biasa terhadap perkembangan jaringan perdagangan Makassar. Di satu sisi memang penghancuran kerajaan Makassar telah meredam ancaman terhadap monopoli rempah-rempah Belanda di Maluku. Namun demikian di sisi lain penaklukan Makassar justru mendorong terjadinya diaspora Makassar - Bugis yang lebih luas yang menjadi dasar bagi perkembangan perdagangan dan politik pada periode selanjutnya. Terdapat beberapa jenis respon dari para pedagang Makassar terhadap penaklukan VOC. Orang Bugis dari Wajo menebus kekalahan mereka dengan tetap melakukan perdagangan dan selanjutnya melakukan diaspora.⁴⁸ Sementara itu sejak awal orang-orang Makassar merespon kekalahan mereka dengan melakukan diaspora ke berbagai wilayah di Nusantara dan Semenanjung Malaya. Mereka melakukan diaspora bukan hanya perorangan tetapi berkelompok yang disertai dengan keluarga dan para bangsawan mereka. Meskipun di daerah asal terdapat perbedaan yang jelas antara orang Bugis dan Makassar serta kelompok etnik lain seperti Mandar namun di daerah-daerah baru mereka sering hanya disebut sebagai 'Bugis' saja. Di daerah Jawa dan Madura pada abad XVII, mereka disebut sebagai 'Makassar'. Meskipun di daerah asal mereka banyak diwarnai konflik, namun di daerah perantauan mereka relatif bisa saling memahami dalam rangka untuk menghadapi ancaman bersama dari kelompok lain.⁴⁹

Pada waktu itu diaspora Bugis - Makassar mencakup kawasan yang luas mulai dari pantai utara Australia di sebelah selatan hingga daerah Filipina Selatan di sebelah utara, dan dari Papua Barat hingga Birma. Pusat pusat jaringan mereka adalah beberapa tempat di pulau Jawa dan Madura, beberapa kawasan pesisir Borneo, kota-kota pelabuhan di Sumatra seperti Palembang, Jambi, Padang, dan di Riau kepulauan. Di samping itu mereka juga banyak yang

⁴⁷J. Noorduyn, 'The Wajorese Merchants' community in Makassar', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 156 (3) (2000), hlm. 473.

⁴⁸Pada akhirnya orang Bugis dari Wajo juga melakukan diaspora setelah ibukota kerajaan Wajo (Tosora) dihancurkan oleh Bone pada tahun 1670. Namun demikian akhirnya mereka berhasil merebut kembali Tosora dari tangan Bone, meskipun kota itu tidak lagi menjadi pusat utama perdagangan orang Wajo. Lihat Andaya, *The Heritage*, 139-142. Lihat juga Noorduyn, 'The Wajorese', hlm. 473.

⁴⁹Tentang persebaran orang Bugis - Makassar setelah Perjanjian Bongaya khususnya di Jawa, Sumatra dan Semenanjung Malaya lihat Leonard Y. Andaya, 'The Bugis-Makassar Diaspora', *JMBRAS* 68 (1) (1995), hlm. 120.

berdatangan di Semenanjung Malaya seperti Johor, Linggi, dan Selangor di mana mereka juga memiliki peran yang besar bukan hanya di dunia perdagangan tetapi juga di dunia politik Melayu.⁵⁰

2. Monopoli VOC atas Makassar

Beberapa pertanyaan menarik yang perlu dilontarkan di sini adalah apakah tujuan VOC untuk mengamankan monopoli perdagangan rempah-rempah Maluku dengan cara menaklukkan Makassar dapat berjalan sesuai dengan yang diinginkan? Bagaimanakah kondisi perdagangan Makassar selama berada di bawah VOC? Perubahan-perubahan apa yang terjadi dalam dunia perdagangan Makassar? Pada kenyataannya, menguasai jaringan perdagangan tidak semudah membalikkan telapak tangan. Meskipun VOC memiliki kekuatan laut yang memadai dan jaringan perdagangan internasional yang luas, namun belum mampu mematahkan jaringan perdagangan Asia yang telah berkembang sebelumnya. Menghancurkan satu pusat perdagangan ternyata belum tentu menguasai seluruh jaringannya. Dalam hal ini hancurnya satu pusat jaringan perdagangan selalu disusul oleh munculnya pusat-pusat perdagangan yang lain selama jaringan perdagangan itu masih ada. Penguasaan Belanda atas Makassar muncul dan berkembangnya pusat-pusat perdagangan baru baik itu di Jawa (Banten), kawasan Sulu, Kutai, Banjarmasin, Riau, dan beberapa kota pelabuhan di Semenanjung Malaya.⁵¹ Di pusat-pusat perdagangan yang baru ini VOC belum memiliki kekuasaan untuk memaksakan monopolinya. Oleh karena itu VOC selalu memandang curiga terhadap pusat-pusat perdagangan ini yang dibayangkannya sebagai pusat-pusat penyeludupan dengan wilayah monopolinya di Maluku.

Pada tahun 1767 misalnya, Gubernur Makassar memerintahkan kepala pelabuhan Makassar untuk melakukan penyelidikan mengenai: *'the collapse of our sales, and why it is that the native can obtain English goods in better quality and for a lower price than the Company is able to deliver'*. Setelah melakukan penelitian, kepala pelabuhan Makassar memberi laporan bahwa menurunnya perdagangan Makassar disebabkan oleh masuknya 'barang-barang' Inggris (yang berupa tekstil India, opium, dan persenjataan yang dibawa oleh

⁵⁰Lihat misalnya Leonard Y. Andaya, *The Kingdom of Johor, 1641-1728* (Kuala Lumpur: O.U.P., 1975), hlm. 202-241.

⁵¹Mengenai munculnya pusat-pusat perdagangan baru orang Bugis - Makassar lihat misalnya Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan*, hlm. 40-43.

pedagang Inggris ke Selat Malaka) yang 'diselundupkan' ke berbagai daerah dalam jumlah yang besar. Sementara itu pada pedagang dari Sulawesi Selatan (terutama orang Wajo dan Mandar) membawa kain lokal untuk dijual di Riau guna mendapatkan dollar Spanyol. Selanjutnya dollar Spanyol digunakan untuk membeli 'barang-barang Inggris' di Kedah dan Selangor. Kelebihan orang-orang Bugis ini adalah bahwa mereka mengetahui selera pasar tekstil Indonesia Timur, sedangkan Belanda selalu membawa tekstil dengan ukuran dan warna yang salah yang tidak laku di pasaran masyarakat pribumi. Juga dilaporkan bahwa para pedagang pribumi ini selalu menghindari pajak Belanda. Mereka lebih suka melakukan transaksi di pelabuhan-pelabuhan di luar kontrol Belanda. Hasil adalah bahwa mereka bisa menjual barang-barang impor tersebut lebih murah daripada yang dijual oleh VOC.⁵² Dengan senjata semacam itu perahu dagang Bugis selalu bisa memuat rempah-rempah dari Maluku untuk dijual di luar Makassar.⁵³ Dengan demikian ternyata penaklukan Makassar tidak memudahkan VOC untuk mengontrol perdagangan rempah-rempah Maluku. Bahkan VOC harus menghadapi lebih banyak pusat perdagangan yang setiap saat siap melakukan 'penyeludupan' ke Maluku.

Heather Sutherland mengatakan bahwa kegagalan VOC itu dikondisikan oleh beberapa hal: *pertama*, adanya ketidakmungkinan untuk melakukan pembatasan perdagangan ketika kombinasi *profit motive* dan faktor geografi menciptakan suatu dorongan untuk melakukan 'penyeludupan' yang begitu kuat. *Ke dua*, VOC memiliki kelemahan dalam pemasaran. Hal itu bersumber dari sikapnya yang selalu berorientasi pada pencarian keuntungan yang tinggi, ketidakmampuannya dalam membangun jaringan pasar tingkat lokal, serta pengabaianya atas selera pasar di tingkat lokal. *Ke tiga*, keterlibatan VOC dalam pembelian produk lokal (seperti kain tradisional) sangat kecil. Demikian juga produk-produk laut juga diabaikan oleh VOC sehingga ketika produk ini mendapatkan pasaran yang hebat di Cina sejalan dengan semakin meningkatnya permintaan the Eropa, VOC tak mampu bersaing dengan pedagang Cina dan pribumi.⁵⁴

⁵²Heather Sutherland & D.S. Bree, 'Quantitative and Qualitative Approaches to the Study of Indonesia Trade: The Case of Makassar', dalam: T. Ibrahim Alfian dkk., *Dari Babad dan Hikayat samapi Sejarah Kritis: Kumpulan Karangan Dipersembahkan kepada Prof. Dr. Sartono Kartodirdjo* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1987), hlm. 339.

⁵³Sebelum tahun 1870 misalnya, setiap tahun ada sekitar 15 perahu dagang Bugis datang di Sulu dengan membawa rempah-rempah, sarang burung, gula, beras, sarung, dan lain-lain. Lihat J.F. Warren, *The Zulu Zone, 1768-1898* (Singapore: Singapore University Press, 1981), hlm. 11.

⁵⁴Heather Sutherland, 'Believing in Seeing: Perspectives on Political Power and Economic Activities in the Malay World 1700-1940', *Journal of Southeast Asian Studies* 26 (1) (1995), hlm. 138-139.

Dari perspektif tersebut tampaknya Belanda sedang berenang melawan arus (*swimming against the tide*). Meskipun VOC telah menegakkan politik monopolinya di Makassar namun masih sedikit keuntungan ekonomi yang bisa mereka peroleh. Sesungguhnya posisi komersial mereka di Makassar cukup marginal. Dalam hal ini sesungguhnya orang-orang Cina-lah yang banyak mengambil keuntungan dari penaklukan Makassar dan perginya orang-orang Bugis - Makassar dari Sulawesi Selatan.⁵⁵ Sejak perempatan pertama abad XVII perdagangan dengan Cina (Amoy) meningkat tajam. Mereka mengimpor produk laut dan hutan seperti trepang, rotan, agar-agar, lilin dan mengekspor porselin, tembikar, barang-barang logam, sutra.⁵⁶ Sementara itu permintaan komoditi teh Cina yang terus meningkat dari Eropa ikut dorongan terjadinya dinamika perdagangan lokal di kawasan ini. James Warren mengatakan bahwa berkembangnya perdagangan teh antara Inggris dan Cina menyebabkan permintaan produk laut meningkat (untuk barter teh). Kesempatan ini dimanfaatkan oleh kelompok-kelompok tertentu di kawasan laut Sulu dan sekitarnya untuk melakukan perburuan terhadap kelompok sosial lain guna dijual sebagai budak. Mereka dijadikan budak untuk menangkap hewan-hewan laut untuk diekspor ke Cina.⁵⁷ Tidak bisa diragukan lagi orang-orang Bugis - Makassar ikut ambil bagian dalam dinamika ini.⁵⁸

3. Pemerintah Kolonial dan Revitalisasi Jaringan Makassar

Hingga pertengahan pertama abad XIX sesungguhnya belum ada perubahan yang fundamental terhadap dunia pelayaran di perairan Sulawesi khususnya dan Indonesia pada umumnya. Pemerintah kolonial Belanda masih mencari-cari jalan untuk menguasai dunia maritim di wilayah jajahannya. Pembukaan Penang sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1786 dan selanjutnya disusul dengan Singapura pada tahun 1819 dari satu sisi dapat dipandang

⁵⁵Tentang perdagangan Cina di Makassar pada abad XVII hingga pertengahan pertama abad XIX lihat Heather Sutherland, 'Trepang and Wangkang: The China Trade of Eighteenth-century Makassar c. 1729s - 1840s', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 156 (3) (2000), hlm. 451-472.

⁵⁶Sutherland, 'Believing in Seeing', hlm. 139.

⁵⁷J. F. Warren, 'The Sulu Zone: The world capitalist economy and the historical imagination', *Comparative Asian Studies* 20 (1998), hlm. 39-40. Lihat juga tulisannya 'Looking back on 'The Sulu Zone': State formation, slave raiding and ethnic diversity in Southeast Asia', *JMBRAS* 69 (1) (1996), hlm. 21-33.

⁵⁸J.L. Anderson, 'Piracy in the Eastern Seas, 1870-1850: Some Economic Implications', in: D.J. Starkey, E.S. van Eyck van Heslinga, J.A. de Moor (eds), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Century* (Exeter, Devon: University of Exeter Press, 1997), hlm. 87-89. Lihat juga Singgih Tri Sulistiyono, 'Globalisasi, Respon Lokal dan Kejahatan Lintas Batas laut: Perompakan di Indonesia dalam Perspektif Sejarah', makalah disampaikan pada Diskusi Nasional Otonomi Daerah dalam Perspektif Sejarah (Semarang: Kerjasama Badan Pengembangan Kebudayaan dan Pariwisata Deputi Bidang Pelestarian dan Pengembangan Budaya Direktorat Sejarah bekerjasama - Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNDIP, 28-30 Juli 2003).

sebagai pusat baru dari para ‘penyelundup’ Makassar-Bugis yang diciptakan oleh Inggris. Tampaknya kemunculan Singapore sebagai pelabuhan bebas memiliki kekuatan magnetis para pedagang Cina dan pribumi yang mendambakan perdagangan bebas. Dengan cepat Singapore menjadi pusat pelayaran Inggris, Cina, dan berbagai kelompok pedagang Asia termasuk Bugis - Makassar.⁵⁹ Sejalan dengan itu, ada tekanan dari dunia internasional (khususnya Inggris) yang memaksa Belanda untuk melakukan liberalisasi dunia maritim di Hindia Belanda. Sementara itu pada kenyataannya Belanda harus menghadapi kompetisi bukan hanya dengan Inggris tetapi juga dengan pedagang Cina, Melayu, dan kelompok pribumi. Untuk itulah Belanda tergopoh-gopoh membuka beberapa pelabuhan di Hindia Belanda sebagai pelabuhan bebas guna menyaingi Singapura. Dengan demikian muncul semacam ‘free port war’ antara Singapura dengan pelabuhan-pelabuhan bebas di Hindia Belanda seperti Tanjung Pinang dan Makassar.⁶⁰

Pada tahun 1846, Makassar dideklarasikan sebagai pelabuhan bebas dan diproyeksikan menjadi pelabuhan utama di kawasan timur Indonesia yang dapat menandingi dominasi perdagangan Singapura.⁶¹ Setelah hampir dua abad terkungkung dalam belenggu monopoli VOC, akhirnya Makassar kembali memperoleh karakternya sebagai pelabuhan internasional sebagaimana yang pernah dialami pada masa pra-kolonial.⁶² Namun demikian beberapa dekade setelah pembukaan Makassar sebagai pelabuhan bebas, pemerintah kolonial Belanda menyadari kebijakan pembukaan pelabuhan bebas tanpa diimbangi dengan penguatan armada dagang tidak dapat mencegah ekspansi pelayaran asing terutama Inggris dan Singapura. Kebijakan ini telah memungkinkan armada yang berbasis di Singapura milik orang Inggris dan Cina memegang peranan yang terbesar dalam perdagangan dan pelayaran di Indonesia bagian timur, khususnya di pelabuhan Makassar.⁶³ Menurut laporan pemerintah

⁵⁹Tentang perkembangan perdagangan Singapore lihat Wong Lin Ken, ‘The Trade of Singapore, 1819-1869’, *JMBRAS* 33 (1960), 1-315. Lihat juga Wong Lin Ken, ‘Singapore: Its Growth as An Entrepôt Port, 1819-1941’, *Journal of Southeast Asian Studies* 9 (1) (1978), hlm. 50-84. Lihat juga W.G. Huff, *The Economic Growth of Singapore: Trade and Development in the Twentieth Century* (New York: Cambridge University Press, 1994).

⁶⁰Lihat Singgih Tri Sulistiyono, *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s* (Disertasi pada Leiden University 2003), hlm. 76-92.

⁶¹ANRI: Archieven van Financiën, Inv. no. 706, ‘Beantwoording de gevraagde opgave wordt hierbij beleefdelijk aangeboden van havenmeester te Macassar voor den Hoofdinspecteur der In- en Uitvoerrechten en Accijnzen 24 Januari 1906’.

⁶²Poelinggomang, *Proteksi dan perdagangan*, hlm. 165-195.

⁶³ANRI: Archieven van Financiën, Inv. no. 706, ‘Advies van de Inspecteur, Chef van de Administratie der In- en Uitvoerrechten an Accijnzen 2 Oktober 1898’.

kolonial Belanda pada awal tahun 1870-an, pembukaan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan bebas hanya menguntungkan Inggris di Singapura sebab merekamemiliki armada dagang yang lebih kuat daripada Belanda sendiri. Lebih dari itu pemerintah kolonial Belanda tidak mampu menjaga dan melindungi semua pelabuhan di Hindia Belanda dari `perdagangan gelap` yang dilakukan oleh kapal-kapal yang berbasis di Singapura.⁶⁴ Kapal-kapal itu menggunakan pelabuhan Makassar untuk menanamkan pengaruh bisnis di kota Makassar dan kawasan timur kepulauan Indonesia. Meskipun hal ini tidak seluruhnya benar, namun hal itu digunakan oleh pemerintah kolonial untuk menghapuskan status pelabuhan bebas bagi Makassar pada tahun 1906.⁶⁵

Kebijakan untuk menghapuskan status pelabuhan bebas Makassar juga menunjukkan kemampuan pemerintah untuk mulai bisa melakukan kontrol terhadap pelayaran domestik. Hal ini terjadi setelah adanya penggunaan kapal bermesin untuk kepentingan pelayaran dan perdagangan antarpulau. Hal itu telah dirintis sejak akhir tahun 1840-an dengan memberikan konsesi kepada perusahaan pelayaran swasta Cores de Vries, kemudian NISM (Nederlandsch Indische Stoomvaart Maatschappij), dan selanjutnya kepada KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij). Dengan adanya pelayaran reguler ini Makassar menjadi pusat utama pelayaran dan perdagangan kawasan kepulauan Indonesia bagian timur. Dari Makassar, agen-agen KPM didirikan di berbagai pelabuhan di kawasan timur kepulauan Indonesia. Dengan menggunakan kapal-kapal KPM barang-barang impor didistribusikan ke seluruh penjuru daerah ini, demikian juga barang-barang ekspor dikirim dulu ke Makassar ataupun ke Surabaya. Perusahaan pelayaran internasional milik Belanda, *Rotterdamsche Lloyd (RL)* dan *Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' (SMN)*, dan *Java-Australia-Line* singgah di Makassar untuk memuat dan membongkar barang. Trayek yang sangat sibuk juga menghubungkan Makassar dengan Jawa khususnya Surabaya.⁶⁶ Jaringan ini telah memungkinkan perkembangan pelayaran dan perdagangan bukan hanya antara Makassar dan Jawa tetapi juga

⁶⁴ANRI: Archieven van Financiën, Inv. no. 658, 'Nota Intrekking Kustvaartwetten (Staatsblad 1825 No. 48 in verband tot art. 6,2e lid van art. 1 sub 1 van Staatsblad 1850 No. 42)'. Satu kasus terjadi di Temate: banyak kapal milik orang Cina yang menggunakan bendera Inggris berlabuh di pulau-pulau kecil tanpa diketahui oleh pemerintah. Lihat ANRI: Archieven van Financiën, Inv. no. 658, 'Missive van Resident van Temate & Onderhoorigheden aan De Directeur van Financien 9 Februari 1900'.

⁶⁵Poelinggomang, *Proteksi dan perdagangan*, hlm. 90.

⁶⁶Jalur KPM pada waktu itu adalah: K, M, 9, 11a, 12 dan 13. Jalur K, M, dan 9 adalah: trayek bulanan pergi-pulang Singapore Batavia - Surabaya - Makassar - Maluku - North-coast of Sulawesi - Teluk Tomini. Jalur 11a adalah pergi-pulang setiap 20 hari antara Surabaya - Makassar - Nusa Tenggara - Timor - Papua Barat. Jalur 12 dan 13 adalah dua bulanan pergi-balik antara Batavia - Surabaya - Makassar - Amboina - Banda - New Guenia - Kei dan Kepulauan Aru. Lihat *Dienstregeling der Koninklijke Paketvaart Maatschappij 1902* (Weltevreden: Albrecht, 1902).

antara Makassar dan semua kawasan di kepulauan Indonesia bagian timur. Pola semacam ini jelas akan mengancam dominasi Singapura atas perdagangan Makassar.

Ketika Makassar tidak lagi menjadi pelabuhan bebas pada tahun 1906, pola pelayaran antar daerah telah terbentuk dengan dukungan dari KPM, RL, SMN, JCJL (Java-China-Japan Line) dan berbagai perusahaan pelayaran asing seperti OSSC (Oriental Steam Shipping Company), DADG (Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft), NDL (Noorddeutsche Lloyd), dan beberapa armada kapal Cina yang berbasis di Singapura.⁶⁷ Makassar bertindak sebagai transito bagi komoditi, terutama kopra, dari kawasan timur kepulauan Indonesia yang akan diekspor ke Eropa, Jawa, Singapura dan Amerika.⁶⁸ Selain itu, Makassar mengekspor kembali barang-barang dari luar ke berbagai daerah di kepulauan Indonesia bagian timur. Namun demikian pada waktu itu Makassar tidak hanya pusat pelayaran kapal uap namun juga pelayaran prahu.⁶⁹ Pada tahun 1902, ada delapan trayek KPM ke Makassar.⁷⁰ Sejak tahun 1929, meningkat menjadi enam belas trayek.⁷¹

Sebagai hasil dari ekspansi trayek pelayaran reguler Belanda di tingkat intra-Asia, persaingan antara Belanda dan Inggris menjadi semakin sengit. Dalam hubungan ini, Makassar menjadi salah satu titik pelayaran terpenting baik pada tingkat intra-Asia maupun pada tingkat pelayaran internasional. Pelayaran ke Eropa dilayani oleh SMN, RL, DADG and OSSC, sedangkan pelayaran reguler ke Singapore dilakukan oleh KPM dan NDL. JCJL mengadakan pengangkutan barang ke Cina dan Jepang.⁷² Komoditi dari Makassar dapat dikirim langsung ke Bangkok dan pelabuhan-pelabuhan di Cina, Jepang atau Hong Kong dengan menggunakan jasa JCJL dan SML (Saigon-Molukken Lijn) tanpa harus singgah di Singapore. Beras dapat diimpor secara langsung dari Siam dan Saigon. Demikian juga armada

⁶⁷ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1910'.

⁶⁸ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1881'.

⁶⁹A report of the NHM branch at Singapore in 1929: '... Singapore teruggevallen is tot een distributiecentrum voor de kleinere havens in de directe omgeving'; see ARA: NHM, Inv. no. 5180, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Singapore over het jaar 1929'.

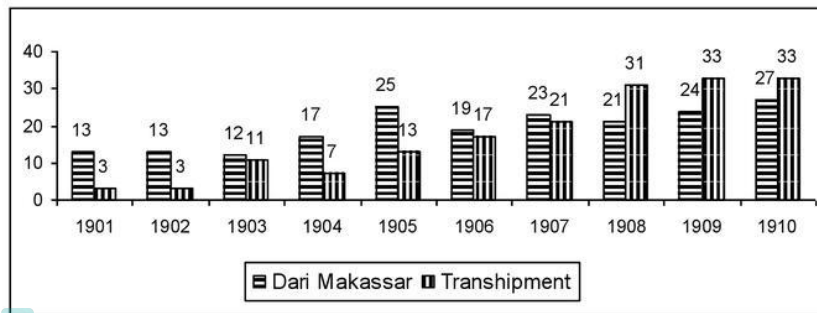
⁷⁰Lihat *Dienstregeling 1902*.

⁷¹Lihat *Dienstregeling 1929*.

⁷²ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1910, 1912'. In 1914 the DADG and NDL were frozen because of World War I. The absence of the NDL in shipping between Makassar benefited the Handel Maatschappij 'Kian Gwan', while shipping to China and Japan was also serviced by a new comer, Nanyo Yusen Kumi, a Japanese shipping concern, see ARA: NHM, Inv. no. 5111, 'Nederlandsche Handel-Maatschappij: Verslag van den Sub-agent te Makassar over het jaar 1915'.

KPM dapat melayani ekspor ke atau impor dari Singapura dan Australia⁷³ Hal ini berarti bahwa kekhawatiran Belanda pada akhir abad XIX mengenai dominasi Singapura dalam perdagangan dan pelayaran di kawasan kepulauan Indonesia bagian timur dapat diatasi setelah pengoperasian KPM selama beberapa dekade. Makassar bertindak sebagai pusat pengiriman kopra ke Eropa bagi daerah kepulauan Indonesia bagian timur.⁷⁴ Fungsi Makassar sebagai pelabuhan alih-kapal dapat dilihat pada grafik 4.1.

Grafik 4.1 Ekspor melalui Makassar (volume: last)



Sumber: *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1910* (Makassar: 1910) 7.

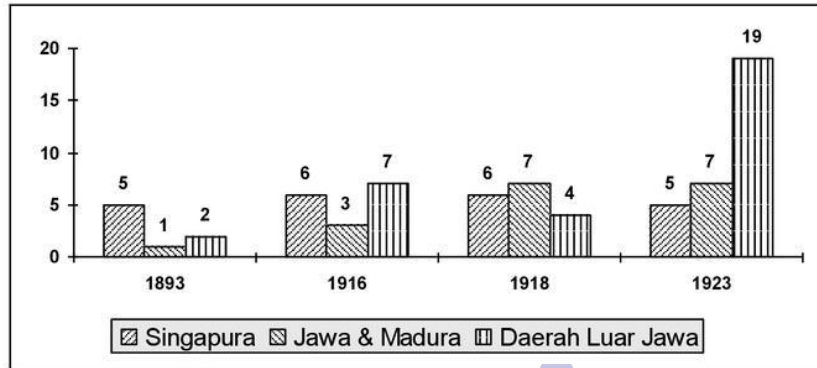
Catatan: Komoditi yang dialihkapalkan di pelabuhan ini berasal dari bagian timur kepulauan Indonesia seperti kepulauan Maluku, Nusa Tenggara, Papua Barat, dan pulau-pulau kecil di sekitarnya. Satu last sama dengan 2 ton.

Merosotnya perdagangan Singapura dengan Makassar dapat dilihat pada Grafik 4.2.

⁷³ Scheduled shipping service to Australia was carried on by the special service of the KPM, i.e. the JAL (Java - Australia Lijn).

⁷⁴ See letter from De President van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar to Gouverneur van Celebes and Onderhoorigheden 11 June 1900 in *Verslag van de Kamer van Koophandel en Nijverheid te Makassar over het jaar 1900*.

Grafik 4.2 Import Makassar dari Singapura, Jawa & Madura dan Daerah Luar Jawa lain, 1893-1923 (nilai: juta gulden)



Sumber: ANRI: *Archieven van Financiën*: Inv. Nr. 706; 'Statistiek van de interge-westelijke handelsbeweging der Buitengewesten over het jaar 1921-1939' (Mededeelingen van het Centraal Kantoor voor de Statistiek No. 3); *Jaarverslag der haven van Makassar 1925* (Weltevreden, 1926), 14.

Menurunnya peranan Singapura dan semakin kuatnya jaringan pelayaran dan perdagangan Makassar menunjukkan hasil dari upaya pemerintah kolonial Belanda untuk melakukan pengaturan kembali terhadap jaringan perdagangan Makassar yang disesuaikan dengan kepentingannya dan kepentingan perdagangan global. Kuatnya jaringan Makassar pada 'era kapal uap' sekaligus juga menjadi instrumen pemerintah kolonial Belanda untuk melakukan persaingan dengan jaringan pelayaran Inggris dan orang-orang Cina yang berpusat di Singapura dan kelompok pedagang Asia termasuk Bugis - Makassar yang berpusat di berbagai tempat di Nusantara.

4. Peran Pelayaran Prahau Pribumi dan Jaringan Makassar

Sebagaimana dipaparkan di bagian depan bahwa kedatangan bangsa-bangsa Barat di perairan Indonesia menandai datangnya tantangan yang bertubi-tubi bagi dunia pelayaran dan perdagangan pribumi. Pemaksaan sistem monopoli oleh VOC telah melahirkan respon yang bermacam-macam baik yang berupa resistensi (seperti menjadi bajak laut), adaptasi (tetap menjadi pedagang dalam kungkungan sistem monopoli), dan relokasi (memindahkan kegiatannya di daerah-daerah yang relatif baru di luar sistem monopoli, termasuk di dalamnya kegiatan diaspora pelaut Makassar-Bugis). Diaspora Makassar-Bugis pada abad XVII dan XVIII sesungguhnya telah memberikan landasan bagi perkembangan jaringan

pelayaran dan perdagangan mereka pada abad-abad berikutnya ketika kapal-kapal uap kapitalis pada umumnya dan kolonialis Belanda pada khususnya mendominasi perairan Nusantara. Bagian ini akan menggambarkan bagaimana respon dan posisi pelayaran prahu Makassar-Bugis dalam jaringan Makassar yang berada di bawah dominasi kapal uap.

Orang-orang dari Sulawesi Selatan (seperti Bugis, Makassar, Mandar, dan Buton) merupakan pelaut-pelaut pribumi yang masih memainkan peranan penting dalam pelayaran prahu pribumi di tengah ekspansi kapal uap (yang merupakan simbol dominasi kolonial) pada akhir abad XIX hingga pertengahan pertama abad berikutnya.⁷⁵ Daerah operasi mereka sangat luas mencakup hampir semua kawasan dan pelabuhan di Nusantara. Berbeda dengan masa-masa segera setelah penaklukan Makassar, sejak perempatan ke dua abad XIX, pemerintah kolonial Belanda telah mengendorkan kebijakan monopolinya dalam dunia maritim sejalan dengan semakin merosotnya perdagangan rempah-rempah Maluku. Semua pelabuhan di Hindia Belanda bisa dilabui oleh prahu-prahu pribumi. Hal ini memberikan keleluasaan kepada kapal-kapal Makassar-Bugis untuk melakukan pelayaran dan perdagangan. Pelabuhan-pelabuhan di kawasan Sulawesi Selatan kembali semarak sebagai pusat jaringan pelayaran prahu pribumi.

Pangkalan para pelaut Mandar terutama adalah kawasan perairan Teluk Mandar antara Polewali dan Mamuju di mana terdapat beberapa kota pelabuhan kecil Binuang, Balangnipa, Majene, Pambauang, Tapapalang dan Mamuju.⁷⁶ Dengan menggunakan prahu layar tradisional seperti padewakang, palari, pinisi dan sope mereka melakukan pelayaran ke berbagai penjuru Nusantara.⁷⁷ Selama masa akhir muson timur (Oktober) prahu-prahun Mandar melakukan pelayaran menuju ke Singapura dengan singgah di Pulau Ani (Kepulauan

⁷⁵Di pelabuhan Makassar, prahu layar tradisional yang dimiliki oleh orang Bugis lebih dominan yaitu sekitar 80%, sedangkan sisanya dimiliki oleh orang Makassar dan Mandar. Lihat J. Turpijn, 'Boegineesche handelsprauwen', *Economische Weekblad*, 28 July 1933, hlm. 118-120.

⁷⁶Orang Mandar adalah kelompok etnik yang terutama tinggal di daerah yang disebut *Mandar Coast* atau Pantai Mandar (Majene and Polewali). Mereka memiliki pertalian yang sama dengan orang Bugis, lihat J. Turpijn, 'Boegineesche', hlm. 118.

⁷⁷Padewakang, prahu tradisional dari Sulawesi Selatan, memiliki haluan yang lebih kuat dibandingkan dengan jenis prahu tradisional lain yang berasal dari daerah ini. Prahu jenis ini memiliki dua tiang layar dan sebuah bangunan atas yang berada di sisi muka kapal (*forecastle*) yang menandakan jenis prahu ini laik laut dengan kecepatan berlayar yang memadai. Rata-rata volume prahu jenis ini adalah antara 7 dan 15 kojang (1 kojang=32 pikul= 2 m³ atau 2 tons). Prahu palari merupakan versi yang lebih kecil dari jenis padewakang dengan rata-rata volume 4 - 5 kojang. Prahu pinisi sesungguhnya merupakan pengaruh dari bentuk sekunar (*schooner*) yang merupakan model kapal Eropa pada abad-abad lampau dengan volume antara 3 -5 kojang. Sementara sope atau pakur adalah prahu kecil satu layar yang digunakan untuk angkutan barang ke dan dari pulau-pulau kecil sekitarnya atau untuk mencari ikan. Lihat L. van Vuuren, 'De prauwvaart van Celebes', *Koloniale Studiën*, (1) (1916-1917), hlm. 8.

Riau) untuk mendapatkan air tawar. Pelayaran ke Singapura membutuhkan waktu selama 14 hari. Di Singapore mereka menjual kapok dan rotan. Setelah barang dagangannya habis terjual, di pelabuhan bebas ini mereka membeli berbagai komoditi yang akan dibawa pulang seperti tembikar, benang, perkakas rumah tangga, pisau, korek api, dan sebagainya. Sebagian dari mereka juga ada yang berlayar ke Penang.⁷⁸

Selama dua minggu pertama bulan Desember, mereka mulai berayar pulang secara langsung dengan memanfaatkan muson barat ke Majene. Di pelabuhan ini mereka sudah ditunggu orang-orang yang menginginkan untuk mendapatkan barang-barang baru dari Singapura. Namun demikian para pedagang ini hanya menjual sekitar seperempat saja dari barang yang meeka bawa. Uang hasil penjualan digunakan untuk membeli barang-barang kerajinan Mandar yang biasanya dibuat oleh kaum wanita Mandar seperti sarong yang digemari oleh masyarakat di Nusantara bagian timur. Setelah istirahat selama beberapa minggu dengan keluarga mereka, dalam bulan Januari mereka mulai melakukan pelayaran lagi ke arah timur untuk menjual dagangan mereka. Dari Majene mereka berlayar ke Parepare, Kepulauan Spermonde (khususnya Salemo, Barang Lampo, dan Kodingareng), Bonthain dan Balangnipa. Mulai dari Balangnipa, trayek terbagi menjadi dua yaitu ke Amboina dan ke Ternate. Pada trayek pertama, mereka berlayar langsung ke Amboina, tetapi pada perjalanan pulang mereka singgah di Oliase, Banda, Gisser dan kemudian ke Makassar. Pada trayek yang ke dua, mereka berlayar ke Kendari, Salabangka, Bungku, Mari, Kepulauan Banggai, Sula, Bacan, Jailolo, Tidore, dan Ternate. Dengan menggunakan rute yang sama mereka berlayar kembali ke Mandar. Perjalanan dagang ke Amboina menghabiskan waktu sekitar enam bulan sedangkan pada rute Ternate menghabiskan waktu tujuh bulan. Jika mereka mulai berlayar pada bulan Januari, maka mereka akan datang kembali ke Majene bulan Juli atau Agustus. Setelah beristirahat selama beberapa bulan mereka berlayar kembali ke Singapura pada bulan Oktober.⁷⁹

Rute lain yang dilayari oleh pelaut Mandar adalah ke Kalimantan, Jawa, dan Sumatra, khususnya Padang. Pada puncak muson timur (sekitar Juli) sebagian dari mereka meninggalkan Majene menuju ke Masalimo dan kemudian ke Pulau Laut. Dari sini mereka menuju ke Kepulauan Masalembu. Dari daerah ini mereka bisa mencapai Bawean dalam 24 jam untuk melanjutkan perjalanan ke Karimun Jawa dan selanjutnya ke Semarang. Dari Semarang mereka melanjutkan perjalanan ke Batavia via Pekalongan, Tegal, Cirebon dan

⁷⁸Turpijn, 'Boegineesche', hlm. 118.

⁷⁹Turpijn, 'Boegineesche', hlm. 118.

Krawang. Perjalanan dari Semarang ke Krawang memakan waktu sekitar 48 jam. Setelah memakan waktu sekitar setengah hari mereka bisa berlabuh di Batavia.

Di Batavia, mereka membongkar semua kargo yang sudah diatur oleh perusahaan dagang di kota ini. Perusahaan dagang ini juga bertanggung jawab atas pengiriman sebagian barang tersebut ke Padang dengan menggunakan kapal KPM. Beberapa kru prahu ditugaskan untuk mengawal barang-barang tersebut ke Padang. Hanya sekitar empat kru prahu yang tinggal di prahu mereka di Batavia. Di Padang mereka harus menjual komoditi mereka. Di kota ini mereka tinggal di Kampung Bugis atau Kampung Batipoe. Komoditas dagang yang dijual di Padang terutama terdiri dari berbagai jenis pakaian yang diimpor dari Singapura dan sarong Mandar yang terkenal sebagai 'sarong Bugis Mandar' atau 'kain Bugis'.⁸⁰ Dari hasil transaksi ini mereka dapat memperoleh laba sekitar 50%.⁸¹ Ketika barang dagangan sudah terjual semuanya, mereka kembali ke Batavia dengan naik kapal KPM kecuali mereka yang kawin dengan wanita di Padang. Sementara itu kru prahu yang bertugas di Batavia berbelanja berbagai barang yang akan dijual di Majene seperti benang, kapas, dan sebagainya. Pada awal muson barat (Desember) mereka berlayar kembali ke Majene.⁸²

Pantai Mandar bukan merupakan satu-satunya pangkalan prahu layar tradisional Sulawesi Selatan. Dalam hal ini Bira (terletak di ujung selatan Sulawesi Selatan) juga merupakan pusat armada prahu Makassar. Dalam pelayaran mereka selama delapan atau sembilan bulan pada setiap tahunnya, mereka berlayar ke timur hingga mencapai pantai barat laut Papua Barat dan berlayar ke arah barat hingga mencapai Batavia. Namun demikian sebelum depresi ekonomi tahun 1930-an mereka juga berlayar ke Singapore. Adalah menarik bahwa total jarak tempuh pelayaran mereka pada setiap kali pelayaran bisa mencapai tujuh ribu mile.

Sementara itu selama muson timur, prahu layar yang berpangkalan di Makassar melakukan pelayaran ke Banjarmasin, Gresik, Surabaya, Semarang, Batavia, Belitung dan Pontianak untuk memperdagangkan berbagai jenis hasil pertanian. Selama muson barat mereka kembali lagi ke Makassar dengan singgah di Belitung, Batavia dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa Sumbawa, Flores Barat, dan Sumba. Mereka memperdagangkan produk hutan dan laut. Ketika prahu mencapai Sumbawa, mereka memuat

⁸⁰Turpijn, 'Boegineesche', hlm. 118.

⁸¹Misalnya harga sebuah 'sarong Bugis Mandar' di Majene adalah f 15/kodi dan menjadi f 20 – f 25, sedangkan harga sarong biasa yang diimpor dari Singapura, Batavia atau Makassar adalah f 6/ kodi dan menjadi f 15 di Padang. Lihat Turpijn, 'Boegineesche', hlm. 118.

⁸²Van Vuuren, 'De prauwvaart', hlm. 114.

beras untuk dijual di Sumba dan Flores Barat. Mereka membeli produk laut di sini seperti trepang dan mutiara untuk dijual di Makassar. Perlu juga diinformasikan di sini bahwa pelabuhan-pelabuhan yang terletak di bagian barat Sumbawa juga dikunjungi setiap tahun oleh prahu-ptaahu dari Bawean, Madura, Balangnipa, Bone dan Selayar dengan membawa beras untuk Flores, Sumba dan Ende. Selama musim panen, prahu-prahu ini memuat beras di Sumbawa (di pelabuhan Taliwang, Sapakeh, Labuan) untuk dikirim ke Lombok, Sumenep (Madura) dan Bawean, sedangkan kacang, kerbau, dan produk hutan dibawa ke Buleleng (Bali), Ampenen, dan Surabaya. Bima dan Labuan juga secara teratur dikunjungi oleh prahu dari Banyuwangi dan Surabaya untuk membeli kuda. Namun demikian pengangkutan kuda menurun ketika KPM masuk dalam arena kompetisi.⁸³

Selama periode akhir kolonial Belanda, Sulawesi Selatan (khususnya Majene, Bira dan Makassar) bukanlah merupakan satu-satunya pangkalan prahu pribumi, tetapi Surabaya sesungguhnya Surabaya juga merupakan pangkalan prahu yang lebih besar daripada Makassar. Namun demikian sangat menarik bahwa di pelabuhan Surabaya ini orang-orang Sulawesi Selatan merupakan kelompok yang paling besar dalam dunia pelayaran prahu di pelabuhan ini. Barangkali ini merupakan bagian dari diaspora dagang masyarakat Sulawesi Selatan yang menggunakan Surabaya sebagai pangkalannya. Di samping sebagai pelabuhan tujuan prahu pribumi, pelabuhan Surabaya juga menjadi pangkalan prahu terbesar di Hindia Belanda. Diorganisir dalam Roepelin (Roekoen Pelayaran Indonesia)⁸⁴, prahu pribumi yang dimiliki oleh orang Bugis, Makassar, Mandar, Madura dan Jawa menggunakan Surabaya sebagai pangkalan dengan melayari rute-rute hampir di seluruh Hindia Belanda.

5. VOC dan Segregasi Sosial: Kasus Masyarakat Cina di Semarang

Dalam periode pra-VOC, identitas Islam di kalangan masyarakat Tionghoa sangat menguntungkan secara ekonomi, politik, dan budaya. Komunitas keturunan Cina yang memeluk Islam memiliki hubungan baik dengan masyarakat lokal baik dengan orang-orang

⁸³Lihat ANRI: *Archieven van Financien*, Inv. no. 658, 'Missive van de Governor van Celebes & Onderhoorigheden aan de Directeur van Financien, 8 Juni 1900'.

⁸⁴Roepelin merupakan organisasi para kru perahu layar tradisional yang didirikan di Surabaya pada tanggal 1 November 1935. Ketua organisasi ini adalah Nadjamoedin Daeng Malewa dari Makassar. Anggota organisasi ini terdiri dari para kru prahu pribumi dari orang Makassar, Bugis, Mandar, Madura, Jawa, dan sebagainya yang menggunakan Surabaya sebagai basisnya. Pusat organisasi ada di Surabaya sedangkan cabangnya didirikan di Makassar, Banjarmasin, Palembang, Batavia, Semarang dan Cirebon. Lihat Malewa, *De Indonesische prauvaart*, 18, 45.

biasa maupun elit politik. Setelah VOC berkuasa, ketegangan muncul yang akhirnya melahirkan peristiwa pemberontakan Cina (Perang Pacinan) dari 1740 hingga 1743. Peperangan ini melibatkan orang-orang keturunan Cina, Belanda, dan kekuatan-kekuatan masyarakat lokal di sepanjang pantai utara Jawa.⁸⁵

Dengan Perang Pacinan, di satu sisi, VOC menyadari bahwa persatuan antara masyarakat lokal dengan orang-orang Cina merupakan kekuatan yang luar biasa yang akan mampu menghancurkan kekuasaan VOC di Jawa. Sementara itu VOC tidak mampu menghentikan perkembangan masyarakat Tionghoa di sepanjang pantai utara Jawa. Oleh karena itu, para pemimpin Belanda berpikir bagaimana keberadaan orang-orang Cina tidak menjadi unsur yang membahayakan posisi VOC, tetapi sebaliknya dapat bermanfaat baik secara ekonomi maupun politik. Oleh karena itu, tampaknya bahwa VOC lebih lanjut menemukan cara untuk mengeksploitasi masyarakat Tionghoa demi kepentingan mereka dengan memisahkan masyarakat Tionghoa dari penduduk lokal. Jika perlu orang-orang Cina dapat digunakan untuk mengeksploitasi orang-orang lokal. Di sisi lain, tampaknya insiden ini telah mengubah cara berpikir di kalangan masyarakat Tionghoa di Semarang pada waktu itu. Ini melibatkan setidaknya tiga hal: pertama, superioritas dan inferioritas VOC dan masyarakat lokal; kedua, kekhawatiran terhadap masa depan bisnis, dan yang ketiga terkait dengan sentimen etnis.

Citra tentang Superioritas Belanda

Pemberontakan Cina terhadap pasukan Belanda di pantai utara Jawa 1740-1743 memberikan pelajaran dan pengalaman kepada orang-orang Tionghoa, baik peranakan dan totok, bahwa mereka tidak bisa melawan kekuatan VOC dengan senjata. Ribuan orang Tionghoa mati dan bisnis mereka hancur selama peperangan terutama di Batavia.

Sebenarnya, orang Cina telah menyaksikan keunggulan VOC sebelum peristiwa 1740. Namun demikian, pada waktu itu mereka jauh lebih sebagai penonton. VOC telah berhasil menghancurkan kota Jepara di mana orang Tionghoa memiliki posisi ekonomi yang penting. Oleh VOC, mereka didorong untuk pindah ke Batavia.

Orang Cina di Kesultanan Banten memiliki pengalaman kurang lebih sama dengan mereka yang di Jepara. Dalam masa kejayaan kerajaan Banten, posisi orang-orang Cina dalam perdagangan itu sangat penting. Di sini orang Cina totok mendominasi aktivitas

⁸⁵About Pacinan War see Willem G.J. Rummelink, *Perang Cina* (Yogyakarta: Jendela, 2001).

perdagangan. Ini telah terjadi sejak awal kedatangan orang-orang Belanda. Mereka lebih suka bekerja sama dengan orang-orang Cina dari pribumi. Mereka berfungsi sebagai mediator lada yang diperlukan oleh VOC.⁸⁶ Selain menonton keunggulan orang Belanda, orang-orang Cina juga menyaksikan inferioritas orang-orang lokal dalam menghadapi VOC. Namun demikian, pada waktu itu mereka biasanya tidak banyak terlibat dengan konflik yang antara pasukan pribumi dengan VOC.

Serangkaian peristiwa besar tentang konflik antara VOC dengan orang-orang pribumi, konflik antara VOC dengan orang-orang Eropa lainnya (seperti Inggris) dan akhirnya juga konflik antara VOC dengan masyarakat Cina tahun 1740 telah memberikan pengalaman dan pelajaran kepada orang-orang China bahwa dominasi VOC adalah sesuatu yang sepertinya tak terelakkan. Namun, mungkin orang-orang Cina juga menyadari bahwa mereka dibutuhkan oleh kelompok Belanda sebagai perantara dan mesin ekonomi. Mereka bisa memanfaatkan situasi ini dengan baik. Sebagai kelompok imigran, mereka telah memiliki kecerdikan untuk mengambil keuntungan dengan cara memanfaatkan situasi. Tentu saja, setiap pilihan mengandung risiko tertentu. Oleh karena mereka cenderung untuk memilih bersekutu dengan dengan Belanda sehingga mereka semakin lama semakin terpisah terpisah dari pribumi baik secara maupun dan budaya.

Keuntungan Bisnis

Sebagai kelompok asing, keuntungan bisnis merupakan daya tarik utama bagi masyarakat Tionghoa. Mereka telah menyaksikan perubahan besar yang terjadi baik di bidang ekonomi maupun politik dari pantai utara Jawa. Tampaknya sebagai pengusaha, mereka bisa membaca dan mengambil keuntungan dari perubahan besar untuk kepentingan bisnis mereka. Mereka telah mengambil posisi yang tepat dalam perubahan yang menempatkan kekuatan pribumi menjadi semakin terpinggirkan. Jadi sebuah aliansi (dalam bidang politik dan budaya) dengan penduduk asli bukanlah pilihan yang ideal untuk mengembangkan bisnis mereka dan untuk bertahan hidup. Pilihan untuk aliansi dengan pribumi tentu saja bertentangan dengan kebijakan Belanda yang mendorong pemisahan dari peranakan Tionghoa dan elit Jawa dengan mengelompokkan peranakan Tionghoa dan melarang mereka memegang jabatan pemerintahan. Kebijakan ini sangat sulit bagi peranakan Tionghoa untuk tetap ambivalen dalam budaya. Orang Tionghoa yang masih ingin mengembangkan kegiatan komersial harus

⁸⁶Vermeulen, *Tionghoa di Batavia*, hlm. 6.

memilih untuk tetap menjadi orang Cina dalam rangka untuk mendapatkan hak tertentu dari pemerintah Belanda.⁸⁷ Rupanya hal ini juga dilakukan oleh orang Cina di Semarang. Sejalan dengan meningkatnya fungsi Semarang sebagai pusat perdagangan di wilayah Jawa Tengah, orang-orang Cina juga mengambil manfaat dari perkembangan ini.

Sentimen Etnik

Pada bagian sebelumnya telah dijelaskan bahwa gelombang awal dari imigran Cina terdiri dari laki-laki. Ini juga terjadi pada rombongan Ong King Hong yang mendiami pantai Simongan di Semarang pada awal abad ke-15. Sebagai masyarakat Muslim, mereka mudah berbaur dengan masyarakat pesisir yang telah mulai memeluk agama Islam melalui kegiatan perdagangan. Berbagai sumber tradisional mengatakan bahwa rombongan Ong King Hong itu ajaran agama Islam kepada penduduk di sekitarnya. Mereka melakukan perkawinan campuran dengan wanita setempat dan membangun sebuah keluarga muslim. Selain itu, mereka juga bisa melakukan ibadah Islam bersama-sama dengan masyarakat setempat di masjid dan melakukan kegiatan sosial berdasarkan hukum-hukum dan nilai-nilai Islam seperti puasa, sedekah, sholat berjamaah dan sebagainya. Sebagai kelompok sosial yang kemudian mengembangkan bisnis perdagangan, mereka juga dengan mudah bisa mengembangkan suasana yang menguntungkan bagi hubungan bisnis dengan masyarakat lokal. Mereka menjadi kelompok sosial yang sukses dalam mengembangkan bisnis baik di bidang pertanian, perdagangan, perkapalan, industri, dan sebagainya. Keberhasilan mereka dalam bidang ekonomi telah menempatkan mereka pada posisi tinggi dalam masyarakat yang merupakan bagian dari elite ekonomi. Dengan kekayaannya, mereka sering memiliki hubungan khusus dengan pihak penguasa, yaitu bupati pesisir, keluarga kerajaan, dan bahkan suatu kelompok elit dalam kerajaan Mataram.

Dengan posisi sosiologis dan budaya seperti itu, tidak ada kebutuhan bagi mereka untuk menonjolkan ketionghoan yang benar-benar akan membahayakan diri mereka sendiri. Ada kecenderungan bahwa semakin banyak mereka mengidentifikasi diri mereka sebagai bagian dari seorang bangsawan Jawa yang memiliki prestise yang tinggi dalam masyarakat. Memeluk Islam di kalangan masyarakat Tionghoa tidak hanya memiliki makna keagamaan, tetapi juga memberikan manfaat dari budaya, ekonomi dan bahkan politik. Hal ini sulit dipahami, oleh karena itu, jika proses kemurtadan massal di kalangan masyarakat Tionghoa

⁸⁷Reid, *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara*, hlm. 109.

di Semarang (keturunan Ong King Hong') yang terjadi di abad 15, seperti yang tertulis dalam naskah Parlindungan/Portman, karena pada saat itu Islam mengalami signifikan pembangunan di pantai utara Jawa. Proses konversi dan perubahan fungsi bangunan Sam Po Kong dari masjid ke kuil Cina terutama terjadi pada periode berikutnya ketika etnisitas Jawa dan identitas Islam tidak lagi memberikan manfaat politik, ekonomi, dan budaya bagi masyarakat Tionghoa. Dalam hal ini, ketionghoan dan 'deislamization' identitas membawa keuntungan yang lebih tinggi dalam menghadapi penguasa (VOC). Proses ini bertepatan dengan masuknya pendatang Cina yang terus meningkat di banyak kota di pantai utara Jawa menjelang terjadinya Perang Pacinan. Perang juga menyebar ke Semarang.⁸⁸ Cerita tradisional mengatakan bahwa orang Cina di Simongan juga berpartisipasi dalam pemberontakan melawan VOC di bawah pimpinan Souw Pan Djiang, seorang guru seni bela diri di daerah ini. Namun, perlawanan ini dapat dipadamkan oleh VOC.⁸⁹

Setelah perlawanan Cina bisa dipadamkan oleh VOC, posisi Semarang sebagai pusat kekuasaan politik menjadi semakin penting. Semarang dijadikan sebagai ibukota provinsi Pantai Timur Laut Jawa yang wilayahnya termasuk wilayah pantai utara Jawa antara Sungai Cilosari di sebelah barat dan Pasuruan di timur. Namun demikian pusat kota Semarang tidak lagi Simongan tetapi benteng dan perumahan Belanda. Provinsi ini dipimpin oleh seorang gubernur Belanda. Dengan posisi semacam ini, kota Semarang tidak hanya bertindak sebagai pusat ekonomi, tetapi juga pusat politik dan administrasi, serta pusat-pusat komunikasi budaya antara kelompok-kelompok sosial dan berbagai etnis: Cina, Arab, India, Pakistan, Koja, Ambon, Banjar, Melayu, dan sebagainya.

Pemerintah VOC di Semarang mengeluarkan peraturan untuk mengonsentrasikan pemukim Cina di bagian selatan wilayah benteng yang terletak di tepi Kali Semarang. Pemukiman ini kemudian dikenal sebagai Pacinan atau *Chinatown* (tempat orang China). Orang Tionghoa, yang tinggal di Simongan atau Gedong Batu (sekitar peninggalan Cheng-Ho), Mrican, Kaligawe, Bubakan, Petolongan, harus pindah ke Pacinan. Pemukiman ini terletak di tepi timur Kali Semarang di mana terdapat permukiman Eropa di sisi utara.⁹⁰

Pasca pemberontakan Cina menyaksikan segregasi sosial yang berkembang. VOC menerapkan kebijakan yang disebut sebagai *wijkenstelsel*. Kebijakan menyaratkan bahwa

⁸⁸Onghokham, *Riwayat Tionghoa Peranakan di Jawa* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 22.

⁸⁹Yayasan Kelenteng Agung Sam Po Kong Semarang, *Kelenteng Agung Sam Po Kong: A Brief History's of Great Temple* (Semarang: Yayasan Kelenteng Agung Sam Opo Kong Semarang, 2006), hlm. 60.

⁹⁰Dewi Yuliati, "Profil Kota Semarang 1900-1965", in: Fakultas Sastra UNDIP, *Resi Yang Menyepi: Kumpulan Karangan Persembahan untuk Prof. Dr. Karyana Sindunegara* (Fakultas Sastra UNDIP), hlm. 116.

komunitas Cina harus tinggal di sebuah kamp, kemudian dikenal sebagai Kampung Pacinan atau Kampung Cina. Pacinan merupakan daerah tertutup di mana hanya ada beberapa gerbang masuk dan keluar yang kuat yang terletak di Sebandaran, Jalan Beteng, Gang Warung, dan jembatan Pekojan. Kehidupan mereka semakin dipisahkan dari masyarakat lokal. Jadi VOC telah berhasil mencegah segala macam potensi untuk kerjasama dan konspirasi politik antara komunitas Cina dan pribumi. Jika mereka akan bepergian ke luar Pacinan harus mendapatkan surat ijin dari pemerintah. Sistem ini umumnya dikenal sebagai *passenstelsel*.⁹¹

Setelah masyarakat Cina terkonsentrasi di Pecinan, kawasan Simongan disewakan kepada Yohanes, seorang tuan tanah Yahudi kaya. Johannes mendapatkan pendapatan dari pertanian untuk memasok kebutuhan sehari-hari dari kota Semarang dan penarikan pajak dari penduduk lokal. Dia juga menikmati pendapatan dari pungutan yang diambil dari peziarah Sam Po Kong yang sejak kuartal pertama abad ke-18 telah diubah menjadi kelenteng Cina. Mungkin Yohanes melihat bahwa sejalan dengan situasi pasca-perang dan pengembangan perdagangan di Semarang banyak orang Cina yang berziarah ke kelenteng ini untuk berdoa guna memperoleh perlindungan, keamanan dan profitabilitas bisnis mereka. Tetapi Yohanes tugas dikenakan terlalu tinggi, yang pada gilirannya orang-orang Cina mencoba untuk bernegosiasi dengan John untuk membeli cukai tahunan dengan mendapatkan diskon khusus. Akhirnya disepakati bahwa masyarakat Cina di Semarang bersama-sama membayar 2000 gulden per tahun sebagai pembuka pintu. Karena kenyataan bahwa banyak orang Cina yang keberatan dengan biaya tersebut, akhirnya pengunjungan kelenteng Sam Po Kong menurun. Negosiasi diadakan lagi dan akhirnya sepakat bahwa pajak untuk haji sebesar 500 gulden per tahun. Pajak ini dibayar oleh Koan Kong.

Karena kesulitan yang dihadapi oleh para ziarah, baik dalam hal jarak (antara Pecinan dan Simongan) dan pembayaran pajak, masyarakat Cina kemudian membangun kuil Tay Kak Sie di kampung Pecinan pada tahun 1746. Sebuah patung duplikat dari Sam Po Kong juga dibuat dan ditempatkan di kuil Tay Kak Sie untuk disembah sebagai dewa. Orang tidak lagi diperlukan untuk datang ke kuil Sam Po Kong untuk menyembah Sam Po. Mereka membuat peristiwa besar setiap tahun di mana patung duplikat diarak dari kuil Sam Po Kong menuju ke Tay Kak Sie di Pecinan. Namun demikian, Johannes tidak mengizinkan upacara ini

⁹¹Sistem ini semakin diperketat oleh Belanda setelah perang Diponegoro, 1825-1830. Pemerintah kolonial Belanda sangat khawatir dengan keterlibatan orang-orang Tionghoa dalam pemberontakan itu. Setelah segregasi sosial terpolakan, pemerintah kolonial Belanda menghapus *passenstelsel* pada 1906. Lihat Dewi Yulianti, *Ibid*, hlm. 117.

memasuki tanahnya di mana kuil Sam Po Kong berada. Prosesi digelar di luar pagar karena orang menolak untuk membayar kewajiban. Kenyataan ini mungkin membuat antipati orang Cina terhadap Yohanes. Mengingat situasi ini, keberadaan kuil ini semakin diabaikan. Masyarakat Cina lebih suka beribadah di kuil Tay Kak Sie di Pecinan.

5

KOLONIALISME DAN LAHIRNYA RASA KEINDONESIAAN

A. Di bawah Payung Negara Kolonial

1. Ekspansi dan Penguatan Negara Kolonial

Bagian ini akan mengkaji tentang lahirnya rasa keindonesiaan yang secara langsung berkaitan dengan berdiri dan berkembangnya kolonialisme Belanda. Berdirinya negara kolonial sejak awal abad XIX di satu sisi memang dapat dipandang sebagai fenomena penguatan dominasi kekuatan kolonial Belanda di Indonesia, tetapi di sisi lain berdirinya negara kolonial juga menjadi salah satu pemicu nasionalisme dan nasa keindonesiaan. Seperti diketahui bahwa sejak awal abad XX, berbagai organisasi pergerakan nasional Indonesia sedang menghadapi kekuasaan negara kolonial yang semakin menguat. Dalam masyarakat kolonial, posisi rakyat dan negara cenderung berhadap-hadapan secara frontal. Dengan demikian situasi konflik akan terus menjadi sesuatu yang laten dalam hubungan antara negara dan rakyat. periode akhir kolonial menyaksikan bahwa kekuatan kolonial berusaha memperkuat posisi negara kolonial dan dengan demikian posisi rakyat terjajah menjadi diperlemah. Seperti diketahui bahwa proses penguatan negara kolonial dimulai sejak awal abad XIX ketika terjadi proses birokratisasi negara kolonial di mana baik birokrasi Eropa (Binnenlandsbestuur) maupun pribumi (Inlandsbestuur) menjadi mesin pelaksana dari kebijakan pemerintah pusat di Batavia (Gubernur Jenderal) ataupun Menteri Urusan Jajahan di negeri Belanda.

Semakin menguatnya negara kolonial, khususnya di Jawa, juga bisa dilihat dari jumlah birokrat yang semakin bertambah. Meskipun jumlah pejabat tinggi tidak menunjukkan peningkatan yang meyorok antara tahun 1825 hingga 1890, namun peningkatan itu terjadi pada level pejabat perantara (yaitu tingkat asisten redisen dan controlleur) dari 73 pada tahun 1825 menjadi 190 pada tahun 1890. Mereka memiliki posisi yang sangat sentral dalam birokrasi kolonial. Pejabat-pejabat inilah yang secara langsung melakukan hubungan dengan birokrasi pribumi (bupati dan struktur di bawahnya). Mereka lah yang biasanya melakukan penekanan-penekanan terhadap para pejabat pribumi untuk melaksanakan kebijakan kolonial. Kekuatan negara kolonial pada waktu itu juga disokong oleh keberadaan tentara kolonial yang tangguh yang disebut KNIL (Koninklijke Nederlands-Indisch Leger). Pada tahun 1820 jumlah anggota KNIL sekitar 10.000 personal. Setelah Perang Diponegoro, jumlah tersebut naik dua

kali lipat. Pada tahun 1875, jumlah ini menjadi 30.000 personal. KNIL menjadi pengawal yang ampuh bagi berjalannya birokrasi kolonial.¹

Menguatnya negara kolonial berjalan seiring dengan ekspansi ekonomi yang dilakukan oleh Belanda. Bahkan bisa dikatakan bahwa penguatan negara kolonial itu sendiri diupayakan dalam rangka untuk melakukan ekspansi ekonomi. Jika di Eropa terjadi perkembangan di mana negara memberikan kebebasan kepada rakyat/ swasta maka sebaliknya di negeri koloni, pemerintah kolonial menerapkan kebijakan yang intervensionis baik dalam bidang politik maupun ekonomi. Dalam hubungan ini, Jawa misalnya, ditempatkan dalam posisi sebagai daerah penghasil keuntungan (*wingewest*) bagi negeri induk. Fungsi negeri jajahan hanya sebagai sapi perah belaka, atau sebagai gabus yang membuat negeri Belanda masih terapung di atas laut.

Gambaran di atas memberikan gambaran yang jelas bahwa rakyat terjajah menghadapi penderitaan multidimensi: terhidu secara kultural, terbelenggu secara politik, dan tereksplotasi secara ekonomi. Kemunculan Politik Etis pada awal abad XX yang secara retorika hendak ditujukan untuk ‘membalas budi’ rakyat jajahan dan menyejahterakannya mungkin sebetulnya merupakan alat bagi negara kolonial untuk meneguhkan kembali kekuasaannya atas rakyat yang selama bagian ke dua abad XIX banyak dituntun oleh kaum pemodal swasta. Dalam kerangka Politik Etis ini, negara lah yang menentukan konsep kesejahteraan secara ekonomi dan penerapan konsep kesejahteraan secara politik dengan membangun persepsi politik bahwa rakyat sebagai *kawulo* dan pemerintah sebagai *gusti* yang berwenang untuk menjadi *pangreh praja* (yang memerintah negara). Jadi dengan demikian, meskipun Politik Etis ini secara ekonomi barangkali meningkatkan kesejahteraan masyarakat tetapi secara politis posisi rakyat menjadi semakin lemah. Apalagi retorika Etis di Jawa ini secara menggelikan diiringi dengan ekspansi dan penaklukan yang brutal terhadap daerah-daerah di Luar Jawa seperti Lombok, Bone, Aceh, Sram, dan sebagainya.²

¹V.J. H. Houben, ‘Java in the 19th Century’, dalam: Howard Dick dkk, H.W. Dick et al., *The emergence of a national economy: An economic history of Indonesia, 1800-2000* (Leiden: KITLV Press, 2002), hlm. 60.

²Lihat J. Th. Lindblad, ‘The Outer Islands in the 19th Century: Contest for Periphery’, dalam: Howard Dick dkk, H.W. Dick et al., *The emergence*, hlm. 98. Lihat juga C. Lulofs, *Onze Politiek tegenover de Buitenbezittingen* (Batavia: Van Dorp, 1908), hlm. 21-70. Lihat juga J.Th. Lindblad, ‘De Opkomst van de Buitengewesten’, dalam: A.H.P. Clemens & J.Th. Lindblad (eds), *Het belang van de Buitengewesten: Economische Expansie en koloniale Staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlandsch-Indië 1870-1942* (Amsterdam: NEHA, 1989), hlm. 1-6.

Penguatan dan integrasi negara kolonial tidak hanya didorong oleh faktor-faktor internal, tetapi juga didorong oleh kekuatan-kekuatan global dari luar. Seperti diketahui bahwa penghapusan Tanam Paksa secara berangsur-angsur pada pertengahan kedua abad XIX tidak disebabkan terutama gagalnya sistem ini dan tidak juga karena sistem ini menyebabkan kehancuran ekonomi pribumi, tetapi lebih disebabkan oleh perkembangan-perkembangan politik yang terjadi di Eropa. Pada waktu itu di Eropa telah berkembang liberalisme yang didukung oleh para pemilik modal swasta.³ Di samping itu perkembangan arus transportasi yang semakin efisien dan efektif, seperti pembukaan terusan Suez dan perkembangan teknologi kapal uap juga telah mendorong terjadinya ekspansi kaum swasta untuk menanamkan modalnya di tanah jajahan, sehingga Tanam Paksa yang kurang memberikan kemungkinan untuk ekspansi tersebut harus dihapuskan.⁴ Kaum liberal yang pengikutnya kebanyakan berasal dari pemilik modal berusaha membuat citra Tanam Paksa menjadi buruk, karena mengandalkan unsur "paksaan" yang tidak sesuai dengan jiwa liberalism. Memang harus diakui telah terjadi banyak kasus bahwa kaum pribumi memperoleh beban yang berat dalam sistem tanam paksa, sehingga di daerah-daerah tertentu timbul berbagai kelaparan, kematian, wabah penyakit, dan sebagainya seperti yang pernah terjadi di Keresidenan Semarang dan Cirebon. Momentum ini oleh kaum liberal digunakan untuk menghantam praktek pelaksanaan tanam paksa yang didukung oleh kaum konservatif.⁵ Pada tahun 1850 kaum liberal berhasil menjadi pemenang di Parlemen Belanda. Setelah mengalami perkembangan yang lama, kaum liberal berhasil mempengaruhi kebijaksanaan pemerintah Nederland yang berhubungan dengan Hindia Belanda. Pada akhirnya kaum liberal berhasil mendorong dihapuskannya Tanam Paksa dan diganti dengan sistem eksploitasi liberal dengan dikeluarkannya Undang-undang Agraria tahun 1870. Sementara itu liberalisasi di bidang pelayaran dan perdagangan sudah dimulai sejak awal abad XIX dengan pembukaan beberapa pelabuhan bebas dan selanjutnya

³Lihat C. Fasseur, *The politics of colonial exploitation: Java, the Dutch, and the Cultivation System* (Ithaca, New York: Southeast Asia Program, Cornell University, 1992), hlm. 12.

⁴G. Prince, 'Dutch economic policy in Indonesia', in: Angus Madison & G. Prince (eds), *Economic growth in Indonesia, 1820-1940* (Dordrecht/Providence: Foris, 1989), hlm. 205. Tentang pembukaan terusan Suez dan dampaknya bagi perkembangan pelayaran di perairan Indonesia dan selat Malaka lihat G. Bogaers, "Singapore and the opening of the Suez Canal", *Journal of the Malayan Branch Asiatic Society* 1955 vol. 28, no. 1, hlm. 139.

⁵C. Fasseur, 'Some remarks on the Cultivation System in Java', *paper* disajikan pada Dutch-Indonesian Historical Conference, Noordwijkerhout, the Netherlands: 19-22 May 1976, hlm. 1.

mencapai taraf perkembangan yang menentukan yaitu dengan dikeluarkannya peraturan tarif nondiferensial tahun 1865.⁶

Di satu pihak Undang-undang Agraria 1870 itu memberikan kemungkinan yang sangat luas kepada pemodal swasta untuk mengembangkan modalnya, terutama di bidang perkebunan di Hindia Belanda. Menurut undang undang itu para pemodal dapat menyewa tanah penduduk hingga jangka waktu 30 tahun, dan tanah milik negara selama 75 tahun. Di lain pihak undang-undang itu juga mencegah hilangnya tanah dari tangan kaum pribumi karena tanah itu tidak boleh dijual kepada pemodal asing.⁷ Jadi setelah tahun 1870, setiap peluang ditawarkan kepada usaha swasta. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa setiap orang, termasuk penguasa pribumi memiliki peluang untuk dapat memberikan respon terhadap pasar bebas. Meskipun begitu dalam kenyataannya, undang-undang itu tidak lebih hanya sebuah proteksi bagi kaum pribumi. Undang-undang ini tidak ditindaklanjuti dengan kebijaksanaan khusus dari pemerintah yang dapat mendorong kaum pribumi untuk tidak saja menjadi objek tetapi menjadi subjek pelaku ekonomi. Lepas dari kondisi ekonomi kaum pribumi, yang jelas bahwa sektor swasta menjadi sangat penting dalam perekonomian Indonesia setelah periode 1870 ini. Hanya dalam waktu singkat saja industri gula menjadi usaha kaum swasta semata-mata.⁸ Sejak tahun 1880-an, sektor swasta dibantu oleh lembaga keuangan misalnya NHM yang berfungsi sebagai bank untuk berbagai bisnis industri perkebunan (*cultuurbanken*). Hal ini memungkinkan bisnis mereka tetap bertahan meskipun dalam keadaan krisis seperti tahun 1873-1896. Pada masa krisis bank-bank ini juga bertindak sebagai pengusaha.⁹ Sejalan dengan perkembangan ini, infrastruktur juga dibangun baik oleh swasta maupun oleh pemerintah sehingga pelaksanaan kebijakan ekonomi liberal semakin berjalan cepat.

⁶*Indisch Staatsblad* 1865, No. 76.

⁷*Indisch Staatsblad* 1870, No. 55. Lihat juga R.E. Elson, "From 'states' to state: The changing regime of peasant export production in mid-nineteenth century Java", dalam: J. Th. Lindblad (ed.), *Historical foundation of a national economy in Indonesia, 1890s-1990s* (Amsterdam: KNAW, 1996). M.D. Poesponegoro and N. Notosusanto, *Sejarah Nasional Indonesia IV* (Jakarta: Balai Pustaka, 1992), hlm. 118-136. Lihat juga Uemura Yasuo, "Perkebunan tebu dan masyarakat pedesaan Jawa", dalam: A. Nagazumi (ed.), *Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial-ekonomi abad XIX & XX dan berbagai aspek nasionalisme Indonesia* (Jakarta: Yayasan Obor, 1986), hlm. 44. Lihat juga Prince, "Dutch economic", hlm. 205.

⁸Hasil produksi gula dari perkebunan pemerintah adalah 65.882 metric tons pada tahun in 1869 dan perkebunan swasta adalah 97.000 metric tons. Pada tahun 1875 angka itu berubah menjadi 658 metric tons dan 202.000 metric tons masing-masing untuk perkebunan pemerintah dan swasta. Lihat P. Creutzberg (ed.), *Het ekonomisch beleid van Netherlandsch-Indië: Capita selecta; een bronnenpublicatie, Vol. III*, (Groningen: Wolters-Noordhoff/Tjeenk Willink, 1975), hlm. 72-73.

⁹Furnivall, *Netherlands India*, hlm. 196-198.

¹⁰ Penghapusan Tanam Paksa juga berarti pengurangan proteksi pemerintah terhadap pelayaran Belanda. Selama Tanam Paksa, pengangkutan produk dilakukan oleh NHM yang mendapatkan monopoli pengangkutan dari pemerintah. Perusahaan ini sebetulnya tidak memiliki armada pelayaran sendiri. Kapal-kapal yang disewa harus merupakan produk galangan kapal di Nederland atau di Hindia Belanda sehingga mendorong berkembangnya industri kapal Belanda. ¹⁰ Perusahaan ini juga memperoleh monopoli dalam pengangkutan barang-barang impor ke Hindia Belanda.¹⁰ Namun demikian sistem semacam ini juga dihapuskan segera setelah tahun 1870 ketika Tanam Paksa tebu dihapuskan.¹¹ Jadi penghapusan Tanam Paksa mempercepat proses demonopolisasi pelayaran Belanda di Hindia Belanda. Dengan demikian kesempatan untuk perusahaan pelayaran swasta dan asing menjadi semakin terbuka.

Sementara itu penetapan Undang-undang Tarif Hindia Belanda (*Tarief Wet*) pada tahun 1865 sesungguhnya telah mempercepat proses liberalisasi pelayaran dan perdagangan.¹² Sejak saat itu semua kapal Belanda, Hindia Belanda dan kapal asing diperlakukan sama dalam kaitannya dengan pajak pelabuhan. Peraturan ini disempurnakan pada tahun 1872 dan dilaksanakan pada tanggal 1 January 1874. Peraturan ini merupakan alat untuk menyeragamkan tarif cukai di seluruh Hindia Belanda dan menandai berakhirnya sistem cukai diferensial (*differential duties*).¹³ Angin liberalisasi ini bertiup hingga berakhirnya kekuasaan Belanda di Indonesia, ¹⁵ meskipun ada sedikit pengetatan pada tahun 1930-an ketika terjadi depresi ekonomi dan serbuan produk Jepang. Jika pada tahun 1818 hanya Batavia yang dibuka sebagai pelabuhan internasional maka pada tahun 1936 menjadi 94 pelabuhan.¹⁴ Hal ini memprekondisikan lalu-lintas pelayaran dan perdagangan internasional berkembang pesat di sebagian besar wilayah Hindia Belanda. Dalam bidang pelayaran domestik, pemerintah kolonial Belanda juga memberika kesempatan yang luas kepada perusahaan pelayaran swasta melakukan pelayaran domestik. Pengendoran monopoli Belanda itu juga sejalan dengan semakin kuatnya armada pelayaran KPM dalam pelayaran domestik.

¹⁰W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij 1824-1924* (Amsterdam: NHM, 1926, 126-130), hlm. 314-328.

¹¹Knaap, *Transport*, hlm. 20.

¹²*Indisch Staatsblad 1865*, No. 76.

¹³Altes, *General trade*, hlm. 15. Lihat Knaap, *Transport*, hlm. 20. Namun demikian beberapa komoditas seperti besi, baja, timah, tembaga, kayu, masih dikecualikan dari pajak impor. Lihat *Indisch Staatsblad 1865*, No. 76.

¹⁴Kok, *De scheepvaartbescherming*, hlm. 97-98.

2. Integrasi Negara Kolonial

Ekspansi dan penguatan negara kolonial juga mendorong berkembangnya tuntutan dalam konteks integrasi negara kolonial. Tanpa integrasi negara kolonial, Belanda tidak akan mampu mendayagunakan potensi yang ada untuk kepentingan ekonomi mereka. Salah satu faktor penting dalam proses integrasi negara kolonial adalah perkembangan sektor kemaritiman. Dalam hubungan ini, kebijakan negara yang lebih liberalistik selama masa akhir pemerintah kolonial telah mendorong perkembangan sektor kemaritiman di Hindia Belanda. Sudah barang tentu perkembangan ini juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti ekspansi ekonomi selama abad XIX, krisis ekonomi, peperangan, penemuan teknologi baru, dan sebagainya. Dalam hubungan ini faktor yang paling signifikan untuk melihat peran sektor kemaritiman dan proses integrasi kolonial adalah perkembangan pelayaran domestik atau pelayaran antarpulau.

Perkembangan armada dagang di Hindia Belanda jelas akan mempengaruhi peningkatan aktivitas pelayaran antar pulau. Hal ini juga dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah kolonial yang protektif terhadap pelayaran domestik. Hal ini menyebabkan armada Belanda mendominasi kegiatan pelayaran domestik. Pada tahun 1879 misalnya, kapal-kapal Nederland dan Hindia Belanda merupakan 95% dari seluruh armada pelayaran antarpulau di Hindia Belanda, dan hanya 28,5% untuk pelayaran internasional.¹⁵ Dalam hal ini KPM merupakan tulang punggung pelayaran antarpulau di Hindia Belanda.

Tabel 5.1 menunjukkan bahwa selama memasuki abad XX (1895-1911) pelayaran antar pulau meningkat rata-rata 7,6 % per tahun. Angka ini lebih tinggi daripada yang dicapai pada perempatan ketiga abad XIX yang hanya mencapai 5,5%. Namun demikian menjelang Perang Dunia I angka tersebut turun menjadi 2,4%. Penurunan itu berhubungan dengan stagnasi dalam perdagangan luar negeri sebagai akibat dari perang.¹⁶

Table 5.1 Perkembangan Pelayaran Domestik, 1848-1939

Tahun	Jumlah	Tonnage (1000 m ³)
1848	5.860	243

¹⁵Centraal Kantoor voor de Statistiek, *Statistiek van den handel, de scheepvaart en de in -en uitvoerrechten in Nederlandsch-Indië over het jaar 1879*, Batavia: Landsdrukkerij, 1881, 98-118. Domestic shipping calculated from W.M.F. Mansvelt, *Mededeelingen van het van het Centraal Kantoor voor de Statistiek 164, Scheepvaart statistiek 1825-1937*(Batavia: Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel, 1938), hlm. 11-15.

¹⁶Knaap, *Transport*, hlm. 22.

1873	6.815	917
.....		
1875	4.936	1.016
1895	6.718	2.291
1911	12.916	2.291
.....		
1912	98.551	74.250
1929	121.656	164.030
1939	166.185	141.995

Sumber: Knaap, *Transport*, hlm. 22, 42.

Seperti diketahui bahwa penggunaan kapal uap dan motor di perairan Indonesia lebih awal jika dibandingkan dengan negara kepulauan lain di Asia seperti Filipina. Hingga tahun 1860-an, komunikasi secara reguler antara pulau-pulau di Filipina dilayani oleh kapal layar. Penggunaan kapal uap untuk kepentingan komersial baru dilakukan sejak 1868,¹⁷ sedangkan di Hindia Belanda sudah dilakukan sejak 1842. Pada tahun 1875, pelayaran kapal uap sudah mencapai 56% dari total tonase pelayaran antarpulau di Hindia Belanda dan mencapai 94,8% pada tahun 1909. Komposisi jenis armada yang beroperasi dalam pelayaran antarpulau di Hindia Belanda dapat dilihat pada Tabel 5.2.

Table 5.2 Komposisi Armada Pelayaran Antarpulau, 1875-1939

Tahun	Kapal Uap dan Motor		Kapal Layar	
	Jumlah (%)	Jumlah (%)	Jumlah (%)	Jumlah (%)
1875	11	56	89	44
1911	35	97	65	3
.....				
1912	25	94	75	6
1939	28	97	72	3

Sumber: Knaap, *Transport*, 23.

¹⁷Dick, 'Two archipelagoes', hlm. 9.

Sangat menarik untuk dicatat bahwa penggunaan kapal uap dan motor lebih meningkat pesat pelayaran antarpulau daripada pelayaran internasional.¹⁸ Hal ini menunjukkan betapa pentingnya pelayaran antarpulau bagi Hindia Belanda, bukan hanya untuk kepentingan ekonomi namun juga mengamankan koloni dari intrusi kekuatan asing serta dari perlawanan masyarakat setempat. Di samping itu pemerintah kolonial Belanda juga menggunakan pelayaran antarpulau untuk menggapai integrasi negara kolonial di bawah bendera *Pax Neerlandica*.¹⁹

Pemerintah kolonial lebih berhasil melakukan proteksi terhadap pelayaran antarpulau daripada pelayaran internasional di Hindia Belanda. Hal ini berhubungan dengan tuntutan Inggris kepada Belanda untuk melakukan liberalisasi pelayaran di koloninya. Namun demikian liberalisasi yang dilakukan oleh Belanda lebih mengacu kepada pelayaran internasional seperti pembukaan pelabuhan internasional dan pelabuhan bebas serta penghapusan tarif diferensial. Hal ini telah memungkinkan berkembangnya pelayaran internasional di perairan Nusantara. Sejak pertengahan ke dua abad XIX. Perkembangan pelayaran internasional dapat dilihat pada Tabel 5.3.

Table 5.3. Perkembangan Pelayaran Internasional, 1848-1939

Tahun	Jumlah	Volume (1000 m ³)
1848	668	352
1873	2.090	891
.....		
1875	2.076	1.102
1895	5.108	4.383
1911	8.395	13.168
.....		
1912	8.996	13.750
1929	22.086	34.965
1939	14.175	35.763

Sumber: Knaap, *Transport*, 21.

¹⁸Knaap, *Transport*, hlm. 22.

¹⁹Lihat juga J.N.F.M. à Campo, *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart and staatsvorming in de Indische archipel 1888-1914*, Hilversum: Verloren, 1992, 21-22.

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan tahunan aktivitas pelayaran internasional adalah selama perempatan ke tiga abad XIX adalah 3,8%. Selama periode 'modern imperialism and liberalisation' (1875-1911) angka tersebut meningkat menjadi 7,1%.²⁰ Hal ini berkaitan dengan kebijakan liberal yang diterapkan oleh pemerintah kolonial sejak 1870-an sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya. Hal itu juga berhubungan dengan berdirinya dua perusahaan pelayaran internasional Belanda pada tahun 1870 dan 1873 yaitu SMN dan RL yang secara aktif berlayar antara Indonesia dan Eropa serta Amerika.²¹

Perkembangan pelayaran internasional juga dipengaruhi oleh penggunaan tenaga uap dalam dunia perkapalan yang mulai dominan pada perempatan ke tiga abad XIX sebagaimana terlihat pada Tabel 5.4.

Table 5.4 Komposisi Pelayaran Internasional berdasarkan Tipe Kapal, 1875-1939

Tahun	Kapal Uap dan Motor		Armada Perahu	
	Jumlah (%)	Vokume (%)	Jumlah (%)	Volume (%)
1875	25	46	75	54
1911	77	97	23	3
1939	77	99	23	1

Sumber: Knaap, *Transport*, 21.

Perlu dicatat di sini bahwa penghapusan Tanam Paksa cukup mengakibatkan menurunnya andil Jawa dalam pelayaran internasional jika dibandingkan dengan Luar Jawa. Pada tahun 1846 Jawa masih memiliki andil 60% dari total hubungan pelayaran internasional dan 87% dari total volume. Angka-angka tersebut merosot menjadi 6% dan 19% pada tahun 1938.²² Tabel di atas juga menunjukkan mengenai perkembangan Luar Jawa dalam pelayaran dan perdagangan sejak akhir abad XIX ketika berbagai industri perkebunan dan pertambangan dibuka di kawasan ini.²³ Liberalisasi pelayaran dan perdagangan memberikan kesempatan yang luas kepada armada Inggris untuk melakukan ekspansi ke perairan

²⁰Knaap, *Transport*, hlm. 21.

²¹J.N.F.M. à Campo, 'The accommodation of Dutch, British and German maritime interest in Indonesia, 1890-1910', *International Journal of Maritime History* 4 (1) (1992), hlm. 4-5. Lihat juga P.A.F. Bloom, *Onze nationale scheepvaart op en in Oost-Indië* (1912), hlm. 4. Lihat juga Sandbergen, *Nederlandsche*, hlm. 258.

²²Knaap, *Transport*, hlm. 21.

²³J.Th. Lindblad, 'De opkomst van de Buitengewesten', in: A.H.P. Clemens & J.Th. Lindblad (eds), *Het belang van de Buitengewesten: Economische expansie en koloniale staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlandsch-Indië 1870-1942* (Amsterdam: NEHA, 1989), hlm. 1.

Indonesia terutama dalam pelayaran internasional. Andil armada Belanda dalam dalam pelayaran internasional di Hindia Belanda adalah 50% pada tahun 1830 dan meningkat menjadi 75% pada tahun 1850, sedangkan andil Inggris adalah 30% dan merosot menjadi 10%. Namun demikian pada pergantian menuju ke abad XX angka tersebut menjadi 35% untuk Belanda dan 50% untuk Inggris. Pada masa akhir kolonial, andil Belanda meningkat kembali antara 40 hingga 50% sedangkan andil Inggris menjadi sekitar 30%.²⁴

3. Jaringan Pelayaran dan Integrasi di Hindia Belanda

Tuntutan Inggris supaya Belanda melakukan liberalisasi di bidang pelayaran dan perdagangan di daerah koloninya mendorong munculnya babak baru dalam pelayaran dan perdagangan. Meskipun proses liberalisasi dalam dunia pelayaran dan perdagangan di Hindia Belanda berjalan dengan lamban, namun pemerintah kolonial telah mengambil inisiatif baru untuk mengembangkan sektor ini, seperti pengendoran monopoli perdagangan, pembukaan pelabuhan-pelabuhan bebas dan pelabuhan internasional, perbaikan fasilitas pelabuhan baik di Jawa maupun di Luar Jawa, dan sebagainya yang menandai dasar pengembangan jaringan pelayaran domestik dalam rangka mengintegrasikan koloni. Ironisnya kebijakan liberalisasi ini dibarengi dengan serangkaian ekspedisi militer ke berbagai daerah di Luar Jawa yang merupakan bagian dari ekspansi kolonial.²⁵ Oleh karena kebanyakan daerah yang bergolak merupakan kawasan komersial, maka peperangan yang terjadi cukup berakibat kelumpuhan di bidang ekonomi. Namun demikian setelah setelah selesai perang, segera terjadi revitalisasi

²⁴Knaap, *Transport*, hlm. 22.

²⁵Selama periode 1846-1849, pemerintah kolonial Belanda mengirimkan ekspedisi militer untuk menaklukkan Bali. Kekuatan militer juga telah menundukkan Lampung pada tahun 1846, 1851 dan 1856. Pada periode 1849-1860, Palembang menjadi target ekspedisi yang sama. Di Kalimantan Barat, kekuatan militer Belanda menancapkan kekuasaannya atas perlawanan orang-orang Cina. Sementara itu Kalimantan Tenggara ditundukkan tahun 1860 yang diikuti dengan penghapusan kesultanan Banjarmasin. Di Sulawesi, sebuah ekspedisi militer dikirim untuk menundukkan Tello pada tahun 1850 dan 1856, kemudian diikuti dengan ekspedisi Bone pada tahun 1859 dan 1860. Ekspedisi militer juga dikirim ke Seram dan Ambon pada tahun 1858, 1860 dan 1864-1866, dan ke Timor pada tahun 1857. Tamapnya ekspedisi militer menjadi model aneksasi Belanda terhadap kerajaan-kerajaan pribumi yang masih merdeka hingga abad XIX dan awal abad XX. Mulai tahun 1873, segera setelah pemberlakuan kebijakan liberal, pemerintah kolonial Belanda memulai perang yang sengit di Aceh. Hanya dengan memobilisasi sejumlah besar tentara dan biaya serta strategi militer yang kompleks Belanda mampu memenangkan peperangan di Aceh pada dekade pertama abad XX. Belanda melakukan penaklukan di Flores tahun 1889; kemudian Lombok, Jambi, dan Seram Barat dan Tengah masing-masing ditundukkan tahun 1894, 1904, dan 1905-1907. Sekali lagi Bone di Sulawesi tengah ditindas kembali oleh tentara Belanda pada tahun 1905; lihat C. Lulofs, *Onze politiek tegenover de Buitenbezittingen* (Batavia: Van Dorp, 1908), hlm. 21-70. Lihat juga J. Th. Lindblad, "De opkomst van de Buitengewesten", dalam: A.H.P. Clemens & J.Th. Lindblad (eds), *Het belang van de Buitengewesten: Economische Expansie en Koloniale Staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlandsch-Indië 1870-1942* (Amsterdam: NEHA, 1989), hlm. 1-6. Lihat juga Poelinggomang, *Proteksi dan Perdagangan*, hlm. 96-99.

kegiatan komersial sejalan dengan penciptaan jaringan pelayaran domestik serta terciptanya apa yang oleh penulis Belanda disebut sebagai 'peaceful period'.²⁶

Selama periode 1850-1890 pemerintah kolonial masih melakukan *'trial and error'* dalam membangun jaringan pelayaran reguler di Hindia Belanda. Seperti diketahui bahwa pada awal abad XIX ketika Belanda kembali mendapatkan koloni Indonesia, hubungan antar daerah dengan menggunakan kapal uap masih sangat memprihatinkan. Memang sudah mulai ada lalu-lintas pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan penting namun bersifat serampangan dan tidak terorganisasi dengan baik serta jadwal yang tidak bisa ditentukan. Padahal ada kebutuhan yang semakin mendesak untuk melakukan kontrol terhadap para pegawai kolonial di Luar Jawa yang jauh dari pengawasan. Oleh karena itu, pemerintah kolonial memandang bahwa pembangunan jaringan pelayaran domestik yang bersifat reguler akan sangat bermanfaat baik dari segi ekonomi maupun politik.

Karena kekurangan dana maka pemerintah kolonial bekerjasama dengan perusahaan pelayaran swasta. Pada tahun 1850 pemerintah kolonial memberikan subsidi kepada perusahaan Cores de Vries untuk mengembangkan rute pelayaran antara Batavia-Padang, Batavia-Surabaya-Makassar, dan Makassar-Ambon-Ternate-Menado. Pemerintah harus memberikan subsidi kepada perusahaan ini sebesar f 9,65 per mil atau dengan keseluruhan jumlah sebesar f 160.000 per tahun. Pada tahun 1852 terjadi sedikit perubahan dalam rute pelayaran tersebut yaitu Batavia-Bengkulu-Padang (sekali sebulan), Batavia-Semarang-Surabaya-Makassar-Ambon (sekali sebulan pada musim muson timur dan dua kali dalam musim muson barat dengan menyinggahi Ternate, Kema dan Menado). Pada tahun 1860 perusahaan pelayaran ini juga melayari jalur Batavia-Sambas-Pontianak dan jalur Surabaya-Banjarmasin.²⁷ Oleh karena pelayaran yang tidak memuaskan maka subsidi diberikan kepada NISN (Netherlands Indies Steam Navigation Company) yang dimiliki oleh orang Inggris yang bernama H.O. Robinson. Rute yang harus dilayari oleh NISN hampir sama dengan yang dilayari oleh Cores de Vries. Pada tahun 1870 pemerintah kolonial membuat persetujuan dengan NISN agar perusahaan ini melayari jalur Batavia-Anyer-Cilacap-Pacitan-Banyuwangi-Besuki-Probolinggo-Pasuruan.²⁸ Namun demikian,

²⁶Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *KPM: Official yearbook 1937-1938* (Batavia: De Unie, 1938), hlm. 9.

²⁷G.J. Knaap, *Changing Economy in Indonesia Vol. 9, Transport 1819-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute, 1989), hlm. 24.

²⁸Lihat "Mandelijkse lijndienst van de zuidkust van Java met plaatsen ten oosten van Surabaya in overweging.", *Oost Indie Mailrapporten 1870*, Inv. No. 291, NA, Den Haag.

karena alasan politik dan ekonomi pada tahun 1876 pemerintah juga memberikan subsidi baru kepada NISN untuk melayari pelabuhan-pelabuhan kecil di pantai timur Kalimantan, Parepare, Palu dan beberapa pelabuhan kecil di Maluku dan Nusatenggara. Rute pelayaran antara Makasar, Bantaeng, Bulukumba, Selayar dan Buton juga diadakan.²⁹

Pembukaan Terusan Suez pada tahun 1869 menimbulkan dampak sangat penting terhadap pola pelayaran domestik di Kepulauan Indonesia. Hal ini mempercepat penggantian perahu layar oleh kapal bermesin terutama di Singapore. Antara tahun 1869-1879 volume kapal uap yang berlabuh di Singapore meningkat lima kali lipat sedangkan kapal layar (perahu tidak termasuk) menurun sekitar seperempat.³⁰ Peningkatan volume ekspor dan impor di Singapore menumbuhkan permintaan akan armada *feeder*. Kesempatan ini dimanfaatkan oleh orang-orang Cina untuk membeli kapal-kapal uap kecil bekas dari Eropa untuk memenuhi permintaan pasar ini. Kapal-kapal kecil ini digunakan untuk melakukan pelayaran antara Singapore dan Luar Jawa.³¹ Hal ini berarti bahwa pola pelayaran antara Singapore dan Luar Jawa dikondisikan. Sementara itu pola pelayaran antara Jawa dengan pasar di Eropa juga berkembang ketika perusahaan-perusahaan pelayaran milik Belanda sendiri mulai melakukan pelayaran secara reguler pada tahun 1870 (Stoomvaart Maatschappij Nederland atau SMN) dan pada tahun 1873 (Rotterdamsche Lloyd).³² Hal ini telah mendorong persaingan yang lebih tajam antara Jawa dan Singapore dalam memperebutkan daerah Luar Jawa. Pada waktu itu pemerintah kolonial memberikan subsidi terutama hanya kepada rute antara Jawa dan Luar Jawa bukan rute antara luar Jawa dan Singapore. Hal ini berarti bahwa rute antar Luar Jawa didominasi oleh armada Singapore dan Inggris yang memiliki efisiensi yang baik.³³ Sebetulnya bagi Belanda pada waktu itu sangat mudah untuk menyingkirkan para pelayar Cina dan pribumi yang berlayar antara Luar Jawa dan Singapore, namun jika Belanda ingin membelokkan perdagangan luar Jawa ke Jawa adalah sangat sulit

²⁹Poelinggomang, *Pelayaran dan Perdagangan*, hlm. 129.

³⁰G. Bogaers, "Singapore and the Opening of the Suez Canal", *Journal of Malayan Branch Asiatic Society* 1955, Vol. 28, No. 1, hlm. 139. Lihat juga J.E. Cornelissen, *Stoomschepen op lange lijnen: beschouwingen naar aanleiding van het rapport der Suez-Commissie in 1859* (Utrecht: de Industrie, 1870).

³¹H.W. Dick, *Industri Pelayaran di Indonesia: Kompetisi dan Regulasi* (Jakarta: LP3ES, 1989), hlm. 12.

³²J.N.F.M. à Campo, "The accommodation of Dutch, British and German Maritime Interest in Indonesia, 1890-1910", *International Journal of Maritime History*, Juni 1992, Vol. IV, No. 1, hlm. 4-5. Lihat juga Chiang Hai Ding, "Sino-British mercantile relations in Singapore's entrepot trade 1870-1915", dalam: J. Ch'en & N. Tarling, *Studies in the social history of China and South-east Asia: Essay in memory of Victor Purcell* (Cambridge: Cambridge University Press, 1970), hlm. 248.

³³Lihat misalnya P. Scheffer, "Stoomscheepvaart in Ned. -Indie", *Koloniaal Tijdschrift*, 1916, Vol. 5, hlm. 1137-1164.

karena pada waktu itu NISN berpusat di Singapore dan merupakan bagian dari jaringan pelayaran Inggris.

Kompetisi yang sengit pada jalur antara Luar Jawa dan Singapore menyebabkan tarif angkutan pada jalur ini rendah sedangkan pada jalur Jawa sangat tinggi, sehingga jalur Singapore menjadi semakin ramai karena menjadi semakin efisien. Kondisi ini mendorong RL dan SMN untuk berpikir bahwa tanpa dukungan armada *feeder* yang baik, maka pelayaran internasional tidak akan berkembang. Apalagi kalau armada *feeder* itu masih dimiliki oleh armada asing. Kegagalan NISN dalam melayani kepentingan pemerintah kolonial Belanda menyebabkan perusahaan ini digeser oleh KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) pada tahun yang mulai beroperasi tahun 1891 yang merupakan perusahaan milik Belanda. Nasionalisme menjadi alasan untuk mengganti kedudukan NISN.³⁴ Jadi pada akhir tahun 1880-an Jawa sesungguhnya sudah memiliki potensi untuk melakukan kompetisi dengan Singapore karena Jawa sudah dihubungkan secara langsung dengan Eropa oleh RL dan SMN dalam hal pelayaran internasional sedangkan hubungan dengan luar Jawa sudah dihubungkan dengan NISN meskipun masih sangat lemah. Hal ini berarti bahwa untuk memenangkan kompetisi, pemerintah kolonial Belanda harus menciptakan jaringan pelayaran antardaerah yang kuat yang melibatkan seluruh daerah di Luar Jawa. Hal ini merupakan satu-satunya jalan untuk mengalahkan dominasi Singapore dalam pelayaran dan perdagangan domestik di Kepulauan Indonesia.

Pada awal operasinya, KPM hanya melanjutkan apa yang dilakukan oleh NISN. Setelah kegagalan pemerintah kolonial Belanda untuk membelokkan pelayaran dan perdagangan dari Singapore ke Jawa pada masa NISM, KPM mencoba suatu strategi baru. Op te Noort, dalam perjalanannya tahun 1890 ke berbagai pelabuhan penting, menyadari bahwa para pedagang di Luar Jawa merasa tidak ada untungnya untuk singgah di Jawa. Mereka berlayar ke Jawa jika yakin bahwa mereka akan memperoleh untung. Mereka akan otomatis ke Jawa jika mereka akan memperoleh untung lebih besar daripada pergi ke Singapore. Hal ini akan dimungkinkan jika Jawa dibuat sebagai pelabuhan *transshipment* bagi komoditi ekspor dan impor. Oleh karena itu, ia ingin membuat Jawa sebagai pusat pelayaran di Kepulauan

³⁴Lihat J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum: 1989), hlm. 74.

Indonesia untuk menandingi Singapore sebagai pusat jaringan pelayaran Inggris. Ia ingin meyakinkan bahwa transit di Jawa lebih efisien daripada di Singapore.³⁵

Op ten Noort juga menyadari bahwa tidak semua komoditi dari Luar Jawa diekspor ke Eropa, tetapi juga diekspor ke Asia. Adalah tidak realistis bahwa pedagang dari Pontianak atau Banjarmasin harus mampir dulu di Jawa sebelum pergi ke Singapore. Dalam hal ini para pedagang Cina dan pribumi sebagai *feeder* tidak boleh menjadi korban dari upaya apapun yang dilakukan. Dalam hubungan itu, KPM melaksanakan rencana ‘through bills of cargo’ untuk komoditi yang akan dikapalkan lewat Jawa untuk menjaga agar tarif muatan masih tetap rendah. Komoditi yang akan diekspor langsung ke Eropa bisa juga dilakukan lewat pelabuhan utama. Dalam hal ini Pelabuhan Makassar berfungsi sebagai *major port* bagi ekspor kopra dari Kepulauan Indonesia bagian timur. Oleh karena itu sejak awal KPM sudah bekerjasama dengan RL dan SMN. Hal ini berarti bahwa baik pelayaran domestik maupun pelayaran internasional di kepulauan Indonesia mulai dikontrol oleh perusahaan Belanda sendiri. KPM sepertinya mendapatkan monopoli atas pelayaran di Hindia Belanda. KPM dapat memaksimalkan pendapatannya dengan nama “*state mission*” dengan tugas: “*ons natuurlijk mandaat als alleenvervoerders in den Archipel.*”³⁶ Sebaliknya dengan menggunakan KPM pemerintah kolonial Belanda dapat menciptakan infrastruktur pelayaran yang memungkinkannya mengontrol seluruh wilayah Hindia Belanda secara politis (*Pax Neerlandica*) dan ekonomis.

Oleh karena sepak terjang KPM inilah maka pada awal abad XX Jawa benar-benar menjadi rival Singapore.³⁷ Bahkan menjelang Perang Dunia I bukan hanya Jawa saja yang dihubungkan dengan pasar internasional tetapi juga sejumlah pelabuhan penting di Luar Jawa seperti Makassar, Padang, Belawan, Pontianak, Balikpapan dll. Jadi Singapore mendapatkan tekanan ganda dari strategi Belanda. Pertama, komoditi dari Luar Jawa yang akan dikirim ke Eropa dapat di kapalkan lewat Jawa dan beberapa pelabuhan besar di Luar Jawa seperti Makassar untuk Indonesia Timur.³⁸ Pengangkutan ini bisa dilakukan oleh perusahaan pelayaran Belanda seperti RL dan SMN. Di samping itu pelayaran langsung juga bisa

³⁵M.G. de Boer & Westermann, *Een halve eeuw pakketvaart 1891-1941* (Amsterdam: de Bussy, 1941), 221.

³⁶à Campo, “The accommodation”, hlm. 6.

³⁷Wong Lin Ken, “Singapore: Its growth as an Entrepot Port, 1819-1941” *Journal of Southeast Asian Studies*, Maret 1978, Vol. IX, No. 1, hlm. 66.

³⁸R.R.F. Habiboe, “De economische ontwikkeling van de Molukken, 1900-1938”, dalam: A.H.P. Clemens & J. Th. Lindblad, *Het belang van de Buitengewesten: Economische expansie en koloniale staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlands-Indie, 1870-1942* (Amsterdam: NEHA, 1989), hlm. 262.

dilakukan ke pasar Asia seperti Bangkok, Manila, Hongkong, Shanghai, Kobe, dan Australia yang dilayani oleh JCJL (Java-China_Japan Line) dan JAL (Java-Australia Line).³⁹ Beberapa perusahaan pelayaran asing juga ikut meramaikan perdagangan internasional Hindia Belanda seperti Norddeutsche Lloyd, Deutsche-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Messagiers Maritimes, the Ocean Steamship Company, Dollar Steamship Coy., Kawasaki Roosevelt Line, dan sebagainya.⁴⁰ Hal ini jelas akan mengurangi peranan Singapore.

Kedua, bahwa KPM mengklaim memiliki hak untuk memonopoli pelayaran domestik di Hindia Belanda. KPM merasa bahwa dirinya merupakan armada *feeder* utama bagi semua pelayar internasional yang singgah di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. KPM mengembangkan rute-rute yang berpusat di empat pelabuhan utama yang merupakan pusat pelayaran internasional yaitu Batavia, Surabaya, Makassar dan Singapore. Dari pelabuhan-pelabuhan itulah pelayaran domestik di seluruh wilayah Hindia Belanda dijangkau. Dengan menggunakan Singapore sebagai salah satu pelabuhan utamanya, KPM ingin menjadikan dirinya sebagai ‘kuda Troya’ pemerintah kolonial Belanda yang akan melakukan kompetisi dengan Singapore dari dalam. Hal ini menyebabkan peranan Hindia Belanda dalam perdagangan Singapore dengan Asia Tenggara menurun dari 41% pada tahun 1870 menjadi 32% pada tahun 1915 sementara perdagangan dengan Malaysia meningkat dari 31% menjadi 47%.⁴¹

Sangat penting untuk dicatat di sini bahwa tugas utama KPM bukan hanya memotong dan mengisolasi Singapore dari perdagangan dengan Indonesia. Obsesi KPM adalah ingin mengambil alih peranan yang dimainkan oleh armada yang berbasis di Singapore ke tangannya. Perdagangan antardaerah di Indonesia harus dikontrol sendiri oleh perusahaan

³⁹Lihat I.J. Brugmans, *Van Chinavaart tot Oceaavaart: De Java - China - Japan Lijn - Koninklijke Java - China - Paketvaart Lijnen 1902-1952 (Uitgegeven bij het 50-jarig bestaan van de maatschappij 15 September 1952)*.

⁴⁰Lihat misalnya Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel, *Verslag omtrent Handel, Nijverheid en Landbouw van Nederlandsch-Indie gedurende 1925* (Weltevreden, Landsdrukkerij: 1926), hlm. 187-196. Lihat juga K.G. Tregoning, *Home port Singapore: A history of Straits Steamship Company Limited 1890-1965* (Singapore: Oxford University Press, 1967).

⁴¹Dihitung dari Wong Lin Ken, “Singapore: Its growth”, hlm. 66. Pada tahun 1870 nilai ekspor dan impor Singapore dengan Kepulauan Indonesia: \$ 12,300,000; French Indo-China: \$ 3,800,000; Malaya: \$ 9,400,000; Thailand: \$ 4,600,000; sedangkan tahun 1915 nilainya adalah sebagai berikut: Hindia Belanda: \$ 110,800,000; French Indo-China: \$ 21,400,000; Malaya: \$ 160,000,000; Thailand: \$ 51,400,000. Tentang perdagangan dengan Singapore pada akhir abad XIX lihat “Onze handel met Singapore”, *Tijdschrift voor Nederlandsch Indie*, 1890, Vol. 9, hlm. 141-145.

pelayaran Belanda sebab pelayaran ini memiliki fungsi tidak hanya ekonomi tetapi juga politik.⁴²

Dalam lima tahun pertama operasinya, KPM belum mengembangkan rute yang dilayari oleh NISN. Hal baru dalam strategi KPM adalah bahwa Singapore tidak dipandang sebagai sesuatu yang menakutkan, tetapi sebaliknya KPM ingin menjadikan Singapore sebagai salah satu basis bagi kapal-kapalnya. Singapore tidak akan ditandang ke luar tetapi sebaliknya akan dijadikan sebagai salah satu satelit Batavia. Batavia ingin mengontrol 'kuda Troja' dari dalam. Dengan menerapkan strategi ini KPM berharap perdagangan antarpulau dan internasional akan bisa dikontrol oleh armada Belanda. Kerjasama yang baik antara KPM dan pemerintah kolonial Belanda memperkuat kedudukan monopolistik perusahaan pelayaran ini. KPM dapat memaksimalkan keuntungan atas nama 'state mission' dengan masih menerima subsidi dari pemerintah. Sementara itu dengan menggunakan KPM, pemerintah kolonial dapat memperkuat infrastruktur maritim yang digunakan untuk menegakkan suatu kesatuan Hindia Belanda dalam suatu lingkungan apa yang mereka sebut sebagai '*Pax Neerlandica*' dan untuk mendorong perkembangan ekonomi kolonial.

Sebagai perusahaan Belanda, setelah tahun 1916, KPM diwajibkan untuk membuat dua per tiga kapal-kapal baru dari Netherland dan Hindia Belanda. Untuk kepentingan ekonomi dan politik, pemerintah juga mempunyai wewenang untuk mengatur jadwal pelayaran dan rute pelayaran yang harus ditempuh oleh KPM dan pada waktu perang KPK juga harus melayani pemerintah untuk kepentingan militer seperti ekspedisi ke Aceh, Lombok, Bali, Sulawesi, dan sebagainya.⁴³ Sudah tentu kerjasama yang semacam ini saling menguntungkan baik pihak pemerintah maupun KPM. Kerjasama yang solid ini juga mulai mengubah fokus jaringan pelayaran domestik di Hindia Belanda dari Singapura ke Batavia dan beberapa pelabuhan penting seperti Makassar, Surabaya, Belawan.

Kemajuan KPM dapat dilihat dari peningkatan jumlah armadanya. Antara tahun 1891 dan 1907 jumlah armada kapal KPM meningkat dari 28 menjadi 51 dan mencapai 93 pada tahun 1916 dan pada tahun 1939 meningkat menjadi 134.⁴⁴ Keberhasilan KPM juga bisa dilihat dari trayek reguler yang dilayari. Selama periode 1854 – 1859, perusahaan Cores de Vries hanya diwajibkan untuk melayari 3 trayek reguler dan antara tahun 1861 hingga 1865

⁴²J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart*, hlm. 1.

⁴³Knaap, *Transport*, hlm. 24. Lihat juga De Boer & Westermann, *Een halve eeuw*, hlm. 77-113. Lihat juga à Campo, 'Een maritiem', hlm. 123-177.

⁴⁴Knaap, *Transport*, hlm. 24.

menjadi enam trayek. Jumlah trayek reguler juga sama dengan yang dilayari oleh NISN, hanya saja perusahaan ini lebih banyak mengembangkan pelayaran non-reguler ke Singapura.⁴⁵ Jumlah trayek reguler berkembang dengan cepat pada masa KPM. Berdasarkan kontrak pertama tahun 1891, KPM melayari 13 trayek reguler yang disubsidi oleh pemerintah.⁴⁶ Pada tahun 1915, KPM menandatangani kontrak untuk melayari 30 trayek reguler dan menjadi 73 trayek pada saat sebelum diusir oleh Jepang. Sejalan dengan perkembangan ini, pemerintah kolonial memberikan wewenang kepada KPM untuk membuat kebijakan sendiri dalam rangka mendorong pertumbuhan lalu-lintas perdagangan, menciptakan pelayaran yang efisien serta menarik tarif yang wajar. Hubungan baik dijalin dengan para pedagang Cina dan Arab serta semua penumpang untuk menarik mereka menggunakan jasa KPM.⁴⁷

Perkembangan KPM juga bisa dilihat dari pengangkutan barang dan penumpang. Setelah ekspedisi Aceh, Lombok, dan Bone selama pergantian abad XX, KPM juga mengalami perkembangan pesat dalam hal angkutan barang, trayek tambahan, dan penumpang swasta.⁴⁸ Hal ini menunjukkan bahwa KPM telah berfungsi dengan baik secara politik dan ekonomi dalam mengintegrasikan koloni Indonesia. Selain itu, armada KPM menjadi semakin bervariasi mulai dari kapal-kapal yang digunakan untuk menyusuri sungai-sungai di Palembang dan Kalimantan hingga kapal-kapal barang yang besar serta kapal-kapal penumpang yang mewah.⁴⁹

⁴⁵Kok, *De scheepvaartsbescherming*, hlm. 139-143.

⁴⁶Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *Dienstregeling der KPM Aanvangende met 1 Januari 1891*. Batavia: Stoomer Albrecht, 1891.

⁴⁷ Koninklijke Paketvaart Maatschappij, *KPM: Official*, hlm. 8-19.

⁴⁸Dalam tahun 1902, peningkatan jumlah penumpang sebanyak dua kali lipat jika dibandingkan tahun 1891, sedangkan pemasukan perusahaan meningkat dari f 394,118 dalam 1891 menjadi f 1, 612,399 dalam tahun 1902. Peningkatan peran KPM yang begitu cepat dalam dunia pelayaran di Hindia Belanda juga dapat dilihat dari peningkatan jumlah rute pelayaran yang dijalankan. Pada tahun-tahun pertama operasinya, KPM mengembangkan rute tambahan sejauh 76,177 mil laut dan meningkat menjadi 352,895 mil laut pada tahun 1910 dan 412,664 mil laut pada tahun 1915. Sementara itu trayek reguler yang didasarkan atas kontrak dengan pemerintah yang berhasil dilaksanakan adalah 90,296 mil laut, 82,205mil laut, 103,797 mil laut masing-masing untuk tahun 1891, 1910 dan 1915. Sejalan dengan itu, prosentasi jumlah penumpang pemerintah menurun sebaliknya penumpang swasta meningkat. Pada tahun 1891, 50 persen jumlah penumpang adalah penumpang pemerintah (*government passengers*). Akan tetapi angka tersebut menurun menjadi 13 persen pada tahun 1915; Lihat Kok, *De scheepvaartsbescherming*, hlm. 162-163.

⁴⁹Antara tahun 1906 dan 1913, keseluruhan tonase armada kapal KPM meningkat dua kali lipat dari sekitar 63,188 menjadi 164,529 GRT (*Gross Register Ton*). 1 BRT=2.83 meter kibik; Lihat Kok, *De scheepvaartsbescherming*, 162-163. Lihat juga Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga di Indonesia, *Sejarah pelayaran*, hlm. 141.

Dari uraian di atas tampak jelas bahwa KPM telah berkembang sebagai perusahaan pelayaran yang melayani angkutan antarpulau di seluruh Nusantara. KPM menjadi salah satu alat utama pemerintah kolonial untuk mengintegrasikan kepulauan Indonesia baik secara politik maupun ekonomi. Namun demikian salah satu kelemahan jaringan yang dikembangkan oleh KPM adalah ada daerah di kunjungan kapal-kapal KPM dengan intensitas tinggi dan sebaliknya ada daerah-daerah yang dikunjunginya dengan intensitas yang rendah. Hal ini menjadi salah satu penyebab kurang seimbangya perkembangan satu daerah dengan daerah lain. Bahkan ada kecenderungan daerah yang ekonominya berkembang lebih sering dikunjungi kapal KPM daripada daerah-daerah yang kurang berkembang.

B. Multikulturalisme: Sebuah Awal dan Akhir?

1. Lahirnya Cita-cita Indonesia

Seperti diketahui bahwa apa yang disebut sebagai bangsa Indonesia sebetulnya merupakan konstruksi supra-etnik yang lahir dari kesepakatan dalam proses sejarah. persoalan etnik ini akan mencul kembali ketika bangunan negara-bangsa ini tidak mampu lagi memberikan kesejahteraan, keadilan, kebanggaan, dan penyelesaian berbagai permasalahan. Pada saat ini ketika bangunan supra-etnik itu negara-bangsa Indonesia mengalami pengeroposan, semangat nasionalisme yang mengalami pembusukan, maka sulit diharapkan bahwa persoalan-persoalan bangsa Indonesia dapat dipecahkan melalui semangat nasionalisme, karena nasionalisme Indonesia itu sendiri dalam keadaan yang bermasalah.

Jika dikaji secara historis, pada masa-masa awal pertumbuhannya, nasionalisme Indonesia sudah terbukti memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pemecahan masalahkebangsaan terutama dalam proses penguatan rasa keindonesiaan sebagai sebuah bangsa baru, dan dalam rangka mengusir penjajah. Seperti diketahui bahwa periode munculnya perhgerakan nasional bersamaan dengan puncak perkembangan masyarakat kolonial yang merupakan produk dari kolonialisme Belanda di Indonesia. Dalam masyarakat kolonial itu posisi dan peranan masyarakat Indonesia dipinggirkan oleh kaum kolonialis. Dengan berbagai cara, kaum kolonialis menguasai kehidupan masyarakat Indonesia: intimidasi, mengadu-domba, hingga invasi dan aneksasi. Bahkan kekuatan kolonial berusaha melanggengkan perampasan itu dengan menciptakan tata hukum yang mereka buat, sehingga seolah-olah kehadiran mereka memiliki dasar legalitas. Dengan cara begitu, mereka mencoba untuk menciptakan masyarakat kolonial dengan semangat *apartheid*. Basis rasial digunakan untuk menciptakan hukum-hukum kolonial. Dalam Pasal 109 Peraturan Pemerintah

(Regeering Reglement) tahun 1854 misalnya, ditetapkan adanya pembedaan golongan masyarakat: golongan Eropa dan orang-orang yang dipersamakan dengan Eropa di satu pihak, dan Pribumi di pihak lain. Pada awalnya kategori Pribumi juga mencakup orang-orang pendatang dari Asia seperti orang Cina, India, Arab, dan sebagainya. Namun kemudian mereka dipisahkan menjadi kelompok sendiri dengan sebutan golongan Timur Asing yang menduduki kelas ke dua setelah golongan Eropa. Jadi kriteria etnik dan ras dijadikan dasar dari struktur hukum masyarakat kolonial.⁵⁰ Jadi pada waktu itu masyarakat Indonesia memang sedang menghadapi ketidakadilan struktural yang sengaja diciptakan oleh penguasa kolonial yang menempatkan rakyat pribumi pada posisi yang paling hina dalam struktur masyarakat kolonial. Secara kultural, kebijakan semacam ini telah menjadikan rakyat pribumi mengidap *minderwardigheidscomplex*, semacam sindrom rendah diri yang kronis.

Pergerakan nasional yang didasari semangat nasionalisme pada waktu itu bukan merupakan satu-satunya bentuk perlawanan terhadap kolonialisme di Indonesia. Anteseden kolonial itu sendiri sudah merupakan bagian dari tradisi resistensi dalam sejarah Indonesia. Hal itu bisa dilihat dari perjuangan rakyat melawan kolonialisme baik sebelum maupun sesudah buda XX. Selama abad XIX banyak terjadi perlawanan rakyat terhadap penjajahan Belanda baik dalam skala besar seperti Perang Pattimura, Perang Diponegoro, Perang Padri, Perang Aceh, dan sebagainya, maupun dalam skala kecil untuk membebaskan belunggu penjajahan, memngapuskan perlakuan yang diskriminatif dan perampasan kemakmuran yang dilakukan oleh penguasa kolonial.⁵¹ Perlu ditekankan di sini bahwa perasaan nasionalisme Indonesia yang menjadi pendorong bagi munculnya gerakan nasional baru terjadi pada abad XX. Nasionalisme muncul sebagai bagian dari proses berlangsungnya wacana intelektual sebagai konsekuensi logis dari perkembangan pendidikan modern sejak akhir abad XIX.

Ada beberapa ciri yang menonjol dari munculnya pergerakan nasional di Indonesia. Pertama, adanya perasaan anti-kolonial dan kadang-kadang *xenophobia* yang berlebihan. Bahkan mungkin sifat inilah yang mendorong percepatan formasi rasa kebangsaan. Kedua, bahwa peran para perantau sangat besar dalam memupuk kesadaran kebangsaan. Mula-mula nasionalisme yang muncul di Hindia Belanda adalah nasionalisme perantauan ketika orang-

⁵⁰Lihat V.J.H. Houben, 'Java in the 19th Century: Consolidation of A Territorial State', dalam: Howard Dick, *The Emergence of A National Economy: An Economic History of Indonesia, 1800-2000* (Leiden: KITLV Press, 2002), hlm. 61.

⁵¹Tentang berbagai perlawanan dalam skala kecil yang berupa gerakan sosial lihat misalnya Sartono Kartodirdjo, *Protest Movements in Rural Java* (Oxford, New York, Jakarta, Kuala Lumpur: Oxford University Press, 1978).

4 orang dari Ambon, Minahasa, Sumatra, Jawa, dan sebagainya saling bertemu dan melakukan interaksi.

Ketiga, bahwa sifat kekotaan sangat menonjol dalam proses formasi bangsa. hal ini berhubungan dengan kenyataan bahwa interaksi sosial antara etnik dan kelompok sosial yang berbeda banyak terjadi di kota-kota besar yang sejak masa prakolonial sudah menjadi pusat pertemuan berbagai etnik dan kelompok sosial untuk melakukan bisnis. Dari sisi ini kota-kota itu berfungsi sebagai 'melting pot' bagi berbagai elemen sosial yang memungkinkan mereka saling mengenal, berinteraksi, dan membuat kesepakatan-kesepakatan untuk membina suatu kehidupan sebagai komunitas bangsa. Jadi tampaknya penjajahan asing dan kesadaran sebagai rakyat yang terjajah telah mendorong suatu kebangkitan nasional. Di negeri jajahan, kolonialisme telah melahirkan nasionalisme. Nasionalisme lah yang pada gilirannya berhasil mengusir kolonialisme asing. Jadi pada waktu itu nasionalisme dapat digunakan sebagai media untuk mengatasi persoalan yang sedang dihadapi oleh bangsa Indonesia dalam rangka mengusir penjajah menuju kemerdekaan. Sudah barang tentu semestinya semangat nasionalisme juga dapat digunakan untuk mengisi kemerdekaan.

2. Kolonialisme Belanda dan Segregasi Rasial

Ketika akhirnya bangkrut pada 1799, VOC telah benar-benar meletakkan dasar-dasar bagi pembentukan masyarakat kolonial di Hindia Belanda. Dalam masyarakat kolonial, segregasi sosial secara mendasar dibagi menjadi dua kelompok, yaitu penjajah dan kelompok terjajah (dijajah). Penjajah adalah Belanda sementara itu kelompok yang terjajah adalah masyarakat lokal atau sering disebut sebagai pribumi.

Sejalan dengan berlalunya waktu, dikotomi antara kelompok penjajah dan terjajah segera menyadarkan pihak penjajah bahwa hal itu akan menyebabkan masalah rasial, terutama resistensi dari kelompok terjajah. Oleh karena itu, selain kontrol yang ketat melalui birokrasi, mereka juga menyiapkan perangkat keamanan dan kekerasan untuk mencegah dan bertindak melawan segala bentuk perlawanan dari kelompok terjajah. Penjajah memberlakukan kekuasaan politik dan dominasi ekonomi. Selain itu, pemerintah kolonial juga selalu berusaha untuk membuat hegemoni budaya. Dalam hal ini pemerintah kolonial berusaha untuk menanamkan kesadaran melalui berbagai media bahwa penjajah 'ditakdirkan' untuk menjadi penguasa, sementara terjajah ditakdirkan untuk 'melayani' penjajah. Hegemoni budaya ini dipercaya mengurangi kemungkinan resistensi dari terjajah. Dengan memaksakan

hegemoni kebudayaan, diharapkan bahwa kelompok terjajah akan menganggap bahwa penjajahan adalah bagian dari takdir yang harus diterima.

Penciptaan segregasi sosial antara penjajah dan si terjajah memiliki sejarah sosial yang panjang. Orang-orang kebanyakan tidak pernah bisa berhubungan langsung dengan penjajah. Penjajah memiliki posisi yang terlalu tinggi dan tidak terjangkau oleh masyarakat umum. Oleh karena itu, pemerintah kolonial Belanda mengabadikan hierarki sosial tradisional dalam masyarakat kolonial. Hanya kelompok elit terjajah orang bisa mengakses, meski terbatas, kepada pemerintah kolonial pada tingkat praktis. Dalam hubungan ini, pemerintah kolonial benar-benar memerlukan sebuah kelompok perantara. Selain memiliki fungsi untuk memecah-belah, kelompok-kelompok perantara berfungsi sebagai penghubung antara pribumi dan Belanda. Dalam banyak kasus, eksploitasi kolonial dilakukan melalui tangan mereka, terutama masyarakat Tionghoa. Dalam hal ini, kehadiran masyarakat Tionghoa sebagai perantara sudah dirintis sejak masa pendirian VOC.⁵²

Dalam era kolonial Belanda (sejak 1800), segregasi sosial masyarakat kolonial yang didasarkan pada garis ras dan status itu diperkuat tidak hanya oleh hegemoni budaya tetapi juga oleh dasar-dasar hukum. Pada tahun 1854, pemerintah kolonial Belanda mengeluarkan peraturan yang disebut *Regeering Reglement* yang membuat segregasi sosial masyarakat kolonial menjadi tiga kelompok: *Europeanen en gelijkgesteld*, *Vreemde Oosterlingen*, dan *Inlander*. *Europeanen en gelijkgesteld* termasuk orang-orang Belanda dan orang kulit putih lain (Inggris, Amerika, Australia, dan sebagainya) dan orang-orang non-Eropa yang diberi status sebagai orang yang disamakan dengan Eropa karena pelayanan dan pengabdian kepada pemerintah kolonial. *Vreemde Oosterlingen* atau Timur Asing terutama terdiri dari orang Cina, India, Arab, dan sebagainya. Sementara itu *inlanders* merupakan kelompok masyarakat adat yang secara internal juga memiliki stratifikasi sosial yang hirarkis. Dalam kasus masyarakat Jawa, stratifikasi sosial mencakup raja dan keluarganya, priyayi sebagai birokrat kerajaan, dan orang-orang biasa.

Dalam masyarakat kolonial di Indonesia, pengelompokan penduduk memiliki implikasi tidak hanya budaya (status), tetapi juga implikasi dalam hal hak-hak politik dan ekonomi. Dalam hal ini Cina adalah kategori sosial-budaya yang sangat berbeda dan terpisah dengan pribumi. Istilah yang kemudian muncul, yaitu Cina peranakan dan Cina totok, tidak dibedakan secara hukum tapi biasanya budaya. Mereka masih menunjukkan perbedaan dalam

⁵²Vermeulen, *Tionghoa di Batavia*, hlm. 6.

hal asal daerah di daratan Cina yang menyebabkan varian dari kebudayaan Tionghoa di antara kelompok-kelompok itu. Meskipun tidak ditetapkan secara hukum bahwa Islam telah menjadi simbol identitas pribumi, namun pada kenyataannya, agama ini menjadi identitas pribumi. Mungkin ada kekhawatiran di kalangan masyarakat peranakan Tionghoa bahwa jika mereka masih menganut agama Islam maka mereka akan dikategorikan sebagai pribumi. Oleh sebab itu sangat dipahami jika pengikut Islam di kalangan kelompok-kelompok peranakan Tionghoa semakin berkurang. Mereka pindah ke kepercayaan baru sebagai Kristen, Budha, Kong Hu Tsu, dan sebagainya.

Hasil eksperimen dari pemerintah kolonial Belanda untuk memisahkan masyarakat pribumi dari keturunan Tionghoa dalam konteks masyarakat kolonial dapat dilihat pada periode awal kebangkitan nasional (awal abad ke-20), ketika SDI (Sarekat Dagang Islam) didirikan di Surakarta pada tahun 1905. Pada awalnya, organisasi ini bertujuan untuk mengumpulkan para pedagang Muslim pribumi (khususnya pedagang batik) untuk bersaing dengan pedagang besar Cina. Pada saat itu, bisnis pedagang Cina telah lebih maju dan memiliki hak dan status yang lebih tinggi daripada orang-orang pribumi. Kebijakan ini menghasilkan rasa ketidakadilan antara orang-orang pribumi. Ini menunjukkan bagaimana orang-orang China telah ditempatkan sebagai bagian dari sekutu rezim kolonial Belanda. Dalam perkembangan selanjutnya, orang Cina juga mendirikan berbagai organisasi yang menunjukkan identitas ketionghoan mereka. Selain itu, masa kolonial Belanda juga menyaksikan identitas Islam semakin tercerabut dari kehidupan peranakan Tionghoa, dan mereka mulai nyaman dengan berintegrasi dengan Cina totok yang pada gilirannya semakin dipisahkan dari masyarakat pribumi.

Sejarah kuil Sam Po Kong pada masa kolonial Belanda juga berhubungan erat dengan perubahan identitas di kalangan masyarakat Tionghoa. Setelah pemberontakan Cina dapat dipadamkan oleh VOC, daerah Simongan itu disewakan kepada Yohannes, pemilik Yahudi kaya. Sejak itu, orang Tionghoa merasa kesulitan untuk beribadah di Kuil Sam Po Kong. Tampaknya keinginan yang kuat di antara mereka untuk membeli tanah sehingga mereka beribadah Simongan berjalan lancar. Sumber-sumber lokal melaporkan bahwa Oei Tjie Sin (ayah raja gula Oei Tiong Ham) berjanji bahwa jika kesuksesan bisnis dia akan membeli kawasan Simongan dari Yohannes. Ia akhirnya berhasil dalam bisnis dan membeli daerah

Simongan pada tahun 1879. Setelah itu kuil Sam Po Kong mulai diperbaiki dan dibuka untuk umum.⁵³

Periode akhir negara kolonial juga menyaksikan perubahan dan restorasi kuil Sam Po Kong atau Gedung Beatu semakin didominasi oleh simbolisme dan identitas ketionghoan. Identitas Islam tidak lagi tumbuh dan bahkan terdistorsi. Pada tahun 1937, candi ini direnovasi dan dibangun gerbang serta Taman Suci. Demikian juga Pat-Sian-Loh (bangunan penghubung) dibuat untuk menghubungkan candi dengan makam Dampo Awang (Ong King Hong). Setelah restorasi selesai, Yayasan Sam Po didirikan pada tahun 1939 di mana semua anggota yang berasal dari komunitas Tionghoa.⁵⁴ Elemen-elemen Islam semakin lama semakin dihilangkan dari bangunan kelenteng Sam Po Kong karena komunitas Cina Peranakan telah meninggalkan agama Islam.

⁵³Yayasan Kelenteng Sam Po Kong, *Mengenal Kelenteng sam Po Kong*, hlm. 60-65

⁵⁴*Ibid.*, hlm. 65.

6

CATATAN SIMPULAN: DIASPORA, KEINDONESIAAN, DAN CITA-CITA KERAKYATAN

Uraian pada bab-bab sebelumnya memperlihatkan dengan jelas bahwa diaspora merupakan darah-daging dalam perjalanan sejarah formasi kebangsaan Indonesia. Nenek moyang bangsa Indonesia adalah bangsa penjelajah yang telah melakukan diaspora yang paling spektakuler dalam sejarah manusia sebelum zaman modern. Hal ini berarti juga menempatkan wilayah Nusantara sebagai negeri diaspora (*land of diaspora*). Sesungguhnya tidak ada yang dapat mengklaim sebagai 'penduduk asli' di Nusantara. Semua adalah pendatang. Persoalannya adalah siapa yang datang terlebih dahulu. Oleh sebab itu kesadaran untuk saling berbagai dalam kehidupan bersama sebagai komunitas bangsa merupakan sesuatu yang sangat dibutuhkan jika tidak menginginkan konflik terus terjadi silih berganti.

Pengalaman sejarah dalam kontak dan komunikasi lintas budaya di antara berbagai kelompok etnik di Indonesia mengajarkan bahwa meskipun konflik sering terjadi tetapi selalu saja terjadi akomodasi dan keseimbangan baru dalam kehidupan bersama. Dengan datangnya kekuatan eksternal yang berupa imperialisme dan kolonialisme modern akhirnya menimbulkan kedarasan supra etnik untuk membangun kehidupan bersama sebagai sebuah bangsa. Kesadaran semacam ini dalam khasanah politik modern disebut sebagai nasionalisme. Dalam hal ini, nasionalisme dan rasa keindonesiaan memiliki andil yang signifikan dalam memecahkan persoalan komunitas bangsa pada tahap awal perjalanan sejarah Indonesia modern. Jika perjuangan bangsa Indonesia pada masa penjajahan adalah mengusir penjajah untuk mencapai kemerdekaan nasional, maka perjuangan bangsa Indonesia selanjutnya setelah mencapai kemerdekaan adalah mewujudkan persatuan, kedaulatan, dan keadilan serta kemakmuran sebagaimana yang termaktub dalam Pembukaan UUD 1945, yaitu: "...negara Indonesia yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur". Jika pada masa penjajahan nasionalisme Indonesia dapat menjadi daya penggerak dan sumber inspirasi sehingga bangsa Indonesia mampu mencapai kemerdekaan dan mengusir penjajah asing, maka pertanyaannya adalah mengapa nasionalisme Indonesia menjadi 'membre' dan tidak mampu lagi mempertahankan 'kemerdekaan' dan kedaulatan dari berbagai bentuk 'penjajahan baru'. Mengapa nasionalisme Indonesia terseok-seok dalam menghadapi ancaman disintegrasi, dan terhuyung-huyung dalam mencapai cita-cita nasional yaitu mewujudkan masyarakat adil dan makmur? Mengapa nasionalisme Indonesia saat ini tidak mampu lagi menjadi kekuatan dan pendorong untuk mencapai tujuan nasional? Jika memang

hal itu terjadi, maka perlu revitalisasi terhadap nasionalisme Indonesia. Pertanyaan selanjutnya adalah dengan cara apa revitalisasi nasionalisme Indonesia itu dilakukan?

A. Kesadaran Terjajah

Ada suatu pertanyaan yang menggelitik mengapa Kebangkitan Nasional awal abad ke-20 (atau sering disebut sebagai Kebangkitan nasional I) berhasil mengantarkan proses formasi bangsa Indonesia yang berpuncak pada Proklamasi 17 Agustus 1945, sedangkan apa yang oleh beberapa rezim setelah Indonesia merdeka disebut sebagai Kebangkitan Nasional II tidak banyak mendapat sambutan untuk mencapai tujuan proklamasi yaitu masyarakat adil makmur? Salah satu jawabannya adalah bahwa organisasi-organisasi pergerakan nasional pada waktu itu betul-betul aktual sesuai dengan kondisi masyarakatnya dan mampu mengartikulasikan serta 'merealisasikan' cita-cita masyarakatnya.

Kondisi aktual masyarakat Indonesia sebagai masyarakat terjajah pada waktu itu adalah masyarakat yang terbelenggu secara politik, tereksplorasi secara ekonomi dan terhina secara kultural. Persoalan yang sangat mendasar sesungguhnya terletak pada kenyataan bahwa kebanyakan masyarakat menerima itu sebagai nasib (suratan takdir) yang sudah digariskan oleh Tuhan. Ketidaksadaran ini menjadi masalah yang mendasar dan oleh karena itu persoalan ini menjadi tugas utama bagi organisasi-organisasi pergerakan nasional untuk membangkitkan kesadaran kebanyakan rakyat. Hal ini telah dengan sangat baik diformulasikan oleh Sukarno dengan memompakan kesadaran bahwa pada masa dahulu bangsa Indonesia pernah jaya, sekarang sebagai bangsa terjajah yang hina, dan masa depan yang gemilang akan dapat dicapai dengan cara harus berjuang melawan kolonialisme. Perlawanan harus dibangkitkan antara pihak 'sini' (Indonesia) dan pihak 'sana' (Belanda).¹

Dengan demikian kecerdikan untuk merumuskan persoalan-persoalan aktual dan ketajaman mengartikulasikan keinginan rakyat dan kemampuan serta keberanian untuk merealisasikan cita-cita itu merupakan kunci keberhasilan pergerakan nasional. Demikian juga yang tidak kalah penting adalah membangkitkan kesadaran masyarakat bahwa mereka dalam keadaan hina sebagai masyarakat terjajah. Hanya kesadaran sebagai masyarakat terjajah yang akan memberikan semangat untuk merdeka. Di samping itu, salah satu sikap dasar yang dimiliki oleh tokoh-tokoh dan organisasi-organisasi pergerakan nasional pada waktu itu adalah sikap mandiri dalam memperjuangkan dan merealisasikan cita-cita. Artinya,

¹Lihat Bob Hering, *Soekarno: Founding Father of Indonesia 1901-1945* (Leiden: KITLV Press, 2000), hlm. 145.

sejak periode awal mereka sudah menyadari bahwa kemerdekaan sebagai bangsa merupakan sesuatu yang tidak akan datang dari 'sana' tetapi harus direbut oleh 'sini'.

Bagaimana dengan Kebangkitan Nasional II sekarang ini dan di masa yang akan datang? Cukupkah beralasan jika dikatakan bahwa Kebangkitan Nasional II sekarang ini tidak ada gayung bersambut karena persoalan struktural yang dihadapi oleh bangsa Indonesia berbeda? Yaitu sebagai rakyat terjajah pada pada masa Kebangkitan Nasional I dan rakyat merdeka pada Kebangkitan nasional II sekarang ini? Apakah sekarang ini masih diperlukan sebuah kebangkitan nasional? Untuk apa kebangkitan nasional itu? Bukankah sekarang ini bangsa Indonesia sudah merdeka?

Kebangkitan Nasional II, atau apapun namanya, tidak akan dapat mencapai hasil yang melampaui tahapan masyarakat merdeka dalam arti sesungguhnya. Masyarakat adil dan makmur yang dicita-citakan tidak akan tercapai tanpa melalui kemerdekaan. Kemerdekaan itu sendiri sebagaimana yang diamanatkan oleh Pembukaan UUD 1945 hanya sebagai pintu gerbang, jembatan emas untuk mengawali sebuah perjuangan mencapai masyarakat adil dan makmur.

Melihat kegagalan demi kegagalan yang dialami oleh bangsa Indonesia selama ini, sikap ragu-ragu perlu diajukan: sudahkan rakyat Indonesia betul-betul merdeka? Sebagai 'sebuah bangsa', memang Indonesia telah memproklamasikan kemerdekaannya pada tahun 1945, tetapi pertanyaannya adalah apakah sudah betul-betul merdeka? Apakah Indonesia sebagai bangsa ini masih dijajah dengan cara yang lain, misalnya penjajahan ekonomi (dengan dampak: hutang yang menggunung dan penyedotan kekayaan yang tidak terelakkan), penjajahan politik dengan kurangnya independensi pemerintah dalam memutuskan kebijakan politik yang berskala luas. Bahkan sepertinya rakyat juga belum mengenyam kemerdekaan yang sesungguhnya karena hampir selalu berhadapan dengan penguasa yang tidak mampu memberikan kemerdekaan rakyat dalam arti yang luas. Apa yang paling celaka adalah: masih terjajah tetapi sudah merasa merdeka atau menerima penjajahan itu sebagai sebuah nasib. Jika hal itu terjadi maka semangat untuk untuk berjuang merebut kemerdekaan tidak akan bangkit, sebab sudah merasa merdeka, makmur, adil, kaya, dan sebagainya. Dengan demikian, kunci untuk membangkitkan rakyat guna menggerakkan semangat kebangkitan nasional adalah dengan melakukan penyadaran bahwa bangsa ini masih dalam kondisi terjajah sehingga harus berjuang untuk memerdekakan diri dari kemiskinan, kebodohan, eksploitasi, ketidakadilan, dan sebagainya. Selain itu perlu ada penyadaran bahwa bangsa ini berada dalam bahaya besar baik dari segi ekonomi, politik, ideologi, maupun kebudayaan.

Jika tidak segera diambil cara-cara yang mendasar maka tidak mustahil jika kebangkitan nasional yang kita harapkan justru akan membuahkan 'kebangkrutan nasional'. Penyadaran itu dapat dilakukan oleh siapa saja (sekolah, partai politik, lembaga pemerintah, dan sebagainya) dan melalui media apa saja. Dalam hal ini peran pembelajaran sejarah di sekolah menjadi sangat penting yang dapat difungsikan sebagai 'pembebas' cara berpikir generasi muda dalam menyikapi persoalan bangsa pada masa kini dan masa yang akan datang.

B. Kemandirian

Salah satu kunci sukses dari Kebangkitan Nasional I adalah kemandirian organisasi-organisasi pergerakan nasional dan para tokohnya sehingga mereka mampu mengembangkan pemikiran dan aksi yang sesuai dengan cita-cita mereka masing-masing dalam rangka memperbaiki kehidupan masyarakatnya. Keadaan telah memaksa sebagian besar mereka untuk *survive* dan berkembang secara mandiri. Hampir tidak mungkin bagi mereka untuk 'minta bantuan' kepada pemerintah kolonial Belanda yang akan didobraknya. Dengan berbagai cara organisasi-organisasi pergerakan nasional itu menghimpun segala macam sumberdaya yang ada untuk melakukan aksi-aksinya. Memang dia antara mereka ada yang bekerjasama dengan pemerintah kolonial, namun hal itu seringkali merupakan suatu strategi agar tidak terjadi konfrontasi dengan pemerintah kolonial. Tujuan mereka tetap berorientasi kepada kepentingan berbagai elemen masyarakat pribumi. Dengan demikian berbagai organisasi pergerakan nasional pada waktu itu relatif mandiri dan tidak bergantung atau relatif bebas dari intervensi pemerintah kolonial yang akan dilawannya.

Sudah barang tentu pada saat ini pemerintah Republik Indonesia (RI) bukan merupakan musuh yang harus dilikuidasi. Dalam hal ini harus dibangun sinergi antara kepentingan dan tenaga rakyat dengan pemerintah. Kemandirian harus dibangun baik pada level individual, organisasi kemasyarakatan dan pemerintah sehingga tidak banyak bergantung kepada hutang luar negeri. Pengalaman telah memberikan pelajaran bahwa berawal dari hutang inilah kemerdekaan ekonomi, politik, dan kebudayaan akan terampas. Sudah menjadi rahasia umum bahwa kekuatan neoliberalisme akan melanggengkan penajahan mereka melalui belitan hutang dan pelanggengan ketergantungan kekuatan kapitalisme. Dengan demikian kemandirian yang harus dibangun dalam kerangka Kebangkitan nasional I ini adalah melepaskan diri dari jeratan hutang dan ketergantungan kepada pihak asing. Apa yang harus segera dilakukan adalah melaksanakan 'revolusi kemandirian'.

Tentu saja hal itu tidak dilakukan dengan cara 'ngemplang' tetapi dengan cara pengembangan ekonomi yang berbasis pada produksi dengan selalu mengedepankan invensi dan inovasi. Lembaga-lembaga pendidikan, lembaga swadaya masyarakat, dan pemerintah harus dipersiapkan untuk usaha ini. Kebiasaan meninabobokkan rakyat dengan barang impor harus dihentikan.

C. Reorientasi dari Ethno-nation ke Nation-State

Pada bagian terdahulu telah dijelaskan bahwa pada awal abad XX telah terjadi evolusi semangat ethno-nation ke nation-state sehingga berpuncak pada kesepakatan untuk menjadi satu bangsa dengan Sumpah Pemuda 1928 dan terealisasi pada tahun 1945. Faktor pengikat rasa kebangsaan pada waktu itu antara lain tujuan yang sama yaitu ingin merdeka secara politik, makmur secara ekonomi bermartabat secara kultural sebagaimana yang sering diungkapkan oleh Bung Karno. Selain itu perasaan senasib sebagai bangsa yang sedang dijajah Belanda dalam lingkungan Hindia Belanda juga merupakan salah satu pendorong berkembangnya perasaan sebagai sebuah nasion. Dalam hal ini semua elemen dalam masyarakat mengharapkan organisasi dan tokoh pergerakan nasional untuk mewujudkan tujuan dan harapan mereka sebagai komunitas bangsa. Tujuan-tujuan dan harapan-harapan itulah yang merajut berbagai kelompok etnik menjadi satu bangsa, yaitu bangsa Indonesia.

Apa yang menjadi persoalan sekarang adalah bahwa terdapat arus balik perkembangan nasionalisme. Melihat gejala-gejala yang selama satu dekade terakhir ini jelas terlihat adanya proses evolusi dari nation-state menuju ke ethno-nation. Negara kebangsaan ini mulai terancam untuk terfragmentasi ke dalam negara etnik. Proses ini telah terjadi di banyak tempat seperti bekas wilayah Uni Soviet, Yugoslavia, dan sebagainya.

Oleh karena faktor protagonis kebangsaan Indonesia terutama bersumber dari tujuan, cita-cita, dan nasib (sejarah) yang sama, maka jika saat ini terjadi proses yang sebaliknya berarti perlu dilihat kembali efektivitas faktor-faktor protagonis itu. Pertanyaan dapat diajukan mengapa tujuan, cita-cita dan persamaan nasib tidak lagi mampu mengikat keindonesiaan? Apakah hal itu disebabkan oleh cara berpikir masyarakat Indonesia yang berubah ataukah tujuan, cita-cita dan perasaan senasib yang berubah? Dalam hal perasaan senasib misalnya, banyak orang merasa bahwa sekarang ini nasib orang-orang/ pejabat di Jakarta berbeda dengan nasib orang-orang di Aceh,

Maluku, ataupun Papua. Banyak orang melihat Jakarta lebih memiliki nasib yang baik daripada di daerah-daerah di Luar Jawa. Dengan demikian tentu hal ini dapat dipandang sebagai pengkhianatan terhadap tujuan dan cita-cita masyarakat yang adil, makmur dan merata. Dengan demikian adalah tugas pemerintah untuk membangun integrasi ekonomi agar kesenjangan baik secara vertikal (kaya-miskin) maupun horisontal (daerah makmur-daerah miskin) dapat dieliminasi. Upaya ini selanjutnya ditopang oleh integrasi politik dan budaya melalui pendidikan sejarah dan kewarganegaraan guna memberi pencerahan mengenai akar-akar historis dan kultural sebagai sebuah bangsa serta pengembangan komunikasi lintas budaya yang fair dan pengedepanan sikap toleransi. Dengan cara begitu krisis kebanggaan sebagai bangsa Indonesia dapat dibangun kembali.

D. Membuat Persamaan Nasib

Apa yang selama ini menjadi persoalan adalah bahwa fenomena resistensi daerah dan gerakan separatisme di berbagai daerah seringkali hanya dilihat dari perspektif 'pusat' yang dalam hal ini adalah pemerintah RI di Jakarta. Setiap bentuk resistensi dan separatisme dipandang sebagai manifestasi sikap tidak loyal dan pengingkaran terhadap 'konsensus luhur' dari para *founding fathers* yang telah merintis berdirinya negara RI. Logika kekuasaan pemerintah pusat seringkali didasari atas premis bahwa pemadaman terhadap setiap resistensi dan separatisme daerah merupakan sebuah misi untuk menegakkan 'konsensus luhur' menegakkan negara RI. Jadi setiap tindakan represif pemerintah pusat mendapatkan justifikasi dari premis berpikir seperti itu. Dalam melakukan represi, hampir tidak pernah terdengar bahwa pemerintah pusat melakukan mawas diri untuk menjawab pertanyaan mengapa resistensi dan gerakan separatisme itu terjadi.

Adalah sangat menarik untuk melihat pertentangan perspektif lokal dan nasional ataupun antara daerah dan pusat dalam kaitannya dengan persoalan bagaimana negara RI itu dipertahankan. Pemerintah pusat tampaknya selalu menganggap bahwa proses-proses konsensus yang bermuara pada proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945 merupakan sebuah konsensus final yang merupakan harga mati yang harus dipertahankan. Kesepakatan itu diyakini antara lain karena didorong oleh perasaan memiliki nasib yang sama sebagai masyarakat yang terjajah yang menginginkan sebuah negara yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur sebagaimana yang tertuang dalam konstitusi 1945. Dibayangkan pada waktu itu bahwa negara yang akan dibangun itu adalah negara yang mampu dan mau

50 melindungi segenap bangsa, seluruh tumpah darah, menciptakan kesejahteraan dan kemakmuran umum, serta mencerdaskan kehidupan bangsa. Itu sudah menjadi semacam kontrak sosial.² Seringkali tindakan represif pemerintah hanya didasarkan atas sebagian saja dari semangat itu, yaitu mempertahankan sampai titik darah penghabisan terhadap konsensus tahun 1945 itu, tanpa mau melihat apakah fungsi negara yang dicita-citakan itu sudah berjalan sesuai dengan konsensus dan harapan itu. Padahal dari perspektif daerah-daerah justru fungsi dan manfaat negara RI itu sendiri yang lebih penting, bukan kesepakatannya. Barangkali sering timbul pertanyaan apa untungnya ikut Indonesia jika harus dieksploitasi dan melarat. Bukankah tidak lebih baik untuk berdiri sendiri atau ikut bergabung negara lain yang lebih makmur dan adil? Jadi sudah waktunya bagi pemerintah pusat melakukan pendekatan kesejahteraan dan kemakmuran serta keadilan daripada pendekatan represif baik secara politik maupun militer.

126 Tampak ada perubahan-perubahan yang terjadi di dalam masyarakat yang tidak semua tertangkap oleh para elite pemerintahan bahwa rasa 'keindonesiaan' dan nasionalisme tidak dapat lagi semata-mata dibangkitkan melalui romantisme sejarah, misalnya: dengan menyatakan bahwa 'kita merupakan sebuah bangsa yang memiliki nasib yang sama sebagai bangsa terjajah' sebagaimana yang dulu sering didengung-dengungkan oleh tokoh-tokoh nasionalis seperti Sukarno.³ Memang fenomena penjajahan itu pada umumnya dialami bersama oleh elemen bangsa Indonesia, meskipun tentu saja tidak semua kelompok sosial di kepulauan Indonesia pada waktu itu merasa dijajah. Apa yang lebih penting lagi adalah bahwa perasaan senasib sebagai bangsa yang pernah dijajah itu bisa bersifat kontekstual. Barangkali dulu pada zamannya terutama pada generasi sebelum perang, perasaan keindonesiaan dapat ditumbuhkan hanya dengan romantisme sejarah semacam itu, namun pada saat ini ketika zaman telah berubah, generasi telah berganti maka romantisme sejarah itu tidak dapat lagi sepenuhnya digunakan untuk melanggengkan rasa keindonesiaan. Banyak aspek praksis yang justru menjadi pertimbangan penting, yaitu bagaimana negara RI yang pernah diperlakukan sebagai hasil konsensus luhur yang dibela bersama itu mampu memberikan kemakmuran, kesejahteraan, keadilan, dan kebanggaan kepada setiap warga negaranya. Keinginan itu merupakan hal yang sangat wajar. Sebagai bangsa yang pernah

32
²Lihat misalnya William Chang, 'Kontrak Sosial telah Berlalu?', dalam: http://www.unisosdem.org/ekopol_detail.php?aid=8852&coid=3&caid=31 (Dikunjungi 15 Oktober 2015).

³Menurut Anderson bahwa Presiden Sukarno secara sungguh-sungguh selalu menyatakan bahwa 350 tahun kolonialisme telah melahirkan Indonesia. Anderson, *Imagined community*, hlm. 224.

merasakan pahit dan getir penjajahan yang cukup lama mereka membayangkan bahwa negara Indonesia yang menggantikan negara kolonial itu mampu memberikan kemakmuran secara ekonomi, kemerdekaan secara politik, dan *dignity* serta kebanggaan secara kultural sebagaimana yang pernah dengung-dengungkan oleh Bung Karno dengan Triloginya.

E. Pendekatan Sosial-Budaya

Problematika aktual lain yang selama dekade terakhir ini semakin menggejala adalah berkembangnya sentimen kedaerahan, isu tentang putra daerah, etnisitas, konflik agama, yang semuanya itu tampaknya juga merupakan antesenden bagi proses formasi keindonesiaan. Selama periode reformasi ini mungkin tidak terhitung jumlah kasus konflik mulai dari konflik antar kelompok sosial dan etnik serta agama hingga gejala pembersihan etnik. Sudah barang tentu secara deduktif orang bisa berdalih bahwa fenomena sosial seperti itu sulit terjadi jika keadilan, kesejahteraan, dan kemakmuran dapat dirasakan oleh masyarakat dan rasa keindonesiaan dimiliki oleh segenap elemen masyarakat Indonesia.

Dengan demikian dapat digawisbawahi beberapa persoalan aktual yang krusial yang dihadapi oleh masyarakat Indonesia, antara lain bahwa berdirinya negara RI pada tahun 1945 sebagai suatu kesatuan politik yang formal belum sepenuhnya diikuti oleh proses formasi menjadi komunitas dan bangsa Indonesia sehingga rasa keindonesiaan-pun masih menjadi persoalan. Berbagai kejadian yang berupa konflik antaretnik, resistensi dan gerakan separatisme menunjukkan bahwa rasa keindonesiaan (andai sudah ada) pada situasi tertentu dan/atau untuk kepentingan tertentu masih dikorbankan demi kepentingan etnik, lokalitas, primordialisme, dan berbagai jenis kepentingan yang lain. Selain itu dalam sepanjang sejarah Indonesia, pendekatan yang dilakukan oleh pemerintah pusat untuk mengatasi persoalan disintegrasi sosial-budaya dan nasional lebih menekankan pada pendekatan keamanan dan politik. Pendekatan keamanan dan represi justru akan menyebabkan disintegrasi bangsa secara politik dan 'disindonesianisasi' secara sosial budaya. Dalam hal ini sudah waktunya bagi pemerintah sekarang untuk lebih menekankan pendekatan kesejahteraan dan keadilan dalam menyelesaikan konflik dan ancaman disintegrasi dan gejala 'disindonesianisasi'.

Demikian juga penekanan secara politik dan militer serta indoktrinasi dalam menginternalisasikan perasaan keindonesiaan perlu diganti dengan pendekatan sosial budaya. Dalam hal ini semestinya pembelajaran sejarah di sekolah dan di berbagai lembaga pendidikan formal lainnya sangat penting. Persoalannya adalah materi pembelajaran sejarah yang seperti apa yang secara efektif mampu menumbuhkembangkan perasaan keindonesiaan,

karena selama ini siswa-siswa di sekolah sudah mendapatkan pelajaran sejarah. Secara garis besar materi pembelajaran sejarah untuk mengembangkan rasa keindonesiaan adalah materi yang menggambarkan ‘process to be Indonesia’, sebuah proses yang panjang yang merupakan suatu *inevitably historical process* yang ‘mengharuskan’ berbagai kelompok sosial dan etnik menjadi bangsa Indonesia, bukan bangsa lain.

Dengan demikian ‘*process to be Indonesia*’ bukanlah baru dimulai sejak zaman pergerakan nasional, apalagi dimulai sejak proklamasi 17 Agustus 1945. Narasi dan eksplanasi tentang ‘*process to be Indonesia*’ perlu dimulai sejak zaman kuno hingga periode kekinian. Dekolonisasi 17 Agustus 1945 hanyalah merupakan salah satu tonggak terpenting saja dalam ‘process to be Indonesia’ itu, yaitu berdirinya negara RI. Peristiwa itu hanyalah merupakan satu titik saja dari sebuah *evolutionary process* dari sebuah proses yang namanya ‘a process to be Indonesian’ (sebagai komunitas dan bangsa). Tidak dapat dipungkiri memang kolonialisme sangat mewarnai ‘*process to be Indonesia*’ itu terutama ketika para kolonialis Barat mengapling-ngapling batas-batas fisik dan politik siapa yang akan menjadi kawula Hindia Belanda (lalu menjadi warga negara Indonesia), siapa yang menjadi kawula British Malaysia (lalu menjadi warga negara Malaysia), dan sebagainya.⁴ Namun sekali lagi peristiwa proklamasi kemerdekaan itu hanyalah merupakan sebagian kecil saja dari *long-term evolutionary process of being Indonesia*.

Oleh karena proses formasi keindonesiaan itu tidak hanya dimulai sejak tahun 1945 dan bahkan bukan sejak abad XX, namun sudah dimulai sebelum itu maka pembangkitan semangat keindonesiaan melalui sejarah juga perlu ditampilkan melalui deskripsi dan eksplanasi sejarah yang panjang juga.

⁴Menurut Ricklefs, Pemerintah kolonial Belanda tidak menciptakan Indonesia, mereka hanya menentukan batas-batas wilayah saja, lihat M.C. Ricklefs, *A History of Modern Indonesia since ca. 1300* (London: Macmillan, 1981), hlm. 138. David Henley mengatakan bahwa dengan menetapkan batas-batas wilayah, pemerintah Hindia Belanda telah menentukan siapa yang menjadi bangsa Indonesia dan siapa yang bukan, lihat David. Henley, *Nationalism and Regionalism in A Colonial Context: Minahasa in the Dutch East Indies* (Leiden: KITLV Press, 1996), hlm. 5.

DAFTAR PUSTAKA

- 49
À Campo, J.N.F.M. 1992. 'The accommodation of Dutch, British and German maritime interest in Indonesia, 1890-1910', *International Journal of Maritime History* 4 (1).
- 30
_____. 1992. *De Koninklijke Paketvaart Maatschappij: Stoomvaart and staatsvorming in de Indische archipel 1888-1914*. Hilversum: Verloren.
- _____. 1993. "Perahu shipping in Indonesia 1870-1914", *Review of Indonesian and Malaysian Affairs*, Vol. 27.
- Abushouk, Ahmed Ibrahim dan Hassan Ahmed Ibrahim (eds). 2009. *The Hadhrami Diaspora in Southeast Asia: Identity Maintenance or Assimilation?* (Leiden-Boston: Brill).
- Ahmad. 1935. *Berkeliling Hindia: Mengarong Laoetan Hindia Melajari Selat Soenda* (Batavia Centrum: Balai Poestaka).
- 15
Alfian, T. Ibrahim, dkk.. 1987. *Dari Babad dan Hikayat samapi Sejarah Kritis: Kumpulan Karangan Dipersembahkan kepada Prof. Dr. Sartono Kartodirdjo* (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press).
- 23
Allied Geographical Section. 1945. Southwest Pacific Area, *Terrain Handbook* 63: *Bandjermasin (SE Borneo), 30 March*.
- 43
Altes, Korthal. 1991. *Changing Economy in Indonesia, Vol. 12a; General trade statistics 1822-1940* (Amsterdam: Royal Tropical Institute).
- 83
Leonard Y. Andaya, 1935. *The Kingdom of Johor, 1641-1728* (Kuala Lumpur: O.U.P., 1975),
- 150
Andaya, Barbara Watson & Leonard Y. Andaya. 1982. *History of Malaysia*. London: MacMillan Press.
- Andaya, Leonard Y. 1995. 'The Bugis-Makassar Diasporas', *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*; vol. 68 (1995), afl. 1.
- 27
Anderson, Benedict R. O'G. 1983. *Imagined community: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism* (London: Verso)
- Anstey, V. 1929. *The trade of the Indian Ocean*. London-New York-Toronto: Longman Green.
- 96
Arakaki, Robert K. 2002. 'Theorizing on the Okinawan Diaspora', in: Ronald Y. Nakasone (ed.), *Okinawan Diaspora* (Honolulu: University of Hawai'i Press).
- 25
Ark, Bart van. 1988. 'The volume and price of Indonesian exports, 1823 to 1940: The long-term trend and its measurement', *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Vol. 24, No. 3, Desember.

- Attamimi, Ekram H. 2002. 'Lautan Indonesia masih jadi sarang bajak laut', *Tempo Interaktif*, 8 Agustus.
- Beckman, R.C., C. Grundy-Warr, V.L. Forbes. 1994. 'Acts of Piracy in the Malacca and Singapore Straits', *Maritime Briefing* 1 (4) 13.
- Benda, H.J. , *The Crescent and the Rising sun: Indonesian Islam under the Japanese Occupation 1942-1945* (Providence: Foris, 1983).
- Bentley, J.H. 1993. *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times*. New York, Oxford: Oxford University Press.
- Blagden, C.O. 1913. 'The Kota Kapur (Western Bangka) Inscription', *JMBRAS* (64).
- Blink, H. 1907. *Nederlandsch-Oost en West Indie: Geographisch, Ethnographisch, en Economisch Beschreven*, Deel I. Leiden: E.J. Brill.
- _____. 1922. 'De Pacific in haar economisch-geographische opkomst en tegenwoordige beteekenis', *Tijdschrijt voor Economische Geography*, (13) (Oktober), hlm. 325-330.
- Bloom, P.A.F. 1912. *Onze nationale scheepvaart op en in Oost-Indië*.
- Blusse, Leonard. 1979. "Chinese Trade to Batavia during the Days of the VOC", *Archipel* 18.
- Boomgaard, P. 1991. "The Non-agricultural Side of an Agricultural Economy Java, 1500-1900", dalam P. Alexander, P. Boomgaard & B. White (eds), *In the Shadow of Agriculture: Non-farm Activities in the Javanese Economy, Past and Present*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- Botting, D. 1978. *The pirates*. Amsterdam: Time Life Books.
- Braddell, R. 1936. 'An Introduction to the Study of Ancient Times in the Malay Peninsula and the Straits of Malacca', *JMBRAS* 14, 1-71.
- Braudel, Fernand. 1976. *The Mediterranean and Mediterranean World in the Age of Philip II*, [terjemahan S. Reynold], Vol. I. New York: Harper Colophon Book.
- Broeze, F. 1979. "The Merchant Fleet of Java 1820-1850: A Preliminary Survey", *Archipel* 18.
- _____. 1987. 'From imperialism to Independence: The Decline and Re-emergence of Asian Shipping', *The Great Circle: Journal of the Australian Association for Maritime History* 9 (2).
- Broeze, Frank & Peter Reeves (eds). 1989. *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from 16th-20th Century*. Kinshington: New South Wales University.
- Brown, Michael E. 1993. *Ethnic Conflict and International Security* (Princeton: Princeton University Press).

- ⁷² Buduroh, Mamlahatun, 2006. *'Naskah Damar Jati Edisi Teks, Terjemahan Disertai Tinjauan Isi dan Aksara'* (Thesis pada Program Pascasarjana Departemen Susastra Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia).
- ¹³ Burger, D.H. 1970. *Sejarah Ekonomis Sosiologis Indonesia I*. Jakarta: Prajnaparamita.
- ³⁵ Centraal Kantoor voor de Statistiek, 1881. *Statistiek van den handel, de scheepvaart en de in -en uitvoerrechten in Nederlandsch-Indië over het jaar 1879*. Batavia: Landsdrukkerij.
- ¹³ Chauduri, K.N. 1989. *Trade and Civilization in Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Christie, J.W. 1999. 'Asian Sea Trade between the Tenth and Thirteenth Centuries and Its Impact on the States of Java and Bali', dalam: H.P. Ray (ed.), *Archeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Perion*. Delhi: Pragati.
- ¹³ Cribb, Robert. 200. *Historical Atlas of Indonesia* (Honolulu: Univrsity of Hawaii Press).
- Coedes, G. 1968. *The Indianised States of Southeast Asia*. Kuala Lumpur: University of Malaya Press.
- Collins, G.E.P. ¹⁴¹ *Makassar Sailing*. London: Jonathan Cape.
- Corre, B. 1987. *Borneo, Java, Bali: An Account of the Sailing Craft of these Islands*. Paris: Sudestasie.
- ⁴² Cortesao, A. (ed.). 1944. *The suma oriental of Tome Pires: An Account of the East*. London: Hakluyt Society.
- ⁶⁰ Cummings, W., 'The Melaka Malay Diaspora in Makassar, c. 1500-1669', *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, vol. 71 (1998), issue 1
- ⁸⁵ Curtin, P.D. 2002. *Cross-Cultural Trade in World History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Das Gupta, A. & M.N. Pearson (eds). 1987. *India and the Indian Ocean, 1500-1800*. Calcuta: Oxford University Press.
- ¹⁶ De Boer, M.G. dan J.C. Westermann. 1941. *Een halve eeuw pakketvaart 1891-1941*. Amsterdam: De Bussy.
- ¹⁹⁶ De Graff S. & D.G. Stibbe. 1918. *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië Jilid II, Cet. II*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, Leiden: N.V. E.J. Brill.
- ⁴² De Graaf, H.J., dkk. 2004. *Cina Muslim di Jawa Abad XV dan XVI: Antara Historisitas dan Mitos* (Yogyakarta: Tiara Wacana).

- De Jong, K.J. 1919. De Opkomst van het Nederladsch Gezag in Oost-Indie, jilid IX. Amsterdam: Zalt Bommel.
- Departement van Binnenlandsch-Bestuur. 1921. *Handleiding ten Dienste van de Inlandsche Bestuurambtenaren op Java en Madoera, No. 32M: Scheepvaart-aangelegenheden*. Weltevreden: Drukkerij Volkslectuur.
- Dick, Howard W. 1975. "Perahu shipping in Eastern Indonesia Part I", *Bulletein of Indonesian Economic Studies*, Vol. XI, No. 2, 75.
- _____. 1980. "Perdagangan Antarpulau, Pengintegrasian Ekonomi, dan Timbulnya Suatu Perekonomian Nasional", dalam Anne Booth, W.J.O'Malley, *Sejarah Ekonomi Indonesia*. Jakarta: LP3ES.
- _____. 1987. *The Indonesian Interisland Shipping Industry: An Analysis of Competition and Regulation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.
- _____. 1990. 'Interislands Trade, Economic Integration and the Emergence of the National Economy', dalam: Anne Booth, Anna Widemann, W.J.O'Malley, *Indonesian Economic History in the Dutch Colonial Era*. New Haven: Yale University.
- _____. 1990. *Industri Pelayaran di Indonesia: Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: LP3ES.
- _____. 1996. 'The Emergence of a National Economy, 1808-1990s', dalam: J.Th. Lindblad (ed), *Historical Foundations of A National Economy in Indonesia, 1890-1990s*. North-Holland, Amsterdam, Oxford, New York, Tokyo: Koninklijke Nedrlandse Akademie van Wetenschappen Verhandelingen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, deel 167.
- Division of Commerce of the Department of Agriculture, Industry and Commerce Buitenzorg (Java), *Report on commerce in Netherland India for the year 1930* (Batavia: Government Printing Service).
- Djojohadikusumo, Sumitro. 1953. *Persoalan Ekonomi di Indonesia*. Jakarta: Indira.
- Drake, Christine, 'The spatial pattern of national integration in Indonesia', *Transaction Institute of British Geographers* [New Series] 6 (1981), hlm. 471-472.
- Drake, Christine. 1989. *The National Integration in Indonesia: Patterns and Policies*. Honolulu: University of Hawaai Press.
- Elson, R.E. *The Idea of Indonesia: Sejarah Pemikiran dan Gagasan* (terjemahan Zia Ansor) (Jakarta: Serambi, 2009).
- Evers, Hans-Dieter. 1988. 'Traditional trading networks of Southeast Asia', *Archipel* 35.

- 102 Fabre, Genevieve & Klaus Benesch (eds). 2006. *African Diasporas in the New and Old World: Consciousness and Imagination* (Amsterdam-New York: Rodopi).
- 131 Fitzgerald, Charles Patrick 1965. *The Third China : the Chinese Communities in South-East Asia* (Whitcombe and Tombs, 1965).
- 57 Findlay, Alexander George. 1889. *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*. Londod: Richard Holmes Laurie.
- 127 Forbes, V.L. 1995. *The maritime boundaries of the Indian Ocean region*. Singapore: National University of Singapore.
- 126 Gilroy, P. 1993. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness* (Cambridge Massachusetts: Harvard University Press).
- 177 Graaf, H.J. de. *Geschiedenis van Indonesie*. Bandung/ 's Gravenhage: W. van Hoevel.
- 125 Groeneveldt, W.P. 1960. *Historical Notes on Indonesia & Malaya Compiled from Chinese Sources*. Jakarta: Bhratara.
- 106 Gunder-Frank, Andre. 1998. *Reorient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley-Los Angeles-London: University of California Press).
- Hadisoewarno, Soelarto. 1998. "Pelayaran Rakyat dalam Era Globalisasi", *Republika*, 30 Maret.
- 14 Hall, D.G.E. 1988. *Sejarah Asia Tenggara*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Hall, K.R. 1985. *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia* (Honolulu, Hawaii: University of Hawaii Press, 1985).
- 139 Hayes, Carlton J.H. 1955. *The Historical Evolution of Modern Nationalism* (New York: Macmillan).
- 24 Hengst (ed.), S. 1997. *Ship, port and offshore technology 2: Maritime Indonesia moving into the next century*. Delf: Delf University Press.
- Henley, David, 1996. *Nationalism and regionalism in a colonial context: Minahasa in the Dutch East Indies* (Leiden: KITLV Press).
- 155 Horridge, Adrian. 1981. *The Perahu: Tradisional Sailing Boats of Indonesia*. Kuala Lumpur, Oxford, New York, Melbourne: Oxford University Press.
- 13 Houben, V.J.H. H.M.J. Maier and W. van der Molen. 1992. *Looking in Odd Mirrors: The Java Sea*. Leiden: Vakgroep Talen en Culturen van Zuidoost-Asië en Oceanië Leiden Universiteit.
- Hutabarat, G.K.S. 1964. *Pengantar Pelajaran Niaga*. Jakarta: Pembangunan.
- 24 Indonesian National Shipowner' Association Unsur Samudera. 1972. *Karakteristik dan Komposisi Armada*. Lembang.

- _____. 1974. *Laporan 1972/1973; Rencana kerja 1974*. Den Pasar: 26 s/d 28 Juni.
- INSA. 1984. *Melangkah Laju Menerjang Gelombang, Striding along scouring the seas*. Jakarta: Dewan Pimpinan Pusat INSA.
- IBRD. 1971. *Indonesia: Maritime Mission*. Jakarta: Transportation Project Department.
- Irfan, N.K.S. 1983. *Kerajaan Sriwijaya*. Jakarta: Girimukti Pusaka.
- Iskandar, T. 1967. 'Three Malay Historical Writing in the First Half of the 17th Century', *JMBRAS* 2 (40), 38- 53.
- Kartodimedjo, Ismojo. 1963. "Pelajaran Samudera Indonesia sebagai negara maritim", *Bahtera Ampera* (4, 5).
- Kartodirdjo, Sartono, Marwati Djoened Poesponegoro, Nugroho Notokusanto. 1977. *Sejarah Nasional Indonesia II*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kathirithamby-Wells, J. & John Villiers, *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise* (Singapore: Singapore University Press).
- Kementerian Penerangan. 1953. *Republik Indonesia Propinsi Sulawesi*. Jakarta: Kementerian Penerangan.
- Khattab, Umi Manickam, "Who are the Diasporas in Malaysia? The Discourse of Ethnicity and Malay(sian) Identity ", *Sosiohumanika* 3 (2) 2010, hlm. 162.
- Klein, P.W. 1996. 'The China Seas and the World Economy between the Sixteenth and Nineteenth Centuries: The Changing Structures of Trade', dalam: Davids, Fritschy & Vna der Valk (eds), *Kapitaal, Ondernemerschap, en Beleid: Studies over Economie and Politiek in Nederland, Europa en Azië van 1500 tot Heden. Afscheidsbundel voor Prof. Dr. P.W. Klein*. Amsterdam: NEHA.
- Knaap, G.J. 1989. *Changing Economy in Indonesia, Vol. 9, Transport 1819-1940*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- Knaap, Gerrit J. 1996. *Shallow Waters, Rising Tide: Shipping and Trade in Java around 1775*. Leiden: Verhandelingen Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde No. 172.
- Kok, Johannes Adrian. 1931. *De Scheepvaartbescherming in Nederlandsch-Indie*. Leiden: Leidsche Uitgeversmaatschappij.
- Koning, M.C. 1917. *Eerste Zuid-Sumatra Conferentie, Congresonderwerp V: Het Verkeerwezen in Zuid-Sumatra; Het Vervoer over Water*. Uitgegeven door de Zuid-Sumatra Landbouw- en Nijverheidsvereniging.
- Korthal-Altes, W.L. 1991. *Changing Economy in Indonesia, Vol. 12a; General trade statistics 1822-1940*. Amsterdam: Royal Tropical Institute.
- Kusumaatmadja, Mochtar. 1977. *Konsepsi hukum negara Nusantara pada Konperensi Hukum Laut ke-III*. Jakarta: Idayu Press.

- Lapian, A.B. 1984. 'The MaritimNetwork in the Indonesian Archipelago in the Fourteenth Century', dalam SEAMEO Project in Archeology and Fine Art SPAFA, *Final Report: Consultative Workshop on Research on MaritimShipping and Trade Network in Southeast Asia*. Cisarua, Jawa Barat, Indonesia, 20-27 November.
- _____. 1987. *Orang Laut - Bajak Laut - Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*. Disertasi tidak diterbitkan pada Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada.
- _____. 1991. 'Sejarah Nusantara Sejarah Bahari', Pidato Pengukuhan Guru Besar Fakultas Sastra Universitas Indonesia. Jakarta.
- _____. 1991. 'Dunia maritim Asia Tenggara', makalah disampaikan dalam rangka Penilaian Kembali Karya-karya Utama Sejarawan Asing tentang Sejarah Indonesia. Jakarta, 23 April.
- _____. 1996. 'Laut, Pasar, dan Komunikasi Antar-Budaya', makalah disampaikan pada Kongres Sejarah Nasional 1996. Jakarta.
- Legge, J.D., *Intellectuals and Nationalism in Indonesia: A Study of the Following Recruited by Sutan Sjahrir in Occupied Jakarta* (Jakarta-Kuala Lumpur: Equinox, 2010)
- Lindblad, J. Th. 1989. 'De opkomst van de Buitengewesten', in: A.H.P. Clemens & J.Th. Lindblad (eds), *Het belang van de Buitengewesten: Economische expansie en koloniale staatsvorming in de Buitengewesten van Nederlandsch-Indië 1870-1942*. Amsterdam: NEHA.
- _____. 1994. 'The contribution of foreign trade to colonial state formation in Indonesia, 1900-1930', dalam Robert Cribb (ed), *The late colonial state in Indonesia, 1880-1942*. Leiden: KITLV Press.
- Lindblad, J. Th. (ed.). 1996. *Historical Foundations of A National Economy in Indonesia, 1890s-1990s*. North-Holland, Amsterdam, Oxford, New York, Tokyo: Koninklijke Ne-derlandsche Academie van Wetenschappen Verhandelingen, Afd. Letterkunde, Nieuwe Reeks, deel 167.
- Macintyre, D. 1972. *Sea Power in the Pacific: A History from the Sixteenth Century to the Present Day*. London: Barker.
- Macknight, C.C. 1979. 'The Study of the Praus in the Indonesian Archipelago', makalah disampaikan pada International Conference on Indian Ocean Studies, Perth.
- Madisson, Angus & Ge Prince. 1989. *Economic growth in Indonesia, 1820-1940* (Dordrecht-Holland: Foris Publications).
- Malewa, Nadjamoeddin Daeng. *De Indonesische Prauwvaart in het Interinsular Verkeer* (Surabaya).

- Mangunsumbogo, T. (ed.). 1958. *Fakta dan Dokumen-dokumen untuk Menyusun Buku "Indonesia Memasuki Gelanggang Internasional": Periode IV: 1950-1955* (Jakarta: Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia).
- Manning, Patrick. 2003. *The African Diaspora: A History through Culture* (New York: Colombia University Press, 2003).
- Mansvelt, W.M.F. 1938. *De prauwvaart in de 19de eeuw*. Batavia C.: Koninklijke Drukkerij de Unie.
- Marks, Harry J. 1959. *The first contest for Singapore 1819-1824*. 's-Gravenhage-Martinus Nijhoff: Verhandelingen van het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, Deel XXVII.
- Masashi, Haneda (ed.). 2009. *Asian Port Cities 1600-1800: Local and Foreign Cultural Interaction*. Singapore: NUS Press & Kyoto University Press.
- Mcknight, 'C.C. 1973. 'The Nature of Early maritime Trade: Some Points of Analogy from the Eastern Part of the Indonesian Archipelago', *World Archeology*, Vol. 5, No. 2, October 1973. London: Routledge & Kegan Paul.
- McRoberts, R.W. 1986. 'Notes on Events in Palembang 1389-1511: The Overlasting Colony', *JMBRAS* 1 (59).
- Meilink-Roelofs, M.A.P. 1962. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague.
- Ministerie van Marine. 1903. *Zeemansgids voor den Oost Idischen Archipel*. 'sGravenhage : Mouton.
- Moedjanto, G. 1987. *Konsep Kekuasaan Jawa: Penerapannya oleh Raja-raja Mataram*. (Yogyakarta: Kanisius).
- Moertono, Soemarsaid. 1985. *Negara dan Usaha Bina-Negara di Jawa Masa Lampau: Studi tentang Masa Mataram II, Abad XVI sampai XIX*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Nagtegaal, L. 1996. *Riding the Dutch tiger: The Dutch East Indies Company and the northeast coast of Java 1680-1743* (Leiden: KITLV Press).
- Natsir, Mohammad. 1951. "A Review of Indonesia's Reconstruction", *Indonesian Review* 1, Januari.
- Nooteboom, CH.R. 1932. *De Boomstamkano in Indonesië*. Leiden: Brill.
- NV Koninklijke Paketvaart Maatschappij. 1938. *KPM: Official Year Book 1837-1938*. Batavia: De Unie Batavia Centrum.
- Odenkirchen, Th. J. 1934. 'The influence of the depression on the importation of certain groups of articles into the Netherlands Indies', *Economic Bulletin of Netherlands India* 1. December.
- Paeni, Mukhlis, dkk. 2003. *Katalog Induk Naskah-naskah Nusantara Sulawesi Selatan* (Jakarta: Kerjasama antara Arsip Nasional Republik Indonesia – The

- Ford Foundation – Universitas Hasanuddin – Gadjah Mada University Press, 2003),
- Paeni, Mukhlis. 2008. *Diaspora Bugis-Makassar dan Kebangkitan Nasional* (Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata, 2008).
- Parkinson, C. Northcote. 1937. *Trade in the Eastern Seas*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pearson, H.F. 1953. *Singapore: A Popular History*. Singapore: Times Book International.
- Pelzer, Karl J. 1985. *Toeian Kebun dan Petani: Politik Kolonial dan Perjuangan Agraria di Sumatra Timur 1863-1947*. Jakarta: Sinar Harapan.
- Pierre-Yves Manguin, 1993. 'Palembang and Sriwijaya: An Early Malay Harbour-City Rediscovered', *JMBRAS* 1 (66).
- Poelinggomang, E.L. 1991. *Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian tentang Perdagangan Makassar pada Abad ke-19*. Disertasi pada Free University Amsterdam.
- Prince, Ge. 1989. 'Dutch economic policy in Indonesia, 1870-1940', dalam Angus Madisson & Ge Prince, *Economic growth in Indonesia, 1820-1940*. Dordrecht-Holland: Foris Publications.
- Purcell, Victor. 1951. *The Chinese in Southeast Asia* (Oxford: Oxford University Press, 1951).
- Purwaka, Tommy H. 1993. *Pelayaran Antarpulau Indonesia: Suatu Kajian tentang Hubungan antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran*. Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan bekerjasama dengan Penerbit Bumi Aksara.
- Rasyid, Abdul & Restu Gunawan. 2000. *Makassar sebagai Kota Maritim* (Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional, 2000).
- Reid, A. 1980. 'The Pre-colonial Economy of Indonesia', *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 20, (2).
- Reid, Anthony. 1981. 'A Great Seventeenth Century Indonesia Family: Matoaya and Pattingalloang of Makassar', *Majalah Ilmu-Ilmu Sosial Indonesia* 8 (1981).
- _____. 1983. 'The rise of Makassar', dalam *Review of Indonesian and Malaysian Affairs (RIMA)*, Vol. XVII.
- _____. 1988. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Vol. I: The Lands below the Winds*. New Haven:.
- _____. 1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680, Vol. II: Expansion and Crisis*. New Haven.
- Reid, Anthony. 2000. 'Pluralism and Progress in Seventeenth-century Makassar', *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 156 (3) (2000), 433-449.

- Rentse, A., 1936. 'Majapahit Amulets in Kelantan', *JMBRAS* 14 (1936), hlm. 300-304.
- Ricklefs, M.C., *A history of Modern Indonesia since ca. 1300* (London: Macmillan, 1981)
- Rinkes, D.A. N. Van Zalinge, J.W. De Roever. 1925. *Het Indische Boek der Zee*. Batavia, Weltevreden, Leiden: Kolff.
- Sandbergen, F.J.W.H. 1931. *Nederlandsch en Nederlandsch-Indische Scheeps-nationaliteit*. Leiden: Stijthoff's Uitgeversmaatschappij.
- Simuh. *Wirid Hidayat Jati* (Jakarta: Universitas Indonesia Press).
- Soekarno. 1965. *An Autobiography as Told to Cindy Adams* (Indianapolis: Bobbs-Merrill).
- Soekmono, R. 1973. *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia*. Jakarta: Kanisius.
- Soerapoetra, R. Soenar. 1994. *Otobiografi H.R. Soenar Soerapoetra: Profil seorang bahariwan*. Jakarta: Yayasan PUSPINDO.
- Soeroto. 1976. *Sriwijaya Menguasai Lautan*. Bandung, Jakarta: Sanggabuwana.
- Starkey, D.J. 1997. E.S. van Eyck van Heslinga, J.A. de Moor (eds), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Century*. Exeter, Devon: University of Exeter Press.
- Steinmetz, J. 1907. *Onderzoek naar Mindere welvaart der Inlandsche Bevolking op Java en Madoera, Vol. Iva: Overzicht van de Uitkomsten der Gewestelijke Onderzoekingen naar het Vervoerwezen en daaruit Gemaakte Ge-volgtrekkingen*. Batavia: Kolff.
- Sulistiyono, Singgih Tri. 1995. "Politik Kolonial terhadap Pelabuhan di Hindia Belanda", *Lembaran Sastra*, no. 18.
- _____. 1996. "Di Bawah Bayang-bayang Ekonomi Agraris: Dinamika Sektor Pelayaran Pribumi di Jawa Memasuki Abad XX", *Makalah* disampaikan pada Kongres Nasional Sejarah tahun 1996. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Jendral Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional.
- _____. 1995. *Sektor Maritim dalam Era Mekanisasi dan Globalisasi: Posisi Armada Perahu Layar Pribumi dalam Pelayaran Antarpulau di Indonesia, 1879-1911*. Yogyakarta: Laporan penelitian disponsori oleh The First Summer Course in Indonesian Modern Economic History, 3-29 Juli.
- _____. 2003. *The Java Sea Network: Patterns in the Development of Interregional Shipping and Trade in the Process of Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s*. Disertasi pada Leiden University.
- _____. 2006. 'Southeast Asian Maritime Silkroad and Trade Activities: Patterns of Trade around the Strait of Malacca before the Coming of Europeans', paper presented on the *International Symposium on the 14th Century Asian Overseas Trades and the Excavated Cultural Heritage of the*

Shinn Underwater Site (Mok-Po: Korea National Maritime Museum, 17-19 November 2006)

- _____. 2007. "Oaring between Two Reefs: Globalization and the Dilemma of the Reformation of Higher Education in Indonesia", makalah dipresentasikan pada *the International Symposium on the Cultural Changes in Asia at Toyo University* (Tokyo: 10 November 2007).
- _____. 2008. "Sejarah Maritim Nusantara: Perkembangan dan Prospeknya", Makalah dipresentasikan pada *Seminar Arkeologi Maritim* yang diselenggarakan oleh Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lambungmangkurat (Jakarta: 15 Januari 2008).
- 69 Sutherland, Heather A. 1987. 'Tripang and Wangkang: The Chinese trade of eighteenth century Makassar, 1720s-1820s', *paper* presented on the Conference on trade, society, belief in South Sulawesi. Leiden: 2 - 6 November.
- 11 _____, 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 16-20th Century*. Kinsington: New South Wales University Press.
- 10 _____, 'Believing in Seeing: Perspectives on Political Power and Economic Activities in the Malay World 1700-1940', *Journal of Southeast Asian Studies* 26 (1) (1995), hlm. 138-139.
- 73 Tarling, N. 1963. *Piracy and Politics in the Malay World: A Study of British Imperialism in the Nineteenth-Century South-East Asia*. Melbourne-Canberra-Sydney: Cheshire.
- 26 Tarling, Nicholas (ed.). 1994. *The Cambridge History of Southeast Asia, Vol. 1: From Early Times to c. 1800*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 12 Tjiptoatmodjo, F.A Sutjipto. 1983. "Kota-kota Pantai di Sekitar Selat Madura Abad XIX sampai Medio Abad XIX". Yogyakarta: Disertasi Doktor tidak diterbitkan pada Fakultas Sastra Universitas Gadjahmada.
- 75 Touwen, L.J. 2001. *Shipping and Trade in the Java sea Region 1870-1940: A Collection of Statistics on the Major Java Sea Ports*. Leiden: KITLV Press.
- 39 Tregoning, K.G. 1967. *Home port Singapore: A history of Strait Steamship Company Limited 1890-1965*. Singapore: Oxford University Press.
- 8 Turnbull, C.M. 1977. *A History of Singapore, 1819-1975*. Oxford: Oxford University Press.
- 8 Turner, Jack. 2011. *Sejarah Rempah: Dari Erotisme hingga Imperialisme* (Penerjemah: Julia Absari). Jakarta: Komunitas Bambu.
- Umar, M. Husseyn & Chandra Motik Yusuf Djemat. 1992. *Peraturan Angkutan Laut dalam Deregulasi*. Jakarta: Dian Rakyat.

- 1
Van der Eng P. 1993. *The 'colonial drain' from Indonesia, 1823-1990*. Canberra: Research School of Pacific Studies Australian National University.
- 3
Van 't Veer, Paul, *Perang Belanda di Aceh* (Penerjemah Aboebakar) (Banda Aceh: Dinas P dan K daerah Istimewa Aceh, 1977)
- 48
Van Hoogveen, D.J. Pronk. 1948. "De KPM in na-oorlogse jaren", *Economisch Weekblad* 14 (52), 25 Desember.
- 118
Van Leur, J.C. 1955. *Indonesia Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. The Hague - Bandung: W. van Hoeve.
- Van Miert, Hans. 2003. *Dengan Semangat Berkobar: Nasionalisme dan Gerakan Pemuda di Indonesia, 1918-1930* (terjemahan Sudewo Satiman) (Jakarta: KITLV-Hasta Mitra-Pustaka Utan Kayu, 2003).
- Van Vuuren, L. 1929. 'Celebes in vijftig jaren', overgedrukt uit De Indische Gids, Februari-Aflevering.
- Velthoen, E.J. 2002. 'Pirates and Gunboats in Colonial Periphery: Changing Patterns of Raiding and Alliances in Eastern Sulawesi, 1870-1905', paper presented to International Workshop 'Ports, Ships, and Resources: Maritime History of Indonesia in the Age of Transition, 1870 until the Present'. Leiden: 22-26 January.
- Villiers, S.J. 1990. 'Makassar: The Rise and Fall of an East Indonesian Maritime Trading State, 1512-1669', dalam: J. Kathirithamby-Wells & S.J. Villiers (eds), *The Southeast Asian Port and Polity: Rise and Demise*. Singapore: Singapore University Press.
- 6
Vlekke, Vlekke. 2008. *Nusantara: Sejarah Indonesia* (terjemahan Samsudin Berlian) (Jakarta: KPG).
- 121
Wang Gungwu. 1978. *The Chinese Minority in Southeast Asia* (Chopman Enterprises, 1978).
- 20
Walcott, Arthur S. 1914. *Java and Her Neighbours: A Traveller's Notes in Java, Celebes, Mollucas and Sumatra*. New York and London: The Knickerbocker Press.
- 13
Walcott, Arthur S. 1914. *Java and Her Neighbours: A Traveller's Note in Java, Celebes, the Moluccas and Sumatra*. New Yoth and London: The Knickerbocker Press.
- 94
Waren, J.F. 1981. *The Zulu Zone, 1768-1898* (Singapore: Singapore University Press).
- _____. 1998. 'The Sulu Zone: The world capitalist economy and the historical imagination', *Comparative Asian Studies* 20.
- _____. 'Looking back on 'The Sulu Zone': State formation, slave raiding and ethnic diversity in Southeast Asia', *JMBRAS* 69 (1) (1996), hlm. 21-33.
- 13
Wertheim, W.F. 1969. *Indonesian Society in Transition: A Study of Social Change*. The Hague: Van Hoeve.

- ²⁶Wheatley, P. 1980. *The Golden Khersonese*. Kuala Lumpur: Universiti Malaya Press.
- ³⁹Widodo, Johannes. 2004. *The Boat and the City: Chinese Diapora and the Architecture of Southeast Asian Coastal City* (Singapore: Marshall Cavendish Academic).
- ¹¹⁷Widjojo, Muridan. 2009. *The Revolt of Prince Nuku: Cross-cultural Alliance-Making in Maluku, c 1780-1810* (Leiden-Boston: Brill).
- ¹⁴Wilkinson, R.J. 1912. 'The Malacca Sultanate', *JMBRAS* 61, 5- 71.
- ²⁵Wolter, O.W. 1967. *Early Indonesia Commerce: A Study of the Origin of Srivijaya*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Wong Lin Ken. 1961. "The trade of Singapore, 1819-69", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, Vol. 33, Pt 4, No. 192.
- ⁵Zuhdi, Susanto. 1991. *Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1949*. Tesis tidak diterbitkan pada Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia.

Diaspora Maritim

ORIGINALITY REPORT

44%

SIMILARITY INDEX

43%

INTERNET SOURCES

12%

PUBLICATIONS

11%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	www.scribd.com Internet Source	14%
2	www.slideshare.net Internet Source	3%
3	big.go.id Internet Source	3%
4	www.ejournal.undip.ac.id Internet Source	2%
5	hmpsfisuny.wordpress.com Internet Source	2%
6	e-journal.unipma.ac.id Internet Source	2%
7	rempah.org Internet Source	1%
8	jalurrempah.com Internet Source	1%
9	eprints.undip.ac.id Internet Source	1%

10	id.123dok.com Internet Source	1%
11	issuu.com Internet Source	1%
12	jurnal.ugm.ac.id Internet Source	1%
13	ejournal.undip.ac.id Internet Source	1%
14	Submitted to Universitas Diponegoro Student Paper	1%
15	repository.uinjkt.ac.id Internet Source	<1%
16	repository.unhas.ac.id Internet Source	<1%
17	mahasiswaMengabdi.blogspot.com Internet Source	<1%
18	eprints.uny.ac.id Internet Source	<1%
19	e-journal.ikip-veteran.ac.id Internet Source	<1%
20	azzarika.blogspot.com Internet Source	<1%
21	sasarahayunira.blogspot.com Internet Source	<1%

22	oxis.org Internet Source	<1%
23	staff.undip.ac.id Internet Source	<1%
24	www.indie-indonesie.nl Internet Source	<1%
25	openaccess.leidenuniv.nl Internet Source	<1%
26	www.encyclopedias.biz Internet Source	<1%
27	Submitted to National University of Singapore Student Paper	<1%
28	www.iisg.nl Internet Source	<1%
29	Howard Dick, Peter J. Rimmer. "Cities, Transport and Communications", Springer Nature, 2003 Publication	<1%
30	www.oapen.org Internet Source	<1%
31	faisalahmadfani.blogspot.com Internet Source	<1%
32	docobook.com Internet Source	<1%

33	www.yayasankertagama.org Internet Source	<1%
34	www-prod.nla.gov.au Internet Source	<1%
35	iisg.nl Internet Source	<1%
36	Submitted to University of New England Student Paper	<1%
37	journal.ui.ac.id Internet Source	<1%
38	Submitted to Universiti Kebangsaan Malaysia Student Paper	<1%
39	Submitted to University of Auckland Student Paper	<1%
40	es.scribd.com Internet Source	<1%
41	bookshop.iseas.edu.sg Internet Source	<1%
42	pustaka.islamnet.web.id Internet Source	<1%
43	englishkyoto-seas.org Internet Source	<1%
44	Submitted to University of Sydney Student Paper	

<1%

45

Submitted to ACS Egham International School

Student Paper

<1%

46

Submitted to Universitas Muhammadiyah
Surakarta

Student Paper

<1%

47

syechan91.blogspot.com

Internet Source

<1%

48

Singgih Tri Sulistiyono. "The Expulsion of KPM
and its Impact on the Inter-island Shipping and
Trade in Indonesia, 1957–1964", Itinerario,
2010

Publication

<1%

49

www.let.leidenuniv.nl

Internet Source

<1%

50

Submitted to iGroup

Student Paper

<1%

51

etheses.whiterose.ac.uk

Internet Source

<1%

52

journal.unnes.ac.id

Internet Source

<1%

53

www1.nationaalarchief.nl

Internet Source

<1%

54	Submitted to Jscsc Student Paper	<1%
55	pt.scribd.com Internet Source	<1%
56	sosiohumanika-jpssk.com Internet Source	<1%
57	Youna Lyons. "Prospects for satellite imagery of insular features and surrounding marine habitats in the South China Sea", Marine Policy, 2014 Publication	<1%
58	Yen, . "Chinese Business in Singapore and Malaysia", Ethnic Chinese Business in Asia History Culture and Business Enterprise, 2013. Publication	<1%
59	Submitted to Associatie K.U.Leuven Student Paper	<1%
60	www.ari.nus.edu.sg Internet Source	<1%
61	ejournal.lipi.go.id Internet Source	<1%
62	scholarspace.manoa.hawaii.edu Internet Source	<1%
63	www.mitrariset.com Internet Source	<1%

64	www.salihara.org Internet Source	<1%
65	www.flevolacus.nl Internet Source	<1%
66	Sutherland, Heather. "Believing is seeing: perspectives on political power and economic activity in the Malay world 1700-1", <i>Journal of Southeast Asian Studies</i> , March 1995 Issue Publication	<1%
67	repository.upi.edu Internet Source	<1%
68	anaktptph-agriculture.blogspot.com Internet Source	<1%
69	scholarbank.nus.edu.sg Internet Source	<1%
70	www.brandaan.nl Internet Source	<1%
71	Nightingale, Carl H.. "The transnational contexts of early twentieth-century American urban segregation.", <i>Journal of Social History</i> , Spring 2006 Issue Publication	<1%
72	abdiredja.blogspot.com Internet Source	<1%

73	Young, Adam J. Valencia, Mark J.. "Conflation of piracy and terrorism in Southeast Asia: rectitude and utility.", Contemporary Southeast Asia, August 2003 Issue Publication	<1%
74	jmb.lipi.go.id Internet Source	<1%
75	matakata-serambizaman.blogspot.com Internet Source	<1%
76	www.sdplushangtuah1.sch.id Internet Source	<1%
77	zombiedoc.com Internet Source	<1%
78	espace.curtin.edu.au Internet Source	<1%
79	rabani7.blogspot.com Internet Source	<1%
80	Jacobs, J U. "Picturing the African Diaspora in recent fiction", Current Writing, 2009. Publication	<1%
81	archive.org Internet Source	<1%
82	Leng, Loh Wei. "The colonial state and business: the policy environment in Malaya in	<1%

the inter-war years.", Journal of Southeast Asian Studies, June 2002 Issue

Publication

83 Andaya, Leonard Y.. "The search for the 'origins' of melayu.", Journal of Southeast Asian Studies, Oct 2001 Issue <1%

Publication

84 Submitted to Universitas Pendidikan Indonesia <1%

Student Paper

85 www.unigoa.ac.in <1%

Internet Source

86 www.geocities.ws <1%

Internet Source

87 Submitted to Central Queensland University <1%

Student Paper

88 www.repository.uinjkt.ac.id <1%

Internet Source

89 worldwidescience.org <1%

Internet Source

90 Submitted to University of Sheffield <1%

Student Paper

91 www.learner.org <1%

Internet Source

92 researchrepository.murdoch.edu.au <1%

Internet Source

93 anzdoc.com Internet Source <1%

94 www.thefreelibrary.com Internet Source <1%

95 Submitted to University of Hull Student Paper <1%

96 Taku Suzuki. "LEARNING TO BE TRANSNATIONAL", Critical Asian Studies, 03/2010 Publication <1%

97 Submitted to Surabaya University Student Paper <1%

98 Musto, D.F.. "International traffic in coca through the early 20th century", Drug and Alcohol Dependence, 19980101 Publication <1%

99 Submitted to Universiti Teknologi MARA Student Paper <1%

100 rumahtua73.blogspot.com Internet Source <1%

101 Submitted to Curtin University of Technology Student Paper <1%

102 www.u-bourgogne.fr Internet Source <1%

103	salunding.wordpress.com Internet Source	<1%
104	www.setneg.go.id Internet Source	<1%
105	Submitted to Jacobs University, Bremen Student Paper	<1%
106	www.hapress.com Internet Source	<1%
107	www.eh.net Internet Source	<1%
108	denmaspriyadi.blogspot.com Internet Source	<1%
109	fransmelk.nl Internet Source	<1%
110	S. S. Jhaveri. "Source Material On the Presidency in Indonesia, 1945-1957", International Studies, 01/01/1969 Publication	<1%
111	blog.sunan-ampel.ac.id Internet Source	<1%
112	www.rasmishoocongdej.com Internet Source	<1%
113	Submitted to Universiteit van Amsterdam Student Paper	<1%

114	vdocuments.mx Internet Source	<1%
115	archefan.blogspot.com Internet Source	<1%
116	docslide.us Internet Source	<1%
117	voc-kenniscentrum.nl Internet Source	<1%
118	csf.colorado.edu Internet Source	<1%
119	Submitted to Leiden University Student Paper	<1%
120	estudiosdeasiayafrika.colmex.mx Internet Source	<1%
121	bss.sfsu.edu Internet Source	<1%
122	Colfer C.J.P., Capistrano D., eds.. "Politik desentralisasi: hutan, kekuasaan dan rakyat", Center for International Forestry Research (CIFOR), 2006 Publication	<1%
123	trusmi.net Internet Source	<1%
124	dokumen.tips	

Internet Source

<1%

125 eprints.qut.edu.au
Internet Source

<1%

126 bir.brandeis.edu
Internet Source

<1%

127 Submitted to Southampton Solent University
Student Paper

<1%

128 repository.uinib.ac.id
Internet Source

<1%

129 Submitted to Universitas Negeri Jakarta
Student Paper

<1%

130 journal.uinjkt.ac.id
Internet Source

<1%

131 www.atlanta.seksikumppani.info
Internet Source

<1%

132 www.kpu.or.id
Internet Source

<1%

133 ir.canterbury.ac.nz
Internet Source

<1%

134 www.docstoc.com
Internet Source

<1%

135 www.limag.refer.org
Internet Source

<1%

136 elib.pdii.lipi.go.id Internet Source <1%

137 www.nvva.nl Internet Source <1%

138 tarsonobkc.blogspot.com Internet Source <1%

139 dergiler.ankara.edu.tr Internet Source <1%

140 coombs.anu.edu.au Internet Source <1%

141 thailine.com Internet Source <1%

142 www.seep.ceu.hu Internet Source <1%

143 onlinebooks.library.upenn.edu Internet Source <1%

144 dodiilham.blogspot.com Internet Source <1%

145 Singgih Tri Sulistiyono. "Multikulturalisme Dalam Perspektif Budaya Pesisir", AGASTYA: JURNAL SEJARAH DAN PEMBELAJARANNYA, 2015 Publication <1%

www.allamaiqbal.com

146	Internet Source	<1%
147	Submitted to University of Wales Swansea Student Paper	<1%
148	www6.cityu.edu.hk Internet Source	<1%
149	Warren, James Francis. "Iranun and Balangingi: globalization, maritime raiding and the birth of ethnicity. (Research Notes).", Borneo Research Bulletin, Annual 2001 Issue Publication	<1%
150	www.uhpress.hawaii.edu Internet Source	<1%
151	fr.slideshare.net Internet Source	<1%
152	Submitted to Universitas Jember Student Paper	<1%
153	Submitted to Udayana University Student Paper	<1%
154	www.ier.hit-u.ac.jp Internet Source	<1%
155	www.alang.ukm.my Internet Source	<1%
156	ejournal.uin-suka.ac.id	

Internet Source

<1%

157

www.ullensentalu.com

Internet Source

<1%

158

www.diasalentiananda.blogspot.com

Internet Source

<1%

159

journals.ums.ac.id

Internet Source

<1%

160

TAGLIACOZZO, ERIC. "Kettle on a Slow Boil: Batavia's Threat Perceptions in the Indies' Outer Islands, 1870-1910.", *Journal of Southeast Asian Studies*, March 2000 Issue

Publication

<1%

161

asj.upd.edu.ph

Internet Source

<1%

162

pmbbandung.blogspot.com

Internet Source

<1%

163

ebooks.cambridge.org

Internet Source

<1%

164

Greg Acciaioli. "How to win followers and influence spirits: Propitiation and participation in a multi-ethnic community of central Sulawesi, Indonesia", *Anthropological Forum*, 1990

Publication

<1%

165	Singgih Tri Sulistiyono. "SEJARAH DAN PENCERAHAN MASYARAKAT: Paradigma Pengajaran Sejarah di Persimpangan Jalan", AGASTYA: JURNAL SEJARAH DAN PEMBELAJARANNYA, 2012 Publication	<1%
166	maryanto.blog.unissula.ac.id Internet Source	<1%
167	fak-hukumuntan.blogspot.com Internet Source	<1%
168	www.mdejongh.com Internet Source	<1%
169	Joan Hardjono. "Book Reviews", Bulletin of Indonesian Economic Studies, 12/1990 Publication	<1%
170	aspertina.org Internet Source	<1%
171	mhyronz.blogspot.com Internet Source	<1%
172	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	<1%
173	seputarsulawesi.com Internet Source	<1%
174	masjidmasjiddiindonesia.blogspot.com Internet Source	<1%

175	kok.nvva.nl Internet Source	<1%
176	www.tilburguniversity.edu Internet Source	<1%
177	geschiedenis-van-flores.webklik.nl Internet Source	<1%
178	Husson, L.. "Eight Centuries of Madurese Migration to East Java", Asian and Pacific Migration Journal, 1997. Publication	<1%
179	Suryadi, . "VERNACULAR INTELLIGENCE: COLONIAL PEDAGOGY AND THE LANGUAGE QUESTION IN MINANGKABAU", Indonesia and the Malay World, 2006. Publication	<1%
180	Singgih Tri Sulistiyono. "Pendidikan Karakter Kaffah Melalui Pengembangan Boarding School: Sebuah Alternatif", AGASTYA: JURNAL SEJARAH DAN PEMBELAJARANNYA, 2015 Publication	<1%
181	niakurniasholihat.blogspot.com Internet Source	<1%
182	es.slideshare.net Internet Source	<1%

183	Capital and Entrepreneurship in South-East Asia, 1994. Publication	<1%
184	integralist.blogspot.com Internet Source	<1%
185	news.hargatop.com Internet Source	<1%
186	sites.google.com Internet Source	<1%
187	Hartatik Hartatik. "PERANAN SUNGAI BARITO DALAM PERSEBARAN SUKU DAYAK DI KALIMANTAN BAGIAN TENGGARA", Naditira Widya, 2017 Publication	<1%
188	www.naskah.net Internet Source	<1%
189	pensa-sb.info Internet Source	<1%
190	thesis.binus.ac.id Internet Source	<1%
191	repository.usu.ac.id Internet Source	<1%
192	Submitted to Universitas Kristen Duta Wacana Student Paper	<1%

193	textbooksproject.org Internet Source	<1%
194	eprints.nottingham.ac.uk Internet Source	<1%
195	maqdirismail.blogspot.com Internet Source	<1%
196	e-journal.biologi.lipi.go.id Internet Source	<1%
197	bagawanabiyasa.wordpress.com Internet Source	<1%
198	id.scribd.com Internet Source	<1%
199	klangable.com Internet Source	<1%
200	Between People and Statistics, 1979. Publication	<1%
201	www.azzayyan.tk Internet Source	<1%
202	dakwah.unisnu.ac.id Internet Source	<1%
203	digilib.uin-suka.ac.id Internet Source	<1%
204	azwarabdullah.blogspot.com Internet Source	<1%

<1%

205 ms.wikipedia.org
Internet Source

<1%

206 www.psktti-ui.com
Internet Source

<1%

207 intipadma.blogspot.com
Internet Source

<1%

208 arkeologilampung.blogspot.com
Internet Source

<1%

209 staffnew.uny.ac.id
Internet Source

<1%

210 indianoceanworldcentre.com
Internet Source

<1%

211 "Indonesia", Itinerario, 2010
Publication

<1%

212 edoc.site
Internet Source

<1%

213 sejumoffc2011.wordpress.com
Internet Source

<1%

214 Lindblad, J. Thomas. "Current trends in economic history of Southeast Asia.", Journal of Southeast Asian Studies, March 1995 Issue
Publication

<1%

215	www.d-infokom-jatim.go.id Internet Source	<1%
216	openresearch-repository.anu.edu.au Internet Source	<1%
217	rastamarzani.blogspot.com Internet Source	<1%
218	www.naqsdna.org Internet Source	<1%
219	tigern.fi Internet Source	<1%
220	J.N.F.M. à Campo. "Strength, Survival and Success. A Statistical Profile of Corporate Enterprise in Colonial Indonesia 1883-1913", <i>Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte / Economic History Yearbook</i> , 1995 Publication	<1%
221	"Selected Topics on Archaeology, History and Culture in the Malay World", Springer Nature, 2018 Publication	<1%
222	Pierre van der Eng. "Agricultural Growth in Indonesia", Springer Nature, 1996 Publication	<1%
223	R. E. Elson. "The End of the Peasantry in Southeast Asia", Springer Nature America, Inc,	<1%

1997

Publication

224

"Encyclopaedia of the History of Science, Technology, and Medicine in Non-Western Cultures", Springer Nature America, Inc, 2016

Publication

<1%

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off

Diaspora Maritim

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55

PAGE 56

PAGE 57

PAGE 58

PAGE 59

PAGE 60

PAGE 61

PAGE 62

PAGE 63

PAGE 64

PAGE 65

PAGE 66

PAGE 67

PAGE 68

PAGE 69

PAGE 70

PAGE 71

PAGE 72

PAGE 73

PAGE 74

PAGE 75

PAGE 76

PAGE 77

PAGE 78

PAGE 79

PAGE 80

PAGE 81

PAGE 82

PAGE 83

PAGE 84

PAGE 85

PAGE 86

PAGE 87

PAGE 88

PAGE 89

PAGE 90

PAGE 91

PAGE 92

PAGE 93

PAGE 94

PAGE 95

PAGE 96

PAGE 97

PAGE 98

PAGE 99

PAGE 100

PAGE 101

PAGE 102

PAGE 103

PAGE 104

PAGE 105

PAGE 106

PAGE 107

PAGE 108

PAGE 109

PAGE 110

PAGE 111

PAGE 112

PAGE 113

PAGE 114

PAGE 115

PAGE 116

PAGE 117

PAGE 118

PAGE 119

PAGE 120

PAGE 121

PAGE 122

PAGE 123

PAGE 124

PAGE 125

PAGE 126

PAGE 127

PAGE 128

PAGE 129

PAGE 130

PAGE 131

PAGE 132

PAGE 133

PAGE 134

PAGE 135

PAGE 136

PAGE 137

PAGE 138

PAGE 139

PAGE 140

PAGE 141

PAGE 142

PAGE 143

PAGE 144

PAGE 145

PAGE 146

PAGE 147

PAGE 148

PAGE 149

PAGE 150

PAGE 151

PAGE 152

PAGE 153

PAGE 154

PAGE 155

PAGE 156

PAGE 157

PAGE 158

PAGE 159

PAGE 160

PAGE 161

PAGE 162

PAGE 163

PAGE 164

PAGE 165

PAGE 166

PAGE 167

PAGE 168

PAGE 169

PAGE 170

PAGE 171

PAGE 172

PAGE 173

PAGE 174

PAGE 175

PAGE 176

PAGE 177

PAGE 178
