

EDITORIAL

Jika ada pendapat yang menyatakan bahwa Indonesia adalah negara maritim yang terbesar, maka pendapat tersebut tidak lah salah. Laut yang memisahkan daratan terbukti tidak menjadi pemisah, tetapi merupakan jembatan penghubung kehidupan dalam segala aspeknya, baik politik, ekonomi, sosial maupun budaya. Pelayaran dan perdagangan misalnya, juga telah berkembang dengan berbagai macam bentuk dan tipe. Oleh karena itu, Indonesia dapat pula disebut sebagai kawasan kepulauan (*insular region*) yang paling luas di dunia. Indonesia memiliki pulau paling banyak di dunia, yaitu sekitar 18.108 pulau baik besar maupun kecil. Kurang lebih dua per tiga wilayah Indonesia berupa perairan laut (Purwaka, 1989; Lihat juga Kamaludin, 2005).

Kondisi tersebut memengaruhi konstruksi kewilayahan Indonesia, sekaligus menentukan corak sejarah dan budaya masyarakat Indonesia yang khas bahari. Sejak zaman prasejarah, penduduk kepulauan Nusantara merupakan pelayar yang sanggup mengarungi lautan lepas. Menurut penelitian antropologis dan ethnolinguistik persebaran nenek moyang bangsa Indonesia ke arah barat diyakini telah mencapai Pantai Timur Afrika dan Pulau Madagaskar dengan menggunakan perahu-perahu bercadik. Ke arah timur, perahu-perahu mereka telah mencapai Pulau Paskah di Kepulauan Pasifik. Sebelum James Cook “menemukan” Australia, orang-orang Makassar telah terbiasa melakukan pelayaran ke benua ini dan melakukan hubungan dagang dan budaya dengan penduduk aborigin (Sulistiyono, 2013: 1-2).

Kemampuan untuk mengarungi laut menjadi kekuatan besar ketika komunitas tersebut mampu mengembangkan teknologi. Kemunculan Sriwijaya dan Majapahit, dua “raksasa” Maritim Nusantara di kawasan Asia Tenggara telah menjadi bukti. Sriwijaya sebagai kekuatan utama maritim di Asia Tenggara, telah menguasai teknologi pelayaran dan perkapalan yang digunakan untuk berdagang dan mengontrol keamanan di perairan Selat Malaka. Sementara Majapahit, memiliki armada dagang yang mampu berlayar dan sekaligus bersaing di perairan Nusantara. Bahkan, kapal-kapal mereka mampu mengarungi Lautan Hindia hingga mencapai Madagaskar dan Laut Cina Selatan untuk berdagang dengan Cina (Hall, 1985: 25). Setelah keruntuhan Majapahit, muncul kerajaan-kerajaan maritim yang berjaya di Nusantara selama abad ke-15 hingga abad ke-17, seperti Demak, Malaka, Cirebon, Banten, Ternate, Tidore, Makassar, Palembang, dan Banjarmasin.

Meskipun terdapat kondisi internal yang menyebabkan kerajaan-kerajaan maritim melemah, kehancuran dunia maritim di Nusantara juga disebabkan oleh kedatangan imperalisme dan kolonialisme Barat pada masa berikutnya. Kerajaan-kerajaan itu, satu demi satu dihancurkan dan dikuasai oleh para kolonialis Barat terutama Belanda, Inggris, Spanyol, dan Portugis. Kolonialisme Barat telah mengubah pola kehidupan masyarakat Nusantara menjadi lebih berorientasi agraris. Hal itu tampak dari eksploitasi kolonial di sektor-sektor perkebunan di kawasan-kawasan subur seperti di Pulau Jawa yang telah menyedot banyak tenaga kerja.

Perubahan orientasi dari agraris ke maritim kembali mengemuka. Puncaknya adalah Deklarasi Djuanda pada 13 Desember 1957. Namun sayang, momentum penting itu tampak berlalu begitu saja. Pertarungan politik dan ideologi telah membuat gagasan negara maritim yang demokratis semakin pudar. Parahnya, dominasi kekuatan asing dalam sektor kemaritiman di Indonesia semakin kuat (Sulistiyono, 2009: 10).

Atas dasar itulah, *Jurnal Sejarah Citra Lekha* (JSCL) edisi kali ini mengambil tema pengembangan negara maritim sebagai upaya memperkuat gagasan poros maritim dunia. Tema tersebut tentu dilihat dari perspektif sejarah. Terdapat enam artikel dalam jurnal yang ditulis oleh berbagai peneliti baik asing maupun dalam negeri. Artikel pertamaditulis oleh Hendrik E. Niemeijer berjudul “Maritime Connections and Cross-Cultural Contacts between the Peoples of the Nusantara and the Europeans in the Early Eighteen Century”. Artikel ini membahas mengenai jaringan maritim dan kontak budaya melalui kisah dua orang pegawai *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), Jacob Janssen de Roy (Belanda) dan Georg Naporra (Jerman). Melalui keduanya, pembaca mendapatkan gambaran tentang kontak budaya antara orang-orang di Nusantara dengan orang-orang Barat.

Hubungan antara orang-orang Nusantara dan orang Barat dalam bentuk kompetisi tampak pada artikel kedua, berjudul “KPM versus PELNI: Persaingan Merebut Hegemoni Jaringan Pelayaran di

Nusantara Tahun 1945-1960” karya Bambang Surowo. Seperti tampak pada judul, kajian ini membahas mengenai persaingan perusahaan pelayaran Belanda, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) dengan Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) dalam menguasai pelayaran Nusantara. KPM yang sempat menjadi “penguasa” di laut Nusantara pada masa kolonial, harus menerima kondisi untuk menyingkir setelah PELNI berdiri. Sementara itu, kajian yang fokus pada pembahasan mengenai masyarakat maritim lokal, Bugis, tampak pada artikel ketiga, berjudul “Migrasi dan Jaringan Ekonomi Suku Bugis di Wilayah Tanah Bumbu, Keresidenan Borneo Bagian Selatan dan Timur, 1930-1942” karya Mansyur. Melalui kajian ini, Mansyur menegaskan bahwa migrasi orang Bugis didasari oleh keinginan bertahan hidup yang kuat dan motif ekonomi. Selain menanam kelapa untuk kopra, orang-orang Bugis juga mengembangkan usaha perahu rakyat untuk melayani transportasi laut.

Senada dengan Mansyur, artikel keempat, karya Novita Mandasari Hotagaol juga fokus pada kondisi sosial ekonomi masyarakat pada masa Hindia Belanda. Artikel itu berjudul “Pengembangan Pelabuhan Belawan dan Pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Deli 1920-1942”. Melalui kajian tersebut, Novita membuktikan bahwa Pelabuhan Belawan menjadi satu-satunya pelabuhan ekspor impor terbesar di Sumatera Timur. Pengembangan Pelabuhan Belawan juga telah memengaruhi kehidupan masyarakat Deli, seperti perubahan morfologi kota, prasarana sosial, tenaga kerja, dan perdagangan.

Selain pelayaran internasional, dunia pelayaran Nusantara juga diramaikan oleh pelayaran domestik yang berbasis pada pelayaran perahu. Hal ini tampak pada artikel kelima, berjudul “Peran Roepelin dalam Mempertahankan Eksistensi Pelayaran Perahu pada Pertengahan Pertama Abad ke-20” karya Endang Susilowati. Melalui kajian ini, Susilowati menunjukkan kontribusi Roepelin dalam mengorganisasi berbagai aktivitas pelayaran perahu, mencari pasaran bagi barang-barang yang dibawa oleh anggotanya, menentukan jalur pelayaran, dan menyediakan bantuan modal. Upaya untuk melihat kehidupan masyarakat maritim dan perubahan-perubahan yang dialami tampak pada artikel keenam, berjudul “Strategi Adaptasi Ekonomi Nelayan Bugis Batulawang, Kemujan, Karimunjawa” karya Dhanang Respati Puguh, Rabith Jihan Amaruli, dan Mahendra Pudji Utama. Kajian ini menggambarkan bahwa dalam menghadapi berbagai perubahan yang terjadi, nelayan Bugis Batulawang menerapkan dua strategi adaptasi ekonomi, yakni setia pada aktivitas penangkapan ikan melalui modifikasi alat tangkap dan aktivitas ekonomi baru berkaitan dengan wisata bahari.

Beberapa kajian di atas menunjukkan bahwa kajian mengenai sejarah dan budaya maritim sangat penting. Pada kesempatan ini, kami harus berterima kasih kepada para mitra bebestari yang telah berkenan untuk membaca dan memeriksa artikel-artikel dalam jurnal ini. JSCL terbit kali pertama pada Februari 2016 dalam format *online* dengan e-ISSN baru. Jurnal ini semula tersedia dalam format cetak dengan nama *Citra Lekha*.

REFERENSI

- Purwaka, T. H. (1989). *Indonesian Interisland Shipping: An Assessment of the Relationship of Government Policies and Quality of Shipping Services*. Dissertation at University of Hawaii.
- Kamaluddin, Laode M. (2005). *Indonesia sebagai Negara Maritim dari Sudut Pandang Ekonomi*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang.
- Hall, Kenneth R. (1985). *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Sulistiyono, Singgih Tri (2009). “Krisis, Ekspansi, dan Integrasi Ekonomi: Refleksi Historis mengenai Wacana Membangun Indonesia sebagai Negara Maritim”. Makalah pada *Seminar Kebudayaan Maritim untuk Memperkuat Kedaulatan NKRI*. Semarang: 28 Oktober.